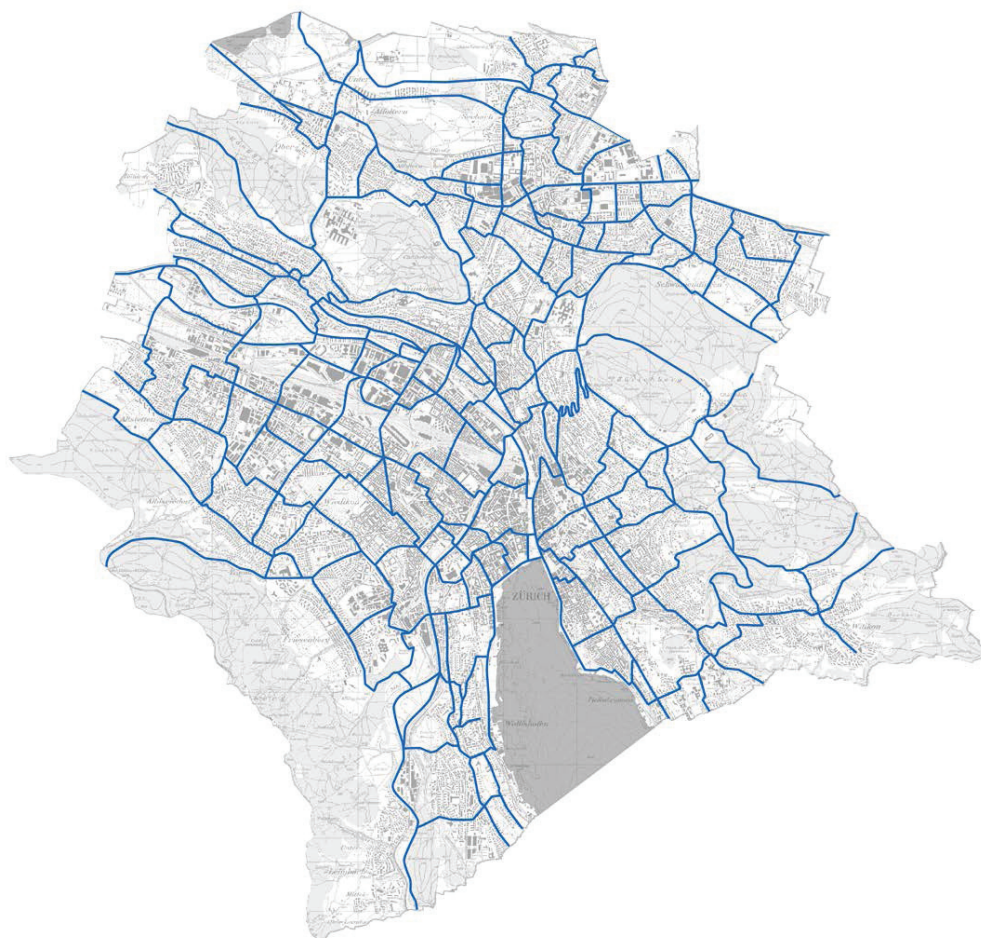


Integration des öffentlichen Verkehrs in die Radverkehrsplanung Erarbeitung und Prüfung einer Vision “Velostadt Zürich”



Integration des öffentlichen Verkehrs in die Radverkehrsplanung

Ausgangslage und Ziel der Arbeit

Mit einem Radverkehrsanteil von 6 % kann Zürich nicht als Fahrradstadt bezeichnet werden. Das aktuelle Radverkehrsnetz ist lückenhaft und verfügt über viele Wechsel der Führungsformen. Ein Verbesserungspotenzial ist somit vorhanden.

Ziel dieser Arbeit ist die Erarbeitung einer Vision "Velostadt Zürich", die den öffentlichen Verkehr in die Radverkehrsplanung integriert, und die anschliessende Beurteilung.

Vorgehen

Nach einer Literaturstudie zu den Synergien und Konfliktpunkten zwischen Radverkehr und öffentlichem Verkehr folgte eine Analyse der verschiedenen Verkehrsnetze der Stadt Zürich sowie der Zürcher Radverkehrsstrategie, dem Masterplan Velo. Gleichzeitig wurden auch Radverkehrsnetze und -strategien anderer Städte untersucht. Diese wurden anschliessend bewertet und hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit auf die Stadt Zürich untersucht. Daraus wurden Planungsgrundsätze (s. Abbildung 1) und Gestaltungshinweise

abgeleitet. Mit diesen wurde ein neuer Vorschlag eines zukünftigen Radverkehrsnetzes für Zürich erarbeitet, welches Radverkehrsnetz „Velostadt Zürich“ genannt wird (s. Titelseite). Dieses wurde auf Quartier- und Strassenebene ausgearbeitet und beurteilt. Daraus wurde ein Fazit abgeleitet.

Radverkehrsnetz "Velostadt Zürich"

Durch die Maschenweite von 500 m hat das Radverkehrsnetz „Velostadt Zürich“ eine gute Abdeckung und alle wichtigen Gebiete der Stadt sind mit dem Fahrrad erschlossen.

Die Radrouten verlaufen nicht immer ganz direkt, doch dadurch dass die Radrouten nicht entlang der direkteren, verkehrsintensiven Strecken führen, werden die Leistungsfähigkeit, der Fahrfluss, der Komfort und die Sicherheit erhöht.

Die Ausarbeitung im Gebiet Hard / Altstetten hat aufgezeigt, dass die Umsetzung teilweise aufwendig ist und einige Anpassungen benötigt. Durch diese Veränderungen würden jedoch nicht nur der Radverkehr sondern auch der Fussverkehr

und der öffentliche Verkehr positiv beeinflusst. Der motorisierte Individualverkehr würde zwar mit dem Radverkehrsnetz „Velostadt Zürich“ auf den Nebenstrassen stark eingeschränkt, doch kann er auf den Hauptverkehrsstrassen durch die Trennung der beiden Verkehrsmittel auch profitieren.

Fazit

Durch das in dieser Arbeit präsentierte zusammenhängende Netz mit sicheren Radrouten, welche getrennt vom übrigen Verkehr auf Nebenstrassen verlaufen und Vortritt gegenüber Querstrassen geniessen, kann das Fahrradpotenzial erhöht und Zürich zur erwünschten Fahrradstadt werden.

Es hat sich auch gezeigt, dass für ein qualitativ hochwertiges Verkehrsnetz dieses in sich vollständig sein muss. Trotzdem könnten durch eine Integration des öffentlichen Verkehrs in die Radverkehrsplanung gewisse Synergien genutzt und beide Verkehrsmittel gestärkt werden.

Engmaschiges Radverkehrsnetz	Routenführung auf Nebenstrassen	Fahrradstrasse als dominierende Führungsform	Integration des ÖV-Netzes
<ul style="list-style-type: none"> • zusammenhängendes und direktes Netz • sicher, komfortabel und attraktiv für alle Typen von Radfahrern • Haupttroutennetz: 500 m Maschenweite • Quartierserschliessung: 200 m Maschenweite • Lücken schliessen und Unterbrüche vermeiden 	<ul style="list-style-type: none"> • Führung auf verkehrsberuhigten und geschwindigkeitsreduzierten Strassen • Hauptverkehrsstrassen und ÖV-Linien meiden • Durchgangs- und Lastwagenverkehr einschränken 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrverbot für Mfz (ausgen. Zubringerdienst) kombiniert mit Tempo 30-Zone und Vortritt gegenüber Querstrassen • Radwege nach Möglichkeit • Radstreifen möglichst vermeiden 	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zu Haltestellen • Fehlende ÖV-Querverbindungen durch Radroute ergänzen • Stark belastete ÖV-Verbindungen durch Radroute entlasten • ÖV zur Überwindung grosser Höhenunterschiede

Abbildung 1: Planungsgrundsätze

Masterarbeit HS15

MSc in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Leitung: Prof. Dr. Ulrich Weidmann

Betreuung: Ernst Bosina und Mark Meeder

Angewendete Methoden

Literatur- und Städteanalyse, Fallstudie

Kontakt

Andrina Kuhn

akuhn@student.ethz.ch