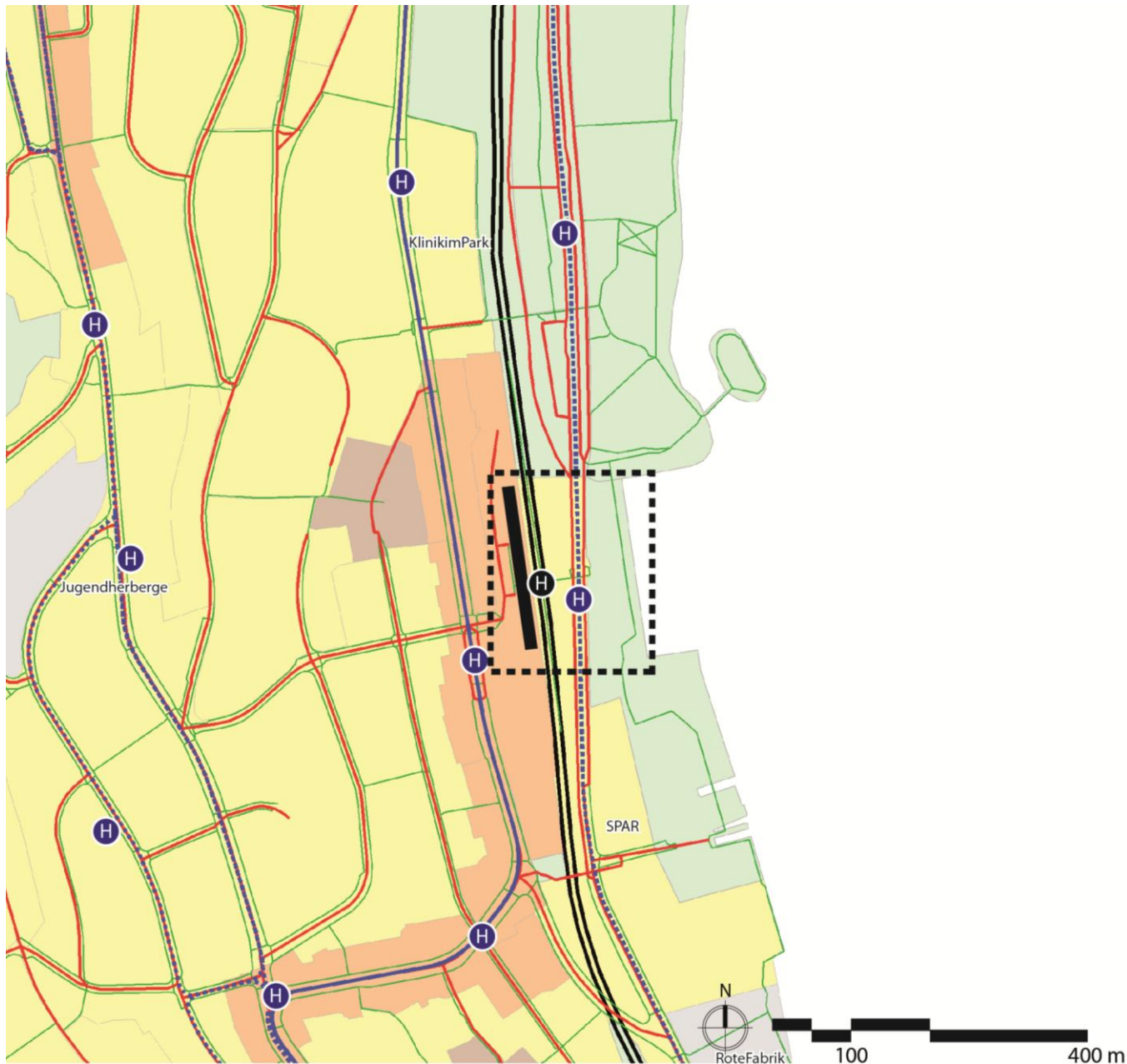

















Die Zugänglichkeit der Bahnhöfe ist ein wichtiges verkehrliches Anliegen. Ausgelöst durch eine Motion (GR Nr. 2011/222), wird im Hinblick auf die Eröffnung der Durchmesserlinie (2015) und darüber hinaus aufgezeigt, wie diese zu den S-Bahnstationen und den anliegenden VBZ-Haltestellen für den Fuss- und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



**Verkehrliche Anbindung**

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

**Zonen gemäss BZO und Entwicklungsgebiete**

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

## Objektblatt - Bahnhof Wollishofen

Der Bahnhof Wollishofen liegt am linken Zürichseeufer und an der Stadtgrenze zu Kilchberg. Sein Umfeld ist geprägt durch die Klinik im Park, die Jugendherberge, die Rote Fabrik sowie die gute Erreichbarkeit der Seeuferanlage. Er übernimmt zudem eine wichtige Erschliessungsfunktion für die umliegenden Wohnquartiere.

# Analyse

## Defizite im Zustand 2014

Das Bahnhofsumfeld ist durch die Lage zwischen Mythenquai und Seestrasse stark mit motorisiertem Individualverkehr belastet. Dies erschwert die Zugänglichkeit und teilweise die Orientierung.

FUSSVERKEHR	
GRUNDSATZ	DEFIZITE
Konfliktarme Zu- und Abgänge	<ul style="list-style-type: none"> <li>- die Schnittstelle Tram-Bahnhof-See ist unattraktiv durch Absätze, Hindernisse, fehlender Vortritt, indirekte Linienführung ❶</li> <li>- fehlende Behindertengerechtigkeit, keine Rampe und kein Lift auf das Mittelperron sowie bei den drei Zu- und Abgängen ❷</li> <li>- Konflikt bei den Zugängen: Veloparkierung Bahnhofplatz verhindert den direkten Zugang ❸</li> <li>- fehlende oberirdische Querungsmöglichkeit des Mythenquai ❹</li> </ul>
Ausreichende Platzverhältnisse	- fehlender Aufenthaltsbereich und Warteraum, Parkierung versperrt direkten Zugang, schmaler Gehbereich vor Kiosk ❶
Objektive, subjektive Sicherheit	- Düstere Beleuchtung in der Unterführung, lange Distanz und eine Breite von 3.0 m. ❷
Einfache Orientierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- fehlende Übersicht, Hecke verhindert die Sichtbeziehung zwischen See bzw. Schifffahrtshafen und Bahnhof Wollishofen ❹</li> <li>- PU See, unklarer Auftakt, fehlende Wahrnehmung der Personenunterführung ❺</li> </ul>
VELOVERKEHR	
Konfliktarme und direkte Wege	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zufahrt ab Seestrasse über Fussgängerstreifen und Trottoir, ansonsten unklare Linienführung. ❸</li> <li>- Konfliktpotential durch Fahrmanöver bei den Senkrechtparkfeldern (Kurzzeit) des MIV ❶</li> <li>- Zufahrt ab Mythenquai führt zu Konfliktpotential mit wartenden Fahrgästen an der Bushaltestelle. ❹</li> <li>- Weiteres Konfliktpotential besteht beim Einrichtungsveloweg bei den Aufgängen der PU See.</li> <li>- Allgemein ungenügender Zugang an die Personenunterführung sowie unattraktive Veloquerung See-Bahnhof-Wollishofen, Veloverkehr in PU sowie fehlende Rampen. Fehlende Veloquerung zwischen Quartier Wollishofen – Seepromenade ❷</li> </ul>
Genügend Abstellmöglichkeiten	- PU Wollishofen, ungenügendes Angebot, Abstellanlage ist nicht Witterungsgeschützt, Velos werden bei den Aufgängen parkiert, fehlende Trennung von Velo und Moto / PU See, fehlendes Angebot, keine Abstellanlage vorhanden, Velos werden bei den Aufgängen platziert ❺
Einfache Orientierung	-

## Illustrierte Beispiele von Defiziten



Defizit ❶: Fehlende Wartefläche, keine direkte Linienführung, Konflikt mit Parkfelder



