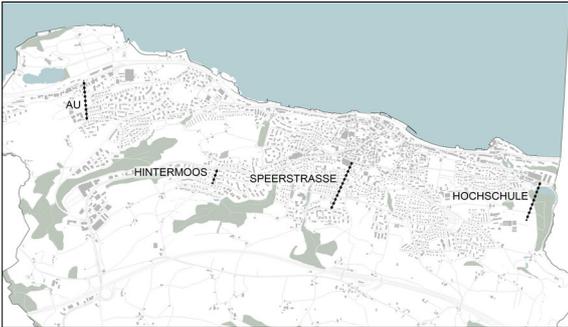




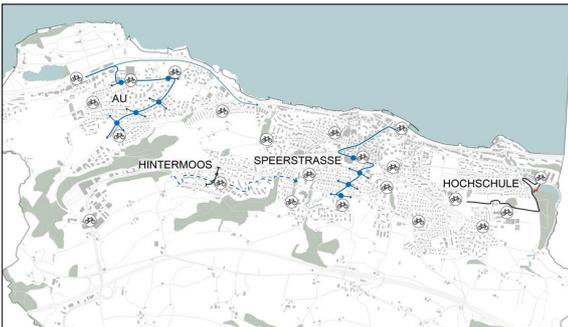
Larissa Wyss

Diplomandin	Larissa Wyss
Examinator	Prof. Carsten Hagedorn
Experte	Manuel Oertle, Basler & Hofmann AG, Zürich, ZH
Themengebiet	Verkehrsplanung

## Nahmobilitätskonzept Stadt Wädenswil



Festgelegte Korridore für die Vertikalverbindungen gemäss kommunalen Richtplan 2018  
Eigene Darstellung; Grundlage Amtliche Vermessung, GIS-ZH



Lösungskonzept Vertikalverbindungen in der Stadt Wädenswil  
Eigene Darstellung; Grundlage Amtliche Vermessung, GIS-ZH



Mobilitätshub Speerstrasse  
Eigene Darstellung; Grundlage Amtliche Vermessung, GIS-ZH

**Ausgangslage:** Die Stadt Wädenswil am linken Zürichseeufer ist geprägt durch die zum Teil steile Hanglage. Der Bahnhof liegt direkt am Ufer des Zürichsees auf ungefähr 400 Höhenmeter. Um den höchsten Punkt des Siedlungsgebietes zu erreichen, müssen mehr als 140 Höhenmeter überwunden werden. Zu Fuss oder mit dem Velo können diese Höhenunterschiede nicht von jeder Person ohne Probleme überwunden werden.

Aus diesem Grund hat die Stadt Wädenswil im kommunalen Richtplan von 2018 Korridore für Vertikalverbindungen festgelegt. Diese Vertikalverbindungen sollen das Überwinden der grossen Höhendifferenzen vereinfachen, wodurch die Wohngebiete sowie die Arbeits- und Bildungsstätten besser mit dem Zentrum verbunden werden. Zusätzlich wurde ein Fuss- und Veloverkehrsnetz entwickelt, in welches sich diese Vertikalverbindungen integrieren sollen. Die Bachelorarbeit definiert den Begriff "Vertikalverbindung" und zeigt Lösungsvorschläge für die festgesetzten Korridore auf. Durch die Integration in das Fuss- und Veloverkehrsnetz wird die Erreichbarkeit der Wohnquartiere in Höhenlage ohne Nutzung eines Autos verbessert.

**Vorgehen:** Aus den Erkenntnissen der planerischen Rahmenbedingungen der Stadt Wädenswil sowie der bestehenden Situation im Fuss- und Veloverkehr wurden Ziele, Handlungsfelder und Gestaltungsgrundsätze festgelegt. Das übergeordnete Ziel dabei lautet: "Wädenswil ist eine Stadt der kurzen Wege, in der die wichtigen Ziele zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar sind. Zusammen mit dem öffentlichen Verkehr ermöglicht dies eine Stadtmobilität ohne den motorisierten Individualverkehr." Basierend auf diesem übergeordneten Ziel sowie weiteren Unterzielen wurden die drei Teilkonzepte Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlicher Verkehr sowie das Lösungskonzept für die Vertikalverbindungen erarbeitet. Die Teilkonzepte bestehen aus einer überarbeiteten Netzplanung sowie dazu vorgeschlagenen Massnahmen.

**Ergebnis:** Das Nahmobilitätskonzept der Stadt Wädenswil besteht aus einem engmaschigen Fussverkehrsnetz, einem zielorientierten Veloverkehrsnetz, hilfstellenden Vertikalverbindungen und einem ÖV-Hauptkorridor mit einem 15-Minuten-Takt. Der Hauptansatz bei den Vertikalverbindungen besteht aus der Optimierung und Weiterentwicklung des bestehenden Busnetzes. Im Ortsteil Au wird die Linienführung der Buslinie 122 angepasst und in Wädenswil gibt es eine neue Stadtbuslinie, welche den Hauptkorridor zusätzlich verdichtet. Grosse, bauliche Massnahmen lassen sich im Bestand oft nur schwer realisieren und können gerade im Zentrum das Stadtbild oft negativ verändern. Daher wird nur an zwei Standorten abseits des Zentrums ein Schräglift als Ergänzung zum Stadtbus vorgeschlagen. Der Treppenlift ist eine Sofortmassnahme und lässt sich im Bestand realisieren. Im Gebiet Hangmoos wird ein solcher eingesetzt. Falls sich dieser bewährt, soll der Einsatz auf anderen steilen Streckenabschnitten in Wädenswil geprüft werden. Das E-Bike-Verleihsystem ergänzt die Weiterentwicklung des Busnetzes und ermöglicht eine Verbesserung für die gesamte Bevölkerung von Wädenswil. Zusammen mit den Bushaltestellen, weiteren Mobilitätsangeboten und Dienstleistungen ergeben sich verschiedene kleinere und grössere Mobilitätshubs. Ein zentraler Mobilitätshub befindet sich an der Speerstrasse. Dieser erfüllt gleichzeitig die Funktion als Treffpunkt für die Obere Stadt.