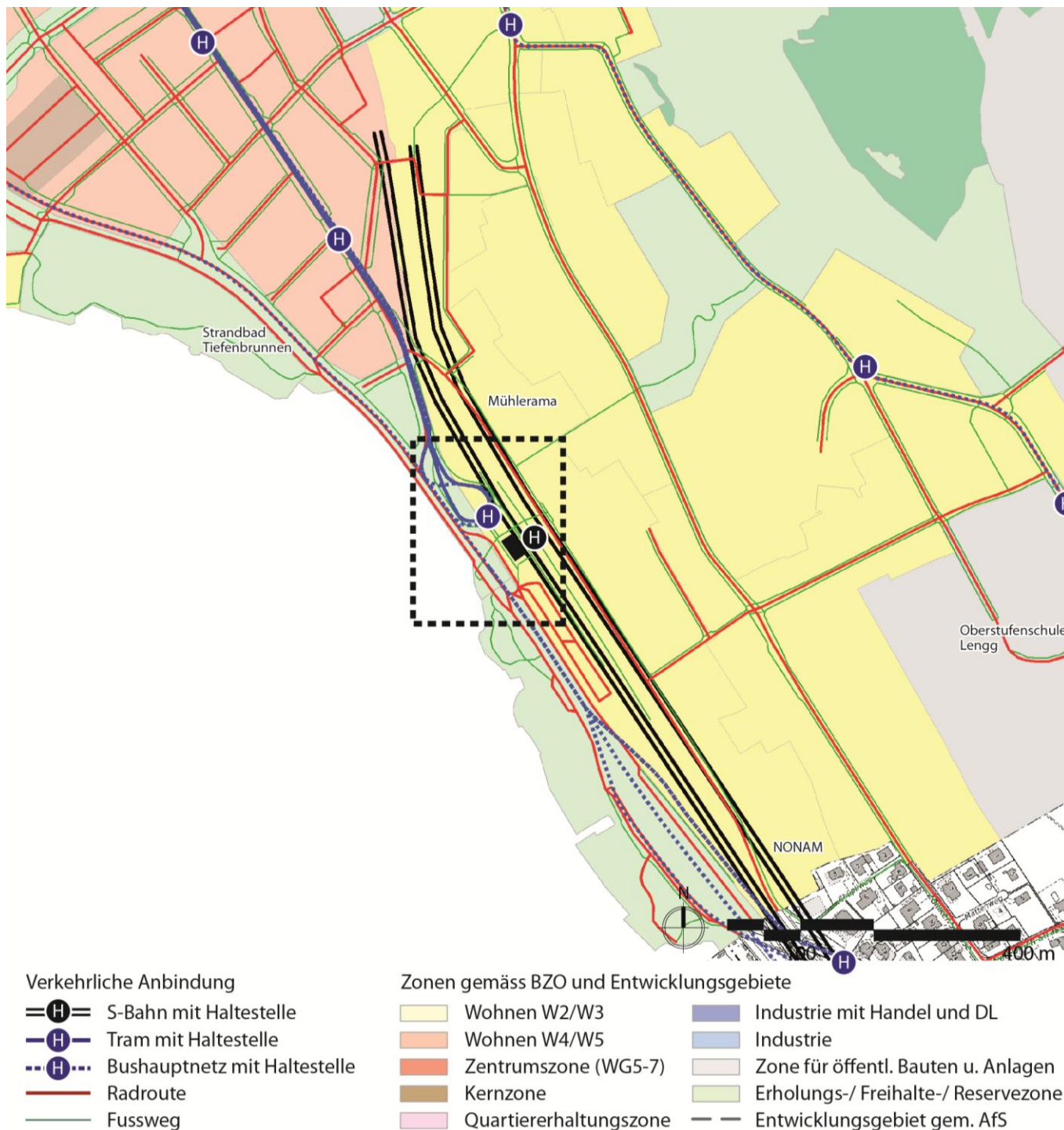


Die Zugänglichkeit der Bahnhöfe ist ein wichtiges verkehrliches Anliegen. Ausgelöst durch eine Motion (GR Nr. 2011/222), wird im Hinblick auf die Eröffnung der Durchmesserlinie (2015) und darüber hinaus aufgezeigt, wie diese zu den S-Bahnstationen und den anliegenden VBZ-Haltestellen für den Fuss- und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



Objektblatt - Bahnhof Tiefenbrunnen

Der Bahnhof Tiefenbrunnen liegt am rechten Zürichseeufer im Quartier Seefeld. Auf der östlichen Seite der Bahnlinie prägt das Wohnquartier das Umfeld. Das westliche Umfeld ist geprägt durch den starken Verkehr auf der Bellerivestrasse, welche den Bahnhof vom See stark trennt. Der Bahnhof Tiefenbrunnen übernimmt eine wichtige Erschließungsfunktion für das Quartier und ist ein wichtiger Umsteigeknoten von den Regionalbussen auf die S-Bahn für Reisende in Richtung Stadtzentrum.

Analyse

Defizite im Zustand 2014

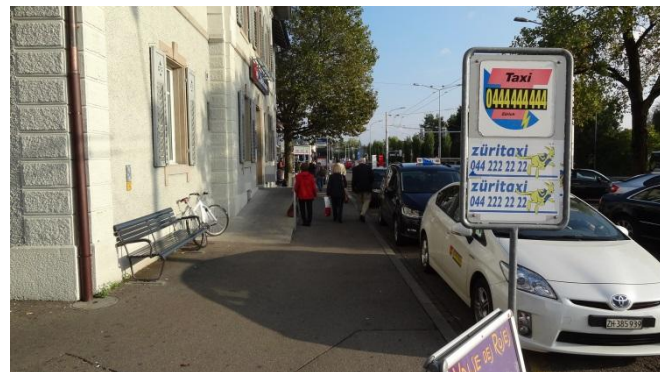
Der Bahnhofsvorplatz wirkt unwirtlich und ist funktional stark durch den motorisierten Individualverkehr genutzt. Die Zugänglichkeit für mobilitätsbehinderte Personen ist sehr schlecht.

FUSSVERKEHR	
GRUNDSATZ	DEFIZITE
Konfliktarme Zu- und Abgänge	<ul style="list-style-type: none"> - keine oberirdische Quermöglichkeit über die Bellerivestrasse ❶ - allgemein ungenügende Zugänglichkeit für mobilitätsbehinderte Personen in die/ aus der Personenunterführung (see- und stadtseitig) ❷ - ÖV-Zugänge Tram und Bus sind generell nicht behindertengerecht ❸ - Keinen Witterungsschutz bei Bushaltestelle ❹
Ausreichende Platzverhältnisse	- enge Platzverhältnisse ums Bahnhofsgebäude wegen grossem Nutzungsdruck (Parkierung, Bushaltestellen, Kiss&Ride, Taxis) ❺
Objektive, subjektive Sicherheit	- die Unterführung ist dunkel, anonym und wirkt ungepflegt ❻
Einfache Orientierung	- es ist allgemein schwierig zu erkennen, wo der Weg hinführt resp. wo der Weg durchgeht ❼
VELOVERKEHR	
Konfliktarme und direkte Wege	- Veloabstellplätzen sind auf der Seite des Bahnhofsgebäudes schwierig zu finden ❻
Genügend Abstellmöglichkeiten	- die wild parkierten Velos lassen vermuten, dass nicht genügend Abstellmöglichkeiten vorhanden sind oder diese schlecht auffindbar sind ❼
Einfache Orientierung	- Zugänglichkeit von Bellerivestrasse und vom Seefeld her unklar (Tramgeleise, stark befahrene Bellerivestrasse) ❼

Illustrierte Beispiele von Defiziten



Defizit ❸: Haltekanten nicht behindertengerecht



Defizit ❹: Enge Platzverhältnisse und kein Witterungsschutz bei Bushaltestelle.



Defizit ❶: Oberirdischer Zugang zum See und zur Bushaltestelle stadtauswärts nicht möglich.



Defizit ❷: Orientierung/ subjektive Sicherheit in Unterführung schlecht



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

- Parkplätze
- Wichtige Zugangswege für Fussgänger
- Wichtige Zugangswege für Velofahrer
- 10 ⚡ Konflikt / Defizit mit Nr.

- Veloabstellplätze
- abschliessbar

20

- gedeckt

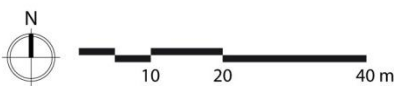
n.v.

- offen

50

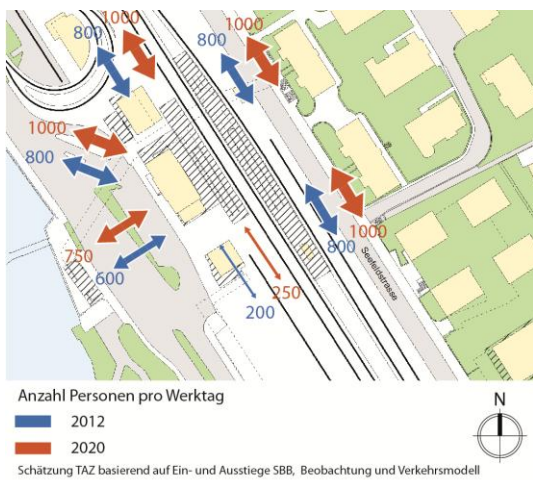
- TAXI Taxistandplätze

2

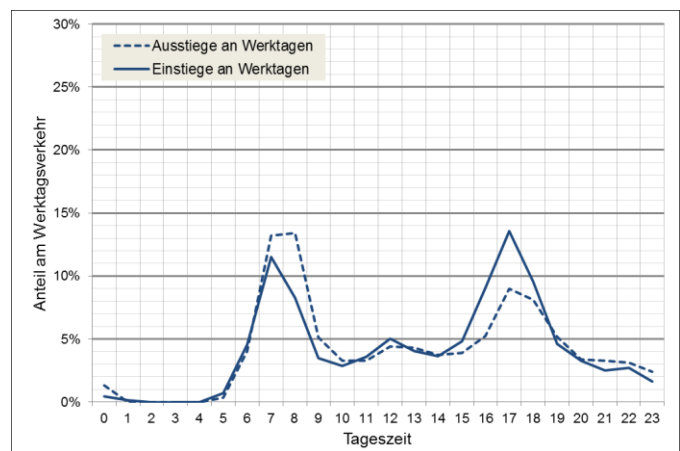


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2014	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	-	-
	S-Bahn	S6, S16	S6, S16
	Städtischer ÖV	Tram: 2, 4	Tram: 2, 4
		Bus: 33 → 24 Abfahrten	Bus: 33 → 24 Abfahrten
Regionalbus	910, 912, 916 → 20 Abfahrten	910, 912, 916 → 20 Abfahrten	
NACHFRAGE		STAND 2012	PROGNOSE BAHNREISENDE
Ein- und Ausstiege je Werktag	SBB	4'200	Modell SBB 2010 – 2020: + 24% 2010 – 2030: + 40%
	VBZ	8'200	
Umstiege Bahn ↔ Bus, Tram Basis: GVM-ZH 2012		2'700	Modell GVM-ZH 2010 – 2030: + 29%

Verteilung Personenströme SBB



Ein- und Ausstieg von SBB-Reisenden



Geplante Entwicklungen

Im Umfeld des Bahnhofs sind Neubauten geplant. Das künftige ÖV-Angebot bleibt in etwa gleich wie heute. Die behindertengerechte Zugänglichkeit ist planerisch anzugehen.

BEREICH	2015 BIS 2018	NACH 2018
Infrastruktur		- Ausbau Gleisanlage im Zusammenhang mit Ausbau Bahnhof Stadelhofen (viertes Gleis)
ÖV-Angebot		- Optimierungen ÖV-Erschliessung Lengg im Zusammenhang mit Gebietsplanung
Siedlungsentwicklung	- Bauprojekt SBB „Vuelo“	- Marina Tiefenbrunnen
Stadtentwicklung	- Gebietsplanung Lengg (Spitäler)	

Massnahmen

Handlungsbedarf

Die Passagierzahlen des Bahnhofs Tiefenbrunnen sind gemäss Prognose GVM-ZH in den nächsten Jahren abnehmend. Der Bahnhofplatz ist stark belegt mit funktionalen Nutzungen wie Parkierung und Bushaltestellen. Ein Grossteil der Anlage ist nicht behindertengerecht ausgestaltet. Daraus leitet sich der folgende Handlungsbedarf ab:

- › Platzverhältnisse vor dem Bahnhofsgebäude verbessern
- › Umfassende behindertengerechte Zugänge zur Personenunterführung bewerkstelligen.
- › Aufwertung Personenunterführung um subjektive Sicherheit zu steigern und Orientierung zu verbessern
- › Oberirdische Querungsstelle zwischen See und Bahnhof anbieten.

Massnahmenübersicht

MASSNAHMEN BEREITS IN PLANUNG		
Beschreibung	Defizit	Wirkung
Neugestaltung südöstlicher Bahnhofplatz im Zusammenhang mit SBB-Projekt „Vuelo“		Unwirtlicher Platz wird neu organisiert. Zugang wird attraktiver.
Reduktion signalisierte Höchstgeschwindigkeit Bellerivestrasse		Allgemeine Trennwirkung wird reduziert.
Digitale Fahrgastinformationsanzeige erstellen		Lenkt Personenströme und verbessert Orientierung.

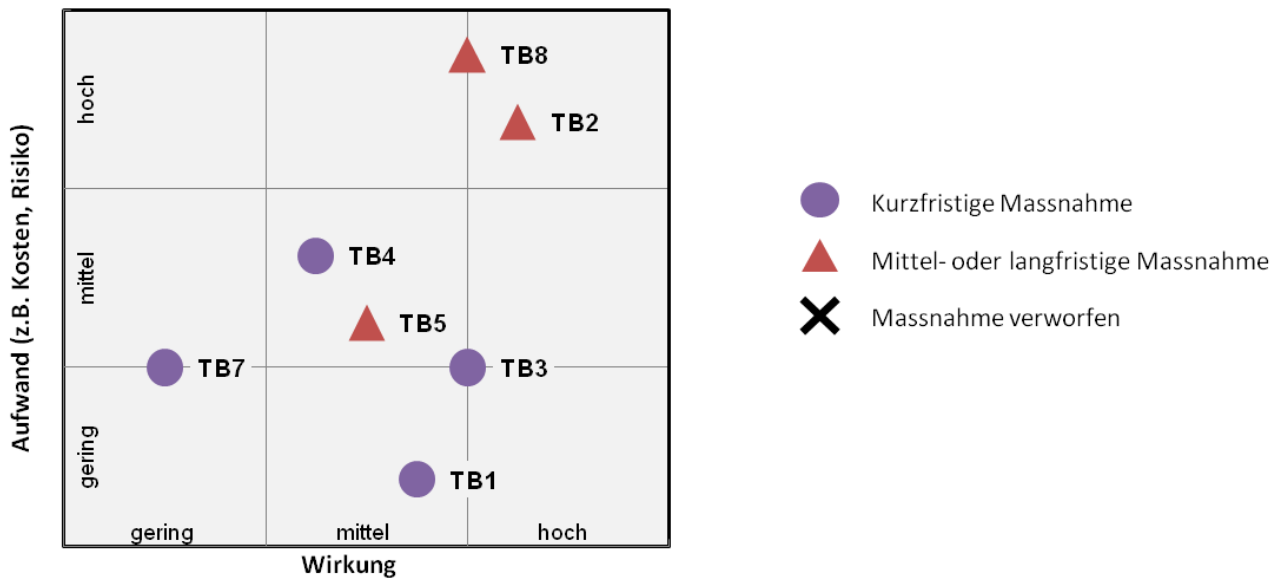
MASSNAHMENIDEEN			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
TB1	Oberirdische Querungsmöglichkeit Bellerivestrasse prüfen	❶	Wirkung: Direkte Fusswegverbindung zwischen See und Bahnhof verbessert Zugänglichkeit und subjektive Sicherheit
			Aufwand: Machbarkeit Querungsstelle prüfen
TB2	Stadtseitige Zugänge Personenunterführung hindernisfrei ausbauen	❷	Wirkung: Hindernisfreie Zugänglichkeit wird für mobilitätseingeschränkte Personen gewährleistet
			Aufwand: Umfassende Planung der Zugänge notwendig – hohe Kosten
TB3	Neuorganisation der Nutzungen des südwestlichen Bahnhofplatzes	❸	Wirkung: Aufwertung des südwestlichen Bahnhofplatzes für Fussverkehr steigert Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Zugänglichkeit zu Bushaltestellen
			Aufwand: Gestaltungskonzept Bahnhofplatz auslösen
TB4	Zugang Businsel barrierefrei gestalten	❹	Wirkung: Zugänglichkeit und Orientierung wird verbessert
			Aufwand: Verschiedene Randsteinabsenkungen durchführen für barrierefreien Zugang zur Businsel.
TB5	SBB Unterführung aufwerten	❺	Wirkung: Erhöhung der subjektiven Sicherheit und der Orientierung
			Aufwand: Beleuchtung verbessern, Ambiente mittels Gestaltung steigern, Wegweiser überprüfen. Aufwand: Standorte planen und festlegen
TB7	Wegweisung für Fuss- und Veloverkehr verbessern		Wirkung: Orientierung für Fuss- und Veloverkehr wird einfacher.
			Aufwand: Wegweiser oder Hinweistafeln am richtigen Ort platzieren, um Zugänglichkeit auf direktem, sicherem Wegsystem zu erreichen.
TB8	Unter-/Überführung Gleisfeld und Perronzugang Höhe Flühgasse		Wirkung: Quartierverbindung, Erschliessung Marina Tiefenbrunnen, Neuer Südzugang zu den Perrons.
			Aufwand: Hoher baulicher Aufwand, Machbarkeit zu klären.

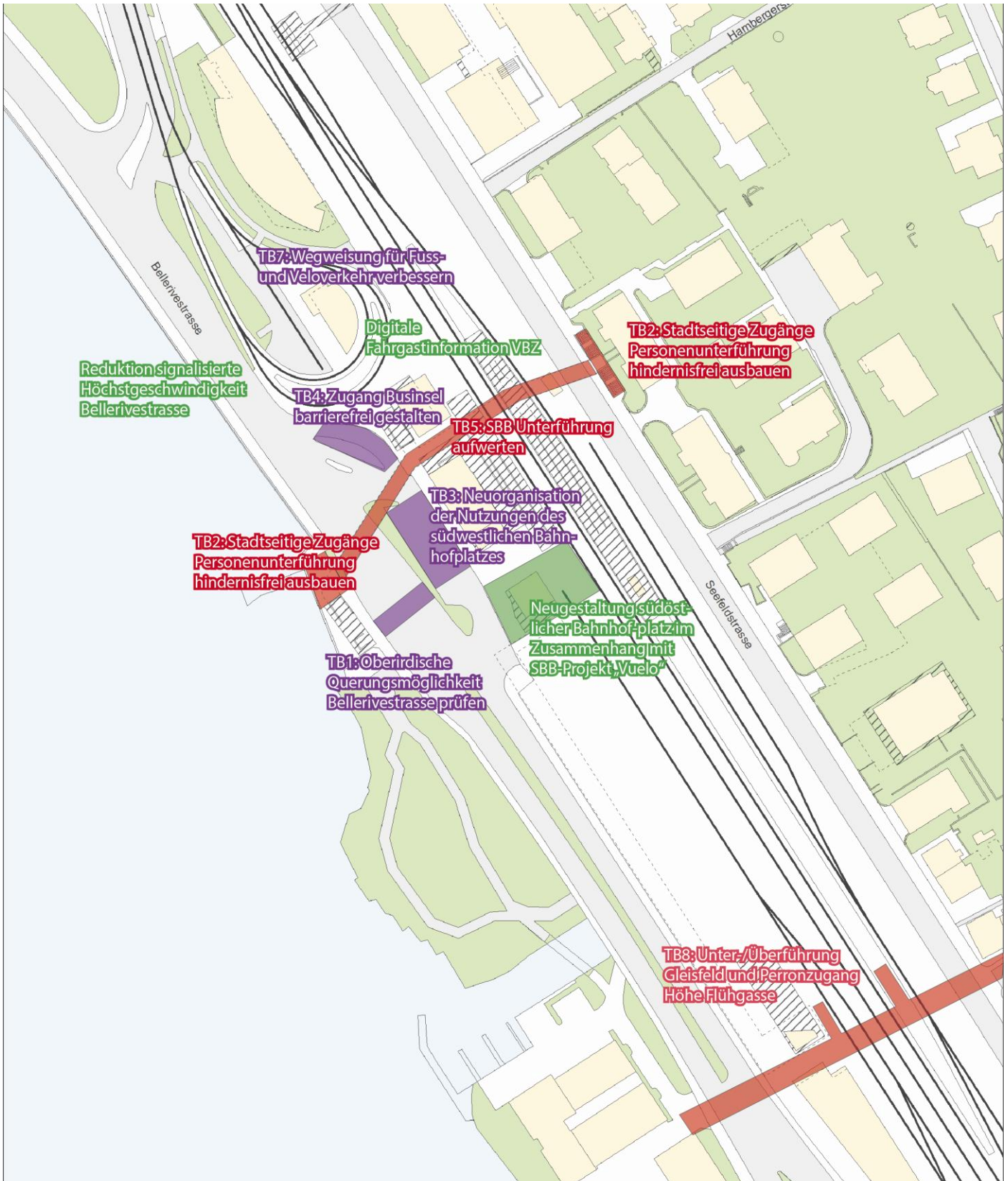
BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
TB1	Oberirdische Querungsmöglichkeit Bellerivestrasse prüfen							
TB2	Stadtseitige Zugänge Personenunterführung hindernisfrei ausbauen							
TB3	Neuorganisation der Nutzungen des südwestlichen Bahnhofplatzes							
TB4	Zugang Businsel barrierefrei gestalten							
TB5	SBB Unterführung aufwerten							
TB7	Wegweisung für Fuss- und Veloverkehr verbessern							
TB8	Unter-/Überführung Gleisfeld und Perronzugang Höhe Flühgasse							

Erläuterung der Bewertungskategorien:



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

Übersicht: Einschätzung von Aufwand und Wirkung (Massnahmenideen)



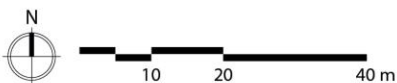


Referenzsituation

-  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
-	Neugestaltung südöstlicher Bahnhofplatz im Zusammenhang mit SBB-Projekt „Vuelo“	-		Vgl. Postulat GR Nr. 2014/96
-	Reduktion signalisierte Höchstgeschwindigkeit Bellerivestrasse	-		Konzept "Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung"
-	Digitale Fahrgastinformation	-		Umsetzung durch VBZ
TB 1	Oberirdische Querungsmöglichkeit Bellerivestrasse prüfen	10'000	sehr hoch	Machbarkeitsstudie auslösen
TB 4	Zugang Businsel barrierefrei gestalten	20'000	hoch	
TB 3	Neuorganisation der Nutzungen des südwestlichen Bahnhofplatzes	150'000	mittel	Gestaltungskonzept und Umsetzung, vgl. Postulat GR Nr. 2014/96
TB 7	Wegweisung für Fuss- und Veloverkehr verbessern	10'000	mittel	
TB 2	Stadtseitige Zugänge Personenunterführung hindernisfrei ausbauen	-	mittel	Vgl. Postulat GR Nr. 2014/96
TB 5	SBB Unterführung aufwerten	-	hoch	Gemeinsam mit TB 2
TB 8	Unter-/Überführung Gleisfeld und Perronzugang Höhe Flühgasse	-	hoch	Umsetzung mit Projekt Marina Tiefenbrunnen

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