

Verkehrsüberlastung auf Einfallsachsen in Grossstädten am Beispiel Zürich

In vielen Grossstädten gehören Verkehrsüberlastungen auf den Einfallsachsen zur Tagesordnung. Aufgrund stetig steigender Verkehrsnachfrage bei gleichzeitig limitiertem Angebot kommt es immer häufiger zu Kapazitätsengpässen. Diese führen zu Zeitverlusten sowie erhöhten Schadstoff-Emissionen und Lärmbelastigungen. Als Gegenstand für die Untersuchung in dieser Arbeit wurde die westliche Einfallsachse in die Stadt Zürich (Autobahnzubringer A1H-Pfingstweidstrasse) gewählt. Dort kommt es täglich während den Hauptverkehrszeiten zu erheblichen Wartezeiten.

Ziel der Arbeit ist es, die Verkehrssituation auf der gewählten Achse zu analysieren, Verbesserungsansätze zu entwickeln und diese zu bewerten. Dabei wird ein qualitativer Ansatz verfolgt. Nebst Best-Practice-Beispielen aus anderen Städten fliessen auch Anregungen aus Experteninterviews in die Arbeit ein. Nach einer Situationsanalyse der Einfallsachse werden mögliche Massnahmen evaluiert, welche der Verkehrsüberlastung entgegenwirken können. Als erfolgversprechendste Ansätze haben sich ein Park&Ride-System, welches mit einer Seilbahn erschlossen wird sowie die Einführung von Strassenbenutzungsgebühren (Road Pricing) herausgestellt. Nach umfassender Analyse wird für die beiden Ansätze eine grobe Konzeption für Zürich ausgearbeitet. Zum Schluss werden die beiden Ansätze verglichen und eine mögliche Kombination aufgezeigt.

Der erste Lösungsansatz, ein Park&Ride-System, welches durch eine Seilbahn erschlossen wird, gibt es in dieser Form noch nicht, jedoch haben sich urbane Seilbahnen als Transportmittel im südamerikanischen Raum bewährt. Die Konzeption sieht vor, dass die Seilbahnstrecke direkt im Parkhaus startet und über zwei Zwischenstationen zum Hauptbahnhof führt. Der zweite Lösungsansatz, das Road Pricing, wird bereits in einigen Städten erfolgreich umgesetzt, um Verkehrsüberlastungen entgegenzuwirken. Für Zürich empfiehlt sich ein Kordonsystem mit zeitlich differenzierten Gebühren, um die Verkehrsspitzen in den Hauptverkehrszeiten besser zu verteilen. Ein ähnliches System wird beispielsweise in Stockholm praktiziert. In der Schweiz fehlt jedoch zurzeit die gesetzliche Grundlage zur Erhebung von Strassenzöllen. Bei einer Kombination der beiden Ansätze könnte das Park&Ride-Modell eine Alternative zur gebührenpflichtigen Fahrt in die Stadt bieten. Für eine konkrete Umsetzung bedarf es aber detaillierter Machbarkeitsstudien.



Diplomierende
Martina Monica Hauri
Florian Högger

Dozierende
Merja Hoppe
Albert Steiner



Erster Ansatz: Park&Rail-Anlage, die durch eine Seilbahn erschlossen wird.



Zweiter Ansatz: Einführung von Road Pricing.