

Protokolleintrag vom 01.10.2008

2008/462

Interpellation von Prof. Dr. Peter Stähli-Barth (SP) und Bruno Sidler (SVP) und 17 M. vom 1.10.2008: Bahnhof Oerlikon, Stand der Planungsarbeiten

Von Prof. Dr. Peter Stähli-Barth (SP) und Bruno Sidler (SVP) und 17 M. ist am 1. Oktober 2008 folgende Interpellation eingereicht worden:

Am Freitag, 19. September 2008, fand in Oerlikon eine Informationsveranstaltung für Gemeinderatsmitglieder (SK Verkehr, SK HBD/SE, GR-Mitglieder Kreis 11) statt; Frau Stadträtin Ruth Genner, Vertreterinnen des TED, des AfS und der VBZ informierten über den neuesten Stand der Planungen im Bereich Bahnhof Oerlikon im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Gleise 7 und 8, der Neukonzeption bezüglich Quartieranbindungen und Anbindung des öffentlichen Verkehrs sowie der Quartierverbindung zwischen Neu-Oerlikon und dem Zentrum Oerlikon beim Marktplatz.

Diese Informationen zeigten grundsätzlich neue strategische Überlegungen, die von bisherigen Grundsätzen (cf. Antwort auf die Interpellation 2007/410) mehr als nur abweichen. Wir bitten deshalb den Stadtrat - auch zuhanden der interessierten Öffentlichkeit - in diesem Zusammenhang folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Grundsätze und welche neuen Überlegungen bestimmen die jetzige Strategie bezüglich der vom Bahnhof Oerlikon ausgehenden ÖV- und Quartierverbindungen? Welche Umsetzungen sind wann vorgesehen?
2. Wie sieht das zukünftige VBZ-Konzept für alle Tram- und Busverbindungen im Bereich Bahnhof Oerlikon aus und welche Ziele und Verbesserungen bezüglich der heutigen Situation sollen damit erreicht werden?
3. Welche Überlegungen haben dazu geführt, vom Konzept einer ÖV-Drehscheibe unter den SBB-Brücken über die Schaffhauserstrasse Abstand zunehmen?
4. Inwiefern hat in diesem Zusammenhang die Überlegung eine Rolle gespielt, dass es für die Entwicklung des Gebietes Marktplatz Oerlikon von zentraler Bedeutung ist, dass möglichst viele Fussgängerströme den Weg ins "alte" Zentrum von Oerlikon finden (cf. Frage 6 Interpellation 2007/410)?
5. Mit welchen Kosten für die Stadt Zürich ist - bitte Vergleichszahlen bezüglich ursprünglich geplanter ÖV-Drehscheibe - für die geplante Quartieranbindung Andreasstrasse/Leutschenbach an den Bahnhof Oerlikon zu rechnen?
6. Mit welchem Kostenanteil der SBB und des ZW wäre bei einer Realisierung der ÖV-Drehscheibe - inklusive Kosten für die Eisenbahnbrücken - zu rechnen gewesen? Welche Kostenbeteiligung von Seiten der SBB und des ZW beim neuen Konzept, ohne ÖV-Drehscheibe, zu erwarten?
7. Wieso ist die weiterhin am selben Ort geplante Verbindung zwischen dem Zentrum Oerlikon und Neu-Oerlikon (Schulstrasse - Therese-Giehse-Strasse) dort am richtigen Ort, obwohl jetzt die ÖV-Anbindung vor allem über den Max-Frisch-Platz und den Bahnhofplatz im Süden erfolgen soll?
8. Diese geplante Quartierverbindung wird wohl nur für einen kleinen Teil der Zugpassagiere der ideale Weg für das Zu- und Umsteigen im Bahnhof Oerlikon sein. Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, die SBB dazu zu bewegen, die bestehende Fussgängerunterführung (Ausgang Süd beim Kiosk), die im Bereich der Gleise 1 bis 6 viel zu eng ist, zu verbreitern?
9. Wie soll die geplante neue Quartierverbindung, die auf der Südseite in die Schulstrasse mündet, wo kein vernünftiger Zugang zum Marktplatz besteht, das Zentrum Oerlikon beleben können?
10. Gibt es Überlegungen, wie die bestehenden Verbindungen und die geplante neue Quartierverbindung in Koordination mit den SBB überprüft und optimiert werden können? Falls ja, welche? Falls nein, warum?
11. Wie und wann soll der Bahnhofplatz im Süden umgestaltet und neu organisiert werden?
12. Wie kann dafür gesorgt werden, dass der Max-Frisch-Platz nicht zum Busbahnhof reduziert, sondern trotz Bushaltestellen ein grosszügiger öffentlicher Platz mit verkehrsarmen Zubringerstrassen wird?
13. Wie viele Velofahrerinnen und Velofahrer werden beim Bahnhof Oerlikon täglich zum Abstellen eines "Stahl- oder Carbonrosses" erwartet und wo und wie soll dafür genügend Platz geschaffen werden?
14. Zwischen Max-Frisch-Platz und Schaffhauserstrasse ist offenbar eine Rampe, mit einem Gefälle von ca. 10 % für Velofahrende geplant, die direkt in die Unterführung Schaffhauserstrasse münden soll. Was ist diesbezüglich genau geplant? Wie wird dies bezüglich Gefährlichkeit beurteilt?
15. Welche Strategie verfolgt der Stadtrat, damit alle Mitglieder des Gemeinderates, das betroffene und deshalb sehr interessierte Quartier und letztlich der Souverän nachvollziehen können, von welcher Bedeutung die grossen Veränderungen im Gebiet Bahnhof Oerlikon sind - für Oerlikon, für Zürich-Nord und für die ganze Stadt - so dass die entscheidenden Volksabstimmungen überzeugend gewonnen werden können?

Dies ist eine gemeinsame Interpellation der im Kreis 11 gewählten Gemeinderätinnen und Gemeinderäte.

Mitteilung an den Stadtrat