

Der Stadtrat von Zürich an den Gemeinderat

10.02.2021

Motion von Stephan Iten und Derek Richter betreffend Realisierung einer Unterführung für den motorisierten Individualverkehr im Rahmen des Umbaus des Bahnhofs Zürich-Seebach, Ablehnung

Am 30. September 2020 reichten Gemeinderat Stephan Iten und Gemeinderat Derek Richter (beide SVP) folgende Motion, GR Nr. 2020/433, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, mit der bei der von den SBB geplanten Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr und im Rahmen des Umbaus des Bahnhofs Zürich Seebach auch eine Unterführung für den motorisierten Individualverkehr realisiert wird.

Begründung:

Die heutige Bahnüberführung beim Bahnhof Seebach ist für den Kreis 11 essenziell. Sie verbindet die Quartiere Oerlikon und Seebach. Geplant ist, dass die Überführung beim Bahnhof Seebach aufgehoben wird. Der motorisierte Individualverkehr soll neu nur noch über die Schaffhauserstrasse oder gar über Zürich-Affoltern geführt werden. Dies würde bedeuten, dass das Quartier Seebach von der Stadt abgeschnitten würde. Die geplanten Umleitungen über die Binzmühlestrasse oder die Schaffhauserstrasse würden zu zeitintensiven und umweltbelastenden Umwegen führen.

Die erste Umfahrungsmöglichkeit via Schaffhauserstrasse hätte einen Umweg von zwei Kilometern durch das bereits heute chronisch überlastete Oerlikon sowie Seebach zur Folge. Die zweite Umfahrungsmöglichkeit via Binzmühlestrasse über Zürich-Affoltern durch den Hürstwald würde einen Umweg von dreieinhalb Kilometern zur Folge haben. Diese Sperrung des Bahnüberganges Seebach würde folglich zu einer Belastung für einen grossen Teil von Zürich-Nord führen.

Diese Umwege hätten zur Folge, dass die Begegnungszone beim Bahnhof Seebach, das Zentrum Seebach sowie das Zentrum Oerlikon zusätzlich unter Druck geraten würden. Auch das ansässige Gewebe, welches häufig schwere Nutzfahrzeuge einsetzt, wäre durch einen Wegfall dieser Querungsmöglichkeit gezwungen, neue Standorte zu suchen. Auch die Route durch den Hürstwald sowie die Wehntalerstrasse stellt keine praktikable Ausweichmöglichkeit dar. Diese enge Route ist bereits heute stark ausgelastet und es würde zu vermehrten Konflikten mit der Linie 40 der VBZ führen. Ausserdem führt diese Route durch ein Wasserschutzgebiet und ist aufgrund der Dimensionen der Unterführung im Hürstwald als Ausweichroute nicht geeignet und stellt ausserdem mangels separatem Weg für den Langsamverkehr eine zusätzliche Gefahr dar.

Der Stadtrat lehnt aus nachstehenden Gründen ab, die Motion entgegenzunehmen:

Die übergeordnete Erschliessung von Seebach nördlich der Bahngleise erfolgt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) über die Schaffhauserstrasse, die als überkommunale Hauptverkehrsstrasse klassiert ist. Von Affoltern ist das Quartier Seebach über die Seebacherstrasse (kommunale Sammelstrasse) erreichbar. Die Feinverteilung erfolgt ab der Schaffhauserstrasse über die Seebacherstrasse und andere wichtige Verbindungen wie z. B. die Glatttalstrasse. Die Verbindung ins Quartier über den Bahnübergang Felsenrainstrasse ist in keiner richtplanerischen Grundlage für den MIV eingetragen.

Für den Fuss- und Veloverkehr ist der Bahnübergang Felsenrainstrasse hingegen wichtig. Der Bahnübergang liegt in der direkten Achse der Quartierverbindung am Bahnhof Oerlikon und hat somit eine hohe Bedeutung im Fuss- und Velonetz. Die Veloverbindung ist im regionalen Richtplan, die Fussverbindung im kommunalen Richtplan «Verkehr» festgelegt. Für den Veloverkehr bestehen heute zusätzlich zum Bahnübergang Felsenrainstrasse die Himmeribrücke (westlich) sowie die Schaffhauserstrasse (östlich) als unmittelbare Alternativen für die Gleisquerung (beides ebenfalls als kommunal bzw. regional klassierte Verbindungen). Für den Fussverkehr besteht beim Bahnhof Seebach mit der Personenunterführung (einschliesslich Perronzugang) eine weitere Querverbindung ins Quartier. Die Unterführung ist mit Rampen ausgestattet und dient heute als Hauptzugang für die Bahnreisenden. Sie ist für den Veloverkehr aufgrund der Breite und Neigung der Rampen jedoch nicht befahrbar.

