



**Stadt Zürich**  
Dienstabteilung Verkehr



**Stadt Zürich**  
Tiefbauamt

Verkehrsplanung  
Raumentwicklung  
Beratung  
Analysen  
Konzepte



**bernadette breitenmoser**  
raumentwicklung und kommunikationsprozesse

# Mitwirkungsprozess Verkehr Kreis 10

Prozess und Ergebnisse



Schlussbericht  
Zürich, 2. Mai 2013



## Mitwirkungsprozess Verkehr Kreis 10

Prozess und Ergebnisse

2. Mai 2013

M:\Projekte\mrs\_bb\ZCH\_Kreis\_10\10\_Schlussdokumentation\Bericht\Bericht.docx

### Auftraggeber

Stadt Zürich

Dienstabteilung Verkehr

Laurent Brandenberger

Tel +41 44 411 88 10

Leiter Analyse und Planung

Mail Laurent.Brandenberger@zuerich.ch

Tiefbauamt

Fellmann Andy

Tel +41 44 412 28 08

Leiter Mobilität und Verkehr

Mail andy.fellmann@zuerich.ch

### Bearbeitung

Bernadette Breitenmoser

Tel +41 43 243 60 90

Mail info@bbreitenmoser.ch

mrs partner ag

Tel +41 (0)44 245 46 00

Hannes Müller

Tel +41 (0)44 245 46 01

Birmensdorferstrasse 55

hannes.mueller@mrspartner.ch

CH-8004 Zürich

www.mrspartner.ch

## Inhalt

<b>1 Mitwirkungsprozess Verkehr Kreis 10</b>	<b>1</b>
1.1 Anlass	1
1.2 Projektorganisation und Beteiligte	1
1.3 Ziele	3
1.4 Vorgehen	4
1.5 Ergebnisse	5
<b>2 Dokumentation der Arbeitsergebnisse</b>	<b>6</b>
2.1 Ziele und Strategien für das Quartier	6
2.2 Gesamtschau	6
2.2.1 Themen	6
2.2.2 Übergeordnete Verkehrsströme	7
2.3 Knackpunkte	9
2.3.1 Meierhofplatz	9
2.3.2 Am Wasser / Breitensteinstrasse (AWB)	13
2.3.3 Wipkingerplatz	16
2.3.4 Bahnhof Wipkingen / Quartierzentrum Nordbrücke	19
<b>3 Empfehlungen des Kreises 10 an die Stadt</b>	<b>21</b>
3.1 Gesamter Kreis	21
3.1.1 Übergeordnete Verkehrsströme	21
3.1.2 Generelle Massnahmen zugunsten des Velo- und Fussverkehrs	22
3.2 Knackpunkte	23
3.2.1 Meierhofplatz	23
3.2.2 Am Wasser / Breitensteinstrasse (AWB)	25
3.2.3 Wipkingerplatz	28
3.2.4 Bahnhof Wipkingen / Quartierzentrum Nordbrücke	30

# 1 Mitwirkungsprozess Verkehr Kreis 10

## 1.1 Anlass

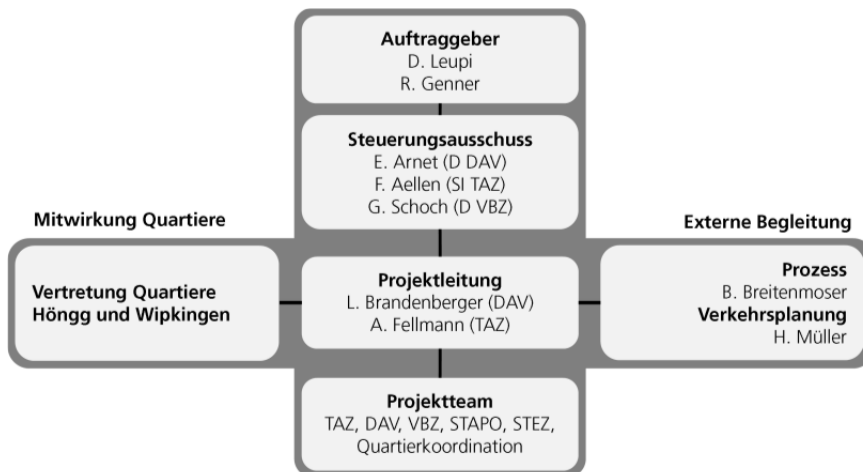
Auslöser für den Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10» war eine Motion, die zum Ziel hatte, «den Meierhofplatz durch organisatorische und bauliche Massnahmen für den öffentlichen Verkehr sowie für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer aufzuwerten». Aufgrund einer Verkehrsstudie schlug die Stadt vor, die Motion über ein Konzept zu erfüllen, dessen Kernstück ein Rechtsabbiegegebot bei der Einmündung Gsteigstrasse in den Meierhofplatz ist. Bei verschiedensten Quartiervertretern stiess das vorgeschlagene Rechtsabbiegegebot auf Kritik. Sie forderten eine verkehrliche Gesamtschau für den Kreis 10. Gegen die Ausschreibung des Verkehrskonzepts als maximal einjährigen Versuch, mit dem Ziel, den politischen Auftrag des Gemeinderats zu erfüllen und Erfahrungen über das umstrittene Konzept zu sammeln, wurden denn auch mehrere Einsprachen eingereicht.

Anstatt am umstrittenen Verkehrskonzept festzuhalten und die Fronten zwischen öffentlicher Verwaltung und Quartier weiter verhärten zu lassen, schlugen die Dienstabteilung Verkehr (DAV) und das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) vor, einen Mitwirkungsprozess "Verkehr Kreis 10" zu starten. In diesem sollte die Problematik des Meierhofplatzes zusammen mit weiteren Anliegen aus dem Kreis 10 unter Mitwirkung der Quartiere Höngg und Wipkingen in einen übergeordneten Kontext gesetzt und dem Bedürfnis aus dem Quartier Höngg nach einer Gesamtschau Rechnung getragen werden.

In der Folge erteilten Stadtrat Daniel Leupi und Stadträtin Ruth Genner der DAV und dem TAZ den Auftrag, gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern aus den Quartieren Höngg und Wipkingen eine Gesamtschau zum Thema Verkehr Kreis 10 zu erstellen und nach möglichst pragmatischen Lösungen für die bestehenden bzw. sich abzeichnenden Verkehrsprobleme im Kreis 10 zu suchen.

## 1.2 Projektorganisation und Beteiligte

Auftraggeber waren der Polizeivorsteher (PV) und die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements (VTE). Der Steuerungsausschuss bestand aus den Direktoren von DAV (Vorsitz), TAZ und VBZ. Die Projektleitung bestand aus dem Leiter Analyse + Planung der DAV sowie dem Leiter Mobilität + Planung des TAZ, wobei die administrative Federführung des Projekts bei der DAV lag. Ein Projektteam aus den anderen relevanten städtischen Dienstabteilungen unterstützte die Projektleitung und sorgte für eine breitere Abstützung innerhalb der Stadtverwaltung. Ein zentraler Bestandteil des Projektes war die Mitwirkung der Quartiere Höngg und Wipkingen. Die Moderation des Mitwirkungsprozesses und die inhaltliche Bearbeitung der Verkehrsfragen wurden daher bewusst einer bis anhin nicht in die anstehenden Fragen involvierten externen Begleitung übertragen.



**Abbildung 1: Projektorganisation**

Für die Abstützung der Ergebnisse im Kreis 10 und das Gelingen des Vorhabens war es wichtig, alle wesentlichen Akteure und Anspruchsgruppen über in den beiden Quartieren gut verankerte Vertreterinnen und Vertreter verschiedenster Gruppierungen in die Bearbeitung miteinzubeziehen. Als sehr wertvoll erwies sich, dass eine Spurgruppe aus gut vernetzten Personen aus dem Kreis 10 die Stadt bei der Zusammenstellung des Teilnehmerkreises unterstützte. So gelang es, einen Teilnehmerkreis zusammenzustellen, der die verschiedenen Sichtweisen, Anliegen und Interessen in den Prozess einbrachten. An den Workshops wirkten Vertreterinnen und Vertreter folgender Organisationen und Institutionen aktiv mit:

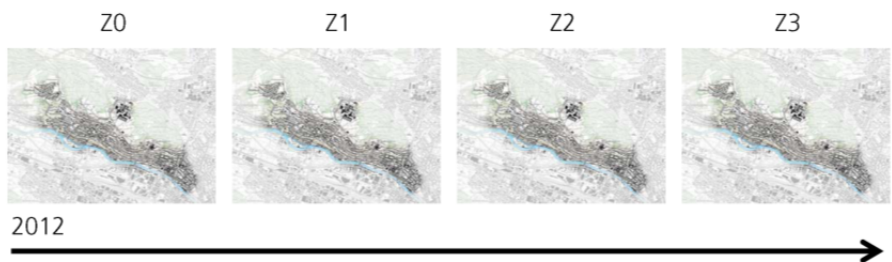
Quartiervereine	Quartierverein Höngg Quartierverein Wipkingen
Gemeinschaftszentrum	GZ Wipkingen
Kirchgemeinden	Katholische Kirchgemeinde Heiliggeist Höngg Reformierte Kirchgemeinde Höngg
Politik	Gemeinderat Kantonsrat
Gewerbe	Gewerbe Wipkingen Handel & Gewerbe Höngg
Interessengemeinschaften	AG Rosengarten IGAWB IG Pro Letten IGWT+ Quartierlüt Wipkingen Elternvertretung Höngg Elterngremium Waidberg IG pro Rütihof - contra Ringling
ETH	ETH, Projektleiter Science City

### 1.3 Ziele

Ziel des Mitwirkungsprozesses war es zusammen mit den Quartieren Höngg und Wipkingen gemeinsame Ziele und Strategien im Umgang mit dem Verkehr zu formulieren und eine Gesamtschau Verkehr Kreis 10 zu erstellen, die es erlaubt denkbare Lösungsansätze für exemplarisch ausgewählte Orte in einen übergeordneten Kontext zu stellen. Aus dem Prozess resultieren sollten Empfehlungen der Vertreterinnen und Vertreter aus dem Kreis 10 an die Stadt, wie die Stadt aus Sicht Kreis 10 mit den anstehenden Verkehrsfragen umgehen soll. Im Vordergrund standen möglichst pragmatischen Lösungen, die kurz- oder mittelfristig realisierbar sind.

#### 1. Gemeinsame Ziele und Strategien im Umgang mit dem Verkehr

#### 2. Gesamtschau Verkehr Kreis 10



#### 3. Lösungsansätze exemplarisch für ausgewählte Orte/Strassen/Situationen («Knackpunkte»)



➔ **Empfehlungen zhd. Stadt**

**Abbildung 2: Ziele des Mitwirkungsprozesses**

Die Festlegungen im regionalen und kantonalen Richtplan flossen als übergeordnete Vorgaben in den Prozess ein. Für den Röschibachplatz hatten bereits Workshops stattgefunden. Die Ergebnisse aus diesem Prozess sollten mit dem Prozess Kreis 10 koordiniert werden, das heisst als Vorgaben einfließen. Klar nicht Bestandteil waren die beiden Teilprojekte „Nordbrücke“ und „Rosengarten“ die Gegenstand aktueller Tätigkeiten und politischer Debatten, auch auf Kantonebene, sind.

## 1.4 Vorgehen

Im Vorfeld informierten Stadtrat D. Leupi und Stadträtin R. Genner an einem öffentlichen Informationsabend über das anstehende Mitwirkungsverfahren, über Ziele, Möglichkeiten aber auch Grenzen dieses Mitwirkungsprozesses.

Der Mitwirkungsprozess selbst bestand aus drei Workshops.

**Informationsabend**  
26.06.2012, 19.30

**Information über den Prozess**  
durch Stadtrat D. Leupi und Stadträtin R. Genner

### 1. Workshop

20.08.2012  
17.30 – 21.30 Uhr

#### Auslegeordnung

- Wissen über Grundlagen und Planungen
- Ziele/Anliegen, Handlungsbedarf, Fokus Bearbeitung

### 2. Workshop

19.01.2013  
10.00 – 16.00 Uhr

#### Bearbeitung

- Gemeinsamer Zielkatalog, Gesamtschau Kreis 10
- Bearbeitung Lösungsansätze für «Knackpunkte»

### 3. Workshop

09.04.2013  
17.30 – 21.30 Uhr

#### Konsolidierung

- Zusammenfassen der Ergebnisse
- Erarbeiten der Empfehlungen an die Stadt

**Abbildung 3: Vorgehen**

Im ersten Workshop ging es darum eine gemeinsame Basis für die Zusammenarbeit zu schaffen, einen Überblick über Grundlagen und Planungen im Gebiet zu gewinnen und festzustellen, wo die Vertreterinnen und Vertreter aus den beiden Quartieren Handlungsbedarf sehen, wenn sie an den heutigen oder künftigen Verkehr im Kreis 10 denken, was sie stört, wo sie Konflikte sehen, welche Lösungsideen sie haben und für welche Orte bzw. Situationen sogenannte „Knackpunkte“ sie in den nachfolgenden Workshops gemeinsam nach Lösungen suchen möchten.

Dabei kristallisierte sich heraus, dass folgende Situationen genauer zu betrachten sind:

- Meierhofplatz
- Am Wasser / Breitensteinstrasse
- Wipkingerplatz
- Bahnhof Wipkingen / Quartierzentrum Nordstrasse

Weitere Punkte betrafen das Gesamtnetz. Diese flossen in die Gesamtschau ein. Darüber hinaus gab es viele weitere wertvolle Hinweise auf kleinere Massnahmen, die die Stadt ausserhalb des Mitwirkungsprozesses prüfen wird.

Der Fokus des zweiten Workshops lag auf der Bearbeitung der „Knackpunkte“. In einem ganztägigen Workshop tauschten die Teilnehmenden zu jedem Knackpunkt aus, wo und wie sie die Probleme wahrnehmen, konsolidierten Ziele, entwickelten und beleuchteten sogenannte „Denkansätze“, in welche Richtung Lösungen zu suchen sind.

Der dritte Workshop diente dazu die Ergebnisse aus dem zweiten Workshop zu konsolidieren und daraus Empfehlungen zuhanden der Stadt zu formulieren und zu verabschieden.



## 1.5 Ergebnisse

Inhaltliche Ergebnisse des Mitwirkungsprozesses sind:

- Dokumentation der Arbeitsergebnisse (s. Kap. 2)  
Dabei handelt es sich um einen Werkstattbericht, der zeigt, was in den drei Workshops diskutiert wurde und eine Grundlage für die künftige Diskussion von Verkehrsfragen im Kreis 10 bietet.
- Die Empfehlungen des Kreises 10 an die Stadt (s. Kap. 3)

Ein abschliessendes Stimmungsbild zeigt, dass die Teilnehmenden aus dem Kreis 10 wie folgt hinter diesen inhaltlichen Ergebnissen stehen und im Mitwirkungsprozesses eine Diskussionskultur entstanden ist, die eine Basis für die weitere Zusammenarbeit bildet.

### Commitment zu den Empfehlungen

als Gesamtpaket und Ergebnis der Gruppe im Mitwirkungsprozess



### Relevanz der Arbeitsergebnisse

als Grundlage für die künftige Diskussion von Verkehrsfragen im Kreis 10



### Diskussionskultur

als Basis für die weitere Zusammenarbeit



0% —————> 100%

## 2 Dokumentation der Arbeitsergebnisse

Farben bei den Wahrnehmungen und Zielen: grün: weitgehender Konsens, rot: kein Konsens

### 2.1 Ziele und Strategien für das Quartier

- Der **Modal-Split** verbessert sich zugunsten des öV, des Velo- und Fussverkehrs
- Die **QUARZ** sind umgesetzt zugunsten eines verträglichen Verkehrsablaufs und hoher Aufenthaltsqualität in den Strassen- und Platzräumen und zugunsten einer erhöhten Attraktivität der angrenzenden Nutzungen und insbesondere des Gewerbes.
- Der Sicherheit für den **Fussverkehr** wird – insbesondere in Bezug auf die Kinder – höchste Beachtung geschenkt.
- Die **Veloverbindungen** sind generell verbessert. Die Verbesserungen betreffen die Durchgängigkeit der Velorouten, vertikale Veloachsen, Verbindungen zur ETH, mehr Abstellplätze und bessere Markierungen. Konflikte Velo-Fussverkehr sind vermieden.
- Bei **Baustellen** wird den Bedürfnissen des Velo- und Fussverkehrs besonders Rechnung getragen.
- Der **öffentliche Verkehr** wird kaum durch den MIV behindert. Die Umsteigewege sind kurz und sicher. Die Verbindungen zur ETH, die Erschliessung der Achse AWB und das Angebot am Bahnhof Wipkingen sind verbessert.
- Regionaler **MIV** sucht sich nicht mehr Ausweichrouten durch das Quartier. Der auf das Quartier bezogene Ziel-, Quell- und Binnenverkehr bewegt sich wo immer möglich auf den Hauptachsen und sucht sich keine Schleichwege durch Wohngebiete. Die Erreichbarkeit für das Gewerbe bleibt in zumutbarer Weise erhalten.

### 2.2 Gesamtschau

#### 2.2.1 Themen

In der Abbildung 4 sind die Themen dargestellt, die das Quartier bezüglich Verkehr prägen und für die Bevölkerung von Bedeutung sind.

Drei Schwerpunkte sind zu unterscheiden:

1. Die das Quartier betreffenden **übergeordneten Verkehrsströme** (violette Pfeile in Abbildung 4)  
Wie werden sie gelenkt?  
Wie wird verhindert, dass der regionale Verkehr Ausweichrouten durch das Quartier sucht?
2. In vier Bereichen konzentrieren sich die durch den Verkehr ausgelösten Probleme. Sie werden als „**Knackpunkte**“ bezeichnet. Es handelt sich um den Meierhofplatz, den Wipkingerplatz, das Zentrum Wipkingen mit Nordbrücke und Bahnhof und die Achse Am Wasser / Breitensteinstrasse (Achse AWB). Hier sind die Verkehrsprobleme mit mehr oder weniger gravierenden Eingriffen zu lösen oder zumindest deren Auswirkungen zu mildern.

3. Im ganzen Quartier gibt es eine Vielzahl von Verbesserungsmöglichkeiten, die in erster Linie die **Sicherheit** des Fussverkehrs, insbesondere diejenige der Schulkinder zum Ziel haben (nicht dargestellt in Abbildung 4).

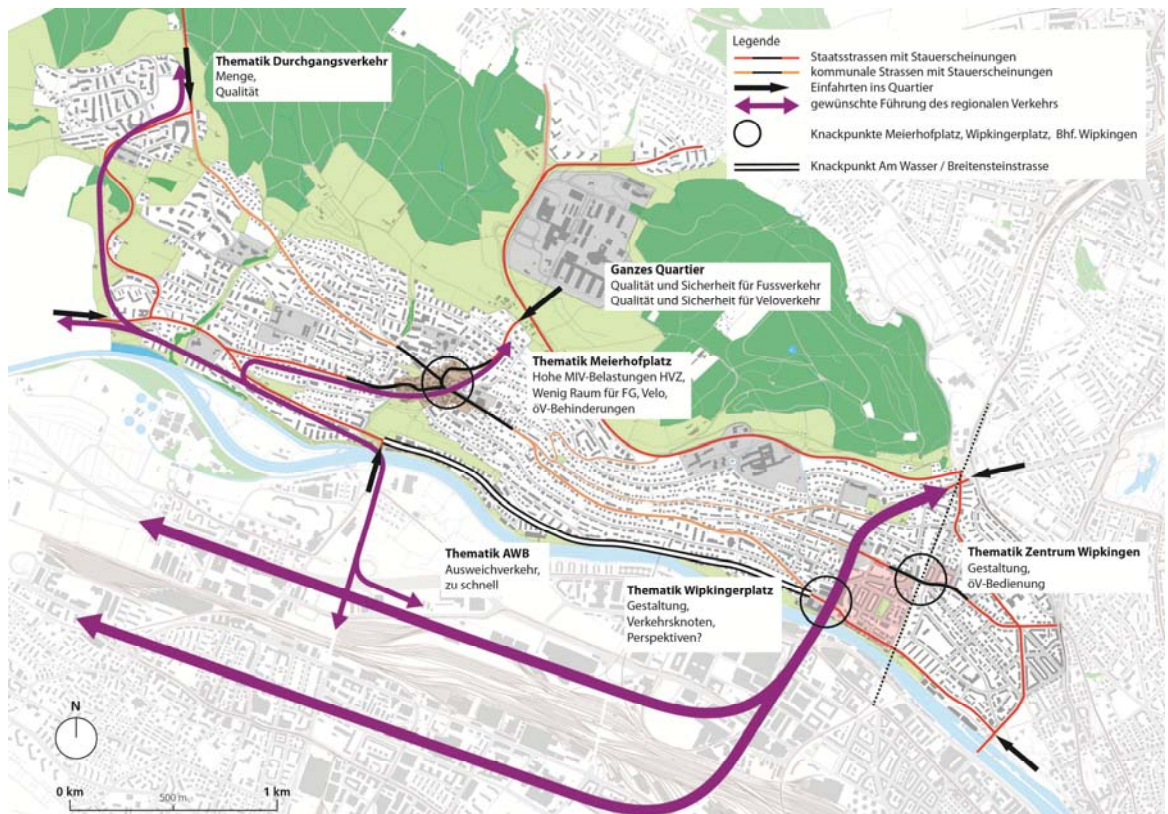


Abbildung 4: Gesamtschau über die relevanten Themen im Quartier

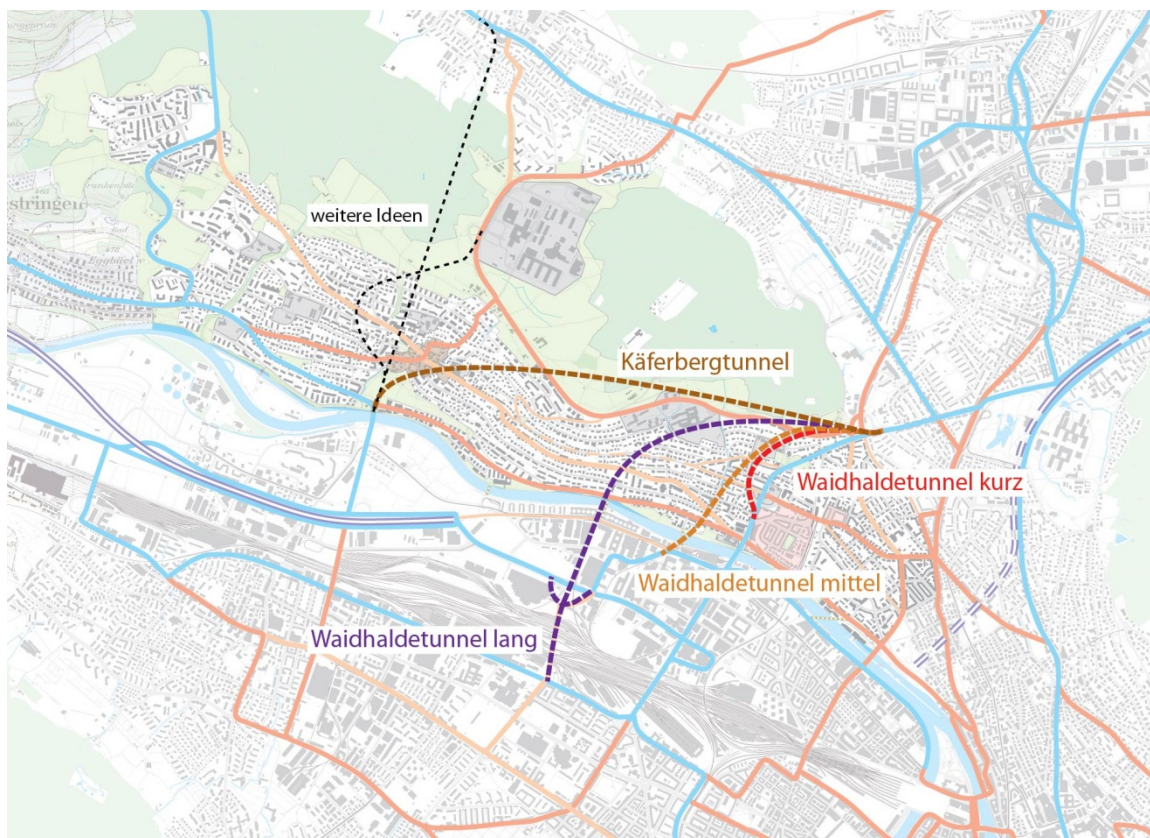
## 2.2.2 Übergeordnete Verkehrsströme

Abbildung 4 zeigt die gewünschte Lenkung der Ströme. Deutlich wird, dass die Achse AWB als regionale Achse die Funktion hat, den Verkehr aus den Räumen Engstringen und Regensdorf in Richtung City aufzunehmen. Sie gerät aber auch unter Druck, den Verkehr von der linken Limmatseite in Richtung Oerlikon / Zürich Nord aufzunehmen. Gemäss dem kantonalen Richtplan soll dieser Verkehr über die Pfingstweid- bzw. die Hohlstrasse und über die Hardbrücke geführt werden.

Aus Sicht des Quartiers soll auch der Verkehr aus Richtung Engstringen und Regensdorf über die Pfingstweidstrasse zur City laufen. Deshalb ist eine adäquate Lösung für die Abfahrt von der Europabrücke stadteinwärts und die Abklassierung der Achse AWB von einer regionalen in eine kommunale Strasse wünschbar.

Abbildung 5 zeigt Denkansätze zum längerfristigen (nach 2030) Umgang mit den heutigen Durchgangsverkehrsströmen: Tunnellösungen ab der Europabrücke in Richtung Bucheggplatz, ETH oder Affoltern. Der Käferbergtunnel (Europabrücke – Bucheggplatz) wurde bereits im Jahre 2000 von der Stadt geprüft. Zu bedenken ist, dass dieser Tunnel nicht nur Höngg entlastet, sondern einen grossen Teil des Verkehrs auf der heutigen Nordumfahrung übernimmt. Ob dies wünschenswert ist, kann

nicht auf der Ebene des Kreises 10 diskutiert werden, sondern ist eine Frage auf dem Niveau der Agglomeration. Die weiteren in Abbildung 5 dargestellten Ansätze können geprüft werden. Problematisch ist die zu erwartende geringe Auslastung solch teurer Infrastrukturen. Gemäss Modellrechnungen sind auf einer Variante von der Europabrücke zur ETH 8'000 bis 10'000 Fahrzeuge pro Tag zu erwarten.



**Abbildung 5: Aktuelle Varianten Waidhaldetunnel und Denkansätze zu weiteren Tunnellösungen**



## 2.3 Knackpunkte

### 2.3.1 Meierhofplatz

#### Problemwahrnehmung

- **Wenig Raum für Fuss- und Veloverkehr:**  
Über diese Wahrnehmung besteht kein Konsens. In zwei der Arbeitsgruppen wurde diese Wahrnehmung bestätigt, in einer Gruppe bestand Konsens darüber, dass dies kein wesentliches Problem darstellt.
- **Ungenügende Aufenthaltsqualität, zuviel Stress auf dem Platz:**  
Dementsprechend divergieren auch hier die Meinungen. Von einer Gruppe wurde betont, dass sich der Schwerpunkt der Aktivitäten in die Regensdorferstrasse verschoben hat, was als positiv gewertet wurde.

Weitgehender Konsens besteht in den folgenden Wahrnehmungen:

- **Unattraktive und z.T. unsichere Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr**
  - Unsicherheit bei FG-Querungen,
  - Diskrepanz zwischen Infrastruktur und Verkehrsverhalten,
  - Fehlende Querungen,
  - FG-Streifen in Regensdorferstrasse am falschen Ort
- **Lange Umsteigewege beim öffentlichen Verkehr**
- **Behinderungen des öffentlichen Verkehrs in der Hauptverkehrszeit**
- **Stau auf allen Zufahrtsachsen in der Hauptverkehrszeit**

#### Zielsetzungen

- **Genügend Raum für Fussgängerinnen und Fussgänger und direkte und kurze Wege**
  - Generelle Ausdehnung der Fussgängerflächen bzw. entrümpeln der bestehenden Flächen
  - Grosszügige Seitenbereiche vor allem im Bereich von kommerziellen Nutzungen.
  - Sichere, attraktive und direkte Querungen der Fahrbahnen.

Entsprechend der unterschiedlichen Problemwahrnehmung konnte über diese Zielsetzung kein Konsens erreicht werden.

- **Veloverbindungen attraktiv und sicher gestalten**
  - Umsetzung Masterplan Velo.  
Sichere Wartebereiche vor Lichtsignalanlagen.
  - Genügend Raum für Velos im Bereich von MIV-Spuren.
  - Wenn möglich separate Vorphasen an den Lichtsignalanlagen.
  - Möglichkeiten gebrochener Veloverbindungen über die Fussgängerstreifen für Ungeübte.

- **ÖV attraktiv gestalten und Zugänglichkeit verbessern**
  - Kurze und sichere Umsteigewege (behindertengerecht).
  - Minimierung der Zeitverluste für Tram und Bus an den Lichtsignalanlagen.
  - Wenn möglich Koordination der FG-Zugänglichkeit mit den Haltestellenaufhalten (Grünphase für querende Fussgänger, unmittelbar bevor/während das Tram in der Haltestelle steht).
- **MIV schonend über Platz führen und Funktionsfähigkeit gewährleisten.**
  - Anbieten aller wichtigen Relationen für den MIV.
  - Verminderung des Durchgangsverkehrs.
  - Genügende Erreichbarkeit für das Gewerbe.
  - Verhindern von Ausweichverkehr in Strassen in Wohngebieten.
  - **Genügende Leistungsfähigkeit am Knoten, die auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden im Platzbereich abgestimmt ist.** (Kein Konsens für diese Formulierung)
  - Stauverlagerung auf Strecken ausserhalb des Platzbereiches.

## Denkansätze

### Stauverlagerung realisieren (siehe Abbildung 6)

Auf den Zufahrtsachsen der Limmattalstrasse, der Regensdorferstrasse und der Gsteigstrasse sind in den Hauptverkehrszeiten massgebliche Stauerscheinungen zu verzeichnen. Auf allen Achsen sind öffentliche Verkehrsmittel betroffen und im engeren Bereich des Meierhofplatzes beeinträchtigen die eingestauten Fahrzeuge die Aufenthaltsqualität.

Auf der Limmattalstrasse stehen sowohl auf der westlichen als auch auf der östlichen Zufahrt vom Tramtrassee unabhängige MIV-Spuren zur Verfügung. Im Westen zwischen Frankental und dem Zwielplatz, im Osten zwischen der Haltestelle Schwert und der Einmündung der Bläsistrasse.

Ziel ist es, den Rückstau, der infolge des Lichtsignals am Meierhofplatz entsteht auf diese Strecken zu verlagern und die inneren Bereiche so weit wie möglich freizuhalten. Auf der Westseite geht es in erster Linie darum, die Einfahrt des Trams und der Buslinien in die Haltestelle Zwielplatz zu sichern, auf der Ostseite, die Einfahrt der Buslinie 46 in die Haltestelle Meierhofplatz stadtauswärts freizuhalten.

Konkret sind die folgenden Massnahmen denkbar:

- Stadtauswärts LSA mit Busschleuse vor der Einmündung Bläsistrasse: Stauverlagerung auf die separate MIV-Spur zwischen Einmündung Bläsistrasse und Schwert. Die LSA lässt nur so viele Fahrzeuge durchfahren wie am Meierhofplatz in der nächsten Phase verarbeitet werden können.
- Stadteinwärts: Die Busschleuse beim Zwielplatz wird aufgewertet: sie wird kombiniert mit einer Stauraumüberwachung, die eine Überstellung der Haltestelle Zwielplatz mit wartenden Fahrzeugen verhindert. Die Einmündung Imbisbühlstrasse / Wieslergasse muss ebenfalls unter Licht genommen werden. Die Aufhebung des Linksabbiegeverbots in die Imbisbühlstrasse ist im Gegenzug zu prüfen.

