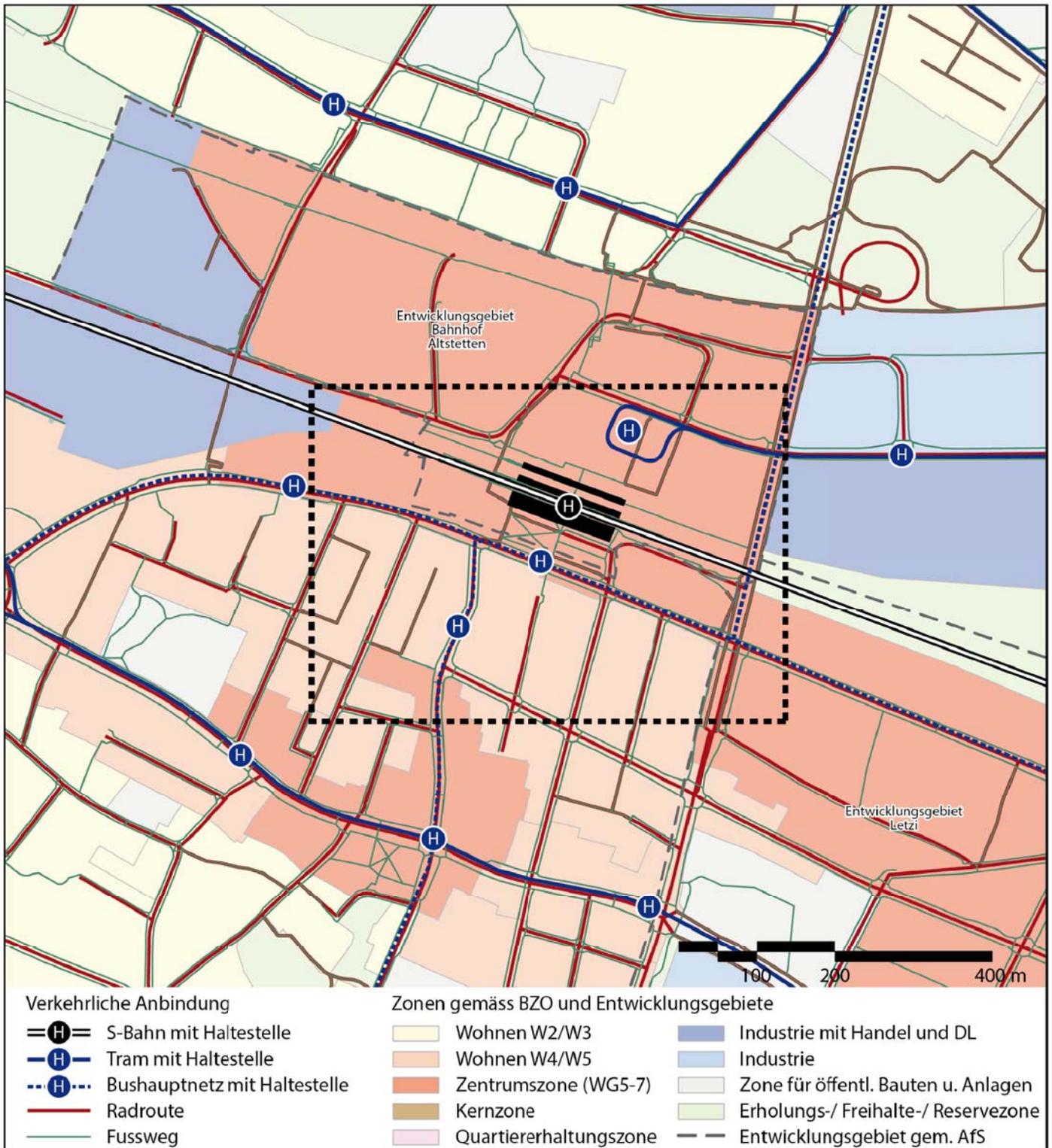


Die Zugänglichkeit der Bahnhöfe ist ein wichtiges verkehrliches Anliegen. Ausgelöst durch eine Motion (GR Nr. 2011/222), wird im Hinblick auf die Eröffnung der Durchmesserlinie (2015) und darüber hinaus aufgezeigt, wie diese zu den S-Bahnhöfen und den anliegenden VBZ-Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr 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"> - Haltestelle Hohlstrasse Richtung Innenstadt ③: Fussverkehr quert Hohlstrasse, dadurch Rückstau des motorisierten Individualverkehrs auf Hohlstrasse und folglich auch Behinderungen der Buslinien - Perrons 3/4 und 6/7 für Menschen mit Behinderung untauglich - Unterführung Mitte ②: Zugang nur über Treppen
Ausreichende Platzverhältnisse	<ul style="list-style-type: none"> - Unterführung Mitte und West ①: enge Platzverhältnisse - Hohlstrasse Richtung City ④: enge Platzverhältnisse wegen Parkplätzen
Objektive, subjektive Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> - Unterführung Mitte / West ①: verwinkelt, unübersichtlich - Haltestelle Hohlstrasse ③: 5 Unfälle mit Verletzten (2007-2011)
Einfache Orientierung	<ul style="list-style-type: none"> - Unterführung West ①: mangelhafte Wegweisung - Dezentraler behindertengerechter Zugang
VELOVERKEHR	
Konfliktarme und direkte Wege	<ul style="list-style-type: none"> - Unterführung West ①: Konflikte mit Fussverkehr - Kreuzung Europabrücke / Hohlstrasse ③: 5 Unfälle mit Verletzten (2007-2011)
Genügend Abstellmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - Altstetterplatz ⑤: stark ausgelastete Abstellanlagen
Einfache Orientierung	<ul style="list-style-type: none"> - Unterführung West ①: Veloroute schwierig auffindbar

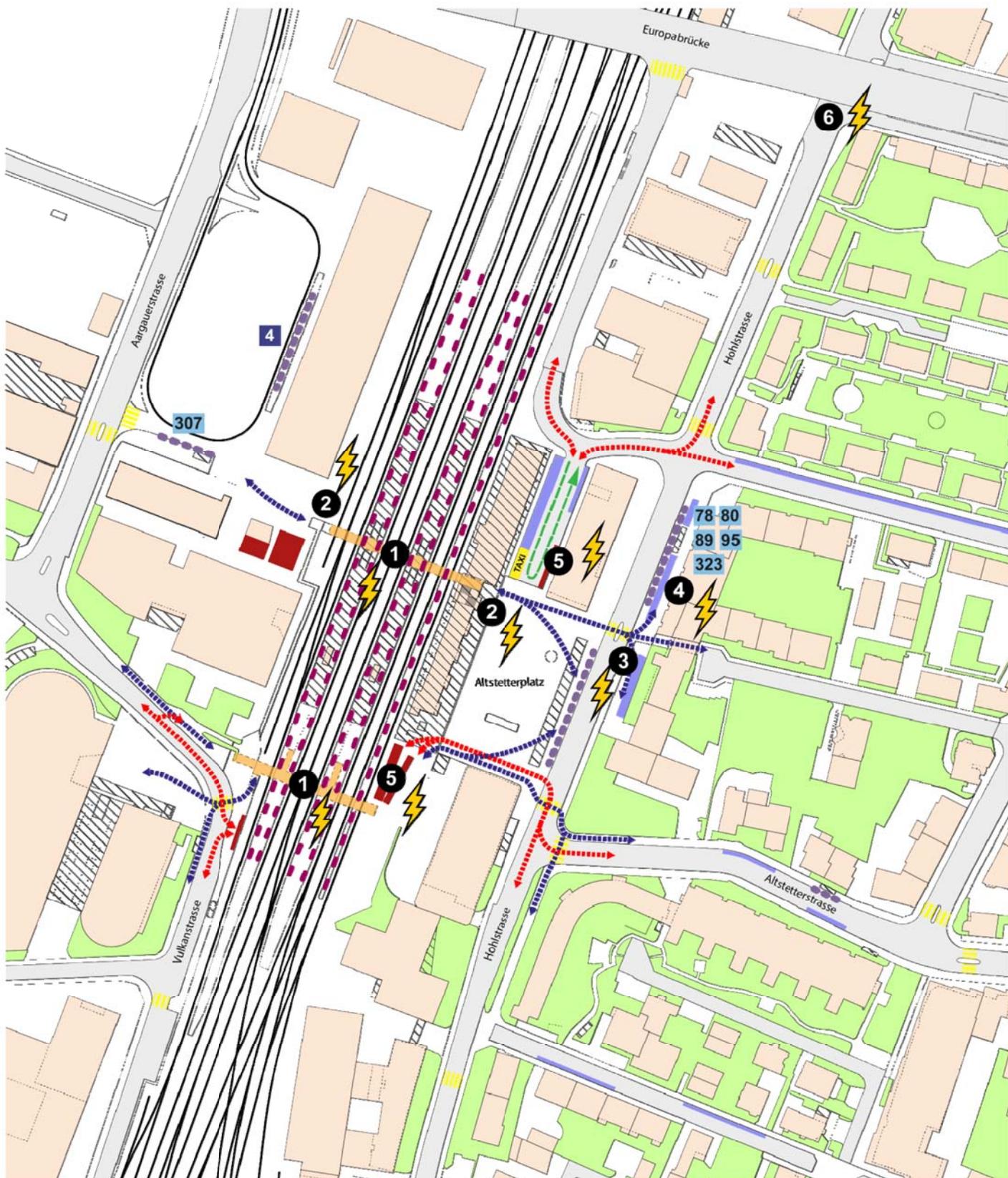
Illustration ausgewählter Defizite



Defizit ①: Unterführung West



Defizit ③: Rückstau vor Fussgängerstreifen

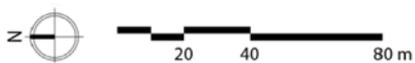


- Zugänge / Unterführungen
- Überdachte Fläche
- Perronkanten
- Haltekanten Tram/Bus
- Bahnhofsvorfahrt / Kiss+Ride

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

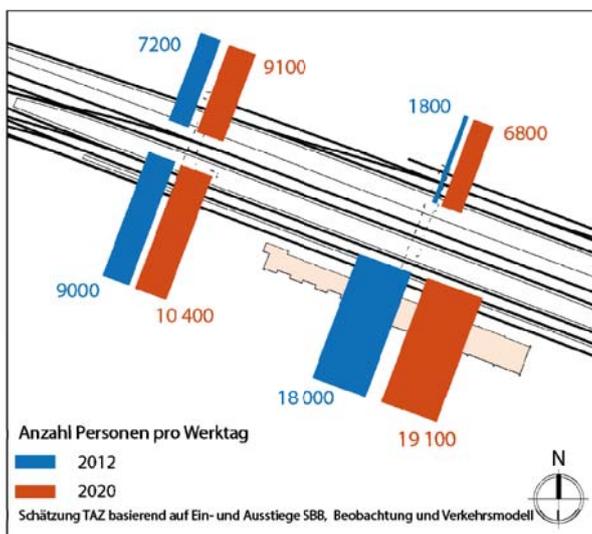
- Veloabstellplätze

abschliessbar	24
gedeckt	229
offen	140
- TAXI Taxistandplätze 4

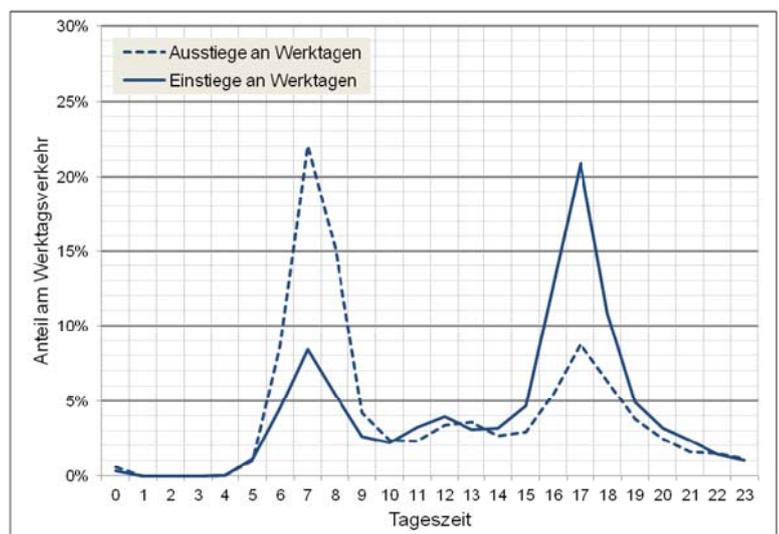


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2012	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	Stündliche IR-Verbindungen Basel – Zürich Flughafen	Stündliche IR-Verbindungen Basel – Zürich Flughafen
	S-Bahn	S3, S9, S12, S15	S5, S11 , S12, S14, S19
	Städtischer ÖV	Tram 4	Limmattalbahn, Tram 2, 4
		Bus 31, 78, 80, 89 → 70 Abfahrten	Bus 31, 78, 80, 89 → 86 Abfahrten
Regionalbus	307, 323 → 6 Abfahrten	307, 304, 308 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 Untertführung 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

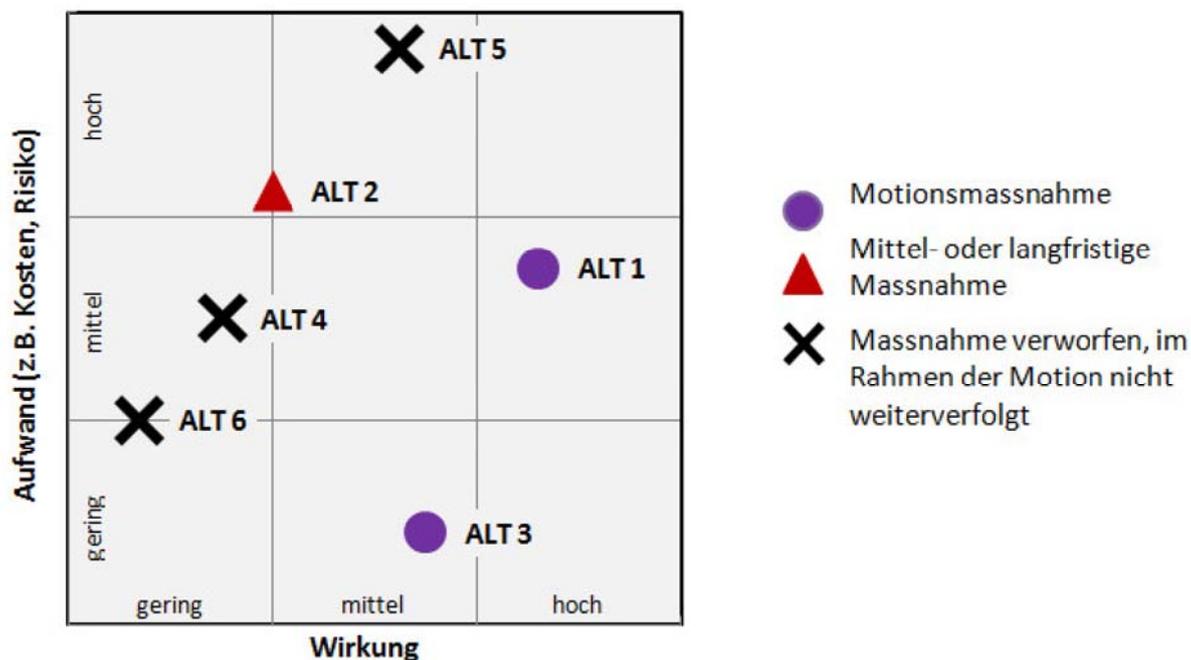
MASSNAHMENIDEEN MOTION			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
ALT 1	Machbarkeitsstudie «Velostation Altstetten-Süd»	⑤	Wirkung: Grössere Veloabstellkapazität, erhöhte Attraktivität für Velofahrende, Altstetterplatz vom Veloverkehr entlastet Aufwand: schwierig umzusetzen (komplexe Zufahrt 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

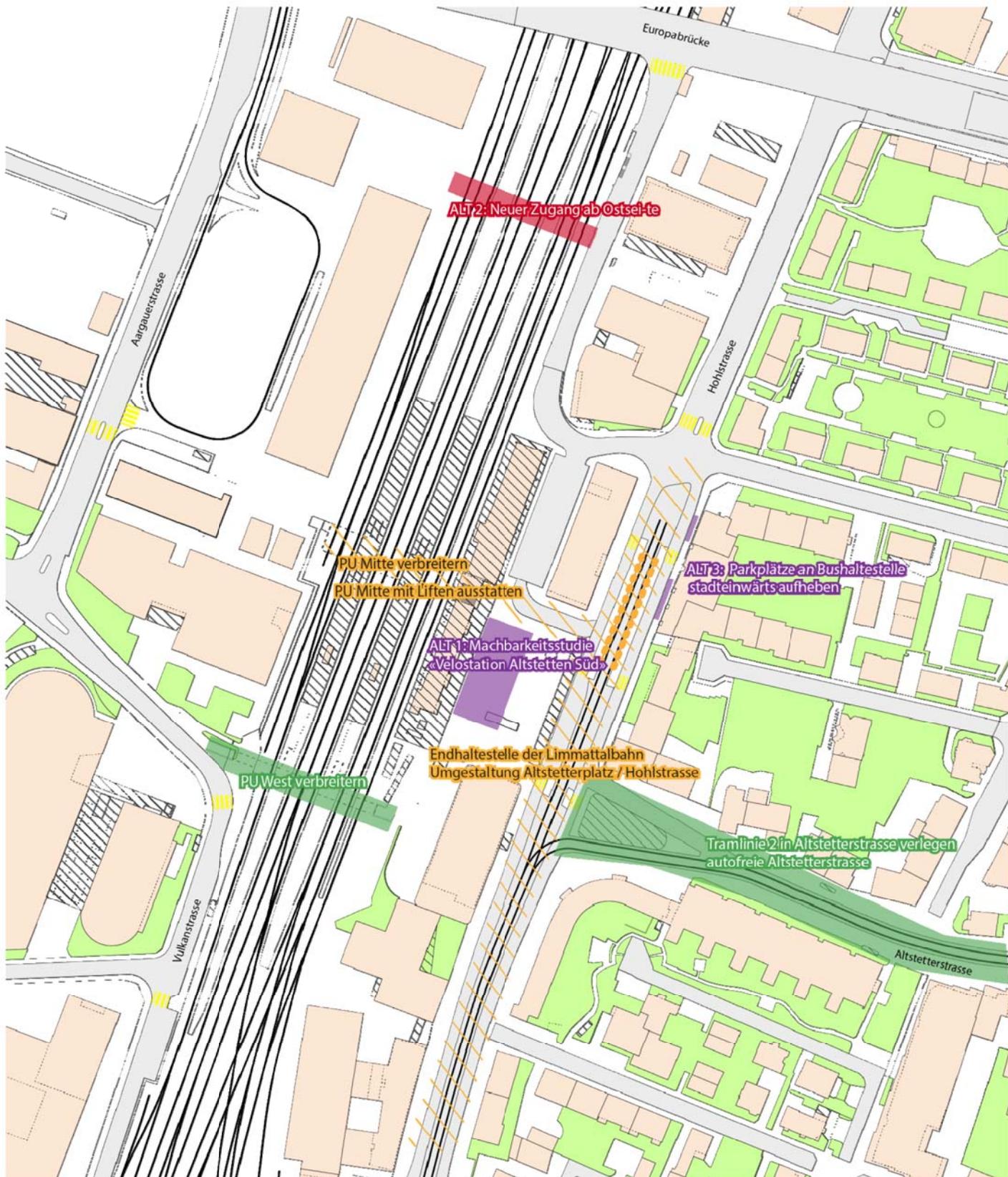
BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN MOTION)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
ALT 1	Machbarkeitsstudie «Velostation Altstetten-Süd»							
ALT 2	Neuer Zugang 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)



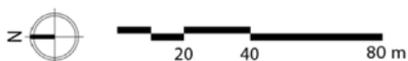


Referenzsituation

-  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