

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

19.12.2007

1598.

Interpellation von Prof. Dr. Peter Stähli-Barth und fünf Mitunterzeichnenden betreffend Verbindung zwischen Zentrum Oerlikon und Neu-Oerlikon, Planungsstand

Am 11. Juli 2007 reichten Gemeinderat Prof. Dr. Peter Stähli-Barth (SP) und fünf Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr. 2007/410 ein:

Die seit langem geforderte grosszügige Verbindung zwischen dem Zentrum Oerlikon und Neu-Oerlikon (siehe z. B. Motion der damaligen Kommission Perspektiven der Stadtentwicklung vom April 1997 oder Postulat Badertscher/Stähli vom Oktober 1998) wird nun nochmals verzögert, weil – aus heutiger Optik verständlich – die Realisierung der zwei zusätzlichen Geleise beim Bahnhof Oerlikon abgewartet wird.

Wir bitten den Stadtrat, in diesem Zusammenhang folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie sieht der Zeitplan aus? Wann ist mit dem Baubeginn der grosszügigen unterirdischen Verbindung der zwei Teile von Oerlikon zu rechnen? Wie lange wird dies dauern?
2. Wie sieht aktuell der Planungsstand aus? Was kann/soll sich bis zur Realisierung daran noch ändern?
3. Wie soll gewährleistet werden, dass diese unterirdische Verbindung den gewünschten Fussgänger-Corso über den Marktplatz verstärkt?
4. Mit welchen Kosten ist zu rechnen? Welchen Kostenanteil wird die SBB übernehmen?
5. Wann wird der öffentliche Verkehr unter den Eisenbahnbrücken bei der Schaffhauserstrasse zu einer ÖV-Drehscheibe zusammengeführt? Welche Bus- und Tramlinien sollen dort vernetzt werden? Wie soll der Bezug zur Glattalbahn und zum ÖV-Knotenpunkt Bahnhof Oerlikon hergestellt werden?
6. Welches Konzept soll zum Tragen kommen, damit der Fussgängerverkehr auch von dieser ÖV-Drehscheibe her weiterhin primär über den Fussgänger-Corso Bahnhof Oerlikon/Marktplatz/Sternen Oerlikon geführt werden kann?
7. Welche Massnahmen sind vorgesehen, damit der Bahnhofsplatz Richtung Marktplatz zu einem rechten Platz aufgewertet und vom Durchgangsverkehr befreit werden kann?
8. Wie soll der Raum auf der Nordseite des Bahnhofs aussehen, wenn sowohl die unterirdische Verbindung wie auch die ÖV-Drehscheibe realisiert sein werden?

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

Zu Frage 1: Der Zeitplan sieht wie folgt aus:

2008	Kreditbewilligung und Volksabstimmung
2009	öffentliche Planaufgabe
2010	Ausschreibung und Vergabe
2011 bis 2014	Realisierung
2014	Eröffnung

Der Baubeginn ist im Jahr 2011 vorgesehen. Es ist mit einer Bauzeit von rund 2 ½ Jahren zu rechnen.

Risiken, welche die Terminplanung noch beeinflussen können, bestehen bei Verzögerungen durch allfällige Rechtsmittelverfahren oder durch eine Terminverschiebung für den Abbruch der Kantonsschule.

Zu Frage 2: Bis jetzt wurde ein Vorprojekt „Plus“ erarbeitet. Bei der weiteren Projektierung und der Detailplanung können sich lediglich noch unwesentliche Anpassungen ergeben.

Zu Frage 3: Die Bahnhofspassage hat die städtebauliche und verkehrliche Zielsetzung, eine lesbare und verständliche Quartierverbindung zu bieten. Die neue grosszügige Verbindung in Verlängerung der Schul- und Therese-Giehse-Strasse ergänzt geschickt die bestehende Personenunterführung der SBB zu einer Gesamtheit. 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 gegenüberliegenden Quartier.

Die räumliche Definition und Betonung der beiden Zugänge und ihre identische Ausbildung mit den „Baldachinen“ setzen ein starkes, prägendes Zeichen für Bahnhof und Quartierverbindung, das Identität und Orientierung schafft und die stadträumlich unterschiedlichen Platzseiten Süd und Nord verbindet.

Im Auftrag des Tiefbauamtes der Stadt Zürich hat das Ingenieurbüro Ernst Basler und Partner in einer Fussgängersimulation, datiert 9. Januar 2007, den Nutzen der neuen Quartierverbindung auf die Fussgängerflüsse am Bahnhof Oerlikon im Jahr 2015 simuliert und analysiert. Die Empfehlungen aus der Simulation sind bei der Gestaltung des Bahnhofsplatzes Süd bereits eingeflossen und werden beim Max-Frisch-Platz ebenfalls einfließen.

