

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 31 (2018)
Heft: 8

Artikel: Die unbekannte Gigantin
Autor: Scherr, Niklaus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-816368>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die unbekannte Gigantin

Der Publizist Niklaus Scherr war Geschäftsleiter des Mieterinnen- und Mieterverbands Zürich und Gemeinderat der Alternativen Liste in Zürich. Er ist Vorstandsmitglied des Vereins Noigass.

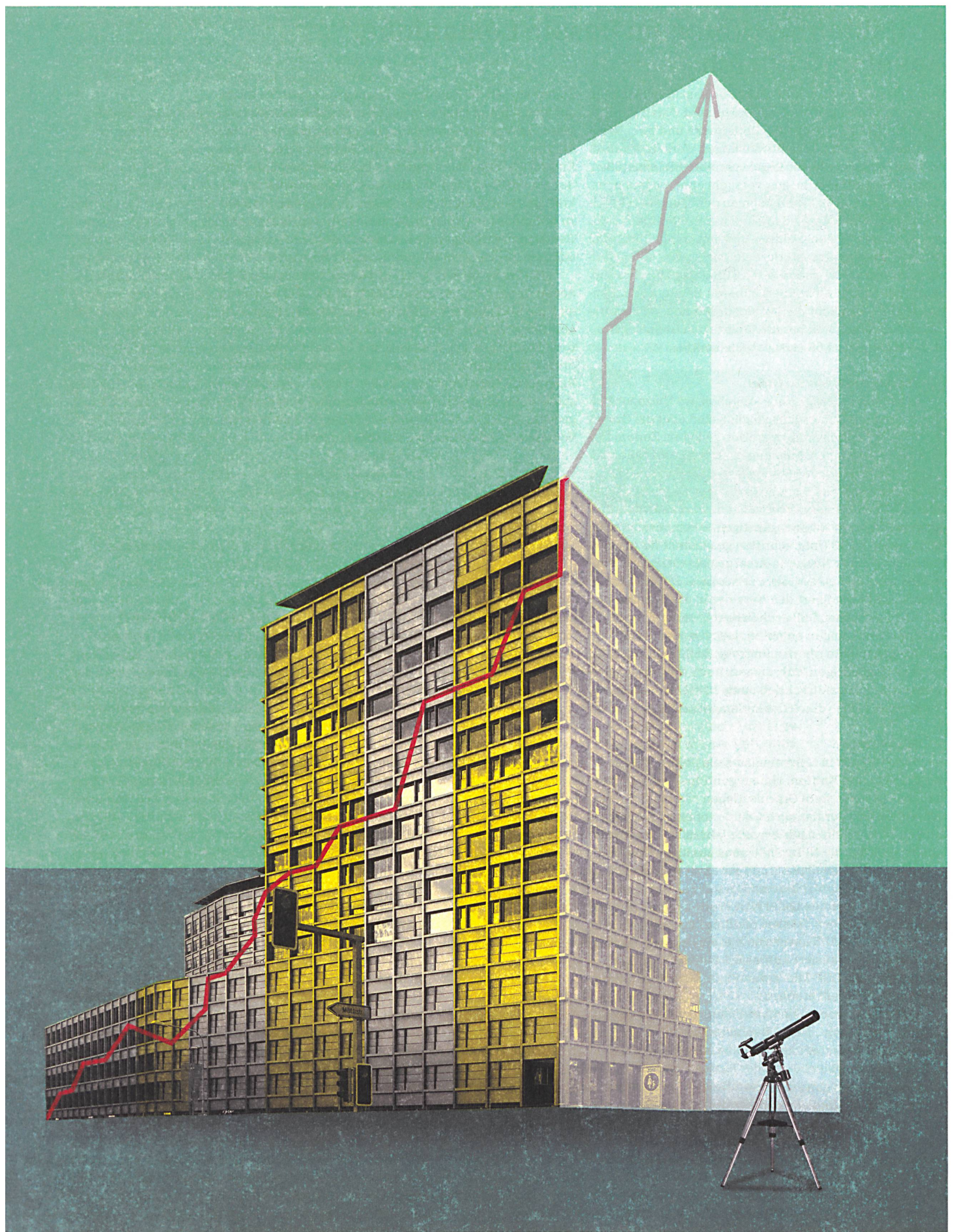
Fast unbemerkt ist die Immobilienabteilung der SBB im Auftrag des Bundesrats zur zweitgrössten Firma der Branche angewachsen. Es ist Zeit, dies zu hinterfragen.

Text:
Niklaus Scherr
Mitarbeit:
Rahel Marti
Illustrationen:
Patric Sandri

«Liegenschaften an bester Lage»: Mehr Worte braucht es nicht, um für die Immobilienabteilung der Schweizerischen Bundesbahnen, kurz SBB Immobilien, zu werben. Vor rund 15 Jahren begannen die SBB, ehemalige Bahn- und Bahnhofareale mit Büros, Läden und Wohnungen zu überbauen. Das Geschäft mit Grundstücken, die die SBB und ihre Vorgängerbahnen einst günstig oder gratis erhielten, hat SBB Immobilien zu einem Giganten der Branche anwachsen lassen. Auf Weisung des Bundesrats, der in seinem Leistungsauftrag fordert, dass die Division Immobilien mit ihren Gewinnen die Division Infrastruktur unterstützt und das Loch in der SBB-Pensionskasse stopft.

2010 bot Hochparterre erstmals einen Überblick über die SBB-Projektentwicklungen und hinterfragte den Leistungsauftrag. Denn nicht überall stimmen die renditeorientierten Ziele der Firma mit jenen der Stadtentwicklung überein (siehe «Unter Gewinndruck», Artikel und Sonderdruck aus Hochparterre 1-2/10). Das Dilemma: teure Wohnungen und günstige Billette oder teure Billette und günstige Wohnungen? Mittlerweile ist 2018, viele der damaligen Grossprojekte sind gebaut, neue sind dazugekommen (siehe Zürich, Seite 22, Basel, Seite 27, und Genf, Seite 28, und das Pensionskassenloch ist kleiner geworden (siehe Seite 31). Die Strategie des Bundes geht also auf – doch wenn das Loch schrumpft, wäre da nicht der Auftrag zu überdenken? War es wirklich das Ziel, die Bundesbahnen zur zweitgrössten Immobilienfirma des Landes zu machen – und wenn ja, zu welchen Bedingungen? Die Frage ist so aktuell wie 2010. Unsere Recherche dazu hat fünf Kapitel – Projektentwicklungen, Wohnungsbau, Politik, Branche, Finanzen – und einen Kommentar.

SBB Immobilien gewährte uns kein Interview zur Immobilienpolitik und beantwortete Fragen zu den Geschäftszahlen zunächst zögerlich. Erst die letzten Antworten waren ausführlich und informativ. Kurz darauf thematisierten verschiedene Medien die Ziele von SBB Immobilien. Man wolle die Bahnhöfe noch mehr aufwerten und 10 000 Wohnungen bauen, ein Drittel davon preisgünstig. Dieses Ziel nannte allerdings schon der Geschäftsbericht 2014. Wir prüften die endlich erhaltenen Fakten und stellten fest: Waren die SBB einst Pioniere beim gemeinnützigen Wohnungsbau, vervielfachen sie heute ihren Anteil an Marktwohnungen, meist im oberen Segment. Das versprochene preisgünstige Drittel liegt noch in einiger Ferne.



Projektentwicklungen: Bassin Lémanique, Basel und Zürich

Drei Regionen stehen im Fokus: das Bassin Lémanique, Basel und Zürich, zweifellos der Hotspot. Nach Europaallee, Westlink, Letzibach C, Zollstrasse und zwei Bürohochhäusern laufen nun die Planungen Werkstadt, Hardfeld und Neugasse. In der Regel schreibt SBB Immobilien Architekturwettbewerbe aus, versucht aber, wo immer es geht, ihre Grossprojekte im Rahmen der baulichen Grundordnung zu realisieren, also ohne weitere politische Zugeständnisse. Für den Andreas- und den Franklinturm am Bahnhof Oerlikon transferiert sie dazu bauliche Ausnutzungsreserven von benachbarten SBB-Parzellen, etwa von selbstständig gar nicht überbaubaren Bahnborden. Zentimeterweise feilscht sie mit Behörden und vor Rekursinstanzen darum, welcher Abstand zu den Gleisen gelte – ob 2,5 Meter oder 1,69 Meter ab Gleismitte.

Zürcher Kritik wirkt in Basel

An Grenzen stösst dieses Vorgehen, wo Umzonungen und Gestaltungspläne unumgänglich sind oder die Grundstücksverhältnisse zur Kooperation zwingen. Zudem fordern die überbeuerten Wohnungen an der Europaallee politischen Tribut: Die öffentliche Kritik brachte die SBB in die Defensive gegenüber gemeinnützigen Organisationen. Diese fordern, die Luxuswohnungen in kommenden Projektentwicklungen mit preisgünstigen zu kompensieren. In Kürze waren 8000 Unterschriften gesammelt für eine Petition, das Zürcher Neugasse-Areal gemeinnützig zu bebauen (siehe «Zürich – von der Europaallee zur Neugasse»). Die aus Zürich ertönte Kritik korrigiert den Kurs der in die Reputationsdefensive geratenen SBB auch in Basel, wo zurzeit riesige Projektentwicklungen anlaufen. Der von Regierung und SBB ausgehandelte Überbauungsplan Volta Nord enthielt keine preisgünstigen Wohnungen, doch die zuständige Grossratskommission schrieb einen Drittelsanteil hinein und brachte diesen durch das Parlament (siehe Seite 27).

Genfer Regeln

Seit 2007 gilt in Genf die «nouvelle politique du logement» (NPL), die Kanton, Hauseigentümer- und Mieterverbände sowie weitere Organisationen vereinbart haben. Subventionierte der Kanton bis dahin vor allem Sozialwohnungen Privater, die nach zwanzig Jahren auf den Markt kamen, verlangt die NPL mindestens zwanzig Prozent «logements d'utilité publique» (LUP) auf Kantonsgebiet: Mietwohnungen mit kontrollierten Kostenmieten im Besitz von Kanton, Gemeinden oder Non-Profit-Organisationen. Jährlich 35 Millionen Franken stellt der Kanton dafür bereit. Da man das 2016 anvisierte Ziel von zwanzig Prozent LUP verfehlte – realisiert wurden 9,9 Prozent –, will die Regierung nun den LUP-Mindestanteil in den Entwicklungszonen auf 33 Prozent erhöhen.

Entwicklungszonen sind Verdichtungsgebiete mit Gestaltungsplanpflicht. Nebst Baufeldern und Nutzungsanteilen muss der Gestaltungsplan eine mindestens doppelt so hohe Bebauungsdichte wie der Bestand ausweisen. Die Mietwohnungen in einer «zone de développement» müssen in Typus und Mietpreisen den überwiegenden Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen, der Kanton kontrolliert die Mieten während der ersten zehn Jahre. Eigentumswohnungen sind unter gewissen Umständen erlaubt, doch legt der Kanton Höchstverkaufspreise fest, die während zehn Jahren gelten; auch gilt eine Wohnsitzpflicht für die KäuferInnen. Durch diese Massnahmen sinken die Preise deutlich unter die Marktpreise.

Zudem enthält die Kantonsverfassung ein explizites Recht auf Wohnen und damit ein genügendes allgemeines Interesse, um Vorkaufs- und Enteignungsrechte festzusetzen. All diese – aus Deutschschweizer Sicht weitgehenden – Eingriffe hat das Bundesgericht in zahlreichen Entscheidungen zu Beschwerden der Hauseigentümerverbände bekräftigt. Genf steht für planerische Konvergenz: Statt sie zu behindern wie teils in Zürich, stellt der Kanton den Gemeinden wirkungsvolle Instrumente zur Verfügung, um auf dem überhitzten Wohnungsmarkt zu intervenieren.

«Bei Projekten in Bahnhofsgebieten», verlangt der Bundesrat in den «Strategischen Zielen für die SBB», «stimmt sich die SBB mit kantonalen und kommunalen Behörden ab.» Diese Vorgabe führt in Zürich, Genf und Basel zu unterschiedlichen Ergebnissen. Ins Gewicht fällt, ob ein Areal umzuzonen ist, vor allem aber der raumplanerische Rahmen und der Wille der lokalen Behörden. Neuste Beispiele dafür sind die Areale Volta Nord in Basel und Neugasse in Zürich. Mit anderen Worten: Es gibt Spielraum im Verhandeln und Entwickeln mit SBB Immobilien.

Zürich – der Kampf ums Wohnen

Für ihre Areale an der Zollstrasse beim Hauptbahnhof beantragte die SBB 2005 einen Vorentscheid dazu, ob sie zur Berechnung der Ausnützung die eingezonte Fläche der angrenzenden Rangier- und Abstellgleise einbeziehen dürfe. Sie blitzte damit bei der Stadtzürcher Bausektion und anschliessend beim Baurekurs- und beim Verwaltungsgericht ab. Eine baurechtliche Doppelbeanspruchung bahnbetrieblich genutzter Areale sei ausgeschlossen. Damit verblieb eine zwischen Gleisen und einem städtischen Grundstück eingeklemmte Parzelle. Zudem beschloss der Gemeinderat 2006 eine Gestaltungsplanpflicht für die SBB-Areale Zollstrasse. Nun konnte der Stadtrat verhandeln: Die SBB erhielten einen Gestaltungsplan für die Projekte Gleisarena und Gleistribüne. Im Gegenzug verkauften sie zusammen mit der Stadt einen Teil ihrer Parzelle an die Genossenschaft Kalkbreite zu fairen Konditionen von 1885 Franken pro Quadratmeter, sodass nun 48 preisgünstige Wohnungen entstehen.

Letzibach D: feilschen bis zum Schluss

Auch das Areal Letzibach D in Zürich-Altstetten verkauften die SBB nicht aus freien Stücken der Stadt, um 250 gemeinnützige Wohnungen zu ermöglichen. 2010 sollte die Stadt den SBB einen Landstreifen abtreten für deren Grossprojekt Westlink. Doch die Alternative Liste drohte mit einem Referendum. Der Stadtrat zog die Vorlage zurück und gewährte den SBB stattdessen ein Näherbaurecht. Im Gegenzug traten diese auf der anderen Gleisseite ein Areal für gemeinnützige Wohnungen ab. Der Kaufvertrag kam erst 2013 zustande, denn man feilschte um den Preis. Zuletzt reiste eine Dreierdelegation des Stadtrats zum SBB-CEO Andreas Meyer nach Bern, um den Vertrag zu besiegeln: Der Schätzwert des Areals betrug 24 Millionen Franken, verkauft wurde es für 18 Millio-

nen Franken oder 1788 Franken pro Quadratmeter. Wie an der Zollstrasse entspricht der Preis der kantonalen Wohnbauförderungsverordnung, die maximale Landkosten von rund 19 Prozent der gesamten Anlagekosten erlaubt.

Europaallee: täuschender Wohnanteil

An der Europaallee drängte sich ein Gestaltungsplan auf. Einerseits, um den alten Gestaltungsplan HB-Südwest abzulösen. Andererseits liess sich nur so die Ausnützung steigern und der Mindestwohnanteil senken. Auf Antrag der SP erhöhten die SBB den Wohnanteil auf zwei Baufeldern von zwanzig auf vierzig Prozent. Das Stimmvolk nahm den Plan 2016 mit 65,3 Prozent an. «Rund 500 Wohnungen entstehen im Stadtraum HB Zürich», versprach der Stadtrat. «Mehr als ein paar teure Luxus-Lofts liegen nicht drin», konterte das Referendumskomitee der Alternativen Liste. Die Kritiker sollten recht behalten. Statt 500 Wohnungen werden 396 gebaut, den Rest des Mindestwohnanteils füllen 174 Hotelzimmer, die baurechtlich als Wohnraum gelten. Auf dem Baufeld G versteigerten die SBB 46 Eigentumswohnungen an die Meistbietenden. Auf dem Baufeld E kosten 3½- und 4½-Zimmer-Wohnungen 4940 bis 5885 Franken Monatsmiete. Auf dem Baufeld H blättert man 3350 bis 5630 Franken hin. Die 78 Apartments der Seniorenresidenz «Gustav» versuchte die Di-Gallo-Gruppe für astronomische 8500 bis 18800 Franken monatlich zu vermieten und preist sie nun als «serviced Apartments» mit tieferen, aber noch immer satten Mieten an.

Letzibach C und Westlink: teuer, teurer, am teuersten

In der SBB-Überbauung Letzibach C an der Hohlstrasse kosten 1½ Zimmer 1785 Franken monatlich, 3½ Zimmer 2760 bis 3270 Franken und 4½ Zimmer 3255 bis 3690 Franken. In der Überbauung Westlink am Bahnhof Altstetten kosten 1½ Zimmer 2080 bis 2610 Franken, 2½ Zimmer sind für 2145 bis 4220 Franken zu haben, 3½ Zimmer kosten 3460 und 4430 Franken.

Werkstätten und Hardfeld: Umnutzung blockiert

In der Entwicklungspipeline warten drei weitere Areale: der betrieblich nicht mehr benötigte Teil der SBB-Werkstätten mit 40 000 Quadratmetern und das teils bis 2030 mit Baurechten belastete Hardfeld mit 70 000 Quadratmetern, beide an der Hohlstrasse, sowie das Depot-Areal an der Neugasse im Kreis 5 mit 30 000 Quadratmetern. Alle zählen zur Industriezone – Wohnungen sind verboten und Dienstleistungsnutzungen in grösserem Umfang ausgeschlossen. Ohne Umzonungen, allenfalls Gestaltungspläne, sprich ohne die Politik, geht nichts. Als SBB und Stadt 2016 die gemeinsam erarbeiteten Möglichkeiten vorstellten, war spürbar, dass die SBB gerne eine Öffnung der Hohlstrasse-Areale gesehen hätten. Doch der 2013 aufgelegte und 2016 beschlossene Regionale Richtplan weist sie als Arbeitsplatzgebiete für Industrie und produzierendes Gewerbe aus und bremst Um- und Mischnutzungen aus. Bei den Werkstätten bleibt es bei der Nutzung «Werkstadt Zürich» für «urbane Produktion, Kreativwirtschaft, Start-ups und mehr» und auf dem Hardfeld bei der noch vagen Option für «attraktive Citylogistik, kreatives Handwerk, innovative Forschung und Arbeit».

Kompensieren auf dem Neugasse-Areal

Nur an der Neugasse war der Stadtrat bereit umzuziehen. Die Bedingungen: mindestens 200 Prozent Ausnützung, ein Viertel Gewerbe und drei Viertel Wohnen, autoarm und ein Drittel davon gemeinnützig, ein Mehrwertausgleich von fünfzig Prozent gemäss städtischer Praxis sowie Gebäude gemäss «2000-Watt-Gesellschaft».



Zwillingswohntürme Letzi (Architektur: Armon Semadeni). Bilder: SBB



Durchbruch für das gemeinnützige Wohnen und Arbeiten: Neugasse.



Direkt am HB: Drei Wohnhäuser Gleisribüne (Architektur: Esch Sintzel).

Der Verein Noigass, eine Bürgerinitiative, dagegen will die einseitige Wohnbaupolitik der SBB nachträglich korrigieren und fordert «hundert Prozent gemeinnütziges Wohnen und Arbeiten auf dem Neugasse-Areal». Um dies durchzusetzen, verlangt er in einer Initiative, die Stadt solle das Areal kaufen. Im Juli 2018 kamen die SBB dem Anliegen entgegen: Die 375 Wohnungen werden zu einem Drittel gemeinnützig erstellt und zu zwei Dritteln von den SBB, je die Hälfte davon zu limitierten Mieten und zu Marktmieten.

Mehrwertausgleich um 1900

Als Grundeigentümerin profitieren die SBB von jedem Ausbau der Bahninfrastruktur. Höhere Personenfrequenzen werten ihre Bahnhöfe und bahnhofnahe Areale auf – man denke an die Durchmesserlinie und den Ausbau des Bahnhofs Zürich-Oerlikon, ein 2-Milliarden-Projekt, das zu einem Drittel der Kanton und zu zwei Dritteln der Bund zahlen. Teilen nun die öffentliche Hand und die SBB im Sinn des Mehrwertausgleichs die Kosten für Erschliessung und Infrastruktur im Umfeld der Ausbauten? Weitgehend Fehlanzeige: Das Gros der Kosten schultert die Stadt, wohl nicht zuletzt, weil sie nicht energisch genug verhandelte. Um die Lagerstrasse vor der Europaallee zum Boulevard auszubauen, benötigt die Stadt von den SBB 4910 Quadratmeter Land und zahlt dafür 8,9 Millionen Franken.

Dass es anders geht, zeigt ein Blick in die Geschichte. 1900 hatten die Stadtväter die Enteignung dieser Grundstücke unter anderem gerade deshalb durchgesetzt, um von der Bahn zu fordern, diese Strasse ohne Kosten für die Stadt selbst zu bauen. Beim Bau der Sihlpost 1926 traten die SBB nach zähen Verhandlungen 4500 Quadratmeter Land unentgeltlich der Stadt ab, um die Kasernenstrasse zu verlängern. SBB und Post übernahmen zusammen die Hälfte der Baukosten für die Postbrücke.

Wohnungsbau: von der Genossenschaftspionierin zur Marktspitzenreiterin

Beim Bau von Personalwohnungen waren die SBB einst führend. Denn vor Dienstbeginn und nach Dienstschluss ruhte der öffentliche Verkehr, sodass die SBB interessiert und häufig darauf angewiesen waren, ihren Angestellten zahlbaren Wohnraum in der Nähe der Depots und Bahnhöfe anzubieten. Sie unterstützten deshalb Eisenbahner-Baugenossenschaften (EBG), die ihrerseits eine Pionierrolle in der Genossenschaftsbewegung spielten. 1909 wurden in St. Gallen und Rorschach die ersten EBG gegründet, es folgten Biel, Luzern und Zürich, Basel, Brig und Erstfeld, Burgdorf, Rapperswil und Romanshorn. Die Bahn half beim Landkauf, stellte Land im Baurecht zur Verfügung und gewährte günstige Zweithypotheken. Im Gegenzug nahmen die EBG nur SBB-Angestellte auf.

Heute unterhalten die SBB 38 Baurechtsverträge mit Baugenossenschaften für 1700 Wohnungen. Der gültige Gesamtarbeitsvertrag hält fest: «Die SBB befürworten den sozialen Wohnungsbau.» 2012 verkauften sie sämtliche Genossenschaftshypotheken mit einer Zinsgarantie bis 2022 «zu marktüblichen Konditionen» für 641,5 Millionen Franken an die SBB-Pensionskasse.

Etikettenschwindel mit «preisgünstigen Wohnungen»

Drei Ereignisse brachten einen Paradigmenwechsel: Die Umwandlung der SBB in eine AG 1999, die Übernahme der Sanierungsverpflichtung für die Pensionskasse 2007 und die Aufwertung von SBB Immobilien zu einer eigenständigen Division 2008. SBB Immobilien fährt als Cashcow des Bahnkonzerns einen aggressiven Renditekurs. Die Kritik daran – greifbares Symbol dafür wurde der Luxuswohnungsbau an der Zürcher Europaallee – blieb der SBB nicht verborgen. Im Geschäftsbericht 2014 waren plötzlich neue Töne zu hören: «Langfristig baut die SBB 3000 bis 4000 neue eigene Wohnungen, der Anteil preisgünstiger Wohnungen beträgt dabei rund ein Drittel.» 2015 veröffentlichte SBB Immobilien ein Positionspapier und den Flyer «Die SBB engagiert sich im preisgünstigen Wohnungsbau». Auch diese nannten als Ziel ein Drittel preisgünstige Wohnungen. Ein PR-Filmchen verkündet vollmundig: «Die Lage auf dem Schweizer Wohnungsmarkt ist angespannt. Vor allem bei preisgünstigen Mietwohnungen. Die Nachfrage nach günstigem Wohnraum steigt stetig an. Um diesen Bedarf zu decken, braucht es mehr neue und erschwingliche Wohnungen. Die SBB ist Teil der Lösung und leistet beim preisgünstigen Wohnungsbau bereits ihren Beitrag.»

Das alles erweckt den Eindruck, als ob SBB Immobilien auf einen höheren Anteil preisgünstiger Wohnungen hinarbeite. Wie die Grafik im SBB-Flyer zeigt, ist das Gegenteil der Fall (siehe Seite 29). Danach zählt der Eigenbestand 1000 preisgünstige Wohnungen sowie 200 Marktmietwohnungen. Langfristig soll die Anzahl preisgünstiger auf 1700 steigen, jene der Marktmietwohnungen sich dagegen auf 3500 vervielfachen. Machten die Marktmietwohnungen 2015 ein Sechstel aus, sollen es langfristig zwei Drittel sein. Das heisst, der Anteil der preisgünstigen Wohnungen wächst nicht, er schrumpft. Hinzu kommen die erwähnten 1700 Wohnungen von Eisenbahnergenossenschaften, bei welchen die SBB eine Erhöhung auf 2450 anpeilen.

SBB schmücken sich mit der Vergangenheit

Die pauschalen Daten zu prüfen, ist schwierig. Als «Übersicht geplante preisgünstige Wohnungen» präsentiert SBB Immobilien auf der Website ein Tuttifrutti von Wohnungen im Eigenbau und auf bereits verkauften Area-

len. Die Daten genauer aufschlüsseln wollte sie auf Anfrage nicht, präzisierte aber immerhin: Preisgünstig heisse kleiner oder gleich hoch wie der Median der Angebotsmieten nach Wüest Partner. Doch das ist in einem ausgetrockneten und überhitzten Markt eine relative Grösse.

Was das Fördern gemeinnütziger Wohnungen betrifft, schmückt sich SBB Immobilien mit vergangenen Errungenschaften. Die beiden letzten bekannten Baurechtsverträge schlossen im Jahr 2000 in Zürich Nord noch die alten SBB ab. Die tausend preisgünstigen Wohnungen im Bestand liegen «vorwiegend in mittleren und kleinen Bahnhöfen», wo ohnehin keine höheren Mieten drinliegen.

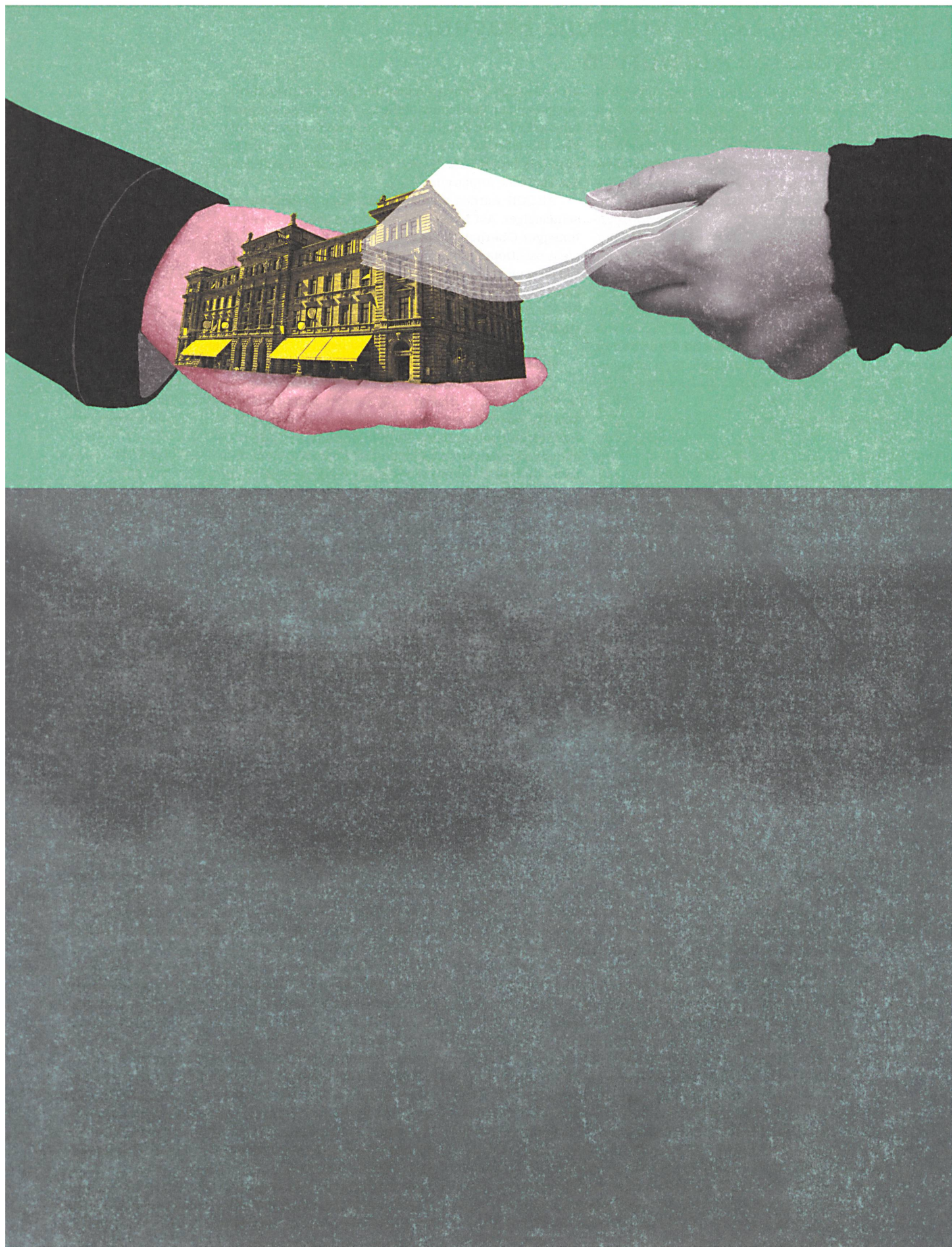
SBB Immobilien reizt Marktmiete aus

Nicht nur an der Europaallee klettern die Mietzinse von SBB-Marktmietwohnungen ins obere Segment. Im Westlink-Tower in Zürich-Altstetten lagen die Angebotsmieten 2016 bei 445 Franken mit Spitzenwerten bis 625 Franken pro Quadratmeter. Der Median im Stadtkreis lag bei 290 Franken, das 90-Prozent-Quantil bei 470 Franken pro Quadratmeter. Inzwischen sanken die Mieten um bis zu 17 Prozent, vor allem jene über 4000 Franken, offenbar wegen Absatzproblemen. In der Agglomerationsgemeinde Schlieren verlangen die SBB in der Überbauung «Am Bahnhof» für 2½ Zimmer 2065 bis 2370 Franken, wobei das 90-Prozent-Quantil 1490 Franken beträgt. Für 3½ Zimmer zahlt man 2550 bis 2770 Franken und für 4½ Zimmer 2880 bis 2990 Franken; das 90-Prozent-Quantil liegt bei 1930 beziehungsweise 2350 Franken. Im Meret-Oppenheim-Hochhaus beim Basler SBB-Bahnhof betragen die Angebotsmieten durchschnittlich 395 Franken pro Quadratmeter mit Spitzen bis zu 481 Franken pro Quadratmeter, dies bei einem 90-Prozent-Quantil von 320 Franken pro Quadratmeter (Quelle aller Zahlen: Immomonitoring Wüest Partner 2018–I).

Genossenschaftserbe wird verscherbelt

Auch das Image der SBB als Schutzpatronin der Eisenbahnergenossenschaften hat Kratzer bekommen. An der Zürcher Neufrankengasse wollten die SBB im Jahr 2000 anlässlich einer Gleisverbreiterung den im Baurecht erstellten Wohnblock der EBG Dreispitz enteignen und abreissen, entschieden dann aber wegen des Widerstands der Genossenschafter, ihn teuer zu verschieben. 2002 kauften sie das Gebäude zurück, 2008 kündigten sie den Mietern – Gleisbau- und Rangierarbeitern der SBB –, 2011 erstellten sie einen Neubau mit Eigentumswohnungen.

In Basel suchte die Baugenossenschaft Nord-West während Jahren einen Käufer für die 48 im Jahr 1891 noch von der privaten Centralbahn erbauten Eisenbahnerwohnungen am Tellplatz, die vorwiegend SBB-Arbeiter aus Sizilien und Sardinien bewohnten und die ihr die SBB 1985 im Baurecht überlassen hatten. Wegen der laut Stiftung Habitat «überteuerten Preisvorstellungen» der SBB für das Baurechtsland hatten Genossenschaften keine Chance auf den Kauf. 2012 einigten sich die SBB mit dem Genossenschaftsvorstand darauf, Land und Gebäude an die börsennotierte Immobiliengesellschaft Swiss Finance & Property Investment zu verkaufen. Doch die Nord-West-Generalversammlung lehnte dies mit Zweidrittelmehrheit ab und machte den Weg frei zum Happy End: Die Nord-West fusionierte mit der Genossenschaft Gewona, die zuvor vergeblich mitgeboten hatte. So blieb auch das bis 2074 laufende Baurecht der SBB erhalten.



Politik: lange Leine, kritische Fragen, kaltschnäuzige Antworten

Jeweils für vier Jahre legt der Bundesrat die «strategischen Ziele für die SBB» fest. Von 2015 bis 2018 erwartet er von der Division Immobilien einen Beitrag zur Sanierung der Pensionskasse sowie jährlich 150 Millionen Franken an die Division Infrastruktur. Sie kompensieren Einnahmen, die seit der Ausgliederung der Immobilien wegfallen. Zur Arealentwicklung und Bewirtschaftung hält der Bundesrat fest: «Die SBB partizipiert mit einem aktiven Portfolio-Management und durch gezielte Entwicklung der Bahnareale an den Wertsteigerungen der Grundstücke und Immobilien. Bei Projekten in Bahnhofsgeländen stimmt sie sich mit kantonalen und kommunalen Behörden ab.» Zuvor war jeweils von einer «marktorientierten Bewirtschaftung», seit 2011 ist von einem «branchenüblichen Ergebnis» die Rede. Bis 2014 verpflichtete der Bundesrat die SBB noch, frühzeitig über grössere Immobilienverkäufe zu informieren, diese Bestimmung ist ersatzlos gestrichen worden.

Leuthard lehnt Vorgabe ab

Vor allem 2014 und 2017 wurden im National- und im Ständerat Anfragen und Vorstösse eingereicht zur Bereitstellung preisgünstiger Wohnungen, zum Sale-and-rent-back des SBB-Hauptsitzes in Bern-Wankdorf sowie zu Immobilienverkäufen, namentlich des Gotthardgebäudes in Luzern. In seiner Antwort auf eine Interpellation von Didier Berberat hielt der Bundesrat fest: «Der Anteil preisgünstiger Wohnungen im Portfolio der SBB wird im Rahmen der strategischen Ziele der SBB durch den Bundesrat festgelegt.» Für die Ziele 2015–2018 werde er entscheiden, «ob er einen zusätzlichen Handlungsbedarf für die SBB im Bereich des preisgünstigen Wohnungsbaus sieht». Im Ständerat erklärte Bundesrätin Doris Leuthard im März 2015 dann aber klar: «Die Hauptaufgabe der SBB ist nicht, preisgünstigen Wohnraum bereitzustellen; das ist Sache der Städte und der Gemeinden. (...) Wenn wir den SBB in den strategischen Zielen quasi eine Quote, einen gewissen Prozentsatz, vorgeben, damit sie Land für

preisgünstige Wohnungen und den gemeinnützigen Wohnungsbau zur Verfügung stellen, dann ist das komplett falsch. Es ist ein Eingriff in die unternehmerische Tätigkeit, das würden wir sonst auch nicht tun.» Beim Erlass der Ziele im April 2015 verzichtete der Bundesrat denn auch auf eine Anpassung.

Ab 2017 wurden die bundesrätlichen Antworten kaltschnäuziger. Auf Interpellationsfragen von Susanne Leutenegger Oberholzer zur Immobilienstrategie der SBB hiess es: «Detaillierte Auskünfte erteilen die SBB direkt.» Die Bitte um einen Bericht, den das Parlament diskutieren kann, legte die Regierung vom Tisch: «Solange die in den Zielen formulierten Vorgaben eingehalten werden, besteht aus Sicht des Bundesrates kein Handlungsbedarf.»

«Wohnpolitischer Dialog» kritisiert SBB-Politik

Der vom Bundesamt für Wohnungswesen organisierte «Wohnpolitische Dialog Bund, Kantone und Städte» diskutierte von 2013 bis 2016 auch über einen Beitrag des Bundes und seiner Betriebe, namentlich der SBB, zum gemeinnützigen Wohnungsbau. Der Schlussbericht vom Dezember 2016 nahm zur Kenntnis, dass der Bundesrat vorgeschlagene Massnahmen nicht weiterverfolgt habe, betont aber, die Arbeitsgruppe «hätte eine Anpassung der Immobilienstrategie der SBB begrüsst, damit vermehrt geeignete Grundstücke für den gemeinnützigen oder preisgünstigen Wohnungsbau sowie für den Erhalt preisgünstiger Gewerberäume eingesetzt werden könnten».

CVP-Nationalrat Martin Candinas erklärt auf der Website von Wohnen Schweiz: «Für die SBB besteht durchaus ein gewisser Spielraum, einen Teil ihrer Areale dem gemeinnützigen Wohnungsbau zur Verfügung zu stellen.» Die zurzeit im Parlament hängige Initiative «Mehr bezahlbare Wohnungen» des Mieterinnen- und Mieterverbands bringt das vom Bundesrat als untauglich abgelehnte Vorkaufsrecht der Gemeinden für Areale des Bundes und seiner Betriebe erneut auf die politische Agenda.



In Zukunft bis fünfzig Prozent

Die SBB gehören der Eidgenossenschaft, also uns allen. Ihre Areale wurden vor 150 Jahren teilweise enteignet oder für geringes Geld erworben. Durch den Wandel im Verkehrssektor benötigen die SBB vor allem die Güterverkehrsareale nicht mehr und transformieren sie in Baugelände, auf denen nebst Räumen für Büros und Dienstleistungen Wohnungen im Hochpreissegment entstehen. Im Sinne einer ausgewogenen Durchmischung braucht es aber bezahlbare Wohnungen für den Mittelstand und geringere Einkommen. Bis in die Siebzigerjahre hatten die SBB ihren Mitarbeitenden, die Baugenossenschaften gründeten, das Land im Baurecht zu tragbaren Zinsen abgegeben. Für den Bau gaben sie zinsgünstige Hypotheken. Die SBB müssen sich ihrer Tradition wieder bewusst werden. In Basel-Stadt konnte erstmals im Bebauungsplan Volta Nord eine Quote von dreissig Prozent für den gemeinnützigen Wohnungsbau festgeschrieben werden. In Zukunft müssen bei allen weiteren Arealen Wohnanteile von dreissig bis fünfzig Prozent für bezahlbares Wohnen zur Verfügung gestellt werden. Jörg Vitelli, Präsident Wohnbaugenossenschaften Nordwestschweiz.



Keinen fixen Prozentsatz

In Basel hält das Wohnraumangebot mit der Zunahme an Arbeitsplätzen nicht mit. Darum steigen die Mieten, und der Pendlerverkehr nimmt zu. Die Regierung setzt deshalb auf die Verdichtung unternutzter Flächen. Durchmischte Quartiere mit Freiräumen, Grünflächen und einem vielfältigen Wohnangebot sollen entstehen. Auf dem Areal Volta Nord ist die Forderung nach einem Drittel preisgünstiger Wohnungen problemlos zu erfüllen, weil das Areal dafür prädestiniert ist. Doch jedes Areal hat andere Opportunitäten. Deshalb wäre es verkehrt, überall denselben Prozentsatz gemeinnütziger Wohnungen oder Gewerbe festzuschreiben. Beim Wolf werden auch künftig Logistik und Gewerbe dominieren. Beim Nauentor bieten sich Büroflächen und urbanes Wohnen an. Wie von jedem Investor, ob gewinnorientiert oder nicht, fordern wir von der SBB eine umsichtige Projektentwicklung im Interesse der Stadt. Varianzverfahren, Partizipation und die politische Entscheidungsfindung stellen sicher, dass möglichst die gesamte Gesellschaft von den Arealentwicklungen profitiert. Hans-Peter Wessels, Regierungsrat Basel-Stadt, Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements.

Basel – riesige Umnutzungen

Rings um den Bahnhof SBB in Basel zeugen markante Bauten vom breit abgestützten Masterplan «Euro-Ville» aus den Achtzigerjahren, als Post und SBB noch Regiebetriebe des Bundes waren: Die Führung der Tramlinien 10 und 11 bis zum Centralbahnplatz, das Peter-Merian- und das Jacob-Burckhardt-Haus (Architektur: Hans Zwimpfer und Jakob Steib, 1994–2007), das «Elsässertor» auf der Westseite des Bahnhofs (Herzog & de Meuron, 2005), der Südpark D mit Seniorenresidenz (Herzog & de Meuron, 2012) und das Meret-Oppenheim-Hochhaus (Herzog & de Meuron, im Bau) sowie natürlich die Passerelle zum Gundeli-Quartier (Cruz & Ortiz, Giraudi & Wettstein, 2003). Ausser einer Anpassungsforderung der Stadtbildkommission beim Südpark D lösten die Bauten kaum Diskussionen aus.

Kontroversen um das Lysbüchel-Areal

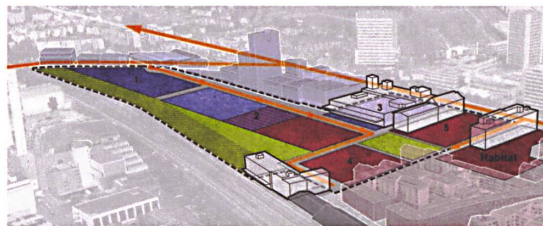
Umstritten ist der Bebauungsplan Volta Nord für das 11,6 Hektar grosse Lysbüchel-Areal nördlich des Bahnhofs St. Johann. Dort gehören den SBB 6,5 Hektar gewerblich genutztes Gebiet. Der Rest gehörte Coop. Die Stadt und die gemeinnützige Wohnbaustiftung Habitat übernahmen ihn gemeinsam. 2000 bis 3000 Arbeitsplätze und Wohnraum für 1300 bis 1900 Personen sind vorgesehen. Dafür sollen zwei der drei Baufelder der Stadt sowie das grösste Baufeld der SBB von der Industrie- und Gewerbezone der Zone 5a und 2,2 Hektar der Grünzone zugeteilt werden. Den SBB winkt eine Vervierfachung der Nutzung gegenüber heute. Gut die Hälfte der Nutzungen auf den umgezonten Baufeldern ist für das Wohnen reserviert: 300 bis 350 Wohnungen bei der Stadt, 200 bis 250 bei den SBB. Ausserhalb des Bebauungsplans will die Stiftung Habitat 250 gemeinnützige Wohnungen realisieren. Damit sie zustimmen würde, forderte die SP mindestens die Hälfte der Wohnungen mit Kostenmieten. Schliesslich stimmten die SBB einem Zusatz im Bebauungsplan zu, wonach dreissig Prozent der Wohnungen durch gemeinnützige Bauträger zu erstellen seien. Der Grosse Rat nahm die Vorlage im Mai 2018 gegen die Stimmen von FDP und SVP an. Kritisch waren auch Wirtschaftskreise: Unter dem Motto «Gewerbe vertreiben? Wohnen im Lärm?» hat der Gewerbeverband das Referendum gegen die Vorlage eingereicht.

In der Pipeline: Nauentor und Wolf-Bahnhof

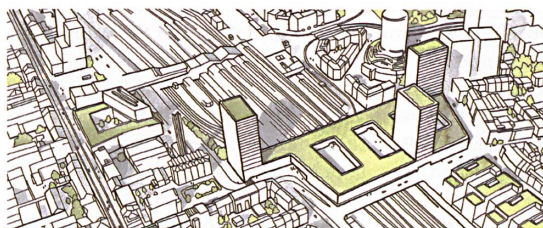
Anfang Juni 2018 startete die Planaufgabe für das von der Post und den SBB geplante «Nauentor». Gemeint ist der Ersatz des rostroten Reiterbaus der Post über den Gleisen, im Volksmund als «Blutwurst» oder «Rostbalken» verspottet. Morger Partner haben einen durchgehenden Sockelbau sowie drei 90-Meter-Türme auf den Randparzellen entworfen mit 128 500 Quadratmetern Geschossfläche, davon mindestens 28 Prozent Wohnen. Als Bausumme sind 450 Millionen Franken genannt, davon tragen die SBB 100 Millionen.



Meret-Oppenheim-Turm (Architektur: Herzog & de Meuron). Bild: SBB



Dreissig Prozent gemeinnütziges Wohnen: Volta Nord. Bild: Basel-Stadt



Neuer Reiterbau: Nauentor (Architektur: Morger Partner). Bild: Post, SBB

Eine ganz grosse Kiste ist das Areal des Güterbahnhofs Wolf. Der frei werdende Teil ist mit 16 Hektar doppelt so gross wie die Zürcher Europaallee. 2017 führten die SBB und das Bau- und Verkehrsdepartement einen Studienauftrag durch, dessen Zwischenergebnisse bis Ende 2018 vertieft werden. Danach will man gemeinsam entscheiden, ob und in welche Richtung das Areal entwickelt wird. Das gemeinsame Zielbild lautet: «Smartes Arbeiten», «urbanes Wohnen», fortschrittliche Mobilität, 2000-Watt-Gesellschaft und kooperatives Vorgehen.

Planerisches Händchenhalten reicht nicht mehr

In einer denkwürdigen Abstimmung nahmen die Basler Stimmberechtigten am 10. Juni 2018 vier Volksinitiativen an, die alle Mieterinnen und die Wohnbevölkerung wirksamer schützen wollen. Eine der Initiativen verankert das «Recht auf Wohnen» in der Kantonsverfassung. Demnach trifft der Kanton «die notwendigen Massnahmen, damit Personen, die in Basel-Stadt wohnhaft und angemeldet sind, sich einen ihrem Bedarf entsprechenden Wohnraum beschaffen können, dessen Mietzins oder Kosten ihre finanzielle Leistungsfähigkeit nicht übersteigt.»

Das Vierfach-Ja, vom Mieterinnen- und Mieterverband erkämpft, zwingt den Regierungsrat zu einer Korrektur seiner bisher eher auf gute Steuerzahler ausgerichteten Stadtentwicklung. Der Verfassungsauftrag für ein Recht auf Wohnen eröffnet dem Kanton raumplanerische und sozialpolitische Optionen, wie sie ähnlich in Genf bestehen, auch für den Wolf-Bahnhof. Mit planerischem Händchenhalten, «smartem Arbeiten» und «urbanem Wohnen» wird es nicht mehr getan sein. Das Ja vom Juni rückt die soziale Wohnungsfrage ins Zentrum, und die Regierung muss innert zwei Jahren Umsetzungsvorschläge liefern.

Genf – die S-Bahn als Motor

Im Kanton Genf ist die S-Bahn-Neubaustrecke Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) im Bau. Der Kanton zahlt ein Drittel, Bund und SBB zwei Drittel. Der Léman-Express verläuft weitgehend unterirdisch, auch das bestehende Teilstück Eaux-Vives-Chêne-Bourg wird im Nachhinein tiefegelegt. Rund um die neuen S-Bahn-Haltestellen planen nun Projektgesellschaften, gemischt aus SBB, Kanton und Standortgemeinde. Die Basis dafür bildet eine Absichtserklärung von Kanton, Bund und SBB aus dem Jahr 2002. An den drei oberirdischen Haltestellen werden Grundstücke von der Eisenbahn- der Entwicklungszone zugewiesen, und der Kanton erklärt sich zur gemeinsamen Arealentwicklung mit den SBB bereit – ein Hinweis darauf, dass er seine Mitfinanzierung als Hebel für einen Mehrwertausgleich nutzen will.

Pont Rouge: profitable Büro-City

Das bedeutendste Areal liegt am Güterbahnhof La Praille mit der Neubau-Haltestelle Lancy-Pont-Rouge. Die Vereinbarung von 2002 verpflichtet die SBB, dem Kanton einen Drittel der durch die Umzonung realisierten Mehrwerte abzuliefern, da dieser seinerzeit einen Drittel der Kaufkosten zahlte. Für das an die Haltestelle angrenzende SBB-Areal in der Gemeinde Lancy bestehen zwei Gestaltungspläne der Projektgesellschaft Sovalp. Es liegt gut zwei Kilometer vom Genfer Stadtzentrum entfernt, misst 9,7 Hektar und gehört zum gigantischen Entwicklungsgebiet La Praille-Acacias-Vernets.

Beidseits der Haltestelle Lancy-Pont-Rouge ist ein Bürodistrikt mit 103 500 Quadratmetern Bruttogeschossfläche und einer Ausnützungsziffer von sage und schreibe 368 Prozent im Bau, der in Stil und Dichte an die Zürcher Europaallee erinnert. Als Projektentwicklerin und Bauherrin tritt SBB Immobilien auf. 4600 Arbeitsplätze sind geplant, vier der sechs Gebäude sollen 2020 fertig sein. Den 5170 Quadratmeter grossen Arealteil für das Gebäude Esplanade 4 verkauften die SBB 2017 an Swiss Prime Site für 108,4 Millionen oder stolze 20 970 Franken pro Quadratmeter. Auch die drei anderen Esplanade-Areale wollen die SBB in einer Ausschreibung verkaufen.

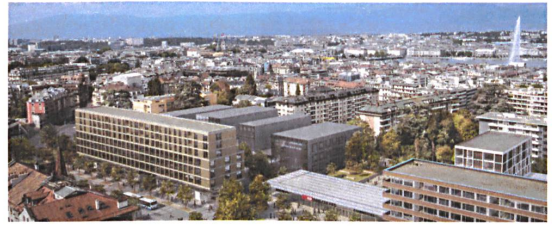
Das Projekt Pont-Rouge benötigte eine Umzonung von der Eisenbahn- in eine Entwicklungszone («zone de développement»), was der Genfer Mieterverband Asloca scharf kritisierte und die Mehrheit der SP-Fraktion im Genfer Grossrat 2010 ablehnte. Die Kritik galt dem Ungleichgewicht von 600 Wohnungen gegenüber 4600 Arbeitsplätzen. Um Pendlerströme einzudämmen, fordert die Asloca «ein Arbeitsplatz – eine Wohnung».

640 preisgünstige Wohnungen

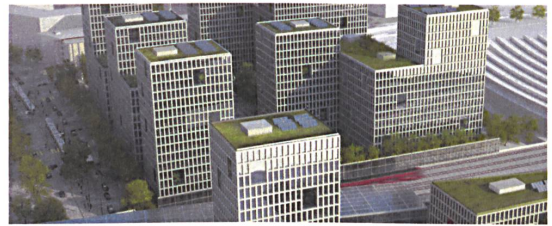
Szenenwechsel. Auf einem südwestlich an die Gleise angrenzenden Landstreifen, ebenfalls in Lancy, hatte der Kanton gemäss der Vereinbarung von 2002 ein Vorkaufsrecht. So konnte die kantonale Wohnbaustiftung Fondation pour la promotion du logement bon marché et de l'habitat coopératif (FPLC) die 62 572 Quadratmeter für 51,3 Millionen Franken kaufen, davon 17,3 Millionen als Kostenanteil für den Rückbau der Bahngleise. Das machte äusserst günstige 820 Franken pro Quadratmeter. Die Ausnützungsziffer liegt bei 134 Prozent. Geplant und teils im Bau bis 2021 ist das Quartier Adret Pont-Rouge mit 640 Wohnungen in 15 Gebäuden, die die FPLC und die Gemeinde sowie Genossenschaften und Stiftungen mit Baurechten erstellen. Achtzig Prozent sind «logements d'utilité publique»: Wohnungen mit staatlich kontrollierter Kostenmiete im dauerhaften Besitz gemeinnütziger Bauträger. Ein kleiner Teil wird mit staatlich gedeckelten



Umstritten: Wohnturm Opale, Chêne-Bourg (Architektur: Lacaton Vassal).



Teils gedeckelte Preise: Projekt «O'Vives» (Architektur: Aeby & Perneger).



Dicht: Büro-City Pont-Rouge, Lancy (Architektur: Pont 12). Bilder: SBB

Preisen und Wohnsitzpflicht als Stockwerkeigentum verkauft. Auch eine Schul- und Sportanlage und grössere Grünflächen sind vorgesehen.

Eaux-Vives: Sport, Kultur und günstige Wohnungen

Für die fünf Hektar Bahnhofareal an der Haltestelle Eaux-Vives, 2010 von der Eisenbahn- der Entwicklungszone zugewiesen, besteht ein Gestaltungsplan der Projektgesellschaft Sovagev. Im Rahmen eines Tauschvertrags überträgt der Kanton als Arealbesitzer den SBB 27 Prozent und der Stadt Genf 58 Prozent der Nutzungsrechte. Der Gestaltungsplan erlaubt rund 340 Wohnungen. Neben dem Neubau der Nouvelle Comédie und einer Sportanlage lässt die Stadt via Baurecht an eine städtische Stiftung 145 «logements d'utilité publique» bauen. Das SBB-Projekt «O'Vives» umfasst unter- und oberirdisch eine Shopping-Mall, Büros und 88 Wohnungen, deren Mietzinse zehn Jahre kontrolliert werden. Die restlichen Wohnungen erstellt der Kanton als Eigentumswohnungen und vermarktet sie mit gedeckelten Verkaufspreisen.

Chêne-Bourg: Widerstand gegen das Hochhaus

Auch die heute oberirdische Haltestelle Chêne-Bourg wandert in die Tiefe. Für einen Teil des Bahnhofareals, 2012 ebenfalls von der Eisenbahn- der Entwicklungszone zugewiesen, besteht ein Gestaltungsplan der Projektgesellschaft Sovacb. Er sieht zwei Gebäuderiegel und ein zwanzigstöckiges Hochhaus vor. Die Bevölkerung wehrte sich dagegen, doch nun ist er rechtskräftig, und das Hochhaus «Opale» von SBB Immobilien ist im Bau. Es umfasst 101 Wohnungen und 4600 Quadratmeter Gewerbeflächen. Auf kantonalem Land sollen Private im Baurecht weitere 160 Wohnungen realisieren, subventionierte, freitragende und Stockwerkeigentum gemischt. Ein zweiter Gestaltungsplan soll auf der Nordseite des Bahnhofs weitere 100 Wohnungen ermöglichen.

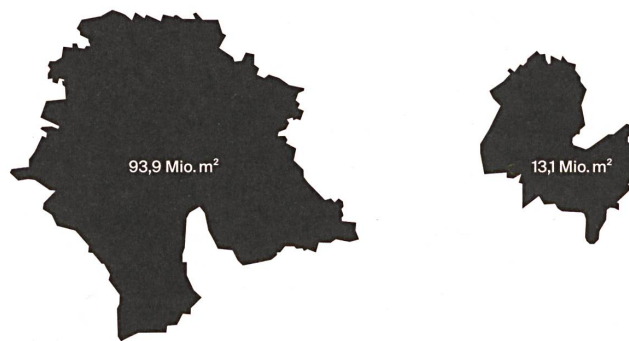
SBB Immobilien: Flächen, Nutzungen und Erträge

Quelle: SBB

Grundbesitz

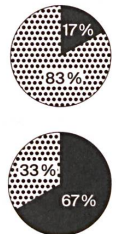
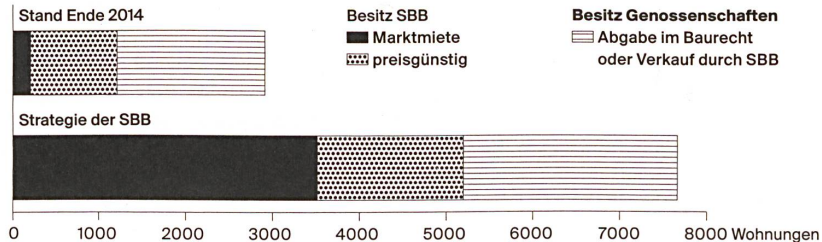
Die Fläche aller SBB-Areale inklusive der Bahnanlagen entspricht etwa der Grösse der Stadt Zürich (links). Der Anteil der Division SBB Immobilien ist etwa so gross wie die Fläche der Stadt Genf (rechts).

Anzahl Grundstücke: 3800
Anzahl Gebäude: 3500



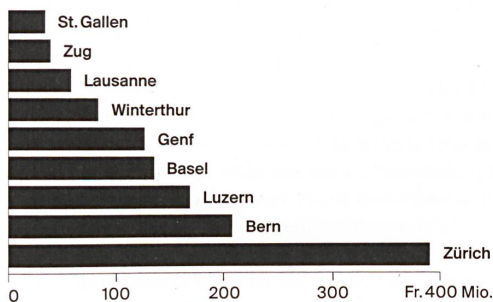
Wohnungsbau

Gemäss einer Strategie von 2014 soll die Anzahl Marktwohnungen im Besitz der SBB markant steigen: um den Faktor 17,5 von 200 auf 3500 Wohnungen und auf einen Anteil von 67 Prozent. Die Anzahl preisgünstiger Wohnungen soll um den Faktor 1,7 von 1000 auf 1700 steigen. Damit wird jedoch ihr Anteil am Gesamtbestand abnehmen – von 83 auf 33 Prozent.



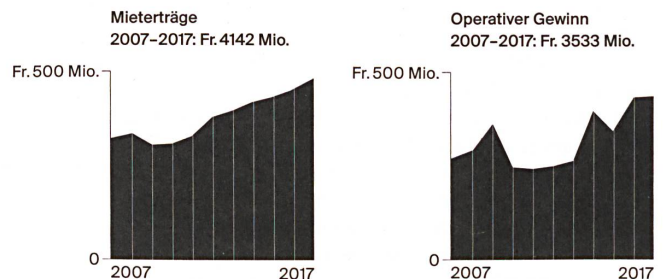
Umsätze in Bahnhöfen

In den neun grössten Bahnhöfen wurden 2017 Netto-Drittumsätze zwischen 34 und 390 Millionen Franken erwirtschaftet.



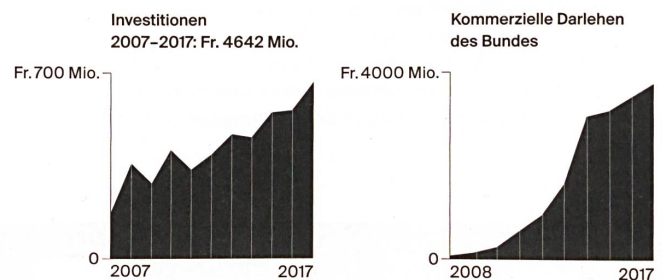
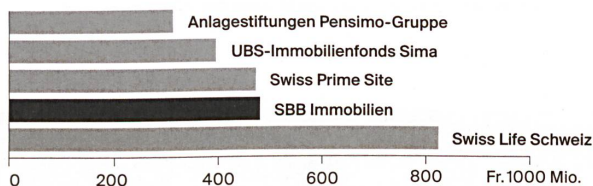
Geschäftszahlen

Mieterträge und Gewinn steigen, die Zahlungen an die Pensionskasse fließen. Aber auch Investitionen und Darlehen nehmen von 2007 bis 2017 markant zu.

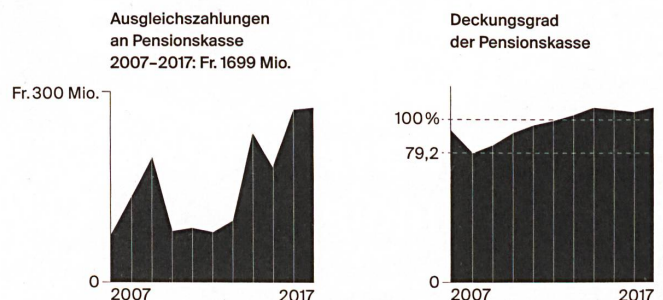


Vergleich mit der Konkurrenz

Der Mietertrag von 480 Millionen Franken (2017) weist SBB Immobilien als zweit-grösste Immobilienfirma der Schweiz aus.



Mietertrag 2017 nach Nutzungen



Branche: Die SBB, die zweitgrösste Immobiliengigantin im Land

Mit 93,9 Millionen Quadratmetern sind die SBB die zweitgrösste Landbesitzerin nach der Armasuisse mit 240 Millionen Quadratmetern. Der Hauptteil entfällt mit dem Bahnnetz auf die Division Infrastruktur. Die Division SBB Immobilien hält 67 Anlageobjekte, weitere 28 sind geplant oder im Bau. Sie bewirtschaftet Bahnhöfe und Bahnproduktion, zu der Serviceanlagen, Industriewerke oder Bürogebäude zählen, und verwaltet rund 3500 Gebäude, davon 793 Bahnhöfe. Das ganze Portfolio umfasst etwa 3800 Grundstücke mit einer Fläche von 13,1 Millionen Quadratmetern. Seit 2010 leitet der Jurist und Manager Jürg Stöckli die Division mit rund 800 Mitarbeitenden.

Die wirtschaftlichen Dimensionen sind enorm. Bei den Mieteinnahmen liegt SBB Immobilien mit 480 Millionen Franken im Jahr 2017 auf Platz zwei – deutlich hinter Swisslife mit 824 Millionen, aber noch vor der grössten börsenkotierten Immobilienfirma Swiss Prime Site (SPS) mit 470 Millionen Franken. Innert zehn Jahren konnte SBB Immobilien die Erträge aus Mieten um die Hälfte steigern. So erwirtschaftet sie auf ihren 1,07 Millionen Quadratmetern Mietflächen rekordhohe 449 Franken pro Quadratmeter und Jahr, anderthalbmal so viel wie SPS mit 298 Franken pro Quadratmeter und Jahr.

Auch beim operativen Gewinn vor Zinsen und Steuern – es handelt sich um Gewinnzahlen ohne Bewertungsgewinne – liegt SBB Immobilien mit 435 Millionen Franken vor dem Platzhirsch SPS mit 405 Millionen Franken. Von 2007 bis 2017 haben sich die Investitionen von SBB Immobilien annähernd vervierfacht, auf 652 Millionen Franken, künftig rechnet man jährlich mit 500 Millionen Franken.

SBB Immobilien ist auch ein schweizweites Shoppingcenter. In den 32 grössten Bahnhöfen wurden 2017 Drittumsätze von 1627 Millionen Franken erwirtschaftet – so viel wie im Glattzentrum, Shoppi Tivoli, Sihlcity und Shoppyland zusammen. Allein der Zürcher Hauptbahnhof setzt auf weniger als einem Fünftel der Fläche des Glattzentrums mehr als halb so viel um. An jedem Arbeitstag verkehren hier 438 000 Personen, im Bahnhof Bern 324 000 und in Basel SBB 133 000. Ohne Wochenenden macht dies zwischen 34 und 111 Millionen Menschen, während Tivoli und Shoppyland jährlich nur 4,5 Millionen Kunden zählen.

Gewaltiges Wertschöpfungspotenzial

Die Geschäftsberichte von SBB Immobilien bilanzieren Grundstücke und Gebäude zu jenen Kosten, die bei Herstellung und Anschaffung galten und damit auf der Basis der Eröffnungsbilanz der Aktiengesellschaft

von 1999. Wie die SBB auf Anfrage bestätigen, lassen sie auch Renditeigenschaften nicht zu Marktpreisen neu bewerten. So weist SBB Immobilien per Ende 2017 nach Abschreibungen ein Netto-Anlagevermögen von 5516 Millionen Franken aus. Bezogen auf das Gesamtportfolio von 13,1 Millionen Quadratmetern ergibt das einen Buchwert pro Quadratmeter von gerade einmal 421 Franken. Noch eindrücklicher fällt der Wert, zieht man nur den Buchwert der Grundstücke ohne Gebäude heran. Dieser betrug Ende 2017 für alle SBB-Areale 1624,3 Millionen Franken. Zieht man davon jene 639,1 Millionen ab, die auf die Infrastruktur entfallen, verbleiben für SBB Immobilien noch Grundstückswerte von 985,2 Millionen. Dies ergibt einen Landwert – einschliesslich Europaallee, Westlink und so weiter – von blossen 75 Franken pro Quadratmeter. Die Rechnung zeigt das enorme Wertschöpfungspotenzial dieser Areale. Bei jedem Verkauf können die SBB riesige Buchgewinne realisieren.



Neugasse an die Stadt abtreten

Die seit Ende der Neunzigerjahre auf Spekulationsgewinne ausgerichtete Immobilienpolitik der SBB hat in Zürich Schaden angerichtet. Beim Hauptbahnhof, in Altstetten und in Oerlikon sind gesichtslose und überteuerte Büro- und Wohnflächen realisiert und geplant worden. Der Verkauf der Parzellen Letzibach D und Zollhaus zu Preisen, die den Bau von gemeinnützigen Wohnungen erlauben, erfolgte unter Zwang. Zwang stand auch bei der Entwicklung der drei Areale entlang des Gleisfelds Pate. Das Ergebnis ist ein politischer Kompromiss zwischen SBB und Stadtrat, der öffentlichen Druck von den SBB wegnehmen soll. Für Werkstätten und Hardfeld ist ein Weg gewählt worden, der eine öffentliche Debatte ausschliesst oder auf später verschiebt. An der Neugasse gab sich der Stadtrat zuerst mit dem Minimum zufrieden. Wegen der Noigass-Initiative musste nachverhandelt werden. Details zum Noigass-Deal vom Juli 2018 fehlen. Wie viel die SBB-Zugeständnisse wert sind, ist darum unklar. Ihr Imageproblem werden die SBB nur abstreifen können, wenn sie ihre Bahnbrachen zu tragbaren Preisen an die Stadt abtreten. Walter Angst, Leiter Kommunikation Mieterinnen- und Mieterverband Zürich.



**Brandschutzverglasung.
Flächenbündig.**

Es braucht, was es braucht. www.frank-tueren.ch



www.mein-max.ch



Finanzen: Das Loch schrumpft, der Zins sinkt, die Schulden steigen

Wer erhält die Erträge der Division SBB Immobilien? Vordergründig fliessen 150 Millionen Franken pro Jahr an die Division Infrastruktur, mit dem Rest wird die Pensionskasse saniert und stabilisiert. Doch ein genauer Blick lohnt sich. Die Pensionskasse, vom Bund nicht genügend ausfinanziert, rutschte nach der Umwandlung der SBB in eine Aktiengesellschaft in der Dotcom-Krise 2001 und erneut in der Finanzkrise 2008 in eine massive Unterdeckung. Auch wies sie bis vor Kurzem mehr Rentner als Aktive auf. In Absprache mit dem Bund schnürten die SBB darum 2007 und 2010 zwei Sanierungspakete mit zusammen 2431 Millionen Franken. 431 Millionen zahlten die SBB direkt, für die weiteren zwei Milliarden Franken gewährte ihr die Pensionskasse ein Darlehen mit 25 Jahren Laufzeit zu vier Prozent Zins. 2016 kam ein Stabilisierungsbeitrag als Direkteinlage von 690 Millionen Franken hinzu, um Rentenkürzungen wegen des tieferen technischen Zinses abzufedern.

Wer Zahlen, Geschäftsberichte und Vorgaben des Bundesrats studiert, kommt zu vier Schlüssen. Erstens: SBB Immobilien muss die Sanierung und die Stabilisierung der Pensionskasse nicht alleine schultern. In der Botschaft des Bundesrats zum Sanierungsbeitrag 2010 heisst es: «Im Unterschied zum ersten Sanierungseinschuss der SBB werden Verzinsung und Amortisation des Darlehens nicht zentral vom Immobilienbereich getragen, sondern den verschiedenen Geschäftsfeldern belastet.» Also können auch die subventionierten Bereiche Infrastruktur und Personenverkehr mittragen.

Zweitens: Bis Ende 2017 hat SBB Immobilien 1699 Millionen Franken Ausgleichszahlungen an die Pensionskasse geleistet. Mehr Details gibt sie nicht an. Man kann aber von Folgendem ausgehen: Die Restschuld für das 2-Milliarden-Darlehen der Pensionskasse beträgt noch 1327 Millionen Franken. Die Direktzahlungen von 2007 und 2010 sind abgetragen. Für ihren Anteil für Amortisation und Verzinsung des Pensionskassedarlehens muss SBB Immobilien jährlich 79 Millionen Franken leisten. Von 2014 bis 2017 hat sie jedoch 240 Millionen pro Jahr, also weit mehr, bezahlt. Damit dürfte auch der Stabilisierungsbeitrag 2016 grösstenteils zurückbezahlt sein.

Drittens: Die vier Prozent Zins stehen quer in der aktuellen Zinslandschaft und lasten wie eine zur Unzeit abgeschlossene Festhypothek auf dem Bahnkonzern. Bis 2031 ist noch fast eine halbe Milliarde Franken Zinsen fällig. Seit 2007 hat die SBB-Pensionskasse den technischen Zins – die Mindestrendite zur Zahlung der Renten – in drei Schritten von vier auf zwei Prozent gesenkt. Die Unter-

deckung ist seit 2013 überwunden und der Deckungsgrad mit 107,1 Prozent so hoch wie bei der Pensionskasse des Bundes und höher als bei der Post.

Viertens: Für die Sanierung der Pensionskasse muss SBB Immobilien jetzt noch den Rest des Stabilisierungsbeitrags 2016 abtragen und bis 2031 jährlich 79 Millionen für den ersten Sanierungsbeitrag leisten. Dazu kommen 150 Millionen für die Infrastruktur. Alles in allem also 230 bis 250 Millionen Franken pro Jahr. Von 2014 bis 2017 erzielte das Immobilienportfolio im Schnitt jährlich 212 Millionen Franken operative Gewinne, ohne Verkaufsgewinne. Kombiniert mit zurückhaltenden Verkäufen reicht dies, um alle Ausgleichszahlungen zu erwirtschaften.

Schliesslich: Die hohe Investitionskadenz bringt eine starke Verschuldung. Von 2007 bis 2017 schnellten die kommerziellen Darlehen des Bundes an die SBB von null auf 3570 Millionen Franken empor und die finanziellen Verbindlichkeiten von SBB Immobilien um 75 Prozent auf 4462 Millionen Franken. Zudem ist die einseitige Fixierung auf das Hochpreis-Mietsegment langfristig riskant.



Gute Lösungen sind möglich

Die Stadt hat ihre Interessen bei der Zusammenarbeit mit den SBB in langen Verhandlungen wahrgenommen. Diese Zusammenarbeit war und ist ein Lernprozess: von der Europaallee über die Zollstrasse bis zur Neugasse. Bei der Europaallee gab es lediglich einen Echoraum zur Begleitung. Bei der Neugasse führten die SBB einen umfassenden Partizipationsprozess durch. Die SBB sind für die Stadt eine wichtige Partnerin bei der Stadtentwicklung, und die aktuellen Projekte zeigen, dass es möglich ist, gemeinsam gute Lösungen für Zürich zu finden: beim Wohnen, bei der urbanen Produktion und bei der Citylogistik. Zwei Drittel des Mietwohnungsmarkts in der Stadt Zürich sind in der Hand von privaten und institutionellen Eigentümerinnen, die mit ihren Liegenschaften Geld verdienen wollen. Die Stadt strebt mit ihnen und den gemeinnützigen Akteuren einen Dialog an. Dabei ist sie mit ihrem Anliegen nach gemeinnützigen und preisgünstigen Wohnungen bei den SBB im Fall des Areals Neugasse auf Entgegenkommen gestossen. Corine Mauch, Stadtpräsidentin Zürich.



«Produkte der Keller Spiegelschränke AG überzeugen mich, weil sie in der Schweiz produziert werden und hochwertig sind.»

Flavio Crainich, Architekt
Atlantis AG, Wallisellen

Keller

Spiegelschränke
www.guten-morgen.ch



Wer hat das entschieden?

Fast unbemerkt ist die Immobilienabteilung der SBB zur zweitgrössten Immobilienfirma des Landes angewachsen. 4,5 Milliarden Franken investierte sie von 2007 bis 2017. Mit 400 bis 600 Millionen pro Jahr soll es weitergehen. 10 000 Wohnungen will sie bauen. Und die Bahnhöfe als Einkaufszentren noch begehrter machen. Ihre Mieterträge überflügeln jene der grössten börsenkotierten Konkurrentin Swiss Prime Site schon heute.

Die Division SBB Immobilien erfüllt ihren Auftrag. Das Ergebnis ist «branchenüblich», nein, besser. Die Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur fliessen. Das Loch in der SBB-Pensionskasse schrumpft. Bis 2031 sind noch 250 Millionen Franken pro Jahr nötig. Aber schon jetzt wirft das Portfolio jährlich 212 Millionen ab. Als Argument für den bisher oft aggressiven Renditekurs kann das Loch also nicht mehr herhalten. Die intensive Immobilienentwicklung und die Fixierung auf hohe Renditen kann niemand mehr als zwingend hinstellen.

Wohl haben die SBB gelernt: Die Zürcher Kritik an ihren Luxuswohnungen wirkt in Basel und keimt in Luzern, wo sich die IG Stadtentwicklung gebildet hat. Nun laden die SBB zu Partizipationsverfahren und wollen ein Drittel ihrer Wohnungen preisgünstig erstellen lassen, an der Zürcher

Neugasse gar mehr. So weit, so gut. Doch genau betrachtet ist dies ein Rückschritt: Bis 2014 enthielt das SBB-Portfolio 83 Prozent preisgünstige Wohnungen. Um das zu erkennen, muss man die Zahlen studieren. Doch wer tut das?

Dass die Firma zur Gigantin wächst, wer hat das entschieden? Wer hat gutgeheissen, dass die Verschuldung bei der Pensionskasse von einer Verschuldung bei den Immobiliendarlehen abgelöst wird? Zuständig wäre der Bundesrat. Aber der lässt SBB Immobilien an der langen Leine.

SBB Immobilien soll nicht in einem Postautodebakel enden. Der Bundesrat wird von sich aus kaum etwas ändern. Es braucht den Druck der Medien und der Lokalpolitik. Für die Debatte drei Anregungen: Erstens, das Tempo drosseln. Dass eine Verschuldung die andere ablöst, bereitet Stirnrunzeln. Zweitens erhielten die SBB ihre Areale einst günstig oder gratis. Als Gegenleistung und als Kompensation für die Luxuswohnungen müssen sie künftig vor allem gemeinnützige oder preisgünstige Flächen anbieten. Drittens: Ein öffentliches Unternehmen darf die öffentliche Stadtentwicklung nicht übersteuern. Die SBB müssen mit den Standortgemeinden kooperieren und Partizipation fest ins Programm aufnehmen, ernst gemeint und ohne vorgängige Absprachen. Rahel Marti ●

9.-12. SEPTEMBER 2018

23. Europäischer Lichtkongress
Kongresszentrum Davos, Schweiz

LICHT
2018
+ DAVOS

KREATIVE BELEUCHTUNGSLÖSUNGEN

Bringt Architekten, Innenarchitekten, Szenographen und Städteplaner mit Elektroplanern, Leuchtenherstellern und Lichtexperten zusammen

www.licht2018.ch