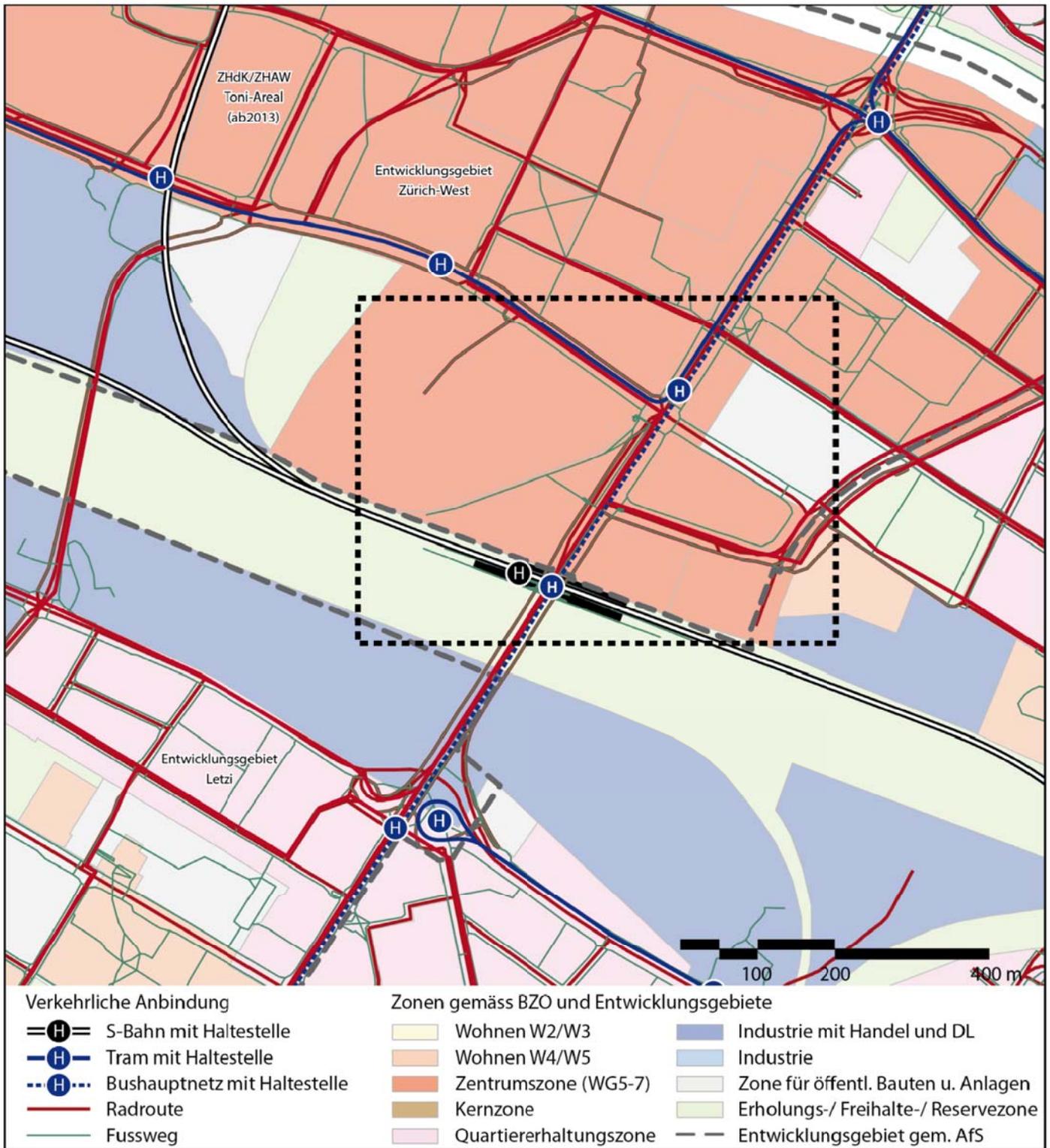


Die Zugänglichkeit der Bahnhöfe ist ein wichtiges verkehrliches Anliegen. Ausgelöst durch eine Motion (GR Nr. 2011/222), wird im Hinblick auf die Eröffnung der Durchmesserlinie (2015) und darüber hinaus aufgezeigt, wie diese zu den S-Bahnhöfen und den anliegenden VBZ-Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr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

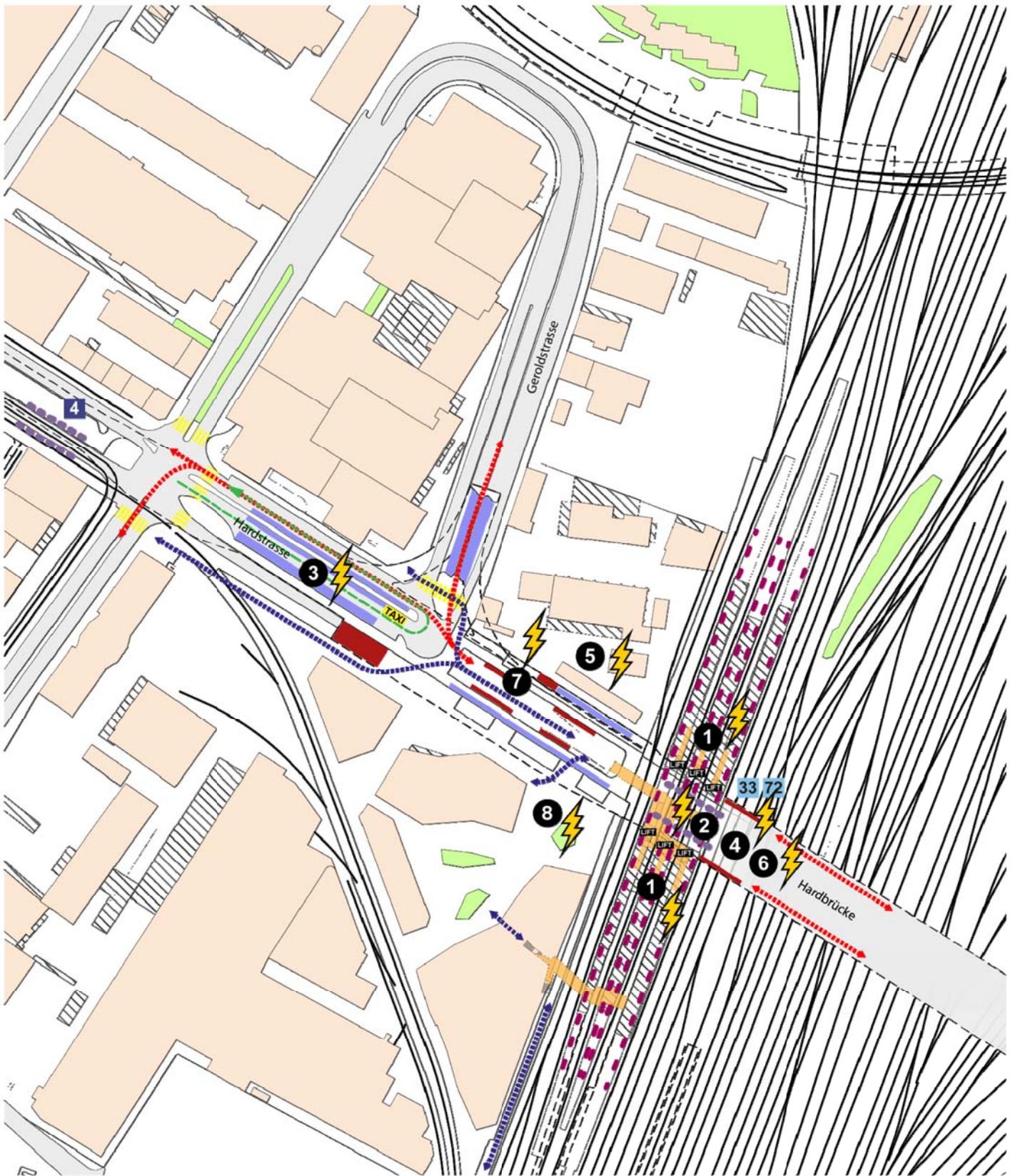
## Illustration ausgewählter Defizite



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



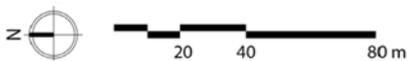
Defizit ❼: „Wildes“ Parkieren beim Perronzugang



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

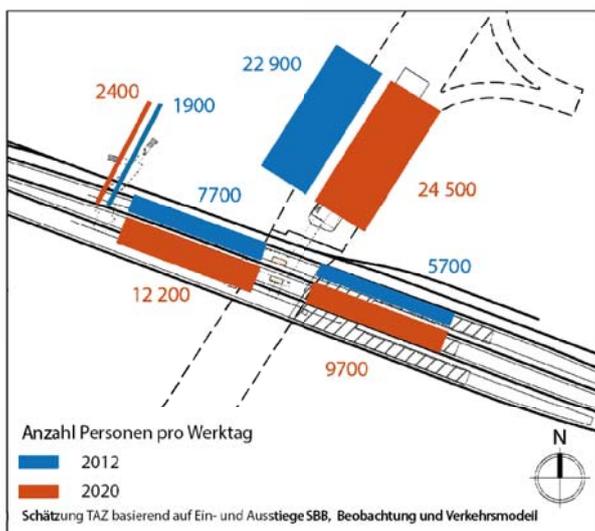
- Parkplätze
- Hauptzugangswege Fussverkehr
- Hauptzugangswege Veloverkehr
- 1 ⚡ Konflikt / Defizit mmit Nr.

