

Geplante SBB-Abstell- und Serviceanlage in Bubikon







helft-uns.ch





SP-Bezirk Hinwil

Parteitag vom Donnerstag, 2. September 2021 in Bubikon

SBB-Abstell- und Serviceanlage Bubikon

Abstellanlagen Feldbach und Eglisau

Zur Standortfrage

Paul Stopper, Dipl. Bauing. ETH/Verkehrsplaner, 8610 Uster

Inhalt des Referates

- Die von den SBB berechnete Anzahl Abstell-Plätze werden nicht in Frage gestellt.
- S-Bahn Zürich endet nicht an den Kantons Grenzen, unmittelbare Nachbar-Kantone sind mit einzubeziehen.
- Die SBB-Vorgabe, die neuen Anlagen seien an den Enden der S-Bahn-Linien anzuordnen, ist nicht nachvollziehbar: weder Feldbach, Bubikon noch Eglisau sind Endpunkte von S-Bahn-Linien.
- Wenn schon, dann zB Rapperswil, Rafz, Schaffhausen. Die gewählten Standorte waren einfach «die einfachsten», weil auf der grünen Wiese.
- Grundsatz-Frage ist und bleibt: Sind zentrale Unterhalts-Anlagen nicht wirtschaftlicher als dezentrale (Zürich statt auf der Landschaft).

Realisierungs-Möglichkeiten für gewünschte Anlagen auf

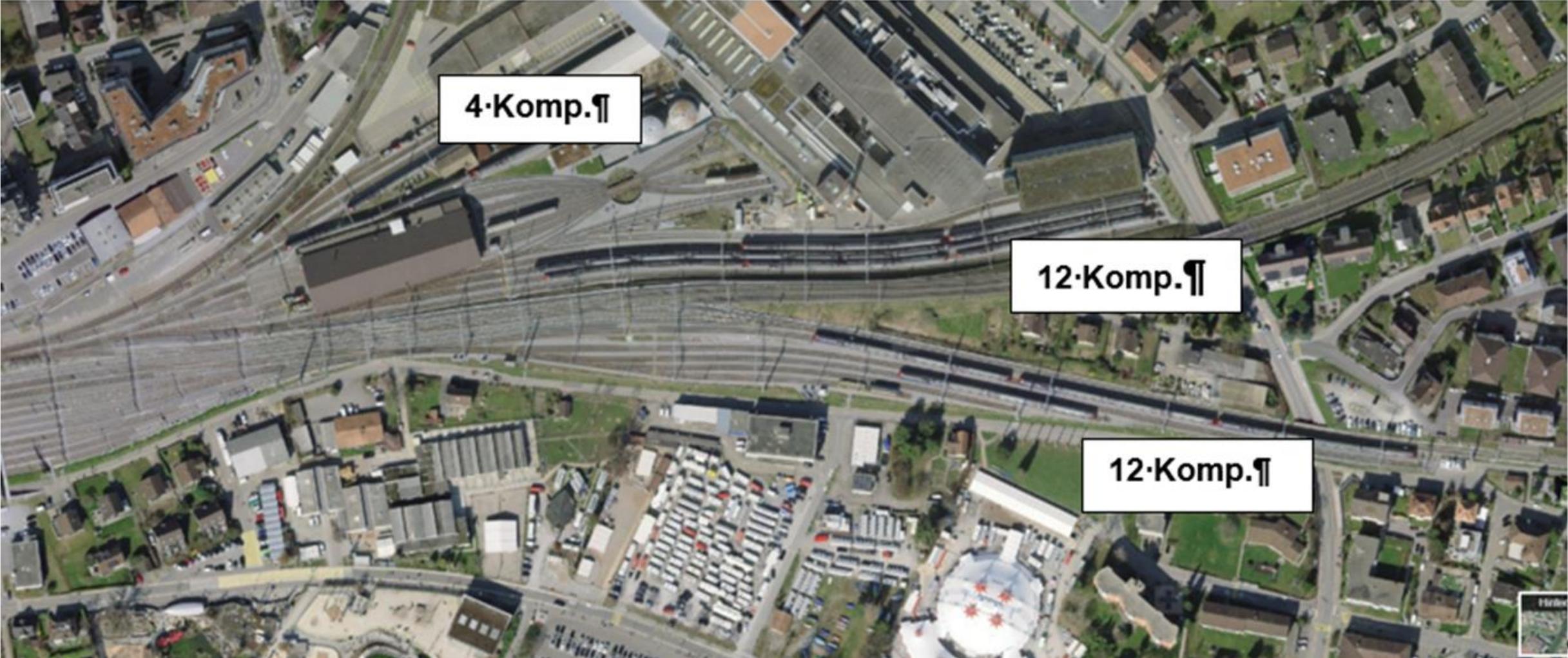
- **bahneigenen Arealen**
- auf gleisnahen, **bereits versiegelten Flächen** (Industriebrachen)

Zwei Beispiele:

1. Bahnhof Rapperswil

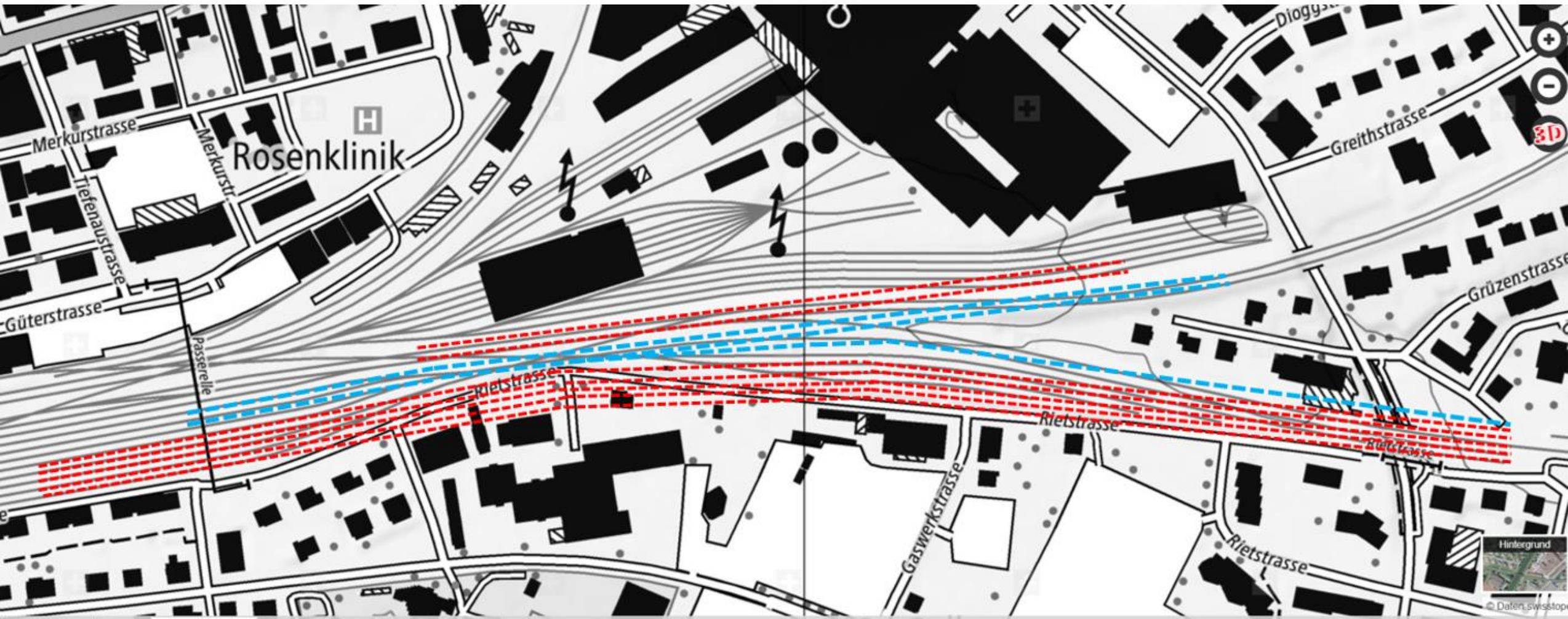
2. Depot F und Depot G in Zürich.

