

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 186. Ratssitzung vom 20. Dezember 2017**

### **3620. 2016/387**

#### **Motion der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 09.11.2016:**

#### **Quartieranbindung Ost beim Bahnhof Oerlikon, Projektierung und Umsetzung der Etappe 3b**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

***Hans Jörg Käppeli (SP)** begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 2392/2016): Der Stadtrat will zehn bis fünfzehn Jahre lang nichts machen. Er missachtet damit den klaren Volksauftrag, der im November 2010 erteilt wurde. Dem Gemeinderat und dem Volk hat man schon seit zehn Jahren mit tollen Visualisierungen einen attraktiven Bahnhof für Oerlikon versprochen. Die Arbeiten der SBB am Bahnhof sind bekanntlich abgeschlossen und der umgebaute Bahnhof wurde am 1. Dezember 2016 feierlich eröffnet. Nur das städtische Projekt präsentiert sich immer noch als unfertige und unbrauchbare Anlage. Bei der Beratung des Objektkredits wurde von Seiten des Stadtrats eindringlich darauf gedrängt, dass das städtische Projekt im gleichen Zeitraum wie die SBB realisiert werden soll. Die neue Strassenraumgestaltung ist als Stadtraumaufwertung bezeichnet worden. Als funktionierender Umsteigeknoten, für dessen Umsetzung noch mindestens 30 Millionen Franken in der Kasse liegen. Der Stadtrat argumentiert, dass gar keine Motion für unsere Forderung möglich ist. Dies kann man widerlegen, denn es ist ein Auftrag, der locker zwei Millionen Franken überschreitet. Falls der behauptete vorzeitige Ersatz der Tramgleise tatsächlich so gute Gleise zerstören würde, wäre das eine motionable Abschreibung. Im Projekt ist ein sehr teures Wendegleis vorgesehen. Dieses würde sehr hohe Einsparungen, möglicherweise bis zehn Millionen Franken bedeuten. Dies ist auch finanziell relevant und damit durchaus motionabel. Es gab das Gegenbeispiel mit den Velostationen auf der Brücke. Dafür wurde zwar nicht mehr Geld gesprochen, aber weil es eine Projektänderung war, musste der Stadtrat richtigerweise eine Vorlage bringen und diese wurde sehr hoch überwiesen. Der Stadtrat argumentiert, er habe nun gerade die Etappe 3a umgesetzt und es sei nicht sinnvoll, dass man jetzt wieder bauen will. Doch dem Gemeinderat und dem Volk wurde versprochen, dass Etappe 3b ein integraler Bestandteil der Gesamtvorlage ist und diese unmittelbar nach der Etappe 3a realisiert werden sollte. Ohne Etappe 3b, die zur Diskussion steht, ist das Projekt einfach nicht fertig und der Auftrag nicht erfüllt. In der Abstimmungszeitung von 2010 stand mit keinem Wort, dass die Etappe 3b erst Jahre später realisiert werden soll. Das Volk hat nie einem solch grossen Unterbruch zugestimmt. Die Etappe 3b sollte ein Provisorium sein. Ein Provisorium, das es durchaus in einem Bauablauf geben kann. Was dort nun steht, sieht aber aus, als wäre es für die Ewigkeit gebaut, mit einem Park im Dreieck der Strassenwüste. Das ist rausgeworfenes Geld. Für die Etappe 3a hat man kein*

2 / 5

*Provisorium gebaut, sondern ziemlich viel Geld ausgegeben. Eine Fläche wurde der Firma Implenia für Bauinstallationen zur Verfügung gestellt. Dies ist mit ein Grund, warum man die Andreasstrasse noch nicht richtig nutzen kann. Es heisst, die Etappe 3b sei umstritten, doch das ist nicht wahr. Sie ist Bestandteil des Gesamtprojekts. Es wird im Bereich der Bahnbrücken für die Tram- und Bushaltestellen in der Schaffhauserstrasse die vollständige Umgestaltung der Strassenfläche benötigt und diese Vorlage dient allen Verkehrsteilnehmern. Denjenigen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind genauso wie den ÖV-Nutzern und auch dem MIV. Es geht nicht darum, dass man die einen gegen die anderen ausspielt. Man kann, wenn man dies anständig umsetzt, von einer Win-win-Situation reden. Tatsache ist aber, dass das Tiefbauamt nicht in der Lage ist, ein taugliches Projekt vorzulegen und die unterschiedlichen Nutzerinteressen zusammenzuführen. Wenn man einmal von den vielen Studien absieht, gibt es mindestens vier untaugliche Projekte. Das erste Projekt war, dass man die Bahnbrücke unter den Gleisen 1 und 2 nach Wallisellen verlängert hat. Dort kann man heute noch in Beton gegossen die komisch schiefgestellte Stütze sehen. Eine absolut unlogische Anordnung, die eine grosse Hypothek für ein gescheitertes Projekt ist. Ich habe selbst eine anderen Lösungsansatz vorgeschlagen, der aber an der Zustimmung der VBZ gescheitert ist. In dem Gesamtprojekt von 110 Millionen Franken konnte die Kommission schon erhebliche Mängel feststellen. Doch aufgrund des Zeitdrucks, denn man musste das Geld für die SBB bereitstellen, haben wir die Weisung trotzdem überwiesen. Im Wissen um die Mängel verlangten wir mit Vorstössen diverse Nachbesserungen. Vor über 2,5 Jahren hat uns der Stadtrat zwei neue Varianten präsentiert, hat sie aber sofort als untauglich abklassiert. Die Dienstabteilung Verkehr (DAV) hat herausgefunden, dass man den MIV mit den Varianten nicht bewältigen kann und die Mehrheit der Fraktionen hat zugestimmt, dass dies nicht der richtige Weg ist. Die Tramwendeschleufe, die noch im Projekt steht, ist eigentlich unbrauchbar. Wenn man sie baut, kann man die Tramhaltestelle nicht behindertengerecht machen. Man müsste jetzt wirklich einmal fertig projektieren und die Tramwendeschleufe aus dem Projekt streichen. Mit dem Aufschub wird der Volkswillen verletzt. Eine millionenschwere Investition, die man für die Bahnbrücke getätigt hat, liegt brach. Der provisorische Zustand wird lange beibehalten. Tram- und Bushaltestellen sind absolut untauglich und nicht behindertengerecht. Die ÖV-Nutzer, die umsteigen wollen, müssen sich zwischen den Autos durchquetschen. Der Stadtrat soll verpflichtet werden, sofort eine funktionstüchtige Lösung zu projektieren und zu realisieren und somit dem Volkswillen und dem Bedürfnis von allen Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden. Die Anbindung des boomenden Quartiers Leutschenbach, die über die Andreasstrasse führt, muss jetzt umgesetzt werden. Diese hat der Vorlage schliesslich auch den Namen gegeben. Wie will der Stadtrat der SBB erklären, wenn der Andreastower nächstes Jahr den Betrieb aufnimmt, warum die Umgebung noch Brachland ist? Ich bitte um die Unterstützung der Motion.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Filippo Leutenegger:** Die 110 Millionen Franken, die vom Volk bestimmt worden sind und abgesehen wurden, kann man nicht mit einer eigenen Motion zum gleichen

*Kredit toppen. Eine kreditschaffende Weisung zu einem Kredit, über den schon abgestimmt wurde, ist einfach juristisch nicht möglich. Wenn dieser Umstand den Motionären egal ist, können sie schon nochmals eine Motion einreichen. Rechtlich ist es nicht möglich. Wir haben alle Etappen gut realisiert. Die Etappe 3b ist eine verkehrliche Etappe, die einige Probleme darstellt. Die SP hat selber dargelegt, welche Massnahmen und Projekte wir erarbeitet haben, um den Verkehr abfliessen zu lassen. Wir haben dort tatsächlich ein Kapazitätsproblem. Es wurden gewisse Umwege geprüft, die den Kapazitätsabbau gesenkt hätten. Doch da es dort heute schon Stausituationen gab, reagierte der Kanton auf diese Vorschläge negativ. Wir müssen also neue Varianten aufzeigen. Wir haben aber noch ein anderes Problem, nämlich, dass die Gleise einfach noch nicht abgefahren sind. Wir müssten sie herausreissen, obwohl sie noch ungefähr zwanzig Jahre halten würden, was nicht sehr sinnvoll ist. Das sind Millioneninvestitionen, die man vernichtet. Diese Investitionen müssen wir abfahren. Die Gleise können wir nicht einfach herausreissen und den ganzen Strassenraum umpflügen. Deshalb haben wir gesagt, wir warten. Selbstverständlich gibt es Provisorien in der Stadt, beispielsweise das Globus-Provisorium, das schon seit einigen Jahren existiert. Der Leidensdruck, auf die jetzige Art und Weise beim Bahnhof Oerlikon durchzufahren, ist relativ klein. Ich finde es nicht in Ordnung, Investitionen zu vernichten, nur um das jetzt unbedingt umsetzen zu wollen. Wir handeln nicht gegen den Willen des Volkes oder der Vorlage, die das Volk abgeseget hat. Wir haben nie gesagt, in welcher Abfolge wir diese Bauten realisieren. Wir warten jetzt zehn bis fünfzehn Jahre ab, bis man das wieder plant. Der Stadtrat kann die Vorlage nicht annehmen.*

