



Auszug aus dem substanziellen Protokoll

5. Ratssitzung vom 10. Juni 2026

200. 2025/338

Motion von Dr. Emanuel Tschannen (FDP), Flurin Capaul (FDP) und Roger Suter (FDP) vom 20.08.2025:

Planungsrechtliche Grundlagen für eine Überdeckung und Überbauung des Gleisfelds zwischen Hauptbahnhof, Altstetten und Wiedikon

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Hochbaudepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

***Dr. Emanuel Tschannen (FDP)** begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 4927/2025): Wohnraum in der Stadt ist bekanntermassen knapp. Viele Menschen wollen nach Zürich ziehen, weil es eine attraktive Stadt mit spannenden Arbeitgebern ist. Darum muss man Wohnungen bereitstellen, um genug Wohnraum zu haben. Landschaftlich prägend sind die Rangiergleise, die gut für die Luftzirkulation sind, aber sonst nicht für viel. Es liegt auf der Hand, dass man diesen Raum besser nutzen könnte. Teile dieses Gleisfelds könnte man überdachen, Grün- und Wohnraumraum schaffen – so wie wir das mit der Autobahn in Schwamendingen gemacht haben. Visionen sind einfach niederzuschlagen, doch irgendwann muss man beginnen, die Stadt der Zukunft zu denken. Die Überdachung der Gleise kann eine Entschärfung der Wohnthematik in der Stadt bieten. Das Siedlungswachstum könnte man auf einen brachliegenden Ort konzentrieren. Damit kann man einen Beitrag dazu leisten, die Hitzeinsel an diesem Ort zu mindern. Natürlich ist eine solche Überbauung kein Selbstläufer, kompliziert und unter Umständen teuer. Man muss aber an einem gewissen Punkt beginnen, eine Vision zu konkretisieren. Manche Probleme ergeben sich erst in der Bearbeitung und dem sollten wir nicht im Weg stehen. Die Stadt Zürich braucht Visionen und Wohnraum. Der Vorstoss ist unser Beitrag, wie man konstruktiv damit umgehen kann.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Hochbaudepartements Stellung.

***STR Tobias Langenegger:** Die Motion fordert die Erarbeitung einer planungsrechtlichen Grundlage für eine grossflächige Überbauung des Gleisfelds vom Hauptbahnhof (HB) bis zu den Bahnhöfen Altstetten und Wiedikon. Dafür soll die Verwaltung unter Einbezug von Grundeigentümer*innen und Wohnbauproduzenten eine Studie durchführen. Gemeinsam soll so Wohnraum für rund 150 000 Personen geschaffen und gleichzeitig die Hitzeinsel Gleisfeld eliminiert werden. Der Stadtrat teilt das Anliegen für mehr*



und bezahlbaren Wohnraum. Dafür sollen neue Ideen geprüft werden. Der kommunale Richtplan enthält bereits einen Eintrag für eine Überdachung des Gleisabschnitts entlang der Seebahnstrasse für einen Freiraum. Die Idee ist also nicht fremd. Ein solches Bauwerk ist eine riesige Herausforderung. Bereits nach der Erstprüfung müssen wir sagen, dass es sehr schwer wird. Fakt ist, dass ein solches Projekt nicht auf einem unbebauten oder einer freizuspielenden Fläche entstünde. Das Gleisfeld ist ein hochverdichteter Raum für den Bahnbetrieb. Es ist nicht nur eine Hitzeinsel, sondern auch wichtig für Kaltluftströme und als Ruderalflächen. Eigentümerin des gesamten Gleisfeldes sind die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Eine Projektierung auf dieser Infrastruktur benötigt gemäss Eisenbahngesetz die Kooperation der SBB. Hinzu kommt, dass eine Überbauung durch die statisch nötigen Stützen bestehende Gleise nach aussen schieben würde. Da frage ich mich, wohin. Wenn die Bahnhöfe Altstetten oder Hardbrücke weiter ausgebaut werden sollen, müsste man auf dem Gleisfeld Gleise herumschieben können. Ein grosses Thema bei der Statik ist, dass sie so gut sein muss, dass die 40 Tonnen schweren Züge im Fall einer Entgleisung keine Beben oder Absenkungen der Struktur verursachen. Allein um das zu schaffen, müsste man 10 Meter in die Höhe bauen, bevor man darauf Häuser erstellen kann. Das Anliegen prüfen wir gern, aber als Postulat. Eine saubere Abklärung werden wir mit einer Motion nicht schaffen.

Weitere Wortmeldungen:

Reto Brüesch (SVP): Die SVP-Fraktion findet die Idee gut, aber die Umsetzung hakt. Der Gleisraum gehört der SBB und daher kommt das Eisenbahngesetz zur Geltung. Die Überdeckung ist nicht nur für einen Park gedacht, sondern für Gebäude. Das verändert die Anforderungen an die Statik. Abstimmungen mit Bund, Kanton und SBB sind nötig. Nach dem Debakel am Areal Neugasse ist die SBB nicht so gut auf die Stadt Zürich zu sprechen. Bei den Seebahnhöfen könnte man einen Park darüber bauen, aber Häuser auf den Gleisräumen werden schwierig umzusetzen. Man kann Gebäude darüber bauen, was aber sehr teuer ist. Private können sich das nicht leisten. Daher wird es keinen preiswerten Wohnungsbau daraus geben. Die Gleisflächen teilen die Stadt. Natürlich gibt es dort nicht nur Hitzestau, sondern auch Kalt- und Warmluftströme. Wenn das Areal überdeckt wird, führt das zu einem anderen Problem. Die Gleisfelder sind im Bahnbetrieb hochverdichtet. Eine Überdeckung mit Stützen im laufenden Bahnbetrieb wäre eine Herausforderung. Das Fazit ist: Die Sache ist hochkomplex und eine rechtliche und finanzielle Herausforderung. Wegen des städtebaulichen und ökologischen Risikos erachtet die SVP-Fraktion die Umsetzung der Motion als nicht realisierbar. Wenn man mehr bauen möchte, sollte man innerhalb der bestehenden Bauzonen schauen, wo nachhaltig und quatierveträglich verdichtet werden kann. Wir lehnen die Motion ab.

Mischa Schiow (AL): Die Überdeckung und Überbauung von Gleisflächen ist keine neue Idee. In anderen Städten wurde sie längst umgesetzt. Persönlich stehe ich dieser Idee positiv gegenüber. Tatsächlich ist es so, dass diese Gleisflächen an besterschlossener Lage Raum für Wohnungen bieten und Quartiere vielleicht besser miteinander verbinden könnten. Es spricht viel dafür, wenigstens die planungsrechtlichen Grundlagen zu prüfen, aber auch die bautechnische Machbarkeit und die Kosten für eine solche



Einhausung des Bahngeländes. Vielleicht könnten damit die Stadtkreise 4 und 5 besser als mit den Nadelöhren Langstrassenunterführung und Hardbrücke miteinander verbunden werden. Die FDP-Motion schiesst vermutlich über das Ziel hinaus, indem sie auf alle Gleisflächen bis nach Altstetten und Wiedikon abzielt und vorgibt, für 150 000 Menschen Wohnraum zu schaffen. Die Antwort des Stadtrats ordnet die regulatorischen und technischen Probleme ein, die mit der Überdeckung verbunden sind. An der Motion stört uns der unverhohlene angepriesene Einbezug privater Wohnbauproduzenten. Das lässt ein enormes Spekulationsprojekt befürchten. Auch für einen Laien ist klar, dass Bauen auf Pfeilern und mit dem dichten Bahnbetrieb, der aufrechterhalten werden muss, sehr schwierig und teuer wird. Es liegt auf der Hand, dass teure Wohnungen entstünden und nicht der benötigte bezahlbare Wohnraum. Die SBB sind nicht dafür bekannt, Land zu günstigen Preisen für Wohnungsbau zu überlassen. Die AL wird die Motion ablehnen, ist aber offen für ein reduziertes Projekt unter sozial- und klimaverträglichen Vorgaben.

Nicolas Cavalli (GLP): Für das Anliegen und mehr Grün- und Wohnraum habe ich Sympathien. Der durch das Projekt entstehende Lärmschutz wurde noch nicht erwähnt. Die Diskussion zu Projekten mit dem Gleisfeld ist aber schwierig, das sieht man schon bei kleineren Bauten wie der Franca-Magnani-Brücke. Im Unterschied zu Umsetzungen in anderen Ländern wären es in Zürich laut Überschlagsrechnung 3 bis 4 Milliarden Franken für einen solchen Deckel. Dass darauf preisgünstiger Wohnraum entstehen kann, bezweifle ich. Als langfristige Vision unterstützen wir den Vorstoss als Postulat.

Brigitte Fürer (Grüne): Der Vorstoss wirkt, als würde die FDP zeigen wollen, dass die Wohnungskrise auch bei ihr angekommen ist. Das aus der Zeit gefallene Projekt holt sie aus der Mottenkiste und verkauft es als innovative Idee und Vision. Wohnungen brauchen wir, aber besonders für das kleine Portemonnaie. Bei Gleisüberdeckungen werden immense Kosten verschlungen, wie wir bereits vom HB Südwest wissen. Die Wohnungen in der Europaallee sind kaum erschwinglich. Der Stadtrat zeigte auf, dass die planerischen Grundlagen nicht aus dem Hut gezaubert werden können. Die Vorabklärungen können nicht innerhalb der Frist einer Motion getätigt werden. Gemäss Richtplan ist zwischen HB und Wiedikon eigentlich ein Freiraum eingetragen. Das machte man, um quantitativ auf das Soll zu kommen. Auch für einen solchen Freiraum wäre eine Überdeckung viel zu teuer. Wieso der Deckel der Hitzeminderung dienen soll, habe ich nicht verstanden. Dass der Stadtrat sich trotzdem zu einer Machbarkeitsprüfung unter Einbezug der SBB bereit erklärt hat, irritiert mich. Das scheint mir eine totale Ressourcenverschleuderung. Erstaunlich, dass das von der FDP kommt, die die Verwaltung sonst als aufgebläht und zu teuer bezeichnet. Den Vorstoss lehnen wir ab.

Stefania Koller (SP): Meiner Vorrednerin kann ich mich anschliessen. Aus städtebaulicher Perspektive, in Bezug auf die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und die Ressourcenschonung müssen wir diese Motion ablehnen. Eine Überdeckung vom HB bis Altstetten und Wiedikon ist ein Kraftakt – statisch, ökologisch und finanziell. Abgesehen davon ist es stadträumlicher Schwachsinn. Das Gleisfeld hat eine Spannweite von 100 bis 200 Metern. Die Konstruktion selbst müsste 10 Meter über dem Boden liegen. Wenn man noch Aufbau- und Absturzsicherung mitrechnet, kommen wir auf eine 15 Meter



hohe Wand, die das Gleisfeld rahmen würde. Horizontal müsste es entkoppelt werden, damit darauf Wohnqualität entstehen und man die Schwingungen nicht spüren kann. Der zweite Faktor ist die Ökologie: Abgesehen von der Tatsache, dass das Vorhaben tonnenweise Beton benötigt und daher an sich fragwürdig ist, sind das Gleisfeld zwischen HB und Altstetten im kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLöBA) als Ruderalbiotop und die Ränder als Ruderalkorridor klassifiziert. Das ist ökologisch wertvoller Lebensraum für Pioniervegetation und Insekten, der bei einer Überdeckung vollständig verloren ginge. Zuletzt zum finanziellen Faktor: Ein bis drei Kubikmeter Beton für den Deckel kosten 2 bis 4 Milliarden Franken. Mit den Ingenieurleistungen und weiteren Kostenpunkten kämen wir auf 30 bis 60 Milliarden Franken, ohne dass eine einzige Wohnung gebaut wurde. Zu bezahlbarem Wohnraum kann der futuristische Fiebertraum keinen Beitrag leisten. Auch aus stadträumlicher und raumplanerischer Sicht würde die Überdeckung zu unattraktiven, qualitativ ungenügenden Freiräumen führen. Aus diesen Gründen lehnt die SP-Fraktion den Vorstoss ab.

Wolfgang Kweitel (Die Mitte): Löst diese Überbauung alle Probleme oder ist das ein 50-jähriger Fiebertraum? In der heutigen Entscheidung geht es nur um die Frage, ob der Stadtrat in der Lage ist, innerhalb von 6 Monaten Abklärungen für ein solches Projekt zu tätigen. Für Projekte, die nur einen Bruchteil dieser Grösse haben, werden Jahre benötigt. Die Antwort auf diese Frage lautet also Nein. Alles andere wäre Ressourcen- und Zeitverschwendung. In der Kernaussage muss ich den Motionären recht geben: Das Gleisfeld wird für die Entwicklung der Stadt immer interessanter. Die Stadt wird verdichtet und der Boden verteuert. Daher ist es sinnvoll, sich mit diesem Thema zu beschäftigen, Abklärungen durchzuführen und bereit zu sein, falls jemand mit einem Projekt auf uns zukommt. Die Die Mitte ist dafür, den Vorstoss als Postulat anzunehmen.

Dr. Emanuel Tschannen (FDP): Das Referat von Stefania Koller (SP) war fachkundig, wurde aber durch die Bezeichnung «Fiebertraum» getrübt. Von der SVP haben wir verstanden, dass man solche Häuser zwar bauen könne, aber kein preisgünstiger Wohnraum entstünde. Da könnt ihr euch mit den Grünen zusammenschliessen. Ihr seid immer dann nicht gegen Wohnbau, wenn nur günstiger oder hundert Prozent preisgünstiger Wohnraum entsteht. Man darf keinen Wohnraum schaffen, in dem jemand wohnen kann, der mehr als das Existenzminimum verdient. Vom Stadtrat, der GLP und der Die Mitte spüre ich, dass man mit einem Postulat eine erste Abklärung machen möchte, um dann zu sehen, was dabei herauskommt. Das ist ein vernünftiger, pragmatischer Vorschlag, den wir annehmen wollen. Die SP und die SVP dürfen gerne ihren Wählerinnen und Wählern erklären, warum es keinen Wohnraum in der Stadt geben soll.

Dr. Roland Hohmann (Grüne): Wenn man die politischen Vorschläge der FDP der letzten Jahre verfolgt hat, kann man unschwer ein Muster erkennen. Für jedes städtische Problem wird ein altes populistisches und einfaches Rezept präsentiert. Als Antwort auf die wachsenden Ansprüche an den Strassenraum will die FDP die Anzahl Parkplätze zementieren. Das Rezept gegen verstopfte Strassen ist der Kampf gegen Tempo 30. Die Lösung gegen Abfallflut und Wegwerfmüll besteht in der Beibehaltung der Gratisgut-



5 / 5

scheine für Recyclinghöfe. Vor drei Wochen tauchte der Seetunnel als Massnahme gegen die verstopfte Innenstadt wieder auf. Nun gibt es mit der Überbauung des Gleisfeldes ein weiteres Fossil. Diese Politik denkt in Schlagzeilen und nicht in Generationen, sie schlägt teure Prestigeobjekte vor, ohne Ursachenbekämpfung durchzuführen. Zürich braucht keine Politik nach Stahl und Beton, sondern eine geschickte Nutzung des bestehenden Raums und die Übernahme von Verantwortung für künftige Generationen.

Dr. Emanuel Tschannen (FDP) ist einverstanden, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Brigitte Fürer (Grüne) stellt den Ablehnungsantrag zum Postulat.

Das Postulat GR Nr. 2026/273 (statt Motion GR Nr. 2025/338, Umwandlung) wird mit 39 gegen 71 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat