



Am Schluss profitiert auch der Steuerzahler

Konsequent entwickeln die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)

Immobilienprojekte an Bahnlinien und Bahnhöfen. Am Erfolg partizipiere indirekt auch der Steuerzahler, sagt SBB-Immobilienchef Jürg Stöckli.

Interview: Björn Zern

SWISS EQUITY MAGAZIN:

Herr Stöckli, die SBB ist ein staatseigener Betrieb, dessen Aufgabe der Service public im Personentransport ist. Warum ist die SBB gleichzeitig ein derart starker Anbieter im Immobilienmarkt?

JÜRGEN STÖCKLI: Als Unternehmen mit einer über 100-jährigen Geschichte hat sich die SBB kontinuierlich zu einem grossen Immobilienbesitzer entwickelt. Das ist übrigens nicht nur bei den SBB, sondern auch bei der Post und der Swisscom der Fall gewesen. Alle Staatsbetriebe haben ihre Immobilienstrategie sehr zielstrebig vorangetrieben. Allerdings wurden bei den SBB diese Aktivitäten erst in den letzten Jahren intensiviert.

Was hat sich konkret verändert?

Der Bereich Immobilien war bei den SBB sehr lange Bestandteil der Division Infrastruktur, zu dem neben den Gleisanlagen auch die Bahnhöfe und die SBB-Büros zählten. 2003 wurde der Bereich Immobilien herausgelöst und direkt dem CEO unterstellt. Seit Anfang 2009 ist SBB Immobilien die vierte Division innerhalb des SBB-Konzerns.

Von der Ertragskraft her müsste der Bereich an vorderster Stelle stehen: Laut SBB-Geschäftsbericht steuerte die Division Immobilien mit 247 Mio. CHF rund die Hälfte zum Betriebsergebnis des Konzerns bei. Ohne den Zustupf aus der Immobiliensparte wäre das Defizit, das die öffentliche Hand und damit

der Steuerzahler trägt, noch grösser.

Von der guten Entwicklung im Immobiliengeschäft profitiert der ganze Konzern und schlussendlich auch der Steuerzahler.

«Die Ausgleichszahlungen im Infrastrukturbereich lagen bei 150 Mio. CHF.»

Der Gewinn wird verwendet, um Beiträge zur Sanierung der Pensionskasse und Ausgleichszahlungen von jährlich rund 150 Mio. CHF an die SBB Infrastruktur zu leisten.

Ohne die Infrastrukturinvestitionen wäre der Immobilienbereich sicher nicht so erfolgreich. Sie sind darauf schlussendlich angewiesen.

Hier zeigen sich die Synergien zwischen den vier Divisionen respektive der integrierten SBB ganz deutlich. Allerdings ist die Infrastruktur nur einer von vier Bereichen. Wichtig sind auch die integrierten Dienstleistungen. Die SBB bringt die Personen auf den Zug, die Bahnhöfe werden zu einem zentralen Empfangsportale und bieten so insbesondere für die Gastronomie und den Einzelhandel ein attraktives Umfeld. Allein die Mieterträge, die wir mit unseren Immobilien bei Fremdmietern erzielen, liegen bei über 300 Mio. CHF pro Jahr. Für dieses Jahr rechnen wir mit Mieteinnahmen in der Höhe von rund 330 Mio. CHF

Also sind das Entwicklungsgeschäft und die Immobilienverkäufe nebensächlich?

Nein, für uns ist das Entwicklungsgeschäft sehr bedeutend. So haben wir schweizweit über 80 Grossprojekte und investieren

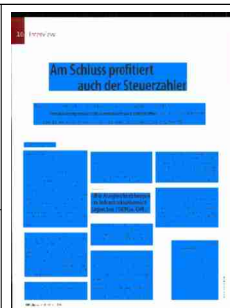
Datum: 15.11.2011

Swiss Equity magazin

Special

Swiss Equity Medien AG
8002 Zürich
043/ 300 53 80
www.se-magazin.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 5'615
Erscheinungsweise: 5x jährlich



Themen-Nr.: 812.6
Abo-Nr.: 1067228
Seite: 16
Fläche: 131'224 mm²

gesamthaft in den nächsten Jahren rund 550 Mio. CHF pro Jahr. Bei den Verkäufen rechnen wir jährlich mit einem Erlös von rund 150 Mio. CHF >

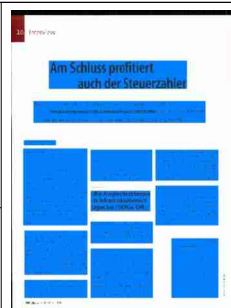
Zur Person

Jürg Stöckli (42) hat im Dezember 2010 die Leitung von SBB Immobilien als Nachfolger von Urs Schlegel übernommen.

Der Jurist und Fürsprecher verfügt über einen Executive MBA der Universität St. Gallen und war bereits von 2001 bis 2006 in verschiedenen Positionen bei der SBB Infrastruktur und Immobilien tätig. Von 2006 bis 2010 arbeitete Stöckli als Leiter der Region Ost der Privera AG.



Jürg Stöckli verwaltet bei der SBB ein Immobilienportfolio in Milliardenhöhe.



Direkt am Zürcher Hauptbahnhof:
Das Baufeld A des Projektes Europaallee, das planmässig im Sommer 2012 abgeschlossen sein wird.

Warum verkaufen Sie nicht einfach die Grundstücke und überlassen die Entwicklung ihren privaten Konkurrenten?

Wir beschäftigen in der Projektentwicklung ein Team von 55 Personen, die sehr professionell arbeiten. Diese Aufgaben übernehmen wir, um die Attraktivität des gesamten Bahnhofareals zu steigern und um selber an der Wertsteigerung unserer Projekte partizipieren zu können. Ebenso übernehmen wir die Promotion und verkaufen den Investoren Objekte erst, wenn diese zu 70% vermietet sind. So können wir das Risiko für den Investor reduzieren.

Aber warum verkaufen die SBB ihr Immobilienportfolio nicht komplett? Angesichts der grossen Nachfrage nach Immobilien könnten Sie derzeit sicher gute Preise erzielen.

Wir verkaufen auch einzelne Liegenschaf-

ten an Investoren, wie dies beispielsweise an der Europaallee der Fall ist. Hier hat die UBS ein Grundstück gekauft, das sie nun selber entwickelt. Insbesondere bei den rund 800 Bahnhöfen haben wir allerdings festgestellt, dass es besser ist, die Liegenschaften selber zu betreiben. Hier haben wir sogar einmal den Versuch gemacht, kleine Bahnhöfe zu verkaufen. Das hat aber nicht so funktioniert, wie wir uns das vorgestellt haben.

«In der Strategie gibt es Parallelen zur japanischen Bahn JR East.»

Ihr Modell erinnert an die japanische Eisenbahngesellschaft JR East, die nach der Privatisierung auch sehr stark auf die Entwicklung des Immobilienportfolios, konkret Büros und



Shoppingcenters, gesetzt hat. Ist JR East das Vorbild für SBB Immobilien?

JR East ist eine börsennotierte Gesellschaft, die SBB ein staatlicher Betrieb. Alle unsere Aktivitäten dienen dazu, das Transportgeschäft zu stärken. Aber wenn Sie die Strategie von JR East ansprechen, dann gibt es hier Parallelen. Der Bahnhof steht auch bei uns immer im Zentrum. Um den Bahnhof herum werden Einkaufsmöglichkeiten, Büroflächen und auch Wohnraum geschaffen. Wir gehen in der Entwicklung sogar so weit, dass wir wie in Neuenburg, Zürich oder Chur auch Bildungseinrichtungen mit in unser Konzept einbeziehen.

In Neuenburg gehört Ihnen also die Fachhochschule ...

Im Rahmen der Überbauung Trans Europe am Neuenburger Bahnhof konnten wir die Fachhochschule Arc Jurassien als > Mieterin gewinnen. Seit dem 16. September 2011 belegt die Hochschule eine Fläche von 12000 Quadratmetern.

In Zürich entsteht mit dem Projekt Europaallee ein neuer Stadtteil. Insgesamt sollen dort rund 1,5 Mrd. CHF verbaut werden. Wie läuft das Projekt, und werden Sie planmässig eröffnen können?

Das Projekt Zürich Europaallee besteht insgesamt aus acht Baufeldern. Sie sprechen das Baufeld A an, das nächstes Jahr am 22. September wie geplant eröffnet wird. Das Bauprojekt – eines der grössten in Zürich – ist auf Kurs. 2019 ist der neue Stadtteil voraussichtlich fertiggestellt.

Wie weit sind Sie mit der Vermietung?

Die neu gebauten Liegenschaften im Bau- feld A sind voll vermietet. Neben der Pädagogischen Hochschule mit ihren 1800 Studienplätzen werden Büro-, Einzelhandels- und Gastronomieangebote dort ihren Platz haben. Wir sind stolz, dass wir das erste Baufeld nicht nur bezüglich Termin, sondern wohl auch in puncto Qualität und Kosten planmässig abschliessen werden können.

Zusammen mit der Durchmesserlinie ist das Projekt um den Zürcher Hauptbahnhof ein Erfolg. In Stuttgart hätte mit Stuttgart 21 ein ähnliches Projekt entstehen können, ist aber – bisher zumindest – völlig schiefgelaufen. Was sind die Gründe, dass die SBB in Zürich ihr Projekt so erfolgreich umsetzen konnten?

Wir haben von Anfang an alle beteiligten Personen mit ins Boot genommen: die

Facts & Figures SBB Immobilien

Fläche Grundstücke SBB:

- Verkehrsfläche 80.5 Mio.m²
- Kommerzielle Fläche (Immobilien) 16.7 Mio.m²

Anzahl Grundstücke: 7700

Gebäude: 3500

Mitarbeitende: 390

Mieterträge: (2010) 448.4 Mio. CHF

Betriebsertrag: (2010) 685.9 Mio. CHF

www.sbb.ch/immobilien

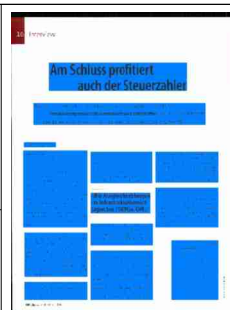
Stadt, den Kanton und natürlich auch die Bürger. Dies war uns sehr wichtig, denn wir wussten, dass wir gerade die Bürger überzeugen müssen, damit das Projekt zu einem Erfolg wird. In der Diskussion mit den Bürgern haben wir aber auch viele gute Ideen erhalten, die wir bei der Umsetzung berücksichtigen konnten. Ein Viertel der Flächen werden öffentliche Plätze sein.

Was hat die Deutsche Bahn in Stuttgart falsch gemacht?

Stuttgart 21 und Zürich sind nicht direkt miteinander vergleichbar. Allerdings denke ich, dass der Unterschied in der Mitbestimmung liegt. In Deutschland wurde von

«Wir investieren sehr stark in der Westschweiz, weil die Region wächst.»

oben verordnet, was passieren soll. In der Schweiz durfte das Volk von Anfang an mitbestimmen. An der Volksabstimmung vom September 2006 haben rund 65% der Stadtzürcher Stimmberechtigten dem neuen Gestaltungsplan zugestimmt.



In Zürich gibt es derzeit einen Überhang an Büroflächen. In den nächsten Jahren kommen noch über 150 000 Quadratmeter Büroflächen in der Europaallee dazu, für die Sie noch Mieter finden müssen. Wird die Vermietung schwieriger?

Wir spüren den Druck schon etwas. Allerdings haben wir sehr gute Flächen anzubieten. Alle Gebäude verfügen über Minergiestandard, sind auch sonst topmodern und die Lage ist absolut zentral. Daher ist die Vermietung nicht viel schwieriger geworden.

Neben Zürich ist die Westschweiz ein weiterer Hotspot Ihrer Aktivitäten. Welches sind hier die wichtigsten Projekte?

Wir investieren sehr stark in der Westschweiz, weil die 830 000 Einwohner umfassende Agglomeration Genf ständig wächst. Der Bedarf an Wohnraum in der Westschweiz ist daher enorm. Das wohl wichtigste Projekt in Genf ist La Praille. Dort werden ab 2014 auf einer Grundfläche von 100 000 Quadratmetern 550 neue Wohnungen sowie Büros, Geschäfte und öffentliche Einrichtungen entstehen. Die Entwicklung des Projektes Genf Pont-Rouge steht in engem Zusammenhang mit der neuen CEVA-Bahnlinie.

Was ist diese CEVA-Linie genau und welche Rolle spielt sie bei Ihren Projekten?

Die Abkürzung CEVA steht für eine neue Bahnverbindung, die ab 2016 vom Genfer Bahnhof Cornavin über Eaux-Vives bis zum französischen Grenzort Annemasse führen soll. Entlang dieser neuen Strecke entwickeln wir weitere Projekte, wie beispielsweise in Eaux-Vives. Rund um den neuen CEVA-Bahnhof soll zusätzlicher Wohn- und Gewerberaum entstehen. Am 15. November haben wir den Spatenstich für CEVA gefeiert.

Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr beeinflusst sehr stark auch den Wert von Immobilien. Als Eigentümer und Entwickler der Bahninfrastruktur können Sie diese beeinflussen und so auch von enormen Wert-

steigerungen profitieren. Kommen Sie dabei nicht in Interessenskonflikte?

Nein. Die SBB tätigt riesige Investitionen in die Infrastruktur. Natürlich entwickeln wir durch diese Investitionen einen Markt. Da wir selbst investieren, möchten wir natürlich auch von der Wertsteigerung profitieren.

Mit Zürich und Genf haben Sie zwei Hotspots, in denen die SBB massiv investieren.

In welchen Regionen sehen Sie noch Potenzial?

Das Tessin ist bisher eher wenig beachtet worden. Aber auch hier planen wir interessante neue Projekte. Am Bahnhof Lugano wird ein neuer Universitäts-Campus entstehen, der über die Bahnlinie Zürich-Mailand direkt mit den zwei Metropolen verbunden sein wird. Auch in Chiasso und Locarno haben wir Projekte. In Locarno-Muralto soll zum Beispiel ein neues Kongresszentrum entstehen. ■