

Bericht

Landkäufe der NOB und der SBB im Gebiet des heutigen Areals Neugasse

Inhalt

	Seite
1. Zusammenfassung.....	2
2. Auftrag.....	4
3. Vorgehen und Quellen.....	4
4. Resultate.....	5
Ort.....	5
Phasen des Landerwerbs, Gründe und Verkäufer.....	5
Zu den Verkäufern.....	6
Art des Landerwerbs.....	6
Landpreise.....	7
Nutzung und Veräusserung.....	9
5. Empfehlungen.....	9
6. Verzeichnis der Beilagen.....	11
7. Literatur- und Quellenverzeichnis.....	11

Ruedi Weidmann
Häusler + Weidmann
Elisabethenstr. 43
8004 Zürich
www.haeslerweidmann.ch

078 790 75 34
weidmann@haeslerweidmann.ch

1. Zusammenfassung

Die SBB brauchen das Depot G nicht mehr für den Bahnbetrieb und entwickeln das «Areal Neugasse» für die Überbauung (vgl. *Beilage 1*). Im Zusammenhang mit dem geplanten Anteil gemeinnütziger Wohnungen sind Fragen aufgetaucht:

1. Wann haben SBB bzw. NOB das Land gekauft?
2. Für welchen Zweck?
3. Von wem?
4. Durch Kauf oder Enteignung?
5. Zu welchem Preis?
6. Wie wurden die Parzellen seither genutzt?

Landerwerb in vier Schritten

Aus den Grundbüchern, Katasterplänen und Akten der Nordostbahngesellschaft (NOB) und der SBB im SBB-Archiv lässt sich der Landerwerb im heutigen Areal Neugasse rekonstruieren. Er geschah in vier Schritten, wobei der erste (1891/92 zum Bau des Viadukts) nur einen ganz kleinen Abschnitt beim Viadukt betrifft. Den grössten Teil des Geländes kauften die NOB 1897–99 zum Bau einer Wagenremise und die SBB 1911/12 als «vorsorglicher Landerwerb zur Bahnhoferverweiterung» sowie 1925 für den Bau des Depots G.

Wer waren die Verkäufer?

Auf dem Gebiet wurden insgesamt 27 Verkaufsverträge mit 12 verschiedenen Verkäufern abgeschlossen. Davon waren vier Unternehmen (davon eine Pferde- und zwei Holzhandelsfirmen), vier Erbgemeinschaften, drei Einzelpersonen und die Stadt Zürich. Der meistgenannte Verkäufer war ein Ulrich Hug-Altdorfer, bzw. später dessen Erben, der in der Gegend und auch weiter westlich sehr viel Land besass. Die grösste Parzelle kauften die SBB 1925 von der Stadt Zürich, die im Ersten Weltkrieg zwischen Röntgenstrasse und Viadukt viel Land aufgekauft hatte, die Quartierstrassen baute, Bauparzellen an Baugenossenschaften abgab und die Josefweise als Park anlegte. Dabei hatte sie 1918 auch einen langen Streifen Land südlich der Neugasse von der Röntgenstrasse bis zum Viadukt gekauft. Die SBB wollten 1925 einen Teil davon als Bauplatz für das Depot G übernehmen und kauften schliesslich die ganze Parzelle.

Kauf oder Enteignung?

Von den 27 Handänderungen waren neun freihändige Käufe, bei denen sich Bahn und Verkäufer über den Preis einig wurden. War das nicht der Fall, leiteten die Bahnen das Enteignungsverfahren ein. In der ersten Verfahrensstufe schätzte die Eidgenössische Schätzungskommission den Bodenpreis und weitere Entschädigungen. In zwei Fällen akzeptierten die Verkäufer diesen Vorschlag (Vergleich). In 16 Fällen fochten die Verkäufer die Schätzung vor Bundesgericht an. Diese zweite Verfahrensstufe endete mit einer Bundesgerichtsentscheid, die die Enteignung verfügte und den Landpreis und die Höhe der Entschädigungen definitiv festlegte. Auch beim Kauf der Parzelle von der Stadt Zürich 1925 leiteten die SBB das Enteignungsverfahren ein, weil sie den von der Stadt verlangten Preis nicht bezahlen und nicht das ganze Grundstück kaufen wollten. Die Stadt akzeptierte die Schätzung der Schätzungskommission – die wesentlich tiefer war als ihre Forderung –, dafür kauften die SBB die ganze Parzelle.

Bezahlte Preise

Was die bezahlten Landpreise betrifft, so hatten die Verkäufer laut Bundesverfassung, dem Bundesgesetz über die «Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten» und dem

Eisenbahngesetz Anspruch auf marktübliche Bodenpreise und die Entschädigung von Nachteilen aus der Enteignung. Die Protokolle der eidg. Schätzungskommission erlauben genaue Vergleiche. Die Kommission orientierte sich an den Preisen, die bei kurz zuvor erfolgten Handänderungen benachbarter Grundstücke auf dem freien Markt erzielt worden waren. Sie berücksichtigte alle Preisfaktoren wie mögliche Nutzung, erlaubte bauliche Ausnützung, Lage, Erschliessung usw. Damit berücksichtigte sie auch den Mehrwert, der sich aufgrund der guten Erschliessung durch die Bahn und der Anlage von Quartierstrassen durch die Stadt ergab.

Darüber hinaus wurden die Verkäufer für Nachteile aller Art entschädigt, die ihnen durch die Enteignung entstanden: für den Wert von Bauten auf dem Land, für die Umzugskosten und für Ernte- und Umsatzausfälle samt Zinsen, die die Schätzungskommission akribisch berechnete, wie Stichproben in den Protokollen zeigen.

Stichproben in den Schätzungsprotokollen liefern deutliche Hinweise, dass die Bahnen im untersuchten Gebiet angemessene, d.h. handelsübliche Landpreise bezahlten. (Ob das überall der Fall war, lässt sich aufgrund der schmalen untersuchten Quellenbasis nicht sagen.)

Nutzung und Veräusserung der Areale

Die SBB nutzten nicht das ganze im Hinblick auf Bahnhofserweiterungen gekaufte Land für den Bahnverkehr. Der Teil zwischen Depot G und Röntgenstrasse und das Dreieck zwischen Depot G, Viadukt und Josefweise vermieteten sie an private Gewerbetreibende. Diese errichteten Schuppen, Werkstätten, Lagerhallen und Werkplätze, teilweise mit eigenem Gleisanschluss. Auch zwei ältere kleine Wohnhäuser standen hier.

Diese nicht für den Bahnverkehr benötigten Areale traten die SBB schliesslich in zwei Schritten ab: Im Dreieck zwischen Depot G, Viadukt und Josefweise baute die Eisenbahner Baugenossenschaft Dreispitz 1972/73 die Häuser Neugasse 155, 159 und 163 mit 105 günstigen Wohnungen (35 mit 3.5 Zimmern, 70 mit 4.5 Zimmern). Die SBB überliessen ihr das Land im Baurecht (Vertrag 1978) und steuerten die Baukredite bei. Absicht der SBB war laut Baurechtsvertrag, ihrem Personal Wohnungen zu tragbaren Mietzinsen zur Verfügung zu stellen.

Im Gewerbegebiet zwischen Depot G und Röntgenstrasse schrieben die SBB 1990 einen Wettbewerb für eine Arealüberbauung mit Dienstleistungs- und Wohnbauten aus («Röntgenareal»). Die SBB verkauften es in zwei Teilen: 1999 entstand das Bürohaus der SVA (Röntgenstrasse 17–19), und 1998–2002 baute Leopold Bachmann 9 Häuser mit Kinderkrippe und 317 günstigen 1.5- bis 4.5-Zimmer-Wohnungen («Sugus-Häuser», Neugasse 81–97).

2. Auftrag

Im Auftrag des Hochbaudepartements der Stadt Zürich (vergeben durch Departementssekretär Urs Spinner am 1. 11. 2017) soll die Geschichte einzelner SBB-Areale bezüglich des Erwerbs des Bodens, der Bewirtschaftung und Entwicklung bzw. der Veräusserung aufgearbeitet werden. Dabei liegt der Fokus auf dem Erwerb: Wie, unter welchen Vorgaben und mit welchen Begründungen erstanden die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und ihre Vorgängerin, die Schweizerische Nordostbahngesellschaft (NOB) die Landparzellen ihrer heutigen Areale auf dem Gemeindegebiet der Stadt Zürich? Handelte es sich um freihändige Käufe oder um Enteignungen, und welche Preise zahlten NOB und SBB für das Land im historischen Vergleich? In einer ersten Arbeitsphase soll auf das Areal Neugasse (Depot G) fokussiert werden. Dafür wurde ein Kostendach definiert. Die Recherche erfolgt im Einvernehmen mit SBB Immobilien und in offener Kommunikation mit Dritten, die sich ebenfalls für diese Fragen interessieren. Die Resultate werden in Form dieses Berichts samt historischen Belegen und einer kurzen Power Point Präsentation bis Ende 2017 übergeben.

3. Vorgehen und Quellenlage

Das Recherchieren der Landkäufe durch die NOB und später die SBB ist nicht einfach, da zwar viele Dokumente erhalten sind, jedoch verstreut aufbewahrt werden.

Aufgrund der Hinweise von SBB Immobilien haben wir für diesen Bericht im SBB-Archiv bei der Stiftung SBB Historic in Brugg recherchiert. Die Landkäufe der NOB und der SBB sind von den Anfängen um 1846 bis etwa um 1930 in den damals von den Bahnen selber geführten Grundbüchern verzeichnet. Diese werden im SBB-Archiv aufbewahrt und sind kostenlos und frei zugänglich. Hingegen fehlen dort die Katasterpläne, auf die sich die Parzellennummern in den Grundbucheinträgen beziehen. Möglicherweise werden diese nach wie vor bei SBB Immobilien Zürich aufbewahrt oder sie wurden an die öffentlichen Grundbuchämter übergeben oder sie liegen bereits im Staatsarchiv – die diesbezüglichen Angaben dieser Institutionen sind widersprüchlich und konnten im Rahmen dieses Auftrags leider nicht geklärt werden. Vor der Recherche zu weiteren Arealen sollte als erstes diese Frage beantwortet werden, denn eine effiziente und vollständige Recherche ist auf möglichst lückenlos vorliegende zeitliche Serien der Katasterpläne angewiesen. Für das Areal Neugasse konnten glücklicherweise alle Handänderungen anhand von Katasterplänen rekonstruiert werden, die in anderen Zusammenhängen wie Bauprojekten der Bahnen archiviert wurden. Das ist jedoch aufwändig und wird kaum jedesmal funktionieren. Ausserdem versiegen die Quellen über Handänderungen im SBB-Archiv für die Zeit ab etwa 1930.

Zu den in den Grundbüchern eingetragenen Handänderungen finden sich im SBB-Archiv in der Regel auch die Kaufverträge und im Fall von Enteignungen die Protokolle der eidg. Schätzungskommission sowie (wenn deren Schätzung angefochten wurde) die Entscheide des Bundesgerichts, ausserdem interne und externe Korrespondenz zu den geplanten Käufen. Die Grundbucheinträge sind leicht zugänglich; die dazugehörigen Dokumente zu finden verursacht mehr Aufwand, da sie nicht einzeln erschlossen sind. Ältere Dokumente sind oft in Sütterlin-Schrift abgefasst.

Im Hinblick auf die Untersuchung weiterer Areale haben wir mit Katalog-Recherchen und einer Reihe von E-Mail-Anfragen und Telefonaten mit SBB Immobilien, Staatsarchiv, Stadtarchiv, dem Baugeschichtlichen Archiv und dem Grundbuchamt Aussersihl versucht,

einen Überblick über die Quellenlage zu erhalten. Das ist nicht gelungen, da die Auskünfte zu summarisch sind und sich teilweise widersprechen (vgl. 5.1 Empfehlungen).

Wir haben ausserdem Material gesichtet, das SBB Immobilien Zürich zur gleichen Fragestellung bereits für die Areale Europaallee und Zollstrasse zusammengetragen haben und das von Andreas Steiger und Jean-Baptiste Riedo freundlicherweise zur Verfügung gestellt wurde. Da sich diese Untersuchung auf das Areal Neugasse konzentriert, haben wir diese Informationen im vorliegenden Bericht nicht aufgenommen.

Schliesslich haben wir mit der SBB-Fachstelle für Denkmalpflege (Giovanni Menghini und Marianne Tauber) Kontakt aufgenommen, die gegenwärtig die Areale Neugasse und SBB-Hauptwerkstätte bearbeiten. Laut Auskunft von Frau Tauber untersuchen sie jedoch ausschliesslich die Bausubstanz und die Baugeschichte der Gebäude; zum Landerwerb haben sie nicht recherchiert.

4. Resultate

4.1 Ort

Das Areal Neugasse liegt am Gleisfeld im Industriequartier (vgl. *Pläne Beilage 1*). Im Norden wird es von der Neugasse, der Josefswiese und der Siedlung der Eisenbahner Baugenossenschaft Dreispitz (Neugasse 155, 159, 163) begrenzt, im Westen vom Aussersihler Viadukt, im Osten von der Siedlung von Leopold Bachmann («Sugus-Häuser»). Auf dem Areal befindet sich das vom SBB-Architekten Meinrad Lorenz entworfene, 1927 in Betrieb genommene Lokomotiv-Depot (Depot G). 1959 wurde es von R. Schmid erweitert und 1965 nach Plänen von Architekt Max Vogt um die TEE-Halle und das Wohnhochhaus für Lokführer ergänzt. Unmittelbar ausserhalb des Perimeters steht südlich des Areals am Gleisfeld das 1963 von Max Vogt entworfene und ausgeführte Stellwerk Nord.

4.2 Phasen des Landerwerbs, Gründe und Verkäufer

Vgl. Beilage 1 (Pläne) und Beilage 2 (Tabelle der Landkäufe).

NOB und SBB erwarben das Land im Bereich des Areals Neugasse in vier Schritten:

- 1891/92 (NOB) zum Bau des Aussersihler Viadukts (1892–94) zwei Parzellen und zwei kleine Spickel von verschiedenen Besitzern (zwei Erbgemeinschaften, zwei Unternehmen) südlich der Neugasse am westlichen Ende des Geländes. (Quelle: Grundbuch 233, S. 1)

- 1897–99 (NOB) zur Bahnhofserweiterung (Bau einer grossen Wagenremise samt Zufahrten 1898) fünf schmale Parzellen Wiesland samt Anteilen an einem Feldweg von verschiedenen Besitzern (meist Erbgemeinschaften) im Süden des Gebiets (heute nördlichster Teil des Gleisfelds bis auf die Höhe der Viadukt-Durchfahrt Geroldstrasse) sowie eine grosse Parzelle mit zwei Wohnhäusern, zwei Schuppen, einer Säge, einem Werkplatz und Weganteilen von einem Holzhändler für die Zufahrt im Süden (heute grösstenteils im Gleisfeld vor dem Depot G und den «Sugus-Häusern»). (Quelle: Grundbuch 003, S. 82–84 u. 87)

- 1911–13 (SBB) als «vorsorglicher Landerwerb zur Bahnhöferweiterung» acht Parzellen Wiesland samt Anteilen an zwei Feldwegen von drei Erbegemeinschaften zwischen Neugasse und Gleisfeld (heute gleisnaher Teil des Depots G). (Quelle: Grundbuch 003, S. 84–86)

- 1925 (SBB) für den Bau des Depots G eine einzige grosse Parzelle (Nr. 2858) an der Südseite der Neugasse von der Röntgenstrasse bis zum Viadukt von der Stadt Zürich (heute Depot G entlang der Neugasse, «Sugus-Häuser» und Siedlung der Eisenbahner-Genossenschaft Dreispitz an der Josefweise). (Quellen: Grundbuch 003, S. 90 sowie Schachtel 2001/008 (44))

Fazit: Im Wesentlichen erfolgte der Kauf des Geländes also 1911/12 und 1925 durch die SBB. Die im 19. Jahrhundert durch die NOB getätigten Landkäufe betreffen kleine und kleinste Abschnitte von einigen Quadratmetern im Bereich des Viadukts und am Rand des Gleisfelds. Insgesamt wurden 27 Verkäufe (Parzellen, Parzellenteile, Weganteil) von 12 verschiedenen Verkäufern eruiert (vgl. *Tabelle Beilage 2*).

4.3 Verkäufer

Die Verkäufer waren meist Erbegemeinschaften. Die acht 1911–1913 gekauften Parzellen gehörten drei Erbegemeinschaften, von denen zwei schon 1897 Land an die NOB verkauft hatten. Einige Verkäufer tauchen mehrfach auf. Insbesondere ein Ulrich Hug-Altendorfer aus Zürich, bzw. 1911 dessen Erben, besaßen in der Stüdlianwand, wie das Gebiet ursprünglich hiess, und auch weiter unten in der Herdern viel Land. Ob Hug es von bäuerlichen Vorfahren geerbt oder zur Spekulation erworben hatte, ist aus den konsultierten Quellen nicht ersichtlich.

Einige Verkäufer sind als Gewerbetreibende identifizierbar (Holzhändler, Pferdehändler). Sie nutzten ihre bahnnahen Parzellen, teilweise mit Gleisanschluss, als Werk- und Lagerplätze (in einem Fall auch zum Wohnen) und mussten mit ihren Betrieben der Bahnhöferweiterung weichen.

Die letzte und grösste Parzelle erwarben die SBB 1925 von der Stadt Zürich. Diese hatte im Ersten Weltkrieg zwischen Röntgenstrasse und Viadukt viel Land aufgekauft, es mit dem Bau der Quartierstrassen erschlossen, in Bauparzellen aufgeteilt und teilweise an Baugenossenschaften abgegeben (Röntgenhof, ABZ) und die Josefweise als Park angelegt. 1918 erwarb sie den langen Streifen südlich der Neugasse von der Röntgenstrasse bis zum Viadukt, den die SBB für den Bau des Depots G benötigten. Die SBB wollten nur den mittleren Teil als Bauplatz für das Depot G kaufen, doch die Stadt wollte alles aufs Mal verkaufen und setzte sich durch. Die NOB hatte diese Parzellen bereits früher erwerben wollen, 1895/96 hatte sie mit allen Besitzern schon Kaufverträge unterzeichnet. 1896 trat sie jedoch von den Käufen zurück und musste die Besitzer für Umtriebe und Wertverluste entschädigen. Als Grund kommt die damalige Wirtschaftskrise in Frage oder die sich bereits abzeichnende Verstaatlichung, die die NOB von weiteren Investitionen abhielt.

4.4 Art des Landerwerbs

Bei der Art der Handänderungen sind drei Varianten anzutreffen: Erstens freihändige Käufe, bei denen sich Bahngesellschaft und Verkäufer auf einen Landpreis einigen konnten. Wenn

das nicht der Fall war, liess die Bahn ein Enteignungsverfahren einleiten. Dieses war geregelt durch die Bundesverfassung von 1848 (Art. 21, Abs. 2: Expropriation nur gegen vollen Ersatz aller Vermögensanteile), das Bundesgesetz von 1850 über die «Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten» und das Eisenbahngesetz von 1852 (Art. 6). In der ersten Stufe des Enteignungsverfahrens schätzte die Eidgenössische Schätzungskommission den Bodenpreis und die Entschädigung des Verkäufers für Nachteile aller Art, die ihm durch die Enteignung entstanden. Akzeptierten die Verkäufer deren Preisvorschlag, endete das Verfahren in einem Vergleich auf dieser Preisbasis und mit einem entsprechenden Kaufvertrag. Waren der Verkäufer mit der Schätzung nicht einverstanden waren, fochten sie diese vor Bundesgericht an (zweite Verfahrensstufe), und das Verfahren endete mit einem Bundesgerichtsentscheid, der die Enteignung verfügte und den Landpreis und die Höhe der weiteren Entschädigungen definitiv festlegte.

Im Bereich des Areals Neugasse sind folgende Verfahren festzustellen:

- 1891/92 waren alle vier Käufe Enteignungen, ein Verkäufer akzeptierte die Schätzung, drei gingen vor Bundesgericht, wobei es in zwei Fällen um Landstücke von nur 88 und 51 Quadratmetern und um wenige Hundert Franken ging.
- 1897/99 gingen alle Besitzer der sechs Parzellen in der Grösse von 2000 bis 5000 Quadratmetern vor Bundesgericht.
- 1911/12 akzeptierten die drei Erbengemeinschaften das Angebot der SBB für einen freihändigen Kauf.
- 1925 leiteten die SBB gegen die Stadt Zürich das Enteignungsverfahren ein, weil sie den von der Stadt verlangten Preis nicht bezahlen und nicht das ganze Grundstück kaufen wollten. Die Stadt akzeptierte die Schätzung der Schätzungskommission – die wesentlich tiefer war als ihre Forderung –, dafür kauften die SBB die ganze Parzelle.

4.5 Landpreise

Ein Vergleich der von NOB und SBB bezahlten Landpreise ist mit drei Methoden möglich:

Methode A: Die Protokolle der eidg. Schätzungskommission (*vgl. Beilage 3*) ermöglichen genaue Vergleiche, da sich die Kommission an den Preisen orientierte, die in der Nachbarschaft bei kurz zurückliegenden Handänderungen auf dem freien Markt bezahlt worden waren. Demnach erzielten enteignete Landbesitzer marktübliche Preise. Darüber hinaus wurden sie für Nachteile aller Art entschädigt, die ihnen durch die Enteignung entstanden: für den Wert von Bauten auf dem Land, Umzugskosten sowie Ernte- oder Umsatzausfälle samt Zinsen, die die Schätzungskommission ebenfalls sorgfältig berechnete.

Methode B: Anhand der «Datenbasis zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Schweiz» lassen sich ab 1899 die jährlichen Durchschnittspreise bei freihändigen Käufen von unbebautem Land in der Stadt Zürich errechnen. Verglichen damit bezahlten NOB und SBB auf dem Areal Neugasse eher hohe Preise. Doch ergibt sich so nur ein grobes Bild, da Landpreise von der Lage abhängen:

Jahr	Ø Stadt	Von NOB und SBB im Bereich Areal Neugasse bezahlte Landpreise (Franken / Quadratmeter)					
1897	–	14.50	24.50	24.50	14.00	14.00	
1898	–						
1899	8.76	20.00					
1900	10.60						
1901	11.76						
1902	4.14						
1903	8.72						
1904	5.93						
1905	3.81						
1906	12.02						
1907	16.08						
1908	13.11						
1909	17.11						
1910	18.46						
1911	15.45	22.00	20.00	22.00	22.00	22.00	20.00
1912	16.22	22.00					
1913	25.49	24.55	22.00				
1914	8.09						
1915	6.49						
1916	12.29						
1917	8.81						
1918	9.70						
1919	7.50						
1920	13.31						
1921	11.99						
1922	10.64						
1923	11.97						
1924	16.20						
1925	14.45	26.00					

(Quelle: Online Datenbasis zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Schweiz. Hrsg. von Patrick Kammerer, Margrit Müller, Jakob Tanner und Ulrich Woitek: R.11. Handänderungen in der Stadt Zürich 1899-1930 und 1931-1990)

Methoden C: Für ein vollständiges Bild müssten aus den Grundbüchern der Stadt Zürich die Preise der Handänderungen von Nachbargrundstücken in den fraglichen Jahren exzerpiert und in Zeittabellen neben die Preise der von den Bahnen gekauften Parzellen gestellt werden. Der Aufwand dafür sprengt aber das Kostendach bei weitem.

Fazit: Die Informationen aus den Schätzungsprotokollen und aus dem Preisvergleich nach Methode B liefern deutliche Hinweise, dass die Bahnen im untersuchten Gebiet angemessene, d.h. handelsübliche Landpreise bezahlten. Die konsultierte Quellenbasis ist allerdings zu schmal, um den Eindruck zu generalisieren. Ob NOB und SBB stets marktübliche Preise zahlten und das Schätzungsverfahren immer neutral und fair war, können wir aufgrund dieser Untersuchung nicht beurteilen.

4.6 Nutzung und Veräusserung

Vom Land, das NOB und SBB im Gebiet zwischen Gleisfeld und Neugasse, Röntgenstrasse und Viadukt für die Bahnhöferweiterung erstanden, wurden nur die südliche Hälfte und das Areal des Depot G für den Bahnverkehr genutzt. Den nördlichen Streifen an der Neugasse zwischen Depot G und Röntgenstrasse und das Dreieck zwischen Depot G, Viadukt und Josefweise vermieteten NOB und SBB samt Gleisanschluss an Gewerbetreibende. Hier entstanden Schuppen, Werkstätten, Lager- und Werkplätze aller Art sowie zwei kleine Wohnhäuser. Diese nicht für den Bahnverkehr benötigten Arealteile haben die SBB schliesslich in zwei Schritten abgetreten:

a) Das Dreieck zwischen Depot G, Viadukt und Josefweise (Kat. Nr. 6278) haben die SBB 1978 der Eisenbahner Baugenossenschaft Dreispitz im Baurecht überlassen (Baurechtsvertrag vom 7.9.1978 bis 31.12.2062). Die Genossenschaft hatte darauf schon 1972/73 mit Baukrediten der SBB die vom Architekturbüro Robert und Bernhard Winkler geplanten Häuser Neugasse 155, 159 und 163 mit 105 günstigen Wohnungen (35 mit 3.5 Zimmern, 70 mit 4.5 Zimmern) erstellt. Dahinter stand laut Baurechtsvertrag die Absicht der SBB, ihrem Personal Wohnungen zu tragbaren Mietzinsen zur Verfügung zu stellen.¹

b) Auf dem östlich ans Depot G anstossenden Gewerbegebiet, damals als «Bronx» bekannt und mit ein- und zweistöckigen Gewerbebauten und Baracken bebaut, schrieben die SBB 1990 einen Wettbewerb für eine Arealüberbauung mit Dienstleistungs- und Wohnbauten aus, den Stürm & Wolf Architekten gewannen («Röntgenareal»). Die SBB verkauften es in zwei Teilen: 1994–1999 entstand das Bürohaus der SVA (Röntgenstr. 17–19) von Stürm & Wolf, 1998–2002 baute Leopold Bachmann die Siedlung mit rund 320 vergleichsweise günstigen 1- bis 5-Zimmer-Wohnungen in neun würfelförmigen, gelb verschalteten Häusern samt Kinderkrippenpavillon («Sugus-Häuser» Neugasse 81–97).

Für den Ausbau der Neugasse wurden um 1927 in einem Quartierplanverfahren (Nr. 271) zwischen Stadt, SBB und weiteren Anrainern zur Arrondierung der Strassenparzelle zahlreiche Kleinstflächen gehandelt. Im Bereich Neugasse, Ottostrasse und entlang der Josefweise bis zum Viadukt liegen darum die heutigen nicht genau auf den ursprünglichen Parzellengrenzen.

5. Empfehlungen

5.1 Hinweis für eine mögliche Fortsetzung der Untersuchung

Vor der Recherche zu weiteren Arealen muss als erstes geklärt werden, wo die Katasterpläne sind, auf die sich die Einträge in den Grundbüchern der NOB und der SBB beziehen (vgl. 3.1). Da die Quellen zu Landkäufen im SBB-Archiv ab ca. 1930 versiegen, müssen spätere Handänderungen bei SBB Immobilien Zürich oder auf den diversen Grundbuchämtern der Stadt Zürich, allenfalls auch im Staatsarchiv und im Stadtarchiv recherchiert werden. Deren

¹ Der bekannte Architekt Robert Winkler (Bernhard war sein Sohn) war 1949–1952 der erste Arbeitgeber von Max Vogt, der 1957–1989 die Architektur im SBB-Kreis III prägen sollte. Zum Zeitpunkt der Planung der Neugasse-Häuser war Vogt stellvertretender Leiter der Sektion Hochbau in der SBB-Kreisdirektion III. Alles deutet darauf hin, dass die SBB beim Bau dieser Siedlung mit ihrer interessanten Architektur und attraktiven Wohnungsgrundrissen eine sehr aktive Rolle spielten.

