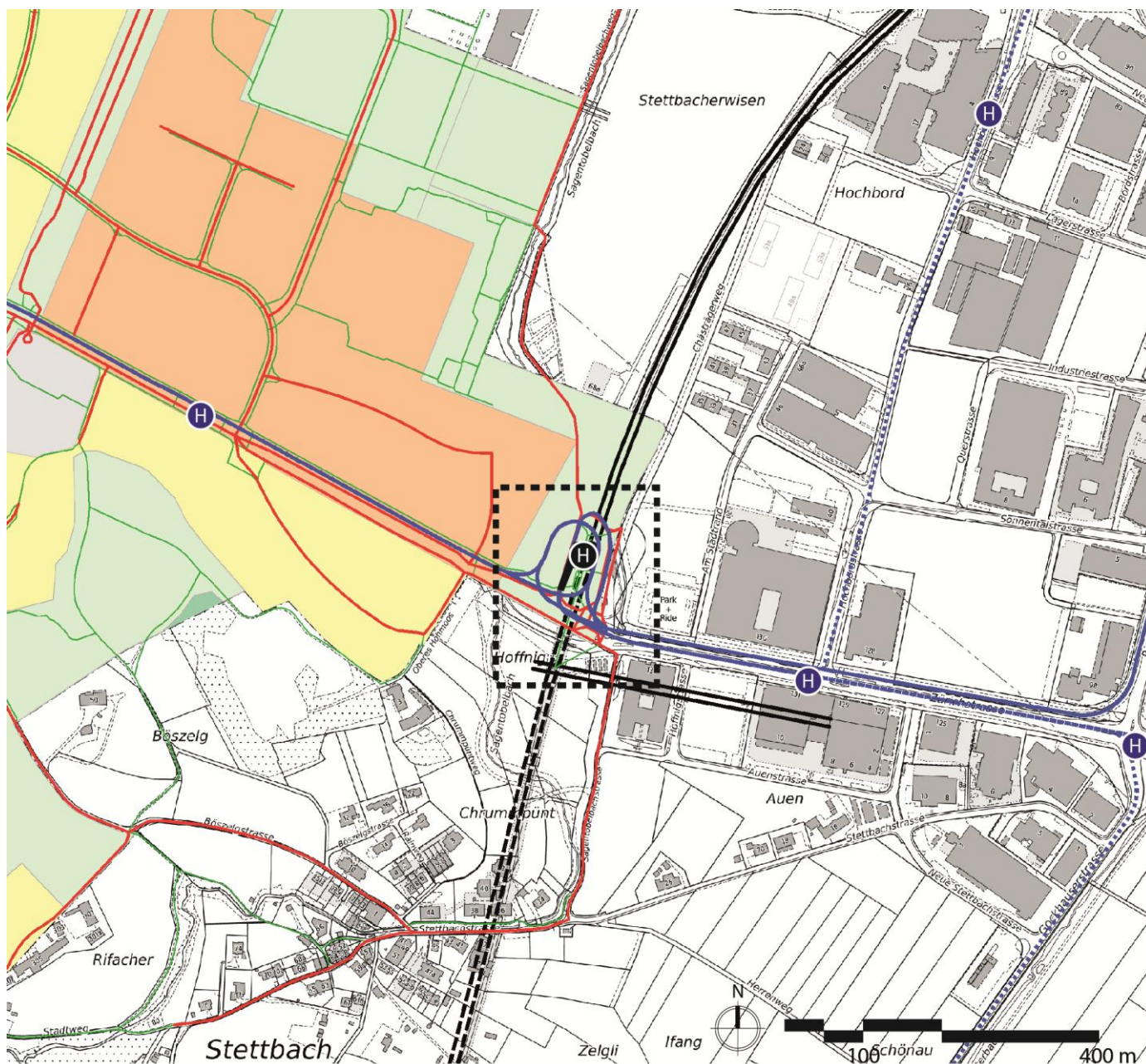

















Die Zugänglichkeit der Bahnhöfe ist ein wichtiges verkehrliches Anliegen. Ausgelöst durch eine Motion (GR Nr. 2011/222), wird im Hinblick auf die Eröffnung der Durchmesserlinie (2015) und darüber hinaus aufgezeigt, wie diese zu den S-Bahnstationen und den anliegenden VBZ-Haltestellen für den Fuss- und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



