

Autofreie Zentren – vernünftig oder radikal? Verkehrslenkung

Expert:innen-Treffen der Schweizerischen Verkehrs-Stiftung, 27. Oktober 2022
Prof. Dr. Alexander Erath (FHNW)



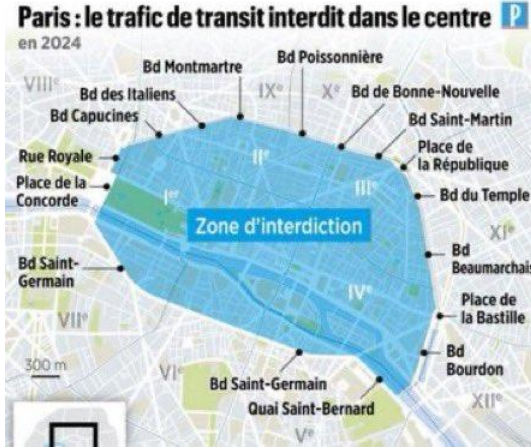
AUTOFREIE ZENTREN – VERNÜNFTIG ODER RADIKAL?

VERKEHRSLENKUNG

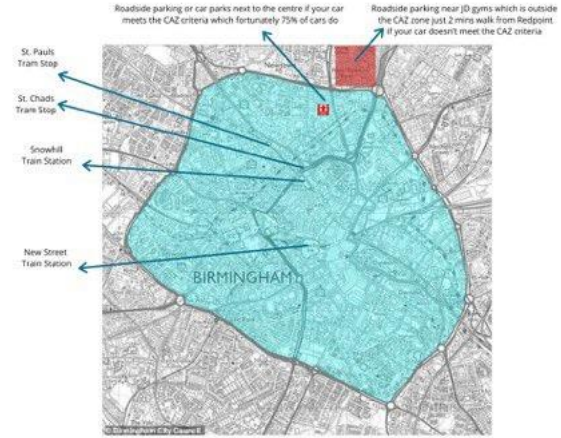
- 1 (M)eine Definition von autofreien Zentren
- 2 Mögliche verkehrliche Auswirkungen
- 3 Erfahrungen aus Ghent
- 4 Prämissen für eine erfolgreiche Umsetzung

AUTOFREIE ZENTREN – VERNÜNFTIG ODER RADIKAL? (M)EINE DEFINITION VON AUTOFREIEN ZENTREN

Paris



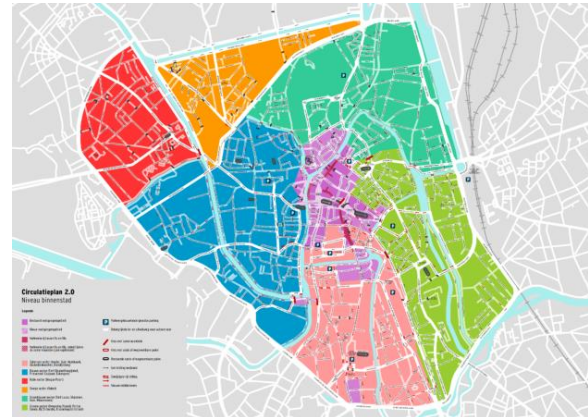
Birmingham



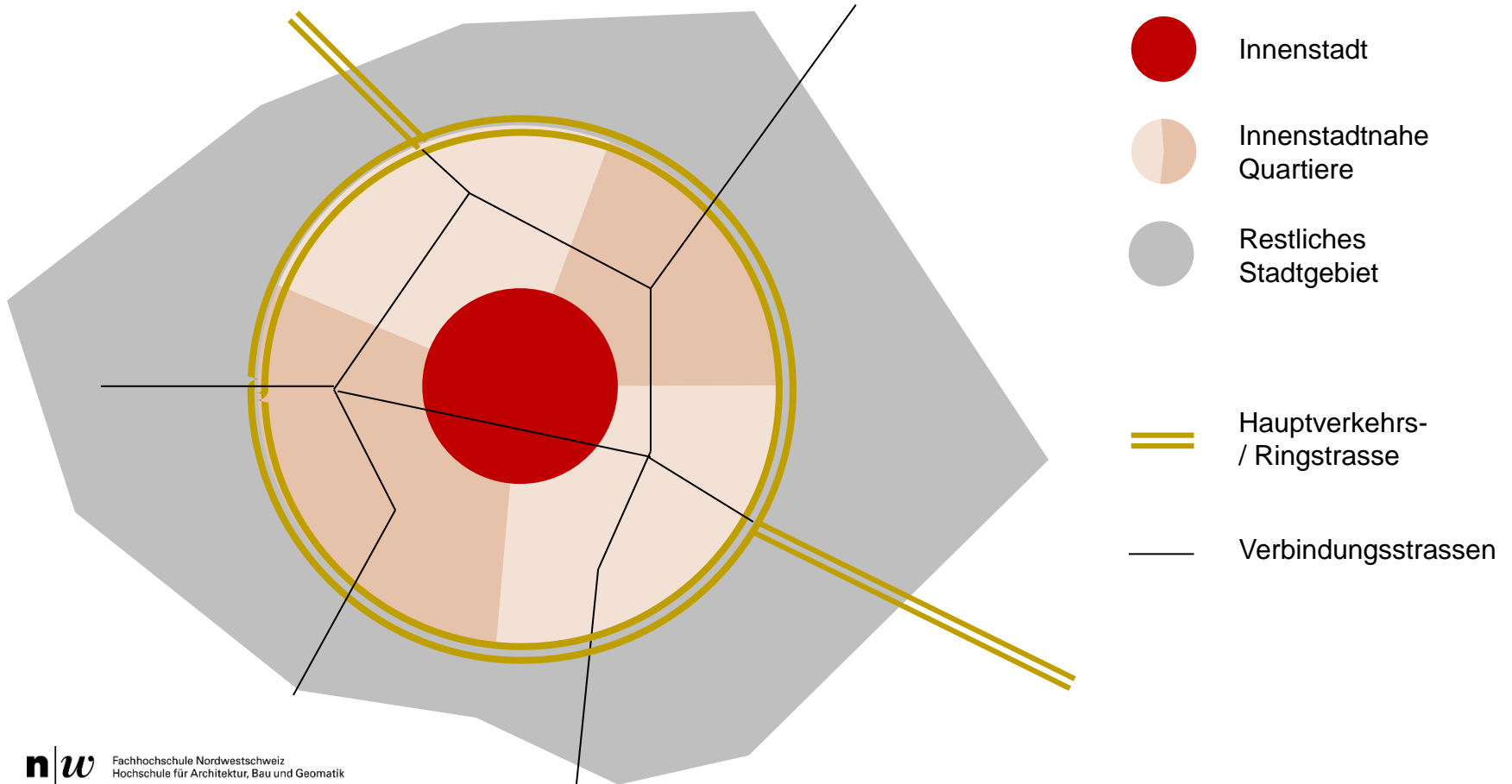
Madrid



Ghent

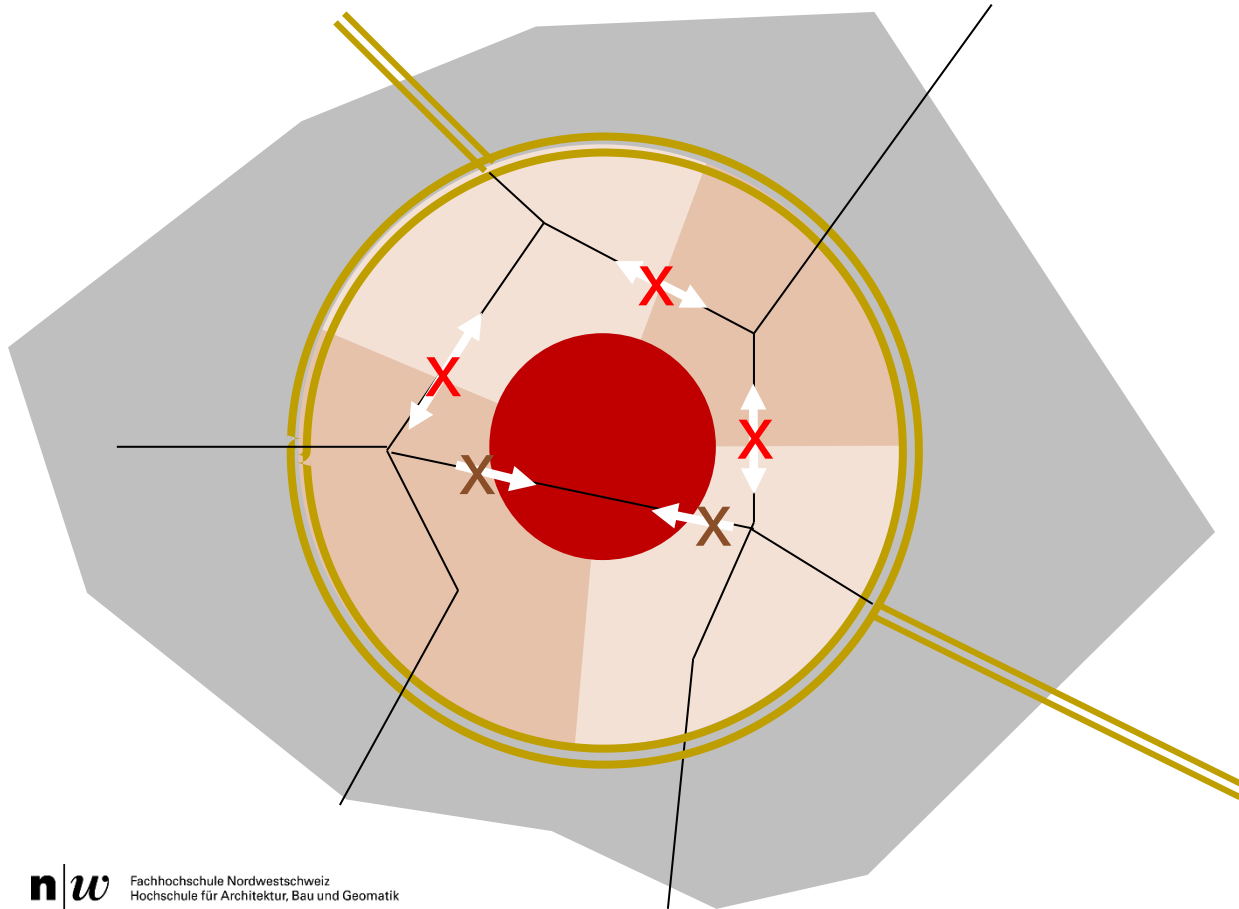


AUTOFREIE ZENTREN – VERNÜNFTIG ODER RADIKAL? (M)EINE DEFINITION VON AUTOFREIEN ZENTREN



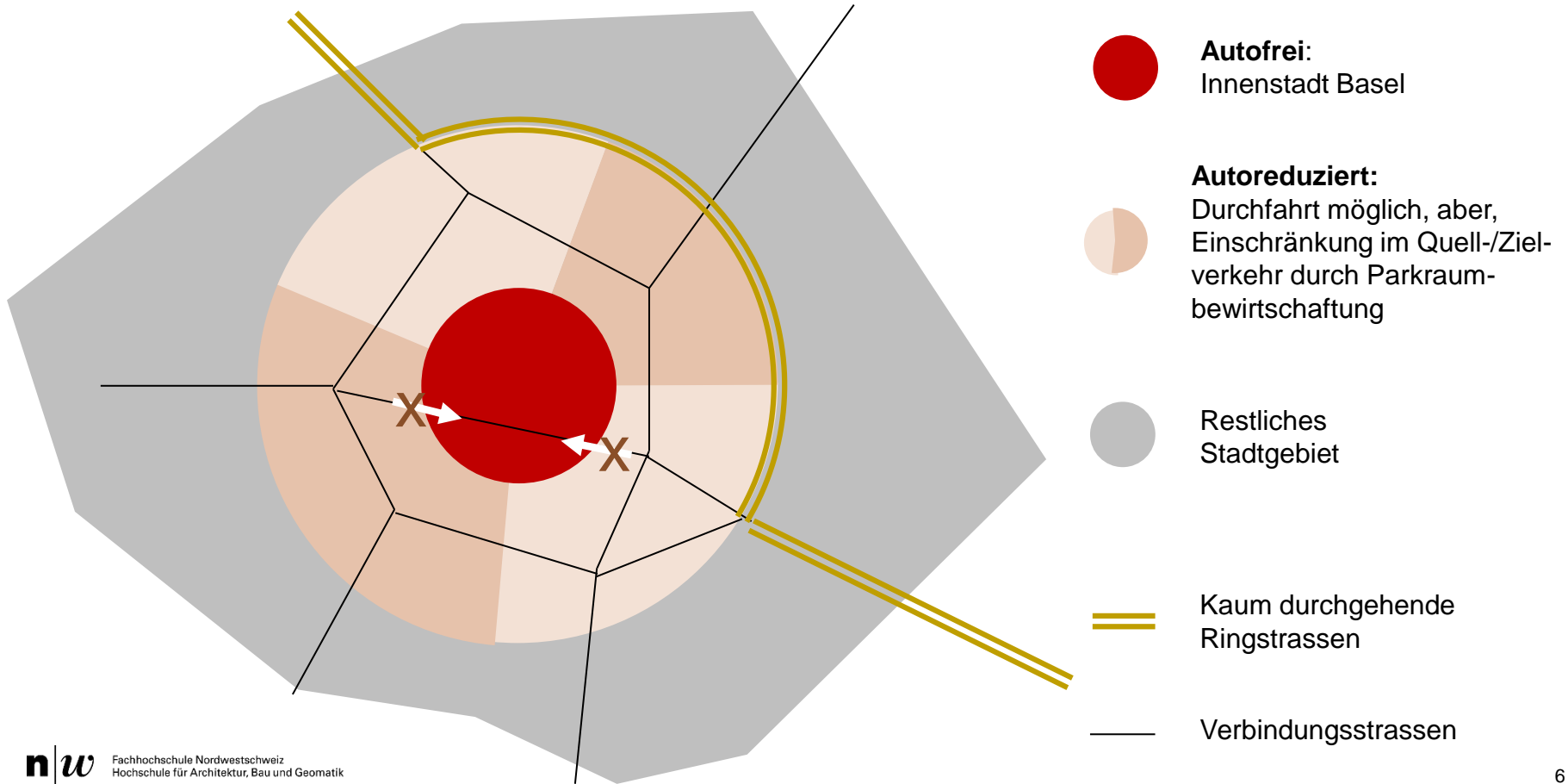
AUTOFREIE ZENTREN – VERNÜNFTIG ODER RADIKAL?

(M)EINE DEFINITION VON AUTOFREIEN ZENTREN



- Autofrei:**
Nur für Anlieger und eingeschränkt Anlieferung
X Zufahrtsbeschränkung
- Autoreduziert:**
Nur Quell- und Zielverkehr
X Durchfahrtsbeschränkung
- Restliches Stadtgebiet
- Hauptverkehrs- / Ringstrasse
- Verbindungsstrassen

AUTOFREIE ZENTREN – VERNÜNFTIG ODER RADIKAL? BEISPIELE IN DER SCHWEIZ



MÖGLICHE VERKEHRLICHE AUSWIRKUNGEN

kurzfristig



langfristig

Routenwahl

- Eingeschränkte Gebiete werden umfahren
- Führt zu Mehrverkehr

Verkehrsmittelwahl

- Umstieg auf flächeneffizientere Verkehrsmittel
- Führt zur Verkehrsverminderung

Zielwahl

- Andere Ziele, z.B. Einkaufszentrum in der Peripherie werden aufgesucht
- Führt (in der Regel) zu Mehrverkehr

Anzahl und Art der Aktivitäten

- Wenn es „schwieriger“ wird, gewisse Aktivitäten durchzuführen, werden diese weniger oft getätigt.
- Führt zu Verkehrsverminderung, kann aber auch Rebound Effekte nach sich ziehen

PW-Besitz

- Bessere Erreichbarkeit mit anderen Verkehrsmitteln führt zu Reduktion des PW-Besitzes
- Führt zu Verkehrsverminderung

AUTOFREIE ZENTREN – VERNÜNFTIG ODER RADIKAL? ERFAHRUNGEN AUS GHENT: VERKEHRSMENGEN MIV

Zufahrtsstrassen

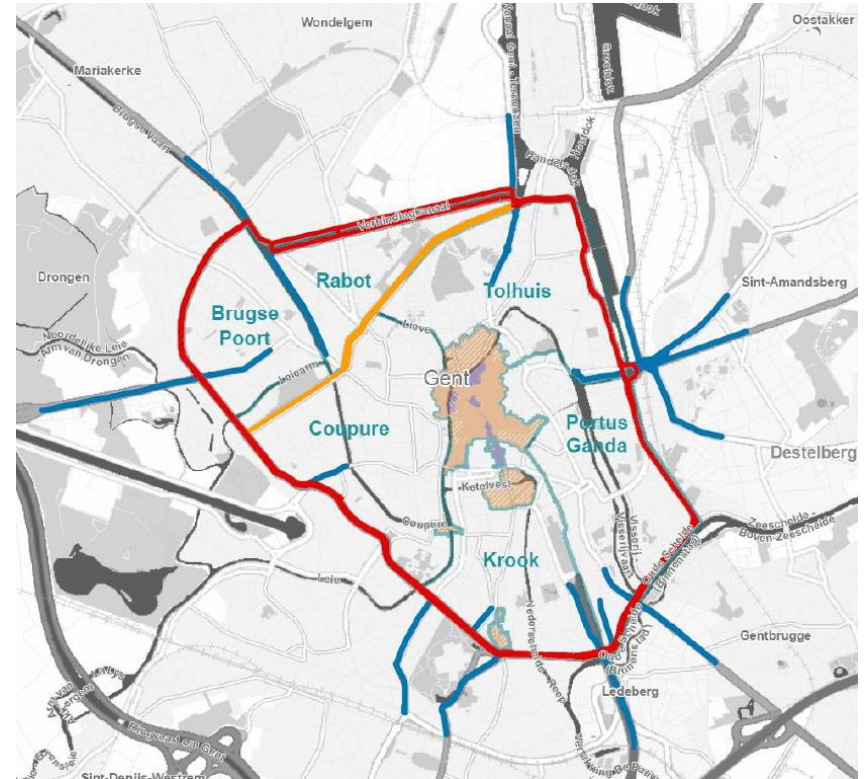
- Verkehrsmengen zur HVZ morgens nahezu unverändert
- -8% zur HVZ abends
- Verkehrsveränderungen primär aufgrund von Veränderungen der Verkehrsmittelwahl

Ringstrassen

- Durchschnittliche Erhöhung der Verkehrsmenge um 14%
- Auf einzelnen Abschnitten deutliche höhere Zunahme der Verkehrsmenge, bis zu 40%
- Auf den meisten Abschnitten beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs 30%, teilweise 50%

Quell- und Zielverkehr / Verkehr im autoreduzierten Bereich

- Abnahme um 17%
- Insgesamt ist die Reduktion höher als Zunahme des Verkehrs auf Ringstrassen
- Auf einzelnen Abschnitten werden nach Einführung des Verkehrsplans deutlich höhere Verkehrsmengen verzeichnet



Transport & Mobility Leuven (2019)

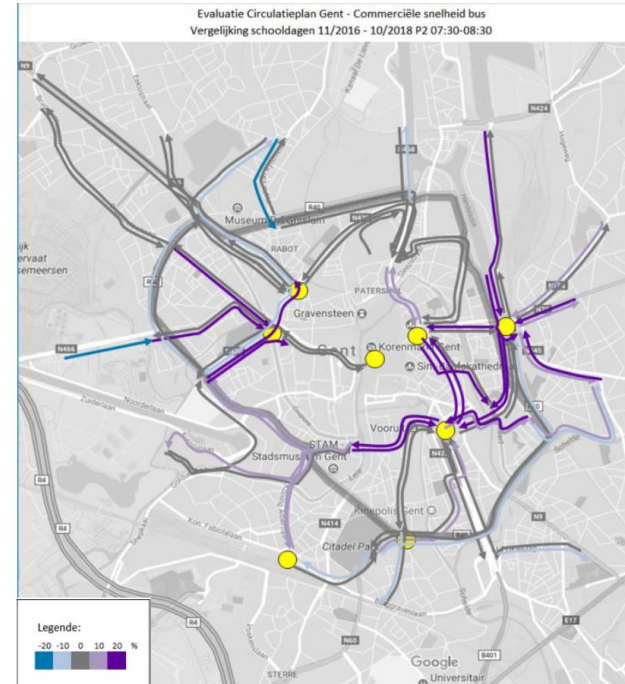
Fahrzeiten

- Haben sich auf Strecken in Richtung Stadtzentrum im Bereich von 5 – 7% verbessert
- Verbesserungen sind im Busverkehr höher als im Tramverkehr
- Auf bestimmten Strecken ist die Fahrzeit länger geworden. Teilweise konnte dieser Effekt durch Anpassungen bei den Lichtsignalanlagen behoben werden.

Wahrnehmung

- Bevölkerung schätzt ÖV-Fahrten als angenehmer, sicherer und reibungsloser ein

Veränderung der Fahrdauer im Busnetz

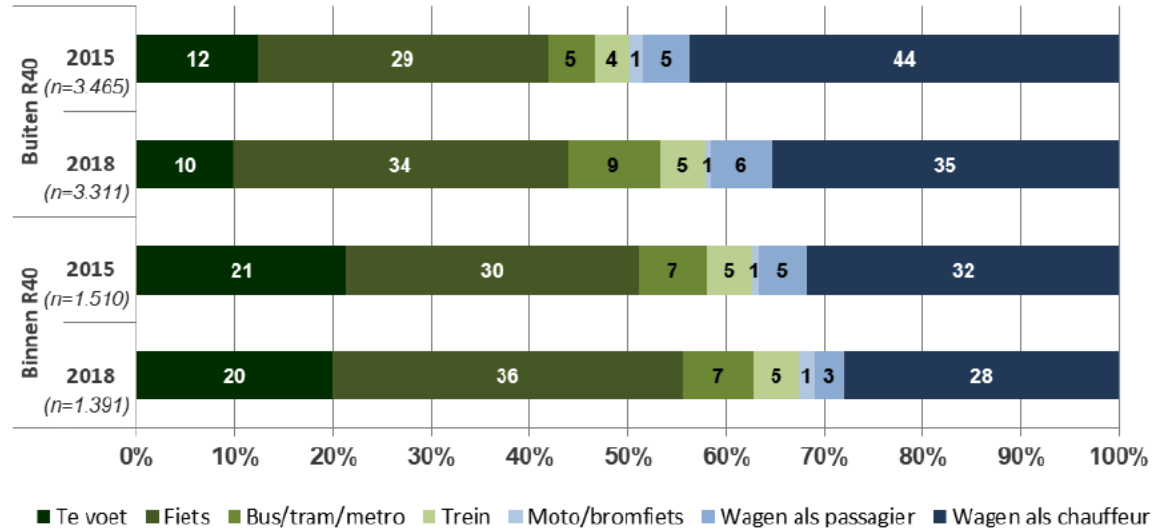


AUTOFREIE ZENTREN – VERNÜNFTIG ODER RADIKAL?

ERFAHRUNGEN AUS GHENT: VERKEHRSMITTELWAHL

Veränderungen

- Anteil des Autoverkehrs geht zwischen 6 (innen) bis 9 (aussen) Prozentpunkte zurück
- Veloanteil nimmt um 5 bis 6 Prozentpunkte zu
- ÖV-Anteil nimmt nur für Bewohnende der Aussenquartiere zu
- Fussverkehr nimmt leicht ab



Transport & Mobility Leuven (2019)

PRÄMISSEN FÜR EIN ERFOLGREICHE UMSETZUNG

1. Umfahrungseffekte

- **Erhöhung der Verkehrsmengen auf Rin- und Umfahrungsstrassen** muss in Kauf genommen werden
- Umfahrungsstrassen sollten über **ungenutzte Kapazitäten** verfügen

2. Verkehrslenkung

- Durch **Optimierung von Lichtsignalanlagen** kann die Wirkung auf Staus und Reisezeitverluste abgemindert werden.
- Parkplätze im autoreduzierten Zentren müssen **aktiv und digital bewirtschaftet** werden, um direkte Zufahrten zur gewährleisten
- **Digitale Infrastruktur** um die Verbindung zwischen Quartieren für bestimmte Verkehrsmittel zu gewähren (z. B. versenkbare Polle)

3. ÖV

- **Verbesserungen im ÖV-Angebot** bzgl. Reisezeiten und Frequenz mitplanen

4. Velo

- Reduktion der MIV-Verkehrsmengen auf Zulaufstrassen für **Verbesserungen der Veloinfrastruktur** nutzen

4. Monitoring

- Verschiedene **Wirkungen und Verhaltensänderungen überlagern** sich
- **Breit angelegtes, transparentes Monitoring**, um klare Aussagen über die Wirkung machen zu können und Verbesserungspotenzial zu erkennen
- Monitoring soll auch **Lärm, Schadstoffemissionen, Umsätze** im Einzelhandel und weiche Faktoren wie **Aufenthaltsnutzung** und **Einschätzung von Bewohnenden und Anliegern** umfassen.

AUTOFREIE ZENTREN – VERNÜNFTIG ODER RADIKAL?

QUELLEN

Transport & Mobility Leuven. 2019. «Evaluatie Circulatieplan Gent, Tweede periode april-november 2018». Leuven: Stad Gent.

<https://www.tmleuven.be/nl/project/circulatieplangent/projectfile/449>.