

KOMMENTAR

Die Bahn baut besser

Die SBB haben in Zürich riesige Überbauungen realisiert – immer mit Blick auf grösstmögliche Rendite. Jetzt werden sie aber ausgerechnet bei einem Projekt politisch ausgebremst, das für die Stadt ein grosser Gewinn wäre.

Adi Kälin
24.3.2018, 06:00 Uhr

Vor fünf Jahren gab die Immobilienabteilung der SBB den Elefanten im Porzellanladen: Ausgerechnet in der Stadt Zürich, wo das Bekenntnis zum Bau günstiger Wohnungen fast religiösen Charakter hat, wagte sie «ein Experiment», wie sie es selber ausdrückte. 46 luxuriöse Eigentumswohnungen im neuen Stadtteil Europaallee sollten nicht zu Fixpreisen verkauft, sondern in einer Auktion an die Meistbietenden vergeben werden. Der Mindestpreis für die kleinste Wohnung mit 2,5 Zimmern betrug 1,3 Millionen Franken. Das war natürlich eine Provokation und wieder reichlich Wasser auf die Mühlen der Linken und Alternativen, die das Bahnunternehmen seit Jahren dafür kritisierten, dass es beim Bauen nur auf eine möglichst hohe Rendite schaue und Aspekten der Stadtentwicklung viel zu wenig Beachtung schenke.

Die Zürcher Stimmberechtigten hatten sich das auch ganz anders vorgestellt, als sie 2006 dem Gestaltungsplan für die Europaallee, damals noch unter dem Label Stadtraum HB Zürich, mit einem Ja-Anteil von 65,3 Prozent zustimmten. Der Stadtrat hatte in der Abstimmungsweisung versprochen, dass in der Europaallee 500 Wohnungen entstehen würden: «Im Gebiet des Stadtraums HB wohnen heute keine Menschen. Künftig aber werden hier rund 1200 Menschen ein neues Zuhause finden.» Davon ist man heute weit entfernt. Entstanden sind Luxus- und nicht Familienwohnungen, und um auf den vorgeschriebenen Wohnanteil zu kommen, muss man auch die Zimmer des 25-Hours-Hotels mitzählen.

Trauerspiel Eurogate

Sie könnten gar nicht anders, als auf möglichst hohe Gewinne zu schießen, betonen die SBB seit Jahren. Schliesslich hätten sie vom Bund den Auftrag, die Infrastrukturabteilung der Bahn mitzutragen und die marode Pensionskasse zu sanieren. Tatsächlich weist die Division Immobilien seit Jahren satte Gewinne aus, die andern Abteilungen zugutekommen. 2017 waren es 435 Millionen Franken, von denen 257 Millionen für die Pensionskasse und 150 Millionen für die Infrastruktur aufgewendet wurden. In den letzten Jahren haben die SBB konsequent ihre wertvollen Landreserven rund um die Bahnhöfe entweder teuer verkauft oder selber überbaut. Die besten Beispiele sind die Areale beim Zürcher Hauptbahnhof; die Europaallee ist fast fertiggestellt, nun folgen auf der andern Seite die Büro- und Wohnhäuser des Projekts HB Nord.

Das Tempo, mit dem gebaut wird, ist neu. Zuvor nämlich taten sich die SBB jahrzehntelang schwer mit Grossprojekten. Über zwanzig Jahre zogen sich die Diskussionen um die Gleisüberbauung HB Südwest oder Eurogate hin; auf einer riesigen Platte über dem Gleisfeld hätten ein Kongresszentrum, Schulen, ein Hotel und natürlich Büros entstehen sollen. Zwei Volksabstimmungen gewannen Stadt, SBB und Investoren, eine Projektänderung jagte die nächste, doch am Ende verloren die zentrale Investorin und die SBB die Geduld und zogen die Notbremse. Der permanente Widerstand linker Kreise hatte sie zermürbt, die Gewinnaussichten waren mit jedem zusätzlichen Planungsjahr schlechter geworden.

Jahrzehntelang taten sich die SBB schwer mit Grossprojekten. Wo, wenn nicht an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, soll bauliche Verdichtung stattfinden?

Ein paar Jahre blieb es gegen aussen ruhig um die SBB-Projekte beim Hauptbahnhof. Klar war einzig, dass eine Gleisüberbauung nach dem jahrelangen Planungsdebakel nicht mehr möglich sein würde. Als die SBB aber ihre Planungsperimeter an die Ränder des Gleisfelds verschoben, ging es plötzlich sehr rasch: Es dauerte nur gut zehn Jahre, bis das ungenutzte Bahnareal zwischen Langstrasse und Sihlpost fast vollständig überbaut war. Und die Europaallee war längst nicht das einzige Grossprojekt der SBB. Beim Bahnhof Altstetten wurde in der gleichen Zeit das Vorhaben Westlink realisiert – eine Bebauung mit drei grossen Büro- und Wohngebäuden. Ganz in der Nähe entstanden auf dem riesigen Letzibach-Areal mehrere Wohntürme. Zum dritten Schwerpunkt der SBB-Bautätigkeit wurde das Gebiet rund um den Bahnhof Oerlikon, wo gleich zwei Bürohochhäuser geplant wurden; der Andreasturm ist beinahe fertiggestellt, der Franklinturm soll folgen, sobald genügend Mieter für die Büroräume gefunden sind.

Quartier ohne Gesicht

Florian Schoop, Fabian Baumgartner / 12.10.2016, 05:30



Nach dem Scheitern von Eurogate schien auch der Widerstand etwas eingeschlafen zu sein. Noch Anfang 2006 stimmte der Zürcher Gemeinderat dem Gestaltungsplan für die spätere Europaallee mit 114 zu 0 Stimmen zu. Der einzige Hinweis auf abweichende Positionen waren die 5 Enthaltungen von Grünen und Alternativen. Während des Abstimmungskampfs im gleichen Jahr formierte sich der Widerstand gegen die SBB-Grossprojekte schliesslich wieder – mit zwei zentralen Kritikpunkten: Zum einen wurde verlangt, dass die SBB Verantwortung für eine ausgeglichene Stadtentwicklung übernehmen und auch günstige Wohnungen bauten. Zum andern wurde moniert, durch die massive Verteuerung des Baulands in Bahnhofsnähe würden weniger lukrative Läden und weniger zahlungskräftige Bewohnerinnen und Bewohner verdrängt. Man gab der befürchteten Vertreibung immer neue Namen: In den siebziger und achtziger Jahren sprach man noch von Citydruck, später dann von Gentrifizierung – oder in der Zürcher Lesart von Seefeldisierung.

Dieser Argumentation muss man allerdings die raumplanerische Forderung nach Verdichtung in den Zentren entgegenhalten. Wo, wenn nicht an den wichtigsten Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, soll die bauliche Verdichtung denn stattfinden? Das war auch der zentrale Grund dafür, dass sich die Grünen nicht grundsätzlich gegen den Bau der Europaallee wandten und beispielsweise auch die Sonderbauvorschriften für das Maag-Areal und den Bau des Prime Tower beim Bahnhof Hardbrücke unterstützten.

Neue Töne der SBB

Bei der Frage, welche Art von Wohnungen die SBB bauen sollten, blieben die Positionen aber unvereinbar, und das Thema war phasenweise so präsent in der öffentlichen Diskussion und in den Medien, dass die SBB einen Imageverlust zu erleiden drohten. Das grundsätzlich sympathische und in der Regel bestens funktionierende Bahnunternehmen liess sich mit seiner Immobiliensparte immer stärker in die Rolle des bösen «Immobilienhais» drängen. Vermutlich unter diesem Druck liessen sich die SBB erstmals auf eine Art Vergleich mit der Stadt ein. Sie verkauften das Areal Letzibach D, das auf einen Wert von 24 Millionen Franken geschätzt worden war, für 18 Millionen an die Stadt, die darauf nun 250 gemeinnützige Wohnungen erstellen will. Ein weiteres Areal an der Zollstrasse wurde an die Genossenschaft Kalkbreite abgegeben, die dort das Projekt Zollhaus realisieren wird. 2016 schliesslich präsentierten die SBB drei weitere, riesige Areale entlang der Gleise, die in den nächsten Jahren neu genutzt werden sollen, unter anderem das Areal Neugasse, wo ein Drittel der neuen Wohnungen im gemeinnützigen Bereich angesiedelt sein sollen. Bei dieser Präsentation waren plötzlich ganz andere Töne von den SBB zu hören: Statt auf Luxuswohnungen und -geschäfte setzte man nun auf preisgünstiges Wohnen, Startups, Kultur und Entwicklungsprozesse in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung. Sogar der SP-Bauvorsteher André Odermatt fand, hier würden «vorbildliche neue Wege beschritten».

Die SBB kommen an der Neugasse weiter unter Druck

Adi Kälin / 21.2.2018, 14:26



Ausgerechnet dieses Projekt haben sich nun allerdings die Kritiker von AL bis SP auserwählt, um ein Exempel zu statuieren. Sie haben eine Initiative eingereicht, mit der die SBB gezwungen werden sollen, das Areal billig an die Stadt zu verkaufen, damit diese darauf 100 Prozent gemeinnützige Wohnungen erstellen kann. Die Forderung ist nicht nur unverschämt, sondern auch sinnlos. Man kann ja Grundeigentümern nicht per Initiative vorschreiben, was sie mit ihrem Boden tun sollen. Zudem gefährdet der Vorstoss eines der sinnvollsten Projekte der SBB, von dem das Quartier in vielfacher Hinsicht profitieren könnte. Die Initianten wollen die SBB an der Neugasse gewissermassen «büßen» lassen für alle Grossprojekte, die sie in Zürich in den letzten Jahren realisiert haben.

«Eine Europaallee genügt – jetzt SBB-Areal Neugasse kaufen» lautet der ebenso polemische wie irreführende Titel der Volksinitiative des Vereins Noigass. Zum einen ist die Siedlung an der Neugasse in keiner Art mit der Europaallee zu vergleichen. Zum andern taugt auch die Europaallee als Feindbild nur bedingt. Sie bietet ja mehreren tausend Schülerinnen und Schülern sowie den Mitarbeitern von UBS oder Google Arbeitsplätze mit dem besten Anschluss an den öffentlichen Verkehr, den man sich denken kann. Und beim Laden- und Restaurantkonzept haben die SBB auch vieles richtig gemacht. Über Architektur kann man immer streiten; immerhin aber sind für alle Bauten Architekturwettbewerbe durchgeführt worden.

Der Vorstoss gefährdet eines der sinnvollsten Projekte der SBB. Mit einer jahrelang leerstehenden Liegenschaft wäre niemandem geholfen.

Die SBB scheinen in den letzten Jahren gelernt zu haben, dass sie sich mit der Stadt und ihren Behörden intensiv auseinandersetzen müssen, bevor sie ihre riesigen Areale umbauen. Je nach Standort braucht es unterschiedliche Konzepte und Nutzungen, im Einzelfall natürlich auch günstige Wohnungen. Umgekehrt müssten die SBB-Kritiker einsehen, dass Widerstand am falschen Ort gute Projekte gefährden kann. Wenn sich der Gemeinderat weigern sollte, den Gestaltungsplan für das Areal Neugasse zu genehmigen, werden die SBB die Liegenschaft einfach jahrelang ungenutzt stehen lassen, womit niemandem geholfen wäre. Als Randnotiz sei noch Folgendes angemerkt: Wer sich über die teuren Wohnungen in der Europaallee aufregt, hätte vielleicht das Projekt Eurogate nicht so heftig bekämpfen sollen. Dieses hat sich zwar über all die Jahre immer wieder verändert, eines blieb aber immer gleich: An dem Ort, wo heute die Europaallee steht, war in all diesen Projekten eine genossenschaftliche Wohnsiedlung vorgesehen.

KOMMENTAR

Die Boomstadt ändert ihr Gesicht

In den letzten Jahren hat sich Zürich in den Entwicklungs- und Wohngebieten rasant entwickelt. Nun folgen einige öffentliche Bauten, die das Stadtbild verändern werden.

Adi Kälin / 12.10.2017, 05:30



KOMMENTAR

Teurer Kampf gegen Windmühlen

Der Zürcher Stadtrat fördert den gemeinnützigen Wohnungsbau mit allen Mitteln. Wenn er private Eigentümer einbeziehen würde, könnten aber noch viel mehr Wohnungen entstehen.

Adi Kälin / 24.5.2016, 14:54



Newsletter NZZ am Abend

Erfahren Sie, was heute wichtig war, noch wichtig ist oder wird! Der kompakte Überblick am Abend, dazu Lese-Empfehlungen aus der Redaktion. [Hier können Sie sich mit einem Klick kostenlos anmelden.](#)