



Die Anordnung der Laderampen wie Sägezähne im Güterbahnhof von 1897 war eine Pionierleistung.



Im nördlichen Trakt, näher am Gleisfeld, beginnen Ende Mai die Abbrucharbeiten.

BILDER CHRISTOPH RUCKSTUHL / NZZ

## Der Güterbahnhof wird entsorgt

Die kantonale Baudirektion leitet in Zürich den Bau des neuen Polizei- und Justizzentrums (PJZ) ein

Auf dem Areal des alten Güterbahnhofs von Zürich sind Baumaschinen aufgeföhren. Bevor die Arbeiten für das PJZ beginnen können, muss das historische SBB-Gebäude abgebrochen werden, was etwa ein Jahr in Anspruch nimmt.

Stefan Hotz

Die Gleise zwischen den zwei Flügeln des Güterbahnhofs werden schon lange nicht mehr befahren. Zuvor fand auf ihnen und über die beidseitigen Sägezähne angeordneten Verladerrampen während Jahrzehnten ein grosser Teil des Warenaustauschs für ganz Zürich statt. Jetzt naht das Ende dieser einst zentralen Infrastruktur für die Stadt. Da erhalten die Schienen noch eine letzte Aufgabe: Auf ihnen wird der Schutt des Abbruchs weggeführt. Die Werksgleise geben, bevor sie selber entfernt werden, dem stolzen Bahnbau gewissermassen noch das letzte Geleit.

### 570-Millionen-Neubau

Das Gelände ist auf der Seite der Hohlstrasse bereits von einer mehrere hundert Meter langen Holzwand eingefasst. In den Gebäuden räumen die letzten Mieter noch ihre restlichen Habseligkeiten weg. Auf der früheren Zufahrt zum Güterbahnhof stehen Baumaschinen; für die Kameras wird am Freitag der Abbruch inszeniert. Ein Bagger löst in etwa 8 Metern Höhe mit seinem Greifer sachte ein Element aus der steinernen Brüstung des Kopfbaus und legt es auf den Boden. Von Abreissen spricht niemand mehr. Mit dem «Rückbau» des

Güterbahnhofs beginnt der Bau des neuen Polizei- und Justizzentrums (PJZ).

Ende März 2012 stimmte der Kantonsrat im zweiten Anlauf dem Objektkredit von knapp 570 Millionen Franken zu. Zuvor war er in einer Volksabstimmung indirekt aufgefordert worden, den Grundsatzentscheid von 2003 für den Bau des PJZ auf dem Areal des Güterbahnhofs zu vollziehen. Anfang dieses Jahres kaufte der Kanton den SBB das Grundstück ab. In das PJZ werden Justiz- und Polizeibehörden sowie Teile des Bezirksgerichts einziehen,

die heute über 30 Standorte verteilt sind. Dazu gehört ein Polizei- und Untersuchungsgefängnis mit 300 Plätzen. Etwa 1850 Personen werden im PJZ dereinst einmal arbeiten.

Der Beginn der Bauarbeiten war nicht nur eine letzte Gelegenheit, um einen Blick in das 115-jährige Gebäude zu werfen. Pascal Zimmermann von der mit dem Rückbau beauftragten Eberhard Bau AG erläuterte auf dem Rundgang, dass möglichst viele Wertstoffe zurückgewonnen würden: Man baue das Gebäude fast so ab, wie es einst auf-

gebaut worden sei. Etwa 60 000 Tonnen Beton und Natursteine werden wiederverwertet, ebenso rund 4000 Tonnen Metall und Stahl sowie 3000 Tonnen Beläge. Brennbares Material wie Isolationen und der meiste Teil des Holzes werden zur Energiegewinnung verbrannt.

Im symmetrischen Kopfbau sind Vorbereitungen in Gang. Hier wurden die Zwischenböden, wie vor gut hundert Jahren üblich, zur Schallisolierung und Wärmedämmung mit Schlacke aus der Industrie oder den Dampflokomoti-

ven gefüllt. Sie enthält Schwermetalle und kommt in eine Deponie. An einzelnen Stellen hat es Asbest, das sorgfältig zu entfernen ist. Die Abbrucharbeiten, die etwa ein Jahr dauern, beginnen im Nordtrakt, dann sind der Kopfbau und der Südtrakt an der Reihe.

Mit der Altlastensanierung und dem Aushub der Baugrube wird es Frühling 2015, ehe mit dem eigentlichen Bau des PJZ begonnen werden kann, wie Hans-Rudolf Blöchlinger erläuterte. Der noch bis September interimistische Chef des kantonalen Hochbauamts ist zugleich PJZ-Projektleiter und wird die Aufgabe im Mandatsverhältnis weiter wahrnehmen. Die Arbeiten dauern etwa 3 Jahre; nach einer Testphase kann das PJZ Anfang 2018 in Betrieb genommen werden.

### Gespräche für neuen Platz

Der Neubau beansprucht etwas mehr als die östliche Hälfte des 63 600 Quadratmeter grossen Areals. Die restliche Fläche zur Hardbrücke hin ist eine strategische Landreserve des Kantons. Vorher kommt hierher die Logistik der Baustelle; auch der Kies für den Neubau mit einem Volumen von 506 000 Kubikmetern wird auf der Schiene herangeföhrt. Ein Teil des Südtrakts beim Hardplatz bleibt vorerst stehen: für das Büro der Bauleitung und die Ausstellung Art Dock ZH (siehe Zusatztext). Noch offen ist, ob an der Hohlstrasse vor dem künftigen Haupteingang des PJZ ein neuer Zypressenplatz möglich wird. An jener Stelle steht heute ein Gebäude des Energieunternehmens Alpiq. Da seien noch Verhandlungen nötig, erklärte Projektleiter Blöchlinger.

### Ein letzter Zipfel des Güterbahnhofs wird zum ersten Art-Dock

ak. · Nicht ganz Gallien wurde von den Römern besetzt, wie Comics-Interessierte wissen. Und genauso fällt auch nicht der ganze Güterbahnhof sogleich dem Baggerzahn zum Opfer. Ein letzter Zipfel bleibt stehen, wird zum einen als Baubüro genutzt, zum andern für das erste Art-Dock, eine Einrichtung zur Rettung der Nachlässe bedeutender Zürcher Künstler. Der Architekt und Kurator Ralph Baenziger hat in den letzten Jahren im Güterbahnhof eine Kunsthallobetriebe und dort das Werk von Otto Müller und Trudi Demut in stets neuen Zusammenhängen mit andern Künstlerinnen und Künstlern gezeigt. Um nach dem Abbruch des Bahngeländes nicht auf der Strasse zu stehen, gründete Baenziger mit bekannten Künstlern und Kunstfreunden den Verein Art-Dock, dessen Ziel es ist, weitere wichtige Nachlässe zu sichern und lebendig zu halten.

Das grosse Problem war allerdings, einen geeigneten Ort für die neue Einrichtung zu finden. Die Zeughäuser erwiesen sich als wenig geeignet, und ein von der Stadt angebotener Raum war zu

klein. Doch nun hat die Baudirektion – nach heftigem Winken mit diversen Zaunpfählen – eine ebenso einfache wie überraschende Lösung gefunden: Ein letzter kleiner Teil des Bahnhofs bleibt stehen und wird als Baubüro und Museum weiter genutzt. Bis 8. Juli zeigt Ralph Baenziger am alten Ort die laufende Schau; Ende Oktober wird dann ein paar hundert Meter davon entfernt die erste Ausstellung des Art-Docks eröffnet. Der Kanton bezahlt die Abtrennung der Hallen, verlangt dafür von der Stiftung Trudi Demut und Otto Müller eine Miete für den Raum, der wie die jetzt benützte Halle rund 1000 Quadratmeter gross ist. Das Provisorium steht für maximal drei Jahre zur Verfügung. Weil das Museum auf einer Baustelle mit entsprechender Abschränkung liegt, müssen sich Besucherinnen und Besucher anmelden: info@demut-mueller.ch.

Neben dem letzten Rest, der vorläufig stehenbleibt, sollen auch einzelne Teile des Güterbahnhofs überleben. Der Denkmalschutz der SBB wird verschiedene Anlagen, aber auch Bauteile si-

chern und einlagern. Dazu gehört etwa ein Fass aus den Kellergewölben, das 1903 entstanden ist, aber auch Muster von Steinböden oder Treppengeländern. Zusätzlich wird das Gebäude von den SBB wie vom Kanton in allen Einzelheiten fotografisch dokumentiert.

Der Güterbahnhof wurde 1897 gebaut, fünfzig Jahre nach der Einrichtung der ersten Bahnstrecke nach Baden und dem Bau des ersten Bahnhofs. Er wurde zunächst von der Nordostbahn-Gesellschaft betrieben, nach der Verstaatlichung der Bahnen von den SBB. An das schlossartige Verwaltungsgebäude wurden die 400 Meter lange Empfangshalle und die 250 Meter lange Versandhalle angebaut. Dank der Sägetechnik war ein effizientes Umladen von der Bahn auf die Strasse möglich. In den besten Zeiten war der Güterbahnhof das Herz des Warenumschs für ganz Zürich. Gegen tausend Arbeiter waren mit Be- und Entladen beschäftigt. Ab den siebziger Jahren verlagerte sich der Warenumschs in andere Bahnhöfe, unter anderem in den Rangierbahnhof Limmattal.