

Mobilität und U-Bahn-Umsteigeknoten der Stadt: Transferzentrum Yenikapi in Istanbul

Bilge Ulusay Alpay, Pelin Gökgür

(Assoc.Prof.Dr. Bilge Ulusay Alpay, Abteilung für Stadt und Regionalplanung, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Meclis-i Mebusan Caddesi No:24 Fındıklı 34427 İstanbul-Türkei, bilgealpay@gmail.com)

(Assoc.Prof.Dr. Pelin Gökgür, Abteilung für Stadt und Regionalplanung, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Meclis-i Mebusan Caddesi No:24 Fındıklı 34427 İstanbul- Türkei, pelingokgur@yahoo.fr)

1 ZUSAMMENFASSUNG

Die Mobilität in der Stadt, die durch öffentliche Verkehrsmittel bereitgestellt wird, ist mit der Entwicklung der Technologie und den Umsteigeknoten in den Kreuzungen der Verkehrsnetze entstanden. Die U-Bahn-Umsteigeknotenpunkte treten aufgrund der Erweiterung des Netzes in größerem Maßstab auf und Transferzentren gehören zu den Hauptattraktionen der Innenstadt.

Die Verkehrsknotenpunkte zu Schnellverkehr und zur Erreichbarkeit sind ein wichtiges Thema heutzutage. Die Integration des urbanen physischen Raumes hat diese Transferzentren als einen Ort mit starker Auswirkung auf das 21. Jahrhundert geschaffen.

Transferzentren sind nicht nur als Transit wahrzunehmen, sondern gelten als Sammelbereiche von Service sowie städtischen Funktionen. Diese Zentren werden als Schnittstelle zwischen der Stadt und dem U-Bahn-Netz gesehen. Sie werden nach der Verkehrsart differenziert, welche viele verschiedene Arten von Transport verbinden kann.

Auch in ihrer Größe lassen sie sich unterscheiden. Durch die Verbindungen der verschiedenen Verkehrsarten, die in den großflächigen Transferzentren entstehen, existieren in diesen Bereichen verschiedene Gebäudenutzungen zusammen, zum Beispiel Büros, Geschäftszentren, Einkaufszentren, Wohnungen usw.

Das Ziel dieser Studie ist, Informationen über die Entwicklung der U-Bahn-Umsteigeknoten im theoretischen Fall zu zeigen, die zuständigen, geplanten Transferzentren im Verkehrsplanungsprozess Istanbuls zu untersuchen sowie die Lösung des Problems im Rahmen der Erreichbarkeit im Umsteigeknotenpunkt Yenikapi in der historische Halbinsel Istanbuls zu diskutieren.

Die Transfer-Funktionen und Design-Merkmale werden untersucht und Probleme identifiziert. Die Auswirkungen auf die Mobilität werden nach der Forschungsfragen der Passagiere im ausgewählten Bereich (Yenikapi) ausgewertet.

Keywords: Transferzentren, U-Bahn, Umsteigeknoten, Yenikapi, Mobilität

2 TRANSFERZENTREN

Transfer in der Verkehrsliteratur kann als die Transfermechanismus in zwei oder mehrere Verkehrsmitteln definiert werden. In Fällen, wo die Zufahrt an die gewünschte Stelle durch ein Verkehrsmittel nicht möglich ist, die Transfersysteme werden verwendet.

Brunet (1997) " definiert das Wort „intermodal“ als einen Übertritt von einem Transportform zu einem Anderen. Wobei das Wort "Multimodal" (mehrfach-) ist ausführlicher. Da dieses Wort umfasst oder schließt mehrere Transportformen ein. In dieser Definition, Brunet bezeichnet die Transferzentren, die er als einzelne oder mehrere feststellt, als ein Verbindungspunkt von verschiedener Transportmöglichkeiten. Diese Punkte sind zugleich Wechselzentren und werden betrachtet als die Grundlage des Systems für von Platz in der Stadt zu einem anderen zu gehen.

Die Transferzentren sind nicht nur Transitbereiche. Diese Punkte werden von vielen Leuten als Felder, wo die Transportfunktion angenommen, die städtischen Funktionen und Dienstfunktionen eingesammelt sind, angenommen. In dieser Zentren, wo auch Bereiche wie die Information, Ticket-Verkaufsstellen liegen, können auch Bereiche für Fast-Food Plätze, Beratungszentren usw. stattfinden. Diese Zentren sind für die Erleichterung der Wartezeiten von Passagiere und die und um Reise von einem Ort zu anderen schöner zu machen geplant. Dieser Zentren, die als eine Zwischenfläche zwischen der Stadt und das Verkehrsnetz gelten, setzen sich gemäß der auf dem gleichen Bereich gesammelten Transporttypen auseinander und können viele verschiedene Transportarten wie Busse, Straßenbahn, U-Bahn, Züge, Flugzeuge, Fähre zu einander verbinden. In der groß angelegten Transferzentren, die auch nach ihrer Größe differenziert werden,

neben eine Vielzahl der Verbindungen von vielfältigen Verkehrs-Typen, auch kombinierte Funktionen wie Büros, Business-Center, Handelszentrum, Gehäuse können stattfinden.

Transferzentren dienen zur drei grundlegenden Ziele. Diese sind:

- Für die Verbindungen, die die Hauptaufgabe der Knotenpunkte sind, zu dienen,
- Die Zugangsoptionen für ein bequemer Zugang von den Benutzern an die Verkehrsknotenpunkte zu vermehren,
- Zugang zur Stadt und die polare Punkte darstellende Bereiche räumlich zu integrieren.(Sacr. Intern. Transp. F. 2004)

Die Design-Prinzipien der Transferzentren für die Integration zwischen der öffentlicher Nahverkehr und der verschiedenen Verkehrsarten während der Mobilität sind wie folgt:

- Transferzentren müssen einfach und klar sein, und ein ganzheitliche Plan haben (eine einzige Sprache im Design),
- Die Gestaltung soll unter Berücksichtigung der Intensität während der Hauptgeschäftszeiten gemacht werden,
- Sie müssen gemütlich, bequem und kompatibel mit Behinderungen (nicht verhindernde) Stellen sein,
- Der Abstand zwischen der Umsteigefahrzeugen muss minimal sein. Für schnelle Zugang und Erleichterung der Leuten mit einem Last und um behinderten Menschen zu helfen, Fuß Bänder helfen müssen verwendet werden,
- Falls eine Höhenunterschied mehr als 4 m. zwischen der Umsteigstellen vorhanden ist, Aufzüge und Fahrtreppen unbedingt da sein
- Die Einrichtungen in Wartestellen, nämlich Sitze, Papierkörbe, Beleuchtung, Kartenschalter und manchmal auch kleine Handelsfunktionen müssen vorhanden sein,
- Es muss eine gute Leitung und Einweisung anbieten. Für diesen Zweck, Informationstafeln und -schilder, Sprachführung und Bodenunterschiede und müssen in erforderliche Stellen verwendet werden. (İnanlı 2013, s.30)

3 VERKEHR UND TRANSFER-ZENTREN IN ISTANBUL

Das Hauptprinzip in dem das Jahr 2023 zielende „Integrierte Stadtmasterplan des Metropolitanbereich von İstanbul“ ist als die Erhöhung der zunehmenden städtischen Zugänglichkeit und die Integration zwischen Transporttypen zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang wurden in Istanbul viele Transferzentren geplant um vor allem die Straßenverkehr und Schienenverkehr Systeme zu integrieren.

In dem Bericht des Plans; auf die Transport-Systemintegration wo die Passagiere in dem Großraum öffentlichen Verkehrssystem zu ihrer Zielorte schneller und einfacher erreichen, und problemlos zu anderer Transportmitteln umsteigen können, wurden verwiesen.

Zu berücksichtigende grundlegenden Elemente bei der Planung dieser Bereiche im Bericht sind;

- „muss genügend Fläche für die Wartezeiten der Passagiere anbieten,
- Die Meldesysteme müssen effizient, der Übergangabstand und Umsteigzeit muss kurz sein um die Passagier Mobilität oder Übergänge von einem Verkehrsmittel zu einem anderen nahtlos, bequem und sicher zu machen,
- Wegen höheren Bedarf der Passagiere an der Haltestellen, diese Stellen sind für die kommerzielle Entwicklung geeignet und kommerzielle Dienste in einer Haupthaltestelle wie Einkaufsmöglichkeiten, Cafés, Restaurants und so weiter schaffen Mittelpunkte für Passagiere,
- Umsteigen zu anderen Arten von Transporttypen: bedeutet Umsteigen der Passagiere zwischen Zug und Bus, Zug und Taxi, Zug und privaten Fahrzeugen usw.“

In dieser Hinsicht, in dem Großraum von İstanbul, die Stationen von Bakırköy, Yenikapı, Kadıköy, Üsküdar wurden als die wichtigste Bereiche, wo verschiedene Verkehrssysteme wie Seetransport, Bahn, U-Bahn, Bus aufeinander treffen, vorgesehen.

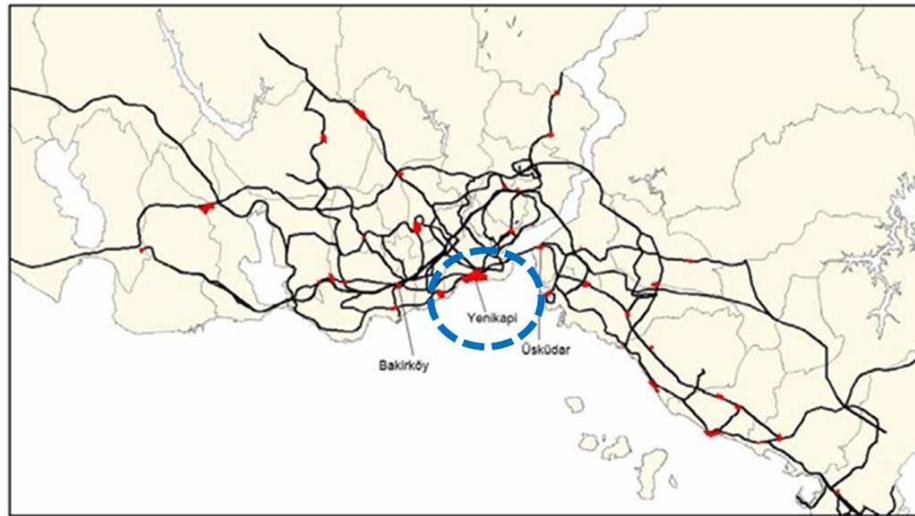


Abbildung 2: Transferpunkte zwischen den Schienenstrecken für das Jahr 2023 (IUAP, 2010)



Abbildung 1: Transferzentren in der europäischen Seite in Istanbul und Yenikapi (IUAP, 2010)

3.1 Yenikapi-Transferzentrum

Das Yenikapi-Transferzentrum befindet sich in der Marmara-Küste, innerhalb der Grenzen der historischen Halbinsel Fatih in der Nähe von Handelszentrum, Wohngebieten, touristischen Funktionen und dem Demonstrationsbereich. Yenikapi-Transferzentrum ist die Kreuzung von vielen Transportwegen von İstanbul. Die Verbindungen von schnellen Seefahrtanlegern nach Bursa, Yalova und Bandırma macht das Zentrum zu einem wichtigen Schwerpunkt der Marmararegion. Die Verteilung in der Stadt wird durch U-Bahn- und Buslinien vorgenommen.



Abbildung 3: Yenikapi Transferzentrum und dessen Umgebung

Die Integration an diesem Knotenpunkt, wo eine Kombination der verschiedenen Verkehrsformen zusammen vorhanden sind, ist nur in Bezug auf Schienensysteme, die U-Bahn-Linien unter der Erde zur Verfügung gestellt. Jedoch sind Unzulänglichkeiten und Schwierigkeiten hinsichtlich des Zugangs auf der Erde wie die Fußgängerzone zwischen Yenikapı und Aksaray Straßenbahnhalttestelle, archäologische Zone, neuen Demonstrationsbereich vorhanden. Diese Unzulänglichkeiten sind die Unterbrechungen gegen die Gestaltung der Zugangsabstände, um den minimalen Zugang zum Yenikapı Transferzentrum zu leisten.



Abbildung 4: Kombination der verschiedenen Verkehrsformen in Yenikapı

Auf der anderen Seite ist der Abstand vom Yenikapı-Transferzentrum zu den schnellen Seefahrtanlegern über 500 m Fußweg. Aber Sicherheitsprobleme wegen Oberflächen-Beschichtung und Kreuzungen mit der Fahrzeugverkehr sind erfahren. Die kostenlosen Minibus-Services zwischen der Landungsstelle und U-Bahn-Station sind ungenügend nach der Anzahl der Passagiere.

Die oberirdische Fußgängerzone an Marmaray und U-Bahn-Eingang ist ein leerer, undefinierter, unausgerüsteter Übergangsbereich. Yenikapı-Transferzentrum hat mit heutigem Stand keine Anziehungspunkte wie Einkaufsmöglichkeiten, Cafés, Restaurants etc. und leistet nur anstrengenden Transit-Transfer-Dienst und die horizontale/vertikale Verbindung konnte nicht ausreichend hergestellt werden. Die für die Behinderten vorgenommenen Einrichtungen sind unzureichend und nicht dauerhaft.

3.2 Forschungsfragen und Bewertung in Yenikapı-Transferzentrum

Eine Umfrage wurde mit insgesamt 60 Benutzern wurde in Yenikapı Transferzentrum an Wochentagen von morgens 08:00 bis abends 18:00 und am Wochenende von morgens 10:00 bis abends 18:00 durchgeführt. Die Fragen und Antworten der Umfrage und die Ergebnisse sind wie folgt:

1. Wie oft nutzen Sie das Transferzentrum Yenikapı?

Die Passagiere nutzen Yenikapı Transferzentrum am meisten 4-5 Tage pro Woche.

2. Mit welchen Verkehrsmittel kommen Sie zum Yenikapı-Transferzentrum?

Am meisten mit Marmaray und als zweite mit U-Bahn.

3. Mit welchen Verkehrsmittel reisen Sie von Yenikapı-Transferzentrum zu ihrem Zielort weiter?

Das meist umgestiegene Verkehrsmittel ist U-Bahn und das zweite ist Marmaray. Die andere Umsteig-Transportmittel gemäß der Nutzungsintensität sind Wasser-Bus, Straßenbahn und Bus.

4. Welche Mängel sehen Sie im Yenikapı-Transferzentrum?

Die in der Umfrage teilnehmende Benutzer finden die folgende Mängel;

- Das primäre Thema ist Design und die anderen Mängel des Yenikapı-Transferzentrums sind hinsichtlich der allgemeinen Architektur, Leitungsschilder, Kartenschalter, Wartebereiche, Beleuchtungskörper, Verfügbarkeit der Zugangsplattformen, P+R-Umsetzungen.

- Zweitens die kommerziellen Funktionen wie Buffet, Verkaufseinheiten und Pausenbereiche. Ein weiteres Problem ist der Mangel an Verbindungen, nämlich die Abwesenheit einer direkten Verbindung von dem Zentrum zum Seebus und Straßenbahn spielt eine effiziente Rolle für die Nutzungspräferenzen.
- Darüber hinaus wird der Abstand zwischen U-Bahn und Marmaray als zu lang und der Zugang als unbequem bezeichnet.

5. Denken Sie dass die Verkehrszentren helfen zur Lösung des Verkehrsproblems von Istanbul?

Die überwiegende Mehrheit von 72 % der Passagiere denkt, dass die Transferzentren eine Lösung Verkehrsproblems von Istanbul sind. Es ist vorgesehen dass durch die Verkürzung der Reisezeit und Erhöhung des Reisekomforts die Menschen von Einsatz von privaten Fahrzeugen an die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel geführt werden. Es gibt 25 % ,die nicht sicher in diesem Sicht waren, und 3 % denken nicht, dass es nicht möglich ist, die Verkehrsprobleme zu lösen.

4 AUSBLICK

Die Transferzentren sind wichtige Schwerpunkte für die Transportintegration in der Regionen mit intensiven Verkehrs- und Menschenbelastung. Diese Mobilitätzonen müssen in Bezug auf die horizontale und vertikale Verbindungen richtig gestaltet werden. Bei der Gestaltung dieser Zentren, die als eine wichtige Ausrüstung für die Verbindung mit der der Stadt mit der nahen Umgebung und deren Leistungen gelten, müssen Kriterien berücksichtigt werden wie die verbundenen Transporttypen, Zugänglichkeit, horizontale/vertikale Verknüpfung, Integration. Die Transferzentren müssen auch die Verkehrsanbindungen, die in Zukunft zunehmen werden, verschiedene Formen von Mobilität und erhöhte Anforderungen der Benutzer bewältigen können.

Das Yenikapı-Transferzentrum mit seiner heutigen Lage im historischen Kern von Istanbul ist nur ein Mobilitätsbereich für Passanten, die öffentliche Verkehrsmittel in der historischen Stadt benutzen.

5 QUELLE

- Aktan, E. Ö. A., UlaşımındaYeniTeknolojilerveUygulamaların Kent Biçimine (Olası) Yansıması. TMMOB İnşaatMühendisleriOdası İstanbul Şubesi 6. UlaştırmaKongresi, İstanbul, 2005
- Brunet R. "Lesfiguresducarrefour", Mappemonde Sayı 97/2, 1997, s.1-8.
- Candan, S. Kent içi Ulaşım Sistemlerinde Bütünleştirme Çözümleri. IV. Ulaşım ve Trafik Kongresi Sergisi Bildiriler Kitabı. TMMOB Makine Mühendisleri Odası, Ankara, 2003
- İnanlı, F. Kentsel Dönüşüm-Transfer Merkezi İlişkisinin Yenikapı Örneğinde İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2013
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Daire Başkanlığı, Ulaşım Planlama Müdürlüğü, İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı (İUAP), İstanbul, 2011,
- Sacramento IntermodalTransportationFacility, 2004, s.11-12.
- URL-7, <http://www.marmaray.gov.tr/> Yenikapı Transfer Merkezi. 25.04.2017.
- URL-8 <http://www.ido.com.tr> İDO Yenikapı İskelesi. 10.05.2017.