

Angst vor einem «Gateway durchs Hintertürchen»

Limmattal SBB halten am Ausbau der Ortsgüteranlage fest. Gateway-Gegner rüsten sich



VON SOPHIE RÜESCH

Die Freude im Limmattal war gross, als SBB Cargo im April 2014 plötzlich verkündete, dass das geplante nationale Umschlagterminal - der sogenannte Gateway Limmattal - im Gebiet des Rangierbahnhofs zwischen Dietikon und Spreitenbach nicht realisiert wird. Denn der Widerstand war hier von Beginn an heftig: Die bereits stark belastete Region könne nicht noch mehr Verkehr und Lärm absorbieren, waren sich Standort- und Anrainergemeinden, die Zürcher Planungsgruppe Limmattal und Politiker aller Couleur einig.

Seit SBB Cargo das Projekt begraben hat, ist es ruhig geworden um den Container-Umschlag im Limmattal - zumindest an der Oberfläche. Dabei wartet man in der Region gespannt darauf, was die anstelle des Gateways geplante «Sanierung und Ertüchtigung» der bestehenden Ortsgüteranlage in Dietikon genau mit sich bringen wird. Die SBB halten sich diesbezüglich noch bedeckt; man müsse erst abwarten, wie ein Passus im Schlussbericht der Mediation «Weiterentwicklung Terminallandschaft Schweiz» zu interpretieren sei, heisst es bei der Medienstelle. Dieser Bericht wurde 2013 vom Bundesamt für Verkehr mit der Logistik-Branche erarbeitet und enthält die Aussage, dass «die Umsetzung des Gateway Limmattals aktiv einhalten» werden soll. «Wir erwarten eine Klärung im Laufe des Frühjahrs», so die SBB.

«Zeitnahe» Ausbau geplant

Obwohl erst im März genaue Zahlen vorliegen, schreiben die SBB auch: «2015 ist die Nachfrage an kombinierten Verkehr im regionalen Terminal Limmattal erfreulich gestiegen.» Die Kapazität der vorhandenen Anlage sei damit an ihrer Grenze angelangt; SBB Cargo hält an den Plänen also fest, den Standort «zeitnahe» auszubauen, «damit die Region weiterhin gut versorgt werden kann».

Gegen dieses Ziel hätte an sich auch die Stadt Dietikon, die damals vehement gegen den Gateway ankämpfte, nichts. Nur: Was die SBB als «Region» definieren, ist der Stadt zu weit gefasst. «Beim «Grossraum Zürich» nach SBB-Definition handelt es sich um ein beträchtlich grösseres Gebiet, als wir uns das in der Umgangssprache gewohnt sind», gibt Stadtplaner Jürg Bösch zu bedenken. Im Radius enthalten sind neben einem Grossteil des Kantons Zürich auch der Ostargau, der Kanton Zug sowie Teile von Schwyz und Luzern. Auch Stadtpräsident Otto Müller (FDP) nennt das Ansinnen der SBB eher ein «überregionales» denn ein «regionales» Terminal.

Hinzu kommt, dass die Stadt im Gegensatz zum Gateway bei diesem Ausbauprojekt kei-

200 000

Container pro Jahr - dies ist eine konservative Schätzung der heutigen Umschlagmenge in der Ortsgüteranlage in Dietikon, welche die SBB bestätigen. Die genauen Zahlen für das Jahr 2015 werden im März veröffentlicht. Die SBB geben aber jetzt schon bekannt, dass die Nachfrage auch letztes Jahr noch einmal gestiegen ist.

600 000

Container pro Jahr sollen in der ausgebauten Ortsgüteranlage dereinst umgeschlagen werden, wie die SBB auf Anfrage erklären. Sie gehen von einer weiter steigenden Nachfrage an kombiniertem Verkehr im regionalen Terminal Limmattal aus.

37

Prozent Lastwagen-Mehrverkehr erwarten die SBB im Gebiet. Diese Zahl beinhaltet aber nicht nur die Zunahme in Zusammenhang mit dem Ausbau der Ortsgüteranlage, sondern betrachte den gesamten Güterverkehr, der vom und zum Rangierbahnhof Limmattal (inklusive Ortsgüteranlage) über die Güterstrasse abgewickelt werden soll.

ne Absicherung dafür hat, dass sich die Zunahme des Güterverkehrs auf der Strasse in Grenzen halten wird - eine Tatsache, die gerade im Hinblick auf das künftige Wohn- und Arbeitsgebiet Niederfeld für Dietikon problematische Konsequenzen haben könnte. Beim Gateway erwirkte die vorbereitende Kommission des Kantonsrats für den Richtplan eintrag nämlich noch einen Modalsplit, demzufolge höchstens 20 Prozent des Umschlages von der Schiene auf die Strasse hätten verladen werden dürfen. Die restlichen 80 Prozent hätten zwingend auf der Schiene abgewickelt werden müssen. Mit dem Gateway vom Tisch, gilt auch diese Einschränkung nicht mehr.

Massiver Mehrverkehr befürchtet

Ohne einen solchen Passus befürchtet Müller «massiven Mehrverkehr», der für das betroffene Gebiet mit seinem bereits heute überlasteten Strassenetz nicht tragbar sei. Über die Güter-, Viadukt- und Überlandstrasse sei das Gebiet für den erwarteten Mehrverkehr nicht genügend erschlossen. Dazu hin, dass eine Verkehrszunahme schon aus Kapazitätsgründen nicht bewältigbar wäre, machen sich Bösch und Müller auch Sorgen um zusätzlichen Lärm - und die neben der Güterstrasse liegenden Trinkwasserfassungen Russ- und Langacker. «In solchen Containern werden auch Chemikalien und andere Gefahrgüter transportiert», erklärt Bösch. Sickerer, etwa bei einem Unfall, davon etwas in den Boden, berge das für die städtische Wasserversorgung untragbare Risiken.

Immerhin: Die SBB signalisieren auf Anfrage Gesprächsbereitschaft. Sie schreiben, die Anlage sei aus ihrer Sicht heute optimal erschlossen; in Zuge des Terminalausbaus sei man aber bereit, die Zufahrt in Zusammenhang mit der Stadt Dietikon umzugestalten.

Die Stadt Dietikon - wie auch die Zürcher Planungsgruppe Limmattal, der Müller ebenfalls vorsteht - will die Pläne der SBB trotzdem «sehr kritisch prüfen». Stadt und Region würden sich aktiv einbringen - nicht nur bei den SBB selbst. Sondern auch im Rahmen der Teiländerung des kantonalen Richtplans, welche die Güterumschlaganlagen betrifft. Sollte dies nötig werden, will die Stadt auch im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens die verfügbaren Rechtsmittel ergreifen. Die wichtigste Forderung: Auch bei diesem Projekt soll es eine Mengenbeschränkung zumindest im ungefähren Umfang des damaligen Gateway-Modalsplits geben. Zudem soll die Anlage direkt von Westen her über die Mutschellenstrasse erschlossen werden und nicht in einer aus Dietiker Sicht überflüssigen Schlaufe über Mutschel-

len, Überland- und Güterstrasse. Und: Der von Anlage und resultierendem Strassenverkehr ausgehende Lärm soll die heutigen Werte insgesamt nicht überschreiten.

Hinter all dem steht die Befürchtung, dass die SBB trotz dem 2014 beendigten Projekt langfristig doch noch einen «Gateway durchs Hintertürchen» einschleusen; das «ertüchtigte» Terminal dürfe nicht schleichend auf Gateway-Dimensionen ausgebaut werden, fordert Müller. Diese Befürchtung teilt auch der Oetwil Gemeindepräsident Paul Studer (FDP), dessen Gemeinde sich damals vor allem wegen des erwarteten Nachtlärms gegen das geplante Grossterminal gewehrt hatte. Heute mache man sich eher Sorgen, dass das vermehrte Verkehrsaufkommen auf der Mutschellenstrasse und dem Autobahnzubringer verstopfte Strassen und Lärm mit sich bringen. Oetwil wolle nun zwar nicht «auf Vorat» Forderungen stellen, doch: «Es darf natürlich nicht so herauskommen, dass über den Umweg der Ortsgüteranlage nun einfach sämtliche Einschränkungen, die den Gateway betrafen, ausgehebelt werden.»

Komitee bleibt aktiv

Für diese Möglichkeit rüstet sich auch das Komitee «Gateway: So nicht», das trotz dem 2014 verkündeten Projektende immer noch aktiv ist. Vorstandsmitglied und CVP-Kantonsrat Josef Wiederkehr traut den SBB auch heute noch nicht: «Wir befürchten nach wie vor mehr Lärm und Verkehr.» Die Angst vor einem «Gateway durchs Hintertürchen» sei laut ihm bekannten gut unterrichteten Quellen nicht ganz unbegründet, sagt er. Das Komitee wolle deshalb «vorbereitet sein für den Fall, dass SBB Cargo uns übertölpeln will».

Noch diesen Monat wird eine Limmattaler Behördendelegation von der kantonsrätlichen Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt angehört. Präsidentin Rosmarie Joss (SP) will noch keine Prognose geben, wann das Geschäft dem Kantonsrat vorgelegt werden kann. «Zurzeit sind wir mitten im Verfahren, das erfahrungsgemäss ein langwieriges sein wird», sagt die Dietiker Kantons- und Gemeinderätin. Einerseits müsse man sich einigen, inwiefern der angepöbelte Richtplan die - ihrerseits noch nicht ausgereiften - Pläne der SBB berücksichtigen soll, andererseits aber auch, welche flankierenden Massnahmen der Richtplan beinhalten soll.

Der Zeitplan der SBB ist derweil sportlich: In den letzten Informationen, die der Stadt Dietikon vorliegen, ist von einem Beginn des Plangenehmigungsverfahrens im Jahr 2017 die Rede; realisiert werden soll das Projekt 2020/21 - also noch bevor die ersten Baufelder im Niederfeld die Baureife erlangt haben.

Killwangen

Referendum ist zustande gekommen

«Ich bin hoch erfreut über das Ergebnis, mein erstes Ziel ist erreicht», sagt Robert Keller aus Killwangen. Soeben hat er erfahren, dass sein Referendum für einen Fusionsvertrag mit Spreitenbach mit 144 gültigen Unterschriften zustande gekommen ist. Damit müssen die Stimmberechtigten an der Urne über die Ausarbeitung eines Zusammenschlussvertrages entscheiden.

Die Gemeindeversammlung Killwangen hatte am 1. Dezember mit 159 zu 109 Stimmen beschlossen, die Fusionsgespräche mit Spreitenbach vorzeitig abzubrechen. Die Versammlung ist somit dem Antrag des Gemeinderates gefolgt, der keinen Zusammenschlussvertrag ausarbeiten will. Er sah in einem Zusammenschluss der beiden Gemeinden zu wenig Vorteile und befürchtete einen Identitätsverlust (siehe az 9. 1.). Für Keller war das ein unakzeptabler Entscheid: «Der Zusammenschlussvertrag war von Anfang an Bestandteil des 2012 lancierten Projektes.» Also ergriff das Referendum. 157 Personen unterstützten ihr mit ihrer Unterschrift. Davon waren 144 Unterschriften gültig, wie die Kontrolle durch die Gemeindeverwaltung ergab. Das sind deutlich mehr, als notwendig gewesen wären. Die hohe Zahl der Unterschriften ist für Keller ein Zeichen für die Gesprächsbereitschaft mit Spreitenbach.

Um sein zweites Ziel, ein Ja zu erreichen, will Keller in den nächsten Wochen den Abstimmungskampf vorbereiten. Dabei will er mit denjenigen Personen kooperieren, die ihm beim Sammeln der Unterschriften unterstützt haben. Als Parteilosler ist er auf gute Kontakte angewiesen. Ob er einer Partei beitreten wird, lässt Keller noch offen. An seinem früheren Wohnort Spreitenbach war er Mitglied der CVP und später der FDP.

Die Gemeinde muss nun eine Abstimmungsvorlage ausarbeiten. Weil die Zeit dafür bis zum nächsten eidgenössischen Abstimmungssonntag, am 28. Februar, zu knapp ist, wird die Abstimmung voraussichtlich auf den 5. Juni verschoben. (DM)

NACHRICHTEN

STETTEN Gemeinderat verfügt Verkehrsbeschränkung

Neu soll auf der Vulkanstrasse (ab Beginn Flurstrasse) und auf der Honertstrasse (nach der Terrassenüberbauung) in Stetten ein Verbot für Motorwagen und Motorräder gelten. Ausgenommen sind Forst- und Landwirtschaft sowie Zubringerdienst. Einwendungen gegen diese Verkehrsbeschränkung sind bis 8. Februar beim Gemeinderat einzu-reichen. (AZ)

GEBENSTORF Neue Leiterin der Einwohnerdienste

Fabienne Maag aus Villnachern übernimmt per 1. März neu die Leitung der Einwohnerdienste Gebenstorf. Nach einer kaufmännischen Lehre bei der Gemeindeverwaltung Rüfenach hat sie berufsbegleitend verschiedene Weiterbildungskurse an der Fachhochschule Nordwestschweiz absolviert. Fabienne Maag ersetzt die bisherige Leiterin Michéle Hegi. Sie wird künftig die Einwohnerdienste Mellingen leiten. (AZ)

GEBENSTORF Steuerbussen von 61 420 Franken

Das kantonale Steueramt hat im vergangenen Jahr wegen Nichtabgabe der Steuerklärungen Ordnungsbussen in Höhe von 61 420 Franken verfügt. Gesamthaft betrug der Bussen- eingang im Rechnungsjahr 2015 Fr. 42 149.40. Gemäss Steuergesetz fällt die Hälfte davon - also Fr. 21 074.20 - der Gemeinde Gebenstorf zu. (AZ)