

Eine Grossüberbauung kommt nicht vom Fleck

Bei einem Projekt im Zürcher Kreis 4 ist der Lärmschutz ein Hindernis – aber nicht das einzige

MICHAEL VON LEDEBUR

Kann man in der Stadt Zürich noch Grossprojekte realisieren? Der Zweifel daran wächst mit der Zahl der Bauvorhaben, die auf Eis gelegt werden. Das jüngste «Opfer» ist eine Grossüberbauung für 1000 Bewohnerinnen und Bewohner im Kreis 4. Seit 14 Jahren planen die Allgemeine Baugenossenschaft Zürich (ABZ) und die Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals (BEP) die «Seebahnhöfe». Doch von einer Baubewilligung sind die Bauherren immer noch weit entfernt. Die Arbeit am Gestaltungsplan geht zwar weiter. Doch die bisherigen Pläne dürften weitgehend Makulatur sein.

Die ABZ hat reagiert: Die befristeten Mietverträge wären per 31. März 2023 ausgelaufen. Die ABZ hat sie um ein Jahr verlängert. Weitere Verlängerungen dürften folgen. Einen neuen Termin zur Realisierung des Grossprojekts kann Ariel Leuenberger, Sprecher der Genossenschaft ABZ, nicht nennen. Wie kann es sein, dass die Bauherren in eineinhalb Jahrzehnten nicht weitergekommen sind?

Der Heimatschutz rekurriert

Strenger ausgelegte Lärmschutzvorgaben sind ein wichtiger Grund. Es gibt noch zwei andere: der Heimatschutz und der Mindestanteil gemeinnütziger Wohnungen. Und kaum ist ein Hindernis überwunden, folgt ein nächstes. Der ABZ-Sprecher Leuenberger sagt: «An diesem Projekt sieht man etliche Schwierigkeiten, die es beim Bauen in der Stadt Zürich derzeit gibt.»

Beginnen wir bei der Historie der beiden Liegenschaften. Sie ist interessant, aber Teil des Problems. Die beiden Ende der zwanziger Jahre entstandenen Blockrandsiedlungen im Kreis 4 waren Wahrzeichen des «roten Zürich». Die «Kolonien», wie sie genannt wur-

den, orientierten sich am Vorbild von Wien und Berlin: breite Alleen, die ein Ensemble von Wohnhöfen säumen.

Bis 1927 trennte die SBB-Linie vom Güterbahnhof zum Bahnhof Wiedikon das Sihlfeld von der übrigen Stadt. Dann wurde die Eisenbahn in den Seebahngraben tiefergelegt. Das Kulturland im Sihlfeld war nun besser zugänglich und wurde zum Bauland. Stadt und Genossenschaften schufen darauf Wohnraum für die Arbeiterschaft. Viele Arbeiterinnen und Arbeiter hatten zuvor in Mietskasernen ohne Bad gehaust, die neuen Siedlungen verfügten über weit mehr Komfort. Die Wohnungen waren mit Zentralheizung, Warmwasserversorgung und elektrischen Waschmaschinen ausgestattet.

Längst sind die einst vergleichsweise luxuriösen Wohnungen alt geworden. Und sie sind gegen die stark befahrene Seebahnstrasse ausgerichtet. Deshalb wollten die Baugenossenschaften BEP und ABZ die alten Liegenschaften durch neue ersetzen. Geplant waren Blockrandbebauungen mit je einem Innenhof. Diese sollten oben drein doppelt so viel Bewohnerinnen und Bewohnern Platz bieten. 2008 begann die Planung.

Aber gerade weil die Liegenschaften von einer besonderen baugeschichtlichen Epoche zeugen, figurierten sie im Inventar schützenswerter Bauten. Der Stadtrat entliess sie 2011 daraus: Er gewichtete das Bedürfnis nach Wohnraum stärker als den Heimatschutz. Auch, weil im Bullingerquartier bereits mehrere typische Beispiele, wie etwa der Erismannhof, unter Denkmalschutz stehen.

Gegen diese Entlassung aus dem Inventar rekurrierte der Zürcher Heimatschutz, durch zwei Instanzen. Fünf Jahre gingen ins Land, ehe der Heimatschutz das Verdikt der Gerichte akzeptierte. 2016 konnten die Bauherren endlich den Gestaltungsplan in Angriff nehmen. Doch der Zeitverlust sollte sich als ver-

hängnisvoll erweisen. In der Zwischenzeit kam nämlich ein neues Problem dazu – der Lärmschutz. Die Siedlungen liegen an der Seebahnstrasse, dahinter erschallt aus dem Seebahngraben das metallische Summen der S-Bahn- und das Rumpeln der Güterzüge.

Bundesgericht verbietet Praxis

Zwar galt schon 2011, dass eine Wohnsiedlung nicht gebaut werden kann, wenn die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung überschritten werden. Aber lange behalf sich der Kanton Zürich mit einem Trick: Er liess die Lärmwerte nicht an jedem Fenster einer Wohnung messen, sondern nur an einem sogenannten Lüftungsfenster, das mitunter auch zum Hof hin liegen konnte. An lauten Strassen konnte man so beispielsweise die Schlafzimmer zum Hof hin anordnen, Treppenhäuser und Küchen zur Strassenseite hin. Diesem Beispiel wären auch die «Seebahnhöfe» in weiten Teilen gefolgt.

Doch 2016 verbot das Bundesgericht diese Praxis und stuft sie als bundesrechtswidrig ein. Die Kantone können spezielle Bewilligungen zwar erteilen, aber nur, wenn die Grenzwerte nicht in grossem Ausmass überschritten werden und wenn alle möglichen Alternativen geprüft und dargelegt werden. Architekturkritiker warnen in diesem Zusammenhang vor Strassenfassaden, die eher an Lärmschutzwände als an Wohnhäuser erinnern.

Die jetzige Planung für die «Seebahnhöfe» dürfte im Lichte der neuen Rechtsprechung jedenfalls alles andere als wasserdicht sein – auch wenn juristisch nicht der Gestaltungsplan, sondern erst die darauf folgende Baubewilligung anfechtbar wäre. Wenig Abhilfe ist vom Vorhaben der Stadt zu erwarten, auf der Seebahnstrasse Tempo 30 einzuführen. Erstens ist unklar, wann dort das tiefere Tempolimit kommt. Und zweitens ist die Wirkung von Tempo 30 nicht aus-

reichend, dass die Lärmbelastung unter den Grenzwert fallen würde.

Für den Moment sind die «Seebahnhöfe» ein weiteres Grossprojekt, das an den strengen Lärmschutzvorschriften des Bundes scheitert. Mit der ironischen Note, dass die Lärmbelastung in den heutigen Wohnungen weit grösser ist, als sie es nach einem Neubau wäre.

Die Stadt will Einfluss nehmen

Zu guter Letzt hat die lange Verzögerung dazu geführt, dass der Neubau von einer weiteren Neuregelung betroffen ist. Es geht um Vorgaben zum preisgünstigen Wohnraum, die auf einer neuen kantonalen Regelung basieren. Letzten Herbst hat der Stadtrat die Verordnung dazu vorgestellt. Obwohl beide Bauherren des «Seebahnhöfe» gemein-

nützig sind, schafft die Neuregelung Probleme für das Projekt. Diese Vorgaben müssten noch «geklärt werden», heisst es auf der Projekt-Website.

Genossenschaften basieren auf dem Prinzip der Kostenmiete. Mit dem «preisgünstigen Wohnraum» entsteht nun aber eine neue Kategorie. Hier will die Stadt Einfluss auf die Belegungsvorschriften nehmen. Der ABZ-Sprecher Leuenberger sagt, man sei in Verhandlungen mit der Stadt. Bei den «Seebahnhöfen» kommt die neue Regelung erstmals überhaupt bei einer Baugenossenschaft auf nichtstädtischem Land zum Tragen. Es handle sich deshalb um einen «Präzedenzfall», sagt Leuenberger. Solange die offenen Fragen nicht geklärt sind, kann der Gestaltungsplan nicht verabschiedet werden.

Heimatschutz, Lärmschutz, preisgünstiger Wohnraum: In der Summe haben sich die Vorgaben zu einem «perfekten Sturm» vereinigt. Den derzeit auf der Website kommunizierten Termin 2025 wird man nicht einhalten können. Dabei haben beide Genossenschaften längst den Auszug der Bewohnerinnen und Bewohner vorbereitet. Die BEP hat die 113 Wohnungen dem Jugendwohnnetz zur Zwischennutzung übergeben. Die ABZ quartiert ihre Genossenschafterinnen und Genossenschafter in andere Siedlungen um, einen Teil der frei werdenden Wohnungen vermietet sie befristet.

Im April schrieben die Bauherren auf der Projekt-Website: «Mit dem Ziel einer raschen Eingabe des Gestaltungsplans bleiben ABZ und BEP weiterhin mit den zuständigen Stellen im Gespräch.» Die Meldung trug die Überschrift: «Mit kleinen Schritten vorwärts». Die Hoffnung stirbt zuletzt.

Die Hoffnung stirbt zuletzt.



14 Jahre Planung ohne Resultat: Die Siedlung an der Seebahnstrasse sollte längst abgerissen und neu errichtet sein. SIMON TANNER / NZZ