

**Strecke:** Zürich Langstrasse – Dietlikon Süd  
Zürich Stadelhofen – Rapperswil

**Kanton:** Zürich  
**Gemeinden:** Zürich, Dübendorf

**Projekt:** **AS35 Zürich Stadelhofen**  
**Anlagenerweiterung**  
**Abschnitt 1: Gesamtprojekt**

**ISP-Nr.:** 1161196

**Phase:** **Auflageprojekt**

**Autoren:** Bauherrenvertretung SBB  
Abteilung: I-AEP-PZW-ZSTH  
  
Name: Marc Weber-Lenkel  
Datum: 13.05.2026  
(Original digital unterzeichnet durch)

Projektverfasser  
Firma: PG BEE+  
c/o Basler & Hofmann AG  
Name: Stefan Moser  
Datum: 13.05.2026  
(Original digital unterzeichnet durch)

---

## Projektänderung SOE-Container und Bahnverladeanlage



### Gesamtprojekt

---

Linien Bestand: 730 / 745 km: 5.7 - 8.4 / 100.100 - 106.305  
Linien neu: 9728 / 9729 km: 50.0 - 52.8 / 151.1 - 151.7

**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 ge-  
naue Lage und die Vollständigkeit der unterirdischen Anlagen  
besteht keine Gewähr.

# Impressum

## Version- und Änderungsjournal

Version	Beschrieb / Änderungen gegenüber Vorgängerversion	erstellt	geprüft	freigegeben
C01	PGV-Dossier: Nachreichung infolge Projektänderungen	13.05.2026 / MEM	13.05.2026 / HUC	13.05.2026 / MWL

## Autorenteam

Verantwortlicher	Projektverfasser
Marc Weber-Lenkel SBB AG Infrastruktur, Projektmanagement Grossprojekt Zürich Stadelhofen Vulkanplatz 11, 8048 Zürich Tel: +41 79 223 09 93 marc.weber-lenkel@sbb.ch	Stefan Moser PG BEE+ c/o Basler & Hofmann AG Bachweg 1 CH-8133 Esslingen Tel: 044 387 15 22 stefan.moser@baslerhofmann.ch

Fachbereich	Name	Bezeichnung
Abschnitt 1 – Übergeordnet	Marc Weber-Lenkel	GPL
Abschnitt 2 – Bahnhof Stadelhofen	Burak Salman / Miriam Fontius	AL A2
Abschnitt 3 – Tunnel + Tiefenbrunnen	Kai Gugat	AL A3
Abschnitt 4 – Bahntechnik	Stefan Schöllhorn	AL A4
Brandschutz, Entrauchung	Christoph Jauslin	FPL Brandschutz
Geomatik	Ivan Müller	FPL GEO
Fahrbahn	Florian Henkel	FPL FB
Ingenieurbau Tiefbau A3	Hamid Rahimi	FPL IB TB
Ingenieurbau Tragk./Tiefbau A2	Mario Schiavini	FPL IB TK/TB
Ingenieurbau Tunnel A2 / A3.1	Hamid Rahimi	FPL TU
Ingenieurbau Tunnel A3.2 / A3.3	Inan Cagimda / Claudio Affolter	FPL TU
Ingenieurbau Tragk./Tiefbau A3.4	Lars Weder	FPL IB TK/TB
Architektur, Bahnzugang A2 / A3	Stefan Frehner / Elena Beltrán Giménez	FPL BAT
Technische Anlagen	Beat Steiner / Reto Andreoli	FPL TA / HLKKS
Sicherungsanlagen	Tanja Stöckel / Martin Walser	FPL SAZ / LTT
Weichenheizung	Patric Mauch	FPL WHZ
Fahrstrom	Stephan Fiechter	FPL FL
Kabel	Andreas Schneider	FPL KAB
Telecom	Kim Fäh	FPL TC
Umwelt	Barbara Huber	FPL UMW
Land- und Rechterwerb	Stephan Sennrich / Lena Rügsegger	FPL LRE
IM Bahnstationsmanagement	Paloma Montoro	FPL IM

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1	Zweck des Dokumentes und Verweis auf weitere Dokumente	4
<b>2</b>	<b>Beschreibung der Projektänderung SOE-Container</b>	<b>4</b>
2.1	Ausgangslage	4
2.2	Beschreibung der Projektänderung	4
2.2.1	Allgemeines	4
2.2.2	Land und Rechte	5
2.2.3	Architektur, Landschaftsarchitektur	5
2.2.4	Bauphasen und Baurealisierung	6
2.3	Abgrenzung	6
2.4	Änderungen gegenüber den bisher zur Genehmigung eingereichten Unterlagen	6
2.4.1	Zusammenstellung der Dokumente mit wesentlichen Änderungen	6
2.4.2	Zusammenstellung der Dokumente mit geringen Änderungen	7
2.4.3	Zusammenstellung der entfallenden Dokumente	7
2.4.4	Umweltverträglichkeitsbericht 17.01.01	7
<b>3</b>	<b>Beschreibung der Projektänderung Entfall Bahnverladeanlage</b>	<b>9</b>
3.1	Ausgangslage	9
3.2	Beschreibung der Projektänderung	9
3.2.1	Allgemeines	9
3.2.2	Land und Rechte	9
3.2.3	Bauliche Umsetzung Umladestation Förderband – Lastwagen auf IP 11	9
3.2.4	Verkehrs- und Logistikkonzept	10
3.2.5	Bauphasen und Baurealisierung	10
3.2.6	Bahntechnische Anpassungen	11
3.3	Abgrenzung	11
3.4	Änderungen gegenüber den bisher zur Genehmigung eingereichten Unterlagen	11
3.4.1	Zusammenstellung der Dokumente mit wesentlichen Änderungen	11
3.4.2	Zusammenstellung der Dokumente mit geringen Änderungen	12
3.4.3	Zusammenstellung der entfallenden Dokumente	13
3.4.4	Umweltverträglichkeitsbericht 17.01.01	14

## **1 Einleitung**

### **1.1 Zweck des Dokumentes und Verweis auf weitere Dokumente**

Der vorliegende Bericht fasst folgende Projektänderungen auf dem Gebiet der Stadt Zürich zusammen:

- Vershub SOE-Container an Gloriastrasse
- Entfall Bahnverladeanlage Tiefenbrunnen

Der Bericht dient als Ergänzung zu den geänderten Unterlagen gemäss den Kapiteln 2.4 und 3.4 dieses Berichts.

