

# Flankierende Massnahmen Verkehrsmanagement Raum Bülach

## Verkehrskonzept zur Entlastung der urbanen Räume und Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Diplomandin



Vanessa Hofmann

**Ausgangslage:** Bülach ist das regionale Zentrum des Zürcher Unterlands. Die urbanen Räume von Bülach und Bachenbülach zeichnen sich durch die gute Erreichbarkeit mit dem MIV und ÖV aus. Die Topografie ist flach und die Gemeinden haben eine geringe Flächenausdehnung. Dies bietet Potential für den Fuss- und Veloverkehr. Auch Naherholungsgebiete wie beispielsweise die umliegenden Wälder, der Dättenberg, das Glattufer oder Aussichtspunkte sind in Fuss- oder Velodistanz erreichbar. Der Strassenraum ist verkehrsorientiert gestaltet und auf den MIV ausgerichtet, worunter die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr leidet. Auf den zuführenden Achsen sowie im Zentrumsbereich besteht bereits heute eine hohe MIV-Belastung und einige Knoten sowie Streckenabschnitte stossen an die Kapazitätsgrenze. Zudem wird ein starkes Bevölkerungswachstum prognostiziert. Aus diesen Gründen soll ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet werden. In Zukunft sollen die Anzahl Wege des motorisierten Individualverkehrs plafoniert und das aufgrund des Siedlungswachstums entstehende Verkehrsaufkommen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes abgewickelt werden.

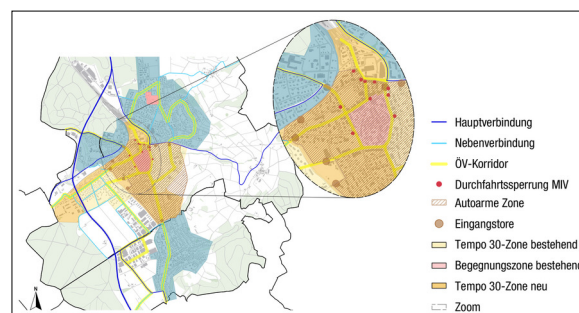
**Vorgehen:** Auf Grundlage der Erkenntnisse aus der Analyse der planerischen Grundlagen und der bestehenden Verkehrssituation wurden Hauptziele definiert, welche mit Teilzielen und Handlungsansätzen ergänzt werden. Anschliessend wurden im Variantenstudium fünf Varianten, welche die Verkehrsführung, die erforderlichen flankierenden Massnahmen und die Verkehrsverlagerung aufzeigen, vorgestellt. Anhand von definierten Bewertungskriterien wurde jede Variante beurteilt. Die Variante 2 "autoarme Zone" schnitt bei der Gegenüberstellung der Bewertungen aller Varianten am besten ab, weshalb diese Variante zur bestbewerteten Variante gekürt wurde. Die Siegervariante wurde darauf mit den Erkenntnissen aus allen Varianten ergänzt, wodurch schlussendlich die Bestvariante entstand. Diese zeichnet sich vor allem dadurch aus, dass die urbanen Räume vom Durchgangsverkehr entlastet werden, ohne dass die Erreichbarkeit des Zentrumsbereichs in Bülach für den Quell- und Zielverkehr eingeschränkt wird. Des Weiteren kann durch den Niedriggeschwindigkeitsansatz der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden.

**Ergebnis:** Auf der Basis der Bestvariante wurde ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. Hierzu wurden die Verkehrsnetze der einzelnen Verkehrsteilnehmenden aufgezeigt. Die wesentlichen Massnahmen setzen sich zum einen aus der Einrichtung der autoarmen Zone und der Umsetzung des Niedriggeschwindigkeitsansatzes zusammen. Durch die Ausscheidung der autoarmen Zone kann der Durchgangsverkehr vom Zentrum ferngehalten werden. Damit der Durchfahrtswiderstand für den MIV

des Binnenverkehrs erhöht wird, wurden in der autoarmen Zone Durchfahrtsperren vorgesehen, wodurch der Zentrumsbereich aus den anliegenden Wohnquartieren nur über die Sammelstrassen erreicht werden kann. Zum anderen wird neben dem Zentrumsbereich von Bülach auch der urbane Raum von Bachenbülach durch eine gezielte Verkehrslenkung am Knoten Oberglatter-/Kasernenstrasse entlastet. Ein attraktives und dichtes Velonetz sowie Buspriorisierungsmassnahmen ergänzen das Verkehrskonzept und stärken die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept wurden ausserdem die Chancen für eine Aufwertung der Ortsdurchfahrt

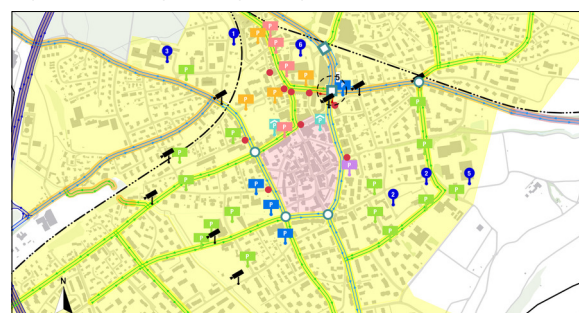
### Bestvariante

Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © GIS-ZH



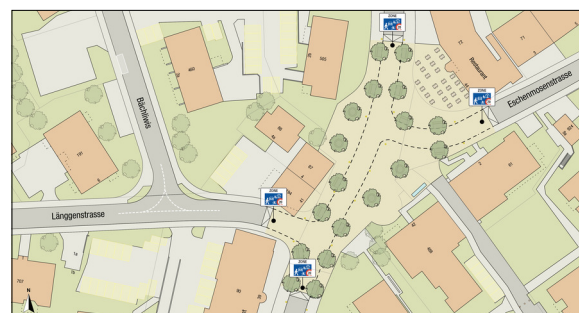
### Ausschnitt Netzplan MIV

Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © GIS-ZH



### Ausschnitt BGK Zürichstrasse, Bachenbülach

Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © GIS-ZH



Referent

Prof. Claudio Büchel

Korreferentin

Alexandra Wicki, stadtraumverkehr, Birchler + Wicki, Zürich, ZH

Themengebiet  
Verkehrsplanung