

## Leserbriefe

# «Mehr Einsatz für die zukünftige Stadt»

### Ausgabe vom 23. November

«Ein wuchtiger Neubau für Velos und Lieferwagen»

Der Artikel zur neuen Velostation endet mit dem Zitat: «Um den Bahnhof ist es sehr eng.» Weitere Bauwerke – auch wenn sie Veloabstellflächen enthalten – machen es noch enger. In Winterthur scheinen Velos den Status heiliger Kühe zu genießen. Das freut mich, darf aber für andere Sachverhalte und Auswirkungen nicht blind machen. Die diskutablen Aspekte zu Gestalt und Entwicklung der Esse-Velostation klammere ich hier aus. Die Bauten Stellwerk 1, Stellwerk 2 und die Esse-Velostation sind im Prinzip nicht für die Stadt Winterthur, sondern für und durch SBB Immobilien gebaut oder geplant. Die Abteilungen (Divisionen) SBB Personenverkehr, SBB Infrastruktur oder SBB Cargo benötigen diese Gebäude aus meiner Sicht

nicht. Sie enthalten – neben den betörenden Velostationen – Wohnungen, Büroflächen sowie die Anlieferung der kommenden Läden unter den Gleisen und konkurrenzieren die Altstadt.

Die an den Bahnhof angrenzende Stadt wäre sehr wohl geeignet, solche Nutzungen aufzunehmen, wodurch eine folgerichtige breitere Urbanisierung entstehen könnte. Wäre es nicht an der Zeit, mehr Platz in der Stadt zu suchen und den Zügen und Bahnreisenden den so dringend nötigen Raum zu geben? Rampen, Zu- und Abgänge sollten in angrenzenden Gebäuden angedacht werden, ebenso Velostationen. Solche Vorhaben geschehen nicht von heute auf morgen, müssen aber heute angegangen werden, damit sie übermorgen sein können.

Die Bevölkerung von Winterthur mit ihren Delegierten im Parlament und im Stadtrat ist

dringend aufgefordert, sich für ihre zukünftige Stadt einzusetzen und am Bahnhof erst «Stadt» – anstelle von gelieferter Park+Ride-Provinz – einzufordern.

Ich bin überzeugt, die SBB machen mit – die Ansprüche müssen aber von uns kommen, sonst macht jede Division nur das Beste in ihrem Bereich. Winterthur ist daher in der Pflicht – auch im Sinne der Bahn –, die Divisionen der SBB zu deren und unserem Vorteil zu koordinieren. Dies erfordert heute klare Ansagen und öffentliche Haltungen. Die Formel Velostation + Baum = Städtebau + Klimaschutz sollte nun demaskiert sein. Winterthur braucht keine «Feigenblatt»-Bäume, sondern ein weitsichtiges Anpacken im Zentrum. Ich freue mich auf Vorstösse im Parlament und die Bereitstellung der Mittel dafür.

**Elias Leimbacher, Architekt, Winterthur**



Die SBB planen ein Logistikzentrum mit Velostation auf dem Esse-Areal. Visualisierung: PD

# Veloweg mit offenem Ende

**Velostation** Die Stadt will entlang der SBB-Gleise eine Lücke im Wegnetz für Fussgänger und Velofahrer schliessen. Beim Bahnhof ist alles fix, doch wo der Weg in die Schaffhauserstrasse münden wird, ist offen.

David Herter

Zumindest einige Umdrehungen lang werden Velofahrerinnen und Velofahrer kräftig in die Pedale drücken müssen, bevor sie ihr Gefährt an der Ecke Rudolf-/Wülflingerstrasse abstellen können. Die Planer haben die Steigung der Rampe hinauf zur Velostation nur teilweise reduzieren können. Im Gemeinderat war dies gefordert worden.

Die Steigung sei auf 7 bis 12 Prozent optimiert worden, sagt Christoph Gafner, Projektleiter im Tiefbauamt. «Der steile Bereich ist kürzer geworden.» Möglich macht dies ein Trick. Statt erst an der Einfahrt zur Velostation beginnt die Steigung schon auf der Brücke über die Wülflingerstrasse. Dort wird der Weg für Velos und Fussgänger angehoben. Auf Seite der Schaffhauserstrasse weniger, zur Velostation hin stärker. Als Folge wird auch der Weg auf der Brücke breiter und erreicht laut Gafner die vorgeschriebenen 3,5 Meter.

## Veloweg mit offenem Ende

Das Bauprojekt der SBB für ihr Logistikzentrum, die Velostation und den Weg von der Velostation entlang der Gleise bis zur Personenunterführung Nord ist fertig ausgearbeitet. Die Wegführung von der Brücke über die Wülflingerstrasse bis zur Schaffhauserstrasse ist hingegen vorderhand bloss ein violetter Strich auf einem Plan. Dieser führt von der Brücke geradeaus über drei Grundstücke, die der Siska Immobilien AG gehören. Es seien gute Gespräche im Gange zwischen Stadt und Siska, sagt Projektleiter Gafner. «Wann die geplante Lösung realisiert werden kann, ist abhängig davon, wie Stadt und Eigentümerin ihre Interessen abstimmen können.» Mehr könne er dazu nicht sagen.

Keine Auskünfte zum Stand der Dinge gibt es vorläufig auch von der Siska, die zuständige Person war gestern abwesend.



Bautratt gegen Prozente: Die Steigung hinauf zu den Veloabstellplätzen beginnt schon auf der Brücke über die Wülflingerstrasse. Visualisierung: PD

Kommt keine Übereinkunft zustande, werden die Velofahrer weiterhin über die steile Rampe hinab zur Schaffhauserstrasse fahren müssen, auf demselben Weg wie die Fussgänger.

Die neue Velostation wird auf doppelstöckigen Abstellplätzen für 560 normale und 10 bis 20 Spezialvelos Platz bieten. Das ist weniger als die vom Gemeinderat an dem Ort ursprünglich geforderten 600 bis 800 Plätze. Das sei richtig, sagt Gafner, aber: «Für wird das Angebot in der bereits im Bau befindlichen zweiten Velostation mit 750 Plätzen leicht grösser sein.» Mit insgesamt 1300 Plätzen werde das Angebot an der Rudolfstrasse innerhalb der «vorgesehenen Bandbreite» liegen. Die geplante neue

Velostation wird vorläufig nicht bedient sein. Ein späterer Ausbau zu einer bewirtschafteten Station ist möglich, würde aber zulasten der Abstellplätze gehen.

## Wenig klimagerecht

Sicher ist: Den Vorgaben der Stadt für klimagerechtes Bauen entspricht der Betonbau der SBB nicht. «Wir haben gemacht, was möglich ist», sagt Gafner. Am Ausgang aus der neuen Personenunterführung werde ein Baum gepflanzt, und das Flachdach auf der Velostation werde begrünt. Für weitere Massnahmen, um im Sommer die Hitzebelastung im Stadtzentrum zu reduzieren, sei kein Platz gewesen, sagt Gafner. «Um den Bahnhof herum ist es sehr eng.»



Die ehemalige Esse-Bar wird im Sommer 2020 abgebrochen. Foto: Archiv