

Verkehrsversuch am Vorderberg



Um die Tram- und Bushaltestelle Kirche Fluntern behindertengerecht auszubauen, soll sie verbreitert werden. Dies führt zu einem Spurabbau für den Autoverkehr. Gleichzeitig soll mit einem Velostreifen eine Massnahme aus dem Masterplan Velo umgesetzt werden. Mit einem Verkehrsversuch untersucht EBP die verkehrlichen Auswirkungen.

Zu schmale, nicht behindertengerechte Haltestelle

In der Stadt Zürich soll die Tram- und Bushaltestelle beim Vorderberg (Tram- und Bushaltestelle Kirche Fluntern) behindertengerecht ausgebaut werden. Sie ist heute sehr schmal, der Bewegungsspielraum für Fussgänger gering. Eine Verbreiterung der Haltestelle ist deshalb dringend nötig. Dafür muss eine Auto-Fahrspur abgebaut werden. Die neu zur Verfügung stehende Fläche lässt sich zusätzlich für einen Radstreifen nutzen – eine im Rahmen des Masterplans Velo geplante Massnahme.



Haltestelle Vorderberg

Auftraggeber

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Stadt Zürich, Tiefbauamt Projektierung +
Realisierung

Fakten

Zeitraum	2016
Projektland	Schweiz

Ansprechpersonen

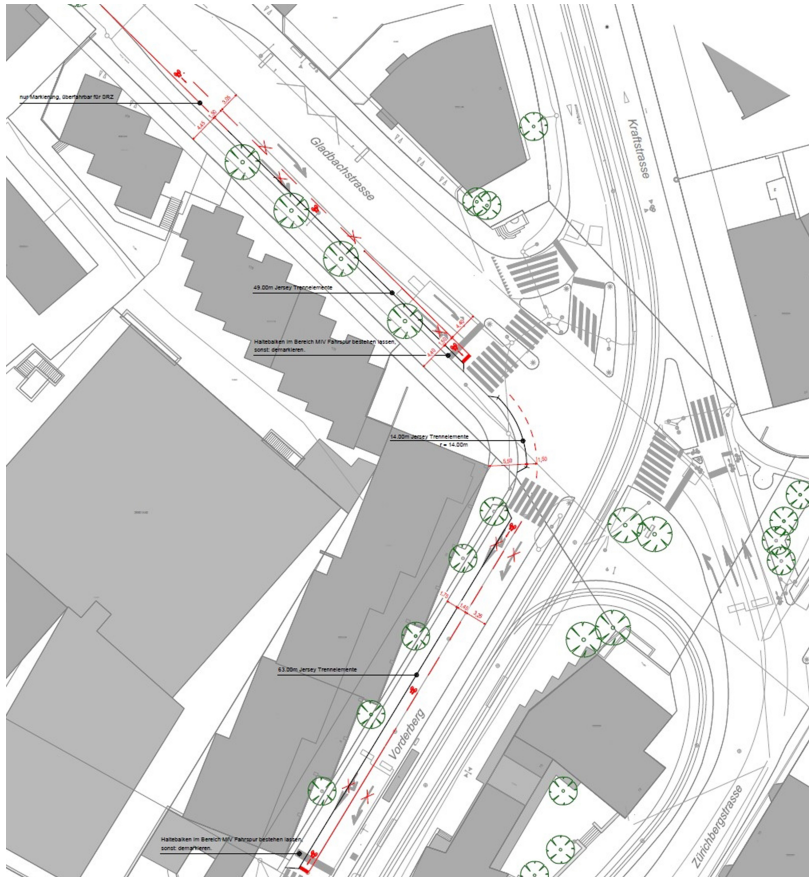
Benjamin Stadler
benjamin.stadler@ebp.ch

Bence Tasnády
bence.tasnady@ebp.ch

Versuch zu Auswirkungen auf Verkehr

Doch welche Auswirkungen auf den Verkehr sind mit dem Abbau des Autofahrstreifens verbunden? Um dies zu analysieren, hat EBP einen Spurabbau für den motorisierten Verkehr beim Vorderberg und auf der Gladbachstrasse mit provisorischen Massnahmen umgesetzt und umfassende Daten zum Einfluss des Spurabbaus erhoben.

Der Verkehrsversuch basierte auf einem Vorprojekt, erarbeitet durch die TBF + Partner AG.



Ausschnitt provisorische Massnahmen

Was EBP erhoben hat

Dem Ziel entsprechend, dass nach dem Verkehrsversuch keine Fragen mehr offenbleiben sollen, hat EBP folgende Erhebungen durchgeführt:

- Knotenstromzählungen
- Querschnittszählungen
- Erhebungen der Rückstaus auf den wichtigsten Achsen
- Fahrzeitmessungen auf der Hauptverkehrsbeziehung



Verkehrserhebung

Damit konnten wir die folgenden Aspekte prüfen:

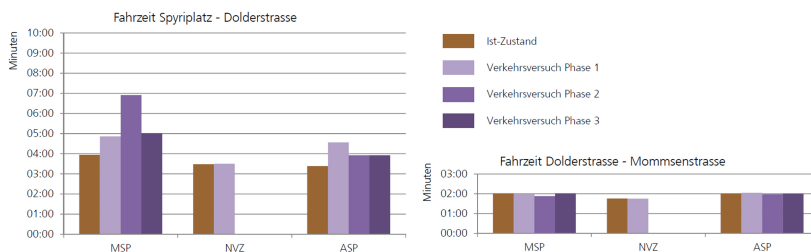
- Veränderung der Verkehrsbelastung
- Ausweichverkehr auf möglichen Ausweichrouten
- Veränderung der Rückstaulängen auf den zum Vorderberg führenden Achsen
- Veränderung der Fahrzeit auf der wichtigen Strecke Rigiplatz – Klusplatz

Zusätzlich haben die VBZ die Auswirkungen auf die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs untersucht.

Ergebnisse

Der Verkehrsversuch hat gezeigt, dass sich die Verkehrsmengen auf Grund des Spurabbaus kaum verändert haben und auch kein Ausweichverkehr durch Quartierstrassen entsteht.

Der Spurabbau kann zu längeren Fahrzeiten führen. Mit einer Optimierung der LSA-Steuerung können diese jedoch stark reduziert werden.



Veränderung Fahrzeiten

- Der Einfluss auf die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs im Perimeter ist gering.