

«Diese Mitbestimmung ist Pflasterlipolitik»

Hauptbahnhof Christoph von Ah vom Forum Architektur kritisiert, dass die Bevölkerung bei der Zukunftsplanung des Hauptbahnhofs nicht miteinbezogen wurde.

Michael Graf

Das Timing könnte kaum besser sein: Am Dienstag haben die Stadt Winterthur und die SBB ihre Pläne für den Ausbau des Hauptbahnhofs ab 2045 vorgestellt. Und am Donnerstag gründet sich der Verein «Unser Bahnhof Winterthur». Er versteht sich als eine Art Quartierverein des Bahnhofs und will die Interessen der 120'000 Menschen vertreten, die hier täglich vorbeikommen. Zwei der Initianten, Christoph von Ah vom Forum Architektur und Ruedi Gehring vom künftigen Verein, nehmen Stellung zu den Ausbauplänen.

Herr von Ah, was war Ihre erste Reaktion auf die Zukunftspläne des Hauptbahnhofs?

von Ah: Dass das Parkdeck wekommt, ist wunderbar. Das eröffnet ganz neue Möglichkeiten für die Verbindung der zwei Seiten. Wer von der Wartstrasse her kommt, sieht dann schon von weitem das Bahnhofsgebäude – nicht mehr den alten «Containerhafen» des Parkdecks.

Statt des Betondeckels wird dann eine grosse Lücke klaffen. Ist das wirklich ein Gewinn?

von Ah: Ja, definitiv. Es braucht mehr Mut zur Lücke. Freiraum ist in einer Stadt das rarste Gut. Stellen Sie sich vor, Sie kommen in Winterthur an und können sich auf alle Seiten orientieren – wunderbar!

Gehring: Es ist eine schöne Vorstellung, bei Tageslicht am Bahnhof anzukommen, ohne dass mein erster Impuls ist: Ich muss raus an die frische Luft.

Geht Ihnen das bislang so?

Gehring: Ich empfinde das Dach als drückend. Man taucht dann rasch ab in eine enge Unterführung, es spült einen auf der einen oder anderen Seite wieder raus. Erst wenn ich draussen bin, kehrt bei mir wieder Ruhe ein und ich orientiere mich.

Der Abriss des Parkdecks ist nicht der einzige Zukunftsentscheid. Der Stadtrat hat auch entschieden, den



Ruedi Gehring (Verein «Unser Bahnhof Winterthur») und Christoph von Ah (Forum Architektur) beim Kesselhausplatz. Foto: Madeleine Schoder

Hauptbahnhof mit drei Kopfgleisen zu erweitern statt eines Tiefbahnhofs. Ein guter Entscheid?

von Ah: Ich finde die Argumentation mit den zu hohen Kosten des Tiefbahnhofs problematisch. Bei einem Zeithorizont von rund 30 Jahren über eine Milliarde oder vier Milliarden zu diskutieren, ist doch obsolet. Das ist eine derart langfristige Investition in die Entwicklung der Stadt, dass die wichtigste Priorität sein muss, die richtige Lösung zu finden.

Der Stadtrat hat über zwei Jahre mit den SBB beraten und ist überzeugt, dass er diese gefunden hat.

von Ah: Ich würde mir wünschen, dass die Bevölkerung bei so wichtigen Entscheidungen früher miteinbezogen wird. Genau

darum sind wir aktiv geworden: weil wir finden, dass dieses Thema zu wichtig dafür ist, dass das «einfach so» entschieden wird. Die Art von Städtebau, wo jemand hinkommt und sagt, ich bau hier eine Schneise, das ist vorbei.

Aber es soll doch eine Mitbestimmung geben?

von Ah: Wenn schon alles Wichtige entschieden ist, die Bevölkerung pro forma zu fragen, wie die Perrons nun verbreitert werden sollen, das ist Pflasterlipolitik.

Der Stadtpräsident sagt, diese komplexen Infrastruktur-Abklärungen könne man nicht mit Laien treffen.

von Ah: Das finde ich genau falsch. Man darf der Bevölkerung durchaus Kompetenz beimessen. Das haben wir bei den Stadt-

werkstätten gesehen, die das Forum Architektur begleitend zum Projekt Winterthur2040 durchgeführt hat. Es war erstaunlich, wie viele Ideen aus den Werkstätten von den Planerteams aufgenommen wurden. Das ist ein Erfolgsmodell.

Was wäre am HB anders gelaufen mit mehr Mitwirkung?

von Ah: Hier wurde alles vom Verkehr und den Passantenströmen her gedacht. Man hat die Chance verpasst, von den Stadträumen her zu denken und von den Bedürfnissen der Bevölkerung. Es ist, wie wenn Sie ein Haus bauen. Wenn Sie erst alle technischen Fragen anschauen und sich erst dann um das Raumprogramm kümmern, wird das Haus anders aussehen, als wenn Sie zuerst überlegen, was Ihre Bedürfnisse sind.

Die Bevölkerung hätte dann einfach einen Tiefbahnhof gewünscht, unabhängig von der Finanzierbarkeit.

von Ah: Das glaube ich nicht. In solchen Mitwirkungsverfahren engagieren sich erfahrungsgemäss übrigens auch nur die Leute, die ernsthaft am Thema interessiert sind – die anderen kommen gar nicht erst.

Wird sich Ihr Verein trotzdem beteiligen an der Diskussion um die zwei vorgeschlagenen Varianten zur Verbreiterung der Perrons?

Gehring: Erst einmal müssen wir den Verein gründen. Aber selbstverständlich sind diese Planungen für uns relevant.

von Ah: Es ist ein Marathon. Aber weil diese Prozesse dauern, haben wir den strategischen Entscheid gefällt, den Verein zu

gründen, der sich ums Bahnhofsviertel kümmert und ihm eine Stimme gibt. Das Forum Architektur wird sich weiterhin punktuell zum Hauptbahnhof zu Wort melden.

Bei aller Kritik: Im Süden des Bahnhofs kann nun eine Entwicklung stattfinden.

von Ah: Tatsächlich trifft man bis jetzt, vom Salzhaus her kommend, beim Coop-Gebäude eine Art Hinterhofsituation an, die für das Umfeld des Hauptbahnhofs typisch ist. Mit dem Schwung dieser Aufwertung kann man hier einiges bereinigen. Das ist eine Chance.

Stimmt der Eindruck: Der Bahnhof hat nicht mehr nur Vorder- und Rückseite, das Sulzer-Areal holt auf?

von Ah: Ja, das sieht man jeden Tag an den Passantenströmen Richtung ZHAW und Skillspark. Am Bahnmeisterweg wirds richtig eng. Darum ist die geplante Fussgängerbrücke vom Sulzer-Areal zum Salzhaus ein Gewinn. Eine ähnliche Entwicklung passiert übrigens auch auf der Gegenseite, beim Gleisdreieck vor dem Kantonsspital, wo sich in den nächsten Jahren viel tun wird.

Am Donnerstag ist Vereinsgründung. Gutes Timing?

Gehring: Natürlich ist der Zeitpunkt für uns gäbig, denn wir möchten ja gerade, dass eine öffentliche Diskussion um den Bahnhof in Gang kommt.

von Ah: Es geht auch darum, zu zeigen, dass die Winterthurerinnen und Winterthurer mitmachen möchten. Dass Winterthur als wachsende und selbstbewusste Stadt einen Bahnhof will, auf den wir stolz sein können.

Gibt es ein gutes Vorbild, wo eine solche Aufwertung gelungen ist?

von Ah: Ein schönes Beispiel ist der Hauptbahnhof Zürich. Das geschwungene Dach ist eine grosszügige Geste, die sich zur Europaallee und zum Landesmuseum hin öffnet und sie mit dem Bahnhof verbindet.