

Erschliessung Neuhegi-Grüze kommt erst 2040

Verkehr Die Stadt Winterthur stellt den Zeitplan für den Anschluss von Neuhegi-Grüze an die Autobahn vor. Es zeigt sich: Die bisher geplante Route lässt sich kaum bauen.

Michael Graf

Bald 3000 Menschen leben im Stadtteil Grüze-Neuhegi, dem grössten Wachstumsgebiet von Winterthur. Doch die Infrastruktur hinkt hinterher. Mit der Busbrücke beim Bahnhof Grüze soll bis 2027 zwar ein grosser ÖV-Ausbau stattfinden. Doch die Autofahrer und der Schwerverkehr zum Industrieareal müssen sich gedulden. Auf der Seener- und Frauenfelderstrasse kommt es regelmässig zu Staus.

Entsprechend sehnsüchtig erwartet wird die Zentrumsererschliessung Neuhegi-Grüze. Diese Neubaustrasse soll von der Sulzer-Allee im Süden direkt zur Frauenfelderstrasse im Norden führen, nahe der Autobahn A1. Im dichten Siedlungsgebiet in Neuhegi soll die neue Strasse für mehrere Hundert Meter unterirdisch geführt werden.

Fast 200 Millionen teuer

Diese Tunnelvariante wurde 2013 beschlossen, nachdem eine oberirdische Variante auf heftigen Protest der Anwohner und der Industrie gestossen war. Doch sie hat ihren Preis: Statt rund 45 Millionen Franken verfiereichte sich der geschätzte Preis auf rund 180 Millionen Franken. 2017 wurde die Routenführung in den kantonalen Richtlinien eingetragenen. Doch der Rückschlag folgte auf dem Fuss: 2018 verweigerte der Bund dem Projekt eine Unterstützung aus dem Fördertopf des Agglomerationsprogramms der 3. Generation. Es habe nicht den nötigen Reifegrad. Und tatsächlich: Nicht einmal die ungefähre Lage der Tunnelportale war klar.

Dann hörte die Bevölkerung drei Jahre lang fast nichts Neues mehr zum Projekt. Im Hintergrund besetzte das Tierbaum der Stadt im Mai 2019 eine neu geschaffene Stelle für das Projekt.

«Baulich so nicht machbar»

Am Mittwochmorgen informierte Baustadträtin Christa Meier (SP) erstmals über den konkreten Zeitplan. «Die Zentrums-



Boomtown mit Verkehrsproblem: Neuhegi-Grüze, im Vordergrund der Eulachpark. Beim Sulzer-Kreisel (oben rechts) hätte die Erschliessungstrasse zur Autobahn ansetzen sollen. Doch das ist kaum machbar. Foto: Madeleine Schoder

«Man hat zwar eine politisch und verkehrlich ideale Lösung gefunden, aber die Ingenieurs-Aspekte nur oberflächlich beachtet.»

Peter Gasser
Leiter Tiefbauamt

erschliessung hat für die Stadt eine sehr hohe Priorität und es wird intensiv daran gearbeitet», betonte sie. Doch was der neue Mitarbeiter in den letzten zwei Jahren herausfand, bedeutete schlechte Nachrichten fürs Projekt: «So wie geplant, kann die Trasse wohl nicht gebaut werden», sagt Peter Gasser, Leiter des Tiefbauamts. «Die baulichen und finanziellen Risiken sind sehr hoch.»

Insbesondere der südliche Teil des geplanten Tunnels und sein Portal liessen sich kaum umsetzen: Sie liegen mitten im Grundwasserstrom der Eulach in kiesigem Untergrund. Konventioneller Tunnelbau ist hier nicht denkbar, Tagebau angesichts der dichten Bebauung genauessweng. Ein Bau im Gefrierverfahren wäre allenfalls möglich, aber sehr teuer. Aber auch das Nordportal hat seine Tücken – es käme in den Hochwasserrückhalte-

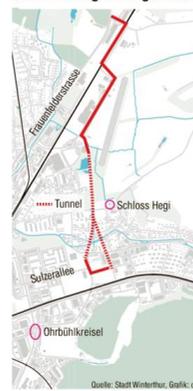
raum zu liegen und würde bei Starkregen womöglich geflutet.

Gassers Resümee: «Bei der Planung des Richtplanetrags wurde zwar eine verkehrliche und politische ideale Lösung gesucht. Die technische Machbarkeit wurde aber höchstens oberflächlich berücksichtigt.» Warner hatte es gegeben: Der Ingenieur und frühere SP-Gemeinderat Walter Baumann hatte schon 2014 mit Verweis auf den Grundwasserstrom und den kiesigen Untergrund prophezeit: «Dieser Tunnel wird so nie gebaut.»

«Im Nachhinein ist man immer schlauer», sagt Gasser. Dass bis zur Eintragung in den Richtplan der Fokus auf dem Finden einer mehrheitsfähigen und verkehrlich günstigen Lösung gelegen habe, sei verständlich.

Aber was nun – kommt doch eine oberirdische Strasse? Gasser und Stadträtin Meier winken

Erschliessung Neuhegi-Grüze



Die SVP fordert Vollgas, die Grünen finden die Strasse unnötig

Erschliessung Neuhegi-Grüze Die Reaktionen auf den Zeitplan des Winterthurer Stadtrats bei der Erschliessung Neuhegi-Grüze gehen weit auseinander.

Bert Hofmänner hat als Präsident der IG Erschliessung Neuhegi seinerzeit dafür gekämpft, dass die Strasse unter den Boden kommt. Dass sie überhaupt gebaut wird, findet er dringend nötig. «Viele nerven sich, dass es in den Stosszeiten immer schwieriger wird, aus dem Quartier zu kommen.» Insbesondere die Seenerstrasse sei überlastet. Macht die Stadt, wie angekündigt, den Schleichweg beim «Kistenpass» nach Wiesendangen zu, werde es noch schlimmer.

Eine Verlegung des Südportal Richtung Ohrbühlkreisel findet Hofmänner keine schlechte Idee. Dass die Erschliessung bis 2040 auf sich warten lässt, setz dagegen ein Problem. Als Vorstand im KMU-Verband wisse er von verschiedenen Unterneh-



Die Ecke Seenerstrasse/Frauenfelderstrasse war schon 2013 ein Stauschwerpunkt. Foto: Urs Jaudas

«Seit Jahren wird die Bevölkerung in dieser Sache hingehalten, ohne dass konkret etwas vorwärtsght.»

Markus Reinhard,
Gemeinderat (SVP)

men, für die eine Anstiedlung im Industrieareal Neuhegi nicht infrage kommt, weil ihre Mitarbeiter beim Anreisen oder bei Kundenfahrten zu viel Zeit verlieren. Die SVP kritisiert, die Bevölkerung sei «seit Jahren hinge-

halten worden». Markus Reinhard sagt: «Man könnte geneigt sein, zu glauben, dass im linken Baudepartement Meier ideologisch ungeliebte Projekte extra auf die lange Bank geschoben und verzögert werden.» Die SVP erwarte, dass das Baudepartement nun «alle seine Ressourcen auf die Planung und Realisierung dieser Erschliessung Neuhegi konzentriert».

Die Grünen finden hingegen, dass man auf die Strasse gleich ganz verzichten könnte. «Sie ist unnötig, zu spät, zu teuer und weder stadt- noch klimaverträglich», fasst Reto Diener zusammen. Unnötig deshalb, weil ein Umstieg auf Langsamverkehr oder ÖV die Stauproblematik ohne neue Strassen lösen könnte. «Das ist längst überholte Politik

ab. «Eine neue Strasse mit dieser Frequenz mitten im Siedlungsgebiet ist fast undenkbar», sagen sie übereinstimmend.

Im Ohrbühl in die Tiefe?

Doch Gasser und Meier haben einen Plan, wie sich die Zentrumserschliessung doch noch realisieren liesse. Die Details müssen noch erarbeitet werden, die Grundidee ist wie folgt: Das Tunnelportal kommt südlich der Bahnlinie nach St. Gallen zu liegen, mit Anschluss an den Ohrbühlkreisel. Taucht man dort ab, liegt der Tunnel tief genug um den Grundwasserstrom zu unterqueren. Der ganze Tunnel und sein Nordportal kämen etwas östlicher zu liegen.

Meier ist überzeugt: Eine solche Variante wäre innerhalb des bestehenden Richtplanetrags zulässig. Und trotz des wohl deutlich längeren Tunnels sollten auch die Kosten im geschätzten Rahmen bleiben, weil der Tunnelbau einfacher wird.

Baubeginn kaum vor 2035

Der nächste Schritt soll nun eine sogenannte vertiefte Vorstudie sein. Dafür soll das Stadtparlament vor den Sommerferien einen Kredit von 1 bis 1,5 Millionen sprechen. Die Studie soll 2024 abgeschlossen sein. Auf ihrer Grundlage wird das Projekt im Agglomerationsprogramm des Bundes 5. Generation als A-Priorität eingereicht. Steht die Finanzierung, wird ab 2027 projektiert. 2034 sollten die Bewilligungsverfahren abgeschlossen sein und ab 2035 könnte gebaut werden. Die ersten Autos und Lastwagen könnten dann ab 2040 rollen.

Auf diesen Zeitplan hat sich die Stadt gemeinsam mit dem Kanton geeinigt, der auch die Nachbargemeinde Wiesendangen vertritt. Der Zeitplan sei durch die baulichen Problemen nicht aufgehalten worden, sagt Meier. Es sei schon ab 2018 klar gewesen, dass die nächste Gelegenheit, bei der das Grossprojekt finanziert werden könnte, das Agglomerationsprogramm der 5. Generation sei, also etwa 2025.

des letzten Jahrhunderts», sagt Diener. Die 200 Millionen Franken könne man klimaverträglich investieren.

FDP-Gemeinderätin und Stadtratskandidatin Romana Heuberger hat im Parlament zum Stand der Planung nachgehakt. Sie resümiert: «Endlich ist auf dem Tisch, was Experten schon lange wissen. Denn mit der Umsetzung des Rückhaltebeckens wurde die ursprünglich geplante Lösung definitiv verbaut.» Dass die Industrie noch bis 2040 auf eine Lösung warten müsse, sei «bedenklich». Aber immerhin gehe es jetzt endlich vorwärts, und der Stadtrat habe ein klares Bekenntnis abgegeben, dass es die Strasse brauche.

Michael Graf