

Bahnhof Grüze wird für 28 Millionen Franken umgebaut

Winterthur Rampen und barrierefreie Perrons: Jetzt soll auch der drittichtigste Bahnhof der Stadt behindertengerecht ausgebaut werden.

Mirko Plüss

Sehr lange lief nichts mehr rund um den Bahnhof Grüze: Die Infrastruktur ist veraltet, das alte Bahnhofshäuschen verfällt. Nun wird der Bahnhof, der nach dem HB und der Station Seen die dritthöchste Passagierfrequenz in der Stadt aufweist, behindertengerecht umgebaut und erneuert.

Laut einer aktuellen Ausschreibung der SBB soll beim Hauptzugang eine Wenderampe gebaut werden. Die Personenunterführung wird modernisiert, und weitere Rampen werden zu den Gleisen führen. Das Mittelperron wird barrierefrei umgestaltet. Zusätzlich müssen laut der Ausschreibung die Gleisenträsserung neu konzipiert und die

Dachentwässerung angepasst werden. Die SBB sprechen auf Anfrage von einem Bauvolumen in Höhe von 28 Millionen Franken. Gebaut wird eventuell erst im Jahr 2023. Wenig sichtbare Arbeiten rund um den Bahnhof finden aber bereits jetzt statt. So passen die SBB seit Februar im Rahmen der «Leistungssteigerung Winterthur» den westlichen

Teil, den sogenannten Westkopf des Bahnhofs Grüze, baulich an. Damit können die Züge schneller in den Bahnhof Grüze ein- und ausfahren, was eine Stabilisierung des Fahrplans zum Ziel hat.

Grüze als Hub

Die Modernisierung haben die SBB mit der Stadt Winterthur auf die geplante Busquerung Grüze

abgestimmt. Diese ÖV- und Velobrücke über die Gleise soll die Erschliessung des Stadtteils Neuhegi sicherstellen und den Bahnhof Grüze aufwerten, der neben dem HB dereinst zur zweitichtigsten ÖV-Drehscheibe der Stadt werden soll. Die Volksabstimmung zur Busquerung wurde erneut nach hinten verschoben und ist nun 2020 geplant.

Seite 3



Die Perronanlage des Grüze-Bahnhofs steht unter Denkmalschutz, auch das zentrale Tragrohr des Perrondachs mit der (alten) Perronnummer an der Stirnseite. Foto: Madeleine Schoder

Eine Wiedergeburt im Osten der Stadt

ÖV Der schweizweit einmalige Bahnhof Grüze wird rundum erneuert. Nach Jahren der Stagnation soll er im Winterthurer Verkehrsnetz eine neue, wichtige Rolle einnehmen.

Mirko Plüss

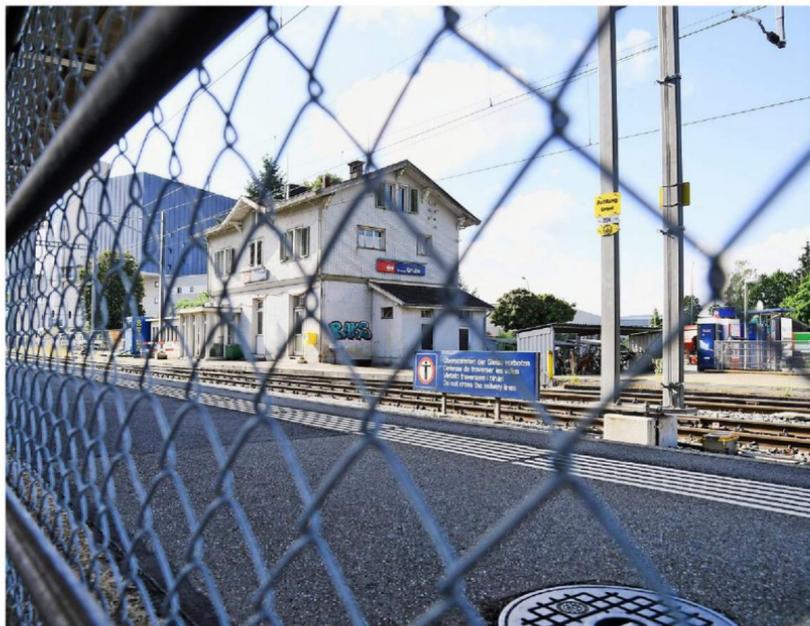
Die Schindeln sind verfarbt, die Fensterläden blättern ab, das Bahnhäuschen ist schon lange nicht mehr in Betrieb. Durch die verteilte Eingangstüre ein nostalgisches Bild: hölzerne SBB-Verkaufsschalter und ein alter Flyer einer Schweizer Reiseversicherung. Der Bahnhof Grüze scheint aus der Zeit gefallen. Lange wurde hier nichts mehr gebaut. Das Areal zwischen der Kehrichtverbrennungsanlage und einem Abladehof von Maag Recycling ist noch immer nicht mit dem Stadtbuss erschlossen. Doch das soll sich alles ändern.

Die SBB machen den Anfang. In den kommenden Jahren wird die bestehende Treppe beim Hauptzugang zurückgebaut und mit einer Wenderrampe ersetzt. Die Personenunterführung wird modernisiert, die Perrons auch. Behindertengerecht soll der Bahnhof danach sein und parat für grössere Passagierströme. Noch ist das Projekt nicht fertig ausgearbeitet, die Bauarbeiten finden aber wohl grösstenteils 2023 statt.

Noch nicht definitiv entschieden ist das Schicksal des alten Bahnhäuschens, das seit der Automatisierung vor einigen Jahren nicht mehr gebraucht wird. Die SBB hoffen, das Gebäude abbrechen zu können, und prüfen dies derzeit. Dann würden der Platz beim Hauptzugang und die Velostellplätze neu überdacht. Die gesamte Modernisierung inklusive Arbeiten bei den Gleisen und der Entwässerung kosten circa 28 Millionen Franken.

2020 gilt es ernst

Das Projekt ist eng mit der Stadt Winterthur abgestimmt, denn



Aus der Zeit gefallen und bald dem Erdboden gleich? Das Bahnhöfchens Grüze. Foto: Marc Dahinden

diese plant gleichzeitig die ÖV- und Veloquerung Grüze, welche über die Gleise führt und einen direkten Zugang zum Bahnhof beinhalten soll. Die Querung Grüze befindet sich noch immer in der Planung, eine Volksabstimmung wurde schon mehrmals angekündigt. 2020 soll es,

nach der Platz im Gemeinderat, endlich so weit sein.

Stadtplanerisch soll die Querung den Anschluss an Neubaugebiet sicherstellen. Die Brücke soll laut den Planern «die Funktion eines grosszügigen, urbanen Platzes» einnehmen. Die Umstelgemöglichkeiten zwischen S-Bahn und

Bus sollen «eine zweite attraktive ÖV-Verkehrsdrehscheibe neben dem Hauptbahnhof» bilden.

Tausende Passagiere mehr

Eine weitere grosse Änderung dürfte noch etwas länger auf sich warten lassen: Das Projekt «Grüze Nord», das derzeit auf Bun-

desebene auf gutem Weg und Teil des Bahnausbaustritts 2035 ist. Mit dieser Erweiterung des Bahnhofs sollen doreinst auch die Züge nach Frauenfeld und Stein am Rhein in der Grüze halten, und nicht mehr nur jene nach St. Gallen und ins Töss-tal. Finden diese Mosaikstelle zu-

sammen, wird der Bahnhof Grüze in einigen Jahren die Station Seen überholen und hinter dem HB zum zweitwichtigsten Bahnhof der Stadt werden – mit grossem Abstand zu den übrigen Quartierbahnhöfen.

Heute weist der Bahnhof Grüze eine Frequenz von durchschnittlich 2200 ein- und aussteigenden Passagieren pro Tag auf. Es könnten fünf- oder sechsmal mehr werden. Zum Vergleich: Der HB weist eine Frequenz von über 100 000 Passagieren auf, der Bahnhof Seen 3500, Wallrütli, Wülflingen, Töss und Hegi bewegen sich bei etwas über oder unter 1000 Passagieren.

Geschütztes Design

Seine erste hohe Zeit hatte der Bahnhof Grüze in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, bald nach seiner Gründung 1855. Hier endete die Strecke Wil–Winterthur und auch die Linie, die aus dem Töss-tal in die Stadt führte. Dieser Boom in den Anfangsjahren führte zu einer regen Bautätigkeit mit zahlreichen Gleisanlagen. Als die Zugstrecken bis zum HB verlängert wurden, schwand die Bedeutung.

Seit 1955 ist der Bahnhof übrigens schweizweit einmalig. Hier erstellte der Industriedesigner Hans Hilfliker, der Erfinder der Schweizer Bahnhofsuhr, zwei seiner neuartigen Perrondächer. In Serie ging die Produktion nie. Das Besondere an den Dächern sind die 90 Meter langen Rohrträger, die auf je drei Betonpfeilern ruhen. Flankiert sind sie von Regenwasserriemen. Auf beiden Seiten prangen gut sichtbar die Plattformnummern. Im Innern der Rohre sind zahlreiche Kabelanschlüsse untergebracht. Die Dächer sind denkmalgeschützt.