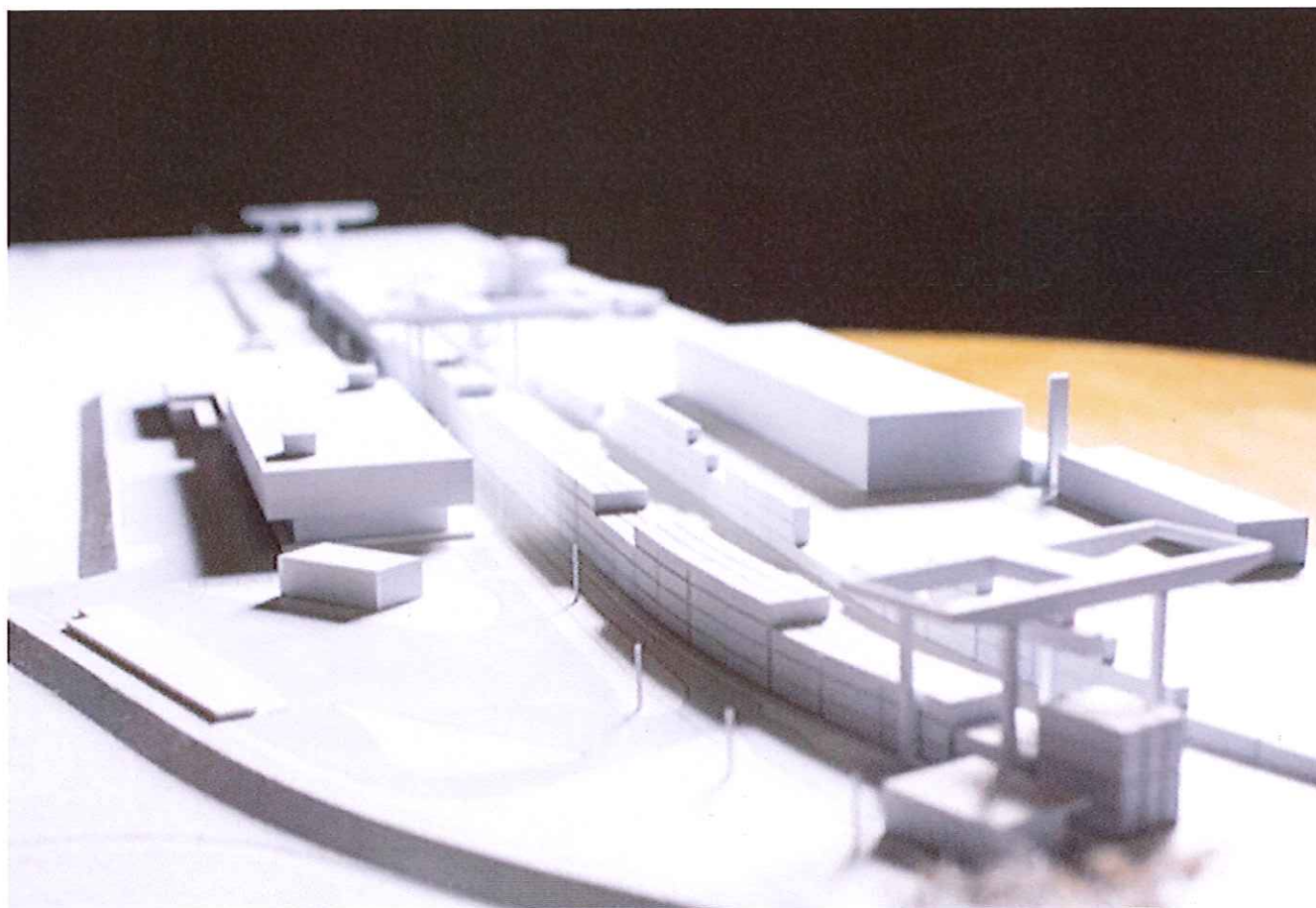


Containerterminal Limmattal droht, zum Millionengrab zu werden

Von Christian Messikommer. Aktualisiert um 13:27 3 Kommentare

SBB Cargo will künftig noch mehr Container als bisher im Limmattal umladen. Dem Projekt droht das Ende – obwohl bereits Millionen investiert wurden.



Architekturmodell des Gateway-Terminals, wie es im Rangierbahnhof Limmattal entstehen soll.

Bild: zvg

Artikel zum Thema

- ▶ Containerverlad Gateway-Limmattal kommt ins Rollen
- ▶ Aufregung um Gateway Limmattal
- ▶ Der «Flüsterbahnhof» führt zu Lärmklagen

Obwohl **SBB Cargo** seit 16 Jahren daran arbeitet, im Limmattal ein grosses Container-Verladezentrum aufzubauen, ist das Vorhaben nun akut gefährdet. Weder die Nachbargemeinden noch die Transportunternehmen halten ein solches für nötig. Und sie bezweifeln, dass es überhaupt wirtschaftlich betrieben werden kann.

Am 30. April soll nun in einer Konferenz mit den wichtigsten

Teilen und kommentieren**Die Redaktion auf Twitter**

Folgen Sie dem Ressort auf dem Kurznachrichtendienst

Stichworte

- **SBB Cargo**
- **Strassenverkehr**

Etwas gesehen, etwas geschehen?

Haben Sie etwas Aussergewöhnliches gesehen, fotografiert oder gefilmt? Ist Ihnen etwas bekannt, das die Leserinnen und Leser von Tagesanzeiger.ch/Newsnet wissen sollten? Senden Sie uns Ihr Bild, Ihr Video, Ihre Information per MMS an **4488** (CHF 0.70 pro MMS).



Die Publikation eines exklusiven Leserreporter-Inhalts mit hohem Nachrichtenwert honoriert die Redaktion mit **50 Franken. Mehr...**

In seiner detaillierten Einschätzung gibt er dem Containerterminal Limmattal nur minimalste Chancen. Die wichtigsten Gründe:

- Heutige Terminals im Inland und nahen Ausland verfügten bereits über eine ausreichende Umschlagskapazität.
- Im Dezember 2012 ist ein Terminal in Niederglatt mangels Aufkommen geschlossen worden.
- Der Split von 80 zu 20 zugunsten der Schiene sei eine nicht praxistaugliche, massive Einschränkung für den Logistikfluss, den die Branche nicht akzeptiere.
- Die ein- und ausgehenden Warenströme des Gateways werden nicht von SBB Cargo kontrolliert, sondern von den Verladern, die entscheiden, mit welchen Bahnoperatoren und Betreibern die Transporte abgewickelt werden.

Akteuren im Logistikbereich nun festgestellt werden, ob das Limmattal der richtige Standort für einen Containerterminal ist. Ein überraschendes Vorgehen, schliesslich wurden bereits Millionen in das Projekt investiert.

Die Idee ist an sich bestechend: Die Bahn bringt den Container von Meereshäfen in die Schweiz zum Containerterminal Limmattal. Dort werden die Container sortiert und zu jenem Güterbahnhof geschickt, der dem Ziel der Fracht am nächsten liegt. Erst dort wechselt der Container auf den Lastwagen. Dadurch würde nur jeder fünfte Container bereits im Limmattal auf den Lastwagen verladen, weil der Zielort in der Region Zürich liegt.

Zwei neue Gateways

Seit 1997 verfolgt SBB Cargo das Projekt. 2007 legte der Kanton Zürich im Richtplan Auflagen für einen möglichen Gateway-Terminal im Limmattal fest. Die Terminals für den Schienengüterverkehr in der Schweiz seien praktisch vollständig ausgelastet, schreibt das Bundesamt für Verkehr (BAV). Aufgrund der Güterverkehrsprognosen brauche die Schweiz zusätzliche Terminalkapazitäten, um das Wachstum des kombinierten Verkehrs im Import/Export zu bewältigen.

Zwei neue Gateways sind geplant: Eines in Basel-Nord, das andere im Limmattal. Da SBB Cargo voll dem Wettbewerb ausgesetzt ist, stehen und fallen die Projekte mit der Akzeptanz in der Transportbranche. Ein wichtiger Player ist das Swiss Shippers' Council (SSC), der Verband der schweizerischen Verloader mit über 270 Verbandsmitgliedern.

Entscheidende Konferenz

Auf vier Seiten führt der Verband weitere Gründe gegen das Projekt an und schliesst mit der Einschätzung, dass es unwahrscheinlich sei, dass ein neues Containerterminal im Raum Zürich von der Effizienz überhaupt konkurrenzfähig zu anderen Terminals in der Schweiz und zum Verkehrsträger Strasse operieren könne.

Angesichts dieser und von verschiedenen anderen Akteuren geäusserten Vorbehalte organisiert das BAV am 30. April eine Terminalkonferenz. Dazu lädt es Bahnen, Infrastrukturbetreiber, Operateure des Kombinierten Verkehrs, Terminal- und Hafenbetreiber sowie interessierte Verbände ein. Ziel der Konferenz ist es, die Weiterentwicklung der Terminallandschaft, insbesondere die Grossterminalprojekte und die bestehenden Kritikpunkte, mit allen interessierten Marktakteuren zu diskutieren.

Lärm und Angst ums Grundwasser

Die Konferenz ist wegweisend für das Projekt. Sollte es danach begraben werden, würden die Anrainergemeinden aufatmen. Jürg Bösch, Leiter des Stadtplanungsamts in Dietikon: «Der Güterbahnhof alleine ist schon sehr lärmig und stört in der Nacht.» Seit Beginn des Projekts hat sich das Umfeld stark verändert. Das betroffene Gebiet Niderfeld ist zwischenzeitlich rechtsgültig eingezont worden und sollte sich zu einem Arbeits- und Wohngebiet für rund 5000 Menschen entwickeln. Der Gateway-Terminal wird laut Bösch die heute schon prekäre Situation auf dem Strassennetz massgeblich verschlechtern. Mit der Limmattalbahn, welche auch im Agglomerationsprogramm fixiert ist, soll die Region hochwertig erschlossen werden. «Ein Gateway-Terminal als 24-stündige Lärmquelle würde diesen Bestrebungen zuwiderlaufen», sagt Bösch weiter. «Ausserdem befindet sich im Baugebiet eine wichtige Grundwasserfassung. Nur schon wegen des Risikos der Verschmutzung durch Gefahrgüter lehnen wir das Projekt ab.»

Auch die Spreitenbacher fassen ihr Wasser im Gebiet neben dem Güterbahnhof. «Weil zwei neue Gleise gebaut würden, müssten wir eine Strasse versetzen, die dann über die Grundwasserfassung führen würde», sagt Valentin Schmid, Spreitenbachs Gemeindeammann. «Das Terminal würde auch mehr Güterbewegungen verursachen. Heute sind es 2000 lärmige Waggons. Da kämen jeden Tag nochmals 600 dazu. Dabei ist der Lärm jetzt schon in der Nacht unzumutbar.»

Rücktrittsforderung

Auf der anderen Seite der Limmat haben sich die Gemeinden Oetwil und Geroldswil zusammengetan in ihrer Beschwerde gegen das Projekt. Auch sie beanstanden den zusätzlichen Lärm und den Mehrverkehr, den das Bauwerk verursacht. Die Gruppierung «Gateway – so nicht!» mit über 1300 Mitgliedern geht noch weiter: Sie fordert nicht nur, dass das Projekt begraben wird, sondern verlangt auch den Rücktritt von SBB-Cargo-Chef Nicolas Perrin, weil dieser «fahrlässig Millionen in eine gescheiterte Geschäftsstrategie investiert». (Tagesanzeiger.ch/Newsnet)

Erstellt: 16.04.2013, 13:24 Uhr