

Transit Oriented Development: Ermittlung der Charakteristiken von Mobilitätshubs der Stadt Zürich

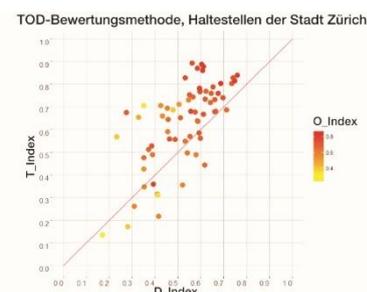
Die Schweiz ist ein hochentwickeltes und wirtschaftlich starkes Land. Dieser hohe Lebensstandard führt zu steigenden Ansprüchen der Bürger und Bürgerinnen. Nur durch neue Angebote im öffentlichen Verkehr und Infrastrukturausbauten im Strassenverkehr kann die steigende Nachfrage nach Mobilität auch zukünftig bewältigt werden. Hinzu kommt, dass die Menschen gerne in der Nähe zu Erholungsräumen wohnen und dennoch kurze Wege zu Freizeitaktivitäten und zur Arbeit haben wollen. Diesen Ansprüchen gerecht zu werden, ist die grosse Herausforderung für die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Ein heutiger Ansatz ist die Schaffung von Mobilitätshubs, die eine gezielte Bündelung von Verkehrs- und Siedlungsaktivitäten gewährleisten sollen. Eine Möglichkeit, diese Mobilitätshubs zu charakterisieren, ist die TOD-Bewertungsmethode. Das Ziel ist es, mit dieser Methode Bahnhöfe, Haltestellen und ihre Umgebung zu bewerten, zu vergleichen und mit einer vertieften Analyse die Charakteristiken dieser Gebiete herauszufinden. Für die Analyse werden 68 Haltestellen und 23 Bahnhöfe in der Stadt Zürich und ihrer Agglomeration genauer betrachtet. Die Methode bewertet die Stationen anhand quantitativer Siedlungs-, Verkehrs- und Struktur-Faktoren. Die Bewertungen der Stationen lassen sich in Diagrammen einander gegenüberstellen. Diese ermöglichen, unter Einbezug von qualitativen Interpretationsfaktoren, die Beantwortung folgender Frage: «Was macht einen Mobilitätshub aus?»

Die TOD-Methode erweist sich als geeignetes Werkzeug, um Charakteristiken von Bahnhöfen und Haltestellen zu identifizieren. Es kann unterschieden werden, ob Stationen verkehrs- oder siedlungsorientiert sind oder ein ausgeglichenes Nutzungsverhältnis aufweisen. So zeigt sich, dass die Nutzungen um gewisse Stationen, trotz unmittelbarer Nachbarschaft, grosse Unterschiede aufweisen können. Die Charakteristiken von Mobilitätshubs zeigen vor allem die Gebiete um den Hauptbahnhof Zürich und Bahnhof Oerlikon. Dennoch zeigt die Analyse, dass Mobilitätshubs abhängig von gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und standorttechnischen Gegebenheiten sind. Die Ergebnisse aus der angewendeten Methode sowie die gewonnenen Erkenntnisse ergeben eine geeignete Grundlage für weitere Untersuchungen. Diese Methode kann zukünftig unter Einbezug aller Haltestellen angewendet werden. Dadurch können in Zukunft die Charakteristiken und Entwicklungen von Bahnhöfen und Haltestellen noch besser zugeordnet werden.

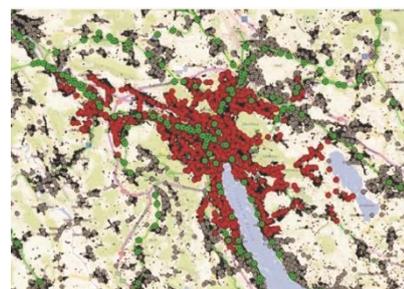


Diplomierende
Christian Sturm
Manuel Walther

Dozent
Albert Steiner



Die Haltestellen positionieren sich nach ihrer Verkehrs- (Transit) und Siedlungsorientierung (Development). Ausgeglichene Haltestellen befinden sich entlang der roten Linie.



Untersuchungsperimeter aller VBZ Haltestellen (rot) und SBB Bahnhöfe (grün).