

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom

04.02.98

270. Interpellation von Markus Bischoff und Niklaus Scherr über die Umwandlung des Lettenviadukts in eine Fussgänger- und Velobrücke. Am 1. Oktober 1997 reichten Markus Bischoff (AL90) und Niklaus Scherr (AL90) folgende Interpellation GR Nr. 97/407 ein:

Seit 1989 ist der Lettenviadukt der SBB vom Kohledreieck im Kreis 4 bis zum ehemaligen Bahnhof Letten stillgelegt. Im März 1989 haben die Stimmenden der Stadt Zürich mit grossem Mehr einem gemeinderätlichen Gegenvorschlag zur Einzelinitiative Affolter zugestimmt, wonach das Gleisareal beim Oberen Letten zu einem parkartigen Erholungsgebiet umgestaltet und der Lettenviadukt "mittelfristig in eine Fussgänger- und Velobrücke umgewandelt" werden sollen. Seither sind über acht Jahre vergangen. In seinem Schlussbericht empfiehlt das Stadtforum als einen ersten Aufwertungsschritt für den Limmatraum die Inbetriebnahme der Velo- und Fussgängerbrücke im Jahre 1998. Vor kurzem haben die SBB ihre Pläne für eine neue Doppelspur nach Wipkingen präsentiert. Im Gegensatz zu anderen Projekten bringt das von der Jury prämierte Projekt "Fil Rouge" verschiedene, z.T. erhebliche Erschwernisse für die Realisierung der vom Volk beschlossenen Umnutzung des Lettenviadukts, namentlich im Bereich zwischen Kohledreieck und Heinrichstrasse (Ueberdeckung resp. Durchstossung mit Tragpfeilern). Im Bereich zwischen Josefswiese und Sihlquai sollen laut Projektplänen gar alle Strassenbrücken entfernt und nur die restlichen Viaduktteile stehen gelassen werden. "Das Preisgericht bezweifelt" - so der Jury-Bericht - "ob der Nutzen einer kreuzungsfreien Fussgänger- und Veloverbindung von Wipkingen durch den Kreis 5 bis zur Remisenstrasse im Kreis 4 in einem vertretbaren Verhältnis zur Benützersicherheit und zum erforderlichen finanziellen und baulichen Aufwand steht.

Es empfiehlt deshalb der Stadt Zürich, die Notwendigkeit und Realisierungschancen der neuen Fussgänger- und Veloverbindungen Wipkingen-Limmatstrasse und Limmatstrasse-Remisenstrasse nochmals zu überprüfen".

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie stellt sich der Stadtrat zur Empfehlung des Stadtforums, bereits 1998 als einen ersten Schritt zur Aufwertung des Limmatraums den Lettenviadukt in eine Velo- und Fussgängerbrücke umzuwandeln? Gibt es innerhalb der Stadtverwaltung bereits konkretere Vorstellungen über eine solche Umnutzung? Fasst der Stadtrat die Ausschreibung eines Wettbewerbs ins Auge?

2. Teilt der Stadtrat - der durch Ex-Stadtbaumeister Rüegg in der Jury vertreten war - die negative Einschätzung des Preisgerichts bezüglich der geplanten Fuss- und Radverbindungen? Bezieht sich diese Kritik nur auf den Bau einer neuen Doppelspur oder auch auf die vom Volk schon beschlossene Umnutzung des Lettenviadukts?

3. Fussgänger und Velofahrende können zwischen den Kreisen 4 und 5 das Gleisfeld einzig bei der Langstrasse-Unterführung und auf der für sie wenig attraktiven Hardbrücke überqueren. Ist der Stadtrat nicht auch der Meinung, dass sie Anspruch auf eine attraktive und eigenständige Verbindung über das Geleise haben?

4. Der Bau der neuen Doppelspur nach Wipkingen bringt erhebliche Beeinträchtigungen für die betroffene Quartierbevölkerung in den Kreisen 5 und 10. Ist der Stadtrat nicht auch der Meinung, mit der Umnutzung des Lettenviadukts für Fussgänger und Velofahrende könnten diese Nachteile wenigstens zum Teil kompensiert werden?

5. In welcher Form hat der Stadtrat die Anliegen der Fussgänger und Velofahrenden im Rahmen des Projektwettbewerbs Doppelspur Wipkingen eingebracht? Was für Projektaufgaben wurden diesbezüglich gemacht?

6. Mit was für Kosten rechnet der Stadtrat für eine Umnutzung (bitte ungefähre Angaben für die Teilstücke Letten-Limmatstrasse, Limmatstrasse-Josefswiese, Josefswiese-Kohledreieck)? Wieviel Mittel wären für eine provisorische Inbetriebnahme (ohne grossen baulichen Aufwand) des Teilstücks über Limmat/Lettenkanal erforderlich? Wie stellt sich der Stadtrat zur Möglichkeit, für den Umbau Erwerbslose aus Beschäftigungsprogrammen einzustellen?

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

Zu Frage 1: Der Stadtrat hat dem Gemeinderat bereits Anfang Dezember 1997 einen Objektkredit über Fr. 1 400 000.-- zur schnellen Umnutzung des Lettenviaduktes von der Kornhausbrücke bis zur Limmatstrasse beantragt. Bereits 1998 soll dieses Projekt als eines der Auftaktprojekte der "Impulsgruppe Aufwertung Zürich West" umgesetzt werden. Vorgesehen ist zum jetzigen Zeitpunkt eine Wegverbindung durch das Bahnhofareal, eine Umnutzung des Viaduktes, eine Velorampe zur Limmatstrasse hin sowie eventuell ein weiterer Abgang in Form einer Wendeltreppe zum Sihlquai.

Zu den Fragen 2 bis 4: Die von der Jury geäusserten Bedenken bezüglich der Realisierbarkeit und Attraktivität einer Fuss- und Velowegverbindung vom Letten in die Kreise 5 und 4 hinüber sind nicht aus der Luft gegriffen. Zahlreiche technische Knacknüsse wären zu bewältigen, Sicherheitsprobleme an den Schnittstellen zum SBB-Betrieb zu lösen und gewaltige Geldmittel freizumachen. Wie auch immer aber die Kritik der Jury gemeint gewesen sein mag, fühlt sich der Stadtrat nicht an bestimmte Lösungen gebunden. Zunächst soll die Umnutzung des Lettenviadukts vorangetrieben werden; die Weiterführung der Verbindung zur Josefswiese und in den Kreis 4 ist als Option offenzuhalten und wird als städtebauliches Ziel nach Möglichkeit im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren verankert.

Zu Frage 5: In den Ausschreibungsunterlagen zum Wettbewerb wurden die Projektverfasser eingeladen zu prüfen, ob mit dem Brückenbau eine Zusatzfunktion realisiert werden könne. Aufgeführt sind zwei Festlegungen aus dem kommunalen Richtplan mit zusätzlichen Bemerkungen:

- Radweg zwischen Bahnhof Wipkingen und Limmatstrasse:

Aus Sicherheitsgründen wäre eine Kreuzung ohne Höhenunterschiede mit der Wasserwerkstrasse und insbesondere mit dem Sihlquai sehr erwünscht.

- Fuss- und Veloweg zwischen dem ehemaligen Bahnhof Letten und der Limmatstrasse:

Fuss- und Veloweg müssten kombiniert, aber baulich voneinander getrennt sein.

Weiterführung der Wegachse bis zum Gleisdreieck (Remisenstrasse) ausschliesslich als Veloverbindung.

Zusätzlich ist in der Aufgabenstellung unter dem Stichwort "Städtebau" die Frage erwähnt, wie diese limmatquerenden Fussgänger- und Veloverbindungen sinnvoll an das Hauptbauwerk angegliedert werden könnten.

Zu Frage 6: Die Kosten für eine provisorische Umnutzung des Lettenviaduktes als Fussgänger- und Veloverbindung werden auf Fr. 1 400 000.-- beziffert. Eine definitive Umnutzung dieses Abschnittes nach der in einigen Jahren nötigen Totalsanierung wird zusätzlich etwa 3,7 Mio Franken kosten. Die SBB werden ersucht, der Stadt die sich aus dem Wegfall der Abbruch- und Entsorgungskosten ergebenden Einsparungen zu entgelten. Die Kosten für eine Weiterführung des Weges vom Sihlquai bis zur Josefswiese betragen sehr grob geschätzt etwa 4,5 Mio. Franken, und die Weiterführung bis in den Kreis 4 würde vermutlich um die 16 Mio. Franken kosten.

Ob sich bei der provisorischen Umnutzung des Lettenviadukts Beschäftigungsprogramme einsetzen lassen, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden.

Mitteilung an die Vorsteherinnen des Tiefbau- und Entsorgungs- sowie des Hochbaudepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, das Gartenbau- und Landwirtschaftsamt, das Tiefbauamt, das Amt für Siedlungsplanung und Städtebau und den Gemeinderat.