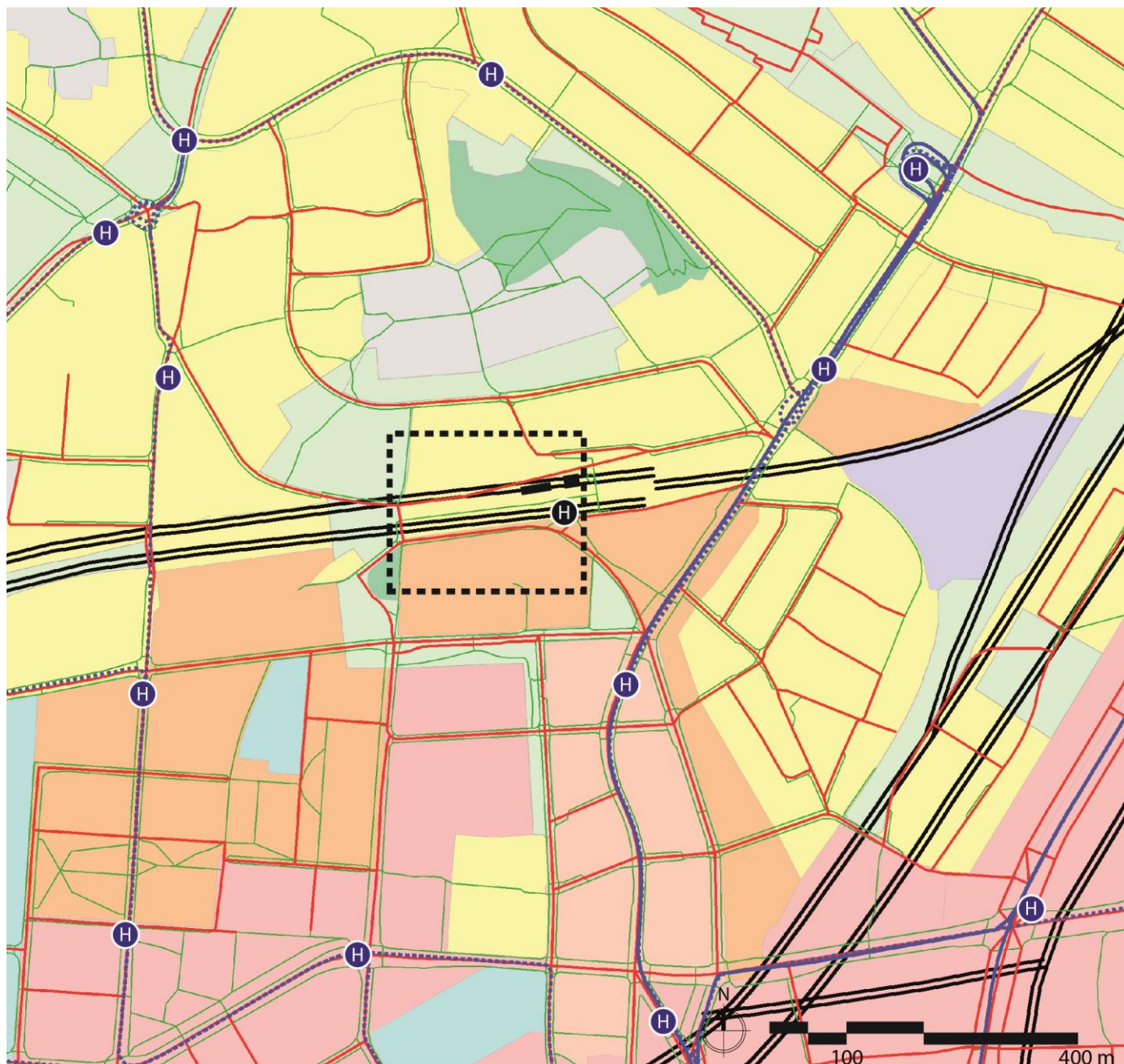

















Die Zugänglichkeit der Bahnhöfe ist ein wichtiges verkehrliches Anliegen. Ausgelöst durch eine Motion (GR Nr. 2011/222), wird im Hinblick auf die Eröffnung der Durchmesserlinie (2015) und darüber hinaus aufgezeigt, wie diese zu den S-Bahnhöfen und den anliegenden VBZ-Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden kann.



Verkehrliche Anbindung

-  S-Bahn mit Haltestelle
-  Tram mit Haltestelle
-  Bushauptnetz mit Haltestelle
-  Radroute
-  Fussweg

Zonen gemäss BZO und Entwicklungsgebiete

-  Wohnen W2/W3
-  Wohnen W4/W5
-  Zentrumszone (WG5-7)
-  Kernzone
-  Quartiererhaltungzone
-  Industrie mit Handel und DL
-  Industrie
-  Zone für öffentl. Bauten u. Anlagen
-  Erholungs-/ Freihalte-/ Reservezone
-  Entwicklungsgebiet gem. Afs

Objektblatt - Bahnhof Seebach

Der Bahnhof Seebach liegt nördlich von Oerlikon innerhalb des Quartiers. Sein Umfeld ist geprägt von Quartierleben bzw. Wohnnutzungen. Die Erschliessungsfunktion beschränkt sich auf das umliegende Quartier.

Analyse

Defizite im Zustand 2014

Die Signalisation zwischen dem Bahnhof und den umliegenden Tram-/Bushaltestellen ist mangelhaft. Dies erschwert teilweise die Zugänglichkeit.

FUSSVERKEHR	
GRUNDSATZ	DEFIZITE
Konfliktarme Zu- und Abgänge	<ul style="list-style-type: none"> - schmales Perron zwischen Wartehäuschen und Gleis ⑤ - die Rampe des südlichen Unterführungszugangs mündet direkt auf die Strasse, es besteht kein anschliessender Gehweg ④ - der Westzugang ist wegen der Bahnschranke zeitlich beschränkt → Gefahr: Fussgänger queren auch bei geschlossener Schranke, um den Zug noch zu erreichen ②
Ausreichende Platzverhältnisse	- der Nordzugang von Osten weist ein unzureichendes Gehweg mit lediglich einem markierten „Fussgängerlängsstreifen“ auf → ungenügender Übergang, ist zu schmal für die Fussgänger ⑤
Objektive, subjektive Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> - Wartezeiten bei geschlossener Bahnschranke verursachen nicht Erreichen des Perrons. ② - Zugang Ost ist bzgl. Sichtverhältnissen ungenügend ④
Einfache Orientierung	<ul style="list-style-type: none"> - Tram-/Bushaltestellen liegen in einiger Entfernung zum Bahnhof - fehlende Wegweisung ⑥
VELOVERKEHR	
Konfliktarme und direkte Wege	<ul style="list-style-type: none"> - im Norden: direkte Zufahrt möglich, wird aber über Pflastersteine geführt ⑤ - im Süden: Zufahrt zu Veloabstellplätzen über Gehweg nötig und somit Konflikte zwischen Fussgängern und Velofahrern ⑦
Genügend Abstellmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - genügend Veloabstellplätze beim Bahnhofzugang Ost - keine Abstellplätze beim Westzugang ①
Einfache Orientierung	- keine Beschilderung, im Süden Veloabstellplätze nicht auf Anhieb erkennbar

Illustrierte Beispiele von Defiziten



Defizit ⑤: Zu schmales Perron zwischen Wartehäuschen und Gleis bestehend.



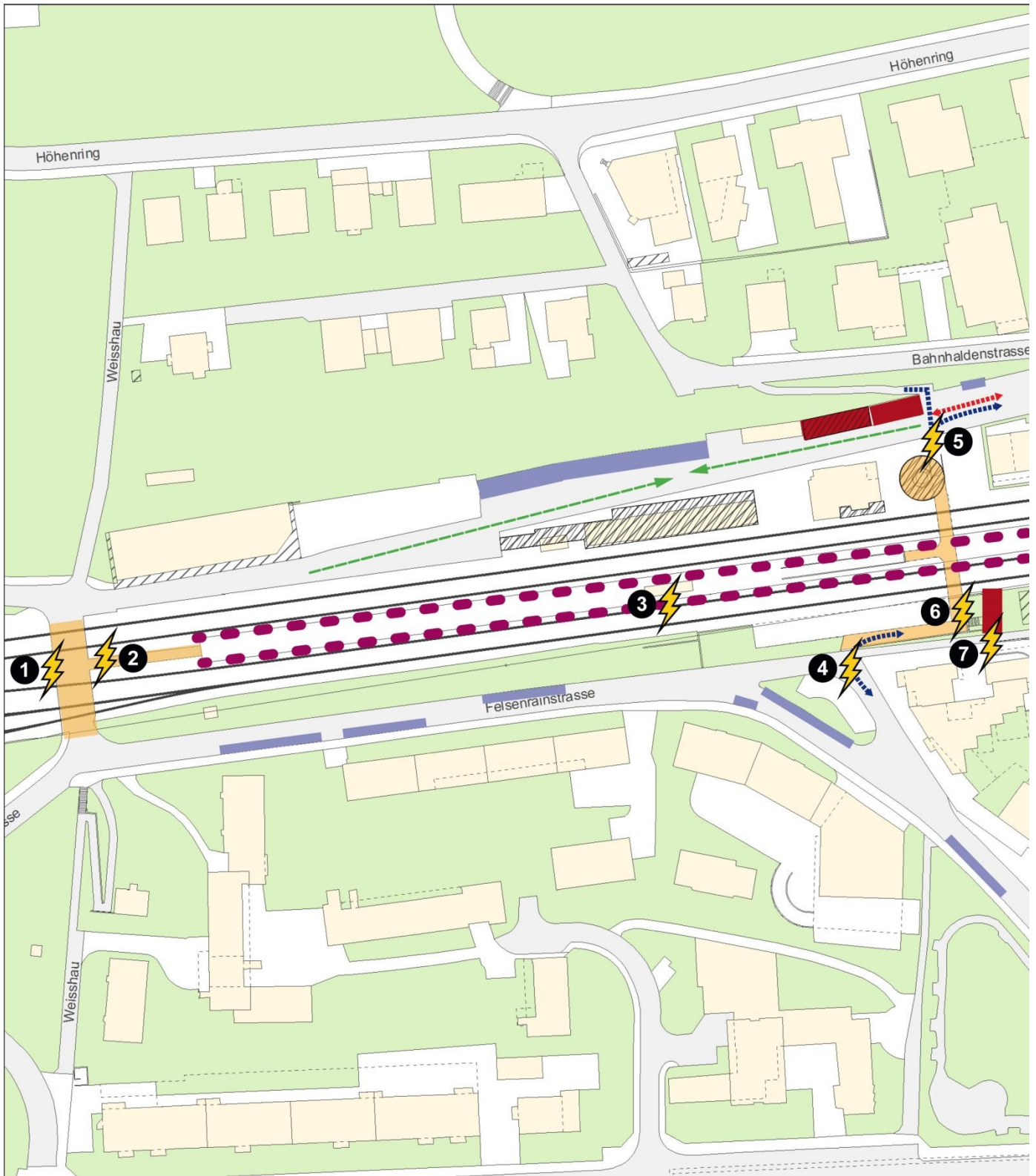
Defizit ⑦: Zugang Veloabstellplätze via Fussweg.



Defizit ④: Zugang zum Bahnhof direkt von Fahrbahn ist gefährlich (Sichtverhältnisse).



Defizit ⑤: Fussgängerlängsstreifen gelb markiert („Aargauer Trottoir“) ist bzgl. Verkehrssicherheit suboptimal.



- Zugänge / Unterführungen
- Überdachte Fläche
- Perronkanten
- Haltekanten Tram/Bus
- Bahnhofsvorfahrt / Kiss+Ride

- Parkplätze
- Wichtige Zugangswege für Fussgänger
- Wichtige Zugangswege für Velofahrer
- 10 ⚡ Konflikt / Defizit mit Nr.

- Veloabstellplätze
- abschliessbar

36

- gedeckt

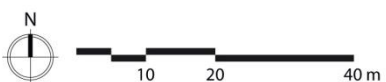
70

- offen

50

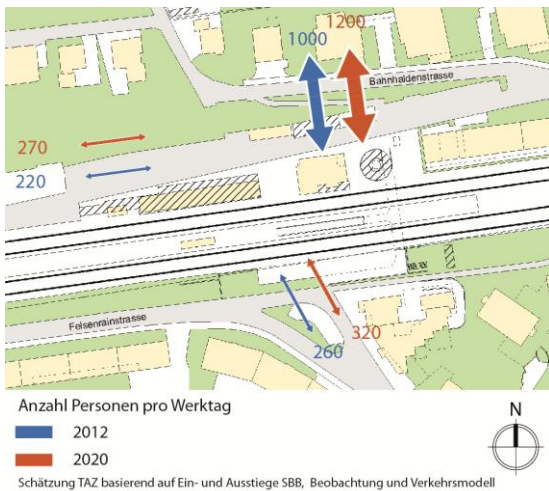
- TAXI Taxistandplätze

n.v.

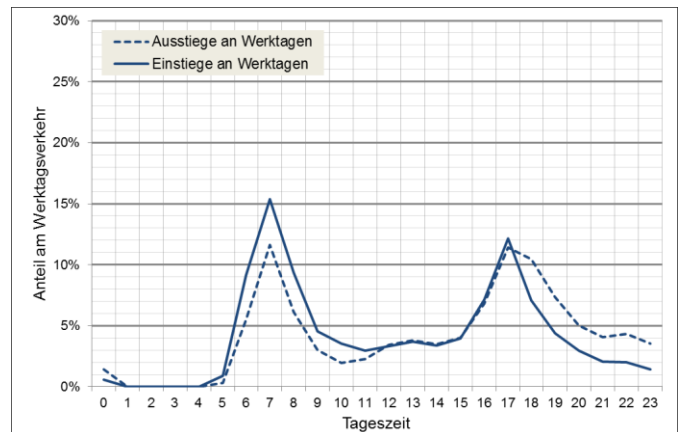


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2014	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	-	-
	S-Bahn	S6	S6
	Städtischer ÖV	Tram: -	Tram -
		Bus: - → - Abfahrten	Bus: - → - Abfahrten
Regionalbus	-	-	
NACHFRAGE		STAND 2012	PROGNOSE BAHNREISENDE
Ein- und Ausstiege je Werktag	SBB	1'500	Modell SBB 2010 – 2020: + 34% 2010 – 2030: + 46%
	VBZ	-	
Umstiege Bahn ↔ Bus, Tram Basis: GVM-ZH 2012		-	Modell GVM-ZH 2010 – 2030: + 17%

Verteilung Personenströme SBB



Ein- und Ausstieg von SBB-Reisenden



Geplante Entwicklungen

Im Umfeld des Bahnhofs sind Entwicklungen möglich. Bei einer allfälligen Verdichtung verändert sich die Siedlungsstruktur. Das künftige ÖV-Angebot bleibt gleich, die Ein- und Aussteiger nehmen in Zukunft zu.

GEPLANTE ENTWICKLUNGEN		
BEREICH	2015 BIS 2018	NACH 2018
Infrastruktur		
ÖV-Angebot		
Siedlungsentwicklung		
Stadtentwicklung	Generell: Im Bahnhofsumfeld sind weitere Siedlungsentwicklungen möglich. Durch bauliche innere Verdichtung verändert sich evtl. die Siedlungsstruktur mittel- bis langfristig.	

Massnahmen

Handlungsbedarf

Die Nutzung des Bahnhofs Seebach erfährt in den nächsten Jahren eine Zunahme der Ein- und Aussteiger. Der Handlungsbedarf im Bahnhofsumfeld beschränkt sich auf kleine Massnahmen.

- › Sicherheit für Bahnreisende bei Zugängen steigern
- › Fussgängerführung alg. verbessern

Massnahmenübersicht

MASSNAHMEN BEREITS IN PLANUNG		
Beschreibung	Defizit	Wirkung
-	-	-

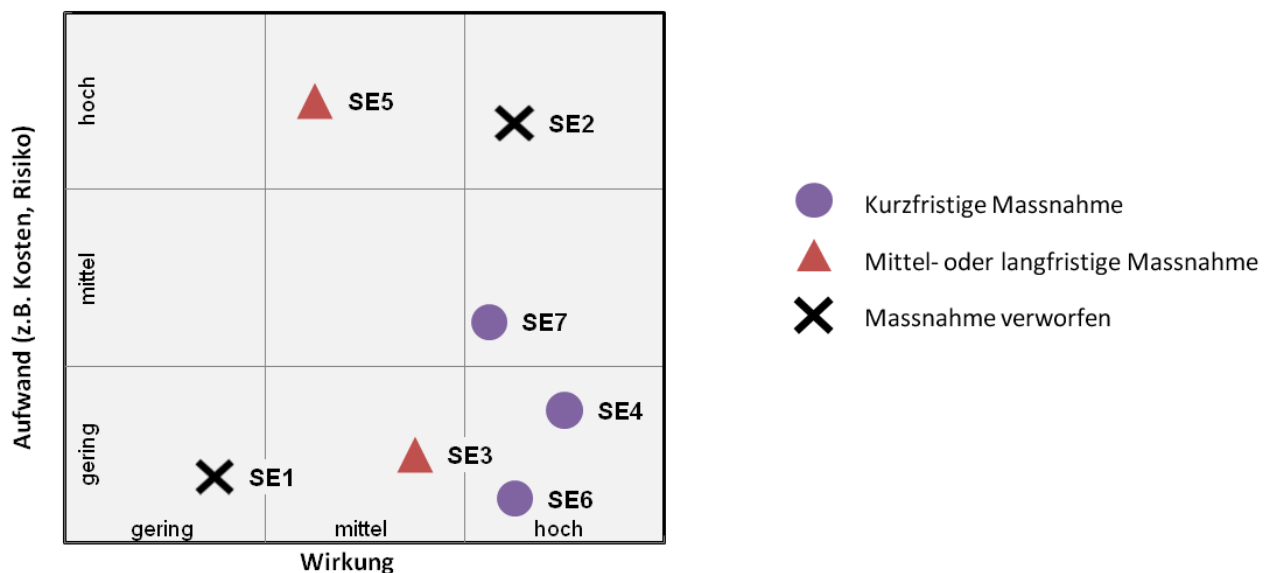
MASSNAHMEN IDEEN MOTION			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
SE1	Veloabstellplätze bei Westzugang erstellen	❶	Wirkung: Veloabstellplätze beim Westzugang verbessern Erreichbarkeit
			Aufwand: Veloabstellplätze beim Bahnhofszugang West erstellen > Geeignete Lage und Anzahl Abstellplätze ist festzulegen
SE2	Unterführung anbieten für Fussgänger und Velos	❷	Wirkung: Mit einer Unterführung entsteht konfliktfreier Zugang
			Aufwand: Ein baulicher Eingriff ist notwendig und mit hohen Kosten verbunden. Rampen sind schwierig zu realisieren.
SE3	Ersatz bestehendes Wartehäuschen auf Perron	❸	Wirkung: Schmalere Wartehäuschen bringen mehr Platz bei den Perrons beidseitig
			Aufwand: Bestehende Wartehäuschen durch schmalere Wartebereiche ersetzen
SE4	Ausgang Felsenrainstrasse sicherer gestalten	❹	Wirkung: Verkehrssicherheit für Fussgänger steigert sich mit einer geänderten Wegführung
			Aufwand: Wegführung verändern, damit Austritt nicht direkt auf die Fahrbahn erfolgt
SE5	Platzgestaltung Zugang Nordost anpassen (Sicherheit Fussverkehr, Komfort Velo)	❺	Wirkung: Sicherer Bereich für die Fussgänger, die aus der Unterführung kommen und in das/ vom Quartier gelangen möchten/ her kommen. Komfortsteigerung für Veloverkehr.
			Aufwand: Umbau der Platzfläche und neue, klare Aufteilung zwischen Fahrbahn und Fussgängerbereichen anstreben, bei Kantonsstrassensanierung.
SE6	Wegweisung vom/zum Bahnhof verbessern	❻	Wirkung: Klare Wegweisung kanalisiert die Fussgänger auf direktem Weg zu den Bahnhofszugängen und den Bus- und Tramhaltestellen.
			Aufwand: Gering. Klären, wo die Wegweisung am besten anzubringen ist.
SE7	Zugang zu den südöstlichen Veloabstellplätzen verbessern	❼	Wirkung: Ein breiterer Zugang entschärft Konflikt Fussgänger/ Velo
			Aufwand: Notwendige Flächen ausscheiden

