

Countdown vor dem Match : so lässt sich Parkplatzchaos im Letzigrund in Grenzen halten

Autor(en): **Müller, Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **22 (2009)**

Heft [11]: **Die Lenker des Verkehrs : Management für den knappen Strassenraum**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123879>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

COUNTDOWN VOR DEM MATCH Rund um das Letzigrundstadion

läuft vor jedem Grossanlass ein Stufenprogramm, mit dem Parkplätze freigeräumt und die notwendigen Strassensperrungen ausgelöst werden.

Text: Thomas Müller, Foto: Tres Camenzind

Zum Spielende wirds brenzlig. Die grölenden Anhänger des gegnerischen Clubs werfen Pyros aufs Spielfeld und feuern Raketen in die Kurve mit den Fans des Gastgebers. Die beiden Gruppen drohen auf dem Heimweg aneinanderzugeraten, der friedliche Match im Letzigrund könnte doch noch in unerwarteten Krawallen enden. Die stark befahrene Herdernstrasse – sie führt zweispurig am neuen Zürcher Letzigrundstadion vorbei – muss «nullkommanichts» gesperrt werden.

Der Kreischef der Stadtpolizei erledigt das per Knopfdruck in der Sicherheitsloge unter dem Stadiondach, die einen guten Überblick bietet. Er aktiviert eine von vier sogenannten «Teilverkehrsmaßnahmen» im Programm für die Steuerung der Wechselsignale rund um den Letzigrund. Auf der Hohlstrasse verschwindet der Wegweiser Richtung Chur, der nach rechts in die Herdernstrasse zeigt, am Anfang der Herdernstrasse erscheint ein Fahrverbot, und eine Schranke wird geschlossen. Weitere Signale und Barrieren riegeln das gefährdete Gebiet ab. «Ebenso einfach lässt sich im umgekehrten Fall die Sperrung wieder aufheben», erklärt Heinz Cavallasca. Er ist als Projektleiter «Regelung + Entwicklung» für die Software zuständig.

«KLAPPTÄFELI» HABEN AUSGEDIENT Das Steuerungssystem für die Wechselsignale hat die Feuertaupe im Herbst 2007 bestanden, als 30 000 Menschen zum Leichtathletik-Meeting Weltklasse Zürich strömten. Seither hat es sich in unzähligen Fussballspielen bewährt. Den Ansturm der Euro 08 bewältigte es ebenso solide wie den von Ausschreitungen gezeichneten Match zwischen FCB und FCZ im Mai 2009 oder andere Hochrisikospiele. Das Konzept ist mit dem Parkleitsystem der Stadt gekoppelt und zugleich auf Grösseres ausgerichtet. «Ist dereinst das neue Stadion Hardturm gebaut, so kann es mitsamt den Parkhäusern der Umgebung nahtlos in die Steuerung eingebettet werden», sagt Cavallasca.

Diese Argumente überzeugten auch das Stadtparlament, das die nötigen 4,5 Millionen Franken im Januar 2007 in seltener Einstimmigkeit durchwinkte. Für die Politik war klar, dass sich die Zufahrtsachsen zum schicken neuen Stadion für über 125 Millionen Franken nicht mehr

länger im archaischen «Klapptäfel»-System in aufwendiger Handarbeit bewirtschaften lassen würden. Immerhin ist bei einem Fussballspiel mit 4400 zusätzlichen Autofahrten zu rechnen, beim Leichtathletik-Meeting mit 7800, und bei einem Konzert dürften es über 13 000 sein.

Nun sorgen also 43 Wechselsignale und 14 Barrieren dafür, dass anreisende Zuschauer schneller einen Parkplatz finden und die Verkehrsströme soweit nötig umgeleitet werden. Reicht die Zahl der Parkplätze rund ums Stadion nicht aus, schickt man die Autos bei der Anfahrt in den Kreis 5, zum Beispiel ins Parkhaus Pfingstweid («Teilverkehrsmaßnahme Parkierung Kreis 5»), wo Shuttle-Busse zum Letzigrund fahren.

