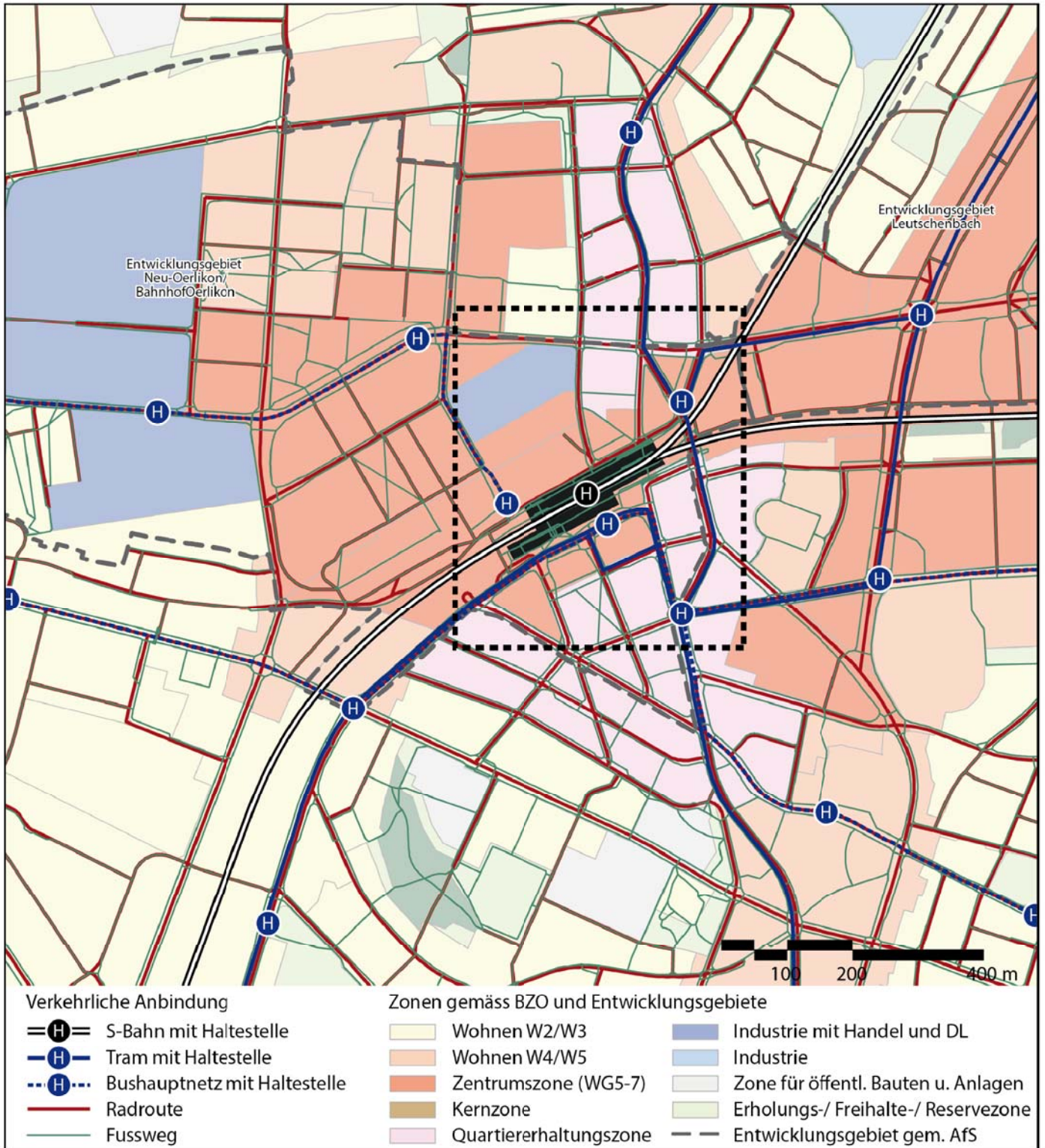


Die Zugänglichkeit der Bahnhöfe ist ein wichtiges verkehrliches Anliegen. Ausgelöst durch eine Motion (GR Nr. 2011/222), wird im Hinblick auf die Eröffnung der Durchmesserlinie (2015) und darüber hinaus aufgezeigt, wie diese zu den S-Bahnhöfen und den anliegenden VBZ-Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden kann.



## Objektblatt - Bahnhof Oerlikon

Der Bahnhof Oerlikon ist eine wichtige ÖV-Drehscheibe für Zürich-Nord und das angrenzende Glattal. Er erschliesst das Quartierzentrum Oerlikon gemäss der Stadtentwicklung mit mehreren Zentren. Mit den Entwicklungen in Neu-Oerlikon, in Leutschenbach und im Glattal steigt die künftige Bedeutung des Bahnhofs, sodass auch die Frequenzen künftig weiter zunehmen.

# Analyse

## Defizite im Zustand 2012

Der Bahnhof Oerlikon wird an der Nord- und Ostseite momentan von diversen Umbauten geprägt. Auf der Südseite bestehen Defizite bei den Zugängen und den Umsteigewegen zwischen den S-Bahnen und den Tram- und Buslinien.

FUSSVERKEHR	
GRUNDSATZ	DEFIZITE
Konfliktarme Zu- und Abgänge	- Unterführung West ❶: Enge Platzverhältnisse, Konflikte mit dem Veloverkehr - Hofwiesenstrasse ❷: Strassenquerung, Achse für den motorisierten Individualverkehr wirkt als Trennung für Zugang von Süden her
Ausreichende Platzverhältnisse	- Zugang Unterführung Ost Ohmstrasse ❸: enge Platzverhältnisse - Perron: enge Platzverhältnisse ❸ - Unterführung Mitte: stark ausgelastet ❹
Objektive und subjektive Sicherheit	- Hofwiesenstrasse ❷: Mehrere Unfällen in den letzten Jahren - südwestlicher Bahnhofbereich ❸: «Rückseitencharakter», wenig angenehmer Aufenthalt insbesondere bei Dunkelheit
Einfache Orientierung	- Tram/Bus-Haltestellen ❹: unübersichtliche Situation, Haltestellen auf verschiedene Orte verteilt und teilweise schlecht sichtbar (Oerlikon-Ost, Ohmstrasse)
VELOVERKEHR	
Konfliktarme und direkte Wege	- Hofwiesenstrasse ❷: Fehlende Velomassnahmen, enge Platzverhältnisse
Genügend Abstellmöglichkeiten	- Nordseite ❶: fehlende Abstellmöglichkeiten (wegen laufender Bauarbeiten)
Einfache Orientierung	-

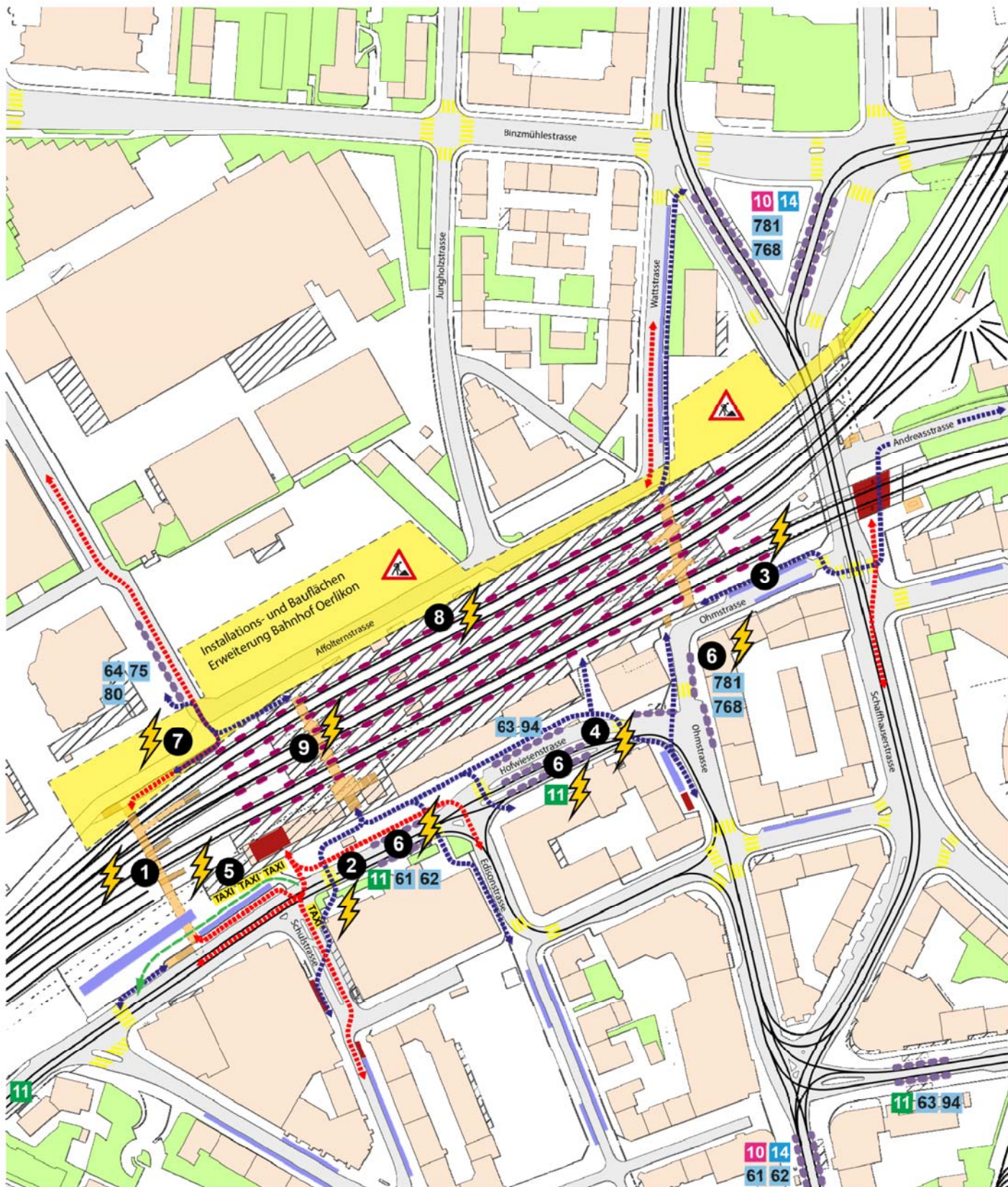
## Illustration ausgewählter Defizite



Defizit ❸: Enge Platzverhältnisse in der Ohmstrasse



Defizit ❸: Enge Platzverhältnisse in der Ohmstrasse

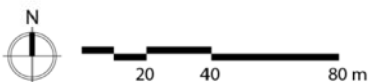


- Zugänge / Unterführungen
- Überdachte Fläche
- Perronkanten
- Haltekanten Tram/Bus
- Bahnhofsvorfahrt / Kiss+Ride

- Parkplätze
- Hauptzugangswegen Fussverkehr
- Hauptzugangswegen Veloverkehr
- 1 ⚡ Konflikt / Defizit mit Nr

- Veloabstellplätze\*
 

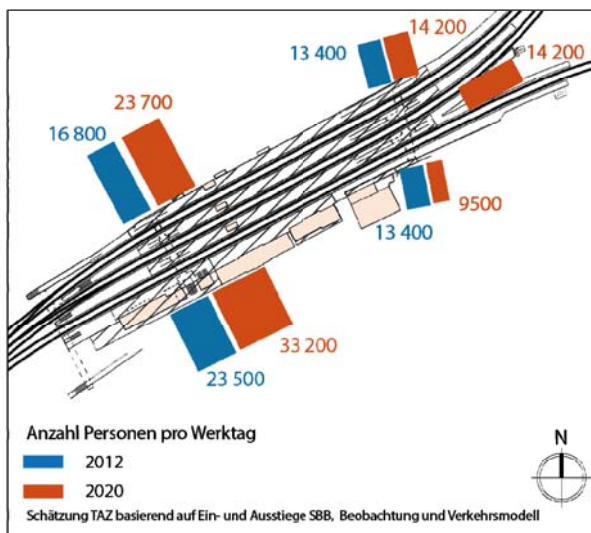
abschliessbar	84
gedeckt	400
offen	ca. 30
- TAXI Taxistandplätze 7



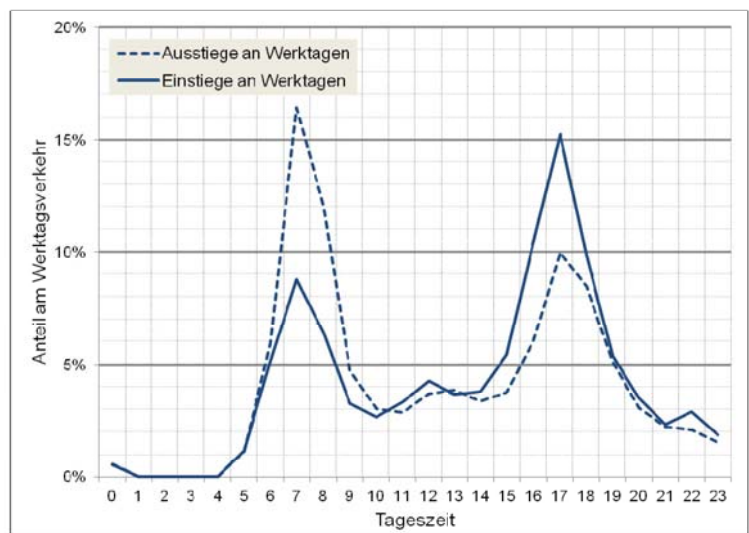
\* ohne bisherige /geplante Veloabstellplätze auf der Nordseite

KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2012	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	Stündliche IR-Verbindungen Basel – Zürich Flughafen, Luzern – Zürich Flughafen	offen
	S-Bahn	S2, S5, S6, S7, S8, S14, S16	S2, S3 (nur HVZ), S6, S7, S8, S9, S14, S15 (ersetzt S5), S16, S19, S21 (nur HVZ), S24
	Städtischer ÖV	Tram 10, 11, 14	Tram 10, 11, 14
		Bus 61, 62, 63, 64, 75, 80, 94 → 106 Abfahrten	Bus 61, 62, 63, 64, 75, 80, 94 → 112 Abfahrten
	Regionalbus	768, 781	768, 781
NACHFRAGE		STAND 2012	PROGNOSE BAHNREISENDE
Ein- und Ausstiege je Werktag	SBB	77 000	Modell SBB 2009 – 2020: + 41% 2009 – 2030: + 57%
	VBZ	47 000	
Umstiege Bahn ↔ Bus, Tram Basis: GVM-ZH 2011		38 000	Modell GVM-ZH 2010 – 2030: + 68%

### Verteilung Personenströme SBB



### Ein- und Ausstiege von SBB-Reisenden



Die Personenströme am Bahnhof Oerlikon verteilen sich auf die Nord- und auf die Südseite des Bahnhofes, wobei der südliche Bereich heute und künftig der wichtigste Zugangsbereich ist. Mit dem neuen Zugang Andreasstrasse verlagern sich die Ströme auf der östlichen Seite des Bahnhofes.

### Geplante Entwicklungen

Oerlikon befindet sich seit Jahren im Wandel. Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie und dem damit einhergehenden Ausbau des S-Bahnangebots sowie der Siedlungsentwicklung wird der Bahnhof an Bedeutung gewinnen.

GEPLANTE ENTWICKLUNGEN			
BEREICH	BIS 2015	2015 BIS 2018	NACH 2018
<b>Infrastruktur</b>	Bahnhofsausbau mit neuen Gleisen 7 und 8, Erweiterung der Unterführung Ost und Ausbau der Quartieranbindung Ost (Etappen 1 und 2), Erweiterung Unterführung Mitte, Ausbau Quartierverbindung Oerlikon	Fertigstellung Quartieranbindung Ost (Etappe 3)	-
<b>ÖV-Angebot</b>	-	Zusätzliche Halte der S-Bahnen durch vierte Teilergänzung	-
<b>Siedlungsentwicklung</b>	Umgestaltung Bahnhofplatz Süd	Umgestaltung Max-Frisch-Platz	-
<b>Stadtentwicklung</b>	Generell: Das Umfeld soll zum Teilzentrum weiterentwickelt werden.		

# Massnahmen

## Handlungsbedarf

Der Bahnhof Oerlikon wird zurzeit umfassend aus- und umgebaut. Die Massnahmen, die im Bau oder geplant sind, werden die heutigen Mängel weitgehend beheben.

## Massnahmenübersicht

REFERENZSITUATION (PROJEKTE MIT HOHER WAHRSCHEINLICHKEIT DER UMSETZUNG)		
Beschreibung	Defizit	Wirkung
Bahnhofausbau Gleis 7	③	Kapazitätssteigerung für den Bahnverkehr
Unterführung Ost erweitern	⑤	Komfort- und Attraktivitätssteigerung für den Fussverkehr sowie Sicherstellung des Personenflusses
Erweiterung Unterführung Mitte und Quartierverbindung Oerlikon	①, ②	Komfort- und Attraktivitätssteigerung für Fuss- und Veloverkehr, Sicherstellung Personenfluss
Quartieranbindung Ost mit unterirdischer Veloabstellanlage	⑤	Direkte Wegführung, Komfort- und Attraktivitätssteigerung für Fuss- und Veloverkehr sowie zusätzliche witterungsgeschützte Veloabstellplätze
Max-Frisch-Platz neu gestalten	⑦	Komfort- und Attraktivitätssteigerung, verbesserte Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr, zusätzliche Veloabstellplätze
Bahnhofplatz Süd neu gestalten	②, ④, ⑤, ⑥	Komfort- und Attraktivitätssteigerung, verbesserte Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr
Perrons der Gleise 3 bis 6 verbreitern	③	Komfort- und Attraktivitätssteigerung für Fussverkehr, Sicherstellung des Personenflusses und schnellerer Fahrgastwechsel

