



Herr
Martin Zahnd
Am Wasser 83
8049 Zürich

Zürich, 4. November 2014/brl

Geschäfts-Nr. 03520

Mitwirkungsprozess Verkehr Kreis 10 Stand der Empfehlungen

Sehr geehrter Herr Zahnd

Wie in unserem letzten Schreiben vom 17. September 2013 angekündigt, informieren wir Sie im Folgenden gerne über den aktuellen Stand der 17 während des Mitwirkungsprozesses entwickelten Empfehlungen.

Empfehlung 1: Achse AWB abklassieren

Im Rahmen der Gesamtrevision des regionalen Richtplans aus dem Jahr 2000 hat die Stadt Zürich die Klassierung der überkommunalen Strassenabschnitte beurteilt. Für die Achse Am Wasser/Breitensteinstrasse empfiehlt sie im Einvernehmen mit dem Kanton, die regionale Klassierung (Verbindungsstrasse) zu belassen, da keine leistungsfähige Alternativrouten bestehen.

Empfehlung 2: Entlastung mittels Tunnel ab Europabrücke prüfen

Es wurden bisher diverse Tunnelvarianten zur Entlastung von Höngg geprüft. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Tunnelverbindung zwischen Europabrücke und Bucheggplatz die kritischen Bereiche wie beispielsweise den Meierhofplatz oder die Achse Am Wasser/Breitensteinstrasse nur marginal entlasten würde. Tunnelvarianten zwischen der Europabrücke und dem Hönggerberg bzw. Affoltern (Achse Wehntalerstrasse) zeigen diesbezüglich eine grössere Wirkung. Diese werden aktuell durch ein Ingenieurbüro vertieft untersucht und ausgewertet.

Empfehlung 3: Fuss- und Veloverkehr in Baustellen ernst nehmen

Während der Versuchsphase des Projekts «Veloführung bei Baustellen» (vgl. unser Schreiben vom 17. September 2013) wurden wichtige Erkenntnisse gewonnen. Deshalb nahm die Dienstabteilung Verkehr bereits Modifikationen vor und verlängerte die Versuchsphase. Aus diesem Grund kann der abschliessende Bericht erst Ende Jahr beim ASTRA eingereicht werden. Bis im Frühjahr 2015 sollten dann die verbindlichen Handlungsanweisungen zuhanden der Verwaltung vorliegen. Unabhängig davon setzt die Dienstabteilung Verkehr zusammen mit ihren Partnerorganisationen bereits heute einen Grossteil der gewonnenen Erkenntnisse bei der Velo- und Fussgängerführung bei Baustellen um.

Empfehlung 4: Stauverlagerung realisieren (Meierhofplatz)

Verschiedene Varianten wurden von einem Ingenieurbüro beurteilt: Bei den Knoten Regensdorfer-/Frankentalstrasse und Emil-Klöti-/Gsteigstrasse wurde kein weiteres Optimierungspotential gefunden. Bei der Limmattalstrasse Ost (Seite Schwert) wird eine Dosierung nicht empfohlen. Allein bei der Zufahrt aus der Limmattalstrasse West (Tramschleuse Zwielfplatz) wird eine Dosierung für prüfenswert gehalten. Eine solche will die DAV im Rahmen der Möglichkeiten (beschränkte Rückstaulänge) testen; um eine maximale Wirkung zu erreichen, müssen jedoch die im Strassenbelag eingelassenen Detektoren verschoben werden, was idealerweise anlässlich der geplanten Bauarbeiten im Rahmen des Bauprojekts Limmattalstrasse (voraussichtlich) im Jahr 2015 ausgeführt wird.

Empfehlung 5: Weitergehende Massnahmen in den Haltestellenbereichen prüfen (Meierhofplatz)

Die Untersuchungen zu Empfehlung 4 haben den möglichen Spielraum für Stauverlagerungen rund um den Meierhofplatz aufgezeigt. Aktuell werden in einer Machbarkeitsstudie die vorliegenden und allenfalls weitergehenden Ideen zur Zusammenlegung von Bus- und Tramhaltestellen und Optimierungen für den Fuss- und Veloverkehr einer genaueren Prüfung unterzogen.