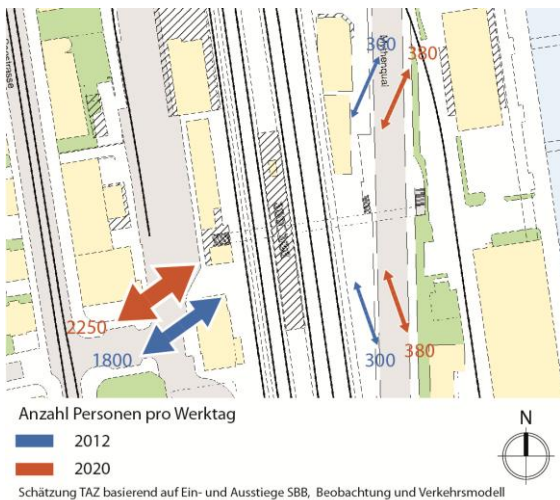
Defizit ❺: fehlendes Veloangebot



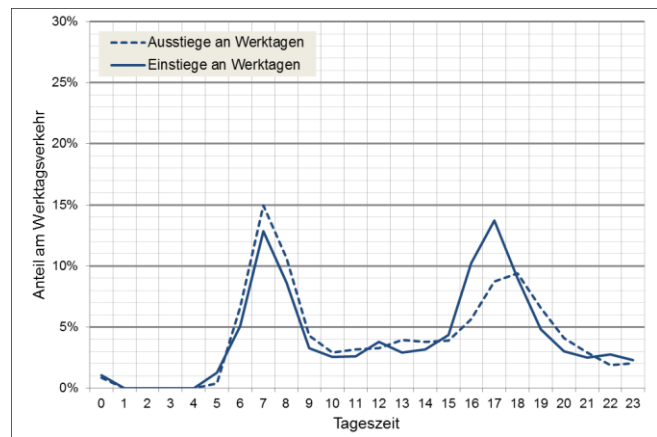


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2014	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	-	-
	S-Bahn	S 8, S24	S8, S24
	Städtischer ÖV	Tram 7	Tram 7
		Bus: - → 16 Abfahrten	Bus: - → 16 Abfahrten
	Regionalbus	161, 165 → 16 Abfahrten	161, 165 → 16 Abfahrten
NACHFRAGE		STAND 2012	PROGNOSE BAHNREISENDE
Ein- und Ausstiege je Werktag	SBB	2'400	Modell SBB 2010 – 2020: + 24% 2010 – 2030: + 42%
	VBZ	3'000	
Umstiege Bahn ↔ Bus, Tram Basis: GVM-ZH 2012		700	Modell GVM-ZH 2010 – 2030: + 68%

## Verteilung Personenströme SBB



## Ein- und Ausstieg von SBB-Reisenden



## Geplante Entwicklungen

Die SBB plant eine Neubebauung des Bahnhofareals. Zudem wird das künftige ÖV – Angebot ausgebaut.

GEPLANTE ENTWICKLUNGEN		
BEREICH	2015 BIS 2018	NACH 2018
Infrastruktur	Strassenbauprojekt Mythenquai	Verbreiterung Unterführung Bachstrasse für Fuss- und Veloverkehr
ÖV-Angebot		Konzept für Anpassung Buslinien in Arbeit (evtl. 10 zusätzliche Abfahrten)
Siedlungsentwicklung		
Stadtentwicklung	Arealüberbauung SBB mit Wettbewerb demnächst vorgesehen; Neuüberbauung ist langfristig denkbar.	

# Massnahmen

## Handlungsbedarf

Die Nutzung des Bahnhofs Wollishofen erfährt in den nächsten Jahren ein hohes Wachstum der Personenströme. Zudem sind die Zugänge für Menschen mit Behinderung kaum überwindbar. Davon lässt sich folgender Handlungsbedarf ableiten:

- › Behindertengerechte Zugänge anbieten/ schaffen
- › Verbesserung Veloquerung zwischen Bahnhof Wollishofen und Seeuferanlage

## Massnahmenübersicht

MASSNAHMEN BEREITS IN PLANUNG		
Beschreibung	Defizit	Wirkung
Strassenbauprojekt Mythenquai	2/3/ 6/9/ 10	Oberirdische Fussquerung und BehiG-gerechter Ausbau des stadtseitigen Zugangs.
Busangebot vor Bahnhof (Staubstrasse)		Vereinfachtes Umsteigen zwischen Bus und S-Bahn.
BehiG-gerechter Ausbau Unterführung	2	Wichtige Querungsmöglichkeit wird barrierefrei.

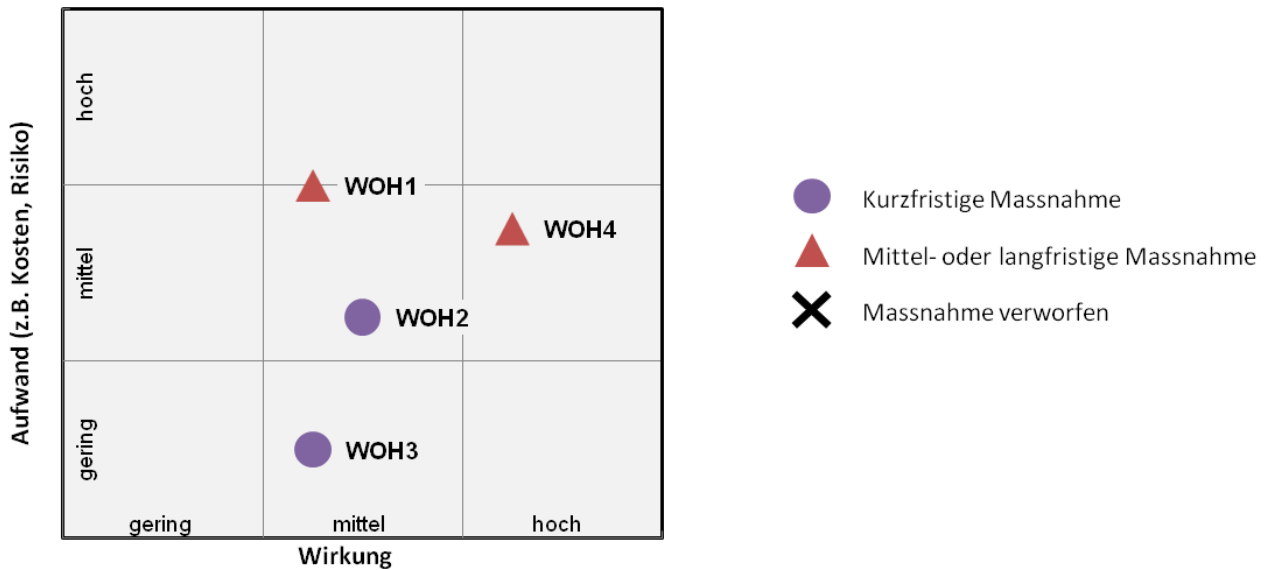
MASSNAHMENIDEEN			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
WOH 1	Parkierung MIV beim Hauptzugang aufheben	1	Wirkung: Besser Zugänge zum Bahnhof für Bahnreisende steigert die Orientierung und Sicherheit.
			Aufwand: Parkplätze zugunsten der Zugänge aufheben, notwendige Flächen mit Pollern abtrennen. → zugunsten einer besseren Orientierung und Zugänglichkeit
WOH 2	Veloführung mittels Markierungen verbessern	5	Wirkung: klare Zuteilung der Verkehrsflächen steigert Verkehrssicherheit.
			Aufwand: Geringe Anpassungen mit geeigneten Markierungen bewerkstelligen.
WOH 3	Veloabstellplätze bei den Zugängen erstellen	7 10	Wirkung: Beidseits der Zugänge Veloabstellplätze anbieten verbessert Erreichbarkeit und Orientierung.
WOH 4	Begegnungszone beim Bahnhofvorplatz einrichten	7 10	Wirkung: Höhere Aufenthaltsqualität für Fussverkehr
			Aufwand: Verkehrsgutachten, neue Platzgestaltung

BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
WOH 1	Parkierung MIV beim Hauptzugang aufheben							
WOH 2	Veloführung mittels Markierungen verbessern							
WOH 3	Veloabstellplätze bei den Zugängen erstellen							
WOH 4	Begegnungszone beim Bahnhofvorplatz einrichten							

