

5657

**Beschluss des Kantonsrates
zum dringlichen Postulat KR-Nr. 258/2019
betreffend Anwohner- und landschaftsverträgliche
Linienführung für die SBB-Linie zum Brüttenertunnel
im Glattal**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom
30. September 2020,

beschliesst:

I. Das dringliche Postulat KR-Nr. 258/2019 betreffend Anwohner- und landschaftsverträgliche Linienführung für die SBB-Linie zum Brüttenertunnel im Glattal wird als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 28. Oktober 2019 folgendes von den Kantonsrätinnen Cristina Wyss, Dietlikon, sowie Linda Camenisch und Kathrin Wydler, Wallisellen, am 26. August 2019 eingereichte dringliche Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, in einem Bericht darzulegen, dass und wie er sich für eine anwohner- und landschaftsverträgliche Linienführung mittels Tieflegung für die SBB-Linie zum Brüttenertunnel im Glattal einsetzt.

Bericht des Regierungsrates:

Im Rahmen des Ausbauschnitts 2035 des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) haben die eidgenössischen Räte 2019 unter anderem den Bau des Brüttenertunnels beschlossen. Mit dem Tunnel und den verschiedenen flankierenden Massnahmen und Ausbauten kann der Kapazitätsengpass zwischen Winterthur und Effretikon nachhaltig beseitigt werden, indem die Angebotsausbauten der ersten Etappe der S-Bahn 2G umgesetzt werden. Da die Planungsgelder für das Projekt Brüttenertunnel bereits im STEP-Ausbaustritt 2025 bewilligt wurden, wird bereits seit einigen Jahren am Projekt gearbeitet. Der Projektperimeter erstreckt sich vom Bahnhof Winterthur bis Bassersdorf bzw. Wallisellen.

Im Landschaftsraum zwischen Bassersdorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen werden mit dem Brüttenertunnel und der Glattalautobahn gleich zwei grosse Infrastrukturvorhaben des Bundes erhebliche Eingriffe erforderlich machen. Die künftige Gestaltung der Landschaft mit ihren Funktionen als produktive Landwirtschaftsfläche und als Erholungs-, Natur- und Landschaftsraum muss daher bereits bei der Planung der Grossprojekte berücksichtigt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Landschaft auch während der Bauphase von der Bevölkerung der umliegenden Gemeinden als Erholungsraum genutzt werden kann. Vor diesem Hintergrund wurden 2016 unter der Federführung des Kantons Zürich (Amt für Verkehr und Amt für Raumentwicklung) Arbeiten zur Gebietsentwicklung Bassersdorf–Dietlikon–Wangen-Brüttisellen in Angriff genommen. In diesem Rahmen werden gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen, mit der Zürcher Planungsgruppe Glattal, mit dem Bundesamt für Strassen und dem Bundesamt für Verkehr (BAV), mit den SBB sowie mit weiteren betroffenen kantonalen Stellen Herausforderungen und Potenziale der künftigen Entwicklungen ausgelotet und mögliche Lösungsansätze erarbeitet. Im Vordergrund steht dabei die optimale Einbettung der grossen Verkehrsvorhaben in den Landschafts- und Siedlungsraum. Im Juli 2017 haben die Beteiligten eine Umsetzungsvereinbarung unterzeichnet, in der für die Gebietsentwicklung ein Zielbild sowie ein Handlungsprogramm mit Zuständigkeiten definiert wurden.

In den bisherigen Planungsphasen konnte das Projekt Brüttenertunnel hinsichtlich der Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit stets optimiert werden. In Wallisellen wurde das erforderliche Entflechtungsbauwerk bereits in einer frühen Planungsphase auf die Seite Oerlikon verschoben, was zu einer deutlich kleineren Belastung für die Bevölkerung führt. Im Raum Bassersdorf erfolgt die Entflechtung der verschiedenen Linien noch im Tunnel. In Winterthur konnte die Entflech-

tung im Raum Tössmühle im Vorprojekt aus dem Siedlungsgebiet in Richtung Süden verschoben werden. In Dietlikon wurden die Linienführungen der Zufahrten zum Brüttenertunnel sowie der geplanten Glattalautobahn so aufeinander abgestimmt, dass eine siedlungs- und landschaftsverträgliche Einbettung der beiden grossen Infrastrukturvorhaben möglich wurde. Ebenfalls in Dietlikon mussten die beiden Bahnlinien nach Stettbach und Wallisellen entflochten werden. Im Rahmen des Vorprojekts haben die SBB hierfür zwei Varianten geprüft. Die Variante Überwerfung sah eine rund 750m lange Brücke über die bestehenden Gleise vor, die Variante Unterquerung einen kurzen Tunnel. Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus dem Vorprojekt sowie dem Gutachten der kantonalen Natur- und Heimatschutzkommission hat sich das zuständige BAV für die unterirdische Variante entschieden. Die Vorteile dieser Variante liegen unter anderem in der besseren Einbindung in das Naherholungsgebiet Hörnligraben und der damit verbundenen besseren Bewilligungsfähigkeit. Die SBB werden somit im Bauprojekt nur noch die Variante Unterquerung weiterverfolgen. Der Regierungsrat und die betroffenen Gemeinden begrüssen diesen Entscheid sehr.

Mit dem Abschluss des Vorprojekts und dem positiven Variantenentscheid konnte ein wichtiges Etappenziel erreicht werden. Das BAV hat im Juli 2020 die SBB mit der Erarbeitung des Bauprojekts beauftragt. In voraussichtlich drei Jahren kann mit dem Plangenehmigungsgesuch die Bewilligungsphase gestartet werden. Der Baubeginn ist frühestens für 2026 geplant. Die kantonalen Fachstellen sowie die betroffenen Gemeinden stehen weiterhin in engem Kontakt mit den SBB und dem BAV.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 258/2019 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Die Staatsschreiberin:
Silvia Steiner	Kathrin Arioli