

# Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom

14.1.2004

2003/140

Antwort des Stadtrates:

**52. Interpellation von Prof. Dr. Peter Stähli-Barth und Corine Mauch betreffend Bahneinschnitt Oerlikon, Gesamtplanung.** Am 9. April 2003 reichten Gemeinderat Prof. Dr. Peter Stähli-Barth (SP) und Gemeinderätin Corine Mauch (SP) folgende Interpellation GR Nr. 2003/140 ein:

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 Wipkingierlinie 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 einbezogen 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 (OeV-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?

Auf den Antrag des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

**Zu Frage 1:** Wie in der Antwort zu den Fragen 2 und 3 dargelegt, haben die SBB und das Tiefbauamt die Machbarkeit einer umfassenden Lärmschutz gewährenden Überdeckung des Bahneinschnittes Oerlikon abgeklärt.

Die SBB sind bei der Realisierung von Lärmschutzmassnahmen an das Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen gebunden. Sind Massnahmen mit unverhältnismässigen Kosten verbunden, so sind Erleichterungen zu gewähren. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit erfolgt nach dem in der Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (VLE) des Bundes festgelegten Kosten-Nutzen-Index (KNI). Der Spielraum des Stadtrates bei der Durchsetzung weitergehender Lärmschutzmassnahmen beim Bahneinschnitt Oerlikon ist somit stark begrenzt.

Im Falle von Eisenbahnanlagen liegt die Zuständigkeit für die Beurteilung des Voruntersuchungsberichtes bei der kantonalen Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU) der Baudirektion. Die Umweltschutzfachstelle des Umwelt- und Gesundheitsschutzes Zürich (UGZ) konnte jedoch informell zum Voruntersuchungsbericht Stellung nehmen. Sie forderte den Einbezug der Variante "Überdeckung" als weitergehende Massnahme in die Hauptuntersuchung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Die SBB haben im Voruntersuchungsbericht mit Pflichtenheft für den Umweltverträglichkeits-Hauptuntersuchungsbericht dargelegt, dass ein Detailprojekt zur Lärmsanierung ausgearbeitet wird. Die Stadt Zürich wird sich als betroffene Standortgemeinde im Rahmen des ordentlichen eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens mit UVP zu den von den SBB vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen äussern können.

In seiner Stellungnahme vom Mai 2003 im Rahmen des ordentlichen Plangenehmigungsverfahrens zur Lärmsanierung der Eisenbahnanlagen auf dem Stadtgebiet (ohne Bahneinschnitt Oerlikon), hat der Stadtrat die SBB aufgefordert, über die Erfüllung des gesetzlichen Minimums hinauszugehen und weitergehende Massnahmen zu realisieren. Gefordert wurde ein möglichst wirksamer Lärmschutz an oder nahe der Lärmquelle und eine Minimierung der Zahl der Erleichterungsanträge (Einbau von Schallschutzfenstern). Der Stadtrat wird im Zusammenhang mit dem ordentlichen Plangenehmigungsverfahren zum Durchmesserbahnhof Löwenstrasse grossen Wert darauf legen, dass für den Bauabschnitt Bahneinschnitt Oerlikon über das Minimum hinausgehende Lärmschutzmassnahmen realisiert werden.

**Zu Frage 2:** Im Auftrag der SBB hat ein Ingenieurbüro auf rein technischer Basis zwei Überdeckungsvarianten untersucht. Ziel war eine massgebliche Reduktion der Lärmbelastung. Es handelt sich um folgende Varianten:

- Überdeckung als lärmabsorbierender, nicht begrünter Rost
- begrünte Überdeckung, Begehbarkeit grundsätzlich gegeben, aber nicht vorgesehen

Bei beiden Varianten ist vorgesehen, die Überdeckung auf der Stützmauer des Bahneinschnittes zu fundieren. Dadurch ist die Konstruktion planerisch und baulich direkt von der Projektierung der Durchmesserlinie abhängig, was keine Flexibilität zulässt.

Die Kosten der beiden Varianten belaufen sich auf eine Grössenordnung zwischen 45 und 65 Mio. Franken. Dem gestalterischen und städtebaulichen Aspekt wurde bei beiden Varianten noch wenig Beachtung geschenkt, so dass die Kosten sogar noch höher ausfallen dürften, damit die Lösung stadtverträglich wird.

**Zu Frage 3:** Unter Federführung des Tiefbauamtes wurde ein externes Büro mit einer städtebaulichen Beurteilung sowie einer Machbarkeitsstudie für eine nutzbare Überdeckung des Bahneinschnittes beauftragt. In dieser Studie werden drei Szenarien für eine nutzbare Überdeckung aufgezeigt, die nachfolgend kurz beschrieben werden.

#### Szenario 1 (Überbaute Überdeckung)

In diesem Szenario wird die Überdeckung auf der ganzen Länge überbaut. Die Gebäudestruktur der Birchstrasse wird aufgenommen und weitergeführt. Es entstehen kleinräumige Abschnitte mit privaten Freiräumen. Dieses Szenario ist zwar aus städtebaulicher Hinsicht durch das Verweben und Weiterführen der beiden Siedlungsränder vorstellbar, doch die aktuelle Freiraumsituation wird dadurch nicht wesentlich verbessert.

Da gemäss Vorgaben der SBB im Bahneinschnitt keine zusätzlichen Wände und Stützen platziert werden können, muss die Konstruktion stützenfrei ausgeführt werden. Die maximale Spannweite beträgt fast 50 Meter. Die grossen Lasten durch die Überbauung können statisch nicht über die Überdeckung abgefangen werden, womit dieses Szenario unter den gegebenen Bedingungen nicht realisierbar ist.

#### Szenario 2 (Gebäude als Brücken)

Bei Szenario 2 werden die Gebäude als eigentliche Brückenbauten ausgebildet. Die neue Struktur ist quer zum Bahneinschnitt gelegt. Durch diese Anordnung sind die Gebäude von der Überdeckung statisch entflochten. Die Reihung dieser Bauten stellt aus städtebaulicher Sicht eine spannende Lösung dar.

#### Szenario 3 (Grünraum und Randfelder verdichten)

Szenario 3 sieht eine parkähnliche Überdeckung vor. Der öffentliche Freiraum kann für Freizeit und Erholung genutzt werden. Die beiden bestehenden Siedlungsränder entlang des Bahneinschnittes könnten punktuell und bei Erneuerungsbedarf baulich verdichtet werden. Dadurch können die parkähnliche Überdeckung und die Bauten unabhängig voneinander realisiert werden. Hinsichtlich ökologischer Anliegen und Verbesserung des öffentlichen Freiraums hat dieses Szenario ein grosses Potenzial.

Aufgrund des zu knappen Lichtraumprofils braucht die Überdeckung auf rund zwei Dritteln der Strecke, zwischen Regensbergbrücke und Birchsteg, eine hochliegende Konstruktion. Dies setzt ausgesprochen hohe Anforderungen an die gestalterische Ausführung (gilt für alle Szenarios).

Aus städtebaulicher Sicht sind Szenario 2 und 3 denkbar. Aus ökologischer und freiraumplanerischen Sicht ist Szenario 3 zu bevorzugen. Die Konstruktionen sind so konzipiert, dass die Fundamente bzw. Bauten hinter der Stützmauer zu liegen kommen, was die Szenarios weniger abhängig vom Bau der Stützmauer bzw. Durchmesserlinie macht.

Die Kosten für die beiden technisch machbaren Szenarios belaufen sich, einschliesslich einer städtebaulich vertretbaren Überbauung, auf 200 bis 300 Mio. Franken. Die Kosten für die Überdeckung ohne Gebäude werden auf ungefähr 160 Mio. Franken geschätzt. Im Weiteren zeigt sich, dass nur ein sehr geringer Teil (etwa 10 bis 15 Mio. Franken) der reinen Überdeckungskosten aus dem Ertrag der Gebäudeflächen kapitalisiert werden könnte. Konkret bedeutet dies, dass die Stadt die Kosten für die Überdeckung grösstenteils selber finanzieren müsste. Das wäre, einschliesslich der zu erwartenden Kostenbeteiligung der SBB, ungefähr 140 Mio. Franken.

**Zu Frage 4:** Die Kosten, für die gemäss Gesetz vorgeschriebenen Lärmschutzmassnahmen, belaufen sich für den Bahneinschnitt auf etwa 7 Mio. Franken. Mit diesem Betrag würden sich die SBB bei einer Überdeckung beteiligen. Gesetzlich ist es unwahrscheinlich, eine höhere finanzielle Beteiligung einfordern zu können. Die SBB haben signalisiert, dass sie nur verpflichtet sind, die gesetzlichen Auflagen bezüglich Lärm zu erfüllen, jedoch mit Rücksicht

auf mögliche Anliegereinsparungen von sich aus allenfalls Lösungen vorschlagen, welche aus gestalterischen Gründen mehr als die Minimalforderungen erfüllen. Unter diesen Umständen ist allenfalls auf Verhandlungsebene eine höhere Kostenbeteiligung auszuhandeln. Die Stadt hat in Gesprächen mit den SBB schon signalisiert, dass sie, unabhängig von der gewählten Variante, sehr hohen Wert auf eine städtebaulich verträgliche Lösung legt.

**Zu Frage 5:** Im Einzugsgebiet des Bahnhofs Oerlikon finden derzeit und in Zukunft grosse städtebauliche Veränderungen statt. Auf diese sich abzeichnenden Veränderungen wurde im Rahmen der gemeinderätlichen Spezialkommission der Stadt Zürich "Perspektiven der Stadtentwicklung" eingereichten Motion das "Leitbild Bahnhof Oerlikon" für den Bahnhof Oerlikon erarbeitet. Darauf aufbauend wurde unter der Beteiligung städtischer und kantonaler Ämter, den SBB und den Verkehrsbetrieben Glattal und VBZ 1999/2000 der "Entwicklungsrichtplan Bahnhof Oerlikon" erarbeitet. Darin sind 10 Schlüsselprojekte um den Bahnhof Oerlikon aufgeführt. Der Bericht macht zudem auch erste Aussagen zu Kosten, zur Finanzierung, zu den Abhängigkeiten und zum Zeitplan der verschiedenen Projekte. Die Überdeckung des Bahneinschnittes ist kein solches Schlüsselprojekt.

Eine allfällige Überdeckung des Bahneinschnittes Oerlikon weist keine technischen Abhängigkeiten zu den 10 Schlüsselprojekten auf. Insbesondere die in Form einer grosszügigen und attraktiven Gleisunterquerung zu realisierende Quartierwegverbindung zwischen Zentrum Oerlikon (Bahnhofplatz Süd/Marktplatz) und dem Entwicklungsgebiet ZZN in der Achse Schulstrasse/Therese-Giehse-Strasse wird unabhängig von der Frage der Überdeckung gebaut. Sie ist ein Legislaturziel des Stadtrates und der Spatenstich soll im Jahr 2006 erfolgen. Zurzeit sind die Vorbereitungen für einen Projektwettbewerb im Gang.

**Zu Frage 6:** Die Verzweigung Hofwiesen-/Regensbergstrasse sowie der Birchplatz sind funktionale und verkehrsorientierte Knoten. Sie werden aus dieser Optik beurteilt.

Die Verzweigung Hofwiesen-/Regensbergstrasse hat nicht die Voraussetzungen und den Charakter für einen Platz. Es fehlen die Platzverhältnisse und die entsprechende Erdgeschossnutzung. Die Verzweigung würde auch bei einer entsprechenden Ausgestaltung nicht als Platz wahrgenommen und genutzt. Bei der Sanierung der Regensbergbrücke im Jahr 1999/2000 wurde bei der Verzweigung Hofwiesen-/Regensbergstrasse die Fussgängerbeziehung mit zwei Schutzinseln verbessert. In 3 bis 4 Jahren ist ein Gleisersatz im Abschnitt Haltestelle Regensbergbrücke bis Franklinstrasse vorgesehen. In diesem Zusammenhang strebt das Tiefbauamt in Richtung Bahnhof Oerlikon eine Umgestaltung der Haltestelle Regensbergbrücke an. Das bedeutet, dass der Individualverkehr vor der Haltestelle durch bauliche Massnahmen auf das Tramtrasse geführt würde. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit der Haltestelle für die zu- und aussteigenden Fahrgäste deutlich erhöht. Da die Haltestelle auf einer überkommunal klassierten Strasse liegt, muss die Projektidee dem Kanton zur Äusserung vorgelegt werden.

Der erforderliche Neubau der Regensbergbrücke tangiert den Birchplatz nicht. Die Stadt sieht zurzeit keinen Handlungsbedarf bei diesem Knoten. Die Fussgängerbeziehungen sind mit Lichtsignalanlagen und Schutzinseln gesichert.

**Zu Frage 7:** Am 9. Februar 2003 hat das kantonale Stimmvolk dem Rahmenkredite für einen Staatsbeitrag von 555 Mio. Franken an den Bau der Glattalbahn sowie für Strassenbauten und -anpassungen im mittleren Glattal zugestimmt. Bestandteil dieses Rahmenkredites waren auch 18 Mio. Franken für eine zusätzliche städtische Verbindung als Anschluss an die Tramachse Schaffhauser Strasse bei der Haltestelle Bahnhof Oerlikon Nord. Die neue Tramlinie 10A führt von der Thurgauer Strasse über die Binzmühle- und Friesstrasse in die Schaffhauser Strasse. Der Anschluss an den Bahnhof Oerlikon erfolgt mit einer neuen Haltestelle Bahnhof Nord an der Friesstrasse. Das Projekt ist im Moment im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren. Der Bau ist in den Jahren 2007 und 2008 geplant.

Im "Entwicklungsrichtplan Bahnhof Oerlikon" vom Jahr 1999/2000 ist die ÖV-Drehscheibe Ost (Oerlikoner Bahnhofumsteigezentrum) ein wichtiges Schlüsselprojekt. Mit einer grosszügigen Erweiterung der Unterführung Schaffhauser Strasse soll die Unterführung zu einer attraktiven Umsteigebeziehung zwischen der Bahn und Tram/Bus werden. Für das Projekt sind erst konzeptionelle Überlegungen vorhanden. Erst wenn die funktionalen Bedürfnisse geklärt sind, können auch gestalterische und städtebauliche Aspekte berücksichtigt werden. Diesbezüglich sind aber noch keine ausgereiften Überlegungen vorhanden.

Momentan erarbeiten die SBB ein Projekt für den Ersatz der Bahnbrücke über die Schaffhauser Strasse nach Wallisellen. Dabei wird auch eine Variante untersucht, welche im Sinne des städtischen Umsteigezentrums eine Verlängerung der Brücke vorsieht.

**Zu Frage 8:** Zurzeit ist eine Studie betreffend Langsamverkehr um den Bahnhof Oerlikon im Auftrag. Die Studie klärt die Bedürfnisse des Langsamverkehrs um den Bahnhof Oerlikon in Richtung Nord-Süd und Ost-West ab. Innerhalb des Projektperimeters ist auch das Zentrum Oerlikon rund um den Marktplatz.

**Zu Frage 9 (Beurteilung des Nutzens einer Überdeckung):** Der Stadtrat anerkennt, dass eine Überdeckung des Bahneinschnittes Oerlikon ein Potenzial in ökologischer und städtebaulicher Sicht, aber auch hinsichtlich des heute mit öffentlichen Freiräumen unterversorgten Gebietes hat. Gleichzeitig ist es aber nicht so, dass sich eine Überdeckung in diesem sozial gut funktionierenden Stadtgebiet aufdrängt. Und zwar weder aus der Geschichte der beiden Quartierteile Hofwiesenstrasse und Birchstrasse, die sich entlang des Bahneinschnittes aus dem Jahre 1855 entwickelt haben und durch die Regensbergbrücke und den Birchsteg gut verbunden sind, noch aus sozialen oder baulichen Aufwertungsüberlegungen.

Letztlich sind solche hohen Investitionen, wie sie bei einer Überdeckung zu tätigen wären, immer eine Frage der Güterabwägung. Bei einer nutzbaren Überdeckung (Park, Wohnung usw.) ist für die Stadt Zürich mit Kosten von ungefähr 140 Mio. Franken zu rechnen. Diese hohen Kosten lassen sich nach Meinung des Stadtrates in Bezug auf die unsichere zukünftige Finanzlage und die eingeleiteten finanzintensiven Projekte - gerade auch in Oerlikon - nicht rechtfertigen. Der Stadtrat sieht die Priorität beim Bahneinschnitt Oerlikon vielmehr bei einer funktional und ästhetisch guten Ausgestaltung der Lärmschutzmassnahmen sowie einer städtebaulich guten Lösung für die durch die SBB zu ersetzende Regensbergbrücke und den Birchsteg.

**(Zur Gesamtplanung für dieses Areal):** Der Stadtrat ist sich bewusst, dass solche vielschichtigen und komplexen Projekte, wie sie sich derzeit um den Bahnhof Oerlikon abzeichnen, ein strukturiertes Prozessmanagement brauchen. Im Jahre 1999 hat man sich in einem Workshop-Verfahren intensiv mit dem Bahnhof Oerlikon und seinem Umfeld befasst. Die Ergebnisse dieser Gesamtplanung wurden im "Leitbild Bahnhof Oerlikon" festgehalten, das wiederum Grundlage für den "Entwicklungsrichtplan Bahnhof Oerlikon" vom Jahr 1999/2000 wurde. Darin sind neben der Definition der 10 Schlüsselprojekte auch die Umsetzung sowie die Abhängigkeiten der einzelnen Projekte untereinander aufgegriffen. Die Stadt wird auf der Basis dieser Überlegungen weiterarbeiten.

**Zu Frage 10:** Die Stadt pflegt heute schon mit den SBB im Zusammenhang mit dem Projekt Durchmesserlinie Altstetten-Oerlikon, in welchem der Abschnitt Oerlikon Bestandteil ist, regelmässige Kontakte auf verschiedenen Stufen. Die Zusammenarbeit wird in dieser grundsätzlich bewährten Form weitergeführt.

Die Stadt wird im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren vom Bundesamt für Verkehr begrüsst. Mit der Erstellung eines Masterplans, worin die Forderungen und Bedingungen der Stadt bezüglich den SBB-Projekten definiert sind, wird angestrebt, schon

frühzeitig eine einvernehmliche Lösung zu finden, so dass im Plangenehmigungsverfahren keine wesentlichen Einwände mehr zu machen sind.

**Beilagen:** Auf der Stadtkanzlei, Abteilung Gemeinderat, können folgende Beilagen eingesehen werden:

- Beilage 1: Überdeckung des Bahneinschnitts Oerlikon, Städtebauliche Beurteilung und Machbarkeitsstudie
- Beilage 2: Voraussichtliche Linienführung ÖV im Jahr 2020 rund um den Bahnhof Oerlikon
- Beilage 3: Machbarkeitsstudie, Konzept Oerlikoner Bahnhofumsteigezentrum
- Beilage 4: Situation 1:500, Gleisanbindung Glattalbahn an Tramachse Schaffhauser Strasse

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Hochbaudepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtkanzlei (Abteilung Gemeinderat), die Fachstelle für Stadtentwicklung, den UGZ, das Tiefbauamt, Grün Stadt Zürich, das Amt für Städtebau, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber