

Erweiterter Sonderdruck aus Hochparterre 8 / 18

Die unbekannte Gigantin

Eine Recherche zu Projektentwicklungen, Wohnbaupolitik, Liegenschaftsverkäufen und Finanzdaten der SBB-Division Immobilien sowie der Zusammenhang mit der SBB-Pensionskasse.



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. Dies auf Weisung des Bundesrats, der in seinem Leistungsauftrag fordert, dass die Division Immobilien mit 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 Gewinnruck», Hochparterre 1–2/10. Das Dilemma: teure Wohnungen und günstige Billette oder teure Billette und günstige Wohnungen? Heute, 2018, sind viele der damaligen Grossprojekte gebaut, neue sind dazugekommen siehe Zürich, Seite 4, Basel, Seite 9, und Genf, Seite 10, und das Pensionskassenloch ist kleiner geworden siehe Seite 17. 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. Die aktuelle Recherche dazu hat sieben Kapitel – Projektentwicklungen, Wohnungsbau, Politik, Branche, Liegenschaften, Finanzen und Geschichte – sowie einen Kommentar. Am Schluss steht ein aktueller Überblick über die Projekte und Bauabsichten seit 2010.

SBB Immobilien gewährte 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 gemeinnützigem 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 Bahnböden. 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 Grundstückverhältnisse 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 9.

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 beantragten die SBB 2005 einen Vorentscheid dazu, ob sie zur Berechnung der Ausnutzung 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 Gleisribüne. 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 18 800 Franken monatlich zu vermieten und preist sie nun als «serviced Apartments» mit tieferen, 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

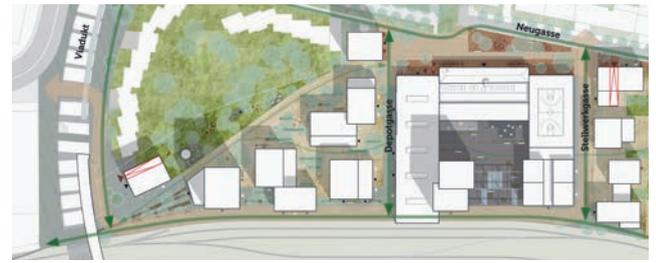
In der Entwicklungspipeline warten drei weitere Areale: der betrieblich nicht mehr benötigte Teil der SBB-Werkstätten mit 40 000 Quadratmetern und das teils bis 2030 mit Baurechten belastete Hardfeld mit 70 000 Quadratmetern, beide an der Hohlstrasse, sowie das Depot-Areal an der Neugasse im Kreis 5 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 umzuzonen. 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 Gleisträube (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 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 Zweithypothesen. 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 Genossenschaftshypothesen 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 den 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 13. Danach zählt der Eigenbestand 1000 preisgünstige Wohnungen sowie 200 Marktmiete-Wohnungen. Langfristig soll die Anzahl preisgünstiger auf 1700 steigen, jene der Marktwohnungen sich dagegen auf 3500 vervielfachen. Machten die Marktwohnungen 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 denen die SBB eine Erhöhung auf 2450 anpeilen.

Die SBB AG schmückt 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-Marktwohnungen 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, dies bei einem 90-Prozent-Quantil von 320 Franken pro Quadratmeter (Quelle aller Zahlen: Immomonitoring Wüest Partner 2018–1).

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 Genossenschaftler, 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 «überrissenen 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 börsenkotierte Immobiliengesellschaft Swiss Finance & Property Investment zu verkaufen. Doch die Nord-West-Generalversammlung lehnte dies mit Zweidrittelsmehrheit 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 «branchenüblichem Ergebnis» die Rede. Bis 2014 verpflichtete der Bundesrat die SBB noch, frühzeitig über grössere Immobilienverkäufe zu informieren, diese Bestimmung wurde ersatzlos gestrichen.

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, fegte 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

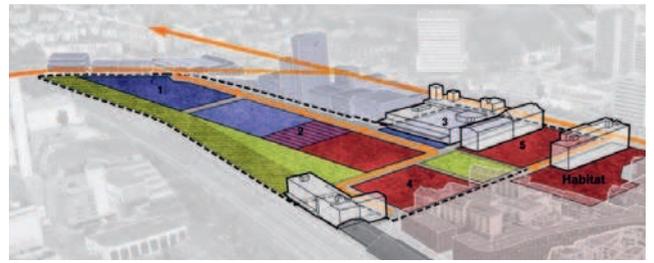
Umstritten ist der Bebauungsplan Volta Nord für das 11,6 Hektar grosse Lysbüchel-Areal nördlich des Bahnhofs St. Johann. Dort gehören den SBB 6,5 Hektar gewerblich genutztes Gebiet. Der Rest gehörte Coop. Die Stadt und die gemeinnützige Wohnbaustiftung Habitat übernahmen ihn gemeinsam. 2000 bis 3000 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 Vervielfachung 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: Nautentor und Wolf-Bahnhof

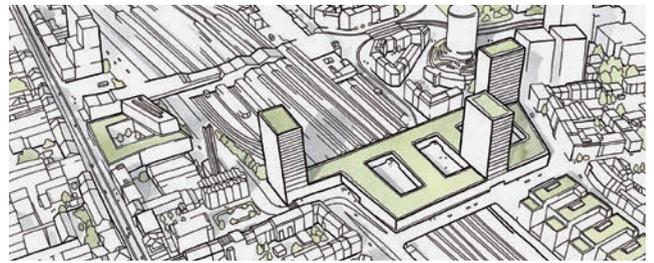
Anfang Juni 2018 startete die Planaufgabe für das von der Post und den SBB geplante «Nautentor». Gemeint ist der Ersatz des rostroten Reiterbaus der Post über den Gleisen, im Volksmund als «Blutwurst» oder «Rostbalken» verspottet. Morger Partner haben einen durchgehenden Sockelbau sowie drei 90-Meter-Türme 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 Franken.



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



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



Neuer Reiterbau: Nautentor (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 tiefgelegt. 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 ein Drittel der durch die Umzonung realisierten Mehrwerte abzuliefern, da dieser seinerzeit ein 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 Ausnutzungsziffer 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.



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

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 Vorkaufrecht. 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 Ausnutzungsziffer 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 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 Shoppingmall, 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.



Ableger der Europaallee: Village Luzern Rösslimatt auf dem Güterareal.



Gescheitert: Projekt «Places Reller» auf dem Güterbahnhofareal in Vevey.

Gegenwind in Luzern – Rückschlag in Vevey

In Zürich bekommt die SBB immer wieder politischen Gegenwind zu spüren: Bei den Projekten Europaallee (Referendum 2006) und Westlink (geplatzter Landverkauf wegen erfolgreicher Referendumsandrohung der Alternativen Liste 2010) und aktuell bei der Arealentwicklung Neugasse (Volksinitiative des Vereins Noigass). In letzter Zeit ist es auch in anderen Städten und Gemeinden zu Kritik und Widerstand gekommen.

In der Stadt Luzern verlief zunächst alles nach dem gewohnten Muster: Im Anschluss an einen Wettbewerb verkaufte die SBB 2009 das 9349 Quadratmeter grosse ehemalige Güterareal Tribtschen unmittelbar beim See. Den Zuschlag erhielt der Meistbietende, die Investorengemeinschaft Credit Suisse Asset Management Funds/Anliker AG. Mitveräussert wurde das Siegerprojekt «Citybay» von Lussi-Halter mit den drei Stadthäusern «Business», «Residence» (92 Eigentumswohnungen) und «Living» (46 Mietwohnungen).

Inzwischen haben sich die politischen Verhältnisse geändert: Seit 2012 ist die Stadt per Volksentscheid verpflichtet, den Anteil gemeinnütziger Wohnungen innert 25 Jahren auf 16 Prozent zu erhöhen. Um das zentral gelegene Areal Rösslimatt beim Bahnhof findet eine politische Kontroverse statt. 2013 präsentierten Stadt und SBB gemeinsam das Siegerprojekt einer Studie für das über 40 000 Quadratmeter grosse Güterareal der SBB. Bis 2035 soll hier neben dem «Citybay»-Komplex das ambitionöse «Village Luzern Rösslimatt» entstehen, laut SBB ein urbaner Hotspot. Vorgesehen – O-Ton SBB – sind fünf Komplexe:

- «Magnet» als Wohn- und Geschäftshochhaus,
- «Trafo», ein Büro- und Gewerbegebäude,
- «Volt» mit kleinflächigen, multifunktionalen Wohnungen,
- «Watt» mit urban konzipierten Wohnungen,
- «Ampère» mit gediegenen, repräsentativen Einheiten

Grundlage für die erste Etappe bildet das Volks-Ja zu einer Zonenplan-Revision im Juni 2013, bei der auch ein erster Teil des bisher als «übriges Gebiet» ausgeschiedenen Güterareals Rösslimatt als Arbeitszone eingezont wurde. Die zweite Etappe ist erst für 2035 vorgesehen und vom Bau des Durchgangsbahnhofs abhängig. Auf dem zurzeit noch nicht eingezonten Arealteil sind überwiegend Wohnnutzungen (80–85 %) vorgesehen.

Als Initialbau ist das Bürohaus «Perron», ein 180 Meter langer Gebäuderiegel entlang der Gleise mit 18 000 Quadratmetern Dienstleistungsfläche, vorgesehen (Architektur: Rolf Mühlethaler). Der ursprünglich auf Mitte 2016 geplante Baubeginn musste allerdings mangels Ankermieter immer wieder verschoben werden. Sollte sich während längerer Zeit kein Hauptmieter finden, erwägt die SBB laut Gerüchten den Verkauf des ganzen Rösslimatt-Areals.

Gemeinnützige Wohnungen gefordert

Gegen diesen Luzerner Ableger der Europaallee hat sich eine lokale Bürgerinitiative formiert. Im November 2017 ersuchte die IG Stadtentwicklung den Stadtrat mit einem «Bevölkerungsantrag», «sich mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen, dass auf dem Rösslimatt-Areal zu hundert Prozent gemeinnütziger Wohn- und bezahlbarer Gewerberaum erstellt wird». Die IG pocht damit auf den wohnpolitischen Grundsatzentscheid von 2012. Der Stadtrat erklärte sich halbherzig bereit, den Antrag teilweise entgegenzunehmen. Für die erste Etappe, die praktisch nur Büronutzungen vorsieht, lehnt er ihn ab. Nur für die – noch ungewisse – zweite Etappe ist er bereit, bei der SBB zwar nicht auf hundert Prozent, aber auf «einen erheblichen Anteil» gemeinnütziger Wohnungen hinzuwirken. Im Juni 2018 lehnte der Grosse Stadtrat den «Bevölkerungsantrag» ab, da die SP-Fraktion nicht bereit war, die halbherzige Lösung zu stützen, und sich der Stimme enthielt. Die IG Stadtentwicklung prüft nun die Lancierung einer Volksinitiative.

Vevey: Volks-Nein zu den «Places Reller»

Einen politischen Rückschlag erlitt die SBB in Vevey mit ihrem 130-Millionen-Projekt «Places Reller» auf dem heute als Parkplatz genutzten Güterbahnhofareal. Auf den rund 2,5 Hektaren der «Cour des Marchandises» waren 55 700 Quadratmeter Bruttogeschossfläche geplant, maximal 40 Prozent Büro und Läden und 350 Wohnungen. Im Februar 2017 wurde das Vorhaben von einem Referendumskomitee aus Grünen, der wachstumskritischen Gruppierung Décroissance-Alternative sowie Teilen der gespaltenen SP mit 53 Prozent Nein in der Volksabstimmung versenkt. Die Kritikpunkte: zu wenig Grün, bloss 20 Prozent logements d'utilité publique (mit Maximalmieten von 250 Franken pro Quadratmeter und Jahr), zu viele Parkplätze. Mit den «Places Reller» scheiterte aufgrund der allgemein stark wachstumskritischen Stimmung in der Gemeinde bereits das dritte Überbauungsprojekt an der Urne. Im Anschluss daran verordnete die Exekutive eine Denkpause und einen allgemeinen Baustopp in bestimmten Gebieten. Die SBB ihrerseits drohte mit einer jahrzehntelangen Brache.

→

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.

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 Shoppy-

land 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 Renditeliegenschaften nicht zu Marktpreisen neu bewerten. Der Marktwert des Portfolios dürfte bei mindestens 12 Milliarden Franken liegen, im Geschäftsbericht weist SBB Immobilien per Ende 2017 nach Abschreibungen jedoch bloss ein Netto-Anlagevermögen von 5,516 Milliarden 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 aus, 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.



Die SBB soll einen Beitrag leisten zur Politik des Kantons

Die SBB spielt unbestritten eine Schlüsselrolle in der Entwicklung der Sektoren rund um die fünf Genfer Bahnhöfe, die zum Léman-Express-Netz gehören. Die neuen Quartiere, die entlang dieser Achse gebaut werden, sind partnerschaftlich gewachsen. SBB Immobilien handelt also nie alleine. Die kantonalen und kommunalen Behörden setzen sich für ganzheitliche Projekte ein – mit Wohnungen, Gewerbe, öffentlichen Infrastrukturen wie etwa der neuen Comédie in Eaux-Vives und vor allem öffentlichen Räumen. Aus der Sicht von Raum- und Stadtplanung wollen wir, dass die SBB Immobilien einerseits ihre Funktion als Akteurin im Liegenschaftsbereich voll wahrnehmen kann. Andererseits soll sie aber auch einen Beitrag leisten zur Politik des Kantons in Sachen städtische Erneuerung. Das Ziel besteht darin, Wohnungen für alle Bevölkerungsgruppen zu bauen und dabei auch architektonische Qualität zu bieten.

Wir arbeiten sehr gut mit der SBB zusammen. Im Kanton Genf zeichnet sich ein einmaliger urbaner Wandel ab, der durch die Stärkung der Eisenbahn vorangetrieben wird. Die Zusammenarbeit mit dem Bundesbetrieb hat eben erst begonnen, und ich freue mich darauf, unsere Beziehungen in zukünftigen Projekten weiterentwickeln zu können. Antonio Hodgers ist seit 2013 Regierungsrat des Kantons Genf und Vorsteher des Département du territoire (DT).



Wohnungen für viele

Genf hat in 22 Jahren 100 000 neue Bewohnerinnen und Bewohner dazugewonnen. In den letzten fünf Jahren war das Bevölkerungswachstum besonders markant, mit je einem Plus von 8000 Personen in den beiden Jahren 2014 und 2015. Unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Fruchtfolgefleichen stehen dem Kanton aber nur gerade 127 Hektar Land als Reserve zur Verfügung. Die Siedlungsentwicklung muss sich also auf die Stadt konzentrieren.

Die Projekte von SBB Immobilien sind in diesem Kontext zu sehen. Ihr gehören Grundstücke mitten in den heute schon beliebten Quartieren, die mit dem Léman Express (Ceva) entwickelt werden. Hier gibt die Bahn den Ton an. Sie muss prioritär die Bedürfnisse der Bevölkerungsmehrheit erfüllen. Die SBB baut aber lieber Büros und Wohnungen im höheren Preissegment. Diese Ausrichtung wird zu einer Belastung für die heutige und zukünftige Bevölkerung, deren Mieten unter Druck geraten werden.

Die SBB strebt nach maximaler Rentabilität und vergisst dabei, dass ihre privilegierte Position darauf beruht, dass sie einen Service Public anbietet. Die Grundstücke gehören ihr, weil sie für den Eisenbahnverkehr notwendig waren. Deshalb ist die SBB verpflichtet, sie im öffentlichen Interesse zu nutzen – und dieser Nutzen ist in Genf, wie in anderen grossen Agglomerationen, der Bau von Wohnungen, die für möglichst viele zugänglich sind.

Christian Dandrès, Genf, Anwalt, Kantonsrat, Vorstandsmitglied des Schweizerischen Mieterverbands (SMV)

SBB Immobilien: Flächen, Nutzungen und Erträge

Quelle: SBB

Grundbesitz

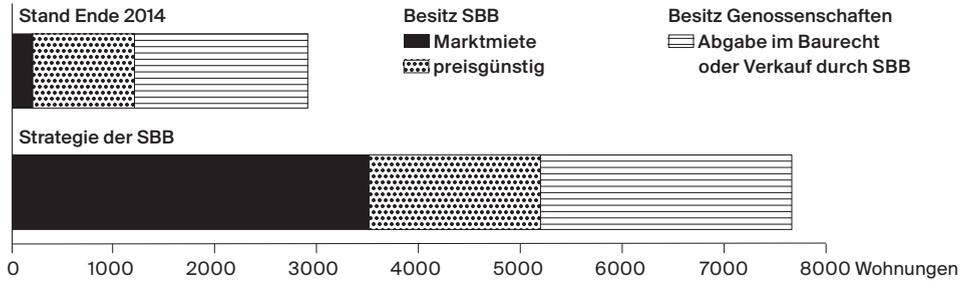
Die Fläche aller SBB-Areale inklusive der Bahnanlagen entspricht etwa der Grösse der Stadt Zürich (links). Der Anteil der Division SBB Immobilien ist etwa so gross wie die Fläche der Stadt Genf (rechts).



Anzahl Grundstücke: 3800
Anzahl Gebäude: 3500

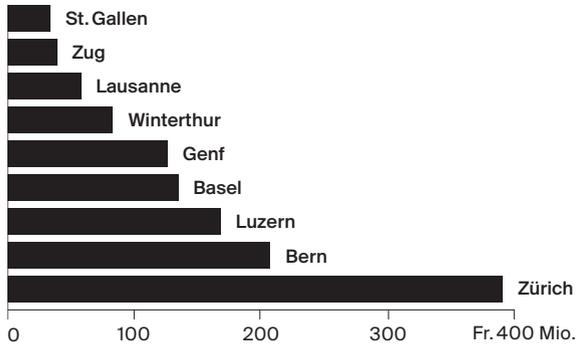
Wohnungsbau

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.



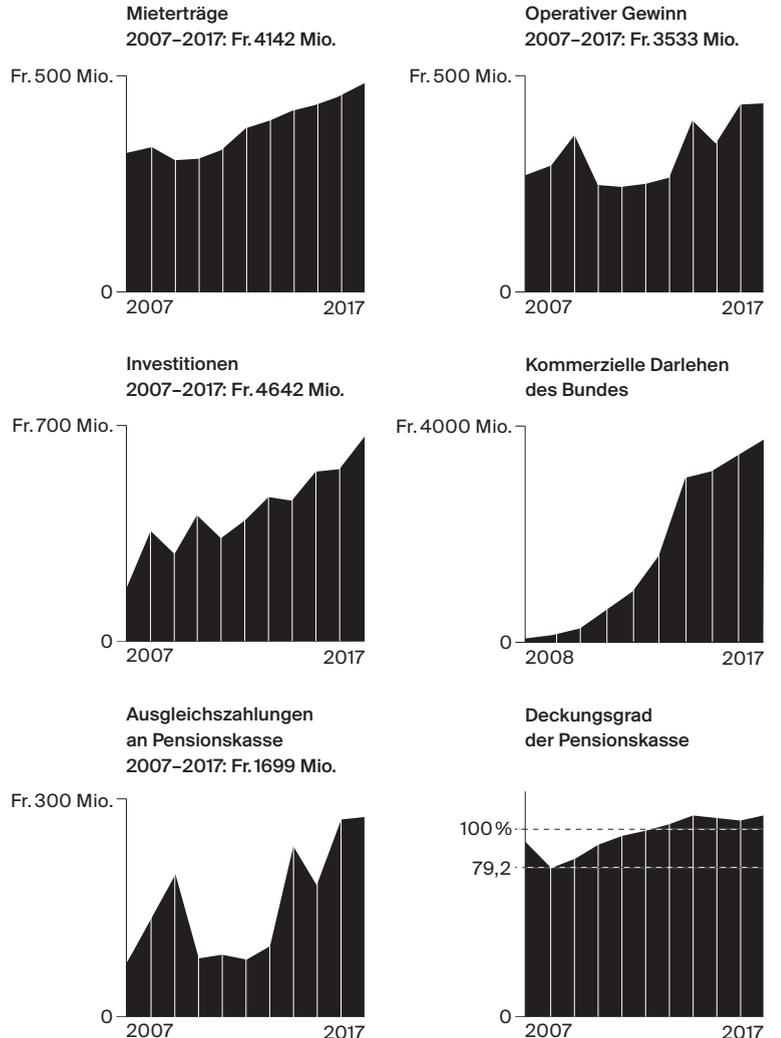
Umsätze in Bahnhöfen

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



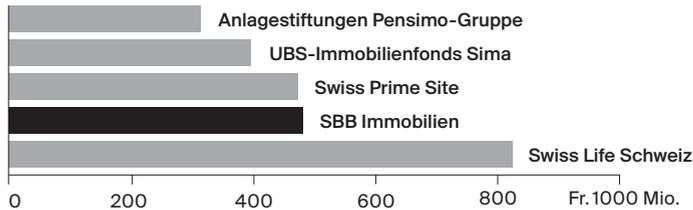
Geschäftszahlen

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 zweitgrösste Immobilienfirma der Schweiz aus.



Mietertrag 2017 nach Nutzungen



Liegenschaften: 1,5 Milliarden Franken Gewinn aus Verkäufen

SBB Immobilien verkauft - vor allem seit 2007 - in grossem Umfang Liegenschaften. Doch seit 2008 SBB Immobilien zu einer eigenständigen Division wurde, finden sich in den Jahresberichten kaum mehr Angaben über einzelne Verkaufsgeschäfte. Die SBB AG bleibt damit weit hinter den Publizitätsanforderungen zurück, wie sie für jede börsenkotierte Immobilien-AG gelten.

Publiziert werden nur die realisierten Nettogewinne nach Bezahlung der Grundstückgewinnsteuer, die Umsätze werden nicht bekannt gegeben. Von 2007 bis 2017 hat SBB Immobilien mit Verkäufen über 1,5 Milliarden Franken eingenommen siehe Grafik Seite 16. Auf Anfrage konnte oder wollte der Bahnkonzern weder Angaben zu Anzahl, Fläche und Käufertypus dieser Areale herausrücken. Auch der Anteil der Verkäufe an öffentlich-rechtliche Körperschaften bleibt unbekannt.

Der Verwaltungsrat legt jeweils für sechs Jahre im Finanzplan ein Verkaufsbudget fest. Für die Zeitspanne 2015-2020 sind Verkäufe von durchschnittlich 118 Millionen Franken pro Jahr vorgesehen, in Zukunft werden sie auf zirka 50 Millionen pro Jahr abnehmen. «Die SBB agiert bei ihren Verkaufsgeschäften privatwirtschaftlich entsprechend dem Geschäftsreglement und verfügt über keine Vorgaben, die öffentliche Hand oder Bauträger zu bevorzugen.» So die Antwort auf unsere Rückfrage.

Profitable Zürcher Europaallee

Trotzdem sind eine Reihe von Transaktionen dokumentiert. Die wohl profitabelste war 2009 der Verkauf des Baufeldes C der Europaallee an die UBS. Für das 7403 Quadratmeter grosse Areal musste die Grossbank 199 Millionen auf den Tisch legen. Das sind 26 931 Franken pro Quadratmeter - für Land, für das die SBB-Vorgängerin Nordostbahn vor 150 Jahren um die zehn Franken pro Quadratmeter bezahlt hatte. Zum Vergleich: Ein Quadratmeter Boden bringt laut Bauernverband einen Ertrag von einem Kilo Kartoffeln - die SBB hat von der UBS dafür den Gegenwert von 640 Gramm Gold erhalten.

Auf dem Baufeld G der Europaallee erzielte die SBB 2013 bei geschätzten Baukosten von 35 Millionen Franken für die 46 Eigentumswohnungen einen Verkaufserlös von mindestens 95 Millionen. Aus dem Gewinn errechnet sich ein exorbitanter Landpreis von rund 70 000 Franken pro Quadratmeter. Die Europaallee ist die SBB-Goldgrube par excellence. Einschliesslich UBS-Bau und Sihlpst-Sanierung wurden total 1,3 Milliarden Franken investiert, der ganze Komplex dürfte aktuell einen Marktwert von drei bis vier Milliarden Franken haben.

Basel: Peter-Merian- und Jacob-Burckhardt-Haus

Umfangreiche Landverkäufe tätigte die SBB in Basel bis 2009 auf dem Areal des ehemaligen Depot- und Güterareals östlich des Bahnhofs. Für die beiden markanten Grossbauten Peter-Merian- und Jacob-Burckhardt-Haus wurden rund 3,5 Hektaren an institutionelle Investoren verkauft, an Postfinance, PSP, Swiss Prime Site, die Pensionskassen von Basel-Stadt und Baselland, Assetimmo, Swisscanto, Vivao Sympany (die ehemalige ÖKK) und die Anlagestiftung der UBS für Personalvorsorge. Die Verkäufe gehen auf Verträge zurück, die das Entwickler-Konsortium um den Architekten Hans Zwimpfer noch mit der «alten» SBB abgeschlossen hatte. Auch das Baurecht zu-

gunsten der Pensionskassen von Bund und Suva für das «Elsässertor» der Architekten Herzog & de Meuron westlich des Bahnhofs wurde noch vom Regiebetrieb eingefädelt. Die später erstellten Bauten am südlichen Gleisrand - Südpark D und Meret-Oppenheim-Hochhaus - hat SBB Immobilien dagegen in ihrem Portfolio behalten. Die Hauptmieter sind dort Coop und eine Seniorenresidenz.

Einen deutlichen Niederschlag finden die Verkäufe und Arealentwicklungen in Basel in den Einnahmen des Mehrwertabgaben-Fonds: Laut Consulting-Firma Weissexpert hat die SBB 2000 bis 2012 rund 50 Millionen Franken und damit fast zwei Drittel aller Mehrwertabgaben geleistet. Kein Wunder, sprach sich die SBB in Zürich bei der Vernehmlassung grundsätzlich gegen die Einführung einer Mehrwertabgabe bei Um- und Aufzonungen aus und beantragte, ehemals bahnbetrieblich genutzte Grundstücke der SBB von der Leistung eines Mehrwertausgleichs auf Planungsvorteilen zu befreien.

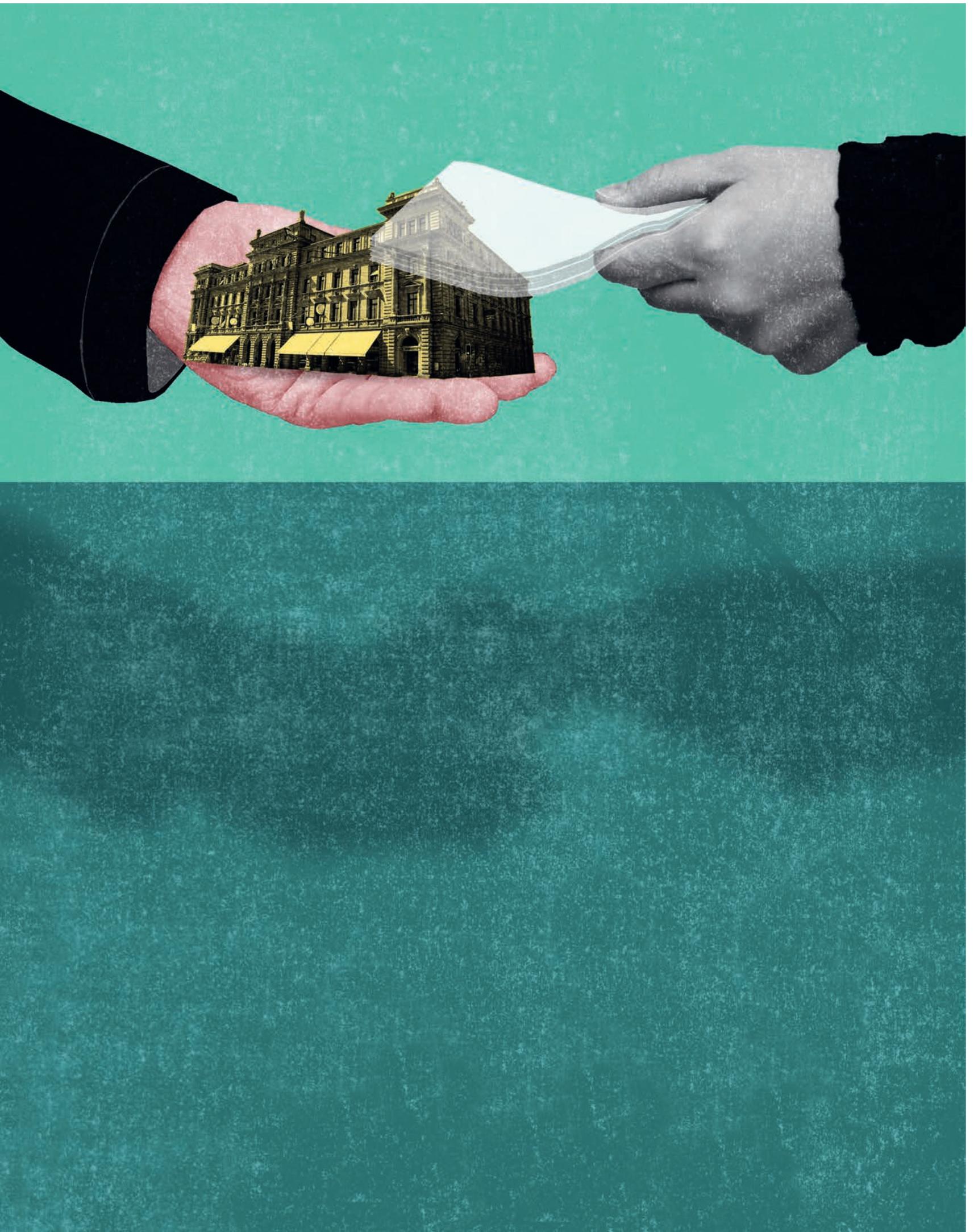
Verkäufe an die öffentliche Hand

Soweit es um Bauten für die Verwaltung, für Kultur und Bildung geht, kommen bei Verkäufen hier und dort auch Kantone und Gemeinden zum Zug, manchmal auch zu einigermaßen akzeptablen Konditionen. Zum Beispiel in Bern. Im Zug der Verlegung ihres Hauptsitzes ins Wankdorf-Areal bot die SBB 2011 in Bern zwei Dienstgebäude an zentraler Lage (Hochschulstrasse 6 beim HB und Mittelstrasse 43) dem Kanton an, der sie für die Uni Bern erwerben konnte. Der ausgehandelte Kaufpreis von 63,5 Millionen lag 12 Prozent unter der Verkehrswertschätzung der SBB. Das Areal Weyermannshaus Ost trat die SBB dem Kanton für die Berner Fachhochschule 2017 im Baurecht ab. Für das gut zwei Hektar grosse Areal in einer Dienstleistungszone mit sehr hoher Ausnutzung wurde ein Basislandwert von 37,1 Millionen vereinbart, was einem Quadratmeterpreis von 1831 Franken entspricht. Zudem muss SBB Immobilien für die Altlastsanierung, die Abgeltung für Infrastrukturlasten und als Mehrwertentschädigung insgesamt 18,4 Millionen aufwerfen.

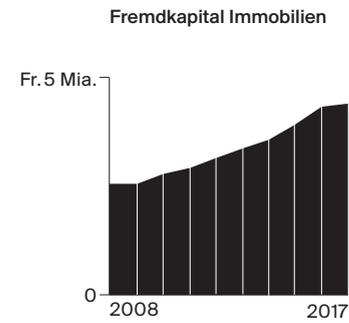
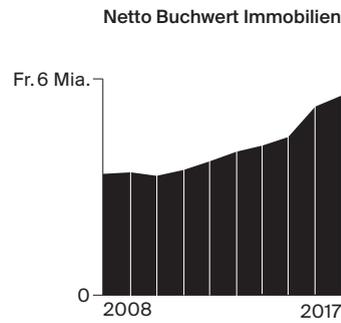
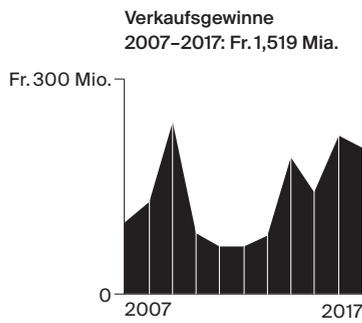
In Basel verkaufte die SBB der Stadt beim Bahnhof St. Johann einen 4211 Quadratmeter grossen Landstreifen entlang der Gleise für den geplanten Neubau des Staatsarchivs und des Naturhistorischen Museums zu einem nicht bekannten Preis. Für den Bau eines Museums konnte die Stadt Lausanne in Bahnhofnähe im Rahmen eines Landtauses eine rund 2,5 Hektar grosse Parzelle für 33,36 Millionen (1293.-/m²) erwerben. Knapp zwei Hektar Bauland konnte sich die Stadt St. Gallen beim Bahnhof St. Fiden für 14,6 Millionen (780.-/m²) sichern.

Richtplan bremst Bodenpreis

Die Weichen für den Verkauf des SBB-Güterbahnhofareals an der Hohlstrasse in Zürich wurden schon 1995 im Richtplan gestellt, als Standort des Polizei- und Justizentrums (PJZ). 2002 wurde der Kaufvertrag abgeschlossen. Nach jahrelangen politischen Kontroversen erwarb der Kanton das 63 608 Quadratmeter grosse Areal in der Industriezone schliesslich 2012 - planiert und von Altlasten bereinigt, einschliesslich Teuerung, Verlängerungszuschlag und Abgeltung von Mietzinsausfällen - für 125,1 Millionen. Das sind 1966 Franken pro Quadratmeter, kein Schnäppchen, aber auch kein überbissen →



Geschäftszahlen



→ spekulativer Preis. Der Eintrag im Richtplan, mit dem eine andere Verwendung des Areals ausgeschlossen wurde, wirkte wohl preisdämpfend.

Deutlich tiefer in die Tasche greifen musste 2012 die Gemeinde Rüschlikon: Für ein grösseres Areal seeseitig des Bahnhofs musste sie 2951 Franken pro Quadratmeter bezahlen. Zehn Jahre zuvor kostete das hangseitige SBB-Areal bloss einen Bruchteil.

Wirbel löste 2016 der Verkauf des historischen Gottshardgebäudes in Luzern an Swiss Prime Site (SPS) aus. Es ist Sitz der Sozialversicherungsabteilung des Bundesgerichts. SPS bezahlte für das historisch wertvolle Gebäude 78,1 Millionen oder 31273 Franken pro Quadratmeter. Das Bundesamt für Bauten und Logistik war am Kauf nicht interessiert, es hatte mit der Käuferin einen Mietvertrag zu den alten Konditionen abschliessen können.

Sale-and-rent-back-Transaktionen

Seit einiger Zeit verkauft die SBB systematisch Betriebsliegenschaften, um sie anschliessend zurückzumieten (sale and rent back). Als erstes wurde 2007 das neu erstellte Dienstgebäude Wylerpark der Division Personenverkehr für 86,2 Millionen Dollar an die Livermore Investments Group, eine obskure Offshore-Gesellschaft auf den British Virgin Islands, verkauft. Nach einer Begrün-

dung für den ungewöhnlichen Partner gefragt, verweist die SBB auf «ein zweistufiges Bietverfahren mit mehreren Investoren». 2016 hat Livermore die Liegenschaft an die CLand AG in Zürich weiterverkauft, die Verbindungen zum Berner Milliardär Hansjörg Wyss unterhält. Der auf Baurechtsland der Stadt Bern erstellte neue SBB-Hauptsitz in der «WankdorfCity 1» wurde nach Fertigstellung 2014 für 156 Millionen an die Anlagestiftung Turidomus (Pensimo-Gruppe) verkauft, an der übrigens auch die SBB-Pensionskasse mit einem Sechstel beteiligt ist. Ende 2015 folgte der Verkauf des von der SBB genutzten Büroteils der «Westlink»-Überbauung in Zürich-Altstetten – ohne die Wohnungen – an die Bâloise. 2017 wurde das Ausbildungszentrum «Centre Loewenberg» (CEL) in Murten für 34 Millionen an die Novavest Real Estate (mettler2invest) verkauft. Auch das im Bau befindliche IT-Gebäude «Byte» in «WankdorfCity 2» soll an einen Investor verkauft werden.

Mit den Verkäufen – so die Medienmitteilung zum CEL-Verkauf – will die SBB «die Kapitalbindung bei eigen-genutzten Büro- und Verwaltungsgebäuden reduzieren», sich von Objekten trennen, «die für die SBB nicht an strategisch wichtigen Lagen liegen» und Mittel für neue Investitionen freisetzen. Bei den beiden Baurechtsgebäuden in «WankdorfCity» spielt sicher auch mit, dass die Wertsteigerung beim Grundeigentümer, der Stadt Bern, verbleibt.



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 überbeuerte 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.

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

Wo fließen die Erträge von SBB Immobilien aus Vermietungen und Verkäufen hin? Die Antwort ist vordergründig einfach. Gemäss Vorgaben in den strategischen Zielen des Bundesrats fließen 150 Millionen Franken pro Jahr als Ausgleichszahlungen an die Division Infrastruktur. Damit sollen die mit der Ausgliederung des Immobilienbereichs ab 2002 weggefallenen Erträge kompensiert werden. Die restlichen Erträge werden für die Sanierung und Stabilisierung der Pensionskasse eingesetzt. Hier lohnt es sich allerdings genauer hinzuschauen: Sind die forcierte Immobilienentwicklung und die Fixierung auf Maximalrenditen wirklich zwingend und ohne Alternative?

Sanierungs- und Stabilisierungsbeiträge

Die vom Bund nicht genügend ausfinanzierte SBB-Pensionskasse rutschte unmittelbar nach der Ausgliederung der SBB AG aus der allgemeinen Bundesverwaltung (1999) mit der Dotcom-Krise 2001 sowie dann erneut mit der Finanzkrise 2008 in eine massive Unterdeckung. Ihr Deckungsgrad lag zeitweilig bei unter achtzig Prozent. Eine Sanierung wurde zudem dadurch erschwert, dass die SBB-Pensionskasse bis vor wenigen Jahren mehr Rentner als Aktive aufwies. In Absprache mit dem Bund wurden zwei Sanierungspakete geschnürt. 2016 beschloss der Verwaltungsrat zusätzlich einen Stabilisierungsbeitrag.

Diese Sanierungsbeiträge erfolgen in zwei unterschiedlichen Formen. Einerseits als Direktzahlungen, andererseits in Form von langfristigen Darlehen, die die Pensionskasse selbst der Muttergesellschaft SBB gewährt. Die Direktzahlungen werden zunächst über externe Kredite zu Marktkonditionen, unter anderem auch des Bundes, finanziert und anschliessend aus Unternehmensgewinnen – in der Regel konzernintern aus Verkaufsgewinnen von SBB Immobilien – amortisiert. Für ihre langfristigen Darlehen bekommt die Pensionskasse von der Muttergesellschaft Zinsen, und diese Darlehen werden ebenfalls amortisiert. Im Detail sieht das so aus:



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.

- Sanierungsbeitrag I: 2007 leisteten die SBB einen ersten Sanierungsbeitrag von 1,493 Milliarden Franken an die Pensionskasse. Davon wurden 293 Millionen direkt überwiesen, der grösste Teil aber – 1,2 Milliarden – wurde von der Pensionskasse als Darlehen mit 25-jähriger Laufzeit zu vier Prozent Zins der SBB gewährt. Seit 2011 wird dieses Darlehen auch amortisiert.
- Sanierungsbeitrag II: 2010 leisteten die SBB einen zweiten Sanierungsbeitrag von 938 Millionen. Davon wurden 138 Millionen direkt überwiesen. Für 800 Millionen gewährte die Pensionskasse der SBB ein weiteres 25-Jahr-Darlehen, verzinsbar zu vier Prozent.
- Stabilisierungsbeitrag: 2016 legten die SBB 690 Millionen in die Pensionskasse ein, weil mit der Senkung des technischen Zinssatzes Rentenkürzungen für jene Mitarbeitenden drohten, die kurz vor der Pensionierung stehen. Damit kann eine Übergangsregelung finanziert werden. Insgesamt haben die SBB damit bei der Pensionskasse zwischen 2007 und 2010 in zwei Tranchen ein Darlehen von zwei Milliarden Franken aufgenommen und drei Direktbeiträge von total 1,121 Milliarden geleistet.

Intransparente Finanzflüsse

Die Finanzflüsse zwischen SBB, ihrer Division Immobilien und der Pensionskasse sind alles andere als transparent. Es gibt widersprüchliche Aussagen zum Umfang der Sanierungsbeiträge von SBB Immobilien an die Pensionskasse. Anlässlich des Sanierungsbeitrags I machte der Bundesrat folgende Vorgabe: «Die SBB verzinsen und amortisieren den Kredit der Pensionskasse SBB über 25 Jahre mittels des im Immobilienbereich erarbeiteten Cashflows. Die Immobilieninvestitionen sollen eine Rendite von mindestens fünf Prozent erzielen und damit die vier Prozent übertreffen, die auf dem Kredit an die Pensionskasse zu zahlen sind. Die Verzinsung und Rückzahlung der mittelfristigen Anlauffinanzierung (gemeint ist damit die Direktbeiträge von 293 Millionen) erfolgt aus den bis 2012 erwarteten Verkaufserlösen aus Immobilien.»

Für den zuletzt geleisteten Stabilisierungsbeitrag von 2016 hat der SBB-Verwaltungsrat in eigener Kompetenz beschlossen, dass dieser ebenfalls über die Erträge von SBB Immobilien refinanziert werden muss.

Zum Sanierungsbeitrag II heisst es in der Botschaft des Bundesrats dagegen ausdrücklich: «Im Unterschied zum ersten Sanierungseinschuss der SBB werden Verzinsung und Amortisation des Darlehens nicht zentral vom Immobilienbereich getragen, sondern den verschiedenen Geschäftsfeldern belastet.» Konkret also auch über subventionierte Bereiche wie Infrastruktur und Personenverkehr. Abweichend von dieser Vorgabe haben die SBB zur Sicherung beider Darlehen «sämtliche Forderungen aus den gegenwärtigen und zukünftigen Mietverhältnissen von ausgesuchten SBB-Grossbahnhöfen mit allen damit verbundenen Neben- und Vorzugsrechten an die Pensionskasse abgetreten».

Pensionskassen-Schulden halbiert

Fest steht per Ende 2017 zweierlei: SBB Immobilien hat seit 2007 1,699 Milliarden Franken Ausgleichszahlungen für Amortisation und Verzinsung an die Pensionskasse geleistet. Die Restschuld für das 2-Milliarden-Darlehen bei der Pensionskasse beträgt damit noch 1,327 Milliarden. Detailliertere Angaben waren von der SBB AG →

→ allerdings nicht zu erhalten. Man darf aber davon ausgehen, dass bei der vereinbarten Laufzeit von 25 Jahren bis 2031 für Amortisation und Verzinsung des Sanierungsbeitrags I jährliche Annuitäten von 79 Millionen fällig sind. Anzunehmen ist auch, dass die Direkteinlagen von 2007 und 2010 mittlerweile vollständig refinanziert und amortisiert sind. Schliesslich hat SBB Immobilien zwischen 2014 und 2017 mit 240 Millionen Pensionskassen-Ausgleichszahlungen pro Jahr weitaus mehr als die geschuldete Annuität von 79 Millionen Franken geleistet. Damit dürfte auch der Stabilisierungsbeitrag von 2016 bereits grösstenteils amortisiert sein.

Mit vier Prozent Zins steht das Pensionskassen-Darlehen ziemlich quer in der aktuellen Zinslandschaft und lastet wie eine zur Unzeit abgeschlossene Festhypothek auf dem Bahnkonzern. Für die Restlaufzeit bis 2031 ist noch fast eine halbe Milliarde an Zinsen fällig. Die vier Prozent wurden in der Botschaft des Bundesrats seinerzeit als jener Zinssatz begründet, «den die Pensionskasse SBB zu einer ausgeglichenen Rechnung benötigt». Fakt ist jedoch, dass die Pensionskasse den technischen Zins, also die Mindestrendite, die sie zur Bezahlung der Renten erwirtschaften muss, seit 2007 in drei Schritten von vier auf zwei Prozent gesenkt hat und für 2019 eine weitere Reduktion auf 1,5 Prozent vorsieht. Eine vorzeitige Rückzahlung des Pensionskassen-Darlehens und eine zinsgünstigere Refinanzierung ist laut SBB vertraglich nicht möglich; eine Neuaushandlung der Zinskonditionen lehnen die SBB ab, weil «ausgehandelte Verträge einzuhalten» seien.

In den letzten zehn Jahren hat sich zudem die finanzielle Lage der SBB-Pensionskasse massiv verbessert: seit 2013 weist sie keine Unterdeckung mehr auf und – obwohl sie bereits mit einem tieferen technischen Zins rechnet – ihr Deckungsgrad liegt mit 107,1 Prozent gleichauf mit der Pensionskasse des Bundes und höher als bei der Pensionskasse der Post.

Gibt es keinen anderen Weg?

Das Fazit: Als Beitrag zur Pensionskassen-Sanierung muss SBB Immobilien in den nächsten Jahren noch den Rest des Stabilisierungsbeitrags 2016 abtragen und bis 2031 die 79-Millionen-Annuität für den Sanierungsbeitrag I leisten. Dazu kommen die 150 Millionen Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur. Alles in allem sind das 230 bis 250 Millionen Franken pro Jahr. Mit dem heutigen Portfolio hat SBB Immobilien in den Jahren 2014 bis 2017 – ohne Verkaufsgewinne – im Schnitt 212 Millionen operative Gewinne pro Jahr erzielt. Zusammen mit einer zurückhaltenden Verkaufspolitik könnten die erforderlichen Ausgleichs- und Zinszahlungen an Infrastruktur und Pensionskasse erwirtschaftet werden.

Damit stellt sich die Frage: Müssen die forcierte Entwicklungs- und Verkaufspolitik sowie die aktuell aggressive Renditeoptimierung unbedingt im heutigen Umfang fortgesetzt werden? Dazu kommt, dass die rekordhohe Investitionskadenz nur um den Preis einer stark ansteigenden Verschuldung zu haben ist. Von 2007 bis 2017 sind die kommerziellen Darlehen des Bundes an die SBB AG von null auf 3,570 Milliarden Franken emporgeschneit, die finanziellen Verbindlichkeiten von SBB Immobilien sind im selben Zeitraum um 75 Prozent auf 4,462 Milliarden angewachsen. Kommt dazu, dass die einseitige Fixierung auf das Hochpreis-Mietsegment mittel- und langfristig auch nicht ohne Risiken ist.

Geschichte: Wie vor 170 Jahren alles begann

Am Mittwoch, 31. Oktober 1900, trafen sich vormittags um 11 Uhr je drei Zürcher Regierungs- und Stadträte, darunter der freisinnige Stadtpräsident Pestalozzi, mit Eisenbahn-Minister Johannes Zemp zu einer denkwürdigen Aussprache im Bundesratshaus in Bern. Gestritten wurde um das acht Hektar grosse Areal der heutigen Europaallee in Zürich – ein Filetstück im Immobilienportefeuille der privaten Nordostbahn (NOB), das durch die Verlegung des Güterbahnhofs und der Bahnwerkstätten freigespielt worden war. Der Konflikt hatte sich im Vorfeld der Gründung der SBB und der Verstaatlichung der NOB zwischen den Behörden von Stadt und Kanton Zürich und dem Bund entzündet. Das Verstaatlichungsgesetz von 1898 sah bloss den Rückkauf der Privatbahn-Konzessionen vor, und die NOB hatte sich in einem Vergleich mit dem Bundesrat clever darauf geeinigt, für den Bahnbetrieb «entbehrliche Liegenschaften» – auch das Europaallee-Areal – vom Rückkauf auszunehmen, um sie privat zu verwerten.

Die Forderung der angereisten Zürcher war klipp und klar: Komplet-Verstaatlichung der NOB samt aller erworbenen oder enteigneten Arealen, unter anderem für den Bau einer breiten Verbindungsstrasse zum neuen Güterbahnhof (der heutigen Lagerstrasse). Was einmal für einen öffentlichen Zweck erworben worden war, sollte dauerhaft diesem gewidmet bleiben. Doch Zemp blieb hart, auch eine anschliessende Petition der Zürcher Behörden an die Bundesversammlung hatte keinen Erfolg.

Indirekt drangen die Zürcher mit ihren Forderungen dann doch durch: 1901 beschloss das Parlament statt des Rückkaufs der Konzession den freihändigen Erwerb aller NOB-Aktien. Damit wurden automatisch sämtliche NOB-Areale mitverstaatlicht – allerdings mit einem Aufpreis von 7,5 Millionen Franken. Ohne die dezidierte Intervention der Zürcher Stadtväter wäre es 1926 nie zum Bau der Sihlpost gekommen.

Riesiges Privatbahn-Erbe

Einen Grossteil ihres heutigen Grundbesitzes – nicht nur die Europaallee – haben die SBB von ihren privaten Vorläuferbahnen geerbt. So stammen viele Zürcher SBB-Areale aus Käufen und Enteignungen der von Alfred Escher gegründeten privaten Nordostbahn (NOB).

Obwohl privat, verfügten die konzessionierten Bahnen gestützt auf das Eisenbahngesetz von 1852 über ein Enteignungsrecht. Grundstücke wurden weiträumig, nicht nur für die Gleise, sondern auch für Abstellanlagen, Rangierdrehkreuze, Güterschuppen, Werkstätten, Kohlenlager etc., und teilweise auch auf Vorrat erworben.

Wie aus der Antwort des Zürcher Stadtrats auf eine Anfrage der AL-Fraktion hervorgeht, zahlte die NOB zwischen 1855 und 1880 für die – damals vorwiegend als Ackerland genutzten – Areale entlang der Zollstrasse zwischen dem HB und der Langstrasse zwischen 89 Rappen und 37,78 Franken pro Quadratmeter, je nachdem, ob auf dem Grundstück noch eine Baute stand. Umgerechnet anhand des Konsumentenpreisindex entspricht das Quadratmeterpreisen von 9 bis 391 Franken. Gut die Hälfte der 19 Parzellen wurde freihändig erworben, acht Kaufverträge weisen auf ein Enteignungsverfahren hin.

Im Gebiet der heutigen Europaallee verkaufte die Stadt Zürich 1858 und 1861 zwei Parzellen mit 4747 Quadratmeter – rund fünf Prozent der heutigen Europaallee – für 4,04 und 12,22 Franken pro Quadratmeter an die NOB. Für weniger zentral gelegene Parzellen – etwa an

der Hohlstrasse oder in Altstetten – dürften die Erwerbspreise tiefer gelegen haben. Angesichts der aktuellen Kontroverse um das Neugasse-Areal ist ein Landhandel von 1925 politisch pikant: Damals trat die Stadt Zürich den SBB für den Bau der Lokremise im Enteignungsverfahren entlang der Neugasse 18 600 Quadratmeter zu einem Preis von 26 Franken ab. Dieses ursprünglich städtische Land macht rund ein Fünftel des umstrittenen Neugasse-Areals aus. Auf dem Rest des enteigneten 40 Meter breiten Landstreifens steht heute ein Teil der Sugus-Häuser (das Areal wurde von der SBB 1998 verkauft) und der Hochhäuser der Eisenbahner-Baugenossenschaft Dreispitz (SBB-Baurechtsvertrag von 1978).

1847: Stadt verschenkt HB-Areal

Einen Spezialfall bildet der Zürcher Hauptbahnhof. Weil sie den Bahnhof der Spanisch-Brötli-Bahn nach Baden unbedingt auf Stadtgebiet haben wollte (Aussersihl war damals noch eine eigene Gemeinde), verschenkte die Stadt Zürich mit Vertrag vom 2. April 1847 rund drei Hektar Land für den Bau des Bahnhofgebäudes an die Nordbahn AG. Allerdings mit einer gewichtigen Einschränkung: «Wenn (...) früher oder später die Aktiengesellschaft oder deren Rechtsnachfolger gutfinden sollten, den Bahnhof von dem (...) hiefür abgetretenen Platze zu verlegen, so ist die Stadt berechtigt, denselben ohne Leistung von Entschädigung wieder an sich zu ziehen, wogegen der Aktiengesellschaft oder ihrem Rechtsnachfolger unbenommen bleibt, ihn von den darauf stehenden Gebäulichkeiten zu räumen.» Die Rückfalloption figuriert bis heute als Anmerkung im Grundbuch. Ob sich die Stadtväter 1847 hätten träumen lassen, dass auf dem Areal heute eines der profitabelsten Shoppingcenter der Schweiz betrieben wird, ohne dass für die Stadtkasse etwas abfällt?



Ansicht des Bahnhofs Zürich 1847 von Johann Baptist Isenring.



Eine der wenigen Fotografien des ersten Zürcher Bahnhofs.

Kommentar

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 erhalten. 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 abgelöst, 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: Die SBB darf die öffentliche Stadtentwicklung nicht übersteuern. Sie muss mit den Gemeinden kooperieren und Partizipation fest ins Programm aufnehmen, ernst gemeint und ohne Absprachen. **Rahel Marti** ●

Überblick: Projekte und Absichtserklärungen seit 2010

Hochparterre publizierte in der Ausgabe 1-2/2010 den Bericht «Unter Gewinndruck». Er schilderte die Grundstücksgeschäfte von SBB Immobilien. Dort zeigte eine Tabelle, welche Bauten und Projekte gerade aktuell und geplant waren.

Zu bestellen: shop.hochparterre.ch

Die folgende Liste schreibt die Aktivitäten fort und zeigt: Inzwischen ist vieles umgesetzt und noch mehr neu geplant worden. Geordnet ist sie alphabetisch nach Kantonen. Im Kanton Zürich sind die Projekte im Bezirk Meilen en bloc hintereinander aufgeführt, weil die Projekte aus der Gesamtperspektive Kanton Zürich (GPZH) sich stark ähneln. Innerhalb der Zürcher Gemeinden sind sie zusätzlich chronologisch geordnet.

Abkürzungen

Wg. Wohnungen

GSF Grundstücksfläche

BGF Bruttogeschossfläche

BMZ Baumassenziffer

HNF Hauptnutzfläche

ESP Entwicklungsschwerpunkt

SNP Sondernutzungsplanung

GP Gesamtperspektive (Vereinbarung SBB mit Kanton, 2013–2018)

CEVA S-Bahn Genf–Annemasse

SDOL Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois

Aargau

Aarau, Gleis 0

Bahnhof Ost (2. Etappe): SBB verkauft das Areal 2014 für 25,45 Mio. an CS REF Green Property, 91 Wg., Migros. Bezug 2018.
Flächen: 5548 m² GSF, 31238 m² BGF, 17416 m² HNF (50 % Wohnen)
Architektur: Theo Hotz Partner, Zürich
Investition: Fr. 57 Mio.

Basel-Stadt

Basel, Güterbahnhof Wolf

City-Logistik, Mischnutzung Arbeiten und Wohnen. Planungsworkshops im Gang.
Flächen: 160 000 m² GSF, 210 000 m² BGF
Investition: Fr. 650 Mio.

Basel, Meret-Oppenheim-Hochhaus

2. Etappe Südpark, ca. 50 % Wohnen, 153 Wg. Bezug Frühjahr 2019.
Flächen: 3100 m² GSF, 40 000 m² BGF, 25215 m² HNF
Architektur: Herzog & de Meuron, Basel
Investition: Fr. 130 Mio.

Basel, Nautentor

Soll den bestehenden Reiterbau beim Bahnhof («Rostbalken») ersetzen. Drei 90-Meter-Türme, mindestens 28 Prozent Wohnen. Auflage Bebauungsplan Juni 2018.
Flächen: 128 500 m² BGF
Architektur: Morger Partner, Basel
Investition: Fr. 450 Mio. (SBB: 100 Mio., Post: 350 Mio.)

Basel, Volta Nord / Lysbüchel (Areal 56)

Wohnen / Gewerbe: 40 / 60. Zugeständnis an SP: 30 % Wohnungen im Baurecht durch Genossenschaften (80 Wg.), Bebauungsplan beschlossen, Referendum Gewerbeverband.
Flächen: 65 000 m² GSF, 111 800 m² BGF, 83700 m² HNF
Investition: Fr. 350 Mio.

Basel-Landschaft

Liestal, Bahnhofplatz

Neubau Bahnhofgebäude und zwei weitere Gebäude, davon ein Hochhaus. Quartierplan Bahnhofcorso im November 2017 vom Volk bewilligt.
Flächen: ca. 10 000 m² GSF, 21 000 m² BGF
Architektur: Burkard Meyer, Baden

Bern

Bern, Bahnhof

GP BE 2016; Premium ESP-Standort: «Durch Anpassungen bei Bahn- und Logistikfunktionen wird die städtebauliche Entwicklung jetziger Bahnareale möglich.»

Bern, Bubenbergzentrum

Projekt Zukunft Bahnhof Bern: Büro-Ersatzneubau als neuer Bahnhofzugang, SBB hat Grundstück 2015 erworben. Wettbewerb 2017 juriiert.
Flächen: 1107 m² GSF, 7608 m² BGF
Architektur: Büro B, Bern
Investition: Fr. 39 Mio.

Bern, Wankdorf 1, Hauptsitz SBB

Baurecht der Stadt Bern, Gebäude 2014 für 156 Mio. der Anlagestiftung Turidomus (Pensimo) verkauft (Sale and lease back), Fertigstellung 2014.
Flächen: 4968 m² GSF, 35 000 m² BGF, 31481 m² HNF
Architektur: Lussi + Halter, Luzern
Investition: Fr. 145 Mio.

Bern, Wankdorf 2, IT-Zentrale SBB

Arbeitsplätze für 1800 SBB-Mitarbeitende. Baurecht der Stadt Bern. Verkauf des Gebäudes geplant (sale and lease back). Im Bau.
Flächen: 2832 m² GSF, 22 600 m² BGF
Architektur: MOKA Architekten, Zürich / Losinger-Marazzi AG, Bern

Bern, ESP Wankdorf

GP BE 2016: «Premium-Entwicklungsschwerpunkt». Baufeld 14.b: Areal von SBB und EWB. Auflage Richtplanrevision 2018. Nutzungsplan ab 2025, Realisation ab 2030 vorgesehen.
Flächen: 17 000 m² GSF, 70 000 m² BGF (Baufeld 14.b)

Bern, Weyermannshaus Ost

GP BE 2016: Teil des ESP Ausserholligen. Baurechtsvertrag der SBB an Kanton Bern für den Neubau Fachhochschule und Projektierungskredit bewilligt.
Flächen: Areal: 41288 m² GSF; Baufelder: 20260 m² GSF, 77050 m² BGF
Investition: Fr. 364 Mio.

Biel, Bahnhof

GP BE 2016: «Anpassungen bei Bahn- und Logistikfunktionen» ermöglichen «eine städtebauliche Entwicklung auf Bahn- und weiteren Arealen».

Biel, Produktionsanlage Ost

GP BE 2016: Langfristige Verlagerung der Serviceanlage vom Gleisdreieck in den ehemaligen Rangierbahnhof.
Fläche: 82363 m² GSF (inkl. Gleisareal)

Ostermündigen, Bahnhof

GP BE 2016: «Grosses Potenzial für die Entwicklung der Areale im Bahnhofgebiet»; SBB-Parzellen auch ausserhalb des ESP Ostermündigen; Zone mit Planungspflicht.
Fläche: SBB 32 000 m² BGF

Freiburg



Freiburg, Tour de l'Esplanade

Höchstes Gebäude im Zentrum mit 19 Geschossen, 28 % Wohnen. Vorprojekt.
Flächen: 5000 m² GSF, 16 000 m² BGF, 10 322 m² HNF
Architektur: Dominique Perrault, Genf
Investition: Fr. 52 Mio.

Genf

Chêne-Bourg, Bahnhofareal

Bahnhofüberbauung CEVA. Total ca. 260 Wg., davon 160 im Baurecht auf Land des Kantons (Group 8, Genf), Rest SBB (Opale). Quartierplan.
Flächen: 39339 m² GSF, 61307 m² BGF

Chêne-Bourg, Opale

SBB-Teilprojekt: Hochhaus (20 Geschosse), 2/3 Wohnen (101 Wg.). Im Bau.
Flächen: 950 m² GSF, 16211 m² BGF, 13659 m² HNF
Architektur: Lacaton & Vassal, Paris
Investition: Fr. 80 Mio.

Genf, Cornavin, Sektor Ost

GP GE 2018: Arealentwicklung möglich, wenn im Kanton ein Ersatzstandort für den Unterhalt der Personenzüge gefunden werden kann. Horizont 2035 oder später.

Genf, Eaux-Vives, Bahnhofareal

Bahnhofüberbauung CEVA mit Nouvelle Comédie und total 340 Wg., davon 250 durch Stadt und Kanton Genf. Flächen: 54 573 m² GSF, 87 155 m² BGF
Architektur: FRES architectes, Paris (Comédie); B+W architecture und Tekhne, Lausanne (Wohnungen).
Siehe auch O'Vives.

Genf, Eaux-Vives, O'Vives

SBB-Teilprojekt: 88 Wg., 9933 m² Läden und Büros. Im Bau.
Flächen: 18 770 m² GSF, ca. 21 000 m² HNF
Architektur: Aeby Perneger & Associés, Carouge
Investition: Fr. 150 Mio.

Lancy, Pont-Rouge

Bahnhofüberbauung CEVA: 6 Bürohäuser (Esplanade 1-4, Place 1-2), Quartierplan. Im Bau.
Flächen: 27 000 m² GSF, 138 000 m² BGF, 108 100 m² HNF
Architektur: Pont 12, Chavannes-près-Renens
Investition: Fr. 725 Mio.

Lancy, Adret Pont-Rouge

Bahnhofüberbauung CEVA: SBB verkauft 62 000 m² für 51,3 Mio. an die kantonale Wohnbau-Stiftung FPLC; 640 Wohnungen, davon 80 % logements d'utilité publique durch Stadt Lancy und Gemeinnützige. Quartierplan. Ausserhalb des Quartierplans eine Schul- und Sportanlage. Im Bau.
Flächen: 55 764 m² GSF, 75 000 m² BGF
Architektur: Tribu, Lausanne; Lopes & Périnet-Marquet, Genf

Satigny

GP GE 2018: Arealentwicklung um das Bahnhofsareal, Horizont 2025.

Luzern

Luzern, Citybay

Ehemaliges Güterareal Tribschen, 2009 an CS Fonds (Büros, 46 Miet-Wg.) und Anliker AG (92 Eigentums-Wg.) verkauft. 2011 fertiggestellt.
Flächen: 9349 m² GSF, 29 000 m² BGF
Architektur: Lussi + Halter, Luzern

Luzern, Village Luzern Rösslimatt

Gesamtplanung östlich des Bahnhofs (etappierte Realisierung bis 2035), Bevölkerungsantrag der IG Stadtentwicklung für 100 % gemeinnützige Wohnungen und Gewerberäume im Parlament im Juni 2018 abgelehnt. Studienauftrag.
Flächen: 42 000 m² GSF, 110 000 m² BGF
Architektur: Rolf Mühlethaler, Bern

Luzern, Rösslimatt, Projekt «Perron»

Bürohaus als 1. Etappe der Gesamtplanung Areal Rösslimatt. Baueingabe mangels Ankermieter zurückgestellt. Vorprojekt.
Flächen: 8000 m² GSF, 28 000 m² BGF, 18 549 m² HNF
Architektur: Rolf Mühlethaler, Bern
Investition: Fr. 95 Mio.

Neuenburg



La Chaux-de-Fonds, Quartier Le Corbusier

Neuer Stadtteil auf dem Güterbahnhofsareal. Bisher erst Baufeld B realisiert (76 Wg., Architektur: Serge Grard). Kantonaes Gerichtsgebäude auf Baufeld A im September 2017 vom Stimmbolk abgelehnt. Sondernutzungsplan von 2009.
Flächen: 49 000 m² GSF, 82 400 m² BGF
Architektur: GEA Vallotton et Chanard, Lausanne

Neuenburg, Transeurope II

Anschlussbau (Büros und Gewerbe) zu Transeurope I (2009-2012, Haute Ecole Arc) am Standort der alten Post. Studie, Revision Quartierplan 2019.
Flächen: 3580 m² GSF, 5920 m² BGF, 4720 m² HNF
Investition: Fr. 23,5 Mio.

St. Gallen

Buchs, Rheincity 1. Etappe

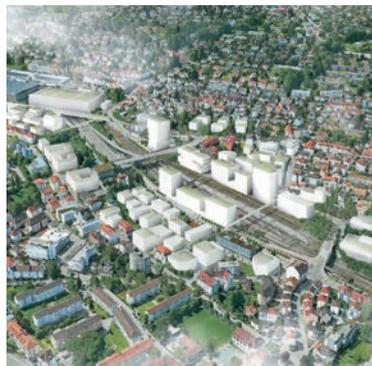
Areal beim Bahnhof: Neuüberbauung mit Bushof (2018 fertiggestellt), Kongress und Wohnen. Studienwettbewerb 2013, Umzonung erfolgt (Rheincity Nord und Süd).
Flächen: 45 000 m² GSF
Architektur: Oliver Schwarz, Margreth Blumer, Zürich

Buchs, Rheincity Baufeld 3 Süd

110 Wg. (ganzes Baufeld 3: 220-240 Wg.) Teilprojekt, Wettbewerb läuft.
Flächen: 7750 m² GSF, 10 500 m² HNF

Rorschach, Würth-Verwaltungssitz

Der Würth-Konzern kauft 2009 das Areal von Stadt und SBB (je 50 %) für 11,4 Mio., Neubau 2013 fertiggestellt.
Flächen: 21 500 m² GSF, 30 000 m² BGF
Architektur: Gigon / Guyer, Zürich
Investition: Fr. 150 Mio.



St. Gallen, Bahnhof St. Fiden

Stadt St. Gallen hat das Areal 2012 der SBB für 14,6 Mio. abgekauft. Testplanung St. Fiden-Heiligkreuz im November 2017 abgeschlossen.
Flächen: 18 700 m² GSF (Stadt St. Gallen)

St. Gallen, Güterbahnhof

2007: Nutzungskonzept SBB / Karl Steiner in der Volksabstimmung abgelehnt. 2011: Kanton kauft Teilareal, Stadt hat Kaufoption. Grosses Potenzial bei Gleisverlegung der Appenzeller Bahnen. Zwischennutzung für die Kreativwirtschaft. Baubewilligung für Modulbau «Lattich» (2019-2029) liegt vor.
Flächen: 12 504 m² GSF (Areal Kanton)

Wil, Bahnhofareal

Masterplan Zukunft Bahnhof Wil (2015), Areal noch nicht eingezogen.
Flächen: 101 202 m² GSF, davon 45 000-50 000 m² Bahngelände
Architektur: Cometti Truffer, Luzern (1. Teilprojekt: neuer Busbahnhof)

Schwyz

Arth-Goldau, Bahnhofareal

GP Zentralschweiz 2016: «Die Gemeinde ist bestrebt, die Areale im Bahnhofsumfeld städtebaulich aufzuwerten und teilweise umzunutzen.» ESP Arth-Goldau und Massnahmenplan 2017.
Flächen: 8500 m² GSF (2. Priorität «Bahnhof Süd»)

Brunnen Nord, Baufeld A Hertipark

Ehemalige Gotthardbahn-Lagerhallen. Hertipark, Brunnen, hat Areal der SBB 2006 für 7,6 Mio. abgekauft. Mindestanteile Wohnen 20 %, Gewerbe 50 %. Geplant sind 200 Wg., davon mindestens 15 % gemeinnützig. Kantonaler Nutzungsplan Brunnen Nord 2016, Baueingabe 2018.
Flächen: 31 723 m² GSF; 1. Etappe: 22 000 m² GSF, 35 000 m² BGF
Architektur: BSS Architekten, Schwyz

Brunnen Nord, Baufeld C

Heute SBB Freierlad «Knierampe». Ausnutzung 150 %, Wohnen mind. 30 %, Gewerbe mind. 40 %, mind. 15 % der Wohnungen gemeinnützig. Kantonaler Nutzungsplan Brunnen Nord 2016.
Flächen: Teilareal SBB: 28 118 m² GSF, davon 6373 m² Nicht-Bahngelände

Solothurn

Oiten, SBB-Industriewerkstätten

Bei Vollausbau bis zu 2000 Arbeitsplätze und 150 Wg., 6 Hochhäuser mit 29-46 m Höhe. Realisiert: SBB-Betriebszentrale Mitte (2015, 60 Mio., Itten + Brechbühl, Basel). Gestaltungsplan Bahnhof Nord 2014.
Flächen: 29 000 m² GSF, 68 000 m² BGF (15 800 m² SBB Betriebszentrale Mitte)
Architektur: Bauart, Bern
Investition: Fr. 200 Mio.

Tessin

Balerna, Magazzini Fascio U

GP TI 2016: «Verkehrliche und städtebauliche Entwicklungen der SBB-Areale rund um das Gleisfeld Chiasso / Balerna werden geprüft.»



Bellinzona, Officine FFS

Verlegung / Neubau der SBB-Werkstätten nach Castione-Arbedo (Gesamtkosten 360 Mio.). Kanton beteiligt sich mit 100 Mio., Bellinzona mit 20 Mio., Kanton erhält im Gegenzug 30 000 m², Bellinzona 15 000 m² des Officine-Areals. Kreditträge Kanton und Bellinzona für Kauf und Verlegung pending, heftige Opposition.
Flächen: 114 000 m² GSF (davon Kanton 30 000 m², Bellinzona 15 000 m²), 80 000 m² BGF auf Anteil Kanton und Bellinzona

Chiasso, Bahnhof,

Fachhochschule SAMS STA

GP TI 2016: «Die SBB Areale rund um den Bahnhof Chiasso werden städtebaulich entwickelt. Dazu gehört beispielsweise die Fachhochschule für Mode und Textilverarbeitung (SAMS STA).» Internationaler Studienwettbewerb 2016.
Architektur: Antonio Citterio Patricia Viel and Partners, Milano, und C+S Associati, Treviso

Chiasso, ex Grande Velocità

GP TI 2016: «Verkehrliche und städtebauliche Entwicklungen der SBB Areale rund um das Gleisfeld Chiasso / Balerna werden geprüft.»

Locarno, Bahnhofareal

GB TI 2016: Das Projekt neuer Bahnhof mit Kongresszentrum hat die SBB 2013 fallengelassen. «Die Gemeinde Muralto und die SBB beabsichtigen, dieses wichtige und zentrale Bahnhofareal unter Berücksichtigung der öffentlichen Interessen aufzuwerten und das vorhandene Entwicklungspotenzial auszuschöpfen.»



Lugano, Bahnhof

Entwicklungsareal Süd

GP TI 2016: «Das SBB-Areal auf der Südseite des Bahnhofs soll städtebaulich aufgewertet werden, um neue Angebote für Kunden und Bevölkerung zu schaffen.»

Lugano, Campus SUPSI Stazione

Campus für Fachhochschule Tessin. 1. Etappe nördlich des Bahnhofs Lugano (Arealerwerb von SBB), 2. Etappe mit Überdeckung Bahneinschnitt Massagno. Kredit 2014 bewilligt. Umzonung in Parlamenten Lugano und Massagno pending, Realisierung 2023.
Flächen: Lugano: 18 000 m² BGF (1. Etappe), Massagno 25 000 m² (2. Etappe)
Architektur: Cruz y Ortiz, Sevilla / Giraudi Radczuweit, Lugano
Investition: Fr. 68 Mio.

Thurgau

Romanshorn, Güterschuppen

Opposition verhindert eine Wohnüberbauung durch HRS. Gemeinde kauft SBB-Areal 2014 für 3,2 Mio. und verkauft 2017 3900 m² an Hess Immobilien für ein Hotel. Zuweisung Hafenzonen 2012. Flächen: 9000 m² GSF

Waadt

Cully-Gare, Bourg-en-Lavaux

22 Eigentumswohnungen beim Bahnhof. Vorprojekt, Baueingabe 2019. Flächen: 4650 m² GSF, 3650 m² HNF
Architektur: Bonnard Woeffray, Monthey
Investition: Fr. 8 Mio.

Lausanne, La Rasude

Areal unmittelbar östlich des Bahnhofs, Neunutzung nach Wegzug von SBB und Post. 1/3 SBB, 2/3 Mobimo (2010 gekauft). 65% Büro, 20% Wohnen, 15% Hotel, Gastro, Läden. Studienauftrag 2015, Teilnutzungsplan in Arbeit. Flächen: ca. 19 000 m² GSF, 73 000 m² BGF
Architektur: Eric Maria associés, Genf



Lausanne, Plateforme 10

Bau des «Pôle muséal» hinter der Fassade der SBB-Halle westlich des Bahnhofs. Lausanne übernimmt das Areal für 33,36 Mio. im Austausch gegen das Areal Malley Gare und gibt es im Baurecht an den Kanton ab. Im Bau. Flächen: 25 805 m² GSF
Architektur: Barozzi / Veiga, Barcelona
Investition: Fr. 105 Mio.

Lausanne, Sébeillon

Der Immofonds Realstone Lausanne hat das Areal neben dem Güterbahnhof 2011 für 30,1 Mio. gekauft. 358 Wg. 2016 fertiggestellt. Flächen: 14 506 m² GSF
Architektur: BABL, Bakker & Blanc architectes associés, Lausanne.
Investition: Fr. 118 Mio.

Lausanne, Güterbahnhof Sébeillon

Zehnjährige Zwischennutzung der Güterbahnhof-Halle ab 2018, langfristige Nutzung offen. Areal in der zone ferroviaire. Flächen: 140 000 m² GSF

Morges, Quartier des Halles

Die Bauten Sablon-Gare, Sablon-Rail und Sablon-Centre bilden den SBB-Teil des Bebauungsplans Morges-Gare-Sud, ca. 250 Wg., 16 900 m² Büros und Läden. Im Bau. Flächen: 22 700 m² GSF, 45 150 m² BGF, 37 100 m² HNF
Architektur: Aeby Perneger & Associés, Carouge
Investition: Fr. 180,3 Mio.

Prilly / Renens, Malley Gare

Projekt mit zwei Hochhäusern auf Gemeindegebiet von Prilly und Renens. Maximal 200 Wg., die Hälfte subventioniert oder mit Mietzinskontrolle. Landtausch: SBB erhält Land von Stadt Lausanne und tritt eine Parzelle beim Bahnhof Lausanne für Bau des «Pôle muséal» (Plateforme 10) ab. Quartierplan 2016 in Volksabstimmung genehmigt. Teilprojekt SDOL. Flächen: 15 932 m² GSF, 52 500 m² BGF
Architektur: FHY, Paris
Investition: Fr. 200 Mio.

Renens, Parc du Simplon

SBB verkauft 2012 4917 m² an den Kanton für den Neubau des Gymnasiums Renens (Bezug 2016). Neuer Hauptsitz SBB Romandie, ca. 270 Wg. Quartierplan bewilligt. Bewilligungsverfahren läuft. Teilprojekt SDOL. Flächen: 34 945 m² GSF, 84 000 m² BGF (inkl. Schule), 40 500 m² HNF (nur SBB)
Architektur: Ferrari et Associés, Lausanne; HHF architectes, Basel
Investition: Fr. 222 Mio.

Renens, Quai Ouest

Direkt am Bahnhof Renens. Gut die Hälfte Wohnnutzung (186 Wg.). Im Bau. Teilprojekt SDOL. Flächen: 7 600 m² GSF, 39 000 m² BGF, 20 500 m² HNF
Architektur: Fres Architectes, Genf
Investition: Fr. 126 Mio.

Wallis

Brig, Espace de la Gare

GP VS 2016: «Das Baufeld Brig Ost, auf dem sich heute ein Dienstgebäude und die Grenzsanität befinden, soll eine Aufwertung erfahren.» Stiftung Heidi und Peter Wenger wehrt sich gegen den Abbruch.

Martigny, Bahnhofareal

GP VS 2016: «In Martigny sind auf den Grundstücken rund um den Bahnhof ein städtebauliches Projekt sowie der Bau eines Mobilitätshubs vorgesehen.»

Monthey, Bahnhofareal

GP VS 2016: «Der Bahnhof Monthey wird modernisiert. Die umliegenden Grundstücke werden aufgewertet und überbaut.» Flächen: 26 792 m² GSF



Sion, Cour de Gare

Die CS Anlagestiftung Real Estate Switzerland kauft Ende 2017 für 74,64 Mio. drei Areale von Cour de Gare SA, SBB und Stadt Sion. Acht Gebäude mit 300 Wg., Büros, Hotel, Läden, Kongresszentrum. Totalunternehmer: Comptoir Immobilier. Bau 2019–2022 geplant. Flächen: 17 100 m² GSF, 52 000 m² BGF
Architektur: Bonnard & Woeffray, Monthey / Archidéas / Cagna + Wenger, Sion / Pascal Varrone / meier + associés, Genf

Visp, Bahnhofareal

GP VS 2016: «In Visp werden nördlich und südlich des Bahnhofs Bauvorhaben geprüft.»

Ort noch nicht bestimmt, neues Logistikzentrum

GP VS 2016: «Das Zentrum soll die Güteraktivitäten optimieren, wobei an mehreren Standorten Areale zur Umnutzung und Überbauung frei würden und städtebaulich besser entwickelt werden könnten.» Standortevaluation läuft.

Zug

Risch, Arealentwicklung Bahnhof Süd Rotkreuz

Hochhaus geplant. Anti-Hochhaus-Motion an der Gemeindeversammlung vom Juni 2017 deutlich abgelehnt. Start Arealentwicklung im März 2017, Studienwettbewerb geplant. Flächen: 27 000 m² GSF, davon 21 000 m² SBB

Zug, Güterbahnhofareal «Kirschloh»

Zwischennutzung «Stadthumus für Zug» (Pop-up-Gastronomie). 2014–2018: Streit um Zonierung zwischen Stadt und Kanton. SBB und Kanton setzen sich durch. Wettbewerb und Quartiergestaltungsplan für 2019 vorgesehen. Flächen: 64 504 m² GSF, davon 35 963 m² Bahnareal
Architektur: Intosens – urban solutions, Zürich (Konzept Zwischennutzung)

Zürich

Dietikon, Bahnhofareal

Heute für Park-and-Rail genutzt. Hochhaus geplant. Volumenstudie 2018, städtebauliches Konzept 2019. GP ZH, Horizont 2021
Flächen: 11 025 m² GSF (2012 eingezont Z5)

Erlenbach, Bahnhofareal

GP ZH: Aufwertung Bahnhofgebiet durch städtebauliche Entwicklung. Rechtskraft SNP. Abstimmung Bedienpunkte Güterverkehr Seeufer. Horizont 2022. Flächen: 13 272 m² GSF, davon 7045 m² Bahngebiet

Herrliberg-Meilen, Bahnhofareal

GP ZH: Aufwertung Bahnhofgebiet durch bauliche Verdichtung und Optimierung Umsteigebeziehungen. Klärung Denkmalschutz. Abstimmung Bedienpunkte Güterverkehr Seeufer. Rechtskraft SNP; Horizont 2022. Flächen: 15 144 m² GSF, davon 8560 m² Bahngebiet

Küsnacht, Bahnhofareal

GP ZH: Aufwertung Bahnhofgebiet. Klärung Denkmalschutz. Abstimmung Bedienpunkte Güterverkehr Seeufer. Rechtskraft SNP. Horizont 2030. Flächen: 15 812 m² GSF, davon 9952 m² Bahngebiet (alles eingezont)

Stäfa / Uerikon, Wohnüberbauung

40 Wohnungen beim Bahnhof Uerikon statt Schrottplatz und P + R-Anlage. Gestaltungsplan im Juli 2018 aufgelegt. Flächen: 6 145 m² GSF, 17 626 m³ / m² BMZ
Investition: Fr. 30 Mio.

Uetikon, Bahnhofareal

GP ZH: Aufwertung Bahnhofgebiet durch städtebauliche Entwicklung; Rechtskraft SNP; Abstimmung Bedienpunkte Güterverkehr Seeufer. Horizont 2025. Flächen: 24 572 m² GSF, davon 14 285 m² Bahngebiet

Zollikon, Bahnhofareal

GP ZH: Aufwertung Bahnhofgebiet durch städtebauliche Entwicklung; Revision BZO, ggf. in Verbindung mit SNP; Abstimmung Bedienpunkte Güterverkehr Seeufer. Horizont 2030. Flächen: 18 132 m² GSF, davon 7 362 m² Bahngebiet

Illnau-Effretikon, Bahnhofareal

GP ZH: Bauliche Verdichtung und Optimierung der Umsteigebeziehungen aller Verkehrsträger durch städtebauliche Entwicklung des erweiterten Bahnhofareals. Rechtskraft SNP. Horizont 2022. Masterplan Bahnhof Ost 2015. Masterplan Bahnhof West 2018. Flächen: Eingezontes SBB-Areal West und Ost 15 896 m² GSF, Bahnhof West Baufeld A 24 275 m³ / m² BMZ, Bahnhof Ost Baufeld E 6.5 m³ / m² BMZ (ab 2035)
Architektur: Morger Partner, Basel; Stauffer & Hasler, Frauenfeld

Rüschlikon, «Im Weingarten»

Gemeinde hat 2001 nördlich des Bahnhofs von der SBB für 2,35 Mio. 8539 m² erworben und 2014 ein Teilareal (2542 m²) für 1 Mio. (= 400.- / m²) an gemeindenahe Stiftung Wohnungsbau Rüschlikon verkauft. 22 Alterswohnungen sind im Bau. Flächen: 2542 m² GSF
Architektur: Pablo Horváth und Zoanni Baumanagement, Chur

Rüschlikon, Bahnhof Süd

Die Gemeinde hat das Areal 2012 von der SBB für 19,85 Mio. gekauft. 70% Wohnen (42 Wg.), Abgabe im Baurecht an Genossenschaft geplant. Gestaltungsplan 2017 bewilligt. Flächen: 6725 m² GSF, 10 090 m² BGF

Schlieren, «Am Bahnhof Schlieren»

Direkt am Bahnhof, knapp die Hälfte Wohnnutzung (29 Wg.) Fertigstellung 2018. Flächen: 7248 m² GSF, BGF 11 000 m², HNF 6352 m²
Architektur: Baumann Roserens, Zürich
Investition: Fr. 32 Mio.

Thalwil, Bahnhofareal

GP ZH: Bauliche Verdichtung Bahnhofareal durch städtebauliche Entwicklung inkl. Aufhebung / Verlagerung Güterverkehr. Rechtskraft SNP, Horizont 2020. Flächen: 7811 m² GSF, eingezont

Wetzikon, Bahnhofzentrum

GP ZH: Aufwertung Bahnhofgebiet durch städtebauliche Entwicklung; Ersatz Güterverkehrsanlage. Rechtskraft SNP. Horizont 2022



Winterthur, Stellwerk 2

Bürobau, 2. Etappe des Gestaltungsplans «Milchküche». Wettbewerb läuft. Flächen: 2070 m² GSF, 7300 m² BGF, 5240 m² HNF
Investition: Fr. 28,4 Mio.

Winterthur Grütze

Rund um die S-Bahn-Station. Maximal 50% Wohnanteil, SBB mit zusätzlichem Hochhaus-Ausnutzungsbonus. Öffentlicher Gestaltungsplan seit 2016 in Kraft, Realisierung ab 2020. Flächen: 88 000 m² GSF (SBB: 54 000), 123 400 m² BGF (SBB: 52 000)

Winterthur, Gleisraum Lindspitz

Landspickel Nähe Bahnhof zwischen den Gleisabzweigungen nach Schaffhausen und St. Gallen. Testplanung April 2018 abgeschlossen. GP ZH: Horizont 2020. Flächen: 25 000 m² GSF, davon 16387 m² eingezont

Winterthur, Gleisraum Depot West

GP ZH: Zurückhaltende Entwicklung als Freiraum, Einbezug der historischen Lokremise. Ersatzlösung für heutige Nutzung nötig. Horizont 2025. Testplanung April 2018 abgeschlossen. Flächen: 8 634 m² GSF (eingezont)

Winterthur, Gleisraum Vogelsang Nord

GP ZH: Ersatzlösung für heutige Nutzung nötig. Horizont 2040. Testplanung April 2018 abgeschlossen. Flächen: 13 000 m² GSF, Reservezone

Zürich, Urban Home

28 Eigentumswohnungen für 770 000 bis 2,6 Mio., vorher 12 Genossenschaftswohnungen im Baurecht. Bau 2011–2013. Flächen: 1910 m² GSF, BGF 5800 m², 3385 m² HNF Architektur: EM2N, Zürich

Zürich, Letzibach C

Zwei Hochhäuser mit 185 Wg. Bau 2013–2015. Flächen: 14 655 m² GSF, 40 625 m² BGF, 22 970 m² HNF Architektur: Adrian Streich, Zürich Investition: Fr. 107,7 Mio.

Zürich, Westlink Plaza

Büros SBB, 80 Wg., Büroteil 2015 an Bâloise verkauft. Bau 2011–2013. Flächen: 4728 m² GSF, 25 500 m² HNF Architektur: Atelier ww, Zürich Investition: Fr. 83 Mio.

Zürich, Westlink Tower und Cube

Tower ursprünglich für Büros geplant, dann Umplanung: 155 Wg. Bau 2015–2017. Flächen: 7114 m² GSF, 45 291 m² BGF, 26 913 m² HNF (14 195 m² Wohnen) Architektur: Burkard Meyer, Baden Investition: Fr. 143 Mio.

Zürich, Güterbahnhof PJZ

Kanton kauft Areal 2012 für 125,1 Mio. für den Bau des Polizei- und Justizzentrums (PJZ). Im Bau. Flächen: 63 608 m² GSF, 54 500 m² HNF Architektur: Theo Hotz Partner, Zürich Investition: Fr. 453,5 Mio.

Zürich, Andreasturm

Büro-Hochhaus (80 m) beim Bahnhof Oerlikon. Bezug Ende 2018. Flächen: 3800 m² GSF, 35 500 m² BGF, 21 900 m² HNF Architektur: Gigon / Guyer, Zürich Investition: Fr. 116,9 Mio.

Zürich, Franklinturm

Büro-Hochhaus (80 m) beim Bahnhof Oerlikon; im Juli 2018 noch alle Flächen verfügbar. Bewilligung erteilt, Baubeginn im Sommer 2019 geplant. Flächen: 3 500 m² GSF, 23 400 m² BGF, 15 600 m² HNF Architektur: Semadeni Architekten, Zürich Investition: Fr. 96,4 Mio.

Zürich, Europaallee (Gesamtprojekt)

21,5 % Wohnen, nur 396 von 500 versprochenen Wg. wurden effektiv gebaut, überwiegend im Luxusbereich. Der Rest als Hotelzimmer realisiert. Ein Drittel der Büroflächen mietet Google. Ausnützung (nur Baufelder): 557 %. Realisation 2009–2020.

Flächen: 78 768 m² GSF, max. 320 300 m² BGF (Gestaltungsplan), 252 000 m² HNF (effektiv) Investition: Fr. 1,3 Mia.

Zürich, Europaallee, Baufeld A Sihlpost

Post, Retail / Gastro, KVZ Business School, Google. Renovation, Umbau 2015. Flächen: 12 000 m² HNF Architektur: Max Dudler, Zürich Investition: Fr. 45 Mio.

Zürich, Europaallee, Baufeld A

Pädagogische Hochschule, Credit Suisse, Retail / Gastro. Bezug 2012. Flächen: 72 500 m² HNF Architektur: Max Dudler, Zürich Investition: Fr. 282 Mio.

Zürich, Europaallee, Baufeld C

Büros (UBS). SBB verkauft Areal 2009 für Fr. 26 931.– / m² an UBS. Bezug 2013. Flächen: 7304 m² GSF, 33 000 m² HNF Architektur: Max Dudler, Zürich / Gigon / Guyer, Zürich / David Chipperfield, London Investition: Fr. 187 Mio.

Zürich, Europaallee, Baufeld E

Büros (Swisscanto), 64 Wg. Bezug 2014. Flächen: 3 800 m² GSF, 18 000 m² HNF Architektur: Caruso St John, Zürich / Bosshard Vaquer, Zürich Investition: Fr. 83 Mio.

Zürich, Europaallee, Baufeld G

Büros, Eigentumswohnungen und Altersresidenz. Bezug 2015. Flächen: 4400 m² GSF, 21 900 m² HNF Architektur: Graber Pulver, Zürich / Masswerk, Luzern / Zürich Investition: Fr. 145 Mio.

Zürich, Europaallee, Baufeld H

Büros, Google, Juventus Schulen, Kino, Wohnungen, Designhotel, Bezug 2017. Flächen: 7100 m² GSF, 24 900 m² HNF Architektur: e2a, Zürich Investition: Fr. 160 Mio.

Zürich, Europaallee Baufeld B

Eingangstor Europaallee: Bürohaus mit Retail / Gastro. Fertigstellung März 2019. Flächen: 2772 m² GSF, 22 369 m² BGF, 12 260 m² HNF Architektur: Stücheli, Zürich Investition: Fr. 100 Mio.

Zürich, Europaallee Baufeld D

Bürohaus mit Läden. Im Bau, Bezug 2020. Flächen: 2628 m² GSF, 24 840 m² BGF, 16 080 m² HNF Architektur: Wiel Arets, Zürich Investition: Fr. 100 Mio.

Zürich, Europaallee Baufeld F

63 Prozent Wohnen (172 Wg.), Rest Büro / Läden / Gastro. Im Bau, Bezug 2019. Flächen: 6012 m² GSF, 49 054 m² BGF, 26 000 m² HNF Architektur: Boltshauser, Zürich Investition: Fr. 205 Mio.

Zürich, HB Nord Gleisbühne

Drei Wohngebäude an der Zollstrasse (139 Wg.). Im Bau, Bezug Oktober 2019. Flächen: 6363 m² GSF, 21 390 m² BGF, 11 870 m² HNF Architektur: Esch Sintzel, Zürich

Zürich, HB Nord Gleisarena

Zwei Bürogebäude an der Zollstrasse, direkt beim HB. Im Bau, Bezug Ende 2020. Flächen: 2938 m² GSF, 14 039 m² BGF, 9919 m² HNF Architektur: Made in, Genf Investition: Fr. 69,6 Mio.

Zürich, Letzibach D

Stadt kauft Parzelle an Hohlstrasse 2013 von der SBB für 18,1 Mio.. Total 265 Wg. Nutzung: Städtische Liegenschaftsverwaltung, Stiftung Wohnungen für kinderreiche Familien, Stiftung Alterswohnungen. Projektierungskredit 2017 bewilligt. Flächen: 10 137 m² GSF, 21 315 m² HNF Architektur: Gut & Schoep, Zürich Investition: Fr. 111 Mio.



Zürich, Zollhaus

Stadt Zürich und SBB verkaufen ihre Parzellen 2017 an die Genossenschaft Kalkbreite für 9,1 Mio. (1884.– / m²). 48 Wg. Im Bau. Flächen: 4827 m² GSF, 9127 m² HNF Architektur: Enzmann Fischer, Zürich Investition: Fr. 46,5 Mio.

Zürich, Letziturm

Doppel-Wohnhochhaus an der Hohlstrasse (157 Wg.). Wettbewerb juriert, Bau ab 2020. Flächen: 6200 m² GSF, 14 000 m² HNF Architektur: Armon Semadeni, Zürich Investition: Fr. 67 Mio.

Zürich, Neugasse

Geplant mind. 200 % Ausnützung, ¼ Gewerbe, ¾ Wohnen (375 Wg.), davon ¼ gemeinnützig, ½ mit preislich limitierten Mieten). Pendente Initiative des Vereins Noigass verlangt Kauf durch die Stadt mit dem Ziel 100 % gemeinnützig Wg. Studie, Workshops. Umzonung erforderlich (heute: Industriezone) Flächen: 30 000 m² GSF

Zürich, Werkstadt

Frei werdender Teil der SBB-Werkstätten Hohlstrasse. Bleibt in Industriezone, Nutzung für Gewerbe, Kultur und Kreativwirtschaft. Transformationsprojekt ab 2017. Flächen: 40 000 m² GSF, 20 000 m² BGF

Zürich, Hardfeld

Areal Hohlstrasse. Bleibt Industriezone. Ab 2031 «attraktive Citylogistik, kreatives Handwerk, innovative Forschung und Arbeit». Freistellung ab 2031 (Baurechtsverträge). Flächen: 70 000 m² GSF

Zürich, Tiefenbrunnen-am-See

Beim Bahnhof Zürich-Tiefenbrunnen. Stark umstritten im Quartier, nachträglich wurde die Gestaltungsplanpflicht abgeschlossen. Vorprojekt, Baubeginn laut SBB ca. 2023. Flächen: 4102 m² GSF, 12 115 m² BGF, 6 434 m² HNF Architektur: Spillmann Echsle, Zürich Investition: Fr. 42 Mio.

Impressum

Verlag Hochparterre AG, Ausstellungsstrasse 25, 8005 Zürich, Telefon 044 444 28 88, www.hochparterre.ch, verlag@hochparterre.ch, redaktion@hochparterre.ch Verleger und Chefredaktor: Köbi Gantenbein Verlagsleiterin: Susanne von Arx Konzept und Redaktion: Rahel Marti Texte: Niklaus Scherr Illustration: Patric Sandri Grafik: Barbara Schrag Produktion: René Hornung Korrektorat: Marion Elmer, Elisabeth Sele, Lithografie: Team media, Gurtellen Druck: Somedia Production, Chur Bestellen: shop.hochparterre.ch, Fr. 15.–, € 10.–

Die unbekannte Gigantin

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB sind nicht nur die zweitgrösste Arealbesitzerin der Schweiz – sie sind auch die zweitgrösste Immobilienfirma. Fast unbemerkt ist die SBB-Division Immobilien zu einer Gigantin der Branche angewachsen. Die vorliegende Recherche belegt diese Entwicklung in Kapiteln zu Projektentwicklungen, Wohnungsbau, Politik, Branche, Liegenschaften und Finanzen von SBB Immobilien sowie zu den Finanzflüssen zwischen SBB Immobilien, der SBB-Pensionskasse und der Division Infrastruktur. Gekürzt erschien die Recherche in Hochparterre 8 / 2018. Nun liegt sie vollständig vor und ist um eine Liste von über hundert aktuellen Projekten ergänzt. www.hochparterre.ch

Unterstützer

- Mieterinnen- und Mieterverband Kanton Zürich
- Mieterinnen- und Mieterverband Regionalgruppe Stadt Zürich
- Verein Noigass, Zürich
- Genossenschaft Kalkbreite, Zürich
- Bau- und Wohngenossenschaft Kraftwerk1
- Wohnbaugenossenschaften Schweiz, Regionalverband Zürich
- Allgemeine Baugenossenschaft Zürich
- Alternative Liste Zürich
- Stadtverwaltung Winterthur, Departement Bau
- Mieterinnen- und Mieterverband Basel-Stadt
- Wohnbaugenossenschaften Nordwestschweiz
- Allgemeine Baugenossenschaft Luzern
- Mieterinnen- und Mieterverband Ostschweiz
- Mieterinnen- und Mieterverband Deutschschweiz
- Schweizerischer Mieterinnen- und Mieterverband

