



Verdichtung östlich des Bahnhofs Illnau-Effretikon, das Zentrum westlich davon soll nicht beeinträchtigt werden.

Bild: Mano Reichling

# Glückliche Gemeinde – die einen Bahnhof hat

Die SBB spielt eine enorme Rolle, wenn es um die Verdichtung geht. Sie ist einer der grössten Grundbesitzer. Die Gemeinden können hier mitgestalten, vorausgesetzt die Interessen lassen sich unter einen Hut bringen.

Das Eisenbahnnetz in der Schweiz ist fast drei Mal so lang wie das Autobahnnetz: Die Züge der SBB und jene der Privatanbieter rollen auf insgesamt rund 5100 Kilometern. Zum Vergleich: 2010 erstreckten sich die Schweizer Autobahnen auf eine Länge von 1790 Kilometern. Und die Bahninfrastruktur wird rege genutzt: 2307 Kilometer legten Herr und Frau Schweizer pro Kopf im Jahr 2013 per Bahn zurück. Gemäss dem Informationsdienst Litra: Weltrekord.

## Mehr denn je zählt der Anschluss

Für die meisten Bürger ist der Anschluss an das Bahnnetz zu einem entscheidenden Kriterium bei der Wohnungssuche geworden: «Wir sehen, dass die Zahlungsbereitschaft für hoch erschlossene Lagen steigt», sagt Patrick Schnorf von der Beratungsfirma Wüest und Partner. Eine Befragung zur Wohnzufriedenheit habe zudem ergeben, dass die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr bei den Befragten Vorrang vor allen anderen Standortfaktoren genießt. Dies schlägt sich auch in der Bautätigkeit nieder: Rund 70 Prozent aller zwi-

schen 2001 und 2010 neu erbauten Wohnungen befinden sich laut Wüest und Partner nicht weiter als zwei Kilometer von einem Bahnhof entfernt. Der Wunsch nach einer guten Anbindung steht einzig in Konflikt mit dem Ruhebedürfnis der Bewohner. Die von Wüest und Partner 2013 ermittelten Werte scheinen jedoch noch keinen Anlass zur Sorge zu geben: Über drei Viertel aller untersuchten Wohngebiete der Schweiz weisen gemäss der Studie eine Lärmbelastung von gerade einmal 0 bis 30 Dezibel durch den Bahnverkehr auf. Das entspricht einem nahen Flüsteren oder dem Ticken einer Uhr. Stärker ist die Belastung dagegen durch den Strassenlärm. In einem Viertel aller Wohngebiete ist der Verkehrslärm zumindest deutlich wahrnehmbar, so Wüest und Partner in ihrem «Immomonitoring». Durch technische Verbesserungen könnten vor allem Güterzüge in naher Zukunft noch leiser über die Schienenrollen – das ist ein wichtiges Argument,

wenn Gebiete in unmittelbarer Bahnhofsnähe in den kommenden Jahren weiter erschlossen werden sollen. Gemeinden, die schon vor 10 bis 20 Jahren in die Aufwertung von Bahnhofsquartieren investiert haben, verfügen heute über attraktive und zentral gelegene Wohngebiete, die entsprechend stark nachgefragt werden, erklärt Schnorf.

**«Nah am Bahnhof wohnen ist gefragt, der Ausbau ist schwierig.»**

**Nicht zu nah nicht zu weit** Mietwohnungen, die 300 bis 400 Meter von der nächsten ÖV-Haltestelle entfernt liegen, haben laut dem Immo-monitoring einen bis zu drei

Prozent höheren Mietzins als weiter entfernte oder unmittelbar an der Bahn gelegene Wohnungen. In Bahnnähe zu bauen, gewinne damit auch für Investoren an Attraktivität: «Vor allem bei Pensionskassen und Versicherungen steigt die Nachfrage», sagt Schnorf. Aber nicht nur bei ihnen. Auch die SBB als eine der grössten Immobilienbesitzerinnen entwickelt die Standorte konsequent: «SBB Immobilien entwickelt die Bahnhöfe,

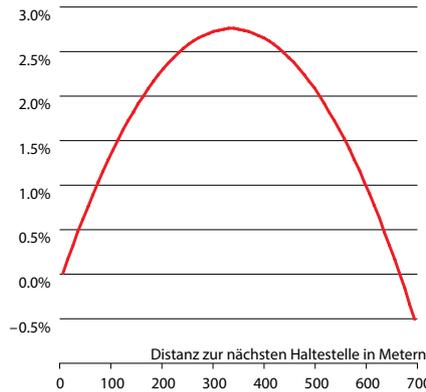
Anlageobjekte sowie Büro-, Betriebs- und Produktionsgebäude marktorientiert weiter und stärkt damit die Ertragskraft», heisst es dazu im Geschäftsbericht 2013.

Die Gemeinden können via Zonenplanungen die Struktur von bahnnahe Gebieten mitbestimmen. Häufig gilt es dabei, Einzelinteressen und Besitzverhältnisse unter einen Hut zu bringen. Kein leichtes Unterfangen, handelt es sich doch häufig um Eingriffe im Herzen einer Gemeinde. Doch entspricht die Entwicklung dieser zentralen Gebiete dem Sinn und Geist des neuen RPG.

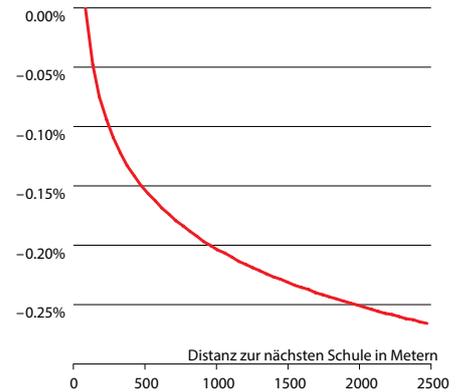
Die SRF-Sendung «10vor10» berichtete in ihre Ausgabe vom 25. Oktober über ein Wohnbau- und Quartierprojekt der Gemeinde Illnau-Effretikon im Kanton Zürich, das am Bahnhof entstehen sollte. Dieses sei jedoch ins Stocken geraten, so der von «10vor10» befragte Gemeindepräsident, weil es sich um ein schon erschlossenes Gebiet handle: Allein 25 verschiedene Parzellen befänden sich auf dem Areal – sie gehörten 29 verschiedenen Besitzern, die oft gegenläufige Interessen verfolgen.

**Das Tessin baut für die Zukunft**

Trotz dieser Schwierigkeiten in der Umsetzung bieten solche Areale ein grosses Potenzial für künftigen Wohnraum. Wüest und Partner gehen in ihrem 2014 erstellten Entwicklungsatlas davon aus, dass bei der vollständigen Entwicklung dieser Areale neuer Wohnraum für 300000 Menschen geschaffen werden könnte – eine entsprechende Nachfrage und ein damit verbundenes Bevölkerungswachstum vorausgesetzt. Südlich des Gotthards ist die Neue Eisenbahn-



Mietpreiseffekte im Vergleich.



Quelle: Wüest & Partner

transversale (Neat) ein entscheidender Entwicklungsfaktor für die Bautätigkeit an der Bahn: Bis 2019 sollen der Gotthard- und der Ceneri-Basistunnel eröffnet werden – damit einher geht eine bedeutende Fahrzeitverkürzung zwischen den Tessiner Metropolen Bellinzona, Locarno und Lugano. In der Nähe des Bahnhofs zu wohnen, könnte damit auch für viele Tessiner interessanter werden. Der Kanton kam in einem Raumentwicklungsplan aus dem vergangenen Jahr zum Schluss, dass 45 Prozent der bebaubaren Fläche in unmittelbarer Bahnhofsnähe entweder schlecht oder überhaupt nicht für den Wohnungsbau genutzt werden. «Hier könne verdichteter Wohnraum entstehen», so die Autoren der Studie.

Zurzeit werden die Bahnhöfe in Bellinzona und Lugano grundlegend saniert. In der Südtessiner Metropole soll ein Campusgebäude der Universität der ita-

lienischen Schweiz (USI) direkt auf dem Bahnhofsgelände entstehen. Pläne für den Wohnungsbau entlang der Strecke sind dagegen noch weniger konkret. «Durch die Neat wird im Tessin eine neue Dynamik für den Wohnraum entstehen», sagt der Immobilienspezialist Patrick Schnorf. Auch der Lötschbergtunnel habe dem Oberwallis neues Leben eingehaucht, so Schnorf. Noch müssen sich die Menschen im Südkanton gedulden: Der Gotthard-Basistunnel wird voraussichtlich im Dezember 2016 eröffnet – der Ceneri-Basistunnel zwischen Bellinzona und Lugano soll 2019 eröffnet werden.

Nicolai Morawitz

Link zur Sendung «10 vor 10»: [www.tinyurl.com/na56zbt](http://www.tinyurl.com/na56zbt)

Anzeige

**bfu-Sicherheitspreis «Engagierte Gemeinde»**  
Die bfu zeichnet alle zwei Jahre eine Gemeinde oder Stadt aus, die sich mit grossem Engagement für die Unfallverhütung einsetzt. Termin für die Projekteingabe: 30. Juni 2015. Preissumme: 15'000 CHF. Machen Sie mit – die bfu freut sich auf Ihre Bewerbung: [www.engagierte-gemeinde.bfu.ch](http://www.engagierte-gemeinde.bfu.ch)

**Prix de la sécurité du bpa «Commune engagée»**  
Tous les deux ans, la distinction «Commune engagée» du bpa récompense une commune qui s'est distinguée par ses efforts en faveur de la sécurité. Dernier délai pour l'envoi des candidatures: le 30 juin 2015. Dotation du prix: 15 000 francs. Participez vous aussi! Le bpa se réjouit de recevoir votre projet. [www.commune-engagee.bpa.ch](http://www.commune-engagee.bpa.ch)

**Premio dell'upi «Comune impegnato»**  
A cadenza biennale, l'upi premia un Comune che si è distinto per il suo impegno straordinario a favore della prevenzione degli infortuni. Termine di consegna del progetto: 30 giugno 2015. Montepremi CHF 15 000.–. Partecipate, l'upi sarà lieto di ricevere il vostro progetto! [www.comune-impegnato.upi.ch](http://www.comune-impegnato.upi.ch)