

Zwischen Begeisterung und Skepsis – Reaktionen auf die A1-Pläne der Stadt

Autobahnausbau Von ganz links bis ganz rechts gibts Applaus für den kühnen «Masterplan» der Stadt in Töss. Doch es gibt auch warnende Stimmen: Wenn das Astra nicht mitspielt, bleibe der Plan ein «Luftschloss».

Gregory von Ballmoos
und Michael Graf

Die Winterthurer Grünliberalen platzten fast vor Stolz, als sie am Donnerstagvormittag die Medienmitteilung formulierten. Dass der Stadtrat in seinem am Dienstag vorgestellten «Masterplan Winterthur Süd» vorschlägt, die Autobahn A1 bei Töss in den Berg zu verlegen und eine S-Bahn-Station auf der Zürcher Linie zu planen, führt Fraktionspräsidentin Annetta Steiner auf zwei GLP-Vorstösse zurück. «Der Stadtrat hat den Ball aufgenommen – auf eine sehr gute Art. Jetzt ist es wichtig, dass die Stadt Winterthur gegenüber Kanton und Bund mit Nachdruck für ihre Bedürfnisse einsteht.»

Die SVP ist schon mal an Bord. Die Parteipräsidentin und Dättnerin Maria Wegelin spricht von einem «Traum» für die Dättner und die Steigemerinnen: «Wir würden viel städtischer!» Derzeit verlören die Bewohner des Quartiers viel Zeit damit, erst mit dem Bus in die Stadt zu fahren und dann in die Gegenrichtung nach Zürich. Mit einer S-Bahn-Station Dättneu-Steig wäre dieser Umweg nicht mehr nötig. Ein Tunnel wäre «ein Mehrwert für alle im Raum Töss. Er würde auch das Anbindungsproblem mit dem Velo lösen.» Unabhängig vom Masterplan hat die Stadt bereits im Januar eine Lösung für die Veloverbindung ins Dättneu präsentiert.

«Schon ziemlich visionär»

Auch die Grünen signalisieren Unterstützung für die Pläne. «Wir werden den A1-Ausbau nicht verhindern können – leider. Aber machen wir wenigstens etwas Gescheites draus», sagt Co-Präsident Reto Diener. Der Winterthurer Grünen-Kantonsrat Florian Meier findet: «Für die Stadtentwicklung ist das enorm wichtig. Die Alternative wäre, die Autobahn zuzudecken. Das wäre aber etwa gleich aufwendig, aber man könnte die Töss nicht freilegen.»

Und auch Christian Modl von der bürgerlichen Verkehrslobby Winterthur Agil-Mobil findet den Plan eine gute Idee: «Autos

müssen nicht immer sichtbar sein. Unter dem Boden fahren ist besser als oben.» Allerdings sei das Projekt angesichts des Zeitplans «schon ziemlich visionär». Und noch etwas stört Modl: «Schade, dass es vom Breite-tunnel ablenkt.»

Alles auf eine Karte setzen?

FDP-Präsident und Kantonsrat Dieter Kläy spricht von einem «grossen Wurf» der Stadt – und ist trotzdem skeptisch, ob ein solcher gelingen kann. «Alles hängt davon ab, ob der Autobahntunnel kommt. Es braucht jetzt ein klares Signal, ob das Astra bereit ist, die Idee zu verfolgen.» Denn sonst baue man schöne Luftschlösser. «Man

«Wir haben schon einige solche Papiere erlebt.»

Rosmarie Peter
Präsidentin Quartierverein
Töss-Dorf

muss sich schon fragen, soll man alles auf diese Karte setzen und riskieren, am Ende mit leeren Händen dazustehen?» Kläy rät, auch über «zweitbeste Lösungen» nachzudenken. Und mahnt: «Der Druck aus Winterthur und vom Kanton wird nicht reichen

– die Kantonsvertreter in Bundesbern müssten ebenfalls Druck machen.»

Zu sehr freuen will sich auch Rosmarie Peter vom Quartierverein Töss-Dorf noch nicht. «Eigentlich eine tolle Idee. Für uns ist der Lärmschutz ein grosses Thema. Aber ich bin skeptisch, ob das realistisch ist. Wir haben schon einige solche Papiere erlebt.» Das Astra habe eine Tunnelösung schliesslich abgelehnt. «Ich sehe die Finanzierung als Problem.» Eine weitere Befürchtung von Rosmarie Peter: Wenn man sich jetzt auf die Tunnelvariante versteife, könnte womöglich die Halbüberdeckung, die die Quartiere Schlosstal und Nägelsee vom Lärm schützen sollen,

in Vergessenheit geraten. «Dann stehen wir mit nichts da. Mir wäre es am liebsten, wenn im Rahmen des Richtplanverfahrens, das im Kantonsrat hängt, sowohl der Tunnel als auch die Halbüberdeckung weiterverfolgt würden.»

Keine neue Idee

«Tössemer»-Redaktor Matthias Erzinger weist darauf hin, dass den Tössemern schon einmal ein Tunnel an dieser Stelle versprochen wurde, der nie kam. In den Sechzigerjahren nämlich, als die Umfahrung gebaut wurde. Die SP Töss rief daraufhin auf, den damaligen Baudirektor Paul Meierhans, einen Genossen, abzuwählen.

Regierungsrätin und Verkehrsministerin Carmen Walker Späh (FDP) schreibt auf Anfrage, dass sie die Bedeutung und Dringlichkeit der Engpassbeseitigung auf der A1 sehe. «Mein Amt für Mobilität und ich stehen diesbezüglich schon seit längerem im Kontakt mit der Stadt Winterthur und haben ihr Engagement stets begrüsst, aber auch auf die zeitliche Dringlichkeit des Ausbaus hingewiesen», schreibt Walker Späh. Die Interessen der Stadt Winterthur sollten aber so weit wie möglich berücksichtigt werden. Sie betont jedoch, dass der Lead beim Bundesamt für Strassen (Astra) liege und dass die Stadt gefordert sei, den fertigen Masterplan vorzulegen.

Astra steht auf die Bremsen

Beim angesprochenen Astra zeigt man sich weniger euphorisch von der Idee der Stadt. Eine Tunnelvariante hat das Astra bei der Projektierung des 6-Spur-Ausbaus geprüft – und 2018 verworfen. «Der Bau eines Tunnels stellt höhere Anforderungen an die Planung und die Realisierung als der Ausbau der bestehenden Strecke und wäre somit mit erheblichen Mehrkosten verbunden», schreibt Astra-Sprecher Julian Räss. Der 6-Spur-Ausbau ist zurzeit sistiert, weil der Kanton Zürich auf Geheiss der Stadt Winterthur intervenierte.

Detaillierter will sich das Astra nicht äussern, man habe keine Kenntnis vom Projekt des Stadtrats, schreibt Räss. Aus der Antwort geht aber auch hervor, dass sich die Stadt womöglich finanziell beteiligen müsste, falls ihr Vorschlag realisiert wird. Räss verweist auf den Kostenteiler zwischen Bund, Kanton und Gemeinde, der den Interessen aller Beteiligten Rechnung trage und bei solchen Projekten üblich sei.

Gemäss Astra kann das Projekt dem Bundesrat frühestens 2024 zur Genehmigung unterbreitet werden. Basis dafür sei aber eine Städteplanung der Stadt Winterthur und allfällige notwendige Richtplananpassung durch den Kanton. Der Richtplan wird zurzeit in der zuständigen Kantonsratskommission überarbeitet.



In diesem Gebiet tauchen dereinst die Gleise des Brüttener Tunnels aus dem Boden. Etwas weiter stadteinwärts soll die Autobahn abtauchen – wenn es nach dem Winterthurer Stadtrat geht. Foto: Madeleine Schoder

Versuch für vier autofreie Sonntage «light» startet schon bald

Verkehr Flächendeckende Sperrungen sind derzeit keine Option. Deshalb testet die Stadt nun Kompromisse.

An vier Sonntagen sollten in der Stadt die Autos in der Garage bleiben: Dies forderte der Grosse Gemeinderat im Sommer 2020 per Motion vom Stadtrat. Der von EVP, SP, Grünen/AL und GLP eingebrachte Vorstoss zielte auf eine Sperrung sämtlicher kommunaler und grosser Teile der kantonalen Strassen im Stadtzentrum und in Wohngebieten ab. Der Stadtrat zeigte sich bereit, die Motion «teilweise» umzusetzen. Die rechtliche Basis für eine Vollsperrung fehle aber.

Nun hat der Stadtrat eine Light-Variante präsentiert, einen «Baukasten», mit dem er bis

2025 in einem Pilotprojekt mit vier Elementen experimentieren will:

– «Autofreie Hauptachse»: Ein Teil einer stark befahrenen, zentralen Strasse – beispielsweise die Technikum- oder die Töss-talstrasse – wird an einem Sonntag für den motorisierten Verkehr gesperrt. Am gleichen Tag will die Stadt mit Vereinen und Interessengruppen Aktionen zum Thema «klimaneutrale Mobilität» organisieren. Kostenpunkt: rund 115'000 Franken.

– «Autofreies Quartier»: Im Quartier wird eine grössere Strasse oder ein Teilbereich an

einem Sonntag autofrei. Das soll rund 10'000 Franken kosten.

– «Autofreie Route»: Eine längere Strecke einer Strasse soll an einem Tag autofrei werden. Infrage kommen unter anderem Routen, die bei anderen Events wie dem Marathon, dem Frauenlauf oder dem City-Night-Skate schon gesperrt wurden. Kostenpunkt: 115'000 Franken.

– «Auto-frei-willig»: An diesem Tag, es kann sich auch um einen Werktag handeln, setzt der Stadtrat auf Freiwilligkeit. Die Winterthurerinnen und Winterthurer sollen dann zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV unter-

wegs sein. Kosten: circa 30'000 Franken.

Einen Tag autofrei

Am 25. September startet der Pilot mit einer autofreien Technikumstrasse. Als Klimatag, der pandemiebedingt zweimal abgesagt wurde und Eventcharakter haben soll mit Ständen, Aktionen und Ähnlichem. Zweites Projekt 2022: ein autofreies Quartier. Welches ist noch offen. «Wir hoffen, dass der Funke auf die Quartiere überspringt und diese nun die Initiative ergreifen und auf uns zukommen», sagt Umweltstadträtin Katrin Cometta (GLP).

2023 wird es vier teilautofreie Sonntage geben. Drei weitere Quartiere sollen nachziehen und eine nächste Hauptachse gesperrt werden. «Wie es danach weitergeht, machen wir auch von den ersten Erfahrungen und Rückmeldungen abhängig», sagt Cometta.

EVP-Stadtparlamentarierin Franziska Kramer-Schwob war Erstunterzeichnerin der Vier-autofreie-Sonntage-Motion. Sie freut sich, dass die Stadt nun loslegt mit der Umsetzung, sagt aber auch: «Wichtig ist, dass der Stadtrat seinen Plan nicht halbherzig umsetzt. Sondern dass er

versucht, möglichst viele Winterthurerinnen und Winterthurer für autofreie Tage zu begeistern und deren Mehrwert aufzuzeigen.» Ziel müssten nach wie vor vier «echte» autofreie Sonntage sein, sobald es dafür eine rechtliche Grundlage gebe. Diese müsste der Bundesrat schaffen. Dieser hatte 2019 eine entsprechende Motion von SP-Nationalrat Cédric Wermuth abschlägig beantwortet. Zwei Jahre später wurde der Vorstoss abgeschrieben. Die Beratungsfrist war abgelaufen.

Till Hirsekorn