

PERSÖNLICH

Früher war nicht alles besser

Martina Blum, Vorsteherin
Departement Schule und Sport

Früher war alles besser. Der Satz ist mir kürzlich wieder mal begegnet. Echt jetzt? «Früher war vieles anders», dahinter kann ich stehen. Aber besser? Wenn mir meine Grossmutter oder meine Mutter von ihrer Schulzeit erzählt haben, dann sprachen sie von grossen Klassen; über 50 Kinder waren keine Seltenheit. Sie erzählten von strengen Lehrpersonen und «Schäm-dich» Ecken. Wer Kritik wagte, erhielt mit dem Lineal einen Schlag auf die Hände. Als Schulvorsteherin bin ich einfach nur froh, dass Innovation nicht vor der Schule Halt gemacht hat und dass Bildung und Pädagogik jetzt Hand in Hand gehen.

Heute haben wir eine andere Schule und ein anderes gesellschaftliches Wertesystem. Zu den Aufgaben von damals – Erziehung und Ausbildung – sind weitere gesellschaftliche Anliegen gekommen, zu denen auch die Schulen einen wertvollen Beitrag leisten: Inklusion, Klimaschutz und Kinderbetreuung; um nur einige zu nennen. Die Aufgaben und gesellschaftlichen Entwicklungen werden vielfältiger und komplexer. Unsere Ressourcen – sei es finanziell, personell oder ökologisch – regenerieren sich jedoch nicht in gleichem Tempo. Und hier kommt Innovation ins Spiel. Einstein hinterliess uns die Erkenntnis, dass wir Probleme niemals mit derselben Denkweise lösen können, durch die sie entstanden sind. Um neue Lösungen zu finden, müssen wir experimentieren und aus Fehlern lernen, Prozesse reflektieren und sie ständig anpassen. Nur so können wir uns weiterentwickeln und als Gesellschaft vorwärtskommen. Wichtig dabei ist: Innovation funktioniert nur im Team. Und es braucht eine offene, vertrauensvolle Umgebung dafür. In der Verwaltung, die in ihrem Tagesgeschäft verlässlich, effizient und stabil sein muss, ist es oft eine Gratwanderung, sich bewusst Raum zu nehmen für Veränderung, Kreativität und der damit einhergehenden Unsicherheit. Im Departement Schule und Sport wurde kürzlich auf Eigeninitiative des Teams ein Projekt lanciert, das die rund 1400 Anmeldungen (pro Semester!) zu den gefragten Schulsportkursen mit einem Web-Tool stark vereinfachen wird. Das städtische Programm «Smart City» unterstützt die Idee. Genauso wie das Pilot-Projekt der Abteilung Schule und Computer, die gerade eine Lösung prüft, bei der ein langzeitkranker Schüler per Avatar von zuhause aus am Unterricht teilnehmen kann. Einfach toll, oder? Ein Hoch auf Innovation und neue Erkenntnisse! Zum Beispiel die Erkenntnis, dass die guten alten Zeiten nicht in jeder Hinsicht besser waren.

Ihre Meinung zum Thema?
Schreiben Sie an:
echo@winterthurer-zeitung.ch

Die Stadt Winterthur, der blinde Fleck von Bern

Von der Dringlichkeit, den Bahnhof auszubauen, ist in Bundesbern noch nichts angekommen

Das Bundesamt für Verkehr plant den Bahnausbau ohne Winterthur. Der Ausbau des Bahnhofs ist da kein Thema. Fehlt in Bern eine Lobby?

Städtebau Sollen in Winterthur das Gedränge, das Chaos und die Gefahren auf dem Busbahnhof und in der Personenunterführung Süd noch 20 Jahre andauern und dabei stark zunehmen? Das muss man aus dem kürzlich erschienenen Standbericht 2024 des Bundesamtes für Verkehr (BAV) schliessen. Von der Dringlichkeit von Bahnhofsneubauten in Winterthur ist in Bern offenbar noch nichts angekommen: vor 2045 keine Verbreiterung der schmalen Perrons und Perronabgänge sowie der gefährlichen Personenunterführung Süd mit dem Coop jenseits aller feuerpolizeilichen Vorschriften, vor allem aber kein Wendebahnhof auf dem Vogelsang-Areal. In Bern, aber auch beim Kanton gibt man sich mit dem Mehrspurprojekt Zürich-Winterthur (MSZW) bis vor die Tore des Hauptbahnhofs zufrieden. «Winterthur hat in Bern keine Lobby», kritisiert Willy Germann, der ehemalige Gemeinde- und Kantonsrat, der sich seit Jahrzehnten für einen besseren ÖV als wichtigste Voraussetzung für eine Reduktion des Autoverkehrs einsetzt.

Wird das Wachstum unterschätzt? Warum sind die engen Verhältnisse des Winterthurer ÖV nicht auf dem Radar des Bundes und des Kantons? Gemessen an der Zahl Ein- und Aussteigende an Werktagen verfügt die Stadt Winterthur immerhin über den drittgrössten Bahnhof der Schweiz. Heute nutzen täglich 120 000 Bahnkunden den Bahnhof. Für viele ÖV-Nutzerinnen gelten der HB und der Busbahnhof bereits heute als gefährlich und diskriminierend. Die Zahl der Bahnreisenden nimmt markant zu. Denn Winterthur wächst am meisten von allen sechs grössten Schweizer Städten. Willy Germann wirft SBB und Stadt seit Jahren vor, sie würden das Wachstum im Hauptbahnhof gegenüber Bund und Kanton herunterspielen, wenn sie bis 2050 nur mit einem jährlichen Wachstum von 1,5 Prozent rechnen. Selbst der Zürcher Regierungsrat rechnete in einer Vorstoss-Antwort mit einem Wachstum von vier Prozent. Von 2022 bis 2023 betrug das Wachstum sogar 18 Prozent!

Planungen mit Lücken

Dem Vernehmen nach geht in den nächsten Wochen die Plangenehmigung für das Mehrspurprojekt 2035 über die Bühne, ebenfalls ohne Wendebahnhof. Und in der Stadt laufen bereits Beratungen über den Richtplan. Im Entwurf des Stadtrates wird das Vogelsang-Areal nicht als verdichteter Schlüsselort für einen ausgebauten ÖV aufgeführt. Die anlaufende Testplanung Stadtraum Hauptbahnhof klammert das Vogelsang-Areal sogar aus. Diese Lücken erklären sich wohl auch dadurch, dass die Planung für MSZW bereits in vollem Gange war, als 2021 die Entwicklungsplanung von SBB und Stadt als beste Lösung ein Projekt mit den bestehenden sieben Durchgangsgleisen und einem Wendebahnhof auf dem Vogelsang-Areal präsentierte. Ein Tiefbahnhof war durch den Masterplan 2009



Der Bahnhof Winterthur ist ein Nadelöhr, das zu verstopfen droht. Deshalb soll der Bahnhof ausgebaut werden.

Bilder: spo

und durch den Bau des Bezirksgefängnisses verbaut worden.

Wendebahnhof früher bauen

Gemäss Stadt und SBB soll der Bahnhofsusbau erst nach 2045 erfolgen, der Wendebahnhof als Voraussetzung dafür etwas früher. Das alles sei zu spät, sagt Germann. Er warnt sogar vor einem Schildbürgerstreich, wenn der Wendebahnhof erst später als MSZW eröffnet würde. «Oder soll zirka fünf Jahre nach dem Abschluss der MSZW-Baustelle wieder eine Baustelle mit entsprechenden Verkehrsbeschränkungen eröffnet werden?», fragt Germann. Die Nutzung des Vogelsang- und Arch-Areals mit Wendebahnhof sei zudem Voraussetzung für einen möglichst zeitnahen Ausbau des Busbahnhofs und der Personenun-

Winterthur hat in Bern keine Lobby.

Willy Germann,
ehemaliger Kantonsrat

terführung Süd, so wie dies auch der Stadtrat wünsche. Denn der Bau eines Untergeschosses unter dem Busbahnhof und die Verbindung zu einer ausgebauten Personenunterführung schränke den Bus- und Bahnbetrieb ein und erfordere vorher Ersatzraum. Und dieser finde sich auf dem Vogelsang-/Archareal. Der Wendebahnhof solle also spätestens zusammen mit MSZW 2035 eröffnet werden. Nur so könnten die wachsenden Pendlerströme mit dem ÖV aufgefangen werden. Ein Wendebahnhof 2035 ermöglicht auch einen sofortigen Abbruch des Parkdecks nach Ablauf des Baurechtsvertrags, also einen zeitnäheren Ausbau des Hauptbahnhofs. «Weil die Gleisgeometrie von MSZW bereits auf den Wendebahnhof ausgerichtet wird, könnte der Wendebahnhof als vergleichsweise unkomplizierter Bahnneubau mit einem sehr günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis an MSZW angehängt werden», sagt Willy Germann und fügt

bei: «Sofern die Stadt auf dem Vogelsang-/Arch-Areal ihre planerischen Hausaufgaben zügig macht und sofern die SBB querfinanziert».

Vision ohne Salzhaus

Mit der Testplanung will die Stadt auch Antworten finden, wie sich der Busbahnhof weiterentwickeln soll, respektive der Stadtraum rund um den Bahnhof. Denn auch der städtische ÖV ist längst an seiner Kapazitätsgrenze angelangt und muss künftig mit dem starken Wachstum Schritt halten können. Hier setzt die Vision von Germann an. Während man in Winterthur lieber von Aufenthalts- und Freiräumen rund um den Bahnhof spricht, sogar von entfernten Bushaltestellen an der Neuwiesenstrasse, setzt sich Germann seit Längerem für eine massive Verdichtung in Fussdistanz zum Bahnhof ein. Denn der Feinverteilerverkehr mit Velo und Bus stösst längst an seine Grenzen. Dringend notwendige Arbeitsplätze sollen zentral in Bahnhofsnähe statt an der Peripherie geschaffen werden, um lange automobiler Anfahrten zu vermeiden. Auf dem Vogelsang-/Archareal könnte also nicht bloss die Bahn mit einer neuen Buslinie abseits des Bahnhofplatzes verknüpft werden, es könnten laut Germann auch Hochhäuser gebaut werden. Selbst über dem Wendebahnhof. «Eine Neunutzung des Arch- und Vogelsangareals mit hoher Dichte bedingt aber den Abbruch mehrerer Gebäude, auch des Salz-

hauses», erklärt Germann, der viele Jahre im Vorstand der Heimatschutzgesellschaft war und sich dort stets für hohe Neubauten zur Schonung von Grünraum eingesetzt hat.

Letzte Chance nutzen

Im Auftrag des Bundes muss die ETH bis Herbst 2025 eine Verzichtplanung von Bahnprojekten vorlegen. Hat dann ein noch so kostengünstiger Wendebahnhof in Winterthur noch eine Chance? Willy Germann ist überzeugt davon. Stadt und Kanton müssten aber dringend die ETH und den Bund auf kostensparende Synergien und Querfinanzierungen aufmerksam machen. Die SBB verfüge auf dem Gleisareal zwischen dem roten Turm und der Banane sowie auf dem Vogelsang-Areal über grosse Gleisareale, die nach MSZW neu genutzt werden könnten: Tafelsilber ähnlich wie jenes der heutigen Europa-Allee in Zürich. Ein rascher Ausbau des ÖV in Winterthur müsste auch als wichtige klimapolitische Massnahme zur Reduktion des überdurchschnittlich hohen Anteils Autoverkehrs deklariert werden. Ausserdem könnten wie bei der teuren Durchmesserlinie Löwenstrasse Zürich eine Vorfinanzierung durch den Kanton ins Auge gefasst, aber auch der Verkehrsfonds oder ein Agglomerationsprogramm genutzt werden. Andernorts wurde die Vernetzung von Verkehrsträgern auch so finanziert, auch wenn dort weit weniger Handlungsdruck bestand.

Sandro Portmann



Auf dem SBB-Areal Vogelsang soll ein Wendebahnhof entstehen.