

Vierorts schweigen die Kirchenglocken nachts – nun erwägen zwei Gemeinden eine Kehrtwende **SEITE 22**

Die Komikerin Regula Esposito mischt als vorlautes Lästermaul Helga Schneider den Zirkus Knie auf **SEITE 23**

Die Charmeoffensive der Bauherrin SBB

Das Unternehmen tritt ein Grundstück an eine Genossenschaft ab – und veranschaulicht die Machtverhältnisse in der Zürcher Baupolitik

NILS PFÄNDLER

Unbebautes Land ist in Zürich ein wertvolles Gut. Besonders begehrt waren in den letzten Jahren die Grundstücke am Gleisfeld: Da sie sich in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof befinden, könnte ihre Lage zentraler kaum sein. Das Schienenmeer bietet als riesige Freifläche einen weiten Blick auf die Stadt. In der Europaallee versteigerten die SBB vor fünf Jahren luxuriöse Eigentumswohnungen an die Meistbietenden. Der Mindestpreis für eine 2,5-Zimmer-Wohnung betrug 1,3 Millionen Franken. Umso überraschender ist, was mit einem freien Grundstück auf der gegenüberliegenden Seite der Gleise geschehen soll: Die SBB verschrenken es.

Die rund 700 Quadratmeter grosse Brache auf der Nordseite des Gleisfeldes liegt zwischen zwei Baustellen, auf denen in den nächsten zwei Jahren das Zollhaus der Genossenschaft Kalkbreite und die Wohnhäuser des SBB-Immobilienprojekts HB Nord entstehen. Das Landstück gehört genauso wie die anderen Parzellen, die in Richtung Hauptbahnhof liegen, den Bundesbahnen. Seit langem ist darauf der Zugang zum Negrellisteg geplant (siehe Zusatztext). Wie die Genossenschaft Kalkbreite nun mitteilt, darf sie das Areal an der Zollstrasse temporär nutzen – gratis. «Die SBB sind bereit, das Grundstück kostenlos abzutreten», schreibt die Genossenschaft in einem internen Newsletter.

Eine rot-grüne Utopie

An einer Info-Veranstaltung und an einem Workshop werden die Genossenschaftler zusammen mit Interessierten in den kommenden Wochen die Nutzungsmöglichkeiten des Areals ausdiskutieren.

«Eine Nische, die das Leben und nicht den Kommerz ins Zentrum stellt.»

Genossenschaft Kalkbreite

Den Bauherren des Zollhauses schweben bereits einige Ideen vor, was in ihrem «Zollgarten» dereinst «in einem bunten Mit- und Nebeneinander» entstehen könnte: ein Bauernmarkt, eine Tauschbörse, ein Pizzeria, ein Skatepark oder ein Garten für Experimente, Gemüse und Grilladen. Sprich: «Eine Nische, die das Leben und nicht den Kommerz ins Zentrum stellt», wie die Genossenschaft in ihrem Newsletter schreibt.

Die SBB bestätigen auf Anfrage die Aussagen der Genossenschaftler. Es gebe eine Absichtserklärung zwischen den SBB und der Genossenschaft Kalkbreite. Nach der Entwicklung eines gemeinsamen Nutzungskonzepts werde das Areal in Gebrauchsleihe befristet abgetreten. Ab erfolgter Baubewilligung sei zunächst eine Nutzungsdauer von zehn Jahren vereinbart worden. Abgesehen davon machen die Bundesbahnen keine weiteren Auflagen.

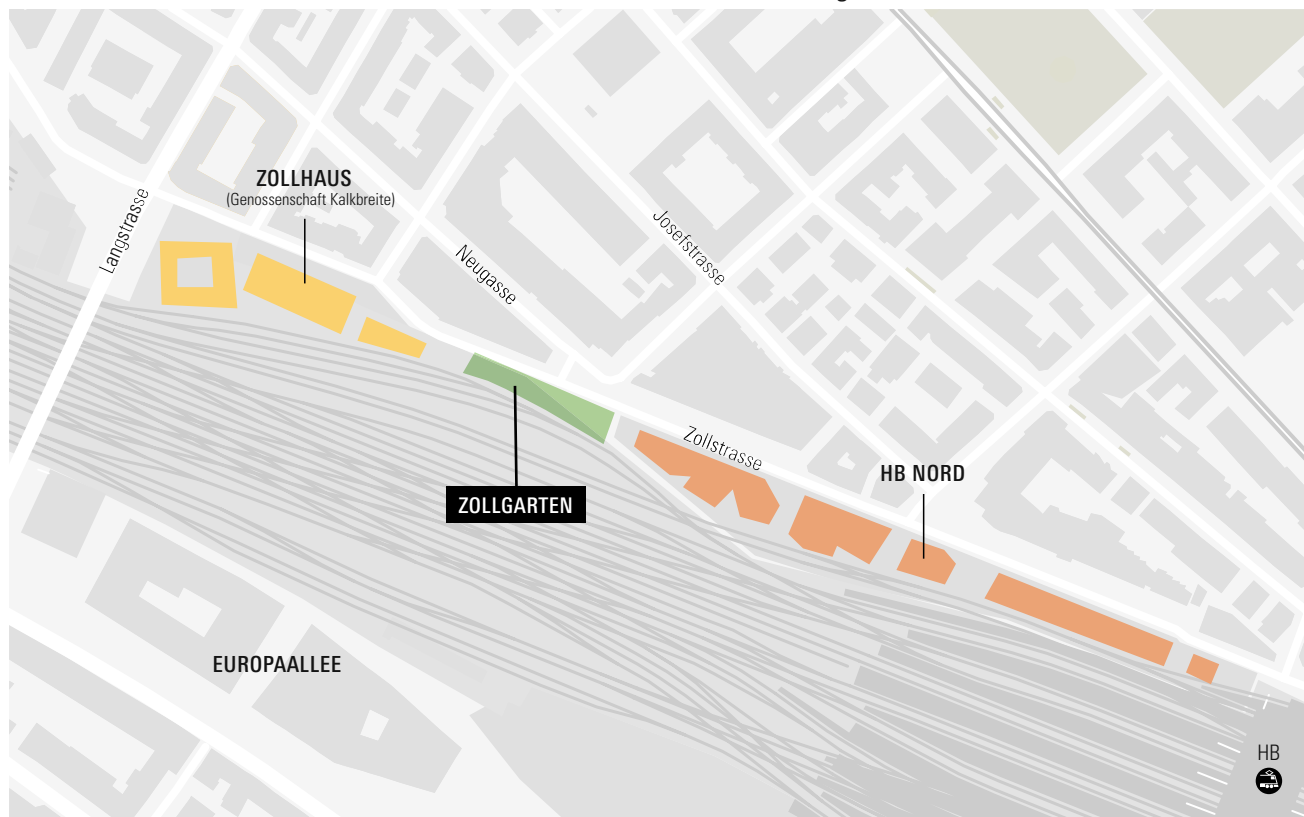
Das Unternehmen formuliert aber ebenfalls Visionen, wie das Areal zukünftig genutzt werden soll. Das Ziel seien «nicht gewinnorientierte, quartierbezogene Veranstaltungen und Nutzungen», schreibt Mediensprecher Marc Olivier Dischoe. Auf die Frage, ob es für die SBB keine attraktiven Alternativen für die Nutzung des Areals gebe, erfolgt eine Gegenfrage, die aus der Feder der Genossenschaftler stammen



Die gegenüber dem Gebäude der Amboss-Rampe liegende Brache «Zollgarten» soll neu genutzt werden.

KARIN HOFER/NZZ

Die Genossenschaft Kalkbreite bekommt von den SBB kostenlos einen «Zollgarten»



NZZ-Infografik/pma.

Jetzt kommt der abgespeckte Negrellisteg

Nächste Woche werden die Stadt Zürich und die SBB das Projekt für einen Fussgängersteg über das Gleisfeld öffentlich auflegen. Er wird gegen 150 Meter lang sein und soll die Europaallee auf der einen Seite der Gleise mit den geplanten SBB-Bauten auf der andern Seite verbinden. Mehr ist momentan nicht zu erfahren, weil SBB und Stadt «in den nächsten Tagen» ausführlich informieren wollen, wie Mike Sgier vom städtischen Tiefbaudepartement auf Anfrage sagt.

Der Steg ist das Nachfolgeprojekt einer viel grösser angelegten Verbindung zwischen den Stadtkreisen 4 und 5. Im Jahr 2011 wurde als Ergebnis eines internationalen Wettbewerbs der sogenannte Negrellisteg präsentiert. Vorgesehen war eine geschlossene Brücke aus Beton, die dank den ornamentartig ausgeschnittenen

fenstern recht luftig und leicht wirkte. Über umfangreiche Rampen auf beiden Seiten der Brücke hätten auch Velofahrerinnen und Velofahrer den Steg bequem benutzen können.

Das Projekt des Ingenieur- und Architektenteams Flint & Neill mit Sitz in London und Paris wurde in zwei Stufen beerdigt: Zunächst fand der Stadtrat, es fehle ihm das Geld zur Verwirklichung des Projekts, falls aber ein Privater die Realisation übernehmen wolle, stehe er diesem nicht im Weg. Das definitive Aus kam im Sommer 2016. Zum Verhängnis wurden dem Negrellisteg vor allem die hohen Kosten von gut dreissig Millionen Franken. Der neue Übergang soll laut ersten Informationen nur rund einen Drittel davon kosten.

Neben dem neuen Fussgängersteg sind weitere Projekte zur besseren Quer-

zung des Gleisfeldes in Planung. Die spektakulärste Idee ist die Umnutzung des Autobahnstummels unter dem Hauptbahnhof zu einer Veloverbindung. Die Einfahrt auf der Sihlpost-Seite ist bereits erstellt, zwei Abgänge auf der andern Seite des Bahnhofs folgen.

Alois Negrelli, nach dem der Fussgängersteg benannt ist, war ein Ingenieur, der für die Entwicklung der Stadt Zürich in mehrfacher Hinsicht äusserst wichtig war. So baute er 1836 bis 1838 die Münsterbrücke als Teil einer neuen Querverbindung, die sich vom Hafen beim heutigen Sechseläutenplatz bis zum Paradeplatz zog. Die Münsterbrücke war die erste steinerne Brücke Zürichs. Auch plante er die erste Schweizer Eisenbahn, die 1847 zwischen Baden und Zürich eröffnet wurde.

könnte: «Ist die Nutzung für nicht gewinnorientierte, quartierbezogene Veranstaltungen nicht auch attraktiv? Es soll dort etwas vom Quartier fürs Quartier entstehen.»

Zuckerbrot statt Auktion

Solche Aussagen vonseiten der SBB überraschen. Zwar eignet sich das schmale Stück Land an der Zollstrasse nicht als Baugrundstück. Weil es ausserhalb des Gestaltungsperimeters liegt, sind derzeit keine festen Bauten erlaubt. Daran etwas zu ändern, wäre ein erheblicher Aufwand. Dennoch ist die Wandlung in der Rhetorik der Bundesbahnen bemerkenswert. Noch vor fünf Jahren bezeichnete Andreas Steiger von SBB Immobilien in Bezug auf die Europaallee die Rendite und nicht den sozialen Ausgleich als Auftrag der SBB-Liegenschaftsverwaltung. Die Versteigerung der Wohnungen stiess in Zürich jedoch auf heftigen Gegenwind. Heute scheinen die Zeiten von Auktionen endgültig vorbei zu sein.

Als Antwort auf die Kritik verkauften die SBB zunächst das gesamte Areal Zollstrasse West, von dem sich ein Teil im Besitz der Stadt Zürich befand, zu einem moderaten Verkaufspreis an die Genossenschaft Kalkbreite. Im letzten November kam der SBB-CEO Andreas Meyer persönlich nach Zürich. Er verkündete die Botschaft, dass die Bundesbahnen auf dem Areal an der Neugasse statt Luxuswohnungen nun ganz im Sinne der Gemeindeordnung einen Drittel gemeinnützigen Wohnraum und die Zusammenarbeit mit der Bevölkerung anstreben. Trotz Meyers Besuch gerieten die SBB aber wenige Monate später mit ihren Plänen unter Druck. Mit einer

«Ist die Nutzung für nicht gewinnorientierte Veranstaltungen nicht auch attraktiv? Es soll etwas vom Quartier fürs Quartier entstehen.»

Marc Olivier Dischoe
SBB-Mediensprecher

Initiative will der Verein Noigass die SBB dazu zwingen, das Areal bei der Josefswiese billig zu verkaufen, damit darauf ausschliesslich gemeinnützige Wohnungen entstehen können.

Ungewöhnliche Zugeständnisse

Der Druck von links wird nicht nur auf die SBB immer grösser. Er ist so gross, dass einige Investoren bei grossen Bauprojekten mitunter zu ungewöhnlichen Zugeständnissen bereit sind. Im Fall des Stadionprojekts auf dem Hardturmareal schlugen HRS und die Credit Suisse nach einem regelrechten Powerplay der SP jüngst einen Tauschhandel vor. Auf einem anderen Grundstück aus dem Portfolio der privaten Investoren sollen nun zusätzliche gemeinnützige Wohnungen entstehen, um die Sozialdemokraten zufriedenzustellen.

Die SBB wollen entlang der Gleise bis ins Jahr 2031 rund 1,8 Milliarden Franken in Bauprojekte investieren. Gegen Interventionen sind die Bundesbahnen nicht gefeit. Der laute Ruf nach Wohltätigkeit und gemeinnützigem Wohnungsbau verleiht in der Stadt Zürich einzelnen Parteien und Genossenschaften grosse Macht in der Baupolitik. Wie das jüngste Beispiel zeigt, gehört es mittlerweile zum Geschäft, mit allen Mitteln um ihre Gunst zu buhlen.