

5. Anwohner- und landschaftsverträgliche Linienführung für die SBB-Linie zum Brüttenertunnel im Glattal

Antrag des Regierungsrates vom 30. September 2020 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 258/2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 10. November 2020

Vorlage 5657

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die KEVU beantragt Ihnen einstimmig, dieses dringliche Postulat abzuschreiben. Die KEVU hat die Vorlage an zwei Sitzungen beraten, am 27. Oktober 2020 auch in Anwesenheit unserer Kollegin und Erstunterzeichnerin Cristina Cortellini. Ebenfalls anwesend waren Franz Kagerbauer (*inzwischen pensionierter Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes [ZVV]*) und Dominik Brühwiler (*Direktor des ZVV*).

Das dringliche Postulat hat, wie Sie auch dem Bericht der Regierung entnehmen können, offene Türen eingermannt. Das Timing war sicher sehr gut. Wir haben nicht nur einen Bericht vorliegen, sondern in der Zwischenzeit sind auch Ergebnisse erzielt und die Forderungen des Postulates alle umgesetzt worden. Es ist daher vollständig erfüllt, das ist sicher äusserst erfreulich. Ich glaube, wir können feststellen, dass beim ganzen Projekt und auch diesen Aspekten der landschaftsverträglichen Linienführung für die SBB-Linie zum Brüttenertunnel im Glattal die verschiedensten Stakeholder sehr eng miteinander zusammengearbeitet haben, namentlich der Kanton, sicher auch in der Federführung, und die vielen betroffenen Gemeinden auf der ganzen Strecke zwischen Wallisellen und Winterthur, also nicht nur das Glattal, dann auch die SBB und das Bundesamt für Verkehr.

Ganz kurz: Im Rahmen des STEP-Ausbauschritts 2035 (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*) haben die eidgenössischen Räte 2019 den Bau des Brüttenertunnels beschlossen. Das soll auch die erste Etappe der S-Bahn-Generation 2 sein, die somit umgesetzt werden kann. Vor allem der Kapazitätsengpass zwischen Winterthur und Effretikon kann nachhaltig behoben werden. Es ist eine ganze Palette von Massnahmen auf der ganzen Strecke angeschaut worden, einerseits in Wallisellen, Bassersdorf und Winterthur, vor allem aber auch in Dietlikon – das war auch der Fokus des dringlichen Postulates –, wo es darum ging, dass die Zufahrten und Linienführungen einerseits zum Brüttenertunnel, andererseits aber auch zur Glattalautobahn aufeinander abgestimmt werden können. Es geht auch um die Entflechtung der Bahnlinien nach Stettbach und Wallisellen und es wurden dann verschiedene Varianten geprüft: einerseits Brückenvarianten, andererseits Tunnelvarianten. In der Zwischenzeit konnten wir feststellen, dass man sich für die unterirdische Variante, die vor allem auch landschaftsverträglich ist, entschieden hat. Ich glaube, dass alle diesen Entscheid begrüßen. Das Vorprojekt ist nun abgeschlossen und geht in die nächste Planungskammer und der Baubeginn ist im Verlauf dieses Jahrzehnts geplant, aber die ganze Eröffnung wohl dann erst in den 30er-Jahren.

Ich beantrage Ihnen im Namen der KEVU, das dringliche Postulat abzuschreiben. Besten Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Auch die SVP dankt für den Bericht und unterstützt natürlich die Abschreibung. Das Postulat nahm tatsächlich ein berechtigtes Anliegen auf, denn auch die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs hat, wenn man Neubauten realisiert, beträchtliche Auswirkungen auf Umwelt und Siedlung. Dass in diesem Fall eine gute Lösung gefunden wurde, mögen wir den Dietlikern von Herzen gönnen.

