

**Weisung
des Stadtrates an den Gemeinderat****Objektkredit von 50 Mio. Franken
für eine städtische Quartierverbindung in Oerlikon****Zweck der Vorlage**

Mit der vorliegenden Weisung soll ein Kredit im Umfang von 50 Mio. Franken für den Neubau einer städtischen Quartierverbindung unter dem 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, welche unter anderem eine Verbesserung der Anbindung von Neu-Oerlikon an den Bahnhof Oerlikon, namentlich durch Schaffung attraktiver Fuss- und Veloverbindungen und eine Verbesserung der Anbindung von Neu-Oerlikon an das bestehende Zentrum Oerlikon, verlangt. In der Folge wurden unter der Federführung des Amtes für Städtebau umfangreiche Vorabklärungen durchgeführt. Verschiedentlich hat seither der Gemeinderat mit parlamentarischen Vorstössen die Bedeutung einer attraktiven Quartierverbindung in Oerlikon unterstrichen. Als ein Schlüsselprojekt des Legislatorschwerpunkts 2006 bis 2010 «Planen und bauen für die Stadt von morgen» setzte sich der Stadtrat von Zürich zum Ziel, eine attraktive Verbindung für Zufussgehende sowie Velofahrende zwischen dem Zentrum Oerlikon und Neu-Oerlikon zu schaffen.

Der Bahnhof Zürich-Oerlikon ist einer der bedeutendsten SBB-Bahnhöfe der Schweiz und liegt im gleichnamigen Quartier Oerlikon. Er ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt im Schienennetz zwischen Zürich und der Nordostschweiz; über ihn verkehren eine Vielzahl von Fernverkehrszügen und mehrere S-Bahn-Linien. Zahlreiche Tram- und Buslinien vernetzen den Bahnhof mit den Quartieren und Nachbargemeinden in Zürich Nord. Heute benutzen täglich rund 110 000 Reisende den Bahnhof Oerlikon; damit zählt er zu den wichtigsten Bahnhöfen der Schweiz. In der Statistik der Tagesfrequenzen der SBB wird der Bahnhof Oerlikon auf dem 6. Rang geführt. Der Zürcher Verkehrsverbund und die SBB erwarten in den kommenden Jahren eine Zunahme der Pendlerströme um rund 30 Prozent. Die sich im Bau befindende Durchmesserlinie und der in Oerlikon geplante Bahnhofausbau mit zwei zusätzlichen Gleisen schaffen die Voraussetzungen, um dieses Wachstum zu bewältigen.

Südlich des Bahnhofs befindet sich das Zentrum von Oerlikon mit einer Vielzahl von Einkaufsmöglichkeiten, Gewerbebetrieben, Hotels sowie dem Marktplatz. Nördlich des Bahnhofs ist seit der Inkraftsetzung der Sonderbauvorschriften für das Planungsgebiet Zentrum Zürich Nord (ZZN) vom Mai 1998 das Quartier Neu-Oerlikon entstanden. In diesem ehemaligen Industriequartier sind seitdem neuer Wohnraum für rund 3000 Personen und Arbeitsplätze für rund 7000 Personen entstanden. Der Bahnhof Zürich-Oerlikon mit den angrenzenden Gleisfeldern unterteilt Oerlikon in ein nördliches und ein südliches Quartier und erfüllt damit bei der Vernetzung dieser beiden Quartiere eine zentrale Funktion. Um die Entwicklung in Neu-Oerlikon nachhaltig zu fördern und dieses Quartier mit dem

Zentrum Oerlikon zu verbinden, soll eine neue grosszügige Passage unter dem Bahnhof realisiert werden. Diese neue Quartierverbindung stellt eine erhebliche Qualitätsverbesserung für den Langsamverkehr dar.

Ausgangslage

Entwicklung Neu-Oerlikon/Oerlikon

Ende der 1980er-Jahre zeichnete sich für die Industriebetriebe in Oerlikon ein Strukturwandel ab. Dies gab Anlass zur Neudefinition der städtebaulichen Strukturen im Gebiet nördlich des Bahnhofs Oerlikon. Das Ergebnis eines öffentlichen städtebaulichen Ideenwettbewerbs fand 1998 in der Festsetzung der Sonderbauvorschriften ZZN seine Umsetzung. Unmittelbar und schneller als geplant setzte darauf eine intensive Bautätigkeit ein. Die intensive Umnutzung von ehemaligen Industriearealen in ein Wohn- und Dienstleistungsgebiet zeigte bald das Bedürfnis auf, Neu-Oerlikon und das Zentrum stärker zu vernetzen; daraus resultierten schliesslich die erwähnten politischen Vorstösse.

Vorabklärungen

Die Forderungen der gemeinderätlichen Kommission mussten in einen umfassenden Kontext gestellt werden. Zur Optimierung eines städtebaulichen Gewinns musste zuerst eine Gesamtbetrachtung für das Bahnhofgebiet und seine nähere Umgebung angestellt werden. Deshalb wurde als erstes im Rahmen einer Entwicklungsplanung im Beisein von Vertretern der betroffenen städtischen Dienstabteilungen, der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, der SBB, der kantonalen Verwaltung, von externen Fachexperten und drei interdisziplinär zusammengesetzten Workshop-Teams ein Leitbild für das Bahnhofgebiet Oerlikon entwickelt. Der Arbeitsprozess orientierte sich an den Elementen Städtebau (Nutzung und Gestaltung), Freiraum und Verkehr, deren Verknüpfung miteinander im Innern sowie deren Bezüge nach aussen. In sieben Leitsätzen wurde die künftige Entwicklung des Bahnhofgebiets und seiner Umgebung formuliert.

Die Konkretisierung der Leitsätze erfolgte im Rahmen einer Entwicklungsrichtplanung Bahnhof Oerlikon unter Beteiligung der städtischen und kantonalen Dienststellen, von Vertretern der SBB, der Glattalbahn und eines Planerteams. Aus dieser Planung kristallisierten sich mit der Empfehlung zur Umsetzung zehn Schlüsselprojekte heraus. Am 6. September 2000 hat der Stadtrat von den vorliegenden Ergebnissen zustimmend Kenntnis genommen. Er hielt fest, dass das Schlüsselprojekt «Verbindung Nord-Süd» als Unterführung weiter verfolgt werden soll.

Schnittstellen zu benachbarten Projekten

Im Bereich der neuen Quartierverbindung sind verschiedene andere Bauvorhaben geplant, welche einen Einfluss auf die Ausgestaltung der Quartierverbindung haben.

SBB Gleis 7 + 8

Die SBB planen auf Ende 2013 die Inbetriebnahme von zwei zusätzlichen Gleisen mit einem Perron, welche bei der Planung der Quartierverbindung zu berücksichtigen sind. Die Perrons werden hauptsächlich durch die Personenunterführung (PU) Mitte mit je zwei Treppenaufgängen erschlossen. Die PU Ost erschliesst die Perrons mit je einer Treppe und einer Rampe.

Oerliker Bahnhofplatz Süd

Im Süden mündet die geplante Quartierverbindung auf den Bahnhofplatz Süd, für den in den kommenden Jahren im Zusammenhang mit Tramgleiserneuerungen eine Umgestaltung vorgesehen ist. Der Bahnhofplatz ist das Eingangstor zum Gebiet Zentrum Oerlikon sowie Ankunfts- und Orientierungsort für Bahnreisende. Der Platzbereich wird attraktiv und orientierungsfreundlich gestaltet. In der Hofwiesenstrasse wird im Abschnitt Ohm- bis Schulstrasse der Durchgangsverkehr unterbunden, der Anliefer- und Zubringerverkehr bleibt möglich. Der heutige geringe Durchgangsverkehr wird neu über andere Strassen geführt. Die Zufahrt zum Swissôtel und zum Neumarkt bleibt gewährleistet. Die Haltestellen der Tram- und Buslinien werden an einem Ort übersichtlich zusammengefasst.

Max-Frisch-Platz

Nördlich des Bahnhofs entsteht neu der Max-Frisch-Platz. Der Bahnhof Zürich-Oerlikon soll damit auch in Zukunft die Funktion als zentrale, ansprechende Verkehrsdrehscheibe für Zürich Nord und das mittlere Glattal erfüllen sowie die Quartiere Neu-Oerlikon und Zentrum Oerlikon qualitativ aufwerten. Der Max-Frisch-Platz wird der Ankunfts- und Orientierungsort für den nördlichen Bahnhofzugang sein. Durch eine geschickte Anordnung der Bushaltestellen soll ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den notwendigen Verkehrsflächen und den Aufenthaltszonen entstehen. Der nördliche Zugang der Quartierverbindung und die Gestaltung des Max-Frisch-Platzes müssen je nach Wettbewerbsergebnis aufeinander abgestimmt werden. Damit der Max-Frisch-Platz erstellt werden kann, müssen im Platzbereich die heute bestehenden Gebäude, welche sich im Besitz des Kantons Zürich und der ABB-Immobilien AG befinden, abgebrochen werden. Der Abbruch dieser Gebäude wurde bereits in den Sonderbauvorschriften ZZN geregelt.