## **2 Beschreibung der Projektänderung SOE-Container**

### **2.1 Ausgangslage**

Um den Bauschacht Schönberggasse erstellen zu können, muss zuvor das Containergebäude SOE der Universität Zürich an der Schönberggasse 11 verschoben werden.

Aus dem Variantenstudium im Vorprojekt ging als Bestvariante für den Standort des SOE-Containergebäudes eine aufgeständerte Lösung über der Karl-Schmid-Strasse zwischen den Hauptgebäuden der Universität und der ETH Zürich hervor. Dies vor allem aufgrund der nutzbaren Synergien: Im Zuge der geplanten Renovierung der Polyterrasse wollte die ETH an diesem Ort ein aufgeständertes Mensaprovisorium erstellen. Nach Abschluss des ETH-Projekts wäre die dafür erstellte Plattform als temporärer Standort für den SOE-Container weitergenutzt worden.

Im Laufe der Ausarbeitung des Auflageprojekts wurde die Renovierung der ETH-Polyterrasse abgesagt. Der Standort für das SOE-Containergebäude in der Karl-Schmid-Strasse wurde trotzdem beibehalten.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage hat die Universität Zürich mittels Einsprache einen alternativen Standort für das SOE-Containergebäude an der Gloriastrasse 54 auf Grundstücken im Eigentum der Universität Zürich vorgeschlagen, der nun weiterverfolgt wird.

### **2.2 Beschreibung der Projektänderung**

#### **2.2.1 Allgemeines**

Der Vershub des SOE-Containergebäudes erfolgt neu an die Gloriastrasse 54 und nicht mehr an die Karl-Schmid-Strasse. Daher entfällt an der Karl-Schmid-Strasse die aufgeständerte Plattform vollständig. Dort wird aber weiterhin der IP 02b Karl-Schmid-Strasse ebenerdig angeordnet.

An der Gloriastrasse 54 steht derzeit das entkernte Gebäude GLS der Universität Zürich. Die Strom- und Frischwasseranschlüsse sowie die Ableitung in die Kanalisation sind bereits verschlossen. Die oberirdisch verlaufende Swisscom-Leitung wurde rückgebaut. Ein Schadstoffbericht liegt vor. Dieses bestehende Gebäude wird im Zuge der vorliegenden Projektänderung abgebrochen. Im Bereich des GLS-Gebäudes wird die bestehende Stützmauer im Zuge des Gebäudeabbruchs saniert.

Da der Grundriss des SOE-Containergebäudes deutlich grösser ist als jener des bestehenden GLS-Gebäudes, ist der Container von der stark unebenen Topologie der Parzellen im Bereich der Gloriastrasse 54 betroffen. Um grössere Eingriffe in das Terrain zu vermeiden, wird der SOE-Container auf einer aufgeständerten Stahlplattform platziert. Die Plattform besteht aus Quer- und Längsträgern sowie Stahlstützen und Windverbänden, welche auf Streifenfundationen fundiert sind. Die Streifenfundationen tragen die Lasten mithilfe von Mikropfählen in die tragfähige Moräne ab (ca. 4 m unter Terrain).

Der barrierefreie Zugang erfolgt vom heutigen Zugang an der Gloriastrasse 54 ins Erdgeschoss (EG) des SOE-Containers über eine Passerelle. Die Geschosse des SOE-Containers an der Gloriastrasse werden gegenüber der bisherigen Anordnung in der Schönberggasse getauscht: Das Untergeschoss (UG) (ehemals 1. Obergeschoss) ist über das Treppenhaus ab dem EG erreichbar. Das UG ist in Absprache mit der Universität Zürich nicht barrierefrei zugänglich. Es wird kein Lift eingebaut.

Das SOE-Containergebäude wird an die derzeit verschlossenen Strom- und Frischwasseranschlüsse des alten GLS-Gebäudes angeschlossen. Die Kanalisation wird an einen bestehenden Schacht angeschlossen und Fernwärme wird von einem naheliegenden UZH-Gebäude (wahrscheinlich HAH, HAL) bezogen.

Für die Arbeiten an der Gloriastrasse wird ein zusätzlicher Installationsplatz IP02 C Gloriastrasse benötigt.

## **2.2.2 Land und Rechte**

Der SOE-Container wird neu auf einer Parzelle der Universität Zürich zu liegen kommen. Hierfür wurden separate Verträge zwischen der Universität Zürich und der SBB ausgearbeitet. Für den IP 02c werden zusätzlich Teile des Trottoirs in der Gloria- und Moussonstrasse benötigt.

## **2.2.3 Architektur, Landschaftsarchitektur**

### **Architektonisches Konzept**

Die architektonische Ausformulierung des SOE-Gebäudes sowie die bestehende Grundrissstruktur und innere Organisation bleiben gegenüber dem bisherigen Zustand unverändert. Im Fokus stehen die standortbedingte Einordnung des Baukörpers sowie die Ausbildung der Erschliessung am neuen Standort an der Gloriastrasse.

