

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

vom 31. März 1999

580. Schriftliche Anfrage von Robert Schönbächler und Placid Maissen betreffend die Weiterführung der Fuss- und Veloverbindung Lettenbrücke, ab Limmatstrasse bis in den Kreis 4. Am 6. Januar 1999 reichten die Gemeinderäte Robert Schönbächler (CVP) und Placid Maissen (CVP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 99/10 ein:

Mit dem seit November 1998 umgestalteten Lettenviadukt steht Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrenden eine eigene Verbindung zwischen den beiden Stadtkreisen 5 und 6 zur Verfügung. Da die Weiterführung des Fuss- und Veloweges mit dem Planungsverlauf des SBB-Projektes «Fil rouge» zusammenhängt, interessiert, ob ein kurzfristiges Konzept zur Weiterführung dieser Veloverbindungen in den Kreis 4 besteht.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Stadtrat um die Beantwortung nachstehender Fragen:

1. Wie, wo und zu welchem Zeitpunkt (mit oder ohne Realisierung «Fil rouge») beabsichtigt der Stadtrat die Fuss- und Radwege ab dem Lettenviadukt auf adäquate Weise in den Kreis 4 weiterzuführen? Was spricht für eine kurzfristig neue und kostengünstige Veloverbindung ab Limmatstrasse (Treppenabgang Lettenviadukt) in den Kreis 4? Welche Varianten sind möglich?
2. Wie werden diese weiterführenden Fuss- und Radwege finanziert und mit welchen Projektierungs- und Ausführungskosten, mit oder ohne «Fil rouge», ist zu rechnen?
3. Angenommen die Veloverbindung würde über die Viadukt- und Geroldstrasse mit anschliessender Fortsetzung über die Hardbrücke realisiert, wie kann den Verkehrs-Übertretungen auf dem gesamten Abschnitt der Geroldstrasse (von der Hardbrücke bis zum Eisenbahnviadukt mit Anhalteverbot belegt) wirkungsvoll begegnet werden? Werden diese Übertretungen heute geahndet oder aus welchen Gründen toleriert?

In wessen Zuständigkeit fällt die Aufsicht des motorisierten Verkehrs auf der Viaduktstrasse, im Abschnitt zwischen Heinrich- und Josefstrasse?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Fuss- und Veloverbindung auf der Lettenbrücke über die Limmat wurde als erster provisorischer Abschnitt einer – im kommunalen Richtplan 1990 als geplant klassierten – Fuss- und Veloverbindung zwischen dem ehemaligen Bahnhof Letten sowie den neuen Sport- und Erholungsanlagen «Oberer Letten» und den Kreisen 5 und 4 definiert.

Eine Untersuchung der optimalen weiteren Führung durch den Kreis 5 und zum Kreis 4 wurde inzwischen vom Stadtrat unter Einbezug des Projekts «Fil rouge» eingeleitet. Die inzwischen eingetretenen Entwicklungen in der Lösungssuche für die Bahnlinienführung und Anordnung der Bahnhofsfunktionen waren Anlass, weitere Projektabklärungen für die Fuss- und Veloverbindung zu sistieren.

Zu Frage 1: Für eine kostengünstige Verbindung zum Bahnhof Hardbrücke ohne Präjudiz für die laufenden Planungen wurde inzwischen folgendes unternommen:

Eine gesicherte Überquerung der Limmatstrasse zur Otto- und Röntgenstrasse ist noch für dieses Jahr vorgesehen. Im Rahmen der Einführung von Tempo 30 soll anschliessend in der Ottostrasse bis zur

Heinrichstrasse der Velogegenverkehr eingeführt werden. Ab Heinrich- bis zur Josefstrasse werden momentan auf der Westseite des Viadukts die Durchfahrts-/gangsverhältnisse entlang der Viaduktstrasse bereinigt.

Angemeldete Belagserneuerungen an der Viaduktstrasse zwischen Neuer Hard und Geroldstrasse konnten 1998 genutzt werden, um Abklärungen für eine Verbreiterung des bestehenden Trottoirs im genannten Abschnitt sowie entlang der Geroldstrasse für einen Fuss- und Veloweg vorzunehmen, welcher eine sichere und direkte Verbindung zum Bahnhof Hardbrücke anbietet und gleichzeitig auch die Veloverbindung zum Kreis 4 provisorisch ermöglicht. Die kantonale Genehmigung für das Projekt Viaduktstrasse liegt vor, der Bau ist für die Sommerferien 2000 vorgesehen. Damit wird die angesprochene Querung durch den Kreis 5, mit Anbindung aller Querstrassen, voraussichtlich im Jahr 2000 realisierbar. Andere Varianten kommen kurzfristig nicht in Betracht.

Zu Frage 2: Für die weitere Führung zum Kreis 4 kommt eine Anpassung der – in absehbarer Zeit zu sanierenden – Hardbrücke in Betracht, welche als geplante regionale Radroute klassiert ist und somit vom Kanton in der Baupauschale abgegolten werden kann. Weitere Optionen können erst nach einer Entscheidung über die SBB-Projekte untersucht werden. Da kommunal klassiert, sind diese jedoch voraussichtlich von der Stadt zu finanzieren. Über deren tatsächlichen Kosten sind im jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen möglich.

Zu Frage 3: Im Detailprojekt für das obenerwähnte Bauprojekt Gerold-/Viaduktstrasse soll das Problem der unerlaubten Parkierung gelöst werden, damit die angestrebte Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr gewährleistet werden kann. Die rechtlichen Verhältnisse für den Abschnitt Viaduktstrasse zwischen Josef- und Heinrichstrasse werden im Augenblick bereinigt.

Vor dem Stadtrate
der Stadtschreiber
Martin Brunner