GESAMTSTEUERUNG VERNETZT «Die Anwohnerinnen und Anwohner profitieren derweil von der automatischen Sperrung der Quartierstrassen mit Halbschranken, die zwar Zubringer durchlassen, aber den nervigen Parkplatzsuchverkehr fernhalten», sagt Hansjörg Weber von der Fachgruppe «Permanente Verkehrsmaßnahmen», die auch für die Bewirtschaftung der rund 11 000 gebührenpflichtigen Parkplätze und für eine korrekte Signalisation auf dem gesamten Stadtgebiet zuständig ist. Weber ist einer der geistigen Väter des Verkehrskonzepts rund um den Letzigrund. Die adaptive Verkehrssteuerung, die das gesamte Stadtgebiet abdeckt, siehe «Deshalb so wenig Stau», Seite 4 erkennt alle Veränderungen im Verkehrsfluss automatisch und passt die Rot- und Grünphasen an den Kreuzungen der Umgebung an die Belastungen an.

Das Steuerungsprogramm für die Wechselsignale kennt verschiedene Verkehrsstufen, abhängig vom Charakter und vom erwarteten Publikumsandrang des jeweiligen Anlasses. Für jede Stufe läuft ein Programm über sechs Tage fix ab. Hinzu kommen vier Teilverkehrsmaßnahmen, die je nach aktuellem Bedarf am Tag der Veranstaltung zugeschaltet werden können. «Freihofstrasse» ermöglicht eine Strassensperrung wegen Randalen oder für die Parkierung von Reisebussen, «Duttweilerbrücke» schliesst diese Verbindung aus dem Kreis 5 über die Bahngleise Richtung Letzigrund, und bei «Parkierung Kreis 5» wiederum empfängt eine Signaltafel die Letzigrundbesucher an Einfallsachsen wie Rosengartenstrasse

oder Bernerstrasse und schickt sie mit einem Wechselsignal in die weiter entfernten Parkhäuser von Zürich West. Die Signale und Barrieren lassen sich zudem einzeln und in Echtzeit ansteuern, sei es von der Sicherheitsloge im Stadion oder der Verkehrsleitzentrale aus.

COUNTDOWN DER STEUERUNG Fünf Tage vor einer Veranstaltung beginnt das Programm jeweils mit seiner Arbeit. Als Beispiel sei hier der Match GC gegen den FC Sion am dritten Sonntag im Juli gewählt. Am Mittwoch zuvor markiert ein leises Klickklack an der Hardgutstrasse den signaltechnischen Countdown rund ums Stadion. Zuvor war hier eine blaue Zone signalisiert,

SO FUNKTIONIERT DER PRISMAWECHSLER

Ein mechanisches Wechselsignal vereinigt drei Signale in einem, ähnlich wie es seit der Renaissance die Lamellenbilder in der bildenden Kunst tun. Sie zeigen von links, von rechts und von vorn betrachtet jeweils eine unterschiedliche Ansicht, was dem religiösen Wunsch entsprang, die Dreifaltigkeit – Vater, Sohn und Heiliger Geist – darzustellen. Beim mechanischen Wechselsignal entscheidet nicht die Betrachterin durch ihren Standort, welches Bild sie sieht, sondern ein Steuerungsprogramm. Es schickt einen Impuls zum Signal, das aus dreieckigen Prismen in einem Gehäuse besteht. Ein Elektromotor dreht die Prismen. So entsteht ein Parkplatzsignal, ein Halteverbot, ein Wegweiser – oder auch nur eine leere, graue Fläche. Der Hersteller, das Unternehmen Walter in Sulgen/TG, legt Wert auf hohe Zuverlässigkeit. «Das Signal gibt Rückmeldungen ans System, in welcher Position es steht», erklärt Felix Walter. Das Steuerungssystem speichert diese Werte. Falls die Polizei ein Fahrzeug abschleppt oder einen Halter büsst, kann sie sich auf diese Dokumentation abstützen.



^Regeln den Ansturm rund um den Letzigrund: Hansjörg Weber von der Fachgruppe «Permanente Verkehrsanordnungen» links und Heinz Cavallasca, Projektleiter «Regelung + Entwicklung» rechts.

die «mit Parkkarte 8048 unbeschränkt» benutzt werden dürfte, doch jetzt klappt die Wechselaussage um und verkündet ein allgemeines «Halteverbot», ausgenommen für Reisebusse. Das Verbot tritt nicht per sofort in Kraft, sondern erst «ab Sonntag 12 Uhr», wie die Leuchtschrift präzisiert. Zum zweiten Spiel der Saison wird kein sehr grosser Andrang erwartet.

Drei Tage vor dem Match: Beim Leichtathletik-Meeting oder bei anderen Grossanlässen würde jetzt der Parkplatz «Bienen» gesperrt, um Platz für die Übertragungswagen der Fernsehstationen und andere Bedürfnisse der Veranstalter zu schaffen. Das ist jetzt nicht nötig.

Sonntag: Klickklack an der Baslerstrasse: «Veranstaltung Letzigrund, ab Hardgutstrasse gesperrt, Zufahrt nur mit Bewilligung der Polizei». Auf der Hohlstrasse signalisiert ein Schild den Anfahrtsweg für Reisebusse. Die neuen Zufahrtswege zum Nova-Parking werden ausgeschildert, und insgesamt neun Schranken schliessen sich. Die Quartierstrassen sind ab sofort nur noch für die Anwohnerinnen und Anwohner befahrbar, die Matchbesucher bleiben aussen vor.

Mittags zwölf Uhr: Jetzt gilt das Halteverbot an der Hardgutstrasse. Die Polizei lässt dieses Mal Gnade vor Recht walten und schleppt niemanden

ab. Um halb vier Uhr sind die Parkplätze rund ums Stadion belegt. Zürcher, Aargauer und deutsche Schilder, keine Bussenzettel.

Bei einem Grossanlass würden auch die Hardgut- und die Bullingerstrasse gesperrt. Die Westtangenten würde über die Pflingstweidstrasse und die Hardbrücke umgeleitet. Heute sind solche Anordnungen allerdings nicht nötig

Sechs Uhr: Keine Pyros, keine Raketen. GC hat den ersten Saisonsieg erkämpft und die Walliser 3:1 bezwungen. Die 4800 Zuschauerinnen und Zuschauer strömen aus dem Stadion, ein stämmiger Glatzkopf im GC-Trikot schmeisst eine leere Bierbüchse in den Rinnstein – zu wenig Randale, um das «Teilverkehrsprogramm Demo Herdernstrasse» auszulösen. Eine halbe Stunde später öffnen Frauen und Männer des polizeilichen Assistenzdienstes die Absperrschranken: Schluss der Veranstaltung. «Die ganze Anlage hat sich im Alltag gut bewährt», meint Hansjörg Weber.

DIE FEUERPROBE FOLGT NOCH Die Dienst- abteilung Verkehr reagierte mit dem Konzept für die Wechselsignalisation nicht einfach auf Vorgaben, sondern schuf damit eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass das neue Stadion rasch verwirklicht werden konnte. Voraussetzung für

den Bau war ein taugliches Verkehrskonzept. «Das System, das wir in der Dienstabteilung Verkehr erarbeitet haben, wurde schliesslich als Verkehrskonzept für die Veranstaltungs- und die Baubewilligung übernommen», sagt Weber. Damit ist es integral und gut verankert, Abstriche daran sind kaum mehr möglich.

Dafür wäre es ohnehin zu früh. Die wirklich grossen Anlässe – Konzerte mit bis zu 50 000 Besuchern – folgen erst noch, was bedeutet, dass etliche Massnahmen des Konzepts bislang gar nicht unter Volllast erprobt worden sind. Zum Beispiel die Parkierung dutzender Reisebusse, die zu erwarten sind, wenn Fans von weit her an den Auftritt eines Weltstars reisen. Ein Grund für die bislang ausgebliebenen Konzerte waren die unzureichenden Notausgänge. Doch die Stadionbetreiber haben nachgebessert, Ende Juni gab die Feuerpolizei grünes Licht. Damit steht einem Auftritt von Madonna, AC/DC oder den Rolling Stones kaum mehr etwas im Weg. Ausser das eine oder andere falsch parkierte Auto.

