



GR Nr. 97/405

# DER STADTRAT VON ZÜRICH

an

den Gemeinderat

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Gemeinderäte Markus Bischoff (AL90) und Niklaus Scherr (AL90) reichten am 1. Oktober 1997 folgende Motion GR Nr. 97/405 ein:

Der Stadtrat wird aufgefordert, dem Gemeinderat eine Vorlage für einen Objektkredit zur Ummutzung des stillgelegten Lettenviadukts der SBB in einen Fussgänger- und Veloweg zu unterbreiten. Um die knappen städtischen Finanzen zu schonen, kann die Realisierung in Etappen - z.B. Letten- Heinrichstrasse/Heinrichstrasse-Josefswiese/Josefswiese-Kohledreieck - erfolgen. Anzustreben ist eine angemessene Kostenbeteiligung der SBB für vermiedene Abbruch- oder Unterhaltskosten. Eine provisorische (Teil-) Inbetriebnahme ohne aufwendige bauliche Massnahmen soll rasch verwirklicht werden.

#### Begründung:

Seit 1989 ist der sogenannte Lettenviadukt 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.

Mit der Ummutzung des Lettenviadukts wird eine sichere und attraktive Fuss- und Radwegverbindung zwischen Wipkingen, Kreis 5 und Kreis 4 geschaffen. Sie verbindet zugleich die Grün- und Erholungsgebiete im Kreis 4 (Bäckeranlage), Kreis 5 (Josefswiese) und Kreis 6/10 (Unterer und oberer Letten, Schindlergut).

Aus finanziellen, aber auch aus planerischen Gründen - die Teilstücke Heinrichstrasse-Josefswiese-Kohledreieck werden von dem geplanten Ausbau der Doppelspur nach Wipkingen z.T. erheblich tangiert - scheint eine Etappierung sinnvoll. Dabei steht eine rasche Inbetriebnahme (ohne allzu grossen baulichen Aufwand) der Brücke über Limmat und Lettenkanal im Vordergrund. Anzustreben ist auch eine finanzielle Beteiligung der SBB, zumindest im Umfang der eingesparten Abbruch- oder Unterhaltskosten.

Motionen sind selbständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten wollen, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Die Motion verlangt die Vorlegung eines Objektkredits über die Ummutzung des stillgelegten SBB-Viadukts Letten vom Letten bis zum Kohledreieck.

Nach vorsichtigen Schätzungen würde ein entsprechendes Projekt Kosten in der Grössenordnung von etwa 20 Mio. Franken auslösen, also einen Kredit in der Zuständigkeit der Gemeinde.

Das Begehren ist deshalb motionsfähig. Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, die Motion aus folgenden Gründen in ein Postulat umzuwandeln.

Mit Weisung vom 3. Dezember 1997 beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat einen Objektkredit von 1,4 Mio. Franken für die schnelle und provisorische Umnutzung des Letten-Viadukts zwischen Limmatstrasse und Lettenareal als Teil des Impulsprogramms Aufwertung Zürich West noch in diesem Jahr. Die definitive Inbetriebnahme als Velo- und Fusswegverbindung erfordert eine Sanierung der Brücke mit Kosten von etwa 3,7 Mio. Franken. Soweit die Motion eine provisorische Umnutzung des Abschnitts Letten bis Limmatstrasse verlangt, ist sie durch die Vorlage des genannten Objektkredits erfüllt.

Die von den Motionären geforderte Weiterführung der Wegverbindung von der Limmatstrasse bis zur Josefweise kollidiert mit den Doppelspurausbauten der SBB, die bereits 1999 mit den Bauinstallationen für das Projekt "Fil rouge" beginnen wollen. Es wird nun geklärt, ob nach Beendigung der Bauarbeiten der SBB, etwa im Jahre 2005, die beabsichtigte Wegführung technisch und finanziell möglich ist oder nicht. Aus heutiger Sicht würde ein entsprechendes Projekt in diesem Abschnitt etwa 4,5 Mio. Franken kosten. Der Stadtrat hat die gewünschte Wegführung, die er als Option betrachtet, im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren deponiert. Im Gegensatz zur Umnutzung der Brücke haben die SBB aber kein Interesse an einer erweiterten Nutzung ihres Viadukts in diesem Abschnitt.

Die verlangte Fuss- und Radwegverbindung von der Josefweise bis in den Kreis 4 ist ein alter städtebaulicher Wunsch des Stadtrats. Auch diese Verbindung hat der Stadtrat im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren als Option eingebracht. Ein Projekt in diesem Abschnitt wäre jedoch mit sehr hohen Kosten verbunden, da das bestehende Trasse aus technischen Gründen selbst nicht als Wegverbindung dienen kann, sondern ein selbständiges, seitlich auskragendes Bauwerk erstellt werden müsste. Für ein solches Projekt müsste mit Baukosten in der Grössenordnung von 16 Mio. Franken gerechnet werden. Für die Vorlage eines Projekts im Sinne der Motion fehlen heute die Entscheidungsgrundlagen und die finanziellen Mittel. Ob und wieweit die gewünschte Wegverbindung nach Abschluss der Bauarbeiten der

SBB möglich sein wird, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt schwierig zu beurteilen. Um alle Optionen offen zu halten, geht der Stadtrat von der Realisierbarkeit der Wegverbindung aus und wird im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens alle notwendigen Schritte vorkehren, damit diese Wegverbindung nicht negativ präjudiziert wird. Er ist deshalb bereit, die nicht erfüllbare Motion als Postulat entgegenzunehmen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

im Namen des Stadtrates

der Stadtpräsident

**Josef Estermann**

der Stadtschreiber

**Martin Brunner**

Der Stadtschreiber