

Zürich, 24. Oktober 2012

Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

Tiefbauamt, Oerliker Bahnhofplatz Süd, Neugestaltung, Erneuerung von Kanalisation, Werkleitungen und Gleisanlagen, Strassenbau, Objektkredit, Bewilligung gebundener Ausgaben

Ausgangslage

Der Oerliker Bahnhofplatz Süd ist eines der zehn Schlüsselprojekte aus dem Entwicklungsrichtplan, welcher im Jahr 2000 angesichts des bedeutenden Entwicklungsschubs im ehemaligen, zur Umnutzung freigegebenen Industriegebiet Neu-Oerlikon und im Gebiet Leutschenbach erarbeitet wurde. Der Bahnhofplatz ist gleichzeitig Eingangstor zum Zentrum von Oerlikon, Ankunfts- und Orientierungsort für Bahnreisende und Drehscheibe zwischen öffentlichem Nah- und Fernverkehr. Mit der geplanten 4. Teilergänzung des S-Bahn-Netzes, der Inbetriebnahme des SBB-Grossprojekts Durchmesserlinie und dem Neubau des 7. und 8. Gleises wird ab 2016 eine weitere deutliche Zunahme der Passantenströme im Umfeld des Bahnhofs erwartet.

Der heutige Zustand des Oerliker Bahnhofplatzes und seiner Umgebung befriedigt weder in funktionaler noch in gestalterischer Hinsicht. Die Verkehrsarten sind stark untereinander verflochten und die Orientierung auf dem Platz fällt ortsunkundigen Passanten schwer. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind in einer räumlich ungünstigen Verteilung angeordnet; die Flächen für den Fuss- und Veloverkehr wirken beengt und sind unattraktiv. Zudem weisen Fahrbahn- und Trottoirbeläge Erneuerungsbedarf auf.

Zur Konkretisierung der Neugestaltung führte die Stadt 2006/07 ein Workshopverfahren mit drei Teams durch. Neben Fachexpertinnen und Fachexperten nahmen auch Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Quartiervertreterinnen und Quartiervertreter Einsitz im Beurteilungsgremium. Im Rahmen einer Vorstudie wurden der überzeugendste städtebauliche Ansatz, die gestalterischen Elemente und die Beleuchtung weiterentwickelt.

Mit dem Bau der neuen Quartierverbindung unter dem Bahnhof entfällt der direkte Zugang aus der heutigen Personenunterführung West in den Neumarkt. Die Eigentümerschaft des Neumarkts plant als Ersatz im Bereich der Schulstrasse einen neuen unterirdischen Durchgang zwischen dem Einkaufszentrum und dem künftigen Ladengeschoss unter dem Bahnhof. Dieses private Drittprojekt unter der Hofwiesenstrasse löst eine Verlegung verschiedener öffentlicher und privater Leitungstrassees aus.

Um den Trambetrieb zu gewährleisten, mussten die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) bereits Reparaturen an den vorhandenen Gleisanlagen durchführen. Die Ausgestaltung der Haltestellen für Tram und Bus ist nicht mehr zeitgemäss; insbesondere erfüllen sie die heutigen Anforderungen bezüglich der Platzverhältnisse und des Witterungsschutzes nicht. Ausserdem sind sie nicht behindertengerecht ausgestaltet.

Der Abwasserkanal in der Hofwiesenstrasse zwischen der Franklinstrasse und der Hausnummer 370 weist einen schlechten baulichen Zustand und eine zu geringe Kapazität auf. Die geplante unterirdische Verbindung zwischen Neumarkt und Bahnhof erfordert zudem eine Tieferlegung des Kanals.

Die Wasserleitung Ø 300 mm (Baujahr 1972) in der Hofwiesenstrasse wird durch die zukünftig neuen Achslagen der Tramgleise an mehreren Stellen überbaut. Daher muss diese Verteilleitung an neuer Lage ersetzt werden. Zudem sind Verlegungen zulasten der privaten Bauherrschaft im Bereich der geplanten unterirdischen Verbindung zwischen Neumarkt und Bahnhof nötig. Infolge des Kanalneubaus muss ebenfalls die Transportleitung Ø 500 mm (Baujahr 1972/75) im Bereich Franklin- bis Schulstrasse umgelegt werden. Im Kreuzungsbe- reich Nansen-/Ohmstrasse wird aufgrund der neuen Tramdoppelspur die Verlegung der be- stehenden Wasserleitung Ø 200 mm (Baujahr 1986) erforderlich.

Um die notwendigen Leitungskapazitäten auch zukünftig zur Verfügung stellen zu können, benötigt das Elektrizitätswerk Zürich entlang der Hofwiesenstrasse einen neuen Rohrblock. Im gesamten Projektperimeter ist ein Ersatz der öffentlichen Beleuchtung aufgrund ihres Al- ters notwendig.

Private Telekom-Unternehmen haben Bedarf für Ergänzungen oder Ausbauten ihrer Ka- beltrassees angemeldet. Ebenso benötigen die VBZ und die Dienstabteilung Verkehr im ge- samten Projektperimeter neue Kabeltrassees für die Verkehrsregelung und -steuerung.

Projekt

Kanalbau (ERZ)

Der alte Eiprofil-Kanal in der Hofwiesenstrasse wird zwischen der Franklinstrasse und der Hausnummer 370 aufgehoben. Lediglich der Abschnitt unter der heutigen Personenunterfüh- rung West, als Ortbeton-Rechteckkanal ausgebildet und neueren Datums, wird weiter ver- wendet. In den anderen Bereichen wird neu eine Steinzeugrohrleitung gebaut, deren Durch- messer von 1000 mm auch die hydraulisch notwendige Kapazitätserweiterung gewährleistet. Die gesamte Länge der neuen Leitung beträgt etwa 183 m. Die Höhenlage des neuen Kanals wurde so gewählt, dass die geplante neue Personenunterführung zwischen Bahnhof und Neumarkt ohne Anpassungen an die Kanalisation gebaut werden kann. Verschiedene Schachtbauwerke müssen neu erstellt oder angepasst werden, ebenso die Zuführungen di- verser bestehender Anschlussleitungen.

Wasserversorgung (WVZ)

Das Projekt der Wasserversorgung sieht den Ersatz der bestehenden Verteilleitung Ø 300 mm durch eine neue Leitung in gleicher Dimension auf einer gesamten Länge von etwa 250 m vor. Die Umlegung der Transportleitung Ø 500 mm erfolgt auf insgesamt rund 110 m und die der Verteilleitung Ø 200 mm auf etwa 35 m Länge. Im Bereich Ohmstrasse sowie an diversen Stellen in der Hofwiesenstrasse werden Hausanschlussleitungen erneuert beziehungsweise den neuen Verhältnissen angepasst. Zur Verbesserung des Brandschutzes werden drei neue Überflurhydranten aufgestellt.

Dienstabteilung Verkehr (DAV)

Im Zuge des Gleisbaus erneuert und ergänzt die DAV in der Hofwiesen- und in der Ohmstrasse ihre Kabeltrassees für Steuerleitungen. Nach Fertigstellung des Strassenbaus werden die den neuen Verhältnissen angepassten Verkehrsvorschriften (Fahrverbot, Tem- po 30, Einbahnverkehr usw.) signalisiert und die Markierungen wieder angebracht.

Elektrizitätswerk (ewz)

Das ewz erstellt bzw. ergänzt in der Hofwiesenstrasse entlang des Bahnhofvorplatzes einen Rohrblock. Im gesamten Projektperimeter sind Erneuerungen und Ergänzungen am Kabel- netz in den bestehenden Trassees vorgesehen. Die Strassenbeleuchtung wird im gesamten Gebiet erneuert. Der Bahnhofvorplatz erhält zudem eine verbesserte Platzbeleuchtung an den speziell für diesen Ort gestalteten Masten.

Verkehrsbetriebe (VBZ)

Die VBZ ersetzen ihre gesamten Gleisanlagen. Neu wird das Tram 11 in beide Richtungen über die Hofwiesenstrasse und die Ohmstrasse geführt. Dazu wird dieser Abschnitt durchgehend auf Doppelspur ausgebaut. Die bisherigen örtlich getrennten Tramhaltestellen je Fahrtrichtung werden im östlichen Platzbereich zusammengefasst und neu auch von der Buslinie 61/62 benutzt. Damit entstehen die von den VBZ angestrebten zielreinen Haltestellen, bei welchen alle Linien an derselben Haltekante in die gleiche Richtung verkehren. Die neue kombinierte Tram- und Bushaltestelle erhält grosszügige Wartehallen und wird behindertengerecht ausgebaut. Die Wendeschleife in der Nansen- und der Edisonstrasse wird neu im Uhrzeigersinn befahren. An der Tramhaltestelle in der Edisonstrasse steigen zurzeit nur noch die Passagiere der am Bahnhof Oerlikon vorzeitig gewendeten Kurse der Linie 10 aus. Die Haltestellen der übrigen Buslinien werden in der Ohmstrasse zusammengefasst. Im Zuge der Gleiserneuerung ersetzen die VBZ auch die Fahrleitungen, Kabelrohr- und Steuerungsanlagen sowie die Infrastruktur der Haltestellen.

Strassenbau (TAZ)

Die neue Platzgestaltung folgt den Prämissen der Offenheit, der Übersichtlichkeit und der Durchlässigkeit. Sie weist verschiedene funktionale Bereiche auf, die für die Nutzenden klar erkennbar sind. Der heute verkehrsorientierte Platz mit hohen Randsteinen und markierten Fahrspuren wird fussgängerfreundlich gestaltet. Dazu wird die Hofwiesenstrasse im Bereich zwischen Schul- und Ohmstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt; die Verkehrsführung ist über andere Strassen vorgesehen. Der Anlieferungsverkehr zum Bahnhof sowie die Zufahrten zum Einkaufszentrum Neumarkt und zum Swissôtel bleiben indessen gewährleistet.

Da der Platz mehr als Bewegungs- und nicht als Aufenthaltsort dienen soll, haben die freien Wege Priorität. Sitzgelegenheiten werden im Schatten der Passantenströme angeboten. Durch die einheitliche Materialisierung der Oberfläche, die Vergrösserung der Trottoirflächen und die niedrigen, taktile erfassbaren Abschlüsse wirkt der Platz grosszügig. Dieser Eindruck wird verstärkt durch die Zusammenfassung der Tramlinien 10 und 11 sowie der Buslinie 61/62 an Haltestellen im östlichen Platzbereich und die Konzentration der übrigen Bushaltekanten in der Ohmstrasse.

Der Platz wird durch verschiedene architektonische Elemente gegliedert. Die kombinierte Tram-/Bushaltestelle erhält neue, eigens für diesen Ort entworfene Wartehallen. Die speziell gestalteten kombinierten Fahrleitungs- und Beleuchtungsmasten, die der Grenze des Bahnhofgrundstücks folgen, geben dem Platz eine klare Identität und räumliche Ordnung. Die bestehenden Funktionselemente vor dem Swissôtel (Anlagen des Zivilschutzes) werden zu einem zentralen Sitzbereich umgestaltet. Die Möblierung des übrigen Platzes bleibt dagegen bewusst sparsam.

Im gesamten Projektperimeter werden die Beläge und Abschlüsse erneuert, soweit sie nicht ohnehin von den umfangreichen Werkleitungs- und Gleisbauarbeiten betroffen sind.

Bereits heute verläuft das Trottoir entlang der Liegenschaft Nansenstrasse 9 auf Privatgrund. Im Projekt ist der Erwerb dieser Trottoirfläche (etwa 33 m²) vorgesehen.

Weiter sieht das Projekt die Anpassung der Grenze zwischen der SBB-Parzelle des Bahnhofs Oerlikon und der städtischen Strassenparzelle (Hofwiesenstrasse) an die neuen Verhältnisse vor. Im Rahmen des Ausbaus des Bahnhofs Oerlikon erstellte die SBB ihrerseits auf der städtischen Liegenschaft Hofwiesenstrasse 379 ein unterirdisches Stellwerk. Diese gegenseitigen Landbeanspruchungen von SBB und Stadt sind wertgleich und erfolgen deshalb entschädigungslos. Stadtintern ist die Wertminderung des Finanzvermögens jedoch zulasten des Projekts Oerliker Bahnhofplatz Süd zu entschädigen.

Bauausführung

Der Baubeginn ist im Frühling 2013 geplant. Nach den Werkleitungserneuerungen sollen die Gleisbauarbeiten im Frühling 2014 stattfinden. Die anschliessenden Strassenbau- und Fertigstellungsarbeiten dauern voraussichtlich bis Herbst 2014.

Mitwirkung der Bevölkerung und Planaufgabe

Nach Durchführung des Mitwirkungsverfahrens gemäss § 13 Strassengesetz (StrG) wurde das Strassenbauprojekt vom 24. Juni 2011 bis 25. Juli 2011 öffentlich aufgelegt (§§ 16 f. StrG).

Einsprachen und separate Projektfestsetzung

Innerhalb der Auflagefrist sind mehrere Einsprachen eingegangen. Die Projektfestsetzung sowie der Entscheid über die Einsprachen erfolgt mit separatem Stadtratsbeschluss, wovon Vormerk zu nehmen ist.

Kosten

Die auf der Lohn- und Preisbasis vom 1. April 2012 errechneten Kosten für die Neugestaltung, die Erneuerung von Kanalisation, Werkleitungen, Gleisanlagen und den Strassenbau beim Oerliker Bahnhofplatz Süd, in der Hofwiesen-, Edison-, Nansen- und Ohmstrasse, belaufen sich auf Fr. 18 140 000.– und setzen sich wie folgt zusammen:

1. Objektkredit

Für den Landerwerb im Zusammenhang mit Grenzkorrekturen und für die Neugestaltung (Gestaltungselemente: Fahrleitungs- und Beleuchtungsmasten, Wartehallen, Sitzgelegenheiten) im Bereich des Oerliker Bahnhofplatzes Süd:

	TAZ Fr	Gesamtkosten Fr
Landerwerb*	71 000	71 000
Gestaltungselemente	1 761 025	1 761 025
MWST	140 882	140 882
Verwaltungskosten	142 643	142 643
Zwischensumme	2 115 550	2 115 550
Unvorhergesehenes inkl. MWST	70 450	70 450
Total	2 186 000	2 186 000

*Die Kosten für den Landerwerb von privaten Liegenschaften beruhen auf der Landpreisschätzung der städtischen Schätzungskommission vom 7. Oktober 2010. Der geschätzte Preis entspricht dem Marktwert für vergleichbares Land. Die Kosten für die Landbeanspruchung städtischer Liegenschaften beruhen auf der Landpreisschätzung der städtischen Schätzungskommission vom 12. August 2009.

