



# **Verkehrsversuch Bellerivestrasse**

Die wichtigsten Fragen und Antworten

Zürich, 26. September 2022

## **Die Ausgangslage**

Die Stadt stellt hohe Ansprüche an die Bellerivestrasse: Sie soll eine funktionsfähige Hauptverkehrsstrasse mit sicheren Querungsstellen und einer attraktiven Veloinfrastruktur sein. Doch die Bellerivestrasse muss saniert werden. Der Strassenbelag, die Abwasserkanalisation und die Werkleitungen befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand und müssen erneuert werden. In einzelnen Streckenabschnitten wurde 2019 der Strassenbelag provisorisch instandgesetzt.

Die Dienstabteilung Verkehr (DAV) führt von August 2023 bis April 2024 in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt (TAZ) einen Verkehrsversuch mit einer temporären Spurreduktion durch. Mit dem Versuch will die Stadt Erkenntnisse für die langfristige bauliche Umgestaltung gewinnen:

- Erhaltung der Leistungsfähigkeit
- Strassenraum mit hoher Verkehrssicherheit, attraktiver Veloroute und sicheren Querungsmöglichkeiten
- Verhinderung von Schleichverkehr durch das Quartier und in angrenzende Gemeinden
- Massnahmen zur Hitzeminderung

# **Der Versuch**

## **1.1 Was ist das Ziel des Versuchs?**

Mit dem Verkehrsversuch sollen im Hinblick auf das spätere Bauprojekt Erkenntnisse zum Verkehrsablauf bei einer reduzierten Anzahl Spuren gewonnen werden. Es gibt viele Studien und Simulationen, aber ob eine Verkehrsführung auf der Bellerivestrasse mit grösstenteils je einer Spur pro Richtung funktioniert, kann nur die Realität zeigen.

## **1.2 Wie sieht dieser Verkehrsversuch konkret aus (Dauer, Abschnitt usw.)?**

Der Versuch startet nach den Sommerferien 2023 und dauert bis im April 2024. Im Abschnitt Falken- bis Ida-Bindschedler-Strasse stehen neu eine Spur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und ein Velostreifen pro Richtung zur Verfügung. Beim Bellevue und beim Tiefenbrunnen werden weiterhin mindestens zwei Spuren für den MIV angeboten.

## **1.3 Wer führt den Verkehrsversuch durch?**

Die DAV ist verantwortlich für den Verkehrsversuch sowie für die Vor- und Nachher-Erhebungen. Der Versuch wird in enger Zusammenarbeit mit dem TAZ durchgeführt und durch ein unabhängiges, externes Ingenieurbüro begleitet.

## **1.4 Wie sehen die einzelnen Schritte des Versuchs aus?**

Der Versuch wird in folgenden Etappen durchgeführt:

- 19.9.–2.10.2022: Monitoring Ist-Zustand
- Frühjahr 2023: Kommunikation zur Erhebung des Ist-Zustands
- Sommer 2023: Begleitung Angewöhnungsphase (laufende Beobachtung des Verkehrsversuchs und Feinjustierung der Verkehrssteuerung)
- 18.9.–1.10.2023: Monitoring Versuchszustand
- März 2024: ev. 2. Monitoring Versuchszustand
- Frühling 2024: Kommunikation zum Zwischenstand Vergleich des Monitoring Ist-Zustand / Versuchszustand
- ca. Sommer 2024: Kommunikation Schlussbericht

### **1.5 Wird durch den Versuch die Kapazität des MIV/ÖV eingeschränkt?**

Mit dem Versuch soll weder für den MIV noch für den ÖV eine Kapazitätsreduktion erfolgen. Die von externen Ingenieurbüros (B+S und EBP) durchgeführten und im 2022 vertieften Simulationen aus dem Jahr 2018/19 zeigen, dass die Spurreduktion im betroffenen Abschnitt grundsätzlich machbar ist und dass keine Verkehrsverlagerungen zu erwarten sind. Es ist allenfalls mit längeren Fahrtzeiten im Bereich von ein bis zwei Minuten zu rechnen. Der Versuch wird die Simulationsergebnisse verifizieren.

### **1.6 Wie kann es sein, dass es nicht zu mehr Stau kommt?**

Wartezeiten gibt es heute vor allem vor dem Bellevue. Die Anzahl Fahrzeuge, die das Bellevue passieren können, wird bestimmt durch die Grünzeiten der Lichtsignalanlagen am Bellevue. Da am Bellevue mit dem Verkehrsversuch keine Änderungen vorgenommen werden, wird sich auch die Anzahl Fahrzeuge, die das Bellevue passieren können, nicht verändern. Der «Flaschenhals Bellevue» ist also leistungsbestimmend für die gesamte Achse. Es kann an anderen Örtlichkeiten innerhalb des Versuchssperimeters zu etwas längeren Wartezeiten kommen. Gesamthaft verlängern sich die Fahr-/Reisezeiten voraussichtlich nur minimal.

### **1.7 Wie wird der Versuch gemessen?**

Es ist eine Vor- und Nacherhebung vorgesehen. Dazu werden verschiedene Erhebungstechniken eingesetzt: zum einen durch manuelle Erhebungen, zum anderen durch Videokameras und Seitenradargeräte. Die Daten werden ausgewertet und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer\*innen analysiert, z. B. bezüglich Anzahl an Velo- und MIV-Fahrten, Fahrtzeiten, Abbiegebeziehungen und Rückstau. Darüber hinaus kann auf detaillierte Daten zurückgegriffen werden, um die Auswirkungen des Versuchs auf den ÖV zu analysieren.

### **1.8 Was passiert, wenn der Versuch nicht erfolgreich ist bzw. sich die Spurreduktion nicht bewährt?**

Der Versuch soll zeigen, ob die Spurreduktion für alle Verkehrsteilnehmer\*innen eine Verbesserung bringt. Der temporäre und einfach umsetzbare Charakter des Versuchs ermöglicht auch kurzfristig Anpassungen der Versuchsanordnung. Falls sich die Verkehrsteilnehmer\*innen nicht an das neue Verkehrsregime gewöhnen bzw. es zu Unfällen kommt, wird der Versuch abgebrochen und der aktuelle Zustand wiederhergestellt.

### **1.9 Wie sehen die Abbruchkriterien aus?**

Die konkreten Kriterien für den Versuchsabbruch werden bis zur nächsten Informationsveranstaltung festgelegt (z. B. die Rückstaulängen, die Fahrzeiten und allfälliger Ausweichverkehr) und in drei Kategorien aufgeteilt:

- rot → sofortiger Abbruch
- orange → sofortige Verbesserungen, falls diese scheitern → Abbruch
- grün → Versuch wird wie geplant bis April 2024 durchgeführt

### **1.10 Wann wird der Strassenraum definitiv neugestaltet?**

Derzeit wird die Erarbeitung eines Vorprojekts vorbereitet. Der Umbau ist für 2030/31 geplant.

## **Glossar**

- DAV: Dienstabteilung Verkehr
- MIV: motorisierter Individualverkehr
- TAZ: Tiefbauamt

# **Notizen**

Stadt Zürich  
Dienstabteilung Verkehr  
Mühlegasse 18/22  
8021 Zürich  
T +41 44 411 88 01  
dav-info@zuerich.ch  
stadt-zuerich.ch/bellerivestrasse