

Strecke: Bassersdorf – Wallisellen – Dietlikon – 02.01.02
Brüttenertunnel – Winterthur
Winterthur – Winterthur Töss

Kantone: Zürich
Gemeinden: Bassersdorf, Dietlikon, Lindau, Nürensdorf, Wallisellen,
Wangen-Brüttisellen, Winterthur, Zürich

**Gemeinden
Logistikstandorte** Bülach, Dübendorf, Embrach, Illnau-Effretikon, Kloten,
Schwerzenbach, Volketswil

Projekt: **STEP AS 2035 Brüttenertunnel**
MehrSpur Zürich – Winterthur
Abschnitt 0 Gesamtprojekt

ISP-Nr.: 1159723

Phase: **Auflageprojekt**

Autoren: Bauherrenvertretung SBB
Abteilung: Projekt MehrSpur Zürich-Winterthur
Datum: 30.01.2026
(Original unterzeichnet durch)

Projektverfasser
Firma: IG WASP
Datum: 30.01.2026
(Original unterzeichnet durch)

Bruno Studer

Martin Wüst

Technischer Bericht

Projektänderung Logistikstandort

Effretikon



Linie: 751 km: 16.60 – 16.90

SBB AG, Infrastruktur
Vulkanplatz 11, 8048 Zürich

Erstellt auf Basisdaten der amtlichen Vermessung und der SBB-Geodaten© Geodaten swisstopo 5704003351 © Alle Rechte an diesem Dokument stehen der SBB zu. Für die genaue Lage und die Vollständigkeit der unterirdischen Anlagen besteht keine Gewähr.

Impressum

Version- und Änderungsjournal

Version	Beschrieb / Änderungen gegenüber Vorgängerversion	erstellt	geprüft	freigegeben
rC00	PGV-Dossier	23.01.26/ esh	23.01.26/ egi	23.01.26/ ik

Autorenteam

Verantwortlicher Ersteller, Gesamtprojektleiter	Projektverfasser
Bruno Studer SBB AG, Infrastruktur MehrSpur Zürich – Winterthur Vulkanplatz 11 8048 Zürich Tel: +41 79 593 36 48 bruno.studer@sbb.ch	Martin Wüst IG WASP c/o WBI AG Wehntalerstrasse 190 8105 Regensdorf Tel: +41 43 343 72 25 martin.wuest@wbi.ch

Fachbereich	Name	Bezeichnung
Projektleiterin	Katja Nahler	I-AEP-PZW-BRTL
Oberbauleitung	Ramun Neck	I-AEP-PZW-BRTL
Geomatik	Christian Hunger	I-AEP-ENG-GEO-ROT
Fahrbahn	Rafael Scheiwiller	I-AEP-ENG-FB-ROT-PL1
Ingenieurbau Tiefbau	Matthias Rutz	I-AEP-PJM-ROT-T4
Ingenieurbau Tragkonstruktion	Matthias Rutz	I-AEP-PJM-ROT-T4
Ingenieurbau Tunnel	Matthias Rutz	I-AEP-PJM-ROT-T4
Architektur, Bahnzugang	Sabine Rolser	I-AEP-ENG-BZT-ROT-BAT
Technische Anlagen	Beat Waldvogel	I-AEP-ENG-BZT-ROT-TA
Sicherungsanlagen	Michel Kuratli	I-AEP-SAZ-ROT-T1PL
Fahrstrom	Andreas Neumann	I-AEP-ENG-FS-ROT-PL2
Energie	-	-
Kabel	Hui Tyllesen	I-AEP-ENG-KAB-ROT-PL
Telecom	Christian Früh	I-NAT-TC-TPP-ZUE
Umwelt	Annette Rösch	I-AEP-ENG-UMW-ROT
Land- und Rechterwerb	Thomas Wiedmer	IM-GM-GBB-ROT
IM Bahnhofsmanagement	Kosta Kowatschew	IM-BW-MPA-RO23
Treibstofftankanlage	Jens Rigert	I-ESP-LOG-MM-TTA

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung Projektänderung	4
1 Einleitung	5
1.1 Zweck des Dokumentes und Verweis auf weitere Dokumente	5
2 Beschreibung der Projektänderung	5
2.1 Ausgangslage	5
2.2 Projektbeschreibung der Projektänderung	5
2.2.1 Geomatik	6
2.2.2 Fahrbahn	7
2.2.3 Geologische und geotechnische Untersuchungen	7
2.2.4 Sicherungsanlagen	7
2.2.5 Treibstofftankanlage (TTA)	8
2.2.6 Lärmschutzwand (LSW)	9
2.2.7 Land und Rechte	10
2.2.8 Aussteckung	10
2.2.9 Bauphasen und Baurealisierung	10
3 Änderungen gegenüber den bisher zur Genehmigung eingereichten Unterlagen	11
3.1 Zusammenstellung der Dokumente der Projektänderung	11
3.2 Dokumente Dossier A0	11
3.2.1 Umweltverträglichkeitsbericht A0 – 17.01	11

Zusammenfassung Projektänderung

Der vorliegende Bericht beschreibt die Projektänderung «Logistikstandort Effretikon» auf dem Gemeindegebiet Illnau-Effretikon. Die Änderungen betreffen folgende Objekte: ein provisorisches Abstellgleis (AG), eine provisorische Treibstofftankanlage (TTA) sowie eine provisorische Lärmschutzwand (LSW). Der Bericht dient als Ergänzung zu den geänderten Planunterlagen.

Der Installationsplatz Effretikon ist Teil der Plangenehmigung des BAV vom 06.10.2025. Lage und Ausdehnung des Installationsplatzes bleiben unverändert. Es werden jedoch zusätzliche Elemente ergänzt. Mit der neuen TTA in Effretikon sollen Lokomotiven, schienengebundene Arbeitsmaschinen sowie Flurfördermittel betankt werden, welche für die Umsetzung des Projektes MehrSpur Zürich – Winterthur (MSZW) benötigt werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, nicht immatrikulierte Strassen- oder Baufahrzeuge zu betanken. Die Befüllung der TTA erfolgt mittels strassengebundener Tanklastwagen.

Das provisorische Abstellgleis wird zwischen dem bestehenden Abstellgleis 48 (neu 47) und dem Gebäude RM01 respektive dem Gleisstrang W23 bis W25 zu liegen kommen. An derselben Stelle gab es bis 2019 bereits ein Abstellgleis mit Weiche. Unterbau und Schotterbett von damals sind noch vorhanden und werden möglichst wieder verwendet.

Die LSW wird auf Grundlage einer Vereinbarung zwischen der SBB und der Gemeinde Illnau-Effretikon erstellt, um die Anwohnenden vor Lärmemissionen infolge der Logistiktätigkeiten auf dem Installationsplatz zu schützen.

Die Auswirkungen der Projektänderung in Bezug auf die Umwelt wurden geprüft. Entsprechende Massnahmen zum Schutz der Umwelt sind im Kapitel 3.2.1 beschrieben.

Die Projektänderung wird während der öffentlichen Auflage des Projekts ausgesteckt.

1 Einleitung

1.1 Zweck des Dokumentes und Verweis auf weitere Dokumente

Der vorliegende Bericht beschreibt die Elemente der Projektänderung «Logistikstandort Effretikon» auf dem Gemeindegebiet Illnau-Effretikon, ca. Bahn-km 16.60 – 16.90 der Linie 751. Der Bericht dient als Ergänzung und Erläuterung zu den neuen und geänderten Planunterlagen, welche in Kapitel 3 dieses Berichtes aufgeführt sind.

2 Beschreibung der Projektänderung

2.1 Ausgangslage

Die SBB haben am 03.04.2023 die Projektunterlagen zum Projekt STEP AS 2035 Brüttenertunnel MehrSpur Zürich – Winterthur beim BAV zur Genehmigung eingereicht. Aufgrund einer Einsprache der Standortgemeinde Illnau-Effretikon und vertiefteren Planungen der schienengebundenen Logistik, beabsichtigt die SBB das Projekt wie nachfolgend beschrieben anzupassen.

2.2 Projektbeschreibung der Projektänderung

Die Grösse und Lage des IP-Effretikon wurde mit dem Genehmigungsdossier bereits abgegeben und nicht geändert.

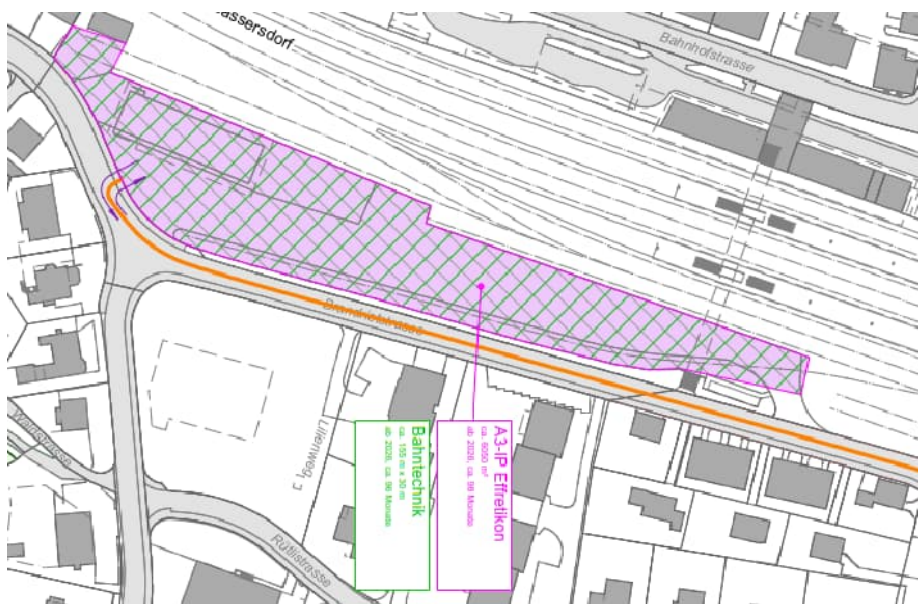


Abbildung 1: genehmigtes Projekt
(Auszug aus: MSZW_BP_A0_08-04-17_PLAN_EFF-BHF_UeP-IP-Effretikon-282_rC01)

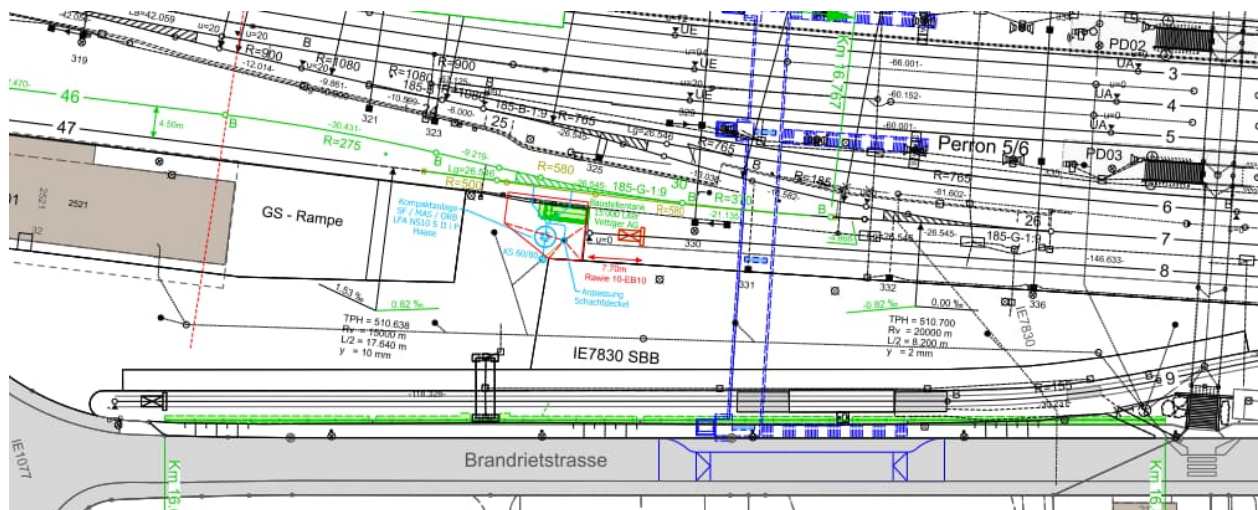


Abbildung 2: Projektänderung. (Auszug aus: MSZW_BP_A0_04-02-01_PLAN_KooP-EFF_rC00)

2.2.1 Geomatik

Grundlagenvermessung

Die Grundlagenvermessung wurde im September 2025 durchgeführt (Zwangspunkte, Gleisaufnahmen, etc.)

Die Gleisversicherung wurde zusammen mit der Grundlagevermessung überprüft.

Trassierung

Die Trassierung wurde gemäss dem Reglement I-22046 und der AB EBV (Art. 17) berechnet.

Die projektierte Weiche Nr. EF 30 vom Typ EW-54-185-G-1:9-Be konnte als Grundformweiche projektiert werden.

Das projektierte Abstellgleis Nr. 46 wurde mit einer Längsneigung von 0.5‰ Richtung Prellbock trassiert.

Die SIOP A wurde von der Fachstelle für die Fahrbahn I-NAT-FW-TAFB-TRP durchgeführt.

Fahrgeschwindigkeiten (Entwurfsgeschwindigkeiten)

Die detaillierten Geschwindigkeitsangaben sind im Gleisprojektplan ersichtlich.

Lichtraumprofil

Das Lichtraumprofil wurde entlang der Umbau- und Stopfbereiche der Gleise für die bestehende Anlage geprüft.

Das geplante Abstellgleis Nr. 46 wurde gegenüber dem benachbarten Rampengleis Nr. 47 gemäss Lichtraumprofilreglement 20012 (Art. 6.6.4.3) und der AB EBV (AB 19.4) mit einem Abstand von 4.50 m projektiert. Damit verfügt Gleis Nr. 46 über beidseitig vorhandene Sicherheitszwischenräume.

Antrag für Genehmigungen im Einzelfall / Abweichungen

Die Grenzwerte im Normalfall für die Gleisgeometrie nach AB-EBV Art. 17 und R I-22046 sind eingehalten.

2.2.2 Fahrbahn

Neubau Gleise

Folgende Gleise werden aufgrund der Erstellung des prov. Abstellgleises ein resp. wieder ausgebaut:

Gleis-Nr.	Km von	Km bis	Länge [m]	Abbruch Schwellentyp, Schienenprofil	Neubau Schwellentyp, Schienenprofil	Neu-schotter	Unterbau	Gleis-kategorie	Gleis-belastungs-gruppe
46	16.617	16.718	101	-	Beton B91, UIC 54	Schotterersatz, 15cm, RC-Schotter	bestehend	NG	E4
48	16.710	16.752	42	Beton, UIC 54	-	-	-	-	-

Neubau Weichen

Folgende Weiche wird aufgrund der Erstellung des prov. Abstellgleises ein resp. wieder ausgebaut:

Weichen Nr.	Abbruch Weichentyp	Neubau	Neu-schotter	Unterbau	Gleis-kategorie	Gleis-belastungs-gruppe
30		EW-54-185-G-1:9-Be-R	Schotterersatz, 15 cm RC-Schotter	bestehend	NG	E4

Prellbock

Der Gleisabschluss wird mit einem Prellbock des Typs RAWIE 10-EB 10 ausgeführt.

Entwässerung

Im Bereich des Abstellgleises ist keine Gleisentwässerung ausgebildet. Die Entwässerung erfolgt diffus im Unterbau.

2.2.3 Geologische und geotechnische Untersuchungen

Die Projektierung basiert auf den 2016 durchgeführten Sondagen der damaligen Abstellgleise (Rückbau 2019), welche im «160623_Sondagen_Feldprotokoll» dokumentiert sind.

Im Zuge der FbE 2019 wurde im Bereich des geplanten Abstellgleises das damalige Abstellgleis 47 zurückgebaut, wobei der bestehende Unterbau belassen und mit unverschmutztem Altschotter überdeckt wurde.

2.2.4 Sicherungsanlagen

Der Bahnhof Effretikon verfügt über ein Stellwerk des Typs Domino 67 und ist mittels Ittis-Zelle «Wetzikon» ferngesteuert.

Die Anbindung der Handweiche 30 mit dem zusätzlichen Abstellgleis 46 erfolgt hinter dem bestehenden Zwergsignal 48A und beim Zwergsignal wird der Codepunkt 48 eingeführt. Durch diese Massnahme bleibt ebenfalls die Ev82 unverändert in Betrieb. Das bestehende Gleis 47 (bisher 48) und das neue Gleis 46 werden nicht zentralisiert. Die Projektänderung hat an der Anlage weder Stellwerk- noch Leittechnik-Anpassungen zur Folge. Die Ittis-Lupe kann bei einer nächsten Anpassung entsprechend mitangepasst werden, indem anstelle des Gleises 48 der Codepunkt 48 dargestellt wird.

2.2.5 Treibstofftankanlage (TTA)

Die Treibstofftankanlage (TTA) besteht aus einem Baustellentank mit 15'000 Liter Fassungsvermögen, einer dieselstofdichten Betonplatte, einem Mineralölabscheider mit einem Rückhaltevolumen für Dieselöl von 5'000 l und einer dichten Auffangwanne in nichtrostendem Stahl im Gleisfeld. Die Anlage wird am vorgegebenen Standort errichtet und parallel zu dem verlegten Gleis gebaut. Die Tankanlage ist nicht mit einem Dach (Wetterschutz) ausgerüstet.

An der neuen TTA wird nur Dieseltreibstoff (UN1202) nach DIN EN 590 gelagert und umgeschlagen. Die Produktspezifikationen sind entweder B0 (Dieseltreibstoff nach DIN EN 590 ohne biogenen Anteil) oder HVO-Blend (Hydrotreated Vegetable Oil, hydriertes Pflanzenöl). Der Blendanteil entspricht aktuell 25% und kann angepasst werden.

Es wird sowohl die Betankung von Schienen-, Strassenfahrzeugen und Flurfördermittel gewährleistet. Die Länge der Betankungsschläuche wird so begrenzt, dass ringsum ein Sicherheitsabstand von mindestens 1.00m zum Rand der Betonplatte bzw. Auffangwanne und allen angrenzenden Flächen entsteht. Dies bezweckt, dass im Havariefall sämtliche Flüssigkeiten über den Ölabscheider aufgefangen und entwässert werden. Auch können keine Betankungen ausserhalb des gesicherten Bereiches ausgeführt werden. Der Schacht für den Mineralölabscheider ist ebenfalls innerhalb der Bodenplatte angeordnet.

Baustellentank

Der Baustellentank ADR / SDR ist nach Schweizer Normstandard gebaut. Er besteht aus hochfestem, niedriglegiertem Baustahl in S355 Qualität nach europäischen Normen EN 10025. Die doppelwandige Auffangwanne ist mit Sicken verstärkt. Die Armaturen sind in einem Serviceraum untergebracht, welcher verschliessbar ist.

Der Baustellentank hat ein Fassungsvermögen von 15'000 Liter (14'250 bei 95% Füllkapazität) und unterliegt alle 5 Jahre einer wiederkehrenden Prüfung nach ADR 6.5, welche durch das Kompetenzzentrum Tank- Treibstofftankanlagen (KPZ-TTA) überwacht, koordiniert und geplant wird.

Der Baustellentank ist mit einer Fernüberwachungssonde ausgerüstet, welche den aktuellen Füllstand an die Zentrale von KPZ-TTA in Bern übermittelt. Die Nachschubplanung erfolgt durch KPZ-TTA.

Die Befüllung erfolgt mit Tanklastwagen mit Schlauchrolle und Pumpe (2 Zoll Anschluss). Der Füllschlauch wird beim Füllen fest mit dem Füllrohr verbunden, der Baustellentank ist mit einer Überfüllsicherung ausgerüstet.

KPZ-TTA ist Besitzer und Betreiber des Baustellentanks. Nach Inbetriebnahme der TTA behält sich KPZ-TTA vor, den vorhandenen Baustellentank in einen Lagertank umzufunktionieren.

Betonplatte

Die Betonplatte weist ein konvexes Gefälle zu den Rändern hin auf, wo beide Auffangwannen anschliessen. Somit wird sichergestellt, dass sämtliche Flüssigkeiten oberflächlich von der Betonplatte zu den Auffangwannen und via Mineralölabscheider abgeleitet werden. Oberflächenwasser, das vom rundumliegenden Platz kommen könnte, wird mit einem Gegengefälle vom Umschlagplatz ferngehalten.

Vorgängig wird eine Sauberkeitsschicht (Magerbeton) von 5 cm Stärke eingebaut. Durch diese Sauberkeitsschicht wird das Risiko einer Materialvermischung minimiert und die Armierung ist vor vorgängiger Verschmutzung geschützt.

Es wird ein Beton NPK G eingebaut. Detailliertere Informationen sind in der Projektbasis festgehalten.

Fundationsschicht

Die Fundationsschicht unterhalb der Bodenplatte ist 55cm stark. Dadurch hat die Betonplatte einen optimalen Unterbau (Fundation) und unregelmässige Setzungen können vermieden werden. Der Einbau von ungebundenem Gemisch 0-22mm gewährleistet ausserdem den Frostschutz.

Auffangwannen im Gleisbereich

Die geplante TTA wird mit einer Auffangwannen ausgerüstet, welche begehrbar (300kg/ m²) ist. Die Ausführung erfolgt mit nichtrostenden, dichten Blechwannen, die im Gleisbereich auf die Schwellen gelegt und seitlich dicht an die Schienen angeschlossen werden. Auch der Anschluss an die Betonplatte wird mit einem Einlaufprofil dicht ausgeführt. Mittels Gefälle der Wanne zu zwei Querrinnen, die zwischen die Schwellen eingelegt sind, wird die Auffangwanne dicht über den Mineralölabscheider an die Kanalisation angeschlossen. Die Wannen werden mit Gitterrosten flächenbündig abgedeckt.

Entwässerung

Das Meteorwasser, welches auf der Betonplatte und der Auffangwanne anfällt, wird über dichte und vorgängig kontrollierte Leitungen über den Mineralölabscheider ins Kanalisationsnetz geleitet. Der Abfluss des Meteorwassers der TTA wird an das Entwässerungsnetz des Installationsplatzes Effretikon angeschlossen.

Ölabscheider

Der Ölabscheider Modell HAASE LPZ besteht aus einer Kombination von glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) und Polymerbeton und ist dadurch dauerhaft chemisch beständig und statisch hoch belastbar. Der Aufbau des Ölabscheiders vereint den Schlammfang, das Rückhaltebecken von 5000 Liter sowie den Koaleszenzabscheider in einem Behälter. Der Aufbau ist doppelwandig ausgeführt, wobei die Dichtigkeit permanent überwacht wird. Im Havariefall wird ölhaltige Flüssigkeit in den Mineralölabscheider geleitet und zurückgehalten.

Die Schlammschichtdicke des Pegels der sich sammelnden Öl-/Leichtflüssigkeitsschicht sowie das maximale Aufstauniveau werden permanent überwacht.

KPZ-TTA ist für die Wartung und regelmässige Kontrolle der Abscheideanlage verantwortlich.

Alarmierung

Sämtliche Alarme und Überwachungssignale der TTA, werden zentral in Bern zusammengeführt. Damit kann über 24x7 h hinweg eine vollständige Überwachung garantiert werden. Die Abläufe im Alarmierungsfall sind festgelegt. Definierte Alarmmeldungen werden zusätzlich akustisch und visuell vor Ort angezeigt.

Stromversorgung

Leerrohre werden vom nächstgelegenen Schacht zum Schaltschrank beim Baustellentank gezogen. Somit können die SBB-Spezialisten in Zusammenarbeit mit dem Elektroplaner die elektrischen Leitungen vom Verteilerkasten einlegen.

Erdungskonzept

Siehe Dokument 13.01.01.

2.2.6 Lärmschutzwand (LSW)

Gemäss Vereinbarung zwischen der SBB und der Gemeinde Illnau-Effretikon soll entlang der Brandrietstrasse im Bereich des Installationsplatzes IP Effretikon eine provisorischen Lärmschutzwand (LSW) erstellt werden. Die Massnahme dient dem Lärmschutz der angrenzenden Wohnbebauung für die Logistik- und Umschlagarbeiten auf dem Installationsplatz. Die Lärmschutzwand ist eine temporäre Anlage und wird nach Abschluss des Projektes MSZW zurückgebaut. ,

Die Lärmschutzwand verläuft parallel zur Bahnlinie 751 zwischen km 16.600 und km 16.900 und weist eine Gesamtlänge von ca. 142 m sowie eine Höhe von rund 2.50 m über SOK auf.

Sie besteht aus schallabsorbierenden Aluminiumkassetten, die zwischen HEA-160-Stahlstützen mit einem Achsabstand von ca. 4.0 m montiert sind.

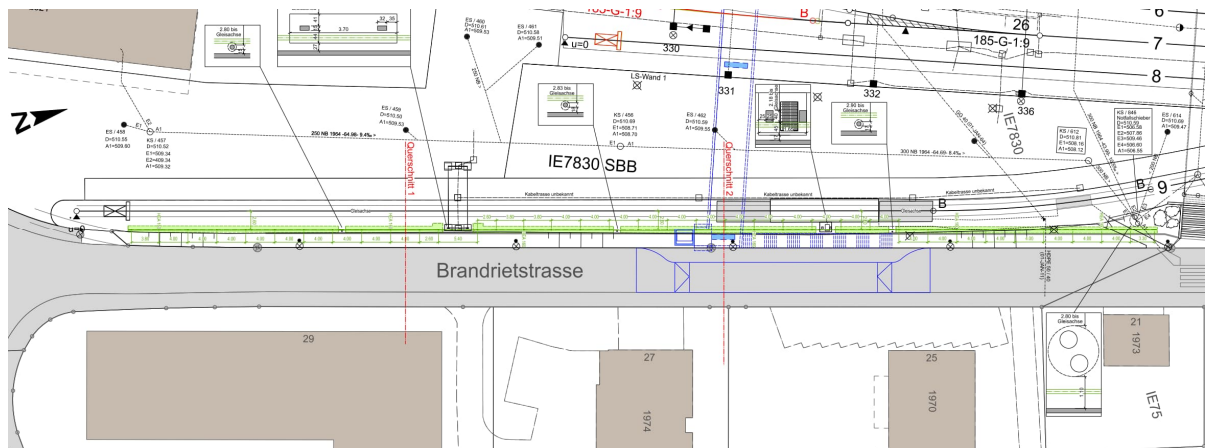


Abbildung 3: Übersicht über die Lärmschutzmassnahme im Bereich Brandrietstrasse Effretikon

Die Fundation erfolgt über ein flach gegründetes Streifenfundament aus Beton mit den Abmessungen von 1.20m x 0.60 m.

Das Fundament ist leicht vom bestehenden Mauerwerk abgesetzt, um Setzungs- oder Spannungsübertragungen zu vermeiden.

Die Baugrundverhältnisse wurden als weich bis mittelfest eingeschätzt; aufgrund der geringen Belastungen ist keine Pfahlgründung erforderlich.

Das Fundament gewährleistet eine ausreichende Standsicherheit gegen Kippen und Gleiten unter Wind- und Erddruckeinwirkungen.

Die Lärmschutzwand ist als temporäre Massnahme mit einer geplanten Nutzungsdauer von 10 Jahren konzipiert.

Nach Abschluss der Bauarbeiten im Rahmen des Projektes MSZW wird die Wand vollständig zurückgebaut.

Durch die gewählte Materialisierung (Aluminium, feuerverzinkter Stahl, Betonfundament) wird eine wartungsarme, dauerhafte und akustisch wirksame Lösung sichergestellt.

Erdungskonzept

Die Lärmschutzwand befindet sich entlang eines nicht elektrifizierten Gleises. Aufgrund der Nähe zu einer Passerelle (Drittprojekt siehe Plan*) wird aber eine Erdung (1 x 95 mm²) vorgesehen.

*Die Passerelle ist ein Projekt der SBB, aber nicht Bestandteil dieser Projektänderung. Dieses Projekt befindet sich derzeit noch in der Phase Vorprojekt. Die Umsetzung ist frühestens 2029 vorgesehen und wird dem BAV in einem gesonderten Verfahren eingereicht.

2.2.7 Land und Rechte

Nicht betroffen

2.2.8 Aussteckung

Die Projektänderung ist während der öffentlichen Auflage des Projektes ausgesteckt. Es werden lediglich die Punkte ausgesteckt, die im Zusammenhang mit der Projektänderung stehen. Die erforderlichen Aussteckungspunkte sind dem Aussteckungsplan und der dazugehörigen Liste zu entnehmen.

2.2.9 Bauphasen und Baurealisierung

Die provisorische Lärmschutzwand sollte möglichst im Zeitraum von September 2026 bis Februar 2027 erstellt werden, da das angrenzende Abstellgleis 9 nur in diesem Zeitfenster auf Belegungen des Gleises verzichtet werden kann. Die Bauarbeiten werden tagsüber erfolgen. Es wird mit einer Arbeitsdauer von 8 Wochen gerechnet.

Die Bauzeit der TTA inkl, Gleis 46 beträgt ungefähr 16 Wochen und erfolgt ab September 2027. Sämtliche Arbeiten können während dem Tag ausgeführt werden. Das betroffene Gleis 47 ist innerhalb der Bauzeit nicht benutzbar und muss ausser Betrieb genommen werden.

3 Änderungen gegenüber den bisher zur Genehmigung eingereichten Unterlagen

3.1 Zusammenstellung der Dokumente der Projektänderung

Die als Grundlage der Projektänderung geltenden Dokumente sind dem Inhaltsverzeichnis zu entnehmen.

Weitere Ausführungsunterlagen, wie Fundament- und Konstruktionspläne, werden im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt und sind Bestandteil der technischen Dokumentation.

3.2 Dokumente Dossier A0

Die Projektänderung hat Auswirkungen auf den Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) A0 – 17.01. Siehe hierzu Kapitel 3.2.1.

Weitere Dokumente im Dossier A0 – Gesamtprojekt sind von der Projektänderung nicht betroffen.

