

Sitzung vom 21. Februar 1996

533. Anfrage (Fussgängerüberführung beim Bahnhof Zürich-Seebach)

Kantonsrat Hartmuth Attenhofer, Zürich, hat am 27. November 1995 folgende Anfrage eingereicht:

Die Furttallinie zwischen Zürich-Seebach und Regensdorf wird zurzeit auf Doppelspur ausgebaut. Damit wird die Zerschneidung der durchfahrenen Gebiete verstärkt. Betroffen sind Fusswege in Naherholungsgebieten und Wege, die der Quartierserschliessung dienen. Das Zürcher Stadtquartier Seebach ist gleich doppelt betroffen: einerseits beim Hürstring (Anfrage 301/95, Astrid Kugler), andererseits beim Bahnhof Zürich-Seebach.

Die bald 100jährige Passerelle über den Bahnhof beruht auf einem alten Wegrecht, das von der seinerzeitigen Nordostbahn der damaligen Gemeinde Seebach eingeräumt worden ist. Diese Passerelle wird als Quartierserschliessung und vor allem als Schulweg benutzt. Die SBB als Bauherrin der Furttallinie wollen diese Passerelle gegen eine Fussgängerunterführung ersetzen.

Am Wochenende vom 25./26. November 1995 war die Furttallinie zwischen Zürich-Oerlikon und Regensdorf wegen Bauarbeiten gesperrt. Die Bevölkerung von Seebach schöpfte sofort den Verdacht, dass im Zuge dieser Bauarbeiten in einer Nacht- und Nebelaktion die Passerelle abgerissen werden könnte. Deshalb organisierten Elternvereinigung Seebach und Quartierverein Seebach am Samstagmorgen, 25. November 1995, eine Kundgebung zur Erhaltung «ihrer» Passerelle, an der trotz bissiger Kälte rund 200 Personen teilnahmen.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die in Fachkreisen längst vertretene Ansicht, dass Unterführungen angsteinflössend sind und ein Sicherheitsrisiko darstellen?
2. Was haben der Regierungsrat bzw. der ZVV unternommen, um die Passerelle beim Bahnhof Seebach zu erhalten? Welche baulichen Massnahmen sähen sie, um die oberirdische Quartierserschliessung und den oberirdischen Zugang des zu erstellenden Mittelperrons zu gewährleisten?
3. Welche Mittel kann der Kanton zum Erhalt bzw. zum Ausbau der Passerelle als Ergänzung zur Unterführung bereitstellen?
4. Wird der Regierungsrat seinen Einfluss zur Erhaltung der Passerelle geltend machen, auch wenn er keinen Weg zu sehen glaubt, sich finanziell zu engagieren?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hartmuth Attenhofer, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Im Rahmen der 2. Teilergänzungen zur S-Bahn wird die Furttallinie zwischen Seebach und Regensdorf auf Doppelspur ausgebaut. In diesem Zusammenhang werden auch die drei Bahnhöfe mit Perrons und schienenfreien Zugängen ausgerüstet. Für den Bahnhof Zürich-NSeebach sieht das Projekt eine viergleisige Anlage mit einem 55 cm hohen Zwischenperron vor. Das Perron wird von beiden Seiten her mit einer 3,5 m breiten und mit Rampen versehenen Unterführung erschlossen.

Es trifft zu, dass bei sonst gleichen Verhältnissen eine Unterführung ein grösseres Sicherheitsrisiko darstellt als eine allseits einsehbare Überführung. Dennoch ist festzustellen, dass Überführungen der grösseren Höhenunterschiede wegen in der Regel weniger benutzt werden, wenn dazu eine Alternative vorhanden ist. Im Falle von Perronserschliessungen kommt ausserdem dazu, dass es oft fast nicht möglich ist, eine Überführung mit Rampen auszurüsten. Eine Unterführung ist darum nicht in jedem Fall als die schlechtere Lösung abzulehnen.

Die Anlagen in Seebach wurden durch die SBB unter Mitwirkung von Vertretern der Volkswirtschaftsdirektion und des Zürcher Verkehrsverbundes projektiert. Schon in einem

frühen Stadium wurde auch die Stadt Zürich einbezogen. Die Ausbaustandards der SBB sehen für alle neu zu erstellenden Perronanlagen lediglich einen einzigen Zugang vor. Grundsätzlich wären, vor allem bei Bahnhöfen mit regem Personenverkehr, mehrere Zugänge wünschenswert. Solche werden gestützt auf § 6 des Personenverkehrsgesetzes von den Gemeinden finanziert. Die Stadt Zürich prüfte ursprünglich für Seebach verschiedene Zugänge: eine zentrale Personenunterführung (velogängig), einen Zugang von der Schaffhauserstrasse, einen Zugang durch die neu zu erstellende Unterführung Felsenrainstrasse und einen Zugang über die bestehende Passerelle. Infolge mangelnder finanzieller Mittel einigten sich die Stadt Zürich und die SBB auf die Erstellung der zentralen Personenunterführung. Die Unterführung bietet insbesondere für das südlich des Bahnhofs gelegene Gebiet Vorteile, da dieses tiefer liegt als das Gleisniveau. Zudem verbindet die Unterführung das Stationsgebäude direkt mit dem Perron. Regierungsrat und ZVV hatten keine Veranlassung, gegen diese Einigung etwas einzuwenden.

Die bestehende Passerelle hat darum im Zusammenhang mit dem Bahnhof keine Funktion zu erfüllen. Sie dient ausschliesslich der Quartierverbindung, welche allerdings auch durch die neue Unterführung gewährleistet sein wird. Die Kostenbeteiligung des Kantons umfasst - abgesehen von Perronerhöhungen zur Verbesserung der Einstiegsverhältnisse - keine wesentlichen baulichen Komfortsteigerungen. Die Finanzierung einer Fussgängerüberführung zusätzlich zur Personenunterführung ist im zur Verfügung stehenden Kredit nicht enthalten. Wenn beim Bahnhof Seebach eine höhere Erschliessungsqualität gewünscht wird, hat darüber die Stadt Zürich zu entscheiden und gegebenenfalls den entsprechenden Kredit zu bewilligen. Da man sich in diesem Punkt bisher nicht einigen konnte, wird das Bundesamt für Verkehr im Rahmen der Plangenehmigung über den Weiterbestand der Passerelle und die allfällige Kostentragungspflicht zu entscheiden haben. Im Zusammenhang mit dem erwähnten Plangenehmigungsverfahren über die noch umstrittenen Elemente werden gegenwärtig noch Einigungsverhandlungen geführt. Der Regierungsrat kann sich deshalb im jetzigen Zeitpunkt nicht dazu äussern.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der Volkswirtschaft und der öffentlichen Bauten.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi