

Interpellationvon Peter Stähli-Barth (SP)
und Corine Mauch (SP)

Im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse entsteht eine weitere Doppelspurlinie der SBB durch den neuen Weinbergtunnel nach Oerlikon. Diese Linie wird zwischen dem Tunnelportal der Wipkingerlinie und den Perrons in Oerlikon mit den bestehenden Linien verknüpft. Dadurch wird ein massiver baulicher Eingriff im Bahneinschnitt in den Stadtkreisen 6 und 11 nötig; der Bahneinschnitt wird um zwei Spuren erweitert und die bestehenden Stützmauern auf beiden Seiten, vor allem auf der Seite der Hofwiesenstrasse, entsprechend verschoben.

Der Birchsteg und die Regensbergbrücke müssen angepasst, ev. abgerissen und neu gebaut werden. Durch diese Eingriffe ergeben sich aber auch Chancen für eine städtebaulich neue Konzeption des öffentlichen Raumes zwischen dem Bahnhof Oerlikon und den Tunnelportalen.

Die Lärmimmissionen durch die SBB werden nach der Inbetriebnahme dieses Grossprojektes klar zunehmen; mittels geeigneter Massnahmen muss die SBB die gesetzlichen Regelungen der Lärmschutzverordnung einhalten.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

- 1) Welche Überlegungen macht sich der Stadtrat bezüglich zu treffender Lärmschutzmassnahmen für diesen Bahneinschnitt? Wie gedenkt der Stadtrat zu verhindern, dass die SBB die gemäss Gesetz vorzunehmenden Lärmschutzmassnahmen nicht nur auf Lärmschutzmassnahmen im Bahneinschnitt selbst beschränken, ohne sich um die Beeinträchtigungen der angrenzenden Wohnquartiere zu kümmern und sich an ev. Folgekosten in dieser Hinsicht zu beteiligen?
- 2) Welche Kosten wären zu erwarten für eine Überdeckung des Bahneinschnitts zwecks Eindämmung dieser Lärmimmissionen?
- 3) Wie teuer wäre eine nutzbare Überdeckung dieses Bahneinschnitts (mit Parks und Erholungszonen; mit Parks, Erholungszonen und Wohnnutzungen) zwischen den Tunnelportalen und der Regensbergbrücke?
- 4) In welchem Rahmen wären bei den verschiedenen möglichen Szenarien Beteiligungen an den entstehenden Kosten durch die SBB zu erwarten, ev. auszuhandeln?
- 5) Welche Auswirkungen haben diese sich abzeichnenden Veränderungen für die Situation rund um den Bahnhof Oerlikon? Wie wird dieses Szenario ein-

- bezogen in die Planungsarbeiten bezüglich der vom Gemeinderat verlangten grosszügigen unterirdischen Verbindung zwischen Markplatz und ZZN?
- 6) Wie sollen die stark frequentierte Umsteigesituation rund um die Kreuzung Hofwiesenstrasse/Regensbergstrasse und die Situation beim Birchplatz auf städtebaulich überzeugende Art und Weise gelöst werden? Wie können sich diese Situationen im Zusammenhang mit Veränderungen an der Regensbergbrücke zu erkennbaren neuen Plätzen entwickeln?
 - 7) Wie soll am unteren Ende des Bahnhofs die Glattalbahn an den Bahnhof Oerlikon und die bestehenden Tram- und Buslinien angebunden werden? Welche städtebaulichen Überlegungen werden die Gestaltung und Konzeption dieses Verkehrsknotenpunktes (ÖV-Drehscheibe) in welcher Hinsicht bestimmen?
 - 8) Wie sollen die Fussgängerströme ab diesem Verkehrsknotenpunkt geleitet werden? Wie wird das Zentrum von Oerlikon rund um den Marktplatz in diese Konzepte und Überlegungen einbezogen?
 - 9) In welcher Form sieht die Stadt Zürich eine frühzeitige Gesamtplanung für diese Areale zwischen dem Bahnhof Oerlikon und den Tunnelportalen vor (negative Gegenbeispiele: Seebahn-Einschnitt, Autobahn-Einschnitt Schwamendingen), damit ein städtebauliches Aufwertungskonzept rechtzeitig für das ganze Gebiet und die umliegenden Wohngebiete geplant und umgesetzt werden kann? Wie beurteilt der Stadtrat den möglichen Nutzen einer derartigen Aufwertung für die umliegenden Quartiere und deren Bevölkerung?
 - 10) Wie will die Stadt Zürich bezüglich dieses vielschichtigen Grossprojektes mit der SBB zusammenarbeiten? Inwiefern beabsichtigt der Stadtrat, das Bundesamt für Verkehr bereits frühzeitig in diese Planungsprozesse einzubeziehen?

T. Steiner-Baerle
C. Rausch