

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 35 (2022)
Heft: [14]: Imposanter Stadtbaustein

Artikel: Vor dem PJZ war der Güterbahnhof
Autor: Bächtiger, Marcel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1029970>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Vor dem PJZ war der Güterbahnhof

Weit vor der Stadt stand einst der modernste Güterbahnhof Europas, zuletzt ein Kunst- und Kulturort.

Text: Marcel Bächtiger

Als der Güterbahnhof Zürich am 17. Mai 1897 in Betrieb genommen wurde, geschah dies, wie der «Tages-Anzeiger» eine Woche später vermeldete, «ohne Sang und Klang». Vielleicht galten der Bau und sein Zweck schlicht als zu profan für grössere Feierlichkeiten. Vielleicht war der Öffentlichkeit nicht bewusst, was für ein aussergewöhnliches Gebäude hier entstanden war. Vielleicht war die Sang- und Klanglosigkeit auch dem Umstand geschuldet, dass der Güterbahnhof damals ausserhalb der Stadt und ausserhalb des Wahrnehmungshorizonts lag. Zwar gehörte Aussersihl und damit das Güterbahnhofareal seit vier Jahren zur Stadt Zürich, doch die städtische Bebauung war erst bis zur Feldstrasse vorgerückt, und dort, wo nach Plänen des Bahningenieurs Robert Moser der Güterbahnhof Gestalt annahm, lagen noch Felder und Wiesen.

Über ein Jahrhundert später, als man das Für und Wider eines Polizei- und Justizzentrums (PJZ) am selben Ort diskutierte, hatte sich die Wahrnehmung des Areals grundlegend verändert. Aus einem infrastrukturellen Vorposten Zürichs war ein zentral gelegenes Stück Stadt geworden, ein Bindeglied zwischen Langstrassenquartier und Hardbrücke, ein Ort auch mit starker Identität und bewegter Vergangenheit. Die Geschichte des PJZ ist deshalb auch die Geschichte des Güterbahnhof-Areals.

Der modernste Güterbahnhof Europas

Bedeutung erlangt der Güterbahnhof zuerst in Bahn-ingenieur- und Architektenkreisen, vornehmlich wegen des von Robert Moser entwickelten «Sägeprinzips»: der staffelförmigen Anordnung der Gleise und Rampen, die ein speditives Verladen der Waren ermöglicht. Auf der Innenseite der beiden langgestreckten Hallen fahren die Züge vor, aussen parkieren die Lastwagen. Die längere Halle, die sich über 400 Meter entlang der Hohlstrasse erstreckt, dient dem Empfang von Waren, die kürzere, auf Gleisfeldseite, dem Versand. Ein repräsentativer Verwaltungstrakt, schlossartig auf einen grossen Platz und zur Stadt hin orientiert, schliesst die hufeisenförmige Anlage ab. Im Jahr 1900 – der Betrieb beschäftigt inzwischen Tag und Nacht mehr als 500 Personen – berichtet die Londoner Fachzeitschrift *«Locomotive Magazine»* über den Güterbahnhof Zürich und seine ausgefeilte, platzsparende Organisation. Fortan gilt die Anlage als modernste in ganz Europa und findet Nachahmer im In- und Ausland.

In den folgenden Jahrzehnten steigt die Menge an verladenen Gütern unaufhörlich an. Noch während des Zweiten Weltkriegs baut man weiter aus: Die Versandhalle wird um 120 Meter verlängert, der Verbindungsflügel aufgestockt. Pro Tag können nun 800 bis 900 Wagons be- und entladen werden. Die Schattenseiten des florierenden Betriebs lernen die Gastarbeiter aus Italien kennen, die viel zu zahlreich in viel zu kleinen SBB-Baracken untergebracht sind und ständig zu Überstunden angehalten werden. Ihre aufflammenden Proteste verstummen mit der Ölkrise von 1973, die auch einen markanten Einbruch des Güterumschlags nach sich zieht. Innerhalb von fünf Jahren halbiert sich die Rekordmenge von jährlich 1,14 Millionen Tonnen nahezu.

Eldorado von Kleinunternehmern und Kreativen

Zur Entlastung des Güterbahnhofs tragen gleichzeitig der Rangierbahnhof Limmattal und der Schnellgutbahnhof Altstetten bei. Ihre Inbetriebnahme in den 1970er-Jahren läutet die zweite Transformation des Areals ein: War der Güterbahnhof bis anhin ständig gewachsen, so stehen die kommenden Jahrzehnte im Zeichen seiner schrittweisen Auflösung. Neue Umladebahnhöfe, neue Postzentren und neue Logistikkonzepte wie das dezentral angelegte «Cargo Domizil» lassen die altgedienten Anlagen in Zürich langsam, aber sicher obsolet werden. 1985 wird die Kantine mangels Nachfrage geschlossen, ein Jahr später werden die Gebäude ins «Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte von kommunaler Bedeutung» aufgenommen. Einen Vorgeschmack auf die künftigen Jahre, in denen der Güterbahnhof zur Heimstatt eines bunten Allerleis von Nutzungen wird, gibt der 17. September 1986: In einer leerstehenden Halle veranstaltet das Schuhgeschäft Löw eine Modeschau.

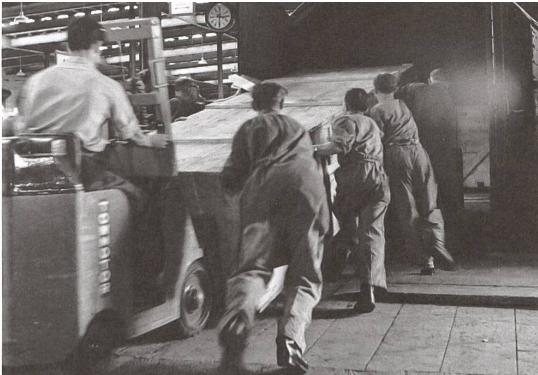
Im Kopfbau und in den seitlichen Schuppen mieten sich in den Folgejahren Kleinunternehmer, Gewerbebetriebe und Kreative ein. Weinhandlungen entdecken die optimalen Lagerverhältnisse und die attraktiven Verkaufsräumlichkeiten in den riesigen Kellergewölben. Die laut Eigenwerbung «letzten Schrotthändler in Zürich» finden auf dem Areal eine Heimat. Der prominenteste Mieter aber ist Ralph Baenziger, der sich vom Chef-Architekten des nie realisierten Milliardenprojekts HB Südwest (später Eurogate) zum guten Geist des Güterbahnhofs entwickelt. Unter seiner Ägide wird 2002 hier die «Kunsthalle» eröffnet, die in die ganze Stadt ausstrahlt. Als Erstes arrangiert Baenziger eine Ausstellung mit Werken von Trudi Demut und Otto Müller, deren Nachlass er betreut, weitere folgen.

Zur Kunst gesellt sich die Bohème: Als das «NZZ Folio» in der Serie «Wer wohnt da?» eine im Güterbahnhof eingezogene Wohngemeinschaft porträtiert, ist die Rede vom «Zustand permanenter Improvisation» und vom «konsequent durchgezogenen Schmuddellook».

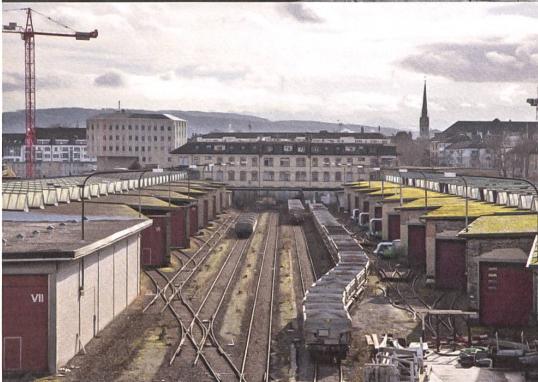
Zu Kunst und Bohème gesellt sich schliesslich auch der politische Aktivismus: 2010 besetzt die «Autonome Schule Zürich» eine Baracke auf dem Areal und bietet dort während dreier Jahre Sprach- und Informatikkurse für Asylsuchende und Sans-Papiers an, organisiert Theaterworkshops und Lesungen. Jeden Nachmittag treffen sich rund 200 Migrantinnen und Migranten. Gleichzeitig geben die SBB ihre letzten Büros und Dienstwohnungen auf. Und plötzlich rückt näher, was seit der Jahrtausendwende beschlossen scheint: der Abriss des Güterbahnhofs zugunsten eines Neubaus für die kantonale Polizei und Justiz.

Der lange Abschied

Als der Kantonsrat im September 2010 den Baukredit für das PJZ ablehnt siehe *«Auf Berg- und Talfahrt zum guten Ende»*, Seite 6, wittern die Sympathisanten des Areals nochmals Morgenluft. Den Grünen schwert eine «Überbauung mit preisgünstigen Wohnungen und Gewerberäumen» vor, selbstverständlich mit Erhalt der historischen Gebäude.



Hochbetrieb in der Verladehalle anno 1952.
Quelle: SBB Historic



Gleise und Hallen kurz vor dem Abriss 2013.
Quelle: BAZ, Foto: Thomas Hussel



1903: Der Güterbahnhof liegt am Rand der Stadt.
Quelle: BAZ, Foto: Eduard Speierlini



Kunstaussstellung in den Hallen von Art Dock
Quelle: Art Dock



Bunter Brachienleben im Sommer 2016.
Foto: Thomas Egli

Die Alternative Liste will, dass die Stadt das Areal erwirbt und im Interesse der breiten Bevölkerung nutzt. Von der Architektin Elisabeth Boesch kommt der Vorschlag einer «überraschenden, aber höchst plausiblen Rochade»: Das PJZ soll in das in Bau befindliche Toni-Areal ziehen, die ZHdK auf dem kunststoffinen Güterbahnhof-Areal untergebracht werden. Ein Komitee um den späteren Stadtrat Richard Wolff fordert die «Erhaltung und integrale Nutzung des Güterbahnhofs» als Eisenbahndenkmal von internationaler Bedeutung. Die Zürcher Wohnbaugenossenschaften - so das Komitee - seien in der Lage, auf dem Areal ein Projekt mit 1000 oder mehr Wohnungen zu realisieren. Doch alles bleiben Ideen: Eine zweite Volksabstimmung im Jahr 2011 ebnet der Realisierung des PJZ den Weg.

Es mutet bereits wie ein Abschied an, als Ralph Baenziger in seiner Kunsthalle nochmals eine Retrospektive zu Demut / Müller ausrichtet. Nostalgisch bewegt schreibt die «NZZ»: «Atmeten die Räumlichkeiten in der Kunsthalle des alten Güterbahnhofs an der Hohlstrasse nicht ebendiese Atmosphäre, die geradezu geschaffen ist für eine solche Ausstellung, müsste man mit grossem Ausrufezeichen proklamieren: Eine Schau von solchem Format gehört ins Kunstmuseum Zürich!» Das atmosphärische Potenzial der Räume wittert auch das vegetarische Restaurant Hiltl, das im März 2012 in der Südhalde ein Popup eröffnet. Immer sonntags ist die christliche Freikirche ICF zu Gast. Gegenüber, an der Hohlstrasse, stellt der Filmemacher Thomas Imbach seine Kamera auf und beginnt aus seinem Atelierfenster hinaus den «qualvollen Tod des Güterbahnhofs» zu dokumentieren. Fast ein Jahrzehnt später wird daraus der Dokumentarfilm «Nemesis».

Erinnerungen und Überbleibsel

Im Sommer 2013 beginnt der Abriss, Anfang 2014 ist der Güterbahnhof Geschichte. Einzig ein paar Memoria sind erhalten geblieben, eingelagert beim Denkmalschutz der SBB: Muster von Steinböden und Treppengeländern und dem Vernehmen nach ein grosses hundertjähriges Fass aus den Kellergewölben.

Einem gallischen Dorf gleich ist ganz am nordwestlichen Ende des Areals auch ein Stück der historischen Güterhallen dem drohenden Abriss entkommen. Darin untergebracht ist nicht nur das Managementzentrum des PJZ, sondern auch das Art Dock – die neue Wirkungs- und Sammelstätte von Architekt und Kurator Ralph Baenziger. Und auch hier gelingen wieder Ausstellungen, die weiterum Beachtung finden, von «Wahnwelt-Wellen» im Jahr 2015 bis «Frauenpower» 2016. «Allein der Look ist überwältigend», schwärmt der «Tages-Anzeiger», «Kunst, so weit das Auge reicht, leidenschaftlich über alle Wände, Kojen, Decken, Durchgänge ausgebreitet.»

Überwältigend ist auch das Ausmass der Brache, die sich nebenan erstreckt. Weil sich der Baubeginn des PJZ verzögert, entsteht hier im Sommer 2016 nochmals ein Ort für das kollektive Gedächtnis der Stadt Zürich. Auf dem Areal entsteht der Güter-Garten, eine temporäre Budenstadt: Zwischen den aufgegebenen Bahngleisen und den Spundwänden der Baugrube lässt sich auf Liegestühlen relaxen, vor der Skyline von Zürich West strahlen die Lichten eines Zirkuszelt. Es gibt eine improvisierte Minigolf-Anlage und anderes Spielzeug, zahlreiche Bars und Essstände. Und über allem leuchten hunderte Lampions.

Alles tempi passati? Nicht ganz. Die Stadt hat die Halle in Gebrauchsleihe übernommen und ermöglicht deren Zwischennutzung für weitere fünf Jahre. Hier, auf dem nordwestlichen Drittel des Güterbahnhof-Areals, soll im Anschluss an das nun eröffnete PJZ eine neue Kantons-schule entstehen. ●