

Variante Ebnettunnel würde zu «erheblichen Mehrkosten» führen

Autobahnbau Die A1 soll bei Winterthur auf sechs Spuren ausgebaut werden. Wo sie ab 2040 durchführen soll, ist strittig. Ein Verkehrsexperte sagt: «Ob der Tunnel gebaut wird, ist eine Frage des Geldes.»

Gregory von Ballmoos

Die Stadt Winterthur will, dass die A1 in Zukunft beim Dätttau in den Berg abtaucht. Das hat diese Zeitung letzte Woche publik gemacht. Das zuständige Bundesamt für Strassen (Astra) verwarf die Idee eines Tunnels bei Töss jedoch bereits im Planungsstadium. Zu teuer, zu geringer Nutzen. «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 das Astra auf Anfrage.

Einen konkreten Kostenbeitrag wollen aber weder das Astra noch die Stadt nennen. Stadträtin Christa Meier (SP) sagte: «Das ist letztlich die Aufgabe des Astra, das zu berechnen.» Beim Astra heisst es: Man kenne den Vorschlag der Stadt nicht im Detail und könne sich darum nicht dazu äussern.

300'000 Franken pro Meter

Ein vergleichbares Projekt war der Galgenbuckeltunnel, der Schaffhausen und das Klettgau verbindet und so Neuhausen am Rheinfluss entlastet. Der Tunnel ist gut einen Kilometer lang und wurde 2019 nach acht Jahren Bauzeit fertiggestellt. Kostenpunkt: 215 Millionen Franken. Nur der Galgenbuckeltunnel ist lediglich zweispurig, in Winterthur sollen es sechs Fahrbahnen werden.

Yves Meyer ist Dozent an der ZHAW für Verkehrswesen. Er glaubt, dass ein Tunnelbau technisch absolut möglich ist. Die Frage sei die Finanzierung. Der Verkehrsexperte schätzt den Laufmeter Autobahntunnel auf rund 300'000 Franken. Hochgerechnet auf die Tunnellänge von 1,2 bis 2 Kilometer macht das rund eine halbe Milliarde



Taucht die A1 künftig beim Dätttau in einen Tunnel, oder bleibt es bei der aktuellen Strassenführung? Foto: Madeleine Schoder

Franken – allein für den Tunnel. 2019 schätzte das Astra die Kosten für den Ausbau der gesamten 14 Kilometer lange Strecke – ohne Tunnel – auf rund 1,2 Milliarden Franken.

Wer diese Kosten tragen soll, ist noch unklar. «Aber wenn der Bund keinen Nutzen sieht, finanziert er auch nicht», sagt Meyer, der nebst seiner Tätigkeit bei der ZHAW auch eine Verkehrsplangungs-firma in Zürich leitet.

Dann müssten die Stadt Winterthur und der Kanton Zürich die Kosten tragen. Das hält Fachmann Meyer für unrealistisch.

Gentrifizierung in Töss

Dem Projekt an sich attestiert Meyer grosses Potenzial. Durch das Verlegen der Autobahn in den Berg würden in der Stadt spannende Freiräume frei. «Das wird im Dätttau und in Töss eine Transformation auslösen.»

Mögliche Folgen: Das Schulhaus im Dätttau könnte bald zu klein werden, und in Töss könnte es zur Gentrifizierung kommen. Denn das Quartier würde deutlich leiser. «Das Lärmproblem wäre definitiv gelöst», meint Meyer. Die Abluft aus einem allfälligen Tunnel müsste man mit einem Kamin aus dem Stollen ableiten.

Das Astra hingegen plant aktuell für «den grössten Stau-

schwerpunkt im Schweizer Hochleistungsstrassennetz» eine teilweise Einhausung und eine Verbreiterung der bestehenden Strasse. Ähnlich wie sie zur Zeit in Zürich Schwamendingen gebaut wird. Dort verlängert das Astra zusammen mit Stadt und Kanton Zürich den Schöneichtunnel um 940 Meter.

Auf dem Deckel darüber entsteht ein «Hochpark» mit Spazierweg. Erschlossen wird die-

ser mit Treppen und Lift – dies ist vom Behindertengleichstellungsgesetz so vorgeschrieben. «Das Potenzial auf einer Einhausung ist von der Dicke des Deckels abhängig», sagt Yves Meyer. Eine Wohnüberbauung sei zwar wirtschaftlich interessant, aber technisch nur schwer umzusetzen. Darum sei man bei Einhausungen bei Freiraumgestaltungen geblieben. Das ganze Zürcher Projekt kostet gemäss Angaben des Astra 445 Millionen Franken, der Bund übernimmt rund 300 Millionen Franken davon.

Hoffen auf Richtplan

In Winterthur plant das Astra eine günstigere Variante. Lediglich zwei kurze Abschnitte sollen eingehaust werden. 2041 sollen die Autos unter den neuen Überdachungen durchrollen. Doch wie entwickelt sich der Verkehr bis dahin, ist der Ausbau wirklich notwendig? «An gewissen Orten und zu gewissen Zeiten ist immer Stau. Das bringt man nur mit mehr Fahrspuren weg», sagt Meyer. Das Problem sind die Knotenpunkte – wie in Winterthur Töss, wo die A1 von drei auf zwei Spuren verengt wird. «Nur, wenn man mehr Spuren baut, füllen sich diese nach einer gewissen Zeit automatisch wieder», sagt Meyer. Dies wisse man aus Studien, und man sehe es beispielsweise beim Baraggeltunnel westlich von Zürich. «Dort hat man eine zweite Röhre gebaut, und nun sind die Kapazitäten in den Spitzenstunden vermehrt wieder ausgeschöpft», sagt Meyer.

Winterthur muss nun bis im Herbst den eigenen Vorschlag ausarbeiten und darauf hoffen, dass diese Variante im kantonalen Richtplan berücksichtigt wird. Dieser wird momentan im Zürcher Kantonsrat neu festgelegt.

Stadtrat hält trotz Protest an Abschaffung der Lehrerkonvente fest

Berufsvorbereitung Lehrpersonen von «Profil» monierten, mit der neuen Verordnung werde ihre Mitsprache eingeschränkt. Die Vernehmlassung ist abgeschlossen – der Stadtrat schenkt den Kritikern wenig Gehör.

Die Lehrerinnen und Lehrer der Berufsvorbereitung Profil kritisierten die geplante Abschaffung ihrer Konvente Anfang Jahr stark. Und sie erhalten Unterstützung von mehreren Seiten. Das zeigt der Bericht über die Vernehmlassung zur neuen Verordnung über Berufsbildungs- und Weiterbildungsangebote: Demnach stellen sich auch die SP, die Kommission Profil, der städtische Personalverband und die Gewerkschaft VPOD gegen die Abschaffung.

Die Gewerkschaft hat zudem eine Petition eingereicht, die 32 Lehrpersonen der Berufsvorbereitung unterzeichnet haben. Die Hauptkritik: Die Mitbestimmung der Lehrpersonen werde massiv eingeschränkt. Das sieht der Stadtrat anders. Er will gleichwohl an der Abschaffung der Konvente festhalten, wie er in einer



Die Lehrpersonen der Berufsvorbereitung Profil wehrten sich gegen die Abschaffung ihrer Versammlungen. Foto: Marc Dahinden

Antwort an den VPOD schreibt. Die Konvente sollen durch die Schulkonferenzen abgelöst werden, begründet er. Bei diesen seien nicht nur die Lehrpersonen,

sondern alle Mitarbeitenden eingebunden, beispielsweise auch die Betreuung. Das verbessere die Situation derer, die bisher ausgeschlossen waren. Die Konven-

te der Lehrerschaft sollen zudem an allen städtischen Schulen abgeschafft werden, nicht nur an der Berufsvorbereitung.

Entscheid für Lehrpersonen unverständlich

Diese Argumentation überzeugt Samuel Bütikofer nicht. Der Präsident des Konvents der Berufsvorbereitung sagt: «Für mich ist es ein Unding, ein Gefäss abzuschaffen, das gut funktioniert hat und genutzt wurde.» Aber vielleicht, so Bütikofer, sei das die generelle Entwicklung, «weg vom Basisdemokratischen hin zu mehr Führung».

Ein Stück weit kommt der Stadtrat den Kritikerinnen und Kritikern dennoch entgegen. So sollen die Schulkonferenzen der Berufsvorbereitung und der Mechatronik Schule Winterthur je eine Vertreterin oder einen Ver-

«Die Mitglieder des Konvents werden ihr Bedauern und Unverständnis dem Stadtrat nochmals schriftlich mitteilen.»

Samuel Bütikofer
Präsident des Konvents der Berufsvorbereitung

treter an die Sitzungen der jeweiligen Schulkonmission schicken können. Zudem sollen sie auch ein Antragsrecht erhalten. Das sei sicher gut, meint auch Lehrer Bütikofer. Es stünden jedoch noch Fragen im Raum. Etwa, wie die Vertretung ausgesucht werde. Die Schulkonferenzen werden, anders als die Lehrerkonvente, von der Schulleitung präsi-

diert. Die Mitglieder des Konvents werden ihr Bedauern und Unverständnis laut Bütikofer dem Stadtrat nochmals schriftlich mitteilen. Man werde den Entscheid jedoch akzeptieren und über neue Formen zur Wahrnehmung des Mitspracherechts nachdenken. Die angepasste Verordnung liegt nun beim Stadtparlament, das voraussichtlich noch im Frühling darüber entscheiden wird.

Nina Thöny