

Antwort des Stadtrates vom 4. September 2006

Gatewayterminal Limmattal

(B1.71./V2.22.5.)

(Postulat von Werner Hogg)

Werner Hogg, Mitglied des Gemeinderates, und 30 Mitunterzeichnende haben am 12. Oktober 2005 folgendes Postulat eingereicht:

"Wir bitten den Stadtrat, jegliche Möglichkeit wahrzunehmen, um den Bau des Gateway Terminals Limmattal zu verhindern.

Der kombinierte Güterverkehr ist an und für sich eine interessante Version des Güterverkehrs. Das Limmattal wird jedoch bereits wegen verschiedenen, bestehenden Bauwerken stark mit Lärm und Abgasen belastet. Die Prognosen der SBB für den Umlad von Containern von Bahn zu Bahn werden von verschiedenen Fachkreisen als zu sehr optimistisch eingestuft. Diese Einschätzung musste die SBB vor kurzem selbst bestätigen, konnte sie doch ihre angekündigten Ziele im Güterverkehr nicht erreichen. Somit kann den heute kommunizierten Zielsetzungen (nur 30% Anteil der Zu- und Abfahrten per Camion) kein Glaube geschenkt werden. Zu beachten ist auch, dass andere, bereits bestehende Gateways heute nicht ausgelastet sind und bei Bedarf kostengünstiger erweitert werden könnten.

Nach den heutigen Erkenntnissen würde das Limmattal durch den Gateway Terminal weiteren starken Emissionen ausgesetzt werden. Davon hätte die Stadt Dietikon einen grossen Anteil zu tragen. Dies gilt es mit allen möglichen Mitteln zu verhindern."

Mitunterzeichnende:

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------|
| - Markus Alder | - Roger Bachmann |
| - Ueli Bayer | - Andres Beutter |
| - Andreas Blömeke | - Roger Brunner |
| - Erich Burri | - Rochus Burtscher |
| - Markus Erni | - Rosmarie Frehsner-Aebersold |
| - Trudi Frey | - Patrick Knecht |
| - Rosmarie Kneubühler-Eichenberger | - Waldemar Köhli |
| - Werner Lips | - Pius Meier |
| - Elisabeth Müller-Forrer | - Gabriele Olivieri |
| - Manuel Peer | - Elsbeth Preisig |
| - Volker Schneppendahl | - Maria Spielmann-Bracher |
| - Rolf Steiner | - Susanne Weinmann-Schöning |
| - Irene Wiederkehr-Bühler | - Josef Wiederkehr |
| - Max Wiederkehr | - Nils Wimmersberger |
| - Stephan Wittwer | - Esther Wyss-Tödtli |

Der Gemeinderat überwies das Postulat am 8. Dezember 2005 an den Stadtrat zu Bericht und Antrag. Das Postulat fällt in den Zuständigkeitsbereich des Stadtrates, welcher unter dazu folgenden Bericht erstattet:

Notwendigkeit des Gatewayterminals und Standortabklärungen

Aus der Sicht der SBB ist der Standort Limmattal für einen Gatewayterminal der einzig richtige, da ein grosser Teil des schweizerischen Wagenladungsverkehrs auf dem Rangierbahnhof Limmattal (RBL) abgewickelt wird. Ihre Strategie sieht gemäss Standortevaluation sogar eine Konzentration des Wagenladungsverkehrs auf den Rangierbahnhof Limmattal vor und benötigt dazu alle Gleise des RBL.

