

Klares Ja für die 400 Meter lange Riesenbrücke in der Grüze

Verkehr Der 60-Millionen-Kredit für die Bus- und Velobrücke über den Bahnhof Grüze fand im Rat eine solide Mehrheit. Doch aus dem bürgerlichen Lager kam auch Kritik.

Till Hirsekorn

«Imposant, aber elegant». Ein «Meilenstein der Stadtentwicklung». Ein «zentrales Schlüsselement» für den «ÖV-Hochleistungskorridor Neuhegi-Grüze»: Für das Mega-Projekt der Brücke «Querung Grüze» wählten die Parlamentarier jeglicher politischer Couleur grosse Worte.

Die neue Bus- und Velobrücke soll Grüze mit Neuhegi verbinden. Sie spannt den Bogen vom S-Bahnhof Grüze über die Geleise bis hin zur Hegistrasse/Sulzerallee und wird damit zum «Kernstück des urbanen Rückgrats» Winterthurs. Im wachsenden Stadtteil Neuhegi-Grüze werden bis zu 5000 neue Arbeitsplätze und 3000 zusätzliche Bewohner erwartet. Diese sollen künftig auf dem über 20 Meter breiten Brückenplatz auf Bus oder Bahn umsteigen, ähnlich wie das heute auf der Hardbrücke in der Stadt Zürich schon passiert. Die Direktverbindungen nach Zürich über den Winterthurer Hauptbahnhof werden mit acht Zügen pro Stunde und Richtung deutlich attraktiver. Der HB soll dadurch als Pendler-Nadelör entlastet werden.

Doch nur «teurerer Chabis»? »

Knapp 60 Millionen Franken kostet die Querung total. 57 Prozent davon übernimmt der Kanton, 35 Prozent der Bund. Auf die Stadt entfallen netto rund 5 Millionen. Viel zusätzliche ÖV-Qualität für wenig Geld also? Für den Piraten Marc Wäckerlin bleibt das Projekt ein «teurerer Chabis». FDP und SVP haben zumindest Vorbehalte. Denn mit besagter Querung wird vor allem der ÖV gepusht im neuen Boom-Quartier. Die Lösung für eine bessere



Umsteigen auf Bus oder Zug: Der Brückenplatz der Querung würde über 20 Meter breit. Visualisierung: Stadt Winterthur

Anbindung des Autoverkehrs an die A1 soll erst 2027 kommen.

Für die Bürgerlichen ist dies ein Wermutstropfen. Denn auch das «Wie» ist nach wie vor offen. Sie befürchten, dass das Projekt nicht nur aufgeschoben, sondern ganz gekippt wird. Auch daran, dass die Führung der geplanten Veloschnellroute noch nicht feststehe, störte sich Romana Heuberger (FDP). Zudem scheine ihr

die Rampe auf die Brücke für Velofahrer zu steil. Und eng werde es sowieso. Beim Maag-Areal sei überdies der Anschluss ans SBB-Netz noch nicht geklärt. «Die Stadt hat hier den Zeitpunkt für Verhandlungen mit den SBB verpasst.» Heuberger pochte zudem auf Kostentransparenz: «Mit allen Zusatzmassnahmen kommen gegen 100 Millionen Franken auf die Steuerzahler zu.»

Baustadträtin Christa Meier (SP) versuchte, die Befürchtungen der Bürgerlichen zu zerstreuen. «Ich kann ihnen versichern, dass der Stadtrat alle Elemente vorantreiben will: ÖV, Velo und motorisierten Individualverkehr.»

Nur fünf Gegenstimmen

Doch Meier wusste eine grosse Mehrheit hinter sich. Mit 45 zu 5 Stimmen und einer Enthalt-

ung fiel das Resultat erwartungsgemäss klar aus. Nur der Pirat und ein paar SVP-Vertreter stimmten gegen den 60-Millionen-Kredit.

Voraussichtlich im November kommt das Mega-Projekt im «urbanen Rückgrad» des zweiten Stadtzentrums vors Volk. Gibt es an der Urne ein Ja, wäre die neu grösste Brücke der Stadt ab 2025 befahrbar.