

## Zürich – eine Stadt wächst mit ihrem Güterbahnhof

Die Geschichte Zürichs ab dem 19. Jahrhundert, und insbesondere die Geschichte Aussersihls, ist eng an den Güterbahnhof geknüpft. Die Geschichte des Güterbahnhofs wiederum ist eine Geschichte von Pioniergeist und Mut, von Spekulationen und geplatzten Träumen, vom Wachstum und der Entwicklung einer Stadt und einer ganzen Region. Der Güterbahnhof war das Tor zur Welt. Waren von ausserhalb drängten in die Region, Waren der Region wurden nach Europa und weiter in alle Welt versandt, Waren wurden verladen, umgeschlagen, gelagert, transportiert. Der Wohlstand der gedeihenden Stadt gründete sich nicht nur auf die zwinglianisch-inspirierte Geschäftstüchtigkeit, sondern auch auf den Standortvorteil, den der gut funktionierende Güterbahnhof bot.

Aussersihl ist durch seine günstige Lage die Keimzelle des Güterbahnhofs. Nirgends sonst hätte dieser besondere Ort entstehen können. Der Güterbahnhof prägte daher die Geschichte dieses Quartiers ganz besonders: Arbeitsplätze waren vorhanden, die markante Architektur prägte das Stadtbild. Noch heute ist die eindrucksvolle Fassade ein Blickfang und manch einer wundert sich, dass dies kein Palast ist, sondern „nur“ ein alter Güterbahnhof.

Die folgende Chronologie ist zusammengefasst aus: 1897-1997: 100 Jahre Güterbahnhof Zürich

### Pionierzeit

- |                |   |
|----------------|---|
| 1845           | erteilen zuerst Zürich, dann auch der Kanton Aargau die Konzession für die erste Eisenbahnlinie auf Schweizer Boden   |
| 9. August 1847 | Der Betrieb der Bahnlinie Zürich-Baden wird aufgenommen. Der erste Zürcher Bahnhof entsteht zwischen Limmat und Sihl, verfügt aber noch über keine besonderen Einrichtungen für den Güterverkehr. Erst 1850 wird dort eine erste offene <b>Güterrampe</b> errichtet   |
| 1852           | Die Nordostbahn-Gesellschaft (NOB) entsteht aus der Fusion von Nordbahn und Zürich-Bodensee-Gesellschaft  |
| 1855           | Erster Güterschuppen zwischen Bahnhofsgebäude und Sihl (heutiges Perron 18). Transportvolumen an Gütern in diesem Jahr über 8000 Tonnen.  |
| 1856           | erreicht die Linie Winterthur-Oerlikon den Zürcher Hauptbahnhof. Dem ersten Güterschuppen folgen weitere.   |
| 1863           | der erste eigentliche Güterbahnhof Zürich auf dem Westufer der Sihl ist fertiggestellt: Rechts der Streckengeleise Richtung Baden und Oerlikon stehen nun drei Güterschuppen mit 100m langen Rampen; in einer zweiten Reihe stehen dahinter (verbunden mit Drehscheiben) zwei grössere „Niederlagsgebäude“, ein Spritkeller und zwei Säureschuppen. |
| 1864           | Die Linie Altstetten-Luzern wird eröffnet. Das Gütervolumen beträgt mittlerweile über 200'000 Tonnen.   |
| 1867-71        | der alte Bahnhof Zürich wird durch den noch heute existierenden Hauptbahnhof ersetzt.   |
| 1874           | Der Güterbahnhof genügt nicht mehr den Anforderungen (Güteraufkommen 427'000 Tonnen). Der Oberingenieur der Nordostbahn-Gesellschaft, Robert Moser, legt erstmals ein Projekt vor, dass Personen- und Güterverkehr komplett trennen soll. Das Projekt   |

stösst bei der Stadt auf Widerstand, scheitert schlussendlich aber an den Finanzen. Derweil nimmt der Verkehr weiter zu.

- 1877/78 der grosse schweizerische Eisenbahnkrach: ganze Eisenbahngesellschaften gehen konkurs, das Gütervolumen verringert sich (341'000 Tonnen Güter). Für fast ein Jahrzehnt werden praktisch alle Bauarbeiten eingestellt.
- 1880 Gotthardtunnel: der Waren- und Personenverkehr nimmt nun wieder zu.
- 1888-1891 der Betrieb im HB Zürich erreicht innert weniger Jahre die Grenzen seiner Kapazität. Sprunghafter Anstieg des Gütervolumens von 384'000 Tonnen (1887) auf 579'000 Tonnen (1891).
- 1891 Bern fordert die NOB ultimativ auf, den Ausbau des Bahnhofs Zürich an die Hand zu nehmen.
- 1893 erste Eingemeindung: Aussersihl (und damit das Hauptentwicklungsgebiet für den Hauptbahnhof) sowie 10 weitere Vorortsgemeinden gehören fortan zur Stadt.

### **Projekt und Bau „Neuer Güterbahnhof“**

Ein erstes Projekt, das auf der Idee Mosers von 1874 basiert, bildet die Keimzelle für den neuen Güterbahnhof. Form und Lage werden entworfen, diskutiert, verworfen und überarbeitet. Schliesslich einigt man sich auf den Standort Aussersihl.

Zur damaligen Zeit modernste Baumethoden kommen zum Einsatz. Ebenso modern und später weltweit nachgeahmt ist das Sägezahnprinzip: an den Kopfbau mit Verwaltung, Zollamt und Haupteingang sind beidseitig die Güterumschlagshallen angehängt. Jede Halle verfügt über eine eigene Rampe, die separat angefahren werden kann. So werden unnötige Wartezeiten vermieden.

Im Projekt berücksichtigt ist auch die Anbindung an das Quartier und an den bereits projektierten Schlachthof an der Herdernstrasse.

30. April 1896 nach etlichem Hin und Her reicht die NOB in Bern das vielfach überarbeitete Umbau-Projekt für den HB Zürich ein. Kosten: 5 Mio. Franken. Das Projekt stammt eisenbahntechnisch aus Mosers Feder, die Hochbauten vom Ingenieur Legani und dem Architekten Kirchen.
4. Juni 1896 Der Bundesrat erteilt unter verschiedenen Auflagen die Genehmigung.
24. August 1896 nach verschiedenen weiteren Abklärungen, Eingaben und Behördengängen erfolgt der Spatenstich.
12. März 1897 das gesamte NOB-Personal tritt für 41 Stunden in den Streik und erkämpft sich allgemeine Lohnerhöhungen. Erster grosser Arbeitskampf des Eisenbahnpersonals.
- September 1897 Vollständiger Bezug des neuen Güterbahnhofs.

Einige technische Daten des Güterbahnhofs:

- Im Expeditionsgebäude sind 126 Tonnen Eisen verbaut.
- Die Anlagen umfassen ein Areal von mehr als 100'000 Quadratmetern. Darauf stehen der dreistöckige Verwaltungstrakt (Expeditionsgebäude), die ca. 400m lange

Empfangshalle mit 11 Staffeln à 4 Güterwagen (Kapazität inkl. offene Rampen: 48 Wagen) sowie die rund 250m lange Versandhalle mit 4 Staffeln à 4 Güterwagen (20 Wagen).

- Über der Erde verdoppelt sich die nutzbare Fläche auf rund 15'000 Quadratmeter
- Unter dem Güterbahnhof liegt ein Kellergewölbe mit mehr als 7'000 Quadratmetern Lagerfläche. Die 50 riesigen Holz- und Zementfässer fassen zusammen mehr als 6'100 Hektoliter und werden direkt aus den in den oberirdischen Hallen stehenden Eisenbahnwagen abgefüllt. Von insgesamt 9,5km Gleis verlaufen gut 500m gedeckt.
- Im ersten vollen Betriebsjahr (1898) werden 673'000 Tonnen Güter umgeschlagen. Tag und Nacht sind mehr als 500 Personen beschäftigt.

## Die ersten Jahre – Spekulation und Krisen

Das enorme Kapital, das durch den Güterbahnhof nun nur einigen wenigen zugute kommt, stösst zunehmend auf Kritik. Die erste Verordnung des neuen Güterbahnhofs „für die Aufgabe und Empfangnahme von Stückgütern“ wird vom Zürcher Handel bekämpft, weil die Güterverwaltung die Zutrittsberechtigung zu den Güterhallen beschränkt. Die Zeit der Pioniere ist vorbei. Nun wollen alle am neuen Wohlstand teilhaben.

- |                     |  |
|---------------------|--|
| 20. Februar<br>1898 | das Stimmvolk entscheidet in einer Volksabstimmung mit einem überwältigenden Mehr die Verstaatlichung der Eisenbahnen aus. |
| 1. Juni 1901        | der Bund übernimmt den Betrieb der NOB, der Güterbahnhof gehört fortan den neugegründeten SBB.                             |

Arbeiterkampf und die logistischen Hochs und Tiefs von Krieg und Rezession prägen die nächsten Jahrzehnte. Im Kriegsjahr 1916 wird erstmals die Millionengrenze überschritten: 1'165'000 Tonnen an Gütern werden umgeschlagen. Die Streiks des Jahres 1924 vermögen laut einem Bericht der Güterverwaltung nach Bern „die Hallenverhältnisse im Güterbahnhof Zürich nicht zu gefährden“.

- |      |   |
|------|---|
| 1927 | in Albisrieden wird das Zollfreilager eröffnet, das täglich zweimal vom Güterbahnhof aus mit Stationswagen bedient wird. Gleichzeitig erhalten die Kellereien im Güterbahnhof den Status eines Zollniederlagshauses. Im Hauptgebäude des Güterbahnhofs ist bereits ein Zollinspektorat, das 1933/34 vergrössert wird. |
| 1929 | das Automobil wird als Konkurrenz erkannt. Die SBB reagiert mit Tarifierpassungen.  |

Während des 2. Weltkriegs wird die Heizungsanlage mit allem möglichen beschickt (Kohlen, Holz, Torf) was immer wieder zu kleineren „Explosionen“ führt. Erst nach 1945 wird eine neue Ölheizung installiert. Trotz des Kriegs kommen die SBB an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit, können dadurch aber auch ihre Tarife bis 1944 praktisch unverändert belassen. Der kriegsbedingte Aufschwung führt auch zu Erweiterungsbauten.

- |      |   |
|------|---|
| 1945 | Direkt nach Kriegsende erreicht der Güterverkehr einen neuen Höhepunkt: Ende des Jahres sind zeitweise über 1000 Personen beschäftigt, die pro Tag 800 bis 900 Waggon be- und entladen. |
| 1947 | ist der Güterumschlag wieder auf über 1 Million Tonnen angestiegen.   |

## Nach dem Krieg ins 21. Jahrhundert

In den 50er und 60 Jahren finden weitere Verbesserungen, Erweiterungen und bauliche Massnahmen statt. Ca. 1952/53 kommen die ersten Hubstapler zum Einsatz.

In den 60er Jahren leben rund 100 italienische Gastarbeiter im SBB-Barackendorf Herdern auf engstem Raum zusammen, die meisten arbeiten im Güterbahnhof. Die unhaltbaren Wohnbedingungen werden auch in der italienischen Zeitung „L'Unità“ kritisiert. Das sogenannte „Ledigenheim“ entsteht jenseits des Gleisdreiecks vor dem Güterbahnhof (Brauerstrasse 118-124)

1961 und 1970 werden Rekordmengen von je 1'140'000 Tonnen umgeschlagen.

Ca. 1979 der Güterumschlag ist auf gut 600'000 Tonnen zurückgegangen. Der Personalbestand hat sich von 700 Festangestellten (1973) nahezu halbiert. Der Gütertransport verlagert sich zunehmend auf die Strasse. Neue Firmen und Nutzungen stellen sich auf dem Areal ein: Welti Furrer erstellt 1972 eine neue Umschlaghalle. Im September 1986 veranstaltet die Firma Löw eine Modenschau.

1986 Der Güterbahnhof Zürich wird vom Stadtrat ins „Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte von kommunaler Bedeutung“ aufgenommen.

1997 wird der Güterbahnhof stolze 100 Jahre alt.

Der Güterbahnhof ist, räumlich und architektonisch vernetzt, ein fester Bestandteil des Quartiers geworden. Bis Ende 2009 wurde er noch von SBB Cargo benutzt. Seit Anfang des Jahres ist das Zollbüro aufgehoben, der Verkehr läuft über den Containerterminal Niederglatt. Trotzdem ist der Güterbahnhof nicht gänzlich verwaist: einige Firmen nutzen die Lagerhallen noch, der Quartierverein hat sein Lager dort, gelegentlich findet eine Feier, eine Ausstellung, ein spontaner Anlass statt. Der Dornröschenschlaf ist sehr oberflächlich.

2003 Das Stimmvolk bewilligt mit 55,7% Mehrheit einen Baukredit von 490 Mio. Fr für ein neues Polizei- und Justizzentrum, für das der Güterbahnhof weichen soll.

2005 Das Zollinspektorat Zürich bezieht neue Räume im Freilager Albisrieden

2009 Eine neue Kostenschätzung veranschlagt die Kosten für den Bau auf Fr. 700 Mio. Fr., also 210 Mio. Fr. mehr, als vom Volk bewilligt.

1. August 2009 Unter der Federführung des Quartiervereins wird bei heissem Hochsommerwetter die Bundesfeier auf der Rampe gefeiert. Zwischen Grillwurst, Wein und Musik fragt man sich, ob es wirklich nötig ist, den Güterbahnhof abzureissen.

13. April 2010 Dank massiver Abstriche liegt das geplante Kostendach nun bei 569 Mio. Fr. Das sind „nur“ noch 30 Mio. Fr. mehr, als vom Volk bewilligt. Dies soll durch eine rigorose Verzichtsplanung erreicht werden. Eines der Hauptziele des Projekts, die Vereinigung aller Stellen unter einem Dach, wird jedoch verfehlt, denn die Spezialfahndung für Schwerverbrecher, Teile der Verkehrspolizei und die Einsatzzentrale der Kantonspolizei fallen nun weg. (Tagesanzeiger vom 14. April 2010)  
Verschiedene politische Parteien und Verbände wie auch der

Quartierverein Aussersihl-Hard, beschliessen daraufhin, Widerstand gegen das Projekt zu leisten.

Für die Zukunft sind 2 Szenarien denkbar. Wagen wir den Blick...

### **Szenario PJZ**

- |               |   |
|---------------|---|
| 16. Juni 2010 | Der Kantonsrat nimmt den neuen Kredit an, dem Bau steht nichts mehr im Wege.                        |
| Mitte 2011    | Baubeginn   |
| Ab 2014       | Sollte das neue Gebäude bezugsbereit sein. Termin- und Kreditüberschreitungen sind nicht planbar... |

Das fertige PJZ ist ein Meisterstück moderner urbaner Architektur, nach den neusten Kriterien und Richtlinien gebaut. Es wird in verschiedenen Fachzeitschriften lobend erwähnt. Allerdings fügt sich der moderne Bau schwer in die gewachsene Struktur des Quartiers ein. Dies wird noch durch die Tatsache unterstrichen, dass der Bau durch die Bevölkerung de facto nicht nutzbar ist. Derweil man den städtebaulichen Wurf hoch lobt, bleibt doch bei manchen das dumpfe Gefühl verpasster Chancen haften.

### **Güterbahnhof reloaded**

- |                               |   |
|-------------------------------|---|
| 30. April 2010                | Die neuerliche Diskussion um das Projekt PJZ bewegt einige Vorstandsmitglieder des Quartiervereins Aussersihl-Hard noch einmal den Kampf um den Güterbahnhof zu wagen.  |
| 16. Juni 2010                 | Der Kantonsrat lehnt den Kredit ab.   |
| Im Sommer und Herbst 2010     | leistet die Arbeitsgruppe Güterbahnhof des Quartiervereins Lobbyarbeit. Unterstützt wird sie dabei durch die Ortsgeschichtliche Kommission, die derzeit selber an einem Projekt mit dem Thema SBB arbeitet, durch mehrere Kantonsräte verschiedenster politischer Ausrichtungen, durch weitere Quartierinstitutionen und durch die Bevölkerung.   |
| März 2011                     | Das Projekt Güterbahnhof Reloaded steht zur Abstimmung und wird vom Volk mit knapper Mehrheit angenommen. Das Projekt sieht vor, dass ein Teil der ehemaligen Empfangshalle durch bauliche Massnahmen vom Rest des Güterbahnhofs abgetrennt wird. Die alte Bausubstanz wird durch einen modernen Bürobau ergänzt. In diesem Komplex wird das PJZ untergebracht. Der Rest des Güterbahnhofs wird dem Quartier zur Verfügung gestellt.  |
| Sommer 2011 bis Frühjahr 2014 | Die Arbeitsgruppe Güterbahnhof geht über in den Verwaltungsverein Güterbahnhof. Nach und nach werden verschiedene Projekte in Angriff genommen und realisiert: im freien Teil der Empfangshalle und in der Versandhalle entstehen luftige Ateliers für Künstler und Freischaffende, die ihre Werke direkt „ab Rampe“ verkaufen und Seminare und Kurse anbieten sowie zwei nicht zweckgebundene Räume für flexible Nutzungen. Im Hauptgebäude etablieren sich das Ortsmuseum Aussersihl sowie mehrere Beratungsstellen. Eine im Quartier ansässige Computerfirma richtet einen Multimediaraum ein. Zwischen den beiden |

Hallen wird eine Leinwand gespannt und ein Open-Air-Kino eingerichtet. Gleichzeitig wird die Brücke zwischen den Hallen so ausgestattet, dass sie als Bühne für ein kleines Theater dienen kann. Gleichzeitig gehen auch die Arbeiten am benachbarten PJZ Reloaded zügig voran.

1. August 2014 die Bundesfeier wird mit der Eröffnung des Kulturzentrums Güterbahnhof verbunden. Leute aus dem Quartier, aber auch aus der Region sowie Vertreter und Vertreterinnen der Politik feiern den erfolgreichen Start des Projekts mit einem bunten Fest.

Das fertige PJZ ist ein Meisterstück moderner urbaner Architektur, nach den neusten Kriterien und Richtlinien gebaut. Es wird in verschiedenen Fachzeitschriften lobend erwähnt. Man bewundert besonders die gelungene architektonische Verbindung mit dem direkt benachbarten Kulturzentrum Güterbahnhof. Durch diesen Kunstgriff des Architekturbüros Hotz gelingt es, das moderne PJZ in die Quartierstrukturen einzubinden. Gleichzeitig gewinnt das Kulturzentrum überregionale Bedeutung als Treffpunkt. Die bewusst flexibel gehaltenen Räumlichkeiten lassen viele verschiedene Nutzungen zu. Wie seinerzeit die Sägezahnhallen wird dieses Konzept zum Exportschlager und findet in mehreren europäischen Städten Nachahmer.