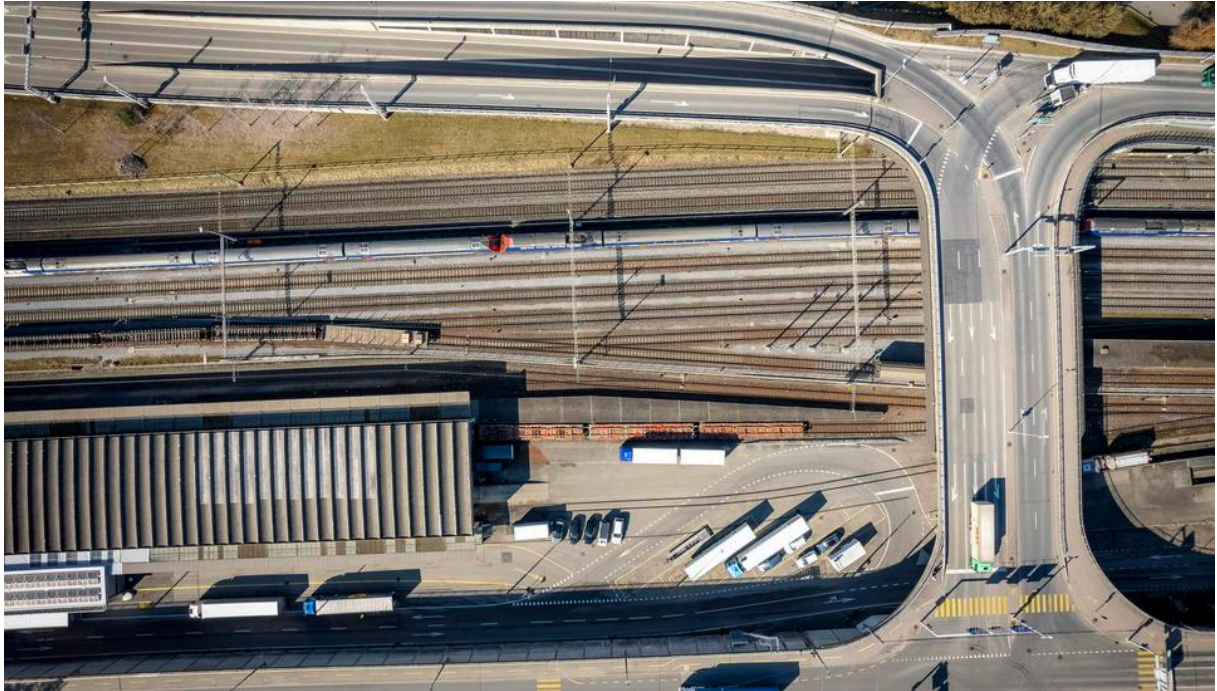


Schaffhauser Nachrichten

Serviceanlage für Zürcher S-Bahn in Schaffhausen?

Wieso sich Zürcher Gemeinden vehement gegen die SBB-Anlage wehrten

Schaffhauser Nachrichten | Mittwoch, 12. März, 2025 - 04:44



Möglicher Standort für eine SBB-Serviceanlage? Der Schaffhauser Güterbahnhof und die grossen Gleisfelder nördlich davon werden im laufenden Jahr evaluiert. Bild: Roberta Fele

Eine grössere Serviceanlage für die Zürcher S-Bahn soll in Schaffhausen gebaut werden. Drei Gemeinden im Kanton Zürich haben sich vehement gegen eine solche Anlage gewehrt. Wieso eigentlich genau? Und was passiert mit dem heute auf dem Schaffhauser Güterbahnhof-Areal untergebrachten Schwerverkehrskontrollzentrum?

von **Mark Liebenberg** und **Till Burgherr**

Als die SBB und die Stadt Schaffhausen Mitte Februar [über eine Serviceanlage informierten](#), für welche im Bereich des Schaffhauser Güterbahnhofs nun drei Standorte vertieft abgeklärt werden, wurde dies in Zürcher Medien prominent in einen Kontext gesetzt: Im Kanton Zürich hatten die SBB keinen Erfolg, es gab an drei Orten zu viel lokalen Widerstand gegen die Anlage und zusätzliche Gleise für die Nachtparkierung von Zürcher S-Bahn-Zügen. Haben die Bundesbahnen ausserhalb des Kantons Zürich nun ein neues Opfer gefunden, das für die unbeliebte Anlage in Betracht kommt?

Wieso kommen die SBB eigentlich ausgerechnet auf Schaffhausen? Nur drei von insgesamt 28 Bahnlinien im Zürcher S-Bahnnetz enden heute hier: Die S9 (Uster–

Schaffhausen), die S33 (Zürich–Winterthur–Schaffhausen) und die S12 (Brugg–Zürich–Schaffhausen/Wil) – die S24 (Zug–Zürich-Flughafen–Schaffhausen) fährt bis nach Thayngen weiter. Die SBB argumentieren, eine Zugskomposition müsse etwa alle 7 bis 14 Tage gewartet werden, dies passiere am besten dort, wo Leerfahrten vermieden werden können.

«Gleiswüste stoppen!»

In Wahrheit aber suchten die SBB, welche die allermeisten S-Bahnlinien im Auftrag des Zürcher Verkehrsverbunds betreiben, schon länger tiefer im Kerngebiet des Netzes nach einem geeigneten Standort – nämlich primär im Zürcher Oberland. Wohl am stärksten im medialen Fokus stand in den Jahren 2020 und 2021 der Standort Bubikon im Bezirk Hinwil. Auf 80'000 Quadratmetern – also etwa 11 Fussballfeldern – hätte eine riesige Abstellanlage mit Reinigungs- und Entsorgungsanlagen sowie einer Reparaturhalle entstehen sollen.

Die SBB bezeichneten den Standort als ideal. Das Problem: Die SBB wollten dafür mitten auf der grünen Wiese bauen. Auf einer sehr grünen Wiese sogar: mitten in der Landwirtschaftszone auf Fruchtfolgefleichen. «Gleiswüste stoppen, Natur und Existenzen retten!» lautete früh die Forderung der IG Brach Fuchsbühl, die sich formierte – unterstützt von der Fondation Franz Weber.

Auch Eglisau sagte: Njet

Doch auch in Feldbach bei Hombrechtikon und in Eglisau hatten die SBB einen Fuss in der Tür: Fast direkt am Zürichsee entlang der Alten Landstrasse zwischen Feldbach und Stäfa planten die SBB ebenfalls auf unverbautem Kulturland. Dort wehrte sich die Gemeinde ebenso mit Händen und Füßen wie in Eglisau. Etwa 600 Meter nach dem Bahnhof Eglisau in Richtung Glattfelden erkoren die SBB das Areal «Birchstud» als valablen Standort. Der Eglisauer Gemeinderat sagte 2021, er halte die Wahl für «nicht landschaftsverträglich». Auch würde eine Abstellanlage sehr viele Fruchtfolgefleichen beanspruchen.

Im September 2021 stoppte der Zürcher Regierungsrat das Ansinnen. Er strich die geplante Richtplanrevision für die drei Standorte, und die SBB mussten von vorne beginnen. Und wechselten die Strategie: Statt einer grossen, suchten sie neu zwei kleinere Standorte für die Serviceanlage. Statt einer Halle mit sechs Gleisen für die Wartung der Züge, wie anderswo im Land, braucht es pro Standort noch eine mit drei Gleisen.

Enteignungen standen im Raum

Gegenüber den SN sagt Nicole Fritschi von der IG Brach Fuchsbühl in Bubikon, dass mit der Evaluation des Güterbahnhofs Schaffhausen ein Kernanliegen des lokalen Widerstands erfüllt sei: Die SBB planten nun auf eigenen Grundstücken, die bereits verbaut seien. «Dass die SBB jetzt auch auf ihre eigenen Flächen setzen und Nachhaltigkeitskriterien bei der Standortsuche stärker gewichten, war unsere Forderung damals, und wir sehen dies als einen direkten Erfolg des breiten

Engagements aus der Bevölkerung und von Organisationen.» Die Anlage in Bubikon war damals mitten in einem lokalen Naherholungsgebiet geplant. «Vier Bauern und die Gemeinde Bubikon hätten für die acht Hektar grosse Anlage enteignet werden müssen. Das Zubetonieren einer so grossen Fläche war ein heikles Thema.»

«Wir waren über den Standort Schaffhausen überrascht. Besser geht es doch eigentlich gar nicht.»

Nicole Fritschi, von der IG gegen eine SBB-Serviceanlage in Bubikon im Zürcher Oberland

Man habe sich nicht nur gewehrt, sondern es sei ein durchaus konstruktiver Austausch mit den SBB und externen Experten entstanden, so Fritschi. «Dort wurden Ideen diskutiert, wie eine solche Anlage sogar mit anderen Nutzungen oder Entwicklungen realisiert werden kann.» Niemand habe verschiedene Standorte gegeneinander ausspielen wollen. «Wir waren über den Standort Schaffhausen überrascht, aber nehmen es so wahr, dass dort eine Win-win-Situation für SBB und Stadt entstehen könnte und die Stadt sogar profitiert von der Entwicklung. Besser geht es doch eigentlich gar nicht.»

Schnarchen Züge? Oder schlummern sie?

Bereits versiegelten Platz gibt es in Schaffhausen in der Tat – vor allem nördlich des eigentlichen Güterbahnhof-Areals. Insgesamt benötigen die SBB in Schaffhausen zwischen vier und sechs Hektaren für die Halle sowie die nötigen Rangiergleise, sagt Reto Schärli von den SBB auf Nachfrage. Täglich zwischen sechs und zwölf Züge sollen hier gewartet werden. Daneben suchen die Bundesbahnen weiter nach einem Standort für eine zweite Serviceanlage in ähnlicher Grösse, und zwar mit Zeithorizont 2050 – und dies explizit im Kanton Zürich.

«Zischlaute können auftreten.»

Reto Schärli, Mediensprecher SBB, über nächtliche Geräusche abgestellter Zugskompositionen

Der Betrieb der Anlage dürfte in zwei Schichten ablaufen: eine am Tag, die andere in der Nacht. 60 Arbeitsplätze würden in Schaffhausen laut SBB neu entstehen. Aus dem Kreis der widerborstigen Bubikoner war immer wieder zu hören, dass parkierte S-Bahn-Kompositionen in der Nacht Geräusche von sich gäben – sie «schnarchten».

Durchdringen das Fulachtal also dereinst nächtliche Zugschnarcher? Reto Schärli relativiert: «Wenn das Fahrzeug abgestellt ist, ist der Zug im Schlumberbetrieb und die Heizung ist abgeschaltet. Das spart Energie und sorgt für weniger Lärm.»

Moderne Reisezüge seien mit zahlreichen elektronischen Systemen ausgerüstet. Zur Sicherung, Überwachung sowie zur Vorbereitung auf den nächsten Einsatz müssen diese teilweise auch im Stillstand laufen. «Dies sorgt für gewissen Lärm. Zischlaute können bei Bremsproben während der Zugvorbereitung auftreten.» Die SBB suchten

laufend nach technischen Optimierungsmöglichkeiten, um den Lärm weiter zu verringern, so Schärli.