

28 L 25

J II 2

VII. Nr. 5

Schweizerische Bundesbahnen

Chemins de fer fédéraux — Strade ferrate federali

Zürich

Expropriation für die
neue Lokomotivremise

an der Kungasse - Gradfussweg

1925

g. d. Archiv aa

N^o 5750.19

0421-67

Abschrift.

A u s z u g

aus dem

Protokolle der eidgenössischen Schätzungskommission
des II. Kreises

(Kanton Zürich, Süd)

betreffend Expropriationen der Schweizerischen Bundesbahnen
in der Gemeinde Zürich V

vom 22. Oktober 1925.

Die Schätzungskommission besteht aus

Dr. F. Goetzinger, Appellationsgerichtspräsident, in Basel,

I. Mitglied;

Kantonsschreiber Bachmann, in Schwyz, II. Mitglied;

Nationalrat Rud. Streuli, in Horgen, III. Mitglied.

Expropriatin: Stadtgemeinde Zürich

Expropriationsobjekt: Parzelle Kat. Nr. 2858 in Zürich V.

Tatsächliches:

I.

Die Expropriatin ist Eigentümerin des Grundstückes
Kat. Nr. 2858 in Zürich V, haltend 18616,9 m² an der Röntgen-
straße und Neugasse. Die Schweiz. Bundesbahnen benötigen
hievon einen Abschnitt von 4800 m² für die Erstellung
einer neuen Lokomotivremise, und es verbleiben zwei Ab-
schnitte von 8200 und 5600 m². Für das Nähere wird auf
die Pläne und auf die Erwägungen verwiesen.

II.

In ihrer rechtzeitig gemachten Eingabe vom 14. Mai
1925 hat die Expropriatin folgende Ansprüche aus der
Expropriation angemeldet:

Zugestellt den 21. Oktober 1925.

Die Stadt stellt sich in erster Linie auf den Standpunkt, daß die Bundesbahnen verpflichtet seien, die ganze Liegenschaft Kt.Nr.2858 im Ausmaß von 18616,9 m² abzunehmen, weil mit der durch die Abtretung nur des mittlern Teils bewirkten Zerstückelung des Grundstückes für die beiden Restgrundstücke oberhalb und unterhalb der Abtretungsfläche eine äusserst empfindliche Wertverminderung verbunden wäre, und weil die Kreisdirektion III schon in ihren Zuschriften vom 1.Dezember 1919 an den Bauvorstand I und vom 29.Dez. 1919 an den Finanzvorstand die Stadt ersucht hat, auf ihrem Grundstück keine auf die Dauer berechnete Einrichtung zu treffen und ebenso wenig Teile zu veräußern, da im Falle der Erstellung der Lokomotivremise im Geroldquartier das städtische Grundeigentum südlich der Neugasse sehr bald in Anspruch genommen und von der Stadt erworben werden müsse. Im Schreiben an den Finanzvorstand ist noch beigelegt, daß die Bundesbahnen auch abgesehen von der Frage der Erstellung der Lokomotivremise das Land für Bauzwecke verwenden müßten.

Die Stadt erklärt sich nach wie vor bereit, bezüglich der Abtretung des ganzen Grundstückes Kat.Nr. 2858 mit den SBB in Unterhandlung zu treten. Als Abtretungspreis verlangt die Stadt Fr. 620.600.--.

Für den Fall, daß die Bundesbahnen auf ihrem Expropriationsbegehren nur für den mittlern Teil der Liegenschaft Kat.Nr.2858 im Ausmaß von ca. 4800 m² beharren und zur Erwerbung der ganzen Liegenschaft nicht verpflichtet werden können, habe ich folgende Entschädigungsbegehren anzumelden:

1. Handentschädigung für die Abtretungsfläche von ca. 4800 m ² zu Fr.35.-- = ca.	Fr.168,000.--
Dieser Ansatz geht vom Ankaufspreis aus;	
dazu kommen die seither eingetretenen Zinsverluste, ferner der Mehrwert, der zufolge Zusammenlegung von verschiedenen Grundstücken	
Uebertrag	Fr.168,000.--

Uebertrag Fr.168,000.-

eingetreten ist, und der Mehrwert, welcher der Liegenschaft durch Errichtung eines öffentlichen Spielplatzes mit Anlage zwischen Neugasse und Josefstraße erwachsen ist.

2. Minderwert des Restgrundstückes zwischen der Abtretungsfläche und dem Eisenbahnviadukt und des Restgrundstückes zwischen der Abtretungsfläche und der Röntgenstraße wegen stärkerer Belastung mit Straßenbeiträgen an die Erstellung der untern Neugasse

Fr. 50,400.-

Die Straßenbaukosten sind dabei inkl. Landerwerb bei einer Straßenbreite von 13 m auf Fr.700.- per lm veranschlagt, sodaß auf den lm der Anstoßlänge Fr.350.- entfallen oder für die Anstoßlänge des Abtretungslandes von 144 m 350 x 144. Um diesen Beitrag werden die Restparzellen beim Straßenbau stärker belastet.

Sollten die SBB nicht die ganze Liegenschaft erwerben, wohl aber ausser dem in der Expropriationsanzeige beanspruchten Abschnitt auch die Restparzelle zwischen diesem Abschnitt und dem Viadukt, so reduziert sich die Minderwertsentschädigung aus dem Titel der Mehrbelastung mit Straßenbeiträgen auf Fr.21372.-, weil in diesem Falle die Erschliessung der untersten Parzelle wegfiel und die Neugasse voraussichtlich nur noch bis zur Fabrikstraße erstellt werden müßte.

Für den Fall, daß die SBB die verbindliche Erklärung abgeben, daß sie alle allfälligen Straßenbeiträge entsprechend der Anstoßlänge übernehmen, so fällt diese Minderwertsentschädigung dahin.

Uebertrag

Fr.218,400.-

Uebertrag Fr. 218,400.-

3. Minderwert der beiden genannten Restgrundstücke wegen der stark belästigenden Nachbarschaft der Lokomotivremise (Lärm- und Rauchbelästigung) für die obere Restparzelle zwischen der Abtretungsfläche und der Röntgenstraße	Fr. 14,400.-
für die untere Restparzelle zwischen der Abtretungsfläche und dem Eisenbahnviadukt	Fr. 13,200.-
Diese Entschädigungen basieren auf der Annahme eines Minderwertes von Fr. 2.- per m ² .	-----
Total der Ansprüche	Fr. 246,000.- =====

III.

Am 29. August 1925 hat in Anwesenheit der Parteivertreter ein Augenschein auf dem Objekte und bei den Vergleichsobjekten der Umgebung stattgefunden. In der darin anschliessenden Parteiverhandlung wurde vom Vertreter der Expropriatin, Dr. F. Baer, Rechtskonsulent, die Forderung der Eingabe wie folgt begründet:

Die Stadt Zürich hat die ganze Parzelle Nr. 2858 zu verschiedenen Malen freihändig zusammengekauft. Der grössere Teil gehörte den Erben von Dr. Hotz und war Bestandteil einer schwer liquidierbaren Erbmasse, so daß sich ein günstiger Preis erzielen ließ, unter der Bedingung, daß auch das Land der Parzelle 5793 jenseits des Fußweges mit übernommen werde. Für den ganzen Komplex stellt sich der Preis auf Fr. 18.- per m² (17. Jan. 1918), wovon die Hälfte in 4 % städtischen Obligationen bezahlt werden konnte. Dieser Kauf ermöglichte weitere günstige Ankäufe. Am 17. April 1918 wurde die anstossende Parzelle 2278, von ungünstiger Gestalt und von der Neugasse abgetrennt, von Baumeister Born zu Fr. 19.- per m² erworben, ebenfalls nur zum Teil in bar zahlbar (4142,9 m²). Darauf gelang es, auch die obern Grundstücke zu erwerben, um so mehr, als die städtische

