

BUCHS (SG)

VERKEHRSGUTACHTEN ZUM SONDERNUTZUNGSPLAN CHEZ FRITZ

Zürich, 21. Februar 2018

IBV HÜSLER AG

HRS

BUCHS (SG)

VERKEHRSGUTACHTEN ZUM SONDERNUTZUNGSPLAN CHEZ FRITZ

Arbeitsgruppe IBV:

Willi Hüsler

Luca Urbani

Simon Jakob

Severin Stiner

Ansprechperson bei dem Auftraggeber:

Michael Breitenmoser

Ansprechperson bei der Gemeinde:

Jürg Ragetti

Zürich, 21. Februar 2018

IBV HÜSLER AG

Ingenieurbüro für Verkehrsplanung

Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich

Tel. +41 (0)44 252 13 23 Fax +41 (0)44 252 13 20

ibv@ibv-zuerich.ch www.ibv-zuerich.ch

INHALTSVERZEICHNIS:

1	EINLEITUNG	5
1.1	AUSGANGSLAGE	5
1.2	AUFGABENSTELLUNG	5
2	GRUNDLAGEN	6
3	VORGEHEN	7
4	IST-ZUSTAND (2017)	8
4.1	STRASSENNETZ/VERKEHRSREGIME	8
4.2	VERKEHRSELASTUNG	8
4.3	AREAL-INDUZIERER VERKEHR	9
4.4	LEISTUNGSFÄHIGKEITSÜBERPRÜFUNG	10
5	PROJEKT-ZUSTAND (2030)	11
5.1	STRASSENNETZ/VERKEHRSREGIME	11
5.2	GRUNDBELASTUNG	12
5.3	AREAL-INDUZIERTER VERKEHR	13
5.3.1	PP Bedarf	13
5.3.2	Verkehrserzeugung	13
5.3.3	Verkehrsumlegung	14
5.4	GESAMTBELASTUNG	14
5.5	NACHWEIS DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT DER KNOTEN	15
6	VARIANTEN NUTZUNGSMIX UND SENSITIVITÄTSANALYSE	17
6.1	SZENARIO 1 «91% WOHNEN»	18
6.1.1	PP-Bedarf	18
6.1.2	Verkehrserzeugung	19

6.1.3	Verkehrsbelastung und Leistungsfähigkeitsüberprüfung	20
6.2	SZENARIO 2 «91% BÜRO»	22
6.2.1	PP-Bedarf	22
6.2.2	Verkehrserzeugung	23
6.2.3	Verkehrsbelastung und Leistungsfähigkeitsüberprüfung	24
6.3	SENSITIVITÄTSANALYSE «150% AREAL-INDUZIERTER VERKEHR»	26
7	SYNTHESE	28

1 EINLEITUNG

1.1 AUSGANGSLAGE

Im Zuge der Ausarbeitung des Gestaltungsplans «Chez Fritz 3» in Buchs SG wurden vom Büro Strittmatter (St. Gallen) bereits mehrere Abklärungen durchgeführt (Kurzbericht Lärmschutz, Verkehr 07.05.14 und Gestaltungsplan Chez Fritz III – Nebenarbeiten 26.07.15). Die entsprechenden verkehrlichen Untersuchungen liegen um einige Zeit zurück und am Strassennetz wurden zwischenzeitlich einige bedeutende Änderungen vorgenommen bzw. beschlossen und es wurde ein Richtprojekt für das Areal erarbeitet, aufgrund dessen ein neues verkehrliches Mengengerüst für den Sondernutzungsplan Chez Fritz erstellt werden kann. Zudem hat es sich gezeigt, dass bezüglich des Nutzungsmixes mit einer grösseren Flexibilität gerechnet werden muss, als das ursprünglich angenommen wurde. Dementsprechend ist die Vorgehensweise anzupassen.

1.2 AUFGABENSTELLUNG

IBV Hüsler wurde damit beauftragt, das Mengengerüst auf den neusten Stand zu bringen und einen Leistungsfähigkeitsnachweis zu liefern, in welchem von einer grossen Flexibilität bezüglich des Nutzungsmixes im Areal ausgegangen wird.

2 GRUNDLAGEN

Nr.	Bezeichnung	Verfasser/Datum
[1]	Kurzbericht Lärmschutz, Verkehr	Strittmatter Partner AG / 07.05.2014
[2]	Gestaltungsplan Chez Fritz III – Nebenarbeiten	Strittmatter Partner AG / 26.07.2015
[3]	Schwerpunktzone und Sondernutzungsplan Chez Fritz - Planungsbericht	Strittmatter Partner AG / Stand 07.2017
[4]	VSS-Norm SN 640 022, Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, Belastbarkeit – Knoten ohne Lichtsignalanlage	VSS / 05.1999
[5]	VSS-Norm SN 640 283, Verkehrsaufkommen von Parkanlagen von Nicht-Wohnnutzungen	VSS / 02.2013
[6]	Richtprojekt Sondernutzungsplan Chez Fritz	Staufer & Hasler Architekten AG / 08.08.2017
[7]	Reglement über die Erstellung von Fahrzeugabstellplätzen und Kinderspielplätzen der Politischen Gemeinde Buchs	Gemeinde Buchs / 26.05.2014

3 VORGEHEN

Davon ausgehend, dass der Einfluss des Sondernutzungsplanprojekts mit wachsendem Abstand abnimmt, wurden nur die drei Anschlussknoten des Sondernutzungsplangebiets untersucht. Weitergehende Abklärungen erübrigen sich, da die wichtigsten Anbindungen erhebliche Kapazitätsreserven aufweisen. Da der Nutzungsmix flexibel gehalten werden muss, werden neben einem wahrscheinlichen Szenario Extremszenarien getestet und eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt.

4 IST-ZUSTAND (2017)

4.1 STRASSENNETZ/VERKEHRSREGIME

Im Betrachtungsperimeter ist der Verkehr gemäss der nachfolgenden Abbildung organisiert.

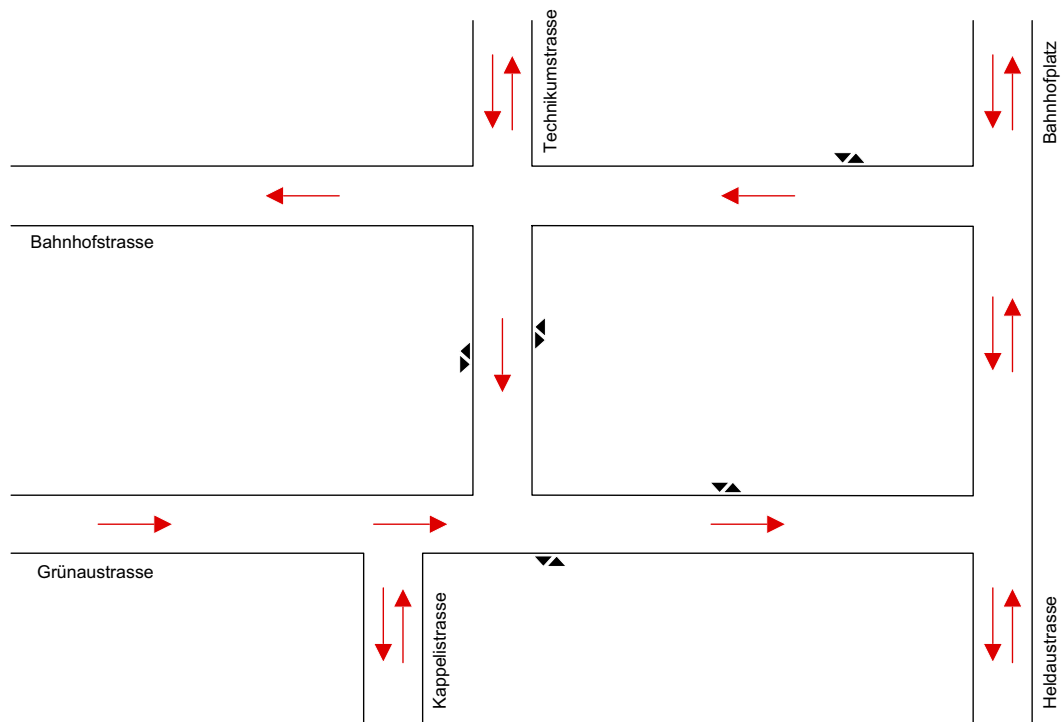


Abbildung 1: Verkehrsregime Ist (mit temporärer Sperre Bahnhofplatz)

Die Bahnhofstrasse (Richtung Westen) und die Grünaustrasse (Richtung Osten) bilden ein Einbahnsystem welches durch den Bahnhofplatz/Heldastrasse in beide Richtungen und durch die Kappelstrasse in Richtung Süden verbunden ist.

4.2 VERKEHRSELASTUNG

Die Verkehrsbelastung wurde für die Abendspitzenstunde (ASP, 17:00-18:00) am 05.07.2017 mittels Kameras festgehalten und ausgewertet. Auf den Ost-West-Achsen wurde ein Spitzenstundenverkehr von ca. 700 Fahrzeugen gemessen, die Kappelstrasse wurde von ca. 300 Fahrzeugen befahren. Speziell zu erwähnen ist noch, dass am Messtag der Bahnhofplatz nicht durchgängig befahrbar war. Da auch zukünftig der Bahnhofplatz für den Durchgangsverkehr für den MIV gesperrt sein wird, machte eine Zählung bei dieser Netzeinschränkung Sinn.

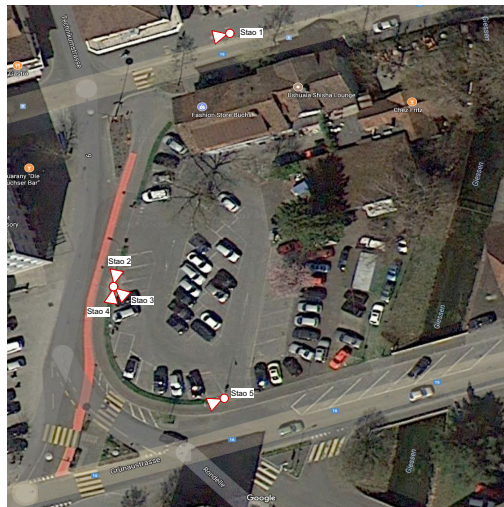


Abbildung 2: Kamerastandorte Verkehrszählung 05.07.2017

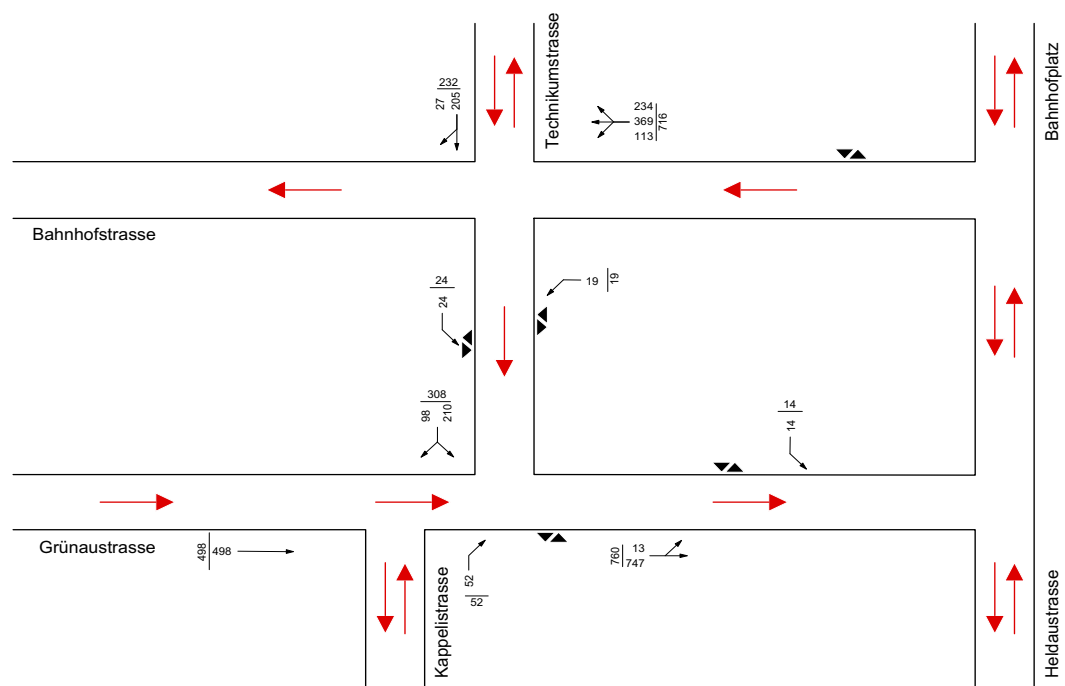


Abbildung 3: Verkehrsbelastung Ist

4.3 AREAL-INDUZIERER VERKEHR

Im Ist-Zustand führen über die Aus/Einfahrten an der Kappelstrasse und an der Grünaustrasse in der ASP 28 Fahrzeuge in und 33 Fahrzeuge aus dem Areal.

	ASP Ein	ASP Aus
Verkehrserzeugung Chez Fritz 2017	28	33

Tabelle 1: Areal-induzierter Verkehr Chez Fritz Ist-Zustand

4.4 LEISTUNGSFÄHIGKEITSÜBERPRÜFUNG

Als Vergleichswert für die Verkehrsqualitätsstufen die später in diesem Bericht berechnet werden, wurden auch für den Ist-Zustand die Leistungsfähigkeit gemäss VSS-Norm SN-640 022 berechnet (siehe Abschnitt 5.5).

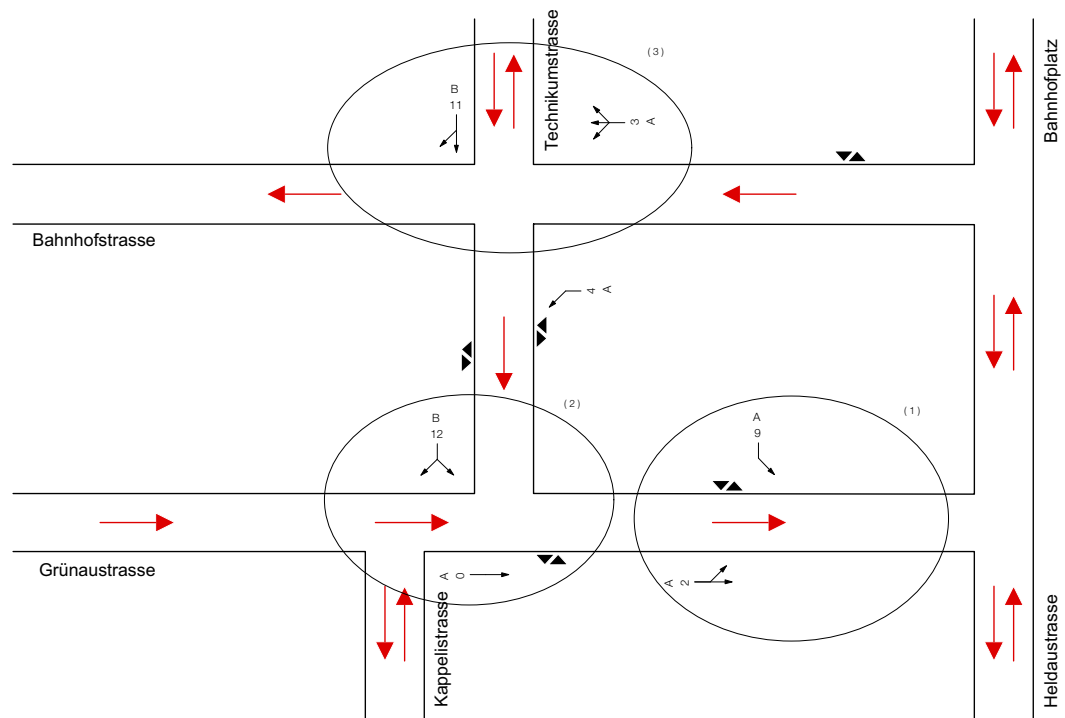


Abbildung 4: Verkehrsqualitätsstufen Ist

Knoten	Strom	Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit in der ASP
(1) Grünaustrasse / Zufahrt Chez Fritz	Von West	A	2 sec
	Aus Areal	A	9 sec
(2) Grünaustrasse / Kappelstrasse	Von West	A	0 sec
	Von Nord	B	12 sec
(3) Bahnhofstrasse / Technikumstrasse	Von Ost	A	3 sec
	Von Nord	B	11 sec

Tabelle 2: Verkehrsqualitätsstufen Ist

5 PROJEKT-ZUSTAND (2030)

5.1 STRASSENNETZ/VERKEHRSREGIME

Das Verkehrsregime im Projektzustand unterscheidet sich in drei Punkten vom Verkehrsregime im Ist-Zustand:

- **Grünaustrasse:** Die Grünaustrasse wird neu zwischen Heldaustrasse/Bahnhofplatz und Kappelistrasse im Gegenverkehr betrieben.
- **Anbindung Chez Fritz:** Das Areal Chez Fritz wird neu nur noch über eine Anbindung an die Grünaustrasse ans Strassennetz angeschlossen.
- **Bahnhofplatz:** Der Bahnhofplatz wird in Zukunft nördlich der Bahnhofstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt. Über den Bahnhofplatz wird also nur noch Quell- und Zielverkehr sowie der Bus abgewickelt.

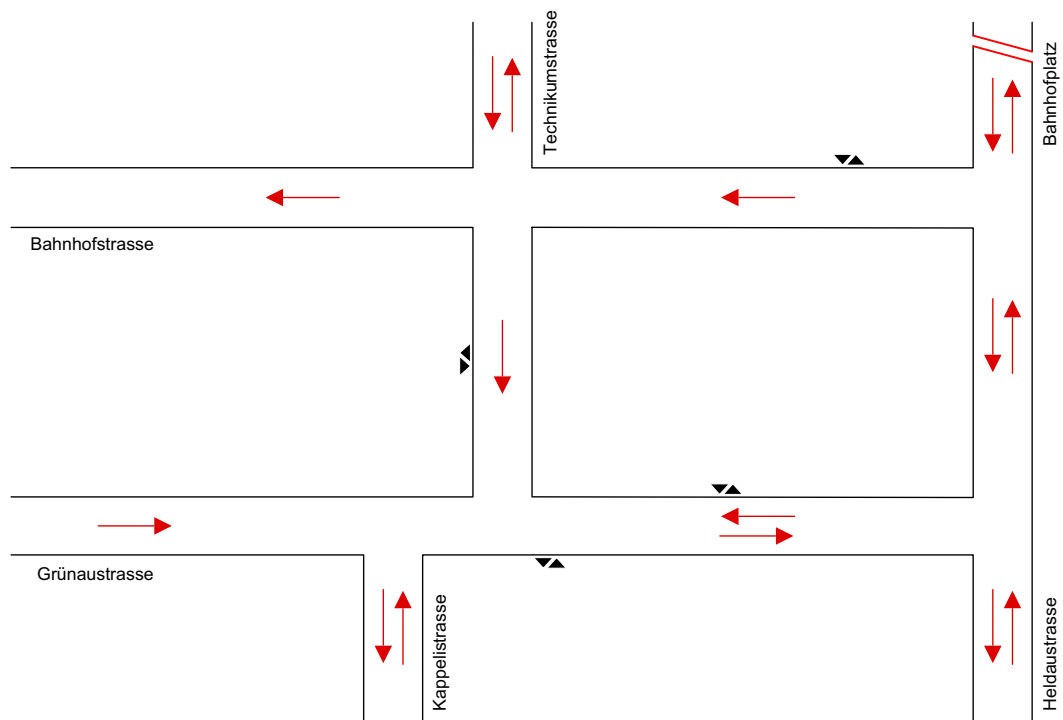


Abbildung 5: Verkehrsregime Projekt

5.2 GRUNDBELASTUNG

Die Grundbelastung 2030 wurde aufgrund der gemessenen Verkehrsbelastung 2017 und mit folgendem Vorgehen abgeschätzt:

- **Subtraktion Quell-/Zielverkehr:** Die vom Areal Chez Fritz erzeugten Fahrten wurden von der gesamten Verkehrsbelastung subtrahiert. Folgende Fahrtenverteilung wurde abgeschätzt.

Fahrtrichtung	Anteil
Richtung Norden - Technikumstrasse	5%
Richtung Süden – Bahnhof-/Heldastrasse	35%
Richtung Westen – Grünau-/Bahnhofstrasse	60%

Tabelle 3: Verteilung areal-induzierter Verkehr Chez Fritz

- **Verkehrsentwicklung:** Um dem erwarteten Verkehrswachstum in der Region Rechnung zu tragen wurde ein jährliches Verkehrswachstum von 1% angenommen und die einzelnen Verkehrsbelastungen wurden entsprechend entwickelt.
- **Gegenverkehr Grünastrasse im Abschnitt Heldastrasse bis Kappelstrasse:** Wenn in Zukunft die Grünastrasse im Abschnitt Heldastrasse bis Kappelstrasse in beiden Richtungen befahrbar sein wird, ist zu erwarten, dass ein grosser Anteil der Fahrten aus Richtung Süd und Ost (Heldastrasse) mit Ziel Rondelle oder Kappelstrasse direkt durch die Grünastrasse und nicht mehr um das ganze Chez Fritz Areal herum erfolgen wird. Für diesen Bericht wurde die Verkehrsumlagerung dieser spezifischen Beziehung auf 90% abgeschätzt.

5.3 AREAL-INDUZIERTER VERKEHR

5.3.1 PP BEDARF

Die Parkplatzberechnung erfolgte aufgrund des Reglementes über die Erstellung von Fahrzeugabstellplätzen und Kinderspielflächen der Politischen Gemeinde Buchs (nachfolgend abgekürzt als „PP-Reglement“). Es resultiert ein Grundbedarf von 228 PP und ein reduzierter Bedarf von 164 PP.

	aGF m2	Anteil	PP 100m2 (Art. 13 PP-Regle- ment)	PP Grund- bedarf	Reduktion (Art. 14 PP-Regle- ment)	PP Redu- ziert
Wohnen	11'000, 115 Woh- nungen	75%				
Bewohner			1 PP/ Wohnung	115	1	115
Besucher			0.17	19	0.5	10
Büro/Labor/Praxen	2'561	16%				
Beschäftigte			1.67	43	0.3	13
Kunden			0.67	17	0.5	9
Lagerräume	412	3%				
Beschäftigte			0.33	1	0.3	1
Kunden			0	0	0.5	0
Läden	666	5%				
Beschäftigte			1	7	0.3	2
Kunden			2.5	17	0.5	9
Restaurant, Cafe	112	1%				
Beschäftigte			1.67	2	0.3	1
Kunden			6.67	7	0.5	4
Summe	14'751	100%		228		164

Tabelle 4: Parkplatz-Bedarf Chez Fritz Projektzustand

5.3.2 VERKEHRSERZEUGUNG

Die Verkehrserzeugung der Parkieranlage wurde gemäss folgender Tabelle berechnet. Bei den Parametern handelt es sich um mit der VSS-Norm 640 283 verglichenen Erfahrungswerte. Es resultieren 58 Einfahrten und 37 Ausfahrten in der Abendspitzenstunde.

	PP	Fahrten / PP &Tag	Fahrten DTV	Spitzenstunden- verkehr (15%/ 30% für Kunden Rest. Und Läden)	Einfahr- ten ASP %	Aus- fahrten ASP %	Einfahr- ten ASP (gerun- det)	Aus- fahrten ASP (gerun- det)
Wohnen								
Bewohner	115	3.4	391	59	0.7	0.3	41	18
Besucher	10	2.4	24	4	0.7	0.3	3	1
Büro/La- bor/Praxen								
Beschäftigte	13	2.2	29	4	0.3	0.7	1	3
Kunden	9	4.5	41	6	0.3	0.7	2	4
Lagerräume								
Beschäftigte	1	2	2	0	0.3	0.7	0	0
Kunden	0	2	0	0	0.3	0.7	0	0
Läden								
Beschäftigte	2	3.4	7	1	0.5	0.5	1	1
Kunden	9	5.6	50	16	0.5	0.5	8	8
Restaurant, Cafe								
Beschäftigte	1	4.5	5	1	0.5	0.5	0	0
Kunden	4	4.5	18	5	0.5	0.5	3	3
Summe	164		566	96			58	37

Tabelle 5: Fahrtenerzeugung Chez Fritz Projektzustand

5.3.3 VERKEHRSUMLEGUNG

Die Verkehrsumlegung erfolgte auf der in Abschnitt 5.2 dargestellten Tabelle 3.

5.4 GESAMTBELASTUNG

Die Gesamtbelastung ergibt sich aus einer Kombination der Grundbelastung 2030 und des vom Projekt erzeugten Verkehrs.

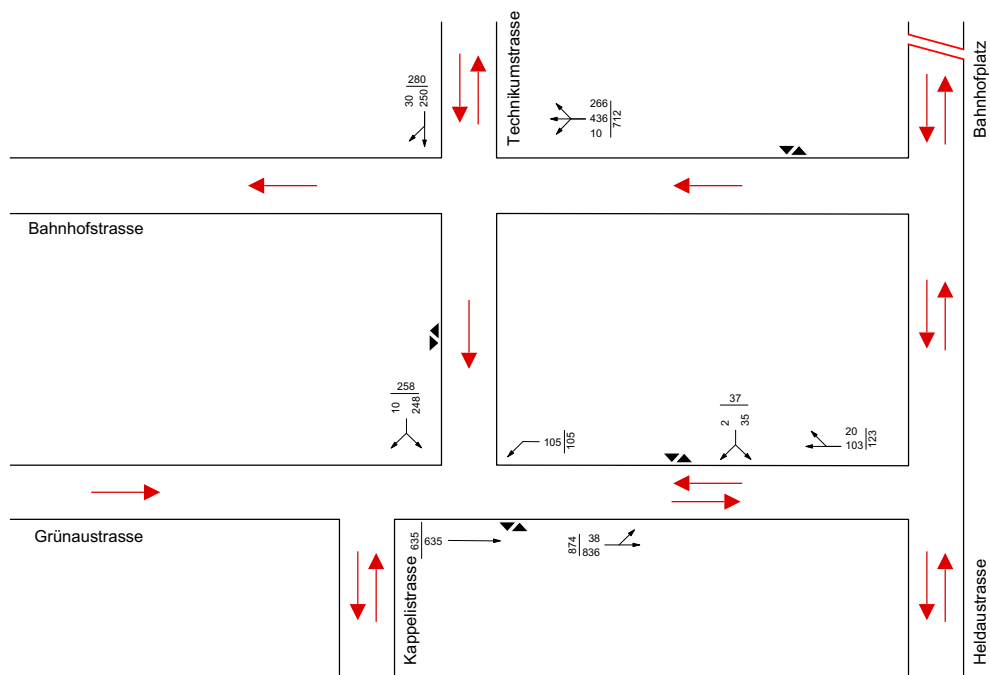


Abbildung 6: Verkehrsbelastung Projekt

5.5 NACHWEIS DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT DER KNOTEN

Mit den berechneten Knotenströmen wurde eine Leistungsfähigkeitsüberprüfung der Knoten Chez Fritz /Grünaustrasse, Bahnhof-/Technikumstrasse und Grünau-/Kappelstrasse vorgenommen. Die Berechnung wurde gemäss VSS-Norm SN-640 022 durchgeführt und erlaubt es für die jeweiligen Knoten mittlere Wartezeiten und damit einhergehend Verkehrsqualitätsstufen zu bestimmen.

Qualitätsstufe	Verkehrsqualität	Mittlere Wartezeit (S)
Stufe A	Sehr gut	< 10
Stufe B	Sehr gut	< 15
Stufe C	Gut	< 25
Stufe D	Ausreichend	< 45
Stufe E	Kritisch	> 45
Stufe F	Völlig ungenügend	-

Abbildung 7: Verkehrsqualitätsstufen gemäss VSS-Norm SN-640 022

Die Qualitätsstufen A-C werden in der Norm als gut bezeichnet, D wird noch akzeptiert und ab E wird der Verkehrsablauf unstetig.

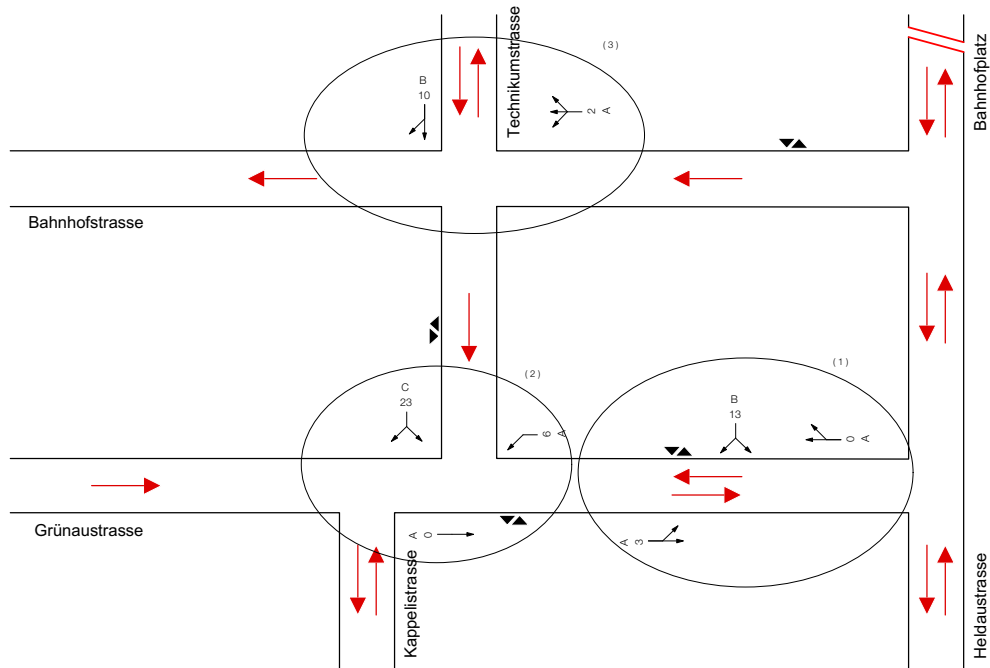


Abbildung 8: Verkehrsqualitätsstufen Projekt

Knoten	Strom	Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit in der ASP
(1) Grünaustrasse / Zufahrt Chez Fritz	Von West	A	3 sec
	Von Ost	A	0 sec
	Aus Areal	B	13 sec
(2) Grünaustrasse / Kappelstrasse	Von West	A	0 sec
	Von Ost	A	6 sec
	Von Nord	C	23 sec
(3) Bahnhofstrasse / Technikumstrasse	Von Ost	A	2 sec
	Von Nord	B	10 sec

Tabelle 6: Verkehrsqualitätsstufen Projekt

Beim Anschlussknoten Chez Fritz wird die Qualitätsstufe B erreicht, am Knoten Grünau- /Kappelstrasse C und am Knoten Bahnhof-/Technikumstrasse B. Es ist also mit einem guten bis sehr guten Verkehrsablauf zu rechnen. Beim Anschlussknoten Chez Fritz ist zudem zu erwähnen, dass die Ein-/ Ausfahrt in die Parkieranlage über ein Trottoir führt. Da die Abbiegeströme aber eher tief sind und da die Grünaustrasse im Fussgängernetz eine untergeordnete Rolle spielt, muss nicht mit einer negativen Beeinflussung der Knotenleistungsfähigkeit gerechnet werden.

6 VARIANTEN NUTZUNGSMIX UND SENSITIVITÄTSANALYSE

Da noch nicht abschliessend festgelegt ist, wie genau die Geschossflächen auf die verschiedenen Nutzungen, insbesondere Wohnen und Büro, verteilt werden sollen (Die Geschossflächen in Tabelle 4 sind nur der aktuelle Stand) werden nachfolgend Extremszenarien bezüglich des Nutzungsmixes gebildet und ihre Auswirkung auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems überprüft. Zum Abschluss gibt eine Sensitivitätsanalyse Aufschluss darüber, wie der Verkehrsablauf mit 150% areal-induziertem Verkehr aussehen würde.

6.1 SZENARIO 1 «91% WOHNEN»

6.1.1 PP-BEDARF

Wenn 91% Der GF dem Wohnen zugewiesen werden, resultiert ein Grundbedarf von 197 PP und ein reduzierter Bedarf von 169 PP. Die Parkplatzberechnung erfolgte aufgrund des Reglementes über die Erstellung von Fahrzeugabstellplätzen und Kinderspielflächen der Politischen Gemeinde Buchs (nachfolgend abgekürzt als „PP-Reglement“).

	aGF m2	Anteil	PP / 100m2 (Art. 13 PP-Regle- ment)	PP Grund- bedarf	Reduktion (Art. 14 PP-Regle- ment)	PP Redu- ziert
Wohnen	13'561, 140 Woh- nungen	91%				
Bewohner			1 PP/ Wohnung	140	1	140
Besucher			0.17	23	0.5	12
Büro/Labor/Praxen	0	0%				
Beschäftigte			1.67	0	0.3	0
Kunden			0.67	0	0.5	0
Lagerräume	412	3%				
Beschäftigte			0.33	1	0.3	1
Kunden			0	0	0.5	0
Läden	666	5%				
Beschäftigte			1	7	0.3	2
Kunden			2.5	17	0.5	9
Restaurant, Cafe	112	1%				
Beschäftigte			1.67	2	0.3	1
Kunden			6.67	7	0.5	4
Summe	14'751	100%		197		169

Tabelle 7: PP-Bedarf Variante 1 «91% Wohnen».

6.1.2 VERKEHRSERZEUGUNG

Es resultieren 64 Einfahrten und 34 Ausfahrten in der Abendspitzenstunde.

	PP	Fahrten / PP &Tag	Fahrten DTV	Spitzenstunden- verkehr (15%/ 30% für Kunden Rest. Und Läden)	Einfahr- ten ASP %	Aus- fahrten ASP %	Einfahr- ten ASP (gerun- det)	Aus- fahrten ASP (gerun- det)
Wohnen								
Bewohner	140	3.4	476	71	0.7	0.3	50	21
Besucher	12	2.4	29	4	0.7	0.3	3	1
Büro/La- bor/Praxen								
Beschäftigte	0	0	0	0	0.3	0.7	0	0
Kunden	0	0	0	0	0.3	0.7	0	0
Lagerräume								
Beschäftigte	1	2	2	0	0.3	0.7	0	0
Kunden	0	2	0	0	0.3	0.7	0	0
Läden								
Beschäftigte	2	3.4	7	1	0.5	0.5	1	1
Kunden	9	5.6	50	16	0.5	0.5	8	8
Restaurant, Cafe								
Beschäftigte	1	4.5	5	1	0.5	0.5	0	0
Kunden	4	4.5	18	5	0.5	0.5	3	3
Summe	169		590	99			64	34

Tabelle 8: Verkehrserzeugung Variante 1 «91% Wohnen.

6.1.3 VERKEHRSELASTUNG UND LEISTUNGSFÄHIGKEITSÜBERPRÜFUNG

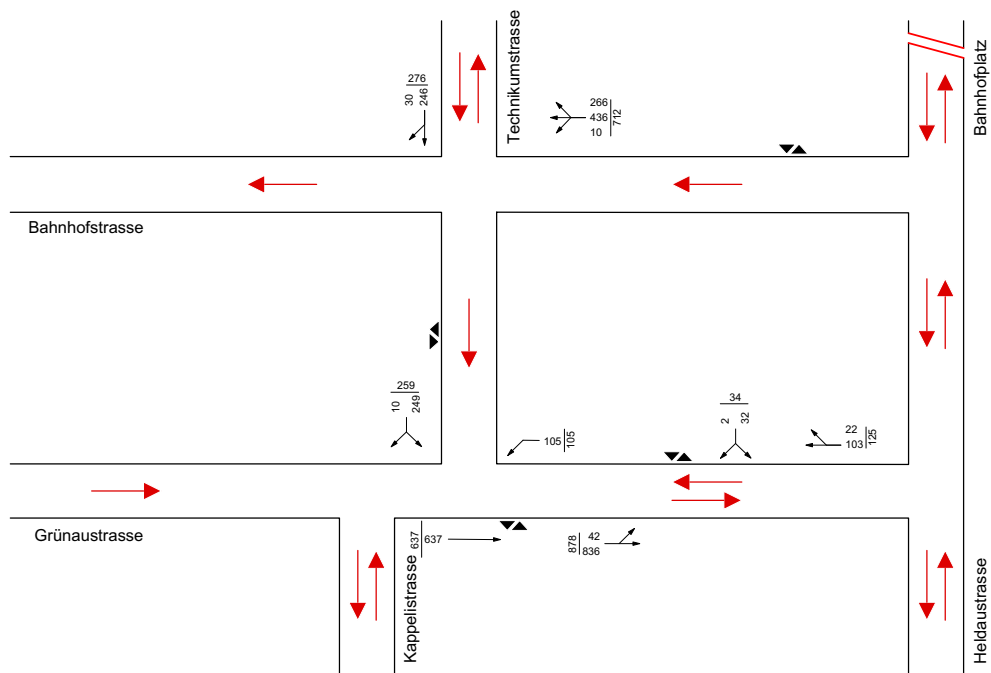


Abbildung 9: Verkehrsbelastung „91% Wohnen“

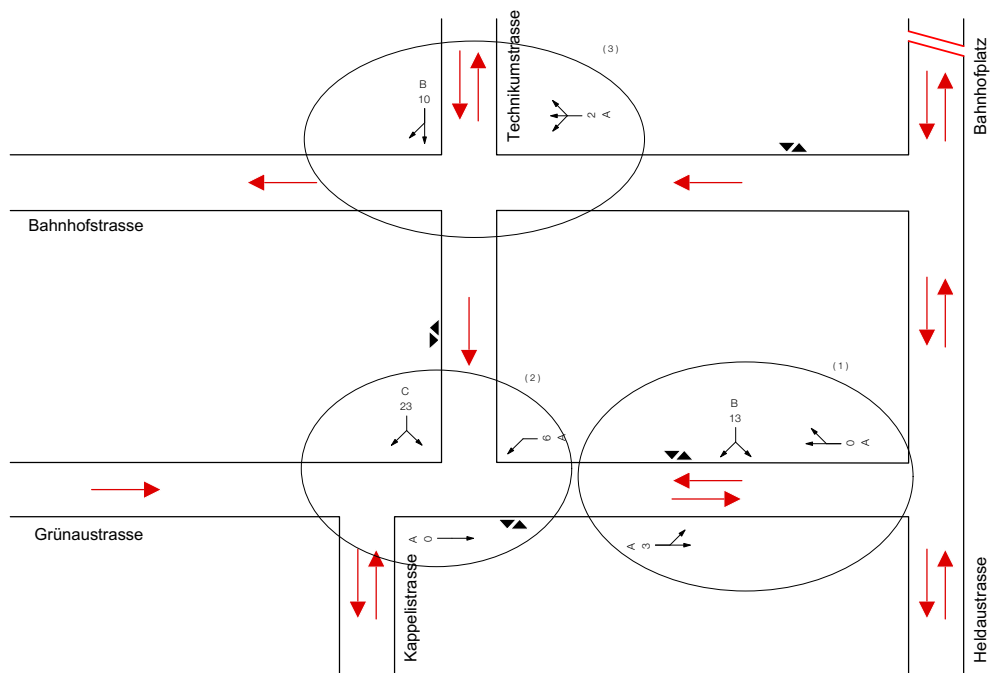


Abbildung 10: Verkehrsqualitätsstufen „91% Wohnen“

Knoten	Strom	Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit in der ASP
(1) Grünaustrasse / Zufahrt Chez Fritz	Von West	A	3 sec
	Von Ost	A	0 sec
	Aus Areal	B	13 sec
(2) Grünaustrasse / Kappelstrasse	Von West	A	0 sec
	Von Ost	A	6 sec
	Von Nord	C	23 sec
(3) Bahnhofstrasse / Technikumstrasse	Von Ost	A	2 sec
	Von Nord	B	10 sec

Tabelle 9: Verkehrsqualitätsstufen „91% Wohnen“

Es werden die selben Verkehrsqualitäten und mittleren Wartezeiten wie im Basisszenario erreicht.

6.2 SZENARIO 2 «91% BÜRO»

6.2.1 PP-BEDARF

Wenn 91% Der GF Büros zugewiesen werden, resultiert ein Grundbedarf von 351 PP und ein reduzierter Bedarf von 131 PP. Die Parkplatzberechnung erfolgte aufgrund des Reglementes über die Erstellung von Fahrzeugabstellplätzen und Kinderspielplätzen der Politischen Gemeinde Buchs (nachfolgend abgekürzt als „PP-Reglement“).

	aGF m2	Anteil	PP / 100m2 (Art. 13 PP-Regle- ment)	PP Grund- bedarf	Reduktion (Art. 14 PP-Regle- ment)	PP Redu- ziert
Wohnen	0	0%				
Bewohner			1 PP/ Wohnung	0	1	0
Besucher			0.17	0	0.5	0
Büro/Labor/Praxen	13'561	91%				
Beschäftigte			1.67	226	0.3	68
Kunden			0.67	91	0.5	46
Lagerräume	412	3%				
Beschäftigte			0.33	1	0.3	1
Kunden			0	0	0.5	0
Läden	666	5%				
Beschäftigte			1	7	0.3	2
Kunden			2.5	17	0.5	9
Restaurant, Cafe	112	1%				
Beschäftigte			1.67	2	0.3	1
Kunden			6.67	7	0.5	4
Summe	14'751	100%		351		131

Tabelle 10: PP-Bedarf Variante 2 «91% Büro.

6.2.2 VERKEHRSERZEUGUNG

Es resultieren 27 Einfahrten und 48 Ausfahrten in der Abendspitzenstunde.

	PP	Fahrten / PP &Tag	Fahrten DTV	Spitzenstunden- verkehr (15%/ 30% für Kunden Rest. Und Läden)	Einfahr- ten ASP %	Aus- fahrten ASP %	Einfahr- ten ASP (gerun- det)	Aus- fahrten ASP (gerun- det)
Wohnen								
Bewohner	0	3.4	0	0	0.7	0.3	0	0
Besucher	0	2.4	0	0	0.7	0.3	0	0
Büro/La- bor/Praxen								
Beschäftigte	68	2.2	150	22	0.3	0.7	7	15
Kunden	46	4.5	207	31	0.3	0.7	9	21
Lagerräume								
Beschäftigte	1	2	2	0	0.3	0.7	0	0
Kunden	0	2	0	0	0.3	0.7	0	0
Läden								
Beschäftigte	2	3.4	7	1	0.5	0.5	1	1
Kunden	9	5.6	50	16	0.5	0.5	8	8
Restaurant, Cafe								
Beschäftigte	1	4.5	5	1	0.5	0.5	0	0
Kunden	4	4.5	18	5	0.5	0.5	3	3
Summe	131		439	76			27	48

Tabelle 11: Verkehrserzeugung Variante 2 «91% Büro».

6.2.3 VERKEHRSELASTUNG UND LEISTUNGSFÄHIGKEITSÜBERPRÜFUNG

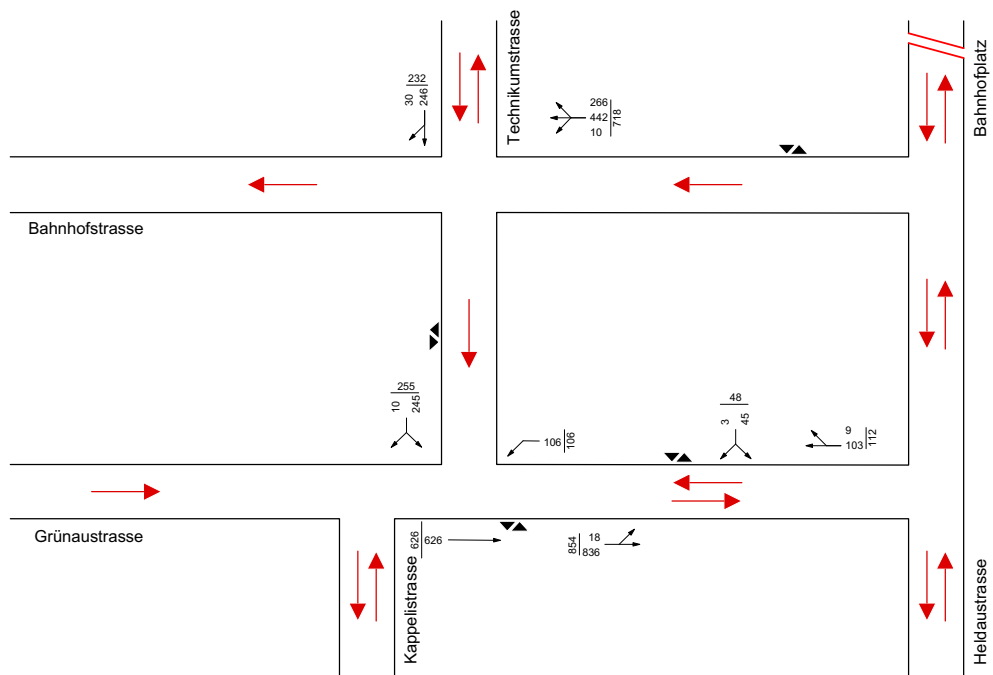


Abbildung 11: Verkehrsbelastung „91% Büro“

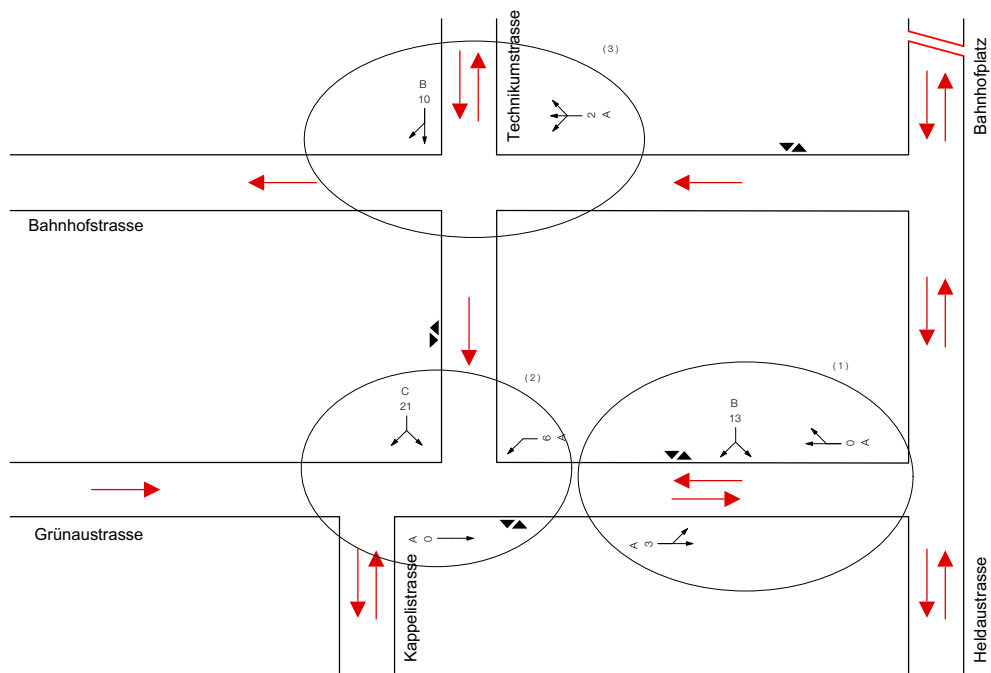


Abbildung 12: Verkehrsqualitätsstufen „91% Büro“

Knoten	Strom	Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit in der ASP
(1) Grünaustrasse / Zufahrt Chez Fritz	Von West	A	3 sec
	Von Ost	A	0 sec
	Aus Areal	B	13 sec
(2) Grünaustrasse / Kappelstrasse	Von West	A	0 sec
	Von Ost	A	6 sec
	Von Nord	C	21 sec
(3) Bahnhofstrasse / Technikumstrasse	Von Ost	A	2 sec
	Von Nord	B	10 sec

Tabelle 12: Verkehrsqualitätsstufen „91% Büro“

Es werden die selben Verkehrsqualitäten wie im Basisszenario erreicht.

6.3 SENSITIVITÄTSANALYSE «150% AREAL-INDUZierter VERKEHR»

Für das Grundszenario (75% Wohnen, 16% Büro, 9% übrige Nutzungen) wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Wird der areal-induzierte Verkehr um 50% erhöht, ergeben sich folgende Verkehrsmengen und Qualitätsstufen.

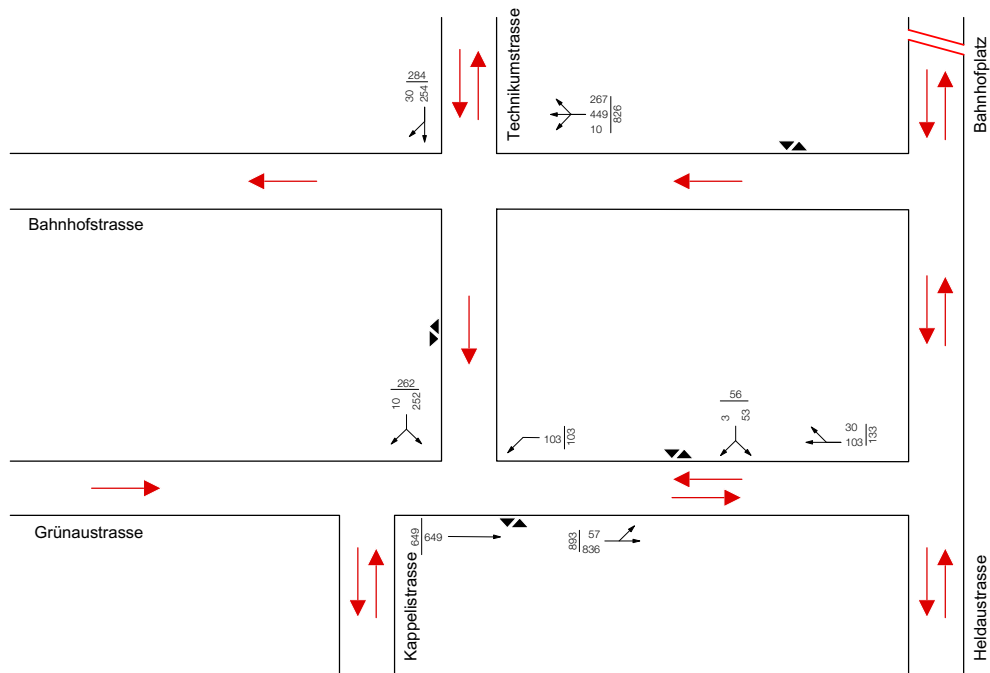


Abbildung 13: Verkehrsbelastung „150% Areal-induzierter Verkehr“

	Einfahrten	Ausfahrten
Grundszenario	58	37
Sensitivitätsanalyse 150%	87	56

Tabelle 3: Areal-induzierter Verkehr Sensitivitätsanalyse

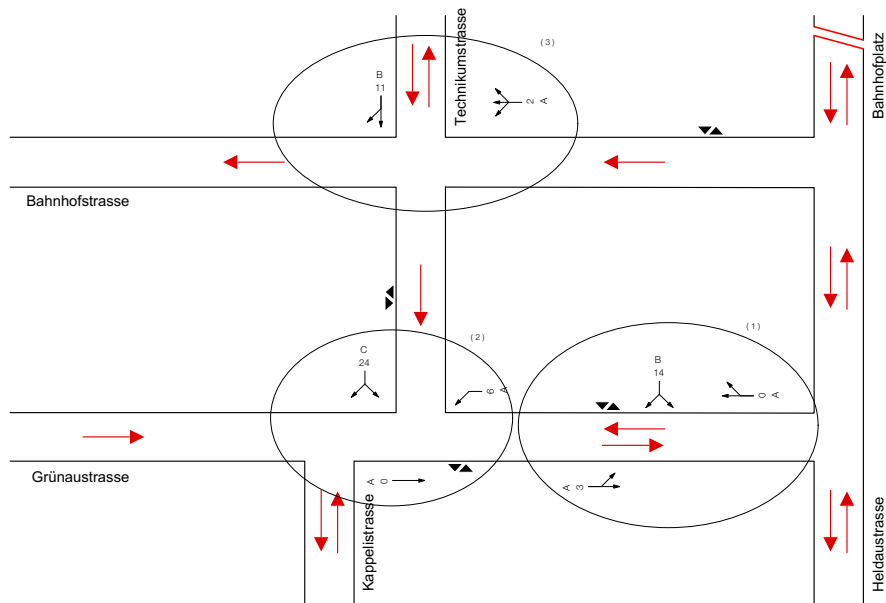


Abbildung 14: Verkehrsqualitätsstufen „150% Areal-induzierter Verkehr“

Knoten	Strom	Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit in der ASP
(1) Grünaustrasse / Zufahrt Chez Fritz	Von West	A	3 sec
	Von Ost	A	0 sec
	Aus Areal	B	14 sec
(2) Grünaustrasse / Kappelstrasse	Von West	A	0 sec
	Von Ost	A	6 sec
	Von Nord	C	24 sec
(3) Bahnhofstrasse / Technikumstrasse	Von Ost	A	2 sec
	Von Nord	B	11 sec

Tabelle 13: Verkehrsqualitätsstufen „150% Areal-induzierter Verkehr“

Es werden die selben Verkehrsqualitäten wie im Basisszenario erreicht.

7 SYNTHESE

Bei einer Realisierung des Sondernutzungsplans Chez Fritz und bei einer Umsetzung der geplanten Veränderungen des Verkehrsregimes kann die Leistungsfähigkeit des Verkehrsregimes nachgewiesen werden. Dies gilt sowohl für die jetzigen Annahmen bezüglich Nutzungsmix wie auch für Extremvarianten bezüglich der Nutzungen. Die Leistungsfähigkeit ist sogar bei einer Erhöhung des areal-induzierten Verkehrs um 50% problemlos gegeben, was vor allem am tiefen Anteil des areal-induzierten Verkehrs am Gesamtverkehr liegt.