

Das Volk stimmt ab über 60 Millionen für die Busbrücke in der Grüze

Grüze Wenn alles gut läuft, ist die Gleisquerung über dem Bahnhof Grüze schon in fünf Jahren fertig gebaut. 60 Millionen Franken kostet die Bus- und Velobrücke, nur rund fünf Millionen muss die Stadt selber beisteuern.

Die Busbrücke über die Gleise beim Bahnhof Grüze ist ein riesengrosses Betonteil. Mitsamt den Rampen auf beiden Seiten wird das Bauwerk 400 Meter lang, der Platz oben soll mehr als 20 Meter breit sein. Christa Meier (SP), die Baustadträtin, sagt denn auch: «Das wird die mit Abstand längste Brücke in Winterthur, etwa dreimal länger als die Storchbrücke.» In einer Mitteilung ist die Rede von einem «imposanten und eleganten» Bauwerk, das «einen starken architektonischen Akzent» setze.

Und schräg darunter liegt dann der heute noch ziemlich unbedeutende Bahnhof Grüze mit seinen denkmalgeschützten Perrondächern und seinem lieblichen Bahnhofgebäude, Baujahr 1855. Hier hat die Stadt Grosses vor: Dieser Bahnhof Grüze soll zusammen mit der Brücke zu einem wichtigen Knotenpunkt werden, zu einer Schlüsselstelle, zu einer zentralen Eingangspforte der Stadt. So der Stadtrat.

Die anderen zahlen mehr

Seit Jahren schon sind die Planer und Politiker daran, diese Idee zu konkretisieren, jetzt liegt ein verlässlicher Termin- und Finanzierungsplan vor. Der Gemeinderat soll im August über den 60-Millionen-Kredit befinden, das Volk im November. Läuft das alles rund, wird in zwei Jahren Baubeginn sein, und 2025 könnte die Brücke befahren werden. Der Kostenschlüssel sieht vor, dass der Kanton 36 Millionen Franken aus dem Strassenfonds zahlt, der Bund 21 Millionen aus dem Agglomerations-



Die Brücke verbindet die Sulzerallee (links Richtung Neuhegi) mit der St.-Galler-Strasse (rechts). Montage: PD

programm, und die Stadt den Rest von rund 5 Millionen aus Steuergeldern.

Hauptsächlich dient die neue Brücke dem ÖV. Zuerst einmal dem Bus, der damit eine neue Route bekommt, um das grosse

Gebiet rund um den Bahnhof Grüze und vor allem in Neuhegi besser zu erschliessen. Und dann soll die Brücke auch zum Umsteigepunkt von Bahn auf Bus werden, so wie man das beispielsweise von der Hardbrücke

in Zürich kennt. Die Planer versprechen sich eine bessere Erschliessung des zweiten Stadtzentrums Neuhegi. Die offizielle Sprachregelung heisst jetzt jedoch nicht mehr bipolare Stadt, sondern: Die Brücke ist

«Kernstück des urbanen Rückgrats».

Für Radfahrende stellen sich andere Fragen, denn sie dürfen die Brücke zwar benutzen, aber diese ist für sie relativ unattraktiv. Vor allem wegen der Steigung der Rampen, die bis 9,3 Prozent beträgt. Die Stadt plant zwar in Absprache mit den SBB eine Unterführung auch für Radfahrende. Doch wann und in welcher Form diese gebaut und wie viel sie kosten wird, das weiss Stadträtin Christa Meier noch nicht.

Schlechte Veloinfrastruktur

Die Grünliberalen, die dem Projekt Gleisquerung grundsätzlich positiv gegenüberstehen, kritisieren denn auch die «schlechte Veloinfrastruktur» sowie die Steigung der Rampen. Diese seien zu steil und nicht kompatibel für Trams. Dass die Velounterführung erst später kommt, stört die Grünliberalen ebenso; und die geplanten 500 bis 2000 Velostellplätze würden nicht reichen, glaubt die GLP.

Und Autos? Die haben auf der Brücke nichts zu suchen. Nur wenn dereinst auf beiden Seiten der Brücke die erhofften Hochhäuser in den Himmel wachsen, sind Autos als Zubringer erlaubt. In den Köpfen vieler Winterthurer ist indes noch immer die sogenannte Zentrumserschliessung präsent: ein Tunnel Richtung Autobahn. Ob der je gebaut wird, ist trotz Richtplaneintrag offen. «Der Zeithorizont beträgt aus heutiger Sicht etwa zwanzig Jahre», schreibt der Stadtrat.

Martin Gmür