1. Bahnhof Rapperswil

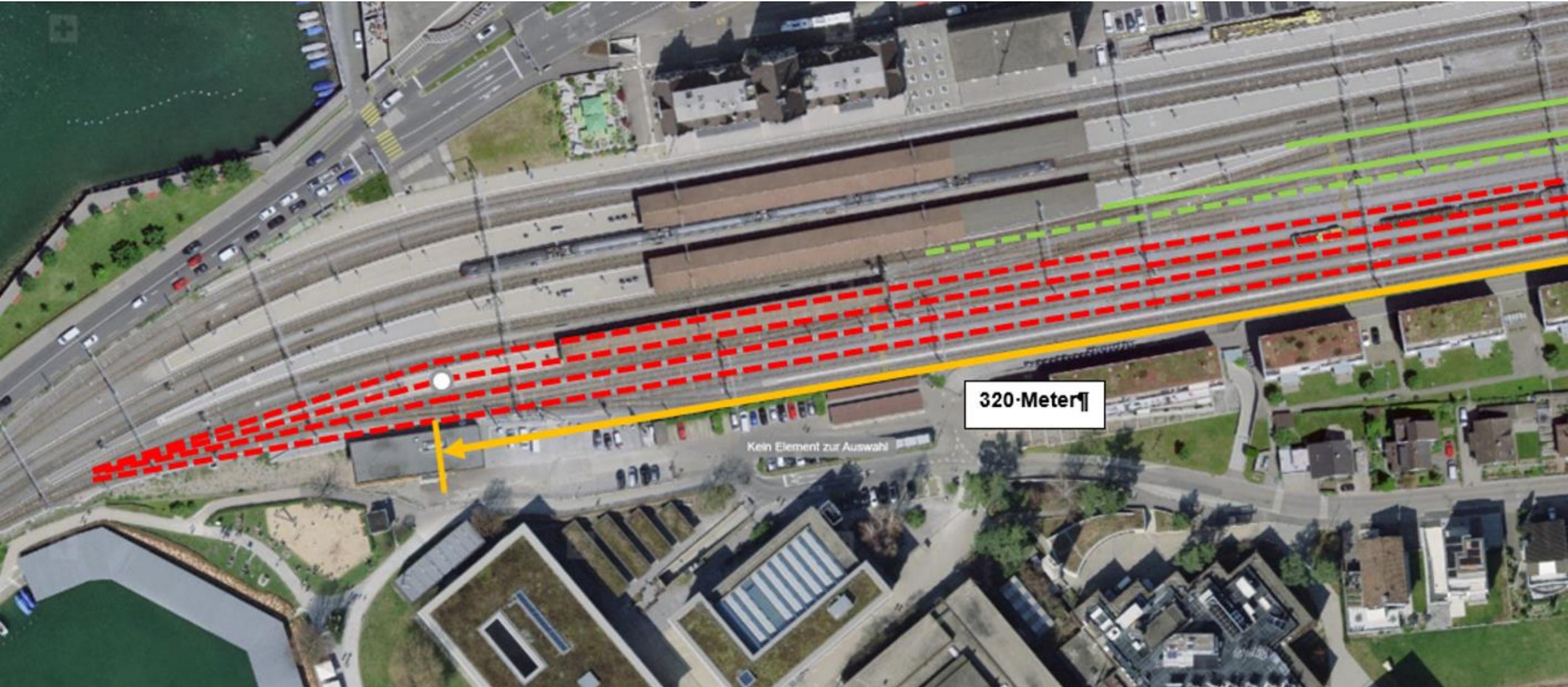




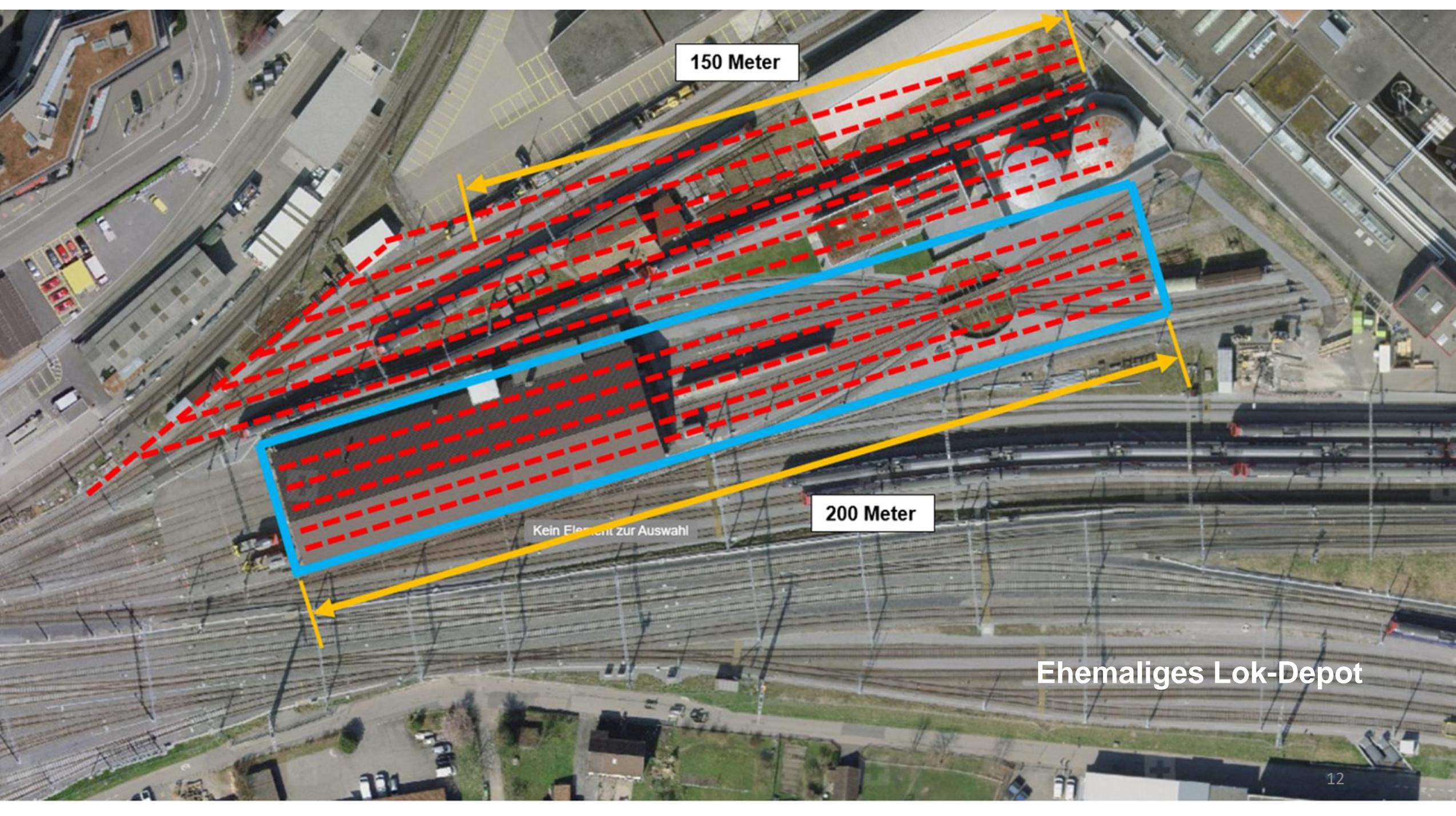
Ehemaliges Rangierfeld Rapperswil



Legende: rot = Erweiterung Abstellanlagen,
blau = Anpassung Streckengeleise Jona – Rapperswil, Uznach – Rapperswil



Legende: rot = Erweiterung Abstellanlage
grün = Anpassung Personenbahnhof



150 Meter

200 Meter

Kein Element zur Auswahl

Ehemaliges Lok-Depot

Ehemaliges Güterschuppen-Areal





Gebäude statt Autos und Schuppen: Die SBB möchten an der Güterstrasse beim Bahnhof Rapperswil Immobilien realisieren.

