

## Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 30. Oktober 2013

### **Motion der Fraktionen SP, Grüne und GLP betreffend Schaffung von zusätzlichem Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und für Begegnungszonen rund um die städtischen Bahnhöfe auf die Eröffnung der Durchmesserlinie, Bericht und Abschreibung**

Am 6. Juni 2011 reichten die Fraktionen SP, Grüne und GLP folgende Motion, GR Nr. 2011/222 ein, die am 6. Juli 2011 für dringlich erklärt wurde:

Der Stadtrat wird beauftragt, im Hinblick auf die Eröffnung der Durchmesserlinie rund um die städtischen Bahnhöfe mit grossem Passagieraufkommen sowie die angrenzenden VBZ-Haltestellen in den Gebieten B und C gemäss Parkplatzverordnung 2010 zusätzlichen Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger, die Velofahrenden sowie Begegnungszonen zu schaffen. Auch wenn dort dafür auch Strassenparkplätze aufgehoben werden müssen.

Begründung:

In knapp zwei Jahren werden die neue Durchmesserlinie sowie der unterirdische Durchgangsbahnhof Löwenstrasse eröffnet. Dabei wird mit einer markanten Zunahme des Passagieraufkommens um weit über 100 000 Personen in den Bahnhöfen auf Stadtgebiet gerechnet. Viele Personen werden von den grossen Verkehrsknoten ihren Weg zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr fortsetzen. Für diese Reisende braucht es rund um die betroffenen städtischen Bahnhöfe sowie an den angrenzenden VBZ-Haltestellen zusätzliche Flächen für den Fuss- und Veloverkehr. Es ist deshalb sinnvoll, die heute schon prekären Fussgängerbereiche rund um die innerstädtischen Bahnhöfe grosszügig zu erweitern. Da der Platz knapp ist, sind auch oberirdische Strassenparkplätze aufzuheben. Neben den Qualitätsverbesserungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger bringt dies den Geschäften rund um die fussgängerbevorzugten Zonen eine höhere Kundenfrequenz.

Am 28. September 2011 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat die Umwandlung der Motion in ein Postulat. Der Gemeinderat lehnte dies ab und überwies dem Stadtrat die Motion am 2. November 2011 definitiv.

### **1. Einleitende Bemerkungen**

Mit der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn reagieren der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) auf die steigende Nachfrage im öffentlichen Verkehr. Die Angebotserweiterung umfasst unter anderem neue S-Bahn-Linien sowie die Verlängerung und Taktverdichtungen von bestehenden Linien. Voraussetzung für die Umsetzung der vierten Teilergänzung ist der Bau der Durchmesserlinie (DML), die in zwei Etappen eröffnet wird:

- Wiedikon–Bahnhof Löwenstrasse–Oerlikon, Mitte 2014
- Altstetten–Bahnhof Löwenstrasse–Oerlikon (Fernverkehr), 2015

Gemäss dem Anliegen der Motionärinnen und Motionäre soll demnach bis Ende 2015 zusätzlicher Platz für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden. Die aktuelle räumliche Situation für Zufussgehende und Velofahrende rund um die städtischen Bahnhöfe ist aufgrund der in den vergangenen Jahren getätigten Investitionen vielerorts bereits heute attraktiv. Im Hinblick auf die Eröffnung der DML sind seitens Stadt Zürich und SBB weitere wirkungsvolle Massnahmen geplant. In erster Linie werden der Hauptbahnhof und der Bahnhof Oerlikon ausgebaut.

Im Rahmen dieser Motion werden die innerstädtischen Bahnhöfe mit grossem Passagierinnen- und Passagieraufkommen sowie die angrenzenden VBZ-Haltestellen in den Reduktionsgebieten B und C gemäss Parkplatzverordnung 2010 betrachtet. Aufgrund dieser Kriterien sind folgende acht Bahnhöfe betroffen: Altstetten, Enge, Hardbrücke, Hauptbahnhof (HB), Oerlikon, Stadelhofen, Wiedikon und Wipkingen. Der Bahnhof Stettbach, der 2011 im

Rahmen der Glattalbahn komplett umgestaltet wurde, erfüllt aufgrund seiner peripheren Lage das Kriterium «innerstädtisch» nicht und ist daher nicht Gegenstand dieser Betrachtung. Die mit der Eröffnung der DML erwarteten Zunahmen der Passagierinnen- und Passagierfrequenzen fallen bei den betroffenen Bahnhöfen sehr unterschiedlich aus. Der Bahnhof Wipkingen erfährt wegen des reduzierten Angebots der SBB einen Rückgang der Passagierinnen- und Passagierfrequenzen. Aufgrund der zentralen Lage wurde er gleichwohl in die Untersuchung miteinbezogen.

Die betroffenen acht Bahnhöfe wurden auf Defizite bei der Zugänglichkeit hin untersucht. Auf dieser Basis wurde für jeden Bahnhof ein Massnahmenkonzept erarbeitet.

## **2. Vorgehen zur Konzepterarbeitung**

Unter der Leitung des Tiefbauamts (TAZ) hat eine Arbeitsgruppe bestehend aus der Dienstabteilung Verkehr (DAV), dem Amt für Städtebau (AfS), den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich (VBZ) sowie den SBB die Zugänglichkeit aller acht Bahnhöfe untersucht. Für jeden dieser Bahnhöfe wurde ein Objektblatt erstellt, welches als Planungsinstrument dient. Inhalt und Darstellung sind dabei an die bestehenden Objektblätter des Programms QUARZ (Aufwertung der Strassenräume in den Quartierzentren) angelehnt. Die Objektblätter enthalten eine Analyse des Bahnhofs, daraus abgeleitete Massnahmen sowie deren Bewertung und Priorisierung. Für jeden Bahnhof resultiert ein entsprechendes Massnahmenkonzept.

Im Analyseteil der Objektblätter ist jeweils Folgendes festgehalten:

- Umgebungscharakter des Bahnhofs mit den VBZ-Haltestellen
- Defizitanalyse betreffend Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr
- Heutige und künftige Kennzahlen von öV-Angebot und öV-Nachfrage
- Heutige und künftige Verteilung der Passagierinnen- und Passagierströme um den Bahnhof
- Geplante Entwicklungen um den Bahnhof

Der zweite Teil im Objektblatt zeigt die daraus abgeleiteten Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit auf. Folgende Punkte sind darin dokumentiert:

- Handlungsbedarf betreffend Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr
- Referenzzustand (Massnahmen mit hoher Realisierungswahrscheinlichkeit)
- Massnahmen bereits in Planung (unabhängig von der Motion)
- Motionsmassnahmen (kurzfristig umzusetzen bis Ende 2015)
- Zusätzliche mittel- und langfristige Massnahmen
- Verworfenne zusätzliche Massnahmen

Quantitative Angaben zum Fussverkehr sind für die Analyse der Bahnhöfe und eine zielgerichtete Planung von Fussverkehrsanlagen wichtig. Am Bahnhof Oerlikon erfassten Spezialkameras die Frequenzen und die Knotenströme des Fuss- und Veloverkehrs. Zudem wurde in der Schulstrasse eine weitere Dauerkontrollstelle für den Veloverkehr in Betrieb genommen, um insbesondere die Wirkung der neuen Quartierverbindung Oerlikon auf die Velofrequenzen zu quantifizieren. Am HB wurden mit einer neuartigen Technik Funksignale (W-LAN und Bluetooth) mobiler Geräte ausgewertet, um Rückschlüsse auf die zurückgelegten Wege zu ziehen, Frequenzen zu messen sowie die wichtigsten Zugänge in den umliegenden Stadt- raum zu bestimmen. Die Erhebungsergebnisse dienen einerseits der Ableitung und Beurteilung von Massnahmen für die Verbesserung der Zugänglichkeit im Rahmen dieser Motion.

Andererseits sind die Resultate und gesammelten Erfahrungen auch für künftige Projekte verwendbar.

### **3. Massnahmenkonzept je Bahnhof**

Das je Bahnhof erarbeitete Massnahmenkonzept zeigt, mit welchen Massnahmen die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr heute und künftig verbessert werden soll. Das Massnahmenkonzept basiert nicht auf der heutigen Situation, sondern auf einem so genannten Referenzzustand, der die Projekte mit hoher Realisierungswahrscheinlichkeit bereits berücksichtigt. Die meisten Projekte des Referenzzustands befinden sich bereits im Bau, die restlichen sind in der Planung bereits sehr weit fortgeschritten. Darauf aufbauend besteht das Massnahmenkonzept aus folgenden Elementen:

- Massnahmen bereits in Planung (z. B. laufende Vorstudien)
- Motionsmassnahmen (kurzfristig umzusetzen bis Ende 2015)
- Zusätzliche mittel- oder langfristige Massnahmen

Im Folgenden werden die genannten Massnahmen pro Bahnhof beschrieben. In Klammern zu den Massnahmen stehen jeweils die hauptverantwortlichen Institutionen sowie das geplante Jahr der Umsetzung. Vorbehalten sind entsprechende Projektfestsetzungen und Ausgabebewilligungen.

#### **3.1 Bahnhof Altstetten**

Die Stadt Zürich weist eine polyzentrische Stadtstruktur auf. Nebst der Innenstadt sind auch Oerlikon und Altstetten Zentrumsgebiete mit grosser Ausstrahlung. Entsprechend hat der Bahnhof Altstetten heute und künftig eine hohe Bedeutung. Der Referenzzustand beinhaltet folgende Massnahmen:

- Verbreiterung Personenunterführung Mitte (SBB, 2018)
- Behindertengerechte Anpassung der Perrons (SBB, 2018)
- Endhalt Limmattalbahn und Umgestaltung Hohlstrasse (ZVV, TAZ, 2020)

Weiter sind unabhängig von der vorliegenden Motion folgende Massnahmen bereits in Planung:

- Tramnetzergänzung Altstetten (autofreie Altstetterstrasse) (TAZ, VBZ, 2018)
- Verbreiterung der westlichen Personenunterführung für den Fuss- und Veloverkehr (TAZ, 2020)

Das Massnahmenkonzept sieht folgende Motionsmassnahmen vor:

- Bereits heute besteht ein Mangel an Veloabstellanlagen. Mit der im Zusammenhang mit der Limmattalbahn notwendigen Führung der Buslinie 31 über den Altstetterplatz wird dieser Mangel noch verschärft. Eine Machbarkeitsstudie soll die Möglichkeiten für eine unterirdische «Velostation Altstetten Süd» mit Anbindung an die Personenunterführungen ausloten. (TAZ, 2014)
- Die öffentlichen Parkplätze zwischen der Bushaltestelle «Bahnhof Altstetten» und dem Altstetterplatz sollen aufgehoben werden. Dies entspricht der Forderung gemäss dem Postulat Sangines / Mariani, GR Nr. 2013/39. Als Ersatzmassnahmen sollen anstelle der Parkplätze Velobügel und Sitzbänke erstellt werden. Die Massnahme schafft mehr Platz für Zufussgehende und Wartende im Umfeld der VBZ-Haltestelle. (TAZ, DAV, 2014)

Als langfristige Massnahme ist die Erstellung einer Personenunterführung auf der Ostseite angedacht, wofür der Bedarf mittelfristig noch nicht besteht.

### 3.2 Bahnhof Enge

Der Bahnhof Enge übernimmt heute wie auch künftig eine wichtige Erschliessungsfunktion für das Quartier. Zudem ist er ein wichtiger Umsteigeknoten für Reisende vom linken Zürichseeufer in die Innenstadt und Richtung Sihlcity / Brunau. Unabhängig von der vorliegenden Motion sind folgende Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit bereits in Planung:

- Sanierung und Umgestaltung Bederbrücke (TAZ, SBB, 2017)
- Einführung Tempo 30 auf der Seestrasse im Bereich Tessinerplatz sowie auf der Bederstrasse im Bereich Bederbrücke (DAV, 2014)

Weiter sieht das Konzept folgende Motionsmassnahmen vor:

- Die verschiedenen Standorte der Veloabstellplätze sind teilweise nur schlecht auffindbar. Die Velofahrenden sollen vor Ort über die Abstellmöglichkeiten und deren Zugangswege informiert werden. Zu diesem Zweck werden an allen Veloabstellplätzen Übersichtspläne angebracht. (TAZ, 2014)
- Im Rahmen des vom Stadtrat verabschiedeten «Konzepts Koexistenz» (TAZ, DAV, 2013) wird voraussichtlich 2014 auf der Seestrasse Tempo 30 ausgeschrieben. Um die Querung der Seestrasse zwischen Bahnhofvorplatz, VBZ-Haltestelle und Tessinerplatz zu verbessern, sollen adäquate Begleitmassnahmen umgesetzt werden. Die Umsetzung könnte z. B. in Form eines «Tempo-30-Eingangstors» oder einer Verbreiterung der Fussgängerstreifen erfolgen. (TAZ, DAV, 2014)
- Der Zugang zur südlichen Veloabstellanlage beim Perron 1 ist unbefriedigend gestaltet. Mit kleineren baulichen und markierungstechnischen Massnahmen wird der Zugang für die Velofahrenden verbessert. Zudem sollen auf dem Trottoir zwischen den Bäumen zusätzliche Velobügel installiert werden. (TAZ, DAV, 2014)
- Für SBB-Reisende, die am Bahnhof Enge auf das Tram in Richtung City umsteigen wollen, ist die Situation nicht komfortabel, da Linien mit gleichem Ziel (City / Paradeplatz) ab verschiedenen Haltekanten verkehren. Auf dem Bahnhofareal sollen zwei dynamische Anzeigen installiert werden, auf denen ersichtlich ist, welches Tram als nächstes in Richtung City fährt. (TAZ, VBZ, 2015)
- Auf dem Bahnhofvorplatz entstehen wegen der hohen Nutzung regelmässig unklare Verkehrsverhältnisse. Dabei bleibt den Zufussgehenden aufgrund der Dominanz von Anlieferung, Taxis und motorisiertem Individualverkehr oftmals nur wenig Platz. Die Massnahme sieht eine Neuorganisation des Vorplatzes vor. Dabei wird geprüft, die bestehenden sechs Parkfelder unter Berücksichtigung des «Historischen Kompromisses von 1996» aufzuheben. Mit etwa 50 weissen Parkfeldern stehen an der Grütlistrasse genügend Parkplätze im Umfeld des Bahnhofs zur Verfügung. Auf dem Vorplatz soll die Signalisation einer Begegnungszone und, analog «Verkehrskonzept Innenstadt» (TAZ, 2011), die zeitliche Beschränkung der Anlieferung geprüft werden. (TAZ, DAV, 2015)
- Der Perron 2 ist von Süden her nicht direkt erreichbar. Die Massnahme sieht den Neubau einer Treppe von der südlichen Grütlistrasse zum Perron vor. (TAZ, 2015)

Als langfristige Massnahme ist die Ausrüstung der Personenunterführung mit Liften anzustreben. Weiter soll mittel- oder langfristig bei der Haltestelle «Bahnhof Enge / Bederstrasse» eine zusätzliche Treppe auf der Nordseite zum Perron 2 erstellt werden.

### 3.3 Bahnhof Hardbrücke

Die Nachfrage am Bahnhof Hardbrücke wird in den nächsten Jahren stark wachsen. Mit den im Referenzzustand berücksichtigten Massnahmen «Tramverbindung Hardbrücke» und

«Umsteigestation Kubus V0+» wird die Zugänglichkeit von der Brücke zu den Perrons bereits wesentlich verbessert. Zusätzlich ist, unabhängig von der Motion, die Umgestaltung der Hardstrasse zwischen Bahnhof und Schiffbau bereits in Planung (TAZ, 2016). Zur Verbesserung der Zugänglichkeit für die Zufussgehenden wird an dieser Stelle eine Begegnungszone geprüft. Weiter ist als Direktanbindung vom «Gleisbogenweg» und dem Maag-Areal auf die Hardbrücke ein neuer Treppenaufgang in Planung. (TAZ, 2016)

Weiter sieht das Konzept folgende Motionsmassnahme vor:

- Die Veloabstellanlagen unter der Brücke sollen durch eine doppelstöckige Anlage erweitert werden und die Überlastung der bestehenden Abstellanlagen entschärfen (TAZ, 2014)

Als langfristige Massnahme soll eine dritte Personenunterführung auf der Ostseite die Perrons direkt mit dem Gerold-Areal verbinden. Weiter soll der bestehende «Gleisbogenweg» auf Seite Gerold-Areal entlang den Gleisen bis zu den Viaduktbögen weitergeführt werden. Zusätzlich soll der «Gleisbogenweg» auch auf der östlichen Seite mit einer neuen Treppenverbindung direkt auf die Hardbrücke angebunden werden. Alle drei Massnahmen stehen in starker Abhängigkeit zur Entwicklung des Gerold-Areals.

### **3.4 Hauptbahnhof**

Bei den im Rahmen der Motion durchgeführten Erhebungen im Zeitraum zwischen Oktober 2012 und Januar 2013 wurden rund um den Zürcher HB täglich rund 340 000 Wege ermittelt. Am Spitzentag, dem Freitag vor Heiligabend, registrierten die installierten Messgeräte rund 580 000 Wege am Hauptbahnhof. Mit rund 430 000 Wegen ist der Freitag der Verkehrstag mit dem durchschnittlich höchsten Verkehrsaufkommen, während am Sonntag nur etwa halb so hohe Frequenzen gezählt werden. Die meisten Wege werden zwischen 18 und 19 Uhr im Bahnhofsumfeld gemessen (mehr als 32 000 Wege je Stunde). Mit jeweils über 90 000 zurückgelegten Wegen sind die Zugänge Richtung Bahnhofstrasse und Central die wichtigsten Zu- und Abgänge. Aber auch Richtung Sihlquai und Sihlpost sowie von und zum Löwenplatz wurden täglich rund 60 000 Wege gezählt. In Stosszeiten erreichen wichtige Zu- und Abgangswege die Kapazitätsgrenzen. Bis 2020 wird eine Gesamtzunahme der SBB-Passagierinnen und -Passagiere am Hauptbahnhof von mehr als 30 Prozent erwartet, wodurch bestehende Defizite ohne Gegenmassnahmen noch verschärft werden.

Der Hauptbahnhof ist das zentrale Element der DML. Der im Jahr 2014 eröffnende Tiefbahnhof Löwenstrasse ist das Herzstück des Projekts. Folgende Massnahmen sind im Referenzzustand enthalten:

- Provisorische doppelstöckige Veloabstellanlage auf Postbrücke (TAZ, 2013)
- Passage und Stadtanbindung Gessnerallee (TAZ, 2014)
- Neugestaltung Landesmuseum mit Zugang zu Platzspitz (Schweizerische Eidgenossenschaft, 2014)
- Neugestaltung Zugang Europaplatz (SBB, 2018)

Weiter sind folgende Massnahmen bereits in Planung:

- Definitive Velostation Süd (TAZ, 2017)
- Zwischennutzung Stadttunnel als Veloquerung (TAZ, 2017)
- Sihlsteg Süd als Verbindung von Europaallee und Löwenstrasse (TAZ, 2017)
- Umgestaltung Kasernenstrasse und Postbrücke (TAZ, 2018)
- Umgestaltung Zollstrasse mit Direktanbindung an Gleis 18 (TAZ, SBB, 2018)

- Ausbau Bahnhofzugang Radgasse (SBB, 2019)

Zusätzlich sollen bis zur Eröffnung der DML folgende Motionsmassnahmen umgesetzt werden:

- Das Trottoir am Bahnhofplatz zwischen der Querhalle und der oberirdischen Strassenquerung (beim Alfred-Escher-Monument) soll verbreitert werden. Auf diesem Trottoir wurden bei der Erhebung täglich fast 10 000 Passantinnen und Passanten gezählt. Es wird eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, welche die Möglichkeiten einer Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes aufzeigt. Im Zentrum steht dabei insbesondere die Neuorganisation der Taxistandplätze. (TAZ, DAV, 2014)
- Der Zugang zum städtischen ShopVille von der Lintheschergasse her soll für die Zufussgehenden mit dem Bau einer Trottoirüberfahrt attraktiver gestaltet werden. (TAZ, 2014)
- Der Zugang zur Passage Gessnerallee soll aufgewertet werden. Zentral dabei ist die Schaffung von Platz für die Zufussgehenden in der Gessnerallee und der Schützengasse. Dabei müssen, unter Berücksichtigung des «Historischen Kompromisses von 1996», voraussichtlich vier Strassenparkplätze aufgehoben werden. (TAZ, 2015)
- Gemäss der «VBZ-Netzentwicklungsstrategie» (VBZ, 2013) wird die Führung einer Tramlinie über die Postbrücke erst langfristig thematisiert. Dementsprechend übernimmt die VBZ-Haltestelle «Sihlpost» bis auf Weiteres die Funktion der Bahnhofshaltestelle für die südseitige Anbindung an die Passage Sihlquai. Sie soll entsprechend gekennzeichnet werden. Die Massnahme sieht eine Umbenennung der Haltestelle in «Sihlpost / HB» mit entsprechender Wegweisung vor. (VBZ, 2015)

Mittelfristig soll auf der Löwenstrasse vor dem Bahnhofplatz ein zusätzlicher Fussgängerstreifen erstellt werden. Dies bedingt einen Fahrstreifenabbau in der Löwenstrasse. Weiter ist als langfristige Massnahme die Erstellung einer definitiven Velostation Nord angedacht, da die derzeitige provisorische Velostation Nord beim Landesmuseum befristet ist. Die Situation betreffend Veloabstellplätze wird nach der Inbetriebnahme der definitiven Velostation Süd und der Veloabstellanlage im Stadttunnel beobachtet und beurteilt. Zudem wird eine komplette Neuorganisation des Bahnhofplatzes angestrebt. Dabei wird auch das Gebiet um das Central einbezogen. Das Bedürfnis hierzu besteht aus verkehrlicher wie auch aus städtebaulicher Sicht. Erste Vorarbeiten dazu sind bereits angelaufen.

### **3.5 Bahnhof Oerlikon**

Neben dem Hauptbahnhof hat der Bahnhof Oerlikon die höchste Bedeutung für die DML. Viele Vorhaben um den Bahnhof sind entweder im Bau oder in der Planung bereits weit fortgeschritten. Entsprechend werden die heutigen Defizite der Zugänglichkeit mit der in den kommenden Jahren bereitgestellten Infrastruktur weitgehend behoben. Im Referenzzustand sind folgende Massnahmen enthalten:

- Umgestaltung Bahnhofplatz Süd (TAZ, 2014)
- Perronverbreiterung Gleise 3–6 (SBB, 2014)
- Erweiterung Personenunterführung Ost (SBB, 2015)
- Erweiterung Personenunterführung Mitte (SBB, 2016)
- Quartierverbindung Oerlikon (TAZ, 2016)
- Umgestaltung Max-Frisch-Platz (TAZ, 2016)
- Quartieranbindung Ost mit unterirdischer Veloparkierungsanlage (TAZ, 2017)

Derzeit besteht keine befriedigende Lösung für die Veloführung von und zum Bahnhofplatz Süd. Obwohl mit dem neuen Zugang Andreasstrasse (Teil der Quartieranbindung Ost) ein Rückgang der Personenströme auf der Ohmstrasse zu erwarten ist, wurde die ursprüngliche Lösung mit der gemeinsamen Führung des Fuss- und Veloverkehrs auf dem Trottoir der

Ohmstrasse im Rahmen der Projekterarbeitung als ungünstig beurteilt. Aktuell ist eine Veloführung via Nansenstrasse angedacht, was der Forderung gemäss dem Postulat von den Fraktionen SP, Grüne, GLP und AL, GR Nr. 2013/153, entspricht. Die Motionsmassnahme sieht vor, nach der Fertigstellung des Bahnhofplatzes Süd die Velosituation zu beobachten und allfällige Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit für den Veloverkehr zum Bahnhofplatz Süd umzusetzen. (TAZ, 2014)

### **3.6 Bahnhof Stadelhofen**

Beim Bahnhof Stadelhofen ist in erster Linie der Mangel an Veloabstellplätzen das grösste Defizit. Zu dessen Behebung ist gemäss Forderung der Motion Leupi / Odermatt, GR Nr. 2006/393, eine grosse Velostation angedacht, die auf einem Grundstück an der Kreuzbühlstrasse angeordnet werden soll. Die Grundeigentümerin der Parzelle erarbeitet momentan eine Machbarkeitsstudie für eine Überbauung mit integrierter Velostation. Weiter wird im Rahmen einer Vorstudie die Öffnung der Kreuzbühlstrasse bergwärts für das Velo geprüft. Bisher ist die Wegfahrt vom Bahnhof Stadelhofen in Richtung Kreuzplatz nur via Umweg über die Mühlebachstrasse möglich.

Weiter sieht das Massnahmenkonzept folgende Motionsmassnahmen vor:

- Der Car-Sharing-Parkplatz für Mobility-Kundinnen und -Kunden zwischen dem Restaurant «Mishio» und dem SBB-Gebäude verursachte einen Engpass an einem der wichtigsten Zugänge. Der Standplatz wurde bereits zulasten eines Taxi-Standplatzes vor dem SBB-Gebäude verschoben. (SBB, 2013)
- Die verschiedenen Standorte der Veloabstellplätze sind nur schlecht auffindbar. Die Velofahrenden sollen vor Ort über die Abstellmöglichkeiten und deren Zugangswege informiert werden. Zu diesem Zweck werden, analog Bahnhof Enge, an allen Veloabstellplätzen Übersichtspläne angebracht. (TAZ, 2014)
- Der direkte Fussweg vom Bahnhof Stadelhofen zum Heimplatz führt via Olgaweg und Hohe Promenade. Dieser Zugang ist allerdings nur schlecht auffindbar und weitgehend unbekannt. Die Massnahme sieht eine Beschilderung der entsprechenden Route vor. (TAZ, DAV, 2014)
- Die Stadelhoferstrasse wurde 2011 als Begegnungszone signalisiert. Der intensive Anlieferungsverkehr führt allerdings laufend zu Konflikten mit dem Fuss- und Veloverkehr. Gemäss dem «Verkehrskonzept Innenstadt» soll der Anlieferungsverkehr auf den Vormittag beschränkt werden. (DAV, 2014)
- Bis die definitive Velostation in Betrieb genommen wird, sollen die Veloabstellplätze beim «Mühlebachpärkli» mit einer zweiten Etage in Gerüstbauweise ergänzt werden. (TAZ, 2015)

Als mittelfristige Massnahme wird die Idee einer doppelstöckigen provisorischen Abstellanlage auf dem Stadelhoferplatz weiter vertieft. Auch diese Massnahme würde als Provisorium nur so lange bestehen bleiben, bis die definitive Velostation in Betrieb genommen wird. Allerdings besteht hier ein grosser Interessenskonflikt aufgrund der denkmalpflegerisch geschützten Anlage. Entsprechend wäre diese Massnahme schwierig umsetzbar. Weiter soll, unter Berücksichtigung des «Historischen Kompromisses von 1996», die Aufhebung der bestehenden Parkplätze vor dem SBB-Gebäude mittelfristig in Betracht gezogen werden. Damit sollen die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden auf dem Stadelhoferplatz verringert werden. Die Bahnhofsvorfahrt könnte dabei als solche bestehen bleiben.

### 3.7 Bahnhof Wiedikon

Beim Bahnhof Wiedikon besteht heute in erster Linie beim Zugang auf Seite Kalkbreitestrasse Handlungsbedarf. Eine deutliche Verbesserung ergibt sich dabei bereits mit dem Sanierungsprojekt der Badenerstrasse, wobei die Tramhaltstelle «Kalkbreite» stadtauswärts als Kaphaltstelle ausgebildet wird. (TAZ, 2014)

Zur weiteren Verbesserung der Zugänglichkeit sind folgende Motionsmassnahmen bis zur Eröffnung der DML vorgesehen:

- Die Haltestelle «Kalkbreite» ist eine wichtige VBZ-Haltestelle als Zugang für den Bahnhof Wiedikon. Dies kommt allerdings schlecht zur Geltung. Die Massnahme sieht eine Umbenennung der Haltestelle in «Kalkbreite / Bhf Wiedikon» mit entsprechender Beschilderung von und zum Bahnhof vor. (VBZ, 2015)
- Beim Zugang Kalkbreitestrasse stehen keine Veloabstellplätze zur Verfügung. Dabei wird der Zugang zu den Perrons oftmals mit «wild» parkierten Velos zugestellt. Die Massnahme sieht die Schaffung gedeckter Veloabstellplätze vor. (TAZ, 2014)
- Die Neubausiedlung «Kalkbreite» entsteht gegenüber dem Zugang Kalkbreitestrasse. An dieser Stelle quert der Urselweg die Kalkbreitestrasse. Für die Zufussgehenden besteht keine Querungshilfe, um zum Bahnhof zu gelangen. Die Motionsmassnahme sieht eine Querungshilfe, z. B. in Form eines Fussgängerstreifens mit Schutzinsel, vor. (TAZ, 2014)
- Vor dem Hauptzugang zum Bahnhof auf Seite der Birmensdorferstrasse stehen keine gedeckten Veloabstellplätze zur Verfügung. Zur Bereitstellung attraktiver Abstellplätze sieht die Motionsmassnahme vor, die bestehenden Abstellplätze zu überdachen. (TAZ, 2015)

Ein direkter Zugang von der Zweierstrasse zu den Perrons besteht nicht. Als langfristige Massnahme soll der Bau eines zusätzlichen Zugangs von der Zweierstrasse in Betracht gezogen werden.

### 3.8 Bahnhof Wipkingen

Der Bahnhof Wipkingen ist der einzige innerstädtische Bahnhof, der mit Eröffnung der DML an Bedeutung verlieren wird. Aufgrund des sich im Bau befindenden Weinbergtunnels verkehren Züge vom HB direkt nach Oerlikon anstatt via Wipkingen. Entsprechend wird bei der Anzahl Ein- und Aussteigenden bis 2020 ein leichter Rückgang gegenüber heute erwartet.

Der Referenzzustand beim Bahnhof Wipkingen umfasst folgende Massnahmen:

- Sanierung Nordbrücke mit Verlegung der Bushaltstellen auf die Brücke und Bau der definitiven Treppe (TAZ, 2014)
- Begegnungszone Röschibachplatz (TAZ, 2014)
- Behindertengerechter Umbau der Perrons (SBB, 2020)

Zudem ist die Umsetzung der Komfortroute aus dem Masterplan Velo in der Dammstrasse vorgesehen (TAZ, 2019), was die Zugänglichkeit für den Veloverkehr von der Westseite verbessern wird.

Da beim gesamten Bahnhof keine Veloabstellplätze angeboten werden, ist als Motionsmassnahme die Installation mehrerer dezentraler Veloabstellplätze vorgesehen. (TAZ, 2014)

Als langfristige Massnahme soll ein direkter Zugang von der Nordbrücke zu den Perrons weiterverfolgt werden. Mit dieser Massnahme würde der meistgenutzte Zugang zum Bahnhof

deutlich attraktiver. Die Massnahme wäre bautechnisch allerdings sehr aufwendig, da die Perrons verbreitert und die Gleislage angepasst werden müssten.

#### **4. Umsetzung und Finanzierung**

##### **4.1 Massnahmen im Referenzzustand**

Die Massnahmen aus dem Referenzzustand (Massnahmen mit hoher Realisierungswahrscheinlichkeit) befinden sich mehrheitlich bereits im Bau oder sind finanziert. Die beiden Grossprojekte Limmattalbahn und Tramverbindung Hardbrücke unterliegen dem Eisenbahngesetz, Volksabstimmungen über die Realisierungskredite auf kantonaler Ebene sind möglich.

##### **4.2 Massnahmen bereits in Planung**

Die Investitionen für die bis 2020 zusätzlich zum Referenzzustand sich bereits in Planung befindenden Massnahmen (unabhängig von der Motion) zur Verbesserung der Zugänglichkeit zu den S-Bahnhöfen für den Fuss- und Veloverkehr, werden auf rund 60 Millionen Franken geschätzt. Die Kosten beinhalten alle oben beschriebenen «Massnahmen bereits in Planung». Sie sind Bestandteil des Projektportfolios des Tiefbauamts und werden in diesem Rahmen umgesetzt. Vorbehalten sind entsprechende Projektfestsetzungen und Ausgabebewilligungen.

##### **4.3 Motionsmassnahmen**

Die Gesamtkosten der Motionsmassnahmen (die bis Ende 2015 umgesetzt werden sollen) belaufen sich auf etwa 1,5 Millionen Franken. Davon sind Ausgaben von 0,5 Millionen Franken im Budgetantrag 2014 enthalten. Die weiteren Kosten von etwa 1 Million Franken werden in den künftigen Planungsprozess (Budget 2015 / Aufgaben- und Finanzplan [AFP] 2015–2018) eingebunden.

Die einzelnen Massnahmen sind erst in den Grundzügen bekannt. Die Umsetzungsprojekte sind noch im Detail auszuarbeiten und werden – so weit erforderlich – nach Durchführung der massgeblichen Verfahren den zuständigen Instanzen zur Bewilligung unterbreitet. Sind bauliche Massnahmen betroffen, erfolgt die Projektfestsetzung durch den Stadtrat. Verkehrliche Anordnungen fallen in die Kompetenz des Vorstehers des Polizeidepartements. Die für die einzelnen Projekte notwendigen Ausgaben werden den zuständigen Instanzen einzeln zur Bewilligung vorgelegt.

Die Kosten beinhalten die Auslösung von zwei Machbarkeitsstudien für Projekte, die erst nach der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie umgesetzt werden können, die «Velostation Altstetten» und die Verbesserung der Taxisituation am Hauptbahnhof, Seite Bahnhofplatz.

Das Tiefbauamt wird beauftragt, im Einvernehmen mit den zuständigen Dienstabteilungen (DAV und VBZ) die notwendigen Schritte einzuleiten, damit die Motionsmassnahmen 2014 und 2015 umgesetzt werden können.

##### **4.4 Zusätzliche mittel- oder langfristige Massnahmen**

Die mittel- oder langfristigen Massnahmen sind in den Objektblättern der Bahnhöfe dokumentiert und bilden Teil eines Zielzustands, der schrittweise erreicht werden soll. Die wichtigsten Massnahmen fliessen in den «Aktionsplan Stadtverkehr 2025» ein und bilden die langfristige Planung für die Verbesserung der Zugänglichkeit. Die Prüfung und allfällige Umsetzung erfolgt im Rahmen der ordentlichen Gebietsplanung.

#### **5. Abschreibung der Motion**

Gestützt auf diesen qualifizierten Bericht i.S.v. Art. 92 Abs. 1 GO GR soll die Abschreibung der Motion beantragt werden.

**Dem Gemeinderat wird beantragt:**

- 1. Vom Bericht betreffend Motion zur Schaffung von zusätzlichem Platz für Zufussgehende, Velofahrende und für Begegnungszonen rund um die städtischen Bahnhöfe auf die Eröffnung der Durchmesserlinie wird Kenntnis genommen.**
- 2. Die Motion, GR Nr. 2011/222, von den Fraktionen SP, Grüne und GLP vom 2. November 2011 betreffend Schaffung von zusätzlichem Platz für Zufussgehende, Velofahrende und für Begegnungszonen rund um die städtischen Bahnhöfe auf die Eröffnung der Durchmesserlinie wird als erledigt abgeschrieben.**

**Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.**

Im Namen des Stadtrats

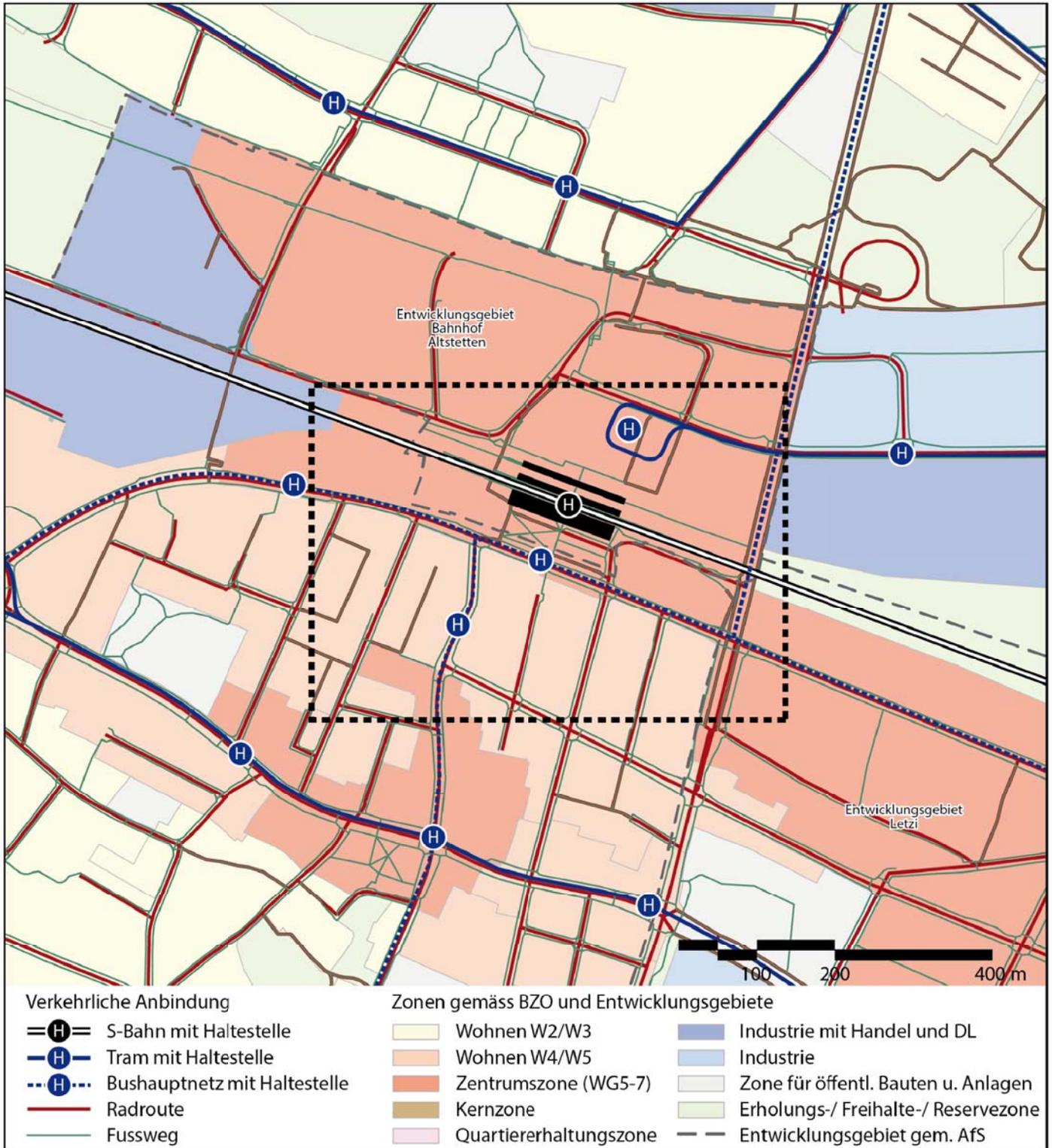
die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**

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 Altstetten

Der Bahnhof Altstetten erschliesst das Stadtzentrum Altstetten. Durch die polyzentrische Stadtentwicklung kann das Stadtzentrum verkehrlich entlastet werden. Neben der Umsteigefunktion ist der Bahnhof Altstetten auch Schnittstelle zwischen der bestehenden Siedlungsstruktur und dem Entwicklungsgebiet Zürich-West. Er dient weiter ausserordentlichen Zugverbindungen bei Sport- und Kulturveranstaltungen im Letzigrund.

# Analyse

## Defizite im Zustand 2012

Mit dem stetigen Nachfragewachstum stösst der Bahnhof in verschiedenen Bereichen an seine Kapazitätsgrenzen. Insbesondere in den Unterführungen bestehen heute schon enge Platzverhältnisse.

FUSSVERKEHR	
GRUNDSATZ	DEFIZITE
Konfliktarme Zu- und Abgänge	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Haltestelle Hohlstrasse Richtung Innenstadt ③: Fussverkehr quert Hohlstrasse, dadurch Rückstau des motorisierten Individualverkehrs auf Hohlstrasse und folglich auch Behinderungen der Buslinien</li> <li>- Perrons 3/4 und 6/7 für Menschen mit Behinderung untauglich</li> <li>- Unterführung Mitte ②: Zugang nur über Treppen</li> </ul>
Ausreichende Platzverhältnisse	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterführung Mitte und West ①: enge Platzverhältnisse</li> <li>- Hohlstrasse Richtung City ④: enge Platzverhältnisse wegen Parkplätzen</li> </ul>
Objektive, subjektive Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterführung Mitte / West ①: verwinkelt, unübersichtlich</li> <li>- Haltestelle Hohlstrasse ③: 5 Unfälle mit Verletzten (2007-2011)</li> </ul>
Einfache Orientierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterführung West ①: mangelhafte Wegweisung</li> <li>- Dezentraler behindertengerechter Zugang</li> </ul>
VELOVERKEHR	
Konfliktarme und direkte Wege	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterführung West ①: Konflikte mit Fussverkehr</li> <li>- Kreuzung Europabrücke / Hohlstrasse ③: 5 Unfälle mit Verletzten (2007-2011)</li> </ul>
Genügend Abstellmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Altstetterplatz ⑤: stark ausgelastete Abstellanlagen</li> </ul>
Einfache Orientierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterführung West ①: Veloroute schwierig auffindbar</li> </ul>

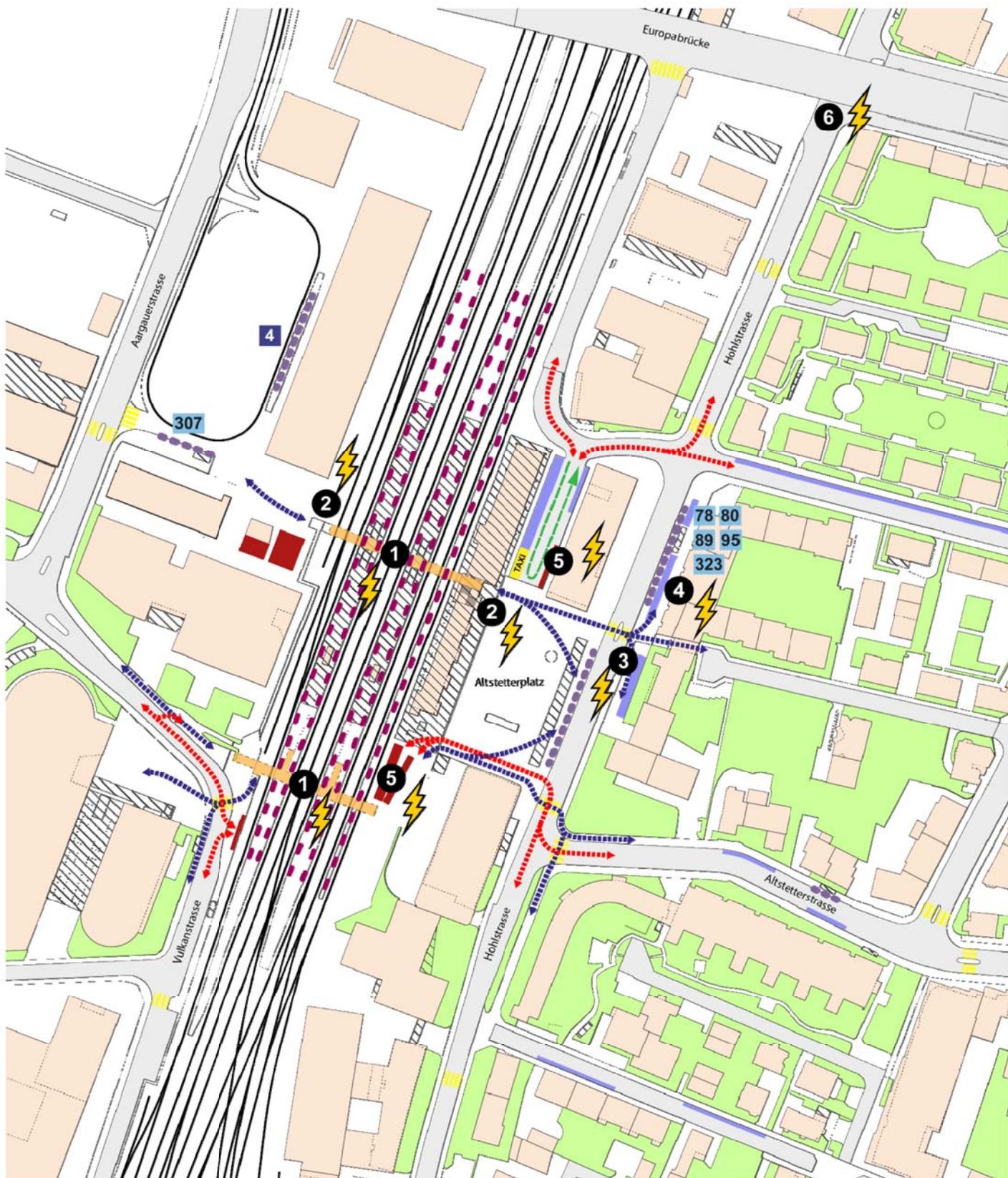
## Illustration ausgewählter Defizite



Defizit ①: Unterführung West



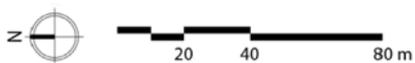
Defizit ③: Rückstau vor Fussgängerstreifen



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

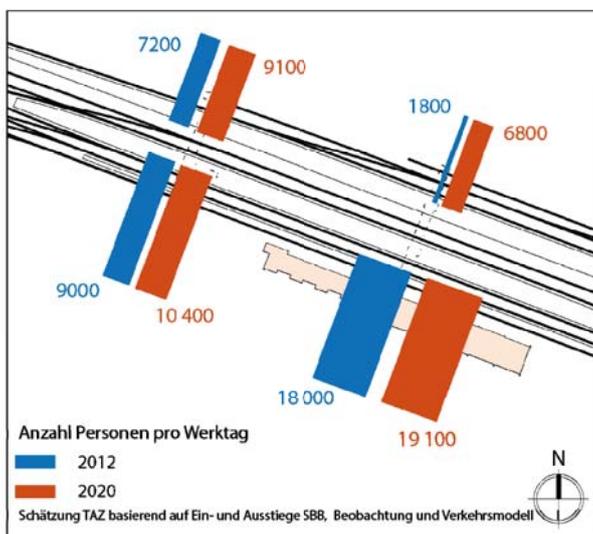
- Parkplätze
- Hauptzugangswege Fussverkehr
- Hauptzugangswege Veloverkehr
- Konflikte / Defizite mit Nr.

- Veloabstellplätze
- abschliessbar 24
- gedeckt 229
- offen 140
- TAXI
- Taxistandplätze 4

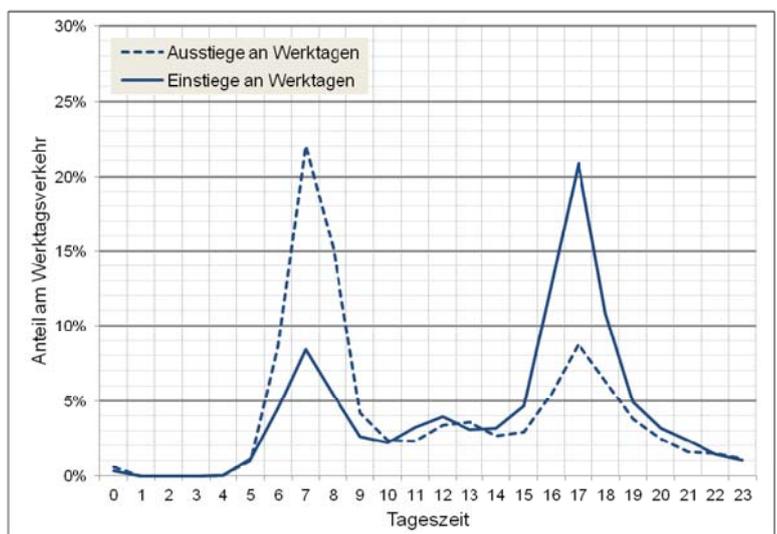


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2012	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	Stündliche IR-Verbindungen Basel – Zürich Flughafen	Stündliche IR-Verbindungen Basel – Zürich Flughafen
	S-Bahn	S3, S9, S12, S15	S5, <b>S11</b> , S12, S14, S19
	Städtischer ÖV	Tram 4	<b>Limmattalbahn, Tram 2, 4</b>
		Bus 31, 78, 80, 89 → 70 Abfahrten	Bus 31, 78, 80, 89 → <b>86 Abfahrten</b>
Regionalbus	307, 323 → 6 Abfahrten	307, <b>304, 308</b> Anzahl Abfahrten noch offen	
NACHFRAGE		STAND 2012	PROGNOSE BAHNREISENDE
Ein- und Ausstiege je Werktag	SBB	38 000	Modell SBB 2009 – 2020: + 26% 2009 – 2030: + 63%
	VBZ	29 000	
Umstiege Bahn ↔ Bus, Tram Basis: GVM-ZH 2011		19 000	Modell GVM-ZH 2010 – 2030: + 37%

## Verteilung Personenströme SBB



## Ein- und Ausstiege von SBB-Reisenden



## Geplante Entwicklungen

Das Umfeld des Bahnhofes Altstetten ist im Wandel. Mit der Limmattalbahn und der neuen Führung der Linie 2 wird der Bahnhof auch auf Seite Altstetterplatz direkt ins Tramnetz eingebunden.

GEPLANTE ENTWICKLUNGEN			
BEREICH	BIS 2015	2015 BIS 2018	NACH 2018
Infrastruktur	-	Verbreiterung Unterführung Mitte, Ausrüstung Unterführung Mitte mit Liften, Perronerhöhungen gemäss Behindertengesetz, Umgestaltung Altstetterplatz / Hohlstrasse im Zusammenhang mit der Limmattalbahn	Ausbau Unteführung West
ÖV-Angebot	-	Ausbau S-Bahnangebot (5 statt heute 4 S-Bahnlinien),	Limmattalbahn, Tramlinie 2 via Altstetterstrasse
Siedlungsentwicklung	Überbauung des Areals Westlink, Siedlungsentwicklungen in Zürich-West	-	-
Stadtentwicklung	Stärken von Altstetten als Teilzentrum, Verdichtungen im Bahnhofsumfeld		

# Massnahmen

## Handlungsbedarf

Der Bahnhof Altstetten gewinnt in Zukunft stark an Bedeutung. Er liegt am Rande des Entwicklungsgebiets Zürich-West. Zudem sind im Umfeld Siedlungsverdichtungen angedacht. Mit dem Tram Zürich-West, der geplanten Anbindung auf der Südseite (Tram 2) sowie der Limmattalbahn steigt zudem seine funktionale Bedeutung als ÖV-Knoten im städtischen Netz. Die Anzahl Ein- und Aussteigender wächst bis 2030 um rund 60% an. Aufgrund dieser Entwicklungen besteht folgender Handlungsbedarf:

- Verbreiterung der Personenunterführungen
- Erhöhung der Anzahl Veloabstellplätze auf der Südseite des Bahnhofs
- Verbesserung der Querung Hohlstrasse für den Fuss- und den Veloverkehr

## Massnahmenübersicht

REFERENZSITUATION (PROJEKTE MIT HOHER WAHRSCHEINLICHKEIT DER UMSETZUNG)		
Massnahme	Defizit	Wirkung
Endhaltestelle der Limmattalbahn, Umgestaltung Altstetterplatz / Hohlstrasse	③, ④, ⑥	Querung und generelle Situation des Fussverkehrs in Hohlstrasse verbessert, verbesserte Situation an der Bushaltestelle Richtung Innenstadt
Unterführung Mitte verbreitern	①	Zugänglichkeit der Bahnperrens gewährleistet, attraktive Umsteige Verbindung zwischen Altstetterplatz und Vulkanplatz, verbesserte Quartierverbindung
Unterführung Mitte mit Liften ausstatten	②	Vereinfachter Zugang zur Bahn

MASSNAHMEN BEREITS IN PLANUNG		
Massnahme	Defizit	Wirkung
Tramlinie 2 in Altstetterstrasse verlegen, autofreie Altstetterstrasse	⑤	Einbindung Bahnhof Altstetten ins Tramnetz, Neuordnung Haltstellen
Unterführung West verbreitern	①	Engpassbeseitigung, Koexistenz Velo- und Fussverkehr

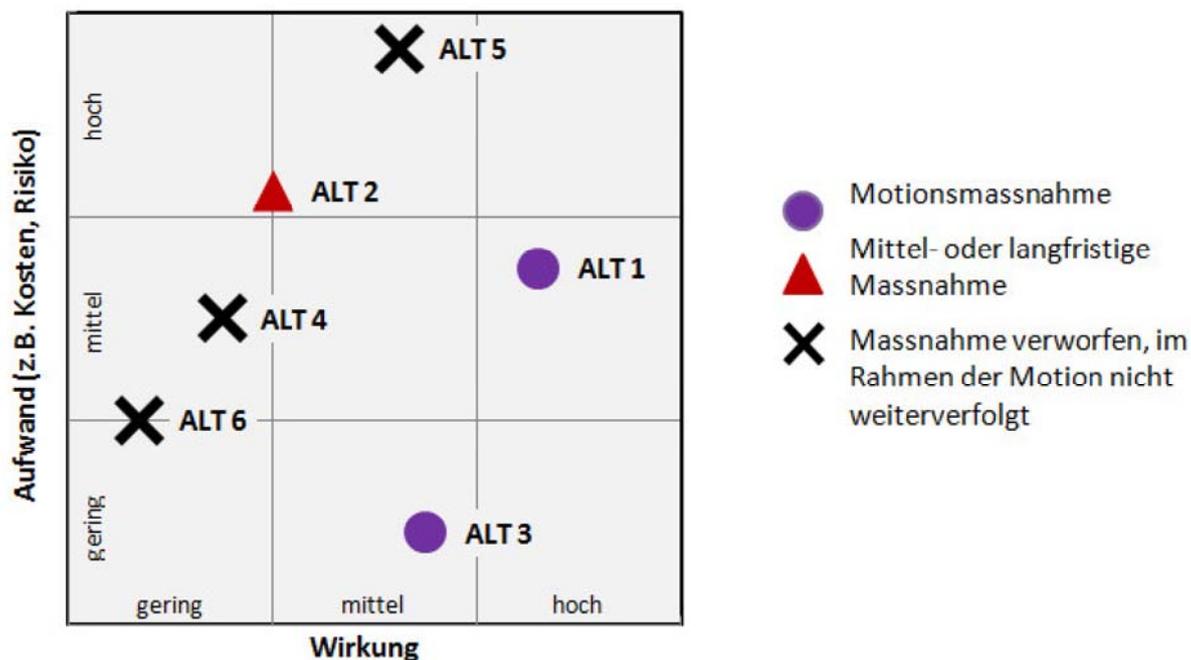
MASSNAHMENIDEEN MOTION			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
ALT 1	Machbarkeitsstudie «Velostation Altstetten-Süd»	⑤	Wirkung: Grössere Veloabstellkapazität, erhöhte Attraktivität für Velofahrende, Altstetterplatz vom Veloverkehr entlastet Aufwand: schwierig umzusetzen (komplexe Zufahrt und Verbindung mit Unterführung)
ALT 2	Neuer Zugang ab Ostseite	①	Wirkung: Dezentraler Zugang möglich Aufwand: technische Machbarkeit schwierig abzuschätzen, ab Europa-Brücke finanziell weniger aufwändig als Unterführung
ALT 3	Parkplätze an Bushaltestelle stadteinwärts aufheben	④	Wirkung: Verbesserte Platzverhältnisse im Umfeld der Bushaltestelle Geringer Aufwand
ALT 4	Veloabstellanlage West ausbauen	⑤	Wirkung: Ausbau der Veloabstellmöglichkeiten Aufwand: Mittel, Ausbau der bestehenden Anlage möglich
ALT 5	Neue Veloabstellanlage in der Unterführung Mitte	⑤	Wirkung: Mehr Veloabstellplätze Hoher Aufwand (schwierige technische Machbarkeit)
ALT 6	Zusätzlicher Fussgängerstreifen Hohlstrasse	⑤	Wirkung: Zusätzliche Querungsmöglichkeit für den Fussverkehr, Trennwirkung der Hohlstrasse wird reduziert Geringer Aufwand

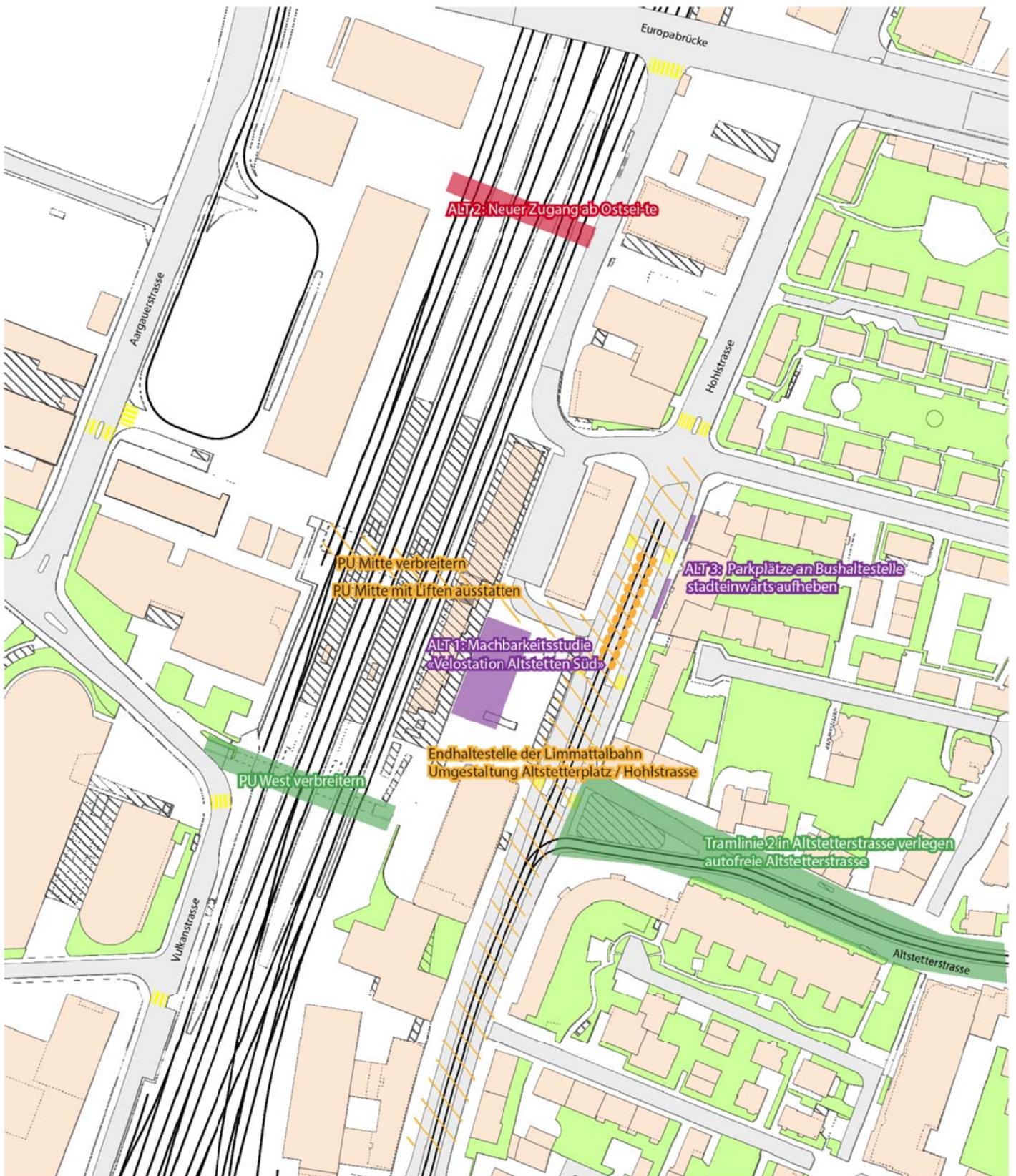
BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN MOTION)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
ALT 1	Machbarkeitsstudie «Velostation Altstetten-Süd»							
ALT 2	Neuer Zugang ab Ostseite							
ALT 3	Parkplätze an Bushaltestelle stadteinwärts aufheben							
ALT 4	Veloabstellanlage West ausbauen							
ALT 5	Neue Veloabstellanlage in der Unterführung Mitte							
ALT 6	Zusätzlicher Fussgängerstreifen Hohlstrasse							

Erläuterung der Bewertungskategorien:

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

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



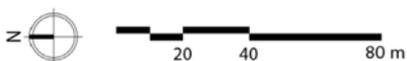


**Referenzsituation**

-  Veränderung gegenüber Zustand 2012
-  Neue Haltekante Tram/Bus

**Weitere Projekte / Massnahmenideen**

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



## Massnahmenkonzept

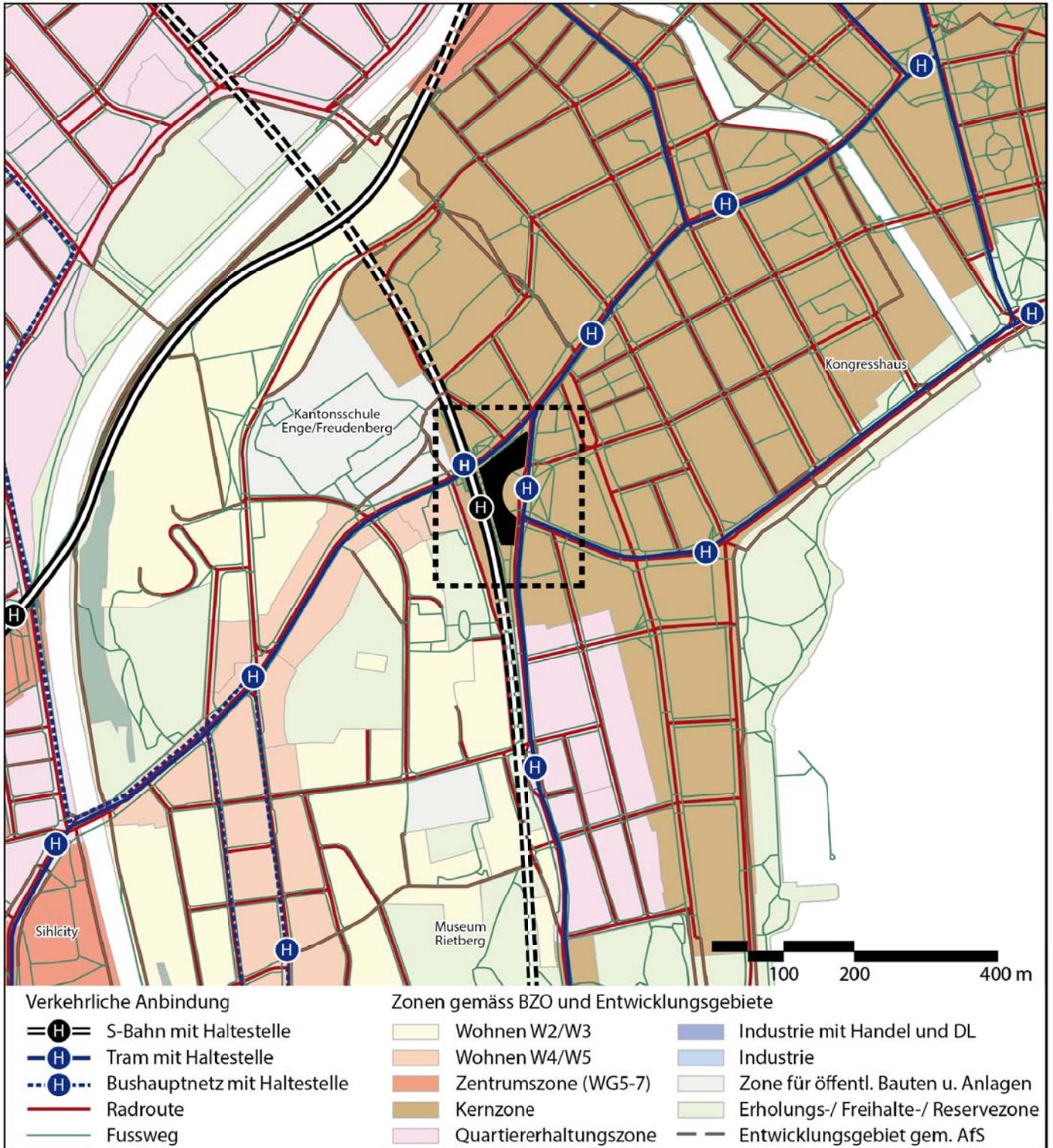
Das Massnahmenkonzept basiert auf dem Referenzzustand. Darauf aufbauend sind folgende drei Kategorien von Massnahmen vorgesehen:

- **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
-	Unterführung West verbreitern	4 000 000	-	Durch die Entwicklung in Altstetten-Nord verstärkt sich der Engpass langfristig, Sicherstellung der wichtigen Veloroute
ALT 3	Parkplätze an Bushaltestelle stadteinwärts aufheben	10 000	hoch	Mehr Platz für Wartende und Passanten im Umfeld der Bushaltestelle, geringer Aufwand, kurzfristige Massnahme bis zur Umgestaltung Hohlstrasse
ALT 1	Machbarkeitsstudie «Velostation Altstetten-Süd»	100 000	hoch	Langfristige Lösung für weitere Veloabstellplätze anzustreben, Chance im Zusammenhang mit Verbreiterung Unterführung Mitte
ALT 2	Neuer Zugang ab Ostseite	offen	gering	Der Bau drängt sich aus heutiger Sicht noch nicht auf. Durch die Entwicklung in Altstetten-Nord verstärkt sich der Engpass allerdings langfristig.

NICHT WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung
ALT 4	Veloabstellanlage West ausbauen	offen	sehr gering	Im Westen bestehen schon grosszügige Anlagen, Engpass liegt vor allem im Bereich der Unterführung - Mitte
ALT 5	Neue Veloabstellanlage in der Unterführung Mitte	offen	sehr gering	Kann kaum in Verbreiterungsprojekt der SBB einfließen, Zusammenhang mit Massnahme ALT 2 zu betrachten
ALT 6	Zusätzlicher Fussgängerstreifen Hohlstrasse	offen	sehr gering	Leistungsfähigkeit für motorisierten Individualverkehr muss gewährleistet bleiben, Situation ändert sich mit Endhalt Limmatbahn in Hohlstrasse

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 Enge

Der Bahnhof liegt an der Grenze zur westlichen Innenstadt. Sein Umfeld ist geprägt durch Arbeitsplätze und die Kantonsschule Enge. Er übernimmt zudem eine wichtige Erschliessungsfunktion für das Quartier. Der Bahnhof ist insbesondere wichtig für Reisende vom linken Zürichseeufer, die auf die VBZ-Linien in Richtung Innenstadt und Sihlcity/Brunau umsteigen.

# Analyse

## Defizite im Zustand 2012

Das Bahnhofsumfeld ist stark mit motorisiertem Individualverkehr belastet. Dies erschwert teilweise die Zugänglichkeit.

FUSSVERKEHR	
GRUNDSATZ	DEFIZITE
Konfliktarme Zu- und Abgänge	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausgänge auf Bahnhofsvorfahrt ❶:               <ul style="list-style-type: none"> <li>› Strassenquerung zu VBZ – Haltestellen und Tessinerplatz unübersichtlich, eng</li> <li>› Hoher Nutzungsdruck (Taxi, Parkplätze, Velo- und Fussverkehr)</li> </ul> </li> <li>- Haltestelle Bederstrasse ❷, ❸:               <ul style="list-style-type: none"> <li>› kein direkter Zugang von der Haltestelle stadtauswärts auf Perron 2</li> <li>› Strassenquerung durch MIV und ÖV – Rückstau erschwert</li> </ul> </li> <li>- Behindertengerechter Zugang zum Perron 2 nur mit Lift ab Bederbrücke</li> <li>- Zugang Süd ❹: Perron 2 aus Süden nicht direkt erreichbar</li> </ul>
Ausreichende Platzverhältnisse	- Haltestelle Tessinerplatz ❺: Enge Platzverhältnisse auf den Perrons
Objektive, subjektive Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Personenunterführung Süd ❻: dunkel und eng</li> <li>- Zugang Post ❼: unübersichtlich</li> <li>- Tessinerplatz: 7 Unfälle mit Verletzten (2007 und 2011)</li> </ul>
Einfache Orientierung	- Tramhaltestellen: richtige Haltekante schwierig auffindbar, fehlende Wegweisung
VELOVERKEHR	
Konfliktarme und direkte Wege	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bederbrücke ❷: Radweg führt durch Haltestellenbereich</li> <li>- Seestrasse : Zufahrt ohne Velomassnahmen</li> <li>- Abstellanlage Süd ❽: Zugang über Treppe mit schmaler Stossrampe, Ausfahrt über Trottoir / Randstein</li> </ul>
Genügend Abstellmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bahnhofsvorfahrt ❾:               <ul style="list-style-type: none"> <li>› stark ausgelastete Abstellanlagen</li> <li>› kein Witterungsschutz</li> <li>› Weg- und Zufahrt über stark belastete Seestrasse</li> </ul> </li> <li>- Bederbrücke ❺: stark ausgelastete Abstellanlage</li> </ul>
Einfache Orientierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstellanlage Süd ❽: Fehlende Signalisierung</li> <li>- Abstellanlage Nord ❻: schlecht auffindbar</li> </ul>

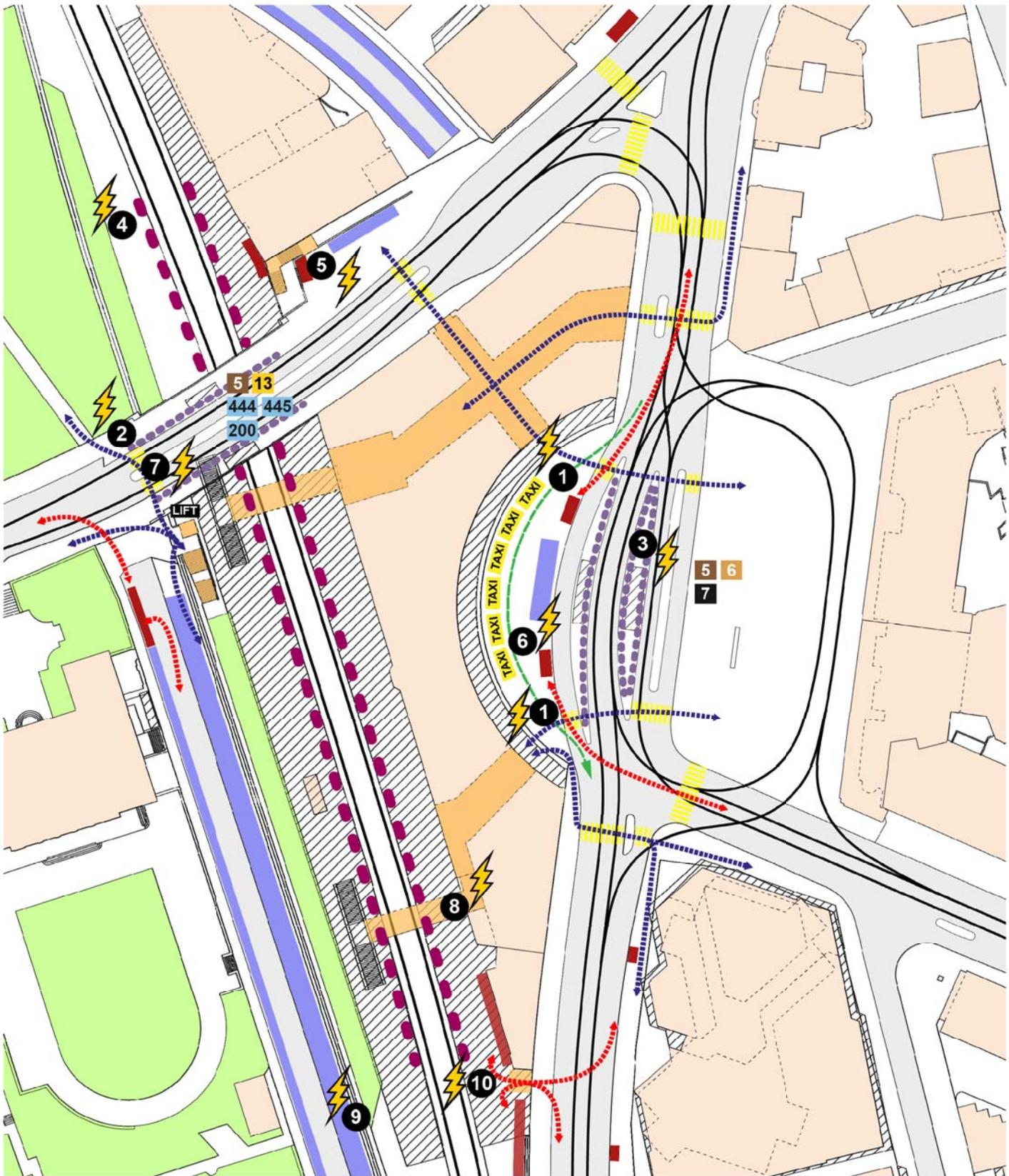
## Illustrierte Beispiele von Defiziten



Defizit ❶: Verkehrsorientierte Ausgänge bei Bahnhofsvorfahrt



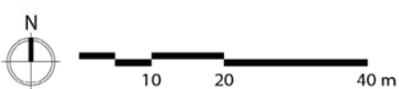
Defizit ❷: Velos werden durch die ÖV-Haltestelle auf der Bederbrücke geführt.



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

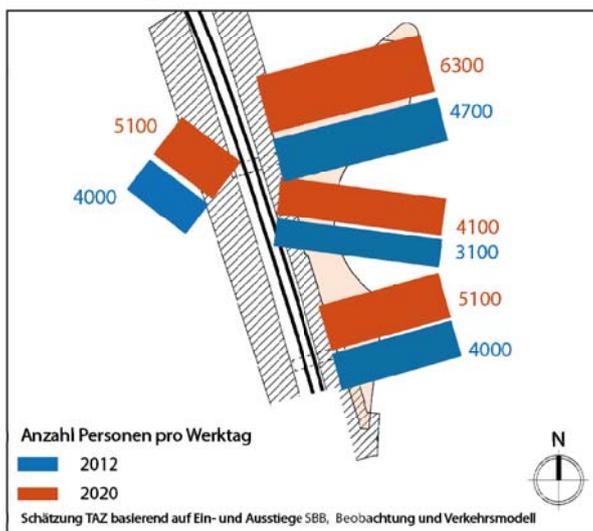
- Parkplätze
- Wichtige Zugangswege für Fußgänger
- Wichtige Zugangswege für Velofahrer
- 10 ⚡ Konflikt / Defizit mit Nr.

- Veloabstellplätze
- |  |      |
|--|------|
| abschliessbar  | n.v. |
| gedeckt  | 87   |
| offen  | 88   |
| <span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; padding: 2px;">TAXI</span> Taxistandplätze | 4    |

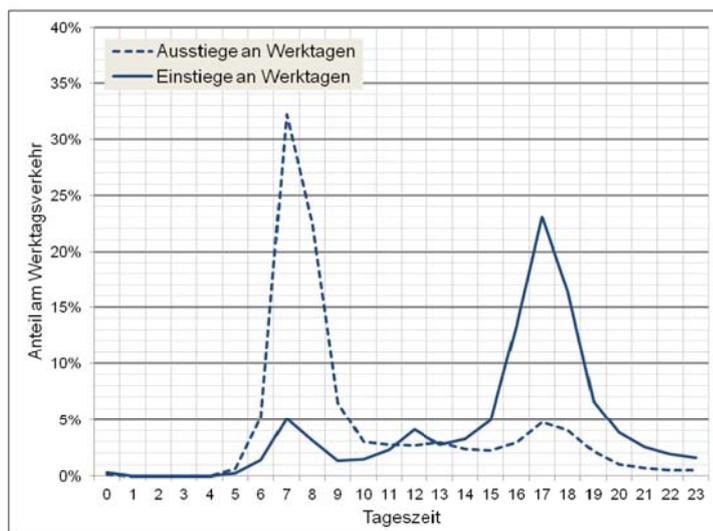


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2012	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	Halt der IR-Züge Luzern – Zürich in Hauptverkehrszeiten	Halt der IR-Züge Luzern – Zürich in Hauptverkehrszeiten
	S-Bahn	S 2, S 8, (S21), S24	S2, S8, S24
	Städtischer ÖV	Tram 5, 6, 7, 13	Tram 5, 6, 7, 13, <b>zusätzl. HVZ Linie</b>
		Bus: - → 57 Abfahrten	Bus: - → <b>72 Abfahrten</b>
Regionalbus	200, 444, 445	200, 444, 445	
NACHFRAGE		STAND 2012	PROGNOSE BAHNREISENDE
Ein- und Ausstiege je Werktag	SBB	16 000	Modell SBB 2009 – 2020: + 31% 2009 – 2030: + 49%
	VBZ	30 000	
Umstiege Bahn ↔ Bus, Tram Basis: GVM-ZH 2011		8000	Modell GVM-ZH 2010 – 2030: + 23%

## Verteilung Personenströme SBB



## Ein- und Ausstieg von SBB-Reisenden



Die Personenströme konzentrieren sich heute und künftig in Richtung Tessinerplatz.

## Geplante Entwicklungen

Im Umfeld des Bahnhofs sind keine grösseren Entwicklungen bekannt. Das künftige ÖV – Angebot bleibt im ähnlichen Rahmen.

GEPLANTE ENTWICKLUNGEN			
BEREICH	BIS 2015	2015 BIS 2018	NACH 2018
Infrastruktur	-	-	Sanierung Bederbrücke
ÖV-Angebot	Zusätzliche Tramlinie Haltestelle Bederbrücke	-	-
Siedlungsentwicklung	-	-	-
Stadtentwicklung	Generell: Im Bahnhofsumfeld wird keine Siedlungsentwicklung angestrebt. Die Siedlungsstruktur soll bewahrt werden.		

# Massnahmen

## Handlungsbedarf

Die Nutzung des Bahnhofs Enge erfährt in den nächsten Jahren ein mittleres Wachstum. Die Kapazitätsengpässe bei den Tram- und Bushaltestellen werden sich verschärfen. Neben der Verbesserung bei den Haltestellen besteht am Bahnhof Enge folgender Handlungsbedarf:

- › Platzverhältnisse und konfliktarme Zugänglichkeit der Bus- und Tramhaltestellen
- › Kapazität der Veloabstellplätze erhöhen
- › Orientierung verbessern (Umsteigewege und Veloabstellplätze)

## Massnahmenübersicht

MASSNAHMEN BEREITS IN PLANUNG		
Beschreibung	Defizit	Wirkung
Verbreiterung und Neugestaltung der Bederbrücke	②	Aufenthalt auf Bus-/ Tramhaltestelle Bederbrücke wird angenehmer, Radwegführung wird verbessert, Zugang ab Post aufgewertet
Einführung Tempo 30 auf See- und Bederstrasse		Erleichterung der Querung der Seestrasse für den Fussverkehr, Verbesserung der Koexistenz

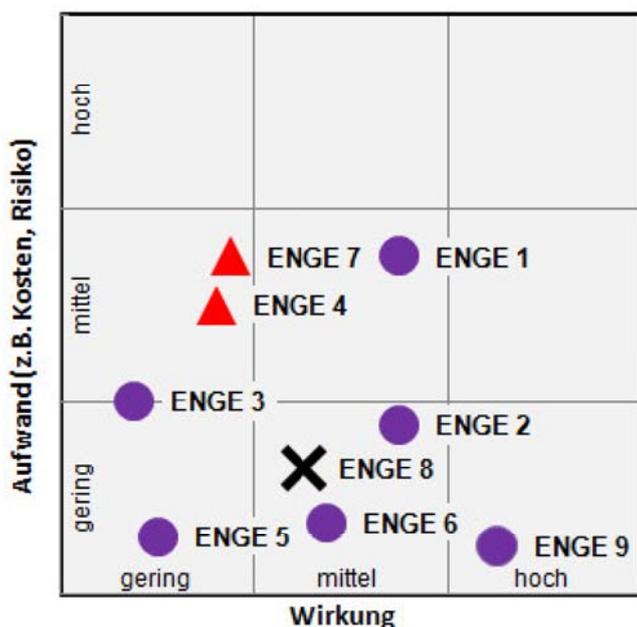
MASSNAHMENIDEEN MOTION			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
ENGE 1	Bahnhofvorfahrt: Begegnungszone, neue Veloabstellplätze	①, ⑥	Wirkung: Mehr Platz für Fussverkehr, weniger Konflikte, attraktivere Veloabstellplätze
			Aufwand: Vorplatz mit hohem Nutzungsdruck, knappe Platzverhältnisse, Lage im Bereich des Historischen Kompromisses
ENGE 2	Begleitmassnahmen bei Einführung Tempo 30 auf Seestrasse	③	Wirkung: Verkehrssicherheit wird erhöht, Trennwirkung wird reduziert
			Aufwand: Umsetzung des Konzepts Koexistenz, Beruhigung einer kommunal klassierten Strasse
ENGE 3	Neuer Bahnhofzugang Grütlstrasse	⑨	Wirkung: kürzere Zugangswege für Fuss- und Veloverkehr
			Aufwand: Machbarkeitsstudie notwendig, wenig Interessenkonflikte
ENGE 4	Bederbrücke: Neue Treppe auf Nordseite	④, ⑦	Wirkung: direkter Zugang zum / vom Perron 2, Entlastung der Querung Bederstrasse (Fussverkehr), weniger Konflikte
			Aufwand: Machbarkeitsstudie notwendig, wenig Interessenkonflikte
ENGE 5	Veloabstellanlage Süd: Verbesserter Zugang und zusätzliche Veloabstellplätze auf Trottoir zwischen Bäumen	⑩	Wirkung: Verbesserte Zugänglichkeit für Veloverkehr, mehr Veloabstellplätze
			Aufwand: Nur geringe bauliche Anpassungen
ENGE 6	Dynamische Tramanzeige ab Perron	①	Wirkung: einfachere Orientierung, kürzere Umsteigewege
			Geringer Aufwand
ENGE 7	Neue Lifte bei Unterführung	⑦	Wirkung: kürzere Umstiege für Personen mit eingeschränkter Mobilität
			Aufwand: baulich anspruchsvolle Anpassungen
ENGE 8	Ausbau der Veloabstellanlage Nord	⑤	Wirkung: Attraktivitätssteigerung
			Aufwand: Doppelstöckige Anlage relativ einfach realisierbar
ENGE 9	Standortübersicht für VAP	①, ⑤, ⑩	Wirkung: verbesserte Orientierung und bessere Auffindbarkeit der Veloabstellplätze
			Geringer Aufwand

BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN MOTION)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
ENGE 1	Bahnhofsvorfahrt: Begegnungszone, neue Veloabstellplätze							
ENGE 2	Seestrasse: Begleitmassnahmen Tempo 30							
ENGE 3	Neuer Bahnhofzugang Grütlistrasse							
ENGE 4	Bederbrücke: Neue Treppe auf Nordseite							
ENGE 5	Veloabstellanlage Süd: Verbesserter Zugang und zusätzliche Veloabstellplätze							
ENGE 6	Dynamische Tramanzeige ab Perron							
ENGE 7	Neue Lifte bei Unterführung							
ENGE 8	Ausbau der Veloabstellanlage Nord							
ENGE 9	Standortübersicht für Veloabstellplätze							

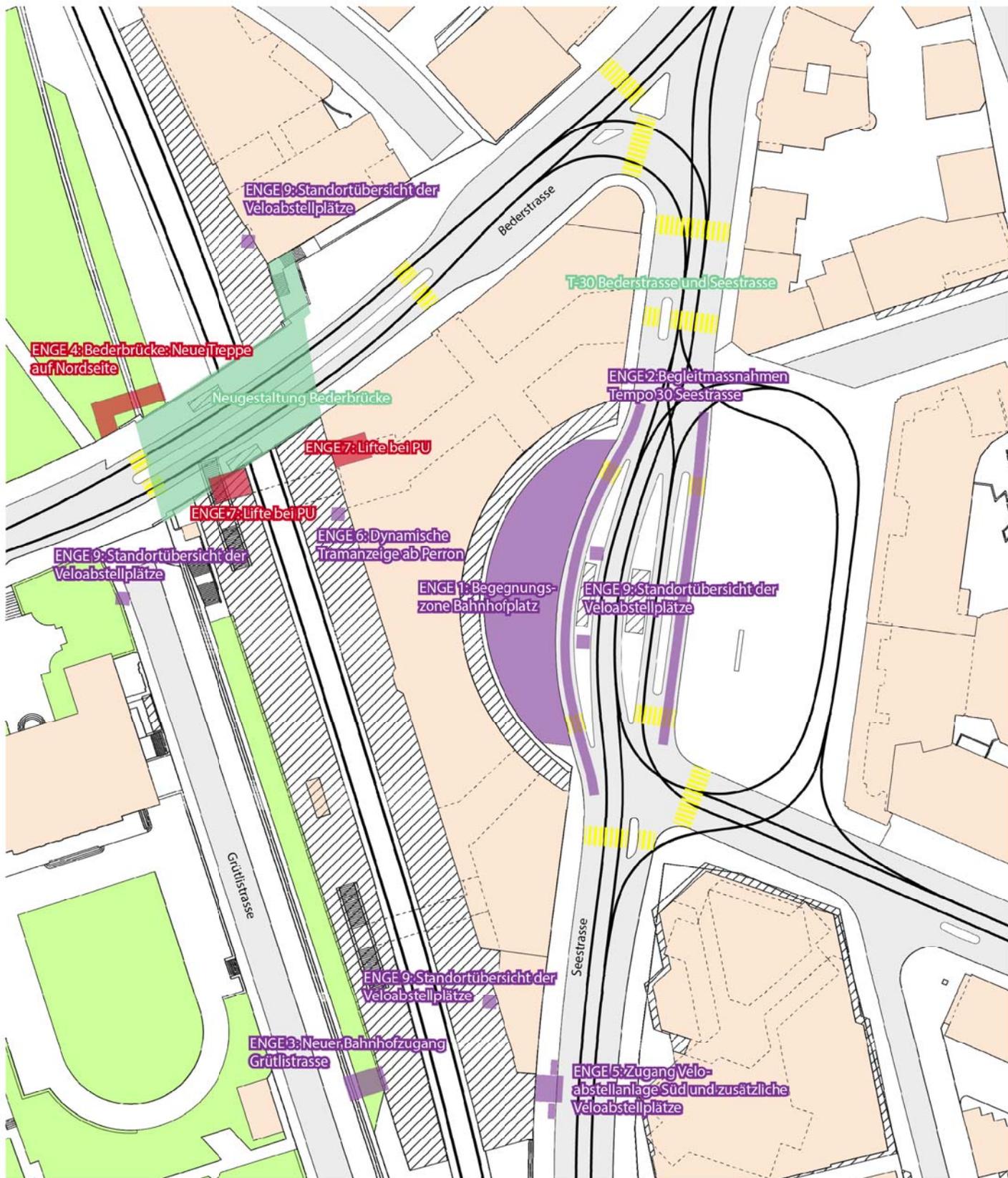
Erläuterung der Bewertungskategorien:

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

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



- Motionsmassnahme
- ▲ Mittel- oder langfristige Massnahme
- ✕ Massnahme verworfen, im Rahmen der Motion nicht weiterverfolgt

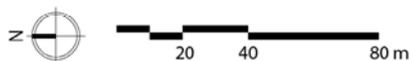


**Referenzsituation**

- Veränderung gegenüber Zustand 2012
- Neue Haltekante Tram/Bus

**Weitere Projekte / Massnahmenideen**

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



## Massnahmenkonzept

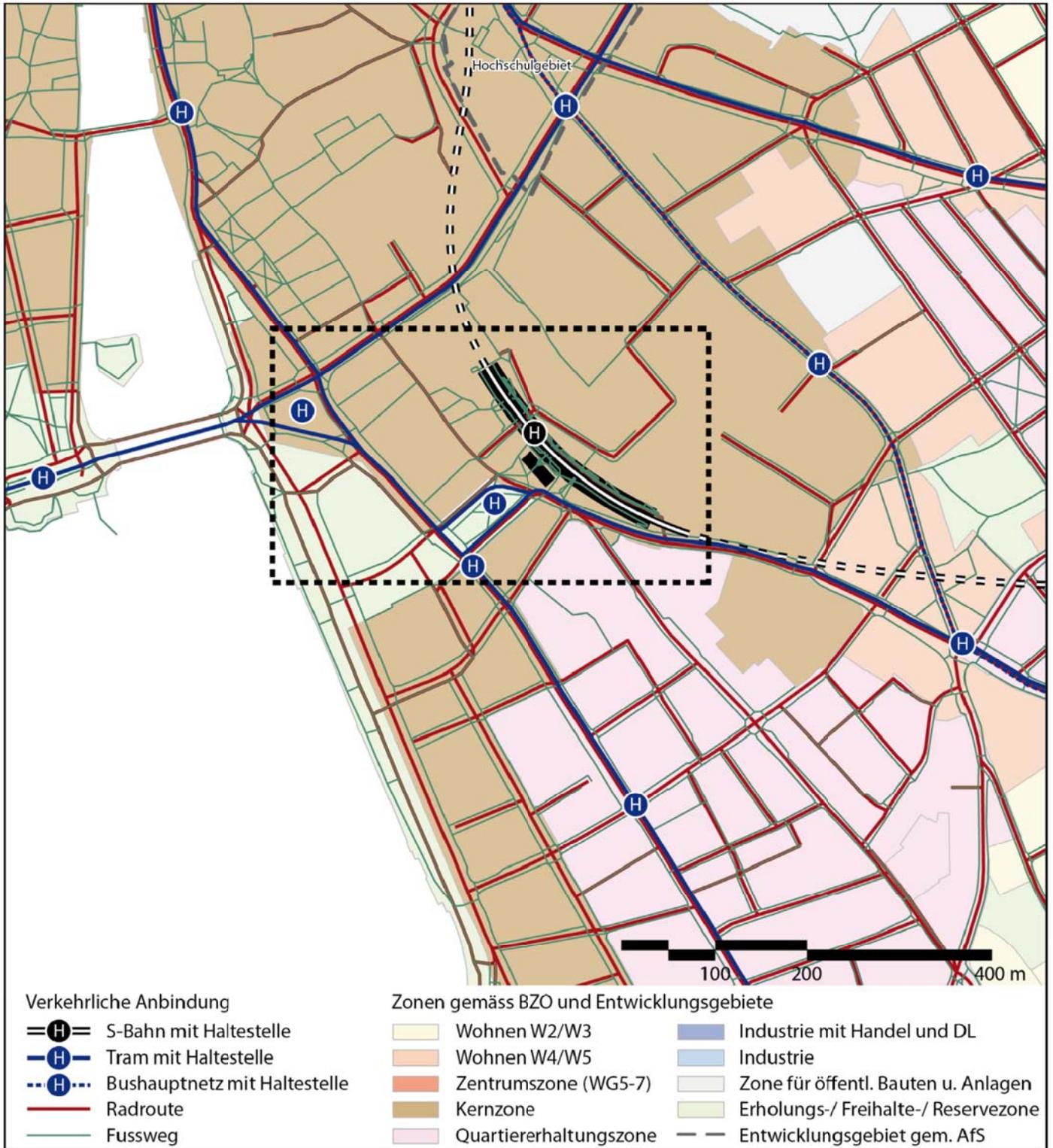
Das Massnahmenkonzept basiert auf dem Referenzzustand. Darauf aufbauend sind folgende drei Kategorien von Massnahmen vorgesehen:

- **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
-	Verbreiterung und Neugestaltung Bederbrücke	1 000 000	-	Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr auf Bederstrasse
-	Einführung Tempo 30 auf See- und Bederstrasse	offen	-	Verbesserte Querung für Zufussgehende und Erhöhung der Verkehrssicherheit.
ENGE 9	Standortübersicht für Veloabstellplätze	5000	sehr hoch	Verbesserte Verteilung und Auslastung der verschiedenen Veloabstellplätze.
ENGE 2	Seestrasse: Begleitmassnahmen Tempo 30	65 000	hoch	Verbesserte Fusswege zwischen Bahnhof und Tramhaltestellen. Reduktion der MIV-Dominanz vor Bahnhof
ENGE 5	Veloabstellanlage Süd: Verbesserter Zugang und zusätzliche Veloabstellplätze	20 000	hoch	Verbesserung des südlichen Zugangs für Velos kostengünstig umsetzbar. Zusätzliche Veloabstellplätze auf Trottoir zwischen Bäumen.
ENGE 6	Dynamische Tramanzeige ab Perron	10 000	hoch	Verbesserung des Fussweges SBB – VBZ für Fahrtrichtung HB. Entlastung des Hauptzugangs.
ENGE 1	Bahnhofvorfahrt: Begegnungszone, neue Veloabstellplätze	95 000	mittel	Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr, Risiko aufgrund des Abbaus von Parkplätzen im Historischen Kompromiss
ENGE 3	Neuer Bahnhofzugang Grütlistrasse	80 000	mittel	Neuer Zugang ab Grütlistrasse, Entlastung bestehender Zugänge
ENGE 4	Bederbrücke: Neue Treppe auf Nordseite	200 000	gering	Ungünstiges Kosten-Nutzen Verhältnis, Massnahme wird im Rahmen der Vorstudie Bederbrücke geprüft.
ENGE 7	Neue Lifte bei Unterführung	500 000	gering	Schwierige Platzverhältnisse, Massnahme dadurch baulich sehr aufwändig, bedingt Machbarkeitsstudie

NICHT WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung
ENGE 8	Ausbau Veloabstellanlage Nord	offen	sehr gering	Liegt im Perimeter des Projekts Bederbrücke

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 Stadelhofen

Der Bahnhof Stadelhofen ist ein wichtiger städtischer Bahnhof, insbesondere für Reisende aus dem Zürcher Oberland und vom rechten Zürichseeufer. Mit Forchbahn, mehreren städtischen Tramlinien sowie regionalen Buslinien ist er einer der wichtigsten ÖV-Knoten der Stadt.

# Analyse

## Defizite im Zustand 2012

Durch die grosse Nachfrage und das breite ÖV – Angebot bestehen an den Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern Schwächen.

FUSSVERKEHR	
GRUNDSATZ	DEFIZITE
Konfliktarme Zu- und Abgänge	- Zugang Stadelhoferplatz ❶: › enge Platzverhältnisse Vorplatz, intensiver Anlieferungsverkehr › unübersichtlich (Tram, Forchbahn) › Querung von Gleisen - Verbindung Bellevue ❷: unattraktive Strassenquerung
Ausreichende Platzverhältnisse	- Stadelhoferpassage ❸: enge Platzverhältnisse, dadurch Gedränge - Haltestelle Stadelhoferplatz ❹: enge Platzverhältnisse, Passanten werden durch Wartende behindert
Objektive und subjektive Sicherheit	- Stadelhoferpassage ❸: beengend, schlecht einsehbar
Einfache Orientierung	- Stadelhoferplatz: unklare Wegführung - VBZ – Haltestellen ❺: verteilt und teilweise nicht sichtbar (Bellevue, Opernhaus) - Zugang Heimplatz ❻: schwer auffindbar
VELOVERKEHR	
Konfliktarme und direkte Wege	- Abstellanlage Stadelhoferplatz ❸: nur mit Querung von Gleisen erreichbar - Abstellanlage «Mühlebachpärkli» an Kreuzung mit viel motorisiertem Individualverkehr ❹ - Zufahrt Stadelhoferstrasse ❷: eng, Konflikte zwischen Anlieferung und Fussgängerinnen und Fussgängern
Genügend Abstellmöglichkeiten	- Stadelhoferplatz und «Mühlebachpärkli» ❸: Abstellanlage überlastet - Wenige gedeckte Veloabstellplätze
Einfache Orientierung	- Stadelhoferplatz: unklare Wegführung

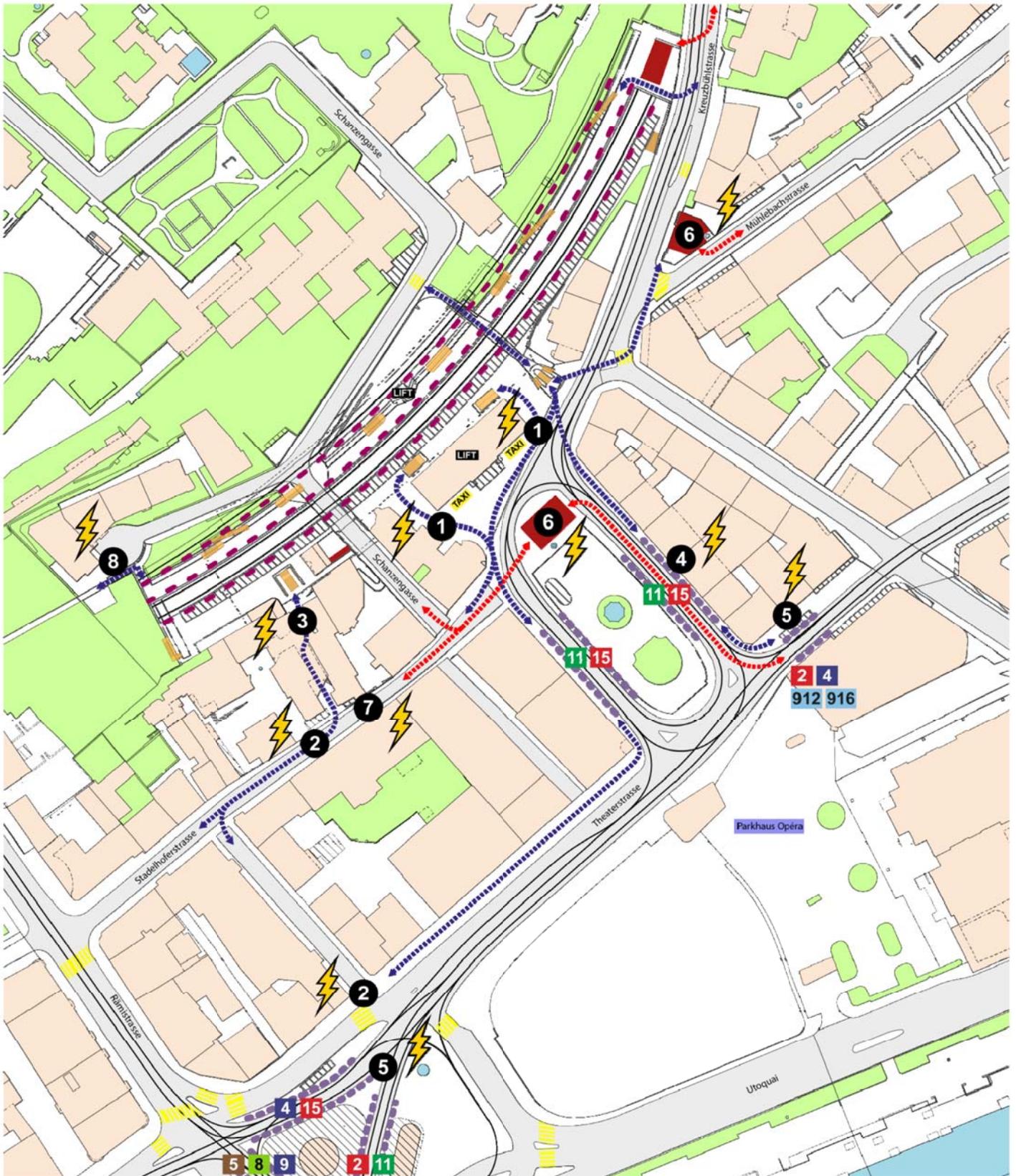
### Illustration ausgewählter Defizite



Defizit ❶: Enge Platzverhältnisse Vorplatz, Anlieferung



Defizit ❸: Überlastete Veloabstellanlage



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

- Parkplätze
- Hauptzugangswegen Fussverkehr
- Hauptzugangswegen Veloverkehr
- 1  Konflikt / Defizit mit Nr.

- Veloabstellplätze
- abschliessbar 

n.v.
------
- gedeckt 

44
----
- offen 

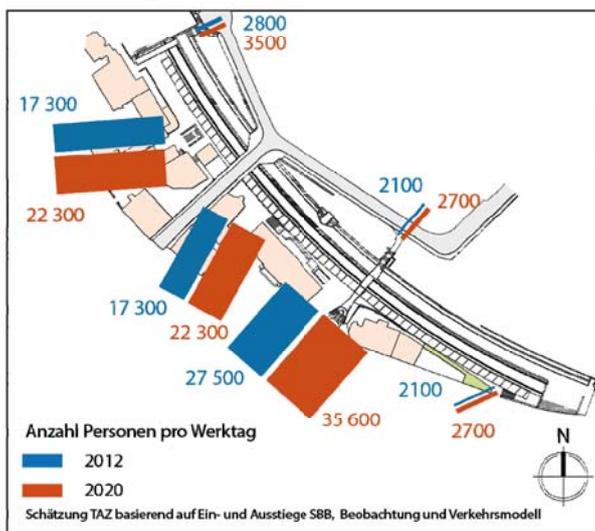
429
-----
- TAXI 

6
---

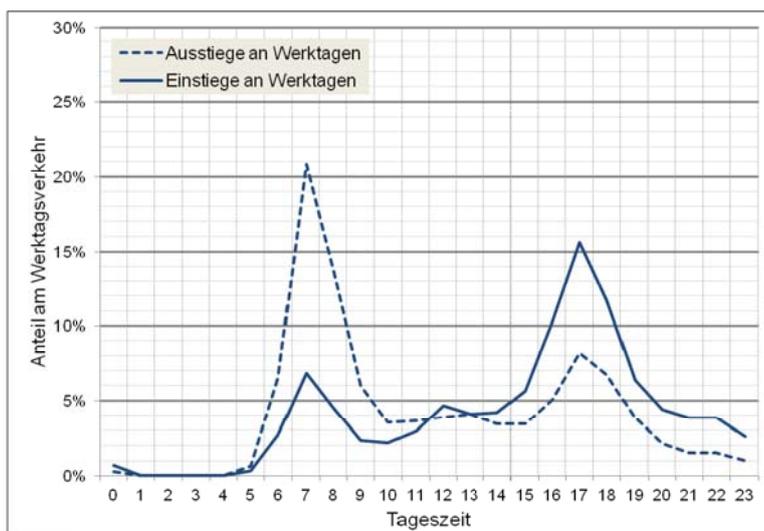


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2012	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	-	-
	S-Bahn	S3, S5, S6, S7, S9, S11, S12, S15, S16, S18	S3, S5, S6, S7, S9, S11, S12, S15, S16, S18, <b>S20</b>
	Städtischer ÖV	Tram 2, 4, 11, 15	Tram 2, 4, 8, 11, 15
		Bus: - → 80 Abfahrten	Bus: - → 96 Abfahrten
Regionalbus	912, 916	912, 916	
NACHFRAGE		STAND 2012	PROGNOSE BAHNREISEND
Ein- und Ausstiege je Werktag	Daten SBB	79 000	Modell SBB 2009 – 2020: + 29% 2009 – 2030: + 53%
	Daten VBZ	51 000	
Umstiege Bahn ↔ Bus, Tram Basis: GVM-ZH 2011		41 000	Modell GVM-ZH 2010 – 2030: + 26%

## Verteilung Personenströme SBB



## Ein- und Ausstieg von SBB-Reisenden



Die Personenströme am Bahnhof Stadelhofen verteilen sich ziemlich gleichmässig auf die drei Hauptzugänge (Stadelhoferpassage, Durchgänge Bahnhofgebäude). Der Bahnhof weist eine ausgeprägte Morgenspitze auf.

## Geplante Entwicklungen

Im Umfeld des Bahnhofs sind keine grösseren Entwicklungen vorgesehen. Das zukünftige ÖV – Angebot bleibt im ähnlichen Rahmen.

GEPLANTE ENTWICKLUNGEN			
BEREICH	BIS 2015	2015 BIS 2018	NACH 2018
Infrastruktur	-	-	-
ÖV-Angebot	-	-	Zusätzliche S-Bahnlinie (S20 in HVZ)
Siedlungsentwicklung	Fertigstellung neugestalteter Sechseläutenplatz	-	-
Stadtentwicklung	Generell: Im Bahnhofsumfeld wird keine Siedlungsentwicklung angestrebt. Die Siedlungsstruktur soll bewahrt werden.		

# Massnahmen

## Handlungsbedarf

Der Bahnhof Stadelhofen erfährt in den nächsten Jahren eine mittlere Zunahme der Nachfrage. In den Spitzenstunden sind die Zugänge zum Teil stark ausgelastet. Zudem besteht ein grosses Konfliktpotenzial auf dem Stadelhoferplatz zwischen Fussverkehr, Veloverkehr, Trams, Forchbahn, Anlieferungsverkehr sowie Taxis. Es besteht folgender Handlungsbedarf:

- Konfliktpotenzial auf dem Stadelhoferplatz minimieren
- Zugänglichkeit verbessern
- genügend Veloabstellplätze bereitstellen
- Umsteigeverbindung Stadelhofen – Bellevue verbessern

## Massnahmenübersicht

REFERENZSITUATION (PROJEKTE MIT HOHER WAHRSCHEINLICHKEIT DER UMSETZUNG)		
Massnahme	Defizit	Wirkung
Neugestaltung Sechseläutenplatz	-	Geringe Wirkung auf die Zugänglichkeit des Bahnhofs

MASSNAHMEN BEREITS IN PLANUNG		
Massnahme	Defizit	Wirkung
Neue Velostation Stadelhofen	⑥	Bedürfnis nach zusätzlichen Veloabstellplätzen wird befriedigt
Veloroute Kreuzbühlstrasse stadtauswärts	-	Verbesserte Zugänglichkeit zum Kreuzplatz für den Veloverkehr

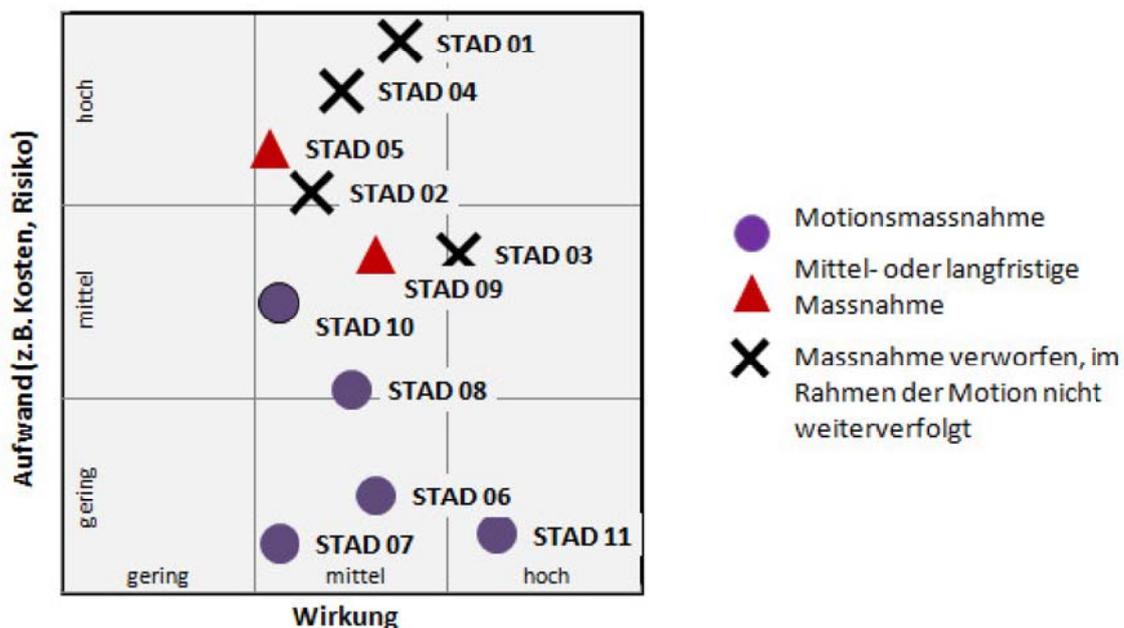
MASSNAHMENIDEEN MOTION			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
STAD 01	Direkte Fussverbindung Stadelhofen – Bellevue	②, ⑤	Wirkung: verbesserte Umsteigeverbindungen Bellevue – Stadelhofen und besserer Bahnhofzugang von der Innenstadt (Fussverkehr) Hoher Aufwand, da unterirdisch und da Landerwerb nötig wird, Machbarkeitsstudie notwendig
STAD 02	Kapazitätserweiterung der Stadelhoferpassage	②, ③	Wirkung: Personenfluss wird gewährleistet Hoher Aufwand, da Privatgrundstück, Machbarkeitsstudie notwendig
STAD 03	Zusätzliche Veloabstellplätze bei den Schliessfächern	⑥	Wirkung: Zusätzliche Veloabstellplätze, verbesserter Zugang für den Veloverkehr Aufwand je nach Ausprägung sehr hoch, keine städtisches Grundstück
STAD 04	Endstation Forchbahn in der Kreuzbühlstrasse	①	Wirkung: weniger Konflikte auf dem Stadelhoferplatz (Fuss und Velo), kürzere Umsteigewege zwischen S-Bahn und Forchbahn (Fussverkehr) Hoher Aufwand, da Landerwerb bzw. Abbruch bestehender Gebäude nötig, Machbarkeitsstudie notwendig
STAD 05	Parkplätze auf Vorplatz aufheben	①, ②	Wirkung: Verbesserte Platzverhältnisse und weniger Konfliktpotenzial auf Stadelhoferplatz (Fuss- und Veloverkehr) Aufwand abhängig von Verhandlungsbereitschaft, liegt im Perimeter des Historischen Kompromisses
STAD 06	Verbesserte Wegführung auf dem Heimplatz	③	Wirkung: Verbindung für Fussverkehr wird "sichtbar" Geringer Aufwand
STAD 07	Mobility-Platz auf Taxi-standplatz verschieben	①	Wirkung: Verbesserte Platzverhältnisse für den Fussverkehr Geringer Aufwand
STAD 08	Anlieferung via Stadelhoferstr. einschränken	②	Wirkung: weniger Konflikte bei Zugang zum Bahnhof Geringer Aufwand, Widerstand aus dem Gewerbe möglich
STAD 09	Neue doppelstöckige Veloabstellplätze auf Stadelhoferplatz	⑥	Wirkung: Zusätzliche Veloabstellplätze Aufwand: hoher Widerstand zu erwarten, nur als Provisorium
STAD 10	Zweiter Stock Veloabstellplätze im Mühlebachpärkli	⑥	Wirkung: Zusätzliche Veloabstellplätze Aufwand: Mittel, nur als Provisorium
STAD 11	Standortübersicht Veloabstellplätze	⑥	Wirkung: Verbesserte Orientierung Geringer Aufwand

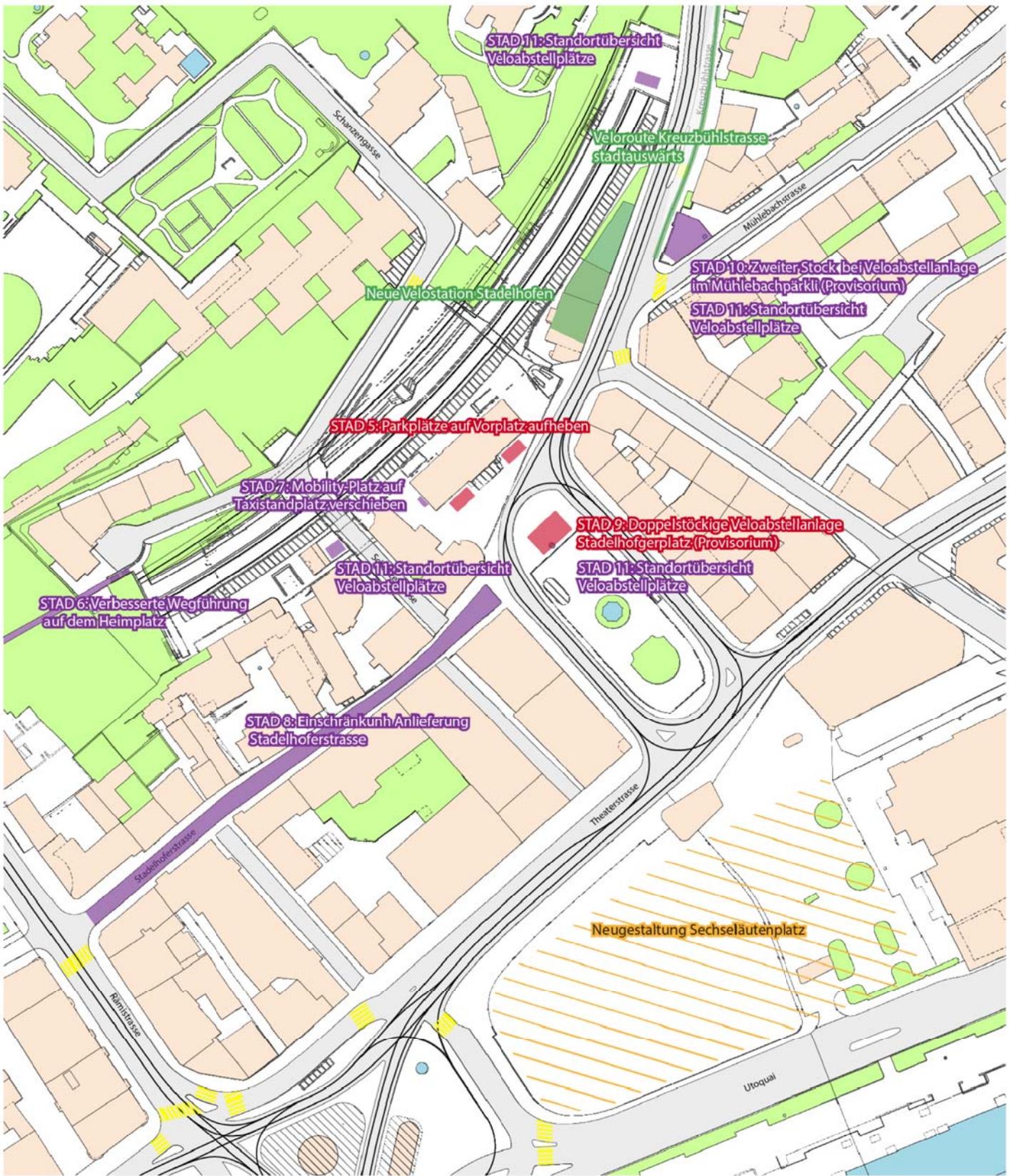
BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN MOTION)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
STAD 01	Direkte Fussverbindung Stadelhofen – Bellevue							
STAD 02	Kapazitätserweiterung Stadelhoferpassage							
STAD 03	Zusätzliche Veloabstellplätze bei den Schliessfächern							
STAD 04	Endstation Forchbahn in der Kreuzbühlstrasse							
STAD 05	Parkplätze auf Vorplatz aufheben							
STAD 06	Verbesserte Wegführung auf dem Heimplatz							
STAD 07	Mobility-Platz auf Taxi-standplatz verschieben							
STAD 08	Anlieferung via Stadelhoferstr. einschränken							
STAD 09	Neue doppelstöckige Veloabstellplätze auf Stadelhoferplatz							
STAD 10	Zweiter Stock Veloabstellplätze im Mühlebachpärkli							
STAD 11	Standortübersicht Veloabstellplätze							

Erläuterung der Bewertungskategorien:

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

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



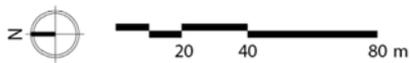


**Referenzsituation**

-  Veränderung gegenüber Zustand 2012
-  Neue Haltekante Tram/Bus

**Weitere Projekte / Massnahmenideen**

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



## Massnahmenkonzept

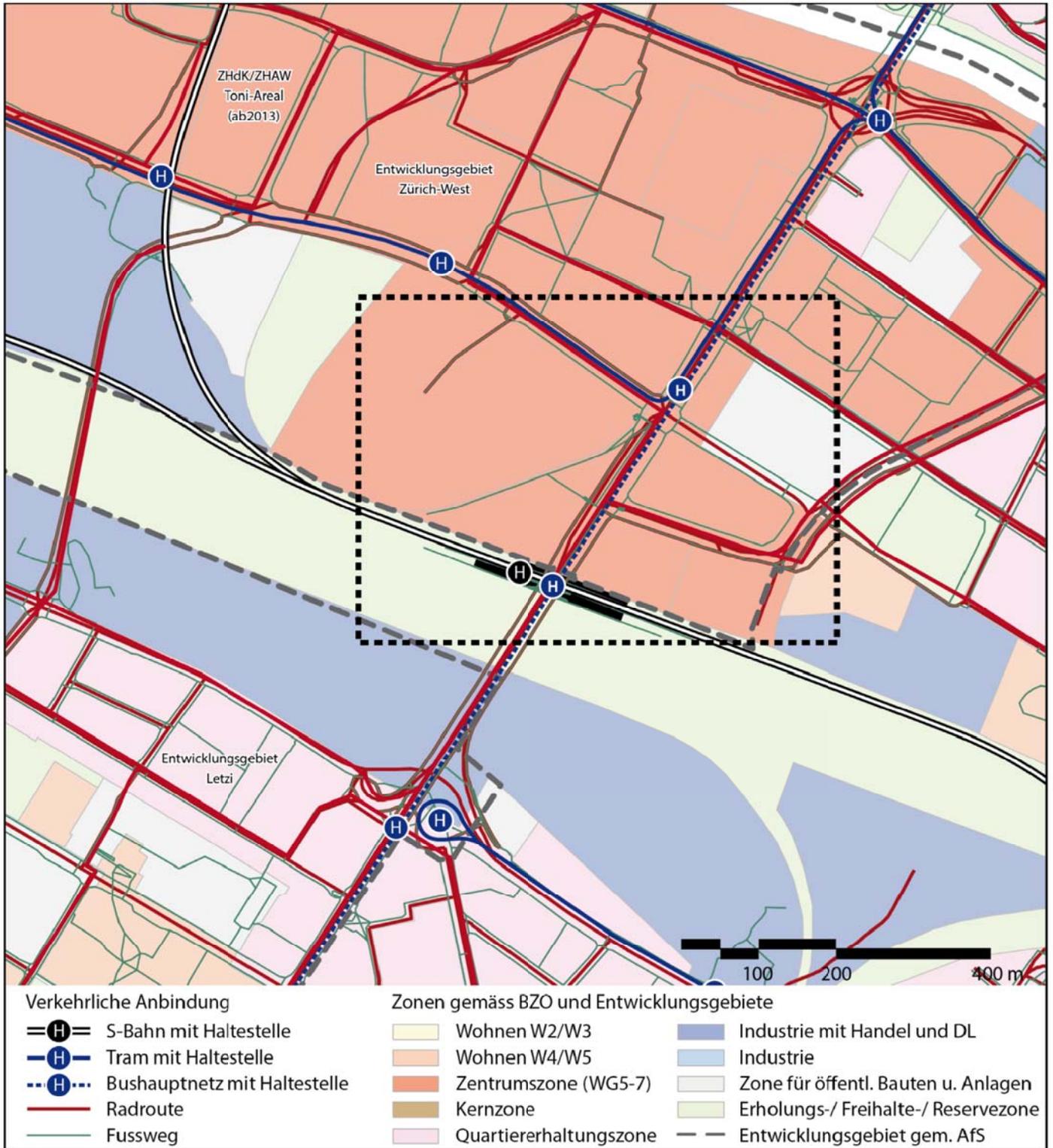
Das Massnahmenkonzept basiert auf dem Referenzzustand. Darauf aufbauend sind folgende drei Kategorien von Massnahmen vorgesehen:

- **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
-	Neue Velostation Stadelhofen	offen	-	Nachhaltige Lösung zur Behebung des Mangels an Veloabstellplätze
-	Veloroute Kreuzbühlstrasse in Fahrtrichtung Kreuzplatz	850 000	-	Verbesserte Fahrt vom Bahnhof in Richtung Kreuzplatz
STAD 11	Standortübersicht Veloabstellplätze	20 000	sehr hoch	«Quick-Win»
STAD 06	Verbesserte Wegführung auf dem Heimplatz	5000	hoch	Wegweisungsmassnahme für direkte, weitgehend unbekannte Verbindung zw. Stadelhofen / Heimplatz
STAD 07	Mobility-Platz auf Taxistandplatz verschieben	offen	hoch	Einfache Massnahme, um Platz zu schaffen
STAD 08	Anlieferung via Stadelhoferstr. einschränken	offen	mittel	Weniger Konflikte, Verkehrskonzept Innenstadt umgesetzt
STAD 10	Zweiter Stock Veloabstellplätze im «Mühlebachpärkli»	100 000	mittel	Als Provisorium bis zur Fertigstellung Velostation Süd
STAD 05	Parkplätze auf Vorplatz aufheben	offen	gering	In Zusammenhang mit Kompensation Parkhaus Opéra realisierbar, die Bahnhofvorfahrt soll allerdings weiterhin bestehen bleiben
STAD 09	Neue doppelstöckige Veloabstellplätze auf Stadelhoferplatz	100 000	gering	Als Provisorium bis zur Fertigstellung Velostation Süd, starke Interessenskonflikte mit Denkmalpflege

NICHT WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung
STAD 01	Direkte Fussverbindung Stadelhofen – Bellevue	offen	sehr gering	Geringer Nutzen bei hohen Kosten, Machbarkeit fraglich
STAD 02	Erweiterung Stadelhoferpassage	offen	sehr gering	Starker Eingriff in Privateigentum
STAD 03	Zusätzliche Veloabstellplätze bei den Schliessfächern	90 000	sehr gering	SBB ist nicht bereit für diese Massnahme
STAD 04	Endstation Forchbahn in der Kreuzbühlstrasse	offen	sehr gering	Kleiner Nutzen bei hohen Kosten, Machbarkeit fraglich

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 Hardbrücke

Mit der Siedlungsentwicklung in Zürich-West und der Tramverbindung Hardbrücke gewinnt der Bahnhof immer mehr an Bedeutung. Er übernimmt die Groberschliessung der zusätzlich entstehenden Arbeitsplätze und Wohnungen sowie für die umliegenden Freizeiteinrichtungen.

# Analyse

## Defizite im Zustand 2012

Der Zugang unter der Hardbrücke wurde in den letzten Jahren deutlich verbessert. Durch die stetige Siedlungsentwicklung erreicht der Bahnhof trotzdem in verschiedenen Bereichen die Kapazitätsgrenzen.

FUSSVERKEHR	
GRUNDSATZ	DEFIZITE
Konfliktarme Zu- und Abgänge	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Publikumsanlagen ❶:               <ul style="list-style-type: none"> <li>› zentrale Zu- und Abgänge zwischen Perrons und VBZ – Haltestelle auf der Brücke, dadurch Massierung der Wartenden</li> <li>› Rückstau bei den Treppen</li> </ul> </li> <li>- Kein direkter Zugang zum Geroldareal ❷</li> <li>- Keine direkte Verbindung Maag-Areal - Hardbrücke ❸</li> </ul>
Ausreichende Platzverhältnisse	- VBZ – Haltestelle Hardbrücke ❹: enge Platzverhältnisse, geringer Witterungsschutz
Objektive und subjektive Sicherheit	- Hardstrasse zwischen Geroldstrasse und Pfingstweidstrasse ❺: unattraktive Strassenraumgestaltung, «Rückseitencharakter»
Einfache Orientierung	- Schlechte Sichtbarkeit und Wegweisung der Tramhaltestelle Schiffbau
VELOVERKEHR	
Konfliktarme und direkte Wege	- Haltestelle Hardbrücke ❻: Radweg führt durch Haltestellenbereich
Genügend Abstellmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hardbrücke ❼: langgezogene Abstellanlagen, dadurch hoher Druck auf zugangsnahen Plätze, „wildes“ Parkieren</li> <li>- Hardstrasse ❼: Abstellanlagen stark ausgelastet</li> </ul>
Einfache Orientierung	-

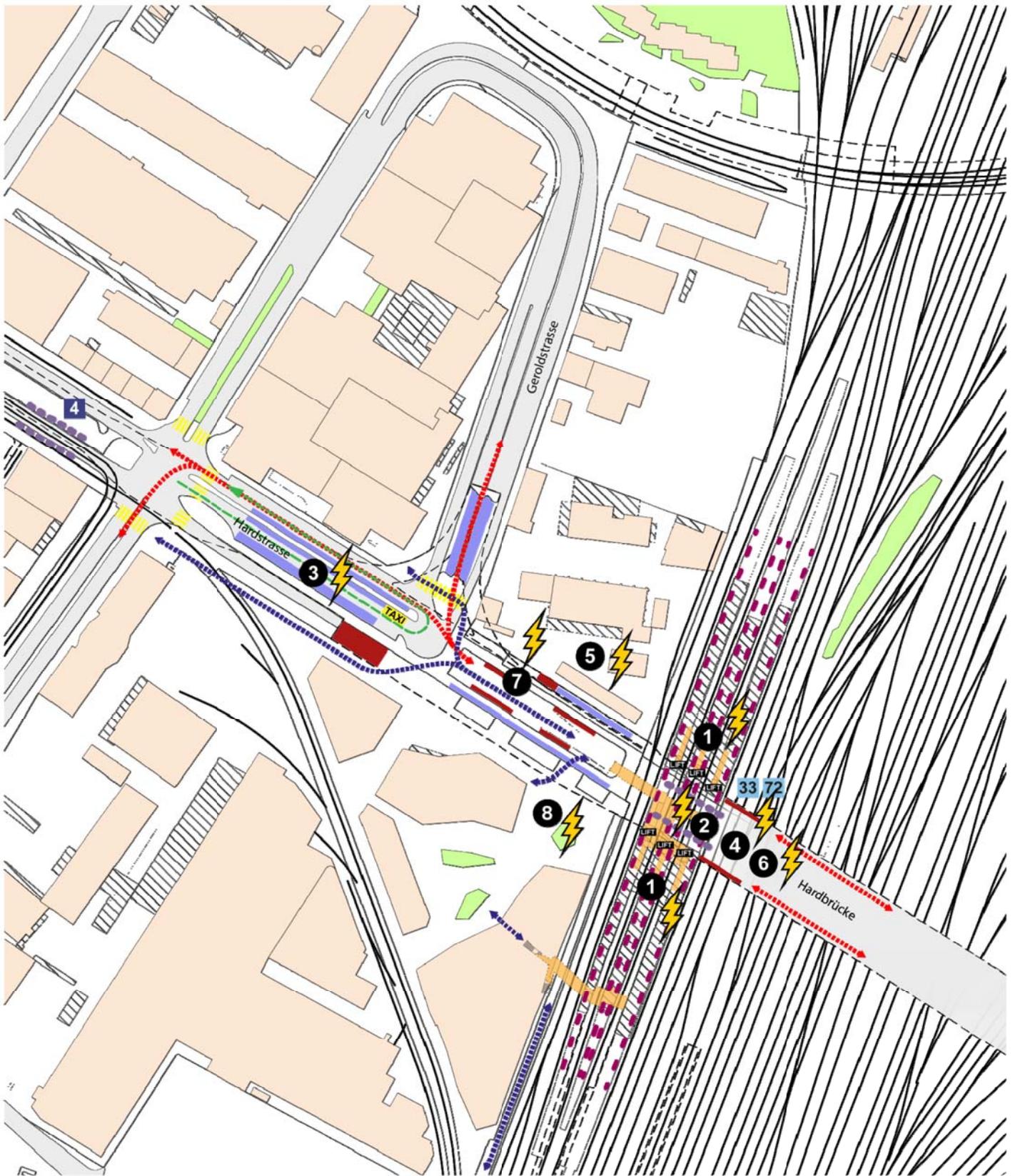
## Illustration ausgewählter Defizite



Defizit ❶: Konflikte von Fuss- und Veloverkehr beim Wartebereich der VBZ- Haltestelle Hardbrücke



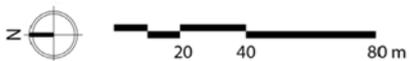
Defizit ❼: „Wildes“ Parkieren beim Perronzugang



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

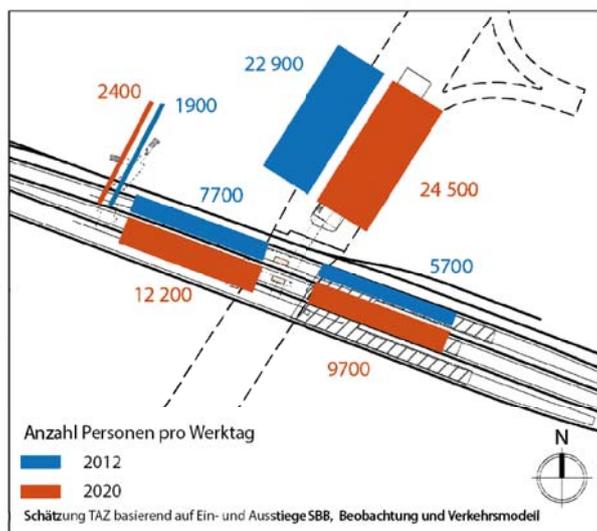
- Parkplätze
- Hauptzugangswegen Fussverkehr
- Hauptzugangswegen Veloverkehr
- 1 ⚡ Konflikt / Defizit mmit Nr.

- Veloabstellplätze
- abschliessbar 48
- gedeckt ca. 240
- offen 200
- TAXI Taxistandplätze 4

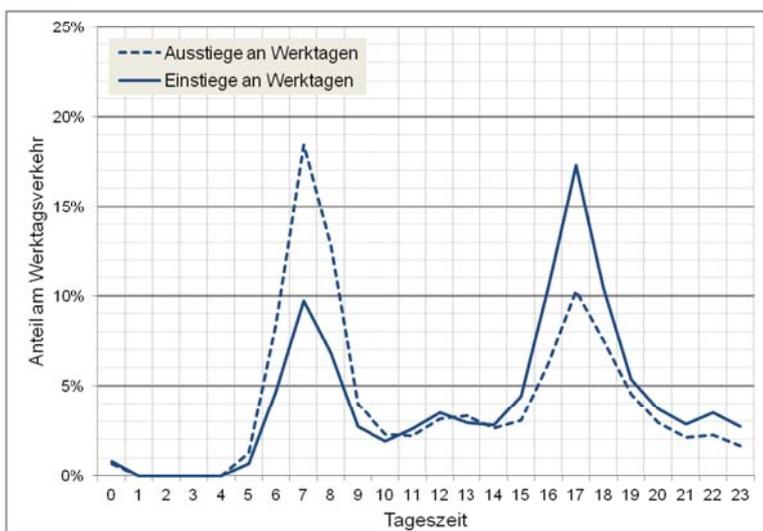


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2012	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	-	-
	S-Bahn	S3, S5, S6, S7, S9, S11, S12, S15, S16	S3, S5, S6, S7, S9, S11, S12, S15, S16, <b>S20</b>
	Städtischer ÖV	Tram 4	Tram 4, <b>8</b>
		Bus 33, 72	Bus <b>16, 33, 72</b>
	Regionalbus	-	-
NACHFRAGE		STAND 2012	PROGNOSE BAHNREISENDE
Ein- und Ausstiege je Werktag	Daten SBB	49 000	Modell SBB 2009 – 2020: + 28% 2009 – 2030: + 49%
	Daten VBZ	22 000	
Umstiege Bahn ↔ Bus, Tram Basis: GVM-ZH 2011		18 000	Modell GVM-ZH 2010 – 2030: + 73%

## Verteilung Personenströme SBB



## Ein- und Ausstiege von SBB-Reisenden



Die Personenströme sind deutlich auf die Hardstrasse ausgerichtet. Mit den Entwicklungen im Umfeld werden aber die weiteren Zugänge an Bedeutung gewinnen.

## Geplante Entwicklungen

Das Bahnhofsumfeld ist geprägt durch Siedlungsentwicklungen und Umstrukturierungen. Zudem erhält der Bahnhof mit dem Tram Hardbrücke einen Anschluss an das städtische Tramnetz.

GEPLANTE ENTWICKLUNGEN			
BEREICH	BIS 2015	2015 BIS 2018	NACH 2018
Infrastruktur	-	Fertigstellung Tram Hardbrücke, verbesserter Perronzugang ab Hardbrücke («Kubus V0+»), diverse Massnahmen zur Verbesserung des Fahrgastwechsels	-
ÖV-Angebot	-	Fertigstellung Tram Hardbrücke Zusätzliche S-Bahnlinie	-
Siedlungsentwicklung	Hochschule ZHAW / ZHdK, diverse neue Wohn- und Bürobauten	Diverse neue Wohn- und Bürobauten	Diverse neue Wohn- und Bürobauten, evtl. Umnutzung des Geroldareals
Stadtentwicklung	Generell: Anhaltende Transformation der ehemaligen Industriegebiete in Zürich-West, Gleisbogenweg schafft neue Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr		

# Massnahmen

## Handlungsbedarf

Der Bahnhof Hardbrücke erfährt in den nächsten Jahren eine erhöhte Nachfrage. Die Kapazitätsengpässe bei den zentralen Zugängen auf die Bahnperrens werden sich verschärfen. Am Bahnhof besteht folgender Handlungsbedarf:

- Grosszügigere Platzverhältnisse und verbesserte Zugänglichkeit der Bahnperrens
- Mehr Veloabstellplätze
- Verbesserung der Orientierung (klarere Umsteigewege)

## Massnahmenübersicht

REFERENZSITUATION (PROJEKTE MIT HOHER WAHRSCHEINLICHKEIT DER UMSETZUNG)		
Massnahme	Defizit	Wirkung
Bau der Umsteigestation, Variante «Kubus V0+»	❶	Verbesserte Zugänglichkeit für den Fussverkehr, Kapazitätserweiterung
Neue Tramverbindung auf der Hardbrücke	❷	Einbindung Bahnhof Hardbrücke in städtisches Tramnetz, Haltestelle auf der Hardbrücke wird angepasst, Veränderung der Umsteigewege

MASSNAHMEN BEREITS IN PLANUNG		
Massnahme	Defizit	Wirkung
Umgestaltung Hardstrasse zwischen Bahnhof und Schiffbau	❸	Verbesserte Orientierung, klarere Umsteigebeziehung zwischen Bahnhof und der Haltestelle «Schiffbau», verbesserter Zugang für Fuss- und Veloverkehr
Direktverbindung Maag-Areal auf Hardbrücke	❹	Verbesserter Zugang zur VBZ-Haltestelle, Entlastung Hauptzugang

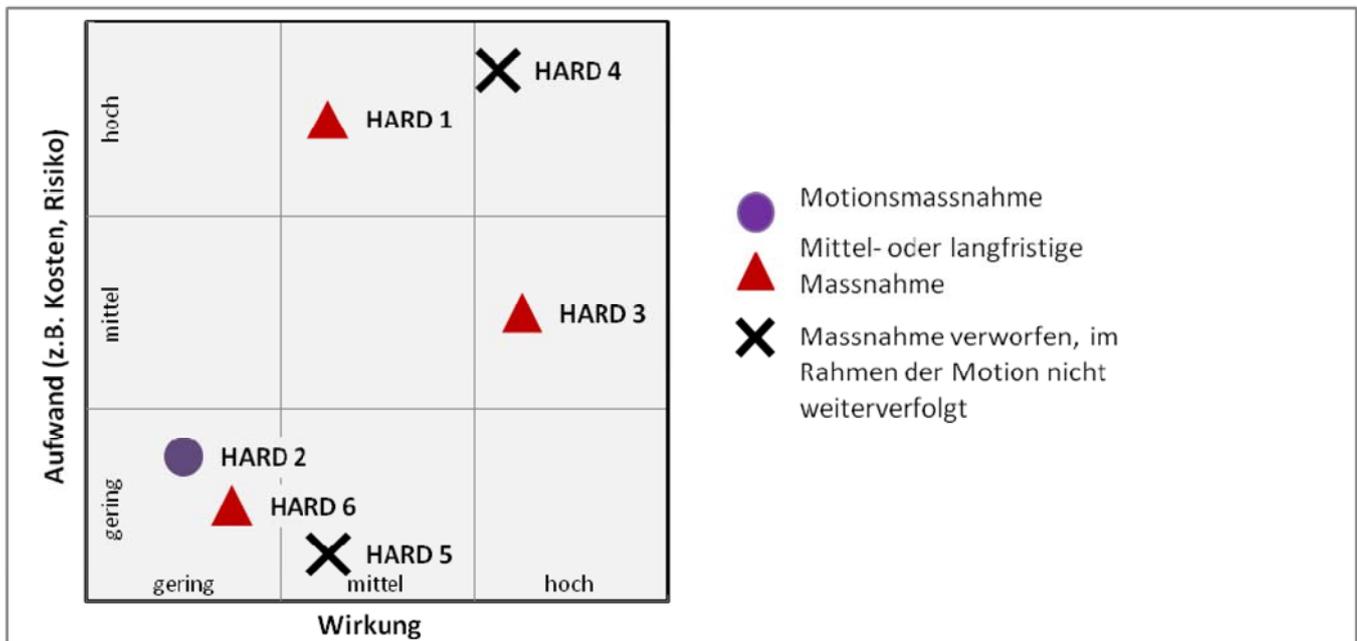
MASSNAHMENIDEEN MOTION			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
HARD 1	Dritter Zugang im Osten	❶, ❸	Wirkung: direkter Zugang aus dem Quartier und vom Geroldareal, damit Entlastung des Hauptzugangs in der Hardstrasse (insbesondere bei entsprechenden Nutzungen auf dem Geroldareal) Aufwand: abhängig von Nutzungen auf dem Geroldareal, neuer Zugang zu den Gleisen aufwändig (Über- oder Unterführung nötig)
HARD 2	Veloabstellanlagen unter Hardbrücke erweitern	❷	Wirkung: mehr Veloabstellplätze Aufwand: zweigeschossige Abstellanlagen mit verhältnismässig geringem Aufwand möglich, Velostation aufwändig
HARD 3	Gleisbogenweg verlängern	❸	Wirkung: Direkter Zugang aus dem Quartier Aufwand: abhängig von Entwicklung des Geroldareals
HARD 4	Veloabstellplätze auf Hardbrücke verdoppeln	❹	Wirkung: mehr Veloabstellplätze Aufwand: Hoch, Statik der Brücke muss geprüft werden
HARD 5	Dynamische Anzeige der nächsten S-Bahn zum HB	❶	Wirkung: Anzeige der nächsten S-Bahn zum HB und damit verbesserte Führung der Bahnreisenden, Zugang wird komfortabler Aufwand: relativ gering (Anzeigebildschirm installieren und Datenversorgung gewährleisten)
HARD 6	Direktverbindung Geroldareal auf Hardbrücke	❸	Wirkung: direkter Zugang vom Geroldareal, damit Entlastung des Hauptzugangs in der Hardstrasse (insbesondere bei entsprechenden Nutzungen auf dem Geroldareal) Aufwand: abhängig von Nutzungen auf dem Geroldareal

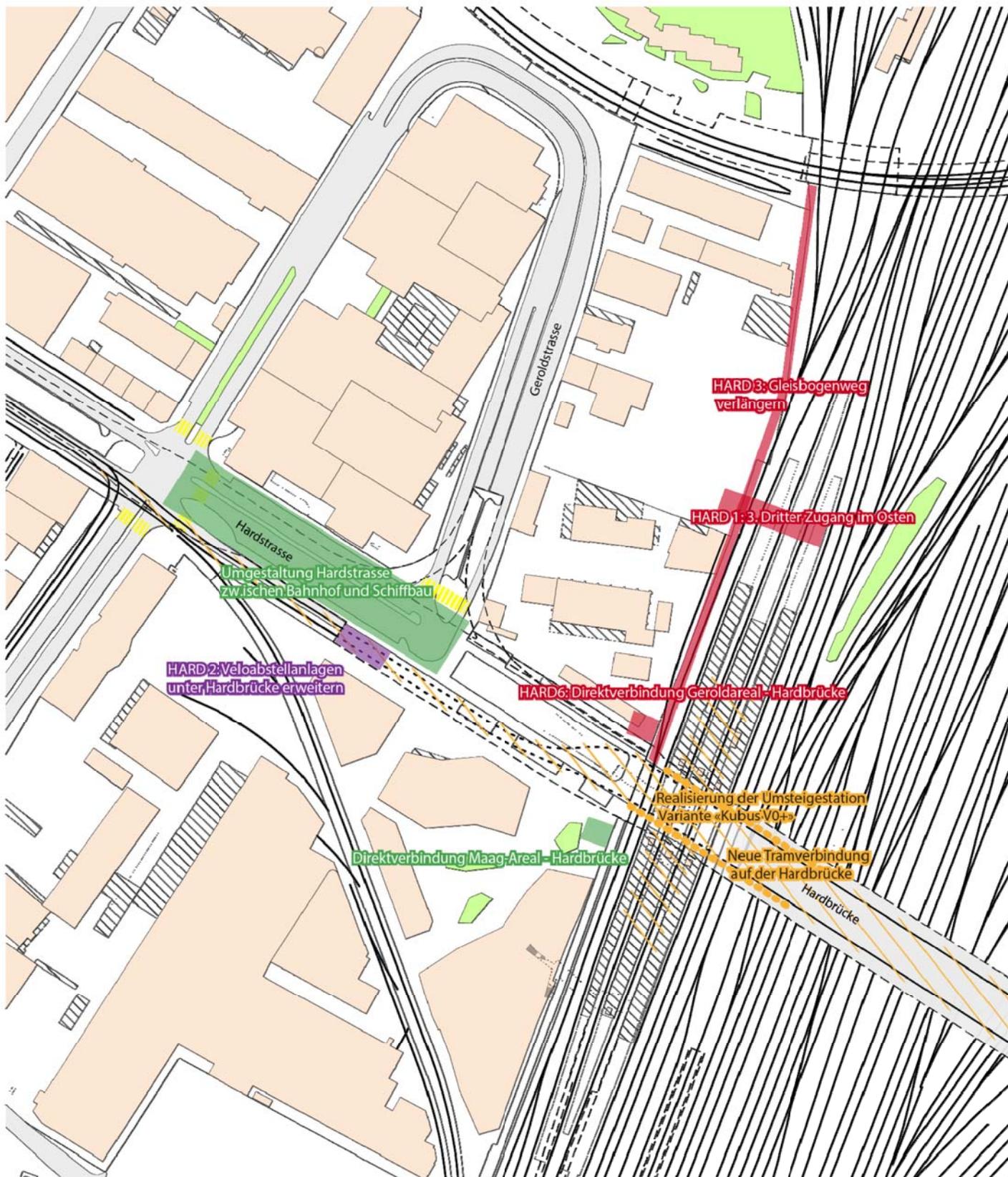
BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN MOTION)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
HARD 1	Dritter Zugang im Osten							
HARD 2	Veloabstellanlagen unter Hardbrücke erweitern							
HARD 3	Gleisbogenweg verlängern							
HARD 4	Veloabstellplätze auf Hardbrücke verdoppeln							
HARD 5	Dynamische Anzeige der nächsten S-Bahn zum HB							
HARD 6	Direktverbindung Geroldareal auf Hardbrücke							

Erläuterung der Bewertungskategorien:

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

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



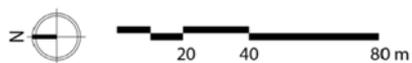


**Referenzsituation**

-  Veränderung gegenüber Zustand 2012
-  Neue Haltekante Tram/Bus

**Weitere Projekte / Massnahmenideen**

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



## Massnahmenkonzept

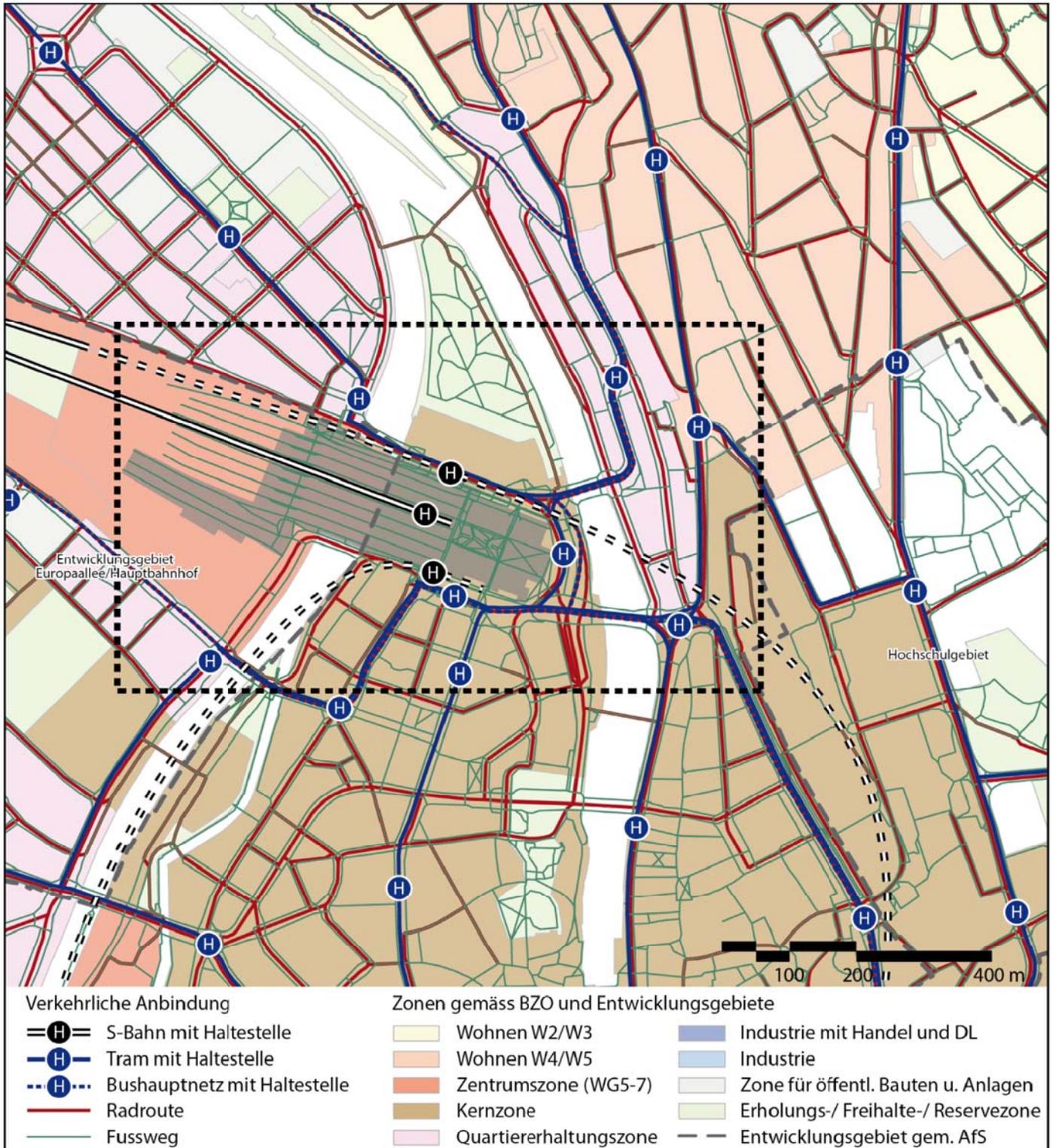
Das Massnahmenkonzept basiert auf dem Referenzzustand. Darauf aufbauend sind folgende drei Kategorien von Massnahmen vorgesehen:

- **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
-	Umgestaltung Hardstrasse zwischen Bahnhof und Schiffbau	800 000	-	Verbesserter Hauptzugang zwischen Bahnhof und Schiffbau, Prüfung einer Begegnungszone
-	Direktverbindung Maag-Areal auf Hardbrücke	1 000 000	-	Vereinfachter Zugang Maag-Areal - Hardbrücke
HARD 2	Veloabstellanlagen unter Hardbrücke erweitern	90 000	mittel	Zweigeschossige Abstellanlagen mit relativ geringem Aufwand möglich
HARD 1	Dritter Zugang im Osten	offen	gering	Langfristige Massnahme in Abhängigkeit von Entwicklung des Geroldareals
HARD 3	Gleisbogenweg verlängern	offen	gering	Langfristige Massnahme in Abhängigkeit von Entwicklung des Geroldareals
HARD 6	Direktverbindung Geroldareal auf Hardbrücke	1 000 000	gering	Langfristige Massnahme in Abhängigkeit von Entwicklung des Geroldareals

NICHT WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung
HARD 5	Dynamische Anzeige der nächsten S-Bahn zum HB	offen	sehr gering	SBB unterstützt die Massnahme nicht, da sie eine Sonderlösung darstellt. SBB legt Wert auf einheitliche Informationssysteme.
HARD 4	Veloabstellplätze auf Hardbrücke verdoppeln	offen	sehr gering	Bei Verlängerung der bestehenden Anlagen ist Eingangsnähe zum Bahnhof nicht mehr gegeben, doppelstöckige Anlage bedingt Brückenverbreiterung (statisch nur schwer machbar)

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 – Zürich HB

Der Hauptbahnhof Zürich ist der zentrale Knoten im Zürcher ÖV – Netz. Er ist auch als Tor zur Innenstadt und als umfassendes Einkaufs- und Dienstleistungszentrum von grosser Bedeutung. Der am Aufkommen gemessen grösste Bahnhof der Schweiz ist aus den umliegenden Quartieren auch zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar.

# Analyse

## Defizite im Zustand 2012

Der Hauptbahnhof befindet sich zurzeit im Um- und Ausbau. Mit dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse wird seine Kapazität deutlich erhöht und es werden steigende Passagierzahlen erwartet. Geprägt ist der Hauptbahnhof von den hohen Personenfrequenzen, was in den Stosszeiten teilweise zu Engpässen führt.

FUSSVERKEHR	
GRUNDSATZ	DEFIZITE
Konfliktarme Zu- und Abgänge	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bahnhofplatz ❶: unübersichtliche und enge Fussgängerquerung mit motorisiertem Individualverkehr und Tram, Lichtsignalanlage, fehlende Fussgängerübergänge (Bahnhofquai)</li> <li>- Sihlpost ❷: Enge Platzverhältnisse, Konflikte mit wild parkierten Velos</li> <li>- Bahnhof West ❸: westlicher Teil ist nur via Perrons erreichbar</li> <li>- Löwenstrasse: fehlender Fussgängerübergang ❹</li> <li>- Platzspitz ❺: Zugang fehlt</li> <li>- Unattraktive Verbindung Sihlquai – Löwenstrasse / Bahnhofstrasse ❻</li> <li>- Zollstrasse ❼: derzeit «Rückseitencharakter» aufgrund der Flächennutzung für die Ausbaurbeiten, kein direkter Zugang zum Perron 18</li> <li>- Lintheschergasse ❽: Treppenaufgang führt direkt auf Strasse</li> </ul>
Ausreichende Platzverhältnisse	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traminsel Bahnhofplatz ❹: schlechter Zugang aus der Querhalle (kleine Schutzinsel)</li> <li>- Bahnhofgebäude Südseite ❷: enge Platzverhältnisse entlang dem Bahnhofgebäude, Behinderung durch Taxistandplätze und Taxilift</li> <li>- Bahnhofstrasse ❸: stark ausgelastete Zugänge</li> </ul>
Objektive, subjektive Sicherheit	- Raum Sihlquai, Bahnhofquai und Bahnhofplatz ❸: mehrere Unfälle mit Verletzten (2007-2011)
Einfache Orientierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mässige Wegweisung der VBZ – Haltestellen</li> <li>- Direkte Wege zu den Zielorten in der Stadt schwierig auffindbar</li> </ul>
VELOVERKEHR	
Konfliktarme und direkte Wege	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bahnhofplatz ❶: stark mit motorisiertem Individualverkehr belastet, keine Velomassnahmen</li> <li>- Kaum Veloabstellplätze im Bereich Bahnhofplatz</li> <li>- Raum Landesmuseum und Bahnhofquai ❸: mehrere Unfälle mit Verletzten (2007-2011)</li> </ul>
Genügend Abstellmöglichkeiten	- Zugänge Unterführung Sihlquai ❹: stark ausgelastete Veloabstellplätze
Einfache Orientierung	- Velostationen sind nicht signalisiert

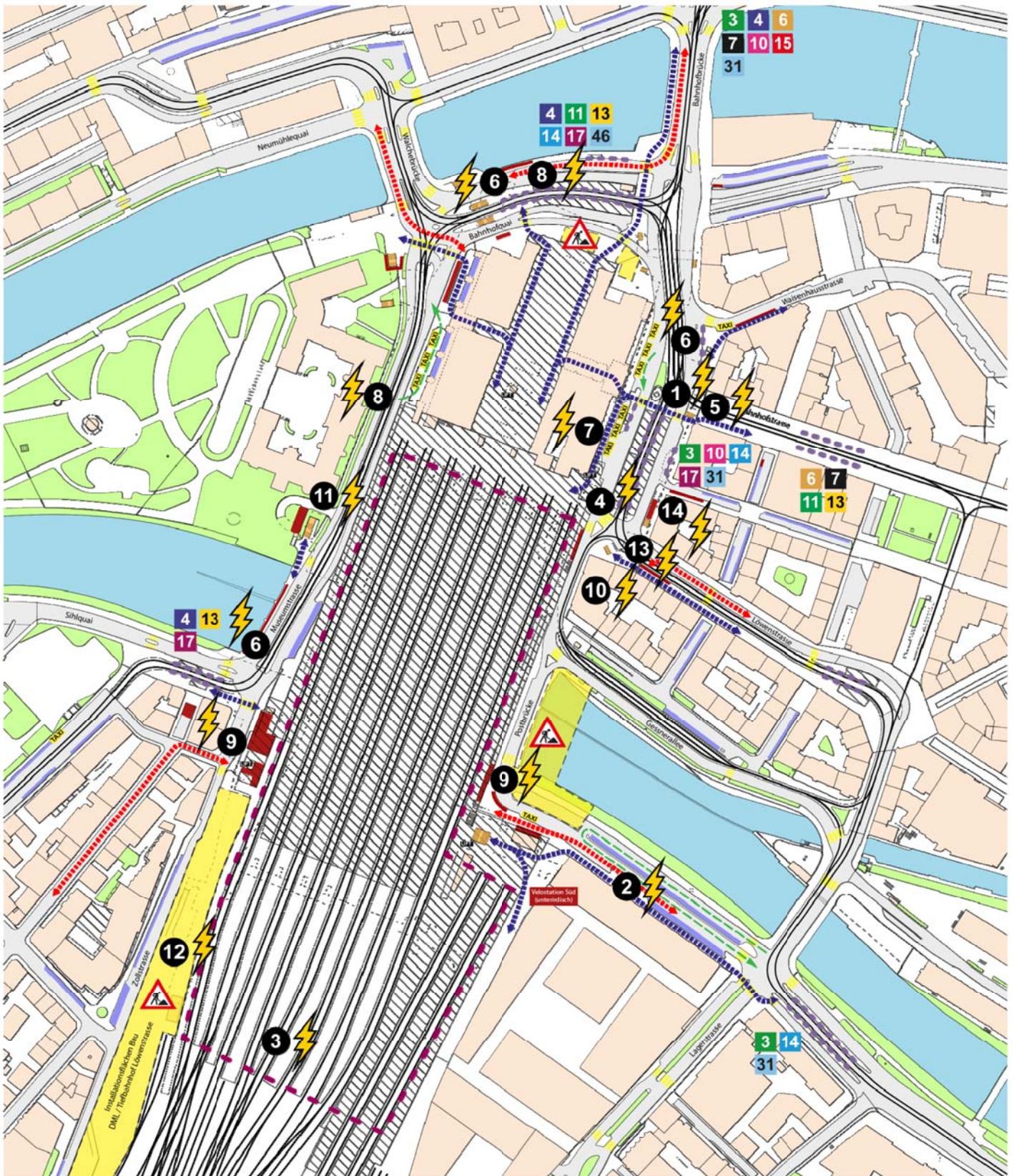
## Illustration ausgewählter Defizite



Defizit ❹: Veloabstellanlage am Zugang Radgasse stark ausgelastet



Defizit ❷: Enge Platzverhältnisse für Fussverkehr entlang der Sihlpost



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

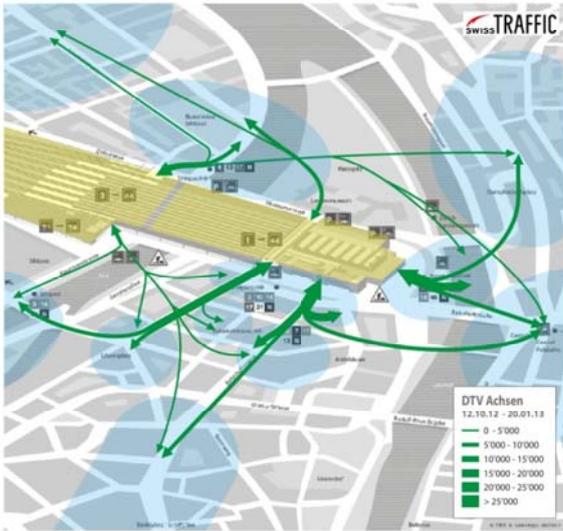
- Parkplätze
- Hauptzugangswege Fussverkehr
- Hauptzugangswege Veloverkehr
- 10** Konflikt / Defizit mit Nr.

- Veloabstellplätze
- abschliessbar 820
- gedeckt 116
- offen ca. 820
- TAXI Taxistandplätze ca. 42

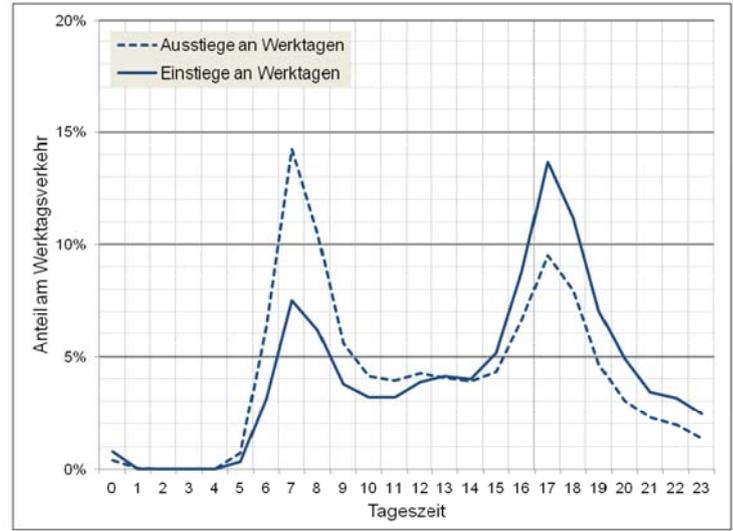


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2012	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	28 Abfahrten ganze Schweiz	32 Abfahrten ganze Schweiz
	S-Bahn	S2, S4, S5, S6, S8, S9, S10, S11, S14, S15, S16, S21, S24	S2, S4, S5, S6, S8, S9, S10, S11, S14, S15, S16, S19, S20, S21, S24
	Städtischer ÖV	Tram 3, 4, 6, 7, 10, 11, 13, 14, 17	Tram 3, 4, 6, 7, 10, 11, 13, 14, 17,
		Bus 31, 46 → 158 Abfahrten	Bus 31, 46 → 172 Abfahrten
	Regionalbus	-	-
NACHFRAGE		STAND 2012	PROGNOSE BAHNPASSAGIERE
Ein- und Ausstiege je Werktag	Daten SBB	414 000	Modell SBB 2009 – 2020: + 34% 2009 – 2030: + 61%
	Daten VBZ	171 000	
Umstiege Bahn ↔ Bus, Tram Basis: GVM-ZH 2011		152 000	Modell GVM-ZH 2010 – 2030: + 37%

### Personenströme von und zum Bahnhof



### Ein- und Ausstiege von SBB-Reisenden



### Geplante Entwicklungen

Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie wird es eine Verlagerung der Personenströme am Hauptbahnhof geben, insbesondere auf den neuen Zugang Gessnerallee und die Kasernenstrasse bzw. Europaallee.

GEPLANTE ENTWICKLUNGEN			
BEREICH	BIS 2015	2015 BIS 2018	NACH 2018
<b>Infrastruktur</b>	Eröffnung Tiefbahnhof Löwenstrasse, Passage Gessnerallee, Stadtanbindung Tiefbahnhof Löwenstrasse, Erweiterung ShopVille (besonders Zugang Gessnerallee), Ausbau Bahnhofzugang Sihlpost	Neuer Bahnhofzugang (Perron 18 aus dem Kreis 5), neue Fusswegverbindung entlang Sihlpost (Kasernenstrasse), Fertigstellung Europaplatz / Velostation Süd und Stadttunnel (als Veloroute und mit Velostation)	-
<b>ÖV-Angebot</b>	Teileröffnung der Durchmesserlinie	Eröffnung Durchmesserlinie mit Angebotsanpassungen, Einführung vierte Teilergänzung S-Bahn	-
<b>Siedlungsentwicklung</b>	Eröffnung Erste Etappe Europaallee	Weitere Umsetzung Europaallee	Vollausbau Europaallee (2020)
<b>Stadtentwicklung</b>	Generell: Neben der Europaallee soll in den nächsten Jahren die Zollstrasse auf der anderen Seite des Gleisfeldes aufgewertet werden.		

# Massnahmen

## Handlungsbedarf

Der Hauptbahnhof erfährt mit der Eröffnung der Durchmesserlinie und den dazugehörigen Ausbauten des ShopVile grosse Veränderungen. Handlungsbedarf liegt vor allem in der besseren Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr.

## Massnahmenübersicht

REFERENZSITUATION (PROJEKTE MIT HOHER WAHRSCHEINLICHKEIT DER UMSETZUNG)		
Massnahme	Defizit	Wirkung
Provisorische Veloabstellplätze auf Postbrücke	⑨	Ersatz für aufgehobene provisorische Velostation Süd
Durchmesserlinie mit Tiefbahnhof Löwenstrasse sowie Passage und Stadtanbindung Gessnerallee	①, ④	Verlagerte Fussverkehrsströme, Querhalle nach Bauende durch Abbruch des Post-Provisoriums entlastet, Belastung neuer Strassenabschnitte
Europaallee inkl. Neugestaltung Bahnhofzugang Sihlpost	②	Verlagerte Fussverkehrsströme, Belastung neuer Strassenabschnitte
Neugestaltung Landesmuseum	⑩	Direkter Zugang von Passage Gessnerallee zum Platzspitz, Rückbau provisorische Velostation Nord

MASSNAHMEN BEREITS IN PLANUNG		
Massnahme	Defizit	Wirkung
Zollstrasse umgestalten mit direktem Perronzugang Gleis 18	⑫	Erhöhte Verkehrssicherheit, gesteigerte Attraktivität für den Fussverkehr
Kasernenstrasse und Postbrücke umgestalten	②	Grosszügigere Platzverhältnisse für den Fussverkehr, Verbesserung der Verkehrssicherheit
Zugang via Radgasse ausbauen	⑥	Verbesserte Attraktivität und Kapazität des Zugangs
Sihlsteg Süd bauen	⑩	Neue Verbindung zwischen Europaallee und Löwenstrasse
Umnutzung Stadttunnel als Veloverbindung und Abstellplätze unter HB	⑨	Direkte Verbindung der Kreise 4 und 5 und etwa 1000 zusätzliche Veloabstellplätze
Definitive Velostation Süd	⑨	Neue Velostation mit etwa 1800 neuen Veloabstellplätzen

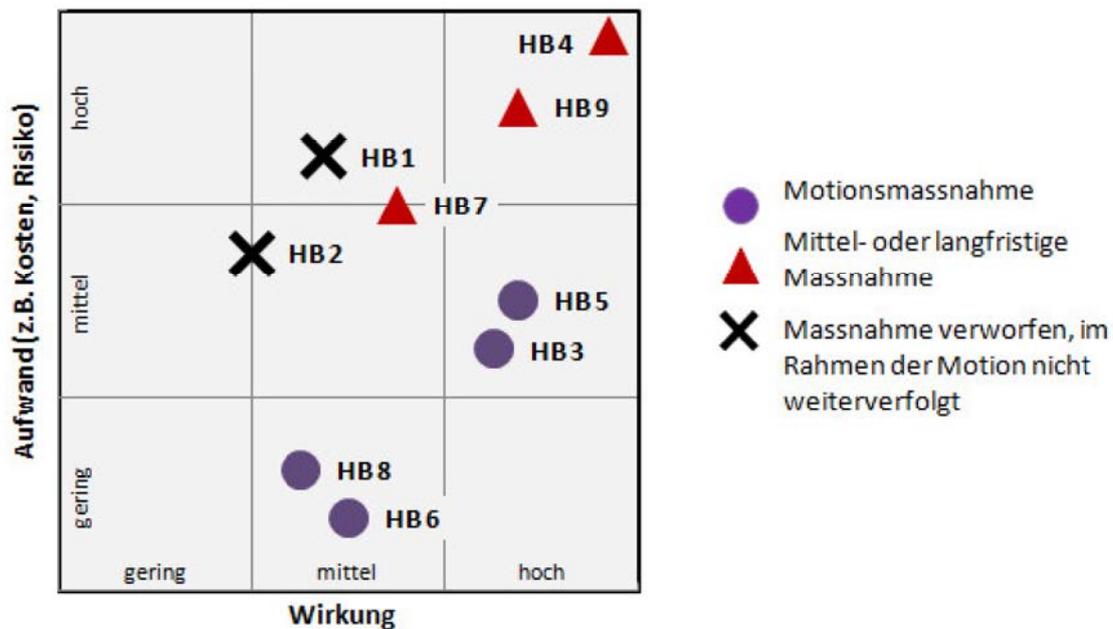
MASSNAHMENIDEEN MOTION			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
HB 1	Zusätzlicher Zugang am Ende der Bahnperrens	③	Wirkung: direkte Wegführung und Fusswegverbindung Kreis 4 / 5 Hoher Aufwand aufgrund beengter Platzverhältnisse
HB 2	Taxilift in Querhalle aufheben	⑦	Wirkung: bessere Platzverhältnisse für Fussverkehr zum Bahnhofplatz Mittlerer Aufwand
HB 3	Machbarkeitsstudie «Taxi-situation Bahnhofplatz»	⑦	Wirkung: Verbesserte Platzverhältnisse für Fussverkehr Aufwand: Interessenskonflikte
HB 4	Neukonzeption Bahnhofplatz	①, ④, ⑤, ⑦, ⑧	Wirkung: Einfachere Querung des Bahnhofplatzes für den Fussverkehr, Reduzierung bestehender Konflikte Aufwand: enorme Interessenskonflikte
HB 5	Zugang Gessnerallee – Schützengasse aufwerten	⑩	Wirkung: direkte Wegführung und gesteigerte Attraktivität Zugang für den Fussverkehr Aufwand: Mittel
HB 6	Haltestelle «Sihlpost» umbenennen, Wegweisung verbessern	-	Wirkung: direkte Wegführung Geringer Aufwand
HB 7	Neuer Fussgängerstreifen über Löwenstrasse	⑬	Wirkung: direkte Wegführung Aufwand: Fahrstreifenabbau notwendig
HB 8	Neue Trottoirüberfahrt in Lintheschergasse	⑭	Wirkung: Attraktivitätssteigerung des Zugangs Geringer Aufwand
HB 9	Definitive Velostation Nord	①	Wirkung: Etwa 800 bis 1000 zusätzliche Veloabstellplätze Hoher Aufwand

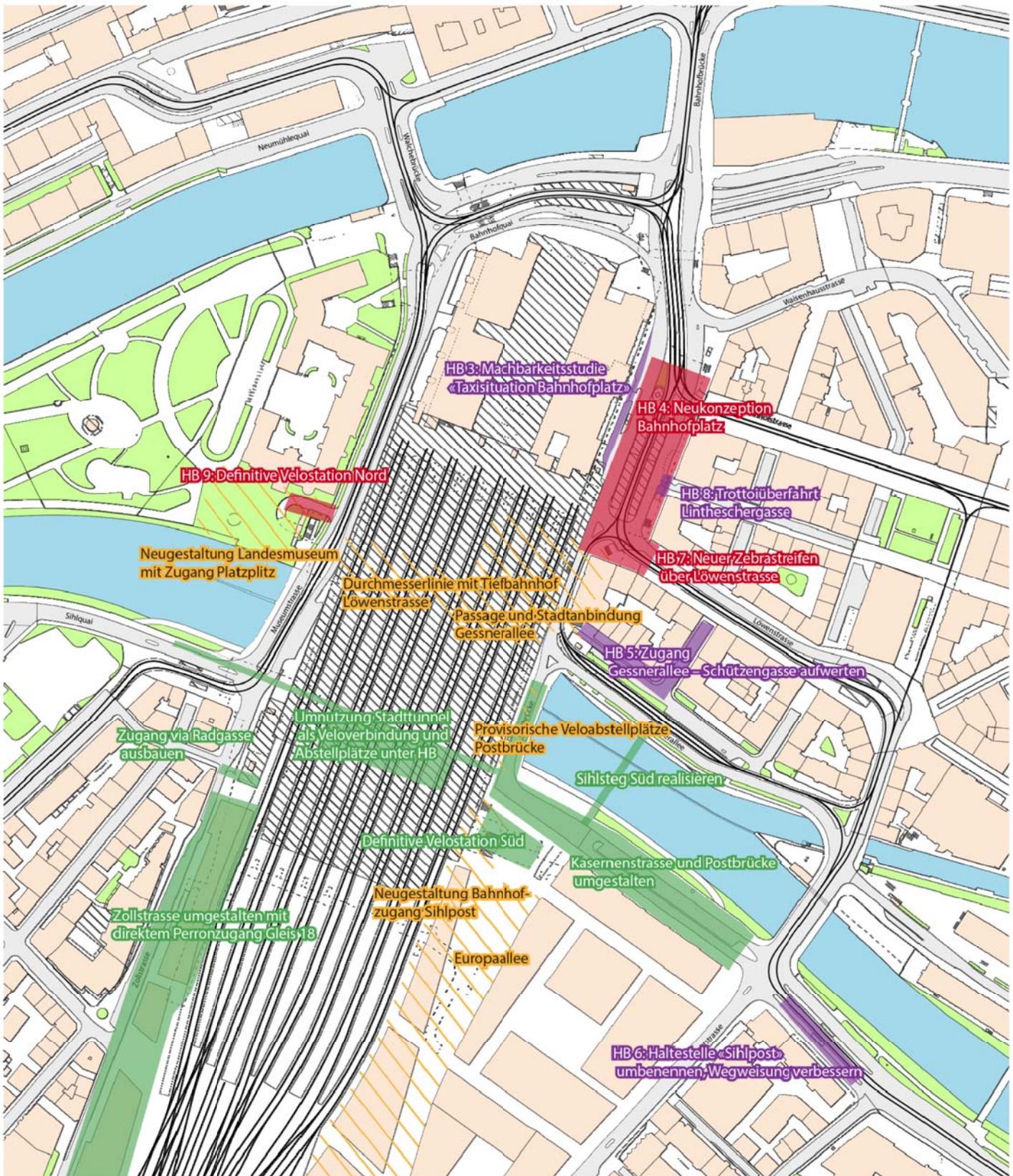
BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN MOTION)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
HB 1	Zusätzlicher Zugang am Ende der Bahnperrens							
HB 2	Aufhebung Taxilift Querhalle							
HB 3	Taxisituation Bahnhofplatz							
HB 4	Neukonzeption Bahnhofplatz							
HB 5	Zugang Gessnerallee – Schützengasse aufwerten							
HB 6	Haltestelle «Sihlpost» umbenennen und Wegweisung verbessern							
HB 7	Neuer Zebrastreifen über Löwenstrasse							
HB 8	Neue Trottoirüberfahrt in Lintheschergasse							
HB 9	Definitive Velostation Nord							

Erläuterung der Bewertungskategorien:

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

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



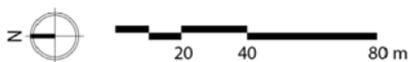


**Referenzsituation**

-  Veränderung gegenüber Zustand 2012
-  Neue Haltekante Tram/Bus

**Weitere Projekte / Massnahmenideen**

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



## Massnahmenkonzept

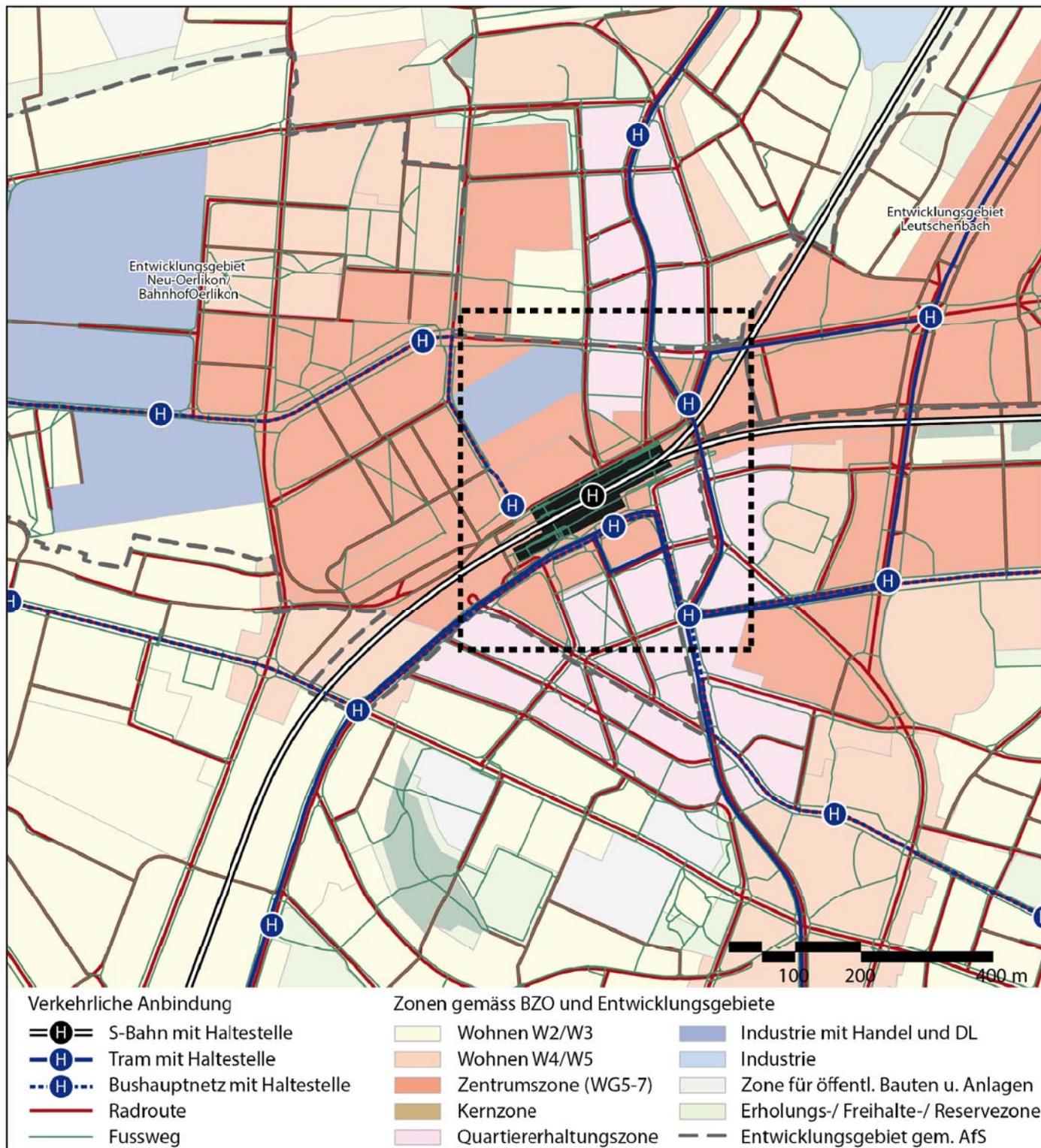
Das Massnahmenkonzept basiert auf dem Referenzzustand. Darauf aufbauend sind folgende drei Kategorien von Massnahmen vorgesehen:

- **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
-	Zollstrasse umgestalten mit direktem Perronzugang Gleis 18	10 000 000	-	Verkehrssicherheit erhöht sich, Situation wird für Fussverkehr attraktiver
-	Kasernenstrasse und Postbrücke umgestalten	9 500 000	-	Platzverhältnisse werden grosszügiger, attraktive Anbindung an Velostation Süd und Stadttunnel
-	Zugang via Radgasse ausbauen	offen	-	Kapazitäts- und Attraktivitätssteigerung des Zugangs
-	Sihlsteg Süd bauen	3 700 000	-	Attraktive Verbindung Europaallee und Löwenstrasse
-	Umnutzung Stadttunnel als Velo-Verbindung, Abstellplätze unter HB	11 500 000	-	Bessere Veloverbindung der Stadtkreise 4 und 5, genügend Veloabstellplätze
-	Definitive Velostation Süd	13 500 000	-	Genügend Veloabstellplätze
HB 3	Machbarkeitsstudie «Taxisituation Bahnhofplatz»	50 000	sehr hoch	Fussverkehr erhält mehr Platz, gesteigerte Attraktivität des wichtigen Eingangstors zur Stadt
HB 5	Zugang Gessnerallee – Schützengasse aufwerten	400 000	hoch	Neue Zugangsrouten bereitstellen
HB 6	Haltestelle «Sihlpost» umbenennen und Wegweisung verbessern	50 000	hoch	Haltestelle «Sihlpost» bleibt wichtigste Haltestelle für Zugang zur «Passage Sihlquai»
HB 8	Neue Trottoirüberfahrt in Lintheschergasse	25 000	hoch	Höhere Attraktivität des Zugangs mit geringem Aufwand möglich
HB 7	Neuer Zebrastreifen über Löwenstrasse	offen	gering	Bedingt Fahrstreifenabbau für den motorisierten Individualverkehr auf Löwenstrasse, Querung Löwenstrasse wird mit Sanierung bereits besser
HB 9	Definitive Velostation Nord	6 000 000	gering	Abbruch der provisorischen Velostation absehbar, Situation mit neuen Velostationen abwarten und beurteilen
HB 4	Neukonzeption Bahnhofplatz	offen	gering	Langfristige Massnahme zur Verbesserung der Gesamtsituation um den Bahnhof

NICHT WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung
HB 1	Zusätzlicher Zugang am Ende der Bahnperrens	offen	sehr gering	Verhältnis von Aufwand und Wirkung Verhältnis schwierig einzuschätzen
HB 2	Taxilift Querhalle aufheben	offen	sehr gering	Einzige direkte Liftverbindung ins städtische ShopVille

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.



## Objektblatt - Bahnhof Oerlikon

Der Bahnhof Oerlikon ist eine wichtige ÖV-Drehscheibe für Zürich-Nord und das angrenzende Glattal. Er erschliesst das Quartierzentrum Oerlikon gemäss der Stadtentwicklung mit mehreren Zentren. Mit den Entwicklungen in Neu-Oerlikon, in Leutschenbach und im Glattal steigt die künftige Bedeutung des Bahnhofs, sodass auch die Frequenzen künftig weiter zunehmen.

# Analyse

## Defizite im Zustand 2012

Der Bahnhof Oerlikon wird an der Nord- und Ostseite momentan von diversen Umbauten geprägt. Auf der Südseite bestehen Defizite bei den Zugängen und den Umsteigewegen zwischen den S-Bahnen und den Tram- und Buslinien.

FUSSVERKEHR	
GRUNDSATZ	DEFIZITE
Konfliktarme Zu- und Abgänge	- Unterführung West ❶: Enge Platzverhältnisse, Konflikte mit dem Veloverkehr - Hofwiesenstrasse ❷: Strassenquerung, Achse für den motorisierten Individualverkehr wirkt als Trennung für Zugang von Süden her
Ausreichende Platzverhältnisse	- Zugang Unterführung Ost Ohmstrasse ❸: enge Platzverhältnisse - Perron: enge Platzverhältnisse ❸ - Unterführung Mitte: stark ausgelastet ❹
Objektive und subjektive Sicherheit	- Hofwiesenstrasse ❷: Mehrere Unfällen in den letzten Jahren - südwestlicher Bahnhofbereich ❸: «Rückseitencharakter», wenig angenehmer Aufenthalt insbesondere bei Dunkelheit
Einfache Orientierung	- Tram/Bus-Haltestellen ❹: unübersichtliche Situation, Haltestellen auf verschiedene Orte verteilt und teilweise schlecht sichtbar (Oerlikon-Ost, Ohmstrasse)
VELOVERKEHR	
Konfliktarme und direkte Wege	- Hofwiesenstrasse ❷: Fehlende Velomassnahmen, enge Platzverhältnisse
Genügend Abstellmöglichkeiten	- Nordseite ❶: fehlende Abstellmöglichkeiten (wegen laufender Bauarbeiten)
Einfache Orientierung	-

## Illustration ausgewählter Defizite



Defizit ❸: Enge Platzverhältnisse in der Ohmstrasse

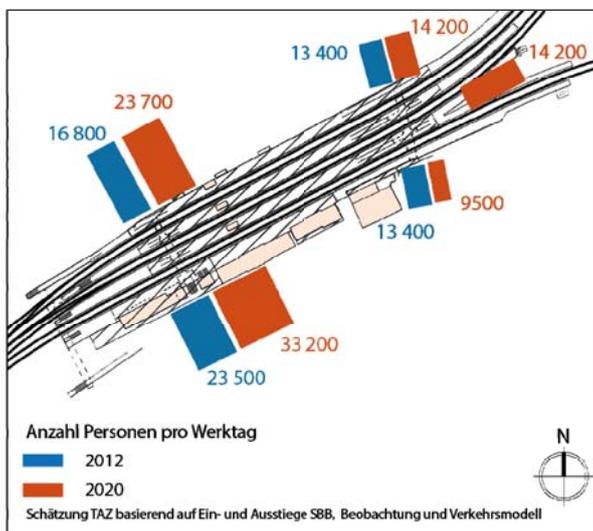


Defizit ❸: Enge Platzverhältnisse in der Ohmstrasse

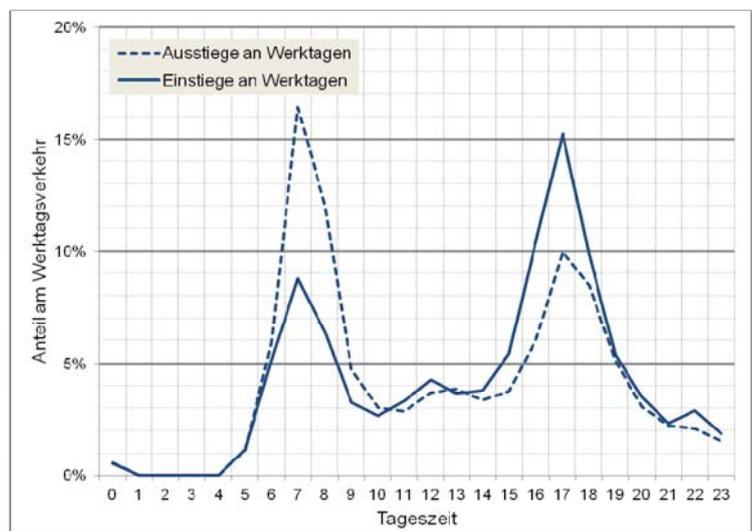


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2012	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	Stündliche IR-Verbindungen Basel – Zürich Flughafen, Luzern – Zürich Flughafen	offen
	S-Bahn	S2, S5, S6, S7, S8, S14, S16	S2, S3 (nur HVZ), S6, S7, S8, S9, S14, S15 (ersetzt S5), S16, S19, S21 (nur HVZ), S24
	Städtischer ÖV	Tram 10, 11, 14	Tram 10, 11, 14
		Bus 61, 62, 63, 64, 75, 80, 94 → 106 Abfahrten	Bus 61, 62, 63, 64, 75, 80, 94 → 112 Abfahrten
Regionalbus	768, 781	768, 781	
NACHFRAGE		STAND 2012	PROGNOSE BAHNREISENDE
Ein- und Ausstiege je Werktag	SBB	77 000	Modell SBB 2009 – 2020: + 41% 2009 – 2030: + 57%
	VBZ	47 000	
Umstiege Bahn ↔ Bus, Tram Basis: GVM-ZH 2011		38 000	Modell GVM-ZH 2010 – 2030: + 68%

### Verteilung Personenströme SBB



### Ein- und Ausstiege von SBB-Reisenden



Die Personenströme am Bahnhof Oerlikon verteilen sich auf die Nord- und auf die Südseite des Bahnhofes, wobei der südliche Bereich heute und künftig der wichtigste Zugangsbereich ist. Mit dem neuen Zugang Andreasstrasse verlagern sich die Ströme auf der östlichen Seite des Bahnhofes.

### Geplante Entwicklungen

Oerlikon befindet sich seit Jahren im Wandel. Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie und dem damit einhergehenden Ausbau des S-Bahnangebots sowie der Siedlungsentwicklung wird der Bahnhof an Bedeutung gewinnen.

GEPLANTE ENTWICKLUNGEN			
BEREICH	BIS 2015	2015 BIS 2018	NACH 2018
<b>Infrastruktur</b>	Bahnhofsausbau mit neuen Gleisen 7 und 8, Erweiterung der Unterführung Ost und Ausbau der Quartieranbindung Ost (Etappen 1 und 2), Erweiterung Unterführung Mitte, Ausbau Quartierverbindung Oerlikon	Fertigstellung Quartieranbindung Ost (Etappe 3)	-
<b>ÖV-Angebot</b>	-	Zusätzliche Halte der S-Bahnen durch vierte Teilergänzung	-
<b>Siedlungsentwicklung</b>	Umgestaltung Bahnhofplatz Süd	Umgestaltung Max-Frisch-Platz	-
<b>Stadtentwicklung</b>	Generell: Das Umfeld soll zum Teilzentrum weiterentwickelt werden.		

# Massnahmen

## Handlungsbedarf

Der Bahnhof Oerlikon wird zurzeit umfassend aus- und umgebaut. Die Massnahmen, die im Bau oder geplant sind, werden die heutigen Mängel weitgehend beheben.

## Massnahmenübersicht

REFERENZSITUATION (PROJEKTE MIT HOHER WAHRSCHEINLICHKEIT DER UMSETZUNG)		
Beschreibung	Defizit	Wirkung
Bahnhofausbau Gleis 7	③	Kapazitätssteigerung für den Bahnverkehr
Unterführung Ost erweitern	⑤	Komfort- und Attraktivitätssteigerung für den Fussverkehr sowie Sicherstellung des Personenflusses
Erweiterung Unterführung Mitte und Quartierverbindung Oerlikon	①, ②	Komfort- und Attraktivitätssteigerung für Fuss- und Veloverkehr, Sicherstellung Personenfluss
Quartieranbindung Ost mit unterirdischer Veloabstellanlage	⑤	Direkte Wegführung, Komfort- und Attraktivitätssteigerung für Fuss- und Veloverkehr sowie zusätzliche witterungsgeschützte Veloabstellplätze
Max-Frisch-Platz neu gestalten	⑦	Komfort- und Attraktivitätssteigerung, verbesserte Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr, zusätzliche Veloabstellplätze
Bahnhofplatz Süd neu gestalten	②, ④, ⑤, ⑥	Komfort- und Attraktivitätssteigerung, verbesserte Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr
Perrons der Gleise 3 bis 6 verbreitern	③	Komfort- und Attraktivitätssteigerung für Fussverkehr, Sicherstellung des Personenflusses und schnellerer Fahrgastwechsel

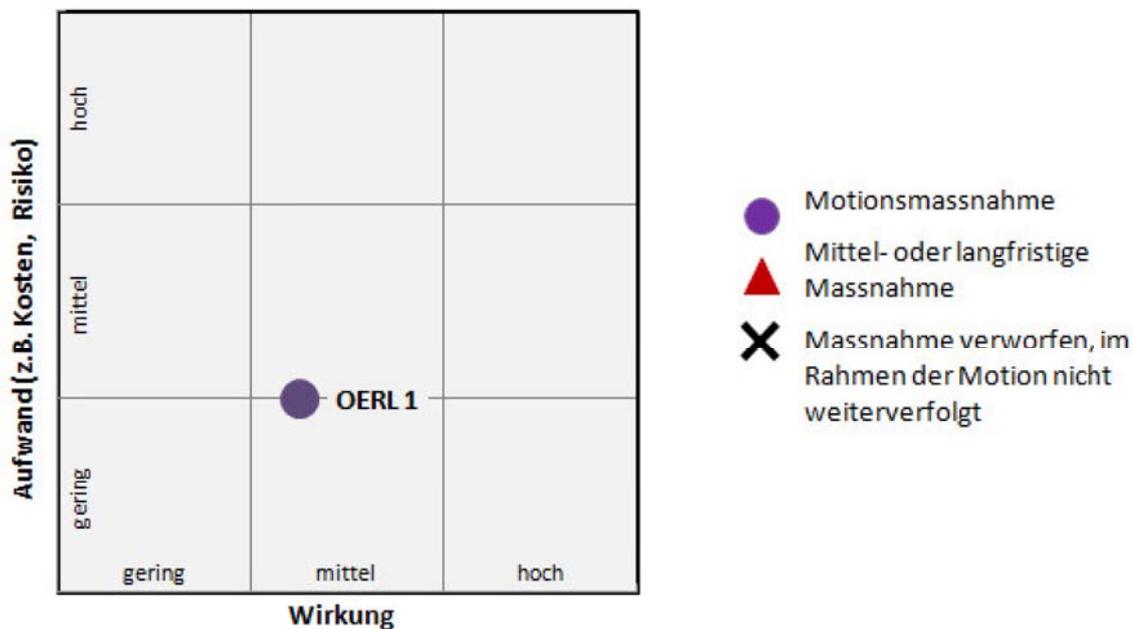
MASSNAHMENIDEEN MOTION			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
OERL 1	Verbesserte Zugänglichkeit zum Bahnhofplatz Süd per Velo	⑤	<p>Wirkung: Mehr Platz für den Veloverkehr und Erhöhung der Verkehrssicherheit</p> <p>Aufwand: Sehr enge Platzverhältnisse, Parkplätze müssten aufgehoben werden</p>

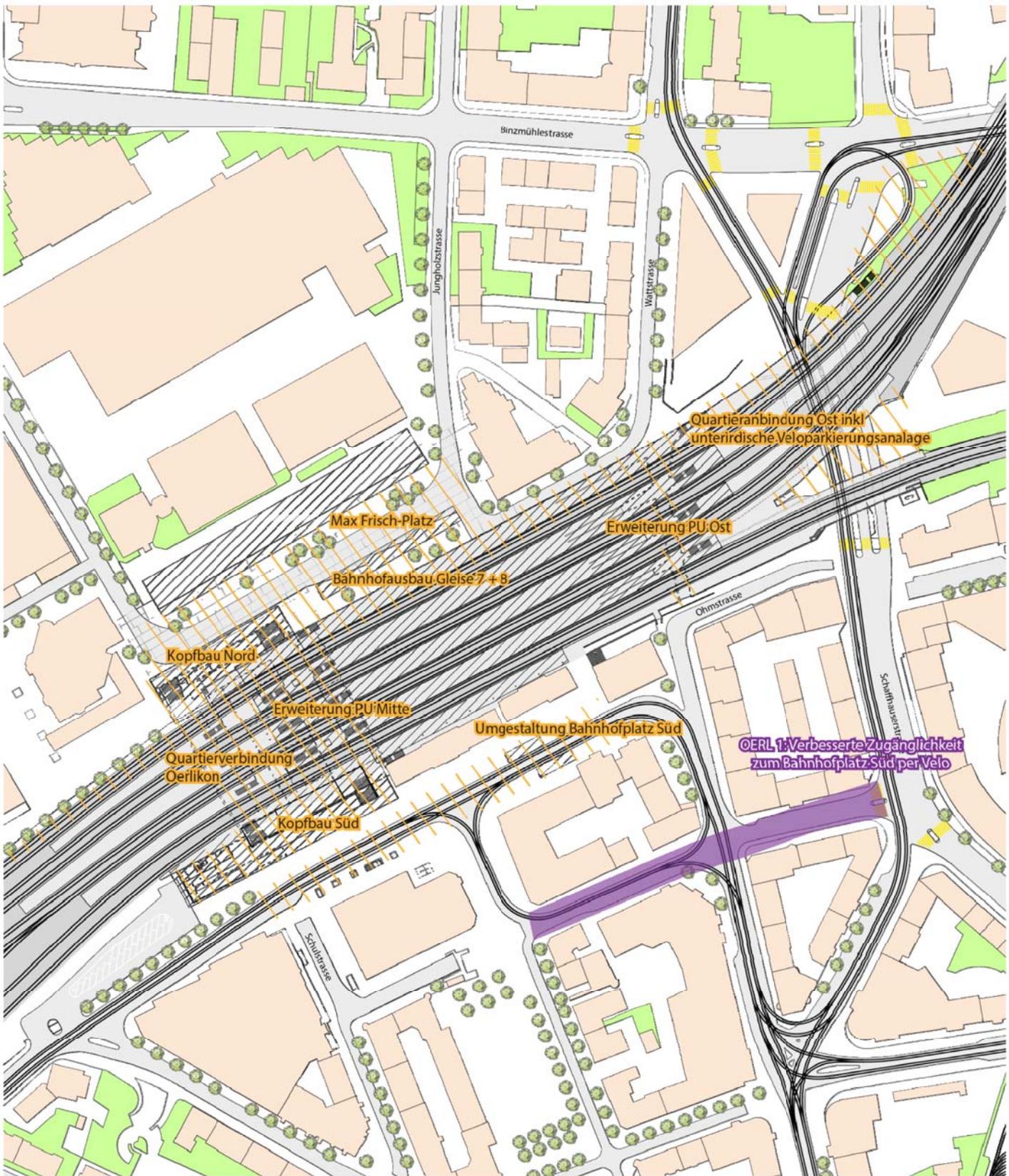
BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN MOTION)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
OERL1	Verbesserte Zugänglichkeit zum Bahnhofplatz Süd per Velo							

Erläuterung der Bewertungskategorien:

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

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



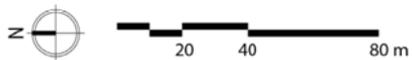


**Referenzsituation**

-  Veränderung gegenüber Zustand 2012
-  Neue Haltekante Tram/Bus

**Weitere Projekte / Massnahmenideen**

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



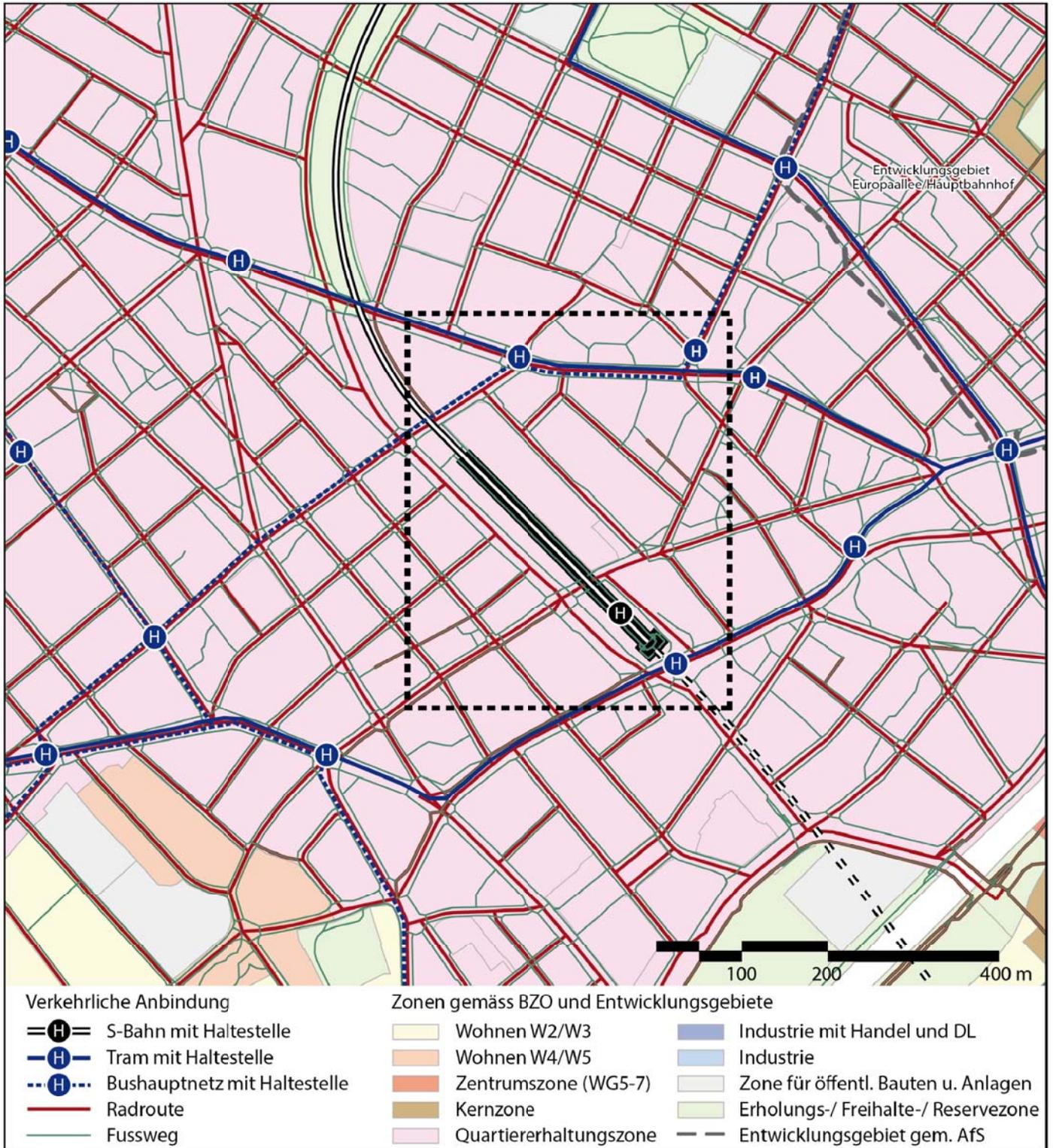
## Massnahmenkonzept

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
OERL 1	Verbesserte Zugänglichkeit zum Bahnhofplatz Süd per Velo	40 000	hoch	Velozugänglichkeit wird verbessert, Situation ist mit dem Projekt Bahnhofplatz nicht befriedigend

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 Wiedikon

Der Bahnhof Wiedikon ist in erster Linie ein Quartierbahnhof. Daneben hat er auch eine wichtige Umsteigefunktion für Reisende vom linken Zürichseeufer in Richtung Zürich-West sowie in Richtung Triemli und von den Regionalbussen aus dem Knonaueramt auf die S-Bahn.

# Analyse

## Defizite im Zustand 2012

Zum Hauptzugang hin ist der Bahnhof grosszügig gestaltet und gut erreichbar. Auf der Seite Kalkbreite weist er hingegen einige Defizite sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr auf.

FUSSVERKEHR	
GRUNDSATZ	DEFIZITE
Konfliktarme Zu- und Abgänge	- Zugang Kalkbreite ❶: › Verbindung zur Haltestelle unübersichtlich › nicht behindertengerecht - Kein direkter Zugang ab der Zweierstrasse ❷
Ausreichende Platzverhältnisse	-
Objektive und subjektive Sicherheit	- Liftzugang ❸: unübersichtlich, wenig belebt
Einfache Orientierung	- Haltestelle Kalkbreite ❹: ab Bahnperrens nicht signalisiert - Bushaltestellen: Wegweisung mangelhaft
VELOVERKEHR	
Konfliktarme und direkte Wege	- Zufahrt von Birmensdorferstrasse / Weststrasse ❺: unübersichtlich, Querung der Seestrasse notwendig
Genügend Abstellmöglichkeiten	- Zugang Kalkbreite ❻: keine Veloabstellplätze - Keine gedeckten Abstellanlagen ❼
Einfache Orientierung	-

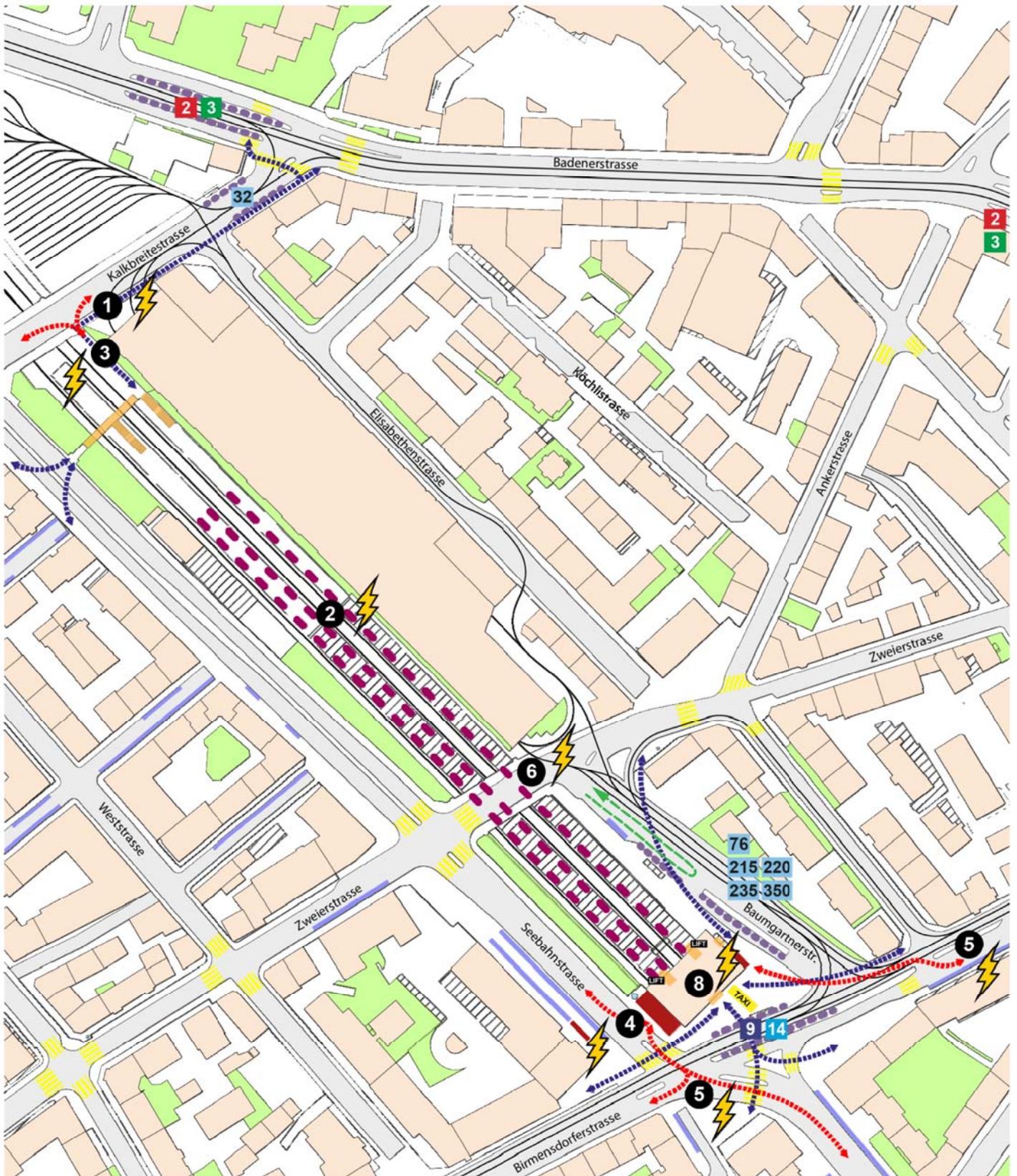
## Illustration ausgewählter Defizite



Defizit ❶: Zugang Kalkbreite



Defizit ❸: Fehlende Abstellanlage Seite Kalkbreite

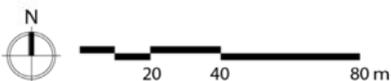


- Zugänge / Unterführungen
- Überdachte Fläche
- Perronkanten
- Haltekanten Tram/Bus
- Bahnhofsvorfahrt / Kiss+Ride

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

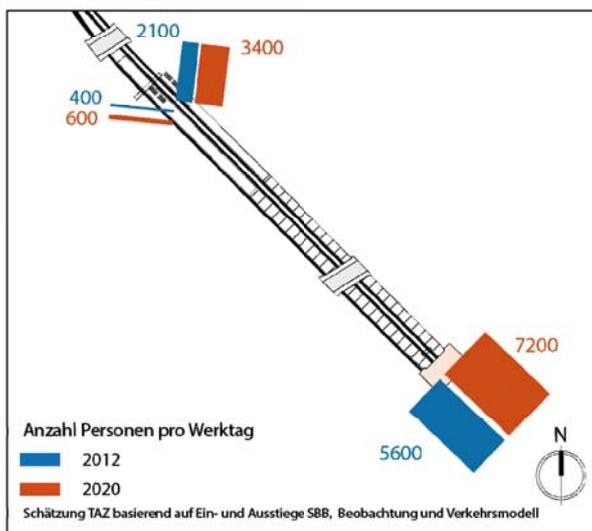
- Veloabstellplätze
 

abschliessbar	n.v.
gedeckt	n.v.
offen	50
<b>TAXI</b> Taxistandplätze	2

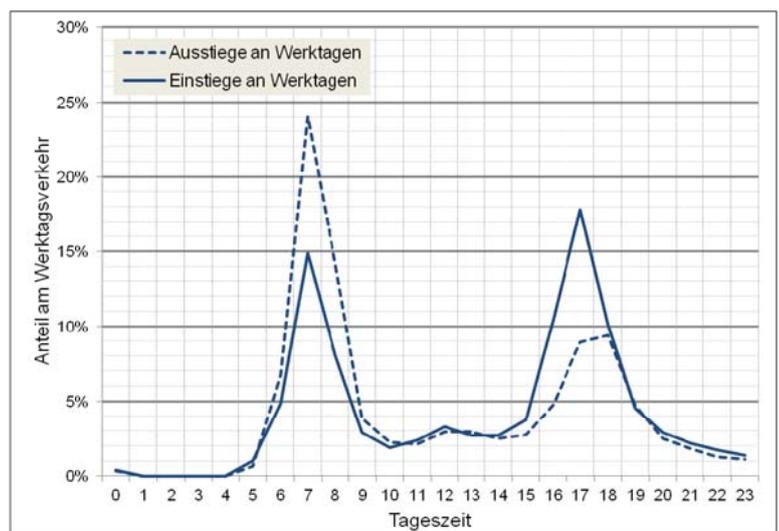


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2012	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	-	-
	S-Bahn	S2, S8, (S21), S24	S2, S8, S24
	Städtischer ÖV	Tram 2, 3, 9, 14	Tram 2, 3, 9, 14
		Bus 32, 76 → 90 Abfahrten	Bus 32, 76 → 90 Abfahrten
Regionalbus	215/245, 220, 235, 350	215/245, 220, 235, 350	
NACHFRAGE		STAND 2012	PROGNOSE BAHNPASSAGIERE
Ein- und Ausstiege je Werktag	SBB	8300	Modell SBB 2009 – 2020: + 38% 2009 – 2030: + 57%
	VBZ	26 000	
Umstiege Bahn ↔ Bus, Tram Basis: GVM-ZH 2011		2000	Modell GVM-ZH 2010 – 2030: + 39%

## Verteilung Personenströme SBB



## Ein- und Ausstiege von SBB-Reisenden



Die Personenströme sind eindeutig in Richtung Birmensdorferstrasse ausgerichtet. Die relativ ausgeglichene Tagesganglinie unterstreicht die wichtige Funktion als Quartierbahnhof.

## Geplante Entwicklungen

Im Umfeld des Bahnhofs sind keine grösseren Entwicklungen absehbar.

GEPLANTE ENTWICKLUNGEN			
BEREICH	BIS 2015	2015 BIS 2018	NACH 2018
Infrastruktur	-	-	-
ÖV-Angebot	Neue Kaphaltestelle Kalkbreite stadteinwärts	-	Anpassungen S-Bahn
Siedlungsentwicklung	Autoarme Neubausiedlung «Kalkbreite»	-	-
Stadtentwicklung	Generell: Die Siedlungsstruktur im Bahnhofsumfeld soll bewahrt werden.		

# Massnahmen

## Handlungsbedarf

Der Bahnhof Wiedikon erfährt in den nächsten Jahren eine mittlere Zunahme der Nachfrage. Es bestehen heute keine Kapazitätsengpässe bei den Zugängen. Vielmehr liegt die Hauptschwäche des Bahnhofs bei der Zugänglichkeit und der Wegweisung.

- Verbesserte Umsteigeverbindung zwischen dem Bahnhof und der Haltestelle «Kalkbreite»
- Orientierung kann grundsätzlich verbessert werden.
- Zugänglichkeit aus Richtung Norden kann verbessert werden
- Keine geschützten Veloabstellplätze

## Massnahmenübersicht

REFERENZSITUATION (PROJEKTE MIT HOHER WAHRSCHEINLICHKEIT DER UMSETZUNG)		
Massnahme	Defizit	Wirkung
Neue Kaphaltestelle «Kalkbreite» stadteinwärts	-	Haltestelle ohne Querung der Fahrspur des motorisierten Individualverkehrs erreichbar, gesteigerte Verkehrssicherheit

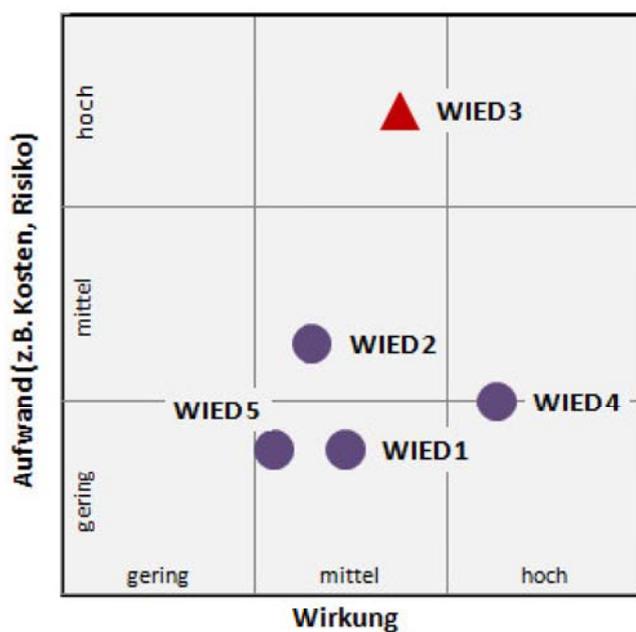
MASSNAHMENIDEEN MOTION			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
WIED 1	Neue Veloabstellplätze am Zugang via Kalkbreite	③	Wirkung: Wildes Parkieren von Velos wird reduziert, gesteigerte Attraktivität für Veloverkehr, sicherer Zugang für den Fussverkehr Aufwand: Enge Platzverhältnisse könnten Aufwand erhöhen (Landerwerb, Koordination)
WIED 2	Zusätzliche Querung der Kalkbreitestrasse für Fussverkehr	①	Wirkung: Komfortverbesserungen für Fussverkehr, erhöhte Verkehrssicherheit, verbesserte Orientierung Geringer Aufwand
WIED 3	Neuer Perronzugang ab Zweierbrücke	⑤, ⑥	Wirkung: kürzere Zugangswege für den Fussverkehr Aufwand: Machbarkeit offen (Perronbreite)
WIED 4	Haltestelle Kalkbreite umbenennen, Massnahmen Wegweisung	②	Wirkung: verbesserte Orientierung, klarer Umsteigeweg für Fussverkehr Geringer Aufwand
WIED 5	Überdachte Veloabstellplätze bei Bahnhofgebäude	④	Wirkung: Attraktivitätssteigerung für Veloverkehr Aufwand: Geringe Kosten, städtebaulich anspruchsvoll

BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN MOTION)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
WIED 1	Neue Veloabstellplätze am Zugang via Kalkbreite							
WIED 2	Zusätzliche Querung der Kalkbreitestrasse für Fussverkehr							
WIED 3	Neuer Perronzugang ab Zweierbrücke							
WIED 4	Haltestelle Kalkbreite umbenennen, Massnahmen Wegweisung							
WIED 5	Überdachte Veloabstellplätze bei Bahnhofgebäude							

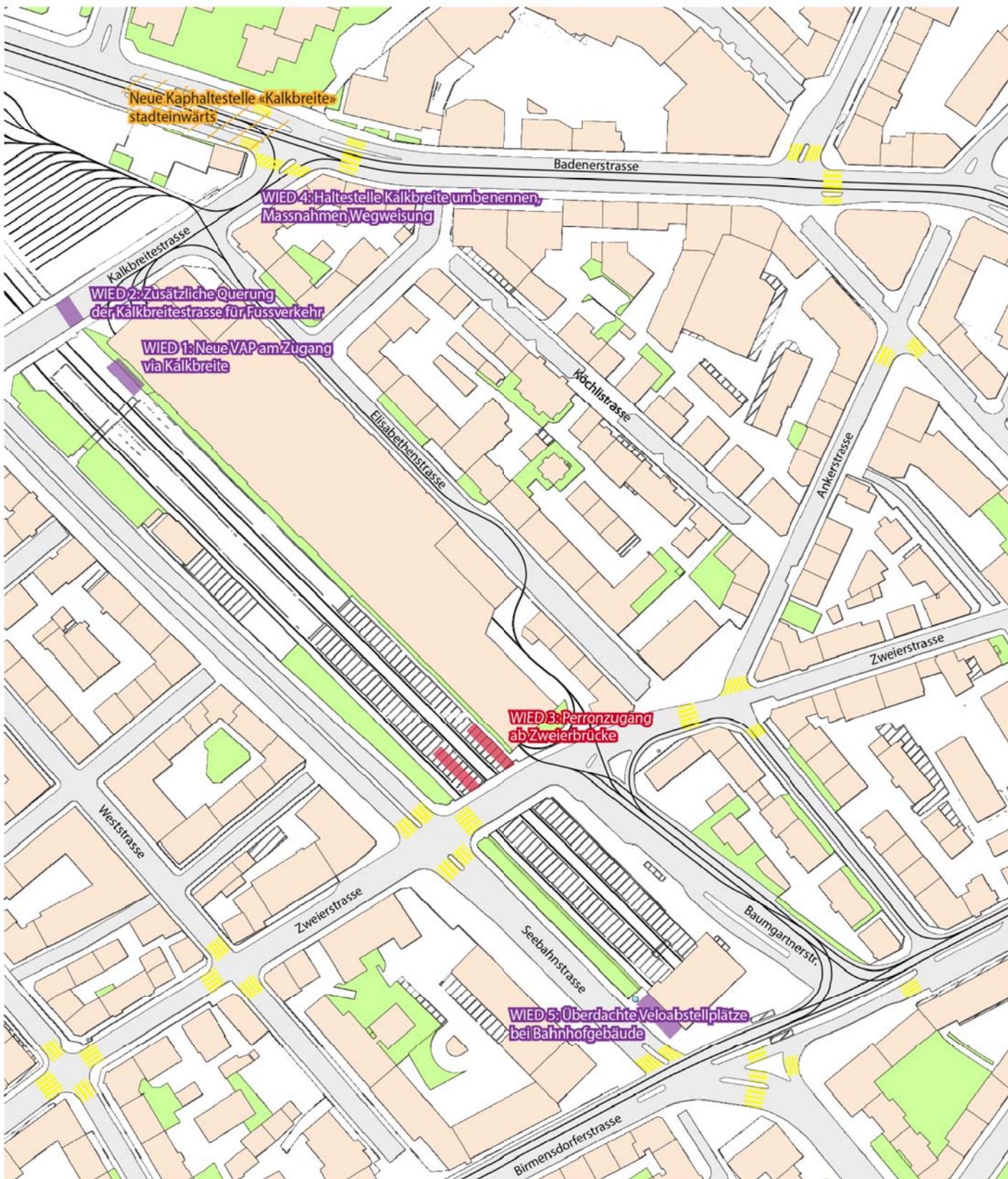
Erläuterung der Bewertungskategorien:

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

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



- Motionsmassnahme
- ▲ Mittel- oder langfristige Massnahme
- ✘ Massnahme verworfen, im Rahmen der Motion nicht weiterverfolgt

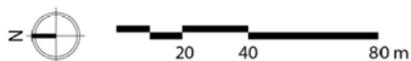


**Referenzsituation**

-  Veränderung gegenüber Zustand 2012
-  Neue Haltekannte Tram/Bus

**Weitere Projekte / Massnahmenideen**

-  **Massnahme bereits in Planung**
-  **Motionsmassnahme**
-  **Mittel-oderlangfristige Massnahme**



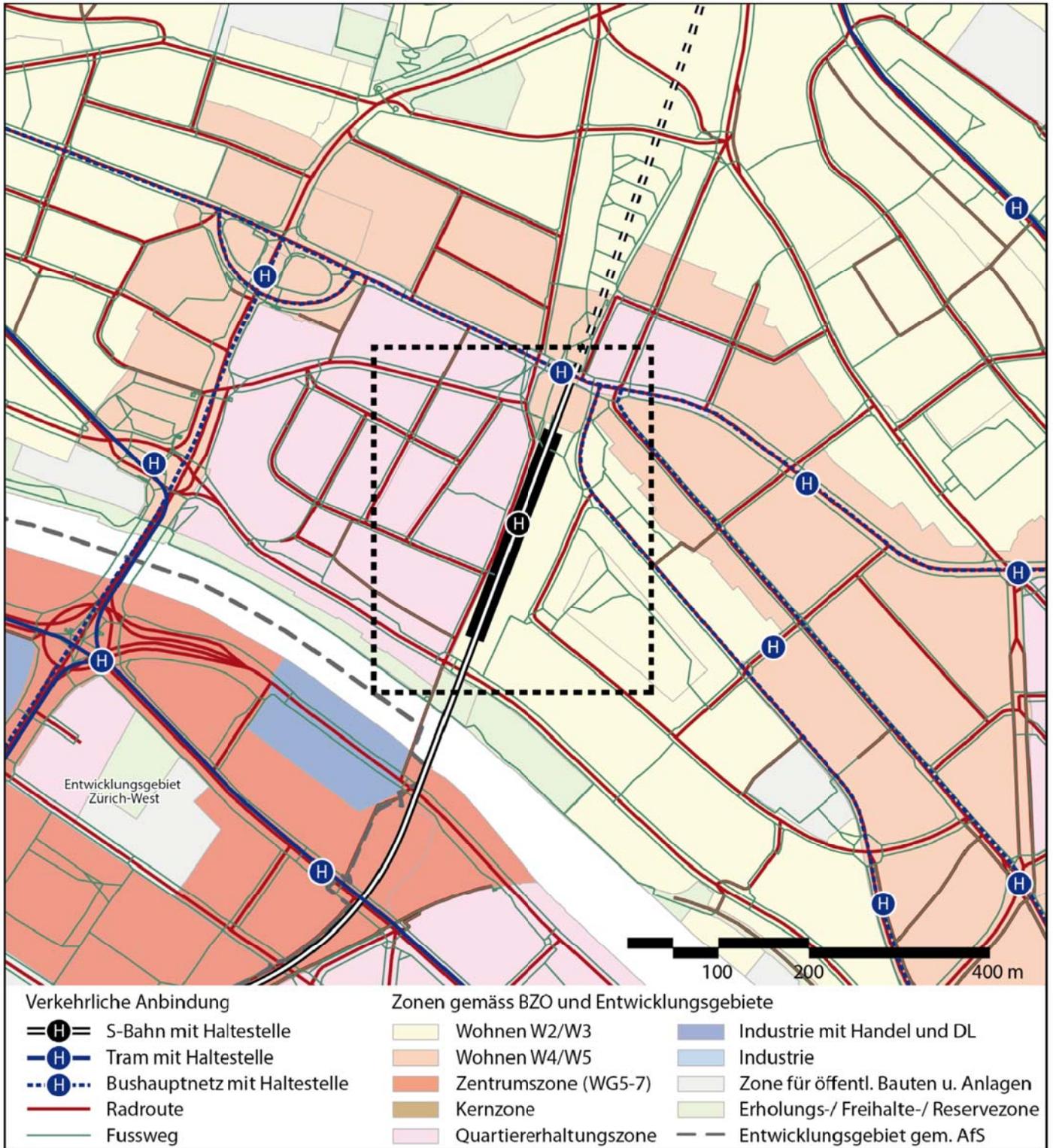
## Massnahmenkonzept

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
WIED 1	Neue Veloabstellplätze am Zugang via Kalkbreite	90 000	hoch	Keine Veloabstellplätze auf Seite Kalkbreite vorhanden, verbesserte Situation für Fuss- und Veloverkehr
WIED 4	Haltestelle Kalkbreite umbenennen, Massnahmen Wegweisung	25 000	hoch	Haltestelle als wichtiger Zugang zum Bahnhof sichtbar machen
WIED 5	Überdachte Veloabstellplätze bei Bahnhofgebäude	60 000	hoch	Attraktive Veloabstellplätze bei Hauptzugang schaffen
WIED 2	Zusätzliche Querung der Kalkbreitestrasse für Fussverkehr	30 000	mittel	Querung gewinnt an Bedeutung mit Überbauung Kalkbreite und ist Teil des Urselwegs
WIED 3	Neuer Perronzugang ab Zweierbrücke	offen	gering	Machbarkeit aufgrund Perronbreite fraglich, als langfristige Massnahme weiterverfolgen

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 ⑤
Einfache Orientierung	- schlecht eingebunden ins Radwegnetz

### Illustration ausgewählter Defizite



Defizit ⑥: Fehlende Abstellanlage und unattraktiver Zugang



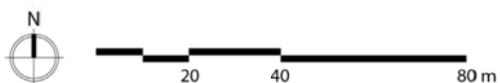
Defizit ⑤: Fehlende Abstellanlagen



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

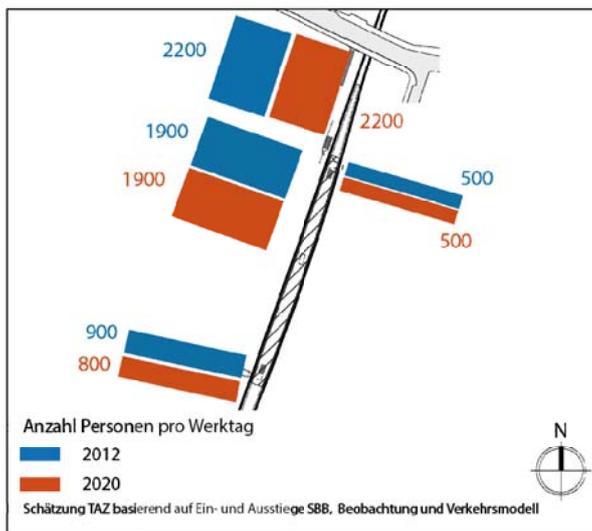
- Parkplätze
- Wichtige Zugangswege Fussverkehr
- Wichtige Zugangswege Veloverkehr
- ⚡ 1 Konflikt / Defizit mit Nr.

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

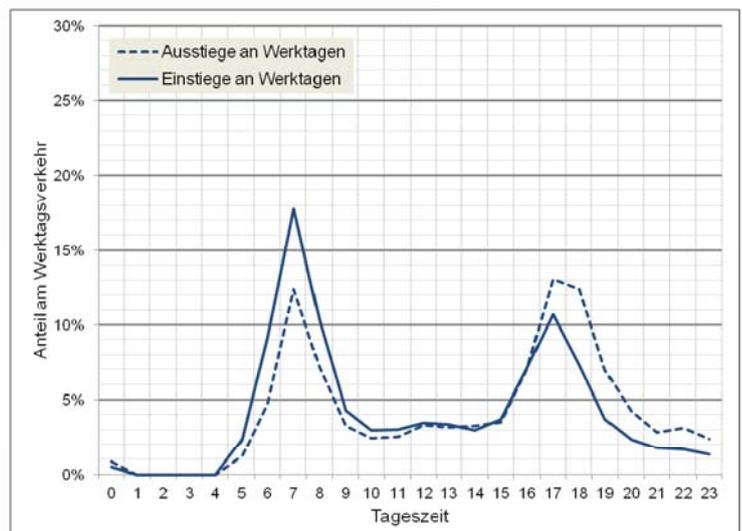


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2012	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	-	-
	S-Bahn	S2, S8, S14	S24
	Städtischer ÖV	Tram: -	Tram: -
		Bus 33, 46 → 38 Abfahrten	Bus 33, 46 → 40 Abfahrten
	Regionalbus	-	-
NACHFRAGE		STAND 2012	PROGNOSE BAHNREISENDE
Ein- und Ausstiege je Werktag	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

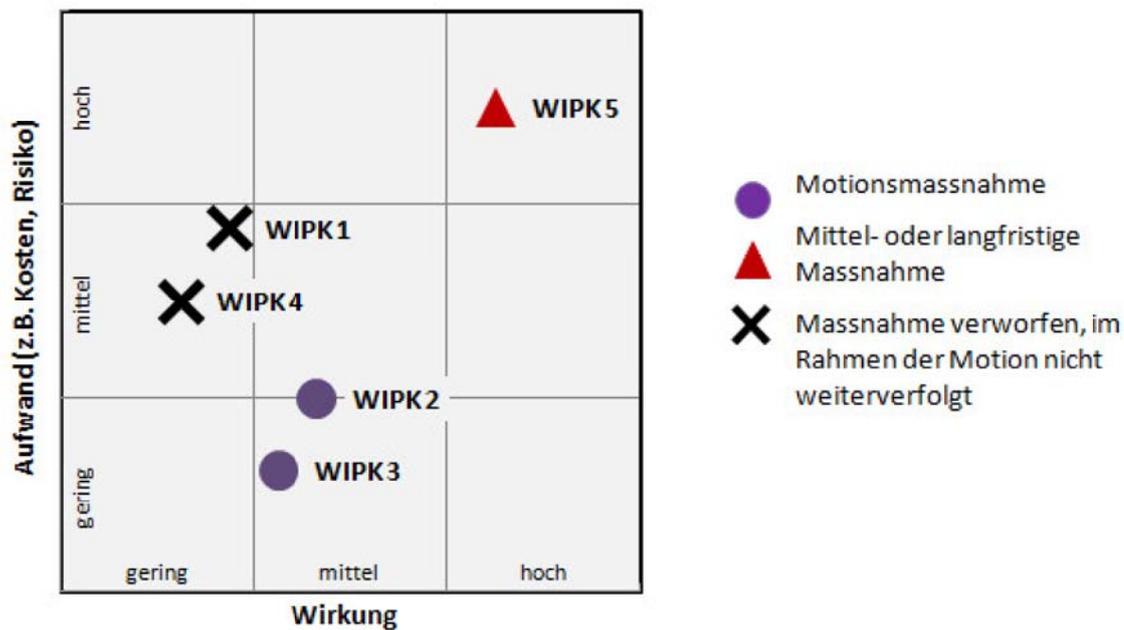
MASSNAHMENIDEEN MOTION			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
WIPK 1	Unterführung Süd beidseitig öffnen	❸	Wirkung: Direkter, schneller Zugang aus Quartieren im Osten Bautechnisch aufwändig
WIPK 2	Veloabstellplätze im Westen schaffen	❹	Wirkung: Attraktivität für den Veloverkehr erhöht, 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)

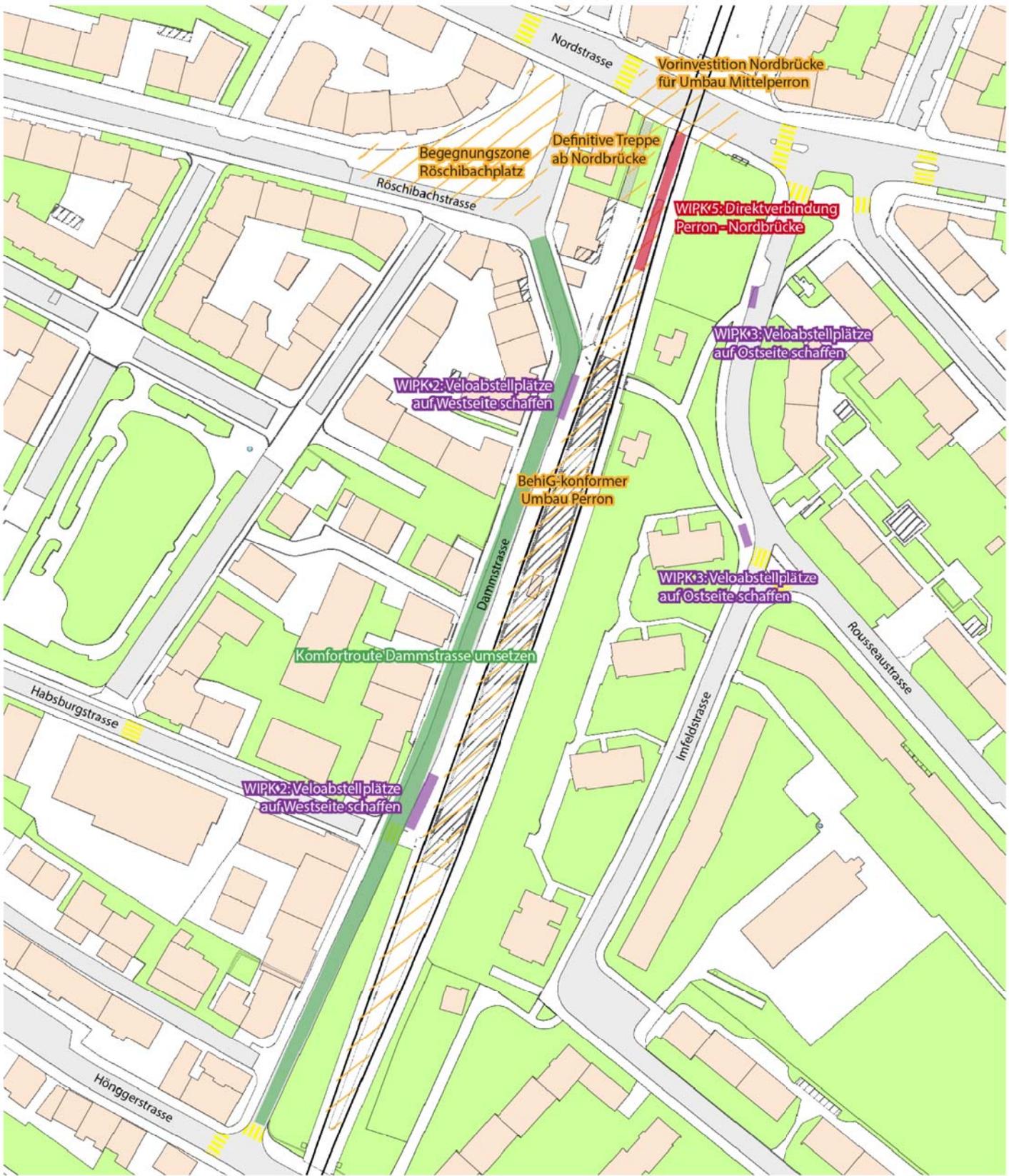
BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN MOTION)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
WIPK 1	Unterführung Süd beidseitig öffnen							
WIPK 2	Veloabstellplätze im 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)



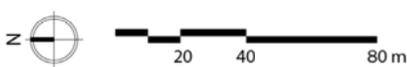


**Referenzsituation**

-  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