

Während Jahrzehnten war es das Industrieareal schlechthin: das Sulzer-Areal in Oberwinterthur. Nach dem Abzug der Arbeiter sucht das Areal eine neue Bestimmung. Gefordert sind Architekten, Landschaftsarchitekten – und die Verkehrsplaner. Das neue, alte Areal will optimal erschlossen sein.

von **Otto Hintermeister** und **Arnd Bärsch**,
TEAMverkehr Winterthur

Jahrzehntelang wurde auf dem Sulzerareal in Oberwinterthur produziert, gegossen, geschliffen, geforscht und gehandelt. Das Areal mit Nachbargebieten im Dreieck der Bahnhöfe Oberwinterthur-Hegi–(Neu)-Grüze mit der

Eine neue Stadt entsteht



Grösse ähnlich der Altstadt Winterthur soll nach Ansicht der Raumplaner zu einem neuen Stadtteil wachsen.

«Impulse für die architektonische Entwicklung»

«Die ausserordentliche Arealgrösse in einer Zentrumszone erlaubt es, ein neues Umfeld zu schaffen und eigene Quartierqualitäten zu entwickeln, mit allem, was für den lebendigen Alltag der zukünftigen Nutzer und Bewohner dazugehört. Es soll ein Freiraum entstehen, der den Ansprüchen einer zeitgenössischen Gesellschaft gerecht wird. Das erwünschte Aufeinandertreffen verschiedener Aktivitäten der Bewohner gibt dem Areal Impulse für die architektonische Entwicklung. Ziel der Entwicklung ist die Identifikation mit dem Ort, dem Quartier.» (Zitiert aus den Grundideen des Städteplaners).

Zentrum von kantonaler Bedeutung

Gemeinsam mit einem eben-

falls völlig neu zu gestaltenden Stadtpark und weiteren angrenzenden, heute zum Teil noch nicht bebauten Flächen, entwickelt sich dieser Teil Winterthurs als Zentrumsgebiet kantonaler Bedeutung. Derart tiefgreifende städtebauliche Veränderungen bieten gerade auch für Verkehrsplaner eine besondere

Herausforderung – zumal wenn man wie hier die Möglichkeit erhält, das künftige Gesicht seiner Heimatstadt mitzugestalten.

Die Stadt verursacht Verkehr

Der Städteplaner diskutiert mit dem Verkehrsplaner das Strassenbild: «Ich hätte nichts gegen eine Lichtsignalanlage im Zentrum. Das ergibt ein städtisches Bild und das erwünschte Flair.»

Bei einem städtebaulichen Projekt dieser Grössenordnung befinden sich die Beteiligten im Spannungsfeld Stadtentwicklung / Verkehrsplanung. Für den Verkehrsplaner beginnt eine spannende Diskussion im Team Städteplaner, Architekt und Landschaftsarchitekt: Wie sieht das Leben im Strassenraum aus bzw. wie sollte es aussehen

und unter welchen Bedingungen wird das gewünschte Bild am ehesten erreicht?

Der Verkehrsplaner muss aus

der Nutzungsvielfalt die massgebenden Folgen für den Verkehr auswerten und die Randbedingungen aufzeigen. Ausserdem sind unvermeidliche Konflikte auf dem überge-

ordneten regionalen Verkehrsnetz zu lösen.

Die Vorstellungen des Städteplaners lassen bewusst ganz unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten mit ebenso vielen Nutzungsvarianten auf den einzelnen Parzellen zu. Diese erwünschte und auch notwendige Flexibilität seitens der Stadtentwicklung hat aber einen Haken: Der Verkehrsplaner muss sich für *ein* Strassennetz als Erschliessungsgrundlage entscheiden.

Die Auseinandersetzung unter den Planern

Das Team der Städteplaner, Architekten und Landschaftsarchitekten stellt spannende Fragen an den Verkehrsingenieur:

- Wieviel Verkehr erzeugen die Ideen des Planerteams in den verschiedenartigen Strassenzügen?
- Wieviel Fremdverkehr durchfährt das Gebiet und die angrenzenden Quartiere?
- Wie fussgängerfreundlich zeigen



Beispiel Analyse der Siedlungsstruktur mit GIS (Siedlungsdichte Einwohner und Arbeitsplätze pro Hektare)



Ausschnitt des Stadtmodells «Im oberen Geren». Projekt team landschaftsarchitekten winterthur

sich die einzelnen Strassen und wie gross ist die Trennwirkung aus dem motorisierten Verkehr?

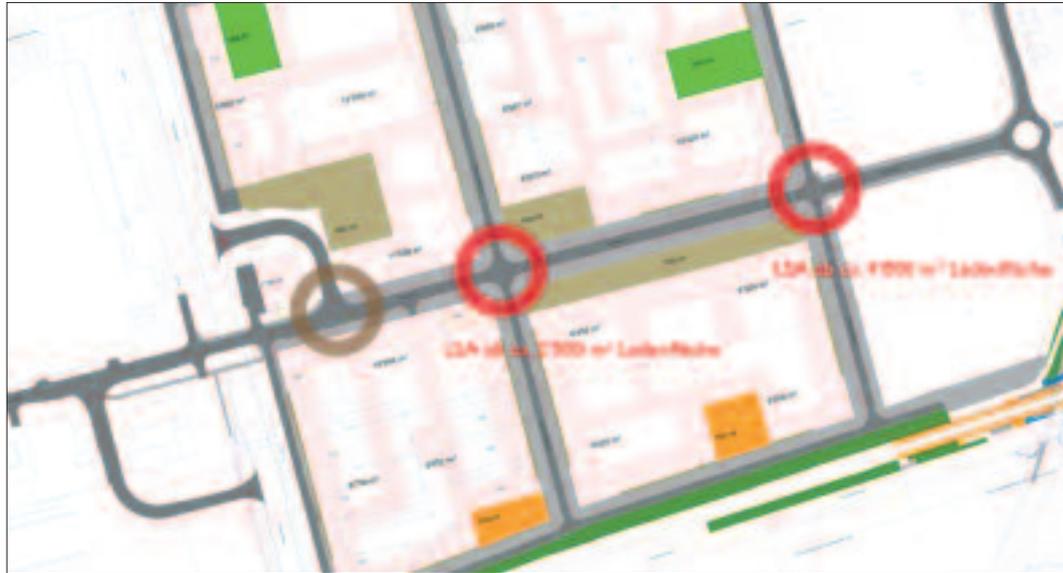
- Bei welchen Nutzungsszenarios wird die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes überschritten?
- Wo und wann werden Lichtsignalanlagen nötig und wieviel Platz muss dafür reserviert werden?
- Welche Regeln müssen für eine funktionierende Parzellenschliessung zwingend erfüllt werden?
- Wie wird der öffentliche Verkehr optimal integriert?
- Wo sind die Schikanen für den Langsamverkehr und wie erreicht man zu Fuss und mit dem Velo optimal den Arbeitsplatz und die Wohnung?
- Reichen die vorgesehenen Parkierungsflächen und stört die Strassenparkierung allenfalls den gewünschten Verkehrsablauf?

Das Leben in den einzelnen Parzellen und Freiräumen kann somit nur im Team entwickelt werden: Strassennetz, Fussgängerzonen, Pocket-Parks (Miniparks), Alleen, Höfe und Parkierungsflächen.

Empfehlungen des Verkehrsingenieurs

Einige Beispiele aus der Diskussion:

- **Trennwirkung / Fussgängerfreundlichkeit:** Die Strassen im Quartierzentrum, entlang von Kleingewerbe und zum Park sollen attraktive Achsen für den Langsamverkehr sein. Der Verkehrsplaner empfiehlt deshalb, den Verkehr mit entsprechenden



Der Verkehrsingenieur zeigt dem Planungsteam Verkehrsszenarios zu massgebenden Nutzungsentwicklungen. Zum Beispiel: Wo ist ein Lichtsignal erforderlich?

Nutzungsempfehlungen und Verkehrslenkungen auf 300 bis 400 Fahrzeuge pro Stunde zu beschränken.

- **Wo entsteht eine Lichtsignalanlage?** Durch gezielte Hochrechnungen des Verkehrsaufkommens lässt sich ableiten, welche Nutzungen welche verkehrsplanerischen Massnahmen erfordern. Die Massnahmen konnten den einzelnen Freiräumen nach Nutzungsgrenzen zugeteilt werden und somit ein erstes Bild über den Verkehr in der künftigen Stadt vermitteln.

Wichtige Aussagen / Massnahmen dazu waren: Lichtsignalanlage wird nötig, Knoten mit Linksabiegestreifen empfohlen, einfacher Knoten genügt, Verkehr verursacht zu hohe Trennwirkung. Die Nutzungsgrenzen konnten wie folgt definiert werden: Wohnen und/oder Büros, Handel (kleinere Läden) 1000 bis 2000 Quadratmeter, Handel (Quartierzentrum) von 2000 bis 4000 Qua-

dratmeter und Einkaufszentren ab 4000 Quadratmeter (vergleiche Grafik oben).

Lage von Grundstückzufahrten

Folgende Empfehlungen wurden für den ersten Entwurf vom Planungsteam übernommen:

Abstand einer Zufahrt vom nächsten Knoten:

- ohne LSA: mindestens 30 Meter (Stauraum für vier bis fünf Fahrzeuge); normal ca. 50 bis 100 Meter, damit keine Überstauung stattfindet.
- mit LSA: Länge des erforderlichen Stauraumes massgebend (nutzungsabhängig); 50m möglichst nicht unterschreiten.

Generell möglichst grosse Abstände wählen (mehr als 50 Meter), benachbarte Grundstückzufahrten möglichst zu einem Knoten zusammenfassen oder einem Abstand von 30 bis 50 Meter einhalten.