

**Weisung  
des Stadtrates an den Gemeinderat**

---

**Erhöhung des Objektkredits von 11,172 Mio. Franken  
um 98,828 Mio. Franken auf 110 Mio. Franken für  
die Quartieranbindung Ost zum Bahnhof Oerlikon****Zweck der Vorlage**

Mit der vorliegenden Weisung soll ein Kredit im Umfang von 110 Mio. Franken für die Quartieranbindung Ost zum Bahnhof Oerlikon bewilligt werden.

Am 4. Februar 1998 wurde eine Motion der gemeinderätlichen Spezialkommission «Perspektiven der Stadtentwicklung» (GR Nr. 1997/180) an den Stadtrat überwiesen. Die Motion verlangt, das Quartier Neu-Oerlikon besser mit den Nachbarquartieren zu vernetzen. Der Stadtrat wurde beauftragt, eine oder mehrere Kreditvorlagen auszuarbeiten und dem Gemeinderat vorzulegen. Die Motion beinhaltet Folgendes:

- Aufwertung des Bahnhofareals in Zusammenarbeit mit den SBB;
- Verbesserung der Anbindung von Zürich Nord an den Bahnhof Oerlikon, namentlich durch Schaffung attraktiver Fuss- und Radwegverbindungen;
- Verbesserung der Anbindung an das bestehende Zentrum Oerlikon (Marktplatz, Albert-Naef-Platz, Fussgängerzone, Stadthof 11, Hallenstadion, Messe Zürich);
- generelle Verbesserung der Umsteigeverhältnisse für den öffentlichen Verkehr im Bereich des Bahnhofs Oerlikon (nördlich und südlich);
- prioritäre Verfolgung der Planung der stadtinternen VBZ-Tangentialverbindungen Affoltern – Oerlikon – Schwamendingen (Linie 15);
- verbesserte Anbindung des neuen Stadtquartiers an die nördlich angrenzenden Erholungsgebiete in Affoltern und Seebach (Gugel/Anwandel usw.);
- Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs Oerlikon an der Hofwiesenstrasse für den privaten Motorfahrzeugverkehr, mit dem Ziel, das Ein- und Aussteigenlassen von Bahnpassagieren und das Aufgeben und Abholen von Reisegepäck (Passagiergut) zu ermöglichen.

Es zeigte sich, dass die Erarbeitung der Vorlagen innert der für Motionen geltenden Frist nicht möglich ist, weil die Kreditvorlagen zeitlich abgestimmt auf die Planung der SBB erarbeitet werden mussten. Seit der Einreichung der Motion wurde daher die Frist zur Erfüllung der Motion mehrmals verlängert.

Im Jahr 2000 verabschiedete der Stadtrat für den Bahnhof Oerlikon einen Entwicklungsrichtplan mit zehn Schlüsselprojekten. Auf dieser Basis wurden im Jahr 2003 die Strassenzüge und Plätze im Zentrum Oerlikon neu gestaltet (Schlüsselprojekt 4), und im Jahr 2007 wurde der Marktplatz gestalterisch aufgefrischt. Für die Quartierverbindung Oerlikon (Schlüsselprojekt 1) wurde ein Objektkredit mit

Volksentscheid vom 27. September 2009 bewilligt. Ebenfalls im Jahr 2009 wurde der Entwicklungsrichtplan an die zwischenzeitlich veränderten Rahmenbedingungen angepasst. Neben der vorliegenden Kreditvorlage für die Quartieranbindung Ost (Schlüsselprojekt 2) werden in den Jahren 2010/2011 weitere Vorlagen für die Erneuerung und Neugestaltung des Oerliker Bahnhofplatzes Süd (Schlüsselprojekt 5) und den neuen Max-Frisch-Platz (Schlüsselprojekt 8) folgen. Mit der Umsetzung dieser Vorhaben wird die Motion erfüllt. Sie soll daher mit dem vorliegenden Kreditantrag als erledigt abgeschrieben werden.

### **Ausgangslage**

#### **Bahnhof Oerlikon**

Der Bahnhof Oerlikon mit seinen Anschlüssen an den Fern- und S-Bahn-Verkehr und den Umsteigebeziehungen auf die zahlreichen Tram- und Buslinien ist der zentrale Verkehrsknoten für den öffentlichen Verkehr in Zürich Nord. In der Umgebung des Bahnhofs sind bedeutende überregionale Nutzungen angesiedelt. So zum Beispiel das Schweizer Fernsehen, das Hallenstadion, die Messe, Teile der Universität und weitere Hochschulen. In der Umgebung des Bahnhofs befinden sich Geschäftsniederlassungen international tätiger Firmen und lebendige Stadtquartiere mit Wohn- und Arbeitsraum für immer mehr Menschen. Heute benutzen täglich rund 110 000 Reisende den Bahnhof Oerlikon. Er ist damit der sechstgrösste Bahnhof in der Schweiz. Zusammen mit dem laufenden Angebotsausbau (Durchmesserlinie Altstetten – Zürich Hauptbahnhof – Oerlikon) und den baulichen Entwicklungen im näheren Umfeld (Entwicklungsgebiete Neu-Oerlikon, Leutschenbach und Glattpark) steigt auch die Anzahl der Reisenden am Bahnhof Oerlikon. In den nächsten Jahren wird ein Zuwachs von Bahnreisenden um rund 30 Prozent erwartet. Mit dem vorliegenden Projekt soll der Bahnhof Oerlikon gegen Osten (Seebach/Leutschenbach) geöffnet werden. Zusammen mit den anderen geplanten Projekten (Quartierverbindung, Aufwertung Oerliker Bahnhofplatz und Max-Frisch-Platz) erfolgt damit eine überfällige städtebauliche Entwicklung, die der Bedeutung des Bahnhofs Oerlikon endlich gerecht wird.

#### **Entwicklungsrichtplan**

Zahlreiche neue Geschäftshäuser und Wohnsiedlungen sowie der erwartete Zuwachs an Bahnreisenden erfordern Investitionen am und um den Bahnhof Oerlikon. In den nächsten Jahren soll daher der Bahnhof Oerlikon mit den angrenzenden öffentlichen Räumen ansprechend und fussgängerfreundlich ausgebaut werden. Zur Koordination der zahlreichen Projekte hat die Stadt in Zusammenarbeit mit den SBB und dem ZVV einen Entwicklungsrichtplan mit zehn Schlüsselprojekten festgelegt. Der Entwicklungsrichtplan bildet die Basis für die geplanten Veränderungen am und um den Bahnhof Oerlikon.

#### **Laufende Planungen**

Gleichzeitig mit dem Bau der neuen Durchmesserlinie Altstetten – Zürich Hauptbahnhof – Oerlikon planen die SBB den Ausbau des Bahnhofs Oerlikon mit zwei zusätzlichen Gleisen (7 und 8). Der Ausbau erfolgt im Bereich der heutigen Affolternstrasse. Koordiniert mit dem Bahnhofausbau erstellt die Stadt eine neue Quartierverbindung als attraktive Fuss- und Veloverbindung zwischen den Quartieren Neu-Oerlikon und dem Zentrum Oerlikon.

Zudem entsteht im Norden des Bahnhofs, als Eingangsportal in das Quartier Neu-Oerlikon, der neue Max-Frisch-Platz. Im Süden wird der bestehende Oerliker Bahnhofplatz erneuert und aufgewertet.

#### **Leitbild Bahnhof Oerlikon Ost**

Zur Präzisierung des Entwicklungsrichtplans wurde im Jahr 2008 für den Raum Schaffhauserstrasse ein städtebauliches Leitbild ausgearbeitet. Das Leitbild ist abgestimmt auf die oben erwähnten Planungen für die Neugestaltung des Oerliker Bahnhofplatzes, für den Bau der Quartierverbindung und den Max-Frisch-Platz. Das Leitbild beinhaltet nebst den erforderlichen Haltestellen für die Tram- und Buslinien auch bessere Fuss- und Veloverbindungen in die angrenzenden Quartiere. Die Neuorganisation und Verbesserung dieser Verkehrsbeziehungen erfordert eine Aufweitung der Unterführung Schaffhauserstrasse. Zudem beinhaltet das Leitbild auch eine mögliche Weiterentwicklung des Raums rund um die heutige Unterführung der Schaffhauserstrasse mit zwei neuen Hochbauten.

#### **Projekt**

##### **Quartieranbindung Ost**

Basierend auf dem Entwicklungsrichtplan und dem Leitbild sollen das Quartier Seebach/Leutschenbach (Andreasstrasse) und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs direkt mit attraktiven Fusswegen an den Bahnhof angeschlossen werden. Neue ebenerdige Zugänge verkürzen die Gehdistanz zur existierenden SBB-Personenunterführung Ost. Die vorhandene Unterführung der Schaffhauserstrasse wird aufgeweitet, damit ein gut gestalteter Verbindungsraum zwischen den Quartieren, dem Bahnhof sowie den Tram- und Bushaltestellen entstehen kann. Neue Hochbauten im Raum Binzmühle-/Wattstrasse und im Bereich des heutigen SBB-Baudienstzentrums werden künftig die vorhandene Stadtstruktur ergänzen und mit Erdgeschossnutzungen die neu entstandenen öffentlichen Räume beleben. Diese Hochbauten sind jedoch nicht Gegenstand dieser Vorlage. Die bestehende Unterführung der Schaffhauserstrasse ist schon seit längerer Zeit ein «Flaschenhals». Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und dem Bezug neuer Geschäftshäuser und Wohnbauten in Leutschenbach wird sich diese Situation in den nächsten Jahren noch verschlechtern. Allein mit den entstehenden Geschäftshäusern der Überbauung Quadro an der Thurgauerstrasse werden bis in die Jahre 2012/2013 zusätzlich rund 2000 Arbeitsplätze erstellt. Die Personenströme vom Bahnhof Oerlikon in Richtung Leutschenbach werden damit weiterhin zunehmen. Mit dem Projekt Quartieranbindung Ost soll, zeitlich gestaffelt in drei Etappen, die Situation wesentlich verbessert werden.

##### *Erste Etappe (erstellt in den Jahren 2008 bis 2009)*

Aufgrund des sehr schlechten baulichen Zustands mussten die SBB die bestehende Brücke der Gleise 1 und 2 über die Schaffhauserstrasse ersetzen. Als Vorleistung für ein späteres Umsteigezentrum und eine bessere Quartieranbindung Ost genehmigte der Gemeinderat im November 2007 einen städtischen Beitrag zur Aufweitung der Unterführung Schaffhauserstrasse im Bereich der Gleise 1 und 2 (GR Nrn. 2005/58 und 2007/402). Die Bauarbeiten konnten im Oktober 2009 abgeschlossen werden.

*Zweite Etappe (geplant)*

Gleichzeitig mit dem Bau der neuen Durchmesserlinie Altstetten – Zürich Hauptbahnhof – Oerlikon planen die SBB den Ausbau des Bahnhofs Oerlikon mit zwei zusätzlichen Gleisen (Gleise 7 und 8). Der Ausbau erfolgt im Bereich der heutigen Affolternstrasse. Im Bereich der Schaffhauserstrasse erstellen die SBB eine neue Brücke und einen fussgängerfreundlichen Zugang zu den bestehenden Tram- und Bushaltestellen. Das heutige SBB-Projekt berücksichtigt nur bedingt das Leitbildergebnis und die nachfolgende dritte Etappe zur Aufweitung des gesamten Brückenraums. In Absprache mit den SBB plant die Stadt daher eine grössere Brückenlänge, die sich nach den Dimensionen der bereits erstellten Brücke für die Gleise 1 und 2 orientiert. Zudem sollen als Vorleistung für die dritte Etappe die Brückenfundamente im Bereich der bestehenden Gleise 3 bis 6 realisiert werden. Während des Bahnhofausbaus werden zeitweise diese Gleise nicht befahren. Die Brückenfundamente können daher während der zweiten Etappe einfacher und wesentlich günstiger als während der dritten Etappe erstellt werden. Ebenfalls als Vorleistung für die dritte Etappe soll die bestehende Transformatorstation von der Andreasstrasse an einen neuen Standort verlegt werden. Mit Realisierung der dritten Etappe liegt die heutige Transformatorstation im künftigen Verkehrsraum. Daher soll sie bereits während der zweiten Etappe in die neue Brückenkonstruktion für die Gleise 7 und 8 integriert werden. Zur Planung der von der Stadt angestrebten Anpassungen des SBB-Projekts hat der Gemeinderat am 17. März 2010 (GR Nr. 2009/453) einen Projektierungskredit bewilligt. Sobald für das Gesamtprojekt Quartieranbindung Ost seitens der Stadt die Finanzierungszusicherung vorliegt, werden die SBB zur Realisierung der nötigen Projektanpassungen Hand bieten. Die SBB werden Mitte 2011 mit den Bauarbeiten für den Bahnhofausbau beginnen. Für die erforderliche Planung und Abstimmung mit den SBB besteht daher nur ein kleiner zeitlicher Spielraum.

*Dritte Etappe (geplant)*

Im Zuge der dritten Etappe soll die Unterführung der Schaffhauserstrasse im Bereich der Gleise 3 bis 6 aufgeweitet werden. Damit entsteht ein einheitlicher Brückenraum unter allen Gleisen hindurch. Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende sollen im Brückenraum seitlich über grosszügige Rampen und Gehwege geführt werden. Bei kritischen Übergängen unterstützt eine Verkehrsregelungsanlage das sichere Queren der Fahrbahnen. Die Andreasstrasse als wichtige Fuss- und Veloverbindung aus dem Gebiet Leutschenbach soll bis zur bestehenden SBB-Personenunterführung Ost verlängert werden und so einen direkten Zugang zu den Perrons ermöglichen. Auf Basis des städtebaulichen Leitbilds soll auch die Verkehrsführung in der Schaffhauserstrasse optimiert werden. Die Tramlinien sollen getrennt vom motorisierten Privatverkehr geführt werden. Mit der vorgesehenen neuen Lage der Tramhaltestellen werden die Fusswegverbindungen von dort aus direkt, ohne eine Fahrbahn zu überqueren, zum Bahnhof Oerlikon führen. Die optimierte Verkehrsführung schafft auch die Voraussetzung zur Umsetzung der städtebaulichen Entwicklung mit neuen Hochbauten im Raum Binzmühle-/Wattstrasse und im Bereich des heutigen SBB-Baudienstzentrums. Des Weiteren ist anstelle der heutigen Tankstelle an der Friesstrasse eine neue Tramwendeschleife für die Linie 10 geplant. Aufgrund der fehlenden Wendemöglichkeit wenden heute die Tram-

züge im Zentrum Oerlikon. Passagiere der Tramlinie 10 wissen daher nicht, auf welcher Seite des Bahnhofs der nächste Anschluss in Richtung Hauptbahnhof erfolgt. Mit der neuen Wendeschleife wird dieses Problem gelöst, da künftig alle Tramzüge in Richtung Hauptbahnhof über die Haltestelle Bahnhof Oerlikon-Ost verkehren. Die bestehende Wendeanlage im Zentrum Oerlikon wird nur noch bei Betriebsstörungen verwendet.

#### **Bauzeit**

Die Umsetzung des Projekts Quartieranbindung Ost gliedert sich wie oben beschrieben in drei Etappen. In der ersten Etappe wurde die Brücke für die Gleise 1 und 2 im Zeitraum April 2008 bis Oktober 2009 neu erstellt. Diese Etappe ist damit abgeschlossen.

Die Realisierung der zweiten Etappe soll gemeinsam mit dem Bahnhofausbau der SBB für die zusätzlichen Gleise 7 und 8 ab Mitte 2011 erfolgen. Die Bauzeit für die zweite Etappe wird rund vier Jahre betragen und kann voraussichtlich im Jahr 2015 abgeschlossen werden.

Die dritte Etappe soll ab 2016 realisiert werden. Die Bauzeit für diese Etappe wird rund drei Jahre betragen und endet voraussichtlich im Jahr 2018. Mit dem Abschluss der dritten Etappe wird das Gesamtprojekt Quartieranbindung Ost voraussichtlich im Jahr 2018 vollendet werden können. Die Umsetzung des Gesamtprojekts schafft die Voraussetzung zur Überbaubarkeit des städtischen Baufelds Watt-/Binzmühlestrasse, das wie erwähnt nicht Gegenstand des vorliegenden Kreditantrags ist. Das Baufeld soll nicht sofort überbaut werden, sondern als Option für eine hochwertige Überbauung an bester Lage freigehalten werden.

#### **Auflageverfahren**

Das Projekt Quartieranbindung Ost befindet sich im Bereich der Bahnanlagen und bedarf einer eisenbahnrechtlichen Bewilligung durch das Bundesamt für Verkehr. Für die erste Etappe wurde eine solche Bewilligung erteilt. Zur Genehmigung der zweiten Etappe wird dem Bundesamt für Verkehr, im Rahmen der bereits laufenden Plangenehmigung für den Bahnhofausbau, eine Projektänderung nachgereicht. Auch für die dritte Etappe ist eine Genehmigung des Bundesamtes für Verkehr erforderlich. Die Genehmigung der optimierten Verkehrsführung erfolgt auf der Basis des kantonalen Strassengesetzes.

#### **Kostenaufteilung**

Mit dem nachstehenden Objektkredit wird ein Bruttokredit beantragt, der sich auf verschiedene Kostenträger aufteilen wird. Aufgrund der noch geringen Planungstiefe können die Kostenbeteiligungen derzeit noch nicht beziffert werden. Kostenbeteiligungen sind für den Neubau von Leitungen durch die Werkeigentümer zu erwarten. Die Kostenbeteiligungen für die Anlagen des öffentlichen Verkehrs und für die überkommunal festgelegten Verkehrsbeziehungen erfolgen gemäss den kantonalen Finanzierungsgrundsätzen. Eine Kostenbeteiligung der SBB wird seitens der Stadt angestrebt und ist noch auszuhandeln. Zudem wurde das Projekt Quartieranbindung Ost zwecks Mitfinanzierung durch den Bund im Agglomerationsprogramm angemeldet.

#### **Erhöhung des Objektkredits**

Aufgrund des engen räumlichen, zeitlichen sowie inhaltlichen Sachzusammenhangs zwischen den einzelnen Etappen, soll der bewilligte Objektkredit für die erste Etappe um den erforderlichen Betrag zur

Realisierung des Gesamtprojekts erhöht werden. Die Kostenschätzung für die Realisierung basiert auf einer Machbarkeitsstudie mit einer Genauigkeit von  $\pm 30$  Prozent. In der nachfolgenden Kostenzusammenstellung ist diese Ungenauigkeit als Reserve eingerechnet.

Der Gemeinderat bewilligte am 21. November 2007 einen Objektkredit in Höhe von 7,98 Mio. Franken (GR Nr. 2007/402; Preisbasis 2004/2006) zur Realisierung der ersten Etappe. Für die Planung der zweiten Etappe hat der Gemeinderat am 17. März 2010 eine Erhöhung des Objektkredits auf 11,172 Mio. Franken (GR Nr. 2009/453) bewilligt. Für die Realisierung der zweiten und für die Planung und Realisierung der dritten Etappe sind weitere Mittel in der Höhe von 98,828 Mio. Franken (Preisbasis 1. April 2009) erforderlich. Im Einzelnen setzen sich die Kosten für das Projekt Quartieranbindung Ost zum Bahnhof Oerlikon wie folgt zusammen:

	<b>Krediterhöhung</b>	<b>bewilligt</b>	<b>Gesamtkosten</b>
	<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>
<b>1. Etappe (realisiert)</b>			
Objektkredit Brücke Gleise 1+2 vom Gemeinderat am 21. November 2007 (GR Nr. 2007/402) bewilligt (Preisbasis 2004/2006)		7 980 000	
<b>Total 1. Etappe</b>		<b>7 980 000</b>	<b>7 980 000</b>
<b>2. Etappe (2010 bis 2015)</b>			
Aufweitung Brücke Gleise 7 und 8	5 270 000		
Versetzen der Transformatorenstation	1 500 000		
Vorinvestition Fundamente für die Brücke Gleise 3 und 6	4 200 000		
Projektierung und Bauleitung vom Gemeinderat am 17. März 2010 (GR Nr. 2009/453) bewilligt (Preisbasis 2009)		3 192 000	
Unvorhergesehenes, Ungenauigkeit der Berechnungsgrundlage	2 725 000		
MwSt	834 000		
Verwaltungskosten	823 000		
<b>Total 2. Etappe</b>	<b>15 352 000</b>	<b>3 192 000</b>	<b>18 544 000</b>
<b>3. Etappe (2015 bis 2018)</b>			
Aufweitung Brücke Gleise 3 und 6	22 425 000		
Verlängerung Andreasstrasse zur SBB-Personenunterführung	1 600 000		
Anpassung der Werkleitungen, optimierte Verkehrsführung Schaffhauserstrasse	24 120 000		
Projektierung und Bauleitung	9 623 000		
Unvorhergesehenes, Ungenauigkeit der Berechnungsgrundlage	14 584 000		
MwSt	4 391 000		
Verwaltungskosten	4 333 000		
Landerwerb für neue Wendeschleife	2 400 000		
<b>Total 3. Etappe</b>	<b>83 476 000</b>		<b>83 476 000</b>
<b>Total Krediterhöhung</b> (Preisbasis 1. April 2009)	<b>98 828 000</b>		
<b>Total bewilligt</b>		<b>11 172 000</b>	
<b>Total Gesamtkosten Objektkredit</b>			<b>110 000 000</b>

Folgekosten:

Kapitalkosten: Fr. 11 000 000.-

Betriebskosten: Fr. 1 650 000.-

**Budgetnachweis**

Die Ausgaben sind im Budget 2010 enthalten und im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) für die Jahre 2011 bis 2014 vorgemerkt.

**Dem Gemeinderat wird beantragt:**

**A. Zuhanden der Gemeinde:**

**Für die Realisierung der Quartieranbindung Ost zum Bahnhof Oerlikon werden die vom Gemeinderat bewilligten Objektkredite (Vorinvestition Oerliker Bahnhof Umsteigezentrum im Betrag von Fr. 7 980 000.- sowie Objektkredit von Fr. 3 192 000.- für die Projektierung der zweiten Etappe des Projekts Bahnhof Oerlikon Quartieranbindung Ost) von Fr. 11 172 000.- um Fr. 98 828 000.- auf Fr. 110 000 000.- erhöht.**

**Der zusätzliche Kredit von Fr. 98 828 000.- erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindexes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2009) und der Bauausführung.**

**B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz (unter Ausschluss des Referendums):**

**Die Motion der Gemeinderätlichen Spezialkommission «Perspektiven der Stadtentwicklung» (GR Nr. 1997/180) wird abgeschrieben.**

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

Im Namen des Stadtrates

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

der Stadtschreiber

**Dr. André Kuy**