

NZZ

Zu teuer, zu riskant: Die Idee für den riesigen Seebahnpark über den Zürcher Gleisen schien zu versanden. Jetzt gibt es einen neuen Vorschlag

Sechs begrünte Dächer über den SBB-Gleisen sollen es nun werden statt eines Deckels. Die Stadt hat derweil rund um den Bahnhof andere Prioritäten.

Marius Huber, Michael von Ledebur

01.02.2024, 16.56 Uhr ⌚ 5 min



Der Seebahnpark-Verein will die riesige Grünfläche nun in sechs Teilpärke aufteilen. Den Anfang soll der Abschnitt vor dem Lochergut machen.

PD

Es gibt diese offizielle Karte der Zürcher Behörden, die zeigt, wo in der verdichteten Stadt der Zukunft neue Pärke zur Erholung geschaffen werden könnten. Ein Eintrag sticht darauf heraus – allein schon aufgrund seiner Grösse: der Seebahnpark.

Es handelt sich um die von einem privaten Verein lancierte Idee, die in den Boden versenkte Eisenbahnlinie zu überdachen, die sich vom Hauptbahnhof in einem weiten Bogen zum Bahnhof Wiedikon zieht. Mehr als 40 000 Quadratmeter Park würden so entstehen. Das ist etwa zweieinhalb Mal der Sechseläutenplatz. Im Vergleich damit sind die meisten anderen Projekte auf der Karte Kleinkram.

Das Problem ist nur: Obwohl der Seebahnpark es in den kommunalen Richtplan geschafft hat, also in die verbindliche Planung der Stadt, winkten die zuständigen Fachleute bei Gesprächen hinter den Kulissen ab: zu teuer und zu riskant.

So wurde das an einer Versammlung des Seebahnpark-Vereins im August berichtet. Zunächst sei eine Summe von 200 Millionen Franken im Raum gestanden, dann habe der Stadtingenieur gesagt, dass ein Deckel über den Gleisen doppelt so viel koste. Das wären dann 400 Millionen Franken. Ein Betrag, der laut dem Verein «aus der Luft gegriffen» ist.

Auf Insistieren des Vereins hätten die zuständigen Stadträte André Odermatt und Simone Brander auf die langfristigen Planungen der SBB verwiesen – und nicht unglücklich gewirkt bei der Aussicht, dass der Park daher noch jahrzehntelang nicht ernsthaft zum Thema werde.

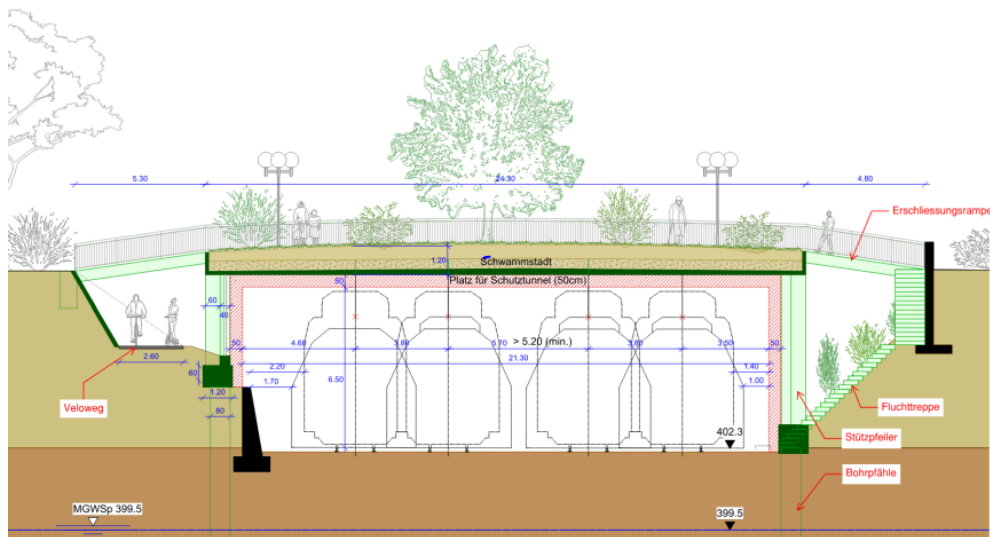
Um dennoch ans Ziel zu gelangen, wählen die Mitglieder des Vereins nun eine neue Strategie, die sie an diesem Donnerstag öffentlich gemacht haben. Nach dem Motto: Wie verschlingt man einen Wal? (Antwort: Stück für Stück.) Sie wollen den Park in sechs Teilpärke aufteilen, von Brücke zu Brücke, und

einen nach dem anderen realisieren. Den Anfang soll ein 250 Meter langer Abschnitt vor dem Lochergut machen.

Neu eine Art begehbare Dach statt ein Deckel

Um die Kosten weiter zu reduzieren, wurde die Konstruktion aufs Wesentliche reduziert. Neu ist kein geschlossener Deckel mehr vorgesehen, sondern eine Art begehbare Dach über den Gleisen auf vorgefertigten Betonstützen. Dieses soll aus trogförmigen Elementen zusammengesetzt sein, die genügend Tiefe haben, damit darin auch Bäume wachsen können.

Zu beiden Seiten des Dachs bliebe eine Aussparung offen, die Licht und Luft in den Seebahngraben liesse. Erschlossen würde der Park über Rampen, die diese Lücke überbrückten. Damit soll den Sicherheitsbedenken der SBB Rechnung getragen werden, indem die Fluchtwege offen gelassen würden. Auch die seitlichen Böschungen bestünden weiterhin, was zum Argument werden könnte, weil der Seebahngraben im überkommunalen Inventar schützenswerter Objekte aufgeführt ist.



Querschnitt der vorgeschlagenen Lösung: Die seitlichen Böschungen des Grabens würden nicht überdacht, der Zugang zum Park würde über Rampen erfolgen.

PD

Diese Lösung hat der Verein vom Ingenieurbüro Walt Galmarini erarbeiten lassen, das unter anderem am Autobahndeckel bei den Olma-Hallen in St. Gallen beteiligt war. Der Verwaltungsratspräsident Carlo Galmarini ist zugleich auch im Vorstand des Seebahnpark-Vereins. Beim vorgeschlagenen System mit den Betonstützen handle es sich um ein bewährtes Verfahren, das im Bau sehr einfach sei, sagt er. Er unterstreicht aber, dass es sich erst um eine Machbarkeitsstudie handle, nicht um ein konkretes Projekt.

Die Kosten sind laut dem Verein entsprechend schwierig abzuschätzen. Auch, weil der Bahnbetrieb beim Bau nicht unterbrochen werden dürfte, was die Sache kompliziert macht. Als Richtwert nennt der Verein für den Rohbau des ersten Teilparks inklusive einer einfachen Bepflanzung rund 30 Millionen Franken. Für den gesamten Park wären es demnach etwa 200 Millionen Franken.

Weiterhin hängt viel vom Willen der Stadt ab. Denn in ersten Gesprächen mit den SBB hat sich laut dem Verein gezeigt, dass die Bahn selbst kein Interesse an dem Projekt hat. Und erst recht nicht an einem finanziellen Engagement. Wenn die Stadt aber als Bauherrin aufträte, wäre es möglich, dass sie von den SBB ein Baurecht bekäme.

Eine offizielle Bestätigung dieser Darstellung gab es am Donnerstag nicht. Auch eine Einschätzung des neuen Ansatzes durch die Vertreter der Stadt ist erst in den kommenden Tagen zu erwarten, da sie im Vorfeld nicht informiert worden waren.

Andere Vorhaben rund um den Bahnhof werden konkret

Die Stadt setzt rund um den Hauptbahnhof und die Gleisanlagen zurzeit offensichtlich andere Prioritäten als den Seebahnpark. Dieses Jahr will sie den Abschluss des Europaallee-Projekts in Angriff nehmen, wie das Tiefbauamt am Donnerstag bekanntgab.

Am linken Sihlufer vor der Sihlpost baut sie eine rund 70 Meter lange Sitzstufenanlage. 13 Treppenreihen aus Naturstein, die von der oberen Böschungskante bis ans Wasser hinunter reichen. Das Vorbild dazu ist die Sigi-Feigel-Terrasse am gegenüberliegenden Flussufer. Baustart ist Ende August, die Bauzeit dürfte ein Jahr betragen.



Der Abschluss der Europaallee: Die Treppe soll die Sihl als Erholungsraum erschliessen. Gemäss überholter Planung sollen entlang der Treppe Bäume gepflanzt werden.

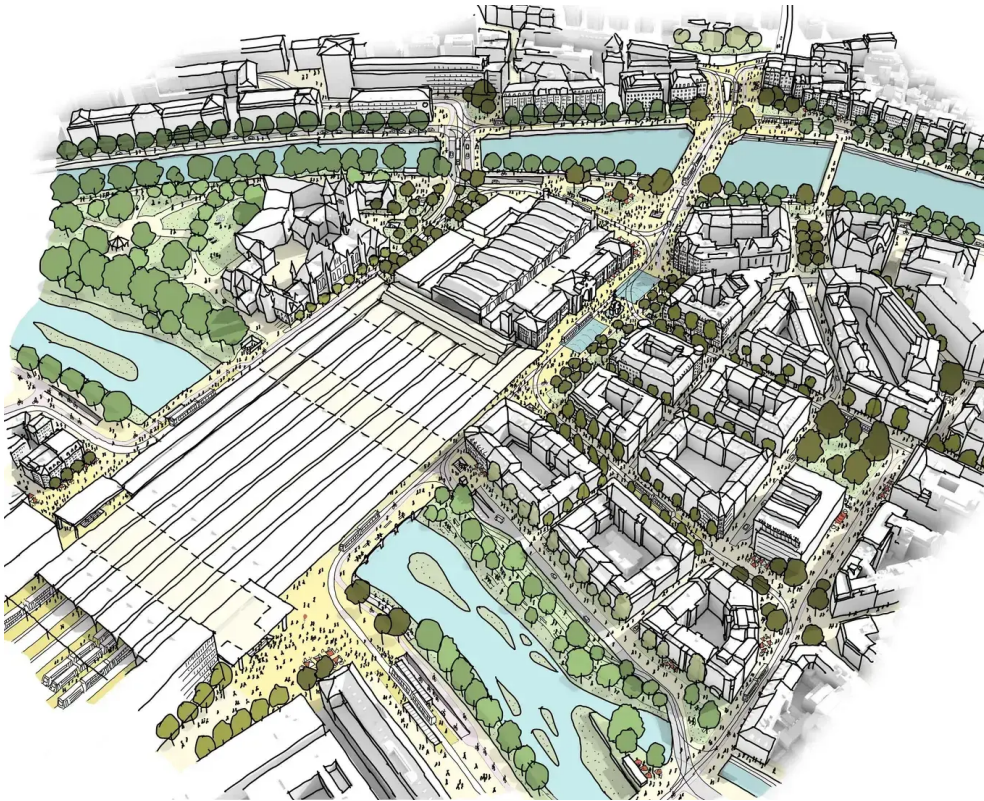
PD

Anders als in einer ersten Version sind neu auch Bäume zwischen den Treppenstufen geplant. Im Stadtparlament waren vor zwei Jahren die Kosten von 3,8 Millionen Franken für die 13 Treppenstufen ein Thema, doch nur die SVP stellte sich damals dagegen.

Ebenfalls in diesem Jahr wird nördlich des Hauptbahnhofs der Steg zum Platzspitz durch eine breitere, tragfähigere Brücke ersetzt, die «Platzspitzbrücke». Diese soll nicht nur dem Velo- und Fussverkehr dienen, sondern auch als Zufahrt für Unterhaltsarbeiten. Die heutige Brücke namens Mattensteg steht unter Denkmalschutz, sie wird 80 Meter flussaufwärts versetzt.

Der Grund für die Umgestaltung: Der Kanton braucht einen direkten Zugang zum Lettenwehr, dessen Sanierung bald ansteht. Die bisherige Zufahrt über das Platzspitzgelände mit Lastwagen sei den Bäumen und deren Wurzelwerk nicht zumutbar, heisst es bei der Stadt.

Die Fertigstellung des Stadttunnels, des Velotunnels unter dem Hauptbahnhof, verzögert sich hingegen bis ins Frühjahr 2025. Weil der Einbau der Brandschutzanlage länger dauert als angenommen, kann der Tunnel nicht wie geplant noch in diesem Jahr eröffnet werden.



Planungsvision: Ein HB fast ohne Verkehr und viel Platz für die Fussgänger.

Team Van de Wetering

Die ganz grosse Planung rund um den Hauptbahnhof ist der so genannte «Masterplan HB/Central 2050», ein Projekt, das seit Juli 2020 läuft. In Arbeitsgruppen sind Visionen von einem mehrheitlich autobefreiten, grüneren Areal rund um den Hauptbahnhof entwickelt worden.

Diese Visionen wurden vor zwei Jahren sehr kontrovers diskutiert, weil auf den Entwürfen der Planer der Verkehr kaum vorkam. Auch das Globus-Provisorium war auf manchen Plänen schlicht gestrichen.

Seither geistern diese Pläne herum – sie sind jedoch von einer Realisierung weit entfernt. Eine solche wird erst in Jahrzehnten zum Thema. Wie das Tiefbauamt am Donnerstag

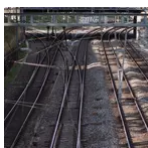
mitteilte, spielen sie für die konkrete Planung noch keine Rolle.

Passend zum Artikel



Höhere Hürden für den Seebahnpark – Kanton und Stadt Zürich erweitern Schutzinventar für SBB-Bauten

29.09.2020



Die Idee eines grünen Bahndeckels gefällt nicht allen

17.08.2019



Mehr von Marius Huber (hub) >



So teuer wird es, wenn die Feuerwehr einbetonierte Aktivisten befreien muss – oder wenn die Polizei an einer illegalen Demo auffährt

05.02.2024 ⌚ 6 min





Das Lochergut - mit Park oder ohne Fotos: Verein Seebahnpark/Waltgalmarini

Seebahnpark: Nicht Einhausen, sondern eine Parkbrücke bauen

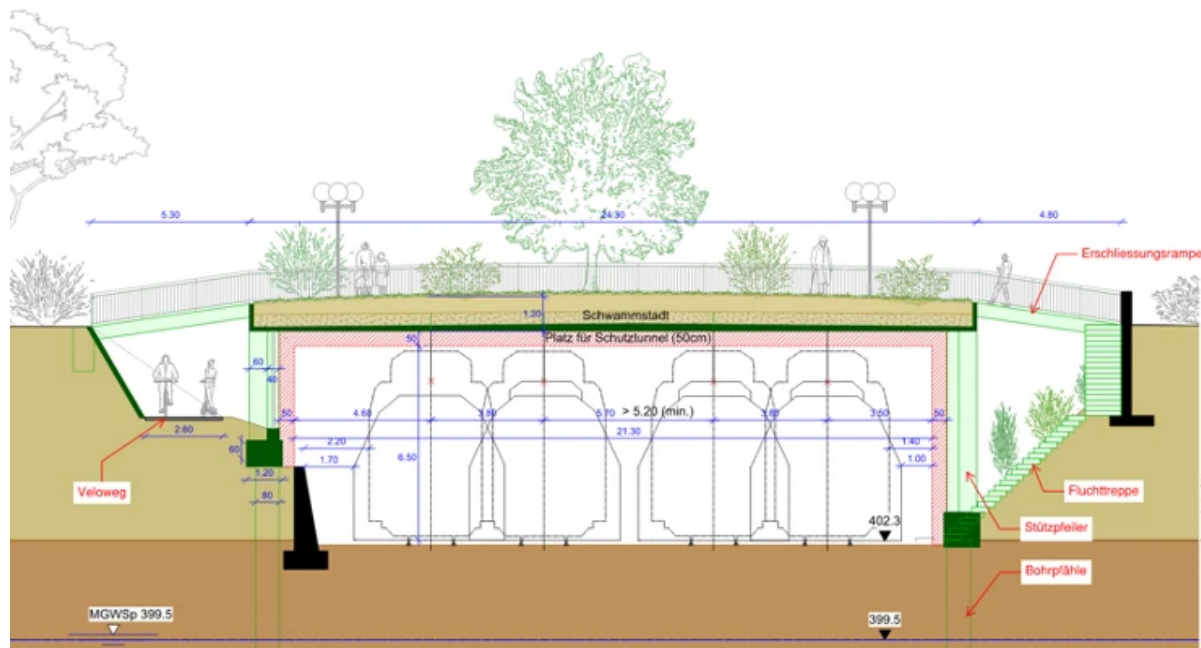
Es wäre vielleicht viel einfacher als gedacht: Der Verein Seebahnpark präsentiert eine Studie, die aufzeigt, wie mitten im Zürcher Kreis 4 günstiger als bisher angenommen ein Park gebaut werden könnte.

Maarit Ströbele 01.02.2024 15:29

Seit 2022 steht er im rechtskräftigen kommunalen Richtplan der Stadt Zürich und auch die Fachplanung Hitzeminderung fordert ihn als willkommene Abkühlungsmöglichkeit für den überhitzten Kreis 4: Der Seebahnpark, also die Überdeckung des Seebahngrabens zwischen Kohlendreieck bei der Hohlstrasse und Bahnhof Wiedikon. Doch bis anhin tat sich in der Sache sehr wenig. Das Parkprojekt ist auf dem Abstellgleis parkiert. Es geniesst keine Priorität in den städtischen Grünraumplanungen.

Galerie statt geschlossenem Deckel

Dies möchte der Verein Seebahnpark ändern und stellte heute eine Machbarkeitsstudie des Ingenieurbüros Waltgalmarini vor. Fazit: Wenn man nicht einhaust, sondern ein Galeriedach baut, wird es günstiger - und etappieren lässt sich das Projekt auch. Die Überdeckung der Gleise könnte als Galeriekonstruktion in den Graben gebaut werden. Oben auf dem Dach, ebenerdig mit dem Quartier, ist der Park, mit Wiesen, Sträuchern und Bäumen. Brücklein verbinden ihn mit der Seebahnstrasse auf der einen und den Fusswegen auf der anderen Seite. Der Clou: Dank der Galeriekonstruktion bleiben auf der Seite Seebahnstrasse die bewachsenen Böschungen erhalten, auf der anderen Seite entsteht Platz für einen Veloweg. Und weil die Eisenbahn in einer offenen Galerie fährt, braucht es weniger strenge Brandschutzmassnahmen und Fluchtwege sind ebenfalls problemlos möglich.



Das Lochergutpark-Studienprojekt im Querschnitt

Ausserdem ist das Projekt etappierbar, denn statt einem langen Park sieht es sechs Abschnitte in den Zwischenräumen zwischen den heutigen Brücken vor. Detailliert ausgeführt wurde die Studie nur für ein Teilstück, den Lochergutpark zwischen Badenerstrasse und Kanzleistrasse. Es wäre auch möglich, erst einen der Teilpärke zu bauen. Zahlen wurden ebenfalls genannt. Statt der 400 Millionen Franken für ein Parkprojekt mit Einhausung zeigt die Studie, dass die Galerielösung in Grundaufführung halb so teuer würde.

Erfahrungen mit ähnlichen Projekten nutzen

Die Machbarkeitsstudie basiert auf Erfahrungswerten mit der Überbauung der Gleise bei der Olma-Messehalle über der Autobahn in St. Gallen. Hier wurden 200 m Autobahn bei laufendem Betrieb mit einer Überdeckung aus vorgefertigten Betonträgern versehen. Oben auf der Überdeckung befinden sich Parkgarage und Messehalle. Ähnlich könnte auch in Zürich vorgegangen werden, nur, dass oben nicht Gebäude, sondern ein Grünraum entstünde, sogar mit genug Substrattiefe für Bäume. So könnte in einem dicht bebauten Quartier, das zu den heissesten der Stadt gehört, ein Freiraum entstehen, der auch die Hitze reduzieren würde. Der mitgedachte Veloweg im Graben an der Ostseite des Parks würde Wiedikon kreuzungsfrei mit der geplanten Gleisbrücke vom Kohlendreieck zum Wipkinger Viadukt verbinden.

Komplex würde der Bau bei laufendem Bahnbetrieb, aber gemäss Vorstandsmitglied und Ingenieur Carlo Galmarini durchaus machbar. Das zusätzliche fünfte Gleis in den Zimmerbergtunnel würde die Planungen nicht tangieren, da es vermutlich bereits im Kohlendreieck in den Untergrund abtauchen würde. Die Strassen links und rechts des Grabens würden höchstens während des Baus leicht tangiert.

Weitere Informationen zur Studie auf der [Website des Vereins Seebahnpark](#).



Maarit Ströbele stroebele@hochparterre.ch

Landschaftsarchitektur

Landschaftsarchitektur

Freiraum

Klima

Kommentare

[Startseite](#) | [Zürich](#) | Park über Bahneinschnitt in Zürich: Neuer Anlauf für Zürcher Seebahnpark

Park über Bahneinschnitt in Zürich

Neuer Anlauf für Zürcher Seebahnpark – in verkleinerter Form

Die SBB-Gleise zwischen Aussersihl und Wiedikon sollen überdeckt werden – allerdings nicht in einem Stück, sondern etappenweise. Doch die Hürden bleiben hoch.



Martin Huber

Publiziert: 01.02.2024, 15:48



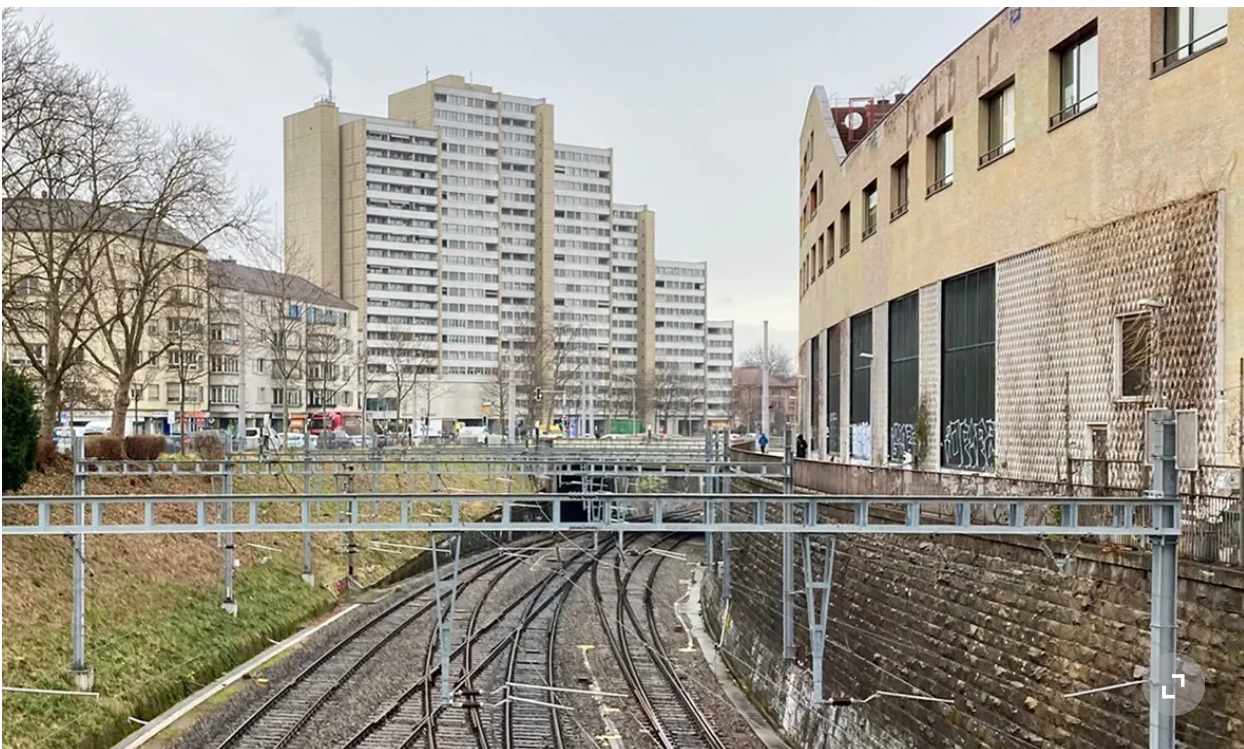
So könnte es aussehen: Der überdeckte und begrünte Seebahngraben beim Lochergut.

Ein grünes Dach über dem Bahneinschnitt zwischen der Hohlstrasse und dem Bahnhof Wiedikon: Diese städtebauliche Vision hat der Verein Seebahn-Park ⁷ vor rund sechs Jahren lanciert. Der fast einen Kilometer lange Gleisgraben, der die Stadtkreise 3 und 4 seit fast einem Jahrhundert voneinander trennt, soll auf der Höhe der bestehenden Strassen überdeckt werden, damit ein öffentlicher Park – der Seebahnpark – darauf entstehen kann.

Nach Ansicht des Vereins kann es sich Zürich nicht mehr leisten, dieses rund 40'000 Quadratmeter grosses Gelände brachliegen zu lassen. Zudem trage ein solcher Grünraum viel zur Hitzeminderung und einem besseren Stadtklima bei.

Neue Machbarkeitsstudie liegt vor

In den vergangenen Jahren ist es allerdings ruhiger geworden um das ambitionierte Seebahnparkprojekt, dessen Baukosten auf 300 bis 400 Millionen Franken geschätzt wurden.



So präsentiert sich der Seebahneinschnitt im Bereich Lochergut derzeit.

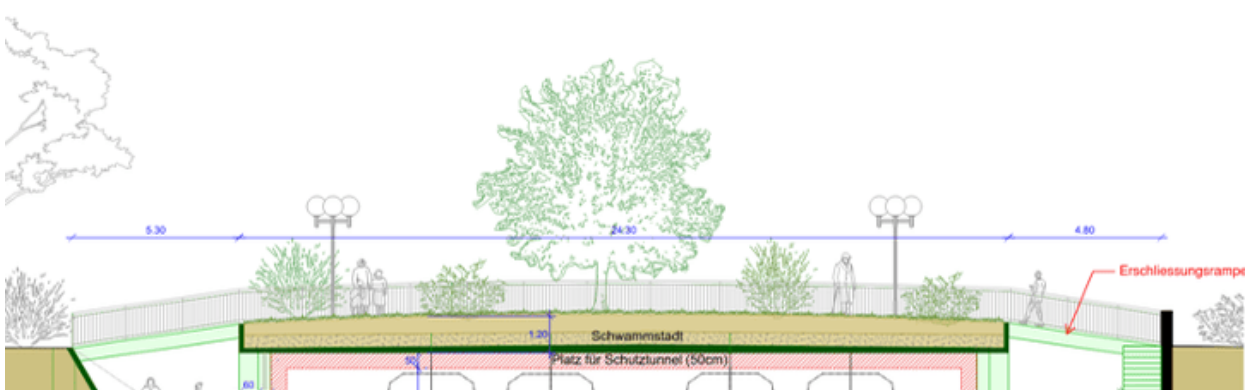
Foto: mth

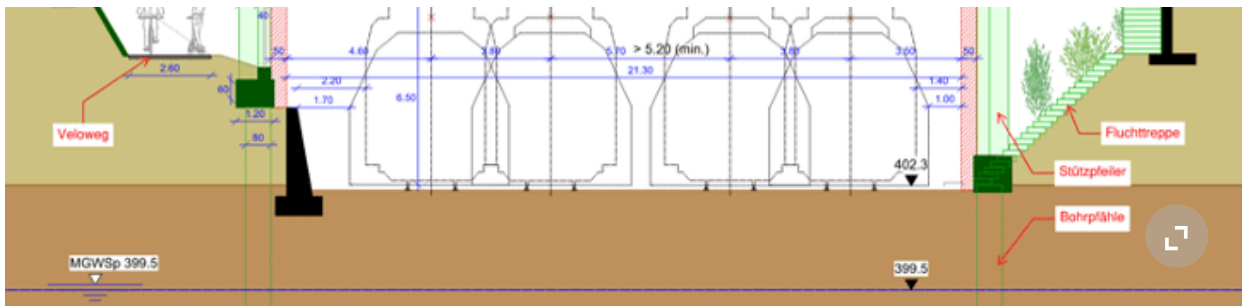
Immerhin machte sich 2020 im Zürcher Kantonsrat eine breite Allianz für eine Überdeckung des Seebahngrabens stark. Und die Idee für einen solchen Freiraum floss 2021 auch in den kommunalen Richtplan ein. Laut den Promotoren kamen auch von den SBB keine grundsätzlichen Einwände gegen das Projekt, solange der Bahnbetrieb nicht beeinträchtigt werde.

