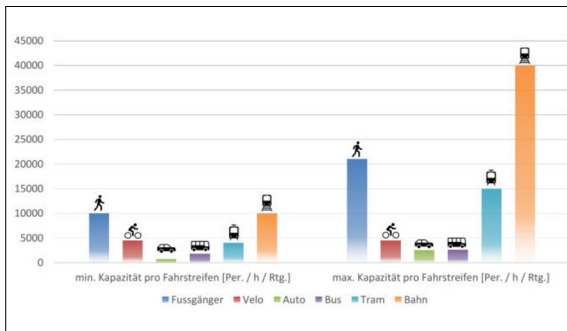


Diplomand	Laurent Reinau
Examinator	Prof. Carsten Hagedorn
Experte	Benno Singer, ewp AG, Effretikon, ZH
Themengebiet	Raumentwicklung und Landschaftsarchitektur

Innenentwicklung und Verkehr

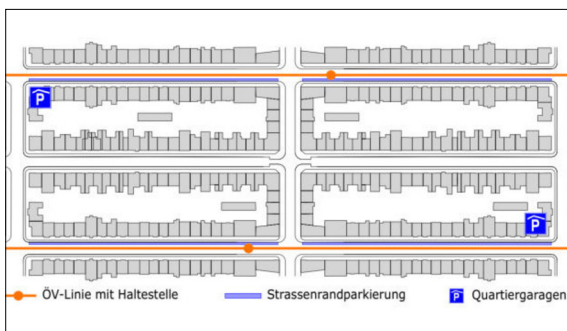
Ein Beitrag zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs



Vergleich der Kapazitäten nach Verkehrsträger
Eigene Darstellung

Strom	2	3	4	6	7
Geringe Belastung auf Hauptstrom (300 Fz/h)					
Qualitätsstufe Ausgangszustand	A	A	A	A	A
Qualitätsstufe verdichtet bei bisherigem MIV Anteil	A	A	A	A	A
Qualitätsstufe verdichtet bei angepasstem MIV Anteil	A	A	A	A	A
Mittlere Belastung auf Hauptstrom (550 Fz/h)					
Qualitätsstufe Ausgangszustand	B	B	B	A	A
Qualitätsstufe verdichtet bei bisherigem MIV Anteil	B	B	B	A	A
Qualitätsstufe verdichtet bei angepasstem MIV Anteil	B	B	B	A	A
Hohe Belastung auf Hauptstrom (800 Fz/h)					
Qualitätsstufe Ausgangszustand	C	C	C	A	A
Qualitätsstufe verdichtet bei bisherigem MIV Anteil	D	D	D	A	A
Qualitätsstufe verdichtet bei angepasstem MIV Anteil	D	D	D	A	A

Qualitätsstufen der einzelnen Ströme in Szenario 3
Eigene Darstellung



Schematische Darstellung Quartierparkierung mit Quartiergarage
Eigene Darstellung

Ziel der Arbeit: Das Ziel dieser Masterarbeit ist es, die Auswirkungen der Innenentwicklung auf den Verkehrsablauf zu untersuchen und Lösungsansätze für sich daraus ergebende Probleme aufzuzeigen. Nach einer kurzen Einführung und der theoretischen Einbettung des Zusammenhangs zwischen Innenentwicklung und Verkehr, wird die Siedlungsverträglichkeit der unterschiedlichen Verkehrsmittel untersucht. Das Ergebnis dieser Untersuchung zeigt ein klares Bild: Fuss- und Veloverkehr weisen die höchste Siedlungsverträglichkeit auf, gefolgt vom ÖV. Der MIV ist aufgrund seines Flächenbedarfs und der verursachten Emissionen weniger siedlungsverträglich und daher für die Abwicklung des Verkehrs in dichten Siedlungsgebieten nicht geeignet. Bereits aus dieser sehr generellen Erkenntnis lässt sich die Notwendigkeit ableiten, ausschliesslich Standorte mit einer guten ÖV-Erschliessung für die Innenentwicklung vorzusehen.

Vorgehen: Nach der Einführung werden die konkreten Auswirkungen der Innenentwicklung auf das Verkehrsaufkommen anhand von drei Verdichtungsszenarien aufgezeigt. Es wurde eine Methode zur Abschätzung des verdichtungsbedingten Mehrverkehrs auf Grundlage bestehender Abschätzverfahren entwickelt. Basierend auf dieser Abschätzung wurde die Belastung des Strassennetzes anhand von Berechnungen der Qualitätsstufe des Anschlussknotens untersucht. Dabei konnte bei keinem der Szenarien eine Überlastung des Strassennetzes nachgewiesen werden, welche durch den verdichtungsbedingten Mehrverkehr entsteht. Daraus wurde die Erkenntnis gewonnen, dass eine Überlastung des Strassennetzes mehr von der bereits bestehenden Verkehrsbelastung abhängig ist, als von der Menge des verdichtungsbedingten Mehrverkehrs. Ausserdem wurde für sämtliche Verdichtungsszenarien der Flächenbedarf für die Parkierung des MIV abgeschätzt. Dabei wurde ersichtlich, dass bei Siedlungen mit hohen Dichten der Platzbedarf für die Parkierung des MIV unverhältnismässig gross ist. Für diese Siedlungen ist ein neuer Umgang mit dem Thema Parkierung angezeigt.

Ergebnis: Zum Schluss werden Lösungsansätze für eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs aufgezeigt. Die Lösungsansätze beziehen sich dabei auf die Bereiche, welche in den vorherigen Kapiteln als problematisch identifiziert wurden. Als übergeordneter Lösungsansatz wird gefordert, dass ausschliesslich Standorte mit einer guten ÖV-Erschliessung für die Innenentwicklung vorgesehen werden. Dabei handelt es sich mehr um eine Handlungsempfehlung an die Raumplanung, als um eine verkehrsplanerische Massnahme. Diese Forderung ist jedoch von zentraler Bedeutung. Schliesslich wird dadurch die Problematik des verdichtungsbedingten Mehrverkehrs bereits am Ursprung eingedämmt. Vielversprechende Lösungsansätze zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens im MIV bieten Quartierparkierungskonzepte mit Quartierparkierungsanlagen. Weiter könnten durch die Förderung von Carsharing Angeboten Anreize geschaffen werden, auf den Besitz eines eigenen PW zu verzichten.