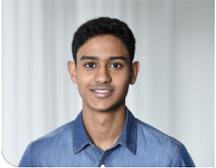


Mobilitätsmanagement Thalwil

Mit Fokus auf Thalwils Subzentren

Diplomand



Tijo Kallumkal

Ausgangslage: Hohe Pendlerzahlen sowie Hauptverkehrsstrassen, welche beinahe ihre Kapazitätsgrenzen erreichen, prägen die Mobilitätsproblematik in Thalwil. Die steile Topografie, das hohe Temporegime und die breiten Strassenräume fördern die Dominanz des motorisierten Verkehrs (siehe Abb. 1). Folgen davon sind hohe Lärm- und Klimabelastungen sowie eine sinkende Lebensqualität. Um diesen Defiziten entgegenzuwirken und die Verkehrswende auf nachhaltige Verkehrsmittel zu erreichen, ist die Anwendung von Mobilitätsmanagement (MM) unabdingbar. Die Etablierung des MM in die Verkehrsplanung der Gemeinde Thalwil soll zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage sowie des Mobilitätsverhaltens dienen, mit der Absicht, insbesondere den Personenverkehr effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Dies kann durch informierende, koordinierende, organisatorische und restriktive Massnahmen sowie durch Beratung und Motivation geschehen. Dabei kann das Potenzial der polyzentrischen Struktur in Thalwil mit ihren vier Subzentren ausgeschöpft werden (siehe Abb. 2).

Vorgehen: Einleitend werden mit Praxisbeispielen Einblicke in die verschiedenen Bereiche des MM gegeben und der jeweilige Nutzen für die Gemeinde Thalwil erläutert. Zusätzlich werden die planerischen Rahmenbedingungen und Förderprogramme aufgezeigt sowie eine Analyse zur Verkehrssituation in Thalwil erstellt. Darauf aufbauend wird ein Gesamtkonzept zu MM in der Gemeinde Thalwil entwickelt. Dies beinhaltet Ziele, eine Vision, eine Analyse der involvierten Akteurinnen und Akteure sowie sieben Lösungsbausteine. Die Lösungsbausteine dienen als Übersicht zu den wichtigsten Handlungsschwerpunkten des MM in Thalwil. Sie geben jeweils die aktuelle Situation und Problematik sowie mögliche Vorgehensweisen, allfällige Herausforderungen und die raumplanerische Instrumentierung wieder. Der Lösungsbaustein zu MM in Thalwils Subzentren wird vertieft ausgearbeitet. Dabei werden die Subzentren näher analysiert, das Vorgehen zur Entwicklung von MM geschildert und eine Organisationsstruktur dargelegt (siehe Abb. 3). Gemäss dem festgestellten Handlungsbedarf werden fünf Massnahmen ausgearbeitet:

- Beratung für Neuzuziehende
- Sensibilisierung und Schaffung von Anreizen für die Bevölkerung
- Parkraummanagement
- Parkfeld-Sharing
- Mobilitätsstation in Oberdorf

Fazit: Neben den in der Analyse erkannten Defiziten bietet die polyzentrische Struktur in Thalwil ein hohes Potenzial für die Entlastung des Strassenraums. Subzentren bilden diejenigen Gebiete in der

Gemeinde, in welchen die womöglich grössten Veränderungen bezüglich Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachs zu erwarten sind. Sie stehen vor hohen Herausforderungen in der Mobilität. Gleichzeitig besteht in solchen Gebieten die Notwendigkeit der Siedlungsentwicklung nach innen sowie die Erreichbarkeit mit nachhaltigen Verkehrsmitteln zu sichern. Infolgedessen herrscht ein hoher Bedarf für MM in den Subzentren, welcher durch den Einbezug der wichtigsten Akteurinnen und Akteure sowie der Bevölkerung zu bewältigen ist. Zusammen mit der Einbeziehung von Schulen, Wohn- und Arbeitsgebieten ausserhalb der Subzentren kann die Verkehrswende in Thalwil initiiert werden.

Abb. 1: Die topografisch bedingten Ebenen in Thalwil
Rombo GmbH 2018



Abb. 2: Subzentren und Arbeitsplatzschwerpunkte in Thalwil
Eigene Darstellung, Kartengrundlage AV © GIS-ZH

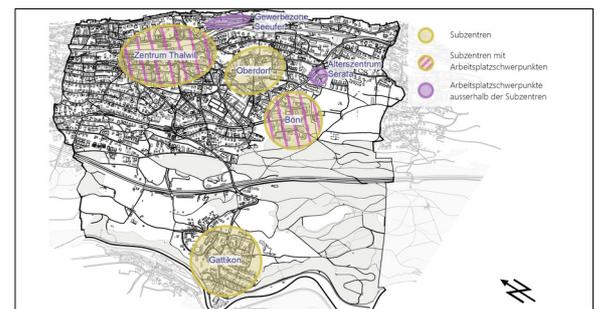
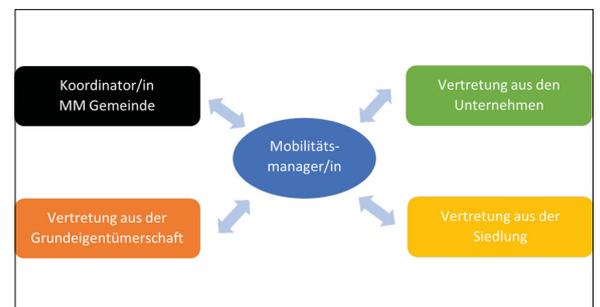


Abb. 3: Organisationsstruktur für MM im Subzentrum
Eigene Darstellung



Referent

Prof. Carsten Hagedorn

KorreferentIn

Alexandra Wicki, stadtraumverkehr, Birchler + Wicki, Zürich, ZH

Themengebiet
Verkehrsplanung