

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

10.12.2008

**1500.**

### **Interpellation von Prof. Dr. Peter Stähli-Barth, Bruno Sidler und 17 Mitunterzeichnenden betreffend Bahnhof Oerlikon, Stand der Planungsarbeiten**

#### **IDG-Status: öffentlich**

Am 1. Oktober 2008 reichten die Gemeinderäte Prof. Peter Stähli-Barth (SP) und Bruno Sidler (SVP) und 17 Mitunterzeichnende folgende Interpellation, GR Nr. 2008/462, ein:

Am Freitag, 19. September 2008, fand in Oerlikon eine Informationsveranstaltung für Gemeinderatsmitglieder (SK Verkehr, SK HBD/SE, GR-Mitglieder Kreis 11) statt; Frau Stadträtin Ruth Genner, Vertreterinnen des TED, des AfS und der VBZ informierten über den neuesten Stand der Planungen im Bereich Bahnhof Oerlikon im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Gleise 7 und 8, der Neukonzeption bezüglich Quartieranbindungen und Anbindung des öffentlichen Verkehrs sowie der Quartierverbindung zwischen Neu-Oerlikon und dem Zentrum Oerlikon beim Marktplatz.

Diese Informationen zeigten grundsätzlich neue strategische Überlegungen, die von bisherigen Grundsätzen (cf. Antwort auf die Interpellation 2007/410) mehr als nur abweichen. Wir bitten deshalb den Stadtrat - auch zuhänden der interessierten Öffentlichkeit - in diesem Zusammenhang folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Grundsätze und welche neuen Überlegungen bestimmen die jetzige Strategie bezüglich der vom Bahnhof Oerlikon ausgehenden ÖV- und Quartierverbindungen? Welche Umsetzungen sind wann vorgesehen?
2. Wie sieht das zukünftige VBZ-Konzept für alle Tram- und Busverbindungen im Bereich Bahnhof Oerlikon aus und welche Ziele und Verbesserungen bezüglich der heutigen Situation sollen damit erreicht werden?
3. Welche Überlegungen haben dazu geführt, vom Konzept einer ÖV-Drehscheibe unter den SBB-Brücken über die Schaffhauserstrasse Abstand zu nehmen?
4. Inwiefern hat in diesem Zusammenhang die Überlegung eine Rolle gespielt, dass es für die Entwicklung des Gebietes Marktplatz Oerlikon von zentraler Bedeutung ist, dass möglichst viele Fussgängerströme den Weg ins «alte» Zentrum von Oerlikon finden (cf. Frage 6 Interpellation 2007/410)?
5. Mit welchen Kosten für die Stadt Zürich ist - bitte Vergleichszahlen bezüglich ursprünglich geplanter ÖV-Drehscheibe- für die geplante Quartieranbindung Andreasstrasse/Leutschenbach an den Bahnhof Oerlikon zu rechnen?
6. Mit welchem Kostenanteil der SBB und des ZVV wäre bei einer Realisierung der ÖV Drehscheibe- inklusive Kosten für die Eisenbahnbrücken - zu rechnen gewesen? Welche Kostenbeteiligung von Seiten der SBB und des ZVV ist beim neuen Konzept, ohne ÖV-Drehscheibe, zu erwarten?
7. Wieso ist die weiterhin am selben Ort geplante Verbindung zwischen dem Zentrum Oerlikon und Neu-Oerlikon (Schulstrasse - Therese-Giehse-Strasse) dort am richtigen Ort, obwohl jetzt die ÖV-Anbindung vor allem über den Max-Frisch-Platz und den Bahnhofplatz im Süden erfolgen soll?
8. Diese geplante Quartieranbindung wird wohl nur für einen kleinen Teil der Zugpassagiere der ideale Weg für das Zu- und Umsteigen im Bahnhof Oerlikon sein. Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, die SBB dazu zu bewegen, die bestehende Fussgängerunterführung (Ausgang Süd beim Kiosk), die im Bereich der Gleise 1 bis 6 viel zu eng ist, zu verbreitern?
9. Wie soll die geplante neue Quartierverbindung, die auf der Südseite in die Schulstrasse mündet, wo kein vernünftiger Zugang zum Marktplatz besteht, das Zentrum Oerlikon beleben können?
10. Gibt es Überlegungen, wie die bestehenden Verbindungen und die geplante neue Quartierverbindung in Koordination mit den SBB überprüft und optimiert werden können? Falls ja, welche? Falls nein, warum?
11. Wie und wann soll der Bahnhofplatz im Süden umgestaltet und neu organisiert werden?
12. Wie kann dafür gesorgt werden, dass der Max-Frisch-Platz nicht zum Busbahnhof reduziert, sondern trotz Bushaltestellen ein grosszügiger öffentlicher Platz mit verkehrssamen Zubringerstrassen wird?

13. Wie viele Velofahrerinnen und Velofahrer werden beim Bahnhof Oerlikon täglich zum Abstellen eines «Stahl- oder Carbonrosses» erwartet und wo und wie soll dafür genügend Platz geschaffen werden?
14. Zwischen Max-Frisch-Platz und Schaffhauserstrasse ist offenbar eine Rampe, mit einem Gefälle von ca. 10 % für Velofahrende geplant, die direkt in die Unterführung Schaffhauserstrasse münden soll. Was ist diesbezüglich genau geplant? Wie wird dies bezüglich Gefährlichkeit beurteilt?
15. Welche Strategie verfolgt der Stadtrat, damit alle Mitglieder des Gemeinderates, das betroffene und deshalb sehr interessierte Quartier und letztlich der Souverän nachvollziehen können, von welcher Bedeutung die grossen Veränderungen im Gebiet Bahnhof Oerlikon sind - für Oerlikon, für Zürich-Nord und für die ganze Stadt - so dass die entscheidenden Volksabstimmungen überzeugend gewonnen werden können?

Auf Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements und im Einvernehmen mit der Vorsteherin des Hochbaudepartements und dem Vorsteher der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Aufgrund verschiedener politischer Vorstösse, wie der Motion, GR Nr. 1997/180, «Perspektiven der Stadtentwicklung» und dem Postulat, GR Nr. 1998/343, «Aufwertung Zentrum Oerlikon» sowie unter dem Eindruck eines neu entstehenden Quartiers, hat der Stadtrat im Jahr 2000 für den Bahnhof Oerlikon einen Entwicklungsrichtplan genehmigt. Dieser Entwicklungsrichtplan enthält die Zielsetzungen, die in den vergangenen acht Jahren in der Planung die Richtung vorgaben. Auf dieser Basis sind die Projekte zur Aufwertung des Zentrums Oerlikon, für den neuen Oerliker Bahnhofplatz Süd und für die Quartierverbindung Oerlikon entwickelt worden. Das erstgenannte Projekt ist umgesetzt, die anderen befinden sich mitten in der Planungs-/Projektierungsphase und sollen in den nächsten Jahren, koordiniert mit weiteren Bauarbeiten der SBB, realisiert werden. Der Entwicklungsrichtplan 2000 bildete auch die Basis für die Vorinvestition hinsichtlich einer künftigen öV-Drehscheibe und für die entsprechende Leitbilderarbeitung über das Gebiet Bahnhof Oerlikon Ost. Die geplante öV-Drehscheibe gemäss Entwicklungsrichtplan 2000 ist eines der umfangreichsten und kostspieligsten Vorhaben rund um den Bahnhof Oerlikon, dies verbunden mit entsprechend hohen Erwartungen an die künftige Nutzung und städtebauliche Qualität. Der Stadtrat musste im Lauf der Leitbilderarbeitung feststellen, dass sich die strategischen Rahmenbedingungen geändert haben, so dass die anfänglich gesetzten Zielsetzungen einer öV-Drehscheibe in Oerlikon Ost nicht mehr erfüllt werden können. Die nachfolgenden Antworten geben einen vertieften Einblick, welche Rahmenbedingungen zu diesem Schluss geführt haben und welche Anpassungen an den Zielvorgaben des Entwicklungsrichtplans für den Bahnhof Oerlikon nötig sind:

**Zu Frage 1:** Der Entwicklungsrichtplan aus dem Jahr 2000 sah im Raum Schaffhauserstrasse eine zum Bahnhof dezentral gelegene öV-Drehscheibe vor. Die Umsteigebeziehungen sollten auf diesen Bereich konzentriert werden. Neben dem Oerliker Bahnhofplatz Süd wäre damit ein zweiter Umsteige- und Ankunftsort ausserhalb des bestehenden Zentrums Oerlikon und dem entstehenden Zentrum in Neu-Oerlikon entstanden. Die während der Leitbilderarbeitung erkannten Probleme (vgl. Antwort zu Frage 3) erfordern nach Ansicht des Stadtrates eine Korrektur der im Entwicklungsrichtplan gesetzten Ziele. Diese werden in einem überarbeiteten Entwicklungsrichtplan ganzheitlich dokumentiert, so sollen z. B. die vorhandenen Strukturen stärker eingebunden und wo nötig optimiert werden. Der überarbeitete Entwicklungsrichtplan wird dem Stadtrat voraussichtlich Anfang 2009 zur Genehmigung vorgelegt.

Der Bahnhof Oerlikon wird künftig auf drei Umsteigeräume ausgelegt, wobei der Oerliker Bahnhofplatz Süd und der Max-Frisch-Platz als selbstverständliche und gleichwertige Bahnhofplätze mit Umsteigebeziehungen auf den öffentlichen Nahverkehr verstanden werden. Die Zentrumsgebiete Neu-Oerlikon und Zentrum Oerlikon werden mit den Bahnhofplätzen und der Quartierverbindung Oerlikon verbunden. Die Quartierverbindung Oerlikon wird unterirdisch mit der Personenunterführung Mitte der SBB zu einem Gesamtsystem für Zufussgehende verbunden. Neben den Bahnhofplätzen im Norden und im Süden befindet sich der dritte Umsteigeraum im Osten des Bahnhofs, bei den bestehenden Haltestellen der Tramlinien 10 und 14. Die Umsteigeräume bieten Aufenthaltszonen an, dienen aber auch als Ankunfts- und Abfahrtsorte für den öffentlichen Verkehr. Auf dem nördlichen Bahnhofplatz, dem Max-Frisch-Platz, befinden sich die Bushaltestellen mit Anschlüssen in die benachbarten

Quartiere und Gemeinden im Glattal. Die Bushaltestellen sind dort, wo sie die Passagiere brauchen und erwarten. Die Wege von den Bahnperons zu den Bussen sind entsprechend kurz. Mit den Bushaltestellen auf dem Max-Frisch-Platz wird Neu-Oerlikon optimal an den Bahnhof angeschlossen. Mit den beiden Bahnhofplätzen im Süden und Norden werden beide Teile Oerlikons angebunden, der Raum Schaffhauserstrasse soll so verändert werden, dass die Stadtteile Leutschenbach und Seebach ebenfalls gut an den Bahnhof angebunden sind.

In einer ersten Etappe soll bis 2015 der Bahnhof mit den angrenzenden nördlichen und südlichen Umsteigeräumen ausgebaut werden. Darin enthalten ist in den Jahren 2010/2011 die Neugestaltung und Erneuerung des Oerliker Bahnhofplatzes Süd. In den Jahren 2011 bis 2014 ist sowohl der Bau einer neuen Quartierverbindung Oerlikon, zwischen den Stadtteilen Neu-Oerlikon und Zentrum Oerlikon, als auch der Bau des Max-Frisch-Platzes als nördlicher Bahnhofplatz geplant. Diese Arbeiten erfolgen koordiniert mit dem Bahnhofausbau der SBB mit zwei zusätzlichen Gleisen (Gleis 7 + 8). Zusammen mit dem Bahnhofausbau sind auch Anpassungsarbeiten im Raum Schaffhauserstrasse nötig, welche in Abstimmung auf die zweite Etappe erstellt werden sollen.

In dieser zweiten Etappe, voraussichtlich nach 2015, folgen die Arbeiten im Raum Schaffhauserstrasse. Darin enthalten ist die direkte Anbindung der Andreasstrasse an die Personenunterführung Ost der SBB, die Aufweitung der Brücken Gleis 3 bis 6 und die Verlegung der Tramgleise in der Schaffhauserstrasse in die Seitenlage. Die Haltestellen der Linien 10 und 14 kommen in den Bereich eines möglichen Gebäudes zu liegen und sind direkt, ohne Überquerung einer Spur des motorisierten Individualverkehrs, mit dem Bahnhof Oerlikon verbunden.

**Zu Frage 2:** Im Rahmen der Studie «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025» wurden die grundsätzlichen Überlegungen des Entwicklungsrichtplans Bahnhof Oerlikon aufgenommen und die Vorgaben des Schlüsselprojekts 3 «öV-Konzept/Durchmesserlinien» berücksichtigt. Unter Beachtung der zeitlichen Rahmenbedingungen wurden die bisherigen Grundgedanken wie folgt in die Vorgaben für das öV-Konzept einbezogen:

- Die übergeordneten Tram- und Buslinien sollen am Bahnhof Oerlikon zu Durchmesserlinien verknüpft werden und ein umsteigefreies Reisen zwischen Zentrum Oerlikon und Neu-Oerlikon und darüber hinaus gestatten.
- Die Durchmesserlinien sollen sowohl den Bahnhof Oerlikon als auch den Sternen Oerlikon bedienen.
- Tram- und Buslinien sollen auf direktem Weg an den Bahnhof Oerlikon geführt werden und attraktive Reise- und Umsteigezeiten ermöglichen.
- Die Umsetzung des öV-Konzepts soll der Nachfrage entsprechend in Etappen erfolgen.
- Die Umsteigeorte sind dort angeordnet, wo sie erwartet werden.

Mit dem neuen Umsteigekonzept am Bahnhof Oerlikon sind folgende Haltestellen vorgesehen: «Bahnhof Oerlikon Süd» auf dem Oerliker Bahnhofplatz Süd, «Bahnhof Oerlikon Nord» auf dem Max-Frisch-Platz, «Bahnhof Oerlikon Ost» in der Gabelung Schaffhauserstrasse/Friesstrasse, zusammen mit einer neuen Bushaltestelle im Bereich der Unterführung Schaffhauserstrasse. Unter konsequenter Berücksichtigung der Vorgaben aus dem öV-Konzept ergibt sich folgende Linienführung:

- Die Tramlinien 10 und 14 fahren über den Sternen Oerlikon und den Bahnhof Oerlikon Ost Richtung Seebach bzw. Flughafen. Der Nachfrage entsprechend wird vorderhand nur jeder zweite Kurs der Linie 10 in Richtung Flughafen weiterfahren. Die übrigen Kurse werden in der geplanten Wendeschleife beim Bahnhof Oerlikon Ost wenden.
- Die Tramlinie 11 verkehrt über die Tramhaltestelle Bahnhof Oerlikon Süd und den Sternen Oerlikon in Richtung Glattal. Die Linie wird in beiden Richtungen parallel geführt.

Die bestehende Wendeschleife am Bahnhof Oerlikon wird linienmässig nicht mehr befahren und nur noch für Betriebsstörungen genutzt.

- Die Busdurchmesserlinie 80 verkehrt über die Regensbergbrücke, Bahnhof Oerlikon Süd, und Sternen Oerlikon nach Schwamendingen.
- Die Busdurchmesserlinien 62 und 75 verkehren neu über den Max-Bill-Platz, Bahnhof Oerlikon Nord, die zusätzliche Haltestelle am Bahnhof Oerlikon Ost und Sternen Oerlikon in Richtung Schwamendingen bzw. Glattzentrum.
- Die regionalen Buslinien der Verkehrsbetriebe Glattal 768 und 781 und auch die VBZ-Buslinie 64, die der Quartierserschliessung von Neu-Oerlikon dient, haben ihre Endhaltestelle am Bahnhof Oerlikon Nord.

Die Linienführung des öffentlichen Verkehrs gewährleistet dank kurzen Umsteigewegen attraktive Reise- und Umsteigezeiten, sowohl für Durchfahrende als auch für Umsteigende am Bahnhof Oerlikon. Das Angebot ist auf den bis 2015 erwarteten Zuwachs von ein-/aussteigenden Passagieren ausgelegt. Die SBB erwarten in dieser Zeit einen Zuwachs von heute rund 60 000 Personen/Tag um rund 30 Prozent auf 80 000 Personen/Tag. Mit den geplanten Umsteigebeziehungen werden der Oerliker Bahnhofplatz Süd und der Max-Frisch-Platz gleichwertig von je rund 25 000 bis 30 000 ein-/aussteigenden Passagieren frequentiert.

**Zu Frage 3:** Der Entwicklungsrichtplan Bahnhof Oerlikon vom August 2000 setzte aus der damaligen Sicht die Entwicklungsziele und definierte zehn Schlüsselprojekte. In den vergangenen acht Jahren wurde die Planung der Schlüsselprojekte vorangetrieben, so auch für das Schlüsselprojekt 2 «öV-Drehscheibe Ost». Ein städtebauliches Leitbild sollte aufzeigen, wie sich eine öV-Drehscheibe zu einem hochwertigen Teil des Bahnhofs Oerlikon entwickeln kann.

Die wichtigsten Kriterien in den Diskussionen und Einschätzungen während der Leitbilderarbeitung waren die Kundenfreundlichkeit bzw. die Aufenthaltsqualität an den Haltestellen für die Fahrgäste und die direkten Umsteigebeziehungen zwischen Bus/Tram und Zug. Ebenfalls zu berücksichtigen galt es die Anbindung zu Fuss, mit dem Velo und dem öffentlichen Verkehr zum Bahnhof und deren Vernetzung untereinander. Eine künftige öV-Drehscheibe sollte auch auf die örtlichen Gegebenheiten eingehen und laufende Planungen unterstützen. Wichtige Kriterien waren auch die Führung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Schaffhauserstrasse, die Kosten und die Etappierbarkeit einer Realisierung. Als entscheidende Kriterien schälten sich schliesslich die periphere Lage zum Bahnhof, die Führung des MIV und die damit zusammenhängende schlechte Aufenthaltsqualität an den Haltestellen für die Fahrgäste, die Etappierbarkeit und die sehr hohen Kosten heraus. Die während der Leitbilderarbeitung aufgezeigten Lösungsansätze zeigten bei mehreren dieser Kriterien grosse Mängel. Insbesondere die periphere Lage zum Bahnhof mit dem Entstehen eines verkehrsdominierten Vorplatzes und qualitativ schlechten Aufenthaltsräumen sowie die erwartete Konkurrenz zum Zentrum Oerlikon stiessen auf Kritik. Daher wurde das Konzept einer öV-Drehscheibe im Raum Schaffhauserstrasse verworfen.

**Zu Frage 4:** Die Fussgängerströme werden durch die Umsteigebeziehungen und durch das Angebot im Stadtgebiet beeinflusst. Das Zentrum Oerlikon ist das Geschäftszentrum, in dem sich publikumsintensive und vielfältige Nutzungen konzentrieren. Das Quartier Neu-Oerlikon ist Arbeits- und Wohnort und soll durch vermehrte Erdgeschossnutzungen belebt werden. Das Zentrum Oerlikon und Neu-Oerlikon sollen künftig das Dienstleistungs- und Detailhandelszentrum für ganz Zürich Nord bilden, verbunden mit einer attraktiven Quartierverbindung im Bahnhofbereich. In der Antwort zur Interpellation 2007/410 hat der Stadtrat darauf hingewiesen, dass sich mit der Erstellung einer öV-Drehscheibe die Umsteigebeziehungen und damit auch die Fussgängerströme verlagern. Mit der öV-Drehscheibe wäre damit ein neues dezentrales Zentrum entstanden. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass diese Verschiebung der Fussgängerströme sich nachteilig auf das Zentrum Oerlikon ausgewirkt hätte und damit auch der Absicht zur Belebung des Quartiers Neu-Oerlikon entgegen gestanden wäre. Mit der Ausrichtung des Bahnhofs auf einen nördlichen und südlichen Bahnhofplatz und mit den

Bushaltestellen auf dem Max-Frisch-Platz werden die Fussgängerströme in die Quartiere Neu-Oerlikon und Zentrum Oerlikon geführt. Die Quartierverbindung Oerlikon verbindet die Fuss- und Velowege zu einem zusammenhängenden Wegnetz. Die Anordnung der öV-Haltestellen mit dem verbindenden Wegnetz stärkt die wirtschaftliche Ausgangslage im Umfeld der Plätze und der Quartierzentren.

**Zu den Fragen 5 und 6:** Im Entwicklungsrichtplan aus dem Jahr 2000 wurden zur öV-Drehscheibe grobe Kostenschätzungen gemacht. Die Verbreiterung der Unterführung Schaffhauserstrasse und die Investitionen in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs wurden auf einen Betrag von 85 Mio. Franken geschätzt. Im Rahmen der Leitbilderarbeitung wurden zu drei Lösungsvarianten ebenfalls Kostenschätzungen gemacht. Die Kosten zur Realisierung einer öV-Drehscheibe bewegten sich je nach Variante im Bereich von 80 Mio. bis 170 Mio. Franken. Für eine anschliessend erarbeitete Synthesevariante wurden die Realisierungskosten gegen 200 Mio. Franken geschätzt. Für die nun geplante Anbindung der Quartiere Seebach und Leutschenbach an den Bahnhof Oerlikon, mit der Aufweitung der Brücken Gleis 3 bis 6 und der Verlegung der Tramgleise in die Seitenlage, wird mit geschätzten Realisierungskosten von rund 100 Mio. Franken gerechnet. Eine zurzeit sich in Arbeit befindende Machbarkeitsstudie hat unter anderem zum Ziel, die Kosten und den Zeitrahmen für eine Realisierung genauer aufzuzeigen. Erste Ergebnisse daraus werden im Frühjahr 2009 erwartet.

Die SBB und der ZVV waren bei den Planungen stets vertreten. Aufgrund der noch ungenauen Kostenschätzungen wurden während der Leitbilderarbeitung nie konkrete Zusagen zur Kostenübernahme gemacht. Der Stadtrat geht davon aus, dass der Kostenteiler zwischen der Stadt und dem Kanton sich nach den gesetzlichen Grundlagen zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs richtet. Die SBB haben signalisiert, geringe Abweichungen gegenüber dem Projekt Gleis 7 + 8 selber zu übernehmen, grössere zusätzliche Bedürfnisse müssten anderweitig finanziert werden. Die Infrastrukturbauten am Bahnhof Oerlikon wurden vom Regierungsrat im Agglomerationsprogramm beim Bund (Bundesamt für Raumentwicklung ARE) zur Mitfinanzierung angemeldet. Sobald konkrete Entscheidungsgrundlagen vorliegen, werden mit den Beteiligten Kostenteilerverhandlungen aufgenommen. Eine koordinierte Realisierung von mehreren Bauvorhaben gleichzeitig wirkt sich grundsätzlich positiv auf die Kostenentwicklung aus. Dies zeigt auch die geplante gemeinsame Realisierung der Quartierverbindung Oerlikon mit dem SBB-Projekt Gleis 7 + 8. Dadurch können Kosten für Hilfsbrücken in Höhe von rund 3 bis 5 Mio. Franken vermieden werden.

**Zu den Fragen 7 und 8:** Die geplante Quartierverbindung Oerlikon, zwischen dem Zentrum Oerlikon und Neu-Oerlikon, verbindet die Quartierzentren miteinander. Diese befinden sich nicht unmittelbar am Bahnhof, sondern liegen mit dem Marktplatz/Franklinplatz und mit dem Max-Bill-Platz leicht zurückversetzt. Die Quartierzentren sind stadträumlich an der Achse Schulstrasse/Therese-Giehse-Strasse aufgespannt. Die Verbindung im Bahnhofbereich erfolgt in dieser stadträumlichen Achse und stellt damit in einer selbstverständlichen Art den direkten Bezug zum Umfeld her. Leicht seitlich zu den grossen Umsteigeströmen im Bahnhofbereich angeordnet, ermöglicht die gut auffindbare Fuss- und Veloquerung unter dem Bahnhof hindurch eine direkte Verbindung in die angrenzenden Stadträume. Im beiliegenden Stadtraumschema sind die beschriebenen Zirkulationsräume und Quartierzentren grafisch dargestellt. Die geplante Lage der öV-Haltestellen hat bezüglich des Bedürfnisses nach einer Quartierverbindung und auf deren Funktion nur einen untergeordneten Einfluss. Die Umsteigebeziehungen im Bahnhofbereich werden weiterhin hauptsächlich durch die SBB-Unterführungen ermöglicht. Aufgrund der steigenden Passagierströme planen die SBB, die Unterführungen auszubauen. Die Unterführung Mitte (auf Höhe Max-Frisch-Platz) wird von heute 4,5 m auf voraussichtlich 12 m und die Unterführung Ost (auf Höhe Wattstrasse) wird von heute 5 auf voraussichtlich 7,5 m ausgebaut. Im Bereich der neuen Gleise 7 + 8 beabsichtigen die SBB, den verbreiterten Standard zu erstellen. Die SBB sind sich bewusst, dass auch die Abschnitte unter den Gleisen 1 bis 6 verbreitert werden müssen. Insbesondere die Unterführung Mitte weist einen grossen Handlungsbedarf auf. Einen konkreten Zeitpunkt haben die SBB bisher nicht genannt. Mit den Verantwortlichen der SBB finden regelmässige Gespräche statt, bei denen jeweils auf die unbefriedigende Situation hingewiesen wird. Der

Stadtrat ist gewillt, die gute Zusammenarbeit mit den SBB in den zahlreichen gemeinsamen Projekten weiterzuführen. Das Schaffen und Aufrechterhalten einer auf Vertrauen und Verbindlichkeit beruhenden Zusammenarbeit ist der beste Garant für eine nachhaltige Entwicklung des Bahnhofs Oerlikon. Der Stadtrat ist überzeugt, dass bei der erwarteten Entwicklung des Bahnhofs Oerlikon zwei Bahnhofunterführungen und eine Quartierverbindung sinnvoll sind und dass die geplante Quartierverbindung, in leicht seitlicher Lage zum Bahnhof, die Funktion als Fuss- und Velowegverbindung bestmöglich abdecken kann.

**Zu Frage 9:** Die Konzentration der Umsteigebeziehungen auf einen nördlichen und südlichen Bahnhofplatz sowie die Quartierverbindung Oerlikon stärken die Ausrichtung des Bahnhofs auf Neu-Oerlikon und das Zentrum Oerlikon. Die Quartierverbindung Oerlikon führt den Passantenstrom und die Velobeziehungen aus der Hauptachse in Neu-Oerlikon in das Zentrum Oerlikon. Der Oerliker Bahnhofplatz Süd und die Zugangsräume zum Marktplatz werden fussgängerfreundlicher gestaltet. Die diagonale Verbindung vom Ausgang der Quartierverbindung Oerlikon zur Edisonstrasse wird kein Hindernislauf mehr sein, sondern sich dank unterbundenem Durchgangsverkehr und fussgängerfreundlicher Gestaltung als problemlos und direkt erweisen. Die ebenfalls neu gestaltete Schulstrasse bildet das Rückgrat für die Fussgängerströme und Velobeziehungen in Richtung des Quartierzentrums rund um den Marktplatz, den Franklinplatz und die angrenzenden Quartierstrassen. Durch diese Verbindung in der Wunschlinie der Passanten mit dem direkt angrenzenden Zugang zum Neumarkt und zahlreichen Fachgeschäften wird der Standort Zentrum Oerlikon insgesamt gestärkt.

**Zu Frage 10:** Die neue Verbindung in Verlängerung der Schul- und Therese-Giehse-Strasse ergänzt geschickt die bestehende Personenunterführung (PU) Mitte der SBB zu einem zusammenhängenden System. Die räumliche Definition, die Betonung der beiden Zugänge und ihre identische Ausbildung als Kopfbauten mit den «Baldachinen» setzen ein starkes prägnantes Zeichen für die Quartierverbindung Oerlikon und den Bahnhof. Die beiden Kopfbauten verbinden die bestehende PU Mitte mit der neuen Quartierverbindung Oerlikon. Es entsteht dadurch eine gemeinsame Eingangshalle auf Untergeschoss-Niveau. Die Baldachine dienen gleichzeitig als Überdeckung der SBB-Perrons im Projektbereich. Die Quartierverbindung Oerlikon erschliesst zusätzlich noch die Perrons über Treppenanlagen. Die Kombination der Quartier- und Perron-Erschliessungen erhöht die Sicherheit und die Übersichtlichkeit.

Die Hauptfunktion der Perronerschiessung verbleibt weiterhin bei der PU Mitte. Gleichzeitig mit dem Bau der Quartierverbindung Oerlikon wird die PU Mitte im Norden verlängert. Der Querschnitt der Verlängerung wird auf eine Breite von 12 m ausgebaut. Die Perrons zu den Gleisen werden hauptsächlich durch die PU Mitte mit je zwei Treppenaufgängen erschlossen. Die PU Ost, auf Höhe der Wattstrasse, erschliesst die Perrons mit je einer Treppe und einer Rampe. Die bestehende PU West, auf Höhe der Franklinstrasse und damit ausserhalb der Perronanlagen, wird im Zuge des Bahnhofausbaus ausser Betrieb genommen. Diese wichtige Langsamverkehrsverbindung von Norden nach Süden wird mit der Quartierverbindung Oerlikon umso besser und attraktiver wieder hergestellt.

Die Vertreter der SBB sind immer in die Planungsprozesse einbezogen, eine Überprüfung und Optimierung findet laufend statt. Eine künftige Optimierung ist im Zusammenhang mit dem Ausbau der PU Mitte der SBB und dem Weggleitsystem für Zufussgehende zu sehen. Die Quartierverbindung Oerlikon kann nicht weiter optimiert werden, alle Potenziale sind ausgeschöpft und auf den koordinierten Bau mit den SBB ausgerichtet. Grössere Veränderungen oder ein anderes Projekt würden den Bau einer Quartierverbindung um Jahre verzögern und, infolge der fehlenden Synergie mit dem SBB-Bahnhofausbau, zu Mehrkosten führen.

**Zu Frage 11:** Der Oerliker Bahnhofplatz Süd ist das Eingangstor zum Zentrum Oerlikon sowie Ankunfts- und Orientierungsort für Bahnreisende. Der heute verkehrsorientierte Platz mit hohen Randsteinen und markierten Fahrspuren wird attraktiv und fussgängerfreundlich gestaltet. Niedrige Randsteine ermöglichen ein einfaches Queren und eröffnen neue, diagonal über den Platz führende Wegbeziehungen. In der Hofwiesenstrasse wird im Abschnitt Ohmstrasse bis Schulstrasse der Durchgangsverkehr unterbunden, der Anliefer- und Zubringerverkehr bleibt möglich. Der heutige geringe Durchgangsverkehr wird neu über andere Strassen geführt. Die Zufahrt zum Swissôtel und zum Neumarkt bleibt gewährleistet. Die

Haltestellen der Tram- und Buslinien werden an einem Ort zusammengefasst. Das 11er Tram wird neu in beiden Richtungen über die Hofwiesen- und Ohmstrasse geführt. Dazu wird die bestehende Gleisanlage auf eine Doppelspur ausgebaut. Die Wendeschleife wird neu im Uhrzeigersinn befahren. Die Tramhaltestelle in der Hofwiesenstrasse erhält eine grosse, übersichtliche Wartehalle.

Auf dem Oerliker Bahnhofplatz Süd werden Übersichtlichkeit und freie Wege Priorität haben. Sitzgelegenheiten, Restaurants und Cafés im Freien geben dem Platz die erwünschte Aufenthaltsqualität. Die Realisierung ist ab 2010 vorgesehen. Es ist mit einer Bauzeit von rund eineinhalb Jahren zu rechnen.

**Zu Frage 12:** Für die Definition der Platzgestaltung wird im Jahr 2009 ein offener Projektwettbewerb ausgeschrieben, zu dem Planerteams aus den Fachgebieten Architektur/Städtebau/Landschaftsarchitektur/Verkehr und Kunst zugelassen sind. Die Rahmenbedingungen, welche von den Teilnehmenden zu erfüllen sind, werden innerhalb der Verwaltung, mit Quartiervertretern und den anstossenden Grundeigentümern breit diskutiert. Im Wettbewerb enthalten ist auch ein Beitrag zur Kunst im öffentlichen Raum, welche den Platz als Tor zum Quartier Neu-Oerlikon auszeichnen und einen Bezug zur Namensgebung herstellen soll. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) bleibt der Max-Frisch-Platz gesperrt, der Veloverkehr ist weiterhin in beiden Richtungen gestattet. Neu-Oerlikon verfügt mit dem Max-Bill-Platz über einen lebendigen Quartierplatz und mit dem MFO-Park über einen ausgezeichneten Aufenthaltsort. Im Gegensatz dazu handelt es sich beim Max-Frisch-Platz primär um einen belebten Bahnhofplatz, der nur zum kurzen Verweilen einladen soll. Der Stadtrat erwartet ein Projekt, welches die Funktion des Bahnhofplatzes mit der erforderlichen Aufenthaltsqualität zu einer überzeugenden Einheit verbindet. Durch eine geschickte Anordnung der Bushaltestellen wird ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den notwendigen Verkehrsflächen und den Aufenthaltszonen erreicht werden.