Jetzt kommt nach langer Funkstille wieder Bewegung in die Sache. Am Donnerstag präsentierte der Verein Seebahn-Park an einer Medienkonferenz eine neue Machbarkeitsstudie. Demnach soll der Bahneinschnitt nicht wie ursprünglich geplant gleich auf der ganzen Fläche überdeckt werden, sondern in Teilstücken. Zwischen den Strassenbrücken sollen etappenweise einzelne kleinere Parks über den Gleisen entstehen.

Solche Parksegmente liessen sich mit deutlich geringerem Aufwand realisieren und würden viel weniger kosten, sagte Martin Hofer, Präsident des Vereins Seebahn-Park. Ein einzelner Teilpark wie jener im Bereich des Locherguts würde laut Schätzungen lediglich rund 30 Millionen Franken kosten.

Die Machbarkeitsstudie des Zürcher Ingenieurbüros WaltGalmarini kommt zum Schluss, dass solche Bauwerke über den Gleisen an diesem Ort technisch durchaus machbar wären. Auf dem Deckel könnten sogar Bäume wachsen, und daneben bliebe Platz für einen Veloweg entlang der Böschung.





Grünfläche über den Gleisen – samt Bäumen, Veloweg und Fluchttreppe. Querschnitt aus der Machbarkeitsstudie.

Foto: Verein Seebahn-Park

«Natürlich wäre es schön, den Bahneinschnitt gleich auf seiner ganzen Länge zu begrünen», sagte Hofer. Aber der Verein sei «happy mit jedem einzelnen Teilstück, das realisiert werden kann».

Negativer Bescheid der Stadt

Doch die Hürden bleiben hoch. Nicht zuletzt wegen der ungeklärten Finanzierung. Die SBB haben eine Kostenbeteiligung ausgeschlossen, und auch die Stadt zeigt bisher wenig Begeisterung, wie Martin Hofer sagte.

Bei einer Sitzung im vergangenen Jahr hätten ihm Vertreter der Stadt zu verstehen gegeben, dass sie das Projekt trotz Richtplaneintrag derzeit nicht weiter verfolgen würden. Zu riskant, zu teuer, zu wenig Vorteile, lautete das Fazit. Allenfalls könnte die Gleisüberdeckung beim Bau eines zusätzlichen SBB-Gleises im Bahneinschnitt wieder aktuell werden – in einigen Jahrzehnten.

Im Inventar schützenswerter Objekte

Ein weiteres Hindernis könnte die potenzielle Schutzwürdigkeit des Seebahngrabens ein. Er gehört zu jenen SBB-Bauwerken in Zürich, die im Inventar schützenswerter Objekte aufgeführt sind, weil er als städtebaulich und bahnhistorisch bedeutsam gilt. Vorbehalte gibt es zudem auf linker Seite wegen einer drohenden Gentrifizierung in der Umgebung des neuen Parks.

Doch von solchen Bedenken lässt sich Vereinspräsident Hofer nicht entmutigen. Der Eintrag im Inventar bedeute noch lange nicht, dass ein Bau gänzlich verunmöglicht würden, wie er am Donnerstag sagte. Und auch die Ängste vor Gentrifizierung hält er für übertrieben, immerhin bleibe ja die stark befahrene Seebahnstrasse weiter bestehen.

Jetzt will der Verein erneut beim Stadtrat vorstellig werden und ihm seine Machbarkeitsstudie präsentieren. Hofer hofft, dass man diesmal auf mehr Gehör stösst und die Stadt ihre Position noch einmal überdenkt. Allenfalls werde man auch über politische Vorstösse versuchen, Druck zu machen. Denkbar sei schliesslich auch eine Volksinitiative, ähnlich wie jene der IG Seepärke, die einen Teil des Mythenquais in eine Grünfläche umwandeln will. Diese kommt am 3. März vors Volk.

Martin Huber ist Redaktor im Ressort Zürich Politik & Wirtschaft und berichtet schwerpunktmässig über die Stadt Zürich. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

21 Kommentare