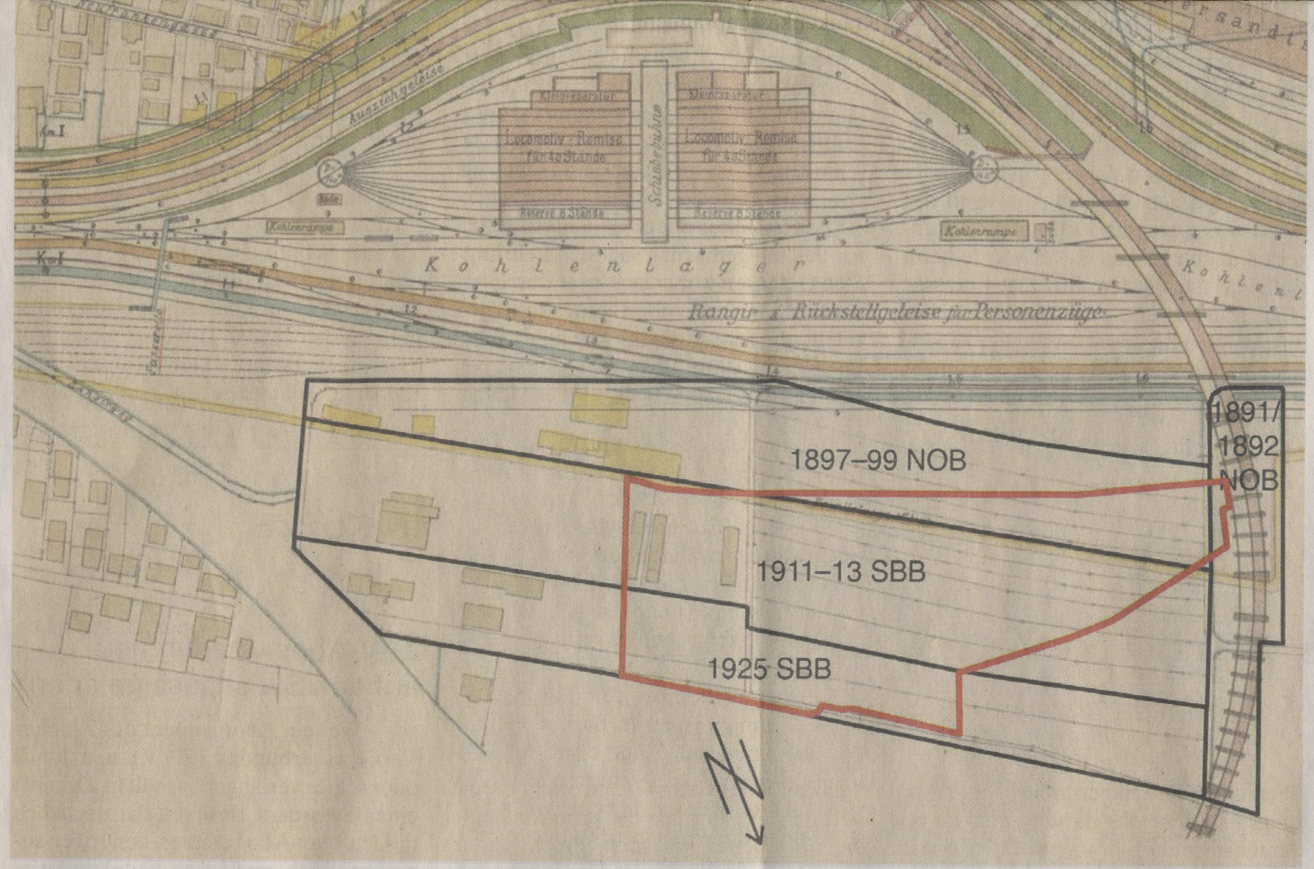
solle es «an die Gemeinschaft zurückfallen und der Spekulation entzogen werden». Die Initianten verlangen von der Stadt, dass sie den SBB das Land abkaufe, um selber die gemeinnützigen Wohnungen zu erstellen.

Dies lässt sich zwar fordern, umsetzen lässt es sich aber nicht. Die SBB wollen den Baugrund nämlich nicht verkaufen, und sie würden auch nur Teile davon im Baurecht abgeben. Das ist der Grund dafür, dass der Stadtrat dem Gemeinderat beantragt, die Initiative für teilweise ungültig zu erklären. Die Spezialkommission Finanzdepartement wird sich demnächst an die Behandlung der Initiative und des stadträtlichen Antrags machen. Da absehbar war, dass in der Kommission auch Fragen zum Landerwerb auftauchen würden, hat das Hochbaudepartement eine historische Studie in Auftrag gegeben, die klären soll, wie und unter welchen Umständen die SBB zum Land an der Neugasse kamen.

Viele schmale Parzellen

Der Bericht von Häusler + Weidmann, der sich auf Grundbücher, Katasterpläne und Akten der Bahngesellschaften stützt, zeigt nun tatsächlich, dass es etwas komplizierter ist als von den Initianten dargestellt. Das Land haben die SBB und die Nordostbahn (ab 1911) in vier Schritten übernommen. Beim ersten ging es 1891/92 um kleine Landstücke für den Bau des Viadukts, es folgten 1891/92 Landkäufe für den Bau einer Wagenremise und 1911/12 als «vorsorglicher Landerwerb zur Bahnhoferweiterung». 1925 folgte schliesslich ein letztes, grosses Teilstück für den Bau des heute noch stehenden Depots G.

Das Land war damals in ganz schmale Streifen, sogenannte Hosenträger-Parzellen, zerstückelt. Entsprechend viele Vorbesitzer gab es. Insgesamt wurden 27 Verkaufsverträge mit 12 verschiedenen Verkäufern abgeschlossen. Von diesen 12 waren 4 Unternehmer wie Pferde- oder Holzhändler, 4 Erbengemeinschaften, 3 Einzelpersonen und schliesslich die Stadt Zürich, von der 1925 das grösste Stück Boden kam. Die Stadt hatte im Ersten Weltkrieg viel Land im Industriequartier gekauft und dieses zum Teil an Baugenossenschaften abgegeben.



Auf dem historischen Plan von 1895 ist rot das heutige Neugasse-Areal im Kreis 5 eingezeichnet. Die vier Phasen des Landerwerbs sind mit schwarzen Rahmen gekennzeichnet. Links sieht man die Röntgenstrasse. SBB-ARCHIV / HÄUSLER + WEIDMANN

Goldgräberstimmung am Rand des Zürcher Gleisfelds

ak. · Seit gut zehn Jahren bebauen die SBB ihre riesigen Landreserven entlang des Gleisfelds in Zürich in unglaublichem Tempo. Die bisher grösste und auffälligste dieser Neunutzungen ist die Europa-Allee, deren Gestaltungsplan die Zürcherinnen und Zürcher 2006 mit deutlicher Mehrheit zugestimmt haben. Momentan laufen die letzten Arbeit am neuen Stadtteil, der heute durchaus polarisiert. Er steht für die Art von Nutzung, die von den SBB stets favorisiert wurde: Immer wieder verwiesen sie darauf, dass sie grösstmöglichen Profit aus den Arealen ziehen müssten, weil die Division Immobilien die Infrastrukturabteilung mittragen und einen Beitrag zur Sanierung der maroden Pensionskasse leisten müsse. Erst als die Kritik an diesen Luxusbauten so unüberhörbar wurde, dass den SBB ein Imageschaden drohte, liessen sie sich davon überzeugen, auch günstigere Wohnungen entlang der Gleise zu ermöglichen.

Unter anderem gaben die SBB darauf ein Areal in Altstetten (Letzibach D) unter Wert an die Stadt ab, die darauf nun gemeinnützige Wohnungen erstellen will. Das zweite Beispiel ist ein kleines Areal an der Zollstrasse, das in den nächsten Jahren von der Genossenschaft Kalkbreite überbaut wird. Es folgte schliesslich das Areal Neugasse, auf dem die SBB einen Drittel der Wohnungen durch eine Genossenschaft erstellen lassen will. Das Neugasse-Areal hatten die SBB und die Stadt zusammen mit zwei weiteren grossen Arealen auf der anderen Seite des Gleisfelds präsentiert; sie nennen sie Werkstadt und Hardfeld. Auf dem Areal Werkstadt entlang der Hohlstrasse soll ein Mix mit «urbaner Produktion» entstehen, zu dem etwa Kultur, Gastronomie und Startups gehören. Am unklarsten ist, was auf dem dritten Areal geschieht. Viel mehr, als dass es «etwas mit Logistik» sein soll, ging aus der Präsentation nicht hervor.

Momentan sind zudem fünf SBB-Gebäude an der Zollstrasse im Bau, gewissermassen das kleinere Gegenstück zur Europa-Allee. In drei Gebäuden werden 139 Wohnungen gebaut, in den zwei weiteren entstehen Büros.

auch Entschädigungen bezahlt für alle Nachteile, die sich aus der Enteignung ergaben. Die Verfasser des Berichts haben dies mit Stichproben geprüft und sind zu dem Schluss gekommen, dass beim Areal Neugasse alles mit rechten Dingen zuging. Vergleiche mit den jährlichen Durchschnittspreisen bei Verkäufen von unbebautem Land in der Stadt Zürich zeigen sogar, dass die Bahnen auf dem Areal Neugasse «eher hohe Preise» bezahlt haben.

Von besonderem Interesse ist das Verkaufsgeschäft von 1925, bei dem ja die Stadt Zürich beteiligt war. Die SBB wollten eigentlich nur den mittleren Teil des langen Landstreifens erwerben, den die Stadt 1918 günstig gekauft hatte. Doch die Stadt wollte das ganze Areal abgeben, weil mit dessen Zerstückelung «eine empfindliche Wertverminderung verbunden» gewesen wäre. Die Schätzungskommission fand aber, es gebe keinen Anspruch darauf, den Perimeter einer Enteignung aus diesem Grund zu erweitern.

SBB ermöglichen Wohnbauten

Am Ende setzte sich die Stadt Zürich trotzdem durch: Sie erhielt zwar einen tieferen Landpreis (26 statt 30 Franken pro Quadratmeter), sie wurde aber den ganzen Landstreifen los. Zumindest einen Teil des Landes, über dessen Zukunft momentan debattiert wird, hat die Stadt den SBB also gewissermassen aufgezwungen. Die zwei «Zipfel» der langen Parzelle, die sie eigentlich nicht gewollt hatten, vermieteten die SBB zunächst an Gewerbetreibende, die darauf Werkstätten und Lagerhallen errichteten – zum Teil mit Gleisanschluss.

In den siebziger Jahren überliessen sie das Teilstück gegen den Viadukt hin der Eisenbahner-Baugenossenschaft Dreispitz im Baurecht. Darauf entstanden die charakteristischen Bauten mit 105 günstigen Wohnungen gegen Viadukt und Josefwiese hin. In den neunziger Jahren verkauften die SBB auch das Teilstück zwischen ihrem Depot und der Röntgenstrasse. Darauf entstand zum einen das Bürohaus der SVA Zürich, zum andern die Wohnbauten auf dem sogenannten Röntgenareal, die im Volksmund Sugus-Häuser heissen.