



Mobilitätskonzept Wildnispark Zürich

Bericht

Stiftung Wildnispark Zürich

13. März 2012

Bearbeitung

*Denise Belloli
Bubenhofer Jonas
Rupert Wimmer*

*dipl. Geografin
lic. phil., Sozialwissenschaftler
Dipl.-Ing. TU/SVI/SIA*

*Metron Verkehrsplanung AG
Postfach 480
Stahlrain 2
5201 Brugg*

*T 056 460 91 11
F 056 460 91 00
info@metron.ch
www.metron.ch*

*Titelbild:
Ameisenstrasse von Hans Ast-Russo (www.fotocommunity.com)*

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	4
2 Gebietsanalyse	5
2.1 Öffentlicher Verkehr	6
2.2 Fuss- und Radverkehr	8
2.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	10
3 Mobilitätsverhalten	12
3.1 Besucherstruktur	12
3.2 Einzugsgebiet	13
3.3 Verkehrsmittelwahl	14
3.4 Gründe für die Verkehrsmittelwahl	15
4 Schlussfolgerungen und mögliche Ansatzpunkte	16
4.1 Potential Langenberg	16
4.2 Potential ÖV	16
4.3 Potential Langsamverkehr	16
4.4 Potential Parkierung	17
4.5 Besucherprofil	17
5 Ziele	19
6 Massnahmen	20
6.1 Massnahmen-Mix	20
6.2 Massnahmenblätter	20
6.3 Übersicht / Zeitplan	41
6.4 Controlling	41
Anhang	42

1 Einleitung

Der Wildnispark Zürich im Sihltal südlich der Stadt Zürich nimmt eine wichtige Rolle als Naherholungs- und Naturerlebnisraum der Agglomeration Zürich wahr. Erschlossen werden die beiden Teilgebiete Sihlwald und Langenberg neben mehreren Kantons- und Gemeindestrassen durch die Sihltalbahn und verschiedene Orts- und Regionalbusse. Zudem besteht ein teils dichtes Netz aus Fuss- und Radwegen.

Die Erschliessung des Wildnisparks Zürich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist nicht befriedigend. Auch das Rad- und Skatewegnetz ist wenig attraktiv und weist zum Teil Lücken auf. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität möchte die Stiftung Wildnispark Zürich die Benützung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs fördern. Vorliegendes Mobilitätskonzept zeigt dazu Massnahmen auf.

2 Gebietsanalyse

Es können verschiedene Gebietsteile mit unterschiedlichen Nutzungen unterschieden werden:

Der **Langenberg** wird als Tierpark oft von Familien genutzt, die auch von weiter her gezielt für die Tierbeobachtung in den Tierpark kommen. Wichtigen Nutzungen, die die Familien ansprechen, konzentrieren sich um den Haupteingang: Restaurant, Spielplätze, viele Tiergehege, Shop und ebene Wege.

Beim **Besucherzentrum Sihlwald** liegt der Schwerpunkt einerseits in den Bereichen Informationen und Ausstellungen, mit mehreren Feuerstellen und Rastmöglichkeiten steht aber auch die Erholung im Vordergrund. Das Besucherzentrum wird oft von Gruppen und Schulen genutzt und ist Ausgangspunkt für Spaziergänge und Wanderungen. Dies trifft ebenfalls auf die Station Sihlbrugg am südöstlichen Ende des Sihlwaldes zu.

Der **Sihlwald** selber ist ein Buchenwald, in dem bis Ende des letzten Jahrhunderts Holz geschlagen wurde. Heute bleibt der Wald sich selbst überlassen. Als Naturwald wird der Sihlwald primär als Erholungsgebiet genutzt (Spazieren, Wandern).



Abbildung 1:
Karte Wildnispark Zürich

2.1 Öffentlicher Verkehr

Der Wildnispark Zürich ist durch folgende öffentliche Verkehrsmittel erschlossen:

S4 Zürich – Sihlwald 3 Kurspaare / h bis Langnau, 1 Kurspaar / h bis Sihlwald

Um in den Langenberg zu gelangen, eignet sich die Haltestelle Wildpark-Höfli. Der Zugang zum Park führt durch ein Wohnquartier (z.T. über Privatgelände). Es können zwar gleich zu Beginn Tiere beobachtet werden, jedoch muss danach ein langer, steiler Aufstieg fast bewältigt werden, was für Familien mit kleinen Kindern und Kinderwagen beschwerlich sein kann.



Abbildung 2:
Eingang zum Tierpark Langenberg von der
S-Bahnhaltestelle Wildpark-Höfli

S21 Thalwil – Zug (1 Kurspaar / h)

Noch verkehrt die S21 einmal in der Stunde via Station Sihlbrugg. Die Reisezeit von Zug her beträgt 8 Minuten. Mit der vierten Teilergänzung des ZVV 2012 wird dieser Halt aber aufgehoben. Die Reisezeit von Zug in den Sihlwald verlängert sich dadurch massiv.

Bus 140 Thalwil – Langnau Unteregg (2 Kurspaare / h)

Zweimal stündlich verkehrt die Buslinie 140 von Thalwil nach Langnau Unteregg. Die Haltestelle Langnau Altersheim befindet sich an der Sihlwaldstrasse in rund 600m Entfernung zum Langenberg, der Weg führt entlang der Parkplätze zum Haupteingang. Die Linie 140 ist betrieblich mit der Linie 145 Horgen – Thalwil verknüpft. Reisende von Horgen könnten daher ohne umzusteigen zum Langenberg gelangen. Dies ist aber wenig bekannt.

Bus 240 Thalwil – Hausen a. A. (1 Kurspaar / h)

Der Bus 240 von Thalwil nach Hausen bedient die Haltestelle Schwerzi-Wildpark, die ca. 400m von Eingang des Langenbergs entfernt liegt. Der Zugang führt aber – wie auch bei der Haltestelle Altersheim – über wenig attraktive Wege und Parkplätze zum Eingang des Tierparks.

Bus 137 Horgen – Sihlwald (März bis Oktober, Mi-, Sa,- Sog-Nachmittage)

Die Buslinie 137 von Horgen nach Sihlwald verkehrt jeweils am Mittwoch-, Samstag- und Sonntagnachmittag. Die Auslastung des Busses ist eher gering.

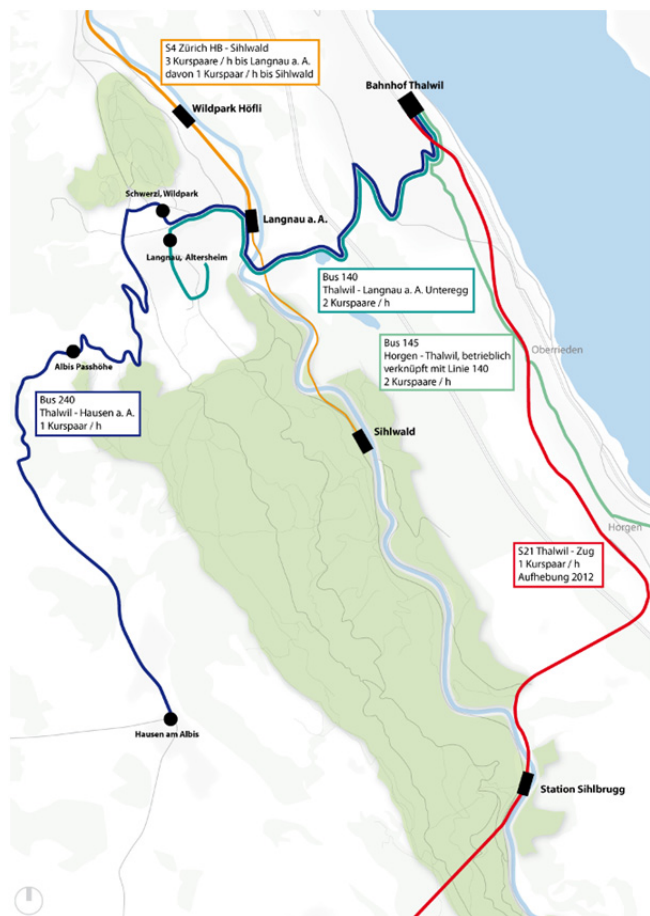


Abbildung 3:
Erschliessung ÖV

Die Museumsbahn (ZMB, Dampflokomotive) verkehrt einmal pro Monat an Sonntagen bis Sihlbrugg. Für Gruppen kann jederzeit auf Bestellung eine Extrafahrt gemacht werden.

Defizite bezüglich ÖV-Erschliessung gibt es hauptsächlich im Bereich der Zugänge zu den Haltestellen (Bushaltestellen Tierpark, S-Bahn-Station Wildpark-Höfli) und in den Frequenzen (Bedienung Besucherzentrum Sihlwald einmal pro Stunde, Aufhebung Halt Station Sihlbrugg).

2.2 Fuss- und Radverkehr

Der Wildnispark Zürich wird durch etliche Wege, die entweder nur zu Fuss oder auch mit dem Fahrrad benutzt werden können, erschlossen. Untenstehende Abbildung zeigt die wichtigsten Zugänge zu Fuss oder mit dem Fahrrad.

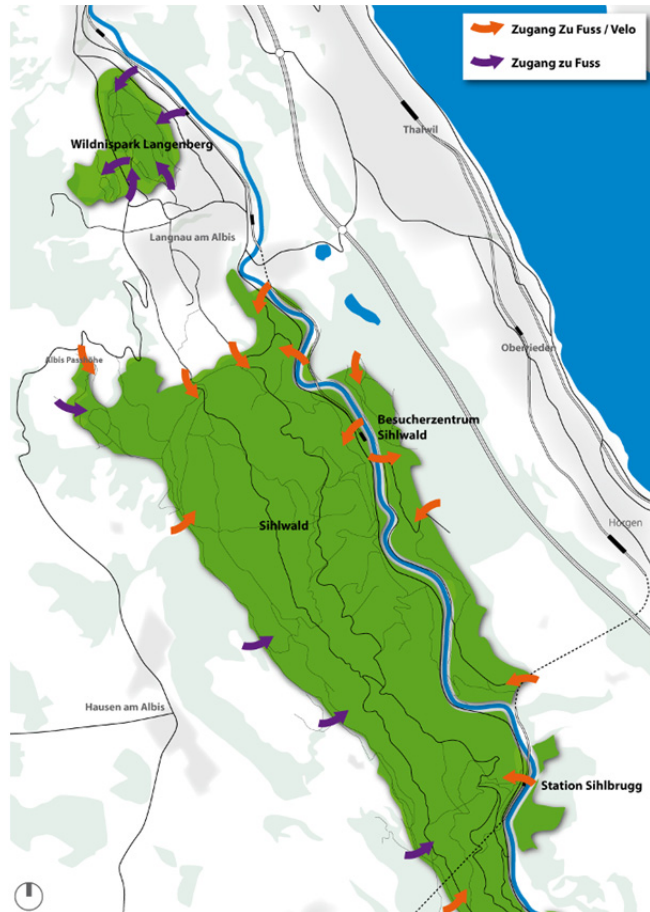


Abbildung 4:
Erschliessung ÖV

Die offizielle Broschüre des Wildnisparks Zürich sowie Tafeln bei den Eingängen und innerhalb des Wildnisparkes geben Auskunft über Fuss- und Radwege im Parkgebiet. Zudem werden Angaben zu Reitwegen, Gefälle und Treppenstücken gemacht. Innerhalb des Tierparks herrscht allgemeines Fahrverbot, allerdings kann bis zu den Eingängen gefahren werden. Im Sihlwald gibt es ausgeschilderte Wege zum Radfahren, auf allen anderen Wegen ist das Radfahren untersagt. Im Sinne einer Positivplanung wird dies aber nicht durch Verbotstafeln kommuniziert, vielmehr suchen die Parkranger vor Ort den Dialog mit den Besuchern.



Abbildung 5:
Wegbeschilderung im Sihlwald

Entlang der Sihl verläuft zudem die regionale Veloroute 94 (Fleurier – Zürich). Die Sihltalstrasse verfügt auf weiten Strecken über beidseitige Radstreifen. Seit der Eröffnung der A4 hat die Verkehrsbelastung stark abgenommen.



Abbildung 6
Sihltalstrasse auf Höhe Station Sihlbrugg

Veloabstellplätze befinden sich in kleiner Anzahl beim Haupteingang des Langebergs und beim Besucherzentrum Sihlwald. Zudem gibt es an den Haltestellen des ÖV einige Veloabstellplätze.

Für den Fuss- und Radverkehr haben stark befahrene Strassen (insbesondere ausserorts) eine grosse Trennwirkung. Im Langenberg hat die Albisstrasse und zum Teil auch die Dorfstrasse in Langnau a.A. eine solche Wirkung. Durch eine Unterführung und eine Fussgängerbrücke wird dieser Trennwirkung im Bereich entgegengewirkt.

Seit der Eröffnung der A4 Kronauer Amt ist die Sihltalstrasse vom MIV stark entlastet worden und würde sich als Langsamverkehrsachse (Rad- und Skateroute) optimal eignen.

2.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Anfahrt zum Wildnispark für den MIV erfolgt hauptsächlich über die Sihltalstrasse, Albisstrasse und die Dorfstrasse Langnau a.A. Sowohl im Sihlwald als auch im Langenberg herrscht allgemeines Fahrverbot für Motorfahrzeuge. Parkplätze befinden sich sowohl beim Langenberg als auch im Besucherzentrum Sihlwald in unmittelbarer Nähe der Eingänge.

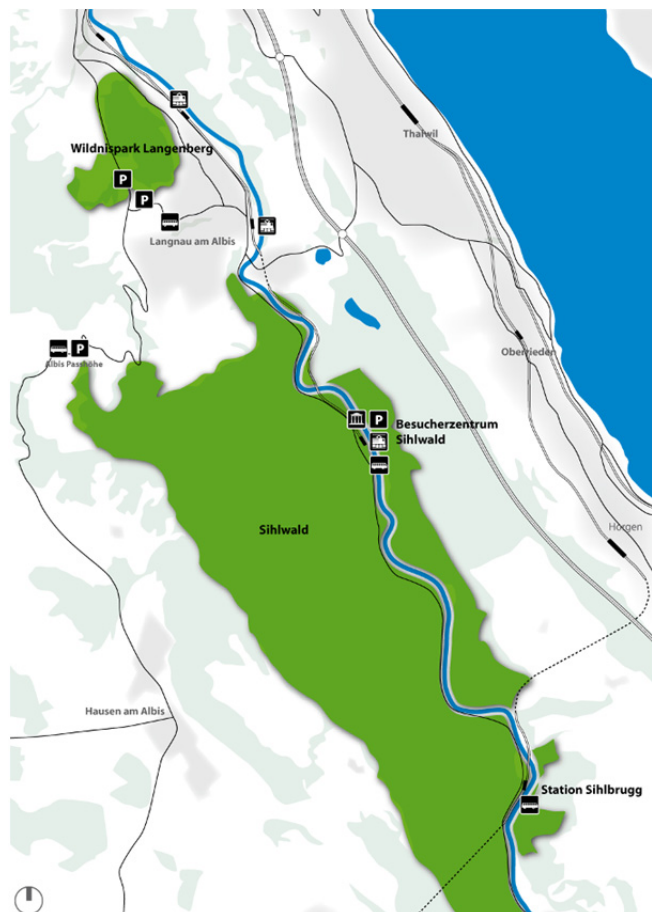


Abbildung 7:
Parkplätze Wildnispark Zürich

metron

Der Wildnispark verfügt über folgendes Parkplatzangebot:

- Langenberg ca. 350 PP, Fr. 5.-/Tag
- Besucherzentrum Sihlwald ca. 100 PP, Fr. 5.-/Tag

Des Weiteren gibt es öffentliche Parkplätze auf der Albis Passhöhe.



Abbildung 8:
Parkplätze beim Tierpark Langenberg

Mit dem Auto kann der Wildnispark relativ einfach erreicht werden. Durch die Anordnung der Parkplätze beim Langenberg werden Autofahrende gegenüber den ÖV-Benutzern tendenziell bevorzugt.

3 Mobilitätsverhalten

Im Frühling 2011 wurden im Wildnispark Zürich Besucherbefragungen durchgeführt mit folgenden Zielen:

- Beurteilung der Zufriedenheit mit den verschiedenen Angeboten des Wildnisparkes und der Wichtigkeit der Angebote für die Besucher.
- Erfassung des Mobilitätsverhaltens

Die Daten wurden mittels Persönlicher Befragung an drei Standorten durchgeführt:

- Langenberg: 404 Befragte
- Sihlwald: 20 Befragte
- Besucherzentrum: 201 Befragte

Für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes sind folgende Ergebnisse interessant:

3.1 Besucherstruktur

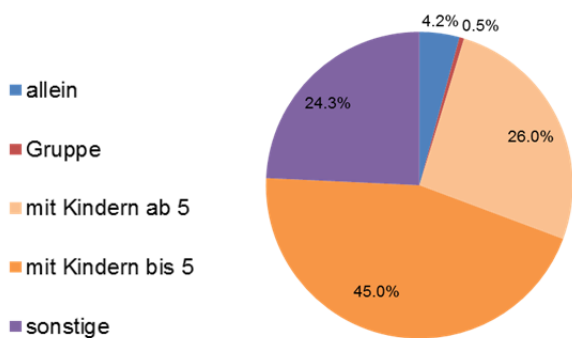


Abbildung 9:
Besucherstruktur Langenberg

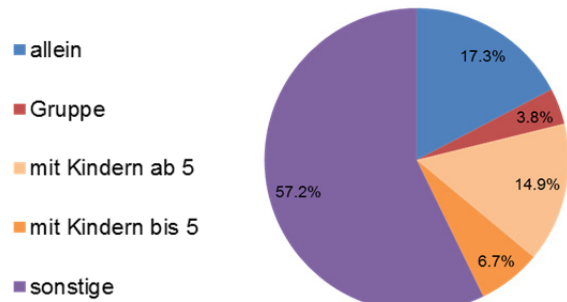


Abbildung 10:
Besucherstruktur Sihlwald

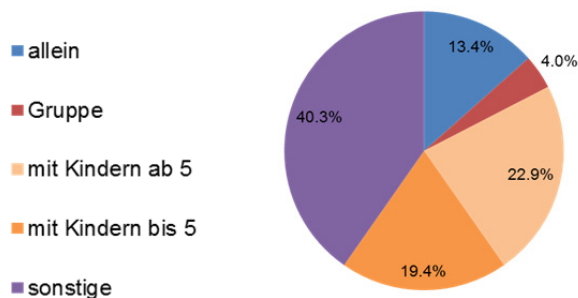


Abbildung 11:
Besucherstruktur Besucherzentrum

Während der Langenberg mehrheitlich von Personen mit Kindern besucht wird, ist im Sihlwald der Anteil der Personen, die alleine oder in Begleitung von Freunden, Verwandten, Partner (sonstige) unterwegs sind, grösser. Beim Besucherzentrum sind die Anteile beider Gruppen (mit Kinder und sonstige) etwa gleich hoch.

3.2 Einzugsgebiet

Das Einzugsgebiet des Sihlwaldes ist kleiner als das des Langenbergs und beschränkt sich vor allem auf die umliegenden Gemeinden (bis Zürich). Das Einzugsgebiet des Langenbergs ist dagegen relativ dispers. Zürich und Sihltalgemeinden sind aber am stärksten. Das Einzugsgebiet des Besucherzentrums zeigt sich ähnlich wie im Sihlwald.

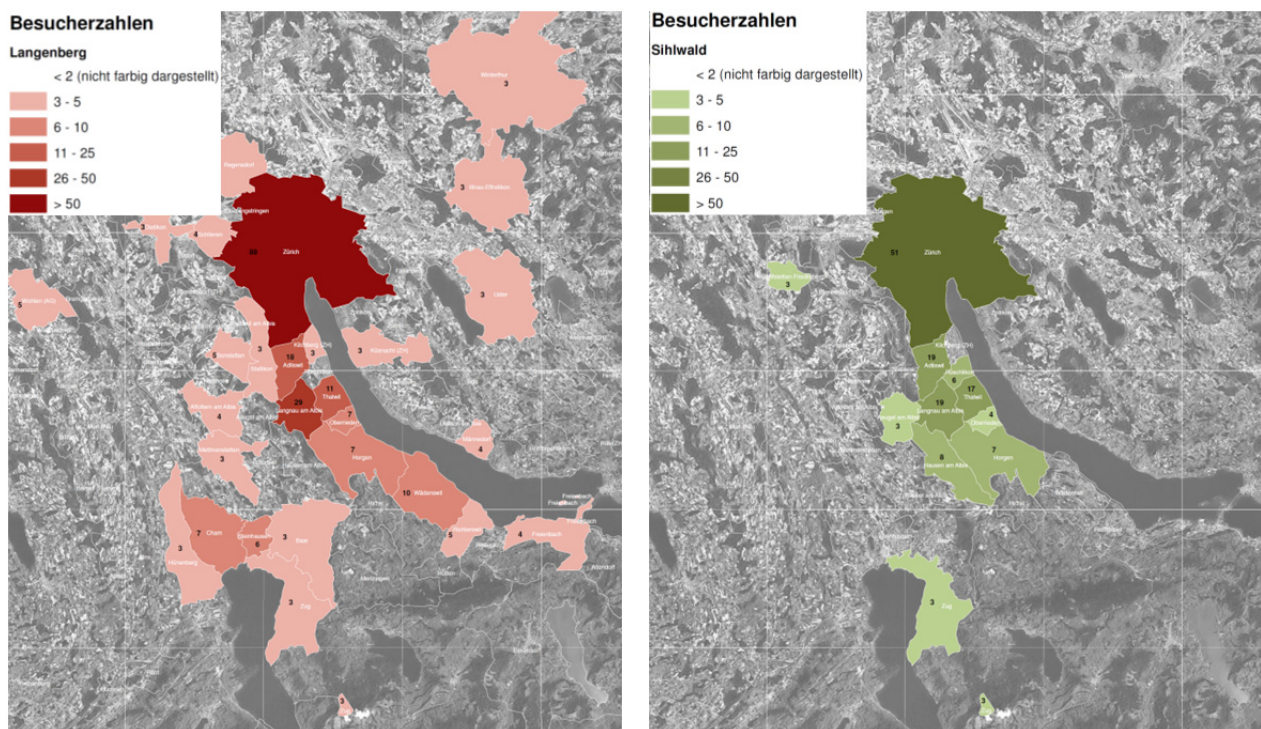


Abbildung 12:
Einzugsgebiete des Langenberg und des Sihlwaldes

3.3 Verkehrsmittelwahl

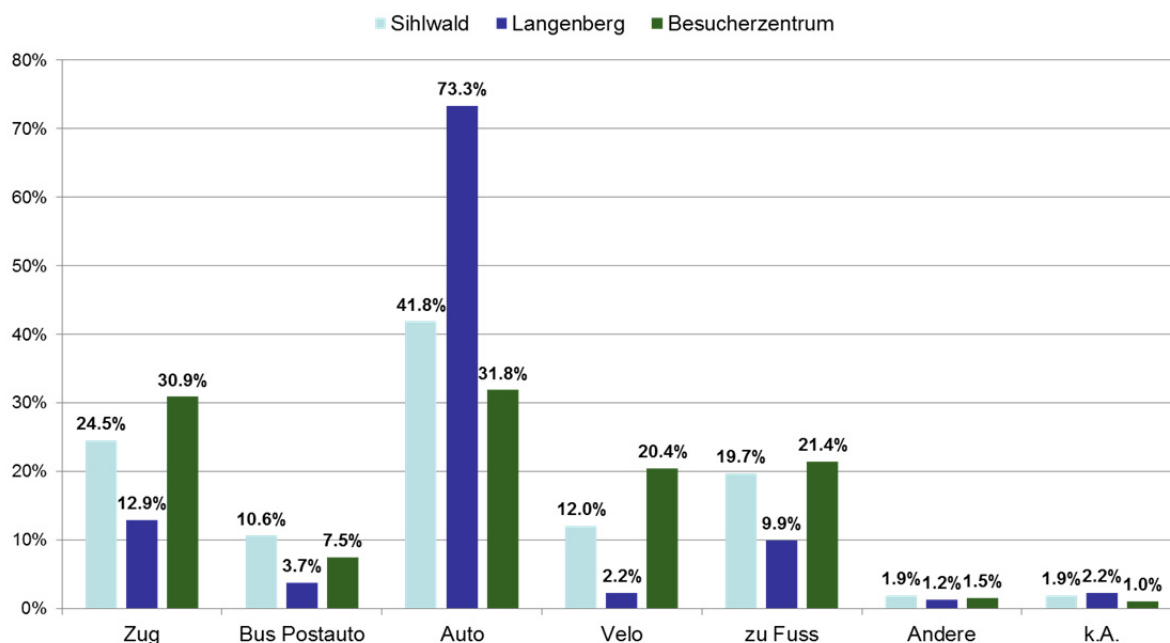


Abbildung 13:
Wahl des Verkehrsmittels im Langenberg, Sihlwald und Besucherzentrum

Es fällt auf, dass der Anteil der Autonutzer im Langenberg mit rund 73% sehr hoch ist. Ein Vergleich mit einer Studie aus dem Jahr 1995 zeigt, dass sich dieser Anteil seit 1995 nicht stark verändert hat (1997: 77%)¹. Im Sihlwald und im Besucherzentrum sind die Anteile von Fuss- und Radverkehr zwar höher, das Auto macht dennoch den grössten Anteil aus. Der Zuganteil ist im Sihlwald und im Langenberg trotz weniger Verbindungen höher als im Besucherzentrum. Dies dürfte unter anderem auf die Lage der Haltestellen und der Zugänge zurückzuführen sein.

Interessant ist auch die Aufsplittung der Verkehrsmittelwahl nach Herkunft. Dazu wird das Einzugsgebiet in verschiedene Korridore eingeteilt; berücksichtigt wird dabei der Anreiseweg. Aufgrund der relativ kleinen Datengrundmenge macht eine solche Auswertung nur für den Langenberg Sinn.

¹ Stadtforstamt Zürich / Planungsbüro Jud, 1995: Besuchercharakteristik Wildpark Langenberg. Schlussbericht

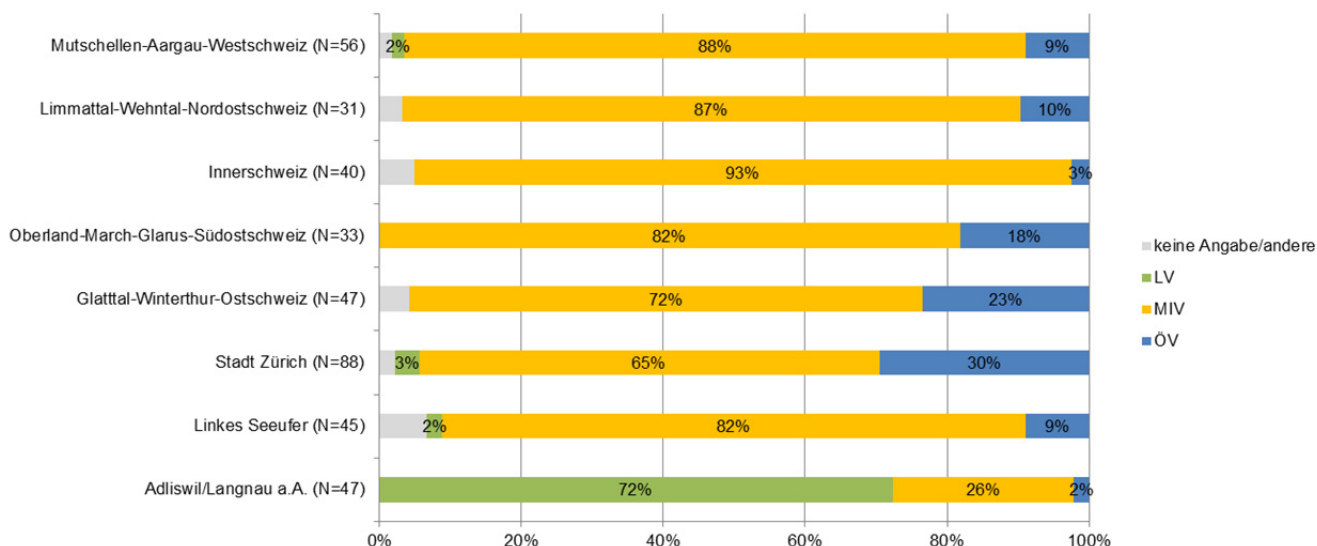


Abbildung 14:
Langenberg: Verkehrsmittelwahl nach Korridoren

Der Autoanteil ist mit Ausnahme der Nachbargemeinden in allen Korridoren sehr hoch. Besonders auffallend ist, dass auch in der Stadt Zürich trotz guter ÖV-Erschliessung und tiefem Motorisierungsgrad der Autoanteil mehr als 60% beträgt.

3.4 Gründe für die Verkehrsmittelwahl

Fragt man nach den Gründen für die Verkehrsmittelwahl fallen vor allem die Unterschiede zwischen Auto und Öffentlichem Verkehr auf: Während der Öffentliche Verkehr oftmals aus Gewohnheit und/oder Überzeugung benutzt wird, geben Autonutzer vor allem Gründe wie Reisezeit, Kinder und Komfort. Auch beim Langsamverkehr (Fuss- und Radverkehr) werden Argumente wie Gewohnheit und Überzeugung sehr häufig genannt.

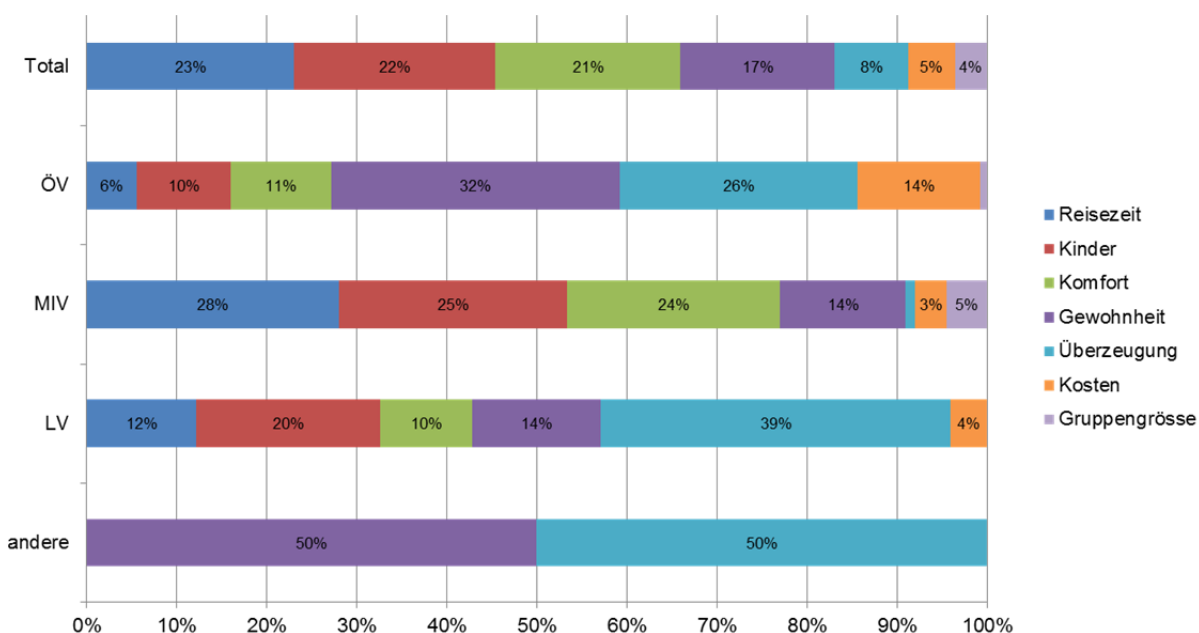


Abbildung 15:
Langenberg: Gründe für die Verkehrsmittelwahl

4 Schlussfolgerungen und mögliche Ansatzpunkte

Aus Gebietsanalyse und den Ergebnissen der Befragung können folgende für das Mobilitätskonzept relevante Schlüsse gezogen werden:

4.1 Potential Langenberg

Die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass der Handlungsbedarf im Langenberg mit 73% Autoanteil im Langenberg sehr gross ist. Der Langenberg weist verglichen mit dem Sihlwald und dem Besucherzentrum die höchsten Besucherzahlen auf. Daraus ergibt sich ein grosses Potential für den Öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr das heisst, dass mit Massnahmen für den Langenberg sehr viele Besucherinnen und Besucher erreicht werden können. Die Herausforderung dürfte aber sein, mit den bestehenden Randbedingungen (Lage, kostenloser Eintritt) entsprechend wirksame und realisierbare Massnahmen zu entwickeln.

4.2 Potential ÖV

Ausschlaggebend für die Benützung des öffentlichen Verkehrs sind folgende Bedingungen:

- Anmarschweg: Nähe zur Haltestelle am Wohnort bzw. Zielort
- Fahrplan: Zeitpunkt des Fahrbeginns und Häufigkeit der Verbindungen
- Reisezeit: Art der Verknüpfung, Abstimmung der Verkehrsmittel untereinander
- Zugang zum ÖV: Information vor und während der Reise mit dem ÖV

Mit der Sihltalbahn besteht eine attraktive ÖV-Verbindung von Zürich zum Wildnispark. Die wichtigsten Einzugsgebiete sind also - zumindest theoretisch - gut mit dem Öffentlichen Verkehr erschlossen. Dass der Langenberg trotzdem einen sehr hohen Autoanteil aufweist dürfte unter anderem auf die Lage der Haltestellen resp. auf die Zugänge zurückzuführen sein. Für den Sihlwald und das Besucherzentrum spielt weniger die Lage der Haltestellen als die Taktdichte eine Rolle; hier besteht mit einer Verbindung pro Stunde Verbesserungspotential. Durch die Aufhebung des S-Bahn-Haltes in Sihlbrugg wird die Attraktivität des ÖVs für Besucherinnen und Besucher des Sihlwaldes nochmals beeinträchtigt.

4.3 Potential Langsamverkehr

Der Langsamverkehr hat für kurze Distanzen eine grosse Bedeutung. Dies zeigt sich auch an den Ergebnissen der Befragung: Der Anteil Fuss- und Radverkehr ist bei den umliegenden Gemeinden mit rund 70% sehr hoch. Der Sihlwald und das Besucherzentrum werden besonders häufig von Besucherinnen und Besucher aus den umliegenden Gemeinden besucht. Dort besteht deshalb ein grosses Potential für den Langsamverkehr.

Fussverkehr

Der Fussverkehr ist sehr umwegsensibel. Ein direktes, feinmaschiges und attraktives Fusswegnetz ist daher für die Förderung des Fussverkehrs zentral. Wichtig sind auch die Lage und Zugänge der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Die Zufussgehenden sollten gegenüber dem MIV nicht benachteiligt werden.

Diese Problematik zeigt sich vor allem beim Langenberg. Fussgänger müssen – insbesondere wenn sie von der Bushaltestelle in den Tierpark gelangen möchten - einen längeren Weg in Kauf nehmen als die Autofahrenden. Der Weg entlang der Albisstrasse und über die Parkplätze ist zudem für Zufussgehende nicht sehr attraktiv.

Radverkehr

Beim Veloverkehr kann man zwischen zwei Gruppen von Verkehrsteilnehmern unterscheiden:

- geübte, sichere Radfahrer, welche direkte Verbindungen benutzen (Jugendliche, Erwachsene)
- weniger geübte und weniger sichere Radfahrer, welche ein hohes Bedürfnis nach sicheren Verbindungen haben (Kinder, Senioren)

In Bezug auf den Freizeitverkehr im Wildnispark Zürich spielt die zweite Gruppe sicher eine wichtigere Rolle. Um auch sportlichen Parknutzern entgegenzukommen sind aber Verbindungen mit Priorität auf Direktheit ebenfalls von Bedeutung. Wichtig ist zudem eine gute Verknüpfung mit den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Veloabstellanlagen, direkte Zugänge). Hier gibt es vor allem im Bereich Langenberg noch Optimierungspotential.

4.4 Potential Parkierung

Parkierung ist ein wichtiges Instrument zur Steuerung der Mobilität, denn mit dem Angebot von Parkplätzen und deren Bewirtschaftung kann die Nachfrage beeinflusst werden.

Der Langenberg verfügt über ein grosses Parkplatzangebot. Im Vergleich zu anderen Tierparks sind die Gebühren mit Fr. 5.- / Tag eher über dem Durchschnitt. Der direkte Vergleich ist aber schwierig, da bei den meisten vergleichbaren Parks Eintrittsgebühren verlangt werden. Ein Besuch des Wildnisparkes Zürich ist daher schlussendlich sehr viel günstiger als z.B. ein Besuch im Tierpark Arth Goldau oder Dählhölzli. Eine Erhöhung der Gebühren ist daher durchaus denkbar.

4.5 Besucherprofil

Die Befragung zeigt, dass die Motive für die Wahl des ÖVs einerseits und des Autos andererseits sich stark unterscheiden. Während ÖV-Nutzer oft aus Überzeugung oder Gewohnheit den Öffentlichen Verkehr benutzen, spielen bei Auto-Nutzern Faktoren wie Komfort, Kinder und Reisezeit eine viel wichtigere Rolle. Ein Vergleich am Beispiel Langenberg zeigt, dass der öffentliche Verkehr bezüglich Reisezeit in den meisten Fällen nicht mit dem Auto konkurrenzieren kann. Eine Ausnahme sind die Nachbargemeinden; hier ist die Reisezeit mit dem ÖV deutlich kürzer als mit dem Auto.

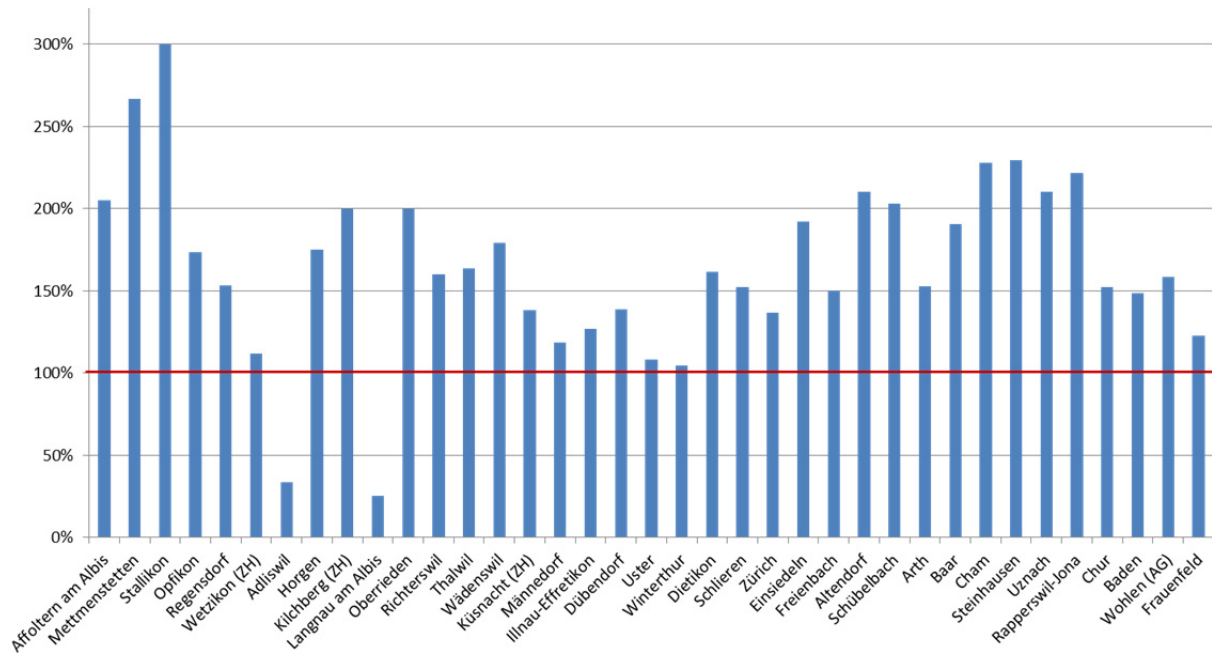


Abbildung 16:
Langenberg: ÖV-Reisezeit im Verhältnis zur Reisezeit mit dem Auto

Dieses Verhältnis wird sich auch mit Massnahmen im Bereich ÖV nicht grundsätzlich verändern. Damit der ÖV trotzdem konkurrenzfähig wird, muss er in anderen Bereichen attraktiver werden. So kann zum Beispiel durch die Aufwertung der Haltestellen und Zugänge der Komfort gesteigert werden.

5 Ziele

Gestützt auf die übergeordneten Zielsetzungen des Wildnisparkes Zürich (z.B. Charta Wildnispark Zürich Sihlwald, Leistungsvereinbarung 2009-2012) lassen sich folgende Ziele festlegen:

Das Mobilitätsverhalten der Besucherinnen und Besucher wird zu Gunsten des Langsamverkehrs (LV) und des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) verändert. Der Anteil der Besucherinnen und Besucher, die mit dem ÖV oder LV anreisen liegt bei mindestens 40%. Durch Mobilitätsanreize im Bereich des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs werden zudem zusätzliche Besucherinnen und Besucher angezogen werden.

Durch Massnahmen in folgenden Bereichen wird die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs gesteigert:

- Kommunikation, Information und Bewusstseinsbildung
- Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (Angebot)
- Aufwertung der Verknüpfungspunkte der einzelnen Verkehrsmittel
- Verbesserung der Qualität der Zugänge für Fuss- und Radverkehr
- Freizeitangebote im Bereich ÖV und LV

Die Parkplatzbewirtschaftung wird als Instrument zur Steuerung der Mobilität eingesetzt.

6 Massnahmen

6.1 Massnahmen-Mix

Um eine Verlagerung des Modal Splits auf den öffentlichen Verkehr und auf den Fuss- / Radverkehr zu erreichen, bedarf es sowohl Push- als auch Pull Faktoren. Hierbei soll auf der einen Seite der individuelle Nutzer veranlasst werden, das Auto weniger zu benutzen, und auf der anderen Seite sollen Anreize gesetzt werden, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen.

Vorliegendes Mobilitätskonzept enthält Massnahmen aus den folgenden Bereichen:

Kommunikation / Information

Mobilität wird stark durch unsere Einstellungen und Gewohnheiten geprägt. Eine wichtige Massnahme zur Förderung der leistungsfähigen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (Fuss-, Rad- und öffentlicher Verkehr), aber auch zur effizienten Nutzung des Autos (sparsame Fahrweise, hoher Besetzungsgrad) sind Meinungs- und Bewusstseinsbildung.

Angebot

Massnahmen in den Bereichen Kommunikation und Information müssen durch ein entsprechendes Angebot von Alternativen zum Auto unterstützt werden. Denn: die beste Sensibilisierungskampagne zur ÖV-Benutzung nützt nichts, wenn es keine Bahn gibt, auf die man umsteigen kann. Massnahmen im Bereich Angebot sind beispielsweise Taktverdichtungen, ergänzenden ÖV-Angebote, Fahrradverleiht etc. Durch Freizeitangebote, bei denen nicht die Fortbewegung von A nach B sondern das Freizeiterlebnis im Vordergrund steht, kann die Imagebildung (z.B. Förderung nachhaltiger Mobilität) zusätzlich gefördert werden.

Infrastruktur

Unter dem Thema "Infrastruktur" werden Massnahmen zusammengefasst, welche der Aufwertung oder Ergänzung bestehender oder der Schaffung neuer Anlagen wie z.B. Wegnetzen oder Haltestellen dienen.

6.2 Massnahmenblätter

Die einzelnen Massnahmen werden in den folgenden Massnahmenblättern beschrieben. Für den Realisierungszeitraum werden 3 Kategorien festgelegt: Kurzfristig (ca. 2012 - 2014), Mittelfristig (ca. 2015-2017) und Langfristig (ab 2017) festgelegt. Wo möglich und sinnvoll werden zudem Aussagen zu den zu erwartenden Kosten gemacht.

Thema	A <i>Angebot</i>
Projektname	A 1 Anpassung Parkplatzbewirtschaftung
Ausgangslage	Die Parkgebühren betragen auf allen Parkplätzen des Wildnisparkes Fr. 5.- / Tag. Die Parktickets sind an beiden Standorten gültig. Bezogen auf das Freizeitangebot im Langenberg sind die Parkgebühren dort eher tief.
Ziel / Grundsätze	Die Parkplatzbewirtschaftung wird bewusst als Steuerungsinstrument wahrgenommen. Die Höhe Parkgebühren richtet sich nach dem jeweiligen Freizeitangebot.
Kurzbeschrieb	Die Parkgebühren für die Parkplätze beim Langenberg werden auf Fr. 10.- / Tag erhöht. Die Parkgebühren von Fr. 5.- / Tag für die Parkplätze beim Besucherzentrum werden vorerst beibehalten. Die Parktickets sind weiterhin an beiden Standorten gültig. Über die Erhöhung der Parkgebühren beim Langenberg wird direkt beim Parkplatz informiert.
Vorgehen / nächste Schritte	• Abklärungen bezüglich Machbarkeit (evtl. sind andere Automaten nötig) • Umsetzung der Erhöhung der Parkgebühren beim Parkplatz Langenberg mit entsprechender Kommunikation
Produkt	Parkgebühren, deren Höhe entsprechend dem jeweiligen Freizeitangebot angesetzt ist.
Federführung	Stiftung Wildnispark Zürich
involvierte Stellen	
Koordination / Zielkonflikte	K 2 "Mobilitätskampagne"
Realisierungszeitraum	Kurzfristig
Kosten	• Heute generieren die Parkplätze ca. Fr. 250'000.- pro Jahr bei einem Autoanteil von rund 70%. Künftig wird mit einem Autoanteil von rund 60% gerechnet bei einer Parkplatzgebühr von Fr. 10.- / Tag. Daraus ergeben sich Mehreinnahmen von rund Fr. 150'000.-. • Unter der Annahme, dass neue Automaten eingesetzt werden müssen, wird für die Umsetzung mit rund Fr. 50'000.- gerechnet. Können die bestehenden Automaten umgerüstet werden, dürften die Kosten etwas tiefer liegen. Für die Wartung (Soforthilfe, Reinigung, Reparaturen) wird mit maximal Fr. 5'000.- pro Jahr gerechnet.

Erläuterungen /
Grundlagen

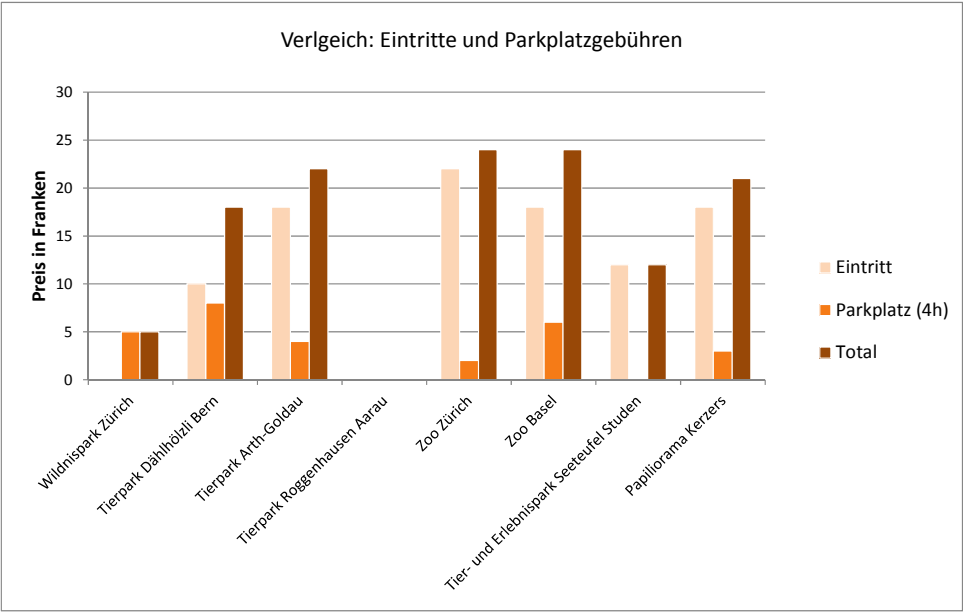


Abbildung 17:
Vergleich der Eintritte und Parkplatzgebühren in
verschiedenen Tierparks und Zoos in der Schweiz

Thema	A Angebot
Projektname	A 2 Erschliessung Sihlbrugg
Ausgangslage	Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 wird die Haltestelle Sihlbrugg Station nicht mehr bedient. Die SZU hat im Auftrag des ZVV verschiedene Varianten einer Buserschliessung erarbeitet. Diese wurden fachlich beurteilt und mit Vertretern der betroffenen Gemeinden und des Wildnisparks Zürich diskutiert. Die Auswertung der Befragung zum Mobilitätsverhalten (vgl. Kapitel 1) hat gezeigt, dass ein Grossteil der Besucher des Wildnisparkes aus dem Korridor Zürich - Sihltal stammt. Unter Berücksichtigung dieser Besucherströme ist aus Sicht des Wildnisparkes Zürich die Optimierung der Wegkette von und nach Zürich prioritär. Als interessant wird jedoch auch eine Verbindung Zug/Baar - Sihlwald erachtet, da damit ein zusätzliches Besucherpotential erschlossen werden kann.
Ziel / Grundsätze	Gemäss Bericht der SZU lässt die konsequente Umsetzung der ZVV-Strategie maximal ein touristisches Angebot in Sihlbrugg zu. Der Sihlwald ist ein vom Bund anerkannter nationaler Naturerlebnispark und soll entsprechend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sein. Die ganzjährige und ganztägige Erschliessung von Sihlbrugg Station ist hingegen weder gemäss ZVV-Strategie noch gemäss Angebotsverordnung vorgesehen und könnte aufgrund der geringen Fahrgastzahlen nicht gerechtfertigt werden.
Kurzbeschreibung	Die Erschliessung des Sihlwaldes wird mit einem zusätzlichen Busangebot für den Freizeitverkehr Sihlwald - Sihlbrugg Station - Baar im 60' Takt erschlossen. Dies entspricht der Variante 1 der SZU (Bericht "Schliessung Bahnhof Sihlbrugg, Alternative Erschliessungen mit einem Busangebot", 3. Mai 2011). Mit dieser Lösung werden beide Beziehungen (von/nach Zürich, von/nach Zug/Baar) mit guten Anschlüssen in Sihlwald auf die S4 und in Baar auf die Stadtbahn Richtung Zug im Stundentakt angeboten.
Vorgehen / nächste Schritte	• Detailliertes Konzept erarbeiten • Finanzierung klären • Angebot als Probebetrieb einführen (inkl. Information)
Produkt	Busverbindung Sihlwald - Sihlbrugg Station - Baar
Federführung	Stiftung Wildnispark Zürich
involvierte Stellen	Beteiligte Gemeinden
Koordination / Zielkonflikte	A 3 Verdichtung Sihltalbahn, K 2 "Mobilitätskampagne"
Realisierungszeitraum	Kurzfristig
Kosten	• Planung: ca. Fr. 15'000.-. Es wird angenommen, dass die Planung vom Wildnispark Zürich finanziert wird, • Betrieb: Fr. 75'000.- bis 115'000.- / Jahr (Angaben SZU). Die Finanzierung erfolgt durch verschiedene Akteure. Eine Beteiligung des Wildnisparks Zürich ist denkbar.

Erläuterungen / Grundlagen

Zur Diskussion standen folgende Varianten:

- **Variante 1: Sihlwald - Sihlbrugg Station - Baar im 60' Takt:**

Mit der Variante 1 werden beide Beziehungen (von/nach Zürich, von/nach Zug/Baar) mit guten Anschlüssen in Sihlwald auf die S4 und in Baar auf die Stadtbahn Richtung Zug im Stundentakt angeboten.

- **Variante 2: Langnau-Gattikon - Sihlwald - Sihlbrugg Station im 20' Takt**

Die Variante erbringt ein dichtes Angebot zwischen Langnau-Gattikon Sihlbrugg Station. Eine Verbindung Richtung Zug / Baar besteht nicht. Zwischen Langnau-Gattikon und Sihlwald entsteht ein Parallelangebot zur S4. Aufgrund der knappen Umlaufzeiten können Probleme mit der Fahrplanstabilität auftreten.

- **Variante 3: Verlängerung der Linie 137 bis Sihlbrugg Station:**

Die Verlängerung des bestehenden Angebots bis Sihlbrugg Station lässt sich aufgrund der Linienführung, der Gefässgrösse und dem auf den Mittwochnachmittag begrenzten Betrieb nur begrenzt mit den anderen Varianten vergleichen. In Sihlwald kann der Anschluss an die S4 nicht angeboten werden, eine Verbindung Richtung Zürich mit der Sihltalbahn besteht daher nicht. Auch eine Verbindung von und nach Baar wird nicht geschaffen.

- **Variante 4: Langnau-Gattikon - Sihlwald - Sihlbrugg Dorf im 60' Takt:**

Die Variante schafft die Verbindung von und nach Zürich und führt - wie Variante 2 - zu einem Parallelangebot zwischen Langnau-Gattikon und Sihlwald. Von und nach Zug/Baar besteht eine Verbindung mit lastrichtungsorientiertem Fahrplan (vormittags und nachmittags).

Die Variante 1 wird klar favorisiert. Dies aus folgenden Gründen:

- **Wegketten:** Verbindungen von/nach Zürich und von/nach Zug/Baar können gewährleistet werden. Es entsteht ein direkter Zugang aus dem Raum Zug nach Sihlbrugg Station und nach Sihlwald. Eine neue Nutzergruppe (Besucherpotential) kann erreicht werden.
- **Kein konkurrenzierendes Angebot:** Mit einem Parallelangebot Bahn und Bus zwischen Langnau-Gattikon und Sihlwald (Varianten 2 und 4) würde das Angebot gegenüber heute ausgebaut. Angestrebt wird aber ein Ausbau der S-Bahn zum 20'Takt. Der Bus würde in diesem Fall in Konkurrenz zum Bahnangebot stehen.
- **Merkbarkeit des Angebots:** Ein Bus im Stundentakt ab Langnau-Gattikon bis Baar ist ein logisches und einfach merkbare Angebot als Verlängerung des Bahnangebots von Zürich nach Sihlbrugg Station. Dies ist bei den Varianten 2 und 4 nicht gegeben.
- **Umsteigevorgänge:** Von Zürich nach Sihlbrugg Station ist lediglich ein Umsteigen von Bahn auf den Bus erforderlich. Mehrfaches Umsteigen, insbesondere zwischen Bus und Bus, ist für den Fahrgast sehr unattraktiv. Auch vom Zentrumsort Zug her ist lediglich ein Umsteigevorgang erforderlich.
- **Kapazität:** Der Betrieb mit einem Midi-/ Standardbus dürfte die Kapazitätsanforderungen optimal erfüllen.
- **Fahrzeugumlauf:** Die Variante ermöglicht einen effizienter Fahrzeugumlauf, was sich positiv auf die Kosten auswirkt.

- **Reisezeiten:** Sowohl von Zürich als auch von Zug / Baar her sind die Reisezeiten nach Sihlbrugg Station (aus Zug / Baar auch nach Sihlwald) am kürzesten.

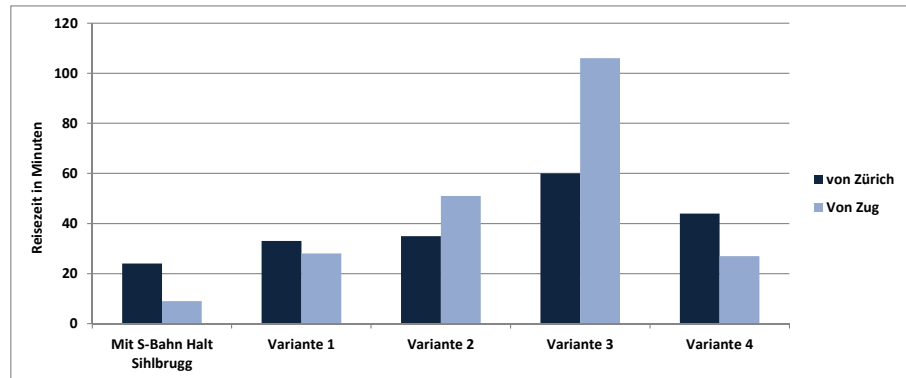


Abbildung 18:
Vergleich Reisezeiten nach Sihlbrugg Station

- **Anschlussbeziehungen:** Die Anschlüsse sind sowohl in Sihlwald (S4 von Zürich) als auch in Baar (Stadtbahn Zug) ideal.

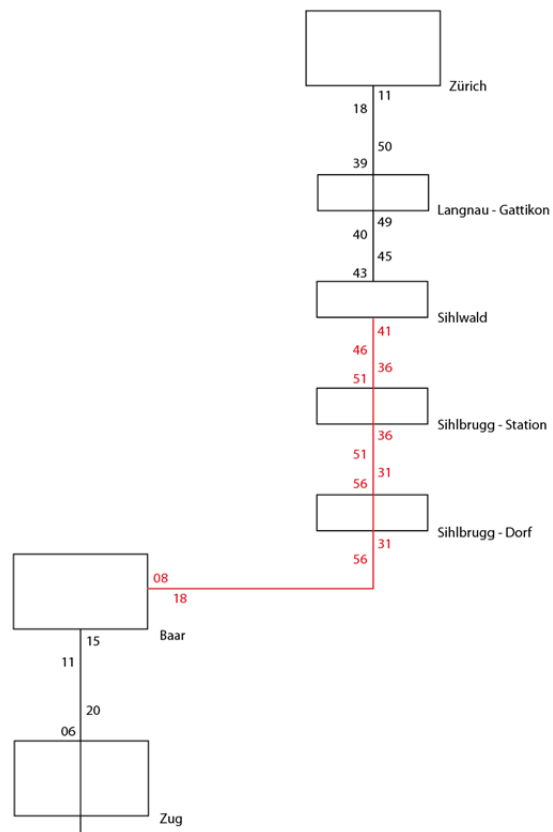


Abbildung 19:
Netzgrafik Variante 1

Thema	A <i>Angebot</i>
Projektname	A 3 <i>Verdichtung Sihltalbahn</i>
Ausgangslage	Die Sihltalbahn verkehrt zwischen Zürich und Langnau 3 Mal pro Stunde, ab Langnau bis Sihlwald nur noch im Stundentakt.
Ziel / Grundsätze	Der Wildnispark Zürich-Sihlwald ist ein vom Bund anerkannter nationaler Naturerlebnispark soll entsprechend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sein. Durch eine direkte und dichte Verbindung wird der Öffentliche Verkehr für Besucherinnen und Besucher aus dem Raum Zürich attraktiver.
Kurzbeschrieb	Die Stiftung Wildnispark Zürich setzt sich bei den Verantwortlichen Stellen dafür ein, dass das Angebot zwischen Langnau und Sihlwald auf drei Verbindungen pro Stunde verdichtet wird. Es handelt sich hierbei um einen Freizeitbetrieb, der vor allem an den Wochenenden angeboten werden sollte.
Vorgehen / nächste Schritte	• Abklärungen bezüglich Machbarkeit (z.B. Fahrzeugbedarf) • Finanzierung (siehe Erläuterungen / Grundlagen) • Umsetzung
Produkt	Erschliessung des Sihlwalds im 20-Minuten-Takt
Federführung	Stiftung Wildnispark Zürich
involvierte Stellen	ZVV, SZU
Koordination / Zielkonflikte	K 2 "Mobilitätskampagne"
Realisierungszeitraum	Langfristig
Kosten	Als anerkannter nationaler Naturerlebnispark sollte eine attraktive Erschliessung von Bund und Kanton finanziert werden. Eine Beteiligung des Wildnisparkes Zürich während der Planung ist denkbar. Als Kostenrahmen dafür werden ca. Fr. 30'000.- angenommen.
Erläuterungen / Grundlagen	

Thema	A <i>Angebot</i>
Projektname	A 4 Langenberg: Busverbindung Haupteingang
Ausgangslage	Die Bushaltestellen Langnau Altersheim (Linie 140) und Schwerzi Wildpark (Linie 240) befinden sich in rund 600 resp. 400m Entfernung zum Haupteingang. Zudem führt der Weg wenig attraktiv über den Parkplatz bis zum Eingang; ÖV-Nutzer werden so gegenüber den Autofahrenden benachteiligt.
Ziel / Grundsätze	Die ÖV-Nutzer werden gegenüber den Autonutzern nicht benachteiligt. Die Besucherinnen und Besucher werden bereits bei der ÖV-Haltestelle "abgeholt" und auf attraktiven und möglichst kurzen Wegen zum Langenberg geführt.
Kurzbeschrieb	Die Stiftung Wildnispark Zürich setzt sich dafür ein, dass die Buserschliessung des Langenbergs verbessert wird. Dazu wird nahe dem Haupteingang eine neue Bushaltestelle erstellt. Mit den involvierten Stellen ist zu klären, welche Buslinie diese Haltestelle künftig bedient.
Vorgehen / nächste Schritte	• Planung einer neuen Bushaltestelle (Lage, Ausstattung etc.) • Kontaktaufnahme mit involvierten Stellen bezüglich Bedienung der Bushaltestelle • Finanzierung sicherstellen • Umsetzung
Produkt	Attraktiver Zugang zum Haupteingang für die ÖV-Nutzer. Die ÖV-Nutzer erfahren keine Nachteile gegenüber den Autonutzern
Federführung	Stiftung Wildnispark Zürich
involvierte Stellen	Kanton, involvierte Gemeinden, Transportunternehmen
Koordination / Zielkonflikte	Massnahme I 2 Fahrradabstellplätze
Realisierungszeitraum	Kurzfristig
Kosten	• Machbarkeitsstudie / Vorabklärungen: ca. Fr. 10'000.- • Projektierung: Abhängig von der Lage der Haltestelle und den notwendigen Anpassungen (z.B. Neue Erschliessung), ca. Fr. 20'000.- • Umsetzung: Abhängig von der Lage der Haltestelle und den notwendigen Anpassungen (z.B. Neue Erschliessung), ca. Fr. 100'000.-

Erläuterungen / Grundlagen

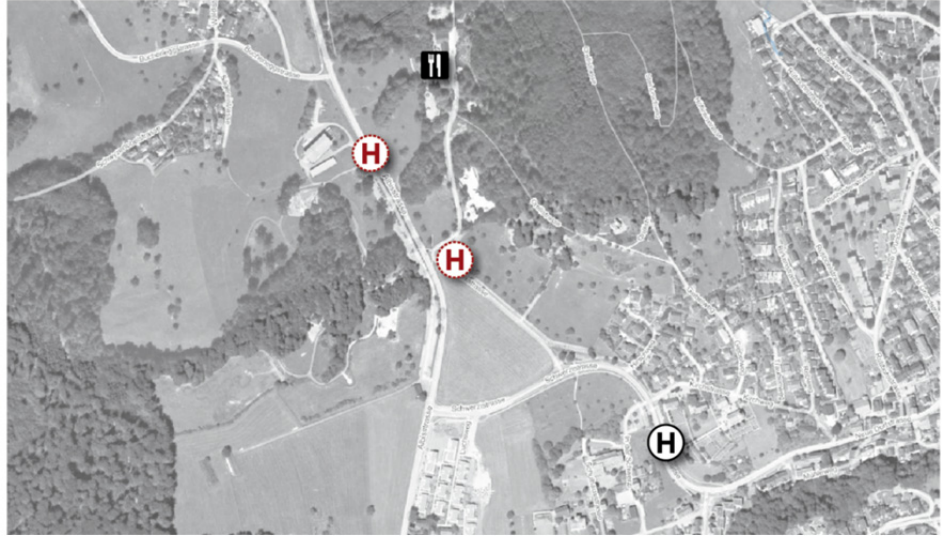


Abbildung 20:
Mögliche Lage der Bushaltestelle
(schwarz; bestehend, rot: mögliche neue Lage)

Thema	A <i>Angebot</i>
Projektname	A 5 <i>Fahrraddraisine / Museumsbahn</i>
Ausgangslage	Die Gleisanlagen zwischen Sihlwald und Sihlbrugg Station sind zurzeit ungenutzt. Diese könnten grundsätzlich für Freizeitangebote genutzt werden.
Ziel / Grundsätze	Förderung der nachhaltigen Mobilität resp. des Images durch Freizeitangebote, bei denen nicht die Fortbewegung von A nach B sondern das Freizeiterlebnis im Vordergrund steht.
Kurzbeschrieb	Zwischen dem Bahnhof Sihlwald und Sihlbrugg Station wird ein Freizeitangebot "Fahrrad-Draisine" eingeführt. Die Fahrrad-Draisine kann gemietet werden, allenfalls mit einer finanziellen Begünstigung von Besucherinnen und Besucher, die mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. Für die Umsetzung des Angebots wird die Zusammenarbeit mit dem Verein Zürcher Museumsbahn angestrebt. Denkbar ist, dass der Verein die Organisation und Durchführung übernimmt und vom Wildnispark Zürich entsprechend finanziell entschädigt wird. Zudem setzt sich der Wildnispark Zürich dafür ein, dass der Verein das Angebot "Museumsbahn" ausbaut und zusätzliche Fahrten anbietet. Der Wildnispark Zürich entschädigt den Verein entsprechend.
Vorgehen / nächste Schritte	• Kontaktaufnahme mit dem Verein Zürcher Museumsbahn • Klärung Machbarkeit, Verantwortlichkeiten, Kosten und Finanzierung • Umsetzung der Angebote
Produkt	Freizeitangebot Fahrrad-Draisine auf der Strecke Sihlwald - Sihlbrugg Station, zusätzliche Fahrten mit der Museumsbahn
Federführung	Stiftung Wildnispark Zürich
involvierte Stellen	Verein Zürcher Museumsbahn, Besitzer Gleisinfrastruktur
Koordination / Zielkonflikte	K 2 "Mobilitätskampagne"
Realisierungszeitraum	Mittelfristig
Kosten	• Kontaktaufnahme mit Verein Museumsbahn, Kostenbeteiligung aushandeln, Planung des Angebots inkl. Anschaffungen: ca. Fr. 35'000.- • Entschädigung des Vereins für Aufwendungen und Anschaffungen, die nicht durch die Ticketpreise abgegolten werden: ca. Fr. 10'000.- pro Jahr

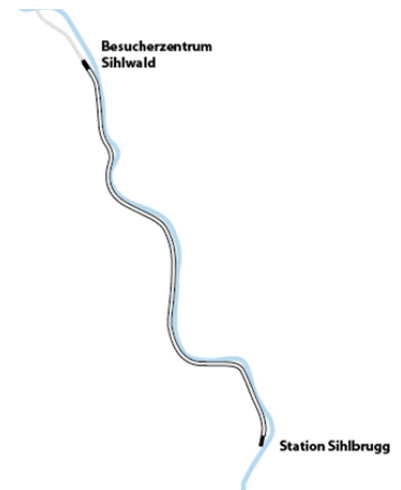


Abbildung 21:
Mögliche Linie für Draisinen-Angebot



Abbildung 22:
Beispiel für eine Fahrraddraisine

Thema	A <i>Angebot</i>
Projektname	A 6 E-Bikes
Ausgangslage	Das Sihltal bietet gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Gerade entlang der Sihl besteht eine attraktive Freizeitroute. Die einzelnen Parkteile (Besucherzentrum, Sihlwald, Langenberg) befinden sich in Raddistanz. Mit E-Bikes können Steigungen einfacher bewältigt werden. Der Zugang zum Fahrrad kann dadurch auch für weniger sportliche Personen geschaffen werden.
Ziel / Grundsätze	Förderung der nachhaltigen Mobilität resp. des Images durch Freizeitangebote, bei denen nicht die Fortbewegung von A nach B sondern das Freizeiterlebnis im Vordergrund steht.
Kurzbeschrieb	In Zusammenarbeit mit einem Anbieter von E-Bikes wird ein E-Bike-Verleih eingeführt. Besucherinnen und Besucher des Wildnisparkes können stunden- und tageweise E-Bikes ausleihen und das Sihltal auf dem Fahrrad erkunden. Das Projekt wird mit einem Verleih an einem Standort gestartet und kann bei Erfolg auf ein System mit verschiedenen Standorten ausgebaut werden.
Vorgehen / nächste Schritte	• Kontaktaufnahme mit möglichen Anbietern • Konzept erstellen (Standorte, Verantwortlichkeiten, Kosten, Finanzierung) • Umsetzung des Angebots (ev. etappenweise)
Produkt	Freizeitangebot E-Bikes
Federführung	Stiftung Wildnispark Zürich
involvierte Stellen	Involvierte Gemeinden (Infrastruktur, Z.B. Abstellplätze), Anbieter E-Bikes
Koordination / Zielkonflikte	Massnahme I 2 Fahrradabstellplätze, Massnahme I 3 Schwachstellen Langsamverkehrsnetz, K 2 "Mobilitätskampagne"
Realisierungszeitraum	Kurzfristig
Kosten	• Ein grosser Teil (ausserhalb des Parkes) des Betriebes und Unterhalts wird durch biketec gewährleistet. • Koordination mit Biketec, Konzept (Standortevaluation, Anzahl, Verleihsystem etc.): ca. Fr. 5'000.- • Planung (Infrastruktur bereitstellen, Personal rekrutieren) und Umsetzung: ca. Fr. 10'000.-

Erläuterungen / Grundlagen

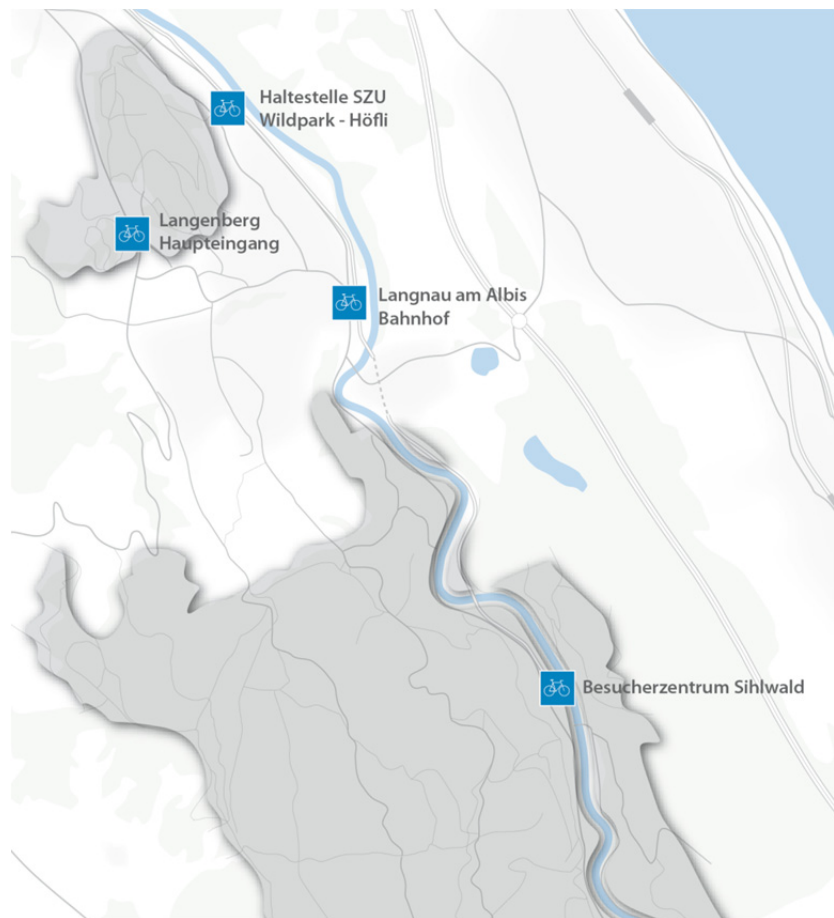


Abbildung 23:
Mögliche Standorte für E-Bike-Verleih



Abbildung 24:
E-Bikes als Freizeiterlebnis
(Quelle: www.biketec.ch)

Thema	/ Infrastruktur
Projektname	I 1 Langenberg: Eingang Höfli
Ausgangslage	Zum Eingang Höfli gelangt man durch ein Wohnquartier (z.T. über privaten Grund). Dadurch entsteht das Gefühl eines "Hintereinganges". Die Sihltalbahn ist die wichtigste Verbindung für Besucherinnen und Besucher, die mit dem öffentlichen Verkehr aus dem Raum Zürich und Sihltal in den Langenberg anreisen. Dem Eingang Höfli und der Haltestelle Wildpark-Höfli kommt daher eine grosse Bedeutung zu.
Ziel / Grundsätze	Die ÖV-Nutzer werden gegenüber den Autonutzern nicht benachteiligt. Die Besucherinnen und Besucher werden bereits bei der ÖV-Haltestelle "abgeholt" und auf attraktiven und möglichst kurzen Wegen zum Langenberg geführt.
Kurzbeschrieb	Der Eingang Höfli inkl. Zugang von der Bahnhofstestelle Wildpark-Höfli wird aufgewertet. Die Besucherinnen und Besucher werden von der Haltestelle auf attraktiven Wegen zum Eingang geleitet. Bereits bei der Haltestelle ist der Tierpark präsent und erkennbar. Der Weg bis zu den oberen Tiergehegen wird aufgewertet, Denkbar sind Z.B. verschiedene Posten, bei denen es Fragen zu beantworten gilt und man Wissenswertes zu Tieren des Wildnisparkes erfahren und erleben kann. Der Zugang zum Eingang führt über privaten Grund und Strassen im Besitz der Gemeinde Langnau. Der Handlungsspielraum ist daher auf diesem Gebiet begrenzt. Der Wildnispark Zürich setzt sich aber dafür ein, dass der Zugang aufgewertet wird. Dazu wird das Gespräch mit den Verantwortlichen Stellen gesucht und in Form einer Machbarkeitsstudie Vorschläge für die Aufwertung gemacht.
Vorgehen / nächste Schritte	• Erstellen eines Konzeptes zur Aufwertung des Zugangs und des Eingangs • Kontaktaufnahme mit involvierten und betroffenen Stellen sowie den Grundeigentümern • Finanzierung sicherstellen • Umsetzung
Produkt	Attraktiver Parkeingang Höfli, die ÖV-Nutzer erfahren gegenüber den Autonutzern keine Nachteile.
Federführung	Stiftung Wildnispark Zürich
involvierte Stellen	Gemeinde Langnau (Zugänge), Transportunternehmen (Haltestelle), Grundeigentümer
Koordination / Zielkonflikte	Massnahme I 2 Fahrradabstellplätze, Massnahme I 3 Schwachstellen Langsamverkehrsnetz
Realisierungszeitraum	Langfristig
Kosten	• Planung (Machbarkeitsstudie, Planung der Massnahmen innerhalb des Langenbergs: ca. Fr. 35'000.-, Finanzierung nur zum Teil durch den Wildnispark Zürich) • Umsetzung ca. Fr. 60'000.- Die Umsetzung wird nur zum Teil vom Wildnispark Zürich finanziert. Die Kosten für Massnahmen zwischen der Bahnhofstestelle Wildpark - Höfli und des Eingangs werden zwischen Gemeinde und Wildnispark Zürich aufgeteilt.

Erläuterungen /
Grundlagen

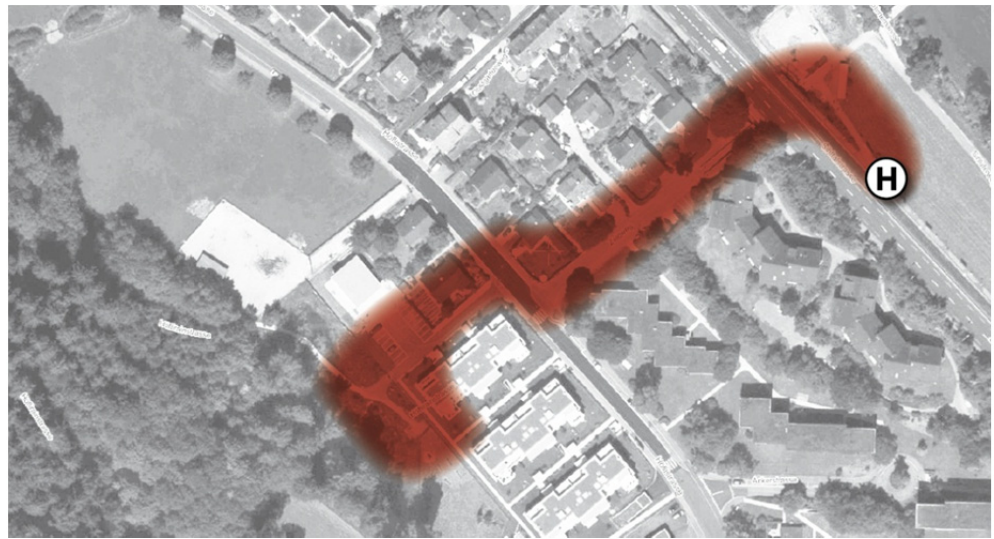


Abbildung 25:
Perimeter für die Aufwertung des Einganges "Höfli"

Thema	/ Infrastruktur
Projektname	I 2 Fahrradabstellplätze
Ausgangslage	Fahrradabstellplätze befinden sich in kleiner Anzahl beim Haupteingang des Langebergs und beim Besucherzentrum Sihlwald. Zudem gibt es an den Haltestellen des ÖV einige Fahrradabstellplätze.
Ziel / Grundsätze	Der Radverkehr wird durch die Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur gefördert. Dazu gehören attraktive Fahrradabstellanlagen an geeigneten Standorten.
Kurzbeschreibung	Bei den Parkeingängen und an weiteren geeigneten Standorten werden Fahrradabstellplätze erstellt. Wichtig sind dabei folgende Aspekte: • Die Fahrräder müssen gegen Diebstahl geschützt werden können • Direkter und stufenfreier Zugang • möglichst zentrale Lage • Ausreichende Anzahl • Ev. Schliessfächer für Fahrradhelme, Zusatzgepäck etc. Während Fahrradabstellplätze bei den Parkeingängen vom Wildnispark Zürich in Eigenregie erstellt werden können, braucht es für Abstellplätze bei Umsteigepunkten die Zusammenarbeit mit den involvierten Stellen. Eine Kombination mit den Standorten des E-Bike-Verleihs ist anzustreben.
Vorgehen / nächste Schritte	• Bestimmen der Standorte für Fahrradabstellanlagen • Kontaktaufnahme mit den involvierten Gemeinden • Konzept erstellen • Finanzierung sicherstellen • Umsetzung
Produkt	Genügend Fahrradabstellplätze an geeigneten, zentralen Standorten
Federführung	Stiftung Wildnispark Zürich
involvierte Stellen	Betroffene Gemeinden (Zugänge). Transportunternehmen (Haltestellen)
Koordination / Zielkonflikte	Massnahme A 6 E-Bikes, Massnahme I 3 Schwachstellen Langsamverkehrsnetz
Realisierungszeitraum	Kurzfristig, etappenweise
Kosten	• Planung (Standorte, Anzahl und Ausstattung festlegen, Projektierung): ca. Fr. 10'000.- • Umsetzung (verschiedene Standorte): abhängig von Anzahl und Ausstattung, ca. Fr. 40'000.-
Erläuterungen / Grundlagen	Bundesamt für Strassen ASTRA / Velokonferenz Schweiz, 2008: Veloparkierung, Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Handbuch

Thema	/ Infrastruktur
Projektname	I 3 Schwachstellen Langsamverkehrsnetz
Ausgangslage	Für den Fuss- und Radverkehr haben stark befahrene Strassen (insbesondere ausserorts) eine grosse Trennwirkung. Im Wildnispark hat die Albisstrasse und zum Teil auch die Dorfstrasse in Langnau a.A. eine solche Wirkung. Durch eine Unterführung und eine Fussgängerbrücke wird dieser Trennwirkung im Bereich des Langenbergs entgegengewirkt. Seit der Eröffnung der A4 Kronauer Amt ist die Sihltalstrasse vom MIV stark entlastet worden und würde sich als Langsamverkehrsachse (Rad- und Skateroute) optimal eignen.
Ziel / Grundsätze	Der Fuss- und Radverkehr wird durch die Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur gefördert. Für den Freizeitverkehr ist dabei ein attraktives, durchgehendes und vor allem sicheres Wegnetz von grosser Bedeutung.
Kurzbeschreibung	Die Stiftung Wildnispark Zürich setzt sich dafür ein, dass die umliegenden Gemeinden die Lücken und Schwachstellen im Langsamverkehrsnetz ermitteln und sanieren. Dies bringt nicht nur für den Wildnispark Verbesserungen, sondern ist auch für die Gemeinden eine Chance, ihr Fuss- und Radwegnetz aktiv aufzuwerten. Der Wildnispark Zürich beteiligt sich an der Erhebung und / oder Sanierung.
Vorgehen / nächste Schritte	• Kontaktaufnahme mit den betroffenen Gemeinden • Klärung Vorgehen, Finanzierung • Erheben der Schwachstellen und Lücken • Schliessen der Lücken und sanieren der Schwachstellen
Produkt	Attraktives, durchgehendes und sicheres Wegnetz für den Fuss- und Radverkehr.
Federführung	Stiftung Wildnispark Zürich, Gemeinden
involvierte Stellen	Umliegende Gemeinden
Koordination / Zielkonflikte	Massnahme A 6 E-Bikes, Massnahme I 2 Fahrradabstellanlagen
Realisierungszeitraum	Mittelfristig
Kosten	• Fuss- und Radwegcheck: ca. Fr. 10'000.- • Umsetzung: Abhängig von der Art und der Anzahl Schwachstellen. Der Wildnispark Zürich beteiligt sich finanziell an der Sanierung jener Schwachstellen, die für den Wildnispark relevant sind. Annahme Beteiligung Wildnispark Zürich: ca. Fr. 10'000.-
Erläuterungen / Grundlagen	Fuss- und Velocheck Interessierte aus der Bevölkerung begehen in verschiedenen Quartieren ausgewählte Wegstrecken und erheben auf diese Weise Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz. Der Fuss- und Velocheck wird durch Fachleute begleitet und dokumentiert. Durch den Check kann in kurzer Zeit eine umfangreiche Sammlung von Schwachstellen des Fuss- und Veloverkehrs zusammengetragen werden.

Das Resultat ist eine bunte Mischung von grossen und kleinen Problemen und Anliegen. Daraus werden - wo sinnvoll und machbar - Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen definiert und umgesetzt.



Abbildung 26:
Velocheck in Pratteln BL: In Gruppen werden verschiedene Quartiere abgefahren / abgegangen und Schwachstellen erhoben

Thema	<i>K Kommunikation</i>
Projektname	<i>K 1 "Langsam Tag"</i>
Ausgangslage	Seit der Eröffnung der A4 hat die Verkehrsbelastung auf der Sihltalstrasse stark abgenommen. Eine temporäre Sperrung wäre grundsätzlich möglich.
Ziel / Grundsätze	Durch gezielte Aktionen wird die bisher sehr verkehrsorientierte Sihltalstrasse neu erlebbar gemacht. Dies trägt zur Sensibilisierung der Bevölkerung und zur Bewusstseinsbildung für eine nachhaltige Mobilität bei.
Kurzbeschrieb	Auf der Sihltalstrasse wird versuchsweise ein "Langsam Tag" durchgeführt. Dazu wird die Strasse für den Autoverkehr temporär gesperrt und gehört Kann in dieser Zeit zu Fuss, mit dem Fahrrad, den Inline Skates oder ähnlichem begangen / befahren werden. Stösst die Aktion auf genügend positive Resonanz, wird ein solcher Anlass regelmässig (1-2 Mal pro Jahr) durchgeführt.
Vorgehen / nächste Schritte	• Kontaktaufnahme mit möglichen Partner für einen "Langsam Tag" • Abklärung Machbarkeit (temporäre Schliessung Sihltalstrasse) • Erarbeitung Konzept • Durchführung "Pilot-Anlass" • Evaluation und Überführung in einen regelmässigen Anlass
Produkt	Langsam Tag als fester Bestandteil der Veranstaltungsagenda des Wildnisparks Zürich
Federführung	Wildnispark Zürich
involvierte Stellen	Partner, Kanton Zürich
Koordination / Zielkonflikte	K 2 "Mobilitätskampagne"
Realisierungszeitraum	Kurzfristig
Kosten	• Planung: ca. Fr. 20'000.- • Umsetzung Pilotanlass: ca. Fr. 15'000.- • Umsetzung von 2 "Langsam Tagen" pro Jahr: ca. Fr. 20'000.-/Jahr • Für die Finanzierung werden Sponsoren hinzugezogen
Erläuterungen / Grundlagen	

Thema	K Kommunikation
Projektname	K 2 "Mobilitätskampagne"
Ausgangslage	Der Wildnispark Zürich verfügt über gut funktionierende, bestehende Informationskanäle. Diese können für Mobilitätskampagnen genutzt werden. Aus der Evaluation der Kampagne "Kopf an. Motor aus. Für null Co2 auf Kurzstrecken", die 2009 in vier Modellstädten in Deutschland durchgeführt wurde, geht hervor, dass durch solche Kampagnen ein wichtiger und relativ kosteneffizienter Beitrag zur Verlagerung vom MIV auf nachhaltigere Verkehrsmittel geleistet werden kann.
Ziel / Grundsätze	• Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung für nachhaltige Mobilität, nicht über Verbote oder "erhobenem Zeigefinger" sondern durch eine "Positiv-Kampagne" • Veränderung des Mobilitätsverhaltens
Kurzbeschrieb	Gezielte Mobilitätskampagne über bestehende und ev. neue Informationskanäle im Sinne einer "Positiv-Kampagne". Es ist denkbar, auf diesem Weg auch auf die Umsetzung von Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept aufmerksam zu machen.
Vorgehen / nächste Schritte	• Konzept erstellen (abstimmen mit bestehendem Kommunikationskonzept) • Umsetzung
Produkt	Verändertes Mobilitätsverhalten zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs
Federführung	Wildnispark Zürich
involvierte Stellen	
Koordination / Zielkonflikte	A 1 Anpassung Parkplatzbewirtschaftung, A 2 Erschliessung Sihlbrugg, A 3 Verdichtung Sihltalbahn, A 5 Fahrraddraisine, A 6 E-Bikes, K 1 "Langsam Tag"
Realisierungszeitraum	Abhängig von der Umsetzung anderer Massnahmen
Kosten	• Kommunikationskonzept: Fr 10'000. • Texten, Slogans, Layout von Flyern, Plakaten etc.: ca. Fr. 20'000.- • Umsetzung: Abhängig von Werbeträgern (Standorte und Anzahl Plakate, Flyer etc.), Kostenrahmen ca. Fr. 30'000.- bis 50'000.- pro Jahr. Es wird angenommen, dass Synergien zu bestehenden Informationskanälen genutzt werden können.
Erläuterungen / Grundlagen	Kopf an. Motor aus. Für Null Co2 auf Kurzstrecken. Im Frühjahr / Sommer 2009 wurde in vier Modellstädten in Deutschland (Bamberg, Dortmund, Halle, Karlsruhe) eine Informations- und Imagekampagne zur Förderung des Fuss- und Radverkehrs durchgeführt. Das Radfahren und Zufussgehen auf kurzen Strecken sollte gefördert, das Image des Rad- und Fussverkehrs aufgewertet und eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens auf Wegen unter 5 km erreicht werden.



