

# «So kann Verdichtung funktionieren»

Von Matthias Scharrer

Die Halter AG prägt seit 100 Jahren die bauliche Entwicklung in Gross-Zürich mit. Balz Halter über Wachstum und die Limmattalbahn



**Bauunternehmer Halter: «Man darf nicht immer für die gleiche Klientel bauen.» CTh**

Herr Halter, Ihre Baufirma lebt seit 100 Jahren vom Städtewachstum. Kennen Sie Wachstumsmüdigkeit?

*Balz Halter\**: Als Unternehmen kennen wir keine Wachstumsmüdigkeit, wobei wir eigentlich nicht auf Wachstum aus sind, sondern auf langfristige Profitabilität. Im Markt hingegen verspüren wir durchaus Wachstumsmüdigkeit, wie man es aktuell gerade im Limmattal in der Diskussion um die Limmattalbahn erleben kann.

Wie erklären Sie sich das?

Das ist eigentlich ein faszinierendes Phänomen, weil man die Chance hat, sich mit dem Wachstum zu entwickeln. Stattdessen will man Wachstum stoppen, um das andere Regionen froh wären. Wachstum bringt Veränderungen. Es ist ein Abschiednehmen von Sachen, an die man sich gewöhnt hat und die für einige vielleicht ein Stück Heimat bedeuten.

Städtewachstum bedeutet heute primär Verdichtung. Wie kann Verdichtung gelingen?

Sie sollte an Orten geschehen, die zentral und gut angebunden sind. Sorgfältig gemacht, entstehen neue Orientierungspunkte und Identitäten. Nehmen wir als Beispiel den neuen Stadtplatz in Schlieren, das Zentrum, das wir vor 15 Jahren initiiert haben. Durch die neue verkehrstechnische Organisation hat das Zentrum an Qualität gewonnen und lässt trotzdem Verdichtung zu.

Braucht es also ganzheitliche Lösungen, bei denen es nicht nur ums Häuserbauen geht?

Genau, es geht auch um den öffentlichen Raum, um Strassen, Plätze und Grünflächen. Nutzungen konzentrieren und dadurch Freiräume schaffen: So kann Verdichtung funktionieren.

Die von hrem Grossvater gegründete Baufirma schuf anfangs auch Unterkünfte für ihre Angestellten und betrieb genossenschaftlichen Wohnungsbau. Wie steht es heute um Ihr soziales Engagement?

Das war damals nicht in erster Linie ein soziales Engagement. Es ging darum, den Bedarf an Wohnungen, auch an günstigen Wohnungen, zu decken. Das ist heute noch unsere Aufgabe.

Trotzdem wird oft beklagt, dass mit dem Wachstum im Raum Zürich einkommensschwache Leute zunehmend weg von der Stadt verdrängt werden. Sehen Sie das als Problem?

Für die Betroffenen ist das selbstverständlich ein Problem. Man muss daher zunächst einmal versuchen, das Angebot an Wohnraum zu erhöhen, damit die Mieten nicht explodieren. Das findet über Verdichtung statt. Und es wirft die Frage auf: Was ist Stadt? Wo hört sie auf und wo fängt sie an? Das ist der Ansatz, den wir verfolgen. Wir bauen nicht einerseits Stadt, andererseits Agglomeration, sondern versuchen, auch an den Rändern städtische Qualitäten zu schaffen.

Genügt das?

Für günstige Mieten braucht es zunächst ein ausreichendes Angebot an Wohnungen. Dann gibt es im Stadtgefüge ja nicht nur neue, sondern auch ältere Wohnungen, die günstiger sind. Zudem kommt es auf die Grösse der Wohnungen an. Auch der genossenschaftliche Wohnungsbau ist ein Weg. Man darf nicht immer nur für die gleiche Klientel bauen.

Sehen Sie sich da als Unternehmer in einer sozialen Verantwortung?

Im Rahmen unserer Möglichkeiten versuchen wir, für ein breites Angebot an Wohnraum zu sorgen. Und wir gehen noch weiter: Mit der Limmatstadt, einem ideellen Engagement, versuchen wir, ein urbanes Angebot zu schaffen und gleichzeitig Qualitäten, die das Limmattal hat, bewahren zu helfen.

Gemeinden wachsen in den Agglomerationen zusammen. Wie funktioniert der Übergang von kommunalen zu regionalen Identitäten?

Durch Organisationen wie die Limmatstadt. Aber das grösste identitätsbildende Projekt ist das Limmatstadt-Tram, also die Limmattalbahn, die eigentlich ein Stadttram ist. Wenn Sie in Spreitenbach ein- und in Schlieren aussteigen, machen sie sich keine Gedanken, über wie viele Gemeinde- oder Kantonsgrenzen Sie gefahren sind. Sondern sie haben sich in diesem Stadtgefüge bewegt.

Die Limmattaler Bevölkerung hat – anders als das kantonsweite Stimmvolk – in der ersten Abstimmung Nein zur Limmattalbahn gesagt. Jetzt wird am 23. September über die zweite Etappe der Limmattalbahn abgestimmt. Sind Sie zuversichtlich, dass nun auch das Limmattal zustimmt?

Ich hoffe es. Heute kann man ja bereits einen ersten Abschnitt der Limmattalbahn anschauen und sehen, wie sich das Zentrum Schlierens entwickelt. So kann man vielleicht besser antizipieren, was es bedeutet, wenn so eine Achse da ist.

Was bedeutet es?

Es ist eine feste Infrastruktur – nicht wie ein Bus, der auch mal anders fahren kann. An den Haltestellen entstehen Identitäten. Das erlebt man jetzt in Schlieren: Vorher ist man einfach durchgefahren. Jetzt merkt man: Da ist ein Zentrum. Solche Prozesse kann die Limmattalbahn ermöglichen.

Angenommen, die 2. Etappe der Limmattalbahn würde abgelehnt: Was würde das für die Region bedeuten?

Der Wachstumsdruck nähme weiterhin zu. Denn die Region befindet sich immer noch an einer verkehrstechnisch zentralen Lage. Es ist ja nicht so, dass wegen der Limmattalbahn mehr Bauland eingezont wird. Das ist, wie es ist. Aber wir hätten keine neue Verkehrsinfrastruktur. Die Belastung der bestehenden Infrastruktur würde zunehmen. Wir könnten die Probleme, die wir haben, nicht vernünftig lösen.

Wie stellen Sie sich die Schweizer Städte in 100 Jahren vor?

Ich könnte nicht einmal sagen, wie sie in 20 Jahren aussehen. Wir erleben eine enorme Veränderung, die sich aus den technischen Entwicklungen ergibt. Die Digitalisierung ermöglicht Online-Shopping. Und autonome Fahrzeuge werden die Mobilität verändern und vielleicht Mischformen zwischen öffentlichem und privatem Verkehr hervorbringen.

Brauchen wir dann noch ein neues Tram?

Ich bin sicher, dass das Tramtrasse weiterhin eine wichtige Rolle spielen wird. Aber womöglich wird dann anderes Rollmaterial dort unterwegs sein, vielleicht nicht mehr schienengebunden.

\*Balz Halter (56) ist Verwaltungsratspräsident der Baufirma Halter AG und der Standortförderungsorganisation Limmatstadt AG. Er lebt in Wettswil am Albis, ist verheiratet und hat fünf Kinder.