

TEAMverkehr



Nummer 25 / 2021 / 2022

Lockdown im Büro Zug

Online-Teamwork in Zeiten von Corona

Ein Fussverkehrskonzept für mehr Lebensqualität in Bülach

Strassenumgestaltung als Teamwork der Bevölkerung Hünenbergs

Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser

Sie halten die druckfrische 25. Ausgabe des Magazins von TEAMverkehr in den Händen. Ja, ein kleines Jubiläum: Seit 1996 produzieren die TEAMverkehr-Ingenieure jährlich ein Heft mit spannenden Inhalten aus ihrer Tätigkeit.

Erfreulich in dieser Jubiläumsausgabe: Die Jungen haben in die Tasten gehauen. Wir erfahren beispielsweise von Jennifer Rüegg und David Steiner auf den Seiten 4 und 5, welche Faszination das Studium als Verkehrsingenieure auf sie ausübte. Den «Beweis» für ihre Thesen liefern sie auch gleich nach, wie es sich für frisch gebackene Bachelor-Absolventen gehört: Jennifer klügelte in ihrer Masterarbeit ein Fussverkehrskonzept für Bülach aus (Seite 14), David sondierte Möglichkeiten für den Ausbau des Industriestandorts Schützenmatt in der gleichen Stadt (Seite 18).

Partizipation ist auch bei Verkehrsfragen nicht bloss ein Schlagwort. Wie die Gemeinde Hünenberg dieses Prinzip erfolgreich anwandte, lesen Sie auf Seite 10.

Corona streifen wir in diesem Heft lediglich. Wer aber wissen möchte, wie das Büro Zug während des Lockdowns mit dem Virus umging, findet einen Tatsachenbericht gleich nebenan. Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre und gute Gesundheit!

Thomas Gretener, Redaktor

Impressum

TEAMverkehr ist ein Kommunikationsorgan der Gruppe TEAMverkehr.ch

Texte: David Bomatter, Flurin Casanova, Thomas Gretener, Flavio Poletti, Jennifer Rüegg, David Steiner

Titelbild: Neapel, 2019 (Bild: Oscar Merlo)

Redaktion und Publishing:

pressMedia, Thomas Gretener, Cham.

Druck: Heller Druck, Cham.

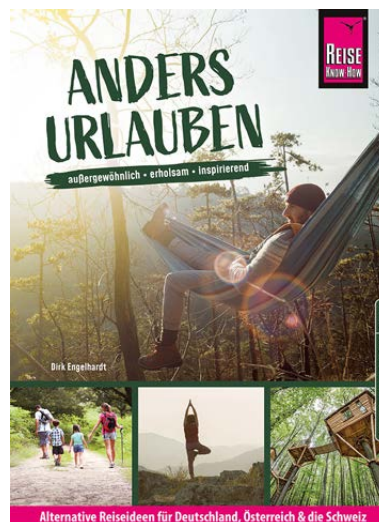
Auflage: 500 Exemplare.

Erscheinungstermin: Dezember 2021.

Thomas' Buchtipp

Ferien der anderen Art

Genug von Reisen nach Mallorca, überfüllten Flugzeugen, überhaupt von 08-15-Ferien? Der Buchautor



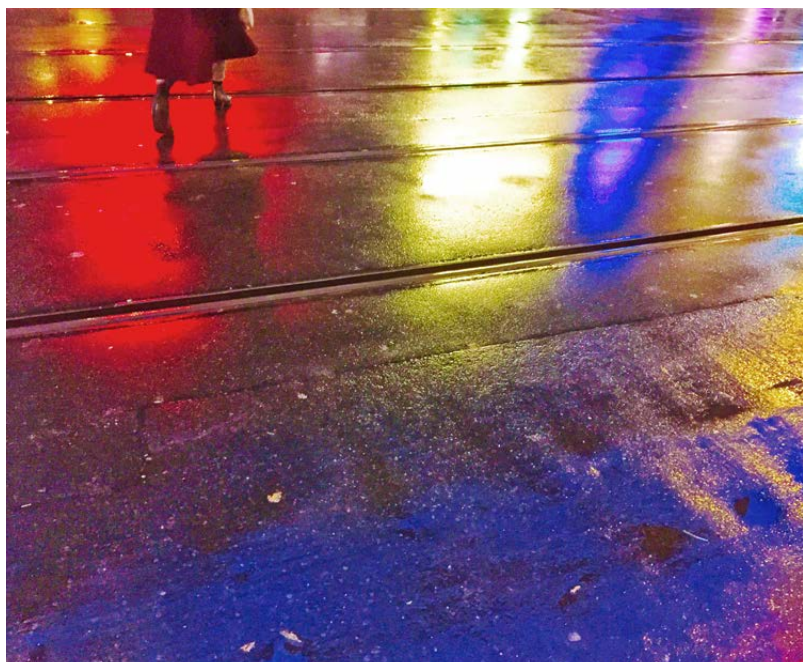
und Reisejournalist Dirk Engelhardt hat da ein paar Ideen, genau genommen 94, die aus diesem Dilemma führen, er hat sogar ein Buch

geschrieben: In seinem Reiseführer der anderen Art hat er eine bunte Auswahl an aussergewöhnlichen Reisezielen zusammengestellt, für die man weder viel Geld aufbringen noch eine lange Anreise in Kauf nehmen muss. Er führt zu Bio-Bade- teichen, Vegetarierkolonien, nimmt mit auf eine Reise mit der Postkutsche durch die Lüneburger Heide und zeigt, wie sich eine Nacht hinter Gittern verbringen lässt, ohne in Schwierigkeiten zu geraten. In der Schweiz angekommen, führt die Reise beispielsweise ins Berner Oberland in die Lodge von Lenk, nach Nax im Wallis ins Boutique Hotel Maya oder ins Hotel Glarisegg am Bodensee. Spannend, was sich hinter diesen Destinationen versteckt!

Dirk Engelhardt, Anders urlauben: Alternative Reiseideen für Deutschland, Österreich und die Schweiz. 336 Seiten. Reise Know-How (Verlag). ISBN: 978-3-8317-3448-1

Thomas' Augenblick

Strassenflucht in Berlin



Wie unsere Bürogemeinschaft den Lockdown erlebte



März 2020: Wir erhalten die ersten bürointernen Massnahmen: Desinfektionsmittel für alle, zwei Meter Abstand halten, höchstens vier Personen im Pausenraum und Sitzungen wenn möglich nur noch virtuell – obwohl wir Wand an Wand sitzen. Die Umsetzung war nicht immer einfach.

Dann, am 16. März 2020, ruft der Bundesrat die **besondere Lage** aus – nichts war mehr wie zuvor. Für TEAMverkehr hiess das in erster Linie die Umstellung auf Homeoffice. In unserem Falle: Die meisten zügelten ihren Arbeitsplatz nach Hause. So klemmten wir den «iMac» unter den einen Arm, unter den anderen kamen die Büroutensilien und Dokumente, die wir für unsere tägliche Arbeit benötigen.

Zu Beginn fühlte sich alles noch sehr spannend und speziell an. Aber wer

hätte gedacht, dass wir im Dezember 2021 noch immer über das selbe Thema diskutieren? Ab März hielten wir Bürositzungen, Kaffeepausen und Feierabendbier virtuell ab. Nach wenigen Wochen vermissen wir den **persönlichen Kontakt**, und das Bedürfnis, die Arbeitskollegen «live» zu sehen, wuchs von Tag zu Tag. Im Juni 2020 waren alle wieder im Büro, um dann Ende Oktober 2020 den Arbeitsort für die nächsten sieben Monate erneut in die heimische Stube zu verlegen. Für Unruhe war definitiv gesorgt!

Die paar Monate im Büro waren nicht «wie zuvor», doch das Wichtigste war, die Arbeitskollegen zu sehen und zu spüren, auch wenn die Massnahmen «Abstand halten», «Maske tragen», «Microsoft Teams und Zoom» weiterhin blieben. Das Weihnachtessen und der legendäre Wurstpéro vor den Weihnachtsferien

2020 wurde abgesagt. Dafür gab es als **Dankeschön** für alle einen schönen Geschenkkorb.

Seit Mai 2021 sind wir alle wieder zurück, **Kaffeepausen und Feierabendbier** sind wieder möglich. Nun ist es Anfang Dezember 2021, die Fallzahlen steigen, die Unsicherheit wächst. Das Weihnachtessen steht vor der Tür – findet es statt? Müssen wir wieder zurück ins Homeoffice? Fragen über Fragen, die uns nur die Zukunft beantworten kann.

Was auch die Zeit bringt, wir halten auch in dieser speziellen und herausfordernden Zeit zusammen und unterstützen uns gegenseitig, egal wo wir arbeiten dürfen. TEAMverkehr.zug ag zeichnet sich durch **«das TEAM»** aus. In diesem Sinne wünschen wir allen Gesundheit und besinnliche Festtage.

Was uns am Studium als Verkehrsingenieur:in faszinierte

Jennifer Rüegg

Im Sommer schloss ich erfolgreich meinen Bachelor in Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung ab. Der Studiengang hiess zu Beginn meines Studiums nur «Raumplanung» und somit war für mich klar, dass ich nach meinem Abschluss Raumplanerin werde.

Ideen entwickeln und präsentieren

In den drei Jahren Studium erarbeiteten wir jedes Semester mehrere Projekte in den unterschiedlichen Modulen für unsere Partnerstädte. Das Faszinierende am Studiengang ist, dass man seinen Lebensraum mitgestalten kann. Naja, vielleicht

nicht auf der direktesten Art, wie mit selbst gepflanzten Blumen, sondern auf lange Sicht. In den Projekten entwickelten wir Ideen und zeigen damit den Gemeinden neue, innovative Entwicklungsmöglichkeiten auf. Und genau diese Entwicklungsmöglichkeiten im Strassenraum faszi-

nierten mich, denn es besteht noch so viel Potenzial, die Verkehrsflüsse für alle Verkehrsmittel besser abzuwickeln.

Für mich ist Verkehrsplanung, allen Personen die Möglichkeit zu geben sicher und effizient ihr Ziel zu erreichen mit dem von ihnen gewählten

Verkehrsmittel. Sei dies mit dem Velo, zu Fuss oder mit dem Auto. Dies immer in Abstimmung mit den örtlichen Gegebenheiten und mit Rücksicht auf die anderen Verkehrsteilnehmenden.

Gleichberechtigung wird heute breit diskutiert, und auch in der Verkehrsplanung spielt sie eine wichtige Rolle, denn der öffentliche Raum wird ganz unterschiedlich wahrgenommen. Persönliche Erfahrungen zeigen, dass weiterhin grosse Lücken bestehen, bis der Strassenraum vom grössten Teil der Bevölkerung als sicher empfunden wird. Wenn die Leute immer wieder aufs Auto zurückgreifen, weil sie Angst haben, sich im Strassenraum zu bewegen, schaffen wir die Energiewende nie.

Meine Vision

Oft werden Strassen und Quartiere geplant «wie sie schon immer geplant wurden» nämlich sehr autofreundlich und dies meist aufgrund von Unwissen. Es ist unglaublich spannend, für solche Projekte alternative Möglichkeiten der Mobilität auszuarbeiten und die Bauherrschaft danach davon zu überzeugen. Das Allerschönste ist, wenn die Vorschläge auch umgesetzt und gebaut werden. Das stell ich mir zumindest vor, da es noch eine Weile dauern wird, bis Projekte, an welchen ich mitarbeiten durfte, verwirklicht werden.

Meine Hobbies

Als Ausgleich zum Arbeitsalltag gehe ich klettern, trainiere Rennpferde und ab nächstem Jahr reite ich (hoffentlich) auch Rennen. Wenn neben dem Sport noch Zeit bleibt, lese und backe ich sehr gerne.

Mehr über die Bachelorarbeit auf Seite 14



David Steiner

Mein Interesse für Verkehr wurde früh geweckt. Schon als kleiner Bursche durfte ich meinen Vater bei der Tätigkeit als Lastwagenchauffeur bei der Pistor AG begleiten. Gelockt von einer heissen Schokolade aus dem Kaffeeautomaten am frühen Morgen und leckeren Gebäcken von den zu beliefernden Bäckereien, verbrachte ich einen Grossteil meiner Schulferien mit ihm auf der Strasse.

Mit dem Lastwagen unterwegs

Ein persönliches Highlight für mich ereignete sich dabei am frühen Morgen um Punkt fünf Uhr, als die in meiner Wahrnehmung unzähligen Lastwagen einer nach dem anderen das Firmengelände verliessen und sich auf den Weg durch die ganze Schweiz machten. Still von meinem Beifahrersitz aus konnte ich beobachten, welchen Herausforderungen Lastwagenchauffeure täglich im Strassenverkehr ausgesetzt sind. Oft diskutierten wir über die eben befahrenen Passagen und den vor uns liegenden Strassenraum. Er machte mich auf unzureichende Sichtverhältnisse an Knoten, unvorhergesehene Staus und vieles mehr, was seinen Berufsalltag für ihn ausmacht, aufmerksam. Auf den unzähligen Reisen quer durch die Schweiz erlebte ich nicht nur wie es ist, dem Verkehr in Extremsituationen ausgesetzt zu sein, sondern entwickelte ein Interesse für Geografie und Mobilität.

Nicht selten erinnerte ich mich dann in meiner Lehre als Zeichner Fachrichtung Ingenieurbau bei Basler&Hofmann AG an Ereignisse aus diesen Zeiten. So konnte ich mich beispielsweise beim Prüfen von Schleppkurven selbst als Lastwagenchauffeur fühlen. Darüber hinaus nahm ich ein breites Wissen

rund um den Strassenbau mit. Ich lernte, wie eine Strasse projektiert und gebaut wird und wie der Strassenraum sowohl ober- als auch unterirdisch auszusehen hat. Zu sehen, wie viele Schritte und Diskussionen nötig sind, bis aus einer ersten Idee ein Projekt entsteht und dieses dann auch umgesetzt wird, begeisterte mich von Anfang an.

Städtebau und Raumplanung

Im Studium Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung an der Ostschweizer Fachhochschule konnte ich mein Wissen erweitern. Neben verkehrsplanerischen Fragestellungen setzte ich mich auch mit städtebaulichen und raumplanerischen Themen auseinander. Ich erhielt einen erweiterten Blick, wie Strassennetze sinnvoll in ihr Umfeld eingegliedert und Orte zukunftsfähig entwickelt werden können. Geschätzt habe ich dabei auch, mal die eine oder andere verrückte Idee in einem geschützten Rahmen weiterzuentwickeln. Der Abschluss meines Studiums und der Einstieg beim TEAMverkehr.zug im vergangenen Sommer bedeutet für mich einen weiteren Meilenstein in meinem Werdegang. Dabei bin ich motiviert, den über Jahre gefüllten Rucksack an Wissen nun in der Praxis anzuwenden und weiter zu füllen.

Mehr über die Bachelorarbeit auf Seite 18



David Bomatter, TEAMverkehr.zug

Online-Teamwork in Zeiten von Corona und Fridays for Future

Der Ausbruch der Covid-19-Pandemie hatte unseren Berufsalltag auf den Kopf gestellt. Mit der Home-Office-Pflicht war der Austausch sowohl intern als auch extern nur noch online möglich. Dies funktionierte dank unserer umfassenden, gut funktionierenden digitalen Organisation jedoch bestens. Natürlich bringen physische Sitzungen gerade im Planungsbereich einige Qualitäten und Vorteile gegenüber dem digitalen Austausch. Da es jedoch meistens um die Präsentation und Besprechung von statischen Zwischenständen der Arbeit geht, taten die Online-Meetings den Planungsprozessen in der Regel keinen Abbruch.

Eine Herausforderung waren jedoch Projekte, welche einen regelmässigen kreativen Austausch forderten. Wenn das gemeinsame Entwerfen, Skizzieren und Diskutieren von Ideen und Lösungen

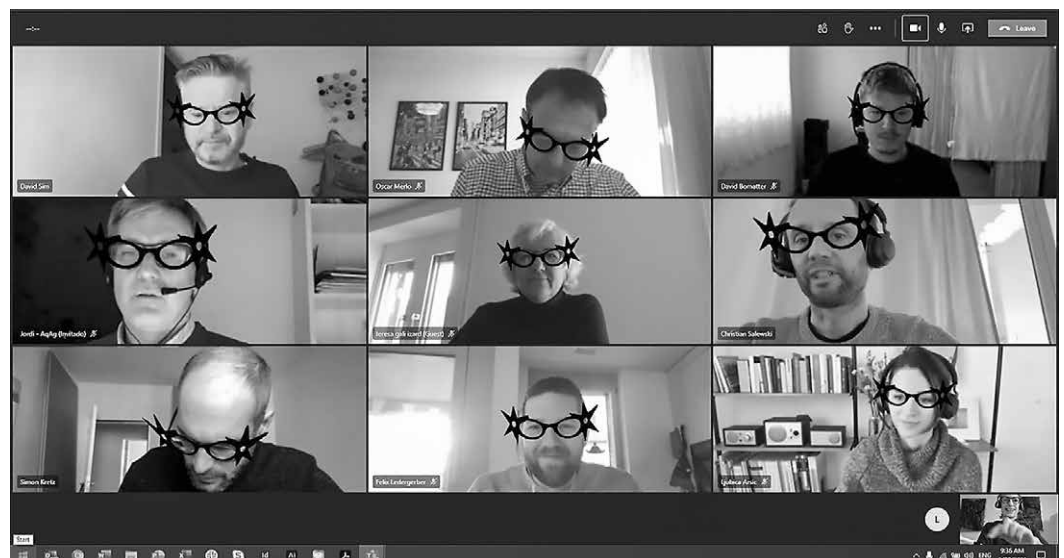
im Vordergrund stehen soll, kann die rein digitale Kommunikationsform auch einschränkend sein. Bei solchen Projekten war deshalb schon bei der Organisation und Durchführung der Sitzungen besonders viel Kreativität gefragt.

Testplanung Bern-Ost mit internationaler Beteiligung

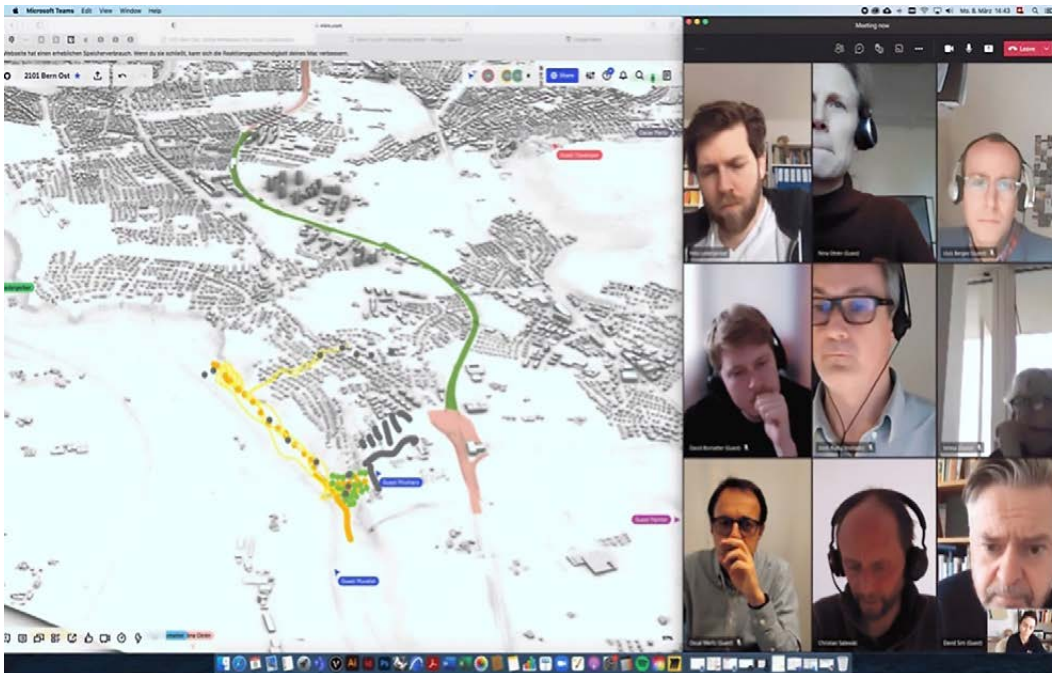
Ein sehr besonderes Projekt diesbezüglich stellte die Testplanung Bern-Ost dar. Für diese sehr interessante und offene Aufgabe hatte sich TEAMverkehr.zug einem internationalen Team aus Architektur, Landschaftsarchitektur und Siedlungssoziologie angeschlossen. Leitendes Büro war Salewski & Kretz Architekten aus Zürich. Für die Landschaftsarchitektur und ökologische Fragen war das Team von Arquitectura Argronomia aus Barcelona gemeinsam mit dem Office of Living

Der Autor

David Bomatter hat an der Fachhochschule Rapperswil ein Raumplanungsstudium abgeschlossen. Er arbeitet seit 2018 bei TEAMverkehr.zug.



«Teamfoto» des wöchentlichen digitalen Meetings.



Die digitale Zusammenarbeit in Teams und Miro klappte schnell reibungslos und machte trotz den Einschränkungen auch Spass.

Things aus den USA dabei. Und für die Bearbeitung der siedlungssoziologischen Fragen war das bekannte Büro Gehl aus Kopenhagen im Team.

Wie findet Kommunikation ohne Reisen statt?

Der Start der Testplanung fiel Anfang des Jahres 2021 in die Zeit des zweiten Lockdowns mit starken Kontaktbeschränkungen, so dass bereits die grosse Startveranstaltung mit allen beteiligten Institutionen und Bearbeitungsteams digital durchgeführt wurde. Viele der Vertreter*innen der beteiligten ausländischen Büros hätten nur schon aufgrund der teilweise geltenden Reisebeschränkungen nicht an der Veranstaltung teilnehmen können.

Funktioniert ein wöchentliches, digitales Meeting?

Diese Einschränkungen waren auch für unser Bearbeitungsteam eine Herausforderung. Eigentlich wäre geplant gewesen, das Projekt gemeinsam vor Ort in einem mehrtägigen Workshop zu bearbeiten. Dies hätte eine intensive Auseinandersetzung mit den Fragestellungen und einen regen, direkten Austausch ermöglicht. Stattdessen mussten wir uns den Umständen anpassen, wie viele andere in dieser Zeit auch. Wir vereinbarten, uns jeweils in einem wöchentlichen, digitalen Meeting am Freitagmorgen zu treffen.

So starteten wir jeweils um 9.30 Uhr am Freitagmorgen auf dem Computer mit Microsoft Teams, unserem Kommunikationstool der Wahl. Trotz der eigentlich nur indirekten Begegnung fühlten wir uns in dieser virtuellen Umgebung schnell wohl. Die Diskussionen liefen fast genau so lebendig und ergiebig ab, wie dies wohl bei einem physischen Treffen gewesen wäre. Um auch visuell möglichst frei und direkt gemeinsam arbeiten zu können, wurde auf Miro zurückgegriffen. Diese Anwendung ermöglicht es, auf einer Art digitalem Whiteboard gemeinsame Inhalte zu teilen, zu skizzieren und zu schreiben. Auf dieser Plattform konnten wir unsere separat erarbeiteten Themen, Ideen und Pläne gegenseitig präsentieren, diskutieren und neue Erkenntnisse direkt hineinskizzieren. Fast so, wie wenn man vor einer grossen Wand mit aufgehängten Bildern, Plänen, Skizzen und Post-Its steht. Nach anfänglicher Gewöhnungsphase funktionierte dies fast schon so reibungslos und intuitiv wie in der Analogie. Wir fühlten uns nicht nur technisch in dieser Aufgabe und Zusammensetzung sehr wohl. Wir bemerkten schnell, dass wir als Team gemeinsam eine andere Herangehensweise entwickelten, als bei solchen Projekten üblich ist. Aufgrund der Grösse, Offenheit und dem weiten Planungshorizont der Aufgabe wählten wir einen integralen Planungsansatz, bei dem der Mensch als Bewohnender der zukünftigen Stadt im Vordergrund stehen sollte.

Der Osten Berns bietet grosses Potenzial für eine schrittweise Innenentwicklung, für eine stadtnahe Siedlungserweiterung und die Schaffung qualitativ hochwertiger Quartier- und Freiraumstrukturen.



Städte müssen für die Menschen gemacht werden

Viel zu dieser Denkweise haben die Teammitglieder von Gehl, Nina Otren und David Sim, beitragen. Sie haben den Grundsatz des Bürogründers Jan Gehl weitergetragen, dass Städte für den Menschen gemacht werden müssen. Die Funktionen, die Ausgestaltung, der Massstab müssen dabei immer dem menschlichen Leben angepasst sein, um eine lebenswerte und funktionierende Stadt schaffen zu können. An dieser Stelle ist für Interessierte David Sims Buch «Soft City» zu empfehlen. Dies ist eine sehr aufschlussreiche Lektüre, welche in vielen interessanten Beispielen mit wunderschön und witzig gezeichneten Bildern die wichtigsten Bausteine einer menschengerechten Stadtarchitektur aufzeigt.

Die drei Grundsätze für eine nachhaltige Mobilität

Von dieser Grundhaltung überzeugt, stellten auch wir uns die Frage, wie der Verkehr und die Mobilität in einer Stadt aussehen, in welcher der Mensch im Vordergrund steht. Sehr schnell war klar, dass der motorisierte Verkehr in seiner heutigen Form und Ausprägung nicht in eine sehr lebenswerte Welt für den Menschen passen kann. Dazu nimmt er zu viel des wertvollen Lebensraums weg und stört diesen durch die vielen Emissionen. Für eine lebenswerte Stadt mit einer nachhaltigen Mobilitätsbewältigung stellten wir deshalb drei Grundsätze auf. Erstens beträgt die Geschwindigkeit der Stadt 30 km/h. Eine Haltung, die sich in vielen europäischen Städten bereits heute durchzusetzen beginnt. Zweitens sollen Verkehrsräume, also Strassen und Trassen, nicht wie bisher nur in Längsrichtung betrachtet werden. In einer lebendigen Stadt sind auch die Querbeziehungen essentiell, das Querens der

Verkehrsachsen, die soziale Vernetzung über diese Korridore hinweg. Und drittens sollte die wahrnehmbare Belastung durch den Verkehr so gering wie möglich gehalten werden. Dazu trägt sicher die aktuelle Entwicklung der E-Mobilität mit den leisen Fahrzeugen bei, aber auch die vermehrte Nutzung des Velos oder Zufussgehen müssen hier eine tragende Rolle spielen, um den Platzbedarfs des Verkehrs reduzieren zu können. Schliesslich ist der urbane Raum nur wirklich lebenswert, wenn genügend Raum für Leben da ist.

Genügend Raum in der Stadt auch für Tiere und Pflanzen

Der Fokus lag bei unserer Zusammenarbeit jedoch nicht nur auf dem Lebensraum des Menschen. Auch Flora und Fauna sollen ihren Platz in der zukünftigen Stadt erhalten. Teresa Galizard und ihr Team von den Büros Arquitectura Agronomia und Office of Living Things stellten klar, dass in einer lebenswerten Stadt auch genügend Raum für Tiere und Pflanzen vorhanden sein müssen. Dabei geht es nicht nur um einfache Grünräume, sondern vielmehr um Flächen, welche vom Menschen und der Natur gleichermaßen genützt werden können und untereinander vernetzt sind. Entstanden ist daraus ein nachhaltiges Rotationssystem aus intensiver und extensiver landwirtschaftlicher Nutzung, dessen Funktionsweise und die Erklärung dazu das Verständnis des Autors und die Länge dieses Artikels übersteigen würde.

Aus den digitalen Meetings entwickelte sich der «Friday for Future»

Wir setzten uns also so intensiv wie nie zuvor in unserer Arbeit mit den Themen der Nachhaltigkeit und der Lebenswelt der Zukunft auseinander.

Da unsere Meetings über ein halbes Jahr fast jeden Freitagmorgen stattfanden, bürgerte sich bald der Begriff unseres eigenen «Fridays for Future» ein. In der Tat hatten unser Ansatz, unsere Fragen und Antworten vieles mit den Forderungen und Sorgen der weltweiten Klimabewegung gemeinsam: Wie gehen wir mit dem Klimawandel und dessen folgen, besonders im dicht besiedelten Raum um? Wie können wir drohender Ressourcenknappheit entgegentreten? Wie können wir eine lebenswerte und nachhaltige Welt für die nachfolgenden Generationen sicherstellen? Vor dem allgegenwärtigen Hintergrund der globalen Pandemie erschienen uns diese Fragen wichtiger denn je.

Neue Ansätze und Sichtweise für künftige Planungshorizonte

Ob wir auf alle Fragen eine (richtige) Lösung gefunden haben können wir nicht mit Sicherheit sagen. Was wir jedoch aus diesem spannenden und aufschlussreichen Projekt auf jeden Fall mitnehmen werden, sind für uns neue Ansätze und Sichtweisen auf die Planung. Die Aspekte Raumplanung und Städtebau, Landschaft und Landwirtschaft, Verkehr und Mobilität, sowie Siedlungssoziologie und -ökonomie müssen viel stärker integral gedacht werden, damit ein nachhaltiger und zukunftsorientierter Lebensraum entstehen kann.

In diesem Sinne hat uns das Projekt Bern-Ost auch selber viel weitergebracht, in fachlicher und persönlicher Hinsicht. Wir haben viele tolle Menschen

mit unglaublich grossem Wissen und dem notwendigen Blick auf die Zukunft kennengelernt. Die Freude war gross, als wir im Sommer für die Zwischen- und Schlusspräsentationen zumindest einen Teil des Teams auch physisch in Bern treffen konnten. Dies festigte die entstandenen fachlichen und vor allem auch persönlichen Freundschaften umso mehr. Wir hoffen, in weiteren Projekten wieder mit diesen Teams zusammenzuarbeiten und uns austauschen zu können, denn schlussendlich haben unsere Fridays for Future auch immer sehr grossen Spass gemacht und uns oft ein wenig über die eigenen Schatten springen lassen.

Erste Ergebnisse im Januar 2022 erwartet

Leider können wir hier noch keine weiteren Inhalte aus unserer Schlussabgabe der Testplanung Bern-Ost präsentieren. Die Auswertung der Testplanung läuft noch bis zum Januar 2022. Dann werden die Ergebnisse und das weitere Vorgehen für dieses Jahrhundertprojekt offiziell vorgestellt und gegebenenfalls im nächsten TEAMverkehr Magazin publiziert.

Wir empfehlen jedoch Interessierten, die Publikationen und Projekte der beteiligten Büros unseres Teams anzusehen und zu studieren. Diese umfassen aus unserer Sicht sehr interessante und wegweisende Ansätze und Lösungen, welche uns auch bei diesem Projekt inspiriert haben und weiter inspirieren werden.



Dank der entspannten Corona-Lage im Sommer war es möglich, die Ergebnisse vor Ort zu präsentieren, so dass sich die Teams endlich auch physisch begegnen konnten.

Flavio Poletti, TEAMverkehr.zug

Die Neugestaltung der Hauptstrasse als Gruppenarbeit der Bevölkerung

Wie gestaltet man die wichtigste Strasse im Dorf um, damit alle zufrieden sind?

In Hünenberg lud der Gemeinderat die Bevölkerung zur Mitwirkung ein – und hatte Erfolg damit.

Hünenberg, eine kleine Gemeinde im Kanton Zug. Noch 1970 zählte sie lediglich 1800 Einwohnerinnen und Einwohner. Einen Dorfkern suchte man vergebens. Lange Zeit war das Dorf nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden. Erst 1965 traf der erste Linienbus der Zugerland Verkehrsbetriebe in Hünenberg Dorf ein. In den 1970er-Jahre setzte auch in Hünenberg der Bauboom ein. 1979 entstand im Zentrum die Gemeindeverwaltung mit Bank und Gewerbetbauten. Es folgten Wohnbauten mit Quartiercharakter, Schulhäuser und ein Saal. 2017 hiessen die Stimmberechtigten den Bebauungsplan Maihölzli gut. Die neue Überbauung wird Hünenberg den zweiten Grossverteiler, zusätzliche Detailläden sowie weitere Wohnungen im Zentrum bringen. Hünenberg entwickelt sich zu einem Dorf mit attraktivem Zentrum.

Die Chamerstrasse, das «hässliche Entlein»

Nur: Die Chamerstrasse, die Hauptstrasse des Dorfs, blieb in ihrer Struktur unverändert: eine 800 Meter lange schnurgerade, abfallende Strasse, die hauptsächlich dem Ziel- und Quellverkehr dient und Trasse für mehrere Buslinien nach Cham und Rotkreuz ist. Die Strasse bildet heute eher den Rand des Zentrums und hat in erster Linie eine verkehrliche Funktion. Sie wird, wenn die Zentrumsüberbauung fertig ist, mitten durch den neuen Dorfkern führen. Der Gemeinderat war sich dieser Situation bewusst und hat deshalb beschlossen, die Strasse zu sanieren und umzugestalten. Doch wie sollte die Chamerstrasse gestaltet werden, damit sie dem Verkehr und dem Begegnen im Dorfzentrum gleichermaßen dient und bei den Hünenbergerinnen und



Hünenberg 2021: Die Chamerstrasse quert das Zentrum. Rechts die Überbauung Maihölzli im Bau, links das bestehende Zentrum.

(Bild: Gemeinde Hünenberg / Andreas Busslinger)

Hünenbergern auf Zustimmung stösst? Um diese Frage zu beantworten, wurde die Bevölkerung schon früh in die Planung einbezogen. Ein spannender Prozess begann, welchen TEAMverkehr zug ag mit dem Chamer Landschaftsarchitekten Beni Stähli fachlich begleitete.

2017: Ideen gesucht

An einer ersten öffentlichen Veranstaltung konnten rund 40 Teilnehmende ihre Anliegen und Bedürfnisse einbringen. Die Ideen wurden in Gruppen diskutiert und Vorschläge zur Verbesserung

Der Autor

Flavio Poletti hat an der ETH Zürich Raumentwicklung & Infrastruktursysteme studiert. Er arbeitet seit 2016 bei TEAMverkehr.zug.



Einbahnregime rund um
Gde Haus

Verkehrsfluss nach UCH

Entlastung über St. Wolfgangstr
vermeiden

Kurze Etappen Klares Regime

Verkehr muss abfließen können
Im Zentrum stark verwenden
LKU-Fahrverbot

Augenmerk auf Schulwegsicherheit
→ Querungen kanalisieren

→ Mobilisierung auf Platz und Straße
dieser kleine Wachsen

Ordnung betonen

Sicherheit und Begegnung ist
in Anleihen und Platzplatz gegeben

Optisch die beiden Seiten verbinden

Belag oder Pflasterung für alle Benutzergruppen

Planen bis Coop oder Bibliothek
Visionärer Farbtegel + Beleuchtung

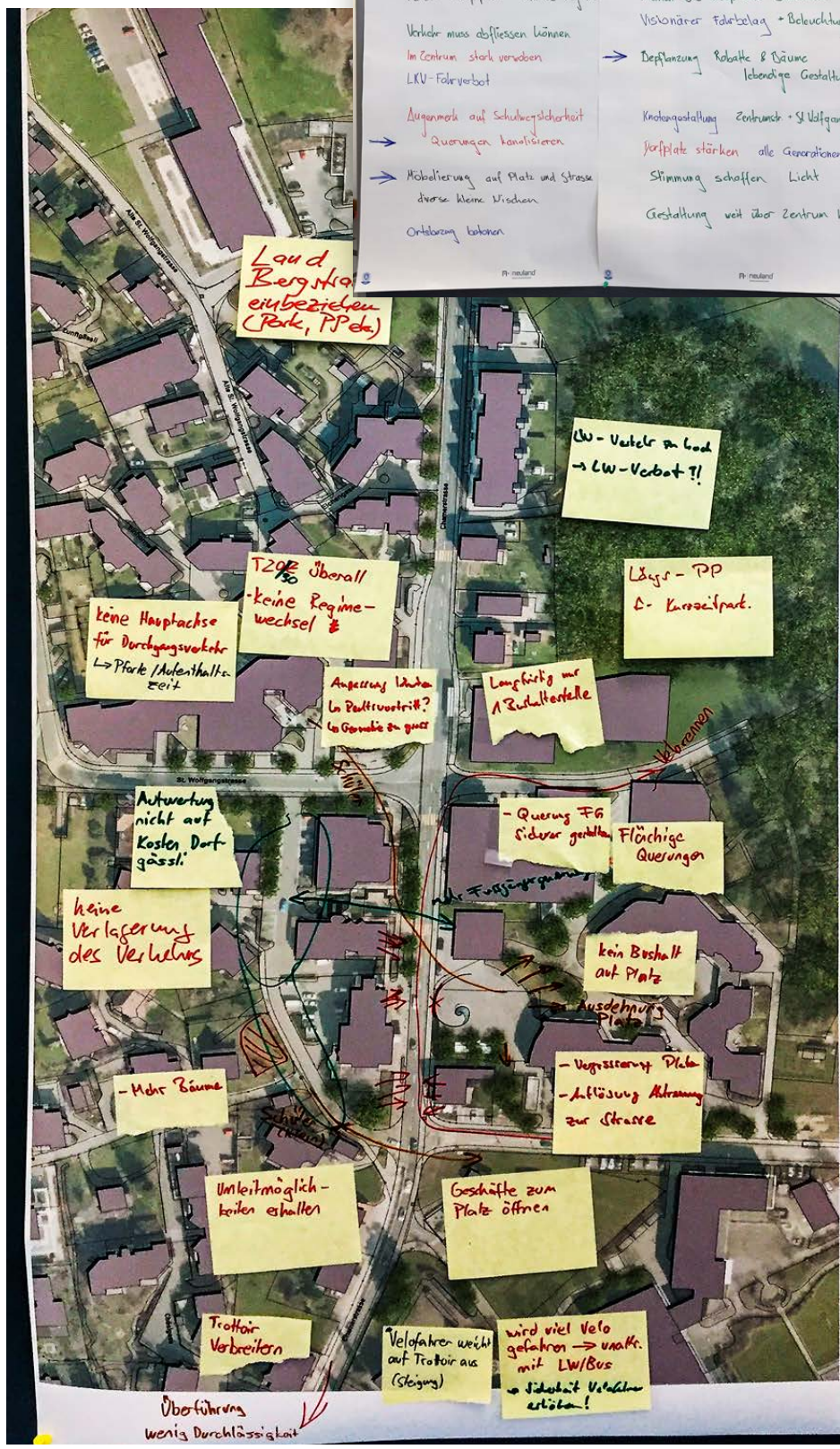
→ Pflanzung Robuste & Bäume
Lebendige Gestaltung

Knotengestaltung Zirkumburg St. Wolfgangstr

Platzplätze stärken alle Generationen

Stimmung schaffen Licht

Gestaltung weit über Zentrum hinaus



Notizen und Vorschläge, die im Workshop von der Bevölkerung eingebracht wurden – nicht alle konnten umgesetzt werden ...



Skizzen aus dem ersten Workshop

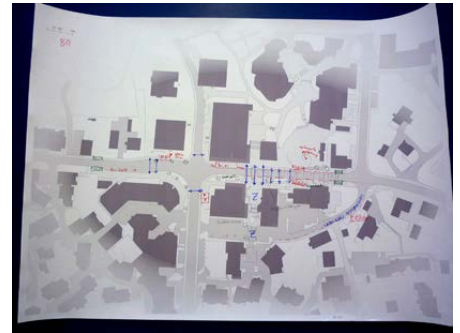
der Chamerstrasse auf Plakaten gesammelt. Jede Gruppe stellte anschliessend ihre Ideen dem Plenum vor. Auch TEAMverkehr war Ort, fasste die Ideen zusammen und bereitete sie auf.

2018: Ideen werden konkretisiert

Um die Ideen und Vorstellungen zu konkretisieren, rief der Gemeinderat zwei Monate später die «Arbeitsgruppe Chamerstrasse» ins Leben, die unter der Leitung von Gemeinderätin Renate Huwyler aus den Mitgliedern der gemeindlichen Verkehrskommission sowie Vertretern aus dem Gewerbe, der Bevölkerung und der Verwaltung bestand. Oscar Merlo von TEAMverkehr brachte in einem Inputreferat möglichen Gestaltungselementen im Strassenraum zur Sprache. Anschliessend brachten die Teilnehmenden ihre Ideen konkret zu Papier (vgl. Skizzen oben). Fahrbahnränder, Querungsstellen, Bäume, Parkfelder, Leuchtelemente und Oberflächen wurden in Gruppen skizziert und diskutiert. Dabei kamen auch strittige Punkte, wie die Parkierung im Strassenraum oder die Lage der Bushaltestellen zur Sprache.

Ideen weiterentwickelt

Aus den Skizzen des ersten Workshops haben wir zwei Varianten erarbeitet, welche den Normen sowie verkehrsplanerischen und gestalterischen Grundsätzen entsprechen. An einem weiteren Workshop diskutierte die Arbeitsgruppe die

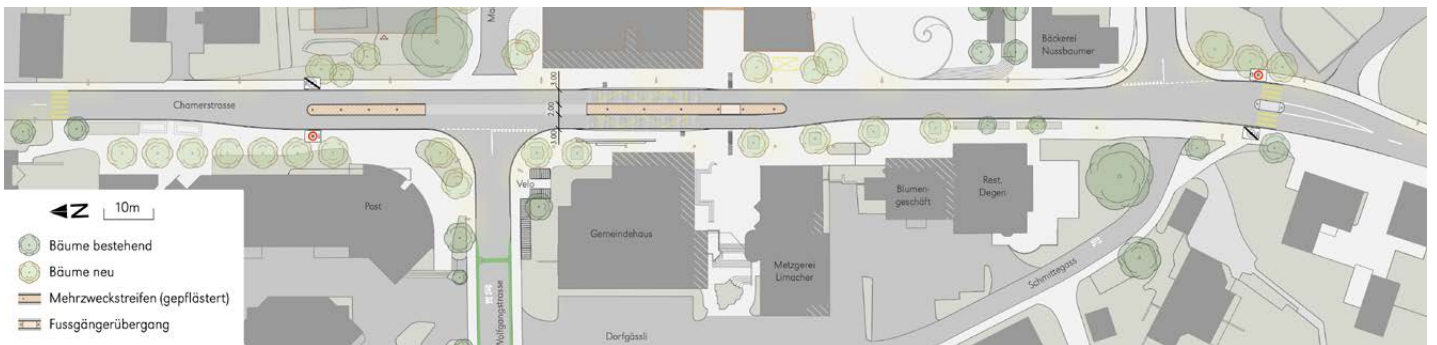
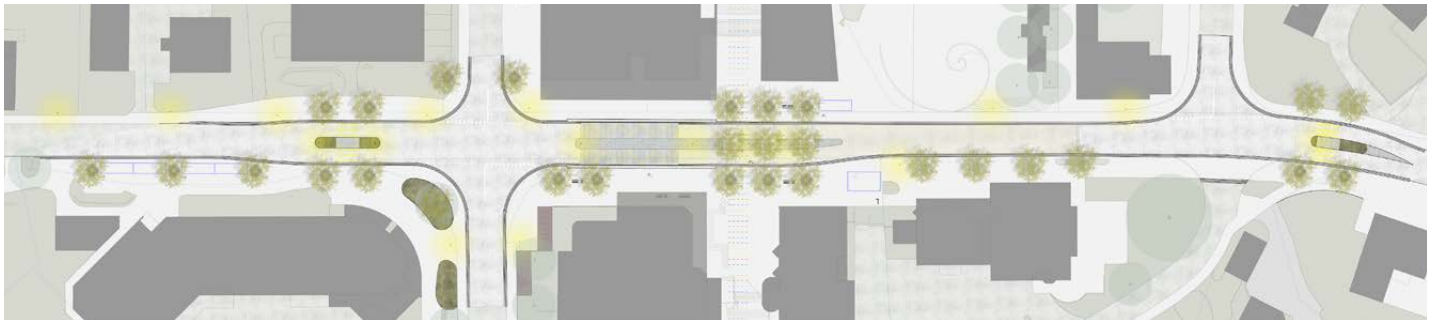


Varianten und wählte Elemente zur Weiterbearbeitung aus.

Nach dem zweiten Workshop waren die grundlegenden Elemente der Gestaltung klar: Die Bushaltestellen in beide Fahrtrichtungen sollen bei der Zentrumsüberbauung zusammengeführt werden, die Fahrbahnquerung wird mit einem Mehrzweckstreifen und flachen Rändern erleichtert und der Dorfkern soll mit sogenannten Toren (Fussgängerstreifen mit Mittelinsel) verdeutlicht werden. Der neu belebte Strassenraum soll nicht nur dem motorisierten Individualverkehr dienen, sondern auch ein attraktiver Aufenthaltsraum sein. Schattenspendende Bäume entlang der Strasse wurden ebenfalls begrüsst. Intensiv diskutiert wurde die Frage, ob auf dem Mehrzweckstreifen Bäume angeordnet werden sollen oder nicht.

Das Konzept wird vorgestellt

Nach einem weiteren Workshop, bei dem wir darlegten, welche Elemente weshalb in das Konzept aufgenommen wurden und warum manche Ideen nicht umgesetzt werden konnten, stand ein Entwurf für die Information der Bevölkerung fest. Zwischenzeitlich wurden auch die Eigentümer der angrenzenden Parzellen über den Stand der Planung informiert. Im Juni 2018, also rund neun Monate nach der ersten Veranstaltung, war die ganze Bevölkerung eingeladen, das Gestaltungskonzept im Saal Heinrich von Hünenberg zu diskutieren. Das Konzept wurde überwiegend



positiv aufgenommen und anhand der Rückmeldungen verfeinert und im Anschluss durch den Gemeinderat verabschiedet.

2019: Das Konzept wird weiterentwickelt

In Absprache mit dem Kanton, aktuell noch Eigentümer der Strasse, wurde das Konzept zu einem «Betriebs- und Gestaltungskonzept» weiterentwickelt. Das Konzept wurde zudem auf die Planungen der Zentrumsüberbauung abgestimmt. Dabei mussten, aus verkehrs- oder bautechnischen Gründen, einzelne Anpassungen am Konzept gemacht werden. So sind beispielsweise die Bäume auf dem Mehrzweckstreifen, welche an der Ergebniskonferenz grosse Zustimmung fanden, nicht möglich. Auch auf eine spezielle Belagsfarbe im Kernbereich musste verzichtet werden. Dagegen wird Tempo 30 definitiv eingeführt. Damit war der Gemeinderat anfänglich nicht ganz glücklich. Doch, wie er in seinen Ausführungen zur Gemeindeversammlung ausführt, stellt er sich auf den Standpunkt, dass die lokale Temporeduktion einen geringen Einfluss auf die Verkehrsqualität, jedoch einen positiven Einfluss auf die Siedlungsqualität und die Verkehrssicherheit hat.

2021: Die Gemeindeversammlung stimmt zu

Der Gemeinderat von Hünenberg hat das verfeinerte Betriebs- und Gestaltungskonzept nach weiteren Gesprächen mit dem Kanton und der kommunalen Verkehrskommission im Dezember

2019 verabschiedet. Das Konzept basiert hauptsächlich auf den Anliegen und Ideen, welche die Hünenbergerinnen und Hünenberger selbst in den Workshops eingebracht haben.

Durch die fachliche Begleitung und die Diskussion in mehreren Arbeitsschritten konnte ein breit abgestütztes und stimmiges Konzept erarbeitet werden. Im Juni 2021 stimmte schliesslich auch die Gemeindeversammlung dem Vorhaben zu und bewilligte einen Baukredit von 2,2 Mio. Franken für die Umgestaltung. Mit der Sanierung der Strasse soll Anfang 2022 begonnen werden.

Zwei Pläne für die Neugestaltung der Chamerstrasse: Oben jener der Ergebniskonferenz 2018 mit den Baumreihen in der Mitte der Strassen. Der unter Plan wurde der Gemeindeversammlung unterbreitet.



Visualisierung der Umgestaltung der Chamerstrasse. Fussgängerstreifen fehlen, die Menschen dürfen die Strasse überall überqueren.

Ein Fussverkehrskonzept für Bülach

Verkehrsgeplagte Strassen prägen das Zentrum von Bülach. Hier stellen wir einen Vorschlag vor, mit welchem das Zentrum für zu Fussgehende wieder attraktiv macht.

Mich faszinieren Entwicklungsmöglichkeiten im Strassenraum. Darum fiel mir die Entscheidung für das Bachelorarbeitsthema leicht. Während zwei Monaten befasste ich mich mit dem Verkehrsplanungsthema «Fussverkehrskonzept Stadt Bülach». Unter dem Grundsatz «Raum geben, Schutz bieten» hiess es, ein Gesamtkonzept für den Fussverkehr zu erstellen. Die Arbeit musste sich auf das gesamte Stadtgebiet beziehen, mit der Vertiefung auf das Stadtzentrum. Aus der Analyse und der Begehung waren Netzlücken und Schwachstellen abzuleiten. Darauf aufbauend galt es, eine Vision, konkrete Zielsetzung und Handlungsansätze auszuarbeiten. Während der Fussverkehr der Fokus der Arbeit war, durften die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs (ÖV), des Veloverkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nicht missachtet werden.

Mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr

Die Stadt Bülach ist eine sehr autofreundliche Gemeinde. Aufgrund des starken Wachstums der Bevölkerung und der Arbeitsplätze in den letzten Jahren gerät das Strassennetz immer mehr an seine Grenzen. Zu Stosszeiten ist dies bereits heute überlastet. Mit einem neuen Gesamtverkehrskonzept möchte der Stadtrat das Problem langfristig lösen. Nur ist ein Ausbau des Strassennetzes nicht mehr zeitgemäss und es fehlt meistens auch der nötige Platz dafür. Das heisst, der Fuss- und Veloverkehr muss stark an Bedeutung zunehmen, um das Strassennetz zu entlasten.

Mit dem dichten Nahversorgungsnetz und der flachen Topografie erfüllt Bülach bereits zwei der wichtigsten Kriterien für eine fussgängerinnenfreundliche Stadt. Die kompakte Siedlungsdichte

und mittige Lage des Zentrums führen zu kurzen Distanzen aus allen Quartieren. Der dritte wichtige Grundbaustein ist ein sicheres und attraktives Fussverkehrsnetz.

Das «Bülach von morgen»

Dieses Potenzial muss ausgeschöpft werden, denn nur so kann das Bülach von Morgen entstehen. Alle Kinder gehen zu Fuss zur Schule, Erwachsene kaufen ohne Auto ein und Familien können am Markt zwischen den Ständen plaudern, ohne einem Auto auszuweichen. Durch die ideale Verkehrsführung, bei welcher der MIV direkt auf die Autobahn gelenkt wird, entsteht mehr Platz für breitere Trottoirs und Sitzgelegenheiten. Spannende Fusswege locken die Leute in den Wald oder zu den Reben.

Entlang des Rietbachs gelangt man zum Einkaufszentrum Bülach Süd, wo Kinder und Jugendliche ihr Taschengeld ausgeben möchten. Da Kleider, Stifte und das neue Handy nicht schwer sind, entscheiden sich die Bewohnenden von Bülach und Bachenbülach, zu Fuss nach Hause zu gehen, um noch etwas frische Luft zu schnappen und das Gespräch zu Ende zu führen.

Auch PendlerInnen geniessen es, mit dem Zehnminuten-Spaziergang zum Arbeitsplatz, den Kreislauf in Schwung zu bringen. Nach dem Feierabend kaufen sie ein paar Zutaten für das Abendessen und möglicherweise noch ein Geschenk für einen vergessenen Geburtstag auf dem Weg zum Bahnhof. Denn ohne einen Parkplatz fürs Auto zu suchen, sind solche Abstecher viel entspannter. Kermit der Frosch sagte «Getting there is half the fun, come share it with me» (Die Anreise ist der halbe Spass, komm und teil es mit mir.). Wie kann

Die Autorin

Jennifer Rüegg hat 2021 an der Fachhochschule Rapperswil ihr Studium in Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung abgeschlossen und arbeitet nun seit diesem Jahr bei TEAMverkehr.zug als Verkehrsingenieurin.





Sitzgelegenheiten, welche nach Belieben angeordnet werden können und sich auch für temporäre Aufwertungen eignen – wie hier auf dem Sechseläutenplatz beim Zürcher Bellevue. (Quelle Tages-Anzeiger)

man die Anreise unbekümmerter teilen, wie wenn man dorthin spaziert?

Ein Wunschbild mit drei Visionen

Diese Vision hält das Wunschbild der Zukunft fest. Anhand von diesem wurden die drei folgenden Ziele formuliert und daraus konkrete Massnahmen abgeleitet.

1. Die wichtigen Zielorte in Bülach sind durch attraktive Wege verbunden.
2. Das Siedlungsgebiet weist Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität auf, welche zum Verweilen einladen.
3. Das Fussverkehrsnetz ist für Erwachsene und Kinder sicher.

Die Ziele bilden die Grundlage des Netzplans, der Ausbaustandards und der vorgeschlagenen Massnahmen. Mit konkreten Anforderungen bezüglich Breite und Querungen der unterschiedlichen Wege konnte das Grundgerüst des Netzes gelegt werden. Für ein besseres Verständnis der Nutzen des zukünftigen Netzes wurden die verschiedenen Anspruchsgruppen sowie ihre Bedürfnisse und Ansprüche ans Netz analysiert.

Das Fusswegnetz verbessern

Doch wie erreicht man ein Umdenken in der Bevölkerung? Die Analyse zeigt, dass das Fusswegnetz in Bülach mehrere Mängel aufweist, und diese gilt es als Erstes zu beheben. Niemand

passiert schliesslich freiwillig unsichere und unschöne Orte.

Für das gesamte Gemeindegebiet gilt es, ein engmaschiges Fusswegnetz anzulegen, welches eine hohe Aufenthaltsqualität bietet. Diese Fusswege müssen zudem den Gegebenheiten angepasst sein. Zum Beispiel braucht es am Bahnhof, welcher sehr stark frequentiert von Menschen ist, mehr Fläche. Oder auf abgelegenen Quartiersstrassen oder bei Schulhäusern sind Tempo-30- Zonen sinnvoll, um den Schulweg für Kinder attraktiver und sicherer zu gestalten. Zudem sind uneinsichtige Unterführungen und dunkle Wegabschnitte zu meiden, da diese Unbehagen oder Angst hervorrufen können. Um die Wichtigkeit der einzelnen Abschnitte aufzuzeigen und Netzlücken zu schliessen, wurde ein Netzplan erstellt. Dieser ist mit den vorgeschlagenen Massnahmen abgestimmt und kann so in das Gesamtverkehrskonzept integriert werden.

Ein Lichtplan für mehr nächtliche Stimmung

Damit sich der Modal Split* langfristig zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs verschiebt, müssen Leute unabhängig von der Tages- und Jahreszeit zu Fuss gehen. Nachts ist unsere visuelle Wahrnehmungsfähigkeit eingeschränkt, es fällt schwer Kontraste wahrzunehmen oder man wird von unterschiedlichen Lichtquellen geblendet. Dies führt zu erschwertem Erkennen von Hindernissen

*Modal Split: Proportionale Aufteilung der Verkehrsmittel nach Nutzung



Mit Beschilderungen wird die Orientierung erleichtert. Dies sollte im Gemeindegebiet von Bülach ausgebaut werden.



und Gefahren. Die dauerhafte, starke Beleuchtung wird jedoch im Zusammenhang mit der Umweltfrage immer öfter thematisiert. In einem Lichtplan werden unterschiedliche Themen behandelt, wie die energetische Effizienz, die Sicherheit, die Lichtemissionen und der Effekt der Beleuchtung auf die Eigenschaften der Räume. Er erlaubt eine langfristige Planung mit Richtlinien über die nächtliche Stimmung in der Stadt. Für jede Gebietsart werden Standards entworfen, welche die Höhe, die Abstände und das Model der Leuchten definieren. Mit einem abgestimmten Konzept können zudem wichtige Gebäude oder Wahrzeichen speziell beleuchtet werden, um die Orientierung zu unterstützen oder eine

Geschichte zu erzählen. Städte wie Genf und Zürich setzen bereits auf einen Lichtplan und rüsten ihre Beleuchtung nach und nach um für ein einheitliches Erscheinungsbild.

Strassenräume aufwerten

Mit der Altstadt und dem Lindenhof befinden sich zwei wichtige Anziehungspunkte im Zentrum von Bülach. Jedoch werden beide durch stark befahrene Strasse von ihrer Umgebung abgeschnitten. Solche Strassen meiden zu Fussgehende, denn sie sind laut und werden aufgrund der hohen Geschwindigkeit als unsicher wahrgenommen. Für eine bessere Anbindung müssen die Strassenräume aufgewertet werden - durch breitere



Verkehrorientierte Strassen schneiden die Altstadt von den Umliegenden Wohnquartieren ab.



Die Kasernenstrasse (Bild links) wird beidseitig von Läden und Dienstleistungsbetrieben gesäumt. Mit den vielen Parkplätzen und der hohen gefahrenen Geschwindigkeit kann das volle Potenzial dieser Strasse nicht ausgeschöpft werden. Mit einer Umgestaltung (Skizze) und Temporeduktion gewinnt die Kasernenstrasse an Aufenthaltsqualität und erleichtert das Querung der Strasse, was unter anderem den angesiedelten Geschäften zugutekommt.

Trottoirs, wo möglich bauliche Abgrenzungen zur Strasse, vermehrte Querungsmöglichkeiten und tiefere signalisierte Höchstgeschwindigkeiten. Eine Strasse, welche stark von einer Strassenraumumgestaltung profitierte, ist die Kasernenstrasse, welche direkt zur Altstadt führt.

Mit vielen Zugverbindungen, einer idealen Topografie für den Fuss- und Veloverkehr und der kompakten Siedlungsfläche verfügt Bülach über hervorragende Voraussetzungen, um den Anteil des MIV im Strassenraum zu reduzieren. Mittels der aktiven Förderung des Fussverkehrs mit Strassenraumumgestaltungen und Kampagnen für den Umstieg auf die nachhaltige und gesunde Art

unterwegs zu sein, wird dies Bülach gelingen. Die wichtigsten Punkte sind das Zentrum und die Altstadt, sowie die Sicherheit in den Quartieren. Wenn sich Kinder sicher fühlen, und Spass haben zu Fuss zu gehen, ist die Wahrscheinlichkeit höher, dass sie als Erwachsene auf ein Auto verzichten. Bülach ist ein regionales Zentrum und dadurch das Ziel vieler Personen aus den umliegenden Gemeinden. Mit einem attraktiven Fusswegnetz werden die mit dem ÖV Anreisen und gerne zu Fuss in Bülach unterwegs sein.

Mit dem Umsetzen der Massnahmen und Förderung des Fussverkehrs wird Bülach in neuer Pracht erstrahlen!



Wer möchte nicht zu Fuss durch eine so hübsche Altstadt schlendern und sich dann noch einen Kaffee oder ein Glace gönnen?

David Steiner, TEAMverkehr.zug

Bülacher Industriezone, ergänzt mit Sport und Arbeit

Die Schützenmatt in Bülach ist ein typisches Industriegebiet. mit viel Grün in der Umgebung. Wie kann es sinnvoll erweitert werden? Ein Lösungsvorschlag.

In meiner Bachelorarbeit im Studiengang Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung beschäftigte ich mich mit der Gebietsentwicklung des Industriegebiets Schützenmatt in Bülach Nord. Auftrag war es, das Gebiet zu analysieren und passende Nutzungsmöglichkeiten zu finden. Anschliessend sollte mit Hilfe von verschiedenen Szenarien ein Zukunftsbild für das Gebiet entwickelt sowie dessen Umsetzung mit den Raumplanungsinstrumenten aufgezeigt werden.

Ausgangslage

Im Gebiet Schützenmatt haben sich auf einer Fläche von 16 Hektaren zunehmend flughafenennahe Dienstleistungsbetriebe (v.a. Logistik) angesiedelt. Der Flächenbedarf für die Logistikbranche wird weiter steigen. Das Gebiet ist jedoch räumlich nur bedingt entwicklungsfähig. Auf der Suche nach einem Standort mit weiteren Entwicklungsmöglichkeiten rückt das Kasernenareal in Kloten ins Blickfeld. Durch die Verlagerung des Militärbetriebs von Kloten nach Bülach werden dort mittelfristig Flächen für einen neuen Flughafen-Logistikstandort mit besseren Standortqualitäten frei (fiktive Annahme für die Bachelorarbeit). Die Stadt Bülach hat deshalb entschieden, das Industriegebiet Schützenmattstrasse mit seinem unmittelbaren Umfeld bei einem Abgang der Logistikbetriebe ab 2028 einer städtebaulichen und nutzungsbezogenen Transformation zuzuführen.

Standort für Arbeit und Sport

Das Gebiet Schützenmatt ist der nördliche Abschluss des Siedlungsgebiets von Bülach. Direkt angrenzend befinden sich die Gebiete

Glasi und Guss. Diese wurden in den letzten Jahren zu Wohngebieten mit einer hohen Dichte transformiert. Im Gebiet befinden sich heute grosse Logistik- und Gewerbegebäude sowie eine Schiessanlage. Ein Grossteil des Gebiets grenzt an den Wald und die Glatt verläuft in unmittelbarer Nähe.

Es zeichnet sich durch seine gute verkehrliche Lage aus. Der Bahnhof Bülach sowie der Autobahnanschluss Bülach-Nord sind schnell erreichbar. Zudem sind die Logistikbetriebe über ein Anschlussgleis an das Güterschiennetz angeschlossen. Aufgrund der Nähe zum Flughafen Zürich, der auf einer Brücke das Gebiet durchquerenden Autobahn, den direkt angrenzenden Bahngleisen und des im Gebiet befindenden Schiessplatzes ist das Gebiet jedoch einer erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt.

Kommunal und regional und konnte primär eine Nachfrage nach Wohn-, Arbeits- und Sportnutzungen festgestellt werden. Aufgrund der Lärmsituation ist eine Weiterentwicklung der Wohngebiete jedoch nicht möglich. Als Standort für Arbeitsplatzgebiete und Sporteinrichtungen erscheint das Gebiet hingegen optimal.

Zukunftsbild

Das entworfene Richtkonzept sieht folgendermassen aus: Südöstlich der Autobahn entsteht ein durchmischtes Gebiet mit einer hohen Dichte. Darin befinden sich Dienstleistungsbetriebe, Start-ups, Hoch- und Berufsschulen und Wohnungen. Entlang der Autobahn soll mit einem Park ein Freiraum für dieses Gebiet geschaffen werden. Der Raum unter der Autobahnbrücke wird mit einem Skaterpark genutzt. Westlich der

Der Autor

David Steiner hat 2021 an der Fachhochschule Rapperswil sein Studium in Raumplanung abgeschlossen und arbeitet nun seit diesem Jahr bei TEAMverkehr.zug als Verkehrsingenieur.





Das Areal Schützenmatt heute

Das Grundgerüst kombiniert mit den Entwicklungszielen des Gebiets. Eine hohe Dichte im Süden und der Einbezug der Natur im Norden sind dabei die Kernelemente.

■ Siedlung
 ■ Wald
 ■ Gewässer
 — Strasse
 ● Autobahnzubringer
 — Bahn
 Bahnhof

Autobahn wird ein Hub für die Stadtlogistik von Bülach erstellt. Dieser nutzt die bereits vorhandenen Logistikinfrastrukturen. Zudem kann er an die zukünftige Linienführung von Cargo sous Terrain angeschlossen werden.

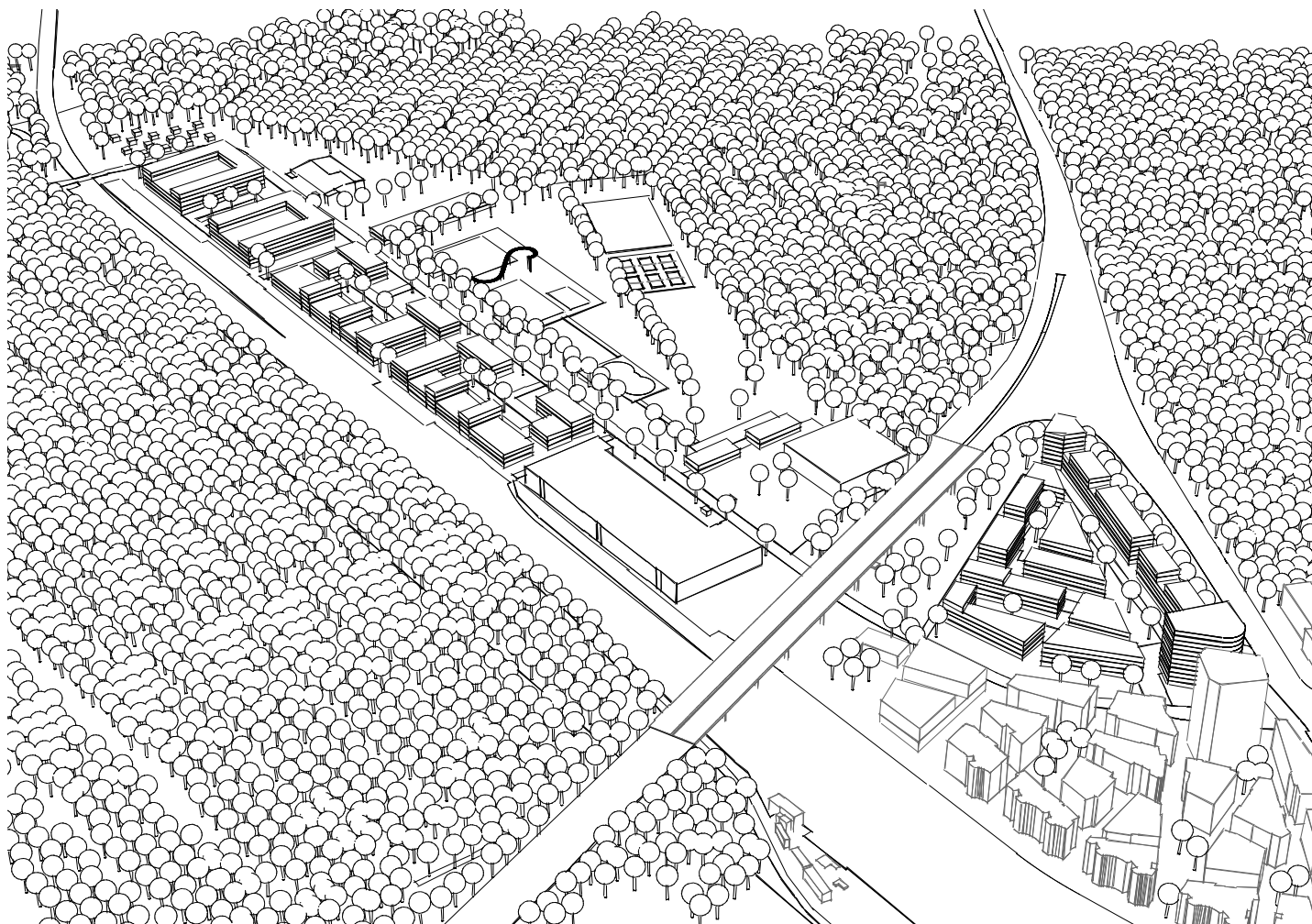
Weiter westlich entlang der Gleise befinden sich Gewerbegebiete. Darin gibt es Bereiche für kleineres Gewerbe wie Ateliers aber auch grössere Produktionen. Auf der gegenüberliegenden Seite der Schützenmattstrasse sollen Sporthallen erstellt werden. Diese stillen den kommunalen und kantonalen Bedarf für Roll- und Tanzsport, Beachvolleyball sowie Snowboardfreestyle. Daneben ist ein Freibad mit einem Einzugsbereich von ca. 40 000 Einwohnern geplant.

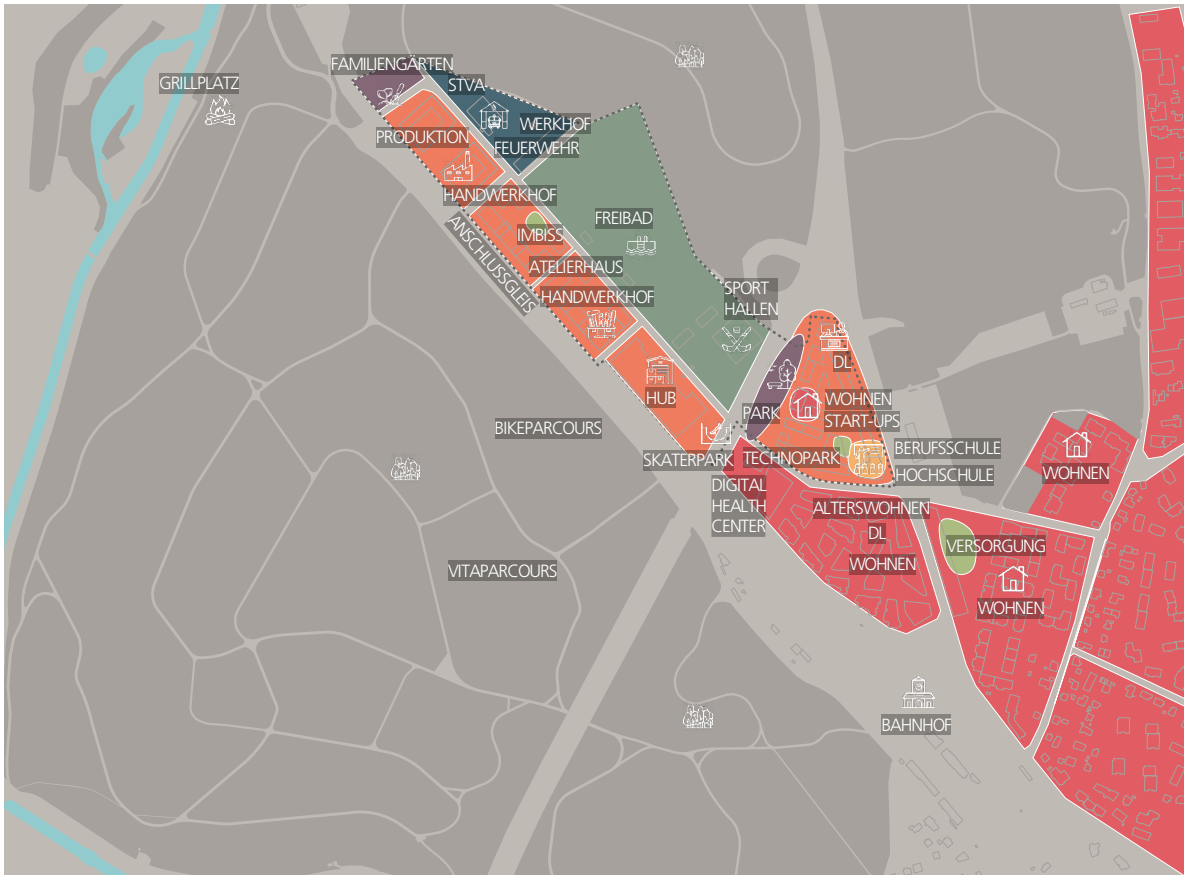
Westlich davon befinden sich Anlagen für Feuerwehr und Werkhof sowie ein Strassenverkehrsamt. Abgeschlossen wird das Gebiet durch ein Familiengartenareal im Norden. Durch das Richtkonzept entstehen gesamthaft Flächen für ca. 5000 Raumnutzer.

Umsetzung und Fazit

Eine Umsetzung des Richtkonzeptes ist nach den heutigen planungsrechtlichen Rahmenbedingungen im Gebiet nicht möglich. Neben der Anpassung von Richt- und Zonenplänen, ist auch das Erarbeiten von Gestaltungsplänen notwendig. Zudem müssen die Entwicklungsinteressen der Grundeigentümer aufeinander abgestimmt sowie die Grundeigentümerverhältnisse neu geregelt werden. Dies erfordert viel Vorlaufzeit, bis mit der Transformation des Gebiets gestartet werden kann. Durch die Verlagerung der Logistikbetriebe nach Kloten, bekommt die Stadt Bülach die Möglichkeit ein der Bevölkerung unbekanntes Gebiet qualitativ zu entwickeln. Das Siedlungsgebiet kann weiter verdichtet und unbebaute Landschaft an anderen Orten geschont werden. Durch die neuen Nutzungen, welche ein Strahlkraft über die Gemeindegrenzen hinaus haben, wird der Standort Bülach als regionales Zentrum im Norden des Kantons Zürich weiter gestärkt.

Visualisierung





- Wohnen
- Arbeiten
- Versorgung
- Sport
- Erholung
- Bildung
- Anlagen Behörden

Eine attraktive Nutzungsdurchmischung belebt das Gebiet. Im Bereich Schützenmatt liegt der Fokus auf Sport- und Arbeitsnutzung.



Zukunftsbild

Flexibilität bei der Angebotsgestaltung von Parkplätzen

**Neue Trends in der
Mobilität verlangen nach
neuen Konzepten und Strategie-
n in der Parkierung. Und
was passiert mit nicht mehr
benötigten Parkräumen?**

Das Angebot an Parkplätzen ist ein wichtiger Faktor im Umgang mit einer nachhaltigen Mobilität und einer verträglichen Siedlungsentwicklung. Vor allem im dicht bebauten, städtischen Umfeld kommt einer guten Abstimmung von Siedlung und Verkehr eine zentrale Bedeutung zu. Die heute wichtigsten Instrumente zur optimalen Steuerung der Parkplatzzahl und der Parkplatznutzung sind die Parkplatzverordnungen und -reglemente. Sie obliegen den Kantonen und Gemeinden und legen die Pflicht zur Erstellung von Parkplätzen bei Um- und Neubauten fest. Ein Mangel an Parkplätzen kann zu unerwünschtem Suchverkehr führen, ein Überangebot an Parkplätzen hingegen fördert die Autonutzung und führt zu Leerständen bei Parkierungsanlagen. Was es braucht: Eine gemeinsame Parkplatzstrategie und sinnvolle Zielwerte!

Veränderte Wohn- und Mobilitätsbedürfnisse

In der Praxis zeigt sich, dass bei der Erarbeitung von langfristigen Projekten die Vorstellungen über eine gemeinsame Strategie zwischen Gemeinden, Planern und Eigentümern teilweise stark auseinandergehen. Mehrheitsfähige Lösungen im Umgang mit der Parkierung brauchen Zeit. Das ist auch nicht weiter verwunderlich, denn es geht darum, die anstehenden Entwicklungen in der Mobilitätsbranche vorherzusehen und aufgrund der heutigen Gegebenheiten die Zukunft zu planen. Die heutigen Parkplatzvorschriften tragen dieser Entwicklung noch kaum Rechnung und bestimmen die Anzahl Parkfelder gestützt auf den Erfahrungen der vergangenen Jahre.

Doch wie verändert sich die Parkplatznachfrage in 20 oder 30 Jahren? Wie werden wir leben und

welchen Stellenwert hat das eigene Fahrzeug in Zukunft? Was für Auswirkungen haben die verschiedenen Trends wie der demographische Wandel, die Urbanisierung und veränderte Wohn- und Mobilitätsbedürfnisse auf die Zukunftsvision?

Die erwähnten Herausforderungen zeigen, dass bei der Angebotsgestaltung von Parkplätzen und dem Festlegen einer gemeinsamen Parkplatzstrategie neue Ideen gefragt sind. Der überbaute Raum rückt im Zuge der Siedlungsentwicklung nach Innen in Zukunft noch stärker in den Fokus. Die Komplexität bei langfristigen Entwicklungen und vielen involvierten Akteuren nimmt zu. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, braucht es keine starren Lösungen, sondern Parkierungskonzepte und -strategien, welche flexibel sind und Spielräume ermöglichen. Die folgenden Planungsansätze / Stossrichtungen könnten dazu beitragen:

Gute Entscheidungsgrundlagen erarbeiten

Ein nicht zu unterschätzender Baustein bei der Festlegung einer gemeinsamen Parkplatzstrategie ist eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Ort, den heutigen Gegebenheiten und dem möglichen Potenzial. Bestehende Daten zum Mobilitätsverhalten, zur Erreichbarkeit, dem Motorisierungsgrad oder der Auslastung von Parkierungsanlagen von bereits realisierten Überbauungen im Umfeld helfen, Zielwerte abzuschätzen.

Mehr Spielraum durch etappierte Umsetzung

Ein etappiertes Vorgehen, z.B. bei einer Quartierentwicklung mit mehreren Baufeldern und verschiedenen Eigentümern, ermöglicht eine flexible Umsetzung der Parkplatzstrategie. Verbindlich zu definieren sind die Zielwerte für die Parkierung

Der Autor

Flurin Casanova hat an der Fachhochschule Rapperswil Raumplanung studiert. Er arbeitet seit 2016 bei TEAMverkehr.zug.





Heutiges Parkhaus an der Neuen Gröningerstrasse

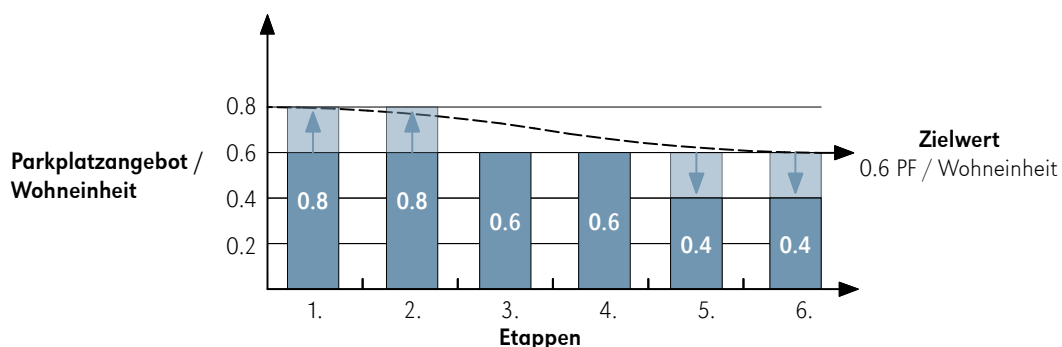
(Quelle: <https://www.mopo.de/hamburg/entwurf-steht-fest-dieses-bauprojekt-soll-die-hamburger-altstadt-aufwerten>)

im Endzustand. Übersteigt die Nachfrage nach Parkplätzen in einer frühen Phase der Entwicklung den Zielwert, können mehr Parkfelder erstellt werden. In der Zwischenzeit sind Massnahmen zu treffen, um die Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen. In einer späteren Phase müssen – um

den Zielwert im Endzustand zu erreichen – weniger Parkfelder realisiert werden.

Höhere Effizienz durch Mehrfachnutzung von Parkplätzen

Wenn benachbarte Nutzungen einen zeitlich auseinanderliegenden Parkplatzbedarf aufweisen, kann



Beispiel einer flexiblen Umsetzung mit einer zu Beginn konservativen Parkplatzstrategie



Visualisierung Projekt Genossenschaft Gröninger Hof

(Quelle: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/innenstaedte-bezahlbares-wohnen-architektur-hamburg-1.5466467>)

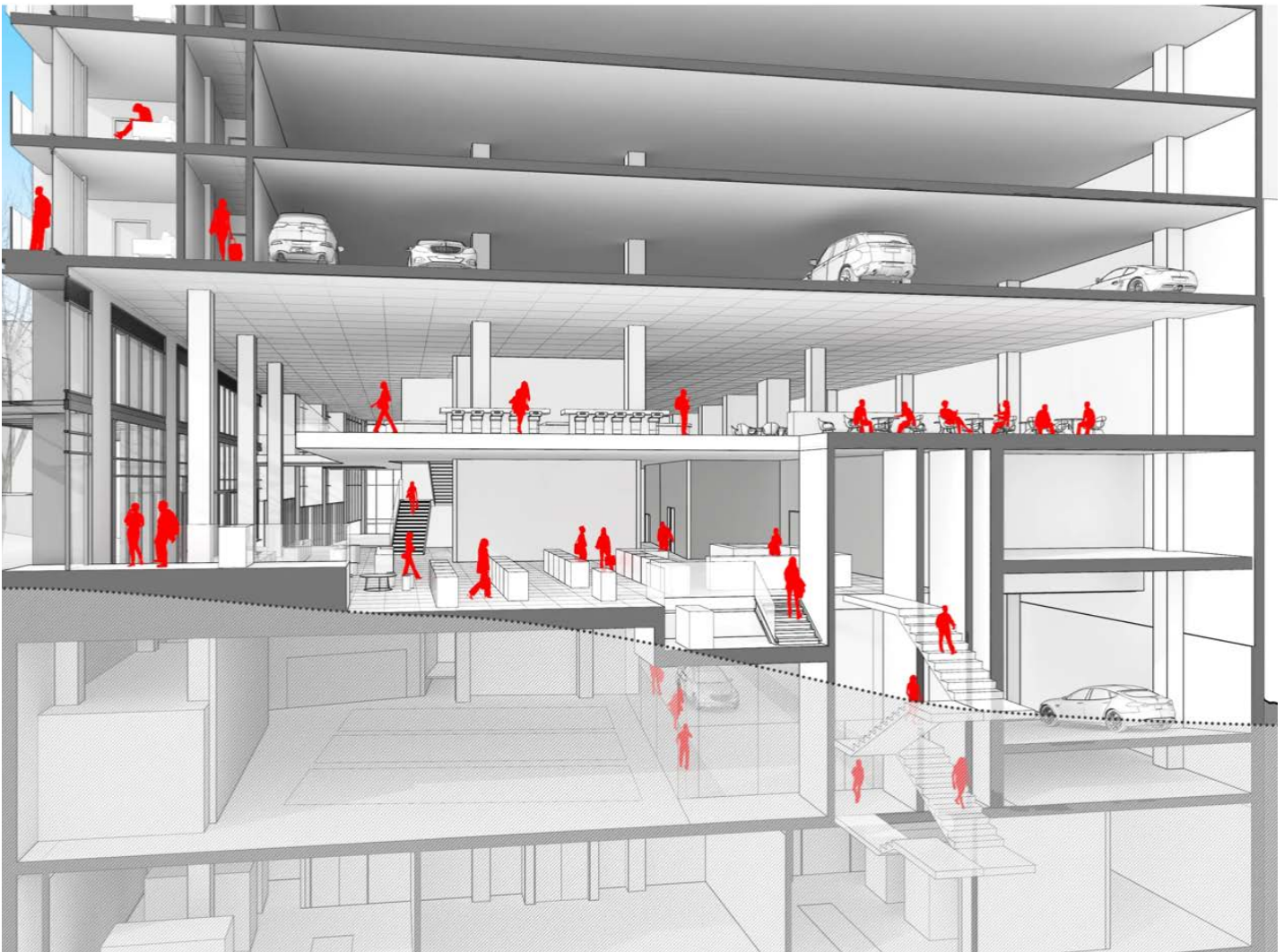
der Flächenbedarf von Parkplätzen durch Mehrfachnutzung von Parkplätzen verringert werden. Ein Parkplatz kann in diesem Falle von mehreren, unterschiedlichen Benutzenden genutzt werden. Das führt zu einer höheren Auslastung und Verfügbarkeit von Parkplätzen.

Flexible Gebäudestrukturen zur Umnutzung von Parkplätzen

Der Mobilitätswandel und die veränderte Nachfrage nach Parkplätzen führt langfristig zu überzähligen Parkplätzen und leerstehenden Parkierungsanlagen. Das verursacht insbesondere bei unterirdischen Parkplätzen hohe Kosten. Gefragt sind in diesem Fall Lösungen, wie ungenutzte Parkplätze neuen Nutzungen zugeführt werden können. Das Rezept: «Auto hinaus – Mensch hinein!»

Neue Wege werden zurzeit in Hamburg begangen. Aus einem in die Jahre gekommenen städtischen Parkhaus an der Neuen Gröningerstrasse soll Wohnraum werden. Geplant sind Wohnungen, Büroflächen und Gastronomie sowie Kleingewerbe. Das deutsch-schweizerische Architekturbüro Duplex Architekten hat den Umbau geplant. Um Helligkeit in das ehemalige Parkhaus zu bringen, bekommt das Gebäude in Innern einen Lichthof. Dem Bau soll seine ursprüngliche Nutzung angesehen werden dürfen. Der Sockel und einige Obergeschosse sowie Teile der Auf- und Abfahrtsrampen bleiben erhalten und werden um eine mehrgeschossige Aufstockung in Holzbauweise ergänzt.

Was braucht es, damit Parkplätze umgenutzt werden können? Die Grundvoraussetzung bei der



Durch flexible Gebäudestrukturen können Parkplätze umgenutzt werden

(Quelle: <https://www.trendhunter.com/trends/lmn-architects>)

Umnutzung von Parkplätzen liegt bei einer flexiblen Gebäudestruktur. Die bauliche Grundstruktur des Gebäudes muss beim Überführen einer Parkierungsanlage in eine neue Nutzung erhalten bleiben können. Dies bedarf einfacher, flexibler Gebäudestrukturen und Nutzungskonzepten sowie einer integralen Planung zwischen Architekten, Ingenieuren und Planern.

Zentrale oder temporäre Parkierungsanlagen

Eine zentrale Parkierungsanlage ermöglicht es, Parkplätze eines grösseren Quartiers gebündelt an einem Standort anzuordnen. Dies hat den Vorteil, dass Parkplätze effizient und platzsparend angeordnet werden können. Durch das Zusammenfassen der Parkplätze entstehen neue Freiräume im Quartier. Heute sind Parkplätze in der Regel

direkt bei der Wohnung zu erstellen. Ein zentrale Parkierungsanlage entkoppelt den Standort des Parkplatzes und der Wohnung und ermöglicht es, flexibler auf veränderte Bedürfnisse reagieren zu können. Eine weitere Möglichkeit bietet die Erstellung von temporären Parkierungsanlagen, welche als Provisorium mit beschränkter Nutzungsdauer erstellt werden.

Zusammenfassend zeigt die Betrachtung der aufgeführten Planungsansätze, dass es verschiedene Formen gibt, wie bei der Angebotsgestaltung von Parkplätzen auf lange Planungshorizonte und veränderte Mobilitätsverhalten reagiert werden kann. Gefragt sind keine starren Lösungen, sondern flexible Konzepte, Strategien und Prozesse.



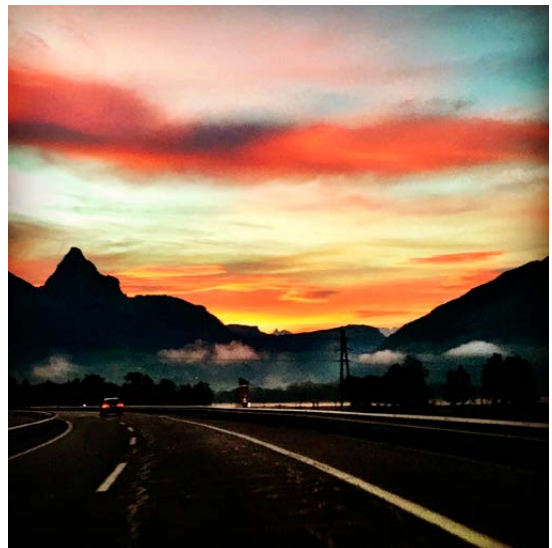
Zürich, Bahnhofstrasse, 2018

Oscars Instagram

Strassen der Nacht



Davos, Promenade, 2016



Lauerzersee, Nationalstrasse A4, 2015



Cham, Zugerstrasse, 2015



Lissabon, R. do Poço dos Negros Elétrico 28E, 2017



Stockholm, Gustav Adolfs torg, 2013

T E A M v e r k e h r

TEAMverkehr.zug

Zugerstrasse 45, 6330 Cham

Tel +41 41 783 80 60

E-Mail box@teamverkehr.ch

TEAMverkehr. schwyz

Blockweg 3, 6410 Goldau

Tel +41 41 859 10 20

E-Mail box@teamverkehr.ch

www.teamverkehr.ch