

Argumente gegen die Abstellanlage für Personenzüge (S-Bahn) in Hombrechtikon/Feldbach

(Teilrevision 2020 kantonaler Richtplan, Kapitel 4.3.2, Obj. 68)

1 Rechtskräftige Schutzinteressen/Inventare

Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung ISOS:

Feldbach ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung. als Objekt ISOS 5387 Feldbach/Schirmensee Die ganze Landschaft um Feldbach und Schirmensee zeigt heute ein harmonisches, aus naturräumlichen und kulturellen Elementen bestehendes Bild. Das ISOS nennt diese Situation einmalig. Der Gutshof Rosenberg ist als Gebäudeensemble im Inventar erhalten und muss integral erhalten bleiben. Die geplante Abstellanlage kommt in unmittelbare Nähe des Gutshofs gelegen und beeinträchtigt das Gebäudeensemble. Weiter liegt die geplante Anlage innerhalb der Umgebungszone II des ISOS, welche ein unerlässlicher oder empfindlicher Teil des Ortsbildes ist. Mit dem dazugehörigen Erhaltungsziel a wird gefordert, dass dieses Gebiet als Kulturland oder Freifläche zu erhalten ist.

Fazit: Die geplante Abstellanlage ist mit den Schutzzielen des ISOS-Objekts Feldbach/Schirmensee nicht vereinbar. Die Aussage bei der Standortevaluation, dass der Standort Feldbach keine Bundesinventare tangiere, ist falsch.

Landschaftsschutzgebiet Nr. 103, Schichtterrassenhang Feldbach-Hinter Gamsten -Uerikon gemäss Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung vom 4.1.1980:

Schutzziel ist die ungeschmälerte Erhaltung der Terrassenlandschaft inkl. der Rebberge und den Bestockungen. Beeinträchtigende Geländeänderungen sind nicht zulässig. Gleiches gilt für grosse Bauten und Anlagen. Weiter ist das betroffene Gebiet auch Bestandteil des Landschaftsfördergebiet Nr. 8 des kantonalen Richtplans.

"Gemäss der aktuell laufenden, öffentlichen Vernehmlassung zum überarbeiteten Inventar (neu: Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte) kommt das Vorhaben in die geplanten Schichtterrassenlandschaft Rosenberg – Gamsten – Hubschberg – Tüfi zu liegen. Es handelt sich um die am deutlichsten ausgeprägte, grossräumige unverbaute Schichtterrassenlandschaft der rechten Zürichseeseite mit mehreren steilen Hängen und flachen, muldigen Terrassen. Eines von mehreren Schutzzielen gemäss dem überarbeiteten Inventar ist der Erhalt der Aufenthaltsqualität durch Schutz vor Lärm- und Lichteinflüssen, sowie vor weiteren visuellen Störungen im Inventarobjekt und in dessen unmittelbarer Nähe. Zurzeit ist das Inventarobjekt noch nicht festgesetzt und noch nicht rechtskräftig." (Zitat aus dem Erläuterungsbericht zur Richtplanrevision). Das Landschaftsschutzgebiet soll im überarbeiteten Inventar gegenüber dem festgesetzten Objekt deutlich erweitert werden. Dies zeigt, dass dem Gebiet, in dem die Anlage geplant ist, gemäss der neuen, nach einheitlichen Kriterien durchgeführten Bewertung eine noch grössere Bedeutung zukommt.

Fazit: Die geplante Abstellanlage ist mit den Schutzzielen des Landschaftsschutzgebietes nicht vereinbar.

Naturschutzgebiet Nr. 13 von überkommunaler Bedeutung, Trockenstandort Gamsten – Rosenberg – Liebenfels gemäss Schutzverordnung vom 26.8.2005:

Der Bahndamm ist Bestandteil des kantonal geschützten Trockenstandorts Nr. 13. Dieser bildet zusammen mit den ebenfalls geschützten Trockenwiesen und Wäldern Gamsten, Hubschberg und bei Oberschirmensee/Rosenberg einen artenreiche Biotopkomplex und wertvollen Lebensraum für viele trockenheitsliebende Tier- und Pflanzenarten. Ausserdem ist er ein wichtiger Vernetzungskorridor für Tierarten am Zürichsee und vernetzt verschiedene weitere Trockengebiete. Das Bahntrasse ist Lebensraum der geschützten Reptilienarten Schlingnatter, Zauneidechse und Blindschleiche. Die geplante Abstellanlage wird verschiedene Bereiche des bestehenden Trockenstandorts vernichten und weitere Teile während des Baus beeinträchtigen. Eine qualitativ und funktional gleichwertige Wiederherstellung nach Abschluss der Bauarbeiten ist kaum möglich. Aufgrund der Vernetzungsfunktion ist ein Ersatz an einer anderen Stelle abzulehnen.

Fazit: Die geplante Abstellanlage ist mit den Schutzzielen des Naturschutzgebiets nicht vereinbar.

Seltene und geschützte Tierarten

Das Bahngleis zwischen Uerikon und Feldbach und die Trockenwiesen und Rebberge sind Lebensraum der geschützten Reptilienart Schlingnatter. Diese Art ist im Kanton Zürich vom Aussterben bedroht und es besteht ein kantonaler Aktionsplan zur Erhaltung der letzten Vorkommen. Aus Sicht der Vögel ist das Gebiet von grosser Bedeutung: Es ist Brutgebiet der Zaunammer, eines von gerade noch 12 im Kanton Zürich. Die Art ist in der Roten Liste der Schweiz als potenziell gefährdet aufgeführt und eine Prioritätsart für Artenförderung. Ausserdem brütet die Schleiereule, ebenfalls eine Rote Liste Art und Prioritätsart für Artenförderung. Die Vorkommen von Goldammer, Neuntöter, Rauschwalbe, Gartengrasmücke und Waldkauz unterstreichen die grosse Bedeutung des Gebiets für Arten eines vielfältigen Lebensraums mit offenem Weideland, Magerwiesen, Ruderalflächen, Hecken, Einzelbäumen, Reben und natürlichen Wäldern und Waldrändern. Die geplante Abstellanlage würde mit dem Überbauen von Grünflächen, Strommasten, Licht, Lärm und permanenten Störungen durch Bewegungen (Züge, Personen) diesen Lebensraum unwiderruflich zerstören. Es kann im gleichen Gebiet kein adäquater Ersatz geschaffen werden.

Fazit: Die geplante Abstellanlage zerstört den Lebensraum von seltenen und geschützten Arten. Es kann kein angemessener Ersatz geschaffen werden.

Inventar der historischen Verkehrswege – Pilgerweg Objekt ZH 1229:

Der historische Pilgerweg als frühere Zugangsweg zur Schiffstation Schirmensee verläuft direkt durch die geplante Abstellanlage. Mit dem Bau der Anlage müsste der Weg entweder auf einem längeren Abschnitt unterirdisch geführt werden oder in Richtung Üriikon verschoben werden. Damit würde der Verlauf des Pilgerwegs nicht mehr der historischen Wegführung entsprechen.

Fazit: Die geplante Anlage verletzt die Schutzziele des historischen Verkehrswegs.

2 Konzepte und Sachpläne des Bundes

Landschaftskonzept:

Im Landschaftskonzept hat der Bundesrat für die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen verschiedene Ziele festgelegt. Gemäss dem Ziel 10.A sollen Verkehrsinfrastrukturen landschaftsverträglich geplant und realisiert werden und gemäss Ziel 10.C hochwertige Freiräume erhalten bleiben. Die geplante Abstellanlage widerspricht beiden Zielen.

Ziel 10.A Landschaftsverträgliche Infrastrukturen: Die Verkehrsinfrastrukturen sind flächen- und boden- sowie landschafts- und lebensraumschonend geplant und realisiert. Sie sind gut in die offene Landschaft und in die Siedlungsräume integriert und ihre Trennwirkung ist reduziert.

Ziel 10.C Lärmschutz und hochwertige Freiräume: Verkehrslärm wird an der Quelle minimiert. Akustisch als angenehm empfundene Freiräume sind soweit möglich erhalten und neu geschaffen, Beleuchtungen der Verkehrsinfrastrukturen sind optimiert. Lärmschutzvorhaben und akustische Überlegungen tragen zu höheren Landschafts- und Lebensraumqualitäten bei. Sie erhöhen die Aufenthaltsqualität, insbesondere in städtischen Räumen.

3 Weitere betroffene Interessen und Funktionen

Erholungsfunktion:

Das Gebiet Langgass- Gamsten -Rosenberg ist für die für die Naherholung der Bevölkerung von grosser Bedeutung. Dies widerspiegelt sich auch in der grossen Zahl der regelmässigen Besucherinnen und Besuchern, die unter der Woche oder an den Wochenenden dieses Gebiet besuchen. Der Panoramaweg und der Zürichsee-Rundweg als regionale Wanderrouten, die Veloroute 66 als regionale Veloroute und der geplante Seeuferweg führen durch dieses Gebiet. Durch den massiven Eingriff der geplanten Anlage in die Landschaft, aber auch durch die Lärm- und Lichtemissionen aus dem Betrieb, wird der Erholungswert dieses Gebietes massiv vermindert. Aufgrund der demografischen Entwicklung kann davon ausgegangen werden, dass die Bedeutung der Naherholung im Grossraum Zürich weiter stark zunehmen wird. Mit dem Lützelsee verfügt Hombrechtikon über ein Gebiet, dass bereits stark unter dem hohen Besucherdruck leidet. Mit der Vernichtung des Erholungsgebiets Langgass – Gamsten -Rosenberg, wird sich der Druck auf die bereits übernutzten Gebiete noch weiter erhöhen.

Naturschutz:

Verschiedene Entscheide des Bundes (z.B. Schaffung einer ökologischen Infrastruktur) und des Kantons (z.B. Umsetzung Gegenvorschlag zur Naturinitiative) zielen darauf ab, den fortschreitenden Verlust der Biodiversität zu stoppen. Eine Analyse des Kantons Zürich hat ergeben, dass die Geländemulde Gamsten als ehemaliges Moorgebiet sehr gut für die Erweiterung von Feuchtgebieten geeignet ist. Die geplante Anlage vernichtet nicht nur bestehende Lebensräume (siehe geschützte Trockengebiete von überkommunaler Bedeutung), sondern auch das Potential, die in diesem Gebiet bestehenden Trocken- und Feuchtlebensräume zu ergänzen und zu erweitern, mit denen dieses

Gebiet die Chance hat, zu einem äusserst wertvollen Gebiet für die Erhaltung der Biodiversität zu werden.

Aufgrund der geringen Siedlungsdichte und der topografischen Ausprägung der Landschaft ist das Gebiet das am wenigsten von Lichtverschmutzung betroffene Gebiet am Zürichsee. Mit dem Bau der Anlage und der dafür notwendigen Beleuchtung wird dieser verhältnismässig dunkle Raum zerstört, mit negativen Auswirkungen auch auf die Qualität der angrenzenden Naturschutzgebiete.

Landwirtschaft:

Das geplante Projekt beansprucht landwirtschaftlich genutzte Flächen, teilweise auch Fruchtfolgeflächen. Der substanzielle Flächenverlust gefährdet die Existenz des Gutsbetriebs.

Landschaftsbild:

Die betroffene Gelände-Kammer ist ein ausgesprochenes Bijou, zwar ohne direkte Seesicht von der Langgass her, aber der reizvollste und attraktivste Teil der Strecke für Spaziergänger, Wanderer, Jogger usw. zwischen Stäfa und Rapperswil. In diesem ganzen Teil des oberen Zürichsees gibt es keinen Uferweg oberhalb der Stäfner Risi, Fussgänger müssen daher hierher ausweichen; zwischen der alten Landstrasse und dem See gibt es nur die stark befahrene Seestrasse, und wer nach oben ausweichen will, muss hoch aufsteigen. Dieses Bijou würde total kaputtgemacht.

Schutzstatus:

Es war vor Jahren vorgesehen, das Gebiet (einschliesslich Steil- bzw. Rebhänge) definitiv und wirksam unter Schutz zu stellen. Das wäre materiell dringend notwendig; es ist ein Versagen der Behörde, dass dies nicht schon lange geschehen ist! Wenn man schon am Richtplan in der Region herumdoktern will, dann müsste dieses Gelände ganz unter Schutz gestellt werden.

Beeinträchtigungen für die Menschen:

Nicht zu unterschätzen ist (zusätzlich zu den bereits erwähnten negativen Wirkungen) die drohende Nachtruhestörung. Wie die Erfahrungen in Herrliberg-Feldmeilen gezeigt haben, lärmten abgestellte S-Bahnzüge nachts so stark, dass weitherum Anwohner aus dem Schlaf aufgeschreckt werden, auch vom Lärm der Lok-Motoren, Bremsen und Kupplungen, sowie von der für den Betrieb nötigen starken Beleuchtung.

Naturschutz:

Die betroffene intensiv bewirtschaftete Rinderweide ist für sich allein gesehen nicht besonders schützenswert. Da aber rundherum zahlreiche Feuchtbiotope mit einigen Teichen, ferner Waldränder, Feldgehölze (meist am Steilhang), und naturnahe Gärten bestehen, ist anzunehmen, dass eine neue grosse Gleisanlage eine starke Störwirkung weit herum ausüben würde, insbesondere auch wegen des unvermeidlichen Nachtbetriebs der Anlage; Vögel würden nicht mehr hier nisten, Wildtiere verscheucht, die Ausbreitung von Pflanzensamen beeinträchtigt, die Vernetzung der naturnahen Inseln untereinander würde unterbrochen; diese Problematik müsste in einer

Gesamtbetrachtung unbedingt genau abgeklärt werden! Daran fehlt es bisher; darum dürfen noch keine rechtsverbindlichen Beschlüsse gefasst werden.

Wasser:

Das bestehende, beträchtliche Grundwasservorkommen vor allem im mittleren Bereich der Wiese (bei der Bahnunterführung) würde vermutlich zerstört, sicher aber beeinträchtigt. Die Planung erwähnt das nicht einmal.

Lichtverschmutzung:

Die betroffene Region gehört zu den noch am wenigsten durch die ständig zunehmende nächtliche Lichtverschmutzung betroffenen Gebieten rund um den Zürichsee - obwohl auch hier die Zahl der zu hellen Lichter immer weiter steigt. Rangierbahnhöfe benötigen nachts eine helle Beleuchtung, und die hier geplanten sogenannten "Abstellgleise" werden zu Rangierbewegungen führen, weil die abzustellenden Züge zerlegt und die ausfahrenden Züge zusammengekuppelt werden müssen - immer vor und nach den Flutstunden, d.h. auch früh am Morgen und mitten in der Nacht - und immer mit tagheller Beleuchtung, welche weitherum strahlt!

4 Bemerkungen und Kommentare

Verkehrsplanung:

Grundsätzliches: Die Vorschläge von SBB/ZVV beruhen auf einer Planung, die das bisherige, jahrzehntealte Wachstum im Bereich der Zürcher S-Bahn in die Zukunft kritiklos extrapoliert bzw. fortschreibt, wie wenn so ein Wachstum gottgegeben und unausweichlich wäre! Das gilt ja leider auch für die Planungen im Bereich des Strassen- und Luftverkehrs. Dabei haben sich die Voraussetzungen in den letzten Jahren grundlegend verändert! Es darf nicht sein, dass dies alles nicht hinterfragt wird; so eine Planung ist unverantwortlich! Gründe:

- Das Wachstum im Gesamtverkehr ist nicht nachhaltig, ausser bei Fussgängern oder Radfahrern, aber nicht im Strassen-, Luft- und Bahnverkehr. Anzustreben ist nicht nur keinerlei weiteres Wachstum, sondern Verminderung der Gesamtbelastung durch den Verkehr - und es eilt (siehe unten)!
- Die Klima-Katastrophe ist jetzt, nicht erst irgendwann in der Zukunft, eine gewaltige Bedrohung, im Gegensatz zur Pandemie andauernd (viele Generationen), und die Abwehr wird unerhörte und schwierige Massnahmen erfordern. Wie kann man bei ZVV/SBB weiter planen, ohne auch nur einen Gedanken mit Bezug auf diese Bedrohung aufzuwenden?? Wie Greta Thunberg sagte: How dare you?
- Die Pandemie zeigt klar auf, was zu tun ist, um den gesamten Verkehr zu reduzieren: Home-Office, Wohnen nahe beim Arbeitsplatz, weniger reisen usw. Es ist zwar verständlich, wenn die Planer nicht mit einer Fortdauer der Epidemie-Gefahr bis zum Ende des Planungs-Zeithorizonts rechnen, aber die Lehren der Pandemie für den Gesamtverkehr kann man doch nicht einfach stillschweigend übergehen, Erderwärmung hin oder her?? How dare you?

Strategie der SBB:

Die SBB versucht seit Jahrzehnten erfolgreich, ihren Grundbesitz dort, wo er für den heutigen Betrieb nicht benötigt wird, zu Geld zu machen; auf der rechtsufrigen Zürichsee-Linie z.B. wurden zahlreiche Kreuzungs- und Abstellgleise aufgehoben und das Land teilweise für andere Zwecke verkauft, ohne zukünftigen Platzbedarf zu berücksichtigen. Das geschah überall im gesamten Bahnnetz der Schweiz; das Ergebnis kann man z. B. in Zürich im Europa-Allee-Quartier im Kreis 5 sehen. Der Platzbedarf, den die Bahn jetzt für neue Abstellgleise beanspruchen will, ist also zu grossen Teilen selbstverschuldet.

Wirtschaftlich ist es so, dass das weggegebene Land von der Bahn in der Regel zu hohen bis sehr hohen Bauland-Werten verkauft werden kann, während die Bahn, wenn sie im bisher unberührten Landwirtschaftsland enteignet, nur den sehr viel tieferen landwirtschaftlichen Ertragswert bezahlen muss. Das mag formell rechtlich unanfechtbar sein, ist aber empörend!

Feldbach/Hombrechtikon, 26. Jan, 2021, B. Wehrli, Th. Wirth