Als zentrale und leistungsfähige Drehscheibe für die Schweiz muss der Gatewayterminal die Verknüpfung zwischen Shuttle-, Direkt- und Linienzügen und mit dem Einzelwagenladungsverkehr sicherstellen können. Seine Funktionen umfassen den Umschlag Schiene/Schiene zwischen Ferngüterzügen und Fern- und Nahgüterzügen (Import/Export und Binnenverkehr, jedoch nicht Transitverkehr), die Umschlagbahnhoffunktion Schiene/Strasse für die direkte Erschliessung der Wirtschaftsmetropole Zürich sowie als Zusatzfunktion den Linienzugshalt (Haltepunkt von Liniengüterzügen). Nicht vorgesehene Funktionen sind Verzweigungsbahnhof, Ortsgüteranlage, Güterverkehrszentrum und Umschlag. Der Standort soll darum unter anderem in einem bedeutenden Wirtschaftsraum mit hohem Güteraufkommen und Zugang zu hochwertigen Verkehrsnetzen für Schiene und Strasse liegen, sowie zur Vermeidung von teuren Rangierbewegungen zugslange Gleise und 24-Stundenbetrieb ermöglichen. Vorteilhaft sind auch Transport- und Logistikunternehmen in der Nähe sowie eine rationelle Verknüpfung zwischen Shuttle, Direkt- oder Linienzügen mit dem Einzelwagenladungsverkehr. Die regionale Verteilung des kombinierten Verkehrs von und nach dem Grossraum Zürich wird auf der Strasse erfolgen.

Für den Bedarf nach einem neuen Gatewayterminal im Westen von Zürich führen die SBB vor allem folgende Gründe ins Feld:

- In den nächsten Jahren wird ein erhebliches weiteres Wachstum des kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) erwartet. Der heutige Güterbahnhof Zürich ist ausgelastet und vermag keine wesentlichen Mehrmengen mehr abzuwickeln.
- In internationalen Abkommen wird der Raum Zürich als Standort für einen wichtigen Terminal im internationalen kombinierten Verkehr bezeichnet. Neben der Nord-Süd-Verbindung Basel -Tessin wird die Verbindung Innsbruck-Buchs-Zürich-Bern-Lausanne-Genf-Culoz als wichtige Eisenbahnlinie für den internationalen kombinierten Verkehr bezeichnet.
- Der Güterbahnhof Zürich kann nur als Übergangslösung dienen. Die Hauptzu- und abflussrichtung der Güterströme liegt im Westen von Zürich.
- Zürich ist ein geeigneter Haltepunkt für ein Linienzugssystem mit Anschluss an internationale Verbindungen. Um diese Funktion wahrzunehmen, ist jedoch ein neuer leistungsfähiger Terminal erforderlich.

Die Basisanlage für den Gatewayterminal umfasst eine 7-gleisige Anlage mit zusätzlichen 3 Gleisen für das Einfahren, Ausfahren und Abstellen von Zügen. Die Nutzgleislängen betragen ca. 740 m, wobei zwei Gleise unter dem Kran beidseitig angebunden sind. Für die Basisanlage werden 2 Krane benötigt. Leistungssteigerungsmöglichkeiten sind ein 3. Kran bzw. ein zusätzliches Umschlagmodul. Die Basisanlage

ge weist unter Einschluss des Gatebereichs je nach örtlichen Gegebenheiten einen Flächenbedarf von ca. 7 bis 8 ha auf.

Ein Vergleich der untersuchten beiden Standorte Limmattal und Furttal ergibt, dass bezüglich Erreichbarkeit der Standort Limmattal wegen der zentralen Lage im nationalen Schienennetz und der direkten Zufahrt Richtung Zürich, Aargau und Gott hard/Luzern deutlich günstiger ist. Auch die regionale Erreichbarkeit auf der Strasse ist besser. Das Potential für den kombinierten Ladungsverkehr im Nahbereich der Anlage ist grösser. Der Standort Furttal weist dagegen bessere Voraussetzungen für den Anlagenlayout auf. Auch sind seine Erweiterungsmöglichkeiten für Zusatzgleise und Nebenfunktionen besser. Bei der Anlagenerschliessung ist der Standort Limmattal wiederum günstiger, da Synergien mit der Schieneninfrastruktur des RBL genutzt werden können.