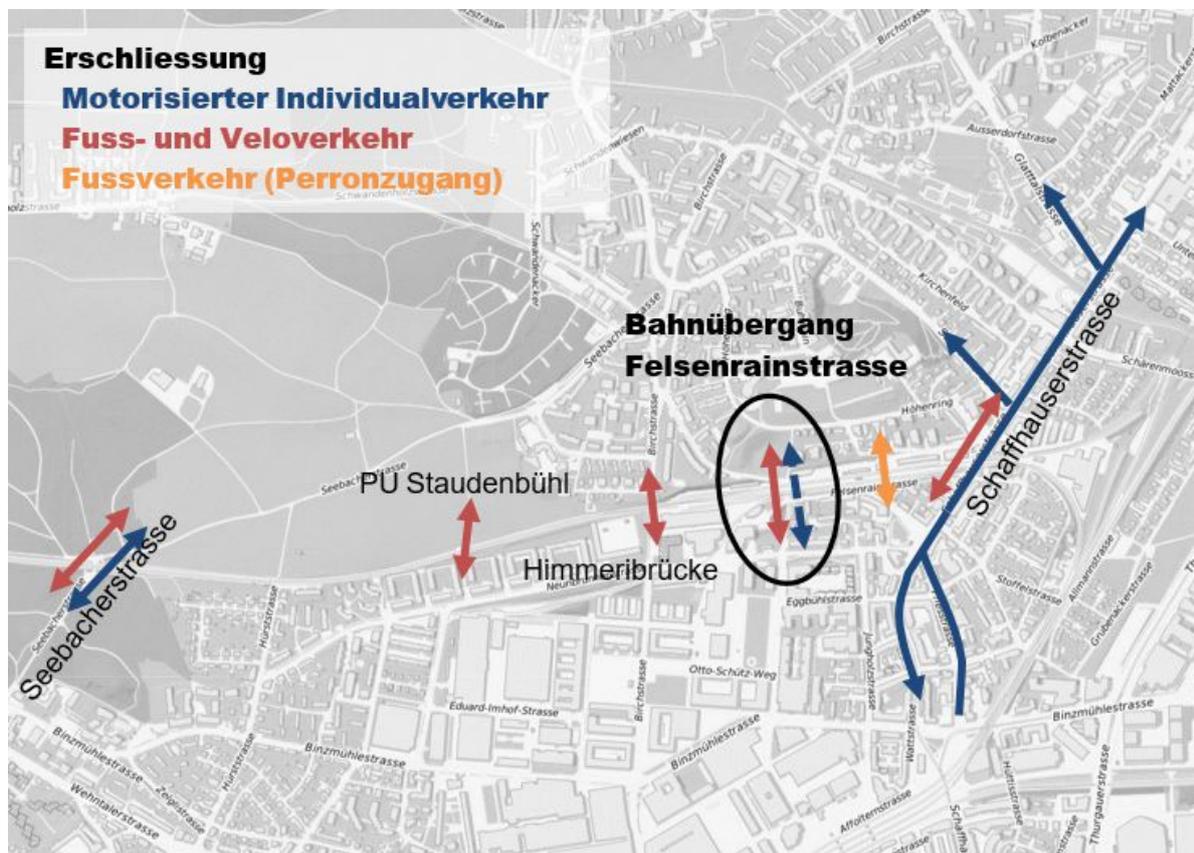


Abbildung 1: Querungsmöglichkeiten der Bahnleiße für den MIV, Fuss- und Veloverkehr (durchgezogen: bestehende Verbindungen, gestrichelt: Aufhebung geplant)

Die SBB planen mit dem Ausbauschritt «STEP 2030/35», den Bahnhof Seebach auf die künftigen Anforderungen des Bahnverkehrs auszubauen. Dazu gehören die Verlängerung des Mittelperrons (Zuglängen: 300 m) sowie die Ertüchtigung für Kreuzungsvorgänge für lange Güterzüge (Zuglängen: 750 m). Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie haben die SBB verschiedene Varianten zur Umsetzung der Anforderungen geprüft und einander gegenübergestellt. Dabei wurde festgestellt, dass die vorgesehene Verlängerung des Mittelperrons die Aufhebung des bestehenden Bahnübergangs Felsenrainstrasse bedingt.

Der Bahnübergang Felsenrainstrasse ist heute mit einer Barriere gesichert. Die Barriere wird rund vier Mal pro Stunde geschlossen, wobei die Schliesszeit im Durchschnitt bei rund 4,5 Minuten liegt. In einer Stunde ist der Übergang während insgesamt rund 22 Minuten geschlossen. Die Wartezeiten sind dadurch beträchtlich und daher für viele Nutzerinnen und Nutzer wenig attraktiv. Dies zeigen auch die Erhebungen zum motorisierten Verkehr, der den Bahnübergang nutzt. Gemäss Erhebung vom Januar 2018 verkehren heute täglich rund 1200 Fahrzeuge über den Bahnübergang. In Richtung Seebach sind es fast doppelt so viele Fahrzeuge wie in Richtung Oerlikon. Die Belastung in der Abendspitze beträgt rund 100–120 Fahrzeuge pro Stunde.

Obwohl die Verbindung ins Quartier auf Höhe der Felsenrainstrasse gut gelegen ist, ist sie aufgrund der langen Wartezeiten für den MIV eher unattraktiv und wird entsprechend wenig genutzt. Mit der Erstellung einer Unterführung für den MIV würde ein neues, direktes Angebot ins Quartier geschaffen. Das wäre nicht zweckmässig, weil damit unerwünschter Schleichverkehr durch das Quartier und eine Mehrbelastung auf dieser Verbindung entstehen würde. Ziel ist, den motorisierten Verkehr auf den übergeordneten Achsen gemäss den Richtplänen zu

bündeln. Zudem wird eine städtebaulich verträgliche Einbettung der Rampenbauwerke einer Unterführung für den MIV als schwierig beurteilt und dafür wäre ein Landerwerb in grossem Umfang erforderlich. Anstelle des heutigen Bahnübergangs ist deshalb eine Personenunterführung geplant, die die Zugänglichkeit zu den Perrons sicherstellt und als Quartierverbindung für den Fuss- und Veloverkehr dienen wird.

Aufgrund der geringen verkehrlichen Belastungen des Bahnübergangs Felsenrainstrasse, der untergeordneten Bedeutung im MIV-Netz und der erwarteten negativen Auswirkungen einer Unterführung für den MIV, sind die hohen Investitionskosten nicht gerechtfertigt. Eine Unterführung widerspricht zudem den planerischen Zielsetzungen, wie sie im Richtplan festgelegt sind. Aus diesen Gründen ist der Bau einer neuen Unterführung für den MIV beim Bahnhof Zürich Seebach abzulehnen.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti