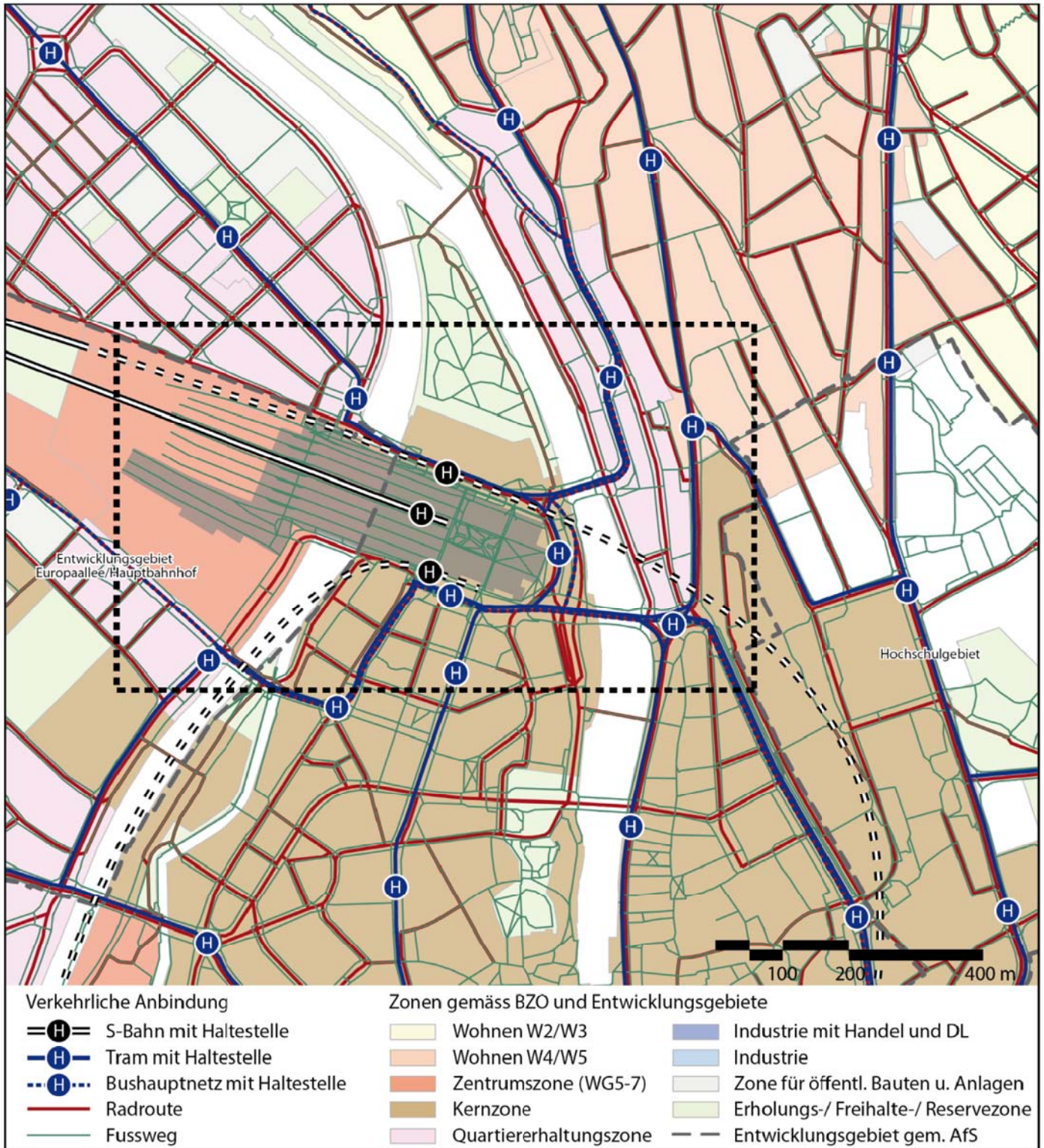


Die Zugänglichkeit der Bahnhöfe ist ein wichtiges verkehrliches Anliegen. Ausgelöst durch eine Motion (GR Nr. 2011/222), wird im Hinblick auf die Eröffnung der Durchmesserlinie (2015) und darüber hinaus aufgezeigt, wie diese zu den S-Bahnhöfen und den anliegenden VBZ-Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr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

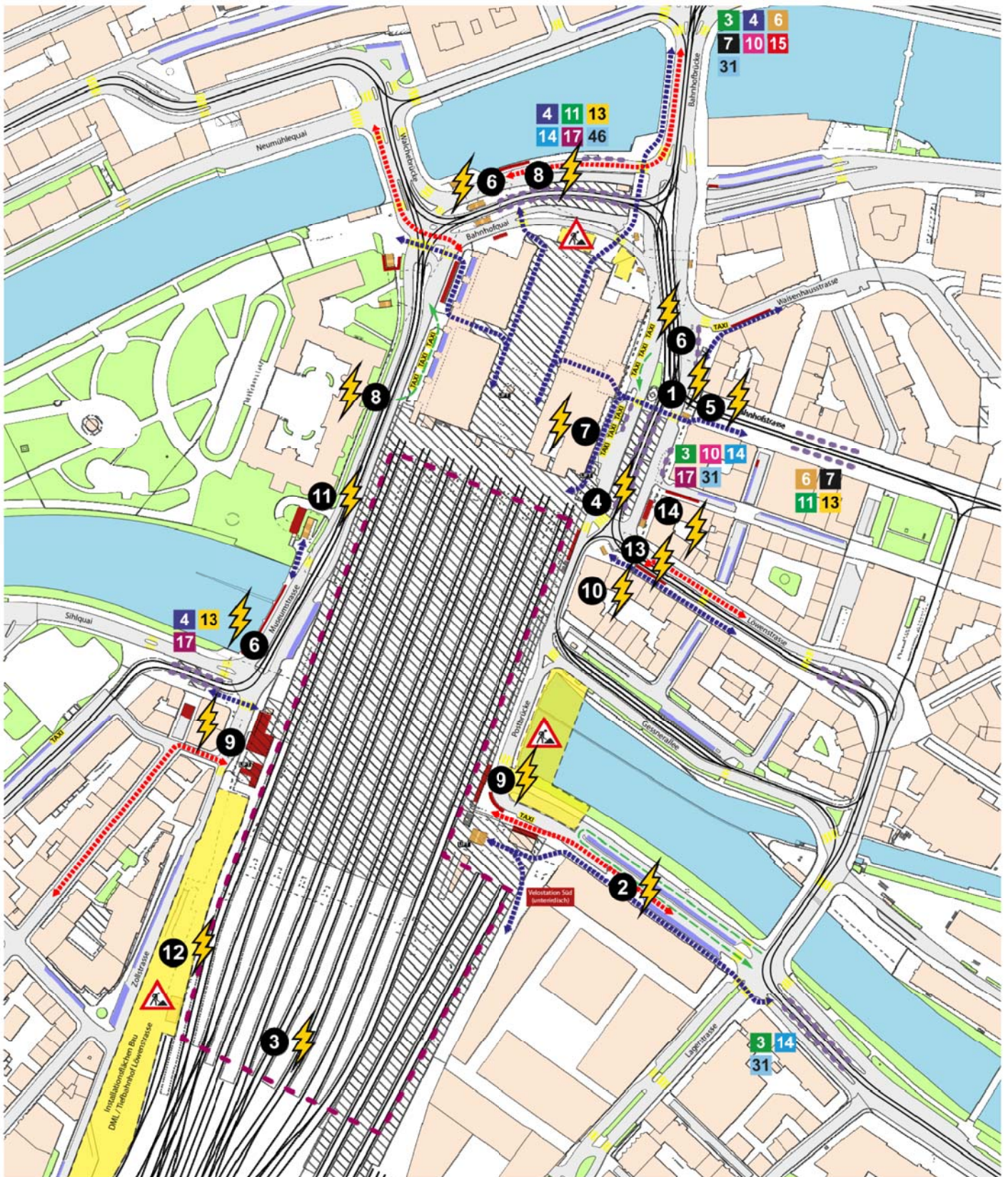
## Illustration ausgewählter Defizite



Defizit ❹: Veloabstellanlage am Zugang Radgasse stark ausgelastet



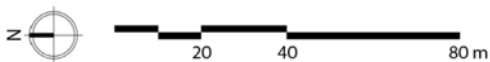
Defizit ❷: Enge Platzverhältnisse für Fussverkehr entlang der Sihlpost



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

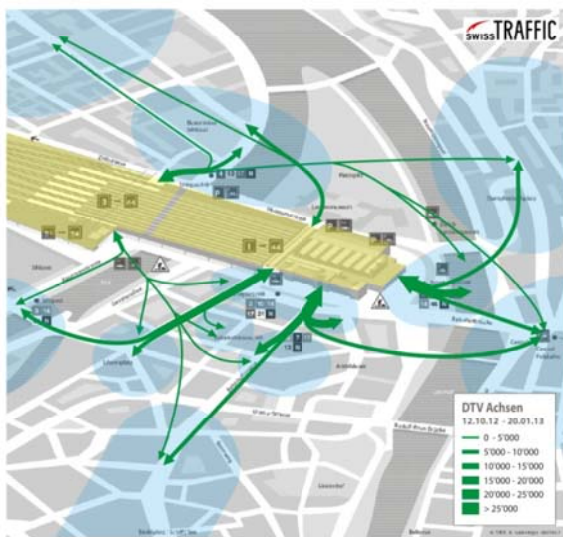
- Parkplätze
- Hauptzugangswegen Fussverkehr
- Hauptzugangswegen Veloverkehr
- ⚡ 10 Konflikt / Defizit mit Nr.

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

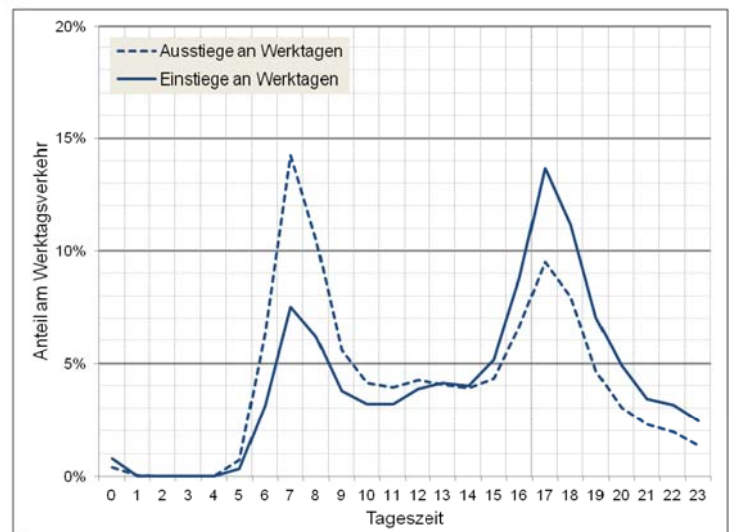


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2012	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	28 Abfahrten ganze Schweiz	32 Abfahrten ganze Schweiz
	S-Bahn	S2, S4, S5, S6, S8, S9, S10, S11, S14, S15, S16, S21, S24	S2, S4, S5, S6, S8, S9, S10, S11, S14, S15, S16, S19, S20, S21, S24
	Städtischer ÖV	Tram 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
Sihlstieg 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

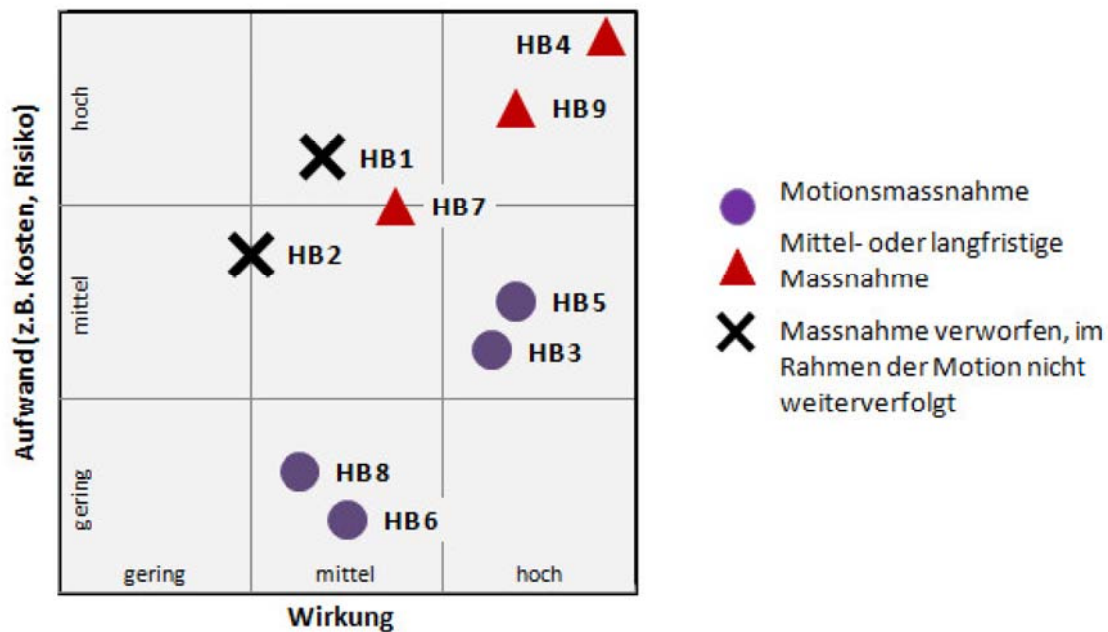
MASSNAHMENIDEEN MOTION			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
HB 1	Zusätzlicher Zugang am Ende der Bahnperrens	③	Wirkung: direkte Wegführung und Fusswegverbindung Kreis 4 / 5 Hoher Aufwand aufgrund beengter Platzverhältnisse
HB 2	Taxilift in Querhalle aufheben	⑦	Wirkung: bessere Platzverhältnisse 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

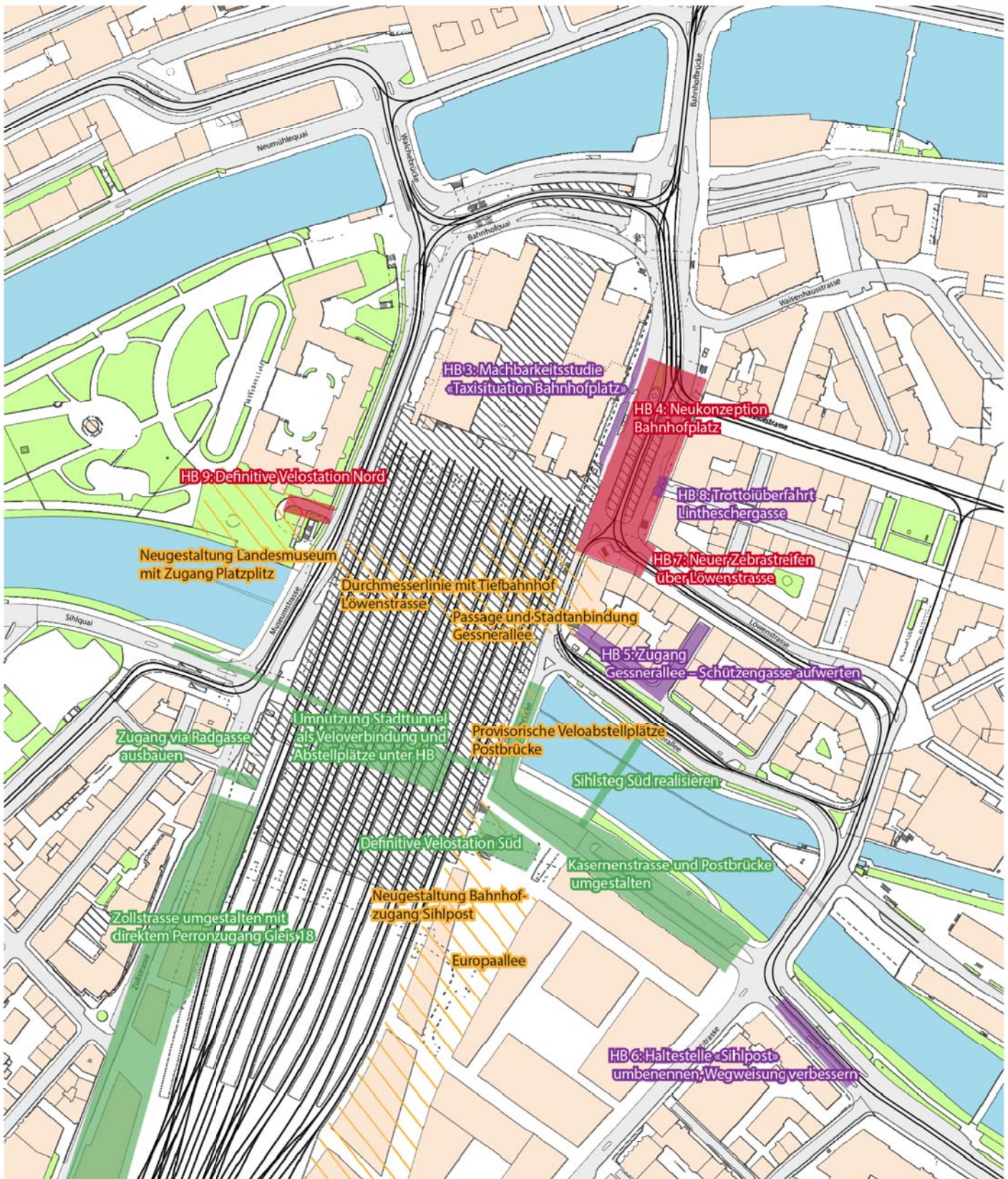
BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN MOTION)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
HB 1	Zusätzlicher Zugang am Ende der Bahnperrens							
HB 2	Aufhebung Taxilift 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)



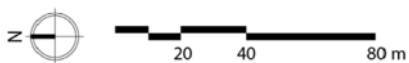


**Referenzsituation**

-  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