

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 21. April 2010

714. Interpellation von Fiammetta Jahreiss-Montagnani und Marianne Spieler Frauenfelder betreffend Bahnhof Wollishofen, unzureichender Zugang für Pendler, ältere Personen, Behinderte usw. Am 11. November 2009 reichten die Gemeinderätinnen Fiammetta Jahreiss-Montagnani (SP) und Marianne Spieler Frauenfelder (SP) folgende Interpellation, GR Nr. 2009/520, ein:

Der Bahnhof Wollishofen nimmt mit der steigenden Zahl der Pendlerinnen und als Ersatz für die vollen Trams zu den Stosszeiten an Bedeutung zu. Zudem dient die Unterführung als Fussgängerverbindung zum See und wird insbesondere bei Grossveranstaltungen auf der Landiwiese (z. B. Theaterspektakel) von Anreisenden mit Tram und Bus rege benützt. Der Bahnhof und die Perrons sind aus baulichen Gründen nicht für alle Nutzerinnen zugänglich. So verfügt der Bahnhof weder über einen Lift noch über Rampen. Ältere Personen, Menschen mit einer Behinderung und Personen mit Gepäck oder Kleinkindern meiden den Bahnhof.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen.

1. Bestehen Pläne, wie der Bahnhof Wollishofen hindernisfrei gestaltet werden kann?
2. Wie schätzt der Stadtrat den Zuwachs an PendlerInnen in den nächsten 5 bis 10 Jahren ein?
3. In welchem Zeitrahmen ist es geplant, die Buslinie 70 von Leimbach neu bis zum Bahnhof Wollishofen zu verlängern?
4. Welcher zusätzliche Pendlerfluss wird mit der Verlängerung der Buslinie ausgelöst?
5. Wie kann die Umsteigebeziehung Bus/Bahn für alle NutzerInnen gewährleistet werden?
6. Mit der Umgestaltung des Platzes vor dem Bahnhof Wollishofen könnte ein attraktiver Ort der Begegnung im Quartier entstehen. Welche Pläne hat der Stadtrat den Vorplatz Bahnhof Wollishofen in diesem Sinne zu gestalten?

Auf Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Ausgangslage

Der gesamte Bahnhof Wollishofen, einschliesslich Vorplätze und Personenunterführung, liegt innerhalb der Parzelle der SBB und damit auch im Hoheitsgebiet der SBB. Einzig die Verlängerung der Personenunterführung vom Perron 3 zum Fussweg Mythenquai unterquert den öffentlichen Grund. Dieser Abschnitt der Unterführung ist im Eigentum der Stadt Zürich. Diese hat die Defizite rund um den Bahnhof Wollishofen seit längerem erkannt und diverse Gespräche zu diesem Thema mit den SBB geführt. Aufgrund der knappen Finanzen haben Investitionen in den Bahnhof Wollishofen bei den SBB jedoch keine hohe Priorität. Die Stadt Zürich kann ihrerseits die Finanzierung von Anlagen innerhalb des Bahnhofareals nicht übernehmen, unterstützt aber nach Möglichkeit das Anliegen, die Zugänglichkeit zum Bahnhof zu verbessern.

Der Bahnhof Wollishofen ist einer von 13 SBB-Bahnhöfen auf dem Gebiet der Stadt Zürich. Er verfügt über eine mittelgrosse Gleisanlage, gehört aber vom Verkehrsaufkommen her zu den kleineren

Bahnhöfen. Bei Veranstaltungen auf der Landiwiese oder in der Roten Fabrik verzeichnet der Bahnhof jedoch ein grösseres Passagieraufkommen.

Am Bahnhof Wollishofen halten ausschliesslich die S-Bahn-Linien S8 und S24. Die S8 verkehrt ganztägig im Halbstundentakt, die S24 verkehrt nur bis 20 Uhr (ebenfalls im Halbstundentakt). Auf der Westseite ist der Bahnhof durch die Tramlinie 7, auf der Ostseite durch die Buslinien 161 und 165 erschlossen.

Der Bahnhof weist im Perronbereich sechs Gleise auf. Die Seebahn-Doppelspur bilden die Gleise 3 und 4, die über einen gemeinsamen, 300 m langen Mittelperron (Perron 2) verfügen, der auf einer Länge von 200 m auf die heutige Normhöhe von 55 cm erhöht wurde. Westlich der Gleisanlage steht ein Güterschuppen, an dem das kaum mehr genutzte Gleis 1 vorbeiführt. Am Perron 1 liegt das Gleis 2, das im Personenverkehr ebenfalls nicht mehr genutzt wird. Östlich der Hauptstrecke verlaufen das Gleis 5, das als Durchfahrtsgleis ausgebildet ist, und das Gleis 6, wo tagsüber meist ein Reservezug abgestellt wird. Der fahrplanmässige S-Bahn-Verkehr wird ausschliesslich über den Mittelperron abgewickelt. Die übrigen Gleise dienen vorwiegend dem Güterverkehr und den SBB-Unterhaltsdiensten.

Die Gleisanlage weist die für den Güterverkehr notwendigen Rangier- und Manövriergleise auf, daneben sind auch Abstell- und Anschlussgleise vorhanden. Obwohl der Güterverkehr stetig abnimmt, ist der Bahnhof auch heute noch für das Gewerbe von Bedeutung.

Auf den ost- und westseitigen Vorplätzen des Bahnhofs sind Veloabstellplätze und privat vermietete Parkplätze eingerichtet.

Das Einzugsgebiet des Bahnhofs Wollishofen umfasst heute etwa 16 000 Einwohnerinnen und Einwohner. Diese Zahl wird in Zukunft nur sehr leicht ansteigen, da abgesehen von kleineren Wohnüberbauungen im unmittelbaren Umfeld keine grösseren Vorhaben geplant sind. Täglich benutzen etwa 2500 Personen den Bahnhof. Mittelfristig ist die Verlängerung der Buslinie 70 von der Haltestelle Mergental bis zum Bahnhof Wollishofen geplant.

Der Bahnhof ist klar zum Quartier ausgerichtet. Die Auffindbarkeit und Erschliessung des Bahnhofs Wollishofen ist von der Seeseite her ungenügend. Die lange und schmale Unterführung zum See vermittelt keine Sicherheit, hat wenig Tageslicht und ist nicht behindertengerecht, aber sie ist genügend breit, um im Alltag den Bedürfnissen des Fussverkehrs zu entsprechen. Finden jedoch Veranstaltungen auf der Landiwiese statt, ist die Breite der Unterführung ungenügend. Die insgesamt vier Treppenzugänge liegen bei den Perrons 1, 2 und 3 sowie beim Fussweg Mythenquai.

Zu Frage 1: Die SBB sind verantwortlich für den behindertengerechten Ausbau des Bahnhofs Wollishofen und hat dazu ein Grobkonzept erarbeitet. Das Tiefbauamt hat bereits im Jahr 2002 im Rahmen einer breit ausgelegten Studie untersucht, wie die Zugänglichkeit zum Bahnhof Wollishofen verbessert werden kann.

Der Lösungsansatz würde demnach den Bau einer Rampe auf den Mittelperron sowie den Bau einer kombinierten Rampen-/Treppenanlage auf der Seite Bahnhofplatz vorsehen. Dazu müssten die Gleise nicht gespreizt werden. Um den Neubau einer Rampe mit einer Breite von 1.80 m im Bereich des Mittelperrons zu ermögli-

chen, müsste die südliche Treppe rückgebaut und Anpassungen bei den Perronstützen, an der Perronmöblierung sowie an den Kabelanlagen vorgenommen werden. Auf dem Bahnhofplatz müssten die Treppe, das WC-Gebäude und der Kiosk einschliesslich Überdachung abgebrochen und die Haltestellenausrüstung unplatziert werden um die neue Rampe und die Treppenanlagen realisieren zu können.

Die Kosten für diese Variante werden von den SBB auf rund 4 Mio. Franken geschätzt. Darin nicht enthalten sind allfällige Ersatzneubauten für ein WC-Gebäude, einen Kiosk sowie weitergehende Massnahmen als die oben beschriebenen.

Die Stadt wird sich weiter dafür einsetzen, dass die vorstehend umschriebenen Massnahmen realisiert werden, mit dem Ziel, den Bahnhof Wollishofen behindertengerecht und hindernisfrei auszugestalten.

Zu Frage 2: Im Korridor Wollishofen–Leimbach finden, wie erwähnt, keine grossen Siedlungsentwicklungen statt. Die prognostizierte Nachfragezunahme für den Feinverteiler (Tramlinie 7 und Buslinie 33) bis 2025 liegen deshalb auch nur in der Grössenordnung von +10 Prozent.

Dies führt zum Schluss, dass der Kundenzuwachs am Bahnhof Wollishofen vernachlässigbar sein wird. Diesen Sachverhalt belegt auch das Verkehrsmodell der Stadt Zürich, das in der Periode 2015 bis 2025 für diese S-Bahn-Haltestelle eine Stagnation der ÖV-Kunden verzeichnet.

Zu Frage 3: Die Verlängerung der Buslinie 70 ist sowohl im Richtplan wie auch in der Studie «Liniennetzentwicklung 2025» der VBZ enthalten. Allerdings kann heute kein genauer Zeitpunkt für die Realisierung genannt werden, da sie von der Finanzierung durch den ZVV abhängig und frühestens nach der Umgestaltung der Haltestelle Morgental möglich ist. Erst mit dieser Umgestaltung, die frühestens im Jahr 2012 geplant ist, werden die räumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen für die Verlängerung der Buslinie 70 geschaffen. Die Realisierung des Projekts Morgental zum geplanten Zeitpunkt ist jedoch noch nicht gesichert.

Zu Frage 4: Wie bereits ausgeführt, prognostiziert das Verkehrsmodell der Stadt Zürich für den Bahnhof Wollishofen eine Stagnation der Anzahl ÖV-Passagiere. Der Effekt der Verlängerung der Buslinie 70 ist im Verkehrsmodell nicht messbar. Wegen der geringen Siedlungsentwicklung im Korridor Wollishofen–Leimbach kann man jedoch davon ausgehen, dass falls ein zusätzlicher Passagierfluss durch die Verlängerung der Buslinie 70 am Bahnhof Wollishofen generiert würde, dieser sehr klein ausfallen würde.

Zu Frage 5: Die heutige Erschliessung des Mittelperrons entspricht nicht dem Behindertengleichstellungsgesetz. Der Gesetzgeber schreibt vor, dass solche Anlagen bis im Jahr 2023 behindertengerecht auszubauen sind. Die SBB stehen mit dem Bund in Verhandlung, um die Finanzierung der notwendigen Massnahmen zu regeln. Für Projekte, die einzig durch das Behindertengleichstellungsgesetz ausgelöst werden, stehen derzeit noch keine Mittel zur Verfügung. Die SBB haben daher auch noch keine weiteren Planungsschritte als die in der Antwort zur Frage 1 erwähnte Grobkonzeptstudie für den Ausbau des Bahnhofs Wollishofen eingeleitet.

Zu Frage 6: Die Parzelle des Vorplatzes ist Eigentum der SBB, der Handlungsspielraum der Stadt ist daher eingeschränkt. Der Stadtrat hat jedoch die Umgebung des Bahnhofs Wollishofen in die Weiterentwicklung der städtischen Planungsgrundlage QUARZ (Aufwertung der Stadträume in Quartierzentren) aufgenommen. Allfällige Aufwertungsmassnahmen müssen wie erwähnt in jedem Fall zusammen mit den SBB angegangen werden. Ein konkreter Anlass dazu kann die Verlängerung der Buslinie 70 sein, die im Bereich des Vorplatzes wenden muss.

Mitteilung an die Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Hochbaudepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, das Tiefbauamt (12), das Amt für Städtebau, die Verkehrsbetriebe (4) und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber