

«Aus Fehlern nichts gelernt»

Der ehemalige Kantonsrat Willy Germann, der lange in der Verkehrskommission sass, kritisiert Stadt und SBB für ihre Entwicklungspläne zum Hauptbahnhof. In Winterthur werde zu provinziell gedacht.

WINTERTHUR Der Bahnhof Winterthur hält den heutigen Pendlermassen kaum mehr Stand. Stadt und SBB haben darum Anfang Oktober mit dem Konzept «Bahnhof Winterthur 2045+» ihre Pläne vorgestellt, wie der Hauptbahnhof ausgebaut werden soll. So ist auf dem Areal Vogelsang Nord ein Wendebahnhof vorgesehen. Der Winterthurer Willy Germann, der in seinen mehr als 30 Jahren im Stadtparlament und im Kantonsrat mehrere Vorstösse zum Bahnhof eingereicht hatte und Vorstandsmitglied des Heimatschutzes und der IGÖV war, kritisiert diese Pläne.

Sie sind unzufrieden mit den jüngst veröffentlichten Plänen von Stadt und SBB für den Hauptbahnhof Winterthur. Weshalb?

Willy Germann: Ich bin wütend, dass schon wieder mit geschönt tiefen Passagierzahlen und abschreckend hohen Kosten operiert wird, dass man also eine menschen- und umweltfreundliche Lösung auf die lange Bank schiebt. Unvorstellbar das gefährliche Gedränge in 14 Jahren, wenn im HB pro Stunde 48 Züge abfahren. Auch für den Güterverkehr bliebe der HB weiterhin ein umweltfeindlicher Engpass. Kurz: Man hat aus Fehlern nichts gelernt und möchte mit der Flickschusterei fortfahren.

Von welchen Fehlern sprechen Sie?

Der grösste Fehler war der Bau des Parkdecks. Hunderte von Parkplätzen mitten in einem Gebiet mit übernutzten Strassen sind ein Verkehrliches Übel. Mit dem Stadttor opferte man das zentrale Restaurant mit Sitzungsräumen und verpasste die Fortführung einer verbreiterten Unterführung Süd auf die andere Platzseite. Dann folgte der Masterplan Stadtraum HB Winterthur, der mehr verbaute als verbesserte, auch mit der teuren Velounterführung am falschen Ort. Und man scheute eine kluge Auflösung des Baurechtsvertrags beim Parkdeck. Vor all diesen Fehlern wurde vorher gewarnt.

Was sind aus Ihrer Sicht die gravierendsten Mängel des Winterthurer ÖV-Netzes?

Schienen- und Busverkehr sind in Winterthur im Vergleich zu anderen grossen Schweizer Städten sehr unattraktiv. Deshalb der schlechte Modalsplit. Der Bus bleibt in Hauptverkehrszeiten im Stau stecken, muss wegen Behinderungen überdurchschnittlich oft abbremsen, vor Lichtsignalen warten. Anschlüsse werden verpasst. Das Radialsystem des Busverkehrs ist nicht schlecht, aber andere Winterthurer Bahnhöfe müssten mit weiteren Busanbindungen den HB besser entlasten. Der Bahnhof ist abschreckend eng, gefährlich, ja diskriminierend. Mit einem Wendebahnhof wird das Umsteigen noch unattraktiver als heute. 400 bis 700 Meter Fussmarsch bin zu den Buskanten oder zu den Gleisen 1 und 2 sind unzumutbar. Wo bleibt da der Aufschrei?

Stadt und SBB rechnen mit 180'000 Pendlerinnen und Pendlern pro Tag bis 2050. Sie beurteilen diese Zahl als viel zu tief. Wie kommen Sie auf diese Einschätzung?

In der Verkehrskommission zeigte es sich, dass die Prognosen für den HB Winterthur immer viel zu tief waren. Wenn man Passagierzahlen der letzten Jahre mit der durchschnittlichen Steigerungsrate hochrechnet, kommt man auf eine tägliche Passagierzahl von rund 250'000 bereits 2035! Der Stadtbauingenieur rechnete 2018 an einer Veranstaltung mit einer Verdoppelung des damaligen Menschenumschlags von 118'000 innert eines Jahrzehnts. Die SBB streuen mit nur 180'000 Passagieren im Jahr 2050 auf unverantwortliche Art Sand in die Augen der Bevölkerung.

Sie fordern, dass sich Winterthur am Hauptbahnhof Zürich mit der Durchmesserlinie orientiert.

Ja. In Zürich wollten die SBB ebenfalls einen Kopfbahnhof bauen. Im Gegensatz zu Winterthur ging ein Aufschrei durch Medien und Be-



Willy Germann fordert eine umfassendere Vision für den Hauptbahnhof als aktuell vorgesehen. mh

völkerung. Vorstösse und eine Initiative für eine Durchmesserlinie wurden gestartet. Man wusste von Anfang an, dass das ein sehr kompliziertes Bauwerk mit einer komplizierten Gleisgeometrie werden würde. Genau wie in Winterthur. Heute wissen alle, dass sich die zwei Milliarden von Bund und Kanton mehr als gelohnt haben. Die Durchmesserlinie wurde übrigens in vergleichsweise kurzer Zeit aus dem Boden gestampft.

Sie schrieben in einem Artikel im Heft Hochparterre von je einer «Stadt in der Stadt» beim HB und beim künftigen ÖV-Knoten Bahnhof Grüze. Was meinen Sie damit?

Wenn wir noch mehr Grünraumverlust vermeiden wollen, müssen wir auch Verkehr vermeiden, vordringlich Autoverkehr. Wir müssten an Knoten des ÖV massiv verdichten und dabei Nutzungen zusammenlegen: Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Freizeit in Fussdistanz. Alles untergebracht zum Beispiel in zwei bis vier Prime Towers über und neben den Gleisen, natürlich fast ohne Parkplätze. Das wäre eine raumchonende Politik der kurzen Wege. Das wäre die Stadt endlich konsequent urban gedacht. Aber ich höre bereits den Aufschrei.

Welche wäre für Sie die beste und eleganteste Lösung am HB?

Das wäre ein Tiefbahnhof, aber nicht erst 2045. Genau wie ein Hochbahnhof müsste er bereits jetzt geplant werden, um kompatibel zu sein mit dem Brüttenertunnel.

Stadt und SBB haben die Idee eines Tiefbahnhofs wie auch jene für einen Hochbahnhof verworfen, weil sie diese Lösungen als zu teuer ansehen. Wie sehen Sie das?

Die Kosten waren schon oft Projektkiller von zukunfts-fähigen Lösungen. Aber genau wie in Zürich müsste ein weitsichtiges Finanzierungspaket von Bund, Kanton und Stadt geschnürt werden. Ein Hoch- oder Tiefbahnhof Winterthur müsste dabei zusätzlich von Klima-Investitionsprogrammen profitieren können. Gleichzeitig müsste der HB ein «Renditeraum» werden. Dies forderte ein weitsichtiger Stadtrat bereits 1946 und warf den SBB vor, nicht kaufmännisch zu rechnen. Heute ist es die Stadt, die Rendite mit ihrem Leiterkonzept verhindert.

Das ganze Interview online lesen:



Zudem ist das Bahnhofumfeld für einen Tiefbahnhof zu sehr verbaut.

Ja, ich befürchte es. Ich denke beispielsweise an das neue Bezirksgefängnis, an dessen Standort bei der heutigen Spitalbrücke die vier Gleise des Tiefbahnhofs bis Ende Bahnstrasse auftauchen müssten. Sonst bliebe nur eine unterirdische Führung bis zur Grüze. Ein Tiefbahnhof müsste einen Lindbergtunnel einbeziehen, was langfristig finanziell durchaus attraktiv sein könnte. Ich vermute allerdings, dass ein Hochbahnhof chancenreicher wäre. Aber dieser müsste etwas Richtung Güterbahnhof verschoben werden. Immerhin noch viel besser als ein Wendebahnhof. Diesen braucht es zwar auch während den Bauzeiten aller Varianten. Ohne Tief- oder Hochbahnhof würde er aber garantiert zu einer kümmerlichen Dauerlösung. Auf jeden Fall müsste er wegen der Kompatibilität mit dem Brüttenertunnel bereits 2035 stehen.

Klimaschutz fängt beim Hauptbahnhof an, sagen Sie. Was meinen Sie damit?

Um Netto Null 2040 zu erreichen, müssten wir vordringlich beim Verkehr ansetzen. Möglichst viel motorisierter Individualverkehr (MIV) müsste substituiert werden. Da helfen illusorische Erwartungen an E-Mobilität nichts. Langsamverkehr und ÖV müssten sich bis 2035 mindestens verdoppeln, der MIV sich halbieren, vor allem der Zupendlerverkehr mit Solofahrern. Der Wirtschaftsverkehr vom Installateur bis zum Coop-Zulieferer müsste dabei natürlich ausgenommen werden. Die Varianten von «Bahnhof Winterthur 2045+» verhindern einen klimapolitisch besseren Modalsplit, verunmöglichen also mehr ÖV als heute.

Wird in Winterthur zu provinziell gedacht?

Ja. Die Planungen im Stadtraum HB sind das beste Beispiel dafür. Man wollte Stadt sein und zugleich ein bisschen Land. Man wollte Urbanität nahe beim viertgrössten Schweizer Bahnhof verhindern, zum Beispiel mit dem Leiterprinzip. Immer wieder spüre ich, wie in Winterthur die Gleichung bemüht wird: hoch = hässlich. Urbanität mit hoher Dichte und Nutzungsmix an den rechten Orten müsste neu gedacht und gerechnet werden. Aber da herrscht immer noch eine gewisse Angst vor.

● Interview: Michael Hotz

LESERBRIEF

Wir brauchen den Einbezug der Kernenergie

Innert weniger Monate nach der Reaktorkatastrophe von Fukushima wurde vor zehn Jahren der Ausstieg aus der Kernenergie beschlossen. Mittlerweile ist die Dekarbonisierung von Verkehr und Industrie breit abgestützt. Doch die Sicherheit der eigenen Stromversorgung ist bald nicht mehr garantiert. Heute zeigt sich immer deutlicher, dass die Förderung von Solarpanels, Windkraft und Geothermie nur langsam voranschreitet. Wegen vieler Einsparungen von Umweltschützern kommt die Windkraft nicht vom Fleck. Die Geothermie ist faktisch vom Tisch. Im Winter müssen wir Strom aus dem Ausland beziehen. Gehen bei uns die Kernkraftwerke vom Netz, stellt sich die Frage, wie wir die Stromlücke schliessen sollen. Mit der Zulassung von Kernkraftwerken der neuesten Generation können die Lücken geschlossen werden. Überdies ist Kernenergie auch Teil der Lösung in der Klimapolitik. Diese hat sich zum Ziel gesetzt, den Ausstoss von CO₂ massiv zu reduzieren. Der Verzicht auf Erdgas und Erdöl geht nur mit dem Einbezug der Kernenergie, da diese derzeit die einzige CO₂-arme Energiequelle ist.

● Monique Lieberherr und René Eberli Winterthur

AL Winterthur strebt Fraktionsstärke an

WINTERTHUR Die Alternative Liste Winterthur hat für die Stadtparlamentswahlen von kommendem Februar ein klares Ziel: Sie möchte Fraktionsstärke erlangen. Es sollen also vier Sitze erobert werden, was einer Verdoppelung der aktuellen Mandate entspricht. Die AL-Vollversammlung bestimmte nun letzte Woche ihre vier Spitzenkandidierenden. Den Listenplatz 1 belegt die 27-jährige Physiotherapeutin Sarah Casutt. Der aktuelle Gemeinderat Cédric Eigner, Nachfolger der langjährigen Parlamentarierin Katharina Gander, folgt auf Platz 2. Auf dem dritten Platz gelistet ist der Bisherige Roman Hugentobler. Das Spitzenquartett rundet Lisa Weiller ab. [pd](#)

FDP will zehnten Sitz im Stadtparlament

WINTERTHUR Unter Anwesenheit der FDP-Regierungsrätin Carmen Walker Späh lancierte die FDP Winterthur letzten Sonntag ihre Wahlkampagne 2022. Als Ziel für die Gesamterneuerungswahlen im nächsten Februar haben die Freisinnigen den Gewinn eines zusätzlichen Sitzes im Stadtrat und im Stadtparlament herausgegeben. Neben dem bisherigen Stadtrat Stefan Fritschi kandidiert deshalb auch Romana Heuberger für die Exekutive. Sie führt zudem die Liste für die Stadtparlamentswahlen an. Nach ihr kommen die sechs weiteren Bisherigen, die Gemeinderätinnen Yvonne Gruber und Anna Rellstab-Schneider treten nicht mehr an. [pd](#)