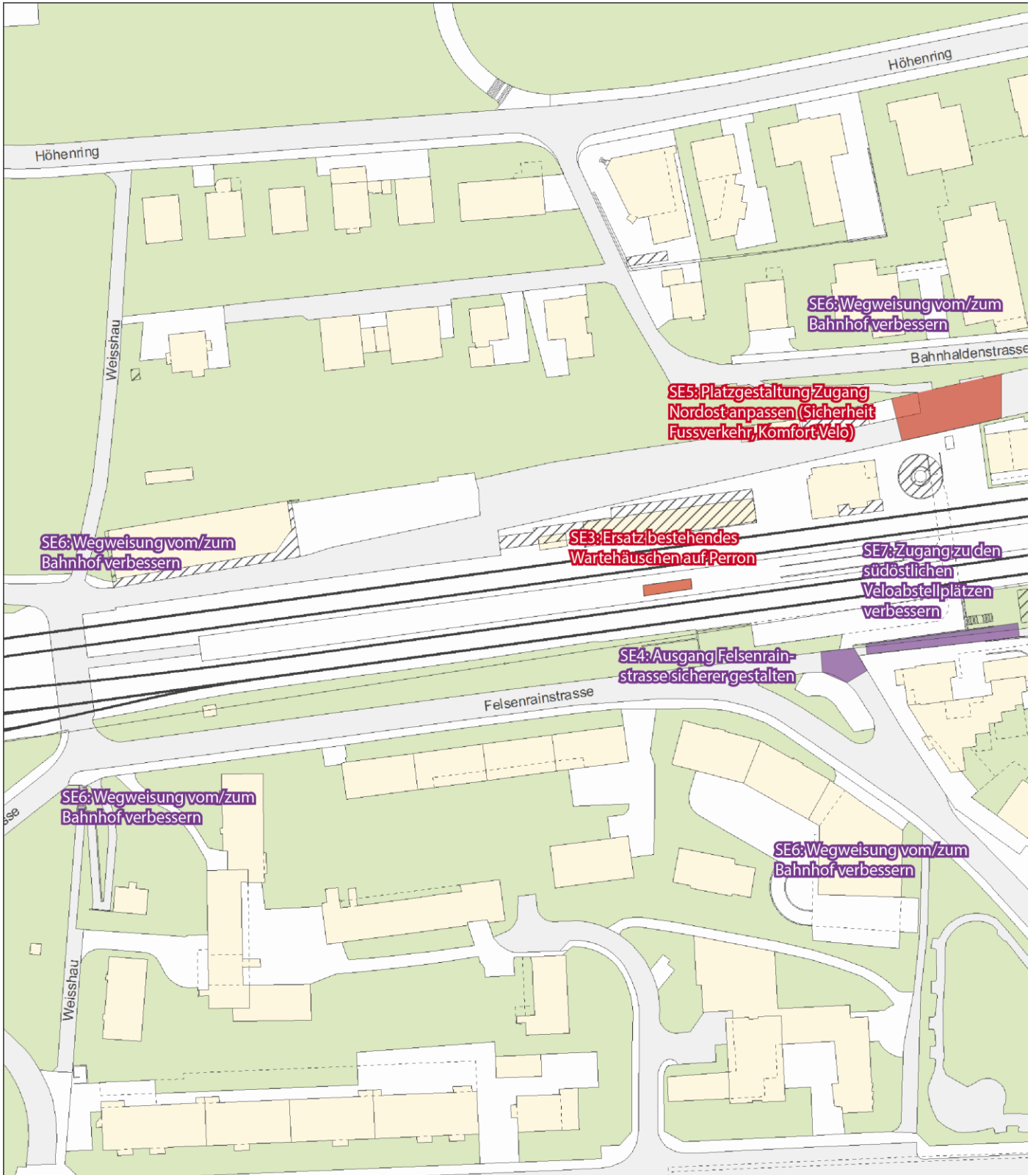
BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
SE1	Veloabstellplätze bei Westzugang erstellen							
SE2	Unterführung anbieten für Fussgänger und Velos							
SE3	Ersatz bestehendes Wartehäuschen auf Perron							
SE4	Ausgang Felsenrainstrasse sicherer gestalten							
SE5	Platzgestaltung Zugang Nordost anpassen (Sicherheit Fussverkehr, Komfort Velo)							
SE6	Wegweisung vom/zum Bahnhof verbessern							
SE7	Zugang zu den südöstlichen Veloabstellplätzen verbessern							

Erläuterung der Bewertungskategorien:



VERÄNDERUNG GEGENÜBER DEM REFERENZZUSTAND (2015)				
Deutlich schlechter	Schlechter	Unverändert	Besser	Deutlich besser

Übersicht: Einschätzung von Aufwand und Wirkung (Massnahmenideen)



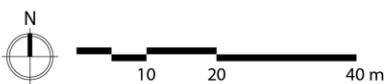


Referenzsituation

-  Veränderung gegenüber Zustand 2012
-  Neue Haltekante Tram/Bus

Weitere Projekte / Massnahmenideen

-  **Massnahme bereits in Planung**
-  **Kurzfristige Massnahme**
-  **Mittel- oder langfristige Massnahme**



Massnahmenkonzept

Das Massnahmenkonzept basiert auf dem Referenzzustand. Darauf aufbauend sind folgende drei Kategorien von Massnahmen vorgesehen:

- **Massnahmen bereits in Planung:** Diese Massnahmen sind Projektvorhaben des Tiefbauamts der Stadt Zürich oder der SBB. Sie beinhalten zum Beispiel laufende Vorstudien.
- **Kurzfristige Massnahmen:** Massnahmen, die in einem ersten Umsetzungsschritt bis Ende 2017 umgesetzt werden sollen.
- **Mittel- oder langfristige Massnahmen:** Aufwändige Massnahmen, welche in den Aktionsplan «Stadtverkehr 2025» einfließen und mittel- oder langfristig umgesetzt werden.

WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung
SE4	Ausgang Felsenrainstrasse sicherer gestalten	30'000	sehr hoch	
SE6	Wegweisung vom/zum Bahnhof verbessern	10'000	sehr hoch	
SE7	Zugang zu den südöstlichen Veloabstellplätzen verbessern	50'000	hoch	
SE3	Ersatz bestehendes Wartehäuschen auf Perron	20'000	gering	
SE5	Platzgestaltung Zugang Nordost anpassen (Sicherheit Fussverkehr, Komfort Velo)	150'000	gering	Bei Strassensanierung kann Anliegen einfließen → kein Grundstück der Stadt Zürich

NICHT WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung
SE1	Veloabstellplätze bei Westzugang erstellen	15'000	sehr gering	Bestehendes Angebot ausreichend
SE2	Unterführung anbieten für Fussgänger und Velos	100'000	gering	Massnahme unverhältnismässig (Kosten) und nicht siedlungsverträglich (Stadtraum)