

Wann braucht es neue Verkehrsflächen?

Werden zentrumsnahe Industrieareale für neue Nutzungen frei, stellt sich die Frage: Braucht es neue und wenn ja, welche Verkehrsflächen? Denn neue Nutzungen lösen neue Verkehrsströme aus. Das Arch Areal in Winterthur ist ein Beispiel dafür.

■ VON OTTO HINTERMEISTER, WINTERTHUR

An vielen Industriestandorten werden zentrumsnahe Flächen frei für neue Nutzungen. In Winterthur sind dies die bahnhofsnahe Gebiete Sulzer Areal sowie Arch Areal. Die nach der Umnutzung benötigten Verkehrsflächen müssen frühzeitig bestimmt und reserviert werden. Für das Arch Areal wurden die

benötigten Verkehrsflächen in einer Studie im Auftrag der Parkhaus AG Winterthur definiert.

1. Analyse des Ist-Zustandes

■ Das Strassennetz um die Altstadt von Winterthur hat in den Hauptverkehrszeiten die Leistungsgrenze erreicht und teilweise überschritten.

Dies gilt besonders für die Technikumsstrasse und betrifft damit direkt die Zu- und Wegfahrt zum Arch Areal.

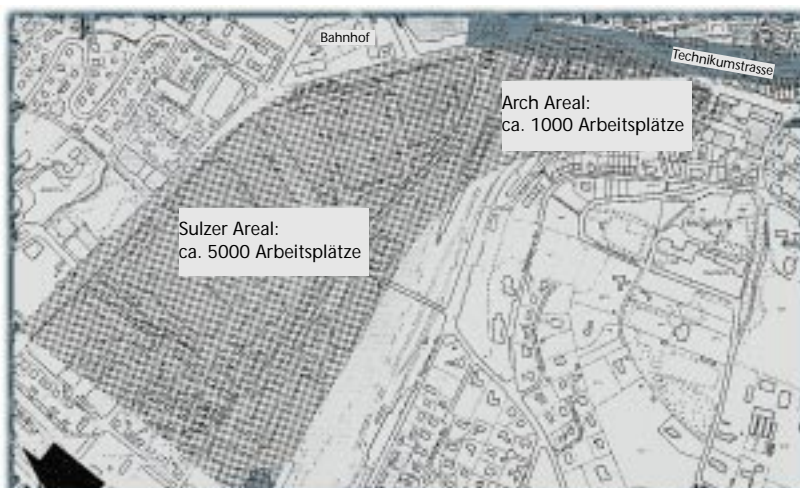
■ Auf der Technikumsstrasse weist der öffentliche Busverkehr heute während der Morgenspitze bis 2500 Passagiere auf. Die Leistungsgrenze für eine Busachse liegt bei etwa 5000 Passagieren pro Stunde. Dies würde jedoch eine eigene Busspur bedingen, was heute nur in einer Richtung und auch da nur teilweise der Fall ist. Eine höhere Kapazität des öffentlichen Verkehrs hätte somit zusätzliche Behinderungen des Individualverkehrs zur Folge.

■ Die stark befahrene Technikumsstrasse (1700 Fahrzeuge pro Stunde am Abend) trennt die Altstadt vom Arch Areal ab. Eine Querung ist für die Fussgänger derzeit nicht attraktiv.

■ Winterthur gilt zurecht als Velostadt. Die Zufahrt zum Arch Areal/Bahnhof über die Technikumsstrasse ist heute jedoch nicht attraktiv und wird kaum genutzt.

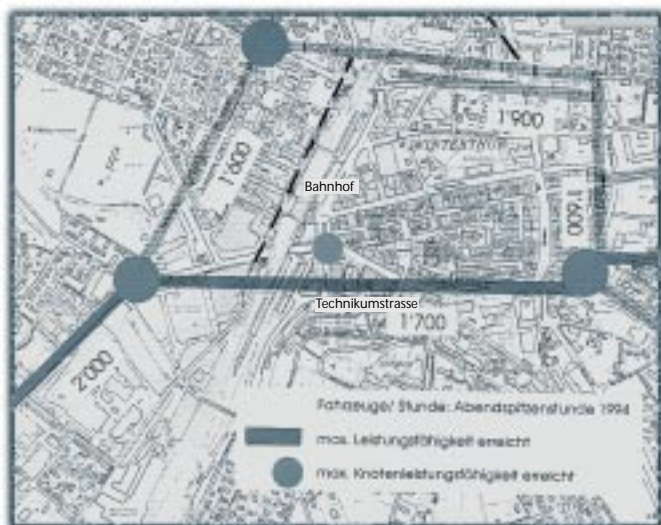
2. Verkehrsprognose

Mit wieviel Verkehr (Autos, Fahrräder, Fussgänger) muss in Zukunft gerechnet werden? Das Verkehrserzeugungs-Modell ergibt für die Achse Technikumsstrasse in den Hauptverkehrszeiten eine Zunahme des Individualverkehrs um 300 bis 500 Personenwagen pro Stunde. Dies bei Annahme einer restriktiven Parkplatzpolitik in den beiden Planungsgebieten sowie mit einem für den öffentlichen Verkehr günstigen Modal Split. Für den Busverkehr auf der Technikumsstrasse ist mit 300 bis 500



Der Situationsplan zeigt das grosse Entwicklungspotential in den ehemaligen Industriegebieten südwestlich des Hauptbahnhofes. Das Arch Areal muss aufgrund seiner besonderen Lage neben dem «eigenen» Verkehr auch Durchleitungsfunktionen vom und zum Bahnhof übernehmen.

INDUSTRIEZONEN



Die Strassenverkehrsbelastung rund um die Winterthurer Altstadt ist gross. Auf der Technikumsstrasse werden am Abend rund 1700 Fahrzeuge pro Stunde gezählt. Für die Bewältigung von zusätzlichem Verkehrsaufkommen müssen somit neue Szenarien entwickelt werden.

traduzione

In molte zone industriali, situate in prossimità del centro-città, si liberano importanti aree che possono essere destinate a nuovi usi. Le superfici di traffico necessarie per pedoni, biciclette, mezzi pubblici e traffico veicolare devono essere previste e riservate assai presto nell'ambito della pianificazione. L'areale «Arch» di Winterthur, che potrà in futuro contenere ca. 1000 posti di lavoro, è stato oggetto di uno studio approfondito, suddiviso in 4 fasi: l'analisi della situazione, le previsioni di traffico, gli scenari di sviluppo e la definizione delle superfici di traffico. Dallo studio risulta che, dei 30 000 mq che misura l'areale, ne occorrono ca. 7000 mq per il traffico. Per i successivi passi pianificatori è stato stabilito dove e quali superfici di traffico devono essere previste.

zusätzlichen Fahrgästen in der Spitzenstunde zu rechnen.

Wichtiger in Bezug auf die Flächenreservation auf dem Arch Areal ist die Zahl der Fussgänger, für welche eine gute Infrastruktur benötigt wird. Um hier eine Grössenordnung zu erhalten, wird mit Richtwerten gearbeitet:

- Dienstleistungsbetriebe (je nach Kategorie): 3 bis 27 Bewegungen pro Arbeitsplatz
- Verkaufsgeschäfte: 137 Bewegungen pro Arbeitsplatz.

Dazu müssen für die Dimensionierung der Fussgängerverbindungen die höchsten Fussgängerfrequenzen einbezogen werden. Diese ergeben sich im Arch Areal durch die Nähe zum Hauptbahnhof. Eine Untersuchung der SBB hat ergeben, dass nach Ankunft eines gut belegten Zuges bis zu 200 Personen pro Minute und Querschnitt gezählt werden.

Das spezifische Verkehrspotential der Fussgänger pro Tag bildet eine Grundlage für die Dimensionierung der Infrastruktur. Als besonders hoch ist das Potential der Querungen zwischen Altstadt und Arch Areal (d.h. über die Technikumsstrasse) einzuschätzen.

Um den Bahnhof herum sind heute rund 3000 Velos abgestellt; dies

bei lediglich 1900 signalisierten Plätzen. Trotz dieses Defizites an Abstellplätzen werden wegen der ungünstigen Zufahrt die rund 400 Plätze auf der Seite Arch nur zu ca. 70 % genutzt. Bei einer attraktiveren Gestaltung würde dieses Potential jedoch rasch überschritten: Langfristig ist deshalb auf der Seite Arch mit einem Bedarf von 650 bis 1000 Plätzen zu rechnen.

3. Entwicklungsszenarien: Stadttunnel als Notwendigkeit

Der Verkehrsflächenbedarf in den Planungsgebieten verändert sich,

wenn verschiedene Entwicklungsszenarien angenommen werden. Für die beschriebene Studie wurden fünf Szenarien geprüft. Am geringsten ist der Bedarf, wenn bei den Verkehrsachsen keine oder nur geringfügige Veränderungen vorgenommen werden. Bei diesen Annahmen können allerdings die erwarteten Bedürfnisse nicht abgedeckt werden, was die Realisierung der gesamten Nutzungsplanung in Frage stellt. Es wird niemand in ein Verkehrschaos investieren wollen.

Einzig das maximale Szenario (Hauptmerkmal Stadttunnel) bringt

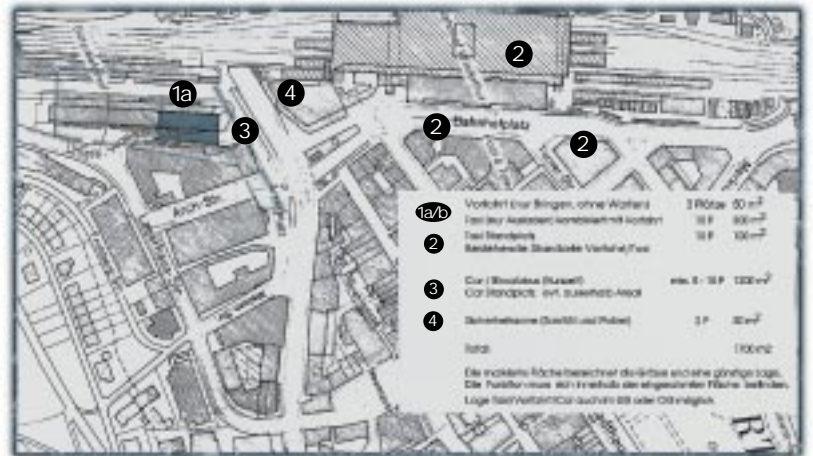


Der Verkehrsflächenbedarf wird so definiert, dass keine künftigen Entwicklungen blockiert werden. Deshalb empfiehlt sich die Arbeit mit Entwicklungsszenarien

den Planungsgebieten die notwendige Entlastung und damit neue Entwicklungsmöglichkeiten für Strassenraumgestaltung, Busbeschleunigung, Veloachsen sowie attraktive Fussgängerverbindungen. Die Empfehlung für die Reservation von Verkehrsflächen wird deshalb auf die Maximalvariante ausgerichtet.

4. Definition Flächenbedarf

Für die Berechnung der benötigten Verkehrsfläche werden die Bedürfnisse aller Verkehrsgruppen ermittelt und aufaddiert. Für das Arch Areal waren dies die folgenden Verkehrsgruppen oder Funktionen: FussgängerInnen, Fahrräder, Taxistandplätze, Vorfahrt (Einsteigen/Aussteigen), Carplätze, Bushof, Erschliessung. Für den gesamten Raum Bahnhof/Arch ergibt sich ein Flächenbedarf von 14 000 m², wovon mindestens 7000



Für die Funktion Vorfahrt/Taxi/Car wurde die in der Planskizze sichtbare Anordnungen gewählt. Der Verkehrsingenieur liefert damit ein Grundkonzept, welches dem Architekten als Grundlage für die weitere Planung dient.

m² zwingend auf dem Areal selbst zu reservieren sind. Neben diesem quantitativen Befund wird bereits in dieser frühen Planungsphase definiert, wo

aus verkehrstechnischer Sicht welche Flächen bereitzustellen sind. Der Verkehrsingenieur liefert damit die Grundlagen für die weitere Planung. ■

Neue Zuger Zeitung, Freitag, 4. Juli 1997 / Nr. 152

Unterägeri: Verkehrsprojekt der Realklassen

Verkehr und Mobilität unter der Lupe

Was ursprünglich als Mitarbeit bei der gemeindlichen Verkehrszählung geplant war, weitete sich für die 3. Realklasse von Paul Iten und die 2. Realklasse von Josef Schärli zu einem umfassenden und fächerübergreifenden, insgesamt acht Wochen dauernden Projekt «Verkehr» aus.

VON ELVIRA HERZ

«Dem Projekt liegt eine Anfrage der Gemeinde Unterägeri zwecks Mithilfe einer Schulklasse bei den regelmäßig wiederkehrenden Verkehrszählungen zugrunde. Dabei wurde festgestellt, dass im Dorf an 23 Orten gezählt werden müsste, was den Rahmen einer einzigen Klasse natürlich sprengen würde», berichtet Lehrer Paul Iten. Und so suchte er Unterstützung bei seinen Kollegen Josef Schärli und Arthur Walker. Dabei kamen viele gute Ideen zusammen, so dass man beschloss, aus der ursprünglich geplanten Verkehrszählung eine umfassende Auseinandersetzung zum Thema «Verkehr» zu gestalten. Diese wurde unter das Motto «Mobil mit Köpfchen» gestellt und fächerübergreifend in den Bereichen Mathematik, Lebenskunde, Naturlehre, Geschichte, Deutsch und Informatik geführt. Unterstützt und begleitet wurde das Projekt durch Oscar Merlo, Verkehrsingenieur, und den gemeindlichen Bautechniker Beat Bürgi.

Weitgesteckter Rahmen
Als vorbereitende Arbeit erhielten die Schülerinnen und Schüler Anfang Mai eine Tageskarte der ZVB in die Hand gedrückt mit dem Auftrag, den Kanton Zug in allen Belangen des Verkehrs auszukundschaften und in Gesprächen und Interviews und mit der Kamera ihre Eindrücke festzuhalten. So befassten sich die beiden Klassen unterwegs unter anderem mit dem Verkehrsnetz, dem Verkehrsverbund, Berufen im Verkehr, Postlage im Verkehr, den Kosten des Verkehrs oder der Verkehrsmittelwahl und erstellten dazu in Gruppen umfassende Arbeiten. Im Dorf Unterägeri wurden auch Studien zur Bevölkerungsentwicklung, der durch den Verkehr verursachten Bodenversiegelung oder zur Ortschafts- und Landschaftsveränderung durch die Verkehrswege gemacht, ebenso wurden auf einigen Strassen Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen. Pikantes Detail: Nicht die Zugerbergstrasse erwies sich, wie weiter oben angenommen, als Strecke mit vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen, vielmehr war es die Waldbeimstrasse, in nächster Nähe der Schule, wo bis zu 70 Stundenkilometer gemessen wurden.

Erstaunliche Zahlen
Die eigentliche Verkehrszählung fand im Juni statt, und dabei stunden 37 Schülerinnen und Schüler an drei Tagen jeweils morgens, mittags und abends auf 23 Posten im Einsatz. Die Resultate wurden anschliessend grünläch dargestellt. «Wir hätten nie gedacht, dass so viele Autos durchs Tal rollen», zeigten sich einige Schüler überrascht. Verständlich, wurden doch beispielsweise nach der Sprungstrasse innerhalb einer Stunde 769 Fahrzeuge gezählt, auf dem Dorfplatz innerhalb einer Viertelstunde über 230. Aus den verschiedenen Arbeiten wurde anschliessend eine informative und interessante Ausstellung geschaffen, welche noch bis zum Sonntag in der Aula zu sehen ist. Ein Teil davon wird anschliessend in der Gemeindebibliothek gezeigt.

Projekt könnte Impulse geben
Für ihren grossen Einsatz erhielten die beiden Klassen von der Gemeinde 2000 Franken als Belohnung. Dieser Betrag wurde letzte Woche in ein gemeinsames Klassenlager im Tessin investiert. Wie Bautechniker Josef Bürgli auf Anfrage erklärte, werden die über 3000 Zählblätter nun ausgewertet. Ein entsprechender Bericht wird erst im Herbst vorliegen. Er bestätigte, dass das Projekt interessante Aspekte enthält, und kann sich durchaus vorstellen, dass es zukunftsweisende Impulse vermitteln könnte.

Ausstellung «Mobil mit Köpfchen», Aula, Acker 16, Sonntag, 5. Juli. Bitte danach in der Gemeindebibliothek ab 8. Juli.

Die interessantesten Projektarbeiten wurden mit viel Kreativität als Ausstellung gestaltet.

BILD: ELVIRA HERZ

Mobil mit Köpfchen

Dass Verkehrsunterricht über das korrekte Linksabbiegen auf einer Hauptstrasse hinausgehen kann, erlebten im Kanton Zug Schüler und Schülerinnen der Realschule Unterägeri. Zusammen mit ihren Lehrern wurden sie aktiv in die Verkehrsplanung miteinbezogen. Auslöser dieses edukativen Projektes war für einmal nicht die Lehrerschaft, sondern ein Verkehrsplaner. Als Oscar Merlo, Verkehrsplaner der Gemeinde Unterägeri, die Schule um Mithilfe bei der Verkehrszählung anfragte, unterbreitete er der Lehrerschaft gleich auch Vorschläge, wie sie Zählung und Unterricht kombinieren können. Die Ideen fanden sowohl bei der Lehrerschaft wie bei den Schülerinnen und Schülern Anklang, und das «Projekt Verkehr» gipfelte in einer öffentlichen Ausstellung in der Gemeindebibliothek. ■

TeamVerkehr Nummer 2