Empfehlung 6: Das Quartierzentrum aufwerten (Meierhofplatz)

In einem ersten Schritt wurde im Juni 2014 im Rahmen der Strassenlärmsanierung im Kreis 10 Tempo 30 auf der Regensdorferstrasse zwischen Wieslergasse und Gsteigstrasse publiziert, es ist zur Zeit jedoch durch Einsprachen blockiert. Eine Ausdehnung des Tempo 30-Regimes auf den ganzen Bereich des Quartierzentrums (QUARZ) Meierhofplatz ist in Vorbereitung. Eine verkehrstechnische Abklärung eines Ingenieurbüros hat ergeben, dass Tempo 30 auf dem Meierhofplatz grundsätzlich machbar ist und den Verkehrsablauf von MIV und ÖV nur geringfügig beeinflusst. Nun müssen der genaue Perimeter des Tempo-30-Bereichs sowie dessen Ausgestaltung definiert werden.

Empfehlung 7: Den Engpass vorzeitig beseitigen, die Trottoirlücke schliessen (AWB)

Eine Variantenstudie zur vorzeitigen Engpass-Sanierung hat Folgendes ergeben: Eine kurzfristig umsetzbare Lösung im heutigen Strassenquerschnitt ohne Verschiebung der bestehenden Stützmauer ist nicht möglich. Solange der künftige Strassenquerschnitt beim später geplanten Strassenausbau nicht geklärt ist, ist eine vorzeitige Verschiebung der Stützmauer aber nicht sinnvoll, da eine nochmalige Verschiebung später nicht auszuschliessen wäre. Als mögliche Lösung zeigt sich hingegen die Schliessung der bergseitigen Trottoirlücke mittels Bau eines provisorischen Verbindungsweges über das städtische Grundstück vor der Liegenschaft Am Wasser 108. Die behindertengerechte Wegführung verlief demnach direkt angrenzend und abgetieft hinter der bestehenbleibenden Stützmauer. Die technische Machbarkeit wurde abgeklärt; als nächstes ist nun ein konkretes Bauprojekt auszuarbeiten.

Empfehlung 8: Eine Buslinie durch die Achse AWB einrichten

Seit unserem Schreiben vom 17. September 2013 hat sich der Stand zu dieser Empfehlung nicht geändert.

Empfehlung 9: Nachts Tempo 30 signalisieren (AWB)

Ursprünglich war vorgesehen, einen Pilotversuch «Tempo 30 nachts» im Sommerhalbjahr 2014 an vier ausgewählten Teststrecken – darunter auch die Achse Am Wasser/Breitensteinstrasse – durchzuführen. Gegen diesen Versuch wurden Einsprachen eingereicht, die die geplante Durchführung verhindern. Zur Zeit läuft das rechtliche Verfahren.

Empfehlung 10: Die Veloverbindung nach Wipkingen verbessern (AWB)

Der bisherige Fussweg «Trottenstrasse» (Verbindung zwischen Trotten- und Höneggerstrasse) wurde im August 2013 für die Velofahrenden in beide Richtungen geöffnet. Im Februar 2014 wurde für die Velofahrenden zudem das bislang verbotene Linksabbiegen von der Rosengartenbrücke in die Trottenstrasse ermöglicht. Zur Zeit läuft beim Tiefbauamt der Stadt Zürich das Projekt «Hönegger- und Limmatalstrasse» (Wipkingerplatz bis Ottenbergstrasse), in welchem Verbesserungen für den Veloverkehr geprüft werden. Das Projekt befindet sich in der Zieldefinitionsphase der Vorstudie. Es liegen noch keine Ergebnisse vor, wir rechnen jedoch mit einem baldigen Variantenentscheid.

Empfehlung 11: Den Schleichverkehr in der Bäulistrasse verringern (AWB)

Wie in unserem Schreiben vom 17. September 2013 erwähnt, wurden sieben verschiedene Lösungsansätze erarbeitet und überprüft. Messungen sowie Einzelgespräche mit Anwohnenden und Reklamierenden haben aufgezeigt, dass keine der untersuchten Varianten Aus-



sicht auf Akzeptanz hat, da die einzelnen Bedürfnisse zu verschieden und die Räumlichkeiten zu begrenzt sind.

Empfehlung 12: Zugang zum Wipkingerpark verbessern (Wipkingerplatz)

Ein Ersatz der bestehenden Treppe mit Kinderwagenrampe wird als unverhältnismässig betrachtet. Um jedoch die Sichtbarkeit des Parkzugangs von der öV-Haltestelle aus zu verbessern, wurden Äste zurückgeschnitten.

