

Regionalem Containerterminal werden Grenzen gesetzt

Gateway Eine Änderung im Richtplan setzt dem SBB-Grossprojekt endgültig ein Ende

VON SANDRO ZIMMERLI

Bald ist der Gateway Limmattal definitiv Geschichte. Weil das einst im Gebiet des Rangierbahnhofs zwischen Dietikon und Spreitenbach von den SBB geplante nationale Containerterminal nicht gebaut wird, soll es nun auch aus dem Zürcher Richtplan gestrichen werden.

Dies beantragt die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (Kevu) dem Kantonsrat einstimmig, wie sie gestern mitteilte. Stattdessen soll eine regionale Güterumschlagsanlage eingetragen werden.

Pläne für ein solch redimensioniertes Projekt liegen zwar noch nicht vor. Die SBB sind erst daran, diese auszuar-

beiten. Dennoch ist klar, dass die Erweiterung der bestehenden Ortsgüteranlage Dietikon nur unter Auflagen realisiert werden kann. So will die Kevu mit ihrem Antrag unter anderem festlegen, dass ein Controlling der Anzahl der Lastwagenfahrten eingeführt wird. Denn aus ihrer Sicht ist es entscheidend, «dass das regionale Strassennetz

durch diesen Verkehr nicht überlastet wird», wie sie festhält. Doch genau das fürchten die Anrainergemeinden auch bei einem redimensionierten Projekt. Deshalb fordert auch der Grossteil der Bezirksparteien vom Regierungsrat eine restriktive Umsetzung der vorgesehenen Auflagen.

KOMMENTAR RECHTS, SEITE 21



Gateway wird aus Richtplan gestrichen

Limmattal Ein Ausbau der bestehenden Ortsgüteranlage durch die SBB soll nur unter Auflagen möglich sein

VON SANDRO ZIMMERLI

Es waren grosse Pläne von SBB Cargo. Im Gebiet des Rangierbahnhofs zwischen Dietikon und Spreitenbach sollte ein nationales Umschlagterminal entstehen - der sogenannte Gateway Limmattal. Gross war auch der Widerstand in der Region. Die Standort- und Anrainergemeinden, die Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) und Politiker aller Parteien waren sich einig, dass das Limmattal nicht noch mehr Verkehr und Lärm ertragen kann. Gross war daher auch die Erleichterung, als SBB Cargo im Frühjahr 2014 nach dem Ende einer Mediation bekannt gab, den Gateway doch nicht zu realisieren. Stattdessen soll nun die bestehende Ortsgüteranlage in Dietikon saniert und ausgebaut werden. Aus einer nationalen Container-Drehmaschine wird eine regionale.

Projekt ist in Arbeit

Diesem Umstand soll nun auch im Zürcher Richtplan Rechnung getragen werden. Der Gateway soll daraus gestrichen und anstelle der bestehenden Ortsgüteranlage eine regionale Güterumschlagsanlage für den kombinierten Verkehr und den Freiverlad eingetragen werden. Dies beantragt die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (Kevu) dem Kantonsrat einstimmig. Diese neue Anlage kann auf dem Areal der bestehenden Güterumschlagsanlage Dietikon sowie dem Randbereich des Rangierbahnhofs Limmattal realisiert werden, wie die Kevu gestern mitteilte.

Noch liegen keine konkreten Pläne der SBB vor. Man sei daran, ein Erwei-



Die bestehende Ortsgüteranlage. AUE

terungsprojekt für die Ortsgüteranlage Dietikon auszuarbeiten, heisst es dort auf Anfrage. Klar ist jedoch, dass die Realisierung eines ausgebauten Umschlagterminals mit Auflagen verbunden sein wird. Damit reagiert die Kevu auf die Befürchtungen in der Region, dass die SBB mit ihren neuen Plänen einen «Gateway durch die Hintertür» realisieren wollen. So kritisierte die ZPL jüngst, dass die SBB eine Anlage konzipieren würden, deren Einzugsgebiet weit über die Region hinausgehe. Dadurch ergebe sich zusätzlicher Lastwagenverkehr, der deutlich grösser wäre als derjenige, welcher die Region mit dem damals geplanten Gateway-Terminal zu tragen gehabt hätte, so die ZPL.

REAKTIONEN

Parteien fordern restriktive Umsetzung der vorgesehenen Auflagen

Von den Bezirksparteien wird der Antrag zur Streichung des Gateways aus dem Zürcher Richtplan weitestgehend unterstützt. Gleichzeitig fordern sie vom Regierungsrat «eine strikte und konsequente Umsetzung der im Richtplan vorgesehenen Auflagen. Die von Verkehr und Bahnlärm geplagte Bevölkerung vom Limmattal hat das Recht, hier ernst genommen zu werden», wie etwa die FDP schreibt. Ähnlich fällt auch die Reaktion der CVP aus: «Vom Regierungsrat erwarten wir, dass er sich nun konsequent für eine restriktive Umsetzung der vorgesehenen Auflagen einsetzt und rasch ein funk-

Auch der Stadt Dietikon ist ein wichtiges Anliegen, «dass die neue Anlage nicht überregionale Bedeutung erlangt, sondern die regionalen Bedürfnisse abdeckt», wie Stadtplaner Jürg Bösch auf Anfrage erklärt. Deshalb habe man sich bei der Anhörung durch die Kevu für einen Verteilradius durch Lastwagen von maximal 20 Kilometern stark gemacht.

Dieses Anliegen wurde nicht in den Antrag aufgenommen. Aber auch die Kevu schreibt, dass der Güterumschlag in Dietikon den regionalen Bedürfnissen dienen soll. «Diese reichen allerdings über das Gebiet der Planungsregion Limmattal hinaus. So findet unter anderem der früher beim Güterbahnhof Zürich abgewickelte Containerum-

schlag bereits heute in Dietikon statt», heisst es in der Mitteilung.

Controlling für Strassenverkehr
Festgeschrieben werden soll nun, dass das strassenseitige Einzugsgebiet der neuen Anlage eine Fahrdistanz von maximal 40 Kilometer betragen darf. Dabei sei zu berücksichtigen, dass in Gebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen weitere regionale Umschlaganlagen bereits bestehen oder noch erstellt werden, sodass die durchschnittliche Fahrdistanz geringer ausfalle. Der Verkehr über grössere Distanzen soll auf der Schiene abgewickelt werden. «Entscheidend ist, dass das regionale Strassennetz durch diesen Verkehr nicht überlastet wird - dazu wird es ein Con-

trolling des strassenseitigen Verkehrs geben - und dass die Anlage nicht über die bestehenden Güterverkehrsareale der SBB hinausreicht», schreibt die Kevu.

Weiter soll die Auflage gelten, dass die Erschliessung der Anlage nicht mehr über die Güterstrasse, sondern neu über die Mutschellenstrasse erfolgen soll und mit der Erschliessung des Niederfelds zu koordinieren ist. Mit dem beantragten Richtplaneintrag bleibt eine spätere Erweiterung des Terminals möglich. Allerdings muss sie auf die Fläche der bestehenden Güterverkehrsareale der SBB begrenzt bleiben, und auch die übrigen Vorgaben müssen eingehalten werden. Sollten diese später geändert werden, wäre eine erneute Revision des Richtplans notwendig.

hat die Pflicht, die Bevölkerung und die Grund- und Wohneigentümer in seinem Kanton vor weiteren überdimensionierten, unrentablen Prestigeprojekten der SBB zu schützen.» Die AL hält eine Fahrdistanz von 40 Kilometern für zu gross. «Die Verteilung muss kleinräumiger auf der Schiene geschehen. Sonst wird unsere Region im Lastwagenverkehr ersticken.» Über die Auflagen hinaus fordern die Parteien, dass nun endlich auch der Lärmschutz beim bestehenden Güterbahnhof verbessert wird - besonders in der Nacht. Zudem stellen sie infrage, ob Dietikon überhaupt der richtige Standort für ein solches Terminal ist. (ZIM)