Maag Recycling auf dem Absprung

Stadtentwicklung in der Grüze Wegen der Pläne der Stadt rund um das Gebiet beim Bahnhof Grüze sieht die Maag Recycling ihren Betrieb bedroht. Sie sucht bereits einen Standort ausserhalb Winterthurs.

Jonas Keller

Beim Bahnhof Grüze könnten sich bald schon Veloschnellroute und Güterzüge in die Quere kommen. Foto: Madeleine Schoder

«Wir halten die städtische Entsorgung hier am Laufen», sagt Judith Maag. Ihr Recyclingbetrieb nahe dem Bahnhof Grüze sammelt mittlerweile mehr Abfall als die städtische Entsorgung. Gut 60'000 Tonnen Material sind es jedes Jahr, davon allein 600 Tonnen Altglas jeden Monat. Doch nun sieht Maag ihr Geschäft durch Pläne der Stadt für eine Veloschnellroute gefährdet. Diese könnte dem Warenverkehr des Betriebs in die Quere kommen. Die Unternehmerin stellt klar: «Entweder es gibt funktionierende Rahmenbedingungen – oder wir können irgendwann nicht mehr weitermachen.»

Das Gebiet Neuhegi-Grüze, wo die Maag Recycling ihr Areal hat und wo sie tagtäglich Altglas, Karton, PET, Elektroschrott und mehr auf Züge und Lastwagen verlädt, verändert sich in rasantem Tempo: Neuhegi soll ein zweites Stadtzentrum werden, der Bahnhof Grüze den Hauptbahnhof als Umsteigepunkt entlasten und eine Veloschnellroute alles verbinden. Hinten anstehen müssen bei dieser Entwicklung, so Judith Maag, die Bedürfnisse der Industrie.

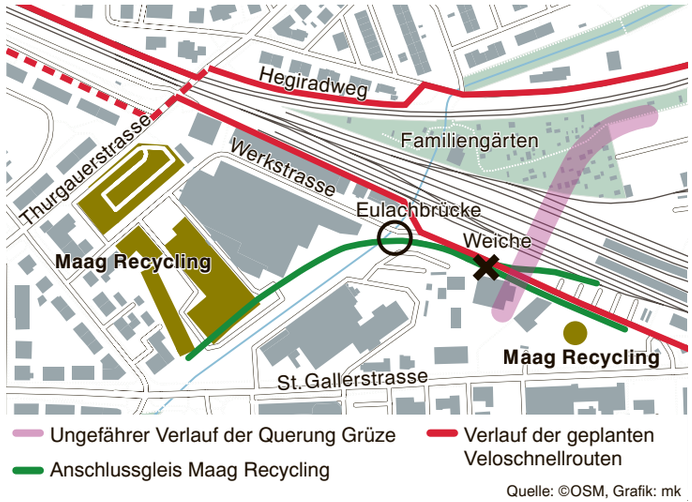
Das Gleis des Anstosses

Maag befürchtet, dass der Lastverkehr und die geplante Veloschnellroute sich in die Quere kommen werden. Die Route wird über ein Gleis führen, das für die Maag Recycling essenziell ist. Für durchschnittlich drei bis sechs Stunden am Tag wird es von Lastzügen benutzt. «Die Stelle ist betroffen», bestätigt man beim Baudepartement der Stadt. Und hält doch fest: «Das Anschlussgleis kann mit der Veloschnellroute weiter betrieben werden.»

Judith Maag ist davon nicht überzeugt. «Wir haben dort täglich zig Züge», sagt die Unternehmerin. «Wenn die Velos auch dort durchsollen, wird das so nicht mehr möglich sein.» Die Maag müsste teilweise auf Lastwagen ausweichen – und würde damit nicht nur die Strassen der Gegend stärker belasten, sondern auch die Umweltbilanz des Recyclingunternehmens verschlechtern. Zudem, befürchtet Maag, sei das Nebeneinander von Zügen und Velofahrern keineswegs gefahrlos. «Unfälle wären vorprogrammiert», sagt sie.

Die Stadt ist momentan in Gesprächen mit der Maag und den SBB. Beim Tiefbauamt zeigt man sich überzeugt, dass eine Lösung gefunden wird. Den Recyclinghof verlieren wolle man auf keinen Fall: «Eine Einstellung des Betriebs wäre weder im Sinne der Stadt und der Region noch des Unternehmens.» Wie sie das konkret verhindern will, weiss die Stadt allerdings noch nicht. Dass das Gleis grundsätzlich weiterbenutzt werden kann, ist bereits vereinbart. Die genaue Gestaltung der Veloroute und eine Lösung dafür, wie die Velos auf die andere Seite des Gleises kommen, sind erst in Planung.

Wo die Gleise auf die neue Veloschnellroute treffen



Quelle: ©OSM, Grafik: mk

Doch was, wenn keine solche Lösung gefunden wird? Ein Umzug innerhalb der Stadt kommt für Maag nicht infrage. «Wir sind schon länger auf der Suche nach alternativen Standorten», sagt sie. Das wichtigste Kriterium ist aber zugleich auch der Knackpunkt: ein naher Gleisanschluss in einer Industriezone. «Es gibt in Winterthur schlicht kein Areal, das die Anforderungen erfüllt», sagt Maag. Auch sie hofft nun deshalb auf eine praktikable Lösung am bestehenden Ort.

Brücke muss saniert werden

Zweiter Streitpunkt zwischen der Stadt und der Maag ist eine Brücke, die das Recyclingareal direkt mit dem Bahnhof Grüze verbindet. Sie ist sanierungsbedürftig und deswegen bereits gesperrt. Laut dem Tiefbauamt ist noch offen, ob der städtische Teil der Brücke saniert oder abgebrochen wird. Für Maag würde Letzteres heissen: Der Güterverkehr müsste statt über die Werkstrasse, die direkt vom Areal weg den Gleisen entlangführt, vermehrt auf der Geiselweidstrasse abgewickelt werden. «Das gäbe einen Verkehrskollaps», sagt Maag. Die Stadt widerspricht: «Der städtische Teil des Eulachübergangs ist bereits heute gesperrt. Den privaten Teil kann die Maag aber weiterhin nutzen. Der Entscheid hat deshalb keinen Einfluss auf die Verkehrsmengen auf der Geiselweidstrasse.»

Die Verhandlungen zwischen der Maag und der Stadt zur Veloschnellroute und zur Eulachbrücke laufen. Klar ist bereits: Die Entwicklung im Gebiet Grüze-Neuhegi wird nicht haltmachen. Bereits diesen November entscheiden die Stimmbürger über eine neue Bus- und Velobrücke beim Bahnhof Grüze, die den Plänen der Stadt nach frühestens ab 2025 eine Lösung für den Gleiskonflikt sein könnte. Ebenfalls klar ist: Die Maag Recycling ist in Winterthur zu einem unverzichtbaren Betrieb geworden. Deren 60'000 Tonnen Material jährlich sind nicht nur viel. Es sind über 20'000 Tonnen mehr, als die städtische Entsorgung letztes Jahr an Abfall und Recyclingmaterial eingesammelt hat.