Bahnhof Oerlikon Ost

In einem 2007 bis 2008 durchgeführten Workshop-Verfahren wurden Grundlagen für die städtebauliche Entwicklung im östlichen Bereich des Bahnhofs Oerlikon erarbeitet. Die Quartiere Seebach und Leutschbach und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen direkt mit attraktiven Fusswegen an den Bahnhof angeschlossen werden. Für den öffentlichen Verkehr werden neu zwei Durchmesser-Buslinien eingerichtet mit einer Haltestelle im Bereich der Schaffhauserstrasse. Die übrigen Linienbusse werden bis auf eine Ausnahme in den Busbahnhof auf dem Max-Frisch-Platz geführt. Der öffentliche Raum Binzmühle-/Wattstrasse und der Bereich des heutigen SBB-Baudienstzentrums hat Entwicklungspotenzial. Neue Gebäude könnten die vorhandene Stadtstruktur ergänzen und das Gebiet mit abwechslungsreichen Erdgeschossnutzungen beleben. Die Ergebnisse des Workshop-Verfahrens werden in einem städtebaulichen Leitbild «Bahnhof Oerlikon Ost» dokumentiert, veröffentlicht und weiter umgesetzt.

Anbindung Einkaufszentrum Neumarkt an die Quartierverbindung

Die Privera AG, Verwalterin des Einkaufszentrums Neumarkt, hat eine Machbarkeitsstudie zur Anbindung des Einkaufszentrums an die Quartierverbindung durchgeführt. Die Anbindung wird von der Stadt Zürich begrüsst, da sie zur Belebung der Quartierverbindung und zu einer guten Vernetzung des Quartiers beiträgt. Das Vorhaben wird als private Angelegenheit angesehen. Die Stadt wird sich finanziell nicht daran beteiligen.

Projektentwicklung

Wettbewerb

Für die Gestaltung der Quartierverbindung hat die Stadt unter der Federführung des Tiefbauamtes ein mehrstufiges Wettbewerbsverfahren durchgeführt. Aus der Präqualifikation mit 25 Bewerbungen wurden sieben Gestalterteams ausgewählt, welche zur zweiten Wettbewerbsrunde eingeladen wurden. Die Gestalterteams lieferten je eine Projektstudie ab. Das Beurteilungsgremium hat den Beitrag «TWIX» des Planerteams Leutwyler Partner Architekten, Atelier 10:8, Locher AG, Wild Ingenieure AG und Vogt & Partner zur Weiterbearbeitung empfohlen. Das Siegerprojekt wurde aufgrund der Anregungen des Beurteilungsgremiums überarbeitet. Darüber hinaus wurden bei der Überarbeitung aktuelle Verhandlungsergebnisse mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie eine städtebauliche Vorstudie zur Neudefinition der Abmessungen des Max-Frisch-Platzes berücksichtigt.

Vorprojekt

Die Basis für die Kreditvorlage bildet in diesem Fall das Vorprojekt. Damit trotzdem verlässliche Kostenangaben gemacht werden können, wurden einzelne Bauteile genauer festgelegt und ein Vorprojekt Plus erarbeitet.

Projekt

Allgemeine Beschreibung

Ziel des Projekts «Quartierverbindung Oerlikon» ist die Realisierung einer neuen grosszügigen Quartierverbindung. Die neue Verbindung in Verlängerung der Schul- und Therese-Giehse-Strasse ergänzt optimal die bestehende PU Mitte der SBB zu einer Gesamtheit. Im Norden wird die Quartierverbindung durch die Affolternstrasse und im Süden durch die Hofwiesenstrasse begrenzt. Die breiten Zugänge auf beiden Seiten des Gleiskörpers nehmen vielfältige, auch diagonale Wegbeziehungen in einem breiten Fächer auf und wirken als «Fenster» zur Bahn und zum Quartier. Leicht seitlich zu den grossen Umsteigeströmen im Bahnhofbereich angeordnet, ermöglicht die Fuss- und Veloquerung unter dem Bahnhof hindurch einen optimalen Zugang in die angrenzenden Stadträume. Damit wird eine barrierefreie Verbindung geschaffen, welche die Sicherheit und Übersichtlichkeit für die Bevölkerung erhöht. Die räumliche Definition und die Betonung der beiden Zugänge und ihre identische Ausbildung als Kopfbauten mit den «Baldachinen» setzen ein starkes, prägnantes Zeichen für den Bahnhof und die Quartierverbindung. Die Kopfbauten geben dem Gebiet eine neue Identität und wirken unterstützend bei der Orientierung. Ausserdem verbinden sie die stadträumlich unterschiedlichen Platzseiten Nord und Süd. Die Baldachine dienen gleichzeitig als Überdeckung der SBB-Perrons im Projektbereich. Das Lichtkonzept, als integraler Bestandteil der Architektur, schafft differenzierte und angenehme Räume. Der Kopfbau Süd ist mit Kommerzbauten im Untergeschoss und im Erdgeschoss versehen. Das Bauvorhaben bedingt unter anderem, dass ein Teil der heute von der SBB AG kommerziell genutzten Räumlichkeiten auf dem Bahnhofareal weichen muss. Nach Bauvollendung wird die Stadt Zürich der SBB AG wieder gleich viel Nutzfläche zur Verfügung stellen. Die beiden Kopfbauten verbinden die bestehende PU Mitte mit der neuen Quartierverbindung. Im Norden wird die PU Mitte auf Kosten der SBB verlängert. Der Querschnitt der Verlängerung wird auf eine Breite von 12 m ausgebaut. In diesem Abschnitt ist der Bau eines Lifts vorgesehen.

Konstruktion, Abmessungen und Raumaufteilung

Die Quartierverbindung ist rund 18 m breit, mit einer Durchgangsbreite von 16 m, und wird als rechteckiger Betonrahmen mit vertikalen Stützen ausgebildet. Sie hat eine Gesamtlänge (Nord-/Südseite) von 92 m. Der Kopfbau Nord ist rund 64 m und der Kopfbau Süd rund 102 m breit. Die Kopfbauten dienen als Zugang zur Unterführung und zur Bündelung des Langsamverkehrs. Die Zufussgehenden werden über eine etwa 6 m breite Treppe in die untere Ebene geführt. Die Velofahrenden gelangen über etwa 3,6 m breite Rampen in die untere Ebene. Der Fussgänger- und Velobereich hat eine Höhe von mindestens 2,5 m. Im Untergeschoss werden Zufussgehende und Velofahrende getrennt voneinander geführt. Die Velofahrenden fahren unterhalb der Treppenaufgänge zu den Perrons, und die Zufussgehenden bewegen sich im Bereich zwischen den Treppenaufgängen und der Lichtwand.

Veloabstellplätze

Nördlich und südlich der Quartierverbindung Oerlikon sind künftig insgesamt rund 500 Veloabstellplätze vorgesehen. In der Quartierverbindung sind 326 Veloabstellplätze geplant: Die bestehenden oberirdischen 118 Veloabstellplätze entlang der Affolternstrasse werden aufgehoben. Sie werden durch 134 neue Abstellplätze im Untergeschoss der Quartierverbindung auf der Nordseite ersetzt. Auf der Südseite ist das bestehende Veloparkhaus mit 253 Abstellplätzen nicht komplett ausgelastet und wird im Zuge des Neubaus abgebrochen. Im Untergeschoss der Quartierverbindung werden 192 neue Abstellplätze als Ersatz angeboten.

Die übrigen rund 180 Abstellplätze sollen an noch zu definierenden Orten oberirdisch im Perimeter des Bahnhofs Oerlikon realisiert werden.

Werkleitungen

Das Projekt bedingt umfangreiche Werkleitungsumlegungen in der Affolternstrasse. Betroffen sind zwei Abwasserkanäle (\varnothing 1600/2000 mm und \varnothing 300 mm), eine Wasserleitung (\varnothing 250 mm), ewz-Leitungen sowie Leitungen von Swisscom, Sunrise und AEW. Die Umlegungen werden koordiniert mit dem SBB-Projekt Gleis 7 + 8 projektiert und durchgeführt.

Koordiniert mit dem Bau der Quartierverbindung wird die Dienstabteilung Verkehr (DAV) ihre Rohranlage erweitern.

Baublauf und Bauzeit

Der Bauvorgang wird in zweckmässige Etappen aufgeteilt. Während der Erstellung der Quartierverbindung muss der Bahnbetrieb aufrechterhalten werden. Dies bedingt den Einsatz von Hilfsbrücken für die Gleise und den Bau von Provisorien für die Perrons. Ziel ist es, den Bau der Quartierverbindung koordiniert mit dem SBB-Projekt Gleis 7 + 8 durchzuführen. Dadurch können Kosten für Hilfsbrücken in Höhe von rund 3 bis 5 Mio. Franken eingespart werden. Der Baubeginn ist im Jahr 2011 geplant. Es ist mit einer Bauzeit von zweiinhalb Jahren zu rechnen.

Mitwirkung der Bevölkerung und Auflageverfahren

Das Bewilligungsverfahren für die Quartierverbindung richtet sich nach dem kantonalen Strassengesetz (StrG). Davon ausgenommen sind die an beiden Enden der Passage angeordneten Baldachine und die Kommerzbauten. Diese bedürfen einer Baubewilligung nach dem kantonalen Planungs- und Baugesetz. Die beiden Verfahren sind entsprechend zu koordinieren.

Am 30. März 2006 wurde das Projekt i.S.v. § 13 StrG der Bevölkerung in einer Orientierungsversammlung offiziell vorgestellt. Zu sämtlichen Einwendungen konnte anlässlich der Orientierungsversammlung gesamthaft Stellung genommen werden, so dass keine Einwendung unbeantwortet geblieben ist. Die Planaufgabe gemäss § 16 StrG wird im Zuge der Bearbeitung des Bauprojekts durchgeführt.

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Eine UVP ist bei der Quartierverbindung Oerlikon, in Absprache mit dem Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich und dem Bundesamt für Umwelt, nicht erforderlich. Das Bewilligungsverfahren für die Fuss- und Veloverbindung richtet sich nach dem kantonalen Strassengesetz. Das Bauwerk kann keinem Anlagetyp des Strassenverkehrs im Anhang der Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zugeordnet werden.

Kosten

Die auf der Lohn- und Preisbasis vom 1. April 2008 berechneten Kosten für die Quartierverbindung Oerlikon belaufen sich auf 50 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

Objektkredit

	zulasten TAZ Fr.	zulasten DAV Fr.	Gesamt- kosten Fr.
Kunstabauten	43 086 000		43 086 000
Modul 1			
Kopfbau Bahnhofplatz	15 074 000		
Modul 2			
Quartierverbindung unter Gleis 1-8	15 599 000		
Modul 3			
Perronaufgänge aus Quartierverbindung	247 000		
Modul 4			
Kopfbau Max-Frisch-Platz	6 939 000		
Modul 5			
Lifte	527 000		
Modul 6			
Verlängerung PU Mitte (inkl. Werkleitungsumlegung)	4 379 000		
Modul 7			
Zus. Verbreiterung PU Mitte für WC	321 000		
Dienstabteilung Verkehr		150 000	150 000
MwSt	3 275 000	11 000	3 286 000
Verwaltungskosten	3 478 000		3 478 000
Total	49 839 000	161 000	50 000 000

Folgekosten:

Kapitalkosten Fr. 5 000 000.-

Betriebskosten Fr. 750 000.-

Budgetnachweis

Die Ausgaben sind im Integrierten Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) für die Jahre 2010 bis 2013 vorgemerkt.

Kostenbeteiligung SBB AG

Die SBB AG, Division Infrastruktur, wird sich voraussichtlich mit 5,9 Mio. Franken (einschliesslich MwSt) an den Baukosten des Projekts Quartierverbindung Oerlikon beteiligen. Die Kosten setzen sich aus einem Anteil für die Verlängerung der PU Mitte (2,2 Mio.

Franken) und einer Mehrwertabgeltung (3,7 Mio. Franken) zusammen. Es ist geplant, mit den SBB demnächst eine entsprechende Vereinbarung abzuschliessen.

Falls wie vorgesehen die Quartierverbindung koordiniert mit dem Bau der Gleise 7 und 8 realisiert werden kann, können zudem voraussichtlich Kosten in Höhe von rund 3 Mio. Franken (für nicht notwendige Hilfsbrücken und Provisorien) eingespart werden.

Teuerung

Die Kosten erhöhen oder vermindern sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2008) und der Bauausführung.

Dem Gemeinderat wird zuhanden der Gemeinde beantragt:

Für den Bau einer städtischen Quartierverbindung in Oerlikon wird ein Objektkredit von 50 Mio. Franken bewilligt.

Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2008) und der Bauausführung.

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

Im Namen des Stadtrates

der Stadtpräsident

Dr. Elmar Ledergerber

der Stadtschreiber

Dr. André Kuy