

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 191. Ratssitzung vom 7. Februar 2018

3753. 2017/157

Postulat von Stephan Iten (SVP) und Derek Richter (SVP) vom 31.05.2017: Kürzere Schliessungszeiten der Barriere am Bahnhof Seebach

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Stephan Iten (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2960/2017):
Wenn die Schranke beim Bahnübergang Seebach geschlossen ist, wartet man jeweils 20 Minuten, sei es am Morgen, wenn man zur Arbeit fährt, oder am Mittag, wenn man nach Hause fährt um zu essen, oder am Abend, wenn man nach Hause zur Familie gehen möchte. Man wartet bei strömendem Regen, bei Minustemperaturen, in der Sommerhitze, ohne Wartehäuschen, ohne Schattenplätze. Die S6 fährt viermal pro Stunde in den Bahnhof ein. Wenn der Zug um .41 Uhr eintreffen soll, schliesst die Barriere bereits um .37 Uhr. Man wartet über 5 bis 6 Minuten, bis der Zug einfährt. Danach muss er den Bahnhof auch wieder verlassen. Wenn dieser Zug Verspätung hat, bleibt die Barriere unten, bis der Zug aus der Gegenrichtung um .46 Uhr eintrifft, dessen Verspätung noch nicht eingerechnet. Die Barriere bleibt bereits dadurch 4 Mal pro Stunde mindestens 10 Minuten geschlossen. Dazu kommt noch die S21, die den Bahnhof ohne Halt passiert. Es fahren auch Güterzüge durch den Bahnhof. Wenn die Barriere deshalb geschlossen ist, wartet man eine halbe Ewigkeit. Eine Wartezeit von 20 bis 30 Minuten ist keine Seltenheit. Die maximal 2,5 Minuten, während denen eine Barriere gemäss den SBB geschlossen bleiben darf, werden massiv überschritten. Der Maximalwert wird schon bei der Einfahrt des ersten Zugs überschritten. Via Bahnhaldenstrasse kann man die Barriere zwar über die Schaffhauserstrasse umfahren, aber auf der anderen Seite des Gleises hat man keine Ausweichmöglichkeiten mehr. Man darf nicht mehr aus der Felsenrainstrasse in die Schaffhauserstrasse fahren. Wenn man in der Schlange steht, ist es nicht mehr möglich zu wenden. Es entsteht ein Rückstau bis zur Neunbrunnenstrasse und beinahe bis zur Eggbühlstrasse. Deshalb fordern wir, dass sich der Stadtrat bei den SBB für eine kürzere Schliessungssequenz starkmacht. Es wäre immer noch sicher genug, wenn die Schranke nicht 5 Minuten, sondern nur 1 bis 2 Minuten vor Eintreffen des Zugs geschlossen würde. Dadurch könnte der Übergang öfter genutzt werden. Beim Bahnhof Affoltern funktioniert es auch. Ich weiss nicht, warum das beim Bahnhof Seebach nicht auch möglich sein soll und frage mich, ob die Güterzüge den Bahnhof wirklich während der Stosszeiten passieren müssen und ob die Rangierübungen während der Stosszeiten durchgeführt werden müssen. Man könnte das mit den SBB zusammen besser organisieren. Mit einem Kompromiss würde man den Seebachern einen grossen Gefallen machen. STR André Odermatt erzählt uns in Seebach jeweils, dass er im Herzen immer noch ein Seebacher sei. Ich verstehe nicht, wie er den Vorstoss ablehnen kann. Der Bahnübergang ist unser Tor zur Welt. Es muss zumindest während der Hauptverkehrszeiten möglich sein, die Schliessungszeiten auf ein Minimum zu reduzieren. Durch die langen Schliessungszeiten entstehen auch sehr gefährliche Situationen.

Fussgänger kriechen unter der Schranke hindurch auf die andere Seite oder zum Bahnhof. Vereinzelt gibt es sogar Velofahrer, die dies tun. Von einer Präventionsmassnahme ist weit und breit nichts zu sehen. Wenn sich die Barriere jeweils wieder öffnet, drängen sich die Leute auf dem Übergang. Sie rennen kreuz und quer über den Bahnübergang. Die Autos finden kaum einen Weg. Es kommt vor, dass die Autos sogar noch auf dem Gleis stehen, weil sie nicht durchkommen und sich dann die Barriere schon wieder senkt. Das ist kein angenehmes Gefühl. Hat man es nicht über das Gleis geschafft, wartet man erneut eine halbe Ewigkeit. Diese Zustände kann man nicht auf die leichte Schulter nehmen. Wir möchten auch, dass eine bessere Überquerung geplant wird, dass der Fuss- und Autoverkehr entflechtet wird, damit solche gefährlichen Situationen möglichst vermieden werden können. Es geht um die Sicherheit aller beteiligten Verkehrsteilnehmer. Wenn man es schafft, von heute auf morgen eine Tafel zu errichten mit dem Hinweis, dass ein 10 Meter langer Lastwagen nicht rechts in die Bahnhaldenstrasse fahren darf, sollte es auch möglich sein, eine bessere Überquerung zu erreichen. Das Anliegen kommt direkt aus der Bevölkerung. Ich hoffe, dass sich der Stadtrat die Ablehnung des Postulats noch einmal überlegt.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: *Wir brauchen eine Mehrheit aus dem Gemeinderat, um dem Auftrag nachzukommen und etwas zu einer Besserung beitragen zu können. In erster Linie ist es eine Sache der SBB. Diese wissen am besten, wann die Barrieren geschlossen sein müssen. Die SBB sind auch zuständig für die Entscheidung, welche Züge dort durchfahren. Es wäre eine Anmassung des Stadtrats, wenn wir den SBB vorschreiben würden, wie sie es machen müssen. Wenn uns aber durch den Gemeinderat der Auftrag erteilt wird, werden wir mit den SBB sprechen. Wir sind aber auch der Meinung, dass jene, die zu Fuss unterwegs sind, die Unterführung im Bahnhof benutzen können. Natürlich ist diese am anderen Ende des Bahnhofs. Man kann sie jedoch benutzen. Mit dem Auto kann man die Schaffhauserstrasse benutzen. Man muss nicht vor die Barriere fahren und sich dann ärgern, dass sie geschlossen ist. Man kann von Anfang an einen anderen Weg wählen. Deshalb sehe ich es nicht als unsere vordringlichste Aufgabe, uns hier mit den SBB zu streiten, wie man es besser machen könnte. Eine Unterführung wäre ein anderer Fall. Das wäre aber dann eine grössere bauliche Angelegenheit, die im Postulat nicht verlangt wird. Aus diesen Gründen kann man das Postulat durchaus ablehnen.*

Weitere Wortmeldungen:

Eduard Guggenheim (AL): *Der Ansatz des Postulats ist sympathisch. Es gibt aber eine Menge Bedenken. Das Problem wird an die SBB verschoben. Die Stadt muss und kann mit den SBB sprechen, doch zuständig ist nicht die Stadt, sondern die SBB. Der Ansatz des Postulats bezüglich Trennung von Fussgängern und Autos ist gut. Doch auch für die Velos muss eine Lösung gesucht werden. Das ging im Postulatstext unter. Es gibt in diesem Bereich verhältnismässig wenig Autos. Für Fussgänger ist ein Umweg nötig. Denkbar wären auch eine Passarelle oder eine Unterführung. Das wäre aber extrem teuer. Das Prüfen des Anliegens könnte sinnvoll sein. Wir waren uns in der Fraktion*

nicht einig und beschlossen deshalb Stimmfreigabe.

Hans Jörg Käppeli (SP): Die Fussgänger und Velofahrer sind ebenfalls betroffen. Die Situation in diesem Bereich ist nicht ideal. Sie ist gefährlich. Der Bahnübergang ist nicht nur ein Bahnübergang, sondern auch ein Zugang zum Perron. Deshalb ist der Übergang auch für die Fussgänger äusserst wichtig und die nötige Sicherheit muss vorhanden sein. Die Alternative mit dem Umweg via Unterführung beim Bahnhof ist fast eine Zumutung, da dieser Weg sehr lang ist. Die Fussgänger achten dann nicht mehr auf die Vorschriften und gehen unter der Schranke hindurch. Dieser Zustand ist nicht gut, aber so dramatisch, wie es Stephan Iten (SVP) bezüglich der Autos schilderte, sehe ich es nicht. Von den SBB werden betriebliche Massnahmen gefordert, sie solle ihre Signale ändern. Es könnte sinnvoll sein, dass wir den Vorstoss unterstützen. So kann der Stadtrat die Situation genau prüfen. Er kann die SBB durchaus konsultieren. Es wird sich aber dann herausstellen, dass man wegen diesem einen Bahnübergang in Seebach nicht den Schweizer Fahrplan des Güterverkehrs anpassen wird. Die Möglichkeiten sind nun einmal eingeschränkt. Wenn man etwas daran herumschrauben möchte, gehen die Kosten ins Unermessliche. Bezahlt werden müssen diese nicht von den SBB, sondern von der Stadt, die das Begehren stellt. Ein anderer Aspekt: Im Furttal gibt es 200 Meter lange Perrons. Eigentlich müsste man diese auf 300 Meter verlängern. Alle Züge sind übervoll. Es ist angedacht, dass man die Haltestellen von 200 auf 300 Meter verlängert. Wir befinden uns dabei in einer Preiskategorie von 40 bis 50 Millionen Franken. Das bedeutet in Seebach, dass man das Perron über den Bahnübergang verlängern müsste. Dann kann man sich überlegen, ob man eine Strassenunterführung bauen will. Das ist aber eher unwahrscheinlich. Es wird bestenfalls eine Fussgängerunterführung geben. Für die Autos muss man dann einen anderen Weg suchen. Wir unterstützen das Postulat halbherzig, damit die Postulanten eine Antwort erhalten. Sie werden aber nicht zufrieden sein mit der Antwort.

Derek Richter (SVP): Wenn man nicht will, dass es geht, dann geht es auch nicht. Ich möchte von einer Begebenheit vom 4. Februar 2018 berichten. Morgens um 1.43 Uhr wurde die Barriere geschlossen. Erst um 1.53 wurde sie wieder geöffnet. Von 1.43 bis 1.52 Uhr fuhr kein Zug durch. Um 1.52 Uhr kam eine fast hundertjährige Lokomotive, das Krokodil, nach Seebach. Für einmal musste man sich nicht unendlich aufregen, dass die Barriere geschlossen war. Der Zug durfte mit maximal 30 km/h verkehren. Er ist ausgerüstet mit ETCS Level 2. Das ist ein automatisches Sicherheitssystem. Mit den 200 Tonnen hat er einen Bremsweg von 100 Metern. In den 10 Minuten war der Zug noch in Regensdorf, als in Seebach bereits die Barriere geschlossen wurde. Das hat nichts mit Sicherheit zu tun. Die SBB haben offensichtlich die Steuerung der Anlage nicht im Griff. Anders kann ich mir das nicht erklären. Immerhin geniesst die Barriere in Seebach langsam internationale Ausstrahlung. Eine grosse Schweizer Tageszeitung berichtete bereits darüber. Der Stadtrat hat aber nun bereits die Alternativroute aufgezeigt. Der Routenplaner besagt, dass man für die 1,4 Kilometer gerademal 4 Minuten benötigt. Das war vielleicht in den 80er-Jahren so. Heute braucht man 20 Minuten bis eine halbe Stunde. Es macht also keinen grossen Unterschied, ob man vor der Barriere wartet, oder ob man die andere Route durch Oerlikon und Seebach wählt und den Stau noch verschlimmert. Dazu kommt die miserable Verkehrspolitik der Stadt. In der Schaffhauserstrasse

herrscht sozusagen Dauerstau. Die Neunbrunnenstrasse ist eine Einbahnstrasse. Die Birchstrasse wäre eine sichere Überführung. Sie ist allerdings für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, was einer reinen Umerziehungsmassnahme entspricht. Die Buslinie 75 fährt regelmässig dort hindurch. Das Fahrverbot ist eine reine Ideologiemassnahme. Die Felsenrainstrasse ist bei der Einfahrt Schaffhauserstrasse mit dem Einbahnschild gesperrt und das wegen 5 Metern. In Affoltern an der Zehntenhausstrasse geht es schliesslich auch, vielleicht, weil dort die VBZ über den Bahnübergang verkehren und ihre Lobby etwas grösser als jene der SVP ist. Man sollte dem Postulat zustimmen und etwas für Seebach tun.

Thomas Kleger (FDP): *Für wen es gefährlich, unbequem oder störend ist, sei dahingestellt. Tatsache ist, dass die Schranke teilweise sehr lange unten bleibt. Egal, ob man mit dem Velo oder mit dem Auto unterwegs ist: Das ist für alle nicht angenehm. Es ist auch klar, dass der Stadtrat allein nichts unternehmen kann. Man muss mit den SBB das Gespräch suchen. Man könnte das einfach einmal probieren. Wir wären gespannt auf das Ergebnis und ob es Möglichkeiten gäbe, im Gespräch mit den SBB etwas daran zu ändern. Danach könnte man prüfen, was machbar wäre. In diesem Sinne werden wir das Postulat unterstützen.*

Markus Hungerbühler (CVP): *Die Barriere ist im Gegensatz zur Barriere am Zehntenhausplatz jeweils tatsächlich ziemlich lange geschlossen. Wir sind der Meinung, dass man den Vorstoss durchaus prüfen kann. Der Stadtrat stellt sich hier auch nicht dagegen. Er wird mit den SBB sprechen. Aus diesem Grund unterstützen wir den Vorstoss.*

Patrick Albrecht (FDP): *Auch ich bin ein Leidtragender der Barrieren an der Furttallinie. Das Problem existiert auch in Affoltern, vor allem bei der Barriere bei der Furttalstrasse. Deshalb wäre das Postulat unterstützenswert. Ich bitte den Stadtrat, bei einer Nachfrage bei den SBB auch gleich die Barriere in Affoltern miteinzubeziehen.*

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *STR Richard Wolff hat selten derart halbherzig eine Ablehnung begründet wie diese. Ich hatte den Eindruck, er würde durchaus bei den SBB vorstellig werden wollen, hat aber Angst, dies aus eigener Initiative zu tun. Vermutlich wäre er froh, wenn ihn das Parlament damit beauftragen würde. Der Knackpunkt liegt klar bei den SBB. Ebenso klar ist es, dass eine unmögliche Situation vorliegt. Man muss Abhilfe schaffen. Auch die SBB können zeigen, dass sie flexibel sind und ihre Fahrpläne etwas modifizieren können, auch mit den Güterzügen. Die Barrieren werden viel zu früh im Voraus geschlossen. Hier ist sicher eine gewisse Flexibilität vorhanden, die sich im Gespräch finden lassen würde. In Affoltern existiert das Problem ebenfalls. Es bilden sich lange Schlangen bis an den Zehntenhausplatz, die nicht förderlich sind. Zum Argument, die Autos könnten einen Umweg in Kauf nehmen: Der Umweg ist umständlich. Es ist nicht nur von der Zeit her ein Unding, sondern auch ökologisch gesehen widersinnig, wenn man die Autos umleitet. In der Stadt besteht auch so etwas wie ein Wegrecht. Das müsste man auch bei den Bahnübergängen gewährleisten. Es gibt Überführungen, die aber aufgrund eines unmöglichen Verkehrsregimes nicht benutzt werden können. Auch dort könnte man relativ einfach Abhilfe schaffen. Es macht Sinn, das Postulat zu unterstützen. Die Fussgänger sind ebenfalls mitbetroffen. Bei den Velofahrern ist es eine an-*

5 / 5

dere Geschichte. Ihnen müsste man dort auch entgegenkommen. Wenn sie in den Strassen bei Rot durchfahren, werden sie auch Möglichkeiten finden, die Barriere zu missachten und hätten dann ein Offizialdelikt begangen. Es gibt zahlreiche Punkte, warum man das Postulat unterstützen sollte: Sicherheit, Effizienz, Ökologie. Es gibt keinen Grund, das Postulat abzulehnen.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: *Ich freue mich über die Möglichkeit, mit den SBB sprechen zu können. Das Schöne an der Demokratie ist, dass man etwas lernen kann. Ich habe das Problem offenbar unterschätzt. Ich bin froh, wenn ich darauf hingewiesen werde, wo wir in der Stadt Probleme haben. Wenn es noch andere problematische Bahnübergänge gibt, kann man mir das gerne noch mitteilen.*

Das Postulat wird mit 94 gegen 18 Stimmen (bei 1 Enthaltung) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat