

SBB : Areale vergolden oder Städte Formen?

Autor(en): **Marti, Rahel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **23 (2010)**

Heft [3]: **Unter Gewinndruck : wie SBB Immobilien das Bahnland planen**

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-154358>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

FORTDRUCK AUS HOCHPARTERRE 1-2/2010

4/5 // HINTERGRUND

SBB: AREALE VERGOLDEN ...





...ODER STÄDTE FORMEN

Die SBB schielen bei ihren Immobilienprojekten immer mehr auf die Rendite. Dabei geraten betriebliche Bedürfnisse und Interessen der Stadtentwicklung unter die Räder.

Text: Rahel Marti und Ivo Bösch, **Fotocollagen:** Tine Edel

Zürich, Europaallee. Acht Kräne schwenken über einer riesigen Baugrube. Der Auftakt zu einem 600 Meter langen Gelände zwischen dem Kreis 4 und den Gleisen zum Hauptbahnhof. Bis 2019, so planen die SBB, soll hier auf ehemaligem Bahngrund ein Stück Stadt entstehen, eine Geschäftsstadt: Raum für 6000 Arbeitende, 2000 Studierende, 1000 Bewohnerinnen und Bewohner. Im Juni 2009 starteten die Arbeiten am ersten Gebäude. Einziehen werden ein Shoppingcenter, die Privatbank Clariden Leu und die Pädagogische Hochschule Zürich, Architekt ist Max Dudler. 2010 folgt das benachbarte UBS-Gebäude. Bald werden sich die Zürcherinnen und Zürcher die Augen reiben, in welchem Tempo und welcher Dichte hier gebaut wird. Ortswechsel: Wil im Kanton St. Gallen. Sechs Grundstücke gehörten hier den SBB. Eines verkauften sie an die Stadt, die übrigen an Private. Auf dem Grundstück gegenüber dem Bahnhof entstand ein liebloses Geschäftshaus, es ist teilweise unvermietet. Die SBB zeigen wenig Interesse an Wil, sie entfernten die Flächen aus ihrem Besitz.

Europaallee und Wil – zwei Seiten von SBB Immobilien, jener Konzerndivision, die diese Areale bewirtschaftet, entwickelt und vermarktet (siehe Seite 2, «Die Division SBB Immobilien»). Kein Immobilienunternehmen hat wohl eine gegensätzlichere, ja dramatischere Sammlung an Grundstücken: Heiss umworbene Gebiete in den Zentren von Zürich, Genf und Basel, aber auch 550 mittlere und kleine Bahnhöfe, alternde Güterschuppen – kalte Orte, die niemand will.

RIESIGE LANDRESERVEN Blicken wir zurück. 1898, nach dem Scheitern der Privatbahnen, stimmten die Schweizer für die Gründung einer staatlichen Eisenbahn. Sie erhielt riesige Grundstücke zu günstigen Preisen, teilweise aus Enteignungen. Heute verfügen die SBB über fast 100 Millionen Quadratmeter oder 100 Quadratkilometer Land. Zum Vergleich: Das entspricht etwa der Hälfte des Kantons Zug; mehr Fläche besitzt zum Beispiel die Armee mit 260 Quadratkilometern. Etwa 18 Quadratkilometer des SBB-Lands bewirtschaften SBB Immobilien. Dazu zählen Betriebsgebäude und -gebiete, aber auch Areale, die für Immobilienentwicklungen in Frage kommen, da der Bahnbetrieb sie nicht mehr braucht. Wie hoch deren Anteil an den 18 Quadratkilometern ist, kann Roger Beier nicht beziffern. «Gemessen am Ganzen ist es ein bescheidener Teil. Zusammen mit den Neubauten und Erneuerungen der Bahnhöfe und der Bahnproduktionsgebäude wird uns die Arbeit in den nächsten dreissig Jahren aber nicht ausgehen», sagt der Chef Development bei SBB Immobilien. 80 Projekte laufen, neben der Zürcher Europaallee zählen der SüdPark Basel oder das Gebiet La Praille in Genf zu den grössten (siehe Tabelle). Der Wert des gesamten Immobilienbestandes schätzen die SBB auf über sieben Milliarden Franken. Viele ihrer Areale haben zwei unschlagbare Vorteile: Sie liegen in jeder Stadt zentral und sind bestens mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Dass die Städte eine Renaissance erleben und die Raumplanung verdichtete Siedlungen fordert, steigert ihre Attraktivität zusätzlich. Aus dem Eisenbahnland ist ein Schatz im Immobiliengeschäft geworden.

Dass heute so viele Areale frei werden, erklärt Roger Beier so: «Der Bahnbetrieb benötigt weniger Fläche, weil die Infrastruktur schlanker, die Stillstandzeiten der Züge kürzer und die Güterbahnhöfe an die Peripherie verlegt werden.» 2005 teilten SBB Immobilien deshalb ihre Areale in A-, B-, C- und D-Lagen ein und legten fest, welche Gebiete wann entwickelt

werden sollten – eine Art Fahrplan für SBB Immobilien. Roger Beier erklärt aber, seine Division könne erst über ein Areal verfügen, wenn SBB Infrastruktur keinen Bedarf mehr daran anmelde.

1982 verpflichteten sich der Bund und die Kantone im «öffentlichen Leistungsauftrag», die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der SBB abzugelten, um die Grundversorgung im öffentlichen Verkehr sicherzustellen. Im Gegenzug verpflichtet das Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (1998) die SBB, betriebswirtschaftlich zu handeln. Den Leistungsauftrag handeln Bund und SBB alle vier Jahre neu aus, der aktuelle gilt von 2007 bis 2010. Eine seiner Vorgaben lautet, «angemessenen Gewinn in den nicht abgeltungsberechtigten Bereichen» zu erwirtschaften.

SBB Immobilien sind ein «nicht abgeltungsberechtigter Bereich» und damit politisch zum Geldverdienen verpflichtet. Und tatsächlich erwirtschaften sie – seit 1.1.2009 als eigenständige Division neben Personen-, Güterverkehr und Infrastruktur geführt – als einziger Firmenzweig des SBB-Konzerns Gewinne (auch der Personenverkehr weist Gewinne aus, wird aber subventioniert). Stolz streicht der Geschäftsbericht 2008 die guten Leistungen von SBB Immobilien hervor: Betriebsergebnis um 7,6 Prozent auf 291,6 Millionen Franken gesteigert (2007: 270,9 Millionen; 2006: 229,8 Millionen). Davon gingen 69 Millionen Franken (2007: 74 Millionen) als «Ausgleichszahlungen» an SBB Infrastruktur sowie 132,1 Millionen Franken (2007: 74,1 Millionen) als Zins- und Amortisationsleistungen an die Pensionskasse der SBB. So fliessen die Gewinne zurück zum Bund.

DIE KRITIK DER STÄDTE Doch Vorwürfe werden laut: Die Projektentwicklungen hätten nur ein Ziel, den Maximalprofit. 2009 kam es in Zürich zum Eklat: FDP-Stadträtin Kathrin Martelli kritisierte, als Immobilienfirma betrieben die SBB «eine sehr schwierige Politik», es stehe «nur noch das finanzielle Interesse im Vordergrund». Der Gemeinderat Zürich fordert, dass die SBB die Interessen der Stadt und der Anwohner stärker berücksichtigen und Quartiervereine, Mieter, Vermieter, Genossenschaften und Gewerbe einbeziehen. Inzwischen tauschen sich die SBB und die Stadt über die Zukunft aller SBB-Areale aus.

2009 recherchierten Architekturstudierende der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften bei Dozent und Stadtforscher Richard Wolff den Stand aktueller SBB-Planungen, etwa in Effretikon, auf dem Güterbahnhofareal St. Gallen, auf der Schleife Nord in Zug oder beim SüdPark Basel. Meist kritisieren ihre Analysen die SBB: Sie verfolge zu einseitig Renditeüberlegungen und schenke der Stadtentwicklung zuwenig Sorgfalt. Eine Umfrage unter zwanzig Städten und Gemeinden bestätigt diese Befunde. Die Städteposition CH – eine Arbeitsplattform von elf Städten, geführt von der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN – hat die Zufriedenheit mit den Bahnhofplanungen erforscht. Zusammenfassend schreibt die VLP: «Was Qualität, Gestaltung und Finanzierung der Bahnhofinfrastruktur betrifft, gehen die Vorstellungen der Städte und der SBB oftmals auseinander. Die Städte haben den Eindruck, dass die Haltung der Bahn bezüglich des Service Public geändert hat und Renditeüberlegungen gegenüber den Interessen der Öffentlichkeit ein zunehmend stärkeres Gewicht erhalten.» Dies schade zum Teil auch den Bahnkunden und widerspreche den Interessen von SBB Personenverkehr und Infrastruktur. So hört man aus Winterthur, dass SBB Immobilien einem Restaurant mehr Fläche »>

<SBB Immobilien vergolden ihren Boden.
Aus Bahnland wird ein Schatz im Immobiliengeschäft.



^Wert schöpfen aus Abstellgleisen und Reserveland – denn viele dieser Areale sind zentral, gross und verfügbar.

» für Aussensitzplätze vermietet, im Gegenzug aber die Billettautomaten schlechter erreichbar platzierten. Weiter beziehen die SBB nach Ansicht der Städte die angrenzenden Stadtquartiere nicht oder zuwenig ein, obwohl die Siedlungsentwicklung an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs immer bedeutender werde. Grosse Unterschiede tauchten beim Verteilen der Kosten auf: In manchen Städten übernehmen SBB Immobilien 20 Prozent Ausgaben für Bahnhofplanungen, in anderen 80 Prozent.

LEITBILD GEFORDERT Schlechte Erfahrungen auch in Genf: Stadt, Kanton und SBB waren sich uneinig über die Zukunft von Grundstücken. So plante die Stadt ein Neubauprojekt, das nach Ansicht der SBB den Gleisusbau behindert hätte; umgekehrt legte die Stadt Rekurs ein gegen die Umgestaltung des Hauptbahnhofs Cornavin, weil sie ihrerseits befürchtete, der Gleisusbau würde behindert. Inzwischen kann der Bahnhofsumbau beginnen und die SBB haben drei Jahre Zeit für Machbarkeitsstudien dazu, wie sich die Bahn in Genf entwickeln soll.

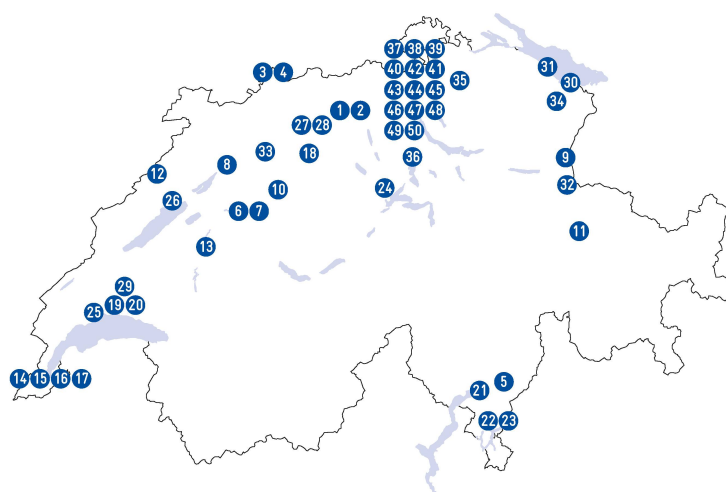
Schlechte Erfahrungen machen die Städte, wenn sich SBB Personenverkehr, SBB Infrastruktur und SBB Immobilien zuwenig abstimmen und die Zuständigen häufig wechseln. Erfreuliches berichten sie, wenn die Bahngebiete in städtische Entwicklungsareale eingebunden oder wenn die Projektorganisation, die Zuständigkeiten und die Finanzierung frühzeitig geregelt sind. Ausschlaggebend als Erfolgsfaktor sei zudem ein kompetenter, verlässlicher und ständiger SBB-Ansprechpartner.

Noch etwas wird deutlich: Im Zentrum stehen die Topareale, während Orte wie Wil, wie eingangs erwähnt, ausserhalb des Fokus von SBB Immobilien liegen. Die Kapazitäten von SBB Immobilien, sagt Roger Beier, reichen heute nicht für alle Aufgaben. «Für B-Areale erarbeiten wir Machbarkeitsstudien und stellen die Baurechte sicher. Für C- und D-Areale finden sich vielleicht Interessenten, die schlanker planen können als wir. Diese Grundstücke verkaufen wir ohne weitere Aufwendungen. Unser Portfolio enthält auch Grundstücke an peripheren Lagen, die schwer zu veräussern sind.» Mit anderen Worten solche, die niemand will.

Der Winterthurer Stadtbaumeister Michael Hauser stellt fest: «Heute sprechen die SBB und die Stadt durchaus freundschaftlich miteinander. Das ist jedoch zu wenig, um die Herausforderungen zu meistern. Neu braucht es ein starkes partnerschaftliches Einvernehmen zwischen den SBB und der Stadt.» Heute habe er den Eindruck, die SBB planten eher kurzfristig auf das Immobiliengeschäft orientiert. Solche Entscheide könnten für die Bahn sehr teuer werden, einen Ausbau gar verunmöglichen; Winterthur brauche bald mehr Gleise, aber dafür fehle der Raum. Das gilt vielerorts: Die Bahn wächst dort, wo es bereits eng ist. Michael Hauser fordert deshalb «gemeinsam ein Leitbild zu erarbeiten, das die Bedürfnisse von Bahn und Stadt über die nächsten zwei, drei Generationen integral behandelt.»

Dem stimmt Lukas Bühlmann zu, Direktor der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN: «Auf Bundesebene wäre der Sachplan Verkehr das geeignete Instrument, um die SBB-Planungen langfristig und mit Kantonen und Städten abzustimmen. Zu Grossvorhaben könnte es Objektblätter geben – wie jenes für den Flughafen Zürich im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt.» Nach der kritischen Umfrage der Städteposition CH schaut Lukas Bühlmann nun voraus: «Ich denke, bei den SBB Immobilien ist eine Sensibilisierung für die Stadtentwicklung im Gang. Wir warten nun ab, welche Kooperationen sie uns anbieten.» Sowohl den Städten wie den SBB sei wichtig, dass die Arbeiten enger koordiniert würden, hielten sie an einem Gespräch im November fest.

MEHR STADTENTWICKLUNG Entwickeln und Vermarkten, das gebietet den SBB Immobilien zwar der politische Leistungsauftrag. Doch die Bundesbahnen sind nach wie vor ein Staatsbetrieb, wirtschaften mit Allgemeingut und profitieren von gesellschaftlichen Entwicklungen wie steigender Passagierfrequenzen im öffentlichen Verkehr. Deshalb sind sie der Öffentlichkeit verpflichtet – bezogen auf SBB Immobilien: einer nachhaltigen Stadtentwicklung –, ohne die ihre Vorhaben nicht gelingen werden. »



^Wo SBB Immobilien zur Zeit planen, bauen oder verkaufen.

50 ENTWICKLUNGSAREALE ODER 1 MILLION QUADRATMETER DER SBB IMMOBILIEN

ORT, NAME	PROJEKTSTAND	FLÄCHEN	ARCHITEKTUR	BESONDERHEIT
1_Aarau, neuer Bahnhof	im Bau, Eröffnung Herbst 2010	18500 m ² BGF*	Theo Hotz, Zürich	Stockwerkeigentum von Stadt, Kanton und AG Kant. Bank
2_Aarau, 2. Etappe neuer Bahnhof	Baubeginn 2011	5550 m ² GSF**, 15 000 m ² BGF	Theo Hotz, Zürich	Dienstleistungsbau an den neuen Bahnhof angebaut
3_Basel, ProVolta, Baufelder C1-C3	Studienauftrag abgeschlossen	7800 m ² GSF, 28 100 m ² BGF	wird im Januar 2010 bekannt	Bauten beidseits Bhf St Johann sind Teil von ProVolta
4_Basel, SüdPark	im Bau, Bezug 2011	4300 m ² GSF, 35 000 m ² BGF	Herzog & de Meuron, Basel	Gebäude mit 15 Geschossen auf 8-geschossigem Sockel
5_Bellinzona, Bahnhof	in Planung, Baubeginn offen	offen	offen	Umbau Bahnhof im Gang, Erweiterungsbau blockiert
6_Bern, WankdorfCity	Wettbewerb abgeschlossen	12000 m ² GSF, 48 800 m ² BGF	Lussi+Halter, Luzern	Areal gehört der Stadt Bern, neuer Sitz der SBB-Zentrale
7_Bern, Weyermannshaus	Bau 2010 bis ca. 2020	28000 m ² GSF, 65 000 m ² BGF	Bauart Architekten und Planer, Bern	Erste Arealhälfte ab 2010 verkäuflich, Rest nach 2015
8_Biel, Umbau Bahnhof	im Bau, Bezug 2010	Kommerzialisierung besteh. Flä.	Atelier 5, Bern	Renovation, Bahnhofshalle wird von Einbauten befreit
9_Buchs SG, Bahnhofareal	Wettbewerb 2009/2010	16 000 m ² GSF	offen	Umzonung Bahnhofplatz und angrenzender SBB-Areale
10_Burgdorf, ESP Bahnhof	Richtplan im Genehm.verfahren	6000 m ² GSF	Büro Z (Masterpl.) Blumer-Schwarz	Baufelder entlang Gleise, Bahnhofplatz und Bushof neu
11_Chur, Areal E	Areal verkauft, im Bau bis 2010	14 700 m ² GSF, 14 800 m ² BGF	Architektur Schumacher, Chur	Wohnen auf dem Areal der ehem. SBB-Hauptwerkstätten
12_La Chaux-de-Fonds	Sondernutzungsplan	49 000 m ² GSF, 82 000 m ² BGF	GEA Vallotton et Chanard, Laus.	Neuer Stadtteil «Le Corbusier» auf Güterbahnhofsareal
13_Freiburg, Tour de l'Esplanade	Quartierplan 2010	4000 m ² GSF, 13 000 m ² BGF	Luscher Architectes, Lausanne	Höchstes Bürogebäude der Stadt (16 Geschosse)
14_Genf, Chêne-Bourg	Quartierplan 2010	29 000 m ² GSF, 39 000 m ² BGF	Mayor + Beusch, Genf	Wohnhäuser; Hochhaus (20 Gesch.) an Bahnlinie CEVA
15_Genf, Umbau Bahnhof Cornavin	Baubeginn 2010	600m ² zusätzl. Verkaufsfläche	Tekhne, Genf und Lausanne	Neue Verbindungs-Mall, Verlängerung Unterführung West
16_Genf, La Praille	Quartierplan 2010	100 000 m ² GSF, 182 000 m ² BGF	BRS, Genf/ Ernst Niklaus Fausch	Bahnhof Lancy-Pont-Rouge an neuer Bahnlinie CEVA
17_Genf, Eaux-Vives	Quartierplan 2010	52 000 m ² GSF, 65 000 m ² BGF	ADR architectes, Genf	Neues Stück Stadt an der neuen Bahnlinie CEVA
18_Langenthal	Workshopverfahren abgeschl.	200 000 m ² GSF, davon ¼ SBB	offen	SBB benötigt ihre Areale noch für eigene Infrastruktur
19_Lausanne, Umbau RailCity	Bauprojekt	offen	offen	Projekt ist blockiert
20_Lausanne, Sébeillon	Baugesuch 2009	17 000 m ² GSF, 26 000 m ² BGF	bakker & blanc, Lausanne	Wohnungsbau im Flon, ¼ der Fläche gehört der Post
21_Locarno-Muralto, Kongressz.	Einzonung 2010/2011	30 000 m ² GSF	Dominique Perrault, Paris	Kongresszentrum, Hotel, Geschäfte, Bahnhof, Wohnbau
22_Lugano, Umbau Bahnhof	in Planung	300 m ² zusätzl. Verkaufsfläche	Lorenzo Felder (Voprojekt: Clavuot)	Atrio mit Standseilbahn, Unterführung wird entflochten
23_Lugano, Universitätscampus	Baubeginn Frühling 2013	12 000 m ² GSF	Mario Campi, Lugano	Universitäts-, Hotel-, Geschäfts- und Wohnzentrum
24_Luzern, Güterareal	Areal verkauft	9800 m ² GSF, 29 000 m ² BGF	Lussi + Halter, Luzern	Kombination städtebaul. und marktorientierte Strategie
25_Morges, Gare-Sud	Testplanung, Wettbewerb 2010	22 700 m ² GSF, 48 000 m ² BGF	offen	Neuer Stadtteil im Quartier Sablons
26_Neuenburg, TransEurope	im Bau, Bezug 2011 (1. Etappe)	10700 m ² GSF, 14500 m ² BGF	Bauart, Neuenburg	Letzte Etappe des Bahnhofsquartiers Ecopark
27_Olten, Umbau Bahnhof	im Bau, Bezug 2010	1000 m ² zusätzl. Verkaufsfläche	Flury + Rudolf, Solothurn	Mehr Verkaufsfläche
28_Olten, SBB-Industriewerkstätten	Gestaltungsplan 2009	40 000 m ² GSF, 115 000 m ² BGF	Bauart, Bern	Entwicklung mit bestehenden und neuen Bauten
29_Renens, Entrepôts	Quartierplan 2010	33 700 m ² GSF, 66 000 m ² BGF	KCAP Architects & Planners, Zürich	Wohnen, Büros, Gewerbe und Ladengeschäfte
30_Rorschach	Studienauftrag abgeschlossen	21 500 m ² GSF, 30 000 m ² BGF	Gigon / Guyer, Zürich	Firma Würth kaufte Areal von Stadt und SBB
31_Romanshorn, Güterschuppen	Auflage Gestaltungsplan	9000 m ² GSF	Blumer und Schwarz/ Clerici Müller	Gemeinde möchte Teil des Areals für einen Saal kaufen
32_Sargans, Tiefriet	Einzonung 2010	25 000 m ² GSF, 20 000 m ² BGF	offen	Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen, zwei Etappen
33_Solothurn Hauptbahnhof West	im Bau, Bezug 2010	5800 m ² GSF, 16 800 m ² BGF	Morger + Dettli, Basel	Wohn- und Geschäftshaus für die CS Asset Management
34_St. Gallen, Güterbahnhof	Neubeginn der Planung	39 000 m ² GSF	Pfister Schiess Tropeano & Partner	Karl Steiner hat entwickelt und ist gescheitert
35_Winterthur, Stellwerk RailCity	im Bau, Bezug 2010	8800 m ² GSF	AGPS Architecture, Zürich	Büros neben dem Bahnhof, unterirdische Velostation
36_Zug, Schleife	Baubeginn 2010	17 000 m ² GSF	Valerio Olgiati, Flims	Schleife Süd verkauft, Schleife Nord noch offen
37_Zürich Altstetten, WestLink	Baubeginn 2012	23 000 m ² GSF, 70 000 m ² BGF	Birchmeier Uhl. Park/ Atelier WW	Studienauftrag «Tower» und «Kubus» (Baufeld C) läuft
38_Zürich, Bahnhof Löwenstrasse	im Bau, Bezug 2013	2500 m ² neue Ladenfläche	Dürig, Zürich	Neue Läden mit der neuen Durchmesserlinie
39_Zürich HB, Umbau Südtrakt	Studienauftrag im Gang	offen	offen	Um- und Neubau des Trakts am Bahnhofplatz
40_Zürich Letzibach, Teilareal C	Baubeginn 2012	11 600 m ² GSF, 23 000 m ² BGF	Adrian Streich und Loetiger Strub	Zwei Wohn- und Geschäftsgebäudekomplexe
41_Zürich Letzibach, Teilareal D	Studienauftrag 2014/2015	10 200 m ² GSF	offen	Die zweite Etappe auf dem Areal Letzibach
42_Zürich, Neufrankengasse	Baubeginn 2011	2000 m ² GSF	EM2N, Zürich	30 gehobene Eigentumswohnungen
43_Zürich, Güterbahnhof	Baueingabe, Bezug offen	64 000 m ² GSF	Theo Hotz, Zürich	Der Kanton Zürich plant ein Polizei- und Justizzentrum
44_Zürich, Europaallee, Baufeld A+C	im Bau, Bezug 2012	179 000 m ² BGF	Max Dudler, Zürich	Pädagog. Hochschule, Privatbank Clariden Leu und UBS
45_Zürich, Europaallee, Baufeld E	Bezug 2014	18 000 m ² BGF	Caruso St John/ Bosshard Vaquer	Büros (Swisscanto) und Business-Appartements
46_Zürich, Europaallee, Baufeld G	Bezug 2014	23 000 m ² BGF	Graber Pulver/ Masswerk	Büros, Eigentumswohnungen und Altersresidenz
47_Zürich, Europaallee, Baufeld H	Wettbewerb im Gang, Bezug 2015	29 000 m ² BGF	offen	Pionierprojekt Energieeffizienz, Büros, Designhotel
48_Zürich, Europaallee, Baufeld B	Bezug 2017	9000 m ² BGF	offen	Büroflächen für «Reisen»
49_Zürich, Europaallee, Baufeld D	Bezug 2018	12 000 m ² BGF	offen	«Event und Kunst» soll hier einziehen
50_Zürich, Europaallee, Baufeld F	Bezug 2019	22 000 m ² BGF	offen	Der Oberbegriff für dieses Baufeld heisst «Fashion»

Wie im Grossen, so im Kleinen: Nicht auf der Liste sind kleinere Bahnhofsumbauten, bei denen auch nicht mehr benötigte Fläche zur Verkaufsfläche umgenutzt wird. Insgesamt betreuen SBB Immobilien rund 80 laufende Entwicklungsareale, Bahnprojekte nicht eingerechnet. * BGF Bruttogeschossfläche; ** GSF Grundstücksfläche

» Was sagen die Entscheidungsträger bei der Bahn dazu? Ist gute Stadtentwicklung möglich, wenn man höchste Renditen erzielen muss? Die Frage geht an Urs Schlegel, den Chef von SBB Immobilien. «Der Auftrag von SBB Immobilien lässt sich nicht auf «hohe Rendite» reduzieren», entgegnet er. «Unsere 800 Bahnhöfe tragen zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrs bei, aber nur wenige werfen eine Rendite als Immobilie ab.» Die Objekte im Umfeld der grossen Bahnhöfe sollten eine marktübliche Rendite erreichen, das sei mit Nachhaltigkeit durchaus vereinbar. «Dass nicht nur die Rendite alleine zählt, zeigt etwa die Ansiedlung der Pädagogischen Hochschule unmittelbar neben dem Hauptbahnhof Zürich. Die Projektentwicklungen der SBB erfolgen immer in enger Zusammenarbeit mit den Städten.» Chef Development, Roger Beier, ergänzt: «Unsere Entwicklungen sind mit Gestaltungsplänen und Architekturwettbewerben aufwändig. Und wir spekulieren nicht: Sechzig bis siebzig Prozent der Nutzungen müssen vermietet sein, ehe wir bauen oder verkaufen.»

An der Zürcher Europaallee arbeitet die Division SBB Immobilien inzwischen an einem Konzept für quartierverträgliche Erdgeschossnutzungen, sie hat dazu Workshops mit interessierten Gruppen durchgeführt und sucht nun nach Modellen für Verträge, um die vereinbarten Nutzungen sicherzustellen, also an die künftigen Käufer der Projekte zu übertragen. Zündstoff birgt dies: Den Mindestwohnanteil von vierzig Prozent werden mehrheitlich Business-Appartements, Hotels und eine gehobene Seniorenresidenz belegen. Wie sich diese vornehme Geschäftsstadt mit dem anschliessenden Kreis 4 vertragen und wie sie das multikulturelle, eher günstige Quartier beeinflussen wird, ist noch nicht überlegt.

DREI POLITISCHE FRAGEN SBB Immobilien wissen: Am meisten Geld verdienen Entwickler, die Projekte zur Baureife bringen und dann samt Grundstück verkaufen. Diese Strategie wirft drei politische Fragen auf. Erstens: Der Verkauf von SBB-Grundstücken ist umstritten. «Planen mit der Bahn», der SBB-Leitfaden für Planungen in Bahnhofgebieten von 1991 hielt fest: «Gemäss ihren Grundsätzen der Bodenpolitik verkaufen die SBB nur in Ausnahmefällen Land. Baurechte vergeben sie dort, wo eine Eigeninvestition auszuschliessen ist und wo mit der Nutzung nicht zugewartet werden kann.» Heute ist der Landverkauf der Normalfall. Sogar an Toplagen wie der Europaallee, die langfristig hohe Mieteinnahmen garantieren, behalten SBB Immobilien wahrscheinlich nur die Sihlpost in ihrem Besitz. Bis 2014 wollen sie Anlagen im Wert von 1,7 Milliarden Franken verkaufen. Verschern SBB Immobilien das Tafelsilber des Bundes? «Der Eindruck, dass wir die Perlen verkaufen, ist falsch», entgegnet Roger Beier. «Es sind noch viel Land und Potenzial da.» Man darf also gespannt sein, wo dereinst die wahren Juwelen der Bahn zum Vorschein kommen werden.

Aber der Verkauf an Private kann Grundstücke der Stadtentwicklung entziehen, wie das Beispiel Wil zeigt – schmerzlich bei zentralen, für das Stadtleben wegweisenden Gebieten. Heute schöpfen die SBB Gewinn daraus, dass sie einst günstig übernommene, teilweise enteignete Grundstücke an Private verkaufen. Logisch wären der Verkauf zurück an die Städte oder begrenzte Baurechte bis sechzig Jahre. Noch einmal Michael Hauser, Winterthurer Stadtbaumeister: «Die Städte müssen ein Mitspracherecht erhalten, wenn die Bahn Grundstücke für den Betrieb nicht mehr braucht.» Zweitens wird diskutiert, ob SBB Immobilien Mehrwertabschöpfungen leisten sollen. Da Bahnareale weisse Flecken in den Zonenplänen sind, werden sie erst bei einer Planung zugeteilt, etwa der Zentrumszone mit höchster Ausnutzung. Das steigert ihren Wert markant. Die SBB wehren sich nicht grundsätzlich gegen Mehrwertabschöpfungen. Sie fordern aber, dass alle ähnlich gelagerten Eigentümer dazu verpflichtet würden. Und der Chef Development, Roger Beier, gibt zu bedenken: «Das heisst nicht mehr, als den Gewinn vom SBB-internen in einen anderen öffentlichen Topf umzuverteilen.» Aber gehört dieser andere Topf den Städten, kann er der Pflege des öffentlichen Raums bei den Bahnhöfen oder der Übergänge in die Quartiere zugutekommen. Das nützt auch Pendlerinnen und Pendlern, die für die SBB nur vom Eintritt bis zum Verlassen des Bahnhofs und seiner Geschäfte

von Interesse sind. Drittens wird gefordert, SBB Immobilien sollten Land für günstiges Wohnen zur Verfügung stellen. So verlangte Peter Gurtner, bis 2009 Direktor des Bundesamts für Wohnungswesen, an den Grenchener Wohntagen 2009: «Würden Bundes- und bundesnahe Betriebe den gemeinnützigen Trägerschaften Bauland günstig zur Verfügung stellen, wäre dies nachhaltiger, als wenn der Bund über die Wohnraumförderung die Wohnkosten auf teurem Boden nachträglich zu senken versucht.» Auf eine ähnliche Anfrage von Nationalrat Josef Lang (Grüne Fraktion) antwortete der Bundesrat: Ein direkter Auftrag des Bundes an die SBB, ihre Areale für preisgünstigen Wohnraum zur Verfügung zu stellen, würde dem gesetzlichen Auftrag der SBB, betriebswirtschaftlich zu handeln, widersprechen. Den Verkauf beschränken, die Mehrwerte abschöpfen, das Land für günstiges Wohnen abgeben: Alles würde weniger Gewinn für SBB Immobilien bedeuten, damit weniger SBB-interne Ausgleichszahlungen, schliesslich mehr Bundesgelder für die SBB. In der anderen Waagschale aber liegt die Bedeutung der SBB-Areale: gross, zentral und verfügbar. Sie sind damit zukunftsweisend für die Siedlungsentwicklung. Das Dilemma wird deutlich: So lange der Leistungsauftrag die SBB Immobilien zu «angemessenem Gewinn» verpflichtet, können sie der Stadtentwicklung nicht genügend Sorgfalt widmen. Darum muss die Politik den Leistungsauftrag hinterfragen. Und die Öffentlichkeit muss eines der wichtigsten siedlungspolitischen Themen diskutieren – die Zukunft der Bahnareale.



Kommentar DEN LEISTUNGSAUFTRAG HINTERFRAGEN

Hochparterre richtet fünf Postulate an SBB Immobilien und an den Bund:

Erstens: Der SBB-Leistungsauftrag hat unerwünschte Nebenwirkungen: SBB Immobilien sind verpflichtet, «angemessene Gewinne» – also hohe Renditen – zu erwirtschaften, auch Areale zu verkaufen. Das bedroht die Stadtentwicklung. Der Leistungsauftrag 2011–2014 ist verhandelt, doch in diesen Jahren muss die Politik den Leistungsauftrag überdenken und hinterfragen: Wie sind die SBB-Bodenpolitik und eine vernünftige Stadtentwicklung vereinbar?

Zweitens: Die Revision des Raumplanungsgesetzes RPG läuft. Der Bund muss die SBB und weitere bundesnahe Betriebe, so die Armee, im RPG an eine wichtige Aufgabe binden: qualitätsvolle, breit abgestützte Entwicklung ihrer wertvollen Landesreserven.

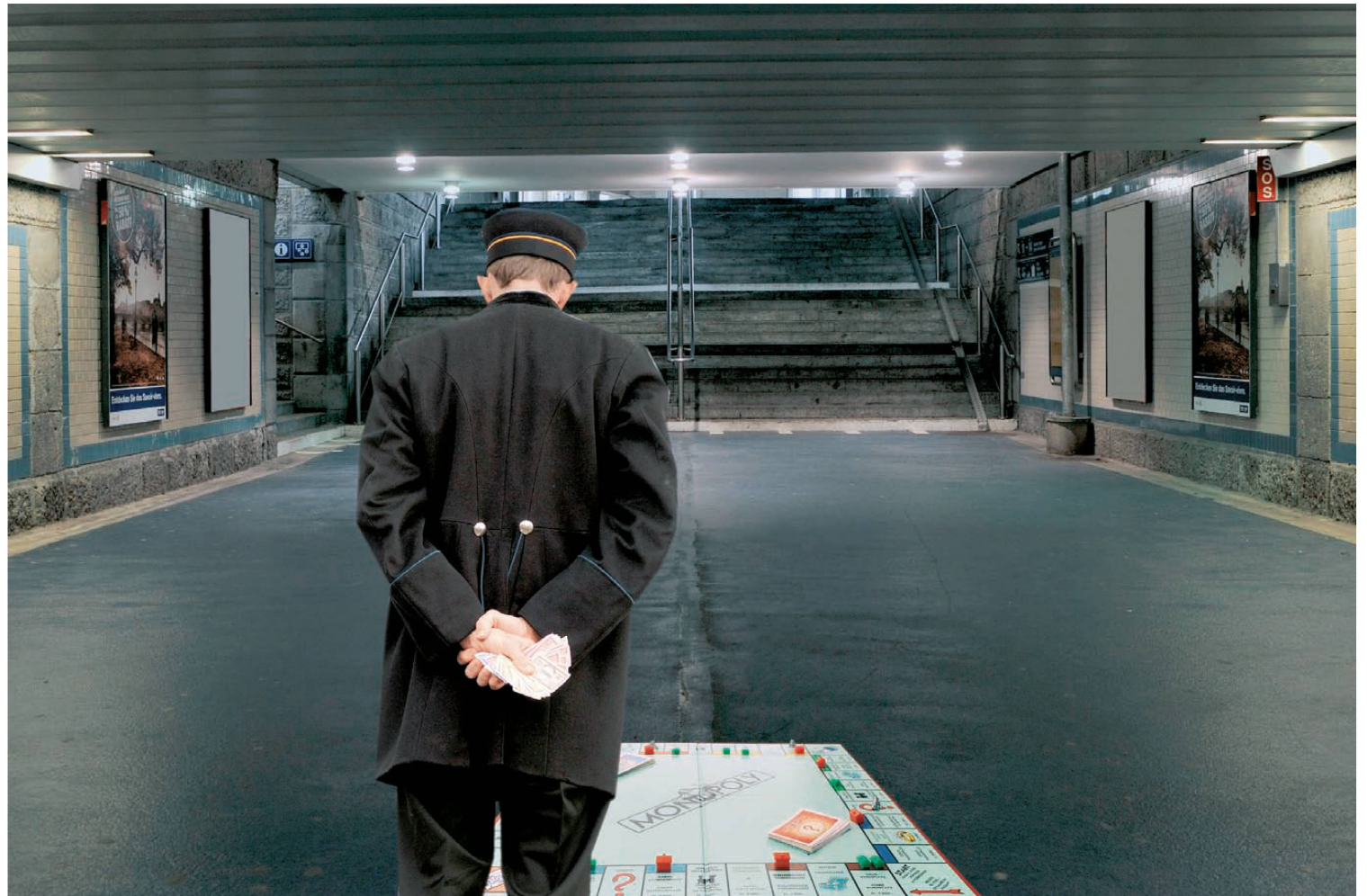
Drittens: Entwicklung in den Zentren reicht nicht. SBB Immobilien müssen ihr Können auf das Land ausdehnen. Zentrale Bahnhofgebiete sind – denken wir an Siedlungsverdichtung und steigende Mobilitätskosten – auch auf dem Land ein entscheidendes Reservoir. SBB Immobilien müssen Hand bieten für kluge Weiter- und Umnutzungen ihrer 550 Klein- und Mittelbahnhöfe. Viertens: Dass SBB Immobilien auf Architekturwettbewerbe setzen, ist erfreulich und achtbar. Doch die Projekte ächzen darunter, genügend vermarktbare Fläche zu bieten. Der Spielraum für die Architektur muss weiter werden. Sonst droht – wie an der Europaallee abzusehen – ein architektonischer Einheitsbrei.

Fünftens: Urs Schlegel ist seit 1992 Chef von SBB Immobilien. Nächstes Jahr geht er in Pension. Das bringt die Chance, diesen Posten mit einer Figur zu besetzen, die nebst dem Wissen im Immobiliengeschäft auch Erfahrung in der Stadtentwicklung mitbringt. **Rahel Marti**





^SBB Immobilien verteilen ihren grossen Bodenkuchen an Private.



^ Monopoly mit ungleichen Spielern: SBB Immobilien muss gewinnen, die Stadtentwicklung hat das Nachsehen.