

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 3. September 2014

**764.**

### **Schriftliche Anfrage von Severin Pflüger und Christian Huser betreffend mögliche Konzepte für eine bessere Verbindung der Quartiere nördlich und südlich des Bahnhofs Oerlikon mit dem öffentlichen Verkehr**

Am 21. Mai 2014 reichten Gemeinderäte Severin Pflüger (FDP) und Christian Huser (FDP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2014/157, ein:

Der Bahnhof Oerlikon ist der wichtigste Verkehrsknotenpunkt in Zürich Nord. Mit dem Aus- und Umbau des Bahnhof Oerlikons verliert er seinen Charakter als Trennung zwischen dem Gebiet nördlich und südlich des Bahnhofs. Was die Verkehrsbeziehungen jedoch dieser beider Regionen betrifft, so wird die Trennwirkung weiter bestehen. Die Busse 64, 75 und 80 bedienen den Norden und die Busse 61, 62 und 63 bedienen die Region südlich des Bahnhofs. Wer vom Norden des Bahnhofs in den Süden des Bahnhofs möchte, der muss im Bahnhof Oerlikon Nord aussteigen, die Unterführung nehmen und am Bahnhof Oerlikon Süd einen anderen Bus besteigen. Insofern stellt sich die Frage, inwiefern Busverbindungen geschaffen werden können, die die Region Bahnhof Oerlikon Nord mit der Region Bahnhof Oerlikon Süd verbinden können. Denkbar wäre zum Beispiel, dass die Buslinie 64 vom Bahnhof Oerlikon Nord über den Bahnhof Oerlikon Ost um den Bahnhof herumgeführt wird und sich mit der Buslinie 63 vereinigt und die Buslinie 75 ebenfalls um den Bahnhof herumgeführt und mit der Buslinie 61 vereinigt wird. Damit würden die stark gewachsenen Regionen Neu-Oerlikon und Seebach mit dem Tramangebot der Haltestelle Bahnhof Oerlikon Ost verknüpft werden und sie hätten direkten Zugang zum Detailhandelszentrum rund um den Sternen Oerlikon. Des weiteren könnte so auch ein erheblicher Teil des Freizeitverkehrs Richtung Hallenbad und Eisbahn Oerlikon sowie Radrennbahn vereinfacht werden. Auch der Zugang zum Verwaltungszentrum Dorflinde liesse sich so verbessern. In diesem Zusammenhang stellt sich den Anfragenden die folgenden Fragen:

1. Wurde bereits über ein solches Szenario nachgedacht und zu welchem Resultat führte dies?
2. Mit welchen Schwierigkeiten wäre bei der Umsetzung zu rechnen?
3. Bestehen alternative Szenarien, die Region nördlich und südlich des Bahnhof Oerlikons mit dem öffentlichen Verkehr miteinander zu verbinden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu den Fragen 1 bis 3 («Wurde bereits über ein solches Szenario nachgedacht und zu welchem Resultat führte dies? Mit welchen Schwierigkeiten wäre bei der Umsetzung zu rechnen? Bestehen alternative Szenarien, die Region nördlich und südlich des Bahnhof Oerlikons mit dem öffentlichen Verkehr miteinander zu verbinden»):**

Die Entwicklung des Gebiets um den Bahnhof Oerlikon und die damit zusammenhängende Verkehrssituation sind seit Längerem im Fokus des Stadtrats sowie des Tiefbauamts (TAZ) und der Verkehrsbetriebe (VBZ). TAZ und VBZ haben deshalb in Zusammenarbeit mit anderen Verantwortlichen für den öffentlichen Verkehr der Region in einem langjährigen Prozess ein Buslinienkonzept entwickelt, welches die in der Schriftlichen Anfrage angeregte Verbindung von Bahnhof Oerlikon Nord und Bahnhof Oerlikon Süd sicherstellt. Dieses Buslinienkonzept wird aller Voraussicht nach ab Dezember 2015 umgesetzt. Zum besseren Verständnis für die Prozesse, die bis zum konkreten Umsetzungsentscheid durchlaufen worden sind, werden nachfolgend die einzelnen Zwischenstufen der Planung erläutert und anschliessend die konkrete Umsetzung des Buslinienkonzepts aufgezeigt.

*Entwicklungsrichtplan Bahnhof Oerlikon (2000):*

Am 7. April 1997 reichte die gemeinderätliche Spezialkommission «Perspektiven der Stadtentwicklung» eine Motion ein, um das in Realisierung befindliche Gebiet «Zentrum Zürich Nord» (ZZN) besser mit den angrenzenden Quartieren zu vernetzen. Der Gemeinderat überwies diese Motion am 4. Februar 1998 dem Stadtrat (GR Nr. 1997/180). Dieser Vorstoss bildete den Grundstein für die Ausarbeitung des «Entwicklungsrichtplans (ERP) Bahnhof Oerlikon», unter Beteiligung der städtischen und kantonalen Ämter und der Verkehrsunternehmen SBB, VBZ und Verkehrsbetriebe Glattal (VBG). Der Entwicklungsrichtplan koordi-

nierte die Gestaltung und Funktionen der städtischen Räume, der baulichen Entwicklung sowie des Verkehrs und definierte zehn Schlüsselprojekte (SP) im Umfeld des Bahnhofs Oerlikon. Für den öffentlichen Verkehr standen die so genannte «öV-Drehscheibe Ost» (SP 2) und ein neues öV-Konzept mit Durchmesserlinien (SP 3) im Vordergrund. Ziel dieser beiden Schlüsselprojekte war, die Oerliker Buslinien paarweise miteinander zu verbinden und als durchgehende Buslinien über das geplante Umsteigezentrum am Bahnhof Oerlikon Ost zu führen sowie damit die Quartiere nördlich und südlich der Bahnlinie miteinander zu verknüpfen. Der Entwicklungsrichtplan Bahnhof Oerlikon wurde vom Stadtrat am 6. September 2000 zustimmend zur Kenntnis genommen (STRB Nr. 1878/2000).

Im Jahr 2006 wurden die grundsätzlichen Überlegungen des Entwicklungsrichtplans Bahnhof Oerlikon einschliesslich der Vorgaben des Schlüsselprojekts 3 «öV-Konzept/Durchmesserlinien» in die Liniennetzentwicklungsstudie «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025» aufgenommen. Zur Optimierung der Buserschliessung im Raum Zürich-Nord sollten die Hauptbuslinien am Bahnhof Oerlikon nach Möglichkeit zu Durchmesserlinien durchgebunden werden. Die Umsetzung dieses Konzepts war für das Jahr 2015 vorgesehen, gleichzeitig mit der Realisierung des geplanten Umsteigezentrums am Bahnhof Oerlikon Ost. Im Rahmen dieser Strategie war vorgesehen, die Buslinien 62 und 80 zwischen Glaubtenstrasse und Sternen Oerlikon bzw. Schwamendingerplatz abzutauschen und die Buslinie 62 von Affoltern mit der Linie 94 zum Glattzentrum zu verbinden. Die Linie 80 sollte auf diesen Zeitpunkt hin ab Glaubtenstrasse über die Regensbergbrücke zum Bahnhof Oerlikon und anstelle der heutigen Linie 62 zum Schwamendingerplatz geführt werden. Ausserdem sollte auch die Linie 63 aus Schwamendingen mit der Linie 75 aus Seebach zu einer durchgehenden Buslinie zusammengelegt werden.

#### *Leitbild «Bahnhof Oerlikon Ost» (2008):*

Im Jahr 2008 wurden im Rahmen eines städtischen Workshopverfahrens verschiedene Entwicklungsszenarien für den Bahnhof Oerlikon Ost aufgezeigt und diskutiert. Gegenstand des Workshops bildeten die im ERP Bahnhof Oerlikon gesetzten Schlüsselprojekte, insbesondere das Umsteigezentrum im Bereich der Unterführung Schaffhauserstrasse (Schlüsselprojekt SP 2). Die Diskussionen und Einschätzungen im Verlaufe des Workshopverfahrens ergaben, dass keines der drei Szenarien restlos zu überzeugen vermochte. Es wurde daher ein neues städtebauliches Leitbild «Bahnhof Oerlikon Ost» erarbeitet, worin die Abkehr vom bisherigen Umsteigezentrum Bahnhof Oerlikon Ost erfolgte. Das neue Leitbild «Bahnhof Oerlikon Ost» wurde vom Stadtrat im Sommer 2008 genehmigt.

#### *Entwicklungsrichtplan 2009:*

Mit dem neuen Leitbild haben sich die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen in den Themenbereichen «Stadtraum» und «Verkehr» grundlegend geändert, und auch einige der Schlüsselprojekte haben sich weiterentwickelt. Diese veränderte Ausgangslage bot Anlass dafür, den ERP Bahnhof Oerlikon aus dem Jahr 2000 mit den damaligen Schlüsselprojekten von Grund auf zu überdenken und im ERP 2009 neu zu formulieren. Die Führung der übergeordneten Buslinien gemäss «VBZ-Liniennetz 2025» erfuhren durch den Wechsel vom bisherigen Umsteigezentrum Bahnhof Oerlikon Ost zum neuen Entwicklungsrichtplan 2009 keine Änderung.

Im Dezember 2009 wurde das Buslinienkonzept gemäss ERP 2009 in die Finanzplanung der VBZ und des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) aufgenommen. Im Frühjahr 2010 gab der ZVV jedoch bekannt, dass die für die Umsetzung der geplanten Durchmesserlinie erforderlichen Mittel den verfügbaren Budgetrahmen des Fahrplanverfahrens 2012/13 überstiegen. Angesichts der absehbaren Finanzierungsprobleme durch die Umsetzung des geplanten Buskonzepts entschied man sich im Sommer 2010 im Rahmen von gemeinsamen Gesprächen zwischen TAZ, VBZ, VBG und ZVV dafür, die bisher geplante Buslinienführung im Raum Bahnhof Oerlikon von Grund auf neu zu überdenken.

### *Buslinienkonzept Oerlikon (2012):*

Unter dem Titel «Buslinienkonzept Oerlikon» wurde ein ortsansässiges Ingenieurbüro im Herbst 2011 damit beauftragt, auf Basis einer Nachfrageanalyse für das Jahr 2020 ein neues Busangebot für Zürich-Nord zu erarbeiten. Die Studie «Buslinienkonzept Oerlikon» führte im Wesentlichen zu nachstehenden Erkenntnissen und Empfehlungen:

Die Buslinien 61/62 verkehren künftig über den Bahnhof Oerlikon Süd zum Sternen Oerlikon und übernehmen dort die Linienführung der bestehenden Linie 63 über die Wallisellenstrasse zum Schwamendingerplatz. Die Linie 75 verkehrt von Seebach her kommend neu über die Binzmühlestrasse zum Bahnhof Oerlikon Ost und weiter zum Sternen Oerlikon. Sie übernimmt dort die Linienführung der bisherigen Linien 61/62 über die Schwamendingenstrasse zum Schwamendingerplatz. Die Führung der übrigen Linien 64, 80, 94, 768 und 781 bleibt unverändert bestehen. Die Linien 64 und 80 haben ihre Endhaltestelle auch künftig am Max-Frisch-Platz, die Endhaltestellen der Linien 94, 768 und 781 bleiben weiterhin in der Ohmstrasse. Die VBG-Buslinien 768 und 781 tragen mit diesem Haltestellenstandort auch künftig zur Anbindung der Gebiete nördlich der Bahnlinie ans Detailhandelszentrum rund um den Sternen Oerlikon und dem Marktplatz bei.

### *Umsetzung Buslinienkonzept Oerlikon / Tramlinienführung:*

Die Umsetzung des bereits umschriebenen Buslinienkonzepts Oerlikon findet voraussichtlich im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2016/17 per Fahrplanwechsel im Dezember 2015 statt. Der Zeitpunkt der Realisierung wie auch die Finanzierung sind mit dem ZVV abgesprochen. Es ist allerdings zu beachten, dass die definitive Festlegung des Verbundangebots und -fahrplans dem Verkehrsrat obliegt (§ 19 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr [PVG, LS 740.1] und § 16 Abs. 1 Fahrplanverfahrensverordnung [FVV, LS 740.35]). Der entsprechende Entscheid wird im Sommer 2015 erfolgen.

Die Buslinien 61/62 werden demzufolge voraussichtlich ab Dezember 2015 von Affoltern über den Bahnhof Oerlikon Süd zum Sternen Oerlikon und weiter anstelle der bestehenden Linie 63 über die Wallisellenstrasse zum Schwamendingerplatz verkehren. Die Linie 75 wird künftig von Seebach her kommend über die Binzmühlestrasse zum Bahnhof Oerlikon Ost und weiter zum Sternen Oerlikon verkehren und anschliessend über die Schwamendingenstrasse (bisher Linien 61/62) zum Schwamendingerplatz weiterfahren.

Unabhängig von der Umsetzung des Buslinienkonzepts sind auch die bestehenden und geplanten Oerliker Tramlinien in der Lage, die in der Schriftlichen Anfrage geforderten Anliegen zu erfüllen. Die Tramlinien 10 und 14 werden nämlich weiterhin über Sternen Oerlikon und Bahnhof Oerlikon Ost Richtung Seebach bzw. Opfikon / Flughafen verkehren und stellen damit die Verbindung der Gebiete nördlich und südlich des Bahnhofs Oerlikon sicher. Die Linie 11 verkehrt über den Bahnhof Oerlikon Süd und Sternen Oerlikon Richtung Auzelg. Sie wird beim Bahnhof Oerlikon in beiden Richtungen über Hofwiesen- und Ohmstrasse geführt. Bei ausreichender Nachfrage verkehrt langfristig zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ) eine weitere Tramlinie aus dem städtischen Liniennetz über Sternen Oerlikon und Bahnhof Oerlikon Ost nach Zürich-Leutschenbach.

Die Tram- und Buslinien im Raum Oerlikon entsprechen damit nach der geplanten Angebotsanpassung ab Dezember 2015 weitestgehend dem in der Schriftlichen Anfrage geäusserten Anliegen, die Gebiete nördlich und südlich der Bahnlinie mit dem öffentlichen Verkehr miteinander zu verbinden.

Vor dem Stadtrat  
die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cucho-Curti**