Materialverwaltung hier untergebracht werden konnte. Es wurden von der Terraingesellschaft Zürich 1985 m² zu Fr.26.- per m² erworben, wobei wiederum die Hälfte in 5 % städtischen Obligationen zahlbar war. Endlich erwarb die Stadt aus der Erbschaft Göbel die Parzelle 3982 zu Fr.202,000.-, wobei die Gebäude mit Fr.46,000.- brandversichert und zum Abbruch bestimmt, inbegriffen waren; damit stellt sich der Kaufpreis auf Fr.25.82 per m². Die Anschaffungskosten des ganzen Landes belaufen sich somit auf Fr.429,585.40. Mit sämtlichen Steuern, Reparaturen, Verwaltungskosten etc. liegt das Land der Stadt an mit Fr.620,715.05 auf heute berechnet. An Pachtzinsen wurde eingenommen von 1919 - 1924: Fr.8900.-, Fr.10,500.-, Fr.10,590.-, Fr. 10,807.-, Fr. 11,215.- und Fr.10,822.-. Zum Verkaufspreis kommt ausser den Steuern und Reparaturen etc. auch noch der Mehrwertsbeitrag von Fr.30,000.- an die gegenüberliegende Grünanlage. Am 1. Dezember 1919 erklärte die Bahn, ein direktes Verbindungsgeleise für das Land mit dem Bahnhof werde nicht bewilligt, weil an dieser Stelle die Lokomotivremise gebaut werden müsse. Schließlich wurde der Stadt empfohlen, das Land nicht zu veräussern. Auf diese Weise war die Stadt in der Parzellierung des Areals unter Ausbau der Neugasse und ander Veräusserung tatsächlich gehindert. Hätte sie das Land im Jahre 1918 nicht erworben, so hätte es die Bahn selbst erwerben müssen, und zwar zu höhern Preisen, weil in den folgenden Jahren ein Aufschwung im Liegenschaftshandel begonnen hat. Unsere Forderung ist ferner dadurch gerechtfertigt, daß die Zusammenlegung der vier Stücke die bauliche Ausnützung des Bodens für Wohnungen und Industriezwecke ermöglicht hat. Die ursprünglichen Teile waren zu schmal und von der Neugasse abgeschnitten. Auch die Grünanlage zwischen der Neugasse und

Schätzungskommission hat diese Tatsache im August 1919 anerkannt, indem sie den Mehrwert für Parzelle 7943 (Sartoris) auf Fr. 20,000.- angenommen und die Hälfte einem Anwänder auferlegt hat; jenseits der Josefstraße wurde der Mehrwert auf Fr. 14,000.- geschätzt. Aus allen diesen Gründen ist die Forderung von Fr. 35.- per m², welche ungefähr dem gegenwärtigen Anlagewert entspricht, begründet. Wir beharren in erster Linie auf der Abnahme der ganzen Liegenschaft, aus den in der Eingabe genannten Gründen. Eventuell für den Fall einer Teilexpropriation wäre das ganze Grundstück in drei Teile zu zerlegen, ein Abschnitt an der Röntgenstraße von ca. 7200 m², wovon 1000 m² an der Front zu Fr. 45.- per m², der Rest zu Fr. 35.- per m² zu rechnen wäre, wozu noch Fr. 25,000.- für die Gebäude kommen würden. Ferner ein zweiter Abschnitt in der Mitte von 4800 m² zu Fr. 35.- per m², und das untere Stück bis zum Viadukt von 6600 m² zu Fr. 25.- per m². Die erste Minderwertsforderung von Fr. 50,400.- ist dadurch begründet, daß die Bahn nicht mehr für den nach kantonalem Recht begründeten Straßenbeitrag an den Ausbau der Neugasse herangezogen werden kann, sodaß also die Reststücke diese ausfallenden Mehrkosten tragen müssen. Dadurch ergibt sich ein Minderwert für diese Reststücke. Falls die Bahn nur das mittlere Stück von 4800 m² erwirbt, so muß die Neugasse im untersten Teile erstellt werden, um eine Zugangsstraße für die bauliche Verwertung gemäß kantonalem Baugesetz zu schaffen. Wird das unterste Stück ebenfalls abgenommen, so braucht die Neugasse vielleicht nur bis zur Fabrikstraße erstellt zu werden. Die Neugasse ist vorgesehen in 13 m Breite und kostet auf den Laufmeter Fr. 700.- für Straßenbau und Landerwerb, wovon die Hälfte auf jede Straßenseite entfällt. Das exproprierte Mittelstück hat eine Anstoßlänge von 144 m, würde also Fr. 50,400.- Beitrag rechnen müssen. Würde die Neugasse nur bis zur Fabrikstraße erstellt, so wäre

der Beitrag nur noch Fr. 21,372.--. Die Neugasse ist eine Quartierstraße, wird also nicht im öffentlichen Verfahren angelegt, sondern auf Kosten der Anstößer. Ein weiterer Minderwert ergibt sich aus der Zerstückelung des ganzen Grundstückes, wodurch der wünschbare Zusammenhang für die Materialverwaltung, wie auch für industrielle Verwendungen verloren geht. Ferner entsteht eine Belästigung durch die neue Lokomotivremise, welche fortwährend Unruhe und Lärm, auch etwas Rauch mit sich bringt und wodurch besonders der obere Abschnitt für Wohnungsbauten ungünstig beeinflusst wird.

Namens der Schweiz. Bundesbahnen wird von Dr. Wullschleger, Vorstand des Personalamtes in Bern, erwidert: Der Antrag auf Abnahme des ganzen Grundstückes wird abgelehnt, weil die gesetzlichen Voraussetzungen dazu fehlen. Je nach dem Ausfall der Schätzung ist die Bahn bereit, das ganze Grundstück, jedenfalls aber nicht den unteren Rest gegen den Viadukt hin mit zu übernehmen. Es wird deshalb um Vornahme einer Eventualschätzung des ganzen Grundstückes ersucht (womit sich der Vertreter der Gegenpartei einverstanden erklärt). Bei der Bewertung des Landes wird grundsätzlich die Berechnungsmethode auf Grundlage der Anschaffungskosten als unzulässig bestritten. Die Schätzung muß basieren auf den heutigen Wertverhältnissen ohne Rücksicht auf die Ausgaben bei der Erwerbung, welche nur als Indiz wie bei andern Vergleichsobjekten in Betracht kommen können. Bestritten wird auch, daß die Stadt das Land in besonders günstiger Weise angekauft hat. Die Stadt mußte das Land haben und deshalb die verlangten Preise bezahlen. Unrichtig ist auch, daß die Bundesbahnen die Stadt an der Verwendung des Landes gehindert hätten. Die Stadt mußte den Bedürfnissen der Bahn Rechnung tragen, konnte aber in keiner Weise auf die Bewilligung von Anschlußgleisen zählen. Vielmehr waren diese technisch ausgeschlossen. Für Wohnzwecke ist die Nähe der Bahn mit ihrem

jetzt schon großen Betrieb auf den Rangiergleisen unvorteilhaft. Die Vergleichsobjekte zeigen im übrigen, daß die Landpreise für ähnliche Objekte keineswegs so hoch sind, daß sie die Forderung der Expropriation begründen würden. Andererseits hat die Bahn in der Nähe der Expropriationsliegenschaft vor dem Kriege Land zu Fr. 22.- per m² an verschiedenen Orten erworben. Seither sind die Landpreise nicht überall gestiegen. Wir verweisen noch auf den Verkauf an die Eisenbahner-Baugenossenschaft zu Fr. 20.- per m² netto und andere im vorgelegten Situationsplan eingetragenen Vergleichskäufe. Deshalb erachten wir die Forderung von Fr. 35.- per m² als zu hoch. Was die Minderwertsforderung anbelangt, so ist diejenige für Straßenbeitrag näher zu prüfen. Jedenfalls könnte sie nur dann für begründet erachtet werden, wenn überhaupt die Straße an dieser Stelle angelegt wird. Das Mittelstück bedarf keiner Straßenanlage. Es kann auch nicht zugegeben werden, daß die neue Lokomotivremise den Wert der Reststücke herabsetze. Denn jetzt schon besteht der Lärm des Bahnbetriebes, welcher nicht vermehrt wird. Die Lokomotiven fahren an dieser Stelle ruhig und machen sich nur morgens beim Hinausfahren und abends beim Zurückfahren bemerkbar. Es handelt sich um einen gedeckten Bau, dem gegenüber der Betrieb auf dem Viadukt mehr Geräusch verursacht.

In Replik und Duplik beharren die Parteien auf ihrem Standpunkte. Hierauf wird die Verhandlung geschlossen.

Bei der Entscheidung des Falles zieht die Kommission in

Erwägung:
=====

Ausdehnungsbegehren:

Die Parzelle 2858, um deren ganze oder teilweise Erwerbung durch die Bahn es sich handelt, liegt, südlich am

Bahngebiet angrenzend, als langer Streifen zwischen der Röntgenstraße und dem Bahnviadukt. Nördlich zieht sich der ganzen Länge nach ein Fußweg. Der Teil, welchen die Bahn für die Erstellung einer Lokomotivremise expropriiert, bildet das mittlere Stück, etwas über $1/4$ des Ganzen, und es würde östlich ein größeres Reststück, annähernd die Hälfte, westlich ein kleineres Reststück von etwas über $1/5$ des ursprünglichen Ganzen der Stadt verbleiben. Die Stadt Zürich beantragt, in ihrer Eingabe und in der Verhandlung, die Bundesbahnen seien verpflichtet, die ganze Kat.Nr.2858 zu übernehmen, weil bei einer Teilexpropriation die beiden Reste in ihrem Wert sehr empfindlich vermindert würden, und weil die Stadt schon seit Jahren auf Wunsch der Bahn von einer Benützung oder Veräusserung Umgang genommen habe, um das Land für Bahnzwecke frei zu halten. Diese beiden Gründe vermögen aber das Ausdehnungsrecht nicht zu begründen. Nach Art.4 des Expropriationsgesetzes sind dafür nur zwei Voraussetzungen geeignet, entweder die Verhinderung oder starke Erschwerung des Weiterbetriebes eines Gewerbes, oder die Beschneidung eines Grundstückes unter die gesetzliche Minimalfläche von 450 m². Als Gewerbe könnten nur die im östlichen Teil stehenden Gebäude in Frage kommen. Ihre Weiterbenützung ist aber nicht erschwert. Daß die Restflächen noch groß genug sind, geht ohne weiteres aus den Plänen hervor. Die Wertverminderung von Reststücken genügt an und für sich nicht, um die Ausdehnung zu rechtfertigen, mag sie noch so schwerwiegend sein. Daß die Bahn der Stadt die Uebernahme des ganzen Areals in Aussicht gestellt hat, vermöchte im privatrechtlichen Verkehr vielleicht gewisse rechtliche Folgen haben, nicht aber das Ausdehnungsrecht im Expropriationsverfahren zu stützen. Das Begehren ist daher abzuweisen.

Was die Beschaffenheit des Expropriationsobjektes anbelangt, so besitzt die Parzelle als Ganzes an der Röntgenstraße eine Front von ca. 40 und von da aus genesen eine Tiefe von durchschnittlich rund 500 m. Es ist ein langgestreckter, vorn (östlich) ca. 43 m, in der Mitte 30 - 35 m, im untern Teil bis 45 m breiter Streifen, welcher südlich an Bahngelände, nördlich an einen Fußweg grenzt. Am westlichen Ende steht der Bahnviadukt und mündet der Fußweg unter dem Viadukt hindurch in die Neugasse ein. Das ganze Land liegt eben zur Umgebung, hat die erforderliche Bautiefe und befindet sich in einem stark angesiedelten Stadtteil. Für seinen Wert beruft sich die Eigentümerin hauptsächlich auf ihre Anlagekosten. Allein diese dürfen nicht die Grundlage sein für die Schätzung. Schon grundsätzlich nicht, weil sie auf Werte aus einer früheren Zeit zurückgehen, die sich mit den heutigen nicht zu decken brauchen, und weil die Ankaufspreise nicht ohne weiteres mit den objektiven Werten übereinstimmen müssen. Allerdings können vorsichtig abgeschlossene Landkäufe aus einem früheren Zeitpunkt wichtige Anhaltspunkte bieten für den damaligen Wert, nicht aber für den gegenwärtigen, wenn die Verhältnisse sich inzwischen geändert haben. Ausserdem würde die Ausrechnung der Anlagekosten erschwert durch die Einstellung von Zins zu 6 %, von Verwaltungskosten und Reparaturen (Über Fr. 50,000.-) und eines Mehrwertbeitrages an die Grünanlage, Auslagen, welche nicht unbedingt auch eine Wertvermehrung des Landes mit sich gebracht haben. Vielmehr ist abzustellen auf die allgemeinen Liegenschaftswerte, wie sie für ähnlich gelegene Objekte in der Umgebung sich in den letzten Jahren herausgebildet haben. Beide Parteien haben hierzu eine Anzahl von Vergleichsobjekten beigebracht, sodaß ein vollständiges Bild über die Handänderungen in der Nähe vorliegt. Dabei dürfen selbstverständlich

auch die Ankäufe der Stadt selbst herangezogen werden. Es ergibt sich daraus folgendes: Es sind auszuscheiden die besonders bevorzugte Liegenschaft Ecke Röntgen- und Fabrikstraße zu Fr. 40.- per m² (1924) und die offensichtlich mit besonderer Vergünstigung der Käufer an die Eisenbahner-Baugenossenschaft veräußerte Parzelle 2895 zu einem aus der ganzen übrigen Preislage herausfallenden Ansatz von Fr. 11.56 per m² (1925). Ferner können nicht mehr maßgebend sein die Verkäufe, welche zehn und mehr Jahre zurückliegen, weil sich gerade in dieser Gegend die Bautätigkeit seither ziemlich stark entwickelt hat und dadurch die Liegenschaftswerte in die Höhe gegangen sind. Immerhin zeigen die Käufe der Bahn von unüberbautem Land aus den Jahren 1911 und 1912, daß damals schon Fr. 20.-, meist Fr. 22.-, teilweise sogar über Fr. 30.- per m² (nach Abrechnung der Gebäude) bezahlt wurden. Von den verbleibenden Verkäufen ist hinzuweisen auf die Grundstücke nördlich der Neugasse, welche die Stadt 1918 und 1919 zu Fr. 18.- und Fr. 22.- (ein einzelnes Stück 1924 zu Fr. 19.-) per m² erworben hat. Die Stadt selbst hat ferner für den Expropriationsstreifen in der gleichen Zeit Fr. 18.-, 19.- und Fr. 26.- per m² bezahlt und zwar teilweise mit Titeln. Es handelte sich um schmale, sehr schwer verwendbare Streifen. Es ist kein Zweifel, daß durch die Zusammenlegung dieser schmalen Riemen zu Grundstücken mit hinreichender Bautiefe der Wert des Landes vermehrt worden ist. Sodann fällt in Betracht der Verkauf von Parzelle 2893 (August 1925) zu Fr. 32.50 per m², einer Eckparzelle Röntgen-/Albertstr., der Verkauf von Parzelle 2554 (1919) zu Fr. 27.- per m² und von Parzelle 2968 (1924) zu Fr. 30.- per m² an der Fabrikstraße.

Diese Bewegungen zeigen, daß Land in der Nähe der Röntgenstraße höher im Werte steht als solches und sodann, daß seit 1918 die Preise im freihändigen

Verkaufe erheblich gestiegen sind. An guten Lagen und fertigen Straßen bewegen sie sich um Fr. 30.- per m² herum. Nun hält die Lage des Expropriationsstreifens etwa die Mitte und steht hinter der Röntgenstraße zurück. Auch liegt es unmittelbar am Bahnareal und noch nicht an einer fertigen Straße. Auf der andern Seite bedeutet aber die Grünanlage wiederum eine große Annehmlichkeit. Sehr günstig wirkt dann aber namentlich das ganz ausnahmsweise vorteilhafte Verhältnis einer sehr langen Front zu richtiger Bautiefe, was eine Einteilung des Landes für jegliche Zwecke erleichtert. Endlich fällt ins Gewicht, daß nicht ein ganzes Grundstück, sondern ein nach Bedürfnis der Bahn herausgeschnittener Teil abgenommen wird, was an sich schon etwelche Erhöhung der Entschädigung rechtfertigt. Alle diese Faktoren zusammengenommen, erscheint ein Ansatz von Fr. 30.- per m² als den Verhältnissen angemessen.

Für die Expropriation des ganzen Grundstückes dagegen wäre dieser Ansatz nicht mehr begründet. Der Umstand, daß nur ein Ausschnitt abgenommen wird, würde hinwegfallen. Die Eigentümerin wäre für die ganze Parzelle einer längere Zeit in Anspruch nehmenden Einzelverwertung enthoben. Das vordere Stück gegen die Röntgenstraße ist zwar wertvoller als das übrige, entbehrt aber noch der Straßenanlage. Das untere Stück ist das wenigst wertvollste. Aus diesem Grunde lautet die Schätzung für den Fall der Uebernahme des Ganzen auf bloß Fr. 26.- per m² als Durchschnitt.

Minderwertsforderungen:

a) Für Verlust an Straßenbeitrag:

Mit dieser Forderung hat es eine eigene Bewandnis. Sie wird als Minderwertsforderung gestellt, gründet sich aber in Wirklichkeit nicht auf einen Minderwert der Reststücke, sondern darauf, daß beim exproprierten Stück

die Stadt die Straßenkosten an sich tragen muß, und nicht auf die Bahn als Anstößerin abwälzen kann. Die rechtlichen Voraussetzungen dafür sind nicht bestritten und sind gegeben, ebenso die ziffermäßige Höhe der Entschädigung. Daraus ergibt sich aber, daß die Stadt, hätte sie das Land freihändig verkauft, sich die Bezahlung des Straßenbeitrages durch den Erwerber beim Verkauf hätte ausbedingen können. Um diese Beträge würde sie den Kaufpreis erhöht haben für den Fall, daß die Straße gebaut wird. Da die Bahn gesetzlich nicht zu einem Beitrag herangezogen werden kann, ist die Stadt um diesen Beitrag schlechter gestellt im Expropriationsverfahren. Daher kann sie verlangen, daß sie von dieser Auslage entlastet wird. Indem sie die Straße längs des Expropriationsstückes vollständig auf eigene Kosten bauen muß, entsteht ihr ein Schaden, und dieser Schaden ist eine Folge der Expropriation, ohne welche die Stadt ihren gesetzlichen Beitrag von allen Anwändern hätte einfordern können. An die Stelle der gesetzlichen Beitragspflicht muß daher die Expropriationsentschädigung im gleichen Umfange treten, im Maximum in der Höhe der eingegebenen Forderung. Aus diesen Gründen folgt aber auch, daß die Entschädigungspflicht nur dann und nur in dem Umfange besteht, als und soweit die Straße tatsächlich gebaut wird und ein Beitrag auf das Expropriationsstück entfallen wäre. Wird die Straße nicht gebaut oder nur soweit gebaut, daß nicht der volle Beitrag von Fr. 350.- per m Frontlänge gesetzlich begründet ist, so entfällt auch ganz oder teilweise die Entschädigungspflicht. In diesem Sinne ist die Forderung gutzuheissen.

b) Forderung von Fr. 27,600.-:

Die Forderung ist erhoben für Lärm- und Rauchbelästigung der Reststücke, wozu in der Verhandlung als weite-

rer Minderwertsfaktor die Zerstückelung angeführt wurde. Was die Lärm- und Rauchbelästigung anbelangt, so erscheint der Anspruch nicht als begründet. Das ganze Areal hat heute schon die Rangiergeleise, Wagenremisen etc. in der Nähe, wie auch ein großer Teil der Umgebung, z.B. der südliche Teil der Röntgenstraße. Der nordwestliche Rest befindet sich ausserdem unmittelbar beim Viadukt, sodaß der Charakter der Gegend gegeben ist. Unter diesen Umständen wird die neue Lokomotivremise keine wesentliche Mehrbelästigung bringen. Sie ist ein gedeckter Bau, und nach der Erklärung der Bahn wird nur morgens hinaus- und abends hineingefahren, während tagsüber kein weiterer Betrieb stattfindet. Die Rauchbelästigung wird mit der elektrischen Führung überhaupt verschwinden. Aber auch die Zerstückelung wird die Restgrundstücke nicht entwerten. Ihr Flächeninhalt (8200 und 5600 m²) ist so groß und ihre Form in keiner Weise verunstaltet, sondern vorteilhaft, daß für Industrie- und Wohnzwecke die Verwendung nicht beeinträchtigt erscheint. Diese Forderung kann daher nicht anerkannt werden.

Demnach hat die Schätzungskommission

e r k a n n t:
=====

- I. Das Begehren der Expropriatin um Ausdehnung der Expropriation ist abgewiesen.
- II. Die Schweiz. Bundesbahnen haben an die Stadt
Z ü r i c h folgende Entschädigungen zu zahlen:
 - a) Für Expropriation von 4800 m² ab Kat.Nr.2858 in Zürich V zu Fr. 30.- per m² eine Entschädigung von Fr. 144,000.- .
 - b) Eine Entschädigung in der Höhe des kantonalgesetzlichen Straßenbeitrages für das exproprierte Teilstück an die Erstellung der Neugasse, im Maximum Fr. 50,400.-, unter der Bedingung, daß die Neugasse ganz oder teilweise von der Stadt Zürich angelegt wird. Die Entschädigung wird fällig mit

der Verwendung eines Teilstückes oder der ganzen Straße, falls nur dieses oder die ganze Straße gebaut wird.

c) Die Entschädigung für die Landerwerbung ist verzinslich zu 5 % vom Tage der Inanspruchnahme des Landes durch die Bahn.

a) Das Nachmaß der Flächen bleibt vorbehalten.

III. Für den Fall, daß die Bundesbahnen die Uebernahme der ganzen Kat. Nr. 2858 erklären sollten, wozu ihnen eine Frist von zwei Wochen nach Rechtskraft des Entscheides gesetzt wird, wird die Entschädigung für das ganze Grundstück von 18616,9 m², Nachmaß vorbehalten, auf Fr. 26.- per m² festgesetzt.

IV. Die weiteren Begehren werden abgewiesen.

Gegen diesen Entscheid steht beiden Parteien innerhalb 30 Tagen der Rekurs an das Schweiz. Bundesgericht offen.

Für getreuen Auszug
aus dem Protokoll der eidg. Schätzungskommission:
Goetzinger.