



ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz

**Schaffhauserstrasse und Friesstrasse
Bahnhof Oerlikon
Quartieranbindung Ost Etappe 3b
Dörflistrasse bis Eisfeldstrasse**

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Der Bahnhof Oerlikon ist mit Anschlüssen an den Fern- und S-Bahn-Verkehr sowie den Umsteigebeziehungen zu den zahlreichen Tram- und Buslinien der zentrale Verkehrsknotenpunkt für den öffentlichen Verkehr in Zürich Nord. Mit der Volksabstimmung vom 28. November 2010 wurde für den Ausbau des Bahnhofs Oerlikon und die Quartieranbindung Ost ein Objektkredit von 110 Mio. Franken bewilligt. Es war geplant, die Arbeiten in drei Etappen zu realisieren. Die Etappen 1 und 2 beinhalteten den Neubau der Brücken für die Gleise 1 und 2 sowie 7 und 8. Die beiden Etappen wurden inzwischen realisiert. Die Etappe 3 wurde in die beiden Phasen a und b unterteilt, wobei die Phase a mit dem Neubau der Brücken für die Gleise 3 bis 6 und einer angepassten Verkehrsorganisation Ende 2018 umgesetzt wurde und dem heutigen Zustand entspricht. Die Phase b, nachfolgend als Etappe 3b bezeichnet, ist noch nicht umgesetzt und beinhaltet eine optimierte Verkehrsführung im Raum Schaffhauserstrasse und Friesstrasse.

Mit Beschluss vom 20. Dezember 2017 überwies der Gemeinderat dem Stadtrat eine Motion (GR Nr. 2016/387). Darin wurde der Stadtrat beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung zu unterbreiten, welche die sofortige Projektierung und Umsetzung der Etappe 3b beinhaltet. Zudem wurde im Jahr 2018 ein Postulat überwiesen (GR Nr. 2017/384), das die Prüfung eines direkten Linksabbiegers aus der Schaffhauserstrasse «Nord» in die Binzmühlestrasse verlangt.

Im Jahr 2019 wurde für den Verkehrsraum Schaffhauserstrasse, Binzmühlestrasse und Friesstrasse das Optimierungspotenzial analysiert und mögliche Stossrichtungen für eine Weiterentwicklung aufgezeigt. Gleichzeitig erarbeitete das Tiefbauamt für die Friesstrasse ein Bauprojekt. Dabei hat sich gezeigt, dass die Verkehrsführung in der Friesstrasse zusammen mit der vorgelagerten Kreuzung Binzmühlestrasse betrachtet werden muss. Der Projektperimeter für die Etappe 3b wurde daher um die Friesstrasse, bis zur Einmündung Eisfeldstrasse, erweitert.

1.2 Auftrag

Mit dieser Vorstudie soll die Umsetzung der langfristigen Massnahmen untersucht und aufgezeigt werden. Die Erkenntnisse aus der bisherigen Planung bilden die Grundlage und die Ergebnisse aus der Potenzialanalyse 2019 zeigen die Stossrichtung für die Erarbeitung der Vorstudie auf. Über den Projektperimeter ist ein Gestaltungs- und Betriebskonzept zu erarbeiten, das den vielfältigen Mobilitätsbedürfnissen gerecht wird und die ökologischen sowie städtebaulichen Anforderungen an einen innerstädtischen Lebensraum berücksichtigt. Der Verkehrsraum ist integral zu betrachten. Betrieb und Gestaltung müssen in Einklang für alle Nutzende gebracht werden, um die «Strategie Stadtverkehr 2025» und «Strategie Stadträume» für eine stadtverträgliche Mobilität umzusetzen.

1.3 Defizite / Potenziale

Die Schaffhauserstrasse ist in diesem Projekt die zentrale Quartierverbindung zwischen dem Zentrum von Oerlikon, dem Bahnhof Oerlikon und Seebach. Das Gebiet ist derzeit stark auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehrs (öV) ausgerichtet. Während für den Fussverkehr mit dem Ausbau des Bahnhofs Oerlikon ausreichend dimensionierte Flächen zur Verfügung gestellt wurden, ist das Angebot für den Veloverkehr noch lückenhaft und beinhaltet konfliktreiche Mischverkehrsflächen mit dem Fussverkehr.

2 Zielformulierung

Die Ziele für das Projekt wurden in zwei Kategorien unterteilt. Die Reihenfolge der Ziele hatte keinen Einfluss auf deren Gewichtung in der Variantenbewertung. Mit dem Projekt sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

Zwingende Anforderungen:

- Quartierzentrum stärken
- begrünter Aufenthaltsbereich bei der Haltestelle «Bahnhof Oerlikon Ost» akzentuieren
- Durchgehende, attraktive Fuss- und Veloinfrastruktur
- Konfliktarme ÖV-Umsteigebeziehungen
- Stabiles Betriebskonzept für den ÖV und MIV

Weitere Bedürfnisse:

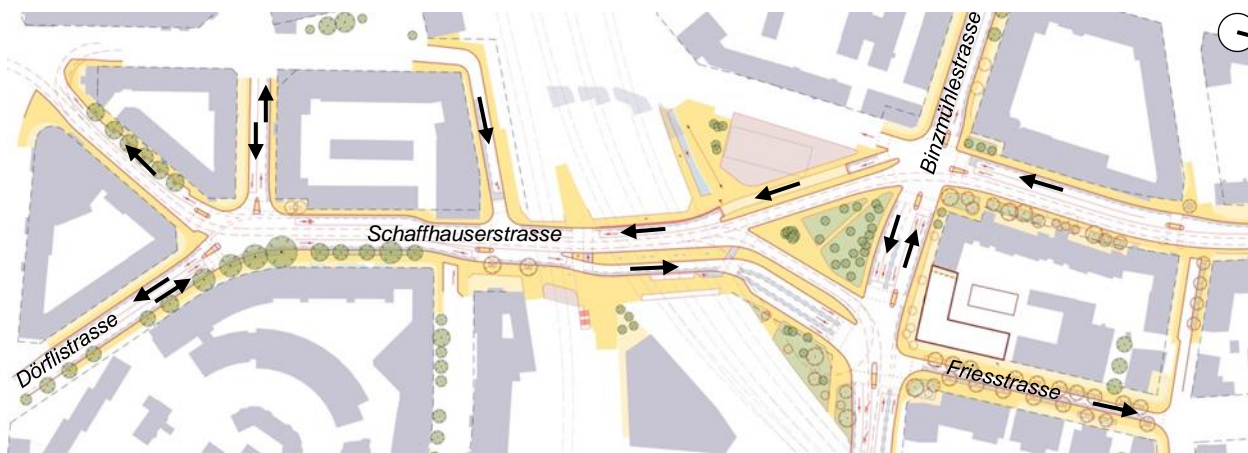
- Alleenkonzert umsetzen
- Einfache Orientierung für die Verkehrsteilnehmenden
- Separate Flächen für den Veloverkehr
- Keine zusätzlichen ÖV-Verspätungen
- Höhenbeschränkung in der Strassenunterführung aufheben
- Direkte Abbiegemöglichkeit von der Schaffhauserstrasse Nord in die Binzmühlestrasse
- Leistungsfähigkeit MIV erhalten

3 Variantenstudium

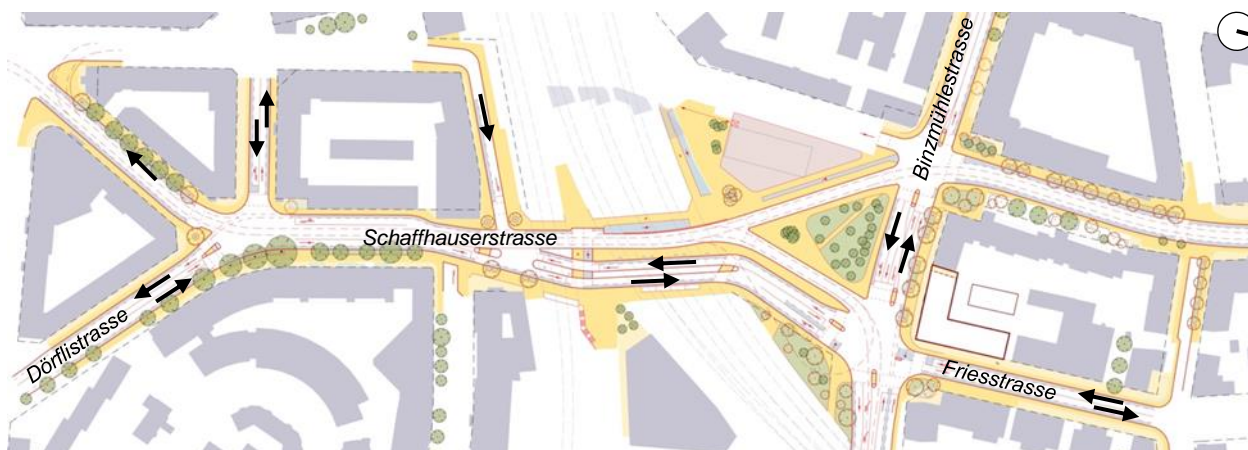
3.1 Variantengenerierung

Es wurden drei Hauptvarianten mit Untervarianten untersucht.

Variante A basiert auf dem heutigen Verkehrssystem mit punktuellen Verbesserungen, wie einer Zone für flächiges Queren zwischen dem Bahnhof und der Haltestelle «Bahnhof Oerlikon Ost», einer zusätzlichen Linksabbiegespur aus der Schaffhauserstrasse Nord in die Binzmühlestrasse und einer einspurigen Verkehrsführung in der Friesstrasse.



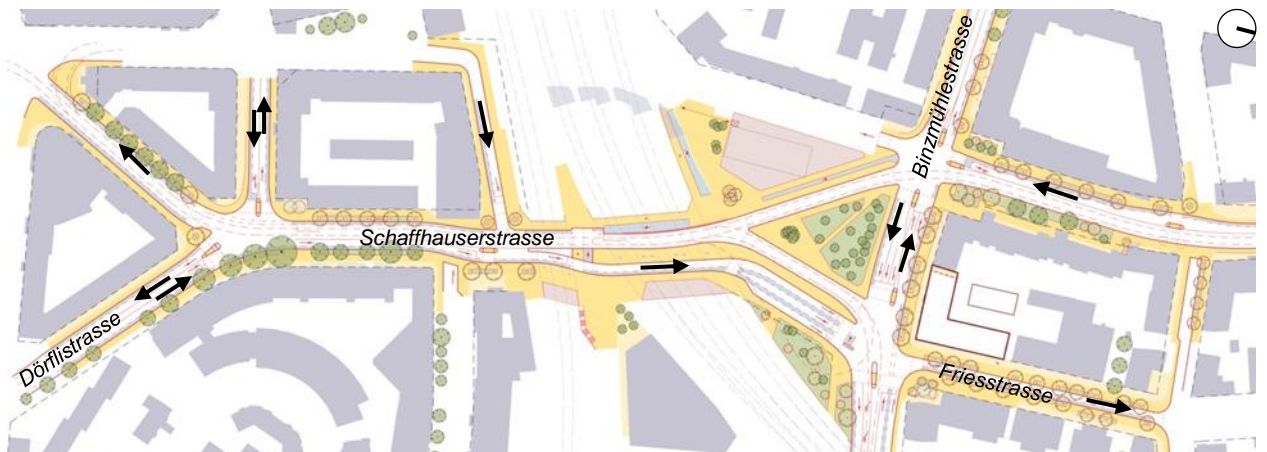
Variante B1 beinhaltet eine Verkehrsverlagerung von der Schaffhauserstrasse Nord, ab der Einmündung Neunbrunnenstrasse Fahrtrichtung stadteinwärts, in die Friesstrasse. Die Friesstrasse wird in diesem Abschnitt für beide Fahrrichtungen geöffnet. In der Schaffhauserstrasse Nord verbleibt der Zubringerverkehr zu den Liegenschaften und es entsteht Platz für Velospuren, breitere Gehwege und Baumpflanzungen. Bei der Haltestelle «Bahnhof Oerlikon Ost» entfällt bei dieser Variante die Fahrspur beim Zugang zum Bahnhof.



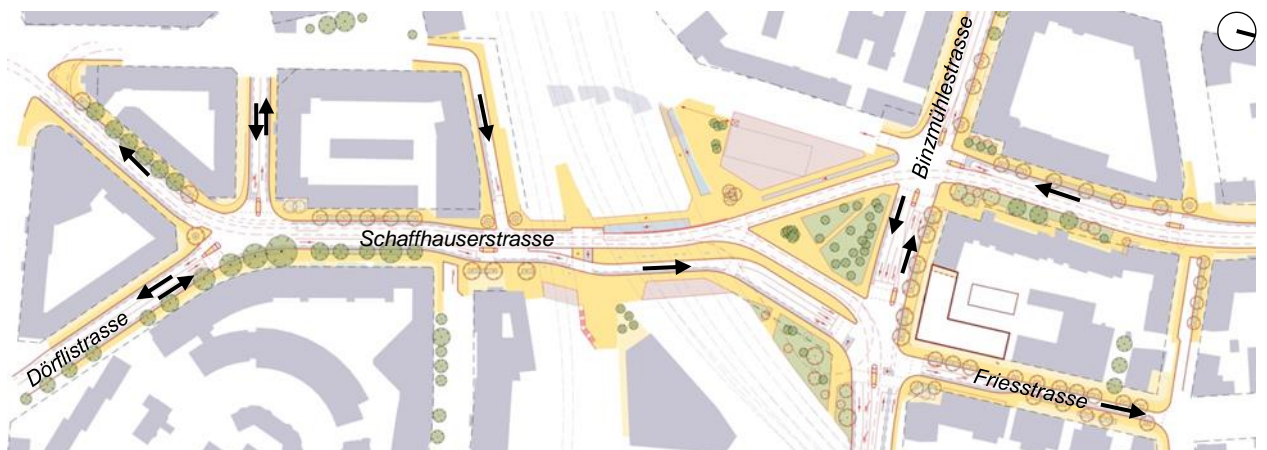
Variante B2 beinhaltet eine kleinräumige Verkehrsverlagerung von der Schaffhauserstrasse, Fahrtrichtung stadteinwärts, in die Friesstrasse. Im Abschnitt Binzmühle- bis Siewerdstrasse wird der stadteinwärts fahrende Verkehr östlich der Tramgleise vorbeigeführt. Damit entfällt bei der Haltestelle «Bahnhof Oerlikon Ost» die Fahrspur beim Bahnhofszugang.



Variante C1 beinhaltet eine grossräumige Verkehrsverlagerung. Der Verkehr in der Schaffhauserstrasse stadteinwärts wird über die Binzmühlestrasse und Thurgauerstrasse umgeleitet. Der damit im Zentrum Oerlikon frei werdende Platz wird für den Fuss- und Veloverkehr sowie eine zusätzliche Baumreihe genutzt.



Variante C2 ist eine Untervariante von C1 und beinhaltet im Knoten Friesstrasse und Binzmühlestrasse eine zweispurige Verkehrsführung über den Knoten in Richtung Seebach.



3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Die Varianten wurden mit Hilfe des Tools «Systems Engineering» bewertet. Als Referenz für die Bewertung wurde der bestehende Zustand herangezogen. Die Variante C1 erreichte gegenüber dem Referenzzustand die höchste Punktzahl, gefolgt von der Variante C2. Die Varianten A, B1 und B2 schnitten schlechter ab, wobei die Variante B1 schlechter als der Referenzzustand bewertet wurde. Die Variantenbewertung diente als Grundlage für den Variantenentscheid durch die Projektsteuerung.