Es ist geplant, den Bahnhofplatz Süd attraktiver und übersichtlicher zu gestalten. Neu soll eine übersichtliche und für die Fussgängerinnen und Fussgänger attraktive Eingangssituation für das Zentrum geschaffen werden. Die Fussgängerinnen und Fussgänger gelangen wie bisher über die Schulstrasse und die Edisonstrasse zum Marktplatz. Beide Strassen sollen im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsplatzes aufgewertet und fussgängerfreundlich gestaltet werden.

Zu Frage 4: Derzeit ist mit Gesamtkosten in Höhe von rund 44 Mio. Franken einschliesslich Mehrwertsteuer (Kostengenauigkeit \pm 20 Prozent) zu rechnen. Die SBB werden sich voraussichtlich mit rund 6 Mio. Franken an den Gesamtkosten beteiligen. Die erforderlichen Verträge sind derzeit in Bearbeitung. Durch den koordinierten Bau mit den SBB-Gleisen 7 und 8 des Bahnhofs Oerlikon können zwischen 3 und 5 Mio. Franken eingespart werden. Für die Stadt fallen somit Kosten in der Höhe von etwa 35 Mio. Franken an.

Zu Frage 5: Die aktuelle Planung zur Realisierung einer ÖV-Drehscheibe im Raum Schaffhauserstrasse sieht vor, diese in Abhängigkeit mit den Gleisbauten der SBB auszuführen. Eine erste Etappe wird als Vorinvestition mit dem Neubau der Brücke im Bereich der Gleise 1 und 2 im Jahr 2008/2009 realisiert. Die zweite Etappe soll mit der Erweiterung des Bahnhofs durch die Gleise 7 und 8 in den Jahren 2010 bis 2013 erfolgen. Die anschliessenden Arbeiten zum Neubau der Tram- und Bushaltestellen in der Schaffhauserstrasse für eine attraktive ÖV-Drehscheibe werden voraussichtlich im Jahr 2015 abgeschlossen sein. Ob die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs direkt unter den SBB-Brücken oder im benachbarten Raum in Richtung Binzmühlestrasse liegen werden, ist Gegenstand laufender Abklärungen. Im Rahmen einer laufenden Leitbilderarbeit soll der Standort bis im Frühling 2008 geklärt werden.

Da bis zur Eröffnung der ÖV-Drehscheibe noch rund sieben Jahre vergehen und die Buslinienführung ein bedarfsorientiertes dynamisches System ist, das immer wieder dem Kundennutzen angepasst werden muss, ist noch nicht bekannt, welche Buslinien künftig über die ÖV-Drehscheibe geführt werden. Bestimmt ist das Grundsystem, in dem die heute am Bahnhof Oerlikon wendenden Buslinien zu Durchmesserlinien verknüpft werden. Die Verkehrsbetriebe gehen heute davon aus, dass künftig neben der Tramlinie 14 noch rund vier Buslinien durch die ÖV-Drehscheibe geführt werden. Die ab Dezember 2008 in Betrieb gehende Glattalbahn wird als Linie 10 vom Stern Oerlikon über die Schaffhauserstrasse und die spätere ÖV-Drehscheibe in Richtung Glattbrugg und zum Flughafen Zürich geführt.

Zu Frage 6: Der Stadtrat geht davon aus, dass sich die Fussgängerbeziehungen mit der Erstellung der ÖV-Drehscheibe ändern werden. Heute am Bahnhofplatz oder entlang der Affolternstrasse ankommende Passagiere werden mit der ÖV-Drehscheibe direkt in den Raum Schaffhauserstrasse befördert und gelangen von dort über die Andreasstrasse zum Hallenstadion oder zur Messe. Neben der ÖV-Drehscheibe wird der Bahnhof Oerlikon mit dem Bahnhofplatz aber noch einen zweiten wichtigen Umsteigeort haben, über den weiterhin

die Tramlinie 11 und eine Buslinie geführt wird. Die Fussgängerbewegungen werden sich aber mit der Erstellung der ÖV-Drehscheibe teilweise in den Raum Schaffhauserstrasse verlagern. Der Stadtrat ist zuversichtlich, dass ein attraktives Zentrum Oerlikon weiterhin Fussgänger anziehen wird. Um diese Fussgängerbewegungen im Bahnhofsbereich zu fördern, sollen die Zugänge zur Personenunterführung Ost, in der Achse Wattstrasse - Ohmstrasse, fussgängerfreundlich und grosszügig gestaltet werden. Zudem werden die Fussgängerachsen über den Marktplatz durch das für 2008 vorgesehene Wegleitsystem betont und aufgewertet.

Zu Frage 7: In den Jahren 2006/2007 wurde ein Workshopverfahren zur Aufwertung des Oerliker Bahnhofplatzes unter Miteinbezug von Quartiervertreterinnen und Quartiervertretern durchgeführt. Der Bahnhofplatz Süd soll dereinst die Funktionen eines attraktiven Ankunftsortes und einer einladenden Eintrittssituation ins Oerliker Zentrum ausüben. Drei Teams, bestehend aus Verkehrsplanenden und Fachpersonen aus den Bereichen Freiraum und Städtebau, erarbeiteten Lösungsansätze für die Aufwertung des Platzes sowie seiner angrenzenden Strassenräume. Das Beurteilungsgremium empfahl, den städtebaulichen Ansatz von Feddersen & Klostermann weiter zu verfolgen. Im Weiteren empfahl das Gremium in der Hofwiesenstrasse, im Abschnitt Ohm- bis Schulstrasse, nur noch Anlieferungsverkehr zuzulassen.

Zwischenzeitlich wurde das städtebauliche Konzept konkretisiert und die verkehrlichen Aspekte vertieft untersucht. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen, so weit möglich, gebündelt angeordnet werden. Insbesondere soll die Tramlinie 11 eine Parallelhaltestelle im Bereich der Hofwiesenstrasse 370 erhalten (ZVV und COOP). Der Abschnitt Ohmstrasse bis Schulstrasse soll vom Durchgangsverkehr befreit werden.

Der Platz soll durch kombinierte, markante Fahrleitungs- und Beleuchtungsmasten eine räumliche Ordnung erhalten. Er soll, so weit möglich, von Bauten befreit und bis zu den Gebäudefassaden als eine Ebene ausgebildet werden (nur minimale Randabsätze aus Gründen der Behindertentauglichkeit). In der Schulstrasse, im Bereich des Swisshotels, sollen die Fahrbahn verschmälert und die Fahrbahnabsätze nur mit einem minimalen Anschlag ausgebildet werden. Durch dieses Gestaltungskonzept wird die Querung des Strassenraumes für den Langsamverkehr massiv erleichtert. Die Hofwiesen- und Schulstrasse wirken nicht mehr so trennend. Die Verbindung vom Bahnhof zum Zentrum Oerlikon wird attraktiver.

Das Gestaltungskonzept soll etappiert mit den notwendigen Gleissanierungsarbeiten in den nächsten drei bis vier Jahren sowie mit der Fertigstellung der neuen Quartierverbindung (etwa 2014) umgesetzt werden.

Zu Frage 8: Auf der Nordseite des Bahnhofes soll ein grosszügiger Platz entstehen. Voraussetzung für den Bau des Max-Frisch-Platzes ist der Rückbau der Gebäude an der Affolternstrasse 30 (Kantonsschule), an der Affolternstrasse 40 (ABB Gebäude, Palais Goldstein) und an der Landisstrasse 1 bis 3. Die Voraussetzungen für den Rückbau der Gebäude und den Bau des Max-Frisch-Platzes sind in den Sonderbauvorschriften für das Gebiet Zentrum Zürich Nord enthalten.

Die Bildungsdirektion des Kantons Zürich kann erst auf den Sommer 2012 vollständigen Ersatz für das Kantonsschulhaus an der Affolternstrasse 30 schaffen. Aus diesem Grund kann der Bau des Platzes frühestens zu diesem Zeitpunkt beginnen. Im Weiteren muss die Umsetzung des Platzes auch mit dem Ausbau der Gleise 7 und 8 der neuen Quartierverbindung sowie des Umsteigezentrums koordiniert werden.

Die Planung hat noch nicht begonnen, weshalb noch keine inhaltlichen Aussagen zur Platzgestaltung gemacht werden können. Zum jetzigen Zeitpunkt kann zu den Anforderungen und Aufgaben des Max-Frisch-Platzes folgendes festgehalten werden:

1. Er hat die Scharnierfunktion zwischen Bahnhof Oerlikon und Neu-Oerlikon.
2. Die Nutzung konzentriert sich auf die Begegnungs- und Aufenthaltsfläche (keine Durchgangsverkehr, kein ÖV).

3. Grosse Durchlässigkeit für den Langsamverkehr (in Quer- und Längsrichtung).
4. Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtentwicklung, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt (11), das Amt für Städtebau, die Verkehrsbetriebe (4) und den Gemeinderat.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy