

Radikale Pläne für Töss: A1 in den Berg und ein S-Bahn-Hof Dätt nau

Stadtplanung Mit dem «Masterplan Winterthur Süd» will der Stadtrat das Astra von einem Autobahntunnel bei Töss überzeugen. Dabei legt er eine Vision vor, die den Stadtteil ab 2040 völlig neu erfindet.

Michael Graf

Wer von Zürich her nach Winterthur fährt, möchte rasch wieder umdrehen. Die öden Betonbänder von A1 und Zürcherstrasse werden gesäumt von dahingewürfelten Zweck- und Infrastrukturbauten. «Eine Hinterhofsituation», sagt Stadtbaumeister Jens Andersen. Für die Anwohner ist das Leben an der Autobahn ähnlich unbefriedigend. Die über 4000 Einwohner des Dätt nau sind regelrecht vom Rest der Stadt abgeschnitten.

Was, wenn das nicht so sein müsste? Wenn man Töss völlig neu denken könnte? Der Winterthurer Stadtrat glaubt, dass das möglich ist.

— Die Vorgeschichte:

Winterthur haut auf den Tisch

Wenn es nach dem Bundesamt für Strassen (Astra) geht, soll die Situation in Töss allerdings noch unwirtlicher werden. Das Astra hat den Auftrag, die Verbreiterung der Umfahrung Winterthur von zwei auf drei Spuren pro Fahrtrichtung zu planen. Die derzeitigen Baustellen sind nur ein Vorgeschmack auf das, was kommt. Aktuell wird die Autobahn lediglich für gemacht bis zum grossen Ausbauschritt Mitte der 30er-Jahre. Ab Frühling 2023 kann der Pannenstreifen bei Stau zur Fahrbahn umsignalisiert werden. Ein Notbehelf, denn der Bedarf für einen echten Ausbau ist unbestritten. Die Umfahrung Winterthur ist die Verkehrsschlagader der Ostschweiz. Sie zählt mehr Stundstunden als der Gotthard; im Schnitt stockt es hier an über 350 Tagen im Jahr.

Dass die A1 dauerhaft verbreitert werden soll, daran rüttelt auch der Winterthurer Stadtrat nicht. «Wir stehen voll hinter dem 6-Spur-Ausbau», sagt Bau- und Stadträtin Christa Meier (SP). «Wenn wir das Stadtgebiet vom Verkehr entlasten wollen, sind wir auf eine leistungsfähige Umfahrung angewiesen.»

Wie diese aussehen soll, hat das Astra schon vor knapp zwei Jahren in dem sogenannten Generellen Projekt vorgelegt. Für Winterthur sind Verbesserungen vorgesehen, etwa eine Überdeckung in Wülflingen und talseitige Lärmschutzgalerien im Schlosstal. Doch ausgerechnet in Töss will das Astra möglichst wenig anfasen. Die Autobahn soll dort im bestehenden Trasse verbreitert werden, von 24,5 auf 32 Meter. Inakzeptabel, findet der Stadtrat. «Die Interessen der Stadt wurden viel zu wenig berücksichtigt», sagt auch Stadtbaumeister Andersen. «In Töss gibt es schwerwiegende Systemfehler, die so noch verschlimmert würden.»

Winterthur konnte in dem Vernehmlassungsverfahren nicht selbst aktiv werden. Es gelang jedoch, den Kanton zu überzeugen, beim Astra zu intervenieren. Mit Erfolg: Das Verfahren wurde sistiert. Und an Winterthur erging die Order, bitte möglichst konkret seine Entwicklungsabsichten aufzuzeigen. Seit einem Jahr arbeitet ein kleines Team mit Hochdruck an dem Projekt. Im Herbst ist die Abgabe. Anlässlich eines Anlasses des Fo-

«Die bestehenden Systemfehler würden noch verschlimmert.»

Jens Andersen
Stadtbaumeister

rums Architektur am Mittwochabend wird dieser «Masterplan Winterthur Süd» das erste Mal vorgestellt. «Wir sind noch nicht fertig, aber wir ermöglichen einen Blick in die Werkstatt», sagt Projektleiter Martin Jakl vom Amt für Städtebau.

— Der Masterplan:

Vom Hinterhof zum Filetstück. Was da gezeigt wird, ist dicke Post. Das Wort Vision war in Winterthur selten passender als hier. Denn der Masterplan beschränkt sich nicht auf die Autobahn. Er könnte einen ganzen Stadtteil neu erfinden.

Die Grundidee ist so einfach wie genial: Die Autobahn muss in den Berg. Auf einem Stück von der Steigmühle bis ins Schlosstal würde sie in der Hügelflanke des Ebnet verschwinden. Etwa 1,2 bis 2 Kilometer Tunnel wären dafür nötig, je nach Lage der Portale. Das würde aus städtebaulicher Sicht mehrere Probleme aufs Mal lösen. Lärmschutz für Hunderte von Tösserinnen ist dabei noch der kleinste Aspekt. Entscheidender wäre die Stadt-reparatur: Töss und das Dätt nau könnten endlich zusammenwachsen. Attraktive Verbindungen für Fussgänger, Velos und Busse wären plötzlich möglich.

Da, wo vorher die Autobahn war, wäre Platz für neue Nutzungen, insbesondere Arbeitsplatzgebiete. «Ein Innovationsstandort so attraktiv wie das Valley in Kempththal, der Innovationspark Dübendorf oder der Circle am Flughafen Zürich», schwärmt Andersen. Es wäre eine radikale Aufwertung des südlichen Stadteingangs. Vom Hinterhof zum Filetstück.

Die wohl verblüffendste Idee nutzt den Umstand, dass auch die SBB gerade am Planen sind. Der Brüttener Tunnel, neuerdings «MehrSpur Zürich» genannt, soll ebenfalls Mitte der Dreissigerjahre eröffnet werden. Seit einem Jahr arbeitet ein kleines Team mit Hochdruck an dem Projekt. Im Herbst ist die Abgabe. Anlässlich eines Anlasses des Fo-



So könnte Töss aussehen, wenn die Autobahn abtaucht: Am Fusse von Dätt nau entsteht ein neuer Verkehrsknoten mit S-Bahn-Halt. Die Zürcherstrasse wird zur innerstädtischen Allee, gesäumt von neuen Gewerbebauten.

«Wir haben es mit den SBB durchgerechnet: Ein S-Bahn-Hof Dätt nau hätte ein grosses Potenzial.»

Christa Meier
Bauvorsteherin (SP)

te Standort Försterhaus zwischen Eichliackerquartier und Eschenbergwald überzeugte die SBB nie so recht. Zu wenig Einsteigende, zu nah an der neuen Eisenbahnbrücke (Überwerfung Neumühle). Warum nicht die Station stadtauswärts verlegen, auf die andere Seite der Brücke? «Wir haben es mit den SBB durchgerechnet», sagt Stadträtin Christa Meier: «Ein Bahnhof Dätt nau hätte ein grosses Potenzial.» Etwa 8000 Anwohnende und 5000 Arbeitnehmer wären dereinst, laut Schätzungen, im Einzugsgebiet.

Etwa dort, wo die Strasse zum Dätt nauer Schulhaus Laubegg und zur Ziegelei ansteigt, könnte unten im Tal eine Verkehrsdrehscheibe entstehen. Auf dem Dach der soeben abgetauchten

Autobahn. Hier würde der städtisch geprägte Teil der Zürcherstrasse beginnen, die den Verkehr stadteinwärts kanalisiert. Gleichzeitig wäre es ein Busknoten mit Anbindung an den neuen S-Bahn-Hof. Und nicht zuletzt könnte von hier aus auch die Verbindung an die Sport- und Naherholungsräume an Töss und Reitplatz stattfinden.

Und noch eine überraschende Möglichkeit täte sich auf. Winterthur könnte das sogenannte Tössknäe zugänglich machen. Der Knick unterhalb des Rieter-Areals, wo der Fluss in einem hässlichen Betongewölbe verschwindet, das die Zürcherstrasse und die Autobahn unterquert. Wenn nur noch die Zürcherstrasse den Fluss quert, lässt sich das Ufer für Spaziergänger öffnen.

Die Töss wäre endlich ein durchgängiger Erholungsraum.

— Die Zukunft:

Wie realistisch ist das alles? Der Masterplan, er will die Karten neu mischen. Aber wie realistisch sind diese Träume? «Wir haben das sehr sorgfältig geprüft und durchgerechnet», sagt Stadtbaumeister Jens Andersen. «Die Funktion des Masterplans ist es, unsere Haltung zu diesem Stadtteil auszudrücken», sagt es Stadträtin Christa Meier. Anders gesagt: Der Masterplan ist das Angebot, mit dem Winterthur im Herbst in die Verhandlungen mit dem Astra und anderen beteiligten Stellen wie SBB und Kanton steigen will.

Welches Preisschild die Tunnelösung hat, dazu will Mei-

Eine Idee mit Vorgeschichte

Die Idee, die A1 anders zu legen, hat eine lange Vorgeschichte. 1960 stritten Stadtrat und Parlament um die Linienführung der künftigen Autobahn. Die Stadtregierung wollte sie durchs Schlosstal legen, das Parlament lieber durch Dätt nau. Der Kanton entschied sich für die heutige Linienführung durchs Schlosstal. Nach der Eröffnung der Umfahrung im Jahr 1968 nahmen die Verkehrszahlen rasch zu. Zwischen 1980 und 2015 verdreifachten sie sich auf gegen 100'000 Fahrzeuge pro Tag. Schon 2014 wurden nur gerade sieben Tage ohne Stau gezählt.

Die Forderung, dass das Astra beim 6-Spur-Ausbau auch

eine Tunnelvariante prüfen soll, kam im Februar 2020 im Winterthurer Stadtparlament aufs Tapet. Die Anfrage von Annetta Steiner (GLP) wurde mit Titel «A1 in den Berg» mit von ganz links bis ganz rechts unterzeichnet. Steiner forderte einen 3,5 Kilometer langen Tunnel durch den Ebnet. Nebst Lärmschutz und Stadt-reparatur argumentierte Steiner auch damit, dass die Bauarbeiten durchgeführt werden könnten, ohne den Betrieb der Autobahn zu sehr einzuschränken.

Der Stadtrat äusserte sich im Oktober 2020 wohlwollend, aber unverbindlich auf die Anfrage. Zu diesem Zeitpunkt lief die Vernehmlassungsfrist noch. (mig)



Mit dem 6-Spur-Ausbau ab ca. 2035 würde die A1 von derzeit 24 auf 32 Meter verbreitert.



Schichtorte des Grauens: Die Töss beim Rieter-Areal, wo sie unter Zürcherstrasse und Autobahn durchmuss. Fotos: Madeleine Schoder

«Wir glauben, wir haben gute Karten.»

Christa Meier
Bauvorsteherin (SP)

er nichts sagen. «Das wäre zu diesem Zeitpunkt unseriös. Das ist letztlich die Aufgabe des Astra, das zu berechnen.» Klar ist, dass die Lösung teurer wäre als die geplante Verbreiterung. «Aber der Lösung führt sie auch zu massiven Aufwertungen grosser Gebiete. Das sollte in diese Rechnung einfließen», sagt Meier.

«Wir glauben, wir haben gute Karten», sagt Meier. Das Astra sei sich bewusst, dass grosse Infrastrukturprojekte schwer gegen den Willen der betroffenen Gemeinden und Regionen umsetzbar sind. Eine schmerzhaft niedrige gab es beispielsweise in Biel, wo 2020 eine hartnäckige Bürgerbewegung den geplanten Westast der A5 versenkt hat. Bis zum Herbst wollen die Stadtplaner ihre Thesen noch

testen und schärfen. Unter anderem darum suche man den Kontakt mit der Bevölkerung und dem Fachpublikum. «Leider reichte die vom Astra bereitgestellte Zeit nicht für einen partizipativen Prozess von Anfang an», bedauert Meier.

Derzeit laufen verschiedene Prozesse. Bei der kantonsrätlichen Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (Kevu) fanden Anhörungen für eine Teilrevisi-on des Richtplans statt. Der Entscheid durch den Kantonsrat steht noch aus. Gleichzeitig laufen Gespräche mit verschiedenen kantonalen Ämtern, den SBB und dem Astra. Frühestens 2023 soll die Überarbeitung des Generalprojekts des Astra auf Basis der neuen Erkenntnisse wieder aufgenommen werden.

Kommentar

Die Stadt-reparatur, die Winterthur verdient

Als die A1 in den Sechzigerjahren gebaut wurde, gingen die Planer davon aus, dass die Schweiz dereinst 800'000 Autos zählen könnte. Weit gefehlt! Es sind heute gegen 5 Millionen. Entsprechend verstopft ist die Autobahn, entsprechend gross ist die Belastung für die Anwohner. Und noch etwas hat sich geändert: Konnte man damals noch von einer «Umfahrung Winterthur» sprechen, so zerschneidet die A1 längst das Winterthurer Siedlungsgebiet.

In Wülflingen hat das Astra diesem Umstand Rechnung getragen. Die bereits tiefergelegte Autobahn erhält eine Überdeckung. In Töss wollte man dagegen nichts anfasen, sondern den Status quo mit einer happigen Verbreiterung noch verschlimmern. Dass die Stadt sich das nicht gefallen lassen will, ist gut so. Dass sie keck die Gelegenheit nutzt, nicht nur Schadensbegrenzung, sondern Stadtplanung zu machen, ist noch besser. Denn das Timing war nie besser, um Grossprojekte miteinander zu verknüpfen.

Was der Stadtrat mit seinem «Masterplan» vorlegt, ist kühn und begeisternd. In einer sonst nicht mit Selbstvertrauen gesegneten Stadt muss man gar von einer Vision sprechen. Der Masterplan wäre einerseits eine längst fällige Stadt-reparatur. Sie kann das südliche Töss vom Unort zum Stadttor machen. Denn der heutige Zustand ist, man muss es sagen, ein schlimmer Murks. Kaum irgendwo zeigt sich das so deutlich wie am Tössknäe beim Rieter-Areal, wo sich Fluss, Strasse und Autobahn zu einer ungenussbaren Betontorte schichten.

Bestehend ist die Idee, den längst gewünschten S-Bahn-Halt Richtung Zürich an den Fuss des Dätt nau zu verlegen statt an den Waldrand beim Försterhaus. Ein Autoquartier hätte plötzlich beste ÖV-Anbindung, ebenso die freigespielte Fläche auf der ehemaligen Autobahn. Dort hätte Winterthur auch den nötigen Platz für die Ansiedlung grosserer Firmen. Dass der Flusslauf der Töss freigespielt wird und grosse Areale entlang der heutigen Autobahn lärmfrei und attraktiv werden für Wohn- und Freizeitnutzung, ist nur die Kirsche auf der Torte.

Doch ist das auch realistisch angesichts der hohen Kosten? Diese Frage muss letztlich der Bundesrat beantworten. Ein Tunnel von weniger als zwei Kilometern ist nicht unver-schämmt. Dass der Winterthurer Stadtrat für einmal selbstbewusst und proaktiv seine Forderungen formuliert, ist zu begrüßen. Er hat gute Argumente und ein Ziel, für das es sich zu kämpfen lohnt. Anders-wo weiss man das. Kampflos hätte die Stadt Zürich weder ihre Tiefbahnhöfe noch die Station Hardbrücke bekommen.



Michael Graf
Ressortleiter Stadt