



Auszug aus dem substanziellen Protokoll

183. Ratssitzung vom 26. Januar 2022

4908. 2020/433

**Motion von Stephan Iten (SVP) und Derek Richter (SVP) vom 30.09.2020:
Realisierung einer Unterführung für den motorisierten Individualverkehr im
Rahmen des Umbaus des Bahnhofs Zürich-Seebach**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab.

Stephan Iten (SVP) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 2995/2020): Ich danke dem Stadtrat, dass er sich bei den SBB für eine kürzere Schliessungsfrequenz der Barriere beim Bahnhof Seebach stark gemacht hat. Das hat die Situation verbessert. Bei der Abschreibung des Postulats zu den kürzeren Schliessungszeiten hat der Stadtrat erwähnt, dass die Barriere im Jahr 2025 aufgehoben werde. Für uns Seebacher ist das ein Unding, der Bahnübergang ist unser Tor zur Welt. Die Motionsantwort ist auch voller Widersprüche: Der Bahnübergang sei für den Fuss- und Veloverkehr sehr wichtig – er ist nicht nur für den Fuss- und Veloverkehr sehr wichtig. Velofahrer nutzen den Bahnübergang zudem selten, weil sie die Himmeribücke nutzen, wie der Stadtrat in seiner Antwort selbst schreibt. Weshalb wurde die Anzahl Autos erhoben, der Fuss- und Veloverkehr aber nicht gemessen? Die Messungen haben ergeben, dass täglich 1200 Fahrzeuge den Bahnübergang queren, zu Stosszeiten 110 bis 120 Fahrzeuge pro Stunde. Man sieht, wie wichtig der Bahnübergang für die Quartierbevölkerung und Autofahrer ist. Es seien doppelt so viele Fahrzeuge Richtung Seebach, wie Richtung Oerlikon unterwegs. Daran sieht man, dass der Stadtrat keine Ahnung von der Situation hat: Jene Richtung Oerlikon weichen direkt über die Bahnhaldenstrasse durch eine Begegnungszone aus; jene Richtung Seebach können nicht ausweichen, wenn sie vor der geschlossenen Barriere stehen. Der Stadtrat sagt weiter, die hohen Investitionskosten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) seien nicht gerechtfertigt. Wieso sind denn die hohen Investitionskosten für den Veloverkehr gerechtfertigt, wenn diese doch über die Himmeribücke fahren? Dass man mit einer Unterführung ein direktes Angebot für den Schleichverkehr ins Quartier schaffe, ist eine reine Behauptung des Stadtrats. Als Autofahrer kann ich euch versprechen, dass kein einziger Aargauer diese Unterführung nutzen wird, um auf die Autobahn zu gelangen. Gemäss Antwort und Plan des Stadtrats soll der Verkehr zukünftig einen zwei bis drei Kilometer langen Umweg machen – das ist das Ergebnis, wenn wir die Bahnschranke schliessen. Lieber Stadtrat, bitten nehmen Sie die Seebacher Bevölkerung ernst.



2 / 3

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: *Es ist nicht so, dass dies der einzige Zugang nach Seebach wäre und wir diesen nun kappen. So dramatisch ist die Situation nicht. Wir heben den Bahnübergang auch nicht aus Unkenntnis oder Unvermögen auf: Auslöser ist die SBB, die das Mittelperron für die Erschliessung durch die S-Bahn verlängern muss und zwar dort, wo der Bahnübergang ist. Deswegen eine teure Autounterführung zu bauen, erscheint uns übertrieben. Die Verbindung ist auch nicht im Richtplan eingetragen, sie wird nicht als notwendig für die Erschliessung von Seebach betrachtet. Seebach wird – auch weiterhin – über die Schaffhauser-, Seebacher und Glatttalstrasse erschlossen. Die Fuss- und Velowegunterführung ist sehr viel einfacher zu realisieren, ist im Richtplan eingetragen und funktioniert gleichzeitig als Zugang zum Perron. Darum ist eine Fuss- und Velo-Verbindung besser begründet, als eine MIV-Unterführung.*

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): *Ich fühle mich in Seebach unabhängig vom Bahnübergang gut erschlossen. Wo ich Stephan Iten (SVP) Recht geben muss: Für den Fuss- und Veloverkehr sind die Himmeribrücke und die heute mit einem Velofahrverbot belegte Unterführung massgebend. Die neue Velounterführung ist eine gute Ergänzung, wichtig ist aber vor allem eine gute Unterführung für zu Fuss Gehende. Eine MIV-Unterführung braucht es bei 120 Autos pro Stunde definitiv nicht; der auf der parallelen Buslinie fahrende Bus 75 hat Platz für 97 Personen und kann das mit einer leichten Fahrplanverdichtung locker aufnehmen. Die wichtigste Erschliessung nach Seebach ist der Velo- und öffentliche Verkehr via Bahnhof Oerlikon, man braucht kein Auto. Deshalb bin ich der Meinung, dass das Quartier die Unterführung nicht möchte.*

Hans Jörg Käppeli (SP): *Der Bahnübergang ist heute häufig und lange geschlossen. Das ist ein Segen fürs Quartier, dadurch wird Schleichverkehr wirksam verhindert. Zugebenermassen ist die Situation nicht ideal für zu Fuss Gehende und Velofahrende. Dass der Bahnhof ausgebaut werden muss und die Verlängerung nur Richtung Affoltern möglich ist, sind Fakten. Deshalb muss der Bahnübergang aufgehoben werden und es braucht eine Personenunterführung. Dies wird die SBB oder der Bund bezahlen müssen, möglicherweise zahlen sie sogar eine Velounterführung. Eine MIV-Unterführung würde 10–15 Millionen Franken kosten, das wäre völlig überrissen für die paar Autofahrer und ergäbe garantiert Schleichverkehr. Wir lehnen die Motion ab.*

Die Motion wird mit 36 gegen 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat



3 / 3

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat