

Kurzfassung

Die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung sind im Rahmen dieser Diplomarbeit auf das Bergische Städtedreieck (Wuppertal, Solingen, Remscheid) angewandt worden. Hierzu wurden 17 zentralen Orten innergemeindliche Zentralitäten zugeordnet. Mit Hilfe dieser Orte wurde ein Luftliniennetz mit insgesamt 38 Verbindungen erstellt und nach ihren Verbindungsfunktionen kategorisiert. Diese Luftlinien wurden anschließend in die vorhandenen Verkehrsnetze des Individualverkehrs und des öffentlichen Personenverkehrs übertragen. Soweit es mit der RIN möglich ist, wurden die Verbindungen hinsichtlich Luftliniengeschwindigkeit, Umwegfaktor, Umsteigehäufigkeit und Reisezeitverhältnis qualitativ bewertet. Die Strecken mit schlechter Verbindungsqualität wurden daraufhin genauer untersucht. Dabei stellte sich heraus, dass das Kriterium des Reisezeitverhältnisses in allen Fällen zur schlechtesten Bewertung der jeweiligen Verbindungen führt.

Während der Bearbeitung traten einige Probleme und Fragen auf. So gibt es bei der Wahl des relevanten Zentrums einer Stadt mit Doppelzentrum keine eindeutigen Entscheidungshilfen. Aufgrund der kurzen Luftlinien haben fixe Anbindungszeiten einen sehr hohen Anteil bei der Bewertung. Auch führen minimal veränderte Reisezeiten bei vielen Verbindungen zu anderen Verbindungsqualitäten. Somit sind die RIN auf kurzen Distanzen nur bedingt geeignet und die Anwendungsgrenze von 5 km sollte nochmal diskutiert werden.

Abstract

In this thesis the guidelines for integrated network design (RIN) have been applied on the city triangle of Wuppertal, Solingen and Remscheid. For this purpose 17 key locations within the municipal centralities were assigned. An network of linear distances with a total of 38 interconnections was created with the help of these locations and has been categorized by their interconnection functions. These linear distances were then transferred to the existing networks of private transport and public passenger transport. The compounds for linear distant speed, the parameter of detours, the frequency of transferring and the travel time relation were assessed qualitatively to the extent possible with the RIN. The routes with a low interconnection quality were then examined in detail. It turned out that the criterion of the travel time relation lead to the worst rating in the respective connections.

During the processing some problems and questions occurred. There are no explicit aids in decision making when it comes to the choice of the relevant urban core in cities with two urban cores. Due to the short linear distance fixed times of connections cause a very high proportion of the assessment. And in many connections even minimal changes of the travel time resulted in different connection qualities. The RIN are therefore only suitable for limited use on short distances and the limit of applicability of 5 km should be discussed again.