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

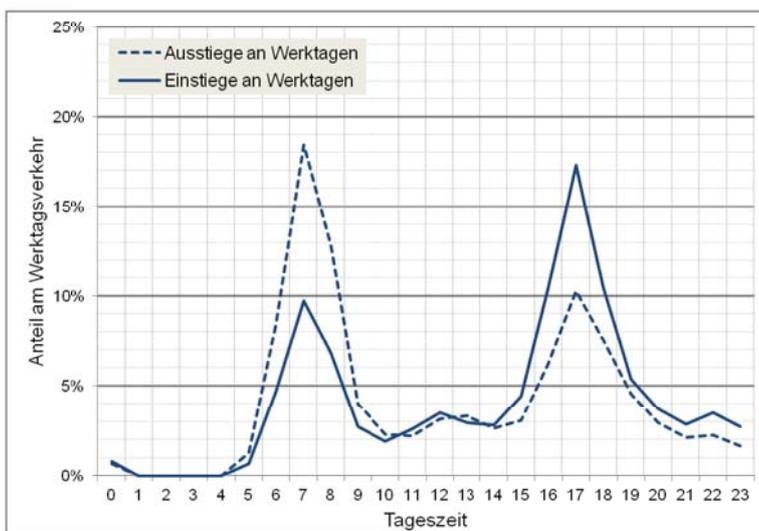


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2012	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	-	-
	S-Bahn	S3, S5, S6, S7, S9, S11, S12, S15, S16	S3, S5, S6, S7, S9, S11, S12, S15, S16, <b>S20</b>
	Städtischer ÖV	Tram 4	Tram 4, <b>8</b>
		Bus 33, 72	Bus <b>16, 33, 72</b>
	Regionalbus	-	-
NACHFRAGE		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

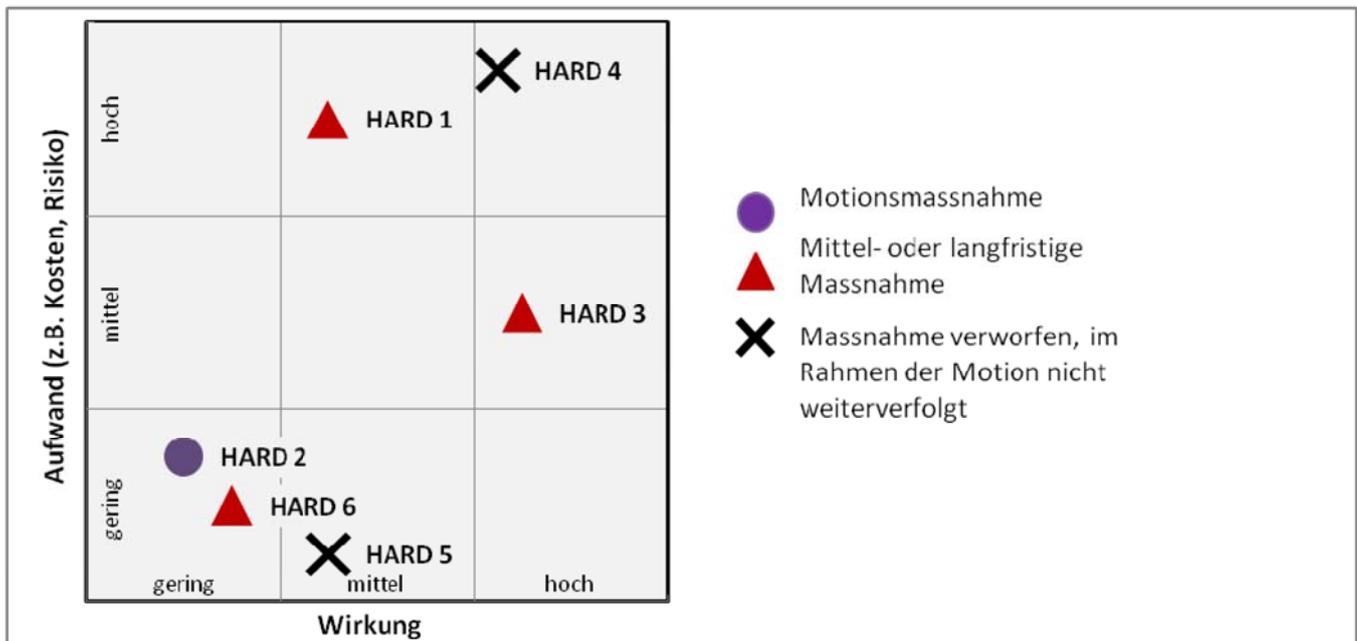
MASSNAHMENIDEEN MOTION			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
HARD 1	Dritter Zugang im Osten	❶, ❸	Wirkung: direkter Zugang aus dem Quartier und vom Geroldareal, damit Entlastung des Hauptzugangs in der Hardstrasse (insbesondere bei entsprechenden Nutzungen auf dem Geroldareal) Aufwand: 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

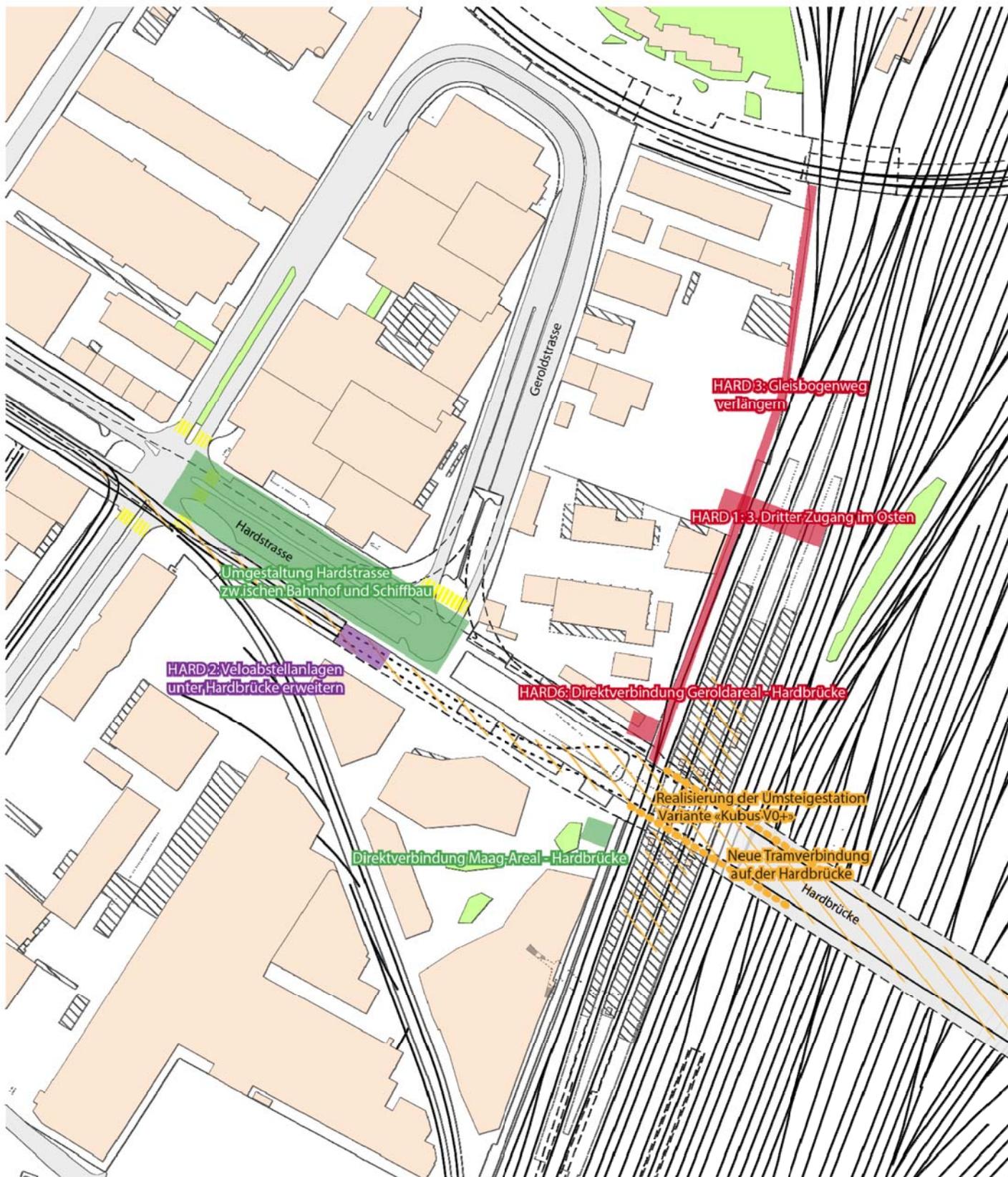
BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN MOTION)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
HARD 1	Dritter Zugang im Osten							
HARD 2	Veloabstellanlagen unter Hardbrücke 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)



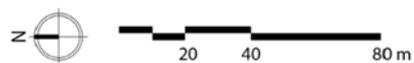


**Referenzsituation**

-  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)