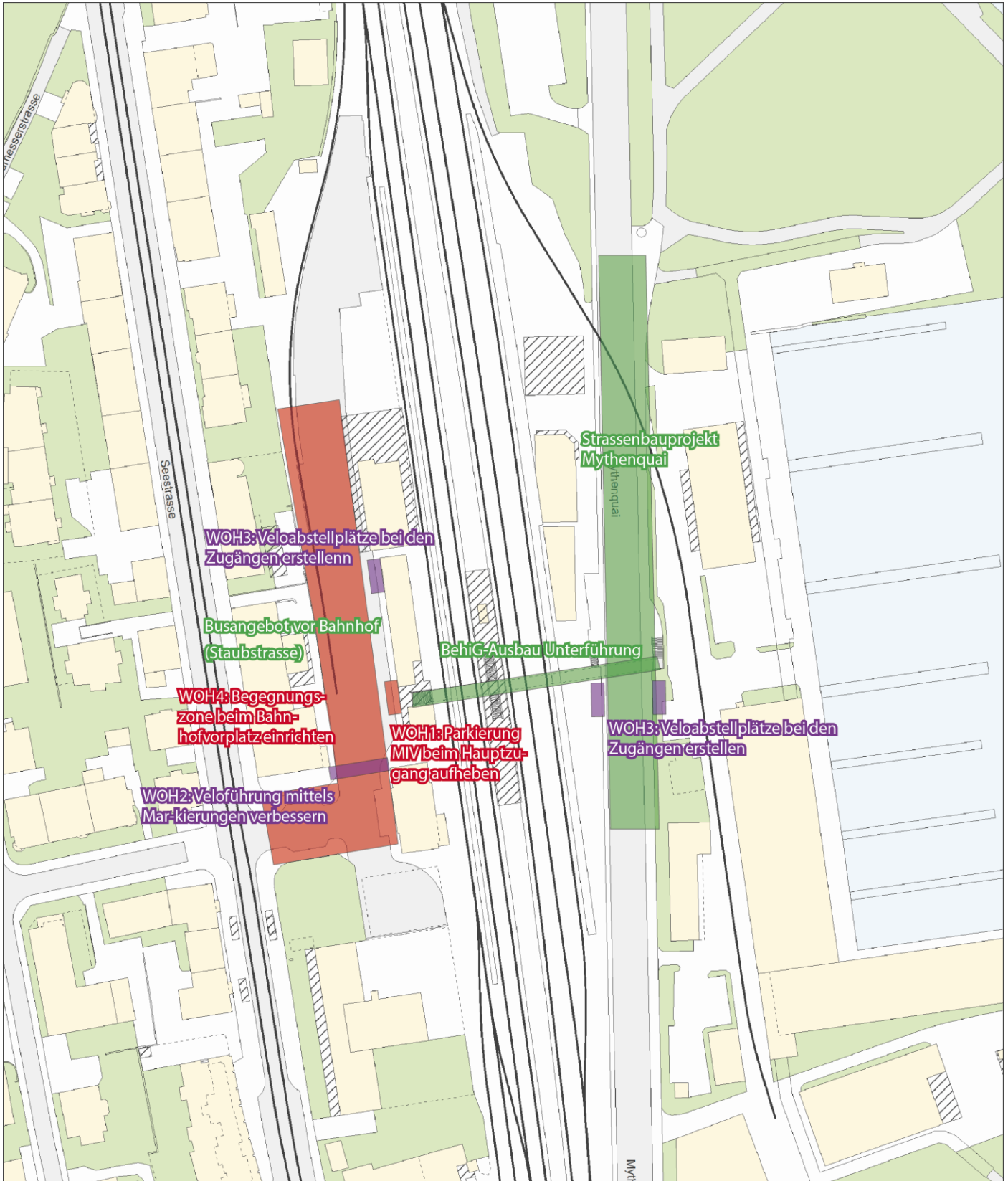
Erläuterung der Bewertungskategorien:

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



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





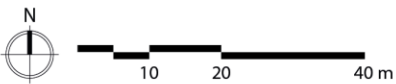


Referenzsituation

-  Veränderung gegenüber Zustand 2012
-  Neue Haltekante Tram/Bus

Weitere Projekte / Massnahmenideen

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

WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung
	Strassenbauprojekt Mythenquai			Oberirdische Fussquerung und BehiG-gerechter Ausbau des stadtseitigen Zugangs
	Busangebot vor Bahnhof (Staubstrasse)			
	BehiG-gerechter Ausbau Unterführung			Koordiniert mit Strassenbauprojekt Mythenquai
WOH 2	Veloführung mittels Markierungen verbessern	5'000	gering	
WOH 3	Veloabstellplätze bei den Zugängen erstellen	15'000	mittel	
WOH 1	Parkierung MIV beim Hauptzugang aufheben	5'000	mittel	
WOH 4	Begegnungszone beim Bahnhofvorplatz einrichten	-	mittel	Konzept "Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung". Evtl. gemeinsam mit Entwicklung SBB-Areal.

NICHT WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung