

## Protokolleintrag vom 15.12.2004

2004/670

**Postulat von Hans Jörg Käppeli (SP) und Prof. Dr. Kurt Maeder (CVP) vom 15.12.2004:**

**Eisenbahnbrücken beim Bahnhof Oerlikon, Schaffung direkter und stufenfreier Fussgängerverbindungen nach deren Neubau**

Von Hansjörg Käppeli (SP) und Prof. Dr. Kurt Maeder (CVP) ist am 15.12.2004 folgendes *Postulat* eingereicht worden:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Rahmen des Neubaues der Eisenbahnbrücken an der Wallisellerlinie über die Schaffhauserstrasse eine direkte und stufenfreie Fussgänger Verbindung zwischen dem Bahnhof Oerlikon und der Messe/Hallenstadion geschaffen werden kann. Die Ausgestaltung soll hohe städtebauliche Qualität aufweisen und dem zeitweise hohen Publikumsaufkommen gerecht werden.

Begründung:

Die drei Fussgängerachsen zwischen dem Bahnhof Oerlikon und der Messe/Hallenstadion sind verwinkelt und erfordern das zweimalige Überqueren von sehr stark befahrenen Hauptverkehrsachsen. Diese Wegführungen werden dem grossen Fussgängeraufkommen, insbesondere bei Grossveranstaltungen, nicht gerecht. Sofern die Wege attraktiv und bequem sind, kann diese Distanz gut zu Fuss gegangen werden.

Der Ersatz der Bahnbrücken (2007) bietet die einmalige Chance das Überqueren der Schaffhauserstrasse bereits jetzt zu vermeiden. Durch die Verbreiterung der Bahnbrücke können die Reisenden der Gleise 1 bis 3 am Perronende direkt auf die andere Seite der Schaffhauserstrasse gelangen. Durch eine spätere Verlängerung dieser Wege auf Gleishöhe könnte auch die extrem stark befahrene Thurgauerstrasse niveaufrei überquert werden. Durch die geschickte Anbindung der bestehenden SBB-Personenunterführung Ohmstrasse können sogar alle Perrons behindertengerecht erreicht werden.

Diese baulichen Massnahmen sind Bestandteil (1. Etappe) der künftigen „ÖV-Drehscheibe Ost“ und stellen gemäss „Entwicklungsrichtplan Bahnhof Oerlikon“ sehr hohe funktionale Anforderungen. Es soll eine sehr hohe Aufenthaltsqualität und eine sehr hohe städtebauliche Qualität erreicht werden.

Die vorgesehene städtebauliche Öffnung und die exzentrischen Lage zu den SBB-Perrons, sowie der Einbezug der bestehenden Personenunterführung bedingen das Verschieben der Widerlager der neuen Bahnbrücke nach Westen.

Unter diesen Voraussetzungen ist der Beizug ausgewiesener Verkehrsingenieure und Städteplaner gerechtfertigt. Wenn für eine verhältnismässig einfache Personenunterführung ein mehrstufiger Wettbewerb durchgeführt wird, ist dies für die vorliegende viel komplexere Aufgabe erst recht angezeigt. Zumal die funktionale und städtebauliche Ausgestaltung der „ÖV-Drehscheibe Ost“ präjudiziert wird.