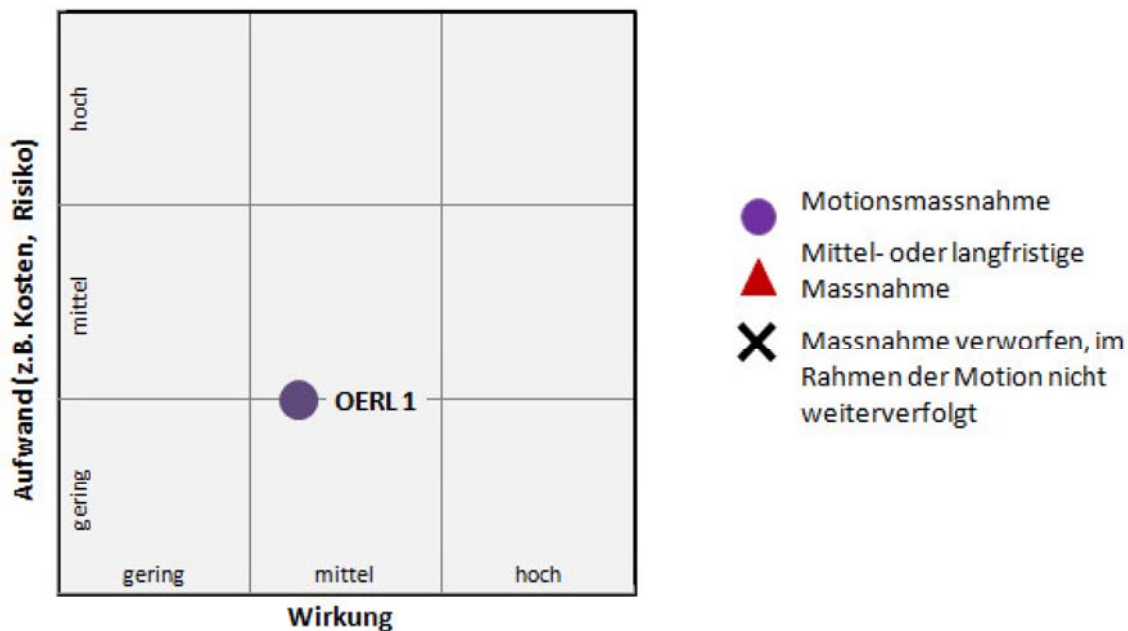
MASSNAHMENIDEEN MOTION			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
OERL 1	Verbesserte Zugänglichkeit zum Bahnhofplatz Süd per Velo	⑤	<p>Wirkung: Mehr Platz für den Veloverkehr und Erhöhung der Verkehrssicherheit</p> <p>Aufwand: Sehr enge Platzverhältnisse, Parkplätze müssten aufgehoben werden</p>

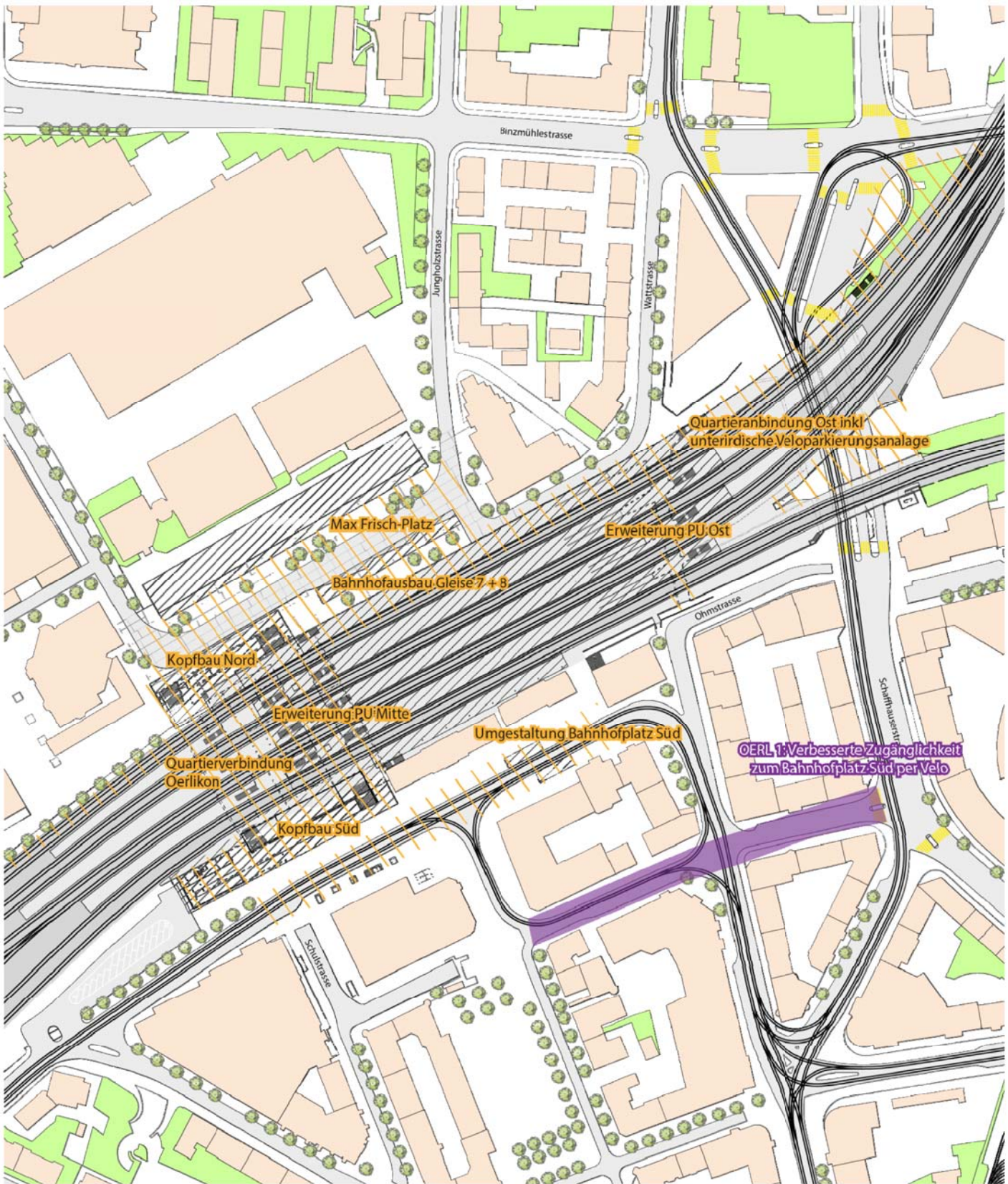
BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN MOTION)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
OERL1	Verbesserte Zugänglichkeit zum Bahnhofplatz Süd per Velo							

Erläuterung der Bewertungskategorien:

VERÄNDERUNG GEGENÜBER DEM REFERENZZUSTAND (2015)				
Deutlich schlechter	Schlechter	Unverändert	Besser	Deutlich besser

### Übersicht: Einschätzung von Aufwand und Wirkung (Massnahmenideen Motion)



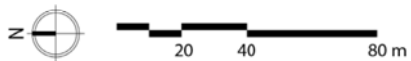


**Referenzsituation**

- Veränderung gegenüber Zustand 2012
- Neue Haltekante Tram/Bus

**Weitere Projekte / Massnahmenideen**

- Massnahme bereits in Planung
- Motionsmassnahme
- Mittel-oder langfristige Massnahme



## Massnahmenkonzept

Das Massnahmenkonzept basiert auf dem Referenzzustand. Darauf aufbauend sind folgende drei Kategorien von Massnahmen vorgesehen:

- **Massnahmen bereits in Planung:** Diese Massnahmen sind, unabhängig von der Motion, bereits in Planung. Sie beinhalten zum Beispiel laufende Vorstudien.
- **Motionsmassnahmen:** Massnahmen, die von der Motion ausgelöst wurden und in einem ersten Umsetzungsschritt bis Ende 2015 umgesetzt werden sollen.
- **Mittel- oder langfristige Massnahmen:** Aufwändige Massnahmen, die teilweise durch die Motion ausgelöst wurden. Sie sollen in den Aktionsplan «Stadtverkehr 2025» einfließen und mittel- oder langfristig umgesetzt werden.

WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung
OERL 1	Verbesserte Zugänglichkeit zum Bahnhofplatz Süd per Velo	40 000	hoch	Velozugänglichkeit wird verbessert, Situation ist mit dem Projekt Bahnhofplatz nicht befriedigend