

Vorfreude auf die «Zwillingsplätze» am Gleis

BAUSTELLENFÜHRUNG Ein «Deckel» ist fast fertig, beim anderen geht es erst richtig los: Baustadtrat Josef Lisibach findet die Gleisquerung bereits jetzt eine «geniale Geschichte».

Baustadtrat Josef Lisibach (SVP) führte persönlich über die Grossbaustelle, sekundiert von Stadttingenieur Max Reifler und Projektleiter Armand Bosonnet. «Die Umbauten rund um den Hauptbahnhof sind schliesslich ein Generationenprojekt», sagte er. «Finanziell und von der Komplexität her wird es auf lange Zeit nichts geben, was vergleichbar ist.»

Inklusive der bereits erstellten Teile wie des neuen Busbahnhofs verbaut die Stadt rund 84 Millio-

BILDERGALERIE

auf www.landbote.ch

nen Franken; die Arbeiten werden bis 2021 dauern. «Winterthur wächst», sagt Lisibach. «Und auch die SBB bauen aus. Heute nutzen täglich 95 000 Passagiere den Bahnhof. Nach dem Fahrplanausbau 2018 rechnen die Planer mit bis zu 140 000. Dafür wollen wir bereit sein.»

Das jüngste Teilstück, die Gleisquerung Stadtmitte, sei dank gutem Bauwetter terminlich voll auf Kurs, sagt Bosonnet. Zwischen Coop City und Salzhaus ist der «Deckel» über der Technikumstrasse fertig betoniert und teilweise begehbar. Noch stehen hier Baumaschinen, doch schon im November können hier Fussgänger über einen dreissig Meter breiten Platz zum Gleis 3 schlendern.

Velotunnel auf halber Höhe

Überragt wird der neue Platz von einem pilzartigen Betondach, das den Treppenabgang zur Unterführung markiert; auch einen Lift wird es geben. Mit den Velofah-

ren kommt man sich nicht ins Gehege; sie werden stadtauswärts auf einer separaten Galerie auf halber Höhe durch die Unterführung geleitet, wie dies bereits stadteinwärts der Fall ist. Es war und ist eine diffizile Baustelle, direkt am Bahngleis und nur Zentimeter über den Fahrleitungen der Busse. Und doch kam es bisher zu keinen nennenswerten Unfällen.

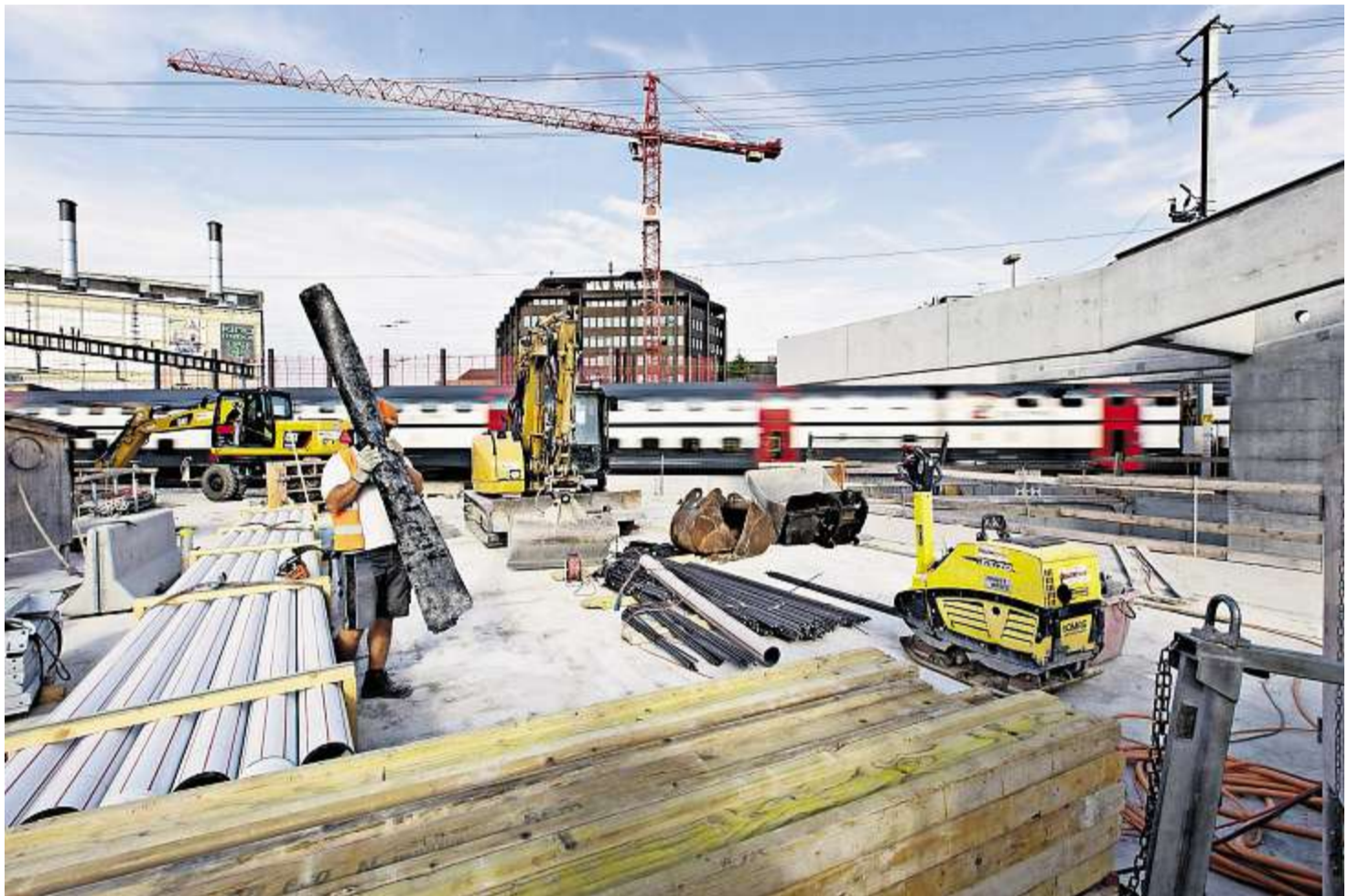
«Die zwei neuen Plätze beidseits der Unterführung sind sozusagen Zwillinge», erklärt Lisibach. Die Pilzdächer stehen sich in gerader Linie gegenüber und beide Seiten bekommen grosse Brunnen und Sitzbänke in gleicher Form. «Der Stadtrat wird 2016 einen Namenswettbewerb für die neuen Plätze ausschreiben», verrät Lisibach. «Schön wären zwei Namen, die zusammenpassen, à la Max und Moritz.»

Kein Niemandsland mehr

Lisibach macht keinen Hehl daraus, dass die Gleisquerung (neben der neuen Parkdeckrampe) sein Lieblingsprojekt aus dem Masterplan ist. «Das ist eine geniale Geschichte», sagt er, «ein durchgehender Platz vom Kesselhaus bis zum Erlenhof.» Die Stützmauer gegen die Rudolfstrasse steht schon, bald wird mit dem Abbruch der alten Rampe begonnen.

«Der Umbau des Zentrums Neuwiesen kommt gerade richtig, denn das wird hier ein äusserst attraktiver Standort», sagt Lisibach. Aufgewertet wird aber auch der Weg zu seinem Arbeitsplatz im Superblock. «Bisher schickte man Besucher des Sulzer-Areals ja wirklich ins Niemandsland, auf all diesen schmalen Stegen und Spalwegen», pflichtet ihm Bosonnet bei. Mitte 2016 soll der neue Platz bereit sein.

Im Windschatten des Grossprojekts werden auch andere Löcher gebuddelt. Vor der Archbar presst eine Mikrotunnelmaschine dicke Abwasserrohre Richtung Vogelsang. Man würde den neuen Platz ja ungern gleich wieder aufreissen. Auch auf der Neuwiesen-seite denkt man voraus: Die Metallbrücke, die nächstes Jahr überflüssig wird, wird nicht verschrottet, sondern an der Eulach weiterverwendet. *Michael Graf*



20 bis 30 Arbeiter sind beim Hauptbahnhof täglich im Einsatz. Inzwischen hat sich der Schwerpunkt der Grossbaustelle auf die Neuwiesen-Seite verlagert. Die Stützmauer steht, und man erkennt den künftigen Veloweg stadtauswärts. Der Parkdeckrampe geht es bald an den Kragen. *Michele Limina*



«Wir wollen bereit sein für täglich 140 000 Reisende.»

Josef Lisibach, Stadtrat (SVP)

Mehr als «die andere Seite» des HB

RUDOLFSTRASSE Bei der Aufwertung der Rudolfstrasse wird um jeden Zentimeter gekämpft. Auch mit Treppen, die ins Nirgendwo führen.

Die Rudolfstrasse galt lange als der gesichtslose Hinterhof des Hauptbahnhofs, die «andere Seite»: Autos, Velofahrer und Fussgänger zwängten sich aneinander vorbei und bogen über die Paul-, Wart- und Konradstrasse ins Neuwiesenquartier. «Die neue Rudolfstrasse wird zur Flaniermeile, die sich zum Sulzer-Areal hin öffnet», sagt Bauvorsteher Josef Lisibach (SVP) und zeigt hinüber zum Kesselhaus. Dorthin schlendert man künftig über einen weitläufigen Platz statt über die provisorische Stahlbrücke. Sei die Zufahrtsrampe des Parkhauses erst abgerissen, wirke der neue Abschluss der Rudolfstrasse nochmals luftiger. Sonst aber kämpfe man praktisch auf

der gesamten Länge um jeden Zentimeter. Der Häuserzeile entlang verläuft auf einer rund zehn Meter breiten Ebene eine Allee mit kleineren Bäumen, auf der die

Cafés rausstuhlen dürfen. Die Rampen runter zur Querung und zur neuen Velostation fräsen sich wie Kerben in die Strasse. 700 bezahlte und bewachte Parkplätze

wird die neue unterirdische Velostation umfassen. Die oberirdischen 1000 Abstellplätze entlang der Gleise bleiben erhalten.

Ein Hingucker werden die Abgänge zur Personenunterführung. Wie kleine Treppen wandern ihre gestuften Abdeckungen ins Nirgendwo. «Es sind Sitzgelegenheiten, die kaum Platz beanspruchen und architektonisch Akzente setzen», sagt Lisibach. Noch sei jedoch nichts in Stein gemeisselt.

Einweihung kaum 2020

Die Stadt könne bei der Planung mit den SBB auf Augenhöhe mitdiskutieren. Mit der neuen Parkhausrampe haben diese der Rudolfstrasse den ersten Stempel aufgedrückt (siehe Artikel rechts) «Wir arbeiten sehr gut zusammen», sagt Armand Bosonnet, der Projektleiter der Stadt. Einweihen werde man die aufgewertete Rudolfstrasse wohl 2021, ein Jahr später als geplant. *hit*



Die neue Rudolfstrasse: Flaniermeile mit Treppen in die Luft. *pd*

«Filigrane Rampe»

Der Spatenstich zur neuen doppelspurigen Parkhausrampe auf der Rudolfstrasse verlief denkbar unglücklich. 12 der 26 über hundertjährigen Silberlinden wurden gefällt. Sie mussten weichen, weil die SBB Platz für die geplante Veloverloquerung Nord hinüber zur Milchrampe und für die vierte Teilergänzung des S-Bahn-Netzes brauchten. Die Perrons der Gleise 8 und 9 werden dafür verbreitert. Der Aufschrei nach der radikalen und überraschenden Fällaktion war laut.

Seit Montag wird die Rampe genutzt. Weil sie erstens breiter ist und rund zehn Meter weiter in die Rudolfstrasse ragt, prägt sie diese nun ungleich mehr als die vorherige Abfahrtsrampe, die bald abgerissen wird. Bis der Beton getrocknet ist, bleibt sie eingerüstet und wirkt daher doppelt trutzig. Ästhetisch vermag sie aber offenbar zu überzeugen. «Sie wirkt filigran, wird von schlanken V-Trä-

gern gestützt und man hat einen schönen, hellen Beton verwendet», sagt der Architekt Marc Graf. Sein Architekturbüro Graf Biscioni zieht auf praktisch gleicher Höhe bald in einen eigenen Neubau. Baulich gesündigt worden sei vielmehr, als man Ende der 80er-Jahre das Parkhaus auf das HB-Dach gesetzt habe. Heute sind der Stadt die Hände gebunden, wie Stadtrat Josef Lisibach festhält. «Bauherrin sind und bleiben die SBB. Die Rahmenbedingungen sind gegeben.»

«Platz zum Manövrieren»

Die von der Rampe eingeschlossene Fläche bietet im Wesentlichen Platz für die Abgänge zur Gleisquerung Nord. Der Grossteil der Fläche bleibt unbespielt. «Wir brauchen Platz, auch für den Verkehr», sagt Projektleiter Armand Bosonnet. Entlang der Gleise reihen sich bis zur Wülflingerstrasse Veloparkplätze. *hit*