Die volumetrische Ausprägung des Baukörpers entspricht der bestehenden rechteckigen Struktur des Containergebäudes. Die Fassaden sind durch eine serielle Gliederung geprägt. Materialisierung und Gestaltung werden unverändert übernommen. Die im Kapitel 2.1 beschriebene Anpassung der Geschossanordnung infolge der Topografie wird so umgesetzt, dass das Zugangsgeschoss auf dem Niveau der Gloriastrasse angeordnet ist und direkt erschlossen wird. Das Zugangsgeschoss definiert dabei den Hauptzugang und gewährleistet eine eindeutige Zuordnung des Gebäudeeingangs.

### **Erschliessung und Zugang**

Der Zugang erfolgt über eine aussenliegende Passerelle, welche an die Gloriastrasse anschliesst, auf dem Niveau des Zugangsgeschosses liegt und entlang der Längsseite des Gebäudes zum Eingang führt. Die Passerelle weist Abmessungen von ca. 21.80 m × 2.75 m auf.

Aufgrund des vorhandenen Längsgefälles der Gloriastrasse wird der Anschlussbereich zwischen Strasse und Passerelle entsprechend ausgebildet. Die Hindernisfreiheit wird dabei auf einer nutzbaren Breite von mindestens 1.20 m sichergestellt. Die Ausbildung des Übergangs erfolgt über eine lokale Höhenanpassung im Anschlussbereich. Minimale Höhendifferenzen werden mittels Schwellen von +2 cm beziehungsweise -2 cm ausgeglichen, wodurch im massgebenden Bereich ein Längsgefälle von maximal rund 2 % erreicht werden kann und damit die Anforderungen an die Hindernisfreiheit erfüllt werden.

Die Passerelle ist als leichte Metallkonstruktion ausgebildet und in ihrer Dimensionierung rollstuhlgängig ausgelegt. Der Belag wird eben und rutschfest ausgeführt. Die Entwässerung erfolgt über eine Querneigung entsprechend den geltenden Normen, mit seitlicher Ableitung des Oberflächenwassers.

Der Zugang sowie der Eingangsbereich werden gemäss den Anforderungen an das hindernisfreie Bauen nach SIA 500 sowie unter Berücksichtigung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ausgebildet. Dies umfasst insbesondere eine stufenlose Erreichbarkeit, ausreichende Bewegungsflächen sowie die Einhaltung der massgebenden Neigungen und Durchgangsbreiten.

Die interne Erschliessung erfolgt über das bestehende Treppenhaus. Die hindernisfreie Zugänglichkeit ist auf das Zugangsgeschoss gewährleistet.

### **Umgebungsgestaltung**

Für den Verschub des SOE-Containers in die Gloriastrasse wird das bestehende Gebäude zurückgebaut. Der zugehörige Gartenbereich mit Staudenpflanzungen, Wiesenflächen und Gehölzbeständen ist von diesem Eingriff ebenfalls betroffen und wird im Zuge der Massnahme ökologisch aufgewertet.

Gestützt auf die Vorgaben der Umweltplanung erfolgt eine gezielte Aufwertung der Grünflächen. Die als besonders schützenswert eingestuften Gehölze sind zwingend zu erhalten. Ergänzend

dazu ist eine punktuelle Nachpflanzung vorgesehen, um die strukturelle und ökologische Qualität zu erhöhen. Entlang des Händeliwegs wird eine lineare Pflanzung mit einheimischen Heckengehölzen etabliert, welche zur Förderung der Biodiversität sowie als Vernetzungselement dient.

Zur Vermeidung von Littering und unerwünschter Nutzung des Bereichs unterhalb des aufgeständerten Containergebäudes ist eine Einfriedung in der vertikalen Flucht der Containerkante vorgesehen. Für Unterhaltszwecke wird eine integrierte Zugangstür vorgesehen. Da zwischen der Oberkante der Einfriedung und der Unterkante des Containergebäudes ein signifikanter Luftraum verbleibt, wird dieser Bereich gezielt in das Gestaltungskonzept integriert. Hierzu ist eine vertikale Rankstruktur geplant, welche vom Zaun ausgehend bis an die Unterkante des Containers geführt wird. Diese Konstruktion dient als Traggerüst für Kletterpflanzen und ermöglicht eine durchgehende Begrünung des Zwischenraums.

## 2.2.4 Bauphasen und Baurealisierung

Das bestehende GLS-Gebäude soll Anfang 2028 abgebrochen werden. Anschliessend werden die Plattform inkl. Passerelle und Foundationen erstellt, sodass der Versub des SOE-Containers im Juli 2028 erfolgen kann. Bis zum Semesterstart HS 2028 müssen die Container an der Gloriastrasse vollständig betriebsfähig ausgebaut und ausgerüstet sein.

## 2.3 Abgrenzung

Die Verschiebung der SOE-Container an die Gloriastrasse statt in die Karl-Schmid-Strasse hat keinen Einfluss auf die übrigen Projektbestandteile an der Schönberggasse. So werden beispielsweise die Installationsfläche und der Bauschacht nicht verändert.

## 2.4 Änderungen gegenüber den bisher zur Genehmigung eingereichten Unterlagen

### 2.4.1 Zusammenstellung der Dokumente mit wesentlichen Änderungen

Die nachfolgend aufgelisteten Dokumente weisen gegenüber der Planvorlage, welche vom 14.05. – 12.06.2025 öffentlich aufgelegt war, aufgrund der Projektänderung «Versub SOE-Container» wesentliche Änderungen auf. Sie ersetzen die Unterlagen mit vorherigem Index.

Ordnungs-Nr.	Titel	Index	Kommentar
04.03.02.03	Werkleitungsplan HGTV Karl-Schmid-Strasse	C02	Neue Version
04.03.02.04	Werkleitungsplan HGTV Gloriastrasse	C01	Neues Dokument
08.04.07.02	Situationsplan HGTV Installationsplatz 02b Karl-Schmid-Strasse	C02	Neue Version
08.04.07.04	Situationsplan HGTV Installationsplatz 02c Gloriastrasse	C01	Neues Dokument
11.01.03.02	Nutzungsvereinbarung HGTV Provisorien	C02	Neue Version
11.01.03.03	Nutzungsvereinbarung HGTV SOE-Container	C01	Neues Dokument
11.02.03.02	Projektbasis HGTV Provisorien	C02	Neue Version
11.04.01.03	Bauwerksplan HGTV SOE-Container Gloriastrasse	C01	Neues Dokument
11.04.01.04	Kurzbeschreibung Brandschutz HGTV SOE-Container Gloriastrasse	C01	Neues Dokument
12.05.15.01	Grundriss Gloriastrasse 54 HGTV	C01	Neues Dokument
12.05.15.02	Ansichten Gloriastrasse 54 HGTV	C01	Neues Dokument
12.05.15.03	Umgebungsplan Gloriastrasse 54 HGTV	C01	Neues Dokument
12.05.15.04	Situationsplan Kataster Gloriastrasse 54 HGTV	C01	Neues Dokument

Ordnungs-Nr.	Titel	Index	Kommentar
18.02.01.11	Landerwerbsplan HGTV Plan 11 von 11	C01	Neues Dokument
18.04.01	Aussteckungsliste	C03	Neue Version
18.05.11	Aussteckungsplan HGTV Blatt 11 von 11	C01	Neues Dokument

#### 2.4.2 Zusammenstellung der Dokumente mit geringen Änderungen

Die nachfolgend aufgelisteten Dokumente weisen gegenüber der Planvorlage, welche vom 14.05. – 12.06.2025 öffentlich aufgelegt war, aufgrund der Projektänderung «Verschub SOE-Container» geringe Änderungen auf.

Ordnungs-Nr.	Titel	Index	Kommentar
04.01.01	Situationsplan Ingenieurbauwerke	C02	Neue Version
04.01.02	Situationsplan Projektänderung SOE-Container und Bahnverladeanlage	C01	Neues Dokument
04.02.01	Koordinationsplan Übersicht	C03	Neue Version
04.02.02.01	Koordinationsplan HGTV Blatt 1 von 10 km 50.0 - 50.3	C02	Neue Version
08.04.01	Übersichtsplan Installationsplätze	C03	Neue Version
08.04.02	Logistikkonzept mit Erschliessung	C03	Neue Version
11.07.01	Alarm- und Rettungskonzept	C02	Neue Version
11.07.02	Fluchtwegkonzept Übersichtsplan Alarm- und Rettungskonzept	C02	Neue Version
18.02.01.01	Landerwerbsplan HGTV Plan 1 von 10 km 50.0 - 50.3	C02	Neue Version
18.02.01.11	Landerwerbsplan HGTV Plan 11 von 11	C01	Neues Dokument
18.03.01	Aussteckungskonzept	C02	Neue Version
18.05.01	Aussteckungsplan HGTV Blatt 1 von 10 km 50.0 - 50.3	C02	Neue Version
18.05.11	Aussteckungsplan HGTV Blatt 11 von 11	C01	Neues Dokument

#### 2.4.3 Zusammenstellung der entfallenden Dokumente

Folgende Dokumente entfallen aufgrund der Projektänderung «Verschub SOE-Container» gegenüber der Planvorlage, welche vom 14.05. – 12.06.2025 öffentlich aufgelegt war. Aus diesem Grund sind die Dokumente im Inhaltsverzeichnis durchgestrichen.

Ordnungs-Nr.	Titel	Index	Kommentar
11.04.01.01	Bauwerksplan HGTV SOE-Container Karl-Schmid-Str.	C01	Entfällt
11.04.01.02	Kurzbeschreibung Brandschutz HGTV SOE-Container Karl-Schmid-Str.	C01	Entfällt

#### 2.4.4 Umweltverträglichkeitsbericht 17.01.01

Die Projektänderung beinhaltet den Rückbau der Liegenschaft an der Gloriosastrasse 54 und den Aufbau der SOE-Container, die, wie von der UZH gefordert, von der Schönberggasse an die Gloriosastrasse statt an die Karl-Schmid-Strasse verschoben werden.

Das Grundstück an der Gloriastrasse liegt im Hochschulgebiet Zürich in der Oe5 (Zone für öffentliche Bauten, maximal 5 Vollgeschosse). Der Aufbau der SOE-Container ist eine Zwischennutzung, bevor das Grundstück im Rahmen der Hochschulplanung umgestaltet wird.

Die mit der Projektänderung verbundenen Arbeiten haben eine geringe Umweltrelevanz, die mit den Massnahmen aus dem UVB abgedeckt sind. Baubedingten Emissionen werden mit den im Rahmen der Anlagenerweiterung Zürich Stadelhofen festgelegten Baulärmassnahmen (Immissionsschutzkonzept) begegnet. Der Rückbau des bereits entkernten Gebäudes erfolgt fach- und umweltgerecht. Ein Schadstoffbericht liegt bereits vor. Es werden vier Bäume gefällt, zwei davon, eine Esche und ein Spitzahorn, sind als schutzwürdig zu betrachten. Zwei weitere Bäume (1 Esche und 1 Feldahorn) haben die physiologische Altersgrenze erreicht und weisen einen wenig vitalen Zustand (Schädigungen und Fäulnis im Hauptstamm) auf. Der Ersatz erfolgt in Absprache mit der Grundeigentümerschaft. Die Baumbilanz der Anlagenerweiterung Zürich Stadelhofen wird ergänzt. Weitere Auswirkungen sind durch den Versub der SOE-Container nicht zu erwarten.



