

Zürich

Versöhnlich
Was die SP nach dem Partei-Eklat besser machen will.

21



Condomeria
Geschäftsführerin Erika Knoll verrät ihr Geheimnis.

25

Stadtentwicklung

Ein grüner Deckel für den Seebahngraben

Eine alte städtebauliche Idee wird wieder aktuell: Die Überdeckung des Bahneinschnitts in Zürich-Aussersihl. Erste Reaktionen sind positiv.

Martin Huber

«Seebahngraben statt Seebahngraben»: Mit dieser Forderung trat gestern im Kreis 4 die Projektgruppe Greulich an die Öffentlichkeit. Dabei handelt es sich um eine Gruppe von Stadtbewohnern rund um den Rechtsanwalt und Hotel-Greulich-Besitzer Thomas Brunner und den Immobilienentwickler Steff Fischer, der einst die alternative Genossenschaft Karthago mitgründete. «Ein Seebahngraben über dem Bahneinschnitt in Zürich-Aussersihl birgt eine einmalige städtebauliche Chance zur Steigerung der Lebensqualität in einem der dichtesten Stadtteile Zürichs», sagte Brunner vor den Medien.

Der fast ein Kilometer lange Graben trenne die Stadtkreise 3 und 4 seit bald 100 Jahren voneinander. Dieses Hindernis will die Gruppe jetzt überwinden. Dazu soll die «unwirtliche und lärmige Verkehrsschneise» auf ihrer ganzen Länge zwischen dem Bahnhof Wiedikon und der Hohlstrasse auf der Höhe der bestehenden Strassen überdeckt werden. Auf dem Deckel soll ein vier Hektaren grosser öffentlicher Park entstehen.

Brunner sprach von einer «Perlenkette von sechs Einzelpärken mit ganz unterschiedlichem Charakter». Aussersihl erhalte so eine «neue Lebensader», mehr Frei- und Grünraum, und die Anwohner würden wirksam vor Lärm und Schmutz des Bahnbetriebs geschützt. Möglich sei auch eine Etappierung, wobei als Pionierpark jener bei der Kalkbreite im Vordergrund steht. An den Parkenden beim Bahnhof Wiedikon und bei der Hohlstrassenbrücke seien «punktuelle Hochbauten» denkbar.

Kosten: 300 bis 400 Millionen

Die Kosten für das kühne Bauwerk beziffert die Initianten auf rund 300 bis 400 Millionen Franken. Die Finanzierung soll aus verschiedenen Quellen erfolgen. Steff Fischer nannte die in Einführung begriffene Mehrwertabgabe für Grundstücke mit höherer Ausnutzung, bei der die Einnahmen in einen Fonds für städtebauliche Aufwertungen fliessen. Weiter erhoffen sich die Parkpromotoren Gelder aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes, von Stadt und Kanton Zürich, privaten Stiftungen und Unternehmen. Die Finanzierung sei machbar, zeigte sich Brunner optimistisch. «Und zwar ohne Steuererhöhung in der Stadt.»

«Wir stehen ganz am Anfang», räumte Steff Fischer ein. Bei dem Projekt gebe es etliche Schwierigkeiten zu überwinden, etwa was die Konstruktion des Deckels oder die Sicherheitsanforderung betrifft. Der bei Bahntunnels wegen der Fahrleitungen vorgeschriebene Minimalabstand von 7,5 Metern zwischen Gleis und Decke führe wohl dazu, dass gewisse Parkabschnitte erhöht und nicht auf Strassenniveau gebaut werden müssten. Die Initianten zeigten sich aber zuversichtlich, dass sich alle technischen Fragen lösen lassen.

Als Erstes gehe es jetzt darum, die Idee konzeptionell, planerisch und wirtschaftlich zu konkretisieren und sich um den Aufbau einer Trägerschaft zu kümmern, sagte Fischer. Anwohner, Grundeigentümer und die Politik würden dabei einbezogen - vor allem auch die SBB als Grundeigentümerin. «Sie sind der Dreh- und Angelpunkt.» In ersten Kontakten habe sich das Bahnunternehmen positiv geäußert, wolle allerdings keine



Trennt den Kreis 3 vom Kreis 4: Der fast ein Kilometer lange Seebahngraben. Foto: Reto Oeschger

Kosten übernehmen. SBB-Sprecher Reto Schärli bestätigt auf Anfrage, dass man mit den Initianten in Kontakt stehe und auf wichtige Punkte hingewiesen habe. So dürfe der Bahnbetrieb auf der Strecke Richtung Thalwil-Chur sowie Richtung Nord-Süd-Achse nicht tangiert werden. Neben technischen Fragen wäre auch zu klären, ob kommende Generationen die Bahninfrastruktur noch weiter ausbauen könnten. Die Weiterentwicklung des Bahnangebotes dürfe nicht verhindert werden.

Odermatt: Postulat für Deckel

Etwas positiver klingt es bei der Stadt Zürich. Kein Wunder: Der jetzige Hochbauvorsteher André Odermatt (SP) hatte sich 2002 als Gemeinderat selber für die Überdeckung des Seebahngrabens eingesetzt und zusammen mit Niklaus

Scherr (AL) ein Postulat eingereicht. Odermatt: «Wir sind grossartig gescheitert. Aber totgegläubte Ideen leben bekanntlich länger ...» Er stehe dem Anliegen offen gegenüber - unabhängig von der Machbarkeit - und werde die Möglichkeit eines solchen neuen Freiraums im Rahmen des kommunalen Richtplans prüfen. Grünräume zu schaffen, sei in der sich stark verdichtenden Stadt eine Herausforderung und erfordere ein «Denken in alle Richtungen».

«Grünraum und Erholungsraum zu erweitern, ist keine einfache Aufgabe. Die Überdachung mittels Park ist eine prüfungswerte Option», meint auch SP-Fraktionschef Davy Graf. Skeptischer zeigt sich SVP-Präsident Mauro Tuena. «Das tönt zwar gut, aber es gibt viele offene Fragen, etwa zur Finanzierung und zum Kosten-Nutzen-Verhältnis.» Hinzu

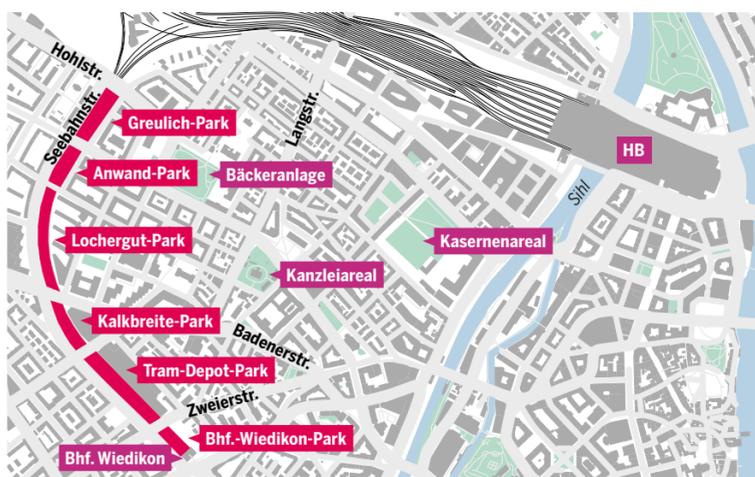
kämen «grosse technische Hindernisse». Tuena erinnert an die geringe Tiefe des Bahneinschnitts, die wohl dazu führe, dass der Park nicht auf Strassenniveau gebaut werden könne. Weiter stelle sich die Frage, ob auf einem allfälligen Deckel nicht besser private Wohnungen erstellt werden sollen. FDP-Gemeinderat und Stadtratskandidat Michael Baumer hält die Idee einer Überdeckung für prüfungswert. «Wenn man die Stadt verdichtet, braucht es auch Grünflächen.» Auch er macht ein Fragezeichen zur Finanzierung und Machbarkeit. Eine Wohnüberbauung über dem Bahneinschnitt hält Baumer wegen der vielen Auflagen für zu kostspielig.

Seebahngraben als Schutzobjekt

Die Forderung nach einer Seebahngraben-Überdeckung tauchte in den letzten Jahren immer wieder auf. 1990 lancierte die FDP eine Volksinitiative für eine Wohnüberbauung auf dem Bahneinschnitt, die sie 1993 allerdings mangels Unterstützung durch Stadtrat und Parlament zurückzog. 1999 verlangte eine Einzelinitiative den Bau einer Gleisüberdeckung. Der Stadtrat hielt damals mit Blick auf die hohen Kosten wenig davon. Interessanterweise machte er auch städtebauliche Vorbehalte geltend: Die Tiefenerlegung der Seebahn zwischen 1918 bis 1927 sei «wohl die wichtigste und umfassendste städtebauliche Leistung der 20er- und 30er-Jahre». Der Seebahngraben sei deshalb «Zeuge einer bedeutenden verkehrstechnischen Leistung» und ein städtebauliches Schutzobjekt.

