

Kommentar

Dieses Ja war nicht selbstverständlich

Sie ist riesig, teuer und für Autofahrer tabu: die Querung Grütze. Trotzdem hat Winterthur Ja gesagt zur neuen Busbrücke. Das ist eine gute Nachricht. Denn bei einem Nein wäre Winterthur vor einem Scherbenhaufen gestanden. Für die Erschliessung des Wachstumsquartiers Neuhegi-Grütze hätte es schlicht keinen guten Plan B gegeben. Planerisch nicht – und finanziell erst recht nicht.

Obwohl sich kein Gegen-Komitee fand und kein einziges Nein-Plakat hing, mussten die Befürworter schwitzen. Denn kurz vor der Abstimmung meldeten sich Skeptiker mit hohem Sympathiewert zu Wort: vertriebene Pflinker und die Zukunftsorgina Maag, die Lebensmittelfirma äusserte. Die hatten zwar nicht direkt mit der Brücke zu tun, liessen aber trotzdem Zweifel keimen. Zumal der Gedanke an noch mehr Stadtentwicklung bei den Eingessenen ohnehin auch Sorgen weckt. Viele sind wachstumsmüde und möchten gar keine neuen Blackboard in Bürofirmen und Blockrandbauten.

Am Ende hat dann aber doch eine deutliche Mehrheit der Bevölkerung jenen Personen vertraut, die sich seit Jahren mit diesem Stadtteil auseinandergesetzt hatten: dem Stadtrat und dem Gemeinderat. Sie haben diese eine Lösung gefunden, hinter der fast alle Parteien stehen können. Dieses Vertrauen der Stimmbürger in die gewählten Politiker war wichtig, denn die Querung Grütze ist ein Schlüsselprojekt für das gesamte Verkehrssystem der Stadt: Grütze wird zur ÖV-Drehscheibe, die den Hauptbahnhof entlastet. Der Verkehrsinfrakt im Osten der Stadt kann verhindert werden.

Doch das Vertrauen kommt auch mit einer Verantwortung: Der Stadtrat versprach, dass Maag Recycling in der Grütze weitermachen kann. Diesen Beweis er ist nicht nur fast 40 Prozent Nein-Stimmen schuldig, sondern der ganzen Stadtbevölkerung.



Die 400-Meter-Brücke wird gebaut

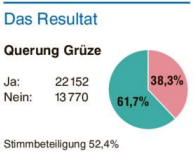
Grütze An der Urne gab es ein Ja für die Busbrücke, die Neuhegi-Grütze besser ans ÖV-Netz anbinden soll.

Till Hirsekorn

«Letztlich ist es ein deutliches Resultat.» So sah es eine hörbar erleichterte Baustadträtin Christa Meier (SP) gestern Nachmittag, kurz nachdem klar gewesen war, dass 61,7 Prozent der Winterthurerinnen und Winterthurer ein Ja zur «Querung Grütze» eingelegt hatten. Und dies bei einer hohen Stimmbeteiligung von über 52 Prozent. Der Ja-Anteil variierte von Stadtkreis zu Stadtkreis teils aber klar (siehe Tabelle). Am höchsten war die Zustimmung in der Altstadt (70,1 Prozent) und in Veltheim (66,6). Am tiefsten war sie in Wülflingen (55,5) und in Seen (53,6).

Zu den Gründen für diese Spreizung lässt sich nur spekulieren. In Seen und Wülflingen wird eher konservativ abgestimmt. Und die ohnehin ÖV-freundlicheren Quartiere im Zentrum, aber auch in Oberwinterthur (62 Prozent) spüren den Benefit der neuen Busbrücke viel direkter. Zum einen wird der Hauptbahnhof, so der Plan, als ÖV-Nadelöhr entlastet, zum anderen der S-Bahnhof Grütze als Grütze-Nord zu einem neuen Hotspot und Knotenpunkt für Bus und Bahn. Dort spannt sich nun in zwei Jahren eine 390-Meter lange Bus- und Velobrücke von der Hegistrasse über die Gleise bis zur St. Gallerstrasse. Anfangs halten 20 Busse pro Stunde auf dem breiten Brückenplatz. Bis 2045 werden es 52 sein, verteilt auf 4 Linien.

Politisch schien die Querung lange unbesritten. Im Gemeinderat gab es nur fünf Gegenstimmen. Bis auf die SVP hatten alle Parteien die Ja-Parole beschlossen. Doch in den letzten Wochen waren immer mehr kritische Stimmen von Anrainern laut geworden. 50 Pünktchen werden ersatzlos aufgehoben. Und bei der Maag Recycling AG befürchtete man, dass sich Werk- und Personenverkehr in die Quere kommen,



2023 ist Baubeginn für die 390 Meter lange Busbrücke über das Gleisfeld beim Bahnhof Grütze. Visualisierung: PD

«Wir hätten keinen Plan B gehabt. Die Planung hätte von vorne begonnen.»

Christa Meier, SP
Baustadträtin

gerade während der Bauzeit. Auch die neue Veloschnellroute ins Zentrum macht der Geschäftsführerin Sorgen. Unfälle seien «vorprogrammiert», der Standort von Maag Recycling, sei sie sich sicher, gerate unter Druck, ohne dass ein alternativer Standort in Sicht sei. Meier versicherte gestern: «Wir sind im Gespräch und werden eine Lösung finden, die für alle stimmt.» Die kritischen Stimmen nehme man ernst.

Meier sagt auch, sie habe das Gefühl, dass die davon entkoppelte Debatte um Budget und Stadtfinanzen die Zustimmung gebremst habe: «Doch ich denke, dass wir den Wachstums-Skeptikern klarmachen konnten, dass wir das Wachstum mit sol-

chen Projekten nicht antreiben, sondern lediglich modernieren.»

Anders interpretiert SVP-Gemeinderat Markus Reinhard das Abstimmungsresultat. Seine Partei stört sich unter anderem daran, dass eine Erschliessungsstrasse für Autos erst viel später geplant sei: «Fast 40 Prozent haben Nein zur Brücke gesagt. Das ist ein klares Misstrauensvotum für die gesamte Verkehrspolitik des Stadtrats, der den Verkehr nicht zum Flüssen, sondern zum Stehen bringt.»

«Keinen Plan B gehabt»

Meier, aber auch Stefan Frischi (FDP) als Leiter der Verkehrsbehörde sagen beide, sie seien froh, nun definitiv planen zu können. Denn einen Plan B, bei einem Nein, hätte weder er noch sie in der Schublade gehabt.

Anfang 2022 soll ein Bauprojekt vorliegen, ein Jahr später sollen die Bagger aufahren – und Ende 2026 bereits die ersten Stadtbusse und Velos über die Querung rollen. Auf die Stadt kommen Kosten von fünf Millionen zu. Der Rest des 60-Millionen-Projekts wird aus dem Strassenfonds (Kanton) und dem Agglomerationsprogramm (Bund) finanziert.



«Little Hardbrücke»: Der Brückenplatz wird 20 Meter breit.

Abstimmungsresultate

	Querung Grütze		
	JA	NEIN	% JA
WINTERTHUR			
Stadt	5728	2448	70,1
Oberwinterthur	4284	2681	61,5
Seen	3645	3154	53,6
Töss	1344	996	57,4
Veltheim	2538	1270	66,6
Wülflingen	2373	1906	55,5
Mattenbach	2240	1315	63,0
Total	22152	13770	61,7