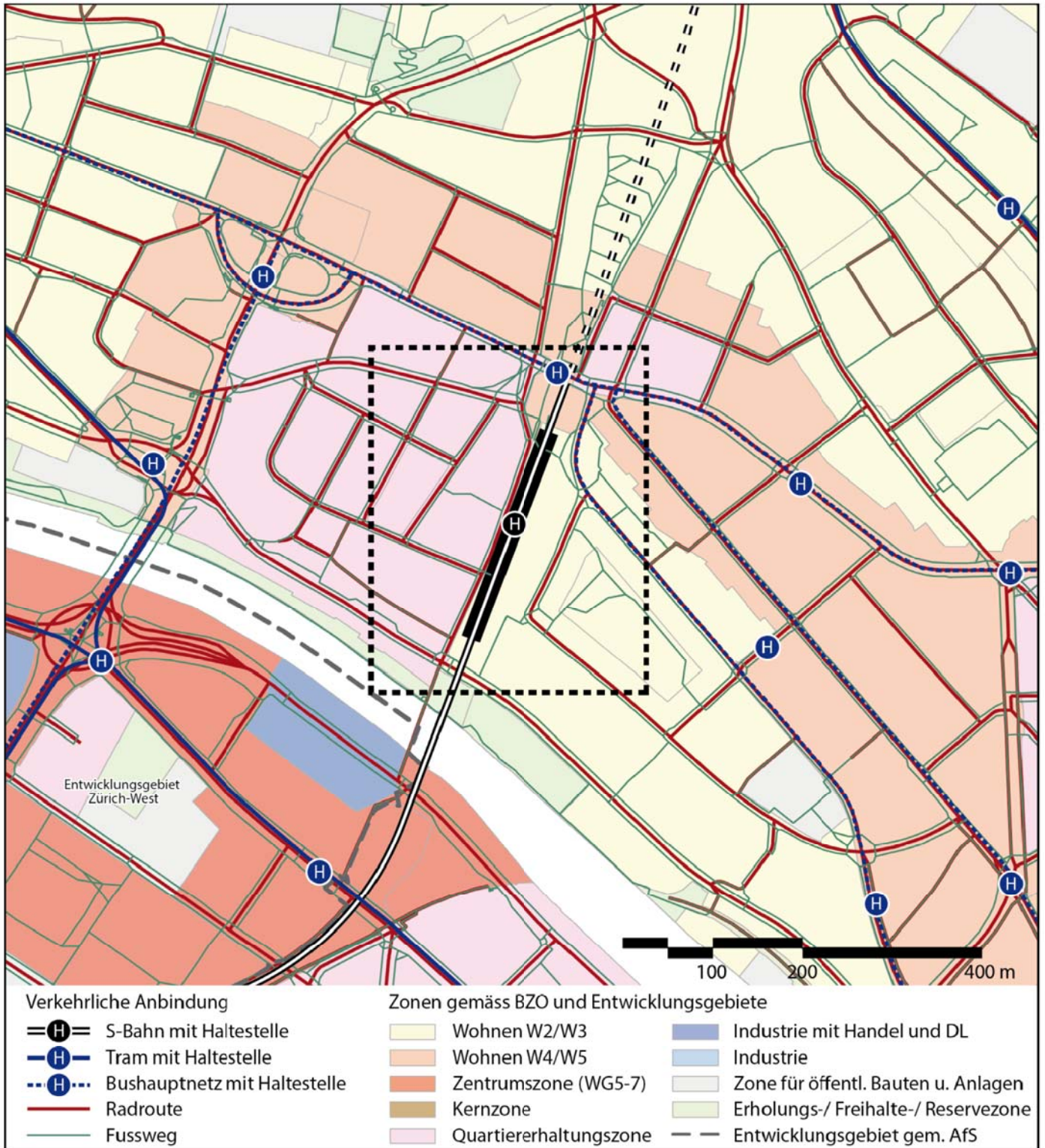


Die Zugänglichkeit der Bahnhöfe ist ein wichtiges verkehrliches Anliegen. Ausgelöst durch eine Motion (GR Nr. 2011/222), wird im Hinblick auf die Eröffnung der Durchmesserlinie (2015) und darüber hinaus aufgezeigt, wie diese zu den S-Bahnhöfen und den anliegenden VBZ-Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden kann.



## Objektblatt - Bahnhof Wipkingen

Der Bahnhof Wipkingen ist in erster Linie ein Quartierbahnhof, die Funktion als städtischer Umsteigepunkt ist sekundär. Das Umfeld ist durch Wohngebiete geprägt. Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie verliert der Bahnhof an Bedeutung.

# Analyse

## Defizite im Zustand 2012

Aufgrund der umständlichen Zugangswege weist der Bahnhof insbesondere bei der Zugänglichkeit Defizite auf.

FUSSVERKEHR	
GRUNDSATZ	DEFIZITE
Konfliktarme Zu- und Abgänge	- Unterführung Süd ⑥: Zugang aus Osten nicht möglich - umständlicher Zugang von Haltestelle Nordbrücke her via Treppe und Unterführung ② - für Menschen mit Behinderten untauglich ①
Ausreichende Platzverhältnisse	-
Objektive, subjektive Sicherheit	- Haltestelle Nordbrücke ④: enge Platzverhältnisse, fehlender Witterungsschutz
Einfache Orientierung	- Verbindung Haltestelle Nordbrücke ③: fehlende Wegweisung
VELOVERKEHR	
Konfliktarme und direkte Wege	- Zufahrt via Nordstrasse mit Konfliktpotenzial
Genügend Abstellmöglichkeiten	- keine gesicherten und gedeckten Abstellmöglichkeiten ⑥
Einfache Orientierung	- schlecht eingebunden ins Radwegnetz

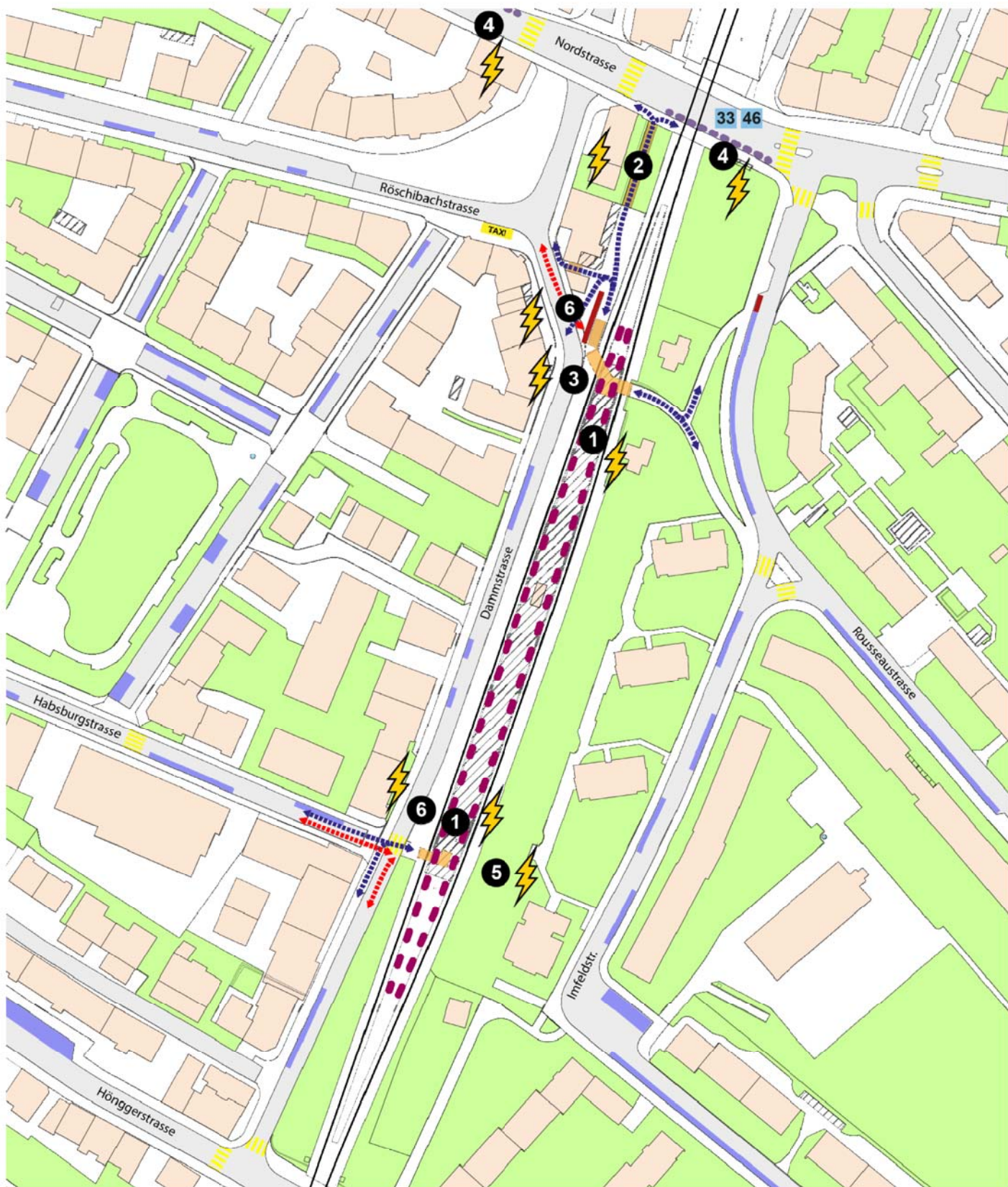
### Illustration ausgewählter Defizite



Defizit ⑥: Fehlende Abstellanlage und unattraktiver Zugang



Defizit ⑥: Fehlende Abstellanlagen

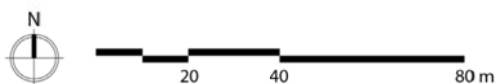


- Zugänge / Unterführungen
- Überdachte Fläche
- Perronkanten
- Haltekanten Tram/Bus
- Bahnhofsvorfahrt / Kiss+Ride

- Parkplätze
- Wichtige Zugangswege Fussverkehr
- Wichtige Zugangswege Veloverkehr
- Konflikt / Defizit mit Nr.

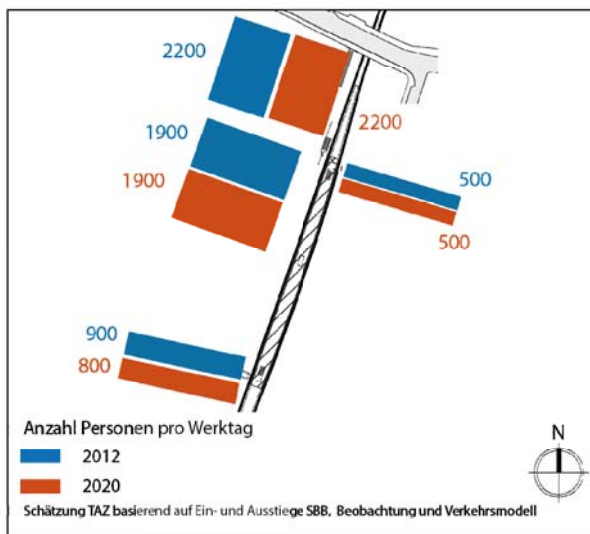
- Veloabstellplätze
 

abschliessbar	n.v.
gedeckt	n.v.
offen	30
<b>TAXI</b> Taxistandplätze	2

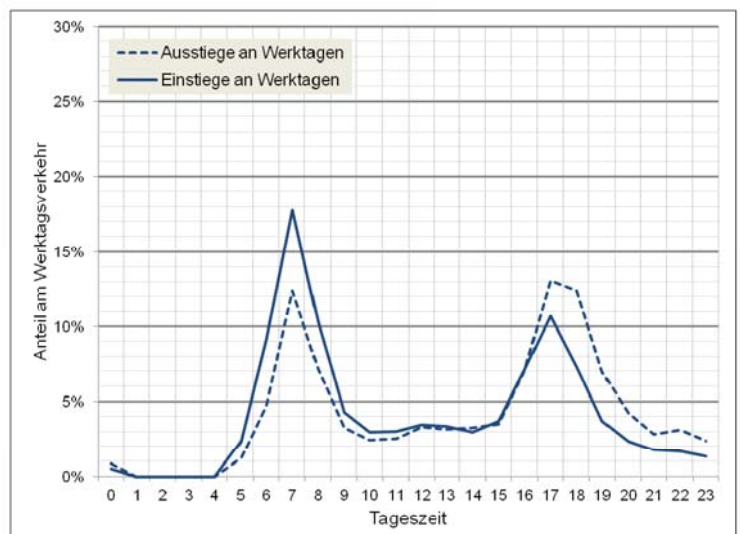


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2012	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	-	-
	S-Bahn	S2, S8, S14	S24
	Städtischer ÖV	Tram: -	Tram: -
		Bus 33, 46 → 38 Abfahrten	Bus 33, 46 → 40 Abfahrten
Regionalbus	-	-	
NACHFRAGE		STAND 2012	PROGNOSE BAHNREISENDE
Ein- und Ausstiege je Werktag	SBB	5500	Modell SBB 2009 – 2020: - 1% 2009 – 2030: + 15%
	VBZ	7400	
Umstiege Bahn ↔ Bus, Tram Basis: GVM-ZH 2011		2000	Modell GVM-ZH 2010 – 2030: - 38%

## Verteilung Personenströme SBB



## Ein- Ausstieg von SBB-Reisenden



Die Personenströme beim Bahnhof Wipkingen sind eindeutig in Richtung Nordstrasse ausgerichtet. Zudem sind die Nachfragespitzen aufgrund der eher wenigen Arbeitsplätze im Umfeld etwas weniger stark ausgeprägt.

## Geplante Entwicklungen

Künftig wird der Bahnhof an Bedeutung verlieren. Mit der vierten Teilergänzung wird das S-Bahnangebot ausgedünnt.

GEPLANTE ENTWICKLUNGEN			
BEREICH	BIS 2015	2015 BIS 2018	NACH 2018
Infrastruktur	Vorinvestitionen Nordbrücke für Umbau Mittelperron	-	Umbau Mittelperron (nach Behindertengesetz)
ÖV-Angebot	-	Angebotsabbau S-Bahn	-
Siedlungsentwicklung	Begegnungszone am Röschibachplatz	-	-
Stadtentwicklung	Generell: Auf der Westseite soll das Siedlungsgebiet verdichtet werden		

# Massnahmen

## Handlungsbedarf

Der Bahnhof Wipkingen verliert mit der 4. Teilergänzungen an Bedeutung, da er nur noch von einer S-Bahn bedient wird. Trotzdem besteht bei der Zugänglichkeit Handlungsbedarf:

- Behindertengerechter Zugang
- Geordnete Veloabstellplätze
- Verbesserte Verbindung zwischen Bahnhof und VBZ-Haltestelle für den Fussverkehr

## Massnahmenübersicht

REFERENZSITUATION (PROJEKTE MIT HOHER WAHRSCHEINLICHKEIT DER UMSETZUNG)		
Beschreibung	Defizit	Wirkung
Vorinvestition Nordbrücke für den Umbau Mittelperron	❶	Ermöglicht Umbau Mittelperron gemäss Behindertengesetz)
VBZ – Haltestellen neu anordnen und definitive Treppe ab Nordbrücke	❷, ❸	Verbesserter Zugang, Attraktivität wird erhöht, Wegführung bleibt jedoch umständlich
Perrons behindertenkonform umbauen	❶	Behindertengerechter Zugang wird geschaffen
Begegnungszone Röschibachplatz	-	angenehmerer Aufenthaltsort, Dominanz des motorisierten Individualverkehrs wird reduziert

MASSNAHMEN BEREITS IN PLANUNG		
Beschreibung	Defizit	Wirkung
Komfortroute Dammstrasse umsetzen	-	Qualitätserfüllung Masterplanroute

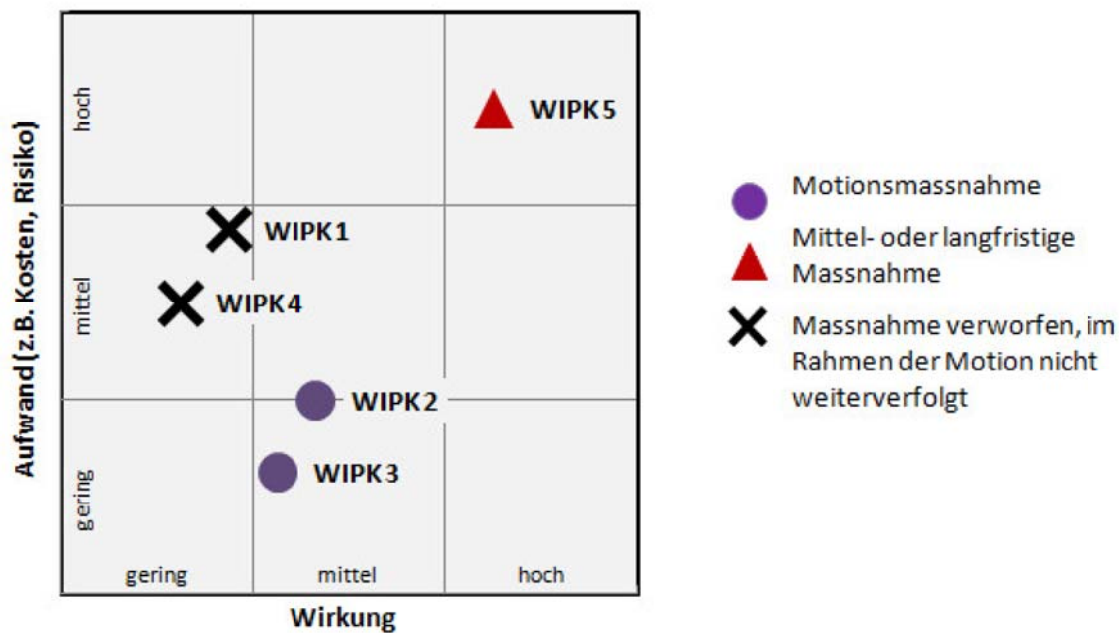
MASSNAHMENIDEEN MOTION			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
WIPK 1	Unterführung Süd beidseitig öffnen	❸	Wirkung: Direkter, schneller Zugang aus Quartieren im Osten Bautechnisch aufwändig
WIPK 2	Veloabstellplätze im Westen schaffen	❹	Wirkung: Attraktivität für den Veloverkehr erhöht, wildes Parkieren bei Perronzugängen wird eingedämmt Aufwand: Gering – mittel, Raum muss geschaffen werden (z.B. durch Aufheben der Parkplätze oder in Böschung)
WIPK 3	Veloabstellplätze im Osten schaffen	❹	Wirkung: Attraktivität für den Veloverkehr erhöht, wildes Parkieren bei Perronzugängen wird eingedämmt Aufwand: Platz vorhanden
WIPK 4	Wartebereich an Haltestelle Nordbrücke verbreitern (stadteinwärts)	❺	Wirkung: Konflikte zwischen Wartenden und Passant/innen minimiert Aufwand: Verbreitern der Brücke baulich sehr aufwändig, kaum Spielraum im bestehenden Strassenquerschnitt
WIPK 5	Neue Direktverbindung zwischen Perron und Nordbrücke	❷, ❸	Wirkung: direkte und schnelle Umsteigeverbindung für den Fussverkehr, attraktiver Zugang aus dem Quartier Aufwand: baulich sehr aufwändig, da heutiges Bahnperon für eine Treppe zu schmal, Vorinvestitionen Nordbrücke ermöglichen Treppe nicht (Brückenquerschnitt bleibt zu schmal)

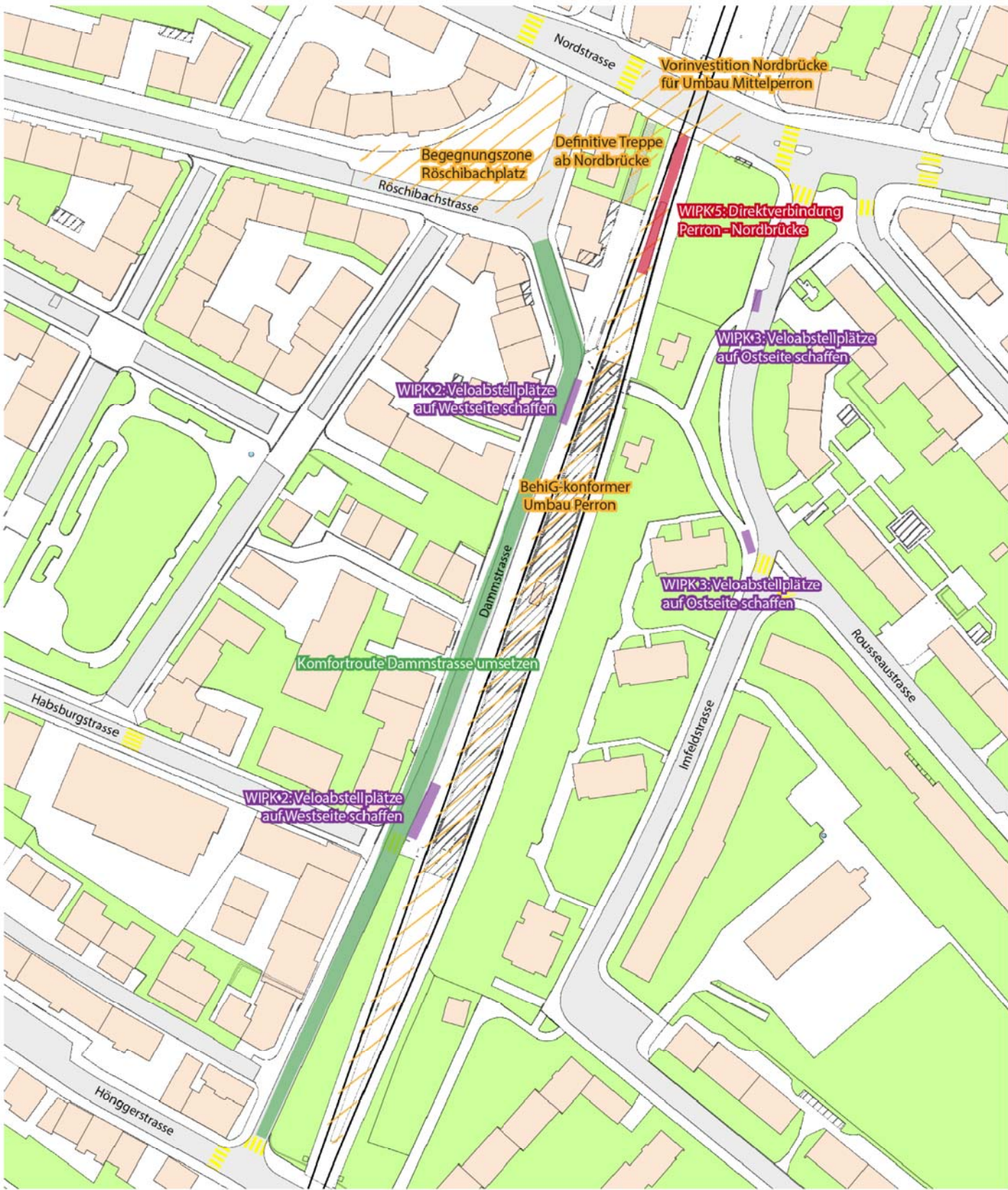
BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN MOTION)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
WIPK 1	Unterführung Süd beidseitig öffnen							
WIPK 2	Veloabstellplätze im Westen schaffen							
WIPK 3	Veloabstellplätze im Osten schaffen							
WIPK 4	Wartebereich an Haltestelle Nordbrücke verbreitern (stadteinwärts)							
WIPK 5	Neue Direktverbindung zwischen Perron und Nordbrücke							

Erläuterung der Bewertungskategorien:

VERÄNDERUNG GEGENÜBER DEM REFERENZZUSTAND (2015)				
Deutlich schlechter	Schlechter	Unverändert	Besser	Deutlich besser

### Übersicht: Einschätzung von Aufwand und Wirkung (Massnahmenideen Motion)



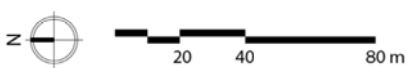


**Referenzsituation**

- Veränderung gegenüber Zustand 2012
- Neue Haltekante Tram/Bus

**Weitere Projekte / Massnahmenideen**

- Massnahme bereits in Planung**
- Motionsmassnahme**
- Mittel- oder langfristige Massnahme**



## Massnahmenkonzept

Das Massnahmenkonzept basiert auf dem Referenzzustand. Darauf aufbauend sind folgende drei Kategorien von Massnahmen vorgesehen:

- **Massnahmen bereits in Planung:** Diese Massnahmen sind, unabhängig von der Motion, bereits in Planung. Sie beinhalten zum Beispiel laufende Vorstudien.
- **Motionsmassnahmen:** Massnahmen, die von der Motion ausgelöst wurden und in einem ersten Umsetzungsschritt bis Ende 2015 umgesetzt werden sollen.
- **Mittel- oder langfristige Massnahmen:** Aufwändige Massnahmen, die teilweise durch die Motion ausgelöst wurden. Sie sollen in den Aktionsplan «Stadtverkehr 2025» einfließen und mittel- oder langfristig umgesetzt werden.

WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung
-	Komfortroute Dammstrasse umsetzen	100 000	-	Verbesserte Zugänglichkeit für Veloverkehr von der Westseite
WIPK 2	Veloabstellplätze im Westen schaffen	offen	hoch	Schaffen von Abstellanlagen zwingend (bisher keine vorhanden), schwierige Platzverhältnisse (Privateigentum), Umsetzung zusammen mit Komfortroute Dammstrasse
WIPK 3	Veloabstellplätze im Osten schaffen	10 000	hoch	Neue Abstellanlagen zwingend (bisher keine vorhanden)
WIPK 5	Neue Direktverbindung zwischen Perron und Nordbrücke	offen	gering	Sehr aufwändiges Vorhaben, Machbarkeit fraglich. Bedingt Anpassung der Gleislage und Perronverbreiterung. Die Brücke wird momentan saniert. Die vorgesehene Perronverbreiterung im Zusammenhang mit der Perronerhöhung ist für diesen Zweck nicht ausreichend.

NICHT WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung
WIPK 1	Unterführung Süd beidseitig öffnen	offen	sehr gering	Unterführung müsste komplett saniert werden, Arealentwicklung auf Ostseite noch unklar
WIPK 4	Wartebereich an Haltestelle Nordbrücke verbreitern (stadteinwärts)	offen	sehr gering	Brückenverbreiterung sehr aufwändig, Brücke wird derzeit saniert