

Grüne Träume von Beton und Eisen

Die SBB planen in Bubikon, Feldbach und Eglisau gigantische Abstellanlagen. Der öffentliche Verkehr zeigt seine Kehrseite.

Christoph Mörgeli

Revolutionen fressen ihre Kinder. Und die grüne Welle frisst Grünflächen. In den letzten Jahren und Jahrzehnten hat sich der öffentliche Verkehr massiv ausgeweitet. Im Kanton Zürich beispielsweise wurde das S-Bahn-Netz in den Agglomerationen und deren Umland intensiv ausgebaut. 2040 sollen 2 Millionen Menschen täglich – 50 Prozent mehr als heute – mit der Bahn fahren. Mindestens im 30-, manchenorts im 15-Minuten-Takt. Die ausserordentlich starke Zuwanderung macht enorme Investitionen in die Infrastrukturen des Schienenverkehrs notwendig.

Zwar erklären die Bundesbahnen die zwölf Milliarden Franken für den Ausbauschnitt 2035 hochgemut: «Damit wollen wir die Schweiz verbinden und zusammenhalten.» Tatsächlich dürfte wegen etlicher Projekte weniger der verbindende Zusammenhalt für Schlagzeilen sorgen als der Widerstand, ja Aufstand der betroffenen Bevölkerung. Die Schattenseite von pünktlichen und zahlreichen Schienenverbindungen mit glücklichen Kunden bilden die Reinigung, Wiederaufbereitung und Zusammenstellung der Zugskompositionen. Dies alles macht gigantische Abstellanlagen nötig, wo an sieben Tagen in der Woche während 24 Stunden lichtintensiv und mit hohem Lärmpegel gearbeitet wird.

Gleiswüsten im Landwirtschaftsland

Im Kanton Zürich haben die SBB und der Zürcher Verkehrsverbund drei Gebiete ausfindig gemacht, wo sie riesige Abstellanlagen realisieren wollen. Es handelt sich bei allen um bestes Landwirtschaftsland in hochsensiblen Grüngürteln, also bei keinem um ohnehin eingezontes Industrie- oder Bauland. In Bubikon im Zürcher Oberland beispielsweise geht es um eine einmalige, noch immer intakte Landschaft zwischen See und Bachtel. Dort soll die Fläche von acht Hektaren oder zwanzig Fussballfeldern überbaut werden. Auf bestem Kulturland würden künftig weder Obst noch Milchprodukte produziert, sondern Züge ab- und umgestellt, gereinigt und repariert. Die kühne Planung erstaunt umso mehr, als die Fertigstellung der Autobahn zwi-

schen dem nahen Betzholz und Uster seit Jahren durch Umweltschutzkreise torpediert wird.

Die Bauern, die heute die Grünfläche in Bubikon bewirtschaften, sind verzweifelt. Sie sehen ihre Betriebe existenziell bedroht und würden zu einem Spottpreis enteignet. Aber auch in der Bevölkerung regt sich entschiedener Widerspruch. Es geht um deren Lebensraum ebenso wie um jenen vieler Pflanzen und Wildtiere.



Geplante SBB-Abstellanlage in Bubikon.

In Bubikon hat sich spontan eine Interessengemeinschaft Pro Brach Fuchsbühl gebildet, die mit grossen Plakaten auf die Ausmasse der Überbauung aufmerksam macht. Auf einem der Banner steht: «Gleiswüsten stoppen, Natur und Existenzen retten». Auch der Gemeinderat wendet sich gegen das Projekt, von dem während und nach der Bauzeit empfindlich störende Immissionen zu erwarten wären.

«Grüne grosszügig im Landverbrauch»

Die zweite Grossüberbauung der SBB betrifft ein womöglich noch empfindlicheres Gebiet. In Feldbach am Zürichsee soll auf 2,5 Hektaren in schönster Naherholungszone eine sechsgleisige Abstellanlage nebst Betriebsgebäude und Autoparkplatz entstehen. Dabei stehen die Ortsbilder von Feldbach und Schirmensee heute im Inventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung. Der Gutshof Rosenberg ist Bestandteil dieses Inventars und müsste samt Gebäude-Ensemble und Land-

schaft integral erhalten bleiben. Die Schichtterrassenlandschaft mit Rebbergen und Weideland ist auch kulturgeschichtlich einzigartig, führt doch der historische Pilgerweg nach Einsiedeln direkt durch die künftige SBB-Abstellanlage. Sowohl als Panorama- und Veloweg, als Zürichsee-Rundweg wie als geplanter Seeuferweg wird das Gebiet Langgass–Gamsten–Rosenberg heute intensiv als Naherholungsziel genutzt. Die sogenannte Lichtverschmutzung war bislang an beiden Ufern des Zürichsees kaum irgendwo geringer als hier. Der Gemeinderat Hombrechtikon, das Forum Feldbach sowie der Ortsverein Ürikon koordinieren die Gegnerschaft dieser Richtplaneintragung.

Die dritte riesige Rangieranlage ist – auch auf grünen Wiesen – im Süden des Städtchens Eglisau in Richtung Glattfelden vorgesehen. Hier geht es um 4,2 Hektaren, ebenfalls bestes Kulturland und begehrte Naherholungszone. Der Gemeinderat und die Bevölkerung rebellieren auch im Zürcher Unterland, zumal ansonsten in der Region nichts ohne strengste Auflagen von Orts- und Landschaftsschutz realisiert werden darf.

Ob die regionale Opposition etwas ausgerichtet kann, ist mehr als fraglich. Die mächtigen SBB schlagen mit ihren Projekten gleich zwei Fliegen mit einer Klappe: Sie kommen für einen Spottpreis zu drei Abstellanlagen im Grünen und können bisherige Rangiergleise als Bauland teuer verkaufen, beispielsweise an bester Seeuferlage beim Bahnhof Rapperswil. Hans Frei, der frühere Präsident des Zürcher Bauernverbands, ist aufgebracht: «Die grünen Verkehrsförderer sind grosszügig im Landverbrauch, wenn es andere trifft. Dabei geht es noch nicht einmal um einen sinnvollen Ausbau des Schienennetzes, sondern um eine Verlagerung der Infrastrukturen aus städtischen Industriegebieten auf landwirtschaftlich genutzten Boden.» Der grüne Kantonsrat und Verkehrspolitiker Thomas Forrer meint: «Wir sind gegenwärtig an der Beschlussfassung der Vernehmlassungsantwort. Auch bei uns wird kritisch diskutiert, dass SBB und Verkehrsverbund bestehende Gleise überbauen, aber Abstellanlagen mitten im Grünen planen.»