### **3 Beschreibung der Projektänderung Entfall Bahnverladeanlage**

#### **3.1 Ausgangslage**

Die kantonale Verordnung über den Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung (BTV) verlangt, dass bei Projekten mit einem Aushubvolumen von  $> 25'000 \text{ m}^3$  [fest] der Transport von Aushub- und Ausbruchmaterial aus bestimmten Gebieten (u. a. Stadt Zürich) per Bahn erfolgt. Entsprechend wurde im Projekt ZSTH die Erstellung einer Bahnverladeanlage (BVA) auf dem Areal des Bahnhofs Tiefenbrunnen (IP11) vorgesehen. Ab dort sollte unverschmutztes Aushub- und Ausbruchmaterial per Bahn zu den entsprechenden Verwertungsstellen (Deponien) geführt werden. Der Transport von den einzelnen Installationsplätzen zur BVA auf dem IP11 sollte grundsätzlich per Lastwagen erfolgen, mit Ausnahme des Portals RBTN (IP10), ab dem ein Förderband vorgesehen war.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage gingen mehrere Einsprachen gegen die BVA in der vorgesehenen Form ein. In einem anschliessenden vertieften Variantenstudium wurden mehrere alternative Standorte für die BVA sowie veränderte Logistik- und Verkehrskonzepte geprüft. Als Ergebnis hat die SBB nach einer Abstimmung mit dem AWEL entschieden, auf die BVA am Standort IP11 zu verzichten. Stattdessen ist vorgesehen, das Ausbruchsmaterial per Lastwagen auf eine bestehende Bahnverladeanlage ausserhalb der Stadt zu bringen, da umzuladen und per Bahn weiterzutransportieren (vgl. Kap. 3.2.4).

#### **3.2 Beschreibung der Projektänderung**

##### **3.2.1 Allgemeines**

Anstelle des Bahnverlads ab dem IP11 wird das Aushub- und Ausbruchmaterial ab den Installationsplätzen direkt per Lastwagen zu den entsprechenden Verwertungsstellen transportiert. Auf dem IP11 wird anstelle der geplanten BVA eine Umladestation eingerichtet, an der das vom Portal des Riesbachtunnels (IP10) per Förderband zugeführte Material auf Lastwagen umgeschlagen wird. Die entsprechenden Auswirkungen auf das Verkehrs- und Logistikkonzept sowie auf den Installationsplatz IP11 werden in den nachfolgenden Kapiteln beschrieben.

##### **3.2.2 Land und Rechte**

Die Projektänderung hat keine Auswirkungen auf den Land- und Rechtserwerb.

##### **3.2.3 Bauliche Umsetzung**

###### **3.2.3.1 Umladestation**

Der Installationsplatz IP11 Tiefenbrunnen dient als Umladestation für den Abtransport von Aushub- und Ausbruchmaterial aus dem Vortrieb des Riesbachtunnels. Das anfallende Aushub- und Ausbruchmaterial vom Installationsplatz IP10 wird mittels Förderband auf den Installationsplatz Tiefenbrunnen transportiert und dort auf Lastwagen verladen. Zudem dient der Installationsplatz als Wende- und Lagerfläche für Lastwagen und als Lagerfläche.

Die Umladestation IP11 besteht aus einer eingehausten Halle, in der mehrere Silos sowie eine Verladeeinrichtung untergebracht sind. Der Installationsplatz umfasst eine ebenerdige Fläche von rund  $1'800 \text{ m}^2$ .

###### **3.2.3.2 Anprall**

###### **Beschrieb Bahnumfeld**

- Bauwerksklasse C gemäss AB-EBV, Anhang 1, Kap 4.3
- Max. Zuggeschwindigkeit bestehend: 65 km/h
- Anordnung in Kurveninnenseite
- Weichen im Bereich Umladestation IP11
- Gleise 1 und 2 immer in Betrieb
- Gleis 3 während Bauarbeiten ausser Betrieb, während Betriebsdauer Umladestation ist Gleis 3 in Betrieb

### **Anprallszenarien**

- Anprall durch Bahn an Umladestation bei Entgleisung möglich
- Anprall durch Baustellenfahrzeuge an Umladestation möglich

### **Auswirkungen**

- Ein Anprall eines Zuges auf die Konstruktion der Umladestation beschädigt diese mit grosser Wahrscheinlichkeit. Die Umladestation wird nicht auf Anprall bemessen (Bauwerksklasse C). Der Leitwinkel vor der Umladestation wird auf Anprall eines Zuges bemessen.
- Beschädigung der Einhausung, der Verladeelemente und der Materialsilos möglich.
- Umladestation kann ihre Funktion nicht mehr übernehmen.

### **Massnahmen**

- Umladestation: Anordnung eines Leitwinkels als abweisendes Schutzelement zur Reduktion des Risikos Anprall.

### **Fazit**

Die Umladestation wird nicht und kann nicht auf Zugsanprall dimensioniert werden. Die Auswirkungen bei Entgleisung und Schäden an der Umladestation können den Betrieb ebendieser vorübergehend verhindern, was aus volkswirtschaftlicher Sicht akzeptiert werden kann. Als abweisende Schutzmassnahme wird ein Leitwinkel angeordnet (Abstand Gleisachse = 2.20 m, Höhe = 76 cm über SOK).

## **3.2.4 Verkehrs- und Logistikkonzept**

Sämtliches Aushub- und Ausbruchmaterial (verschmutzt und unverschmutzt) wird ab den einzelnen Installationsplätzen direkt per Lastwagen abtransportiert. Eine Ausnahme bildet der IP10: Von dort führt ein Förderband zur Umladestation IP11 und das Material wird erst ab dieser Stelle per Lastwagen abtransportiert.

Um der kantonalen Verordnung über den Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung (BTV) gerecht zu werden, ist vorgesehen, dass Transporte in die Gemeinden Wil ZH und Hüntwangen (Deponien im Gebiet «Rafzerfeld») ab einer bestehenden Bahnverladeanlage ausserhalb des Projektperimeters per Bahn erfolgen. Der Abtransport ab den Installationsplätzen des Projekts erfolgt dabei unverändert per Lastwagen. Der Zielort der Lastwagen ist jedoch nicht mehr die Deponie selbst, sondern eine bestehende Bahnverladeanlage in der Region. Damit soll vermieden werden, dass die Ortsdurchfahrt von Eglisau durch zusätzliche Lastwagenfahrten zusätzlich belastet wird.

Ergänzend wird angestrebt, einen Grossteil des unverschmutzten Materials (Typ A) dem Drittprojekt «Ökologische Ersatzmassnahmen Seebecken Zürich» (Seeschüttung) zuzuführen.

## **3.2.5 Bauphasen und Baurealisierung**

Die Nutzung des IP11 respektive der Umladestation gliedert sich in mehrere Phasen:

- Vor Beginn der Hauptarbeiten: Nutzung als einfacher Installationsplatz für die Arbeiten BehiG Zürich Tiefenbrunnen
- Umlegung von Werkleitungen und anschliessende Nutzung als Lagerfläche und Wendeplatz für Lastwagen ab dem Voreinschnitt ZTB
- Erstellung der Umladestation und Betrieb der Umladestation während des Vortriebs des Riesbachtunnels (RBTN)
- Rückbau der Umladestation und anschliessende Nutzung als Lagerfläche und Wendeplatz für Lastwagen ab dem Voreinschnitt ZTB
- Nutzung als Installationsplatz für die Ausbauarbeiten der Bahntechnik-Gewerke
- Nach Bauende: Rückbau der Installationsfläche und Realisierung der Endgestaltung

### 3.2.6 Bahntechnische Anpassungen

#### 3.2.6.1 Fahrbahn

Durch den Verzicht auf die Verladeanlage entfällt die ursprünglich projektierte Verlängerung von Gleis 4. Der heutige Zustand dieses Gleises bleibt somit unverändert. Gleis 13 wird hingegen wie geplant eingekürzt, um Platz für die Förderbandanlage zur Umladestation sowie für die erforderliche Bauweiche zu schaffen.

#### 3.2.6.2 Fahrstrom

Durch den Verzicht auf die Verladeanlage und die dazugehörige Schutzwand kann auf den Ersatz von zwei Masten (Nr. 19 und 27) samt Einkürzen der Joche verzichtet werden. Für den Abbruch der Bodenplatte des Schaltpostens muss der Mast 23 jedoch verschoben werden. Der Anschluss an die Weiche 12 muss nicht mehr elektrifiziert werden, wodurch die Gewichte an dem Masten 29 und 69 nicht mehr getauscht werden müssen. Das Linienkonzept wird wie geplant umgesetzt.

### 3.3 Abgrenzung

Folgende Elemente im Perimeter Tiefenbrunnen sind nicht von der Projektänderung «Entfall Bahnverladeanlage» betroffen:

- Werkleitungsumlegungen im Bereich IP11 und im Bereich des Bahnübergangs Seefeldstrasse
- Einkürzung von Gleis 13 inkl. neuem Prellbock
- Arbeiten am Bahnhof Tiefenbrunnen (inkl. vorgezogene Massnahmen BehiG Zürich Tiefenbrunnen)
- Installationsplatz 10 inkl. Förderband ab Portal RBTN
- Umsetzung des Linienkonzepts
- Geplante Arbeiten der Gewerke Kabel, Weichenheizung und Sicherungsanlagen und Zugbeeinflussung

### 3.4 Änderungen gegenüber den bisher zur Genehmigung eingereichten Unterlagen

#### 3.4.1 Zusammenstellung der Dokumente mit wesentlichen Änderungen

Die nachfolgend aufgelisteten Dokumente weisen gegenüber der Planvorlage, welche vom 14.05. – 12.06.2025 öffentlich aufgelegt war, aufgrund der Projektänderung «Entfall Bahnverladeanlage» wesentliche Änderungen auf. Sie ersetzen die Unterlagen mit vorherigem Index.

Ordnungs-Nr.	Titel	Index	Kommentar
08.04.01	Übersichtsplan Installationsplätze	C03	Neue Version
08.04.02	Logistikkonzept mit Erschliessung	C03	Neue Version
08.04.18	Übersichtsplan Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Hauptbauphase Bahntechnik	C02	Neue Version
08.04.19.01	Situationsplan Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Umladestation IP11	C01	Neues Dokument
08.04.19.02	Bauwerksplan Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Umladestation IP11, Schnitte	C01	Neues Dokument
08.05.01	Verkehrskonzept während der Bauzeit	C02	Neue Version
18.04.01	Aussteckungsliste	C03	Neue Version
18.05.10	Aussteckungsplan Zürich Tiefenbrunnen Blatt 10 von 10 km 7.8 - 8.4	C02	Neue Version
20.03.02.01	Prüfbericht Sachverständiger IB-TK	C02	Neue Version

Ordnungs-Nr.	Titel	Index	Kommentar
20.03.02.02	Stellungnahme zum Prüfbericht SV IB-TK	C02	Neue Version

### 3.4.2 Zusammenstellung der Dokumente mit geringen Änderungen

Die nachfolgend aufgelisteten Dokumente weisen gegenüber der Planvorlage, welche vom 14.05. – 12.06.2025 öffentlich aufgelegt war, aufgrund der Projektänderung «Entfall Bahnverladeanlage» geringe Änderungen auf.