In der Folge lehnte der Gemeinderat 2002 sowohl die Einzelinitiative als auch das Postulat von Odermatt und Scherr ab. Ein Jahr darauf erlitt ein weiteres SP-Postulat mit derselben Stossrichtung Schiffbruch, genauso wie 2014 ein CVP-Postulat mit der Forderung, auf dem Seebahngraben Raum für Kleingewerbe zu schaffen.

So ist der Seebahn-Park angedacht



TA-Grafik mrue

Anzeige

«ICH KANN DIE KREBSLIGA ZÜRICH NUR EMPFEHLEN. Sie half mir, meinen Weg zu gehen, denn Krebs sollte nicht mein Leben bestimmen.»

RENE SUTER
Gitarrenlehrer

Bitte spenden Sie!
12 CHF - SMS an 488
«helfen 12»
Danke.

60 Jahre
krebsliga zürich
www.krebsligazuerich.ch



Flanieren über der Autobahn

Realisierte Deckel

An mehreren Orten im Kanton Zürich sind Bahn- oder Autobahneinschnitte überdeckt worden oder werden demnächst überdeckt. Mit teils stolzen Summen.

An der **Einhausung Schwamendingen** wird seit Jahren geplant, seit Jahren verzögert sie sich. Doch im Oktober soll es endlich losgehen, dann beginnen laut dem Bundesamt für Strassen die Vorarbeiten. Zahlreiche Gebäude werden ganz oder teilweise abgebrochen. Auf 940 Metern Länge wird die Autobahn zwischen Aubrugg und Schöneichtunnel umhüllt. Die Hauptbauarbeiten sollen im Frühling 2019 beginnen und fünfeinhalb Jahre dauern. Die Kosten für das Mammutprojekt, an dem sich neben dem Bund auch der Kanton und die Stadt Zürich beteiligen, werden mittlerweile auf 445 Millionen Franken veranschlagt. Auf dem Autobahndeckel, in sieben Metern Höhe, entsteht ein 30 Meter breites Band, das begrünt wird und zum Bummeln und Verweilen einladen soll: der Überlandpark.

Bereits heute gibt es in Zürich zwei Autobahn-Überdeckungen: **Entlisberg** in Wollishofen und **Eichrain** in Seebach. In Wollishofen befinden sich auf dem 550 Meter langen Deckel Wiesen, Wald und Familiengärten, in Seebach sind es Tennis- und Fussballplätze. Im Gang ist der Bau der 580 Meter langen Autobahn-Überdeckung beim **Katzensee**. Sie bringt der Bevölkerung von Affoltern besseren Zugang ins Naherholungsgebiet und weniger Lärm. Ein weiteres Deckelprojekt ist beim Westportal des neuen Gubristtunnels geplant: Bei **Weinigen** soll die Autobahn nach einem langen Rechtsstreit auf einer Länge von 100 Metern überdacht werden. Bereits 2004 wurde die 600 Meter lange Überdeckung der Flughafenautobahn in **Opfikon** eröffnet. Dieses Bauwerk kostete 124 Millionen Franken.

In den vergangenen Jahren gab es in der Stadt Zürich auch verschiedene Vorstösse zur Überdeckung von SBB-Gleisen, so etwa bei der Regensbergbrücke in Oerlikon und im Tunnelbereich Tiefenbrunnen sowie für eine Überbauung der Gleisanlagen beim Bahnhof Enge. Alle diese Projekte scheiterten. Realisiert wurde dagegen die Überdeckung des **Wipfinger Bahneinschnitts**. Dort entstand zwischen 1996 und 2000 für rund 75 Millionen Franken eine Grossüberbauung. (mth)

Anzeige

«Studierende und AHV? Mindestbeitrag oder mehr?»

Die Antwort finden Sie hier:
www.svazurich.ch/
studierende

SVA Zürich