

Weisung des Stadtrates an den Gemeinderat

Einzelinitiative von Walter Huber betreffend teilweiser Überdeckung des Seebahngrabens, Ablehnung

Am 23. November 1999 reichte Walter Huber, Letzigraben 47, 8003 Zürich, folgende Einzelinitiative GR Nr. 99/594 ein:

Die Stadt Zürich bewilligt einen Kredit, der als Baubeitrag an die SBB für eine einfache Überdeckung des Seebahngrabens zwischen Badener und Kanzleistrasse bestimmt ist. Der Kredit soll mindestens 50 Prozent der Gesamtkosten decken, darf jedoch 9 Mio. Franken nicht übersteigen.

Begründung:

Der jetzige Zustand hat folgende Nachteile:

- Der Seebahngraben zerschneidet das Quartier, ist nicht begehbar und mit teils hohen Mauern auch nicht attraktiv, dient z. T. auch als Abfallentsorgungsstätte.
- Die Lärmbelastung ist über dem Limit. Die soeben fertig gestellten Lärmschutzwände befriedigen heute schon nicht, noch viel weniger, wenn nach Fertigstellung des Tunnels viel mehr Züge verkehren werden.

Eine Teilüberdeckung Badener bis Kanzleistrasse hat folgende Vorteile:

- Sie schützt das bevölkerungsreichste Gebiet zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Wiedikon (die städtische Überbauung Lochergut hat allein etwa 500 Personen) vollständig vor dem Eisenbahnlärm.
- Ein Deckel verbindet das Quartier, schlägt Brücken und überwindet Gräben, bringt die Bevölkerung z.B. unter dem Namen «Piazza» als Begegnungs- und Erholungsstätte zusammen.
- Die im Kreis 4 besonders schlechte öffentliche Freiraumversorgung wird wesentlich verbessert. Man könnte die neu gewonnene Fläche bekieseln, in den Randgebieten könnten seltene Ruderalpflanzen gedeihen, Bocciabänken, Bänke, Grillplätze, Infostände (auch für die SBB) könnten erstellt werden.

Weitere Argumente:

- Das kantonale Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht verlangt u. a., dass das Siedlungsgebiet gegen nachteilige Umwelteinflüsse abgeschirmt und vorhandene Belastungen abgebaut werden und dass für die Erholung der Bevölkerung die nötigen Gebiete dauernd zur Verfügung stehen.
- Für Zürich West bestehen verschiedene Aufwertungsvorschläge, die z. T. bereits in der Realisierungsphase sind. Während die meisten Projekte dem Kreis 5 zugute kommen, verbleibt dem Kreis 4 das negative Image, vor allem, da wohl nochmals viele Jahre vergehen, bis im Kasernenbereich endlich gute Lösungen realisiert werden.
- Die nur leichte Überdeckung ist technisch gut machbar. Es braucht seitliche Abstützungen, die auf der Westseite z. T. durch die momentane Verlegung der Seebahnstrasse bereits vorhanden sind. Gut möglich wäre eine teilweise Einhausung mit Glas, wie sie bei der Überdeckung der Nationalstrasse in Zürich-Schwamendingen vorgesehen ist.
- Die geschätzten Kosten von 10 bis 30 Mio. Franken (je nach Ausführungsart) sind im Verhältnis zu den Gesamtbaukosten des Tunnels Zürich - Thalwil von etwa 1 Mrd. Franken klein. Die Nutzen dieses wirksamsten Lärmschutzes und die gewonnene Freifläche von etwa 7500 m² lohnen diese Aus-

gaben. Es ist eine Investition für die Zukunft, vor allem für die Zeit, wenn auch die Westtangente mal nicht mehr zweispurig durchs Quartier führt. Wenn die Überdeckung jetzt während der Bauzeit des Tunnels nicht erstellt wird, kommt sie auch in den nächsten 50 Jahren nicht, und unsere Kinder werden uns mal Vorwürfe machen, eine gute Chance vertan zu haben (wie wir heute die Sihlhochstrasse als Schandmal beurteilen).

- Bisher wurde eine Überdeckung mit dem Argument bekämpft, dass dadurch wertvolle ökologische Bahnborde verloren gingen. Hiezu ist zu sagen, dass bei einer nur teilweisen Überdeckung am Seebahngraben bis zum «Kohlendreieck» weiterhin Hunderte von Metern Bahnborde bestehen bleiben. Durch die nun erstellten Lärmschutzwände am Urselweg sowie die Bauplatz- und Verkehrsumleitungsinstallationen beim Lochergut sind überdies die Borde bereits sehr stark malträtiert worden. Auch ist beim Bahnhof Wiedikon schon seit langem ein Teil des Grabens überdeckt worden, ohne dass die Fläche aber begehbar und somit nutzbar wäre.

Der Stadtrat hält eine Überdeckung des Seebahngrabens zwischen Badener und Kanzleistrasse aus folgenden Gründen für nicht vertretbar:

1. Technische und finanzielle Aspekte

Bei einer Länge von etwa 260 m und einer Breite von etwa 28,5 m müsste eine Fläche von gut 7400 m² überdeckt werden. Für die Überdeckung eignete sich eine Rahmenkonstruktion mit vorgespannter Betonplatte oder Rippenträgern quer zur Bahnlinie sowie seitlichen Abschlüssen mit Schlitzwänden. Die reine Tragwerkshöhe ohne zusätzlichen Überbau (Bekiesung/Begrünung) beträgt 1,70 m. Damit eine attraktive Oberfläche mit Plätzen, Bäumen, Sträuchern und Begrünung gestaltet werden könnte, wäre nochmals ein gut 50 cm hoher Aufbau (absolutes Minimum) notwendig. Für die gesamte Bauwerksstärke des Deckels müsste somit mit gut 2,20 m gerechnet werden.

Die heutige lichte Höhe zwischen Oberkant Schiene und Unterkant bestehende Brückenkonstruktionen (Badener Strasse/Kanzleistrasse) beträgt 5,40 m beziehungsweise 5,60 m und liegt weit unter der von den SBB geforderten Norm von 6,75 m. Im Sinne eines Kompromisses bzw. einer Anpassung an die örtlichen Verhältnisse wäre seitens der SBB mit einem Entgegenkommen auf etwa 6,20 m zu rechnen, analog der realisierten Überbauung beim Wipkingereinschnitt. Dies hiesse aber, dass die neue Überdeckungskonstruktion gut 1,50 m über das heutige Terrain und die Oberfläche der bestehenden Brücken hinausragte, nun ihrerseits als zerschneidender Riegel des Quartiers wirken würde und somit den Zweck der Verbindung des Quartiers nur ungenügend erfüllen könnte. Eine Tieferlegung der Gleise wird von den SBB aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen (notwendige Böschungsaufweitung) mit entsprechenden Kostenfolgen als nicht realisierbar eingestuft.

Die eng kalkulierten Kosten (basierend auf Vergleichszahlen ähnlicher Objekte) betragen ohne Platzgestaltung mindestens 22,5 Mio. Franken. Für die Platzgestaltung mit Grünanlagen, Wegen, Plätzen usw. ist nochmals mit etwa 3,5 Mio. Franken zu rechnen. Tiefere Kosten, wie im Initiativtext unter weiteren Argumenten aufgeführt, sind absolut utopisch und nicht realisierbar.

In Anbetracht der realistischerweise zu kalkulierenden Gesamtkosten von mindestens 26 Mio. Franken erscheint die Initiative zum Vornherein widersprüchlich, indem sie verlangt, dass die Stadt mindestens 50 Prozent der Gesamtkosten, maximal aber 9 Mio. Franken, als Baubeitrag leisten solle.

2. Lärmbelastung

Mit einer Überdeckung könnten die Lärmimmissionen der Eisenbahn unbestritten eliminiert werden. Wie im Initiativtext erwähnt, sind als Vorinvestition der SBB für die Inbetriebnahme der NEAT/Bahn 2000 bereits Lärmschutzwände entlang des Urselweges gebaut worden. Diese sind Ergebnis und Teil der Auflagen der Baubewilligung (bundesrechtliches Verfahren für Bahnanlagehalter) für den Ausbau der Strecke Zürich–Thalwil. Mit dem Bau der Lärmschutzwände und den weiteren Schallschutzmassnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau haben die SBB die Auflagen bezüglich Lärmschutz erfüllt und können daher nicht gezwungen werden, weitere Massnahmen wie die Überdeckung zu finanzieren.

Die Initiative würde deshalb bei den SBB mit Sicherheit kein Gehör finden und die Ansprüche auf eine Überdeckung könnten rechtlich nicht durchgesetzt werden.

In der Initiative wird nicht erwähnt, dass neben der Bahn vor allem der massive Verkehr auf der Seebahnstrasse (Westtangente) entlang des Seebahngrabens Verursacher von Lärmimmissionen und ebenfalls als quartiertrennendes Hindernis zu betrachten ist. Mit einer Überdeckung des Seebahngrabens wird diese Problematik nicht gelöst und verbessert.

Im Rahmen der flankierenden Massnahmen zum Bau des Üetlibergtunnels wird zurzeit ein Konzept für die Verkehrsachsen durch die Stadt erarbeitet.

Entlang der Seebahnstrasse wurden schon diverse Studien zur Lärmbekämpfung des Strassenverkehrs unter Beizug der massgebenden städtischen Ämter erarbeitet. Da der Bau von wirksamen Lärmschutzwänden nicht möglich ist, wurden deshalb bei den betroffenen Liegenschaften Lärmschutzfenster eingebaut.

3. Städtebauliche Aspekte

Die Seebahn wurde 1873 bis 1875 ohne Einschnitt auf gewachsenem Terrain äusserst billig und schnell erbaut. Da sie zahlreiche Strassen und Wege kreuzte oder gar unterbrach, hatte sie eine starke Barrierenwirkung und erzeugte wegen der häufigen und oft auch langen Barrierenschliessungen enorme Verkehrsstauungen. Deshalb wurde die Bahnlinie in den Jahren 1918 bis 1927 zusammen mit der Verlegung der Sihl und der Untertagführung zwischen den Bahnhöfen Wiedikon und Wollishofen mit finanzieller Beteiligung der Stadt tiefer gelegt.

In der Planung der Tieferlegung waren vor allem die Städtebauer gefordert, an erster Stelle der Stadtbaumeister Hermann Herter (im Amt 1919 bis 1942). Was im Bereich der Seebahn gebaut wurde, ist insgesamt als städtebauliche Leistung höchster Qualität zu würdigen. Die Führung der linksufrigen Seebahn ist wohl die wichtigste und umfassendste städtebauliche Leistung der zwanziger und dreissiger Jahre auf dem Gebiet der Stadt Zürich, die sich auf die Bebauung des betreffenden Gebietes bis weit in die sechziger Jahre hinein auswirkte. Als Zeuge einer bedeutenden verkehrstechnischen Leistung, dem gleichzeitig auch eminente städtebauliche Bedeutung zukommt, ist der Seebahneinschnitt mithin als städtebauliches Schutzobjekt zu qualifizieren.

Innerhalb des Siedlungsgebietes sind zu dessen Gliederung freie Bereiche, wenn möglich zusammenhängende Trenngürtel, auszuscheiden.

den. Der Bahneinschnitt übernimmt diese Funktion und trennt die verschiedenartigen Quartiere. Er hat aber auch Orientierungsfunktion und ist ein stadtbildprägender Faktor: Der Stadtwanderer erkennt den Einschnitt als Orientierungselement wie etwa einen Fluss oder einen Platz. Vergleichbar einem tiefer liegenden Fluss (der Sihl) ist der langezogene, von Alleen gesäumte Raum – der dem Bahnverkehr dient – frei überblickbar.

4. Naturschutz/Erholung/Stadtklima

Die Böschungen des gesamten Einschnittes, die auf der Aussenseite des Bogens bis zum Bahnhof Wiedikon führen, sind mit dem Prädikat «wertvoll» in das Inventar der kommunalen Natur- und Landschaftsschutzobjekte aufgenommen worden. Sie beherbergen verschiedene seltene und teilweise geschützte Pflanzen- und Tierarten, so etwa den bundesrechtlich geschützten Türkenbund. Der Einschnitt ist auch Jagdgebiet des grossen Abendseglers und der Raufledermaus, einer bundesrechtlich geschützten Fledermausart. Das Gebiet ist überdies vernetzt mit dem grossen und ökologisch sehr wertvollen Bahngelände beim Hauptbahnhof und mit dessen Seitenarmen. Die Erhaltungs- und Schonungspflicht der SBB erstreckt sich auch auf die Natur- und Heimatschutzobjekte.

Das diskutierte Bahnareal vermag nicht als unmittelbarer Erholungsraum zu dienen; es bietet jedoch den Menschen, die in diesem dicht bebauten Stadtgebiet wohnen oder arbeiten, einen zumindest optisch erfahrbaren Freiraum und vermittelt auf diese Weise eine in der Umgebung nicht vorhandene Weite. Die ebenfalls zur Freihaltezone Seebahn gehörenden, beidseits des Grabens unter Alleegebäuden verlaufenden Fusswege jedoch sind öffentlich begehbar und werden von Menschen, die hier wohnen oder arbeiten, rege benützt.

Bahnlinien sind wichtige Durchlüftungskorridore analog den Flussläufen Sihl und Limmat, die das Stadtgebiet durchqueren. In diesem Sinne gilt es, den Bahneinschnitt mit seinem Beitrag zum Stadtklima zu erhalten. Durch den tief liegenden Einschnitt gelangt frische Luft direkt auch in die bodennahen Flächen der Wohnquartiere.

5. Bau- und Zonenordnung

Der Seebahngraben ist im Bereich der gewünschten Überdeckung rechtskräftig der Freihaltezone zugeordnet. Gemäss § 61 des Planungs- und Baugesetzes können verschiedene Freihaltegründe zur Einteilung in die Freihaltezone führen. Die Freihaltegründe für den erwähnten Teil des Seebahngrabens sind in den oben erwähnten Punkten 3 (Städtebau) und 4 (Naturschutz/Erholung/Stadtklima) ausführlich erläutert, wobei der massgebende Punkt für die Zuteilung zur Freihaltezone der Aspekt des Denkmalschutzes im weiteren Sinne (historisches Bauwerk in seiner Gesamtheit) war.

Eine Überdeckung des Seebahngrabens widerspricht somit der BZO, eine Baubewilligung könnte nicht erteilt werden.

6. Zusammenfassung

Die Gesamtkosten für eine Überdeckung des Seebahngrabens betragen mindestens 26 Mio. Franken. Nach dem Initiativbegehren soll die Stadt mindestens 50 Prozent der Kosten, jedoch maximal 9 Mio. Franken, übernehmen. Diese Forderung widerspricht sich selbst. Es bestehen daher höchste Zweifel an der Initiativfähigkeit des Begehrens überhaupt.

Da der Seebahngraben durch die Massnahmen für den Ausbau der SBB-Strecke Zürich–Thalwil rechtlich im Sinne der Lärmschutzverordnung als saniert gilt, hat die Stadt keine Handhabe, die SBB zu einer Überdeckung zu zwingen. Die Initiative ist rechtlich nicht durchsetzbar.

Der Seebahngraben übernimmt vielfältige Funktionen betreffend Stadtbild, Stadtklima und Naturschutz. Eine Überdeckung widerspricht der BZO und könnte auch im baurechtlichen Sinne nicht bewilligt werden.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Die Einzelinitiative GR Nr. 99/594 von Walter Huber vom 23. November 1999 betreffend die teilweise Überdeckung des Seebahngrabens wird abgelehnt.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrates

der Stadtpräsident

Josef Estermann

der Stadtschreiber

Martin Brunner