Bestände konnten im Rahmen dieses Auftrags nicht geprüft werden, die Angaben dieser Institutionen dazu sind teilweise widersprüchlich:

SBB Immobilien Zürich bewahren laut Auskunft von Jean-Baptiste Riedo nebst Verzeichnissen aller Handänderungen auch noch alte Katasterpläne auf. Wie vollständig diese sind und wie weit zurück die Handänderungen notiert sind, ist als erstes zu prüfen.

Das Grundbuchamt Aussersihl verfügt laut Auskunft von Thomas Altherr über Grundbücher und Verträge ab 1940. Ältere Dokumente seien dem Staatsarchiv übergeben worden. Falls der Bestand bei SBB Immobilien nicht genügt, muss die Zeit ab 1940 evtl. auf den Grundbuchämtern recherchiert werden. Dies setzt eine Vollmacht der Landbesitzer voraus und kostet Gebühren von 180 Franken pro Stunde Aufwand.

Im Staatsarchiv sind nach Auskunft von Martin Leonhard erst spärliche und zufällige Katasterpläne aus wenigen Grundbuchämtern vorhanden. Die Erfassung ist noch im Gang. Eine alternative Recherche ist anhand der Grundprotokolle und der Brandassekuranzbücher möglich, jedoch nur für bebaute Grundstücke (und möglicherweise nicht für Bahnbauten).

Im Stadtarchiv sind laut Max Schultheiss ebenfalls Grundprotokolle und Brandassekuranzbücher vorhanden, ausserdem Unterlagen zu den Handänderungen, bei denen die Stadt Zürich Käuferin oder Verkäuferin war, was nützlich ist, falls über bestimmte Landhandel zwischen der Stadt und den Bahnen Genaueres in Erfahrung gebracht werden soll.

Empfehlung: Aufgrund der ungeklärten Quellenlage können wir den zeitlichen und finanziellen Aufwand einer weiteren Recherche nach wie vor schlecht abschätzen. Für eine allfällige Fortsetzung schlagen wir darum eine weitere Pilot-Recherche anhand eines bestimmten Areals vor. Allenfalls dürfte es sich lohnen, wenn das Hochbaudepartement abklären würde, ob bei den Gebühren der Grundbuchämter eine Ausnahmeregelung getroffen werden kann.

5.2 Europaallee / Zollstrasse

Da dieser Bericht auf das Areal Neugasse fokussieren sollte, wurde das von SBB Immobilien gesammelte Material zu den Landkäufen auf den Arealen Europaallee und Zollstrasse gesichtet, jedoch noch nicht geprüft, aufbereitet und eingearbeitet.

5.3 Landpreise

Falls die Aussagen über die bezahlten Landpreise im Vergleich zum historischen Kontext noch erhärtet werden sollen, schlagen wir vor, weitere Protokolle der eidg. Schätzungskommission zu konsultieren.

5.4 Fotos

Die Nutzung auf den von den Bahnen auf Vorrat gekauften Arealen kann bei Bedarf anschaulich mit Fotos aus dem Baugeschichtlichen Archiv und aus dem Bildarchiv der ETH-Bibliothek illustriert werden (*vgl. Beilage 1*).

6. Verzeichnis der Beilagen

Beilage 1: Pläne und Fotos

- a) Plan: Areal Neugasse (*SBB Immobilien*)
- b) Plan NOB von 1895 (Projekte zur Bahnhofserweiterung) mit dem Areal Neugasse (*SBB-Archiv / Häusler + Weidmann*)
- c) Plan NOB 1895 mit vier Phasen des Landerwerbs (*SBB-Archiv / Häusler + Weidmann*)
- d) Plan NOB 1895 mit Kernbau des Depots G (*SBB-Archiv / Häusler + Weidmann*)
- e) Plan NOB 1895 Übersicht Kauf / Veräusserungen (*SBB-Archiv / Häusler + Weidmann*)
- f) Plan SBB von 1925: Expropriation der Stadt Zürich an der Neugasse (*SBB-Archiv*)
- g) Foto: Blick über die Röntgenstrasse in die Neugasse um 1911 (*BAZ*)
- h) Foto: Kreuzung Röntgenstrasse/Neugasse mit Wohnhaus Neugasse 21 (*BAZ, undatiert*)
- i) Luftbild: Gewerbebauten auf SBB-Land beidseits des Depots G um 1932 (*Swisstopo*)
- j) Foto: Betonfabrik AG im Dreieck am Viadukt 1971 (*BAZ*)

Beilage 2: Tabelle der Landkäufe durch NOB und SBB 1897–1925 auf dem Gebiet des Areals Neugasse (*Häusler + Weidmann*)

Beilage 3: Auszug aus dem Protokoll der eidg. Schätzungskommission zur Expropriation der Stadt Zürich an der Neugasse 1925 (*SBB-Archiv 2001/008 (44)*).

7. Literatur- und Quellenverzeichnis

7.1 Literatur

- Birkner, Othmar: SBB-Gebäude in Zürich, Gleisraum Langstrasse bis Bahnhof Altstetten (Spezialinventar der Denkmalpflege der Stadt Zürich), Juli 2005.
- Holenstein, Karl; Ruedi Weidmann: Max Vogt, Bauen für die Bahn 1957–1989. Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Bd. 1. Zürich 2008.
- Huber, Werner: Hauptbahnhof Zürich. Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Bd. 6. Zürich 2015.

7.2 Pläne

7.2 a) Diverse Pläne

- SBB Immobilien / Porta Ingenieure: Perimeter Areal Neugasse
- Stadtplan 2017 Swisstopo (<https://map.geo.admin.ch>)

7.2 b) Pläne von www.kartenportal.ch

- Übersichtsplan der Gemeinde Aussersihl 1:3000 (Wurster, Randegger & Cie.) (1871, 1875, 1886).
- Übersichtsplan alter Flurnamen nach dem Plane von Diezinger 1817–1818: Gemeinde Aussersihl, hrsg. vom technischen Bureau in Verbindung mit dem Kataster-Bureau Zürich; Ingenieure Jul. Weber und F. Oppikofer 1853–1886.
- Übersichtsplan der Stadt Zürich 1:2500 / Vermessungsamt der Stadt Zürich 1:2500 (1895, 1896, 1905, 1916).
- Übersichtsplan der Stadt Zürich 1:5000, 1900–1913.
- Erweiterung des Bahnhofes Zürich: Projekt der Schweiz. NOB vom 4. Februar 1895, 1:2500.
- Bahnhof Zürich: Übersichtsplan, Bestand Ende 1898, 1:2500.

7.3 Luftaufnahmen aus dem Bildarchiv der ETH-Bibliothek Zürich

- Walter Mittelholzer 1919 (LBS_MH01-002589)
- Walter Mittelholzer 1925 (LBS_MH01-004269)
- Walter Mittelholzer 1929 (LBS_MH01-005892)

7.4 Verwendete Quellen aus dem SBB-Archiv (mit Signatur von SBB Historic)

7.4 a) Grundbücher

- KDIII_DIV_2013/193_002 Grundbuch Nr. 2: Aussersihl (1846 (ca.) – 1932 (ca.))
- KDIII_DIV_2013/193_003 Grundbuch Nr. 3: Zürich Bahnhöferweiterung (Aussersihl) (1896 (ca.) – 1929 (ca.))
- KDIII_DIV_2013/193_090 Grundbuch Nr. 94: Aussersihl (1854–1933)
- KDIII_DIV_2013/193_233 Grundbuch Nr. 239: Aussersihl, Wipkingen, Unterstrass, Zürich, Riesbach, Zollikon (1874 (ca.) – 1924 (ca.))

7.4 b) Situationspläne

2001/008 (130):

- SOB Rechtsufrige Zürichseebahn Situationsplan 1:1000, Aussersihl 1889
- SOB Rechtsufrige Zürichseebahn Situationsplan 1:1000, Aussersihl 1892
- SOB Rechtsufrige Zürichseebahn Situationsplan 1:1000, Aussersihl 1895

2001/008 (150):

- SOB Rechtsufrige Zürichseebahn Situationsplan 1:1000, Aussersihl 1891

2001/008 (87):

- SOB Rechtsufrige Zürichseebahn Situationsplan 1:3000, Aussersihl 1886
- SOB Rechtsufrige Zürichseebahn und Winterthurer Linie. Kanton Zürich. Situationsplan 1:1000, Aussersihl (Viadukt) 1891

7.4 c) Katasterpläne

2001/008 (87):

- Nordostbahn, Section Zürich. Cataster-Plan, Profilnummer 2528 bis 2746, Gemeinde Schwamendingen, Oerlikon, Unterstrass, Wipkingen, Aussersihl, Zürich
- Nordostbahn, Section Zürich. Cataster-Plan, Profilnummer 2687 bis 2734, Gemeinde Aussersihl
- Schweizerische Nordostbahn, Cadastral-Pläne Blatt No. 4 & No. 5, Güter im Ruchenstein

7.4 d) Andere Dokumente

2001/008 (44):

- Schweizerische Bundesbahnen, Zürich, Expropriation für die neue Lokomotivremise an der Neugasse - Gradfussweg 1925 (SBB-interne Korrespondenz, u.a. Auszug aus Prot. der eidg. Schätzungskommission vom 22.10.1925 zur Enteignung der Stadt Zürich beim Depot G)

Koll REG SBB62 0008 2:

- Expropriationsverfahren Herdernstrasse, Geroldstrasse, Stüdlianwand
- Schadenersatzklagen
- Grunderwerbungs-Tabellen

VGB GEM 2001/008 147 01:

- Bundesgerichtsentscheide