Es zeigt aber auch, dass jeder neue Infrastrukturausbau, auch bei einer S-Bahn zweiter Generation, im heutigen Umfeld immer schwieriger und immer teurer zu realisieren wird. Auch bei Strassenprojekten, aktuell jetzt in der Kommission zur Diskussion stehend, wie dem Anschluss Winterthur im Rahmen der A1-Ausbauten im Richtplan 18 oder dem Anschluss Töss, oder der Vernehmlassung zum Richtplan 20 mit den SBB-Abstellanlagen bestehen enorme Herausforderungen, um die Interessenkonflikte in Einklang zu bringen. Das zeigt uns, dass der Dialog der Planungsträger bei solchen Vorhaben sehr früh realisiert werden muss und dass man aufmerksam zuhören muss, wenn man solche Projekte realisieren will. Die Herausforderungen werden nicht kleiner. Wir schreiben das Postulat ab. Dankeschön.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Selbstverständlich freut sich auch die SP-Fraktion. Sie freut sich, dass dieses grosse und notwendige Eisenbahnbauwerk Brüttenertunnel Rücksicht auf Wohn- und Erholungsgebiete in unseren Gemeinden Wallisellen und Dietlikon nimmt. Deshalb auch von uns ein Dank an die Verantwortlichen von Bund, SBB, Volkswirtschaftsdirektion und ZVV. Dennoch – und hier kann ich mich voll und ganz meinem Vorredner anschliessen –, wir stecken in Zielkonflikten, die schwierig zu lösen sind. Der notwendige Ausbau des Schienennetzes für den ÖV und insbesondere auch für den Güterverkehr braucht Platz. Platz aber ist im Kanton Zürich im Siedlungsraum sehr knapp – und ausserhalb ebenfalls sehr knapp und heiss umstritten, wie sich gerade in Bubikon und Eglisau wieder zeigt.

Die SP-Fraktion zieht daraus zwei Schlüsse. Erstens: Bund und SBB müssen akzeptieren, dass neue Eisenbahnlinien viel mehr Rücksicht auf Siedlungen und Landschaft nehmen müssen, als das vielleicht bis vor kurzem der Fall war. Rücksicht nehmen, das heisst ganz konkret «unterirdische Lösungen». Und «unterirdische Lösungen» heisst ganz konkret «enorme Kosten». Zweitens: Es war vorausschauend und weise, dass das Zürcher Volk der SP folgte und im Jahr 2018 die Kürzung beim Verkehrsfonds deutlich ablehnte. Natürlich zahlt Zürich sehr viel an FABI (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*), aber es wird immer wieder Konflikte wie jenen in Wallisellen, in Dietlikon, in Bubikon, in Eglisau geben. Dann könnten wir noch sehr froh sein, wenn sie im Notfall auch mit kantonalen und kommunalen Beiträgen gelindert werden könnten. Der dringend notwendige langfristige Ausbau des Schienennetzes darf nicht daran scheitern, dass

uns Rücksichtnahme auf Siedlungen und Landschaft kurzfristig zu viel kostet. Wir stimmen der Abschreibung zu. Vielen Dank.

Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon): Vorab gebe ich Ihnen meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Gemeinderätin in Dietlikon.

Mit dem Ausbauschnitt 2035 projektiert und realisiert die SBB im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr, BAV, den Ausbau der Strecke von Zürich nach Winterthur. Die Bevölkerung im Glatttal ist stark vom Ausbau der Brüttenertunnel-Linie betroffen. Die Gemeinden wehren sich seit einer Dekade. Doch vor diesem vehementen Kampf wollte das BAV lediglich die Minimalvariante umsetzen, mit beschränktem Augenmerk auf Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit und ohne Rücksicht auf die Bedürfnisse der betroffenen Bevölkerung.

Glücklicherweise konnten in der Zwischenzeit einige Etappen-Siege erzielt werden: Dicht besiedelte Quartiere sollen nicht hinter Betonmassen verschwinden, wichtige Naherholungsgebiete, Landwirtschaftszonen und Wildtierkorridore bleiben erhalten. So sieht es aktuell das revidierte SBB-Projekt vor, welches nun einen kurzen Tunnel weiterverfolgen wird, anstelle der ursprünglich geplanten 750 Meter langen Brücke. Für die Unterstützung bei den Verhandlungen mit dem BAV danke ich dem Regierungsrat und insbesondere dem Amt für Verkehr und dem Amt für Raumentwicklung.

Bis der Bau in einigen Jahren tatsächlich beginnt, liegen noch einige Herausforderungen vor uns. Einerseits wird nun die grobe Linienführung von den SBB konkretisiert und andererseits löst diese Grossbaute zusätzliche Projekte auf kommunaler und kantonaler Ebene aus: die weniger sichtbaren, aber sehr teuren unter der Erde, wie Stromverteilungen, Wasserleitungen und Kanalisationen, aber auch solche, welche das Ortsbild massiv verändern werden, wie der Ausbau von vier Bahnhöfen, die Umlegung von Strassenführungen, mehrere neue Unterführungen und Passerellen. Das alles prägt nicht nur den öffentlichen Raum, sondern ist auch äusserst kostenintensiv und belastet die Gemeindekassen in Übermass.

Mit dem Bau dieser Mehr-Spur Zürich–Winterthur bieten sich jedoch auch Chancen. Die genannten Neubauten können zu einer Aufwertung des öffentlichen Raumes führen, sofern darauf ein Augenmerk gesetzt wird. Ein weiterer positiver Aspekt ist sicherlich die neue Velo-Schnellverbindung, welche entlang des Bahntrassees geplant ist. Das Glatttal soll als Pioniergegend für erste extra breite Schnell- und breitere Haupttrouten dienen. Engpässe, Absätze, Übergänge, Hindernisse und Schikanen würden so – zumindest velotechnisch – der Vergangenheit angehören. Hoffen wir, dass dieses positive Velo-Omen auch für die restliche Projektierung und den Ausbau der Bahn-Mehr-Spur-Verbindung gilt – für Mensch und Natur. Schlimmstenfalls machen wir es vor Inbetriebnahme in weiter Zukunft wie Greenpeace mit einem Sit-in und ketten uns mit Rollator an den Gleisen an. Wir bleiben in jedem Fall dran. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Zwei wichtige Hauptarterien des Verkehrs in der Schweiz fliessen mitten durchs Glatttal zwischen Brütisellen, Bassersdorf

und Wallisellen. An der gleichen Stelle befinden sich Naturschutzgebiet, Wildtierkorridor, Naherholungsgebiet und selbstverständlich auch Wohngebiet. Zukünftig wird der Druck auf die Natur und die Quartiere durch das Projekt «STEP 2035» – also den Brüttenertunnel – und später die Glatttalausbahn noch erhöht werden.

Für einen grossen Knackpunkt des Brüttenertunnels wurde im letzten Juli 2020 eine Lösung gefunden. Das Bundesamt für Verkehr hat entschieden, die Entflechtung der verschiedenen Linien im Raum Dietlikon unterirdisch anstatt mit einer Überwerfung zu lösen. Des Weiteren wurde entschieden, den Bau der Veloschnellroute mit dem Projekt Brüttenertunnel zu verbinden. Und für das Landschaftsgebiet Eich zwischen Baltenswil, Bassersdorf und Dietlikon wurde ein Masterplan «Erholung, Landwirtschaft, Natur und Landschaft» ausgearbeitet. Nach diesem wollen sich alle Beteiligten, also Bund, Kanton und Gemeinden, bei den zukünftigen Planungen richten. Das sind allesamt begrüssenswerte Entwicklungen. Mit dem Entscheid der Tieferlegung in Dietlikon ist das Postulat erfüllt. Damit ist zumindest an einem Ende des Tunnels eine möglichst landschafts- und siedlungsverträgliche Lösung gefunden worden.

Jetzt wissen Sie, dass jeder Tunnel, wie auch der Brüttenertunnel, zwei Enden hat. Und auf der Winterthurer Seite des Tunnels befindet sich ebenfalls ein Wildtierkorridor, Naherholungsgebiet und Siedlungsgebiet. Seit letztem Jahr ist bekannt, dass das notwendige 800 Meter lange Bahnviadukt aus dem Eichliacker-Quartier um 300 Meter weiter Richtung Süden verschoben wird. Das Tunnelportal wird dann ziemlich genau am Rand eines unterbrochenen Wildtierkorridors zu liegen kommen. Wir erwarten, dass auch dieser Wanderpassage für Wildtiere genügend Rechnung getragen wird und dass die Umsetzungsmassnahmen bald angegangen werden.

Für uns Grüne ist klar: Bei der Projektierung von Verkehrsinfrastruktur muss neben der Klimaverträglichkeit in allen Fällen auch die Landschafts- und Siedlungsverträglichkeit berücksichtigt werden. Ohne die Berücksichtigung der Umwelt geht es im 21. Jahrhundert einfach nicht mehr. Wir werden das Postulat abschreiben.

Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen): Der Brüttenertunnel ist ein wichtiges Projekt, um den Engpass der SBB auf dieser auch für den gesamtschweizerischen Bahnverkehr wichtigen Strecke nachhaltig zu beseitigen. Das Projekt hat aber auch einen grossen Impact auf die betroffenen Gemeinden. Gerade in dichtbesiedelten Gebieten, welche auch in Zukunft weiter verdichtet werden, ist eine optimale Einbettung von grossen Bauvorhaben wichtig, um die Bevölkerung möglichst wenig zu belasten. Ob die Gleise in einem Tunnel oder auf einem Viadukt liegen, hat eine einschneidende Auswirkung auf die Wohnqualität. Ein solcher Entscheid hat einen Einfluss auf den Naherholungsraum, auf die Lärmimmissionen für die Anwohner und auch auf den Wert der Liegenschaften. Mit dem Entscheid des BAV für die unterirdische Variante, gestützt auf den Erkenntnissen aus dem Vorprojekt und dem Gutachten der kantonalen Natur- und Heimatschutzkommission, aber auch dank dem Einsatz der jeweiligen Gemeindevertretung für

die unterirdische Variante erledigt sich das Postulat. Es wird damit auf ein wichtiges Bedürfnis der Bevölkerung eingegangen. Wichtig ist es, dass bei nationalen Projekten dieser Art der Kanton schon früh die Federführung übernimmt und die Bedürfnisse der betroffenen Gemeinden abholt. Auch im weiteren Verlauf ist es wichtig, dass der Kanton und die betroffenen Gemeinden in engem Austausch mit der SBB und dem BAV sind und auf die verschiedenen Problematiken, wie zum Beispiel Lärmemissionen, eingehen. Die Mitte-Fraktion bedankt sich und schreibt das Postulat ab.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Wer schon einmal an einem Geburtsvorbereitungskurs teilgenommen hat, weiss welche grandiose Wirkung eine sogenannte «Erfrischungsatmung» hat. Sie kommt vornehmlich zwischen den Presswehen zum Einsatz und hilft auch, dem in höchster Anspannung dem dramatischen Geburtsereignis beiwohnenden, werdenden Vater, wieder etwas herunterzukommen.

Auch Linienführungen von Verkehrsträgern durch dicht besiedeltes Gebiet planen zu müssen, kommt heute eigentlich Geburten gleich. Das vorliegende Postulat hat darum als willkommene Erfrischungsatmung dazu geführt, dass mit dem Einbezug aller Betroffenen keine Zangengeburt nötig wurde. So kann jetzt im Fall des Brüttenertunnels und all seiner Zufahrten davon ausgegangen werden, dass dereinst ein gesundes beziehungsweise siedlungsverträgliches Kind zur Welt kommen wird. Als Pate zur Verfügung gestellt haben sich nebst den betroffenen Gemeinden die Zürcher Planungsgruppe Glatttal, die Bundesämter für Strassen und Verkehr, die SBB und natürlich unsere Regierung mit den zuständigen kantonalen Stellen. Ihnen allen gebührt ein Dank für die Bereitschaft zum Gespräch und zur Lösungsfindung.

Auf diese Kompetenzen werden wir – es wurde nun mehrfach gesagt – in Zukunft noch mehr angewiesen sein. Bei allem Verständnis für die Anliegen von Bevölkerung und Umweltverbänden dürfen wir nicht vergessen, welche Bedeutung der ÖV für unser gesellschaftliches und wirtschaftliches Leben im Kanton Zürich hat. Gerade der Zug gehört noch immer mit Abstand zu den flächeneffizientesten Massentransportmitteln. Die im vorliegenden Fall erzielte Einigung ist vorbildlich und sollten wir als positives Beispiel für kommende Konflikte mitnehmen.

Auch die EVP atmet auf und ist bereit, dieses Postulat als erledigt abzuschreiben.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Der Zeitpunkt ist eigentlich gar nicht so schlecht, an dem wir dieses Postulat besprechen. Vor einem Monat im März hat die SBB mit den Visualisierungen und einer Projektwebseite weitere Details zumindest visualisiert oder für die Bevölkerung gleich zugänglich gemacht, sodass wir sehen, was hierbei herauskommt. Welche Schlüsse können wir daraus ziehen? Ja, einerseits zum Beispiel ein «Geht nicht» kann es nicht sein, und auch die Erkenntnis, dass die SBB vielleicht auch einmal einen Aufschlag bei einem Projekt macht und schaut, was dabei zurückkommt. Worauf spiele ich an? Um auf das Nordportal zu kommen, es wurde bereits erwähnt: Dort gab es eine Überführung, die mitten im Wohnquartier war. Sie ist auch jetzt noch am Rand des Wohnquartiers, es ist also

nicht so, dass es ein schöner Anblick wäre oder dass es ein Anblick wäre, den niemand mehr sieht, auch jetzt noch sind viele Bewohner davon betroffen. Aber warum überhaupt zuerst eine Lösung vorgestellt wurde, die mitten im Quartier ist, nur um nachher innerhalb von kürzester Zeit sagen zu können «Oh, wir können diese Brücke auch 700 Meter stadtauswärts machen», da stellen sich schon Fragen, wie hier geplant wurde. Das hätte man auch von Anfang an so machen können, wenn ein Projekt sauber aufgegleist wird. Das ist quasi der Auftrag, dass dies in Zukunft vermehrt geschieht, dass die SBB beziehungsweise alle Verantwortlichen, nicht nur die SBB – das Bundesamt für Verkehr, der Kanton – bei einem solchen Projekt von Anfang an dabeisitzen und nicht zuerst irgendetwas vorgestellt wird, und dann müssen alle mal zum Meckern kommen, damit etwas geschieht. Ich habe jetzt das Problem der Brücke genommen, der Anlass des Postulates war ja aber das Südportal. Auch hier stellt sich das ähnlich dar. Nun ja, ich hoffe, dass sich dies in Zukunft besser lösen lässt. Es zeigt gleichzeitig auch, wie wichtig Lobbyarbeit ist, auch wenn ich den Begriff nicht mag, wie wichtig es ist, dass man genau hinschaut. Wir stimmen der Abschreibung zu.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Die Geschichte, die wir heute diskutieren, geht zurück auf den Beschluss zum STEP-Ausbauschnitt 2035, der 2019 in den eidgenössischen Räten gefällt worden ist. Das war der Meilenstein für die grosse Angebotserweiterung des Zürcher S-Bahnsystems. Es waren zwei zentrale Schlüsselemente für unseren Kanton enthalten: Das eine ist der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen, das andere das Projekt Mehr-Spur Zürich–Winterthur oder, wie man früher gesagt hat, der Brüttenertunnel. Der Projektperimeter von Mehr-Spur Zürich–Winterthur erstreckt sich tatsächlich vom Bahnhof Winterthur bis Bassersdorf beziehungsweise Wallisellen und ist ein ziemlich grosses Projekt. Der neue Projektname verdeutlicht, dass der Tunnelabschnitt nur einen Teil des Grossprojektes, des riesigen Projektes ist. Und bereits 2016 sind ja unter der Federführung des Kantons Arbeiten zur Gebietsentwicklung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brütisellen in Angriff genommen worden. Das war sehr entscheidend, weil da im Vordergrund eben auch die optimale Einbettung des Grossprojektes in den Landschafts- und Siedlungsraum im Vordergrund stand. In den bisherigen Planungsphasen ist das Projekt hinsichtlich Siedlungsverträglichkeit, hinsichtlich Landschaftsverträglichkeit nochmals weiter und stetig optimiert worden. Es wurde gesagt, in Wallisellen und Winterthur wurden die erforderlichen Entflechtungsbauwerke aus dem Siedlungsgebiet verschoben. Das gibt natürlich wieder neue Herausforderungen, wie es erwähnt wurde, insbesondere mit Naturschutzgebieten, Wildkorridoren et cetera, aber das ist zu lösen. Und in Dietlikon hat sich das BAV dann nach Intervention des Kantons Zürich, insbesondere auch meines Amtes für Mobilität und des ZVV und der Gemeinde entschieden, eine Unterquerung anstelle einer oberirdischen Lösung zu realisieren. Ich kann Ihnen sagen, dass der Regierungsrat diesen Entscheid sehr begrüsst, ebenso wie die betroffenen Gemeinden. Sie haben auch das nun so mögliche Projekt der Veloschnellwegroute zwischen der Stadtgrenze Zürich-Oerlikon und dem Bahnhof Wallisellen erwähnt, auch das ein grosses Projekt mit einer grossen Synergienutzung, was ich

sehr erfreulich finde, was mich sehr freut. Und ich hoffe da natürlich dann auch auf eine Unterstützung; es ist ja im Moment in der parlamentarischen Beratung. Also insgesamt eine schöne Geschichte, finde ich, mit dem Abschluss dieses Postulates. Natürlich geht es weiter, wir müssen weiter daran arbeiten. Der Kranz gehört aus meiner Sicht – neben den Gemeinden – insbesondere auch meinem ZVV, dem Amt für Mobilität und sicher auch dem ARE (*Amt für Raumentwicklung*) in der Baudirektion. Nur eines möchte ich trotz dieser schönen Geschichte als dreifache Mutter sagen: Ich bin froh, gehen die Geburten nicht so lange wie diese Grossprojekte. Diese dauern sehr, sehr lange. Aus meiner Sicht dürfte es manchmal etwas schneller vorwärtsgehen. In diesem Sinne braucht es also noch Geduld. Aber was es vor allem auch braucht, das hat Cristina Cortellini gesagt: Es braucht noch Durchhaltevermögen, wir müssen dranbleiben. Und die Geschichte zeigt auch: Wir müssen für unsere Anliegen im Kanton Zürich in Bern kämpfen, sei es mit dem BAV, sei es mit dem ASTRA (*Bundesamt für Strassen*), wobei ich auch sagen muss, dass ich bei beiden stets auf offene Türen gestossen bin, wenn wir überzeugende Argumente hatten. Vielen Dank.

Ratspräsident Roman Schmid: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das dringliche Postulat KR-Nr. 258/2019 ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.