



# LIMMATTALER ZEITUNG

DIE NORDWESTSCHWEIZ

**Kanal sa<sup>n</sup>ieren?**

Besser jetzt als zu spät!

056 438 05 35 (24h) oder 044 746 66 66 (24h)

www.kanaltotal.ch

**Kanal total**  
Hächler-Reutlinger



## Wirtschaft Spitzenlohn für Severin Schwan

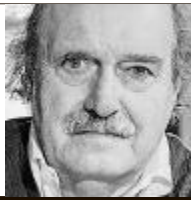
Mit 13,4 Millionen führt der Roche-Chef die Lohnliste der Top-Manager an. **Seite 9**

**30 Jahre durchgetanzt. Jetzt feiern wir!**

1984-2014

BADENER TANZ CENTRUM

www.badnertanzzentrum.ch Telefon 056 203 10 10



## Kultur Urs Widmer, Humorist und Kritiker

Einer der grössten Schweizer Autoren ist 75-jährig verstimmt. **Seite 29**

## Ursula Guts Rücktritt belebt den Wahlkampf

Ursula Gut tritt bei den Zürcher Regierungswahlen 2015 nicht mehr an. Als Grund nannte die 61-jährige kantonale Finanzdirektorin ihr Alter: «Wenn ich noch eine Amtsperiode anhängen würde, wäre ich 66. Ich will nicht über das Pensionsalter hinaus in diesem anspruchsvollen Amt tätig sein», so Gut im Interview mit der «Limmattaler Zeitung». Spekulationen über eine mögliche Ständeratskandidatur setzt Gut gleich ein Ende: Ein politisches Amt komme für sie nicht mehr infrage. Gut war 2006 als Nachfolgerin der gescheiterten Dorothee Fierz (FDP) Regierungsrätin geworden.

Interessanten für ihre Nachfolge stehen in der FDP-Kantonsratsfraktion bereit: Regine Sauter, Carmen Walker Späh, Beatrix Frey und Fraktionschef Thomas Vogel. Anfang Oktober werde die FDP definitiv entscheiden, wen sie neben dem Bisherigen Thomas Heiniger ins Rennen schickt. Noch offen ist, ob SP-Regierungsrätin Regine Aeppli 2015 wieder antritt. Laut SP-Angaben wird sie ihren Entscheid bis zu den Sommerferien bekannt geben. Sicher wieder antreten werden die Bisherigen Ernst Stocker und Markus Kägi (beide SVP), Mario Fehr (SP), Thomas Heiniger (FDP) und Martin Graf (Grüne). Die CVP hat es auf Grafts Sitz abgesehen und Kantonsrätin Silvia Steiner als Kandidatin nominiert. (MTS) **Seite 23**

## az LIMMATTAL

### Aus Spielzeugen wurden später Kunstwerke

Der Oberengstringer Robert Stulz schafft aus Holz Kunstobjekte. Seine Karriere als Künstler hat der gelernte Elektroingenieur mit dem Basteln von Spielzeug für seine Kinder begonnen. Nun werden seine Werke ausgestellt. (AZ) **Seite 19**

www.limmattalerzeitung.ch

# Die SBB stoppen das umstrittene Gateway-Projekt

Limmattal Der Entscheid wird begrüsst – doch wird zu früh gejubelt?



Kein Gateway, dafür soll die Ortsgüteranlage in Dietikon saniert und ausgebaut werden.

SOPHIE RÜESCH

VON JÜRIG KREBS

Das Gateway Limmattal hätte am Ende 160 Millionen Franken kosten sollen. Täglich hätten auf dem mehrere hundert Meter langen Gelände beim Rangierbahnhof Limmattal 600 Container umgeladen werden sollen, von einem Zug auf den anderen, oder auf einen Lastwagen. Hätte. Jetzt ist klar: Das Gateway ist am Ende. Die SBB brechen das laufende Plangenehmungsverfahren und damit das Projekt ab, wie sie gestern mitteilten. Die SBB verweisen auf die letzte Gesprächsrunde mit der Transport- und Logistikbranche vom Dezember 2013. Dort einigte man sich darauf, in Basel einen trimodalen Gateway

(einen Container-Umschlagterminal für Schiff, Zug, Lastwagen) zu erstellen und in der übrigen Schweiz regionale Terminalstandorte auszubauen.

### Drei Gründe für den Stopp

Drei Gründe sind für den jüngsten Entscheid der SBB verantwortlich: Erstens mussten die Wachstumsprognosen im Container-Verkehr dramatisch reduziert werden. Zweitens wehrten sich die SBB-Kunden gegen ein zweites nationales Gateway im Limmattal, das Basler genüge. Drittens, der Widerstand im Limmattal ist seit Jahren ungebrochen, befürchtet wird mehr Lärm und Verkehr.

Das Ende des Gateways wird in der Region begrüsst, und zwar sowohl von

Dietikons Stadtpräsident Otto Müller (FDP) als auch von Regierungsrat Ernst Stocker (SVP) oder Kantonsrat Josef Wiederkehr (CVP). Und auch das Limmattaler Komitee «Gateway: so nicht!» freut sich, dass der jahrelange Widerstand zum Erfolg geführt hat.

Trotz des Gateway-Endes werden auch künftig in Dietikon Container umgeschlagen. Die SBB planen den Ausbau der bestehenden Ortsgüteranlage beim Rangierbahnhof, wollen die Kapazität von derzeit 120 auf 300 Behälter pro Tag ausbauen. Sie sind für die regionale Wirtschaft in Zürich und Aargau bestimmt. Die Stadt Dietikon will das Projekt genau studieren, sobald es vorliegt.

**Kommentar rechts, Seite 17**

## Kommentar

von Jürg Krebs



## Vorsicht ist angebracht

Das Limmattal jubelt. Der Grund: Die SBB stoppen das Megaprojekt Container-Umschlagterminal Gateway Limmattal. Nach jahrelangem Widerstand geht für die Region ein Wunsch in Erfüllung. Es ist gar von einem Triumph die Rede.

Tatsächlich hat sich der Einsatz gelohnt. Den Limmattalern ist es gelungen, aus einem Dietiker Anliegen erst ein regionales, dann ein kantonales zu machen. Eine Taktik der permanenten Nadelstiche zwang die SBB, sich öffentlich zu rechtfertigen. Das gelang mehr schlecht als recht. Doch, als auch die Kunden aus der Transport- und Logistikbranche aufbegehrt, war plötzlich alles anders: keine Kunden, kein Gateway. Die SBB waren zu einer Änderung ihrer Strategie und damit in die Knie gezwungen.

Bei aller Freude ist Vorsicht angebracht. Die SBB haben gestern auch bekannt gegeben, dass sie die Ortsgüteranlage auf eine Kapazität von 300 Container-Umschlägen pro Tag ausbauen wollen, 150 Prozent mehr als heute, und die Hälfte der zuvor angestrebten Gateway-Kapazität. Doch beim Gateway hätten 80 Prozent der Container per Zug weitertransportiert werden müssen, bei der Ortsgüteranlage steht der Weitertransport per Lastwagen im Vordergrund. Das Limmattal sollte aufpassen, dass ihm der Jubel nicht im Halse stecken bleibt.

juerg.krebs@azmedien.ch  
www.twitter.com/jrgkreb



INSERAT

Für jedes Zuhause die passende Welt.

# «LIEBLING GEFUNDEN!»

Familie Abazaj aus Strengelbach hat sich in «SCANDINAVIA»\* verliebt.

\* Eckpolstergruppe «SCANDINAVIA» von Möbel Hubacher, jetzt zum Abholpreis von nur CHF 1665.-

JETZT FRÜHLINGSWOCHEN

**10%**

RABATT AUF DAS GESAMTE MÖBEL-SORTIMENT. \*\*

moebel-hubacher.ch

\*\* Aktion gültig bis 19. April 2014. Nicht kumulierbar mit anderen Vergünstigungen und bereits reduzierter Ware. Nicht gültig auf bereits erteilte Aufträge. Ausgenommen von der Aktion sind einzelne Markenartikel.

# az LIMMATTAL

STADT UND KANTON ZÜRICH

## Die Widerständler freuen sich über ihren Sieg

**Limmattal** Das Gateway ist am Ende – dafür wird die Kapazität der Ortsgüteranlage von 120 auf 300 Container täglich erhöht

VON JÜRIG KREBS

Die Meldung hat sich gestern wie ein Lauffeuer verbreitet – das Gateway Limmattal wird doch nicht gebaut. Auf der Redaktion der Limmattaler Zeitung erkundigten sich Neugierige, ob die Nachricht wahr sei. Sie ist es. Nach 15 Jahren der Diskussion und der Planung verzichteten die SBB auf das 160-Millionen-Franken-Vorhaben beim Rangierbahnhof Limmattal. Dies gaben sie gestern bekannt.

### Der Triumph

Entsprechend gross war die Freude im Limmattal, um nicht zu sagen riesig. Karin Boog, Präsidentin des Komitees «Gateway: so nicht!», das weit über tausend Personen aus der Region vertritt, sprach von einem «Triumph». Der jahrelange Kampf habe sich gelohnt. Otto Müller, Dietikons Stadtpräsident, spricht von einer «höchst erfreulichen Nachricht». Selbst der Zürcher Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker begrüsst den Abbruch des Projekts: «Es freut mich, dass mit dieser Lösung den Bedenken aus der Region Rechnung getragen wurde.»

Von «Bedenken» zu sprechen wie Stocker – ist untertrieben. Im Limmattal war über Jahre Widerstand angesagt (Artikel unten). Noch mehr Verkehr und noch mehr Lärm wollte die ohnehin belastete Region nicht akzeptieren. Nicht nur wurde öffentlich gegen das Gateway Stimmung gemacht. Limmattaler Politiker war es 2006 gelungen, den SBB über den Kantonsrat Steine in den Schienenweg zu legen und einen Modalsplitt durchzusetzen. Dies mit der Konsequenz, dass beim Gateway 80 Prozent der Container per Bahn hätten weitertransportiert werden müssen. Branchenkenner zweifelten, dass die SBB dies halten können – was das Projekt gefährdete.

Die Stadt Dietikon hatte da schon längst gedroht, bis vor Bundesgericht gegen das Projekt ankämpfen zu wollen. Auch die zweite Standortgemeinde Spreitenbach war dazu bereit. Schliesslich warben die Limmattaler für den Terminal in Rekingen am Rhein als Gateway-Ersatz.

### Der Anfang vom Ende

Die SBB wollten lange nicht hören. Als im letzten Jahr dann die Transport- und Logistikbranche das Gateway ebenfalls ablehnte und das Bundesamt für Verkehr den Streithähnen daraufhin eine Mediation verordnete, war dies aber der Anfang vom Ende.

Die Folge: Die SBB haben ihre Terminalstrategie letztes Jahr an den zwei Konferenzen mit der Transport-

und Logistikbranche abgeändert. Statt zwei Gateways – eines in Basel und eines im Limmattal – wird seither nur noch jenes am Rhein weiterverfolgt. Container sollen dort zwischen Schiff, Bahn und Lastwagen umgeladen werden können. In der übrigen Schweiz wollen die SBB regionale Terminals ausbauen. Das war bekannt.

Neu ist, dass die Planung für das Gateway Limmattal doch gestoppt wird. Denn bislang wollten die SBB das Projekt nur aufschieben – bis wirtschaftlich bessere Zeiten kommen. Die SBB begründeten ihren Verzicht gestern mit den Abmachungen der Terminalkonferenz.

Es ist aber auch das Eingeständnis, dass es ein Gateway im Limmattal nicht braucht. Lange hatten die SBB die sehr verhaltenen Wachstumsprognosen der Branche ignoriert und von zweistelligen Zuwachsraten im Containerverkehr geträumt. Das scheint nun korrigiert.

Doch zur containerfreien Zone wird das Limmattal nicht. Die SBB wollen nämlich die Ortsgüteranlage Dietikon ausbauen, wie sie gestern ebenfalls mitteilten. Das Projekt ist aber noch in der Ausarbeitungsphase.

### SBB sorgen für Verstimmung

In Dietikon löst diese Ankündigung bei Stadtpräsident Otto Müller bereits wieder Verstimmung aus: «Ich halte es für sehr ungeschickt von den SBB, mit der Information des Gateway-Stopps gleich den Ausbau der Ortsgüteranlage zu kommunizieren.» Die SBB hätten die Sache ruhen lassen und dann mit dem konkreten Projekt an die Öffentlichkeit treten können, so Müller.

Die gemischten Gefühle im Dietiker Stadthaus verwundern nicht – und zwar wegen des an den Rangierbahnhof anschliessenden Entwicklungsgebiets Niederfeld. Einerseits ist Müller froh, dass das Gateway vom Tisch ist, was die Attraktivität des geplanten Stadtteils erhöht. Doch eine ausgebaut Ortsgüteranlage könnte diese bereits wieder schmälern. Kein Wunder verkündet Müller bereits jetzt: Sollte ein Projekt vorliegen, werde man es sehr genau studieren.

Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker hingegen unterstreicht die Notwendigkeit für den Ausbau der Ortsgüteranlage. Sie stelle für den Wirtschaftsstandort Zürich und für das Limmattal eine wichtige Drehscheibe für den kombinierten Verkehr dar. Ein Ausbau befriedige die steigende Nachfrage. Allerdings sei die Anbindung an das übergeordnete Strassenetz zu verbessern, so Stocker.



Sanieren und ausbauen – diese neuen Pläne verfolgen die SBB mit der Dietiker Ortsgüteranlage. S. RÜESCH

## MINI-GATEWAY: SBB BAUEN DIE ORTSGÜTERANLAGE AUS

Das **Gateway Limmattal** hätte 600 Container pro Tag umsetzen sollen, die aus den grossen Seehäfen – etwa **Rotterdam** – ins Limmattal gelangen

und von hier in die Schweiz hätten verteilt werden sollen. Davon haben die SBB nun Abstand genommen. Dafür wollen sie die **Ortsgüteranlage in Dietikon**

sanieren und ausbauen. Nach SBB-Angaben werden dort derzeit 120 Container täglich umgeschlagen, die Kapazität soll auf 300 angehoben werden.

Die Projektdetails werden derzeit erarbeitet. Dietikon würde damit von einer nationalen Container-Drehscheibe zu einer regionalen. Denn die ein- und aus-

gehenden Behältnisse (Seefrachtcontainer, Wechselbehälter oder Sattelaufleger) sind für die **regionale Wirtschaft in Zürich und Aargau** bestimmt. (JK)

## Das Gateway und seine Gegner: Die Geschichte eines hartnäckigen Widerstands

VON SOPHIE RÜESCH

Der Wind blies den SBB von Beginn weg eiskalt um die Ohren: Die Standortgemeinden Dietikon und Spreitenbach bezogen Position gegen das geplante Umschlagterminal für den kombinierten Güterverkehr, noch bevor sich die Kantone Zürich und Aargau im September 2002 nach jahrelanger Standortevaluation definitiv entschieden, das Gateway beim Rangierbahnhof Limmattal zu realisieren.



2008: Protestcontainer des Komitees «Gateway: so nicht!». SUL

pe Limmattal folgte. Bald sahen sich die übermächtigen SBB mit einem hartnäckigen Gegner-Konglomerat, bestehend aus Standort- und Anrainergemeinden, regionaler Standortförderung und Politikern aller Couleur, konfrontiert. Ihre Argumente

blieben im Lauf der Jahre trotz änderndem Planungsstand im Grunde konstant: Mehr Lastwagenverkehr und Lärmemissionen seien für das infrastrukturell bereits stark belastete Limmattal inakzeptabel, die Siedlungsentwicklung der Gemeinden werde durch das Projekt beeinträchtigt und: Ein Gateway im Limmattal brauche es gar nicht, könne anstelle doch etwa das Rekingen Terminal benutzt werden.

**DOCH ALLES TROTZEN** nützte vorerst nichts: Im Februar 2007 wurde das Gateway mit 91 zu 55 Stimmen im Zürcher Richtplan verankert. Auch eine Beschwerde, die eine Allianz aus

acht Limmattaler Gemeinden darauf einlegte, lehnte das Bundesgericht 2008 ab. Kleine Teilsiege konnten zwar immer wieder verbucht werden: so etwa der Entscheid des Zürcher Kantonsrats, dass nur 20 Prozent der ankommenden Container auf der Strasse weitertransportiert werden dürfen, die restlichen 80 zwingend auf Schienen. Oder das Eingeständnis der SBB, das Terminal zu 90 Prozent auf dem Gebiet des bestehenden Rangierbahnhofs Limmattal zu bauen, was der Stadt Dietikon mehr Spielraum für die Gebietsentwicklung des Niederfelds liess. Doch am Grundsatzentscheid, dass das Gateway Limmattal komme, hielten die SBB so

hartnäckig fest, wie die Gegner an ihrem Widerstand.

**ALS SICH IM FRÜHLING 2013** die Verlade-Industrie – also die Kunden der SBB Cargo – gegen das Terminal aussprach, witterten die Gegner Morgenluft: Der lokale Widerstand versprach in einen nationalen umzuschwingen, und das mit gewichtigen Verbündeten. Verstärkt wurde die Hoffnung, als die Terminalkonferenz im Dezember zutage trug, dass die Realisierung des Grossterminals Basel-Nord Priorität geniessen soll. Nun hat sich der lange Atem der Limmattaler Gegner schliesslich auszahlt: Der stete Tropfen hat den Stein gehöhlt.