Weitere Wortmeldungen:

**Derek Richter (SVP):** *Wir haben die Variante 3b bereits im Budget ausgiebig diskutiert. Das ganze Areal dort ist sicher kein Schmuckstück. Der kleine Park in diesem Dreieck ist vielleicht noch das Schönste in einer ansonsten pragmatischen, langweiligen Beton-Infrastruktur. Jedoch in einer Infrastruktur, die funktioniert. Sie ist auch nicht auf die Ewigkeit konzipiert. Wir haben in diesem Parameter, aufgrund des Andreasturms, eine intensive Bautätigkeit. Die heutige Verkehrsführung ist nicht optimal. Es gibt diverse interessante Ideen, eine kommt von der SP selber. Über diese kann man diskutieren. Wieso sie nicht kommt, würde mich auch interessieren und wie sehr sich die VBZ dagegen sperrt. Man könnte die ganze Situation wesentlich entschärfen, indem man das von Stephan Iten (SVP) und mir eingereichte Postulat umsetzen würde. Das würde einen grossen Teil des Individualverkehrs, der in Richtung Hagenholz unterwegs ist, auffangen. Nur damit, dass man von Seebach her einen Linksabbieger ermöglicht. So würden die Konfliktpunkte zwischen dem MIV, der VBZ und dem Fussgänger wesentlich entschärft werden. Es gibt dort drei Konfliktpunkte, davon zwei ohne Lichtsignal. Für den MIV und den VBZ gibt es dort praktisch kein Durchkommen mehr, die Fussgänger laufen einfach los. Wir teilen die Meinung des Stadtrats. Wir halten nichts von dieser Zwängerei und auch nichts vom Parkplatzabbau am Bahnhof Oerlikon.*

**Sven Sobernheim (GLP):** *Es ist interessant, dass der Stadtrat uns jetzt vorwirft, wir würden Investitionen vernichten. Wir haben eine grosse Brückenverbreiterung für einen*

mittleren zweistelligen Millionenbetrag realisiert, um dort die sechs Parkplätze zu kompensieren. Auf den sechs Taxi-Abstellplätzen habe ich noch nie ein Taxi gesehen. Die Situation jetzt ist für alle gefährlich. Wir haben im Fahrplanwechsel von Dezember 2016 die Linie 75 bis nach Schwamendingen verknüpft. Dies hat zur Folge, dass der Bus neu am Bahnhof Oerlikon Ost hält. Auf derselben Haltekante, wo vorher einige Wenige aus dem Tram 14 und ein paar Menschen mehr aus dem Bus der Linie 68 ausgestiegen sind. Das waren aber niemals die Personenströme, die wir heute haben. Es gibt eine extreme Zunahme an dieser Station gegenüber der Situation vor dem Umbau. Die Haltestelle sowie der Zugang zum Bahnhof Oerlikon ist für diese Personenströme nicht konzipiert worden. Der Zugang, den die Leute jetzt benutzen, im Gegensatz zu dem Zugang, den sie hätten benutzen sollen, ist gleichzeitig die Anlieferungsfläche für die Verkaufsläden, die am Bahnhof Oerlikon entstanden sind. Ein Fahrgast der Linie 75 steigt dort aus dem Bus aus und hat entweder die Wahl, im Entenmarsch die viel zu schmale und zugestellte Haltestelle hinunter zu laufen. Dies würde dazu führen, dass der Bus sich in gefühlter Zeitlupe entleert. Oder er läuft so wie fast alle anderen auf die Strasse und die Autos sind zu einer Vollbremsung gezwungen. Dann läuft er weiter auf einem viel zu schmalen Trottoir und gelangt zum Eingangsbereich des Coop Pronto, wo morgens die Anlieferung stattfindet. Abermals zwingt er sich dort durch und schafft es so irgendwie zum Zug. Der Fussgänger verliert. Andererseits verliert aber auch der Autofahrer. Dieser hat dort eine Spur, die für ihn alleine vorgesehen ist, ohne Velos. Nach dem Lichtsignal könnte er eigentlich zügig durchfahren, kommt aber nicht vorwärts, weil dort ständig Fussgänger die Strasse überqueren. Teilweise, weil sie zu faul sind, teilweise weil es gar keine andere Möglichkeit gibt. Dazu gibt es eine Studie der Dienstabteilung Verkehr, die genau geprüft hat, wie sicher es dort ist. Das Fazit ist, dass die Situation jetzt aus Sicht aller Verkehrsteilnehmer unsicher ist. Selbst die Stadt ist mit ihrem Provisorium scheinbar nicht zufrieden. Die Diskussion ist nicht die, ob wir Geld vernichten oder nicht. Die Diskussion ist, ob die jetzige Situation für alle Verkehrsteilnehmer dort tragbar ist. Wir sind der Meinung, dass sie das nicht ist. Deshalb überweisen wir die Motion sehr gern und haben die 100 000 Franken entsprechend schon ins Budget gestellt. Damit man direkt mit der Planung beginnen kann und hoffentlich bald eine schnelle Lösung findet.

**Thomas Kleger (FDP):** Mit der Öffnung der Ostseite am Bahnhof Oerlikon hat man den Fussgängern die Möglichkeit gegeben, den Bahnhof so passieren zu können. Das hat ein zusätzliches Fussgängeraufkommen mit sich gebracht. Im nächsten Jahr wird der Andreasturm eröffnet, was wiederum mehr Fussgänger generieren wird. Die jetzige Situation, haben wir gehört, sei nicht sicher. Doch momentan gibt es dort eine übersichtliche Fläche, auf der man sieht, was passiert. Man hat genug Platz, damit es eben nicht zu heiklen Situationen kommt. Auto und Tram können gut durchfahren. Man kann über die Schönheit des jetzigen Provisoriums streiten. Wir empfinden sie aber als tragbar. Wir werden die Motion nicht unterstützen. Wir wären aber bei einem Postulat dabei, um sich bestenfalls eine andere Lösung zu überlegen.

**Felix Moser (Grüne):** Die meisten stimmen überein, dass der Zustand in Oerlikon Ost ziemlich katastrophal ist. Wenn man aus dem Tram steigt, läuft man irgendwo über die Strasse, man kann gar nicht ausweichen. Die Trams müssen auch warten, bis alle

5 / 5

*Fussgänger auf der anderen Strassenseite sind. So geht es nicht. Das ist keine Lösung. Dem Velofahrer ergeht es auch nicht besser. Es gibt zwar eine Velostation, aber bis zu dieser führt kein Veloweg. Man muss also über den Fussgängerstreifen fahren, die Lösung funktioniert auch nicht. Es geht also nicht an, dass man dies noch zehn oder fünfzehn Jahre so weiterlaufen lassen will. Hier besteht ein dringender Handlungsbedarf. Je schneller dort etwas gemacht wird, desto besser. Irgendwann passiert doch etwas und dann kann man sagen, hätten wir doch früher etwas gemacht. Wir werden die Motion überweisen und hoffen ebenfalls auf eine bessere Lösung.*

**Hans Jörg Käppeli (SP):** *Die SVP hat ihr Postulat erwähnt, in dem sie den Linksabbieger wünschen. In unserer Motion findet man nirgendwo einen Vorbehalt, dass man irgendetwas nicht will. In der Idee, die ich skizziert habe, wäre der Linksabbieger sogar enthalten. Es wurde mehrfach der Fussgängerübergang von der Andreasstrasse zur Personenunterführung der SBB angesprochen. Dieser ist wirklich gefährlich. Scheinbar ist es übersichtlich, man sieht relativ weit. Doch man muss von der Insel zum Bahnhof drei Spuren überqueren, eine MIV-Spur und zwei ÖV-Spuren. Es ist logisch, dass dann immer aus irgendeiner Richtung ein Fahrzeug kommt. Das führt dazu, dass die Rotzeiten für die Fussgänger sehr lang sind. Oftmals haben die Fussgänger und der MIV Rot, was dann zu illegalen Überquerungen führt. Das Projekt hat das Tiefbauamt so verbrochen. Ich glaube nicht, dass die DAV die Anordnung so verlangt hat. Man sollte sich auch nicht herausreden, indem man behauptet, die DAV oder die VBZ oder der Kanton hätten sich quergestellt. Das Projekt wird vom Tiefbauamt geführt. Man muss natürlich die Bedürfnisse von VBZ und ÖV beachten, aber man muss sich zusammensetzen und ein intelligentes Projekt aufgleisen. Man kann nicht nachher sagen, die DAV war dagegen. Auch da liegt die Projektführung beim Tiefbauamt. Man muss dies mit der DAV zusammen machen und nicht mit einer Lösung in die Kommission gelangen, die nicht die Zustimmung der verschiedenen Departemente hat. Wir erwarten eine abgesprochene Lösung, die auf ihre Funktionalität hin geprüft wurde.*

Hans Jörg Käppeli (SP) ist nicht einverstanden die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Die Motion wird mit 74 gegen 50 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat