

Konzept Strassenraumgestaltung im Sinne der Veloförderung in Uster

"Uster steigt um!", ein Ziel aus dem STEK Uster (2019).

Diplomandin



Carina Minoretti

Ziel der Arbeit: Zur Förderung des Veloverkehrs wird für Uster ein Strassenraumkonzept erarbeitet. Dieses baut auf den Velostandards des Kantons Zürich (Februar 2023) und dem Stadtentwicklungskonzept (STEK) von Uster, welches im Jahr 2019 durch den Stadtrat festgesetzt wurde, auf. Zu Beginn wird Uster hinsichtlich der verkehrlichen, klimatischen sowie siedlungsspezifischen Situation analysiert. Ziel der Arbeit ist es, ein Arbeitsinstrument mit Werkzeugkasten und Kriterienkatalog für Uster zu entwickeln. Mit dem Arbeitsinstrument soll aufgezeigt werden, über welche Infrastruktur ein Strassenraum für das Velo verfügen sollte. Massnahmen zur Hitzeminderung werden in den Werkzeugkasten integriert.

Vorgehen / Technologien: Dieser Werkzeugkasten baut auf einer Vision auf. Der Werkzeugkasten zeigt mit Vorgaben für die Dimensionierung der Infrastruktur für den motorisierten Verkehr (mV), für die Veloinfrastruktur sowie für die Klimaanpassung auf, wie der Strassenraum von Morgen in Uster aussehen soll. Aus den Vorgaben werden für Haupt- und Nebenverbindungen je drei Querschnittsvarianten entwickelt: der Minimal Querschnitt (QS), die Zwischenlösung und der Wunsch QS. Die Dimensionierungen sind von der Verbindungshierarchie sowie dem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) in einem Strassenraum abhängig.

Für die Anwendung des Werkzeugkastens wird auf der Grundlage bestehender planerischer Instrumente ein Kriterienkatalog erarbeitet. In diesen Katalog werden in einer Tabelle die Daten zu folgenden Kriterien eingegeben:

- Routentyp des Velos
- Temporegime nach dem STEK 2035
- DTV (Szenario 2040)
- Buslinien nach dem STEK 2035
- aktueller Raumtyp
- Hitzebelastung (im Bestand)
- Querschnitt (bestehende Parzellierung)

Diese Daten werden anschliessend mithilfe einer Matrix ausgewertet und in Massnahmen übersetzt. Es wird aufgezeigt, welcher Querschnitt möglich ist und wie der Querschnitt angewendet werden kann.

Ergebnis: Ergebnis der Arbeit ist eine Übersicht über die Veloinfrastruktur, welche bis 2035 empfohlen wird. Ausserdem werden die Querschnitte an zwei Strassenräumen auf ihre Machbarkeit geprüft. Es zeigt sich, dass zur Umsetzung der Querschnitte in jedem Fall Landerwerb nötig ist. Es wird auch für einen Bereich mit Bushaltestellen aufgezeigt, wie dort das Velo geführt werden könnte. Bei engen Platzverhältnissen können Grünelemente nicht umgesetzt werden. In der Arbeit werden daher auch Klimaanpassungsmassnahmen über Belagsvarianten aufgezeigt.

Referent

Prof. Carsten Hagedorn

Korreferent

Lukas Fischer, Metron Verkehrsplanung AG, Zürich, ZH

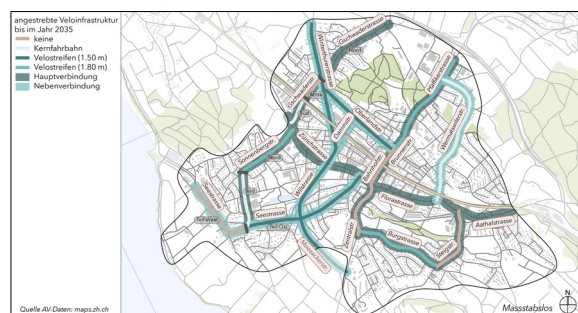
Themengebiet Verkehrsplanung

Anwendungsmatrix, Auswertung des Kriterienkataloges
©Wegleitung Hitzeminderung bei Strassenprojekten

Dimensionierung Velostrecke	Übersicht Führungstyp	Prüfen / Beachten	Raumtyp	Hitzebelastung	Querschnitt
Hauptverbindung ohne Velos Kreuzen (max. zu links)	Mischverkehr / Velostrecke bis max. 1'000 DTV	Prüfen von Sperrungen	Anwendungsmatrix aus der Wegleitung Hitzeminderung in Grossenregionen		keine weiteren räumlichen Möglichkeiten
Nebenverbindung ohne Velos Kreuzen (min. zu links)	Mischverkehr / Velostrecke bis max. 2'500 DTV	Durchgängige Infrastruktur im Nebensiedlungsbereich (Konfliktpotenzial)			keine weiteren räumlichen Möglichkeiten
Hauptverbindung Veloweg oder -streifen	keine weiteren Vorgaben zu prüfen / beachten	keine weiteren Vorgaben zu prüfen / beachten			weitere räumlichen Möglichkeiten vorhanden
Nebenverbindung Nebenvelos					räumlichen Möglichkeiten vorhanden

angestrebte Veloinfrastruktur in der Stadt Uster bis im Jahr 2035

Eigene Darstellung



Querschnitt der Sonnenbergstrasse auf Höhe Bushaltestelle Sonnenberg, Variante Velostreifen

Eigene Darstellung

