
Feldbach droht das Abstellgleis

Öffentlicher Verkehr Das Gebiet zwischen dem Bahnhof Feldbach und Ürikon gilt als intakte Landschaft. Besonders beliebt ist der grüne Streifen mit Rebhängen und Kuhweiden bei Spaziergängern, Velofahrern und Joggern. Geht es nach der Baudirektion, könnte die idyllische Aussicht aber dereinst gestört sein. Weil der Zugverkehr ausgebaut wird und künftig mehr Rollmaterial unterwegs ist, braucht es im Kanton Zürich neue Abstellgleise. Solche sieht der kantonale Richtplan neuerdings just in Feldbach vor. (miw) **Seite 16**

Kanton will grünes Land für Abstellgleise opfern

Konfliktreiche Pläne Der grüne Baudirektor Martin Neukom will etwas fürs lokale Klima tun, unter anderem mit dem Ausbau des Zugverkehrs im Kanton. Allerdings könnte dies teilweise auch zu Widerstand führen.

Michel Wenzler

Stetig schraubt der Kanton Zürich an der räumlichen Entwicklung für die nächsten Jahre. Er tut dies mit periodischen Anpassungen im kantonalen Richtplan, der grob die Richtung vorgibt, in die sich das Kantonsgebiet entwickeln soll. Die neusten geplanten Änderungen hat Baudirektor Martin Neukom (Grüne) am Montag in die Vernehmlassung geschickt. Wer die Unterlagen dazu liest, dem entgeht nicht, dass darin auffällig oft vom Klimawandel die Rede ist. Offenbar drückt der grüne Baudirektor dem Richtplan zunehmend seinen Stempel auf – auch wenn viele Neuerungen noch unter Neukoms Vorgänger Markus Kägi (SVP) angestossen worden sein dürften.

Manche Anpassungen haben es dabei in sich. Denn auch der grüne Baudirektor kann nicht verhindern, dass für manche ökologische Ziele zusätzlich Land verbaut wird. Das könnte auf lokaler Ebene zu Konflikten führen. Ein Überblick über die wichtigsten Änderungen:

1 Neue Abstellgleise

Gleich an drei Orten im Kanton Zürich sind neue Abstellgleise und Serviceanlagen für Züge vorgesehen. Sie werden deshalb benötigt, weil der S-Bahn-Verkehr die nächsten Jahre ausgebaut wird. Da es künftig mehr Verbindungen und somit auch zusätzliches Rollmaterial gibt, reichen die sieben bereits bestehenden Anlagen in Zürich und Winterthur nicht mehr. Es sollen zusätzliche in ländlichen Gebieten entstehen: zwischen Bubikon und Hinwil, zwischen Eglisau und Glattfelden sowie in Feldbach.

Diese Idee hat eine gewisse Sprengkraft, denn in allen drei Fällen würden Parzellen geopfert, die sich heute in der Landwirtschaftszone befinden und somit noch nicht überbaut sind. Zumindest in Feldbach, wo sechs 500 Meter lange Gleise gebaut würden, handelt es sich um landschaftlich sensibles Gebiet, wie die Baudirektion selbst ein-

räumt. Das Gleisfeld hätte immerhin die Grösse von dreieinhalb Fussballplätzen, würde die Umgebung also prägen.

Noch grösser wären die geplanten Abstellgleise in Bubikon und Eglisau. Zwar schliessen sie dort an eine Industriezone an, ob ein solches Vorhaben goutiert würde, ist aber auch hier fraglich. Noch gibt es nirgends offenen Widerstand dagegen. Allerdings sind die Pläne der breiten Öffentlichkeit noch gar nicht bekannt. Landschaftsschützer und die betroffenen Gemeinden haben nun bis Ende März Zeit, sich in der Vernehmlassung einzubringen. Ein Eintrag im Richtplan bedeutet zwar nicht, dass die Abstellgleise umgehend gebaut würden, da der Zeithorizont bei diesem raumplanerischen Instrument langfristig ist. Zumindest wäre aber eine erste rechtliche Grundlage dafür geschaffen.

2 Ausbau des Bahnverkehrs

Der Ausbau des Verkehrs beschränkt sich nicht nur auf neue Abstellgleise. So möchte der Regierungsrat Bahnprojekte im Richtplan verankern, die schon länger bekannt sind oder zumindest diskutiert werden. Beispiele dafür sind die Doppelspurausbauten der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn und der Bau des Meilbachtunnels bei Horgen. Auch die unterirdische Güterumfahrlinie Limmattal-Furttal wird neu in den Richtplan aufgenommen. Die Linienführung ist aber noch offen, derzeit stehen drei Varianten zur Diskussion. Gestrichen wird hingegen die Station Winterthur-Töss, Försterhaus, weil sie zu sehr am Siedlungsrand liegt. Vom Tisch ist auch der Zusammenschluss der Glattalbahn zwischen den Bahnhöfen Bassersdorf und Dietlikon. Die Nachfrage sei zu gering, sagt der Regierungsrat.

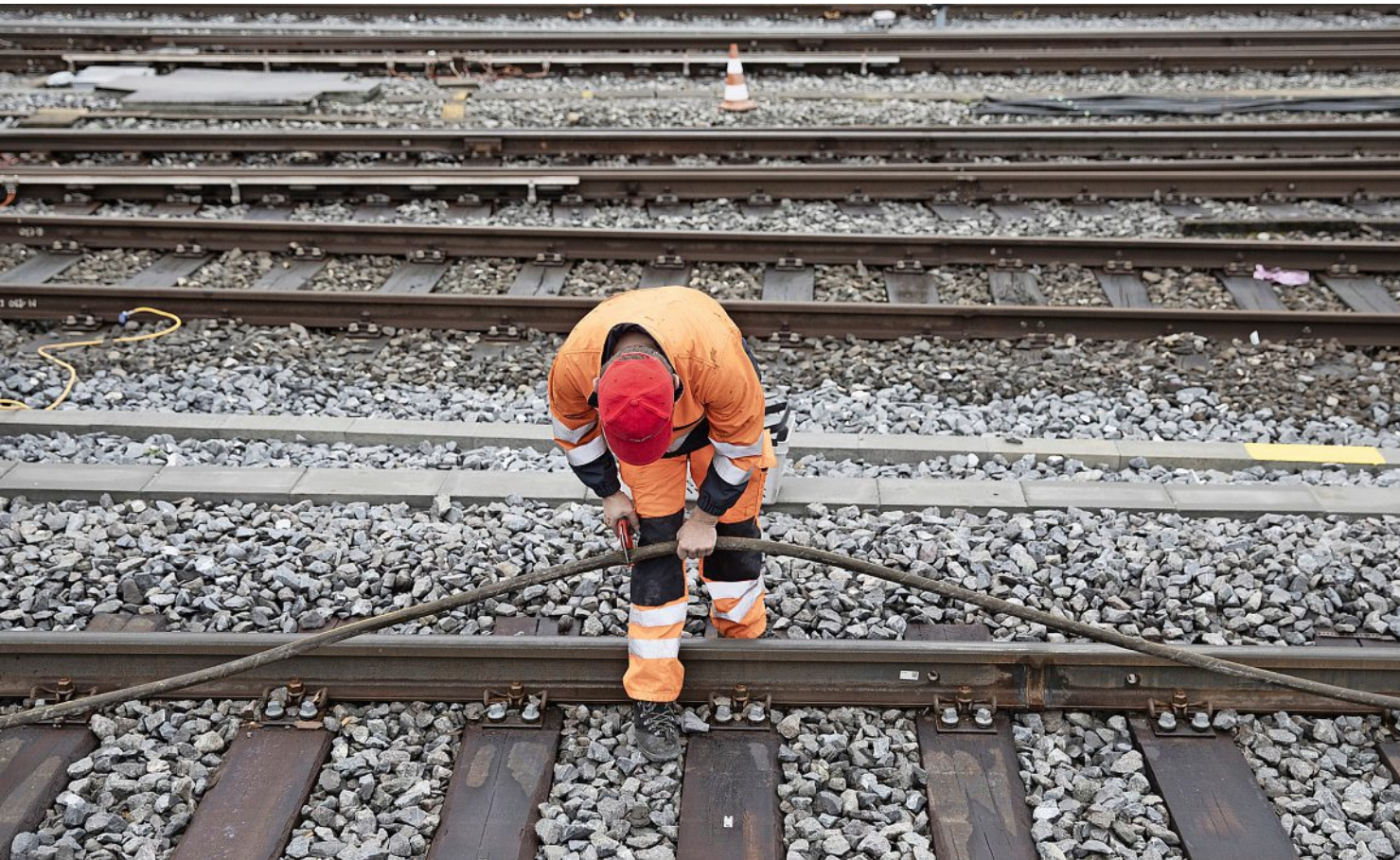
3 Verstädterung

Die Gemeinden Oberglatt, Niederhasli und Niederglatt werden städtischer. Den Grundstein dafür haben sie bereits selbst in ihren kommunalen Richtplänen gelegt, welche die jeweiligen Gemeindeversammlungen angenommen haben. Nun wird das Gebiet im kantonalen Richtplan neu als «urbane Wohnlandschaft» bezeichnet. Das Ziel heisst somit: Wachstum. Insbesondere um die drei Bahnhöfe sollen verdichtete Zentren mit Arbeitsplätzen entstehen. Wie gut die Bevölkerung dann aber einzelne Bauprojekte annehmen wird, steht auf einem anderen Blatt – bauliches Verdichten sorgt vor Ort meist für Kontroversen. Allerdings sind die Gemeinden angehalten, weiterhin für eine gute Lebensqualität zu sorgen. Sie sollen die soziale Durchmischung fördern und Begegnungsräume schaffen.

4 Kampf gegen Hitzeinseln

Viele der neuen Massnahmen im kantonalen Richtplan zielen auf den Klimawandel ab. Beispielsweise soll künftig bei der baulichen Entwicklung vermehrt darauf geachtet werden, dass im Hochsommer keine Hitzeinseln mehr in den Städten entstehen.

Architekten müssen künftig sogenannte Kaltluftkorridore berücksichtigen. Neue Gebäude sollen nicht mehr die Durchlüftungsachsen blockieren, indem sie etwa Winden, die vom Hang in die Stadt abfallen, den Weg abschneiden. Auch sollen die Zentren grüner werden und möglichst viele Böden unversiegelt sein. Dies mindert ebenfalls die Hitzeeffekte. Die Zauberformel, die wie ein roter Faden durch die angekündigten Änderungen im Richtplan führt, heisst hier: Förderung eines angenehmen Lokalklimas.



Grau statt grün: Im Richtplan sind drei neue Abstellgleis- und Serviceanlagen in Gebieten vorgesehen, die sich heute in der Landwirtschaftszone befinden. Themenfoto: Keystone

UBS plant Umbau am Zürcher Paradeplatz

Grossban Die UBS plant einen Neubau ihres repräsentativen Gebäudes am Zürcher Paradeplatz. Für die Renovation wurde das Basler Architekturbüro Herzog & de Meuron gewonnen, wie die Grossbank am Montag auf Anfrage der Nachrichtenagentur AWP sagte. Sie bestätigte damit einen Bericht der «Neuen Zürcher Zeitung». Der Baustart wird gemäss einer Sprecherin der Bank voraussichtlich im Herbst 2021 sein. Dauern soll der Umbau «im Idealfall» drei Jahre. Dies würde eine Neueröffnung per Ende 2024 bedeuten. Weil die Fassade denkmalgeschützt sei, werde das Gebäude von aussen allerdings auch künftig relativ ähnlich aussehen.

Die Bank wolle das Erdgeschoss nach der Renovation vollständig fürs Publikum öffnen und beispielsweise Läden oder ein Café einrichten, ähnlich wie dies bei der Zürcher Kantonalbank an der Bahnhofstrasse bereits heute der Fall ist. Auch der Innenhof des Gebäudes solle dann der Bevölkerung offenstehen. Auf dem Dach sei ausserdem ein Pavillon geplant. Auch dieser könne dereinst möglicherweise einem Restaurant Platz bieten. Mit statischen Massnahmen soll die Erdbebensicherheit verbessert werden. Zudem strebt die Grossbank Energieeffizienz an. Der Bau soll künftig rund ein Drittel weniger Energie verbrauchen, wie die «NZZ» schreibt. (sda)

Gegenvorschlag zur «Natur-Initiative» kann in Kraft treten

Naturschutz Der Gegenvorschlag des Regierungsrates zur «Natur-Initiative» beinhaltet, dass künftig zwischen 40 und 60 Millionen Franken jährlich in den Fonds für Natur- und Heimatschutz fliessen. Aktuell liegt der Mindestbeitrag bei 30 Millionen pro Jahr – nach Ansicht der Umweltschutzverbände viel zu wenig. Sie verlangten mit ihrer «Natur-Initiative» einen Betrag von jährlich mindestens 55 Millionen. Die Initianten kündigten an, ihr Anliegen zurückzuziehen, sofern der Gegenvorschlag in Kraft treten kann. Unterstützung erhielt der Gegenvorschlag bereits in der ersten Lesung von allen Parteien ausser der SVP. Das Referendum will die SVP aber nicht ergreifen. (sda)