

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom

04.02.98

GR Nr. 97/427

269. Interpellation von Myrta Studer und Esther Maurer betreffend geplanter Ausbau des Letten-Viaduktes. Am 22. Oktober 1997 reichten die Gemeinderätinnen Myrta Studer (SP) und Esther Maurer (SP) folgende Interpellation GR Nr. 97/427 ein:

Anlässlich der öffentlichen Informationsveranstaltung Bahn 2000 der SBB im Kirchgemeindehaus Wipkingen und in den anschliessenden intensiven Diskussionen im Industriequartier sind bei der Bevölkerung grösste Bedenken und Ängste bezüglich des geplanten Ausbaus des Viaduktes HB-Wipkingen entstanden. Nach den hoffnungsvollen Entwicklungsperspektiven, wie sie sich für den Kreis 5 innerhalb des Stadtforums eröffnet haben, bedeutet das Bauvorhaben der SBB einen ernüchternder Rückschlag mit weitreichenden Folgen für das Quartier. In der Bauphase entstehen unumgänglich massivste Immissionen, von denen vor allem die Bewohnerinnen und Bewohner der direkt an der Bahnlinie gelegenen Genossenschaftssiedlungen betroffen sein werden. Noch einschneidender wird die Beeinträchtigung der Lebensqualität nach Bauabschluss sein. Grund dafür ist der vollumfänglich auf Seite der Wohnhäuser gelegene Ausbau des neuen Doppelgleises, wie es das Projekt "fil rouge" vorsieht. Betroffen wird davon die eindeutig langansässige Bevölkerungsgruppe, welche viel zur Stabilität im sonst als Durchgangsquartier bekannten Kreis 5 beiträgt. Wir bitten daher den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Stimmt es, dass ein Projekt für eine andere Linienführung vorgelegen ist, das gemäss Kostenschätzung zwar um rund 40 Mio. Franken höher voranschlagt war, aber den Betroffenen eine weit aus bessere Wohn- und Lebensqualität garantieren würde?
2. Ist dem Stadtrat bekannt, dass die SBB heute bereits grossen Druck auf die Liegenschaftsbesitzer ausübt?
3. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass durch das Bauvorhaben ein Exodus grosser Teile der zweifellos angestammtesten Bevölkerung des Industriequartiers provoziert wird? Was gedenkt der Stadtrat an Massnahmen zu ergreifen, um diese Massenabwanderung zu verhindern?
4. Im Gemeinderat besteht Konsens darüber, dass dem Industriequartier im Sinne einer guten sozialen Durchmischung, keine weiteren Einrichtungen im Bereich Notwohnungen und Begleitetes Wohnen mehr zugemutet werden können. Welche Massnahmen sind geplant, damit nicht mangels anderer Vermietmöglichkeiten des bestehenden Wohnraums eine solche Entwicklung in Gang gesetzt wird? Was gedenkt der Stadtrat zu unternehmen, damit die heute für eine breite Bevölkerung attraktiven und preisgünstigen Wohnungen nicht zu Abbruchliegenschaften verkommen?
5. Sowohl in der Stadtperspektiven- und der BZO-Kommission wie auch im Stadtforum herrschte breiter Konsens bezüglich der massiven Unterversorgung des Industriequartiers an Grünflächen. Wie erklärt der Stadtrat angesichts dieser Tatsache das widerstandslose Abtreten eines Teils der Josefswiese an die SBB? Wie gedenkt man, einen Zuwachs an Grünflächen zu erreichen?
6. Das bisherige Vorgehen war geprägt von spärlicher Information und gänzlichem Fehlen des Einbezugs der Bevölkerung. Es steht damit diametral zu den Bemühungen, wie sie im Stadtforum propagiert und gepflegt wurden. Wie erklärt sich der Stadtrat diese Vorgehensweise?
7. Der Stadtrat hat selber deklariert, dass er die Empfehlungen des Stadtforums als verbindlich erachtet. Mit dem geplanten Viaduktausbau findet zweifellos eine Abwertung des Gebiets statt. Was gedenkt der Stadtrat zu unternehmen, damit die Aufwertung des Limmatraums trotzdem realisiert werden kann?
8. Ist der Stadtrat nicht auch der Meinung, dass die obenerwähnten Befürchtungen der betroffenen Bevölkerung in der bevorstehenden Vernehmlassung ihren Niederschlag finden müssen?

Auf den im Einvernehmen mit der Vorsteherin des Hochbaudepartements gestellten Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Im Rahmen des von den SBB durchgeführten Projektwettbewerbs wurde das Projekt "Janus", welches eine neue Doppelspur westlich der bestehen-

den Viadukte vorgesehen hätte, eingereicht und eingehend durch das Preisgericht beurteilt. Das Projekt schied jedoch in dieser Wettbewerbsphase aus. Dies aus folgenden Gründen:

- Die Mehrkosten gegenüber dem Projekt "Fil Rouge" betragen rund 56 Mio. Franken (ungefähr 60 Prozent), wobei in erster Linie der umfangreichere Landerwerb und vermehrte Provisorien ins Gewicht fallen.

- Das uneinheitliche konstruktive Konzept vermag städtebaulich nicht zu überzeugen, da der Lettenviadukt in die Gesamtkonstruktion nicht einbezogen wird. Die Neubauteile auf der Westseite widersprechen dem ästhetischen Dialog zwischen alt und neu. Demgegenüber wird beim Projekt "Fil Rouge" der bestehende Viadukt glaubwürdig einbezogen.

Nach der einstimmigen Überzeugung des Preisgerichts ist das gewählte Projekt "Fil Rouge" die städtebaulich beste Lösung.

Die Analyse der eingereichten Projekte hat im übrigen ergeben, dass es für die Lärmimmissionen in den angrenzenden Wohnquartieren praktisch bedeutungslos ist, ob die neuen Gleise westlich oder östlich der bestehenden Linie angeordnet werden. Massgebend für die Lärmbelastung ist vielmehr die Höhenlage der Gleise. Gerade hier weist das Projekt "Fil Rouge" gegenüber den anderen Projekten wesentliche Vorteile auf, da alle vier Gleise zwei bis drei Meter höher gelegt werden als die bestehende Linie. Dadurch geraten grössere Teile der an der Bahnlinie stehenden Gebäude in den Lärmschatten.

Zu Frage 2: Dem Stadtrat ist nicht bekannt, dass die SBB Druck auf die Liegenschaftsbesitzer ausüben. Die SBB sind jedoch bemüht, die Betroffenen möglichst frühzeitig und umfassend zu informieren. Auf diese Weise kann den Interessen der Liegenschaftsbesitzer besser Rechnung getragen werden. Die für den Eisenbahnbau notwendigen Rechte sollen wenn möglich freihändig und einvernehmlich erworben werden und nicht erzwungenermassen im Enteignungsverfahren.

Zu Frage 3: Der Stadtrat teilt die Befürchtungen der Interpellantinnen nicht, dass das Bauvorhaben einen Exodus grosser Teile der angestammten Bevölkerung auslösen wird: Einerseits ist nur ein kleiner Teil des Stadtkreises 5 durch den Gleisausbau direkt betroffen; andererseits wird sich die Stadt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens mit Nachdruck für den Schutz der dort ansässigen Bevölkerung vor Immissionen einsetzen. Im übrigen führt das Projekt "Fil Rouge" eher zu einer Verbesserung der Verhältnisse bezüglich Lärm (vgl. unter Frage 1). Veränderungen der Bewohnerschaft dürften sich eher durch die rege Wohnbautätigkeit längs der Limmat und in den umliegenden Industriebrachen ergeben. Dies führt aber zu einer Attraktivitätssteigerung im Kreis 5 und nicht zu einer Massenabwanderung.

Zu Frage 4: Der Stadtrat setzt sich für einen möglichst umweltverträglichen Bau und Betrieb des Bahnprojekts ein, so dass die bisherigen Vermietungsmöglichkeiten erhalten bleiben sollten. Zudem setzt sich der Stadtrat für eine bessere soziale Durchmischung im Kreis 5 ein (vgl. unter Frage 3). Mit aktiven Massnahmen will er die Standortqualität des Stadtkreises 5 anheben: Dies nicht nur durch das Stadtforum und seine aktive Partizipation in der daraus hervorgegangenen Impulsgruppe Zürich-West, sondern auch durch die gartendenkmalpflegerische Restauration des Platzspitzes, durch die Sanierung des Lettenareals nach Auflösung der dortigen Drogenszene, durch den Wettbewerb für die Aussenraumgestaltung im Bereich Ausstellungsstrasse sowie durch die Absicht, den Lettenviadukt im Sinne einer Auftaktmassnahme zur Aufwertung dieses Gebiets von den SBB zu übernehmen und als Fuss- und Veloweg auszubauen.

Zu Frage 5: Der Landstreifen der Josefweise entlang des SBB-Trassees wurde den SBB nicht "widerstandslos" abgegeben, sondern war eines der Landstücke, welches von seiten der Stadt für den Landabtausch mit den SBB gegen das obere Lettenareal eingebracht wurde. Der betroffene Streifen wird von den SBB für den

Doppelspurausbau Zürich HB-Zürich Wipkingen benötigt; sie hätten ihn daher notfalls auch ohne Landabtausch im Enteignungsverfahren erlangen können.

Der Erholungswert der Josefweise wird durch den Landabtausch nicht vermindert. Der abgetretene Streifen von 615 m² betrifft den chaussierten Weg hinter der Hecke entlang des SBB-Trassees, welches als Hundever säuberungsanstalt genutzt wurde. Der Landstreifen ist zwar im Inventar der kommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekte (KSO) als "nitrophiler Ruderalsaum (Hunde-WC)" enthalten. Die im Tausch erhaltene Fläche ist demgegenüber als "sehr wertvolles" KSO eingestuft und stellt als grosse zusammenhängende Fläche einen mehr als befriedigenden Ersatz dar. Durch den Abtausch erhält die Stadt eine attraktive Fläche von hohem Erholungswert. Das obere Lettenareal konnte nach der Räumung der offenen Drogenszene im Februar 1995 im Einvernehmen mit den SBB umgestaltet und der Bevölkerung zur Verfügung gestellt werden. Die Liegewiese ist eine wertvolle Ergänzung der Badeanstalt "oberer Letten", und die Beach-Volleyballfelder erfreuen sich grosser Beliebtheit. Mit dem erfolgten Landabtausch geht das Areal nun auch rechtlich in den Besitz der Stadt über.

Die Aufwertung von Quartieren mit ungenügender Freiraumversorgung hat aus freiraumplanerischer Sicht grosse Priorität. Das Stadtforum hat sich intensiv mit den Aufwertungsmöglichkeiten des Forumsgebietes, insbesondere des Industriequartiers und des Limmatraumes, befasst und die Impulsgruppe Aufwertung Zürich West mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen betraut. Die Impulsgruppe, zusammengesetzt aus Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung, der Bevölkerung und der privaten Grundeigentümer, sieht als Auftakt für eine längerfristige Aufwertung im Jahr 1998 diverse Projekte vor. Diese Auftaktprojekte haben ihre Schwerpunkte vor allem im privaten und öffentlichen Freiraum. Es sollen sowohl neue Freiräume geschaffen oder erschlossen werden als auch bestehende Freiräume eine Aufwertung erfahren.

Besonders hervorzuheben ist nebst dem Auftaktprojekt "Limmatraum", bei welchem der Flussraum durch Erhöhung der Begehbarkeit und der Attraktivität zu einem wertvollen Naherholungsgebiet aufgewertet werden soll, auch das Projekt "Lettenviadukt". Der alte, heute nicht begehbare Viadukt soll zwischen Lettenareal und Limmatstrasse als Fuss- und Radweg erschlossen und somit zu einem erlebnisreichen, öffentlichen Freiraum werden. Die Weiterführung der Verbindung bis zur Josefweise und längerfristig bis in den Kreis 4 soll als Option für die Zeit nach dem Doppelspurausbau Zürich HB-Zürich Wipkingen geprüft werden. Mit der Ummutzung des Lettenviaduktes wird neu nutzbarer Freiraum erschlossen und eine attraktive Verbindung zu den hochwertigen Freiräumen Schindlergut und Lettenareal geschaffen. Obwohl diese Anlagen selbst nicht im Kreis 5 liegen, können sie dank der neuen Verbindung viel zur Aufwertung dieses Gebiets beitragen.

Zu Frage 6: Der Stadtrat kann sich dieser Einschätzung nicht anschliessen. Der Einbezug der Stadt in den beiden Wettbewerbsphasen, in denen der damalige Stadtbaumeister bzw. ab April 1997 der neue Direktor des Amtes für Siedlungsplanung und Städtebau Mitglied der Jury waren, darf als angemessen bezeichnet werden. Auch der betroffene Quartierverein wurde regelmässig über die laufende Projektierung und den Verlauf des Wettbewerbs informiert.

Seit der Genehmigung des Projekts durch den Verwaltungsrat der SBB im Sommer 1997 wurde die Öffentlichkeit mittels Presseorientierungen und öffentlicher Veranstaltungen informiert. Zudem fanden direkte Gespräche zwischen den SBB und den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie Politikerinnen und Politikern der entsprechenden Stadtkreise statt.

Eine vermehrte Einbindung der SBB in die Anliegen der Impulsgruppe Aufwertung Zürich West ist trotzdem erwünscht. Entsprechende Kontakte sind bereits geknüpft worden, wenn auch eigentliche Gespräche aus Termingründen erst im März 1998 stattfinden können.

Zu Frage 7: Die geplante Aufwertung des Limmatraums wird nach Ansicht des Stadtrates durch den Ausbau der Bahnlinie Zürich HB-Zürich-Wipkingen nicht in

Frage gestellt. Die Aufwertungsmassnahmen des Auftakts (1998/1999) konzentrieren sich auf das rechte Limmatufer und den Bereich des oberen Lettens und liegen somit nicht im direkten Einflussbereich der Eisenbahnlinie.

Dabei geht es in erster Linie um die Prüfung von Fussgängerwegen mit angegliederten Erholungsräumen vom Platzspitz oder Mattensteg resp. Drahtschmidlisteg via Badeanstalt Letten zum Lettensteg sowie um eine Aufwertung des Erholungsraumes mit den Fusswegverbindungen vom Drahtschmidli via Kloster Fahr-Weg, Lux Guyer-Weg, Parkanlage Schindlergut bis zum Limmatwerk Letten und von dort via Lettenviadukt zur Josefweise.

Diese Massnahmen werden durch den Eisenbahnausbau nicht direkt tangiert. Im Gegenteil stellt die Erhaltung der alten Viadukte und deren städtebaulich überzeugende Verknüpfung mit den neuen Teilen eine zusätzliche Attraktivitätssteigerung dar.

Zu Frage 8: Der Stadtrat wird im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens die Interessen der betroffenen Bevölkerung mit Nachdruck vertreten. In seiner kürzlich eingereichten Stellungnahme im Vorprüfungsverfahren hat die Stadt deshalb besonderes Augenmerk auf die Stadtentwicklung, den Schutz der Bevölkerung vor Immissionen und allgemeine ökologische Aspekte gerichtet.

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

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber