

Im Gespräch

Bauen mit den Bundesbahnen

Die SBB Immobilien gehört zu den zehn grössten Immobilienbewirtschaftern in der Schweiz. Wie sich der Staatsbetrieb im hart umkämpften, lukrativen Immobilienmarkt bewegt – und warum er sich dagegen verwahrt, als Spekulant bezeichnet zu werden –, erklärt Jürg Stöckli, Leiter SBB Immobilien, im Gespräch mit Nicole Soland.

«Wir speisen alle Gewinne aus Immobilien- und Landverkäufen wieder ins System ein und entlasten damit die Steuerzahlerin und den Steuerzahler.»

P.S.: Der Bundesrat verlangt von SBB Immobilien, dass sie Gebäude, die sie für den Bahnbetrieb nicht mehr braucht, möglichst gewinnbringend verkauft. Worin besteht Ihr Handlungsspielraum?

Jürg Stöckli: In seinem Leistungsauftrag an uns hält der Bundesrat fest, er erwarte eine marktorientierte Bewirtschaftung der kommerziellen Immobilien, eine nachhaltige Wertsteigerung des Immobilien-Portfolios und einen angemessenen Gewinn. Von diesem Geld fliessen jährlich 150 Millionen Franken an SBB Infrastruktur, und weitere Millionen steuern wir zur Sanierung der SBB-Pensionskasse bei. Wir weisen Jahr für Jahr eine

schwarze Null aus, mit minimen Schwankungen von plus/minus drei bis sechs Millionen Franken. Damit ist unser Spielraum tatsächlich relativ klein, und er wird in nächster Zeit kaum grösser.

Weshalb?

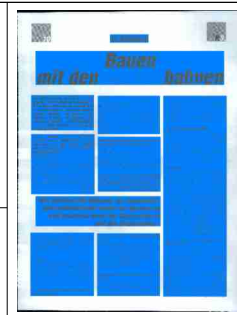
Der Bund hat beschränkte finanzielle Mittel, und entsprechend kürzt der Bundesrat auch unsere. Zurzeit ist die Leistungsvereinbarung mit den SBB im Parlament, und wir möchten mehr Mittel für Infrastruktur und Unterhalt, doch der Bundesrat sieht das anders.

Sie sind also dazu verdammt, nur noch Europaallee zu bauen.

Nein, das kann man so nicht sagen, denn wir haben einen weiteren Auftrag vom Bund; jenen nämlich, die Gebiete mit von uns nicht mehr benötigten Immobilien gemeinsam mit den jeweiligen Standortgemeinden zu entwickeln. Das war bei der Europaallee so, und das ist auch bei allen anderen Projekten nicht anders. Eine Europaallee ist weder überall möglich noch überall von der Gemeinde gewünscht.

Aber Projekte aufzulegen, die sich nicht richtig gut rechnen, liegt trotzdem nicht drin?

Wir haben tatsächlich den Auftrag, eine



PS. Verlag
8026 Zürich
044/ 240 44 25
www.pszeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 7'905
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 812.6
Abo-Nr.: 1067228
Seite: 10
Fläche: 101'376 mm²

marktübliche Rendite zu erwirtschaften; diese ist natürlich abhängig vom jeweiligen Projekt, beträgt aber schon zwischen vier und sechs Prozent netto, wie bei kommerziellen Liegenschaften anderer Unternehmen auch.

Sie wollen im Zeitraum 2011 bis 2016 Investitionen von 1,9 Milliarden Franken tätigen und diese praktisch nur mit Verkaufserlösen – Sie rechnen mit 1,5 Milliarden Franken – bezahlen. Dafür müssen Sie wohl vor allem dort verkaufen, wo gute Preise zu erzielen sind, sprich in Zürich?

Der grösste Verkauf steht, in Form des Güterbahnhofareals, das wir dem Kanton Zürich für sein neues Polizei- und Justizzentrum überlassen, tatsächlich in der Stadt Zürich an. Das ist im Moment der grösste Brocken – nicht nur in der Stadt, sondern auch im Kanton Zürich.

Damit haben Sie erst rund 110 Millionen im Trockenen.

In der Stadt Zürich haben wir ausserdem einen Verkauf an der Neufrankengasse, Ecke Langstrasse getätigt; dort gibt es Stockwerkeigentum, und der Neubau wird zurzeit hochgezogen. Weiter haben wir das Projekt Letzibach D in Zürich-Altstetten, wo wir planen, der Stadt ein Grundstück zu verkaufen. Dies um der Stadt zu ermöglichen, mit einer Baugenossenschaft preisgünstigen Wohnungsbau zu realisieren. Dasselbe Vorgehen haben wir mit dem Areal Zollstrasse West vor.

Und wo investieren Sie in Zürich?

Die Europaallee beim Zürcher Hauptbahnhof ist zurzeit unser grösstes Entwicklungsprojekt in der Schweiz. Die pädagogische Hochschule als wichtiger Teil dieses Grossprojekts wird in weniger als einem Jahr, am 22. September 2012, eröffnet. Wir haben in Zürich aber nicht nur kommerzielle, sondern auch betriebliche Projekte am Laufen.

Zum Beispiel?

Das grösste ist in der Herdern in Arbeit. Dort entsteht eine Serviceanlage, ein 400 Meter langes Gebäude, in dem dereinst unsere neu-

en Intercity-Doppelstockwagen gewartet und unterhalten werden. Im Moment steht die Vergabe dieses Projekts an einen Generalunternehmer an. In Zürich-Altstetten bauen wir ein Bürogebäude für rund 700 Mitarbeitende der SBB, wobei im oberen Teil auch Wohnungen geplant sind. Das neuste Projekt ist in Oberwinterthur geplant, wo wir im Hinblick auf die Betriebserweiterungen im Rahmen der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn eine neue Abstellanlage samt Bereich für den Unterhalt bauen. Bei dieser Entwicklung arbeiten wir eng mit der Stadt Winterthur zusammen, genau wie beim Bahnhof Winterthur.

Und ausserhalb von Zürich: Wo haben Sie Projekte am Laufen?

In der Westschweiz wird das Gebiet zwischen Lausanne und Genf in den kommenden Jahren stark aufholen; wir sind dort mit mehreren Projekten präsent. Auch was die Bahn-Infrastruktur betrifft, planen wir zwischen diesen beiden Städten grosse Investitionen. Zudem entwickeln wir im Zusammenhang mit der CEVA, der neuen Bahnverbindung zwischen Genf-Cornavin und Annemasse in Frankreich, für die wir soeben die Baubewilligung erhalten haben, ein neues urbanes und multifunktionales Zentrum in der Nähe des zukünftigen Bahnhofes Lancy-Pont Rouge. Und auch im Kanton Genf treten wir übrigens ein Areal für sozialen Wohnungsbau ab; es entstehen über 550 Wohnungen.

In Zürich hätten einige Leute gern 1000 Wohnungen gehabt – auf dem Güterbahnhofareal. Wie erleichtert sind Sie, dass die ZürcherInnen am 4. September nochmals Ja gesagt haben zum PJZ?

Die SBB haben bereits zahlreiche Baurechtsverträge mit Genossenschaften abgeschlossen; alleine in Zürich betrifft dies rund 450 Wohnungen. Wir sind aber natürlich schon froh über die PJZ-Unterstützung des Stimmvolks. Aber hauptsächlich, weil wir von Anfang an das PJZ-Projekt unterstützt haben. Immerhin haben wir dieses Projekt zehn Jahre lang gemeinsam mit dem Kanton intensiv entwickelt, und wie viele Arbeitsstunden auf



PS. Verlag
8026 Zürich
044/ 240 44 25
www.pszeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 7'905
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 812.6
Abo-Nr.: 1067228
Seite: 10
Fläche: 101'376 mm²

beiden Seiten drinstecken, lässt sich kaum mehr eruieren; da ist es doch verständlich, dass man lieber weiterfahren möchte als nochmals von vorne anfangen. Deshalb hoffen wir auch, dass das Parlament, das den Kredit ja noch freigeben muss, nun gemäss dem Willen der Stimmberechtigten handelt.

Wie sah eigentlich Ihr Plan B aus für den Fall, dass das PJZ an der Urne gescheitert wäre?

Wir hätten uns, genau wie 2001 nach dem Scheitern des Eurogate-Projektes zur Neugestaltung des Hauptbahnhofes Zürich, zusammen mit der Stadt und dem Quartier daran gemacht, ein neues Projekt zu entwickeln.

Eines, das mindestens so gut rentiert hätte, nehme ich an?

Wir wären sicher nicht 'dreingeschossen', indem wir beispielsweise Genossenschaftswohnungen von vornherein ausgeschlossen hätten. Wir hätten eine sorgfältige Neuprojektierung und Entwicklung aufgezo-gen. Aus dem gescheiterten Eurogate ist die Europaallee entstanden, und genau wie bei der Europaallee hätten wir auch bei einem neuen Projekt fürs Güterbahnhofsareal auf die Menschen im Quartier gehört. Das Vorgehen zusammen mit der Stadt und dem Quartier hat sich sehr gut bewährt. Beim Güterbahnhofsareal wäre zudem, wie allgemein bekannt, auch der Denkmalschutz ein Thema gewesen, weshalb wir logischerweise auch dessen Vertreterinnen und Vertreter miteinbezogen hätten.

Wenn es sich also herausgestellt hätte, dass ein Wohnprojekt machbar und im Quartier erwünscht gewesen wäre, aber halt nicht so viel Rendite gebracht hätte, dann wäre das egal gewesen – Sie hätten das Geld einfach anderswo wieder reingeholt?

Entwicklungsprojekte sind für jeden Unternehmer ein Risiko, und wir haben keine Spezialkonditionen; wir sind nicht besser oder anders gestellt als jeder andere Unternehmer am Markt auch. Beim Güterbahnhofsareal hätte es nach einem Nein zum PJZ genauso gut sein können, dass wir mit einem neuen Projekt mehr Geld herausgeholt hätten – oder

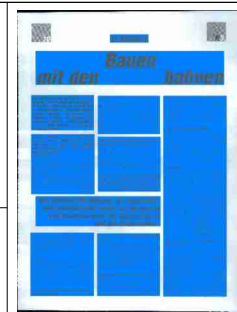
eben weniger. Wären die 110 Millionen weggefallen, dann hätten wir je nachdem andere Areale oder Projekte vorziehen müssen, und ein ganz unkompliziertes «einfach anderswo reinholen» wäre das kaum geworden. Aber solange wir einen gültigen Vertrag mit dem Kanton hatten, war es für uns logischerweise kein Thema, mit der Stadt über allfällige Ersatzlösungen zu reden oder den vor der Abstimmung aktiven Gruppen oder der Öffentlichkeit Auskunft zu geben. Deshalb verhielten wir uns still – und freuten uns, als die Entscheidung übers PJZ in unserem Sinne gefallen war.

Nun hört der Besitz von SBB Immobilien in der Stadt Zürich ja nicht beim Güterbahnhof auf; von dort bis runter nach Dietikon kommen noch einige Areale zusammen. Was haben Sie damit vor?

Zuerst einmal werden wir längst nicht alle diese Areale freispielen können, sondern brauchen viele davon selbst – schliesslich ist unser Kerngeschäft nach wie vor der Transport von Menschen und Gütern. Der aktuelle Frequenzausbau bedingt natürlich auch mehr Abstell- und Wartungsanlagen, und die Areale, die wir dafür benötigen, können wir nicht gleichzeitig kommerziell nutzen.

So viel haben Sie gar nicht mehr zu verkaufen?

Nein, in Zürich haben wir zusammen mit der Stadt die meisten Areale identifiziert, die sich entwickeln lassen, wobei es beim Stand der Entwicklung natürlich grosse Unterschiede gibt. Aber im Vergleich mit anderen Orten in der Schweiz ist es schon so, dass wir in Zürich praktisch durch sind. Das ist insofern nicht erstaunlich, als man dort beginnt, wo der Markt gut ist – und Zürich ist ein guter Markt. Oerlikon entwickeln wir zurzeit noch



sehr stark; es gibt zwei neue Gleise für die Durchmesserlinie, und wir vergrössern die Personenunterführung. Was sich für das Gebiet um den Bahnhof herum am besten eignet, dazu haben wir eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, deren Resultate jedoch noch nicht vorliegen. Schliesslich stellt die Stadt Zürich zurzeit Überlegungen darüber an, ob das Areal beim Bahnhof Tiefenbrunnen, auf dem sich nur ein Parkplatz befindet, nicht noch besser genutzt werden könnte.

Im guten Markt Zürich gibt es auch VerliererInnen – und Stimmen, die den SBB vorwerfen, sie hätten ihr Land einst gratis oder gar via Enteignungen bekommen, weshalb es höchst unsozial sei, wenn sie sich nun benähmen wie Spekulanten...

Wir haben unsere Areale vor über 100 Jahren erworben; teils mittels Enteignung, das stimmt, doch es handelte sich um Landwirtschaftsland, das drei Franken pro Quadratmeter kostete. Heute wäre solches Land fünf bis zehn Franken pro Quadratmeter wert. Doch die SBB haben das Land seither auf eigene Kosten entwickelt, ein grosses Schienennetz, Bahnhöfe, Läden und Büros gebaut, weshalb diese Areale nun zentrale Stadtlagen geworden sind und logischerweise mehr wert ist. Ich hätte auch gern eine Liegenschaft an der Bahnhofstrasse, nur hab ich leider vor 100 Jahren nicht dran gedacht, eine zu kaufen... Aber Spass beiseite: Ich sehe die Argumentationslinie, und sie wäre stichhaltig, wenn wir unser Land erst teuer verkaufen und dann externen AktionärInnen eine Dividende auszahlen würden. Doch wir speisen alles Geld, das wir verdienen – also auch alle Gewinne aus Immobilien- und Landverkäufen – wieder ins System ein und entlasten damit die Steuerzahlerin und den Steuerzahler. Indem das Geld der Infrastruktur und der Sanierung der Pensionskasse zufließt, werden damit der Bund, die Kantone und letztendlich wohl auch die Städte von Zahlungen an die Bahninfrastruktur entlastet.

Vielleicht könnten Sie ein wenig Goodwill schaffen, wenn Sie den Negrelli-Steg über die Gleise zwischen Kanonengasse und Klingenstrasse finanzierten – diese Brücke sieht im Modell sehr

schön aus, ist aber mit rund 30 Millionen Franken wohl zu teuer für die Stadt Zürich...

SBB Immobilien hat in der Stadt Zürich schon Land für rund 500 Wohnungen zu einem günstigen Preis im Baurecht abgegeben. In der Europaallee, also auf teurem Pflaster, stellen wir für öffentliche Plätze 17000 m² Fläche zur Verfügung; das entspricht einem Viertel des Areals. Wir holen unter anderem an der Lagerstrasse nicht das Maximum heraus, sondern laden Gewerbetreibende aus dem Quartier ein, sich für einen günstigen Mietzins dort einzurichten und einen guten Warenmix anzubieten. Dass wir darüber hinaus auch noch eine Quartierverbindung finanzieren, das sehe ich hingegen nicht. Dies ist die Sache der Stadt.



Jürg Stöckli, Leiter SBB Immobilien