

# Eine teure Brücke zum Spartarif

**Abstimmung** Am 29. November befindet das Volk über die Querung Grüze. Die 62 Millionen teure Busbrücke kostet die Stadtkasse nur 5 Millionen Franken.



Eine Brücke, die auch ein städtischer Platz und eine Bushaltestelle ist: So könnte die Querung Grüze ab 2026 aussehen. Links im Bild die neue Haltestelle Grüze-Nord (ab ca. 2035). Visualisierung: PD / Stadt Winterthur

## Michael Graf

Der Bahnhof Grüze ist heute «keine Visitenkarte», gibt Stadtrat Stefan Fritschi (FDP) zu. Doch der Quartierbahnhof soll in den nächsten Jahren zum zweitwichtigsten Verkehrsknoten in Winterthur aufsteigen – dank der Querung Grüze. «Dieses Bauwerk ist nicht nur für die Quartiere Neuhegi und Grüze wichtig», betont auch Stadtpräsident Michael Künzle (CVP) beim Medienanlass zur Abstimmungsvorlage am Dienstag. «Es spielt eine ganz zentrale Rolle im städtischen Gesamtverkehrskonzept.»

Fast 400 Meter lang soll die Busbrücke werden, die vom Bahnhof Grüze in die Sulzer-Allee nach Neuhegi führt. Das Quartier boomt – aber die Verkehrsanbindung hat nicht Schritt gehalten. Um die bis zu 3000 möglichen Bewohner und 5000 Arbeitsplätze, auf welche die Stadtplaner hoffen, ans Stadtzentrum anzubinden, setzt Winterthur ganz auf den öffentlichen Verkehr und das Velo.

Heute hält am Bahnhof Grüze kein einziger Bus. Wenn die Brücke Ende 2026 gebaut ist, soll

## «Dieses Bauwerk ist nicht nur für die Quartiere Neuhegi und Grüze wichtig.»

Michael Künzle  
Stadtpräsident

len es gleich von Beginn weg 20 pro Stunde sein, die wegen der direkteren Linienführung auch kürzere Fahrzeiten ins Zentrum hätten. Doch statt zum Hauptbahnhof zu fahren, können die Passagiere mittelfristig auch gleich in der Grüze ein- oder umsteigen. Die SBB planen nämlich bis etwa 2035 den neuen Bahnhofsteil Grüze-Nord zu bauen, wo neu auch Züge der Frauenfeld-Linie halten werden. In etwa 15 Jahren wäre Winterthur-Grü-

ze damit die wichtigste ÖV-Drehscheibe im Osten der Stadt, mit stündlich acht Direktverbindungen nach Zürich.

Die Querung Grüze dient also gleichzeitig als Quartierserschliessung, als Verbindung der Bahnhofsteile, als Bushaltestelle und als städtischer Platz hoch über den Gleisen. Über 30 Meter breit soll der Brückenplatz am höchsten Punkt werden. «Ein städtebaulicher Leuchtturm», schwärmt Bauvorsteherin Christa Meier (SP). Das scheint hoch gegriffen – die Querung erscheint auf Visualisierungen als zweckmässiger Betonbau.

## Die Autos müssen warten

Benutzt werden soll die Brücke von Fussgängern, Bussen und Velos, nicht aber von Autos oder Lastwagen. Der motorisierte Privatverkehr in Neuhegi und im Industriegebiet erlebe voraussichtlich erst in den Dreissigerjahren eine Verbesserung durch die lang ersehnte Erschliessungsstrasse zur Autobahn A1, sagt Meier. Das Projekt soll in den nächsten Jahren weiter ausgearbeitet werden. Winterthur will sich dann für Bundesgelder aus der fünften Generation des Agglomerations-

programms (ca. 2025) bewerben. In Planung, aber noch nicht spruchreif, ist auch eine zusätzliche Velounterführung als Teil der Veloschnellroute. Die Busbrücke ist durch ihre steilen Rampen für Velofahrer nämlich nur mässig attraktiv.

## «Startschuss für Investoren»

Das Projekt ist politisch wenig umstritten. Das liegt auch daran, dass es aus Winterthurer Sicht relativ günstig ist. Für die Stadtkasse fallen bloss 5 Millionen Franken an. Über die Hälfte der 62,5 Millionen Franken wird vom kantonalen Strassenfonds getragen, das Agglomerationsprogramm des Bundes übernimmt 21 Millionen. Im Gemeinderat wurde der Kredit im August mit 48 zu 5 Stimmen gutgeheissen, für die Volksabstimmung haben bereits SP, FDP und CVP die Ja-Parole beschlossen.

«Die Investoren rund um den Bahnhof Grüze schauen genau auf den 29. November», sagte Projektleiter Armand Bossonet vom Tiefbauamt bei der Präsentation am Dienstag. «Ein Ja zur Querung Grüze wäre wohl der Startschuss für verschiedene private Neubauprojekte.»