

Ein Deckel für den Zürcher Seebahngraben

Eine alte Idee wird wieder aktuell, die Überdeckung des Bahneinschnitts in Aussersihl. Doch wer soll das bezahlen?



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

«Seebahn-Park statt Seebahn-Graben»: 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 Seebahn-Park 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.

WERBUNG

Martin Huber
Redaktor Zürich
@tagesanzeiger 11:28

Artikel zum Thema

«Zürich muss wachsen»



Wie die neue Stadtbaumeisterin Katrin Gügler das Zürich der Zukunft plant. [Mehr...](#)
ABO+ Martin Huber, Nicola Brusa. 04.09.2017

350 neue Wohnungen: Gericht entscheidet für Genossenschaften

Die 1930er-Jahre-Siedlungen Kanzleistrasse und Seebahn im Zürcher Kreis 4 können abgerissen und neu erstellt werden. Das Baurekursgericht hat gegen den Heimatschutz entschieden. [Mehr...](#)
12.05.2017

Rekurs verzögert Baustart für günstigen Wohnraum im Kreis 4

Die Stadt Zürich hat die 90-jährige Pioniersiedlung Seebahn aus dem Schutzinventar entlassen. An ihrer Stelle sollen 145 neue Wohnungen entstehen. Der Heimatschutz wehrt sich. [Mehr...](#)
Von Tina Fassbind 21.09.2016

Das Ressort Zürich auf Twitter

Das Zürich-Team der Redaktion versorgt Sie hier mit Nachrichten aus Stadt und Kanton.

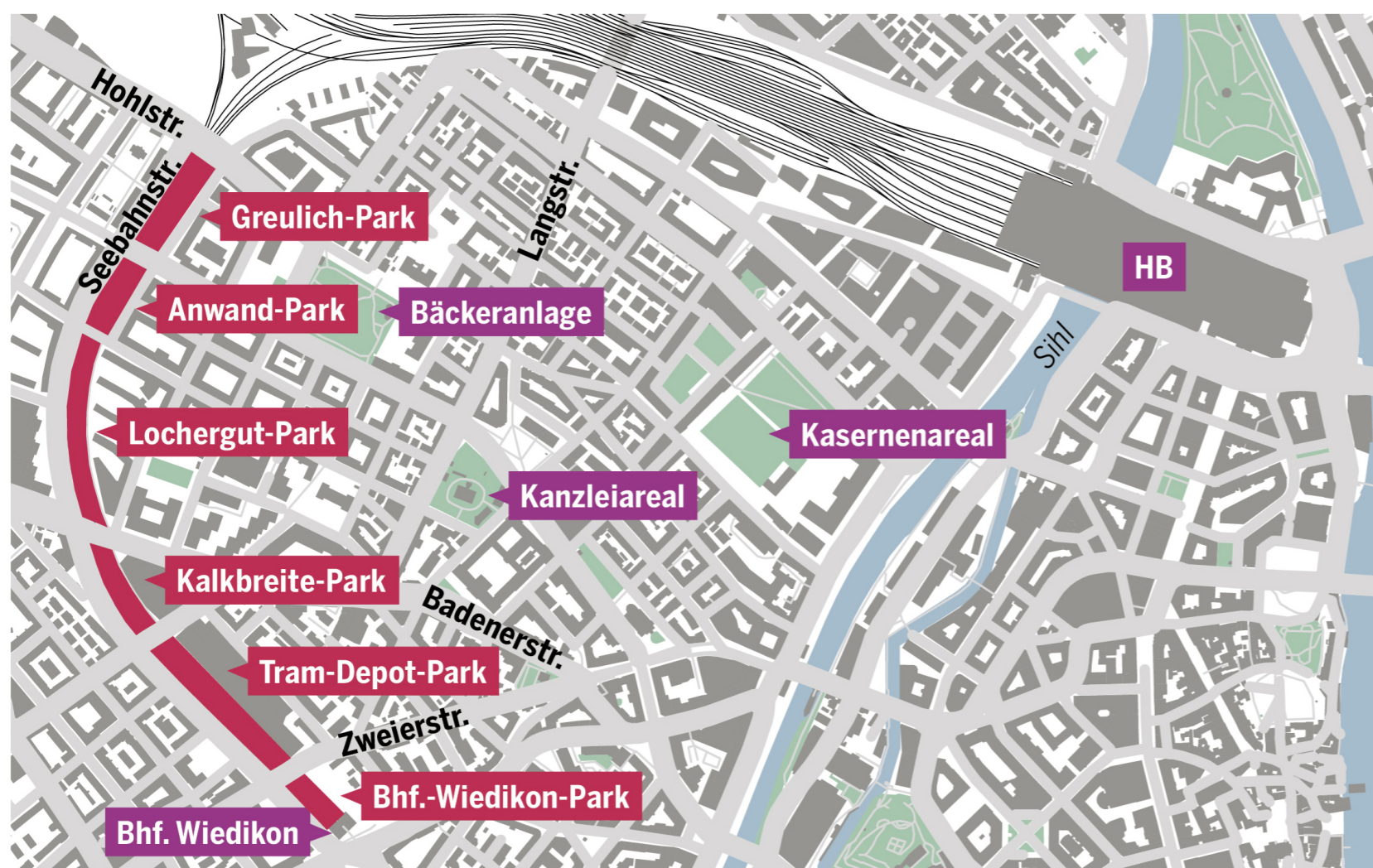
 @tagi folgen

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 Pionier-Park jener bei der Kalkbreite im Vordergrund steht. An den Park-Enden beim Bahnhof Wiedikon und bei der Hohlstrassen-Brücke seien «punktuelle Hochbauten» denkbar.

Kosten: 300 bis 400 Millionen

Die Kosten für das kühne Bauwerk beziffern 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 Ausnützung, bei der die Einnahmen in einen Fonds für städtebauliche Aufwertungen fliessen. Weiter erhoffen sich die Park-Promotoren 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 Steuerhöhung in der Stadt.»

Infografik: Konzept Seebahn-Park



TA-Grafik mrue

Grafik vergrössern

«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 miteinbezogen – vor allem auch die SBB als Grundeigentümerin. «Sie ist der Dreh- und Angelpunkt.» In ersten Kontakten habe sich das Bahnunternehmen positiv geäussert, wolle allerdings keine 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 dürfte nicht verhindert werden.

Odermatt: Postulat für Deckel

Etwas positiver tönt 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 totgeglaubte Ideen leben bekanntlich länger...» Er stehe dem Anliegen offen gegenüber – unabhängig von der Machbarkeit, und wird 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 prüfenswerte 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». Auch Tuena erinnert an die geringe Tiefe des Bahneinschnitts, die wohl dazu führe, dass der Park nicht auf Strassenniveau gebaut werden könnte. 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 prüfenswert. «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 Tieferlegung 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.

(Tages-Anzeiger)

Erstellt: 05.09.2017, 06:54 Uhr

Ist dieser Artikel lesenswert?

Ja

Nein