Folgekosten

Kapitalkosten: Fr. 218 600.–

Betriebliche Folgekosten: Fr. 31 725.–

2. Gebundene Ausgaben

Für die Erneuerung von Kanalisation und Werkleitungen sowie für den Strassenbau beim Oerliker Bahnhofplatz Süd, in der Hofwiesen-, Edison-, Nansen- und Ohmstrasse:

	TAZ Fr.	ERZ Fr.	WVZ Fr.	ewz* Fr.	DAV Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau	3 263 628	55 000	23 000	39 000	85 000	3 465 628
Kanalbau		2 225 158				2 225 158
Wasserversorgung			844 000			844 000
Elektrizitätswerk				971 000		971 000
Dienstabteilung Verkehr					542 000	542 000

MWST	261 090	182 413	69 360	51 200	50 160	614 223
Verwaltungskosten	264 354					264 354
Zwischensumme	3 789 072	2 462 571	936 360	1 061 200	677 160	8 926 363
Unvorhergesehenes einschl. MWST	153 298	89 429	103 640	38 800	78 840	464 637
Total	3 943 000	2 552 000	1 040 000	1 100 000	756 000	9 391 000

*Von den Gesamtleistungen des Elektrizitätswerks (Fr. 1 010 000.–) sind Fr. 370 000.– Eigenleistungen und Fr. 640 000.– mehrwertsteuerpflichtig.

Folgekosten

Kapitalkosten: Fr. 939 100.–

Betriebliche Folgekosten: Es handelt sich um die Erneuerung bestehender Anlagen, es entstehen daher keine zusätzlichen Kosten.

3. Ausgaben nach Personenverkehrsgesetz

Für die Erneuerung der Gleis- und Fahrleitungsanlagen, für die Haltestelleninfrastruktur in der Hofwiesen-, Edison-, Nansen- und Ohmstrasse, der Anteil VBZ an den neu gestalteten Wartehallen sowie für die durch die neue Gleislage verursachten Werkleitungsumlegungen:

	zulasten VBZ Fr.
Gleisanlagen / Tiefbauten	4 561 600
Gebäude / Hochbauten	354 200
Einrichtungen elektr. Betrieb / Fahrleitungen	638 200
MWST	444 330
Zwischensumme	5 998 330
Unvorhergesehenes einschl. MWST	564 670
Total	6 563 000

Die Arbeiten gemäss Ziff. 2 und 3 vorstehend dienen der Erneuerung vorhandener Anlagen. Es besteht weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Die dadurch verursachten Kosten sind deshalb gebundene Ausgaben i.S.v. Art. 10^{bis} Abs. 1 der Gemeindeordnung i.V.m. § 28 des Kreisschreibens der Direktion der Justiz und des Innern über den Gemeindehaushalt i.V.m. § 121 des Gemeindegesetzes. Für die Bewilligung ist ungeachtet der Höhe der Kosten der Stadtrat zuständig (Art. 39 lit. c Geschäftsordnung des Stadtrats).

Die Neuaufteilung von Strassen- und Trottoirflächen erfolgt im Zug der ohnehin notwendigen Werkleitungs-, Gleis- und Strassenbauarbeiten und verursacht keine Mehrkosten. Die durch die private unterirdische Verbindung zwischen Einkaufszentrum und Bahnhof verursachten Mehrkosten werden von den privaten Grundeigentümern getragen. Die Anpassung der Markierung und der Signalisierung an die neuen Verhältnisse erfolgen im Zug der ohnehin notwendigen Arbeiten.

Die Aufwendungen gemäss Ziff. 3 vorstehend dienen zudem der Erfüllung des Leistungsauftrags des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV). Die Ausgaben sind deshalb gemäss § 3 Personenverkehrsgesetz (PVG) i.V.m. § 25 PVG über die Betriebsrechnung der Verkehrsbetriebe zu amortisieren.

Budgetnachweis

Die Ausgaben sind im Budget 2012 enthalten und im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) für die Jahre 2012 bis 2015 vorgemerkt.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Für den Landerwerb im Zusammenhang mit Grenzkorrekturen und für die Neugestaltung (Gestaltungselemente) im Bereich des Oerliker Bahnhofplatzes Süd wird ein Objektkredit von Fr. 2 186 000.– bewilligt. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2012) und der Bauausführung.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats
die Stadtpräsidentin
Corine Mauch
die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti