

**Weisung  
des Stadtrates an den Gemeinderat**

---

**Schaffhauserstrasse, Bahnhof Oerlikon  
Quartieranbindung Ost, Erhöhung Objektkredit****Ausgangslage****Vorgeschichte**

Aufgrund des schlechten baulichen Zustands planten die SBB vor einigen Jahren den Ersatz einer 17 m langen Eisenbahnbrücke, die angrenzend an den Bahnhof Oerlikon über die Schaffhauserstrasse führt und auf der die Gleise 1 und 2 verlaufen.

Der städtische Entwicklungsrichtplan 2000 für den Bahnhof Oerlikon sah unter anderem vor, dass in dem Bereich der Schaffhauserstrasse, der sich unter der erwähnten Eisenbahnbrücke befindet, ein Umsteigezentrum für den öffentlichen Verkehr entstehen sollte.

Auf Wunsch der Stadt erklärten sich die SBB bereit, die zu ersetzende Brücke auf 40 m aufzuweiten, sofern die Stadt einen Beitrag an die daraus entstehenden Mehrkosten leistet.

Als Vorinvestition für ein Umsteigezentrum bewilligte der Gemeinderat deshalb am 8. Juni 2005 einen Objektkredit von 5,32 Mio. Franken für die Aufweitung der SBB-Brücke Gleise 1 und 2 über die Schaffhauserstrasse (GR Nr. 2005/58). Mit Beschluss vom 21. November 2007 erhöhte der Gemeinderat diesen Objektkredit auf 7,98 Mio. Franken (GR Nr. 2007/402).

Zwischenzeitlich ist die erwähnte Eisenbahnbrücke mit einer Länge von 40 m realisiert.

**Leitbild Bahnhof Oerlikon Ost**

Auf der Grundlage des städtischen Entwicklungsrichtplans 2000 für den Bahnhof Oerlikon wurde im Herbst 2007 ein Leitbildverfahren gestartet. Das Leitbildverfahren hatte zum Ziel, die städtebauliche Weiterentwicklung des östlichen Bahnhofgebiets mit den darin enthaltenen Schlüsselprojekten für ein Umsteigezentrum und die Weiterentwicklung der Baufelder aufzuzeigen. Die Diskussionen und Einschätzungen zeigten, dass keines der drei im Workshop-Verfahren entwickelten Szenarien für ein Umsteigezentrum restlos überzeugen konnte.

Als entscheidende Merkmale für die Weiterentwicklung des östlichen Bahnhofgebiets schälten sich die Lage zum Bahnhof, die Führung des motorisierten Individualverkehrs und die damit zusammenhängende Aufenthaltsqualität an den künftigen Haltestellen für die Fahrgäste, die Etappierbarkeit und die Kosten heraus. Die während der Leitbilderarbeitung präsentierten Lösungsansätze zeigten bei mehreren dieser Merkmale grosse Mängel. Insbesondere die periphere Lage des vorgesehenen Umsteigezentrums zum Bahnhof mit dem Entstehen von verkehrsdominierten und qualitativ schlechten Aufenthaltsräumen sowie die erwartete Konkurrenz zum Zen-

trum Oerlikon stiessen auf Kritik. Daher wurde das Vorhaben eines Umsteigezentrums im Raum Schaffhauserstrasse vom Stadtrat im Sommer 2008 aufgegeben. Das neue, aus dem Leitbild entwickelte Konzept beinhaltet die Ausrichtung des Bahnhofs auf einen nördlichen und südlichen Bahnhofplatz, mit Umsteigebeziehungen auf den öffentlichen Nahverkehr. Neben den Bahnhofplätzen befindet sich ein dritter Umsteigeraum im Osten des Bahnhofs. Der Raum Schaffhauserstrasse soll so verändert werden, dass die Stadtteile Leutschenbach und Seebach ebenfalls gut an den Bahnhof angebunden werden können.

#### **Entwicklungsrichtplan**

Die aus dem Leitbildprozess Bahnhof Oerlikon Ost veränderten Rahmenbedingungen und die Weiterentwicklung weiterer Schlüsselprojekte erforderten eine Überprüfung und Anpassung des bestehenden Entwicklungsrichtplans. In kooperativer Zusammenarbeit mit den SBB und dem ZVV wurde der Entwicklungsrichtplan überarbeitet und konnte im Januar 2009 vom Stadtrat verabschiedet werden. Im Raum Schaffhauserstrasse beinhaltet der Entwicklungsrichtplan die Schlüsselprojekte 6 und 10 zur Entwicklung der Baufelder, das Schlüsselprojekt 3 zur Realisierung von Busdurchmesserlinien und das Schlüsselprojekt 2 für eine bessere Quartieranbindung Ost.

