

# Eine Gemeinde atmet durch

**Bubikon** Der Kanton Zürich gleist die Planung neuer Abstellgleise neu auf. Zum Umdenken bewogen hat ihn auch der breite Bürgerprotest aus Bubikon.

Matthias Müller

Der Entscheid des Regierungsrats war mit Spannung erwartet worden. Hinsichtlich der Erweiterung des Zürcher S-Bahn-Netztes hatten die SBB drei Standorte für drei neue Abstellanlagen definiert, auf denen die zusätzlichen Züge parkiert und neu formiert werden können.

Besonders in der Gemeinde Bubikon, in deren Weilern Brach, Fuchsbühl und Wändhülsen auf einer Landwirtschaftsfläche von total 80 Hektaren auch gleich noch eine Serviceanlage mitgeplant war, hatte sich dagegen grosser Widerstand formiert. Die alles entscheidende Frage der einberaumten Pressekonferenz lautete nun ganz unbescheiden: Nimmt der Kanton den Standort in die Teilrevision des Richtplans 2020 auf?

## Den Variantenfächer öffnen

Die Antwort darauf gab Baudirektor Martin Neukom (Grüne) nach zehn für die Direktbetroffenen quälend langen Minuten: «Wir werden die Abstellanlagen neu aufgleisen, die drei Abstellanlagen aus der Teilrevision des Richtplans herauslösen, den Variantenfächer öffnen und die Gemeinden und die Bevölkerung miteinbeziehen.»

Nach der öffentlichen Auflage im Frühjahr seien rund 2300 Rückmeldungen bezüglich der drei Standorte eingegangen, viele davon hätten die falsche Interessenabwägung zwischen Natur und Wirtschaft und den mangelnden Miteinbezug der Standortgemeinden angeprangert. Dem wolle man nun Rechnung tragen. In den nächsten zwei Jahren soll eine neue, erweiterte Standortevaluation gemacht werden – ein Prozess, bei dem alle Interessengruppen und Parteien rechtzeitig informiert und involviert werden sollen.

## Ein Zeichen für die Natur

Das Durchatmen in den betroffenen Gemeinden war wohl quer



Entscheid vertagt: Zumindest für die nächsten zwei Jahre bleibt dieses Grün grün. Foto: PD

durch den ganzen Kanton zu spüren.

Fast schon euphorisiert reagiert Nicole Fritschi von der IG Pro Brach Fuchsbühl, die sich Ende 2020 als Reaktion gegen die Pläne gebildet hatte. «Wir sind unglaublich erleichtert, dass der Regierungsrat uns erhört hat», sagt sie und schiebt nach: «Das ist ein Zeichen dafür, dass es nicht nur noch um Wachstum geht, sondern dass auch dem Wert der Natur und dem Schutz unserer Ernährungsgrundlage Rechnung getragen wird.» Die IG hatte mit verschiedenen Aktionen auf ihr Anliegen aufmerksam gemacht und die schieren Zahlen – 80 000 Quadratmeter, 4,4 Kilometer Gleise auf fruchtbarem Boden, Servicehalle mit 150 Metern Länge – mit in den Vordergrund gerückt.

Obschon Fritschi den Entscheid des Regierungsrats vor allem als Erfolg für die Natur verbucht, ist er auch als Erfolg für das zivilgesellschaftliche Engagement zu interpretieren. Die grosse Zahl der Einwendungen, aber auch die koordinierte Arbeit zwischen den verschiedenen

lokalen und überregionalen Interessengruppen haben ihren Beitrag geleistet. Erst nach drei Wochen waren sie gemeinsam bei Regierungsrat Neukom vorstellig geworden.

## Bubikon weiter im Rennen

Die Sache ist aber freilich noch nicht vom Tisch – dessen ist man sich bei der IG bewusst. In ihren Erläuterungen haben Martin Neukom und SBB-Vertreter Linus Looser aufgezeigt, dass der Standort Zürcher Oberland auch in der neuen Evaluation zentral sein wird und die bisherigen Standorte weiterhin im Rennen sind.

Dennoch überwiegt bei Nicole Fritschi der Optimismus. «Von nun an können versiegelte Böden mit in die Standortsuche eingebunden werden. Da gibt es viele Alternativen», zeigt sie sich überzeugt. Und klar sei auch: «Wir werden weiter gegen eine Gleiswüste in der Natur kämpfen.»

## Endlich «seriöse» Planung

Ebenfalls erfreut, wenn auch etwas temperierter, zeigt sich Bubikons Exekutive. Hochbauvor-

steher Hans-Christian Angele (FDP) ist «sehr froh» über den Entscheid, lobt die «tolle Arbeit» der IG Pro Brach Fuchsbühl und gibt sich «beeindruckt» von den vielen Einwendungen, die beim Kanton eingegangen sind. Es sei wichtig, dass es Bubikon in der Vernehmlassung noch gelungen sei, aufzuzeigen, welche Folgen dieses Projekt für die Gemeinde hätte, etwa bei der Grundwasserversorgung, die durch den Bau gefährdet würde.

Vor allem aber, so Angele weiter, sei er erleichtert, dass es jetzt endlich zu einer «seriösen» Planung komme und der Variantenfächer geöffnet werde.

Mit dem ersten Versuch sei die Gemeinde quasi vor vollendete Tatsachen gestellt worden, das sei mit dem neuen Verfahren nicht mehr möglich. «Wir fordern von den SBB, dass keine bereits genutzten Standorte mehr ausgeschlossen werden und die Beurteilung auch konkrete Analysen vor Ort umfasst. Einen reinen Kartenentscheid, bei dem man nur aufgrund von einfachen Ausschlusskriterien entscheidet, darf es nicht mehr geben.»

## Kommentar

### Jetzt muss der Kanton liefern

Der Entscheid kam für viele überraschend: Der Kanton Zürich und die SBB stellen den Entscheid über den Bau neuer Abstellgleise für zwei Jahre zurück und suchen nun doch nochmals nach Standortalternativen. Das ist eine gute Nachricht für das Zürcher Oberland.

Die Protestler sehen den Entscheid zu Recht als Sieg für die Natur. Gleichzeitig ist es aber ein enormer Erfolg der Bürgerinnen und Bürger in allen Standortregionen: Die schiere Zahl an Rückmeldungen liess der Kantonsregierung keine andere Wahl. Sie will künftig besser mit dem Volk kommunizieren.

Richtig ist aber auch: Die Region profitiert enorm von der künftig besseren Anbindung ans Zürcher S-Bahn-Netz. Die Grosseprojekte am Bahnhof Stadelhofen und der Doppelspurausbau im Aatal rücken die Region spürbar näher an die Stadt Zürich.

Aufatmen ist nach dem jüngsten Entscheid noch lange nicht angebracht: Dass Lasten in die Region zurückverteilt werden, erscheint auch aus wirtschaftlicher Sicht logisch. Und die SBB machen keinen Hehl daraus, dass im Raum Rapperswil/Zürcher Oberland ein Servicezentrum samt entsprechenden Abstellgleisen entstehen muss – daran führt kein Weg vorbei.

Die Kantonsregierung und die Bundesbahnen müssen nun den Beweis antreten, dass sie eine echte Neubeurteilung der Standorte vornehmen und nicht weiter auf grünen Wiesen planen. Ansonsten verkommt der heutige Entscheid zur Beruhigungsspielle für die Bevölkerung.



Malte Aebeli  
Chefredaktor ad interim

# Megabauprojekt ist zurück auf Feld 1

Gestern Vormittag gaben die SBB und der Zürcher Regierungsrat an einer Medienkonferenz überraschend bekannt, dass sie bei der Suche nach möglichen Standorten für neue S-Bahn-Service- und Abstellanlagen im Kanton Zürich nochmals über die Bücher gehen.

Die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion haben entschieden, die geplanten Megabauprojekte in Bubikon, Hombrechtikon (Feldbach) und Eglisau aus der Richtplanrevision 2020 herauszulösen und eine erweiterte Standortevaluation zu starten, wie Martin Neukom (Grüne) und Carmen Walker Späh (FDP) erklärten. Dabei sollen die Standortgemeinden und die Bevölkerung stärker einbe-

zogen werden.

## Allenfalls unterirdisch

Besonders oft wurde bemängelt, dass die drei Abstellanlagen alle auf Landwirtschaftsland hätten entstehen sollen. Neukom nannte die Einwendungen «nachvollziehbar». Deshalb werde man nun bei der Standortsuche «den Variantenfächer noch einmal öffnen». Mit einer erneuten öffentlichen Auflage sei in rund zwei Jahren zu rechnen.

Hintergrund der umstrittenen Bauprojekte: Die SBB und der Zürcher Verkehrsverbund ZVV wollen das Netz der S-Bahn im Kanton Zürich ab 2030 markant ausbauen. Dazu braucht es neben neuen Zügen auch zusätzliche

stellten, beteuerten sie, bei der Evaluation Umweltaspekte, Auswirkungen auf Anrainer und die betriebliche Machbarkeit berücksichtigt zu haben. Doch das war offenbar nur die halbe Wahrheit. «Wegen der vielen kritischen Rückmeldungen müssen mögliche Alternativen geprüft werden», sagte Linus Looser, Leiter Produktion Personenverkehr SBB, vor den Medien diplomatisch. Miteinbezogen würden dabei auch bestehende SBB-Anlagen und -Flächen. Dabei gehe es um die Frage, ob diese allenfalls überdeckt oder unterirdisch erweitert werden könnten. Dabei müsse man auch die Kostenfrage im Auge behalten.

Looser machte klar: «Es

schen Gründen mehr Abstellgleise. Die Anlagen müssten möglichst nahe bei Abgangs- und Endbahnhöfen gebaut werden, um Leerfahrten zu vermeiden.

## Chance für Innovation

Laut Carmen Walker Späh soll die neue Standortevaluation in aller Ruhe erfolgen. «Wir haben Zeit, die gilt es zu nutzen.» Die erste neue Abstellanlage müsse erst Anfang des nächsten Jahrzehnts in Betrieb gehen. Die Regierungsrätin wies zudem darauf hin, dass die Projekte nach der Aufnahme in den kantonalen Richtplan den normalen Bewilligungsprozess für Bauvorhaben durchlaufen müssten.

In einem gemeinsamen Com-

gestoppt werden», heisst es in der Mitteilung. Für zusätzliche Infrastrukturanlagen müssten Standorte auf versiegeltem Boden genutzt werden. Der Entscheid sei auch eine Chance, «innovative Ansätze wie eine kombinierte Nutzung mit Industrie, weiteren Mobilitätsdienstleistungen oder sogar Wohnraum» zu thematisieren.

## Warum nicht in der Stadt?

Thomas Wirth, Hochbau- und Liegenschaftsvorstand von Hombrechtikon und GLP-Kantonsrat, meint, dass bei der neuen Standortsuche zwingend auch Reserven in bestehenden SBB-Anlagen und bereits belastete Flächen miteinbezogen werden müssten