



NEUE INNOVATIVE FORM DES P&R: PARK & ROPEWAY ALS „SMART MOBILITY“

REDUKTION DER VERKEHRSÜBERLASTUNG DURCH
NEUE P&R-ANLAGE IN KOMBINATION MIT EINER URBANER SEILBAHN

Im Rahmen der Bachelorarbeit „Verkehrsüberlastung auf Einfallsachsen in Grossstädte am Beispiel Zürich“ im Studiengang Verkehrssystem an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) wurden innovative Ansätze zur Verkehrsreduktion auf Einfallsachsen untersucht. Dabei erwies sich eine Park&Ride-Anlage in Kombination mit einer urbanen Seilbahn als bestes Instrument, um die Lebensqualität in Städten zu steigern.

In vielen Grossstädten gehören Verkehrsüberlastungen auf den Einfallsachsen zur

Tagesordnung. Durch die wachsenden Mobilitätsansprüche gerät der Verkehrsfluss ins Stocken oder kommt vollständig zum Stillstand. Folge der regelmässigen Staus sind grosse Zeitverlusten für die Verkehrsteilnehmer. Nebst Zeitverlusten führt dies auch vermehrt zu Schadstoff-Emissionen und Lärmbelastungen. Aufgrund stetig steigender Verkehrsnachfrage bei gleichzeitig limitiertem Angebot werden diese Kapazitätsengpässe in Zukunft noch häufiger vorkommen. Aus diesem Grund sind neue innovative Ideen zur Verkehrsbewältigung gefragt.

INHALTSVERZEICHNIS

Ausgangslage	1
Idee: Park&Ropeway	2
Urbane Seilbahn.....	2
Konzeption für Zürich	3

LITERATUR

- Dale, Steven (2010): *The Return of Santo Domingo*. URL: <http://gondolaproject.com/2010/03/12/medellin-caracas-part-2/> [Stand: 31.05.14]
- Hofer, Karin (2011): Volksinitiative „Stau weg!“. In: *Neue Zürcher Zeitung*. 11. November 2011.
- Monheim, Heiner et al. (2010): *Urbane Seilbahnen*. Köln: ksv-verlag.
- Stadt Zürich (2011): *Streckenspinne Verteilung A1H*. Von: Dienstabteilung Verkehr.

Idee: Park&Ropeway



Abbildung 1: Symbolbild der Park&Ropeway-Anlage

Das Park&Ride-System ist eine Strategie, das Verkehrsaufkommen in den Agglomerationszentren zu reduzieren. Das private Fahrzeug soll nur bis zu einer ÖV-Station genutzt und dort parkiert werden. Der weitere Weg wird mit dem ÖV zurückgelegt.

Der Einsatz einer grossen Park&Ride-Anlage am Stadtrand reduziert das Verkehrsvolumen in die Innenstadt. Bei Park&Ropeway erfolgt die urbane Erschliessung nicht konventionell durch ein Tram oder eine U-Bahn, sondern durch eine kuppelbare Seilbahn. Dadurch ergibt sich eine kontinuierliche Verbindung ins Stadtzentrum. Anstatt auf den Einfallsach-

sen im Stau zu stehen können die Autofahrer ihr Fahrzeug in einem Parkhaus abstellen und anschliessend schnell, direkt und bequem ins Stadtzentrum gelangen. Die städtische Aufenthaltsqualität profitiert dabei von einer besonders leisen und emissionsfreien Beförderung der Pendlerströme. Das Angebot soll so attraktiv gestaltet werden, dass durch den Umsteigevorgang keine Zeitverluste entstehen. Damit wird es als positiver Kontrast zur Parkplatzsuche in der Innenstadt wahrgenommen. Die Einbindung der Seilbahn in das städtische ÖV-System erhöht die Auslastung und schafft ausserdem neue Verkehrswege.

URBANE SEILBAHN

Schneller, sauberer, billiger: immer mehr Grossstädte vor allem im südamerikanischen Raum setzen auf die Seilbahn als trendiges, urbanes Transportmittel. Dieses ist platzsparend und lässt sich gut ins Stadtbild integrieren. Die Fahrgäste können so die Staus in den Innenstädten „unter sich“ lassen.



Abbildung 2: Urbane Seilbahn in Medellín, Kolumbien

Konzeption für Zürich

Die Konzeption der Park& Ride-Anlage sieht vor, dass das Parkhaus direkt am westlichen Autobahnzubringer (A1H) errichtet wird. Die Nutzer werden somit nicht vom Rückstau der Pfortneranlage (Instrument des Verkehrsmanagements zur Dosierung des Verkehrs in die Innenstadt) beeinträchtigt. Vom Parkhaus besteht ein direkter, wettergeschützter Zugang zur Seil-

bahn, da die Station im Parkhaus integriert wird. Dadurch wird eine kontinuierliche, schnelle Verbindung zum Hauptbahnhof und somit in die Innenstadt geschaffen. Die Aufteilung des Verkehrsaufkommens weist zwei viel angefahrene Gebiete auf. Die Linienführung wurde so gewählt, dass mit zwei Zwischenstationen (Toni-Areal Süd und Escher-Wyss-Platz)

ein grosser Teil von Zürich-West mit einem Einzugsgebiet von jeweils 500 m Radius erschlossen wird. Durch die Integration der Seilbahn ins städtische ÖV-Netz wird dieses auf stark frequentierten Abschnitten entlastet und es werden neue Verkehrswege erschlossen. Die Linienführung ist in nachfolgender Abbildung dargestellt.

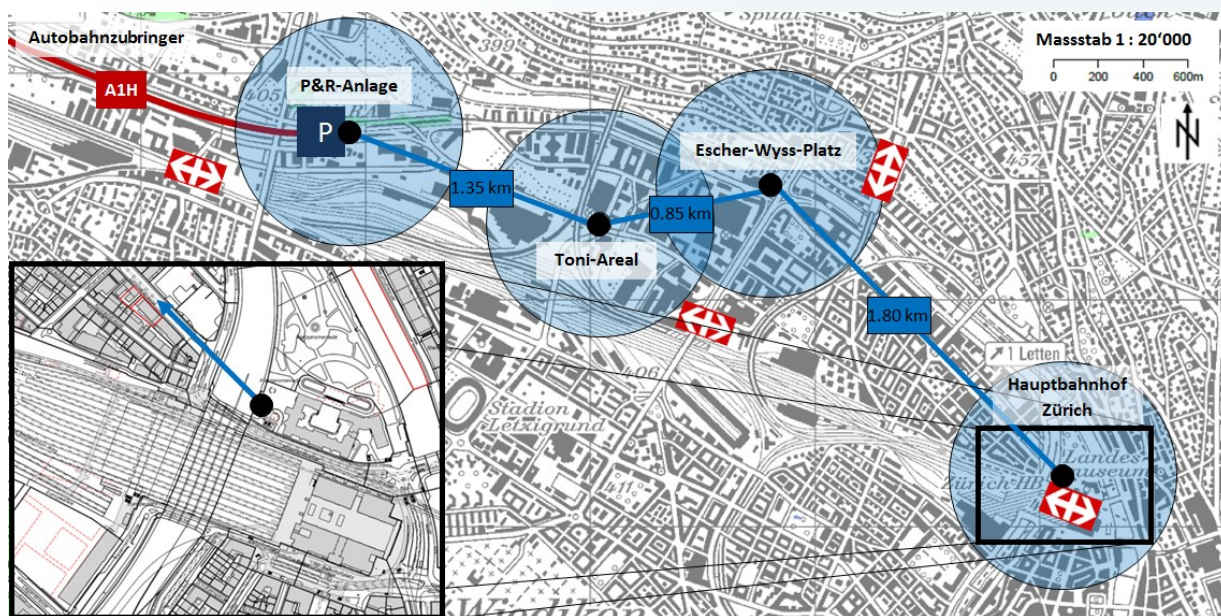


Abbildung 3: Linienführung der Seilbahn vom Parkhaus an der Stadtgrenze über zwei Hotspots zum Zürcher Hauptbahnhof

Die Bewertung hat ergeben, dass das Park&Ride vor allem in den Bereichen Attraktivität, Zeit, Benutzerfreundlichkeit und Akzeptanz der Idee gut abschneidet. Im Bereich Verkehr ist die Lückenschliessung im ÖV als positiv

zu werten. Jedoch wird sich der Verkehr auf der Einfallsachse nur kurz- bis mittelfristig reduzieren. Ein weiterer Punkt ist die Kostendeckung: Da die Tarife (Parkticket inkl. ÖV-Nutzung in der Innenstadt) bewusst

tief gehalten werden sollen, wird ein kostendeckender Betrieb kaum möglich sein. Durch die Reduktion des Verkehrsaufkommens reduziert sich die Umweltbelastung und die Lebensqualität wird gesteigert.