3.2.1 Umweltverträglichkeitsbericht A0 – 17.01

Der Einfluss der Projektänderung auf die Umweltaspekte gemäss dem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) 2. Stufe und dem Technischen Bericht inklusive Umweltbericht «Logistikstandorte ausserhalb des Projektperimeters» (A0 - 08.04.06-01) wurde geprüft. Bezüglich Umwelt sind folgende Themen relevant:

- *Entwässerung (Bauphase)*
Es werden Anpassungen an der Platzoberfläche und der Platzentwässerung notwendig. Es wird die bestehende Entwässerung genutzt.
- *Abfälle, Materialbewirtschaftung (Bauphase)*
Sämtliche Elemente der Projektänderung werden auf das Bauende hin rückgebaut und soweit möglich recycelt.
- *Luft (Bauphase)*
Der zum Einsatz kommende Dieseltreibstoff ist schwefelarm.
- *Lärm (Bauphase)*
Entlang der Brandrietstrasse wird eine provisorische Lärmschutzwand von 2.50 m Höhe erstellt.

Im Folgenden werden die für die Projektänderung relevanten Massnahmen aus dem UVB 2. Stufe resp. dem Technischen Bericht zu den Logistikstandorten aufgeführt:

Entwässerung (Bauphase)

Nr. UVB	Massnahmenbeschreibung
M-EW-1	Für die Baustellenentwässerung und den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und Flüssigkeiten gelten die Vorgaben der SIA/VSA-Empfehlung 431 "Entwässerung von Baustellen".
M-EW-2	Die Entwässerung der Installationsflächen wird von der Bauleitung und der Umweltbaubegleitung (UBB) abgenommen; nachträgliche Veränderungen müssen von Bauleitung, Oberbauleitung SBB und UBB gutgeheissen werden.
M-EW-3	Werden für die Ableitung des anfallenden Abwassers kommunale Entwässerungsanlagen mitgenutzt, so erfolgt eine Absprache mit dem Werkeigentümer (Stadt/Gemeinde), und es wird vor Baubeginn eine entsprechende Zustimmung eingeholt.

Abfälle, Materialbewirtschaftung (Bauphase)

Der Umgang mit unverschmutztem und verschmutztem Rückbaumaterial richtet sich nach dem abfallrechtlichen Vollzug (Abfallverordnung VVEA und VVEA-Vollzugsmodule) und ist im Logistik-konzept mit Erschliessung (A0 - 08.04.02) beschrieben.

Luft (Bauphase)

<i>Nr. UVB</i>	<i>Massnahmenbeschrieb</i>
M-LU-2	Ausschreibung / Werkvertrag: Die lufthygienischen Vorgaben werden in den Besonderen Bestimmungen, im Leistungsverzeichnis und Werkvertrag festgelegt.
M-LU-3	Überwachung und Kontrolle: Die im Leistungsverzeichnis und Werkvertrag festgelegten emissionsbegrenzenden Massnahmen werden durch Bauleitung und UBB kontrolliert.
M-LU-5	Für Maschinen und Geräte mit Dieselmotoren werden schwefelarme Treibstoffe (Schwefelgehalt < 50 ppm) verwendet.

Lärm (Bauphase)

<i>Nr. UVB</i>	<i>Massnahmenbeschrieb</i>
M-LR-2	Ausschreibung / Werkvertrag: Die lärmbezogenen Vorgaben werden in den Besonderen Bestimmungen, im Leistungsverzeichnis und Werkvertrag festgelegt.
M-LR-3	Überwachung und Kontrolle: Die im Leistungsverzeichnis und Werkvertrag festgelegten emissionsbegrenzenden Massnahmen werden durch Bauleitung und UBB kontrolliert.
M-LR-8	Lärmminderndes Verhalten (Anleitung für Baupersonal): - Schulung der Mitarbeitenden über Entstehung, Ausbreitung, Wirkung und Minderung von Lärm (z.B. Gegenstände legen statt werfen, Lärmhindernisse nutzen). - Fachgerechter Einsatz von Maschinen und Geräten: nur im Betriebsbereich bedienen, nur so lange wie nötig laufen lassen, Instand halten.
M-LR-11	Provisorische Lärmschutzwände entlang von Bauzufahrten, wo möglich und sinnvoll.

Die aufgeführten Umweltmassnahmen gelten spezifisch für die Projektänderung. Für den gesamten Logistikstandort Effretikon sind weiterhin sämtliche Massnahmen gemäss dem Bericht zu den Logistikstandorten (A0-08.04.06-1) gültig.