



Erläuternder Bericht

**Öffentliche Planaufgabe
gemäss § 13
Strassengesetz**

Bahnhof Seebach

Oberflächengestaltung Vorplatz

Bau Nr. 22065

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	3
1.3	Situationsanalyse	3
1.4	Zielformulierung	4
2	Variantenstudium	5
2.1	Variantengenerierung	5
2.2	Variantenbewertung und Variantenentscheid	5
2.3	Fazit	5
3	Bestvariante	6
3.1	Konzept	6
3.2	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	6
3.3	Hitzeminderung	6
3.4	Parkierung	6
3.5	Anlieferung und Entsorgung	6

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Seitens SBB wird beim Bahnhof Seebach zwischen 2025 bis 2028 das Perron Richtung Westen verlängert und damit der Bahnübergang durch eine kombinierte Unterführung für den Velo- und Fussverkehr umgesetzt. Im Anschluss an diese Arbeiten muss der Vorplatz des Bahnhofs, welcher als Installationsfläche dienen wird, wieder instandgesetzt werden. Die Stadt möchte die Chance nutzen, den Platz ganzheitlich aufzuwerten, zumal sich das Quartier in den nächsten Jahren verdichten und damit die Anzahl der Einwohner*innen zunehmen wird.

1.2 Auftrag

Der Bahnhofsvorplatz soll neugestaltet und an die Bedürfnisse des Quartiers angepasst werden. Dazu sind Massnahmen insbesondere für die Sicherheit der Zufussgehenden zu überprüfen.

1.3 Situationsanalyse

Siedlungsstruktur

Um den Bahnhof herum befinden sich kleinere Mehrfamilienhäuser. Die unmittelbare Umgebung ist wohnorientiert. Es gibt in Seebach mehrere Verdichtungsgebiete, so dass zukünftig mit einem Wachstum der Bevölkerung zu rechnen ist.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Heute fahren Autos nur im Ausnahmefall über den Vorplatz des SBB-Bahnhofs. Mit dem Wegfall des Überganges wird der Vorplatz regelmässig von Autos befahren werden. Hochrechnungen haben ergeben, dass mit 700 Fahrzeugen pro Tag gerechnet werden muss.

Veloverkehr

Im regionalen Richtplan ist ein Veloweg von der Felsenrainstrasse über das Gleisfeld in die Rickenstrasse eingetragen. Dieser wird zukünftig durch die neue Unterführung geleitet. Beim Vorplatz des SBB-Bahnhofs ist ein kommunaler Richtplaneintrag für eine Veloroute eingetragen. Hier gibt es keine eigene Veloinfrastruktur. Auf dem SBB-Gelände sind 120 Veloabstellplätze vorhanden, von denen ein grosser Teil leer steht. Auf dem SBB-Gelände südlich der Gleise befinden sich nochmals 46 Veloabstellplätze. Laut kantonalem Merkblatt für Veloparkierung an Bahnhöfen sind beim Bahnhof Seebach gesamthaft mindestens 70 Veloparkplätze vorzusehen.

Fussverkehr

Der Bahnhof Seebach hat durchschnittlich 700 Ein- und Aussteigende Fahrgäste pro

Tag. Beim Bahnhofsvorplatz der SBB gibt es keine eigene Infrastruktur für den Fussverkehr, was auf Grund der geringen Anzahl an Autos bisher nicht notwendig war.

Stadtgrün / Hitzeminderung

Der gesamte Vorplatz ist mit Asphalt bedeckt. Es gibt acht betonierte Pflanzkübel, die mit kleinen Sträuchern bepflanzt sind. Aufenthaltsflächen und hitzemindernde Massnahmen wie Grünflächen, entsiegelte Flächen und Beschattungen durch Bäume gibt es im Strassenraum nur in geringem Umfang.

Naturschutz

Entlang der Felsenrainstrasse befindet sich nördlich der Bunnhügel, der unter Naturschutz steht. Im Süden befindet sich eine Hecke und Ruderalfläche, die bis über das Gleisfeld reicht. Die Grünfläche nördlich des Bahnhofsvorplatzes befindet sich ebenfalls im Inventar.

1.4 Zielformulierung

Der Vorplatz am Bahnhof Seebach soll mit dem vorliegenden Projekt unter ganzheitlicher Betrachtung der Fuss- und Veloverkehrsströme zu einem attraktiveren und grüneren Strassenraum transformiert werden. Die Anbindung an die neue Personenunterführung und die nördlichen Vorzonen des Bahnhofgebäudes sollen hinsichtlich Verkehrssicherheit, Erschliessungs- und Aufenthaltsqualität optimiert werden. Insbesondere sollen für den Fuss- und Veloverkehr Massnahmen ergriffen werden, die die Verkehrssicherheit gewährleisten.

2 Variantenstudium

2.1 Variantengenerierung

Für das Projekt Bahnhof Seebach wurden insgesamt vier Varianten zum Thema Verkehrsführung und Tempolimit auf dem Bahnhofareal überprüft und miteinander verglichen. Unterschieden wurde hauptsächlich zwischen den beiden Konzepten «Tempo 30» und «Begegnungszone».

2.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Das Konzept «Tempo 30» wurde als Variante 1 mit Trottoir im Norden und Variante 2 mit Trottoir im Süden analysiert. Diese Konzeptvariante wurde jedoch aus Sicherheitsgründen für den Fussverkehr nicht weiter betrachtet.

Basierend auf dem Konzept «Begegnungszone» wurde Variante 3 mit Rinne und Variante 4 mit Aufmerksamkeitsfeldern ausgearbeitet und bewertet.

Für die ausgewählte Bestvariante «Begegnungszone – Rinne» wurden zwei Untervarianten zur Materialisierung der jeweiligen Zugänge an den Personenunterführungen in Form von einer Pflasterung oder einer Markierung durch Punkte oder ähnliches untersucht. Aus gestalterischer und ökologischer Sicht fiel der Entscheid zu Gunsten der Pflastersteine, um die versiegelten Flächen im Strassenraum zu reduzieren. Diese Variante bildet die Grundlage für die vorliegenden Auflagepläne.

2.3 Fazit

Die favorisierte Variante «Begegnungszone – Rinne» zeichnet sich insbesondere durch die Gestaltung einer vollflächigen Entsiegelung mit einer Anordnung von Grünflächen und schattenspendender Bäume aus. Die Unterbrüche der angeordneten Rinnen sorgen dafür, den Verkehr in der Begegnungszone nochmal umzulenken und dadurch die Geschwindigkeit des MIVs zu verringern. Diese ganzheitliche Lösung trägt massgeblich zur Schaffung einer ansprechenden Aufenthaltsqualität bei, wodurch die zum Teil beengten Platzverhältnisse besser genutzt werden und gleichzeitig die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet wird.

3 Bestvariante

3.1 Konzept

Mit dem Projekt wird die stadträumliche Qualität der Vorzone des Bahnhofs, die von stadtweiter Bedeutung ist, gezielt aufgewertet und ausgestaltet. Durch das Aufstellen neuer Sitzgelegenheiten und die Umsetzung hitzemindernder Massnahmen wie entsiegelte Beläge und neue Baumpflanzungen, wird die Aufenthaltsqualität verbessert und somit die Attraktivität des öffentlichen Raumes gefördert.

3.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Die Verkehrsmassnahmen beinhalten eine Änderung des Verkehrsregimes. Mit der Umsetzung einer Begegnungszone entlang der nördlichen Seite des Bahnhofs sind Zufussgehende im gesamten Abschnitt vortrittsberechtigt. Die Maximalgeschwindigkeit wird auf 20km/h reduziert, wodurch die Sicherheit für den Velo- und Fussverkehr erhöht wird.

3.3 Hitzeminderung

Im Projektperimeter werden insgesamt elf Bäume gepflanzt. Die Bäume werden in offenen Grünstreifen oder als Einzelbäume mit einer Rundbank auf entsiegelten Flächen erstellt. Zudem wird die Oberfläche der Vorzone entsiegelt, wodurch die Versickerung des Regenwassers gewährleistet wird. All diese Massnahmen leisten einen Beitrag zu Hitzeminderung.

3.4 Parkierung

Das Angebot an gebührenpflichtigen Auto-Parkplätzen wird um insgesamt vier weitere Parkplätze erweitert. Von 120 Veloabstellplätzen auf dem Vorplatz des Bahnhofs werden insgesamt 52 Abstellplätze aufgehoben. Die 46 Veloabstellplätze südlich der Gleise werden so beibehalten.

3.5 Anlieferung und Entsorgung

An den vorhandenen Entsorgungsstellen und an der Zugänglichkeit zu den Grundstücken werden keine Veränderungen vorgenommen. Die Anlieferung und Entsorgung kann mit dem neu gestalteten Strassenraum wie bis anhin vorgenommen werden.

Zürich, 8. Oktober 2024 koc/erm

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

