

Flankierende Massnahmen Verkehrsmanagement Raum Bülach

Verkehrsberuhigte Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Ausgangslage: Bülach erfreut sich als Zentrum des Zürcher Unterlandes grosser Beliebtheit. Das führt dazu, dass die Bevölkerungszahlen deutlich zunehmen. Mit den steigenden Bevölkerungszahlen steigt jedoch auch der Druck auf die Verkehrsinfrastruktur. Aus diesem Grund wird mit dieser Arbeit das Verkehrsmanagement Raum Bülach von 2018 durch flankierende Massnahmen ergänzt. Beim Blick auf den heutigen Verkehrsmix in Bülach fällt sofort auf, dass die Stadt autogeprägt und die Aufenthaltsqualität oft mangelhaft ist. Hinzu kommen überhöhte Werte bei der Lärmbelastung und hohe Unfallzahlen. Besonders die Veloinfrastruktur ist verbesserungswürdig. Die heutige Verkehrsinfrastruktur ist teilweise überlastet und nicht gewappnet, um ein steigendes Verkehrsaufkommen im MIV aufzunehmen.

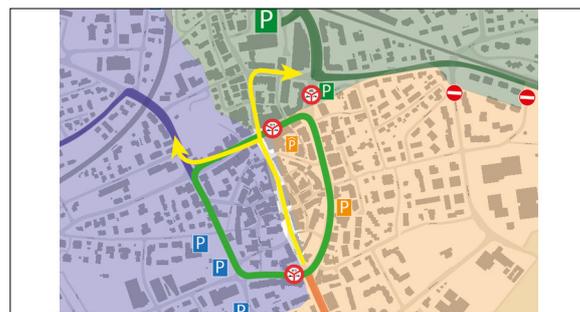
Besonders die Belastungen rund um die Altstadt sind hoch und machen den Strassenraum und die Verbindungen aus den Quartieren dorthin unattraktiv. Durch das hohe Pkw-Verkehrsaufkommen entstehen regelmässig Verspätungen im Betriebsablauf des Busverkehrs.

Vorgehen: Diese Arbeit hat das Ziel, die negativen Auswirkungen aus dem Verkehr rund um das Zentrum deutlich zu reduzieren. Dazu soll der motorisierte Individualverkehr über die westlich der Stadt verlaufende Autobahn geführt werden. Der Binnenverkehr soll stärker als bisher auf den Umweltverbund verlagert werden. Dadurch soll die Sicherheitslage verbessert, die Umweltbelastungen (insbesondere die Lärmbelastung) reduziert und die Qualität des öffentlichen Verkehrs erhöht werden. Nach der Analyse und der Festlegung der Ziele, wurden verschiedene Varianten erstellt. Zu diesen Varianten wurden jeweils Massnahmen entwickelt. Anhand der Best-Variante wurde ein Konzept erarbeitet, welches einen Vorschlag zur stufenweise Umsetzung der Massnahmen enthält. Zu den Hauptmassnahmen zählen die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsachsen, aber auch in den Quartieren. Ausserdem sieht die Best-Variante Durchfahrtsbeschränkungen auf den zentrumsnahen Strassenabschnitten und einen Veloring um die Innenstadt vor. Abschliessend wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für den wichtigen Knoten Schaffhauserstrasse / Winterthurerstrasse nordöstlich des Zentrums ausgearbeitet, zu dem auch der weitere Verlauf der Schaffhauserstrasse in Richtung Süden angepasst wurde. Dabei wurde dargestellt, wie die Platzverhältnisse zugunsten des Veloverkehrs neu aufgeteilt werden können.

Ergebnis: Diese Arbeit zeigt auf, wo im Bereich nachhaltige Mobilität grosser Handlungsbedarf besteht. Reine LSA-Steuerungen reichen zur Behebung der erkannten Defizite nicht aus. Besonders der Veloverkehr muss verstärkt in den

Fokus rücken und Platz im Strassenraum zugesprochen bekommen. Wenn man es schafft, den Binnenverkehr deutlich auf Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr zu verlagern und die verbleibenden motorisierten Verkehre auf die Hauptverkehrsachsen zu lenken, entstehen im Zentrum neben einem Veloring um die Innenstadt vor allem attraktive, verkehrsberuhigte Strassenräume, die eine deutlich verbesserte Aufenthaltsqualität aufweisen. Durch die kompakte Siedlungsstruktur hat Bülach grosses Potenzial, eine vorbildliche Stadt des Fuss- und Veloverkehrs zu werden. Auf dieser Basis kann dann auch die verkehrstechnische Steuerung und Lenkung des notwendigen MIV erfolgreich sein.

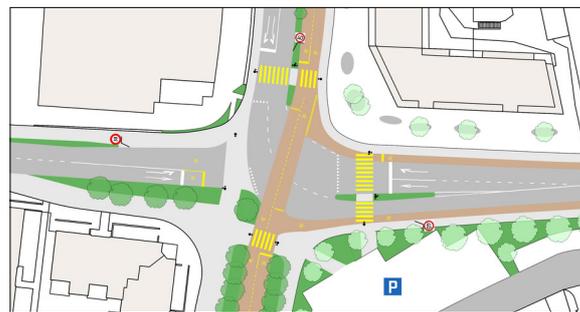
Ausschnitt Innenstadt Bülach mit Konzept Best-Variante
Eigene Darstellung auf Grundlage von Geodaten © GIS-ZH



Ausschnitt Innenstadt Bülach mit Massnahmen Best-Variante
Eigene Darstellung auf Grundlage von Geodaten © GIS-ZH



Ausschnitt BGK Knotenpunkt Schaffhauserstr./Winterthurerstr. in Bülach
Eigene Darstellung auf Grundlage von Geodaten © GIS-ZH



Diplomand



Ferdinand Teepe

Referent

Prof. Gunnar Heipp

Korreferent

Marc Schneider,
Schneider
Verkehrsplanung AG,
Zürich, ZH

Themengebiet
Verkehrsplanung