

Der Stau im Parkhaus : eine Spezialsteuerung beschleunigt die Ausfahrt Hallenstadion

Autor(en): **Müller, Thomas**

Objekttyp: **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: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123882>

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.

DER STAU IM PARKHAUS

Wenn nach einem Konzert im Hallenstadion alle

gleichzeitig nach Hause wollten, war das
laute Hupkonzert vorprogrammiert.

Die Verkehrsfachleute sorgten für Abhilfe.

Text: Thomas Müller, Foto: Tres Camenzind

Die Zugaben sind kaum verklungen, da strömen die Anastacia-Fans schon in Scharen aus dem Zürcher Hallenstadion. Zum Schluss bot die US-Sängerin einen Hit dar, mit dem sie vor Jahren die Charts stürmte: «Left Outside Alone». Schön wärs, mag sich das junge Paar sagen, das strammen Schrittes einen Weg durch das Gewusel der Masse sucht, die Unterführung unter der Bahnlinie nimmt und Richtung Parkhaus verschwindet. Die zwei sind eben nicht «alone». Wohl stehen manche Zuschauer noch in Grüppchen herum, doch die meisten wollen zügig heim. Nächste Station ist für viele die Parkhauskasse. Aufgeräumte Stimmung in der Warteschlange. «War cool. Jetzt hört vielleicht Michael Jackson im Himmel zu», sagt der Typ im Jackett gut vernehmbar zu seiner Begleiterin, und natürlich wird jetzt rundherum das Markenzeichen der – weissen – Anastacia zum Thema, ihre so schwarz klingende soulige Stimme.

DER RUN AUF DIE PARKHAUSKASSE Weil nur 7200 Zuschauer am Konzert waren, hält sich das Gedränge in Grenzen. Ist die Halle aber ausverkauft, setzt zuweilen schon vor Konzertende ein Run aufs Parkhaus ein. Das Phänomen findet sogar Eingang in Konzertkritiken. Als Udo Jürgens im März wie üblich gegen Ende des Konzerts im Bademantel nochmals auf die Bühne trat, um den 11000 Besucherinnen und Besuchern die letzte Zugabe des Abends darzubieten, notierte die Journalistin der «Berner Zeitung»: «Die ersten Fans verlassen das Hallenstadion, um lange Wartezeiten im Parkhaus zu umgehen.» Und wie die Toten Hosen und AC/DC jüngst vor 13000 Fans spielten, hielten es die Schlaumeier unter den Konzertbesuchern ebenso.

Nach der Parkhauskasse ist noch längst nicht freie Fahrt. Wer die erste Warteschlange überwunden hat, steht meist im Auto und wartet vor der Ausfahrt – bis zu 45 Minuten. In Extremfällen dauerte es sogar anderthalb Stunden, bis der letzte Wagen weggefahren und die Parkdecks leer waren. 2008, nachdem die Kapazität um 550 auf 2000 Plätze erhöht wurde, kam es auf den sieben Parkdecks zuweilen zu wilden Hupkonzerten verärgerter Autofahrerinnen und -fahrer und darauf zu Lärmklagen aus der Nachbarschaft – denn das frühere Industriequartier wird immer mehr zum Wohnquartier.

WO LIEGT DER FLASCHENHALS? So wie ein Arzt mit dem Endoskop das Innere der Gefässe und der Blutbahnen auf Verengungen untersucht, machte sich Jürg Christen, Chef Verkehrssteuerung der Dienstabteilung Verkehr, nach den Hupkonzerten und Lärmklagen auf Erkundungstour, um die Wurzeln des Staus zu suchen. Er setzte sich zum Veranstaltungsende auf seine 21-jährige Honda CBR 1000 – per Auto war ja rasch kein Durchkommen mehr – und folgte den Verkehrsströmen bei Konzertende.

Die Schuld am Stau lässt sich nicht auf eine Faulheit in der Nutzung des öffentlichen Verkehrs abschieben. «Erhebungen zeigen, dass über achtzig Prozent der Hallenstadionbesucher mit Bahn, Bus und Tram anreisen», erklärt Christen. Das liege deutlich über dem durchschnittlichen öV-Anteil von rund siebzig Prozent. Wer mit dem Auto anreist, kommt mit dem öffentlichen Verkehr unter Umständen gar nicht mehr nach Hause: Verhältnismässig wenig Zürcher Kennzeichen sind jeweils zu sehen, dafür Berner, Basler, Innerschweizer und Genfer Schilder oder solche aus dem benachbarten Ausland. Und meist sind die Autos laut Christen vorbildlich mit zwei, drei oder vier Personen besetzt.

Nach seinen nächtlichen Motorradfahrten stellte Christen folgende Diagnose: «Der Abfluss in den Hauptachsen verläuft eigentlich problemlos. Mehr ist nicht möglich, denn wir stossen an physikalische Grenzen.» Durch verschiedene Optimierungsmassnahmen über all die Jahre gelang es, den Abfluss von den üblicherweise erreichbaren 1400 Fahrzeugen pro Stunde auf 1600 zu steigern siehe «Deshalb so wenig Stau», Seite 4.

VIELE KLEINE VERBESSERUNGEN Dass ein gewisser Rückstau unvermeidbar ist, zeigt ein Blick auf die Zahl der Fahrzeuge. Bei voller Belegung ergeben die 2000 Autos in der Parkgarage einen Tatzelwurm von zehn Kilometern Länge. Rechnet man einen relativ knappen Abstand von jeweils fünf Metern dazu, wird er doppelt so lang. Damit sind die Strassen rund ums Hallenstadion voll ausgelastet. Schneller kann das Parkhaus gar nicht entleert werden.

Das war nicht immer so. Als dieses grösste Parkhaus der Stadt Zürich vor rund zwölf Jahren den Betrieb aufnahm, war die Anbindung ans Verkehrsnetz nicht in allen Punkten durchdacht. Seither wurden die Problemzonen ausgemerzt. So ist

es inzwischen möglich, im Parkhaus nach dem Ende der Veranstaltung auch die Zufahrtsrampen für die Wegfahrt zu nutzen. Und bei der Ausfahrt aus dem Gebäude ist die weitere Verkehrsführung mit einer geänderten Signalisation optimiert worden. Richtung City und Autobahn gehts nun zweispurig über eine leistungsfähigere Achse – die Hagenholzstrasse –, weil die ursprüngliche Achse über den überlasteten Knoten Thurgauerstrasse für Rückstaus sorgte.

Beseitigt ist auch ein Engpass bei der Ausfahrt und der Einmündung ins öffentliche Strassenetz. Ursprünglich war hier «kein Vortritt» sig-

DIE GRÖSSTEN ZÜRCHER PARKHÄUSER

Seit acht Jahren gibt es in der Stadt Zürich ein Parkleitsystem (PLS). Wer mit dem Auto unterwegs ist und einen Parkplatz sucht, erfährt auf den Anzeigetafeln, wo es im Moment wie viele freie Parkplätze hat. Auch übers Internet sind die jede Minute aktualisierten Informationen samt Tarifen und Standort abrufbar. Für dieses Angebot haben die Parkhausbetreiber, die City-Vereinigung, die Automobilclubs ACS und TCS zusammen mit der Stadt Zürich und anderen Partnern das Unternehmen PLS, Parkleitsystem Zürich AG, gegründet. Finanziert wird das System mit einer Gebühr von fünfzig Rappen pro Einfahrt in eines der angeschlossenen Parkhäuser. Technische Projektleitung und Betrieb wurden an die Dienstabteilung Verkehr vergeben. 31 Parkhäuser und zwei Parkfelder sind ans System angeschlossen.

Die zehn grössten, geordnet nach der Zahl von Plätzen für kurzzeitiges Parkieren:

- > Messe: 2000 Plätze
- > P West: 1000 Plätze
- > Gessnerallee: 620 Plätze
- > Uni Irchel: 588 Plätze (inklusive Mieter: 1227)
- > Nova Parking: 520
- > Hohe Promenade: 499 (568)
- > Urania 450: (607)
- > Center Eleven: 359
- > Pfingstweid: 176
- > Bleicherweg: 275

> www.pls-zh.ch



^Sie haben es geschafft: Die 2000 Autos aus dem vollen Hallensadion-Parkhaus können nun flüssiger ausfahren: Jörg Christen, Chef Verkehrssteuerung links und Verkehrstechniker Felix Stutz rechts.

nalisiert, jede Lenkerin, jeder Lenker musste sich also beim Einbiegen zuerst mit einem Blick nach links vergewissern, ob die Strasse frei ist, was eine flüssige Wegfahrt verhinderte. Heute ist eine Lichtsignalanlage mit einem speziellen Steuerungsprogramm installiert, das die betroffenen Ampeln der Ausfallsachsen und Kreuzungen einbezieht. «Messe-Entleerung» nennt es sich und gewährt dem automobilen Strom des Veranstaltungspublikums lange Grünphasen – zulasten von Fussgängern, Bus- und übrigen Verkehr.

ABHILFE IST MÖGLICH Dieses Programm funktioniert dann gut, wenn abends der allgemeine Verkehr bereits abgeflaut ist. Als tückischer erwiesen sich jene Veranstaltungen, die am Sonntagnachmittag stattfinden, etwa das Spektakel «Art on Ice» oder der gewöhnliche Messebetriebsüber. Denn dann kreuzen sich die Verkehrsströme, was die Feinheiten des Steuerungsprogramms «Messe-Entleerung» zunichtemacht. Während die Besucherinnen und Besucher der abgeschlossenen Vorstellung möglichst zügig wegfahren wollen, ärgern sich jene der nächsten Aufführung, wenn sie nicht rasch genug ins Parkhaus hineinkommen, um Stéphane Lambiels Weltstarpirouetten zu sehen.

«Wir haben die Grünphasen im Steuerprogramm diesen Situationen angepasst», sagt Felix Stutz. Der Verkehrstechniker mit mittlerweile 33 Jahren Berufserfahrung tüftelte bei der Dienstabteilung Verkehr als zuständiger Gebietsverantwortlicher die Verbesserungen über all die Jahre aus. «Heute ziehen wir alle Register», sagt Stutz, «ein paar kleinere Optimierungen sind noch denkbar», er könne aber die Parkhausentleerung nur noch um einige wenige Minuten beschleunigen. Bei 2000 Autos dauert es mehr als eine Stunde, bis der letzte Lenker draussen ist. Bleibt der Frust für Veranstaltungsbesucher unvermeidbar? «Nein», sagt Jörg Christen. Eine Arbeitsgruppe mit allen beteiligten Partnern – Messe, Hallensadion, Parkhaus, Theater 11, Stadtpolizei und Dienstabteilung Verkehr – erarbeitet derzeit ein Konzept, um diesen Frust zu verhindern. Ein erster Schritt ist bereits umgesetzt. Innerhalb des Parkhauses ist mehr Gerechtigkeit verwirklicht worden. Fahrerinnen und Fahrer aus den unteren Etagen können sich jetzt nicht mehr vordrängen, was die Hupkonzerte bereits drastisch gesenkt hat. Zuvor passierte man unter Umständen als Letzter die Ausfahrtsschranke, obwohl man sich noch vor dem Ende des Konzerts als Erster ins Auto gesetzt hatte und losgefahren war.

Die Arbeitsgruppe hat die Dienstabteilung Verkehr damit beauftragt, das Projekt zu leiten und eine Vermittlerrolle zu übernehmen. Die Steuerungsfachleute sind auch hier zu Beratern geworden. Die Lösungsvorschläge sollen im Herbst 2009 diskutiert werden. Der Ansatz: Im Hallensadion wird das Publikum bislang unmittelbar nach Veranstaltungsende vor die Türen gesetzt. Künftig soll es hier noch etwas verweilen können und auf einer ständig aktualisierten Anzeigetafel über die durchschnittliche Wartezeit im Parkhaus informiert werden.