Hinsichtlich Vereinbarkeit mit raumplanerischen Vorgaben werden dagegen grundsätzlich beide Standorte als ungünstig eingestuft. Massgebend für diese Beurteilung sind Siedlungskonflikte, Verkehrskonflikte, und Landschaftskonflikte. Der Standort Limmattal wird gleichwohl etwas günstiger eingestuft, weil im Limmattal angeblich ausreichende Kompensationsmöglichkeiten als Ersatz für den Flächenbedarf im geplanten Siedlungsgebiet bestehen, die Konflikte mit dem Landschaftsschutz geringer ausfallen und die Veränderungen bei den Umweltbelastungen aufgrund höheren Vorbelastungen oder bei anderer Nutzung des Gebiets weniger wahrgenommen werden.

Bezüglich Umwelt wird der Standort Limmattal wegen angeblich geringerer Lärmempfindlichkeit und geringerer Veränderungen in den Strassen- und Schienennetzbelastungen (geringere Wahrnehmbarkeit) als etwas günstiger eingestuft. Auch werden weniger Landwirtschaftsgebiet und Fruchtfolgeflächen beansprucht und weniger ökologische Vernetzungen durchtrennt. Wegen des bestehenden RBL mit Nachtbetrieb wird auch die Empfindlichkeit gegenüber Lichtmissionen geringer eingeschätzt. Gegen den Standort Limmattal spricht dagegen, dass er im Massnahmenplangebiet Luft liegt und der Terminal in den Grundwasserschutzbereich A zu liegen kommt.

Bezüglich Kosten ist der Standort Limmattal günstiger als der Standort Furttal, wobei bezüglich Landerwerbs gewisse Kostenrisiken bestehen. Beim Standort Furttal werden dagegen die Terminrisiken als höher eingeschätzt, weil dort ein grösseres Einsparpotential und ein grösseres Bewilligungs- und Betriebsrisiko geortet wird.

Planungsstand

Der Standort Limmattal für den Gatewayterminal ist in der Vorlage zur Revision des kantonalen Richtplans eingetragen. Das Geschäft liegt seit Monaten beim Kantonsrat, wo der Eintrag des Terminals hart umstritten ist. Zurzeit befassen sich zwei Kommissionen mit dieser Frage, nämlich die Kommission für Planung und Bau sowie die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt. Klar ist, dass der Regierungsrat des Kantons Zürich den Gateway im Richtplan haben will und der Standort im Limmattal für ihn ideal ist. Seine Haltung deckt sich mit dem vom Bundesrat erlassenen "Sachplan Schiene" in welchen der Gateway Limmattal ebenfalls Eingang gefunden hat. Andererseits hat Kantonsrat Peter Weber eine parlamentarische Initiative eingereicht, welche von der Zürcher Regierung verlangt, dass sie bei den Bundesbehör-

den eine Standesinitiative einreicht mit dem Ziel, dass der Bund Standorte für den kombinierten Güterverkehr unter Berücksichtigung eines langfristigen Planungshorizonts festlegt. Ein Projekt wie jenes für den Gateway muss gemäss Weber auf die Siedlungsstrukturen abgestimmt werden.

Ein Vorprojekt für den Gatewayterminal besteht noch nicht. Die SBB haben aber mitgeteilt, dass sie die Planung beginnen. Sie wollen bis Ende 2007 zwei Vorprojekte erstellen, eines davon mit Integration des Gatewayterminals in den Rangierbahnhof, und erwarten von den Gemeinden, dass diese an der Planung mitwirken, damit ihre Anliegen möglichst früh berücksichtigt werden können. Eine Behördendelegation, bestehend aus den zuständigen Regierungsratsmitgliedern der Kantone Aargau und Zürich, dem Dietiker Stadtpräsidenten, dem Gemeindeammann von Spreitenbach sowie Mitgliedern der regionalen Planungsgruppe Limmattal, hat sich mit SBB Cargo zu einer ersten Sitzung getroffen. Bei dieser Gelegenheit konnte der Stadtpräsident den Standpunkt der Stadt Dietikon klar darlegen, welcher lautet: Kein Gateway im Limmattal. Diese Treffen sollen fortgesetzt werden.

Opposition gegen den Standort Limmattal

Gegen den Bau eines Gatewayterminals im Limmattal tritt auch das Komitee "Gateway: So nicht!" in Erscheinung. Es zählt (Stand 1. August 2006) über 1000 Mitglieder und hat zum Ziel, die Bevölkerung zu sensibilisieren und zu informieren. Mit dem Druck der Bevölkerung sollen die SBB an den Verhandlungstisch gebracht werden. Das Komitee unterhält unter der Adresse "www.gatewaysonicht.ch" eine Internetseite mit Informationen und einer Dokumentation der einschlägigen Publikationen.

Die Gemeinden im Limmattal haben sich dieses Jahr zur Gemeindeallianz "Lebensqualität Limmattal" zusammengeschlossen, um der Stimme der Region mehr Gewicht zu verleihen und ein koordiniertes Vorgehen, auch mit anderen Bewegungen, sicherzustellen. Die Allianz will schnell aktiv werden und erachtet die Bekämpfung des Gatewayterminals als erstes und vordringlichstes Thema.

Es macht der Anschein, dass der Druck aus der Bevölkerung und den Gemeinden nicht ohne Wirkung bleibt und dass SBB Cargo nicht mit einem derartigen Widerstand gerechnet hat. Mit einer Broschüre, die an alle Haushaltungen verteilt wurde, begründete sie die Notwendigkeit eines Gatewayterminals und legte die Argumente für den Standort im Limmattal dar. Die Bereitschaft, über einen Standort des Gatewayterminals innerhalb des Gebietes des Rangierbahnhofs parallel ein Vorprojekt auszuarbeiten, dürfte ebenfalls eine Folge der koordinierten Opposition sein.

Haltung des Stadtrats

An der Haltung des Stadtrates hat sich nichts geändert. Nach wie vor ist er der Ansicht, dass das Limmattal bereits zu viele Immissionen zu verkraften hat und eine zusätzliche Lärmquelle wie den Gatewayterminal nicht mehr erträgt. Die zusätzlichen Lastwagenfahrten im Verkehr mit dem Gateway führen in einem bereits stark belasteten Gebiet zu weiteren Problemen. Aus der Anlage ist keine Wertschöpfung zugunsten der Stadt zu erwarten. Weiter wirkt sich der Terminal negativ auf die geplante Erschliessung und Überbauung des Niderfelds aus. Der Stadtrat wird sich mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln gegen den Bau des Gatewayterminals wehren.

In Übereinstimmung mit dem Komitee "Gateway: So nicht!" erachtet es der Stadtrat insbesondere als eine Zumutung ohnegleichen, den Standort Limmattal mit dem Hinweis auf eine bereits bestehende Verkehrs- und Lärmbelastung zu begründen und zu argumentieren, die negativen Auswirkungen träten hier weniger auffällig in Erscheinung und seien besser verkraftbar. Damit wird der Anspruch einer dicht besiedelten Region auf Erhaltung der bescheidenen noch verbliebenen Lebensqualität in sein Gegenteil verkehrt und geringwertiger eingestuft als die Hemmung, in einer abgelegenen Gegend Landwirtschaftsgebiet zu beanspruchen.

Es darf jedoch nicht ausser Acht gelassen werden, dass SBB Cargo die Möglichkeit hat, ein eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren in Gang zu setzen. In einem solchen Verfahren haben die Stadt sowie alle Anstösser ein Einspracherecht. Gegen eine allfällige Plangenehmigung wären wiederum Rechtsmittel möglich. Der Stadtrat ist fest entschlossen, alle ihm zur Verfügung stehenden Rechtsmittel zu ergreifen. Wenn SBB Cargo den Gatewayterminal Limmattal auf dem Rechtsweg durchsetzen will, wird sie die Erfahrung machen müssen, dass die Annahme, der Standort Limmattal berge ein geringeres Kosten- und Terminrisiko als der Standort Furtal, nicht zutrifft.

Da der Inhalt des Postulats in die Kompetenz des Stadtrates fällt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

Referent: Stadtpräsident Otto Müller

dd
0904Gateway

NAMENS DES STADTRATES
Der Präsident: Der Schreiber:

versandt am:

Otto Müller

Thomas Furger