



# **Verkehrsversuch Bellerivestrasse**

Die wichtigsten Fragen und Antworten

Zürich, 20. April 2023

## **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. In einzelnen Streckenabschnitten wurde 2019 der Strassenbelag provisorisch instandgesetzt. Bis Sommer 2023 erfolgen vorgezogen dringend notwendige Sanierungsarbeiten.

Die Dienstabteilung Verkehr (DAV) plant von Mitte August 2023 bis Ende April 2024 in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt (TAZ) einen Verkehrsversuch mit einer temporären Spurreduktion durchzuführen. Mit dem Versuch will die Stadt Erkenntnisse für die langfristige bauliche Umgestaltung gewinnen. Mit dem Versuch soll zudem eine der entscheidenden Fragen geklärt werden, ob die Leistungsfähigkeit auch mit einer reduzierten Anzahl Spuren erreicht werden kann ohne dass Schleichverkehr in die umliegenden Quartiere und angrenzenden Gemeinden entsteht.

# 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?

Der Versuch soll am 14. August 2023 starten und bis Ende April 2024 dauern. 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. Die Gemeinden Zollikon und Zumikon führen koordiniert mit der DAV Verkehrsmessungen durch.

## 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  |
| – Ab Juni 2023:                      | Einrichten des Verkehrsversuchs   |
| – Ab 14. August 2023:                | Begleitung Angewöhnungsphase (laufende Beobachtung des Verkehrsversuchs und Feinjustierung der Verkehrssteuerung) |
| – 18.9.–1.10.2023:                   | Monitoring Versuchszustand  |
| – voraussichtlich Ende Oktober 2023: | Kommunikation zum Zwischenstand Vergleich des Monitorings Ist-Zustand / Versuchszustand                           |
| – Ende April 2024:                   | Rückbau des Verkehrsversuchs  |
| – 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 soll 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, ist entscheidend für die Verkehrsmenge, die die Bellerivestrasse verarbeiten kann. 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, Fahrzeiten, Abbiegebeziehungen und Rückstau. Darüber hinaus kann auf detaillierte Daten zurückgegriffen werden, um die Auswirkungen des Versuchs auf den ÖV zu analysieren.

### **1.8 Welche Erkenntnisse konnten aus der Vorerhebung vom Herbst 2022 gezogen werden?**

- Wie viel Verkehr durch die Bellerivestrasse fliesst, bestimmt der Verkehrsknoten Bellevue. Die Auswertung der durchschnittlichen Reisezeiten in Fahrtrichtung stadteinwärts zeigt eine grosse Streuung von 5 bis über 25 Minuten. Dank der grünen Welle bleibt die Reisezeit in Fahrtrichtung stadtauswärts bei ca. 5 Minuten sehr stabil. Der Rückstau ist vor allem vor dem Bellevue in Fahrtrichtung stadteinwärts zu beobachten. Ab der Höschgasse ist wenig Rückstau zu beobachten.
- Der ÖV fährt die Strecke stadtauswärts im Durchschnitt in ca. 6 Minuten.
- Velos fahren auf der Bellerivestrasse hauptsächlich stadtauswärts. Stadteinwärts sind sie durch den wartenden MIV blockiert. Darum ist die Seeuferroute stark von Velos befahren.

Die detaillierten Auswertungen sind zu finden unter [stadt-zuerich.ch/bellerivestrasse](https://stadt-zuerich.ch/bellerivestrasse).

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

Der Versuch soll zeigen, ob die Leistungsfähigkeit der Bellerivestrasse trotz Spurreduktion erhalten bleibt. Das ist eine wichtige Erkenntnis im Hinblick auf das Erneuerungsprojekt. Falls während des Versuchs erhebliche Probleme auftreten und nach der Angewöhnungsphase bestehen bleiben, oder wenn infrastrukturbedingte Sicherheitsdefizite entstehen, die nicht behoben werden können, wird der Versuch abgebrochen und der aktuelle Zustand wiederhergestellt.

### 1.10 Wie sehen die Abbruchkriterien aus?

Die Kriterien sind folgende:

Verkehrsmenge (Fz/h)	Ist*	Aug 2023	Sept 2023	...	Nov 2023	...	April 2024
Tiefenbrunnen							
- Morgenspitzenstunde stadteinwärts	1391	< 1100 **					
- Abendspitzenstunden stadtauswärts	1389	< 1100 **					
Quaibrücke							
- Morgenspitzenstunde stadteinwärts	1386	< 1100 **					
- Abendspitzenstunden stadtauswärts	1542	< 1200 **					

← Angewöhnungsphase (3 Wochen) →

\* Mittelwert des jährlichen Verkehrsaufkommens 2022

\*\* Ist-Menge wird an 3 Tagen pro Kalenderwoche zwei Wochen hintereinander um 20 % unterschritten

	Ist*	Aug 2023	Sept 2023	...	Nov 2023	...	April 2024
Reisezeit stadtauswärts (MIV)	4 Min	> 10 Min					
Reisezeit stadteinwärts (MIV)	12.5 Min	> 18.5 Min					

\* Durchschnitt

Ist-Zustand vs. Versuchszustand

	Ist	Aug 2023	Sept 2023	...	Nov 2023	...	April 2024
Verkehrsaufkommen Quartier Nord (DWV *)	11'700	> 11'700 + 20 %					
Verkehrsaufkommen Quartier Süd (DWV *)	14'600	> 14'600 + 20 %					
Infrastrukturbedingte Sicherheitsdefizite	Keine	Ist-Zustand vs. Versuchszustand					

\* durchschnittlicher Werktagerverkehr

Der Rückstau, die Verkehrsmenge in den angrenzenden Gemeinden und der Veloverkehr werden ebenfalls erhoben, sind aber keine Abbruchkriterien.

### 1.11 Wann wird der Strassenraum definitiv neugestaltet?

Der Start des Umbaus unter Federführung des Tiefbauamts ist für 2030/31 geplant.

### **1.12 Wann und wieso wird ein Belagsersatz an der Bellerivestrasse vorgenommen?**

Der Fahrbahnbelag der Bellerivestrasse und des Utoquai ist in einem schlechten Zustand und muss von der Stadtgrenze bis Falkenstrasse repariert werden. Mit den Reparaturarbeiten werden die Strassenentwässerung und die bestehenden Kanalkontrollschachtdeckel an die neue Oberfläche respektive an die Höhenlage der sanierten Oberfläche angepasst.

Die Vorarbeiten starteten am 18. April 2023 und dauern voraussichtlich bis Ende Juli 2023. Die Hauptarbeiten werden an den Wochenenden in den Sommerferien durchgeführt.

Aus Synergiegründen soll der Verkehrsversuch jedoch gleich im Anschluss an die Reparaturarbeiten eingerichtet werden. Sollte dies in zeitlicher Hinsicht nicht möglich sein, bringt die DAV nach den Reparaturarbeiten die bestehenden Markierungen und Signalisationen wieder an.

Mehr Informationen zu den Bauarbeiten finden Sie [hier](#).

## **Glossar**

- ASP: Abendspitzenstunde (17 bis 18 Uhr)
- DAV: Dienstabteilung Verkehr
- DWV: durchschnittlicher Werktagesverkehr
- MIV: motorisierter Individualverkehr
- MSP: Morgenspitzenstunde (7 bis 8 Uhr)
- TAZ: Tiefbauamt

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