Verkehrliche Anbindung

-  S-Bahn mit Haltestelle
-  Tram mit Haltestelle
-  Bushauptnetz mit Haltestelle
-  Radroute
-  Fussweg

Zonen gemäss BZO und Entwicklungsgebiete

-  Wohnen W2/W3
-  Wohnen W4/W5
-  Zentrumszone (WG5-7)
-  Kernzone
-  Quartiererhaltungszone
-  Industrie mit Handel und DL
-  Industrie
-  Zone für öffentl. Bauten u. Anlagen
-  Erholungs-/ Freihalte-/ Reservezone
-  Entwicklungsgebiet gem. AfS

Objektblatt - Bahnhof Stettbach

Der Bahnhof Stettbach liegt an der nordöstlichen Stadtgrenze zu Dübendorf. Sein Umfeld ist geprägt von Arbeitsplätzen und ländlichem Charakter. Der Bahnhof ist insbesondere wichtig für Reisende Richtung Zürich HB, welche vom Tram oder der Glattalbahn auf die S-Bahn umsteigen. Die bauliche Entwicklung im näheren Umfeld ist beträchtlich.

Analyse

Defizite im Zustand 2014

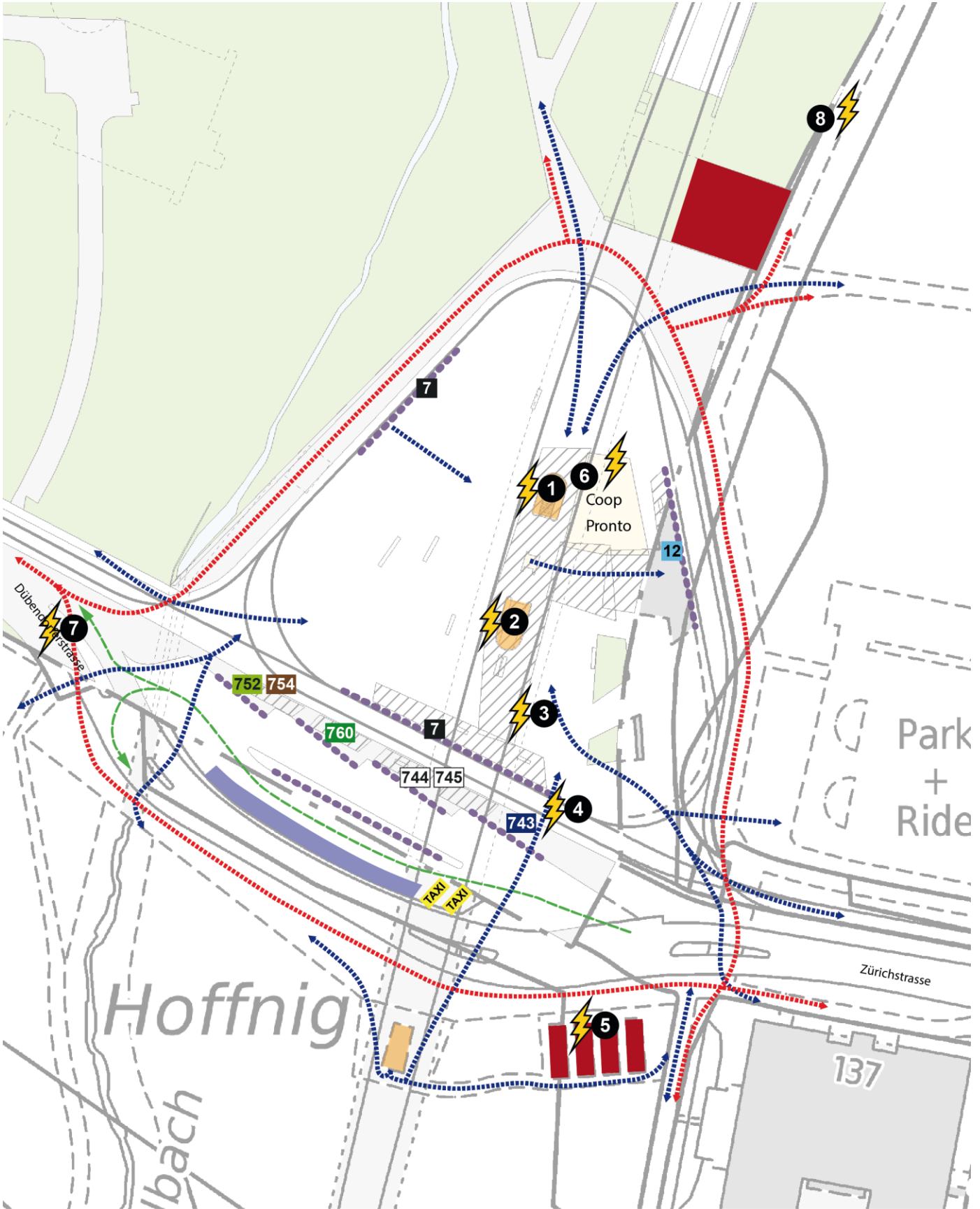
Der Bahnhof Stettbach wurde vor ein paar Jahren im Rahmen der GlattalBahn gesamthaft neu gebaut. Die Nutzung des Bahnhofs Stettbach erfährt in den nächsten Jahren ein kleines Wachstum.

FUSSVERKEHR	
GRUNDSATZ	DEFIZITE
Konfliktarme Zu- und Abgänge	<ul style="list-style-type: none"> - UG Engstellen bei Treppenaufgängen, sowie Rückstau Personenhydraulik bei Rolltreppe ①/② - EG Tram Nr. 7 verhindert den direkten Zu- und Weggang an die Bushaltestellen, die Haltekante stellt ein Hindernis dar ④ - Auf- und Abgänge liegen zentral, es gibt keine Abgänge in Laufrichtung der Personenströme ①/② - lange Rotphase des Lichtsignals verleitet die Fussgänger und teils Velofahrer zu gefährlichem queren der Strasse ⑦
Ausreichende Platzverhältnisse	<ul style="list-style-type: none"> - UG Engstellen entlang dem Perron durch die Treppenaufgänge, die Rolltreppe und den Lift sowie die Stützen, Warteraum, Sitzgelegenheiten und die Anzeigetafeln ①/② - EG Möblierung an Liftstandort (Abfall-Hai, zwei Biletautomaten, ein öffentliches Telefon, Briefkasten) führt zu wartenden Fahrgästen. Die wartenden Fahrgäste als auch die Möblierung stören den Personenstrom der Zu- und Abgänge ⑥ - EG Engstelle zwischen Treppenaufgang und Coop-Gebäude, knappe Platzverhältnisse ⑥ -
Objektive, subjektive Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> - UG fehlende Sicherheit, Graffitis, direkte Beleuchtung Perron, Betonstruktur, Stützen Einsehbarkeit - EG Nördliche Abstellanlage Einsehbarkeit ⑧ - EG Platz ist relativ sicher und überschaubar, Busperrons sind hingegen eher schmal.
Einfache Orientierung	<ul style="list-style-type: none"> - UG ungenügende Orientierung Hauptausgang Rolltreppe. Es ist nicht klar, wo Aufgang hinführt ①/② - EG Orientierung Bushaltestelle schwierig, wenn Tram 7 in der Haltestelle steht (Sichtbeziehung) ③ - EG Wanderweg-Schilder inmitten einer Grüninsel → unattraktiv und schlecht lesbar.
VELOVERKEHR	
Konfliktarme und direkte Wege	<ul style="list-style-type: none"> - Veloabstellplätze inkl. Velostation liegen relativ dezentral → weiter Umsteigeweg ⑤ - es bestehen keine Kurzzeit-Abstellplätze vor dem Coop Pronto ①
Genügend Abstellmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - abgeschlossene Veloabstellplätze sind komplett ausegelastet, bei der Velostation besteht noch Raumpotential für eine Erweiterung ③ - Rollerabstellplätze sind komplett ausgelastet ③
Einfache Orientierung	- -

Illustrierte Beispiele von Defiziten



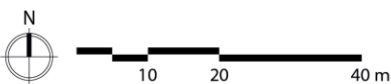
Engstelle Coop (links) und Engstellen Unterführung (rechts) ① ⑥



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

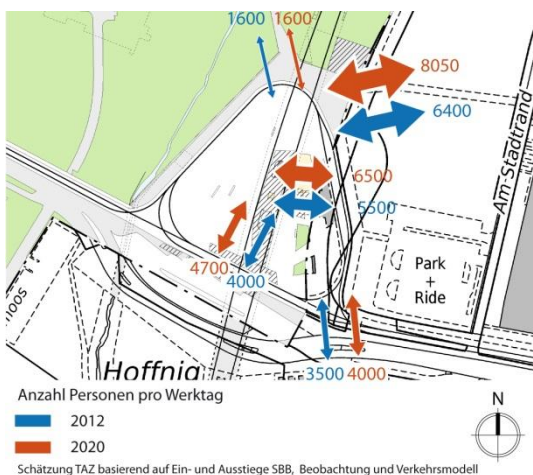
- Parkplätze
- Wichtige Zugangswege für Fussgänger
- Wichtige Zugangswege für Velofahrer
- 10 ⚡ Konflikt / Defizit mit Nr.

- Veloabstellplätze
- abschliessbar 300
- gedeckt 200
- offen n.v.
- TAXI 2

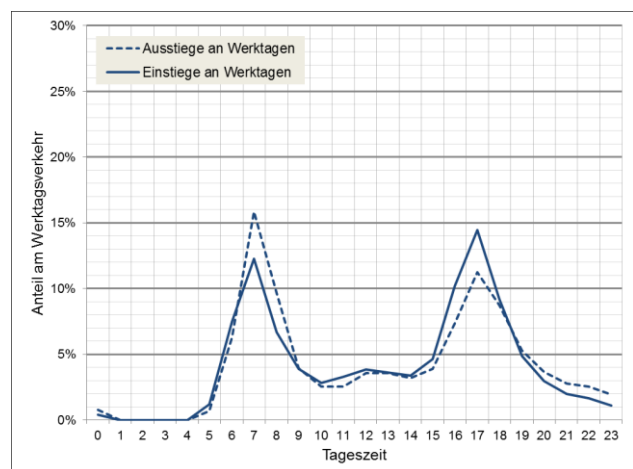


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2014	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	-	-
	S-Bahn	S 3, S9, S12	S3, S9, S11 , S12
	Städtischer ÖV	Tram 7, 12	Tram: 7, 12
		Bus: - → 12 Abfahrten	Bus: - → 12 Abfahrten
Regionalbus	743, 744, 745, 752, 754, 760 → 28 Abfahrten	743, 744, 745, 752, 754, 760 → 28 Abfahrten	
NACHFRAGE		STAND 2012	PROGNOSE BAHNREISENDE
Ein- und Ausstiege je Werktag	SBB	21'000	Modell SBB 2010 – 2020: + 20% 2010 – 2030: + 48%
	VBZ / VBG	16'800	
Umstiege Bahn ↔ Bus, Tram Basis: GVM-ZH 2012		9'600	Modell GVM-ZH 2010 – 2030: + 57%

Verteilung Personenströme SBB



Ein- und Ausstieg von SBB-Reisenden



Geplante Entwicklungen

Im Umfeld des Bahnhofs sind grössere Entwicklungen bekannt (Siedlungsbau Mattenhof). Das künftige ÖV-Angebot bleibt im ähnlichen Rahmen wie heute.

GEPLANTE ENTWICKLUNGEN		
BEREICH	2015 BIS 2018	NACH 2018
Infrastruktur		
ÖV-Angebot		Neubau Seilbahn Bahnhof Stettbach – Zoo
Siedlungsentwicklung	Wohnüberbauung „Mattenhof“ im Bau Quartierentwicklung „Hochbord“ in Dübendorf	Quartierentwicklung „Hochbord“
Stadtentwicklung	Die Siedlungsstruktur um den Bahnhof Stettbach verdichtet sich in den nächsten Jahren erheblich.	

Massnahmen

Handlungsbedarf

Die Zugänglichkeit des Bahnhofsumfeldes ist mit der umliegenden Siedlungsentwicklung (Zürich/ Dübendorf) laufend abzustimmen und zu verbessern. Zudem lässt sich folgender Handlungsbedarf ableiten:

- › Zugänglichkeit zum Bahnhofsareal ringsherum verbessern – direkte Wege anbieten
- › Perron SBB ausräumen und nur mit dem Notwendigen möblieren, um Platz zu schaffen (Wartehäuschen, Kübel, Tafeln)
- › Kapazität der Veloabstellplätze erhöhen

Massnahmenübersicht

MASSNAHMEN BEREITS IN PLANUNG		
Beschreibung	Defizit	Wirkung
Konzeptentwicklung Seilbahn Zoo – Bahnhof Stettbach		Verbesserung der Erreichbarkeit / Verbindung Zoo – Bahnhof Stettbach
3. Bahnhofzugang Nordseite		Verbesserung Anbindung Bahnhof Stettbach für neues Quartier in Dübendorf
Erstellung Spatzenweg		Erschliessung des Quartiers Mattenhof

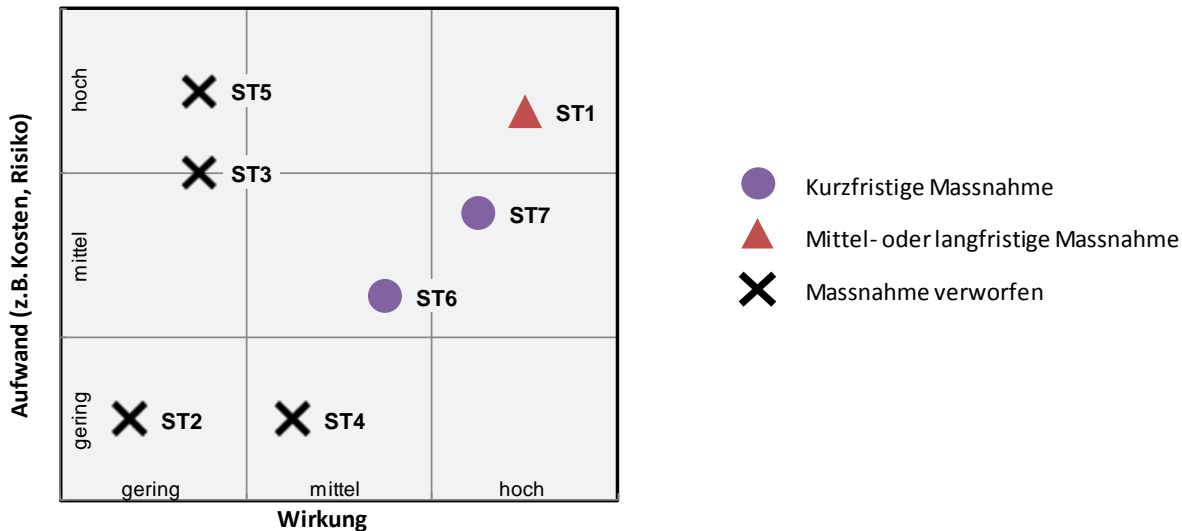
MASSNAHMENIDEEN MOTION			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
ST1	Platz für Wartende auf SBB – Perrons vergrössern	❶/❷	Wirkung: Durch eine Entrümpelung der Perronflächen entsteht Platzgewinn für wartende Personen (Abbruch Wartehaus), Möblierung besser platzieren oder entfernen, was nicht notwendig ist Aufwand: (Rückbau Wartehalle), Möblierung besser platzieren/ Unnötiges entfernen
ST2	Wegweisung Bushaltestellen und Bahnzugänge verbessern	❸	Wirkung: Fussgänger finden direkten Weg nicht auf antrieb Aufwand: Signaletik-Massnahmen prüfen
ST3	Hohe Tramhaltekannte absenken	❹	Wirkung: Stolperfalle abbauen Aufwand: Hohe Kante absenken. Schafft auch Nachteile für Nicht-behinderte Fahrgäste.
ST4	Veloabstellplätze bei Perronzugängen erstellen	❺	Wirkung: Verbesserte Zugänglichkeit – kürzere Wege zu Abgängen Aufwand: Zusätzliche Abstellplätze näher bei Zugang Süd
ST6	Steuerung Fuss- und Veloquerung Dübendorfstrasse optimieren	❻	Wirkung: Wartende Fussgänger und Velofahrer queren die Dübendorfstrasse in einem Zug (Kapazitätseinbusse MIV denkbar) Aufwand: Leistungsgutachten, Steuerung anpassen
ST7	Ausbau südliche Veloabstellplätze zu Doppelstockanlage	❽	Wirkung: Mehr Abstellplätze steigert Attraktivität für Veloverkehr Aufwand: Neubau / Erweiterung Abstellplätze (Koordination mit Dübendorf erforderlich)

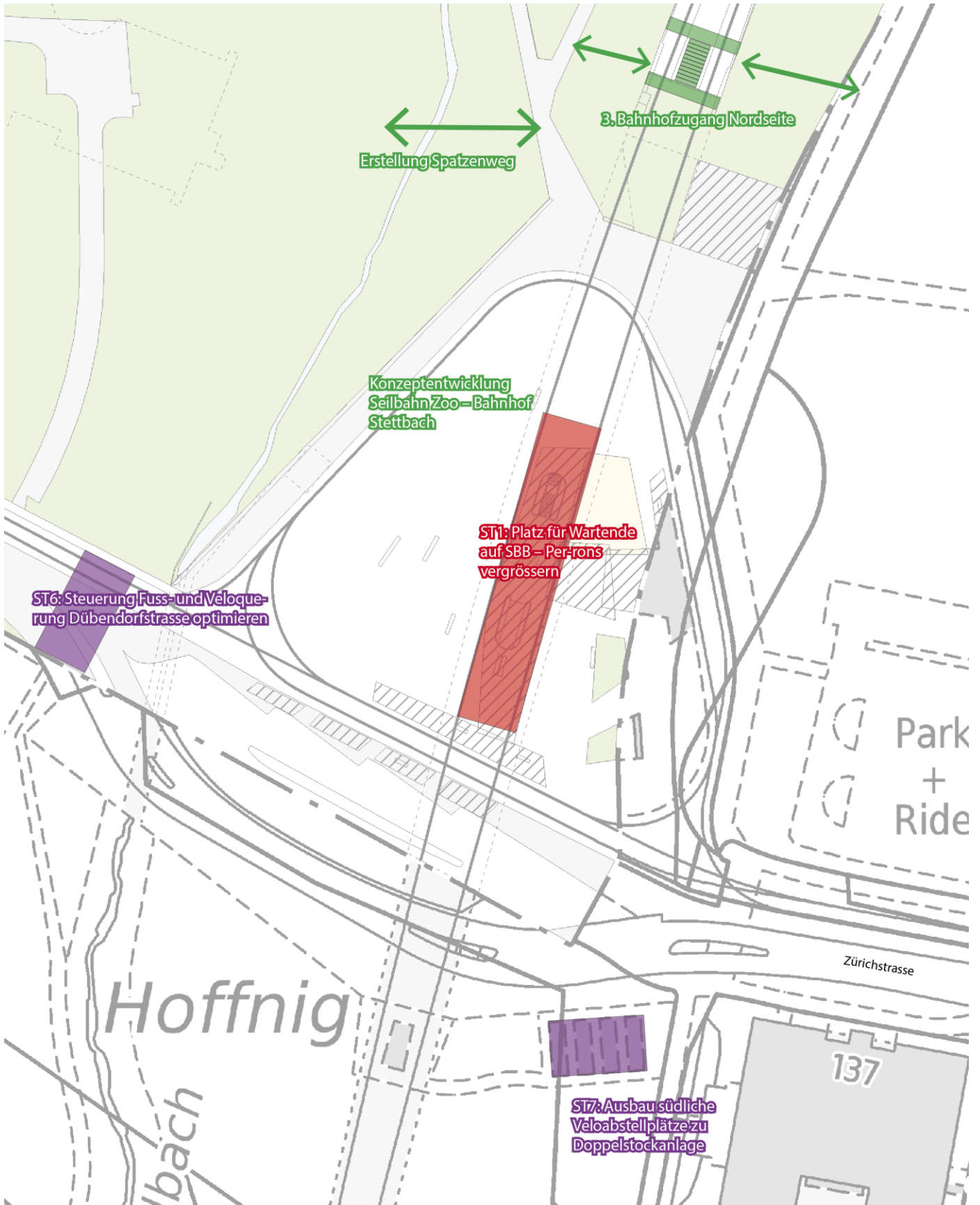
BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
ST1	Platz für Wartende auf SBB – Perrons vergrößern							
ST2	Wegweisung Bushaltestellen und Bahnzugänge verbessern							
ST3	Hohe Tramhaltekannte absenken							
ST4	Veloabstellplätze bei Perronzugängen erstellen							
ST6	Steuerung Fuss- und Veloquerung Dübendorfstrasse optimieren							
ST7	Ausbau südliche Veloabstellplätze zu Doppelstockanlage							

Erläuterung der Bewertungskategorien:



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

Übersicht: Einschätzung von Aufwand und Wirkung (Massnahmenideen)



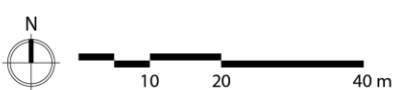


Referenzsituation

-  Veränderung gegenüber Zustand 2012
-  Neue Haltekante Tram/Bus

Weitere Projekte / Massnahmenideen

-  **Massnahme bereits in Planung**
-  **Kurzfristige Massnahmen**
-  **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 Projektvorhaben des Tiefbauamts der Stadt Zürich oder der SBB. Sie beinhalten zum Beispiel laufende Vorstudien.
- **Kurzfristige Massnahmen:** Massnahmen, die in einem ersten Umsetzungsschritt bis Ende 2017 umgesetzt werden sollen.
- **Mittel- oder langfristige Massnahmen:** Aufwändige Massnahmen, welche in den Aktionsplan «Stadtverkehr 2025» einfließen und mittel- oder langfristig umgesetzt werden.

WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung
	3. Bahnhofzugang Nordseite			Aggloprogramm 2. Generation
	Erstellung Spatzenweg			
	Konzeptentwicklung Seilbahn Zoo – Bahnhof Stettbach			
ST7	Ausbau südliche Veloabstellplätze zu Doppelstockanlage	50'000	sehr hoch	Koordination mit Stadt Dübendorf
ST6	Steuerung Fuss- und Veloquerung Dübendorfstrasse optimieren	30'000	hoch	Anpassung der Steuerung bei Kanton beantragen
ST1	Platz für Wartende auf SBB – Persons vergrössern		hoch	Lead SBB

NICHT WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung
ST2	Wegweisung Bushaltestellen und Bahnzugänge verbessern	10'000	gering	Defizit mit Signaletik nicht zu beheben.
ST3	Hohe Tramhaltekante absenken	150'000	gering	Neu gebaut (Verhältnismässigkeit). Schafft auch Nachteile für Nicht-behinderte Fahrgäste.
ST4	Veloabstellplätze bei Perronzugängen erstellen	10'000	gering	Bestehendes dezentrales Angebot ist sinnvoll.