#### **Projekt «Bahnhof Oerlikon Quartieranbindung Ost»**

Das Quartier Seebach/Leutschenbach (Andreasstrasse) und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen direkt mit attraktiven Fusswegen an den Bahnhof angeschlossen werden. Neue ebenerdige Zugänge sollen die Gehdistanz zur existierenden SBB-Unterführung verkürzen. Die vorhandene Unterführung der Schaffhauserstrasse soll aufgeweitet werden, damit ein gut gestalteter Verbindungsraum zwischen den Quartieren, dem Bahnhof sowie den Tram- und Bushaltestellen entstehen kann. Neue Gebäude im Raum Binzmühle-/Wattstrasse und im Bereich des heutigen SBB-Baudienstzentrums sollen künftig die vorhandene Stadtstruktur ergänzen und mit Erdgeschossnutzungen die neu entstandenen öffentlichen Räume beleben. Die bereits erstellte Aufweitung der SBB-Brücke für die Gleise 1 und 2 fügt sich nahtlos ins neue System ein.

Das Projekt «Bahnhof Oerlikon Quartieranbindung Ost» soll zeitlich gestaffelt in drei Etappen realisiert werden. Im Juli 2008 wurde die Ingenieurgemeinschaft LHL plus mit der Ausarbeitung einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Neben der Prüfung der technischen Machbarkeit einer Aufweitung der beiden Brücken für die Gleise 3 bis 6 bzw. 7 und 8 wurde auch die Machbarkeit der veränderten Verkehrsführung in der Schaffhauserstrasse nachgewiesen. Die Aufweitung der Brücken und die veränderte Verkehrsführung sind aufwändig und komplex. Die Unterführung der Schaffhauserstrasse ist schon seit längerer Zeit ein Flaschenhals. Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der in diesem Bereich erwarteten Verkehrszunahme wird sich diese Situation in den nächsten Jahren noch verschlechtern.

Die Machbarkeitsstudie umfasste auch eine Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von  $\pm 30$  Prozent. Die Gesamtkosten des Projekts «Bahnhof Oerlikon Quartieranbindung Ost» betragen gemäss dieser Kostenschätzung rund 110 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen (Preisbasis 1. April 2009):

<b>Vorhaben</b>	<b>Mio. Fr. (inkl. MwSt)</b>
<b>1. Etappe</b> Aufweitung Brücke Gleise 1 und 2 (bereits bewilligt, GR Nr. 2007/402, und realisiert)	7,98
<b>2. Etappe</b> – Aufweitung Brücke Gleise 7 und 8 – Vorinvestition Gleise 3 bis 6 – Verschiebung der Trafostation	etwa 20
<b>3. Etappe</b> – Aufweitung Brücke Gleise 3 bis 6 – Zugang Andreasstrasse – Veränderte Verkehrsführung	etwa 82
<b>Gesamtkosten</b>	<b>etwa 110</b>

Die Ausgaben der vorstehend aufgeführten Etappen dienen dem gleichen Zweck, nämlich der Realisierung des Projekts «Bahnhof Oerlikon Quartieranbindung Ost», und sie sind deshalb für die Kreditbewilligung zusammenzurechnen (Prinzip des gemeinsamen Zwecks). Die erste Etappe wurde als Vorinvestition vom Gemeinderat bereits separat bewilligt und ist bereits umgesetzt (gebaut). Die Etappen 2 und 3 sollen dem Stimmvolk nun aber als Gesamtkredit unterbreitet werden, und zwar nach folgendem Ablaufplan:

Die Projektierung und Realisierung der zweiten Etappe ist sehr zeitkritisch, da diese nur in Koordination mit dem geplanten SBB-Projekt (Bau der Eisenbahnbrücke für die neuen Gleise 7 und 8) umgesetzt werden kann. Aus diesem Grund ist die Kreditbewilligung so bald wie möglich der Gemeinde zum Beschluss vorzulegen. Erst nach positiv verlaufener Volksabstimmung werden die SBB Hand bieten können zu einer auf das städtische Vorhaben «Bahnhof Oerlikon Quartieranbindung Ost» abgestimmten Umsetzung.

Aufgrund dieser engen Fristen soll zunächst der vom Gemeinderat bewilligte Objektkredit für die Aufweitung der Brücke Gleise 1 und 2 um die Projektierungskosten für die zweite Etappe erhöht werden. Anschliessend soll dem Volk eine Vorlage unterbreitet werden, welche die Erhöhung der bewilligten Ausgaben um die Gesamtkosten für die zweite und dritte Etappe beinhaltet. Mit diesem Vorgehen wird sichergestellt, dass einerseits durch ein schnelles Projektieren der zweiten Etappe das «Aufspringen» auf das SBB-Projekt (Bau der neuen Gleise 7 und 8) weiterhin realistisch bleibt. Ausserdem wird damit ermöglicht, dass die Gemeinde sobald als möglich über die Gesamtausgaben für das Projekt «Bahnhof Oerlikon Quartieranbindung Ost» entscheiden kann.

Die Aufteilung der Gesamtkosten auf die verschiedenen Kostenträger (Stadt Zürich, Kanton [ZVV sowie Amt für Verkehr], SBB) erfolgt voraussichtlich nach den Grundsätzen zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs. Eine Kostenbeteiligung der SBB wird seitens der Stadt angestrebt und ist noch auszuhandeln. Zudem wurde das Projekt zur Mitfinanzierung des Bundes im Agglomerationsprogramm angemeldet.

## **Zweite Etappe**

### **a) Aufweitung der Brücke für die Gleise 7 und 8**

Gleichzeitig mit dem Bau der neuen Durchmesserlinie Altstetten – Zürich Hauptbahnhof – Oerlikon planen die SBB den Ausbau des Bahnhofs Oerlikon mit zwei zusätzlichen Gleisen (Nrn. 7 und 8). Der Ausbau erfolgt im Bereich der heutigen Affolternstrasse.

Für die Gleise 7 und 8 planen die SBB den Bau einer neuen Brücke über die Schaffhauserstrasse, die gemäss aktuellem Projekt der SBB mit einer Brückenspannweite von rund 36 m ausgeführt werden soll. Diese neue Brücke soll aus Sicht der Stadt jedoch so erstellt werden, dass der gesamte Brückenraum nach einer späteren Aufweitung als einheitliches Bauwerk erscheint und für die neue Verkehrsführung unter dem Brückenraum genügend Platz vorhanden ist. Mit dem heute vorliegenden Projekt der SBB könnte dies nicht erreicht werden. Aufgrund der geringeren Abmessungen müssten Abstriche bei der Verkehrsführung hingenommen werden. Fussgängerbereiche und Vorsortierspuren müssten kleiner dimensioniert werden, Radspuren könnten örtlich nicht markiert werden. In Absprache mit den SBB möchte daher die Stadt ein Alternativprojekt zum bestehenden SBB-Projekt ausarbeiten. Im Vergleich dazu soll die Brückenspannweite von rund 36 m auf rund 42 m vergrössert werden.

Durch die veränderte Brückenlage muss ein bestehender Mischwasserkanal verlegt werden. Damit die bestehende Trafostation des ewz an der Andreasstrasse einer späteren Brückenaufweitung im Rahmen der dritten Etappe nicht im Weg steht, soll sie bereits während des Baus der Gleise 7 und 8 an einen neuen Standort verlegt werden. Dieser befindet sich zusammen mit Technikräumen der SBB hinter dem Brückenwiderlager West. Der genaue Projektumfang für weitere Werkleitungsumlegungen ist noch nicht bekannt und wird im Rahmen der Projektierung erarbeitet.

### **b) Vorinvestitionen im Bereich der Gleise 3 bis 6**

Zusammen mit dem Bahnhofausbau werden die SBB auch die Lage der Gleise 3 bis 6 leicht korrigieren. Diese Arbeiten werden im Zeitraum September 2012 bis März 2014 ausgeführt. Für die Arbeiten werden die Gleise und Fahrleitungen temporär ausser Betrieb genommen. Damit ergibt sich die Gelegenheit, ohne kostspieligen Zusatzaufwand Vorbereitungsarbeiten für die spätere Brückenaufweitung in der dritten Etappe zu realisieren. Bevor in der dritten Etappe die bestehende Brücke abgebrochen und durch eine neue und längere Brücke ersetzt werden kann, müssen die Gleise 3 bis 6 auf Hilfsbrücken verlegt werden. Diese Hilfsbrücken werden auf Betonbohrpfählen abgestellt, welche vorgängig durch den Gleiskörper getrieben werden. Diese Betonbohrpfähle im Gleisbereich sollen als Vorinvestition bereits in der zweiten Etappe gebohrt werden. Würden die Betonbohrpfähle erst in der dritten Etappe gebohrt, wären diese Arbeiten sehr aufwändig, da dafür nur ein kleines Zeitfenster in den frühen Morgenstunden zur Verfügung stünde. Im Vergleich zur Vorinvestition in der zweiten Etappe wären die Kosten für die Realisierung der Betonbohrpfähle während der dritten Etappe rund 3-mal höher.

### **Dritte Etappe**

#### **a) Aufweitung der Brücke Gleise 3 bis 6**

Die Brücke für die Gleise 3 bis 6 soll die räumlichen Verhältnisse der in diesem Zeitpunkt bereits aufgeweiteten Brücken für die Gleise 1 und 2 sowie für die Gleise 7 und 8 aufnehmen und zu einem Ganzen zusammenführen. Die wesentlichen gestalterischen Elemente wie die Brückenuntersicht, die Stützen und Widerlagerwände werden von der Brücke Gleise 7 und 8 übernommen.

#### **b) Zugang Andreasstrasse in die SBB-Personenunterführung**

Die Andreasstrasse ist eine kommunal klassierte Langsamverkehrsachse und verbindet das Gebiet Leutschenbach mit dem Bahnhof Oerlikon. Heute endet die Andreasstrasse an der Schaffhauserstrasse und der Zugang zum Bahnhof führt seitlich über die Ohmstrasse oder über die Affolternstrasse.

Mit dem neu geplanten Zugang wird die Fusswegverbindung aus der Andreasstrasse direkt in die SBB-Personenunterführung Ost fortgesetzt. Von der SBB-Personenunterführung Ost aus sind alle Perrons über Rampen und Treppen erreichbar.

#### **c) Neue Verkehrsführung Schaffhauserstrasse**

Die geplante Verkehrsführung in der Schaffhauserstrasse wurde auf der Basis des städtebaulichen Leitbilds weiterentwickelt. Die Schaffhauserstrasse ist eine überkommunal klassierte Strasse mit öffentlichem Verkehr (Bus und Tram) und Langsamverkehr. In der Spitzens-tunde befahren rund 1400 Fahrzeuge die Schaffhauserstrasse. Mit der geplanten Realisierung der Busdurchmesserlinien werden in der Schaffhauserstrasse dereinst zwei Buslinien und die Tramlinien 10 und 14 verkehren. Der Projektperimeter umfasst zudem den überkommunal klassierten Fussgängerbereich Oerlikon und die kommunal klassierte Radroute Affolternstrasse – Andreasstrasse. Die Aufweitung des Brückenraums ermöglicht für alle Verkehrsteilnehmenden das sichere Befahren und Queren der Schaffhauserstrasse.

Der öffentliche Verkehr soll neu von der Dörflistrasse bis zur Binzmühlestrasse in Seitenlage auf einem eigenen Trasse geführt werden. Dies ermöglicht die Entflechtung der Verkehrsströme und eine optimale Verbindung zwischen den Tramhaltestellen und dem Bahnhof. Zudem bildet die Seitenlage des öffentlichen Verkehrs auch die Voraussetzung für eine allfällige spätere Überbaubarkeit des Bau-felds Watt-/Binzmühlestrasse. Der motorisierte Individualverkehr aus der Schaffhauserstrasse stadteinwärts soll neu über die Binzmühle-/Friesstrasse geführt werden. Damit entfällt die heutige Fahrspur entlang der bestehenden Tramhaltestelle der Linie 14. Die Tramhaltestellen verbleiben ungefähr in der heutigen Lage und könnten später in das Sockelgeschoss eines neuen Gebäudes einbezogen werden. Anstelle der heutigen Tankstelle an der Friesstrasse soll eine neue Tramwendeschlaufe für die Linie 10 realisiert werden. Dies ermöglicht das vorzeitige Wenden der Tramzüge zwischen den Hauptverkehrszeiten und den Randstunden. Aufgrund der fehlenden Wenden-möglichkeit bei der Haltestelle Bahnhof Oerlikon-Ost wenden heute die Tramzüge der Linie 10 zeitweise 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 Wendeschlaufe kann dieses Problem gelöst werden, da dann alle Tramzüge in Richtung Hauptbahnhof über die Haltestelle Bahnhof Oerlikon-Ost verkehren.

