

Wie die GlattalBahn Lebensraum bewahrt und aufwertet



Peter Gresch

Eine Bahn für eine lebenswerte Umwelt

Die GlattalBahn leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Umweltqualität: Für Fahrten, die bisher mit dem Auto durchgeführt wurden, bietet die neue GlattalBahn-Linie eine attraktive Alternative, die bisherige Buslinie wird nun durch die Bahn abgelöst. Für die Projektierenden der GlattalBahn ging es nicht nur darum, Schienenstränge zu legen und Haltestellen zu bauen. Die Leitidee war vielmehr, mit der GlattalBahn den urbanen Lebensraum aufzuwerten. Neben der Verbesserung der Umweltqualität wird auch eine Steigerung der Qualität des Lebensraumes insgesamt angestrebt. Alle Handlungen, die mit dem Bau einhergehen, müssen darum auf Umwelt- und auf Sozialverträglichkeit ausgerichtet sein. Diese Grundidee spielte bereits bei der Variantenevaluation des Trassees eine wichtige Rolle; schon damals wurden wesentliche Entscheidungen zugunsten einer lebenswerten Umwelt getroffen.

Die Umweltauflagen des Bundes

Es ist offensichtlich, dass nicht nur der künftige Betrieb der GlattalBahn Auswirkungen auf die

Umwelt hat, sondern schon die Bauzeit Einwirkungen auf Umwelt und Bewohner der Region mit sich bringt. Selbstverständlich müssen auch in der Bauphase die umweltrechtlichen Vorgaben eingehalten werden. Aus diesem Grund verfügte die Genehmigungsbehörde (das Bundesamt für Verkehr) Umweltauflagen. Diese betreffen zum Beispiel Massnahmen zur Lärmbegrenzung (vgl. Abbildung 1), zur Begrenzung der Luftbelastung, zur Schonung von Gewässern, zum Schutz von Biotopen, zur Beseitigung von Altlasten und zur Schonung des Bodens.



Abbildung 1: Lärmschutzmassnahmen beim Südportal des Margarethentunnels

Verfahrensschritte und Instrumente der Umweltbaubegleitung

2

Der Stab Umwelt – ein Team von Spezialisten

Um im Geiste des Werthaltungs-Sechsecks (vgl. Basisbroschüre, Seite 5) zu wirken, um die Umweltauflagen des Bundesamts für Verkehr (BAV) umzusetzen und den Vollzug zu kontrollieren, ist in der Aufbauorganisation ein Stab Umwelt eingeplant. Zur Vernetzung des Stabs Umwelt mit der Gesamtprojektleitung, mit den weiteren Stabsstellen und den Objektprojektleitern nimmt der Leiter Stab Umwelt an den periodisch stattfindenden Gesamtprojektkoordinations-Sitzungen teil und bringt dort seine Anliegen vor. Zur Unterstützung des Leiters Umwelt wurden Fachleute in den folgenden Bereichen in Submissionsverfahren ausgewählt und dem Leiter Umwelt unterstellt:

- Altlasten/Boden
- Lärm und Erschütterungen
- Lufthygiene
- Landschaftspflegerische Begleitplanung

Die Massnahmenplanung und -umsetzung im anspruchsvollen Bereich Altlasten/Boden erfolgte über Fachbauleiter, die zusammen mit den Schlüsselpersonen in den fünf Projektleitungen der Tiefbauobjekte ausgewählt wurden. Die Spezialistin Altlasten/Boden im Stab Umwelt besitzt Weisungsbefugnis an die fünf Fachbauleiter.

Verfahrensschritte

Ein grosses Bauvorhaben wie die Glattalbahn wird über verschiedene Verfahrensschritte konkretisiert und zur Baureife geführt (vgl. Abbildung 2).

■ Schritt 1: Klärung des Bedarfs

Der Bedarf muss sich aus der Sachplanung (hier Verkehrsplanung) ergeben. In einem Sachplan «Verkehr» werden Dispositionen für die Befriedigung der Mobilität aufgearbeitet. Zudem wird definiert, welcher Verkehrsträger welche Funktion zu übernehmen hat.

■ Schritt 2: Räumliche Festlegung

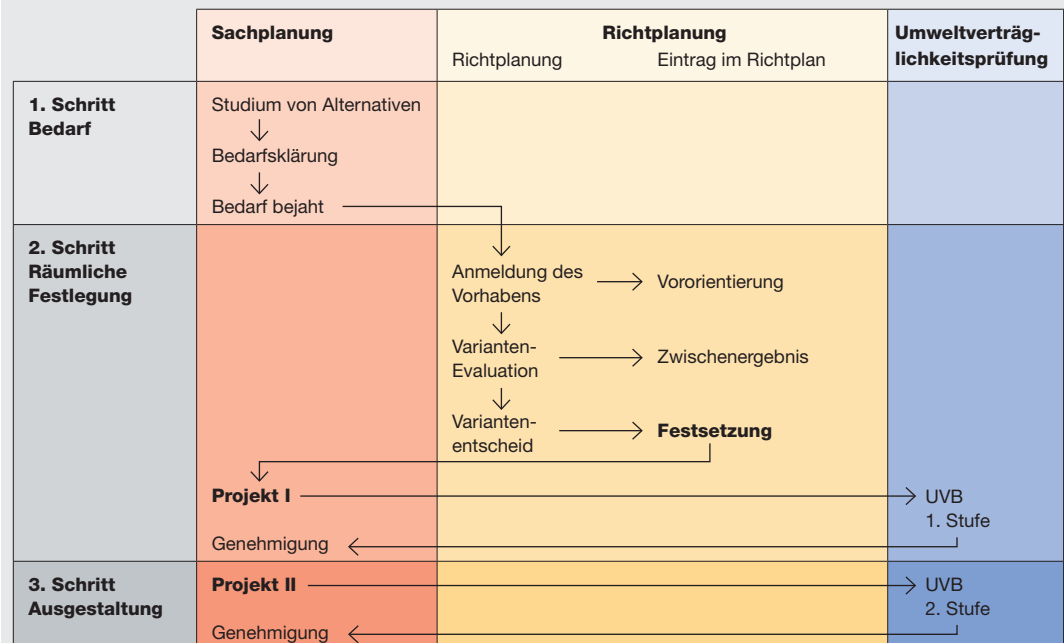
Wenn der Bedarf gegeben ist, stellt sich im zweiten Schritt die Frage, wo dieser Bedarf

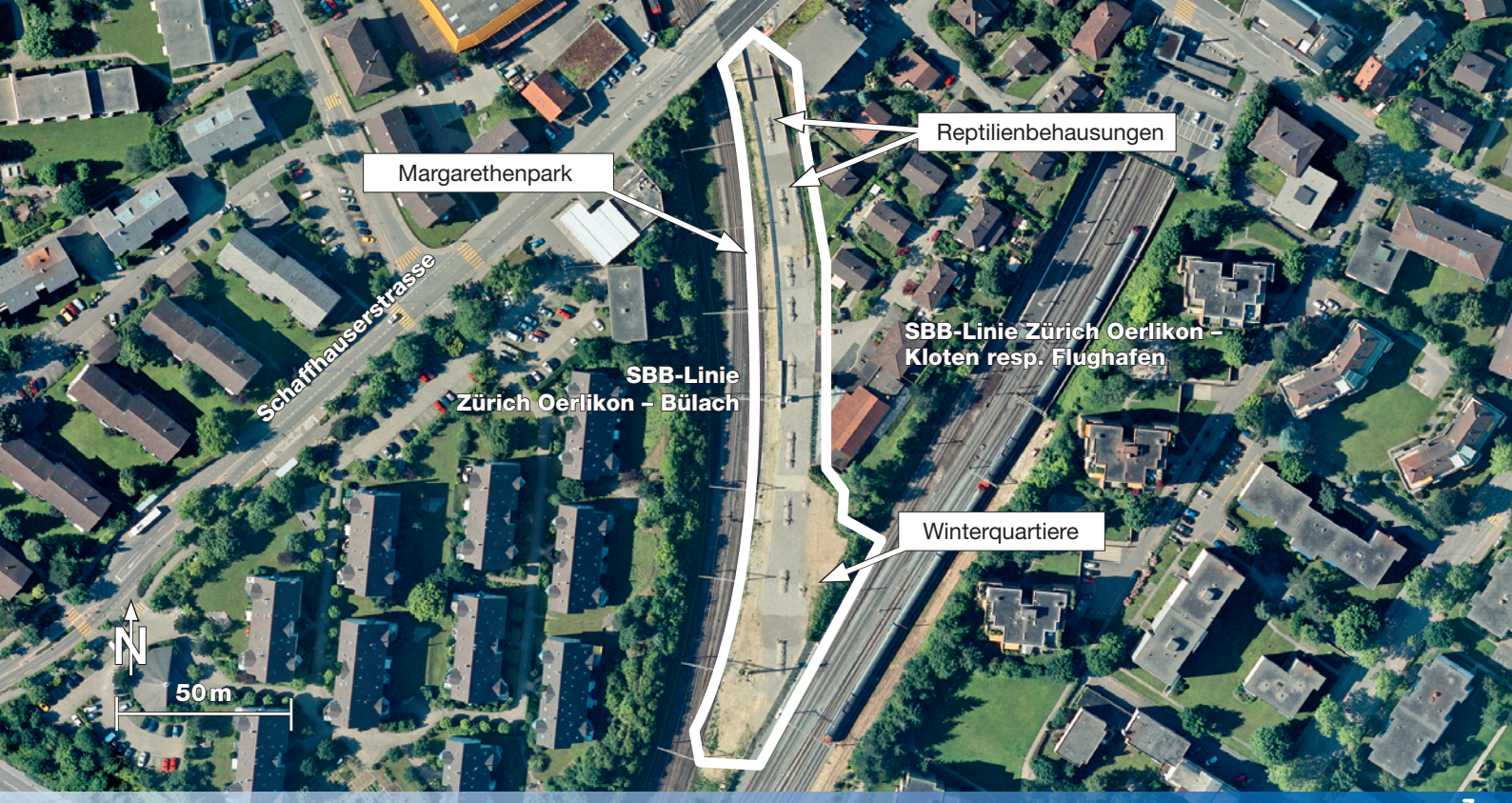
gedeckt werden soll. Im Rahmen der kantonalen Richtplanung werden Varianten evaluiert und eine Entscheidung bezüglich der Bestvariante gefällt. Diese Festsetzung bildet die raumplanungsrechtliche Grundlage für das Konzessionsgesuch des Bahnvorhabens. Gemäss Umweltschutzgesetz gehört zum Infrastruktur-Konzessionsgesuch ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) 1. Stufe.

■ Schritt 3: Ausgestaltung

Wenn die Infrastruktur-Konzession erteilt ist, geht es im dritten Schritt darum, das Projekt für die Plangenehmigung zu erarbeiten. Dem Plangenehmigungsgesuch ist ein UVB 2. Stufe beizulegen. Wird die Plangenehmigungsvorabklärung erteilt, ist der Weg für den Bau frei.

Abbildung 2: Koordination und Projektierung (bei zweistufigen Verfahren)





Instrumente der Umweltbaubegleitung

Da die Umweltbaubegleitung rechtlich nicht fixiert ist, bestand bei der Planung der Glattalbahn die Freiheit, die Elemente der Umweltbaubegleitung selber festzulegen.

■ **Weisung Umwelt: Massnahmen während des Baubetriebs**

Zum Zeitpunkt, als der Umweltverträglichkeitsbericht für die Plangenehmigung zu schreiben war, war noch nicht bekannt, welche baulichen Methoden und Maschinen tatsächlich eingesetzt werden. So konnte damals noch gar nicht beurteilt werden, ob die umweltrechtlichen Vorschriften eingehalten werden. Daher verfasste der Leiter Stab Umwelt Regeln für das umweltbezogene Verhalten, die es während der Bauzeit zu befolgen galt.

■ **Objektblätter**

Um die Übersicht über die zahlreichen Auflagen des Bundesamts für Verkehr (BAV) und die Ergebnisse der Einspracheverhandlungen zu behalten, wurde pro Baute entlang des Trassees je ein Objektblatt erstellt. Mit dessen Hilfe konnte während des Bauprozesses nachverfolgt werden, wann und durch wen welche Messungen und Kontrollen durchgeführt wurden.

■ **Statusbericht Umwelt**

Im Halbjahresrhythmus orientiert der Leiter Stab Umwelt den Gesamtprojektleiter (und dieser das BAV) über den Stand des Vollzugs aller umweltbezogenen Arbeiten und der Erfüllung der Auflagen des Bundesamts. Diese

Orientierung beinhaltet auch eine Übersicht über die wichtigsten Tätigkeiten während der Berichtsperiode sowie über die eingegangenen Zustimmungen kantonaler und kommunaler Umweltschutzfachstellen.

■ **Kontrollgänge**

Getreu dem Grundsatz, dass man sich zu einer Sache nur äussern soll, wenn man sie selber gesehen hat, führt der Stab Umwelt regelmässige Kontrollgänge entlang des Trassees durch und ordnet, im Fall von Mängeln, Korrekturmassnahmen an.

■ **Schlussbericht Umwelt**

Nach Abschluss der Bauarbeiten der zweiten Etappe verfasst der Stab Umwelt einen Schlussbericht (inkl. der Dokumentation aller Messungen). Nach Fertigstellung des gesamten Bauwerks wird aus den einzelnen Berichten der drei Etappen der Gesamtschlussbericht Umwelt erstellt. Dieser Bericht bildet dann die Grundlage für die Umweltbauabnahme durch das Bundesamt für Verkehr.

Koordinationsgesetz und Vollzug

Früher waren für ein Projekt Bewilligungen von verschiedenen Amtsstellen einzuholen. Dies hat die Vorbereitung grosser Vorhaben bisweilen stark erschwert. Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber ein Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren vom 18. Juni 1999 geschaffen, das die Kompetenz zur Erteilung aller Bewilligungen auf eine einzige Stelle (Leitbehörde) konzentriert. Auch das Eisenbahnrecht wurde diesbezüglich angepasst, sodass im Falle der Glattalbahn alle Bewilligungen durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) erteilt werden. Im Verfahren hört das BAV die bisher für die einzelnen Bewilligungen zuständigen (eidgenössischen, kantonalen und kommunalen) Behörden an.



Abbildung 4: Schienenstränge der Glattalbahnh im Schotterrasen

Reptilien, Biotope und eine neue Strasse

Integration der Umweltmassnahmen in die Ausführungspläne der Ingenieure

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht ein eigenständiges Verfahren; sie ist an das Bewilligungsverfahren gemäss Sachgesetzgebung gebunden. Daher ist es unzulässig und nicht zweckmässig, wenn im Umweltbereich separate Pläne (z. B. ein landschaftspflegerischer Begleitplan) erarbeitet werden. Für die Plangenehmigung sind nur die Projektpläne massgebend. Daher müssen alle Elemente, die aus Umweltgründen realisiert werden sollen (Lärmschutzmassnahmen, Massnahmen gegen Erschütterungen, Gestaltungsmassnahmen usw.), in die Ingenieurpläne integriert werden. Die beauftragten Projektleiter der fünf Tiefbauobjekte und des Bahntechnikobjekts tragen die Verantwortung für die Realisierung auch dieser Umweltmassnahmen.

Schutz der Reptilien beim Margarethenpark

Der Gleisspöckel zwischen den SBB-Linien Zürich Oerlikon – Bülach und Zürich Oerlikon – Kloten resp. Flughafen ist im Inventar des Kantons Zürich als Reptilienstandort eingetragen. Eine entsprechende Auflage des BAV verlangt, dass der Standort erhalten bleibt. Durch diesen Raum führt der Margarethentunnel. Daher wurde das Tunneldach reptiliengerecht hergerichtet. Auf kiessandigen Flächen wurden Steinhäufen errichtet, die den Tieren Unterschlupf bieten (vgl. Abbildung 3). Um die bereits in diesem Gebiet vorkommenden Reptilien vor den Bauarbeiten zu schützen, wurden vor Baubeginn entlang der SBB-Linie Zürich Oerlikon – Kloten resp. Flughafen entsprechende Winterquartiere errichtet. Es konnte beobachtet werden, dass – wenn auch zögerlich – bereits eine Besiedlung aus diesem Winterlager eingesetzt hat. Die Entwicklung des Reptilien-Biotops wird sorgfältig beobachtet.

Die «neue», verlängerte Birchstrasse

Mit dem Entscheid, in der Flughofstrasse die Glattalbahnh auf der Stadtebene zu führen, wurde klar, dass der Raum zwischen den Fassaden der bestehenden Gebäude zu knapp war für den bisherigen Individualverkehr und die Glattalbahnh. In Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt wurde daher die «neue» Birchstrasse westlich der bestehenden Überbauung der Flughofstrasse projektiert. Da die Glattalbahnh ohne diese Massnahme nicht hätte gebaut werden können, war der Kredit für diesen Strassenbau in der Kreditvorlage der Glattalbahnh enthalten. Die neue Verkehrsführung bringt

dem Quartier in Bezug auf die Lebensqualität wichtige Vorteile: Lärm und Abgase werden in nicht überbautes Randgebiet verlagert.

Vernetzung von Biotopen beim Bahnhof Balsberg

Auch der Raum Balsberg ist im kantonalen Inventar als Reptilienstandort enthalten. Hier stellte sich das Problem, dass die einzelnen Lebensräume nicht miteinander vernetzt sind; Zäsuren bilden die Flughafen-Autobahn und die SBB-Linie Zürich Oerlikon – Kloten. Die Vernetzungsmassnahme besteht darin, dass vom Schotter des Bahntrassees aus Durchlässe durch die Betonbrüstungen erstellt wurden, die ein Einwandern in die einzelnen Teilräume ermöglichen (vgl. Abbildung 5).



Abbildung 5: Vernetzung von Reptilien-Biotopen am Bahnhof Balsberg

Autor

Peter Gresch, PD Dr. phil. II, Raumplaner ETH NDS
Leiter Stab Umwelt
Gresch Partner, Raum + Umwelt, Bern

Bildnachweis

Feddersen & Klostermann, Zürich
GEOINFO AG, Herisau
Gresch Partner, Raum + Umwelt, Bern
Yvonne LeGrand, Wallisellen

Herausgeberin

VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, Glattbrugg
www.vbg.ch

Glattbrugg, Dezember 2008