Bild Pascal Büsser/Archiv

SBB wollen Bahnhof-Areal in Rapperswil besser nutzen

Die SBB möchten das Areal rund um den Bahnhof Rapperswil entwickeln – und Wohnungen oder Büros bauen. Derzeit prüfen die Bundesbahnen, was sich konkret realisieren lässt.

Das Areal entlang der Güterstrasse auf der Nordostseite des Bahnhofs Rapperswil wird heute dominiert von Parkplätzen, einem Güterschuppen und weiteren Instandhaltungsanlagen der SBB. Das könnte sich in absehbarer Zukunft ändern. Schon lange gibt es seitens der Bundesbahnen Überlegungen, das Areal umzunutzen.

Über Eine Milliarde investieren

Bis spätestens Ende dieses Jahres wollen die SBB nun konkret prüfen, was sich auf dem Areal realisieren lässt, wie Mediensprecher Reto Schärli auf Anfrage der «Linth-Zeitung» bestätigte. Im Fokus steht der Bau von Immobilien – sprich Wohnungen oder Büros. Um den dafür notwendigen Platz zu schaffen, wollen die SBB den Instandhaltungsstandort für die Bahninfrastruktur sowie Verladevorrichtungen in den Schachen verschieben. Das geht aus der Gesamtperspektive Ostschweiz hervor. Dieses «Arbeitsprogramm» zwischen den vier Kantonen Graubünden,

Schaffhausen, St. Gallen und Thurgau sowie den SBB, mit Planungshorizont bis 2035, wurde Ende letzten Jahres vorgestellt (Ausgabe vom 10. Dezember). Insgesamt haben die SBB vor, in der Ostschweiz bis 2030 über eine Milliarde Franken in verschiedenste Projekte zu investieren.

«An sicheren Betrieb denken»

Das von den SBB ins Auge gefasste Ersatz-Grundstück im Schachen, in der Nähe des Bahnhofs Blumenau, ist im Besitz des Kantons. Die Fragen, ob die SBB dem Kanton das Land abkaufen würden oder es zu einem Tauschgeschäft käme, liess Mediensprecher Schärli offen. Er betonte derweil, dass aktuell offen sei, welche Anlagen man überhaupt vom Bahnhof Rapperswil wegzügeln könne. «Wir sind in erster Linie ein Bahnunternehmen und müssen an einen sicheren Betrieb denken», so Schärli. Man brauche eine gewisse Menge an Abstellgleisen an den Bahnhöfen sowie regionale Standorte für den Unterhalt

von Zügen. Ebenso müssten Interventions-Elemente wie Lösch- und Rettungszüge dezentral stationiert sein. Inwiefern man das Areal entlang der Güterstrasse freispielen könne, das sollen die aktuellen internen Überprüfungen nun zeigen. Stadt begrüsst im Grundsatz

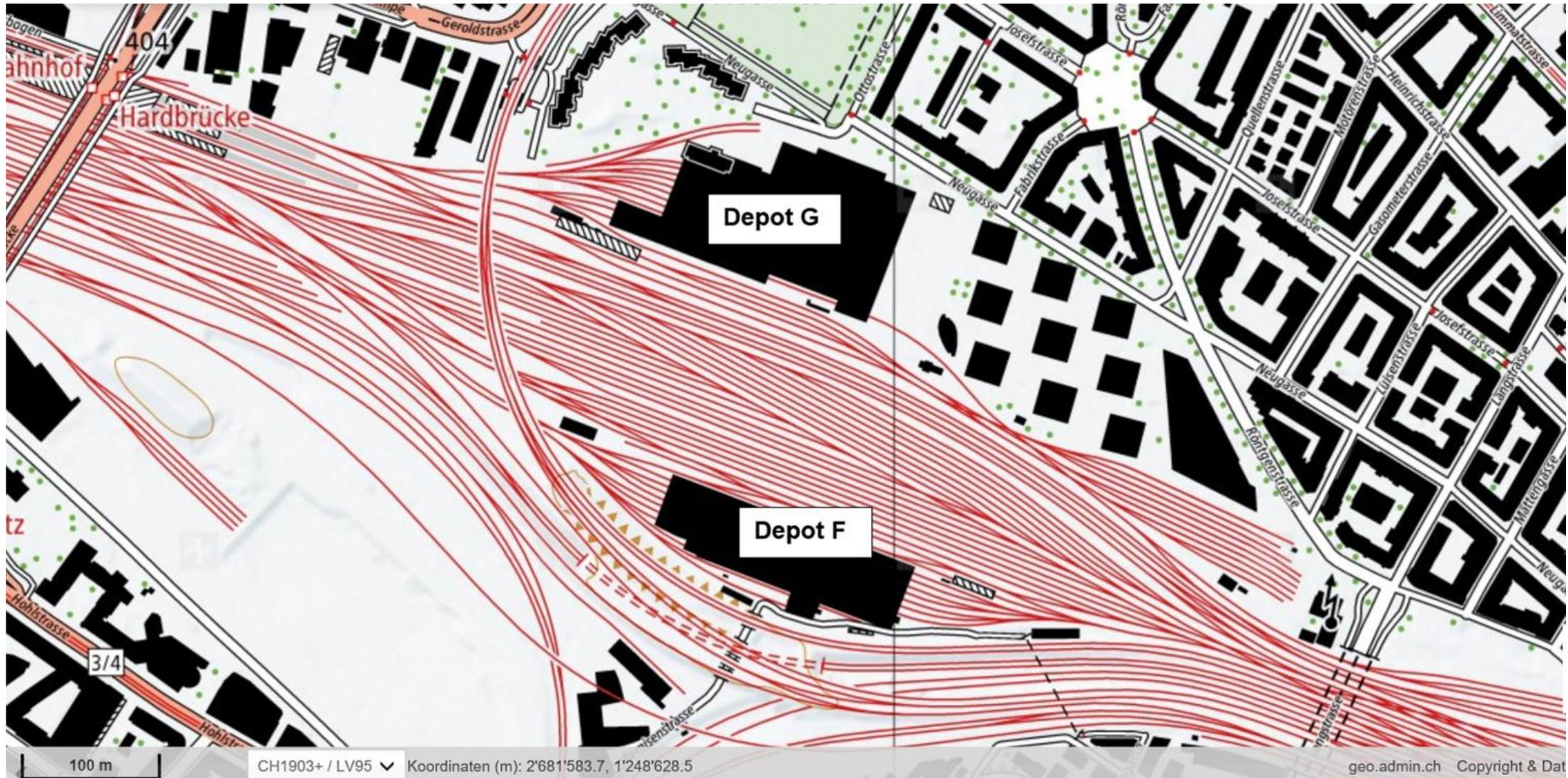
Die Entwicklung des Areals ist auch abhängig vom Projekt Stadttunnel. In der Optimalvariante würde ein künftiger Tunnel zwischen Seedamm und Tüchi unterirdisch verlaufen. Eine oberirdische Verkehrsführung – allenfalls auch auf der Güterstrasse – ist jedoch noch nicht vom Tisch, falls eine Bohrung technisch zu schwierig oder zu teuer wäre. Bis 2021 soll laut Bauchef Thomas Furrer Klarheit herrschen.

Eine Entwicklung an der Güterstrasse würde Furrer grundsätzlich begrüßen. Allerdings sei der Platz knapp. Und eine Überbauung über die Gleise lohne sich aus Kostengründen für die SBB mit Bestimmtheit nicht, so Furrer.

Nutzbare Flächen des ehemaligen Güterschuppen-Areals



2. Zürich, Depot G (Neugasse) und Depot F (Wipkingerkurve)



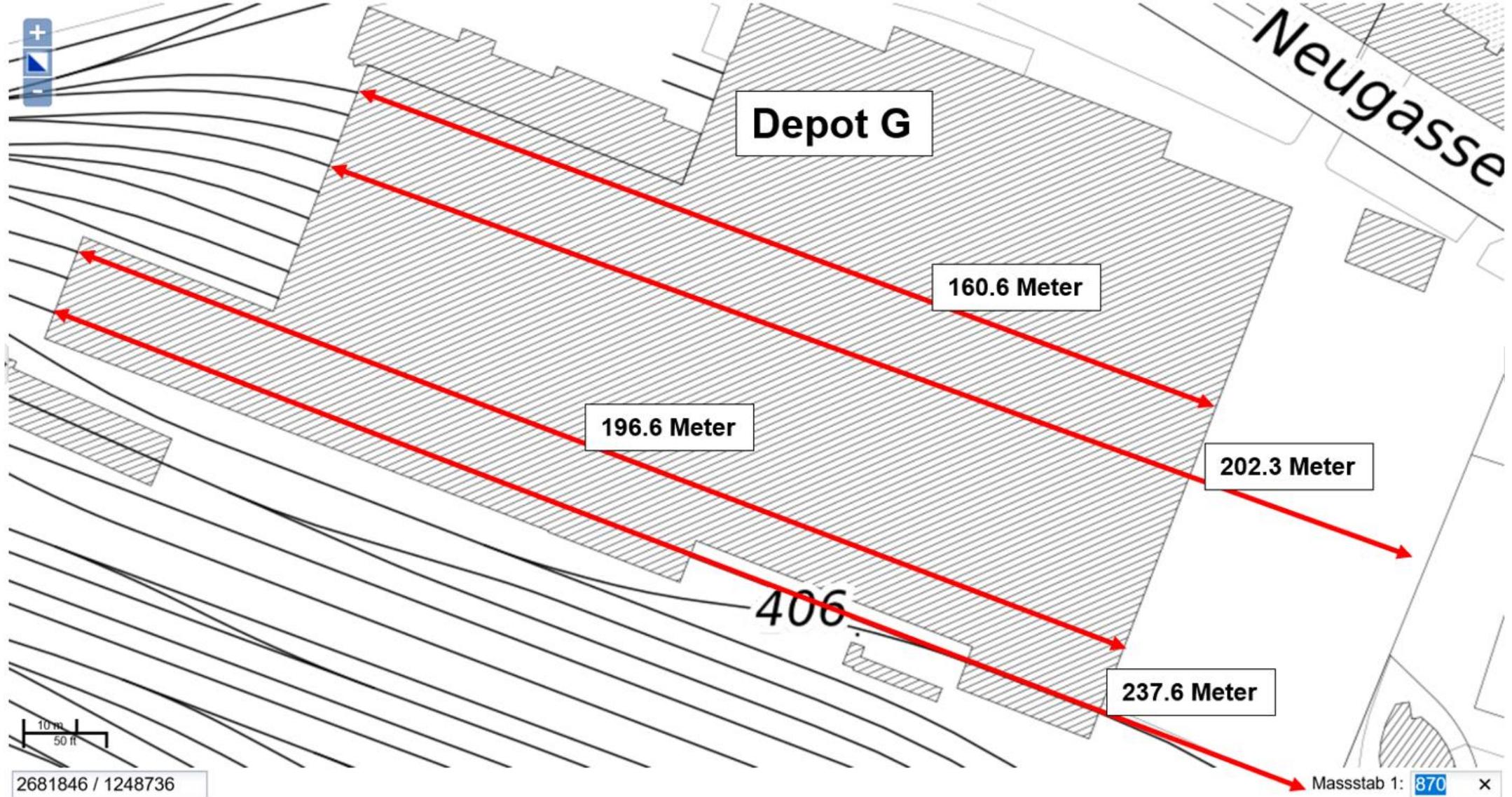


neu
gasse
ZÜRICH



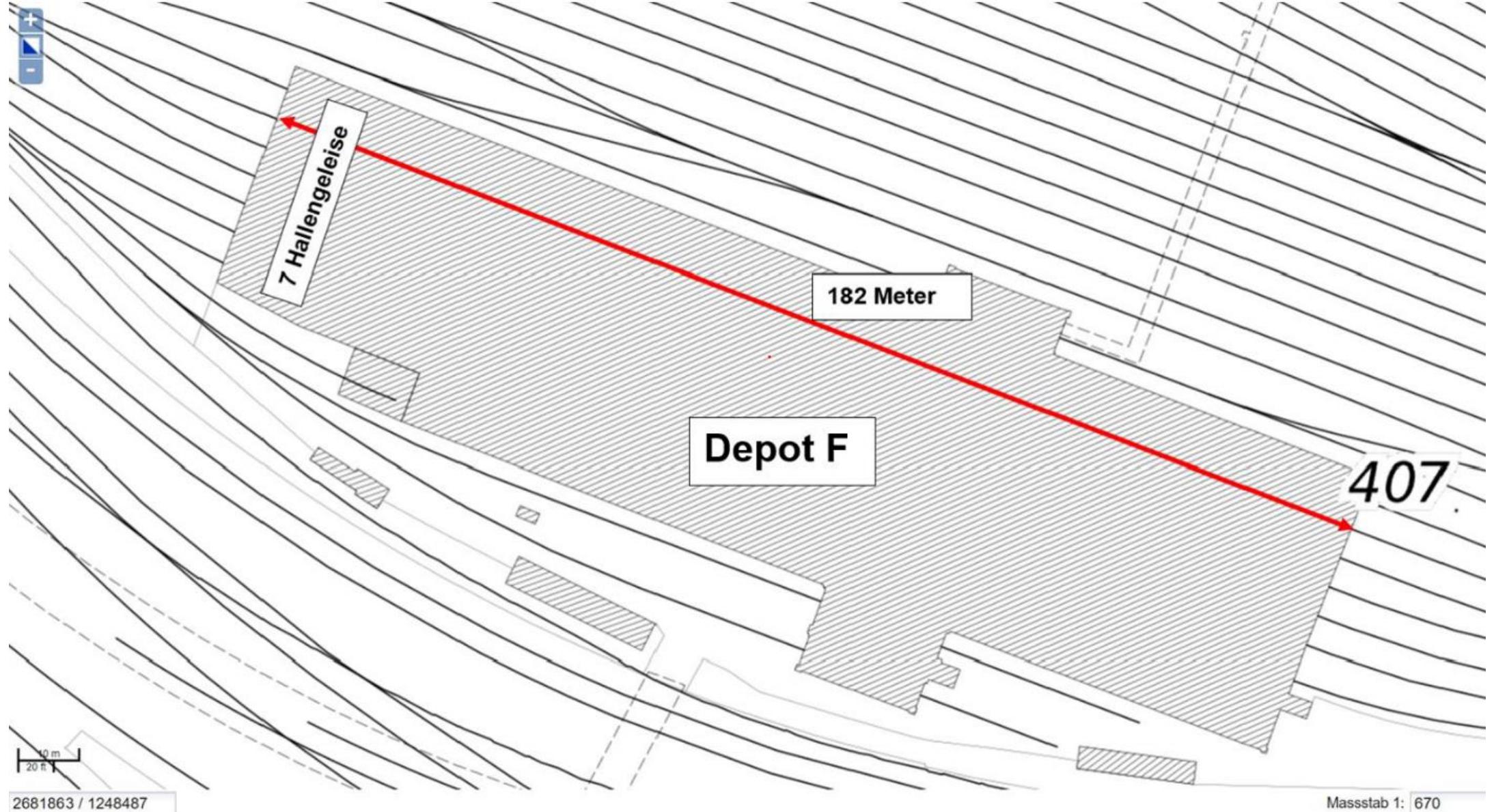
Neu-Nutzung des Depot G

Frage: Doppelnutzung nicht sinnvoller (Erdgeschoss Depot-Anlagen, Obergeschossen andere Nutzungen (zB Wohnen))



Gleislängen: 9 x 160 Meter = 1'440 Meter
 3 x 200 Meter = 600 Meter

Total ca. 2'000 Meter



Gleislängen: 7 x 182 Meter = **1'274 Meter**

Im Kanton Zürich und in den benachbarten Kantonen existieren noch zahlreiche andere Gleis-Areale, die sich für Abstell- und Service-Anlagen eignen.

Fazite:

Es existieren genügend bahneigene Areale für die benötigten Abstell- und Service-Anlagen...

... im Kanton Zürich und in den benachbarten Kantonen.

Es ist nicht verantwortbar, unvermehrbar landwirtschaftlichen Boden zu zerstören.

Die Einträge im Richtplan des Kantons Zürich sind raumplanerisch nicht vertretbar.

**VIELEN DANK
FRAGEN?**

