

Strecke: **Bassersdorf – / Wallisellen – Dietlikon – 11.01.01**
Brüttenertunnel – Winterthur
Winterthur – Winterthur Töss

Kanton(e): **Zürich**
Gemeinde(n): **Bassersdorf, Dietlikon, Lindau, Nürensdorf, Wallisellen,
Wangen-Brüttisellen, Winterthur, Zürich**

Gemeinden **Bülach, Dübendorf, Embrach, Illnau-Effretikon, Kloten,**
Logistikstandorte **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: SBB CFF FFS
Datum: 30.01.2026
(Original unterzeichnet durch)

Bruno Studer

Jens Rigert

Nutzungsvereinbarung



Treibstofftankanlage
TTA-0347

Linie: 751 km: 16.60 – 16.90

SBB AG, Infrastruktur
Vulkanplatz 11, 8048 Zürich

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

Impressum

Version- und Änderungsjournal

Version	Beschrieb / Änderungen gegenüber Vorgängerversion	erstellt	geprüft	freigegeben
rC00	PGV-Dossier	05.12.2025	05.12.2025	05.12.2025

Autorenteam

Verantwortlicher Ersteller, Gesamtprojektleiter	Projektverfasser
Bruno Studer SBB Infrastruktur Ausbau- und Erneuerungsprojekte Projektorganisation Zürich-Winterthur Vulkanplatz 11 8048 Zürich Tel: +41 79 593 36 48 bruno.studer@sbb.ch	Dokument-Verantwortliche: Jens Rigert SBB AG, Infrastruktur I-ESP-LOG-MM-TTA Hilfikerstrasse 3 3000 Bern 65 Tel: +41 79 150 29 51 jens.rigert@sbb.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

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Allgemeine Ziele für die Nutzung	4
1.1	Projektbeschreibung	4
1.2	Treibstofftankanlage	4
1.3	Vorgesehene Nutzung	4
1.4	Eigentümer / Bauherrschaft	4
1.5	Angaben zu bestehenden / neuen Eigentums- und Unterhaltsverhältnissen	4
1.6	Abgrenzung zu Nachbarprojekten	4
1.7	Geplante Nutzungsdauer	4
1.8	Nutzlasten	4
1.9	Dachentwässerung	5
1.10	Anforderungen an den Betrieb.....	5
1.11	Warenbezug	5
2	Umfeld und Drittanforderungen	5
2.1	Baustellenzufahrt	5
2.2	Bahnbetrieb	5
2.3	Drittanforderungen	5
2.3.1	Zufahrt	5
2.4	Entwässerung	5
2.5	Termine	5
3	Besondere Vorgaben Bauherrschaft	6
3.1	Bahnbetrieb während Bauphase	6
4	Schutzziele und Sonderrisiken	6
4.1	Schutzziele	6
4.2	Akzeptierte Risiken	6
4.2.1	Gesetzliche Grundlagen	6
4.2.2	Normen und Richtlinien	7
4.2.3	Reglemente und Weisungen der Bahnen	7

1. Allgemeine Ziele für die Nutzung

1.1 Projektbeschreibung

Beim Bahnhof Effretikon, an der Brandrietstrasse 32 wird eine neue Treibstofftankanlage (TTA) gebaut. Bestehend aus einer Betonplatte, einem Baustellentank 15'000Liter bei 100% Füllvolumen, einem Mineralölabscheider und einer Auffangwannen. Die TTA wird gemäss den gültigen Anforderungen und Normen des Kesselinspektorat SVTI (Schweizerischer Verein für technische Inspektionen) - Swiss Safety Center AG, Richtstrasse 15, 8304 Wallisellen, gebaut.

1.2 Treibstofftankanlage

Die TTA besteht aus einem Baustellentank 15'000 Liter für Dieseltreibstoffe in der Norm DIN EN 590 bzw. UN-1202 nach ADR. Die Produktspezifikationen sind entweder B0 (ohne biogene Anteile) oder HVO- Blend (Hydrotreated Vegetable Oil, hydriertes Pflanzenöl). Einer Bodenplatte, einem Mineralölabscheider und einer Auffangwanne. Die Treibstofftankanlage wird am vorgegebenen Standort der SBB errichtet und wird parallel zu den bestehenden Gleisen gebaut.

In erster Linie wird die Betankung von Lokomotiven und schienengebundenen Arbeitsmaschinen bewerkstelligt. Das geplante Layout lässt zu, dass auch Strassenfahrzeugen und Flurförderfahrzeuge betankt werden können. Die Länge der Betankungsschläuche wird so begrenzt, dass ringsum ein Sicherheitsabstand von min. 1m zum Rand der Betonplatte bzw. Auffangwanne und allen angrenzenden Flächen entsteht. Dies bezweckt, dass im Havariefall sämtliche Flüssigkeiten über den Ölabscheider aufgefangen werden. Auch können keine Betankungen ausserhalb des gesicherten Bereiches ausgeführt werden. Der Schacht für den Mineralölabscheider ist ebenfalls innerhalb der Bodenplatte angeordnet.

1.3 Vorgesehene Nutzung

Bauteil:	Nutzung:	Nutzugszustände:
Bahntrasse	Bahnverkehr	Lichtraumprofil EBV 3
Treibstofftankanlage	Betankung von Schienenfahrzeugen	Bahnverkehr Lichtraumprofil EBV 3 Strassenfahrzeuge bis 40to

1.4 Eigentümer / Bauherrschaft

Eigentümerin und Bauherrschaft des vorliegenden Projekts sind die Schweizerische Bundesbahnen SBB.

1.5 Angaben zu bestehenden / neuen Eigentums- und Unterhaltsverhältnissen

Die Eigentums- und Unterhaltsverhältnisse sind folgendermassen geregelt:

Bauteil:	Eigentum:	Unterhaltungspflicht:
Treibstofftankanlage	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Schweizerische Bundesbahnen SBB

1.6 Abgrenzung zu Nachbarprojekten

Die vorliegende Nutzungsvereinbarung gilt nur für die unter 1.1 beschriebenen Ingenieurbauwerke.

1.7 Geplante Nutzungsdauer

Die Treibstofftankanlage soll so lange zur Verfügung stehen, bis das Bauvorhaben im Abschnitt Christenwisen abgeschlossen ist. Die Nutzungsdauer ist mindestens 10 Jahre.

1.8 Nutzlasten

Die Belieferung der Treibstofftankanlage erfolgt mit Tankwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen. Es werden unterschiedliche Fahrzeugkonfigurationen eingesetzt, das heisst, Anhängerzüge, vier und fünf-Achser und Sattelschlepper.

Die Ausführung der Auffangwanne sind einmal befahrbar mit 10 Tonnen Achslast und einmal begehbar (150/ m2) ausgeführt.

1.9 Dachentwässerung

Die Treibstofftankanlage ist nicht überdacht

1.10 Anforderungen an den Betrieb

Es werden in erster Linie Lokomotiven und schienengebundene Arbeitsmaschinen versorgt. Flurfördermittel und Baumaschinen können versorgt werden, insofern diese mit Strassenbereifung ausgerüstet sind. Baumaschinen mit Kettenfahrwerk können nicht betankt werden. Fahrzeuge, die im Strassenverkehr immatrikuliert sind, werden nicht versorgt.

1.11 Warenbezug

Der Warenbezug erfolgt über Badge. Die notwendige Anzahl Badges kann bei KPZ-TTA bezogen werden.

2 Umfeld und Drittanforderungen

2.1 Baustellenzufahrt

Die Baustellenzufahrt für den Bau der Treibstofftankanlage erfolgt über das öffentliche Strassennetz und über die Fahrwege des Installationsplatzes Effretikon (Areal SBB).

2.2 Bahnbetrieb

Lichttraumprofil: EBV 3

Geschwindigkeiten: Gleis 47 = max. 30 km/h (Fahrt auf Sicht).

2.3 Drittanforderungen

2.3.1 Zufahrt

Die Zufahrt mit Strassenfahrzeugen für Unterhalt bzw. mit Tanklastwagen muss stets gewährleistet sein. Dies ist unumgänglich, damit der Betrieb und die Befüllung der Treibstofftankanlage immer gewährleistet ist. Zum Füllen des Baustellentanks muss der Tanklastwagen mit den Abgabeeinrichtungen innerhalb des flüssigkeitsdichten Belages stehen. Zudem soll auch die Betankung von nicht im Strassenverkehr immatrikulierten Fahrzeugen und Flurfördermitteln möglich sein. Die Zufahrt erfolgt über das SBB-Areal Effretikon.

2.4 Entwässerung

Das Meteorwasser, welches auf der flüssigkeitsdichten Betonplatte anfällt, wird über die Auffangwanne in den Ölabscheider geleitet und von dort der bestehenden Entwässerungsleitung zugeführt. Da die neue Betonplatte allseitig im Gefälle zur Auffangwanne im Gleisbereich ist, wird sichergestellt, dass im Havariefall sämtliche Flüssigkeiten über den Ölabscheider laufen. Gegenüber angrenzenden Flächen wird die Betonplatte leicht erhöht erstellt, damit kein Wasser von aussen auf die Anlage gelangt.

2.5 Termine

Die Bauarbeiten sind für das Jahr 2026/27 vorgesehen. Es sind folgende Ecktermine geplant:

- Nachreichungen von Unterlagen im bestehenden PGV Dossier, für die Realisierung einer TTA
- Baubeginn Januar 2026
- Inbetriebnahme Juli 2027

3 Besondere Vorgaben Bauherrschaft

3.1 Bahnbetrieb während Bauphase

Die Bauausführung erfolgt gleichzeitig mit dem Erstellen des Installationsplatzes. Je nach Baufortschritt ist bereits mit Zugsverkehr zu rechnen. Die Bauarbeiten erfolgen unter Einhaltung der Sicherheitsvorschriften der SBB. Das betroffene Gleise Nr.47 ist während der Bauphase gesperrt. Die Mindestabstände zur Gleisachse sowie die Bestimmungen des Lichtraumprofils und die Abstände zu spannungsführenden Anlagen werden eingehalten.

4 Schutzziele und Sonderrisiken

Das Bauvorhaben wird entsprechend den heutigen Vorschriften und den einschlägigen SIA-Normen / Bestimmungen konstruiert und ausgeführt. Insbesondere sind die Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. November 1983 (Eisenbahnverordnung, EBV, SR 742.141.1) samt Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV 1. Juli 2010), die Verordnung über elektrische Leitungen vom 30. März 1994 (Leitungsverordnung, LeV, SR 734.31) sowie die Verordnung über elektrische Anlagen von Bahnen vom 5. Dezember 1994 (VEAB, SR 734.42) samt Ausführungsbestimmungen vom 31. Mai 1995 (AB-VEAB) berücksichtigt worden.

4.1 Schutzziele

Sicherheitsziele:	Sicherheitsmassnahmen:
Schutz des Bauwerks im Bauzustand	geeignete Abschränkungen
Unfallfreie Realisierung der Bauarbeiten	geeignete Abschränkungen, Einsatz von Sicherheitswärtern, Sicherheitsinstruktion an Personal
Schutz der Bauwerke vor äusseren Einwirkungen	geeignete Dimensionierung sowie Material- und Produktwahl

4.2 Akzeptierte Risiken

SR 451.1)

- Verordnung über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler vom 10. August 1977 (VBLN; SR 451.11)
- Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz vom 9. September 1991 (VISOS; SR 451.12)
- Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz: BehiG; SR 151.3)
- Verordnung über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsverordnung; BehiV; SR 151.31)
- Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV SR151.34)
- Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer vom 24. Januar 1991 (GSchG; SR 814.20)
- Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 (GSchV; SR 814.201)
- Verordnung über den Schutz der Gewässer vor wassergefährdenden Flüssigkeiten vom 1. Juli 1998 (VWF; SR 814.202)

4.2.1 Gesetzliche Grundlagen

- Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101), vom 20. Dezember 1957 (Stand 1. Oktober 1992)
- Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV, SR 742.141.1), vom 23. November 1983 (Stand 12. April 2000)
- Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, inkl. Kommentare) (Stand 02.07.06)

4.2.2 Normen und Richtlinien

- Es gelten die aktuellen Normen des SIA, insbesondere:
- SIA 261 „Einwirkungen auf Tragwerke“ (2003)
- SIA 262 „Betonbau“ (2003)
- SIA 263 „Betonbau – Ergänzende Festlegungen (2003)
- SIA 267 „Geotechnik“ (2003)

4.2.3 Reglemente und Weisungen der Bahnen

- RTE R_I-20000 Standard Stromabnehmerraum, April 2004
- RTE R_RTE_20012 Lichtraumprofil Normalspur und Meterspur, Juli 2006
- RTE R_172.4 Sicherheitsmassnahmen für das Personal bei Arbeiten in und neben Gleisen "GÜLTIG AB 02.07.2006", Juli 2006
- RTE W_UE_10/02 Zulassung, Ausbildung und Prüfung von Baustellenchefs privater Unternehmungen, August 2002
- RTE R_323.1 Verhalten des Personals gegenüber den Gefahren des elektrischen Stromes, April 2000
- RTE D_I-QS_1001 Tragpflicht der persönlichen Schutzausrüstung Infrastruktur, Dezember 2005
- RTE D_PM-SIBE_02d/02 Arbeitskleider bei Einsatz in und neben dem Gefahrenbereich SBB Warnausrüstung, April 2004