3.3 Fazit

Die Auswertung der Varianten hat gezeigt, dass zur Erreichung der Ziele das heutige Verkehrssystem verändert werden muss. Nur so kann der Konflikt bei der öV-Umsteigebeziehung ausgeräumt, eine attraktive Fuss- und Veloinfrastruktur angeboten und die Begrünung des Strassenraums verbessert werden. Weiter hat sich gezeigt, dass eine Friesstrasse im Gegenverkehr (Variante B1) zu einer ungenügenden Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems führt. Eine Verkehrsverlagerung stadteinwärts über die Binzmühle- und Thurgauerstrasse, wie sie bei den Varianten C1 und C2 vorgesehen ist, kann hingegen vom Verkehrssystem verarbeitet werden. Die Varianten C1 und C2 schneiden zudem im Vergleich mit den anderen Varianten bei den Themenbereichen Fuss- und Veloverkehr, der Verkehrssicherheit, der Umwelt und der Gestaltung, signifikant besser ab. Die Variante C1, mit einer Fahrspur in der Friesstrasse in Richtung Seebach, erfüllt die Vorgaben der Knotenleistungsfähigkeit und schneidet dabei bezüglich Umwelt und der Gestaltung besser ab als die Variante C2. Basierend auf diesen Erkenntnissen wurde die Variante C1 zur Bestvariante weiterentwickelt.

4 Bestvariante

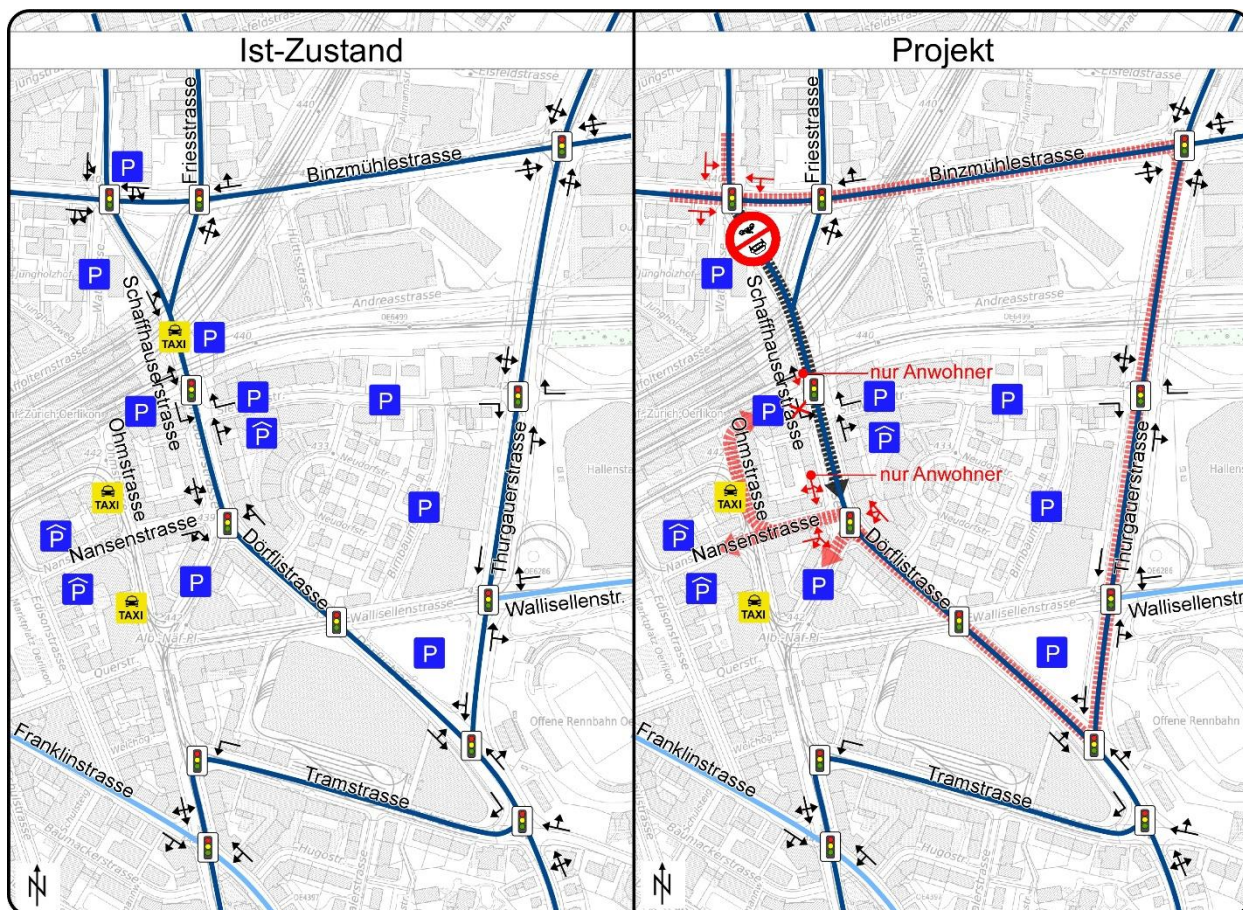
Neben den bereits unter Punkt 3 «Variantenstudium» aufgeführten Merkmalen beinhaltet die Bestvariante C1 folgende Aspekte.

4.1 Konzept

Mit der Verkehrsverlagerung wird der Zentrumsbereich beim Bahnhof Oerlikon vom MIV entlastet. Es entsteht ein attraktiver und begrünter Strassenraum. Die Freiflächen im Unterführungsbereich haben ein Entwicklungspotenzial als witterungsgeschützter Aufenthaltsraum. Der Umsteigeknotenpunkt «Bahnhof Oerlikon Ost» erhält einen direkten Zugang zum Bahnhof Oerlikon, ohne dass eine Fahrbahn überquert werden muss. Mit der neuen Linksabbiegebeziehung aus der Schaffhauserstrasse Nord in die Binzmühlestrasse erhält der motorisierte Individualverkehr (MIV) eine gut auffindbare sowie direkte Fahrbeziehung in Richtung Messe/Hallenstadion. Die 2022 realisierte Neugestaltung der Friesstrasse, im Abschnitt Eisfeldstrasse bis Schaffhauserstrasse, mit einer Fahrspur und einer Baumreihe, kann konzeptionell bis zur Binzmühlestrasse weitergeführt werden.

Im Detail sind folgende Veränderungen bei der Verkehrsführung geplant:

- Umleitung des Verkehrs aus der Schaffhauserstrasse in Richtung Zentrum Oerlikon über die Binzmühle-, Thurgauer- und Dörflistrasse
- Neue Linksabbiegebeziehung aus der Schaffhauserstrasse in die Binzmühlestrasse
- Fahrverbot in der Schaffhauserstrasse Richtung Zentrum Oerlikon, zwischen der Binzmühle- und Nansenstrasse. Für die Erschliessung der Liegenschaften werden Ausnahmen definiert.
- Linksabbiegeverbot aus der Schaffhauserstrasse in die Siewerdstrasse
- Neue Linksabbiegebeziehung aus der Dörflistrasse in die Schaffhauserstrasse, Richtung Albert-Näf-Platz
- Neue Linksabbiegebeziehung aus der Nansenstrasse in die Schaffhauserstrasse



Darstellung der bestehenden und geplanten Verkehrsführung. Die Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand sind im Plan rechts rot dargestellt.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Das Projekt befindet sich im kommunalen Fussgängerbereich Zentrum Oerlikon. Durch die Siewerd-, Andreas- und Friesstrasse führen kommunale Fusswegverbindungen. Die Lage der Fusswegquerungen im Strassenraum sind auf diese Fusswegverbindungen abgestimmt. Die Fussverkehrsflächen können insgesamt erweitert und vom Veloverkehr getrennt geführt werden. Die Haltestelle «Bahnhof Oerlikon Ost» wird direkt mit dem Bahnhofszugang verbunden, so dass keine Fahrspur des MIV überquert werden muss.

Durch die Schaffhauser-, Fries- und Binzmühlestrasse verlaufen regionale Velorouten und durch die Affoltern- und Andreasstrasse führt eine kommunale Velovorzugsroute. Mit durchgehend markierten Radstreifen wird im Projekt eine zusammenhängende Veloinfrastruktur vorgesehen. Die Velovorzugsroute wird mit einem abgesetzten Zweirichtungsradweg von der Wattstrasse über zwei Rampen bis zum Zugang Veloparkhaus Ost geführt. Die Querung der Schaffhauserstrasse in die Andreasstrasse erfolgt mit einer Verkehrsregelungsanlage und einer separaten, von der Fussgängerquerung abgetrennten, Verkehrsfläche.

4.3 Hitzeminderung

Der Projektperimeter befindet sich im Massnahmegebiet 1 und 2. Es sind Massnahmen zur Verbesserung der bioklimatischen Situation am Tag und in der Nacht erforderlich. Im Strassenraum sind heute zehn Bäume vorhanden. Mit dem Projekt sind entlang der Schaffhauser- und Friesstrasse zusätzliche Baumreihen vorgesehen. Bei der Andreasstrasse ist als Ergänzung zur bestehenden Baumgruppe vor dem Andreasturm eine weitere Baumgruppe geplant. Damit können insgesamt 39 zusätzliche Bäume gepflanzt werden, die den Strassenraum tagsüber beschatten und damit die thermische Belastung reduzieren. Schwach belastetes Regenwasser wird nach Möglichkeit zur oberflächlichen Versickerung einer unversiegelten Fläche zugeführt.

4.4 Parkierung

Im Projektperimeter bestehen für den motorisierten Individualverkehr zehn gebührenpflichtige Autoparkplätze und 15 Motorradparkplätze. In der Unterführung Schaffhauserstrasse sind 5 Taxi-Standplätze vorhanden. Ein Vergleich der Parkplatzsituation mit anderen Bahnhöfen hat gezeigt, dass beim Bahnhof Oerlikon rollstuhlgerechte Parkplätze fehlen. Zudem wird das Angebot der Taxi-Standplätze kaum genutzt. Mit dem Projekt wird daher das Parkplatzangebot angepasst. Die Motorradparkplätze werden neu zwischen den Stützen in der Unterführung Schaffhauserstrasse angeboten. Anstelle der Taxi-Standplätze und den gebührenpflichtigen Parkplätzen werden in der Unterführung Schaffhauserstrasse rollstuhlgerechte Parkplätze vorgesehen. Die gebührenpflichtigen Parkplätze an der Ecke Binzmühle-/Schaffhauserstrasse werden zugunsten von hitzemindernden Baumpflanzungen aufgehoben.

4.5 Anlieferung und Entsorgung

Das bestehende Güterumschlagsfeld vor Schaffhauserstrasse Nr. 373 wird in der Lage leicht versetzt und das Güterumschlagsfeld unter der SBB-Brücke Schaffhauserstrasse aufgehoben, da im Privatgrund für den Güterumschlag genügend grosse Flächen vorhanden sind. Der Güterumschlag im Bereich des Zugangs zur Personenunterführung Bahnhof Oerlikon Ost der SBB bleibt gewährleistet. Die mit dem Projekt geplante neue Verkehrsführung bedingt eine Änderung bei der städtischen Liegenschaft Wattstrasse Nr. 6, da die verkehrliche Erschliessung künftig nicht mehr ab der Schaffhauserstrasse, sondern ab der Wattstrasse erfolgen muss.

Zürich, 20. Dezember 2022 STR

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel