Kiesgrube in Tagelswangen

Die Zeit der grossen Löcher rückt näher

Die geplanten Kiesgruben in Tagelswangen werden viel Lastwagenverkehr verursachen. Der Bau des Brüttener Tunnels könne die Zahl der Fahrten reduzieren, sagen SBB und Kanton. Doch die Anwohner sind skeptisch.

Zwischen Tagelswangen (links) und der Autobahn A1 (rechts) soll eine der drei Kiesgruben entstehen.
Foto: Marc Dahinden

Am Freitag hat die kantonale Baudirektion den Gestaltungsplan für die drei Kiesgruben bei Tagelswangen festgesetzt. Das Papier regelt, wie der Kies abgebaut werden darf und wie die Gruben wieder aufzufüllen sind. Der Eingriff in die Landschaft ist massiv, umfasst die gesamte Abbaufläche doch rund 33 Hektaren – ein Gebiet so gross wie etwa 46 Fussballfelder.

Abgebaut wird der Kies in Etappen. Zunächst im Süden in den Gebieten Rodig und Schoren, danach im nördlichen und an Tagelswangen grenzenden Teil Chäsen. 2026 will die Firma Kies AG die ersten Tonnen fördern. Etwa 30 Jahre später sollen die Löcher wieder mit Aushubmaterial gefüllt und renaturiert sein.

Das Vorhaben wird seit Anbeginn bekämpft. Zunächst wehrte sich die Gemeinde Lindau vergeblich bis vor Bundesgericht gegen den kantonalen Richtplaneintrag, der das Gebiet zwischen Lindau und Effretikon als Perimeter festlegte. Danach haben sich Lindau und die ebenfalls betroffene Stadt Illnau-Effretikon mit dem Abbauunternehmer vertraglich geeinigt. Unter anderem wurden Abbauzeit, Etappierung, Siedlungsschutz und Verkehrsführung geregelt. So soll beispielsweise in Tagelswangen wenn immer möglich nur die Kantonsstrasse befahren werden – und nicht das Quartier.

Aufgrund von Einwendungen gegen den Gestaltungsplan durch Private und Organisationen werden zudem Lärmschutzmassnahmen getroffen. So sind etwa beidseits der Bahnverladestation schallabsorbierende Wände zu erstellen und die Förderbänder einzuhausen. Emissionen durch Staub, Lärm, Erschütterungen und Lastwagenverkehr werden in einem Monitoring ausgewertet. Eine Kommission mit Vertretungen aus der Bevölkerung wird dieses ständig begleiten und bei Klagen und Fragen als Anlaufstelle dienen.

Synergien durch Tunnelbau

Mindestens 80 Prozent der Kiestransporte müssen über die Schiene erfolgen. Der Rest kann per Lastwagen abgeführt werden. Gemäss dem kantonalen Projektleiter Matthias Brunschwiler bietet der geplante Bau des Brüttener Tunnels jedoch die Chance, die Belastung der Strasse um 250'000 Lastwagenfahrten zu reduzieren.

Die Hälfte des Tunnelaushubs könnte nämlich per Förderband direkt in eine der Kiesgruben gelangen. Mit demselben Förderband liesse sich wiederum Kies für den Tunnelbau von der Grube zur Baustelle transportieren. «Das wäre eine Win-win-Situation für alle», sagt auch Lindaus Gemeindepräsident Bernard Hosang (FDP).

Der Synergieeffekt ist aber nur möglich, wenn die erste der drei Kiesgruben ab 2026 in Betrieb genommen werden kann. Verzögern Einsprachen gegen den Gestaltungsplan oder die Baubewilligung die Inbetriebnahme der Grube, könnte sie nicht rechtzeitig mit Tunnelaushub aufgefüllt werden. Dieser müsste dann anderswo im Kanton abgelagert werden. Der Synergieeffekt wäre dahin.

Sorge um Grundwasser

Ungeachtet dessen will die IG Kiesgrube-Nein die Pläne genau prüfen und allenfalls mit Einsprachen bekämpfen. Andreas Dintheer von der IG sagt: «Ob tatsächlich ein Synergieeffekt durch den Brüttener Tunnel entsteht, ist fraglich.» Es sei schliesslich möglich, dass der Tunnelbau verzögert werde. «Gerade die Standorte des Portale bei Baltenswil und Winterthur sind umstritten.»

Ausserdem bezweifelt Dintheer, dass die SBB andernfalls den Tunnelaushub per Lastwagen abtransportieren würden. «Neben der Baustelle hat es ja Schienen.» Und selbst wenn durch den Synergieeffekt 250'000 Lastwagenfahrten eingespart würden: «Ein grosser Teil des Materials wird dann noch immer über die Strasse zu- und weggeführt.» Gemäss Dintheer wären das insgesamt um die 1,75 Millionen Lastwagenfahrten in Tagelswangen, Volketswil, Brüttisellen und Bassersdorf.

«Der volkswirtschaftliche Schaden ist immens»: Andreas Dintheer von der IG Kiesgrube-Nein.

Die IG befürchtet nicht nur Verkehrsprobleme. Sie kritisiert auch den Eingriff in die Landschaft, die bis vor kurzem noch im Schutzinventar eingetragen war. Darunter fliesse zudem Grundwasser, das für die ganze Region von Bedeutung sei, sagt Dintheer. «Kies hat eine Filterfunktion. Wird er abgetragen, könnte das Grundwasser verschmutzt werden. Darüber machen wir uns grosse Sorgen.»

«In Zeiten, in denen alle von Kreislaufwirtschaft reden, sollte kein Kies mehr abgebaut werden.»

Andreas Dintheer, IG Kiegrube-Nein

«Der volkswirtschaftliche Schaden ist immens», sagt Dintheer. So nahe am Siedlungsgebiet dürften seiner Ansicht nach gar keine Kiesgruben mehr gebaut werden. «In Zeiten, in denen alle von Kreislaufwirtschaft reden, sollte es nicht mehr nötig sein, Kies abzubauen. Die Vorkommen im Kanton Zürich sind ohnehin irgendwann einmal aufgebraucht.»

Laut Wilhelm Natrup, Kantonsplaner und Chef des Amts für Raumentwicklung, benötigt die Zürcher Bauwirtschaft rund vier Millionen Kubikmeter Kies im Jahr. Dieser müsse innerhalb des Kantons beschafft werden, genauso sei der Aushub auf Kantonsgebiet abzulagern. Um lange Wege zu vermeiden, sollen die Abbaugebiete über den ganzen Kanton verteilt werden. Selbst dann, wenn sie so nahe ans Siedlungsgebiet grenzen wie in Tagelswangen.