



Südlich von Tagelswangen soll eine Kiesgrube eingerichtet werden. Nun liegen die entsprechenden Pläne öffentlich auf. Archivfoto: Marc Dahinden

Akteure wittern Kooperation mit Brüttenertunnel

Lindau Die Planung der Kiesgrube in Tagelswangen schreitet voran. Der kantonale Gestaltungsplan dazu liegt derzeit öffentlich auf. Laut den Hauptakteuren drängt die Zeit, denn es hat sich eine Kooperationsmöglichkeit ergeben, von der einige Interessen abhängen.

Mirja Keller

Es wird nicht die grösste Kiesgrube im Kanton. Trotzdem sind die Eckpunkte zur geplanten Tagelswangener Kiesgrube stattlichen Ausmasses: Während zirka 26 Jahren würde im Gebiet um den Chäsenberg auf 32,9 Hektaren Kies abgebaut werden. Die Abbaufäche entspricht damit rund 45 Fussballfeldern.

Das Vorhaben der Baumer Firma Kles AG, das von der Gemeinde Lindau und zahlreichen Anwohnern seit Jahren bekämpft wird, hat sich nun weiter konkretisiert. Derzeit liegt der kantonale Gestaltungsplan öffentlich auf. Noch bis zum 20. November hat die Bevölkerung die Gelegenheit, Einwendungen einzureichen.

Verhindern unmöglich?

An den Plänen der Kies AG selbst gebe es nicht mehr viel zu rütteln, wie Gemeinderätin und Bauvorsteherin Susanne Sorg-Keller (FDP) an der Informationsveranstaltung vom Mittwochabend im Mehrzweckgebäude des Strickhofs in Lindau betonte: «Es gibt nichts zu beschönigen: Der Eintrag im Richtplan für eine Kiesgrube ist rechtskräftig.» Die Gemeinde habe innerhalb der letzten 14 Jahren sämtliche rechtliche Mittel ausgeschöpft, um sich Gehör zu verschaffen.

Sorg-Keller machte vor den rund 60 Anwesenden keinen Hehl daraus, dass auch der Gemeinderat darüber wenig erfreut sei. In den letzten zwölf Monaten habe das Projekt der Kies AG, eine Tochter der FBB Unternehmen, jedoch eine neue Dimension erhalten. So hat unter anderem der Bund dem Bau des Brüttenertunnels zugestimmt.

Neuer Player: SBB

Die Nähe des Tunnels zur geplanten Kiesgrube ist dabei für mehrere involvierte Parteien von Interesse: Die SBB könnten das dort abgebaute Kies für den Tunnelbau verwenden. Umgekehrt würde der Rücktransport von Aushubmaterial beim Auffüllen der Kiesgrube helfen.

Das Projekt ist auch für die Gemeinde Lindau nicht uninteressant. Dies liegt hauptsächlich an einem Förderband, welches die SBB für die Transporte zwischen dem Tunneleingang und

dem Kiesabbaugebiet zu bauen gedenkt. Dieses würde dazu beitragen, Lastwagenfahrten nach Tagelswangen erheblich zu reduzieren.

Weniger Lastwagen

Josef Sautter, Projektleiter des Brüttenertunnels, sprach dabei von einem Einsparpotenzial von rund 250 000 Lastwagenfahrten. «Der Gemeinderat erachtet dies als eine ökologisch vernünftige Lösung», führte Susanne Sorg-Keller weiter aus. Die zeitliche Koordination um dieses «Opportunitätsfenster» wahrzunehmen, sei allerdings eine Herausforderung.

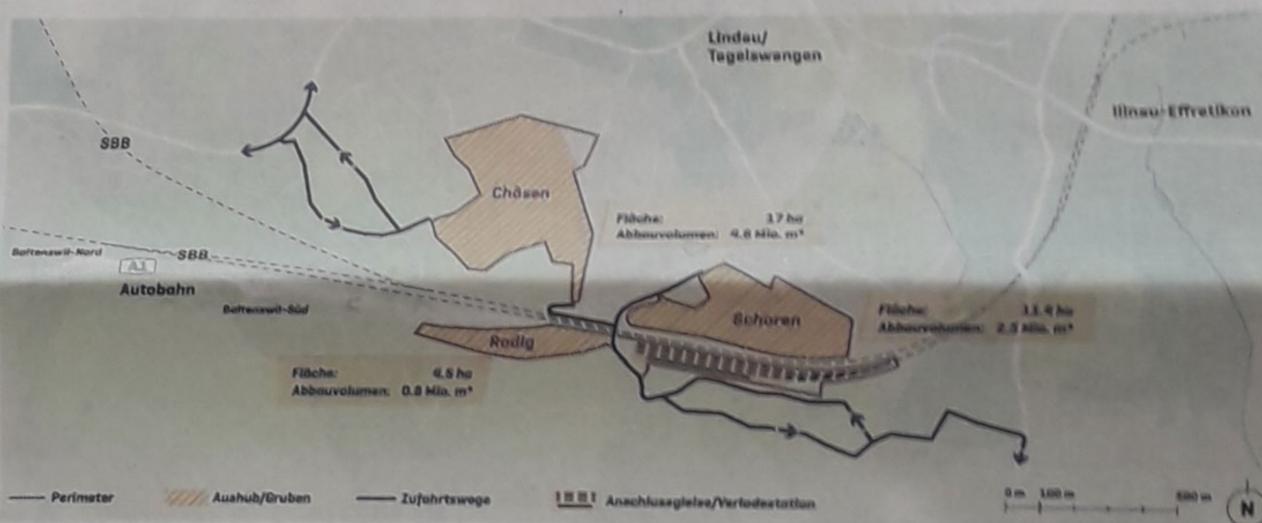
Damit Synergien zwischen den SBB und der Kiesgrube genutzt werden können, muss die Kies AG den Betrieb in Tagelswangen möglichst bis 2025 aufnehmen können. Der Bau des Brüttenertunnels dauert seinerseits von 2026 bis etwa 2034.

Einwendungen und Baurekurse zur Kiesgrube könnten diese Zusammenarbeit also empfindlich stören. Ein Umstand, den Wilhelm Natrup, Leiter des kantonalen Amtes für Raumentwicklung, explizit machte. Die ironische Bemerkung eines Kritikers, wonach Einsparungen nun tunlichst zu vermeiden seien, um das SBB-Förderband nicht zu torpedieren, wollte Natrup dann aber doch nicht gelten lassen. Es handle sich hierbei um eine Chance, die man nicht verstreichen lassen sollte. «Das könnte ein Vorzeigeprojekt in Sachen Umwelt werden.»

Standorte sind selten

Die Nutzung der Kiesgrube durch die SBB, welche durch das drei Kilometer lange und eingehäute Förderband erfolgen würde, ist indes nur die eine Seite. Natrup machte deutlich, dass der Kiesabbau von kantonalem Interesse ist. Rund vier Millionen Kubikmeter Kies benötigt die Zürcher Bauwirtschaft im Jahr. «75 Prozent davon stammen aus Kiesgruben.»

Zudem bestehe die Auflage, dass die Kiesbeschaffung und Ablagerung von Aushub innerhalb des Kantons stattfinden müsse. «Die Standorte, wo ein Abbau stattfinden kann, sind allerdings durch die Bodenbeschaffenheit eingeschränkt.»



In drei Teilgebieten wird über 26 Jahre hinweg Kies abgebaut. Sie befinden sich auf Lindauer und Illnau-Effretiker Boden. Plan: PD

In Tagelswangen geht die Kies AG von einem Kiesvorkommen von zirka 7,9 Millionen Kubikmetern aus. Wobei sich das Abbauvolumen in den drei Abbaugebieten Chäsen, Rodlg und Schoren teils stark unterscheidet. Wie Markus Ruff, Geschäftsführer der Kies AG, ausführte, wird der Abbau in Etappen erfolgen. «Die Grube wird nie mehr als vier Hektaren gross sein.» Dies habe man zusammen mit der betroffenen Gemeinde Lindau und der Stadt Illnau-Effretikon vertraglich vereinbart.

Mit dem Zug

Begonnen wird mit den Abbaugebieten Rodlg und Schoren. Der Betrieb dieser Gruben soll insgesamt 16 Jahre dauern. Erst danach wird im Gebiet Chäsen Kies

gewonnen, wobei die Abbau-dauer auf maximal zehn Jahre vertraglich festgelegt wurde.

Den Materialtransport will die Kies AG zu 80 Prozent über die Schiene abwickeln. Dafür würde zwischen den Gebieten Rodlg und Schoren eine Verladestation erstellt. Abhängig vom Abbaugebiet würden zwei bis vier Züge pro Tag via Effretikon-Wetzikon-Hinwil nach Bäretswil zum Kleswerk der FBB pendeln. Die restlichen Fahrten sollen über die Strasse erfolgen. Das Unternehmen rechnet mit etwa zehn Zu- und Wegfahrten pro Stunde für die Gebiete Rodlg und Schoren, im Fall von Chäsen mit 22 Fahrten.

Insbesondere das Teilgebiet Chäsen, das lediglich 250 Meter vom Siedlungsrand Tagelswan-

gen entfernt liegt, warf im Publikum viele Fragen auf. Immer wieder wurde auch die Forderung nach Entschädigungszahlungen laut. «Uns droht faktisch eine Wertminderung unserer Grundstücke», meldete sich ein Votant zu Wort. Markus Ruff betonte, dass man die Emissionen mit eingehäuten Förderbändern bereits stark einschränken könne. «Entschädigungen für die Anwohner sind allerdings keine vorgesehen.»

Angst vor Schwerverkehr

Wie sich die Kiesgrube in unmittelbarer Dorfnähe im Detail auswirken wird, ist letztlich aus heutiger Sicht schwer abzuschätzen. Doch die Befürchtungen unter den Anwohnern sind nach wie vor gross. Sie betreffen nicht nur

die Emissionen von Lärm und Staub. Auch die Angst vor einer Zunahme des Schwerverkehrs, der über die Zürcherstrasse fahren würde, steht im Raum.

Nicht zuletzt ihre Schulkinder seien davon bedroht, stellt Felix Hug, Mitglied der Interessensgemeinschaft «Kiesgrube - Nein», fest. In seinem Votum forderte er die Bevölkerung dazu auf, den kantonalen Gestaltungsplan genau durchzusehen: «Er zählt 458 Seiten. Nehmen Sie sich Zeit dafür.»

Am kommenden Montag, 28. September, findet um 19 Uhr im Stadthausaal in Effretikon eine weitere Informationsausstellung zum Thema statt. Anmeldungen werden bis am Samstag unter info@fbb.ch entgegengenommen.

Die wichtigsten Fragen aus dem Plenum

Gemäss dem Gestaltungsplan ist auch eine Waldrodung erforderlich. Wald benötigt mehr als 25 Jahre zur Erholung. Wann und wo wird der gerodete Teil ersetzt?

Markus Ruff, Geschäftsführer der Kies AG: Die Rodung erfolgt hauptsächlich dort, wo die Verladestation vorgesehen ist. Es handelt sich dabei um eine temporäre Rodung. Nach Abschluss der Abbauarbeiten wird wieder aufgeforstet.

80 Prozent des Materialtransports wird über die Bahn erfolgen. Auffüllmaterial wird jedoch über die Strasse transportiert. Wieso?

Ruff: Regionaler Aushub mit der Bahn anzuliefern, ist praktisch nicht möglich, weil dieser dezentral anfällt.

Im Jahr sollen nur an 190 Tagen Bahntransporte stattfinden. Wird dann auf die Lastwagen ausgewichen?

Ruff: Im Winter kann es passieren, dass das Material in den Bahnwagen anfriert. Die 190 Tage sind allerdings eine konservative und vorsichtige Berechnung. Die Erfahrung zeigt, dass an 220 Tagen im Jahr der Bahnbetrieb gewährleistet ist.

Ich wohne direkt an der Zürcherstrasse. Kann man keine Limite für Lastwagenfahrten festsetzen?

Matthias Brunschweiler (Fachstelle

Landschaft ARE Kanton): Mittels Umweltverträglichkeitsprüfung wurde das Verkehrsaufkommen bereits analysiert. Darüber hinaus gibt es keine gesetzliche Grundlage, um eine Verkehrs-limite einzuführen.

Besteht die Möglichkeit, dass die Abbaudauer von 26 Jahren noch verlängert wird?

Ruff: Nein. Gemäss dem kantonalen Richtplan ist dies das Maximum. (kel)