Abbildung 27:
Beispiele aus der Kampagne "Kopf an. Motor aus. Für Null CO₂ auf Kurzstrecken"

Das Wuppertal Institut untersuchte die Wirkung der Kampagne und kam zu folgenden Ergebnissen:

- Die Kampagne hat einen sehr hohen Bekanntheitsgrad erreicht.
- Sowohl der Slogan als auch die Kampagne wurden sehr positiv bewertet.
- Gut vier von fünf Personen, die sich nachträglich an die Kampagne erinnern konnten, wurden von der Kampagne beeinflusst (Verhaltensänderung, Nachdenken über das eigene Verhalten, Bestärkung des eigenen Verhalten).
- Hochgerechnet wurden durch Verhaltensänderungen in den vier Städten rund 13'650 Tonnen CO₂ eingespart. Bei Gesamtkosten der Kampagne im Jahr 2009 von 1.2 Mio. Euro ergeben sich Reduktionskosten von rund 88 Euro je eingesparter Tonne CO₂.

Weitere Informationen zur Kampagne und zur Wirkung:

- www.kopf-an.de
- Reutter, Oscar (2009): Kopf an. Motor aus. Für Null CO₂ auf Kurzstrecken. Ergebnisse der Kampagne 2009. In: PlanerIn 4_10 August 2010, S. 33 - 35

6.3 Übersicht / Zeitplan

Die Kosten und die Wirkung der beschriebenen Massnahmen lassen sich beim heutigen Planungsstand nur grob abschätzen. Es ist dabei zu beachten, dass je nach konkreter Ausgestaltung der einzelnen Massnahmen sowohl die Kosten auch als die Wirkung stark variieren kann. Mittels untenstehender Abbildung wird eine Annäherung an die Abhängigkeit von Kosten und Wirkung versucht. Neben den oben beschriebenen Massnahmen ist hier auch die Partnerschaft mit dem ZVV enthalten (Kosten hoch, Wirkung gross). Diese besteht bereits heute, ist daher nicht in den Massnahmenblättern aufgeführt.

KOSTEN	hoch		Erschliessung Sihlbrugg Langenberg: Bushaltestelle Haupteingang Mobilitätskampagne	Verdichtung Sihltalbahn Partnerschaft ZVV
	mittel	Fahrradraisine / Museumsbahn	E-Bike-Verleih Langenberg: Eingang Höfli	
	tief	Langsam Tag	Schwachstellen Langsamverkehrsnetz Fahrradabstellplätze	Parkplatzbewirtschaftung
		klein	mittel	gross
		WIRKUNG		

Abbildung 28:
Massnahmenübersicht: Grobe Abschätzung der Wirkung und der Kosten

Die Wirkung des Mobilitätskonzeptes kann optimiert werden, wenn die Massnahmen zu sinnvollen Paketen geschnürt werden und die Umsetzung zeitlich abgestimmt wird. Ein entsprechender Zeitplan mit groben Kostenschätzungen befindet sich im Anhang. Können Massnahmen nicht im vorgesehenen Zeitrahmen umgesetzt werden, bedarf es einer erneuten Abstimmung.

6.4 Controlling

Umsetzungskontrolle

Die Umsetzung der Massnahmen wird in einem jährlichen Statusbericht dokumentiert. Der Zeitplan wird parallel zur Jahresplanung jährlich aktualisiert.

Wirkungskontrolle

Die Wirkung der Massnahmen (Zielerreichung) wird mittels Erhebung des Modal Splits geprüft. Dies geschieht im Rahmen der regelmässigen Befragungen alle vier Jahre, analog zur Befragung 2011. Sollten die Ziele nicht erreicht werden, sind weitere Massnahmen zu prüfen.

Anhang

Untenstehende Tabelle zeigt eine grobe Zeit- und Kostenplanung für die Massnahmen bis 2020. Es ist dabei zu beachten, dass nicht alle Massnahmen vollständig vom Wildnispark Zürich finanziert werden. Kosten, die nicht oder nur zum Teil vom Wildnispark Zürich getragen werden, sind daher in Klammern dargestellt.

	2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		Kosten inkl. Betrieb	Kosten exkl. Betrieb	Bemerkungen
	Beschrieb	ca. Fr.	Beschrieb	ca. Fr.	Beschrieb	ca. Fr.	Beschrieb	ca. Fr.	Beschrieb	ca. Fr.	Beschrieb	ca. Fr.	Beschrieb	ca. Fr.	Beschrieb	ca. Fr.	Beschrieb	ca. Fr.			
A 1 Anpassung Parkplatzbewirtschaftung			Planung / Umsetzung	5'000.-	Betrieb (Wartung)	5'000.-	Betrieb (Wartung)	5'000.-	Betrieb (Wartung)	5'000.-	Betrieb (Wartung)	5'000.-	Betrieb (Wartung)	5'000.-	Betrieb (Wartung)	5'000.-	Betrieb (Wartung)	5'000.-	85'000.-	50'000.-	Kosten für die Umsetzung mit der Annahme, dass neue Automaten nötig sind. Die Kosten für die Umrüstung der bestehenden inkl. Münzwechsler dürften etwas tiefer liegen.
A 2 Erschliessung Sihlbrugg	Planung	5'000.-	Planung	10'000.-	Umsetzung	(115'000.-)	Betrieb	(115'000.-)	Betrieb	(115'000.-)	Betrieb	(115'000.-)	Betrieb	(115'000.-)	Betrieb	(115'000.-)	Betrieb	(115'000.-)	820'000.-	130'000.-	Betrieb wird zum Teil durch den Wildnispark finanziert
A 3 Verdichtung Sihltalbahn	Anliegen deponieren	0.-	Anliegen deponieren	0.-	Anliegen deponieren	0.-	Anliegen deponieren	0.-	Machbarkeit prüfen	10'000.-	Machbarkeit prüfen	10'000.-	Angebotsplanung	10'000.-	Umsetzung	0.-	Betrieb	0.-	30'000.-	30'000.-	Betrieb wird nicht durch den Wildnispark finanziert
A 4 Langenberg: Busverbindung Haupteingang	Machbarkeitsstudie / Vorabklärungen	10'000.-	Projektierung	15'000.-	Umsetzung	(100'000.-)													125'000.-	125'000.-	Bereitstellung Infrastruktur durch den Wildnispark, Betrieb wird nicht durch den Wildnispark finanziert
A 5 Fahrraddraisine / Museumsbahn	Kontaktaufnahme mit Verein Museumsbahn, Kostenbeteiligung aushandeln	0.-	Planung Angebot	0.-	Planung Angebot	5'000.-	Umsetzung (Finanzielle Unterstützung Verein)	30'000.-	Betrieb	10'000.-	Betrieb	10'000.-	Betrieb	10'000.-	Betrieb	10'000.-	Betrieb	10'000.-	85'000.-	35'000.-	Entschädigung des Vereins für Aufwendungen, die nicht durch die Ticketpreise abgegolten werden.
A 6 E-Bikes	Koordination mit Biete, Standortevaluation Veloverleih	5'000.-	Planung (Infrastruktur, Personal etc.)	5'000.-	Umsetzung / Betrieb	5'000.-	Betrieb	0.-	Betrieb	0.-	Betrieb	0.-	Betrieb	0.-	Betrieb	0.-	Betrieb	0.-	15'000.-	15'000.-	Betrieb: Es wird davon ausgegangen, dass das Angebot kostendeckend betrieben werden kann.
I 1 Langenberg: Eingang Höfli					Anliegen deponieren	0.-	Anliegen deponieren	0.-	Anliegen deponieren	0.-	Machbarkeitsstudie	15'000.-	Machbarkeitsstudie Planung Umsetzung	(20'000.-)	Umsetzung	(30'000.-)	Umsetzung	(30'000.-)	95'000.-	95'000.-	Umsetzung wird zum Teil vom Wildnispark finanziert
I 2 Fahrradabstellplätze	Standorte und Anzahl festlegen, Projektierung	10'000.-	Umsetzung Haupteingang	20'000.-	Umsetzung weitere Standorte	20'000.-													50'000.-	50'000.-	Wird vollumfänglich vom Wildnispark finanziert
I 3 Schwachstellen Langsamverkehrsnetz							Kontaktaufnahme mit involvierten Gemeinden	0.-	Fuss- und Velocheck	10'000.-	Behebung Schwachstellen (Anteil Wildnispark)	10'000.-							20'000.-	20'000.-	Umsetzung wird nur zum Teil vom Wildnispark finanziert
K 1 "Langsam Tag"	Planung (Partner, Sperrung Sihltalstrasse)	20'000.-	Durchführung Pilotanlass	(15'000.-)	Regelmässige Durchführung (2 mal im Jahr)	(20'000.-)	Regelmässige Durchführung (2 mal im Jahr)	(20'000.-)	Regelmässige Durchführung (2 mal im Jahr)	(20'000.-)	Regelmässige Durchführung (2 mal im Jahr)	(20'000.-)	Regelmässige Durchführung (2 mal im Jahr)	(20'000.-)	Regelmässige Durchführung (2 mal im Jahr)	(20'000.-)	Regelmässige Durchführung (2 mal im Jahr)	(20'000.-)	175'000.-	35'000.-	Für die Durchführung werden Sponsoren hinzugezogen
K 2 Mobilitätskampagne	Planung	30'000.-	Umsetzung	50'000.-	Planung	20'000.-	Umsetzung	50'000.-	Umsetzung	30'000.-	Umsetzung	30'000.-	Planung	20'000.-	Umsetzung	30'000.-	Umsetzung	30'000.-	290'000.-	290'000.-	Wird vollumfänglich vom Wildnispark finanziert. Vorgesehen ist, die bestehenden Informationskanäle und Ressourcen (Plakatplätze, Flyer etc.) nutzen. Die Kosten für die Umsetzung sin stark davon abhängig, über welche Kanäle die Kampagne lanciert wird (Miete Plakatstellwände etc.)
Total		80'000.-		165'000.-		290'000.-		220'000.-		200'000.-		215'000.-		200'000.-		210'000.-		210'000.-	1'790'000.-	875'000.-	
Finanzierung durch den Wildnispark Zürich		80'000.-		150'000.-		55'000.-		85'000.-		65'000.-		80'000.-		45'000.-		45'000.-		45'000.-	650'000.-	545'000.-	
Finanzierung nicht oder nur zum Teil durch den Wildnispark Zürich				15'000.-		235'000.-		135'000.-		135'000.-		135'000.-		155'000.-		165'000.-		165'000.-	1'140'000.-	330'000.-	
Mehreinnahmen Parkplatzgebühren			Betrieb	150'000.-	Betrieb	150'000.-	Betrieb	150'000.-	Betrieb	150'000.-	Betrieb	150'000.-	Betrieb	150'000.-	Betrieb	150'000.-	Betrieb	150'000.-			Heute: ca. Fr. 250'000.- pro Jahr bei einem Autoanteil von rund 70%. Künftig wird mit einem Autoanteil von rund 60% gerechnet bei einer Parkplatzgebühr von Fr. 10.- / Tag. Daraus ergeben sich Mehreinnahmen von rund Fr. 150'000.-.

(1'000.-) Finanzierung nicht oder nur zum Teil durch den Wildnispark Zürich

- Vorarbeiten
- Konkrete Planungen
- Umsetzung
- Betrieb