Zufussgehende sowie Velofahrende werden im Brückenraum seitlich über grosszügige Rampen und Gehwege geführt. Bei kritischen Übergängen wird eine Verkehrsregelungsanlage das sichere Queren der Fahrbahnen unterstützen.

#### **Bauablauf und Bauzeit des Gesamtprojekts**

Die Realisierung der Bauvorhaben ist wie erwähnt in drei Etappen vorgesehen. In der ersten, bereits umgesetzten Etappe wurde die Brücke für die Gleise 1 und 2 vom April 2008 bis Oktober 2009 aufgeweitet. In der zweiten Etappe ab Mitte 2010 bis Ende 2014 sind der Bahnhofausbau mit den neuen Gleisen 7 und 8 und der neuen, aufgeweiteten Brücke über die Schaffhauserstrasse sowie die Vorinvestitionen im Bereich der Gleise 3 bis 6 geplant. Ab 2015 sollen in einer dritten Etappe die Aufweitung des Brückenraumes im Bereich der Gleise 3 bis 6, der neue Zugang Andreasstrasse in die SBB-Personenunterführung und die neue Verkehrsführung in der Schaffhauserstrasse realisiert werden.

#### **Auflageverfahren**

Für den Bahnhofausbau mit den neuen Gleisen 7 und 8 und die Fortsetzung dieser Schienenstränge auf der neuen Eisenbahnbrücke über die Schaffhauserstrasse läuft ein eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren. Die Stadt hat dagegen im Mai 2009 vorsorglich Einsprache erhoben, unter anderem mit dem Hinweis auf die Planungen der Stadt für den Raum Schaffhauserstrasse. Das in Absprache mit den SBB auszuarbeitende Alternativprojekt für die Arbeiten der zweiten Etappe soll später als Projektänderung beim Bundesamt für Verkehr eingereicht werden.

#### **Erhöhung des Objektkredits**

Wie vorstehend ausgeführt sind die Ausgaben der einzelnen Etappen für das Projekt «Bahnhof Oerlikon Quartieranbindung Ost» zusammenzurechnen. Somit ist der vom Gemeinderat bewilligte Kredit für die Aufweitung der Eisenbahnbrücke für die Gleise 1 und 2 (7,98 Mio. Franken) um den für die Projektierung der zweiten Etappe erforderlichen Betrag zu erhöhen.

Die aktuelle Kostenschätzung für die Projektierungskosten basiert auf einer Machbarkeitsstudie mit einer Genauigkeit von  $\pm 30$  Prozent, und sie ergibt, dass für die Projektierungsarbeiten der zweiten Etappe weitere Mittel in der Höhe von 3,192 Mio. Franken (Preisbasis 1. April 2009) erforderlich sind. Die Projektierungskosten setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.	Fr.
Objektkredit 1. Etappe (Aufweitung der Brücke für die Gleise 1 und 2), vom Gemeinderat am 21. November 2007 bewilligt (Preisbasis 2004/2006, GR Nr. 2007/402)		7 980 000
Projektierung 2. Etappe (Aufweitung der Brücke für die Gleise 7 und 8 und Vorinvestitionen)	2 200 000	
Unvorhergesehenes/Ungenauigkeit der Kostenschätzung (30%)	660 000	
Mehrwertsteuer (7,6%)	167 000	
Verwaltungskosten (7,5%)	165 000	
<b>Total Erhöhung Objektkredit</b>	<b>3 192 000</b>	
Krediterhöhung (Preisbasis 1. April 2009)		3 192 000
<b>Total Objektkredit</b>		<b>11 172 000</b>

Folgekosten:

Kapitalkosten Fr. 1 117 000.-

Betriebskosten Fr. 168 000.- (für die bereits bewilligte und realisierte erste Etappe)

**Budgetnachweis**

Die Ausgaben sind im Budget 2009 enthalten und im Integrierten Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) für die Jahre 2010 bis 2013 vorgemerkt.

**Dem Gemeinderat wird beantragt:**

**Der vom Gemeinderat am 21. November 2007 bewilligte Objektkredit für den Ersatz der SBB-Brücke Schaffhauserstrasse, Vorinvestition Oerliker Bahnhof-Umsteigezentrum, wird von Fr. 7 980 000.- um Fr. 3 192 000.- für die Projektierung der zweiten Etappe des Projekts «Bahnhof Oerlikon Quartieranbindung Ost» auf Fr. 11 172 000.- erhöht.**

**Der zusätzliche Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2009) und der Bauausführung.**

**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**