

Verkehrskonzept Bülach

Flankierende Massnahmen für das Verkehrsmanagement im Raum Bülach

Diplomand



Dominik Christen

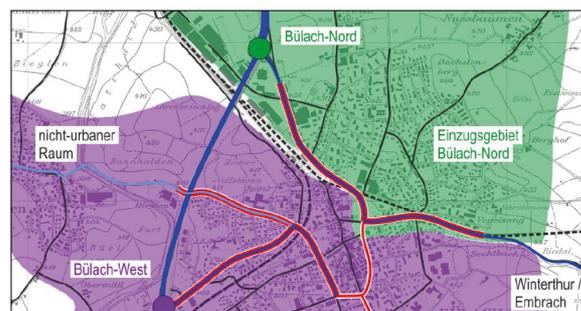
Einleitung: Die Stadt Bülach ist ein regionales Zentrum im Zürcher Unterland. Sie ist durch drei Autobahnanschlüsse und diverse Kantonsstrassen gut mit dem motorisierten Individualverkehr MIV erschlossen. Auch der öffentliche Verkehr ÖV ist mit sieben Buslinien, welche alle den Bahnhof anfahren, gut aufgestellt. Die Bevölkerung und Beschäftigten sind in den vergangenen Jahren stark angestiegen. Prognosen sagen ein weiteres Wachstum voraus. Die Verkehrssituation in Bülach ist stark auf den MIV ausgerichtet. Dies zeigt der Modalsplit aller Wege (ca. 60% MIV) sowie die Verkehrsführung im Zentrum. Diese Ausrichtung wirkt sich negativ auf den ÖV (Staubildung und Verlustzeiten) sowie den Fuss- und Veloverkehr (Sicherheit / Aufenthalt) aus. Zur besseren Abwicklung und zur Zentrumsentlastung hat der Kanton Zürich 2018 ein Verkehrsmanagement erarbeitet. Dieses zeigt auf, wie der Verkehr möglichst rasch auf die Autobahn gelenkt werden soll. Notwendige flankierende Massnahmen im Zentrum fehlen darin und werden in diesem Konzept aufgezeigt. Ziele sind dabei die Erreichbarkeit der urbanen Räume sicherzustellen und die Verkehrsabwicklung siedlungsverträglicher zu machen.

Vorgehen: Angelehnt an das Verkehrsmanagement und die Analyse der Verkehrssituation wird anhand eines Variantenstudiums eine Bestvariante zur Konzeptausarbeitung ausgewählt. Die vier untersuchten Varianten unterscheiden sich in der Art und Weise der flankierenden Massnahme und damit in der Stärke des Durchfahrtswiderstandes. Die Bestvariante «Autoarmes Zentrum» besteht aus einer Aufwärtskompatibilität mit zwei Varianten. Grundsätzlich ist zuerst eine Umgestaltung und Aufwertung der Strassenräume auf dem Bülacher Altstadtring vorgesehen. Anschliessend soll bei einem Nichterreichen eines Verkehrsmengenzielwerts eine autoarme Zone eingeführt werden. Durch die Installation von Kameras an allen Einfahrtportalern ins Zentrum werden die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge registriert. Im Zentrum ist nun ein Mindestaufenthalt von 15 Minuten zwingend. Sollte dieser nicht eingehalten, das Zentrum also nur durchfahren, wird der Fahrzeuglenkende gebüsst. Zur Vermeidung von Schleich- und Ausweichverkehr sind in allen Wohnquartieren Tempo-30-Zonen sowie an geeigneten Strassen Durchfahrtsverbote in Form von Poller vorgesehen.

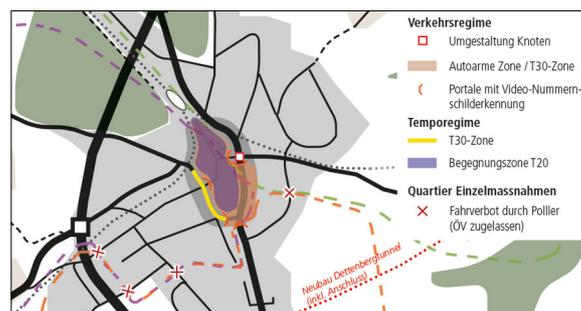
Ergebnis: Die Ausarbeitung des Konzepts erfolgte anschliessend für alle Verkehrsarten (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) mithilfe von einzelnen Verkehrsnetzen und Spurplänen. Zusätzlich beschreibt das Konzept die erwähnten flankierenden Massnahmen detailliert und zeigt den Niedriggeschwindigkeitsansatz sowie die autoarme Zone verständlich auf. Die Darstellung von zwei Betriebs- und Gestaltungskonzepten vertiefen das

Konzept. Einerseits bekommt der Knoten Schaffhauser- und Winterthurerstrasse, direkt angrenzend ans Zentrum, eine neue Hauptverkehrsrichtung und bedeutend sicherere Veloinfrastrukturen. Andererseits stellt die Zentrumsachse (Kasernen-, Bahnhof- und Winterthurerstrasse) das Resultat einer neuen Begegnungszone dar. Dies auf einer vorher sehr beliebten Schleichverkehrsrouten. Beide Bereiche zeigen die zukünftig mögliche Gestaltung und den Betrieb auf, wie einerseits der Fuss- und Veloverkehr gestärkt werden kann. Andererseits wird der MIV siedlungsverträglicher abgewickelt und profitiert dennoch von einer sehr guten Erreichbarkeit des Zentrums.

Zielbild aus dem Verkehrsmanagement Raum Bülach
Amt für Verkehr, Kanton Zürich, 2018



Bestvariante «Autoarmes Zentrum»
Eigene Darstellung



Ausschnitt aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Knoten
Schaffhauser- und Winterthurerstrasse
Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © GIS-ZH



Referent

Prof. Claudio Büchel

Korreferent

Manuel Oertle, Basler & Hofmann AG, Zürich, ZH

Themengebiet
Verkehrsplanung