**Zu Frage 13:** Die heutigen Veloabstellanlagen rund um den Bahnhof Oerlikon sind grösstenteils überlastet und teilweise nur mit provisorischen Velobügeln ausgestattet. Es werden heute knapp 500 Velos im direkten Einzugsgebiet des Bahnhofs abgestellt, dies grossteils in Verlängerung der Zufahrtsachsen Schulstrasse und Therese-Giehse-Strasse, in der Achse der geplanten Quartierverbindung Oerlikon. Der Stadtrat erwartet unter anderem mit der Gebietsentwicklung in Leutschenbach und dem Glattpark generell eine Zunahme des Veloverkehrs zum Bahnhof Oerlikon, dies widerspiegelt auch die erwartete Zunahme der Passagierzahlen am Bahnhof Oerlikon und die allgemeine Zunahme des Veloverkehrs als politisches Ziel mit verbesserten Abstellanlagen. Nördlich und südlich der Quartierverbindung Oerlikon sind künftig insgesamt rund 500 Abstellplätze vorgesehen. Davon befinden sich rund 320 Abstellplätze in der Quartierverbindung Oerlikon. Die übrigen rund 180 Abstellplätze werden an geeigneten Orten oberirdisch erstellt. Auf der Ostseite des Bahnhofs mit Bezug zu den Entwicklungsgebieten Leutschenbach und Glattpark sind rund 200 oberirdische Abstellplätze vorgesehen. Im Vergleich zu heute entspricht dies einer erwarteten Zunahme an abgestellten Velos von etwa 40 Prozent. Auf der Ostseite des Bahnhofs, mit der Ausrichtung nach Leutschenbach und zum Glattpark, stehen damit künftig doppelt so viele Abstellplätze wie heute zur Verfügung.

**Zu Frage 14:** Mit dem Bahnhofausbau und den Gleisen 7 + 8 wird der Zugang zur Personenunterführung Ost (auf Höhe der Wattstrasse) neu gestaltet. Zufussgehende sollen künftig direkt und niveaugleich aus der heutigen Personenunterführung in einen offenen Verbindungsraum gelangen, welcher direkt und ohne Querung einer Spur des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu den Tramhaltestellen der Linien 10 und 14 führt. Die stadträumliche Verbindung der Affoltern- bis zur Schaffhauserstrasse erfolgt künftig mit einer breiten Rampe, die dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten ist. Die Erschliessung der Gebäude im Geviert Watt-/Jungholzstrasse wird weiterhin über die Watt-, Affoltern- und Jungholzstrasse sichergestellt. Für eine grösstmögliche Sicherheit sowohl der Zufussgehenden als auch der Velofahrenden sollen die Verbindungsräume im Raum Schaffhauserstrasse grosszügig gestaltet werden. Dadurch können offene, sichere und konfliktfreie Zonen für den Langsamverkehr entstehen. Bei der Leitbilderarbeitung wurden die Rampenbreite und die Rampennei-

gung grob dimensioniert. Die in den Plänen eingetragene Neigung von etwa 10 Prozent entspricht einem Zwischenergebnis aus dem Leitbild. Bei der Rampenneigung ist zu beachten, dass diese mit dem bestehenden Höhenunterschied zwischen der Watt- und der Schaffhauerstrasse (im Brückenbereich der SBB) in einem gewissen Mass vorbestimmt ist. Als Zielgrösse wird eine Rampenneigung von gegen 6 bis 8 Prozent angestrebt. Die Rampenneigung und -breite sowie weitere sicherheitsrelevante Aspekte werden in der folgenden Planung genauer geprüft und optimiert.

**Zu Frage 15:** In der Kommunikation gegenüber den Mitgliedern des Gemeinderates, den Quartiervertretern und der Bevölkerung wird der Bahnhof Oerlikon immer als Ganzes behandelt. Die Entwicklungen in Zürich Nord werden laufend verfolgt und zum Beispiel mit öffentlichen Führungen durch die Entwicklungsgebiete und der Sonderbeilage «Nordstadt» einem interessierten Publikum veranschaulicht. Breit abgestützte Planungen bringen tragfähige Lösungen hervor. Solche Planungen wurden beim Oerliker Bahnhofplatz Süd, für die Quartierverbindung Oerlikon und für das Leitbild Bahnhof Oerlikon Ost angewendet, ein weiteres Wettbewerbsverfahren ist für den Max-Frisch-Platz in Vorbereitung. Die Mitglieder des Gemeinderates werden laufend informiert und sind mit der in Kürze folgenden Weisung zur Quartierverbindung Oerlikon in die politische Diskussion eingebunden. Im Vorfeld zur Volksabstimmung über die Quartierverbindung Oerlikon sind die üblichen Kommunikationsmassnahmen geplant. Quartiervertreterinnen und Quartiervertreter aus Oerlikon sowie weitere interessierte Personen begleiten zudem die Planungen rund um den Bahnhof Oerlikon in einem Echoraum. Zur Bekanntmachung des angepassten Entwicklungskonzepts sind im Dezember 2008 eine Medienkonferenz und im ersten Quartal 2009 eine öffentliche Orientierungsveranstaltung geplant. In Zusammenarbeit mit den SBB ist während der rund fünf Jahre dauernden Bauphase ein Informationscenter angedacht, in dem sich interessierte Personen über den laufenden Stand der Arbeiten orientieren können.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorstehenden des Finanz-, des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Hochbaudepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtentwicklung, die Liegenschaftsverwaltung, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt (12), das Amt für Städtebau (5), die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber