

Liebe Interessierte und Anwohnende

Wir haben Sie Mitte August über die Aktivitäten der Kerngruppe der IG Bahndreieck Töss und den in der aktuellen Ausgabe des «Tössemer» erschienen Beitrag informiert. In der Zwischenzeit hat sich die Kerngruppe zum dritten Mal mit den Verantwortlichen der SBB und der Stadt Winterthur getroffen. In den drei Meetings haben wir verschiedene Themen angesprochen und einzelne Vorhaben und deren geplante Umsetzung in Frage gestellt. Mit dieser Info möchten wir Sie über die Erkenntnisse der bisherigen Gespräche und das weitere Vorgehen im Detail informieren.

Die Projektleitung der SBB hat uns bei den Treffen über die Planung der Bauprojekte, soweit möglich, im Detail informiert und diese begründet. Damit konnten einige unserer Fragen beantwortet werden. Wir mussten zur Kenntnis nehmen, dass der Spielraum für von uns vorgeschlagene Anpassungen verschwindend klein ist.

Rampe Storchenbrücke

Der Zugang zur Storchenbrücke soll auch während der Bauzeit möglich bleiben – dieses Anliegen muss allerdings im Detail noch auf dessen Umsetzbarkeit geprüft werden.

Die Gestaltung der neuen Rampe ist Gegenstand von Diskussionen. Das Gefälle der Rampe darf aufgrund der gesetzlichen Vorgaben zu hindernisfreiem Bauen höchstens 6% betragen. Diese Anforderung hat starke Auswirkungen auf die Gestaltung der Rampe, weil sie deutlich länger sein muss als bisher. Die aktuelle Planung der SBB sieht daher ein Bauwerk mit spiralförmigem Auf-/Abgang sowie einer Treppe im Zentrum vor, welches ein überdimensioniertes Ausmass aufweist (Länge 30.70 m, Breite 9.30 m, Höhe = Höhe Storchenbrücke 5.20 m).

Ersatz Dammbrücke / Fällung von 4 Linden der geschützten Lindenallee

Keinen Erfolg hatte die Kerngruppe bei der Frage, ob der Neubau der Dammbrücke tatsächlich notwendig ist, oder ob die Gleisanlagen zwischen Bahnhof Töss und dem Tunnel Storchenbrücke auch anders angelegt werden können. Unsere Absicht war, den Neubau der Dammbrücke zu umgehen und damit das Fällen von vier Linden Ecke Damm- und Freiestrasse zu verhindern. Die Projektleitung sieht hier aus Gründen der längerfristigen Planung – mögliche Verlängerung der Perrons in 30 bis 50 Jahren und der Sicherheitsanforderungen keinen Spielraum und verspricht lediglich, dass die Linden ersetzt werden.

Klima und Biodiversität

Was die geplanten Betonstützmauern zwischen Damm- und Storchenbrücke betrifft, macht sich die Kerngruppe vor allem Sorgen über die damit verbundenen drastischen Eingriffe in die Umgebung, den beträchtlichen Verlust an Lebensraum für Pflanzen und Kleintiere sowie über die zukünftigen Auswirkungen der Betonmauern auf die Hitzeentwicklung.

Um den negativen Auswirkungen zu begegnen, hat die Kerngruppe verschiedene Vorschläge gemacht, welche darauf abzielen, den Verlust von Lebensraum insbesondere bei den Grasböschungen entlang der Bahnlinie zu minimieren und schliesslich die Betonwände zur

Reduktion von Hitzeentwicklung aber auch aus ästhetischen Gründen zu begrünen. Leider konnten wir in diesen Punkten bisher keine Erfolge verbuchen. Die SBB hat ihre abschlägige Haltung hauptsächlich mit Vorschriften und Sicherheitsanforderungen begründet und eine Begrünung der Wände abgelehnt. Besonders erstaunt hat uns in diesem Zusammenhang, dass bislang weder bei der SBB noch bei der Stadt die Frage der Hitzeentwicklung durch die nackten Betonwände thematisiert wurde. Hier sehen wir dringlichen Nachholbedarf! Immerhin wollen die SBB, gemäss heutigem Planungsstand, das Tunneldach begrünen.

Bauweise und Bauzeit

Erfreulich ist, dass der Aushub für den Tunnelbau mit Lastwagen auf einem eigens erstellten Trasse ab Tunneleingang via Reutgasse abtransportiert werden soll. Zudem sollen die Bauarbeiten so oft wie möglich tagsüber stattfinden – dazu sind punktuell Sperrungen des Bahnverkehrs zwischen Töss und Hauptbahnhof vorgesehen.

Auf Initiative der Kerngruppe überprüft die SBB noch technische Alternativen zum Vorgehen mit so genannten Erdankern (Nagelwände) beim Bau der Stützmauern. Allerdings würden nach Aussage der SBB solche alternativen Bauweisen mehr Platz beanspruchen und während der Bauzeit entsprechende Einschränkungen an der Freiestrasse zur Folge haben. Die geplanten Erdanker zum Bau der Stützwände reichen teilweise bis unter die anliegenden Liegenschaften. Dazu braucht es eine Einwilligung der Eigentümer:innen und es sind dafür auch entsprechende Entschädigungen vorgesehen. Die SBB wird deshalb sehr bald auf die Eigentümer:innen der betroffenen Liegenschaften zugehen, um deren Einwilligung einzuholen.

Weiteres Vorgehen

Insgesamt ist die Kerngruppe mit den bisher erreichten Verhandlungsergebnissen unzufrieden. Dies gilt insbesondere für die von der SBB zurückgewiesene Forderung nach einer Begrünung der Stützmauern zwischen Dammbücke und Tunnel Storchenbrücke. Abgesehen von der Möglichkeit, bei der öffentlichen Planaufgabe im Frühjahr 2023 Einspruch gegen die vorgesehene Umsetzung zu erheben, sieht die Kerngruppe in der einstweiligen Verweigerung der Einwilligungen zu den Erdankern durch die Eigentümer:innen eine der wenigen Ansatzpunkte, bei den bisher ungenügend aufgenommenen Anliegen mehr Entgegenkommen zu erwirken.

Wir bitten deshalb die Eigentümer:innen betroffener Liegenschaften, welche die Anliegen der IG Bahndreieck Töss unterstützen, sich mit der Kerngruppe bezüglich des Vorgehens in der Einwilligungsfrage auszutauschen, damit wir mit einer gemeinsamen Vorgehensweise gegenüber der SBB auftreten können. Bitte melden Sie sich dafür oder auch bei allgemeinen Fragen und Anliegen bei der Kontaktadresse info@bahndreieck-toess.ch. Giella Rossi, Dorothea Kölla oder Denise Nick werden im Anschluss persönlich Kontakt mit Ihnen aufnehmen.

Winterthur, 13. September 2022

Kerngruppe IG Bahndreieck Töss