Ordnungs-Nr.	Titel	Index	Kommentar
04.01.01	Situationsplan Ingenieurbauwerke	C02	Neue Version
04.01.02	Situationsplan Projektänderung SOE-Container und Bahnverladeanlage	C01	Neues Dokument
04.02.01	Koordinationsplan Übersicht	C03	Neue Version
04.02.02.10	Koordinationsplan Zürich Tiefenbrunnen Blatt 10 von 10 km 7.8 - 8.4	C03	Neue Version
04.03.05.03	Werkleitungsplan Zürich Tiefenbrunnen Installationsplatz 11 Umlegungen	C02	Neue Version
08.02.01.01	Bauphasenablaufskizzen übergeordnet - Schemaplan	C02	Neue Version
10.02.02.02	Gleisprojektplan ZTB Einkürzung Gleis 13	C02	Neue Version
10.07.06	Dimensionierung Gleisabschlüsse	C02	Neue Version
10.08.02	Verlegepläne lückenloses Gleis (VLG) - Provisorien	C02	Neue Version
11.01.03.02	Nutzungsvereinbarung 2. Hirschengraben-tunnel Provisorien	C02	Neue Version
11.01.04.02	Nutzungsvereinbarung 2. Zürichbergtunnel Provisorien	C02	Neue Version
11.01.06.06	Nutzungsvereinbarung Zürich Tiefenbrunnen Trassebau und Entwässerung	C02	Neue Version
11.01.06.09	Nutzungsvereinbarung Zürich Tiefenbrunnen Baugrube und Provisorien A3.4	C02	Neue Version
11.03.01.01	Geologischer und Hydrogeologischer Bericht Abschnitt 3	C02	Neue Version
11.03.02.01	Situationsplan, Übersichtsplan mit Sondierungen	C02	Neue Version
11.04.88.01	Bauwerksplan Zürich Tiefenbrunnen Peron Gleis 1	C02	Neue Version
11.05.82.04	Statik Zürich Tiefenbrunnen Fundamente FL-Masten	C02	Neue Version
11.18.02.02	Unterbau und Entwässerung Zürich Tiefenbrunnen Doppelspur Situation Süd	C02	Neue Version
15.01.09	Situationsplan Fahrleitung Zürich Tiefenbrunnen Doppelspur EZ	C03	Neue Version
15.01.10	Situationsplan Fahrleitung Zürich Tiefenbrunnen EZ	C02	Neue Version
15.04.01	Querprofile Fahrleitung Typische QP	C02	Neue Version

Ordnungs-Nr.	Titel	Index	Kommentar
15.06.01	Fundamentliste Fahrleitungsmasten	C02	Neue Version
18.02.01.10	Landerwerbsplan Zürich Tiefenbrunnen Plan 10 von 10 km 7.8 - 8.4	C02	Neue Version
18.03.01	Aussteckungskonzept	C02	Neue Version
20.02.01	Prüfbericht SIOP A Fahrbahn inkl. Stellungnahme - Endzustand und Provisorien	C02	Neue Version
20.03.00.01	Prüfbericht SIOP A NAT-BT-IB (inkl. Stellungnahme zu Prüfbericht)	C02	Neue Version
20.03.00.02	Übersicht der SIOP A-Pakete und enthaltene Objekte NAT-BT-IB	C02	Neue Version
21.01	Mittelspannungsanlagen Bau- und Endzustand	C03	Neue Version

### 3.4.3 Zusammenstellung der entfallenden Dokumente

Folgende Dokumente entfallen aufgrund der Projektänderung «Entfall Bahnverladeanlage» gegenüber der Planvorlage, welche vom 14.05. – 12.06.2025 öffentlich aufgelegt war. Aus diesem Grund sind die Dokumente im Inhaltsverzeichnis durchgestrichen.

Ordnungs-Nr.	Titel	Index	Kommentar
08.04.15.01	Übersichtsplan Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Bahnverladeanlage	C01	Entfällt
08.04.15.02	Situationsplan Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Bahnverladeanlage	C01	Entfällt
08.04.15.03	Bauwerksplan Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Hallen 1+2, Schnitte	C01	Entfällt
08.04.15.04	Bauwerksplan Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Bahnverlad, Schnitte	C01	Entfällt
08.04.15.05	Baugrubenplan Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Baugrube/Foundation Halle 1+2	C01	Entfällt
08.04.15.06	Bauwerksplan Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Stahlbau Hallen 1+2	C01	Entfällt
08.04.15.07	Detailplan Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Stahlbau Hallen 1+2	C01	Entfällt
08.04.15.08	Bauwerksplan Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Fassaden Hallen 1+2	C01	Entfällt
08.04.15.09	Detailplan Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Fassaden Hallen 1+2	C01	Entfällt
08.04.15.10	Bauwerksplan Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Bahnverlad	C01	Entfällt
08.04.15.11	Bauablaufplan Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Bahnverladeanlage, Situation	C01	Entfällt
08.04.15.12	Bauablaufplan Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Bahnverladeanlage, Schnitte	C01	Entfällt
10.02.02.07	Gleisprojektplan ZTB Rückbau Verladeanlage	C01	Entfällt

Ordnungs-Nr.	Titel	Index	Kommentar
11.01.06.08	Nutzungsvereinbarung Zürich Tiefenbrunnen Verladeanlage	C01	Entfällt
11.02.06.08	Projektbasis Zürich Tiefenbrunnen Verladeanlage	C01	Entfällt
11.05.82.01	Statik Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Verladeanlage Stahlbau	C01	Entfällt
11.05.82.02	Statik Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Verladeanlage Foundation	C01	Entfällt
11.05.82.03	Statik Installationsplatz 11 Tiefenbrunnen Bahnverlad	C01	Entfällt
20.03.02.09	Prüfbericht SIOP A 204 Paket 19	C01	Entfällt

### 3.4.4 Umweltverträglichkeitsbericht 17.01.01

Die Auswirkungen der Projektänderung beschränken sich auf die Umweltbereiche Luft und Lärm während der Bauphase. Die Projektänderung hat aufgrund der geringeren Dimension der Anlage positive Auswirkungen in Bezug auf den Denkmal- und den Ortsbildschutz.

#### 3.4.4.1 Luft

Der Wegfall der Bahnverladeanlage hat bezüglich Bautransportfahrten die folgenden Auswirkungen:

- Anstatt zur Bahnverladeanlage wird das Material von den Anfallorten direkt zu den Ablagerungsstandorten bzw. zu bestehenden Bahnverladestellen ausserhalb des Projektperimeters transportiert.
- Die Anzahl der Lastwagenfahrten bleibt gleich, jedoch nimmt die mittlere Transportdistanz pro Lastwagen zu.
- Durch den späteren Aushubbeginn wird die Lastwagenflotte auf Grund der zunehmenden Elektrifizierung weniger NO<sub>x</sub> verursachen.

Insgesamt nehmen durch diese Effekte die spezifischen Emissionen gegenüber den Angaben im UVB leicht zu. Sie liegen für NO<sub>x</sub> mit knapp 5 g/m<sup>3</sup> weiterhin deutlich unter dem Zielwert der Bautransportrichtlinie Luft von 10 g/m<sup>3</sup>.

Die folgenden Massnahmen aus dem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) bzw. dem Immissionschutzkonzept sind weiterhin gültig:

Nr.	Massnahme
LU-06	Umladestation Tiefenbrunnen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderbänder im Freien sind auf dem Streckenbereich abzudecken, Übergabestellen zu kapseln.</li> <li>• Füll- und Abzugsaggregate von Silos für staubhaltige oder feinkörnige Güter sind geeignet abzukapseln und allfällige Verdrängungsluft zu entstauen.</li> </ul>
LU-07	Strassentransporte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transportfahrzeuge haben der Abgabekategorie 3 gemäss Anhang 1 der SVAV zu entsprechen. Ausnahmen werden nur in begründeten Fällen (z.B. Spezialtransporte) von der Bauleitung bewilligt.</li> </ul>

#### 3.4.4.2 Lärm

Die Auswirkungen der Projektänderung werden nach den Vorgaben der Baulärm-Richtlinie des BAFU vom 24.03.2006 (Stand 2011) beurteilt. Dabei sind folgende Aspekte zu unterscheiden:

- Auswirkungen der Umladestation

- Auswirkungen der Bautransporte

#### **Umladestation:**

Die Umladestation IP11 besteht aus einer eingehausten Halle, in welcher mehrere Silos und eine Verladeeinrichtung untergebracht sind. Die Massnahme LÄ-07 aus dem UVB wird deshalb folgendermassen angepasst:

Alte Formulierung:

Nr.	Massnahme
LÄ-07	Bahnverladeanlage (Tiefenbrunnen): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Einhausung der Bahnverladeanlage Tiefenbrunnen ist mindestens auf der Nordfassade (Richtung lärmempfindliche Nutzungen) schalldämmend auszuführen. Die Hülle hat ein Schalldämmmass R'<sub>w</sub> von mind. 25 dB aufzuweisen.</li> <li>• Das Förderband der Bahnverladeanlage ist gegen Schall zu dämmen</li> </ul>

Neue Formulierung:

Nr.	Massnahme
LÄ-07	Umladestation (Tiefenbrunnen): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Einhausung der Umladestation Tiefenbrunnen ist mindestens auf der Nordfassade (Richtung lärmempfindliche Nutzungen) schalldämmend auszuführen. Die Hülle hat ein Schalldämmmass R'<sub>w</sub> von mind. 25 dB aufzuweisen.</li> </ul>

Der Bau und Betrieb der Umladestation bedingen auf Grund der kleineren Dimensionen und geringeren Nähe zur Bahnanlage weniger Nacharbeiten. Da die Beladung der Lastwagen tagsüber erfolgt entstehen auch keine Verladegeräusche in Randstunden. Demzufolge entfallen ein Teil der mit Bahnverladeanlage notwendigen Nacharbeiten.

#### **Bautransporte:**

Die Massnahmenstufe B für Bautransporte ist weiterhin verbindlich. Damit ist auch die Massnahme LÄ-05 weiterhin gültig:

Nr.	Massnahme
LÄ-05	Bautransporte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transportfahrzeuge haben einem zulässigen Schallleistungspegel gemäss dem anerkannten Stand der Technik zu genügen.</li> </ul>

#### **3.4.4.3 Abfälle, umweltgefährdende Stoffe**

Die Umladestation benötigt gegenüber der bisherigen Bahnverladeanlage keine Unterflur-Abzugs-silos für den Umlad von Lastwagen auf die Bahn. Dadurch verringert sich die Aushubkubatur. Da es sich beim Untergrund des IP 11 um einen belasteten Standort handelt, verringert sich die zu entsorgende Menge an belastetem Aushub. Im Rahmen des gesamten Projekts handelt es sich um untergeordnete Kubaturen, eine Anpassung des Entsorgungskonzepts ist daher nicht nötig.

#### **3.4.4.4 Denkmalpflege und Ortsbildschutz**

Durch die stark redimensionierten Ausmasse der Umladestation verbessert sich die Auswirkung der Bauinstallation gegenüber dem bisherigen Projekt deutlich. Die entsprechenden Feststellungen im Entwicklungsbericht Stadtraum sind nach wie vor gültig, die temporäre Einwirkung der Installation ist jedoch stark vermindert.