Als Alternative zu dieser Treppe besteht ein treppenloser Zugang zum GZ Wipkingen von der Breitensteinstrasse her, zwischen den Häusern Nr. 19/21. Da dieser Zugang aber von der Tramhaltestelle aus für Ortsunkundige nicht erkennbar ist, wurde diese Verbindung mit einer entsprechenden Wegweisung signalisiert.

Hier sei noch erwähnt, dass auf der anderen Seite der Wipkingerbrücke der Bau eines treppenlosen Abgangs zum Kloster-Fahr-Weg im Jahr 2015 geplant ist.

Empfehlung 13: Den MIV besser lenken (Wipkingerplatz)

Obwohl ohne Umbau praktisch kein Spielraum vorhanden ist, wurden durch ein Ingenieurbüro Möglichkeiten und deren Auswirkungen untersucht. Auch hier wurden, soll die heutige Leistungsfähigkeit beibehalten werden, keine Veränderungen empfohlen. Ein Leistungsabbau hätte unmittelbare negative Auswirkungen auf die umliegenden Knoten (Escher-Wyss-Platz) und Strassen (Rosengartenstrasse), die sich wiederum in einem immer grösser werdenden Umfeld ausbreiten würden. In jedem Fall bliebe eine kantonale Genehmigung vorbehalten.

Empfehlung 14: Prozess zur Zukunft starten (Wipkingerplatz)

Im Zusammenhang mit dem Projekt «Rosengartentram und Rosengartentunnel» hat sich die Stadt nach reiflicher Überlegung entschieden, das Quartierentwicklungsleitbild (QEL) Milchbuck zurückzustellen. Die Umsetzung dieser Massnahme ist deshalb noch offen.

Empfehlung 15: Das Quartierzentrum aufwerten (Bahnhof Wipkingen /Quartierzentrum Nordbrücke)

Die durch eine Treppe zu ersetzende Mauer liegt auf SBB-Grund, den die SBB im Baurecht an den Kanton abgegeben haben. Beim Kanton ist die BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich (BVK Real Estate Management, Ansprechperson Herr Tayfun Ocak, E-Mail-Adresse: tayfun.ocak@bvk.zh.ch) dafür zuständig. Da die gewünschte Treppe vollständig auf privatem Grund liegt, müssten die Quartiervertreter bei der SBB bzw. der BVK vorstellig werden. Die Stadt kann sich dabei weder inhaltlich noch finanziell daran beteiligen. Das Tiefbauamt hat



jedoch eine kleine unverbindliche Machbarkeitsstudie durchgeführt, gemäss welcher eine Treppe wohl möglich sein sollte. Allerdings würde sich der oben liegende Platz verkleinern und je nach Neigung bzw. Stufenverhältnis würde sich auch der Fussgängerdurchgang hinter der VBZ-Wartehalle verschmälern.

Empfehlung 16: S-Bahn-Verlust kompensieren (Bahnhof Wipkingen /Quartierzentrum Nordbrücke)


Seit unserem Schreiben vom 17. September 2013 hat sich der Stand zu dieser Empfehlung betreffend S-Bahn und Buslinie 46 nicht geändert.


Seit Dezember 2013 wird mit der Buslinie 71 nun eine zusätzliche Verbindung ab Rosengartenstrasse zum Bahnhof Hardbrücke angeboten.

Empfehlung 17: Zentrum Nordbrücke und Bahnhof besser miteinander verknüpfen (Bahnhof Wipkingen /Quartierzentrum Nordbrücke)

Als Antwort auf die Motion GR 2011/222 zur «Schaffung von zusätzlichem Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und für Begegnungszonen rund um die städtischen Bahnhöfe auf die Eröffnung der Durchmesserlinie» wurde auch für den Bahnhof Wipkingen ein Objektblatt erstellt. Die Empfehlung findet als Handlungsbedarf wie auch als Massnahme «WIPK5; Neue Direktverbindung zwischen Perron und Nordbrücke» Berücksichtigung. Für die zukünftige Entwicklung des Bahnhofs Wipkingen bildet dieses Objektblatt eine zwischen Stadt und SBB abgestimmte Vorgabe, deren Umsetzung gemeinsam verfolgt wird.

Freundliche Grüsse


Laurent Brandenberger
Dienstabteilung Verkehr
Leiter Planung + Strategie


Andy Fellmann
Tiefbauamt
Leiter Mobilität + Verkehr