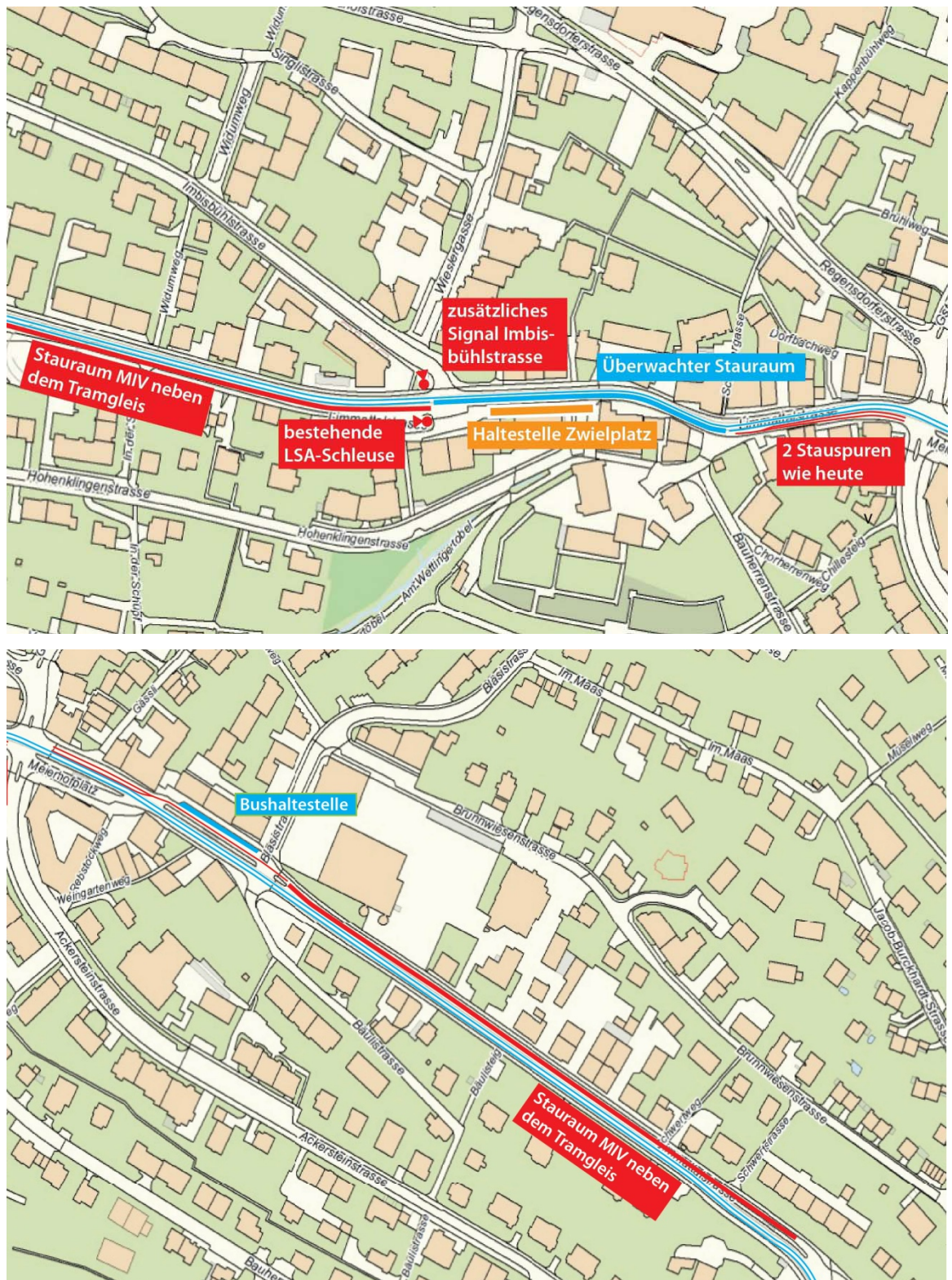


Abbildung 6: Organisation der Stauverlagerung am Meierhofplatz

Resultierende Verbesserungen:

Der Meierhofplatz ist nicht mehr dauernd mit wartenden Fahrzeugen vollgestellt.

Stadtauswärts wird der Bus bei der Einfahrt in die Haltestelle und vor allem bei der Wegfahrt aus der Haltestelle weniger behindert.

Stadteinwärts hat das Tram jeweils freie Einfahrt in die Haltestelle Zwielpplatz.

Resultierende Probleme:

Stadtauswärts: Es besteht die Gefahr des Rückstaus in die Ottenbergstrasse, bzw. Limmattalstrasse

Die Buslinie 46 oder das Tram 13 könnten dadurch zusätzlich behindert werden. Diesem Problem müsste mit einer Stauraumüberwachung auf der Höhe der Haltestelle Schwert begegnet werden.

Stadteinwärts: Die Lücken in der Kolonne der wartenden Fahrzeuge auf der Limmattalstrasse West, die dadurch entstehen, dass der Zwielpplatz freigehalten wird, kann die Leistungsfähigkeit am Knoten geringfügig reduzieren.

### **Lichtsignalanlage bei der Einmündung der Gsteigstrasse in die Regensdorferstrasse**

In die Regensdorferstrasse einbiegende Fahrzeuge können bei der Einmündung der Gsteigstrasse oft nicht in die Regensdorferstrasse einfahren, da der Strom von Gsteigstrasse her vortrittsberechtigt ist. Diese wartenden Fahrzeuge behindern in diesem Falle den Abfluss des aus der Limmattalstrasse ein-fahrenden Stromes sowohl in Richtung Gsteig- als auch in Richtung Regensdorferstrasse und reduzieren so die Leistungsfähigkeit des Knotens massiv.

Eine Sanierung dieses Missstandes sollte geprüft werden, sei es mit der Errichtung einer Lichtsignalanlage oder sei es mit einer Änderung der Vortrittsregelung.

### **Weitergehende Massnahmen in den Haltestellenbereichen prüfen**

Verschiedene Ideen zu einer noch weitergehenden Verbesserung der Haltestellensituation wurden von Seiten der Teilnehmenden am Workshop eingebracht. Ob sie verkehrstechnisch realisierbar sind, müsste geprüft werden. Die durch die Massnahmen ausgelösten Verbesserungen bezüglich Flächen-gewinn, Verkürzung der Umsteigewege und weitergehender öV-Beschleunigung sind so interessant, dass sich eine genauere Überprüfung der Vorschläge lohnen würde. Konkret geht es um die folgen-den (voneinander unabhängigen) Vorschläge:

- Die Haltestelle der Buslinie 46 stadtauswärts wird in die Tramhaltestelle an heutiger Lage inte-griert (spreizen der Tramgleise notwendig). Aufheben der heutigen Bushaltestelle und Nutzung der neu verfügbaren Fläche für den Fuss- und Veloverkehr.
- Die kombinierte Tram- und Bushaltestelle stadtauswärts wird an die rechte Trottoirkante verlegt. Die MIV-Geradeausspur kommt zwischen die beiden Tramgleise zu liegen.
- Die gemeinsamen Tram- und Bushaltestellen in beiden Fahrtrichtungen liegen einander auf der Höhe der heutigen Tramhaltestelle stadteinwärts gegenüber. In beiden Fahrtrichtungen steht da-neben jeweils noch 1 MIV-Spur zur Verfügung.

### **Das Quartierzentrum aufwerten**

Angesprochen ist hier neben dem Meierhofplatz im engeren Sinne der unterste Bereich der Regens-dorferstrasse zwischen Gsteigstrasse und Wieslergasse, sowie der Abschnitt der Limmattalstrasse zwischen Meierhofplatz und Zwielpplatz.. Die QUARZ-Pläne sollten konkretisiert werden und die Realisierung ist zu terminieren.

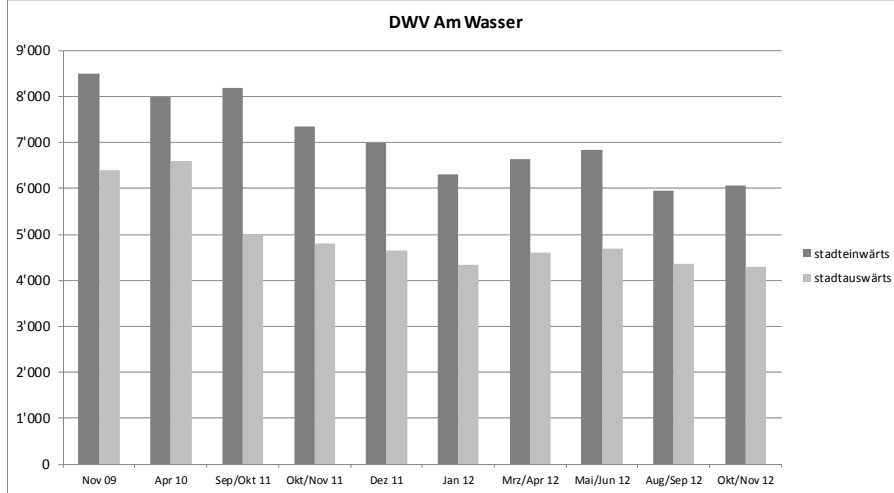


### 2.3.2 Am Wasser / Breitensteinstrasse (AWB)

#### Problemwahrnehmung

- Belastungen**

Hier sind die Anzahl Fahrzeuge und der damit verbundene Lärm angesprochen.



**Abbildung 7: Entwicklung der Belastungen Am Wasser (DWV)**

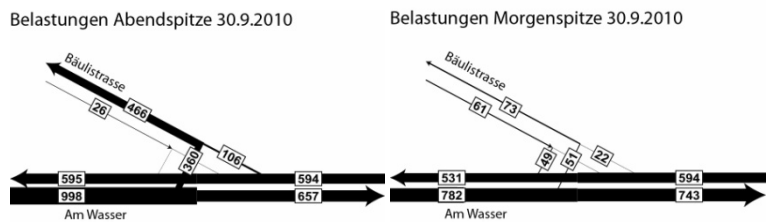
Bemängelt wurde das Fehlen von Zahlen vor 2009, fehlende Angaben zum Ziel- und Quellverkehr sowie von Daten zum Fuss- und Veloverkehr.

- Durchgangsverkehrsströme**

- Befürchtungen sind vorhanden, dass der künftige Anschluss der A1 an die Europabrücke den Druck auf die Achse AWB zusätzlich erhöht.
- Nachtverkehr hat zugenommen.
- Problem: übergeordnete Verkehrslage

- Schleichverkehr in der Bäulistrasse**

- Problem Schulweg: Enge Platzverhältnisse, kein Trottoir
- Aus Richtung Wipkingerplatz ist die Einmündung der Bäulistrasse relativ unübersichtlich
- Die Belastungsgrafik zeigt, dass das Problem vor allem in der abendlichen HVZ virulent ist.



- Trottoirlücken**

- Höhe Grossmannstrasse
- Im Engpassbereich (Haus 105 bis 115) Gefährdungen für Fuss- und Veloverkehr

- Fehlende Buslinie**

- Relativ lange Zugangswege zu den Tramlinien 17 und 13, teilweise mit Höhendifferenzen

- Unbefriedigende Veloverbindung zur ETH und generell von Wipkingen nach Höngg**

## Zielsetzungen

- **Verhindern von überregionalem Ausweichverkehr, der nicht auf diese Achse gehört.**
  - z.B. A1 / Altstetten – Bucheggplatz (insbesondere: Anschluss A1 an Europabrücke)
  - linke Limmatseite - Oerlikon/Schwamendingen
  - Umlegung Quartierverkehr
- **Lokale Erschließungsfunktion angemessen berücksichtigen**
  - Verhindern von quartierinternem Schleichverkehr zur Umfahrung von hochbelasteten Knoten und Stauerscheinungen (Meierhofplatz), insbesondere auf der Relation Europabrücke – Am Wasser – Bäulistrasse.
  - Aufrechterhaltung der Quartiererschließung trotz Restriktionen für Schleich- und Durchgangsverkehr. Umwegfahrten in vertretbarem Umfang müssen in Kauf genommen werden.
- **Velo- und Fussverkehr attraktiv und sicher gestalten**
  - Umsetzung regionale Veloroute (Velo Spuren)
  - Schliessung der Trottoirlücken
  - Angenehme und genügend breite Fussgängerbereiche
  - Hohe Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr im Bereich des Engpasses (Haus 105 bis 115)
- **Verkehr verträglich abwickeln.**
  - **Tempo 30 Regelung** (nicht einstimmig).
  - Strassenraum auf Siedlung abgestimmt (was heisst das?)
- **Zugang zu den öV-Haltestellen attraktiv gestalten**
  - Gute Fusswegverbindungen zu den öV-Haltestellen
  - Zusätzliche Brücke zu Linie 17
  - Bei der Berechnung der Zugänglichkeit die Höhenmeter berücksichtigen
- **öV-Verbindung zum HB**
- **Abklassierung im regionalen Richtplan**

## Denkansätze

### Tempo 30 über gesamte Achse

Als Chance wurde vor allem die Lärmreduktion, die besseren Bedingungen für den Veloverkehr und die Möglichkeit zur Abklassierung der Achse gesehen.

Die Massnahme war jedoch sehr kontrovers. Die Befürwortenden sahen eine auf Tempo 30 abgestimmte bauliche Gestaltung und den damit verbundenen Sicherheitsgewinn und den verträglicheren Verkehrsablauf. Die Bedenken der Gegner lagen einerseits bei der Kompatibilität mit der Forderung nach einer Buslinie in dieser Achse, andererseits aber auch in der heute geltenden regionalen Funktion der Achse AWB, die sich schlecht mit Tempo 30 vertrage.

Als Kompromisslösung stand eine Tempo 30 Regelung nur nachts zur Diskussion.

### **Einbahnregelung in der Tobeleggstrasse**

Der Vorschlag war sehr kontrovers. Als Problem wurde vor allem die schlechtere Erreichbarkeit der Wohngebiete südlich des Meierhofplatzes, wie auch die Verschlechterung der Verbindungen zu den Einkaufsmöglichkeiten im Zentrum von Höngg wahrgenommen. Als weitere Vorschläge kamen hinzu:

- Unterbruch der Tobeleggstrasse
- Fahrverbot Bäulistrasse mit Zubringerdienst
- Linksabbiegeverbot Am Wasser → Bäulistrasse
- Bäulistrasse halbieren: Höhe Grossmannstrasse kein Durchgang

Alle Vorschläge weisen aber in der einen oder andern Art dieselben Probleme auf wie oben erwähnt. Eine Einigung kam nicht zustande. Es wurde angeregt, dass noch weitere Varianten geprüft werden sollten.

### **Zuflussdosierung oder Rechtsabbiegeverbot an der Europabrücke**

Es konnte kein Konsens erreicht werden. Einerseits haben Abklärungen der DAV ergeben, dass die Reduktion des Verkehrs infolge dieser Massnahme nur 3% betrage. Andererseits bestand die Befürchtung einer Verkehrsverlagerung auf die Route über den Meierhofplatz.

### **Schiessen der Trottoirlücken als Sofortmassnahme**

Für den Engpassbereich liegt ein Projekt vor, das bereits das Verfahren gemäss §16 durchlaufen hat, aber zur Zeit zurückgestellt ist und frühestens 2021 einer Realisierung zugeführt wird. Aufgrund der für den Fussverkehr und die anliegenden Liegenschaften äusserst problematischen Situation werden Sofortmassnahmen vorgeschlagen. Diskutiert wurden:

- Tempo 30
- Verbreitern und Tempo 50, dafür Veloweg und Ausbau für FG
- Einspurig mit LSA im Engpass

Es wurde aber festgehalten, dass die Engpassbeseitigung unabhängig von der Tempo 30-Diskussion ein dringendes Anliegen ist und dass auch nach der Engpass-Sanierung eine Rückkehr zum Tempo 50-Regime nicht in Frage kommt

### **Buslinie durch die Achse AWB**

Obwohl gemäss Vorgaben ZVV die Achse AWB grundsätzlich als erschlossen gilt, sind die Zugangswege zu den Haltestellen aus den meisten Bereichen lang und bezüglich der Linie 13 mit Höhendifferenzen verbunden. Die dichte Überbauung entlang der Achse lässt eine eigene Buslinie als zweckmässig erscheinen.

Gewünscht wird eine direkte Linie zum HB. Das Begehren könnte im Rahmen einer Entlastung der Linie 46 ab der Haltestelle Rütihof mit einer Linienführung über die Frankentalerstrasse und die Winzerstrasse geprüft werden.

### **Veloverbindung nach Wipkingen**

Eine Veloverbindung nach Wipkingen ist auch für die Achse AWB von Bedeutung. Ideal ist die Route auf halber Höhe ab Nordbrücke über die Trotten- und die Limmattalstrasse. Das Verbindungsstück von der Trotten- in die Limmattalstrasse ist zur Zeit für Velos gesperrt. Eine Freigabe für den Veloverkehr ist ein dringendes Anliegen.

### 2.3.3 Wipkingerplatz

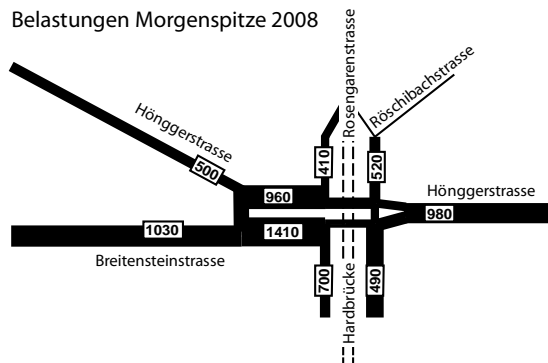
#### Problemwahrnehmung

- **Belastungen**

Belastungen Abendspitze 2008



Belastungen Morgenspitze 2008



- **Grundproblem: Rahmenbedingungen sind nicht gegeben**

- Schmutteliger, nicht genutzter Platz
- Verschwindende Nutzungen.
- Grosser Platzverschleiss für keinen Nutzen
- Verunsicherung der Geschäfte
- Keine Planungssicherheit

- **Unbefriedigende Velo- und FG-Verbindungen**

- Komplizierte Veloführungen
  - Breitensteinstrasse – Hönggerstrasse,
  - Röschibachstrasse hinunter
  - Rosengartenstrasse – Escher-Wyss-Platz
- Erzwungene Umwege
- GZ Wipkingen schlecht erreichbar
- Veloquerungen über 3 Spuren
- Fehlende Velowegweisungen

- **Keine Platzgestaltung**

- Es hält einen nichts auf diesem Platz
- *Keine Aufenthaltsqualitäten*
- Unbefriedigende Gestaltung unter der Brücke

## Zielsetzungen

- **Funktion und Gestaltung des Platzes in Übereinstimmung bringen**

Kontrovers diskutiert: Wo ist das Zentrum? Braucht es 2 Quartierzentren?

- Stärkung der städtischen Subzentrenstruktur durch höhere Attraktivität des Zentrums.
- Akzeptieren des Wipkingerplatzes als Verkehrsknoten, das Quartierzentrum ist auf den Raum Nordbrücke konzentriert.

Konsens: Quartierverbindungen stärken innerhalb Wipkingen

- Man muss auch gewisse Sachen akzeptieren können
- Attraktivität steigern
- Mehr gemeinsame Ziele/Wege verfolgen Fussg./Fzge (Koexistenzgedanke)

- **Genügend Raum für Fussgängerinnen und Fussgänger und direkte und kurze Wege anbieten**

- Generell Ausdehnung der Fussgängerflächen
- Sichere, attraktive und direkte Querungen der Fahrbahnen

- **Platz zur Limmat hin öffnen**

- Schaffen von Sichtbezügen
- Schwerpunkt Richtung GZ und Wipkingerpark schaffen
- Treppenabgang Seite Viventa ausbauen und verbessern
- Kein Lärm auf Wipkingerpark

- **Veloverbindungen sicher und attraktiv gestalten**

- Alle Relationen direkt anbieten
- Sichere Wartebereiche vor Lichtsignalanlagen
- Genügend Raum für Velos im Bereich von MIV-Spuren
- Möglichkeiten gebrochener Veloverbindungen über die Fussgängerstreifen für Ungeübte

- **Verkehrslenkung MIV**

- Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Platzes
- Verkehrsorganisatorische Priorisierung der Hauptrelationen und restriktive Behandlung unerwünschter Relationen

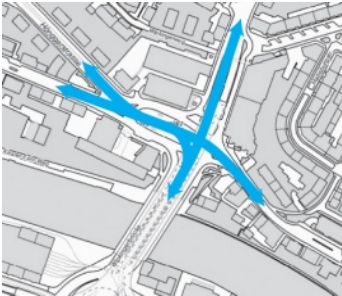
- **Zeitnahe Planungssicherheit mit Optionen**

- Wie ist das zu schaffen?

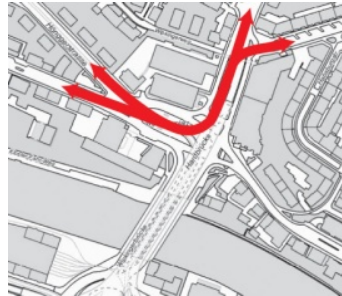
## Denkansätze

### Verkehrslenkung MIV

Hauptrou-  
ten  
bevorzugen



Unerwünschte Relationen rest-  
riktiv behandeln



Übrige Relationen zur Vermei-  
dung von Ausweichverkehr  
anbieten



Chancen:   Zusätzlicher Platz für FG und Velo, Konzentration der MIV-Flächen

Bedenken:   Denkmuster ändern aus Sicht Fussg./Velo: dass dieses Quartierzentrum gestrichen wird

Zu klären:   Sind künftige öV-Verbindungen negativ betroffen?

### Platzgestaltung weiter verfolgen, sobald mehr Klarheit herrscht (Vorhaben am Platz, Rosengartenstrasse)

- Nicht länger warten
- Jetzt umsetzen, was nicht an Rahmenbedingungen geknüpft ist!
- Zeitnah mit Quartier

Zu klären:

- Welche Auswirkungen hat ein Waidhaldetunnel kurz?
- Was passiert mit den bestehenden Gebäuden (Post, ZKB, etc)?
- Bedeutung und Funktion des Platzes (QUARZ ja oder nein, aussen oder innen)? Zusammen mit Betroffenen in separatem Prozess klären.

## 2.3.4 Bahnhof Wipkingen / Quartierzentrum Nordbrücke

### Problemwahrnehmung

- **Die gute öV-Erschliessung ist gefährdet: Verlust S-Bahnhalte**
  - Neben weniger S-Bahnen am Bhf Wipkingen sind im geplanten Angebot in Oerlikon und HB auch die Umsteigezeiten auf andere Züge schlecht
  - Anbindung Höngg an S-Bahn heute für viele über Bhf Wipkingen.
- **Fehlende öV/+Velo- Verbindungen zur ETH**
- **Fehlende Velo-Abstellplätze**
- **Bahnhaltestelle nicht behindertengerecht**
- **Unbefriedigende Randbedingungen QUARZ**
  - Zentrum (QUARZ) wird durch Strasse zerschnitten.
  - Platz nördlich Nordbrücke schlecht an QUARZ angebunden.
  - Raum östlich Nordbrücke schlecht genutzt / gestaltet.
  - Mit Sanierung Nordbrücke schmalere Trottoirs.

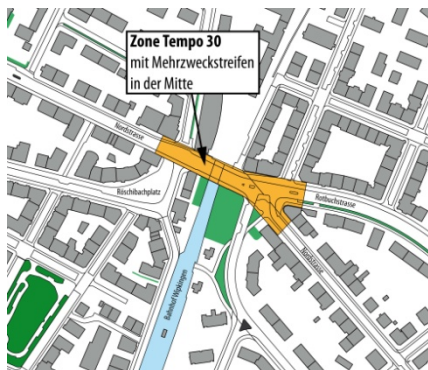
### Zielsetzungen

- **QUARZ umsetzen**
  - QUARZ: Stärkung der städtischen Subzentren-Struktur durch Attraktivitätssteigerung des Zentrums.
  - Mehr Fussg.-Querungen
  - Achse Landenbergpark zum QUARZ aufwerten
- **Strassenraum verträglich gestalten**
  - Zwischen Rotbuchstrasse/Nordstrasse/Rousseaustrasse und Rosengartenstrasse auf verträglichen Verkehrsablauf ausgerichtet
- **öV-Bedienung nicht verschlechtern**
  - Verlust des S-Bahnhaltes und der Umsteigequalitäten HB und Oerlikon kompensieren.
  - Überlastung der Linie 46 und 33 vermeiden; Zuverlässigkeit steigern.
  - Verbindungen zur ETH und nach Oerlikon verbessern
- **Zugänglichkeit zum Bahnhof verbessern**
  - Mehr Veloabstellplätze
  - Direkter Zugang ab Nordbrücke auf Perron
  - Zugänge behindertengerecht gestalten
- **Velo-Netz ergänzen**
  - Wipkingen – ETH Hönggerberg

## Denkansätze

- **Umgestaltung im Bereich Nordbrücke**

Tempo 30 – Strecke mit durchgehendem Mehrzweckstreifen



- **Verdichtung der Buslinie 46 zwischen Wipkingen und dem HB und der Linie 33 Wipkingen-Hardbrücke: 1. Schritt während HVZ, später ganztags.**

- Eilbusse oder eine Linie Rütihof – Meierhofplatz – Wipkingerplatz (via Hönggerstrasse) – Wasserwerkstrasse – HB wären ein teilweiser Ersatz des S-Bahnverlustes, sie ersetzen aber nicht das verlorene Angebot in Richtung Oerlikon.
- Ist eine weitere Verdichtung der Linie 46 mit einem 3-4-Minuten-Takt betrieblich überhaupt zu bewältigen?

- **Überbauung SBB-Areal Ost mit**

- Gleisparallele Terrasse ab Nordbrücke
- Passerelle ab Terrasse + ab Rousseaustrasse mit Lift/Treppe auf Perron + ev. bis Dammstrasse
- Oder Unterführung mit Lift + im neuen Gebäude ab Nordbrücke ein Lift.

Die Chance ist ein direkter Zugang ab der Nordbrücke zum Perron. Gewisse Bedenken bestehen hinsichtlich einer überdimensionierten Überbauung des SBB-Areals.

- **S-Bahn-Shuttle**

- HB – Wipkingen – Oerlikon oder weitere S-Bahnen (geht gemäss SBB nicht).

- **Seiten- statt Mittelperron**

Es würde zwar ein behindertengerechter Zugang geschaffen. Bei kurzfristig betrieblich notwendigem Gleiswechsel müssten alle wartenden Fahrgäste das Perron wechseln.

- **Südliche Unterführung nach Osten weiterführen, öffnen**

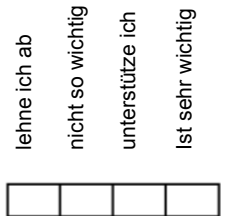
- **Verbreiterung Nordbrücke (Plattform) im Haltestellenbereich**

- **Umsetzung QUARZ**

- Platz nördlich Nordbrücke besser an Zentrum anbinden, z. B. mittels Treppe statt Mauer. Problem: es handelt sich um einen privaten Eigentümer.
- Raum östlich Nordbrücke besser gestalten.



### 3 Empfehlungen des Kreises 10 an die Stadt

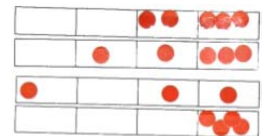


Die Empfehlungen wurden von den Teilnehmenden mit Punkten bewertet:

#### 3.1 Gesamter Kreis

##### 3.1.1 Übergeordnete Verkehrsströme

###### Empfehlung 1: Achse AWB abklassieren



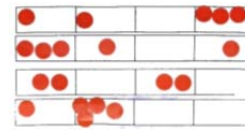
Die Achse AWB hat als regionale Achse die Funktion, den Verkehr aus den Räumen Engstringen und Regensdorf in Richtung City aufzunehmen. Sie gerät aber auch unter Druck des Verkehrsstroms von der linken Limmatseite in Richtung Oerlikon / Zürich Nord. Gemäss dem kantonalen Richtplan soll dieser Verkehr über die Pfingstweid- bzw. die Hohlstrasse und über die Hardbrücke geführt werden. Aber auch der Verkehrsstrom zwischen Engstringen/Regensdorf und der City sollte über die Achse Pfingstweidstrasse laufen und nicht den Strassenzug AWB belasten. Wünschbar sind deshalb eine Abklassierung der Achse AWB und eine adäquate Lösung für die Abfahrt von der Europabrücke stadteinwärts.

Die Achse AWB wird von einer regionalen in eine kommunale Strasse abklassiert.

###### Einschätzung der Stadt

Die Stadt teilt die Ansicht der Vertreter des Kreises 10, dass die Achse AWB teilweise als Umgehungsachse für Pfingstweid-, Hohl- und Badenerstrasse zweckendfremdet wird. Sie will deshalb mit geeigneten Massnahmen darauf hinwirken, dass der Verkehr auf die dafür vorgesehenen Achsen verlagert wird. Gleichzeitig dient die Achse AWB aber auch der Verbindung des Rütihofs sowie Unter- und Oberengstringens zu den Limmat-rechtsufrigen Gebieten der City sowie in den vorderen Kreis 5 bis hin zum Hauptbahnhof. Im Sinne dieser Funktion ist die heutige Klassierung als regionale Achse gerechtfertigt, da auf diese Weise Nachbargemeinden und Quartiere innerhalb der Stadt Zürich miteinander verbunden werden. Diese regionale Funktion müsste ansonsten über den Meierhofplatz und die Hönggerstrasse gewährleistet werden. Rein netztopologisch ist die Klassierung richtig. Die Stadt ist der Ansicht, dass trotz der regionalen Klassierung Umgestaltungs- und Verlagerungspotenziale vorhanden sind, und sie will diese dementsprechend auch einfordern.

### Empfehlung 2: Entlastung mittels Tunnel ab Europabrücke prüfen



Neben den zur Zeit in Ausarbeitung befindlichen Entlastungen der Rosengartenstrasse und der Hardbrücke sollen für den MIV und mit besonderem Augenmerk auf den Durchgangsverkehr im Sinne einer längerfristigen Option Entlastungen ab der Europabrücke geprüft werden. Als Endpunkte kommen die Bereiche Bucheggplatz, ETH oder Affoltern in Frage. Erfahrungen mit den zur Zeit in Planung befindlichen Entlastungen sind abzuwarten. Der problematischen Portalsituation im Rebberg ist mit grösster Sorgfalt zu begegnen.

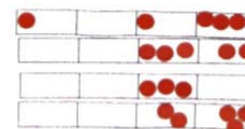
Die Stadt prüft neue Tunnelverbindungen ab Europabrücke.

#### Einschätzung der Stadt

Alle bisherigen Untersuchungen zeigen, dass die heutigen Verkehrsnachfragen auf diesen Relationen einen solchen, sehr teuren Tunnel bei weitem nicht rechtfertigen oder dass sie sogar unerwünschten Verkehr anziehen. Die Stadt sieht hier keinen Handlungsbedarf.

### 3.1.2 Generelle Massnahmen zugunsten des Velo- und Fussverkehrs

#### Empfehlung 3: Fuss- und Veloverkehr bei Baustellen ernst nehmen



Oft werden zu Fuss Gehende und Velofahrende bei Baustellen zu unliebsamen, unattraktiven oder sogar gefährlichen Umwegen gezwungen.

Die Stadt sorgt dafür, dass auch bei Baustellen dem Anliegen, den Fuss und Veloverkehr zu fördern, Rechnung getragen wird.

#### Einschätzung der Stadt

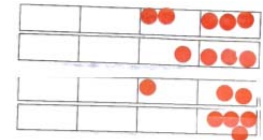
Ende 2012 fanden bei der DAV diverse Praxistests mit hochreflektierenden Umleitungssignalisationen für den Veloverkehr bei Baustellen statt, deren Resultate positiv ausfielen. Es ist vorgesehen, diese ab Frühjahr 2013 vermehrt einzusetzen und weitere Erfahrungen zu sammeln. Bis Ende Jahr soll ein Standard für velogerechte Baustellen vorliegen.

Betreffend Fussverkehr werden heute schon die geltenden Standards angewandt. Ferner findet ein regelmässiger Austausch mit diversen Interessengruppierungen (Fussverkehr Schweiz, Behindertenkonferenz Kanton Zürich) statt, um weitere Verbesserungen für den Fussverkehr zu erzielen.

## 3.2 Knackpunkte

### 3.2.1 Meierhofplatz

#### Empfehlung 4: Stauverlagerung realisieren



Auf den Zufahrtsachsen der Limmattalstrasse, der Regensdorferstrasse und der Gsteigstrasse sind in den Hauptverkehrszeiten massgebliche Stauerscheinungen zu verzeichnen. Auf allen Achsen sind öffentliche Verkehrsmittel betroffen und im engeren Bereich des Meierhofplatzes beeinträchtigen die eingestauten Fahrzeuge die Aufenthaltsqualität.

Auf der Limmattalstrasse stehen sowohl auf der westlichen als auch auf der östlichen Zufahrt vom Tramtrassee unabhängige MIV-Spuren zur Verfügung. Im Westen zwischen Frankental und dem Zwielplatz, im Osten zwischen der Haltestelle Schwert und der Einmündung der Bläsistrasse.

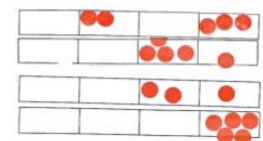
Auf der Westseite geht es in erster Linie darum, die Einfahrt des Trams und der Buslinien in die Haltestelle Zwielplatz zu sichern, auf der Ostseite, die Einfahrt der Buslinie 46 in die Haltestelle Meierhofplatz stadtauswärts freizuhalten.

Die Rückstauerscheinungen, die infolge des Lichtsignals am Meierhofplatz entstehen, werden vorverlagert, insbesondere auf Strecken, auf denen vom Tramtrassee unabhängige MIV-Spuren zur Verfügung stehen.

#### Einschätzung der Stadt

Die Massnahmen sind prüfenswert. Bei einer weiteren Vertiefung ist besonderes Augenmerk auf die gesamtverkehrliche Leistungsfähigkeit, die Sicherheit für zu Fuss Gehende und Velofahrende sowie die Auswirkungen im Bereich der neuen Rückstaubereiche zu legen.

#### Empfehlung 5: Weitergehende Massnahmen in den Haltestellenbereichen prüfen



Verschiedene Ideen zu einer noch weitergehenden Verbesserung der Haltestellensituation wurden diskutiert:

- Die Haltestelle der Buslinie 46 stadtauswärts wird in die Tramhaltestelle an heutiger Lage integriert (spreizen der Tramgleise notwendig). Aufheben der heutigen Bushaltestelle und Nutzung der neu verfügbaren Fläche für den Fuss- und Veloverkehr.
- Die kombinierte Tram- und Bushaltestelle stadtauswärts wird unmittelbar vor den Knoten und an die rechte Trottoirkante verlegt. Die MIV-Geradeausspur kommt zwischen die beiden Tramgleise zu liegen.

- Die gemeinsamen Tram- und Bushaltestellen in beiden Fahrtrichtungen liegen einander auf der Höhe der heutigen Tramhaltestelle stadteinwärts gegenüber. In beiden Fahrtrichtungen steht daneben jeweils noch 1 MIV-Spur zur Verfügung.

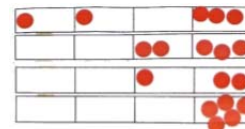
Die Zusammenlegung von Haltestellen schafft mehr Raum und bildet eine Chance für die Aufwertung des Quartierzentrums (siehe Empfehlung 6).

Weitergehende Ideen zur Zusammenlegung von Bus- und Tramhaltestellen werden einer genaueren Prüfung unterzogen.

### Einschätzung der Stadt

Die weitergehenden Massnahmen könnten die Leistungsfähigkeit für den MIV teilweise erheblich reduzieren, was zu einer weiteren Zunahme der Rückstaus und zu Verlagerungen auf andere Achsen führen dürfte. Entsprechend werden v.a. die letzten beiden Vorschläge seitens Stadt eher kritisch eingeschätzt. Da jedoch auch der Stadt eine effizientere Nutzung des vorhandenen engen Raumes ein Anliegen ist, sollen die Potenziale der genannten Ideen ausgelotet werden.

### Empfehlung 6: Das Quartierzentrum aufwerten



Angesprochen ist hier neben dem Meierhofplatz im engeren Sinne der unterste Bereich der Regensdorferstrasse zwischen Gsteigstrasse und Wieslergasse sowie der Abschnitt der Limmattalstrasse zwischen Meierhofplatz und Zwielplatz, wo ein grosser Teil der kommerziellen Einrichtungen angesiedelt ist.

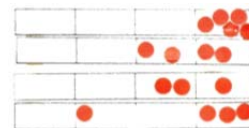
Das Quartierzentrum wird mit einer fuss- und veloverkehrsfreundlichen Gestaltung der Strassenräume massgeblich aufgewertet, wobei eine angemessene Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe nicht vergessen werden darf

### Einschätzung der Stadt

Eine Aufwertung des unteren Teils der Regensdorferstrasse ist grundsätzlich prüfenswert. Mit welchen konkreten Massnahmen dies möglich ist, muss noch vertieft untersucht werden.

### 3.2.2 Am Wasser / Breitensteinstrasse (AWB)

#### Empfehlung 7: Den Engpasses vorzeitig sanieren, die Trottoirlücken schliessen



Die Fusswege bzw. Trottoirs entlang der Achse Am Wasser weisen verschiedentlich Lücken auf, wovon die problematischste im Bereich des Engpasses zwischen den Häusern 105 und 115 liegt. Weitere Lücken finden sich bei den Einmündungsbereichen der Bäulistrasse und der Grossmannstrasse.

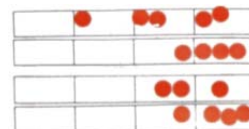
Für den Engpassbereich liegt ein Projekt vor, das bereits das Verfahren gemäss §16 Strassengesetz (Auflage des Projektes) durchlaufen hat, aber zur Zeit zurückgestellt ist und frühestens 2021 einer Realisierung zugeführt wird.

Aufgrund der für den Fussverkehr und die anliegenden Liegenschaften äusserst problematischen Situation wird eine Sanierung dieses Bereiches zeitlich vorgezogen.

#### Einschätzung der Stadt

Eine Sanierung des Bereiches sollte dem definitiven zukünftigen Projekt entsprechen oder zumindest (aufwärts)kompatibel damit sein. Das bereits festgesetzte Projekt bietet hierzu keine geeignete Grundlage, da es aktuell stark hinterfragt wird; ein mögliches T30-Projekt ist noch nicht erarbeitet. Es dürfte deshalb schwierig sein, hier eine machbare und aufwärtskompatible Massnahme zu finden, da an diesem Ort schon lange und vielfältig geplant wurde, ohne dass eine (einfach umsetzbare) Lösung gefunden wurde. Es ist jedoch auch ein grosses Anliegen der Stadt, die gefährliche Situation zu sanieren, was ev. auch mit provisorischen Massnahmen geschehen könnte.

#### Empfehlung 8: Eine Buslinie durch die Achse AWB einrichten



Obwohl gemäss Vorgaben ZVV die Achse AWB grundsätzlich als erschlossen gilt, sind die Zugangswege zu den Haltestellen aus den meisten Bereichen lang und bezüglich der Linie 13 mit Höhendifferenzen verbunden. Die dichte Überbauung entlang der Achse lässt eine eigene Buslinie als zweckmässig erscheinen. Die früher existierende Buslinie verkehrte nur im Halbstundentakt und nur bis zur Hardbrücke (zum Bahnhof war ein Umsteigen notwendig).

Zur besseren Erschliessung der Achse AWB und im Rahmen einer Entlastung der Linie 46 wird die Einführung einer Buslinie ab der Haltestelle Rütihof über die Frankentalerstrasse, die Winzerstrasse und die Achse AWB zum Bahnhof geprüft.

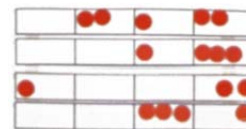
#### Einschätzung der Stadt

Eine Buslinie vom Rütihof via Am Wasser zum Hauptbahnhof wurde im Rahmen der VBZ Netzentwicklung geprüft. Es hat sich gezeigt, dass die Reisezeit ab Rütihof zum HB entlang der neuen Linie

länger ist als entlang der Linie 46, es ist folglich anzunehmen, dass die Linie 46 durch die neue Linie nicht entlastet wird. Stattdessen soll die Linie 46 gezielt weiter verstärkt werden.

Als Entlastungslinie hätte diese Buslinie nur ihre Daseinsberechtigung in den Hauptverkehrszeiten. Ein Angebot zu den Nebenverkehrszeiten muss deshalb durch die Nachfrage vom Strassenzug Am Was-ser Breitensteinstrasse gerechtfertigt werden. Dieses Gebiet wurde schon einmal mit einer Buslinie erschlossen. Die Wirtschaftlichkeit der Buslinie war auch nach der Verlängerung zum Bahnhof Hard-brücke derart schlecht, dass der Betrieb eingestellt werden musste. Ein dichteres und somit deutlich teureres Angebot lässt sich aufgrund dieser Erkenntnisse nicht rechtfertigen. Die Stadt sieht hier keinen Handlungsbedarf.

**Empfehlung 9: Nachts Tempo 30 signalisieren**



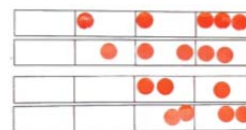
Die durchgehende dauerhafte Tempo 30-Regelung wäre im Sinne einer Entlastung der Anwohner-schaft zwar wünschenswert, ist aber offensichtlich heute noch nicht konsensfähig. Als Kompromiss-lösung wäre eine solche Regelung in der Nacht denkbar. Es gibt allerdings Befürchtungen, dass in der Folge die ganztägige dauerhafte Tempo 30-Regelung nicht mehr zur Diskussion steht.

Die Einführung von Tempo 30 nachts über die gesamte Achse AWB wird geprüft.

**Einschätzung der Stadt**

Das Thema Tempo 30 wird zur Zeit dienstabteilungsübergreifend bearbeitet. Die Achse Am Was-ser/Breitensteinstrasse ist Teil dieser Prüfung.

**Empfehlung 10: Die Veloverbindung nach Wipkingen verbessern**



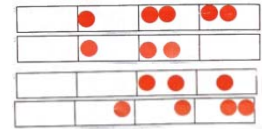
Eine Veloverbindung nach Wipkingen ist auch für die Achse AWB von Bedeutung. Ideal ist die Route auf halber Höhe ab Nordbrücke über die Trotten- und die Limmattalstrasse.

Das Verbindungsstück von der Trotten- in die Limmattalstrasse ist zur Zeit für Velos gesperrt. Der Abschnitt wird für den Veloverkehr freigegeben.

**Einschätzung der Stadt**

Die besagte Veloverbindung wird durch die Öffnung des Verbindungsstückes zwischen der Trotten- und der Limmattalstrasse für Velofahrende hergestellt. Der Prozess zur Umsetzung des Vorhabens ist im Gange, die Massnahme sollte bis Sommer 2013 realisiert werden können.

### Empfehlung 11: Den Schleichverkehr in der Bäulistrasse verringern



Die Bäulistrasse wird häufig von Autofahrenden zur Umfahrung des Meierhofplatzes benutzt. Insbesondere in der Abendspitze ist ein markanter Anstieg des MIV-Stromes von der Europabrücke über Am Wasser in die Bäulistrasse und weiter in die Ackersteinstrasse zu verzeichnen. Der enge Querschnitt und das fehlende Trottoir verschärfen die Sicherheitsproblematik zusätzlich. Es besteht ein Konflikt zwischen dem Ziel, die Achse AWB für den MIV nicht vom Zentrum Höngg abzuhängen und demjenigen, dem Fussverkehr auf der Bäulistrasse und insbesondere den Kindern die grösstmögliche Sicherheit zu bieten. Verschiedene Vorschläge liegen auf dem Tisch:

- Einbahnregelung in der Tobeleggstrasse
- Unterbruch der Tobeleggstrasse
- Fahrverbot in der Bäulistrasse mit Zubringerdienst
- Linksabbiegeverbot Am Wasser → Bäulistrasse
- Bäulistrasse halbieren: auf der Höhe der Grossmannstrasse kein Durchgang

Bei all diesen Vorschlägen gibt es jedoch immer negativ Betroffene.

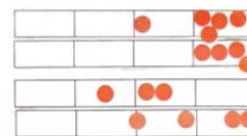
Weitere Vorschläge zur Verringerung des Schleichverkehrs in der Bäulistrasse werden einbezogen und zusammen mit den vorliegenden Vorschlägen auf ihre Zweckmässigkeit hin überprüft.

#### Einschätzung der Stadt

Das Problem ist erkannt. Es wurde bereits eine Vielzahl von Lösungsansätzen studiert, welche dann aus verschiedenen Gründen verworfen wurden, oft insbesondere aufgrund grossen Widerstands aus dem Quartier. Aus städtischer Sicht sind keine neuen Lösungsansätze offenkundig. Ggf. könnte ein Versuchsbetrieb weiterhelfen.

### 3.2.3 Wipkingerplatz

#### Empfehlung 12: Zugang zum Wipkingerpark verbessern



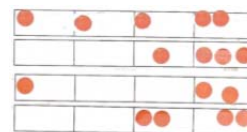
Der Wipkingerplatz liegt in unmittelbarer Nähe zur Limmat, zum Wipkingerpark und zum GZ Wipkingen. Die Sichtbeziehung dahin ist aber verbaut und die Zugänge ab dem Wipkingerplatz sind kompliziert und unattraktiv.

Die Zugänglichkeit zum Park wird verbessert.

#### Einschätzung der Stadt

Die Randbebauung lässt wenig Spielraum. Es kann jedoch geprüft werden, welche Massnahmen einen möglichst grossen Beitrag zum angestrebten Ziel bringen. Vor allem die Treppensituation kann verbessert werden.

#### Empfehlung 13: Den MIV besser lenken



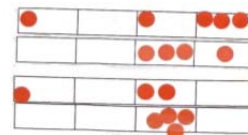
Die heutige Führung der MIV-Ströme am Wipkingerplatz ist zum Teil mitverantwortlich für den Ausweichverkehr über die Achse AWB. Verkehrstechnische Massnahmen zur Reduktion dieses Ausweichverkehrs sind wünschenswert, aber nach der kürzlich erfolgten Sanierung der Tramgleise schwer zu realisieren. Trotzdem sollte das Machbare geprüft werden.

Die Stadt prüft, ob mittels verkehrstechnischer Massnahmen eine restriktivere Behandlung der betreffenden Relationen machbar ist.

#### Einschätzung der Stadt

Der Wipkingerplatz ist ein grosser, komplexer MIV-Knoten mit mehreren LSA-geregelten Teilknoten. Die verschiedenen MIV-Ströme werden zwischen diesen Teilknoten jeweils neu aufgeteilt. Eine gezielte Beeinflussung einzelner Beziehungen ist deshalb höchstens in untergeordnetem Ausmass realisierbar.



**Empfehlung 14: Prozess zur Zukunft starten**

Zusammen mit den Direktbetroffenen wird ein Prozess zur künftigen Bedeutung des Wipkingerplatzes, seiner Funktion und gewünschter Nutzung gestartet. Dabei geht es um die Frage, ob der Platz künftig ein Quartier sein kann oder ob der Bereich um den Bahnhof Wipkingen diese Funktion für das gesamte Quartier übernehmen kann (was ist der Wipkingerplatz, was soll / kann er sein? Wo ist das Quartier, sind die Quartiere in Wipkingen). Frühere Versuche, einen solchen Prozess in Gang zu setzen, sind gescheitert. Die entsprechenden Erfahrungen sind im Rahmen eines neuen Prozesses zu berücksichtigen.

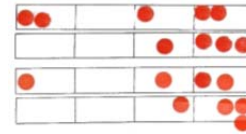
Die Stadt organisiert einen Prozess mit Direktbetroffenen zur künftigen Bedeutung, Funktion und Nutzung des Wipkingerplatzes.

**Einschätzung der Stadt**

Aktuell arbeiten Stadt und Kanton an einer Planungsstudie zum Rosengartenram mit ergänzenden Massnahmen für den Privatverkehr (z.B. Waidhaldetunnel). Liegen diese Ergebnisse vor und ist das Bedürfnis aus dem Quartier entsprechend gross, so ist die Stadt gerne bereit, zusammen mit dem Quartier einen solchen Prozess zu starten.

### 3.2.4 Bahnhof Wipkingen / Quartierzentrum Nordbrücke

#### Empfehlung 15: Das Quartierzentrum aufwerten



Eine Aufwertung des Quartierzentrums ist vordringlich (nach Fertigstellung Sanierung Nordbrücke). Dabei ist der gesamte Bereich ab Rotbuch-/Rousseaustrasse über die Brücke bis zur Guthirtstrasse in die Betrachtung einzubeziehen.

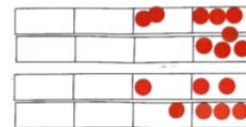
Der Bereich ab Rotbuch-/Rousseaustrasse über die Brücke bis zur Guthirtstrasse wird mit Tempo 30 belegt und die bauliche Gestaltung entsprechend angepasst. Zudem wird der Platz nördlich der Nordbrücke besser ans Zentrum angebunden, z.B. mittels einer Treppe anstelle der Mauer.

#### Einschätzung der Stadt

Ein T30-Bereich ist auch im Sinne der Stadt. Die betroffene Strasse ist jedoch überkommunal klassiert, so dass der Kanton mit einbezogen werden muss.

Bezüglich besserer Einbindung des Platzes nördlich der Nordbrücke kann die Stadt zuhanden des Quartiers versuchen, das Gespräch mit der Grundeigentümerschaft aufzunehmen.

#### Empfehlung 16: S-Bahn-Verlust kompensieren



Die Reduktion des S-Bahn-Angebotes am Bahnhof Wipkingen auf eine einzige Linie soll mit einem besseren Angebot auf den Linien 46 und 33 und/oder zusätzlichen Bahnhaltungen kompensiert werden.

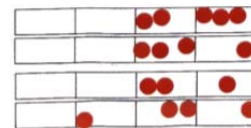
Als Kompensation für die Reduktion des S-Bahnangebotes in Wipkingen regt die Stadt beim ZVV Verbesserungen an.

#### Einschätzung der Stadt

Die VBZ prüfen verschiedene Ansätze, um das Busangebot ab dem Bahnhof Wipkingen weiter auszubauen. Dabei geht es sowohl auf der Linie 33 als auch auf der Linie 46 vor allem darum, in den Hauptverkehrszeiten genügend Kapazität bereitzustellen. Darüber hinaus wäre auch ein Ausbau des Busangebots von Wipkingen/Rosengarten zum Milchbuck oder nach Oerlikon denkbar.

Bezüglich besserer Einbindung des S-Bahn-Angebots des Bhf Wipkingen ist die Stadt gerne bereit, entsprechende Verbesserungsvorschläge dem ZVV zu unterbreiten und dafür zu lobbyieren. Sie ist jedoch (auch) auf entsprechende Vorschläge aus dem Quartier angewiesen.

### Empfehlung 17: Zentrum Nordbrücke und Bahnhof besser miteinander verknüpfen



Mit einer Überbauung des SBB-Areals im Osten der Gleise könnte ein direkter Zugang von der Nordbrücke zum Bahnperon geschaffen werden. Denkbar wären:

- eine Gleisparallele Terrasse ab Nordbrücke,
- eine Passerelle ab Terrasse und ab der Rousseaustrasse mit Lift und Treppe auf das Perron und eventuell eine Weiterführung bis zur Dammstrasse,
- oder eine Unterführung mit Lift und im neuen Gebäude ein Lift ab Nordbrücke.

Die Stadt setzt sich bei den SBB dafür ein, dass die SBB Planungen zur direkten Verknüpfung der Haltstelle Nordbrücke mit dem SBB-Perron aufnimmt bzw. die Anliegen zur direkten Verknüpfung in eine Arealplanung Eingang finden. Unabhängig davon ist eine beschleunigte Realisierung hindernisfreier Perron-Zugänge vordringlich.

#### Einschätzung der Stadt

Auch die Stadt ist an einer direkten, attraktiven und behindertengerechten Verknüpfung von Bus-Haltestelle und Bahnhof interessiert. Inwiefern sie auf dem SBB-Areal entsprechende Vorgaben machen kann, ist jedoch ungewiss.