

**Auszug  
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 25. Oktober 2000

**1791. Interpellation von Reto Dettli und Heinz Bögle betreffend Lettentunnel, Aufschüttung.** Am 6. September 2000 reichten Reto Dettli (SP) und Heinz Bögle (SP) folgende Interpellation Gr. Nr. 2000/439 ein:

Der heute nicht mehr genutzte Lettentunnel soll durch die SBB gesichert, d.h. mit Bauschutt oder andern inerten Materialien aufgeschüttet werden. Die Zufahrt soll mittels Lastwagen über das Lettenareal, d.h. mitten durch die Badeanstalt oberer Letten und das Naherholungsgebiet, erfolgen.

Wir bitten den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen.

1. Wie beurteilt der Stadtrat den Stellenwert des Naherholungsgebietes rund um die Badi oberer Letten für die Bevölkerung der benachbarten Stadtkreise? Welchen finanziellen Aufwand hat die Stadt in die Sanierung des Gebietes nach Schliessung der offenen Drogenszene gesteckt? Wie beurteilt der Stadtrat die Aufwertung des Gebietes rückblickend?
2. Welche Auswirkungen hat die Erstellung einer Lastwagenzufahrt auf den Betrieb der Badeanstalt oberer Letten und das dazugehörige Naherholungsgebiet? Mit wie vielen Lastwagenfahrten ist täglich zu rechnen?
3. Wie lange dauern die geplanten Arbeiten der SBB? Welche Kosten sind mit der Sanierung des Tunnels verbunden?
4. Welches wären die Kostenfolgen einer Etappierung, d.h. Beschränkung der Bauarbeiten auf die kalten Monate, für die Stadt? Welches wären die Kostenfolgen einer Etappierung für die SBB?
5. Woher kommt voraussichtlich das verwendete Füllmaterial? Gibt es Alternativen, dieses herbeizuführen, welche die Badeanstalt nicht oder deutlich weniger beeinflussen? Könnte Füllmaterial aus dem Bau des Eurogate verwendet und mittels Förderband transportiert werden? Könnte das Material auch vom andern Tunneleingang her eingebracht werden?
6. Wieso will die zuständige Stadträtin Martelli nicht auf eine Etappierung der Arbeiten, d.h. Beschränkung der Arbeiten auf den Winter, durch die SBB hinwirken? (Aussagen gemäss Interview im «Tages-Anzeiger» vom 14. Juli 2000).

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

**Zu Frage 1:** Nach der Räumung der offenen Drogenszene bewilligte der Stadtrat auf Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements umgehend einen Objektkredit von Fr. 780 000.– für die dringliche bauliche Sanierung des Lettenareals. In Absprache mit Kanton und SBB wurden im Frühling 1995 ein Quartierplatz sowie Sport- und Ruheflächen gebaut, um das Lettenareal dem Publikum zugänglich machen zu können. Mitte 1995 wurden dann zusätzlich Ausgaben von Fr. 98 000.– bewilligt, die vor allem für zusätzliche Reinigung und Bewachung des Geländes benötigt wurden. Es war damals noch nicht abzusehen, wie die neue Anlage vom Publikum angenommen werden würde. Der Stadtrat hoffte jedoch, das Gelände würde sich über kurz oder lang zu einem beliebten neuen Naherholungsgebiet entwickeln. Den Entscheid für die rasche Sanierung und die Entwicklung des Gebiets erachtet der Stadtrat rückblickend als höchst erfreulich.

**Zu Frage 2:** Das fragliche Gelände zwischen Kornhausbrücke und Tunnel ist seit der Einstellung des Bahnbetriebs Anfang der 90er

Jahre mit einem grundbuchlich gesicherten Fahrwegrecht zugunsten der SBB belastet. Dies deshalb, weil der Tunnel, solange er als Bauwerk besteht, von den SBB unterhalten werden muss. Dieses Zufahrtsrecht ist insofern eine Belastung des Geländes, als es jede bauliche Nutzung nur unter dem Vorbehalt erlaubt, dass die Zugänglichkeit zum Tunnel gewahrt bleibt. Ein entsprechender Vorbehalt musste denn auch in den Vertrag mit dem vor Ort tätigen Gastrounternehmen aufgenommen werden. Der Stadtrat ist deshalb sehr erfreut über den Entscheid der SBB, den Lettentunnel nicht zu sanieren, sondern aufzufüllen. Klar ist, dass der Baustellenbetrieb die Nutzung des Geländes durch Staub und Lärm stören wird, aber die SBB gehen davon aus, dass der Badebetrieb weiterhin möglich sein wird und die Volleyballfelder genutzt werden können. Für den Gastrobetrieb ist allerdings kein Platz vorhanden. Über die konkrete Bauorganisation möchte die Vorsteherin des TED mit den SBB so bald wie möglich sprechen und dabei versuchen, das Optimum für die Bevölkerung zu erreichen. Zu diesem Zweck ist ein «Runder Tisch» geplant, an dem die interessierten Kreise, die sich in der «Uferzone» organisiert haben, über die Einzelheiten direkt informiert werden sollen. Es ist zu erwarten, dass dabei Verbesserungen im Bauablauf erzielt werden können, die allen Beteiligten dienen.

**Zu Frage 3:** Anlässlich einer ersten Orientierung über die Tunnelarbeiten im Jahr 1999 gingen die SBB für beide Varianten (Sanierung oder Aufschüttung) von einer Bauzeit von zwei bis drei Jahren aus. Aufgrund der im Rahmen des Submissionsverfahrens gewonnenen Erkenntnisse konnte die Bauzeit nun auf 14 Monate gesenkt werden. Die Kosten der Sanierung sind dem Stadtrat noch nicht bekannt. Ausgehend von der Kubatur muss aber nach allgemeinen Ansätzen mit Kosten um die 10 Mio. Franken gerechnet werden.

**Zu Frage 4:** Die genauen Kostenfolgen einer Etappierung der Arbeiten sind dem Stadtrat nicht bekannt. Erst wenn die SBB im Detail über das Projekt informieren, können solche Fragen beantwortet werden.

Eine Beschränkung der Bauarbeiten auf die Monate November bis April würde die Bauzeit jedenfalls verdoppeln und den zweimaligen Aufbau der Bauinstallation erfordern. Dies würde nicht unerhebliche Zusatzkosten auslösen.

**Zu Frage 5:** Der Stadtrat kann diese Fragen erst beantworten, wenn die SBB über das Projekt informiert haben. Fest steht aufgrund der Angaben der SBB heute nur, dass das Material aus technischen und betrieblichen Gründen nicht von der Seite Stadelhofen her eingebaut werden kann.

**Zu Frage 6:** Die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements äusserte im erwähnten Interview die Ansicht, dass bei einer Bauzeit von eineinhalb Jahren, das heisst bei einer beeinträchtigten Sommersaison, eine Etappierung angesichts der zu erwartenden Mehrkosten für die SBB unzumutbar wäre. Der Stadtrat ist mit der Vorsteherin des TED der Ansicht, dass eine Beeinträchtigung der Nutzbarkeit des Geländes während einer Saison zumutbar ist. Es muss bei dieser relativ kurzen Bauzeit auch nicht mit einer erneuten Verslumung gerechnet werden, zudem kann das Gelände auch während der Bauzeit teilweise benutzt werden, insbesondere ausser-

halb der Arbeitszeiten. Bei vielen grossen und emissionsreichen Baustellen in den vergangenen Jahren hat die Stadtverwaltung die Erfahrung gemacht, dass mehrjährige Baustellen mit vorübergehend eingestelltem oder reduziertem Betrieb von der betroffenen Bevölkerung als grösstmögliche Belästigung empfunden werden. Die Bevölkerung schätzt es wesentlich mehr, wenn kurz und heftig gebaut wird. Man sieht dann, dass etwas läuft, und darf zuversichtlich sein, dass es bald vorbei sein wird.

Das Votum der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements muss vor dem Hintergrund der realen Möglichkeiten der Einflussnahme gesehen werden, die der Stadtrat den SBB gegenüber hat. Die SBB sind formell nach wie vor Eigentümer des Geländes. Das Gelände ist mit einem grundbuchlich gesicherten, zeitlich unbeschränkten Fahrwegrecht belastet. Der Stadtrat hat keine Möglichkeit, den SBB einen bestimmten Baufahrplan aufzuzwingen, er kann nur Wünsche anbringen, wenn es darum geht, eine für alle Beteiligten optimale Lösung zu finden. Dies hat er in allen Stellungnahmen an die SBB auch immer in aller Klarheit getan und eine möglichst kurze Bauzeit verlangt.

Wichtiger als eine uneingeschränkte Nutzung des Geländes während der Bauzeit war dem Stadtrat von Anfang an die Wahl der für die Stadt besseren Variante, nämlich der Verfüllung anstelle der Sanierung. Im Falle der Sanierung wäre der Obere Letten auch in Zukunft notwendigerweise mit einem Fahrwegrecht belastet gewesen, was Bauten grundsätzlich ausgeschlossen hätte. Demgegenüber bietet die Variante «Auffüllung» eine definitive Lösung, die keinen Tunnelunterhalt mehr erfordert und folglich das Zufahrtsrecht obsolet macht. Nur diese Variante ermöglicht eine bauliche Nutzung des Geländes.

Bei der Suche nach der künftigen Nutzung würde der Stadtrat gern alle interessierten Kreise in einem kooperativen Verfahren beteiligen. Für die Phase der Bauarbeiten schlägt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements den SBB die Einrichtung eines «Runden Tisches» vor, damit die Informationen direkt ausgetauscht werden können und die Betroffenen ihre Anliegen direkt bei SBB und Stadt vorbringen können. Die Stadt ist gerne bereit, die Organisation des «Runden Tisches» zu übernehmen. Die Vorsteherin des TED ist in diesem Sinne gleich nach dem Variantenentscheid der SBB aktiv geworden und hat eine Delegation von interessierten Kreisen zu einer Aussprache über das Projekt und die Zukunft des Geländes eingeladen. Gleichzeitig hat sie den SBB schriftlich den Vorschlag des «Runden Tisches» unterbreitet.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorstehenden des Finanz-, des Hochbau- sowie des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Fachstelle für Stadtentwicklung, die Liegenschaftsverwaltung, das Tiefbauamt, das Gartenbau- und Landwirtschaftsamt, das Amt für Städtebau und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber