



Ein Re-620-geführter SBB-Cargo-Güterzug unterwegs vom Terminal Landquart nach Zürich Rangierbahnhof Limmattal.

SBB Cargo

Anschluss an die Zukunft

Die Anbindung der Schweiz an die Seehäfen rechnet mit einer Verdopplung der heute täglich rund 1000 an- und abgehenden Container bis 2025/2030. Die heutigen drei dafür verfügbaren Containerterminals können wegen der Auslegung auf 500-Meter-Züge keine effiziente Abwicklung der 750-Meter-Standardzüge gewährleisten. Bis Ende dieses Jahrzehnts werden in Basel-Nord und in Zürich-Limmattal zwei spezifisch für den Gateway-Verkehr konzipierte Umschlags-Terminals ihren Betrieb aufnehmen.

Der Kombinierte Verkehr weist in ökologischer wie transporttechnischer Hinsicht die beste Effektivität auf und verzeichnet ein stetiges Wachstum. Durchgehende Ganzzüge vom Seehafen im Norden respektive von nordeuropäischen Herstellern zu industriellen Abnehmern in Italien sowie Mittelmeerhäfen und umgekehrt brachten eine erhebliche Steigerung der Produktivität der Bahnen. Dagegen ist das Einsammeln – beziehungsweise Verteilen – im Binnenverkehr zu dezidierten Seehafenzügen heute mit zeitraubenden Rangiermanövern verbunden. Wesentlich rationeller ist der Verlad von Containerzug zu Containerzug. Diese Effizienzsteigerung will sich die Schweizerische Bundesbahn gleich zweimal zunutze machen.

Basel-Nord und Zürich-Limmattal

Auf der Nord-Süd-Achse soll 2017 in Basel-Nord – auf einem Areal beim Basler Hafen Kleinhüningen – ein Gateway für das industrielle Dreiländereck Baden-Elsass-Nordwestschweiz realisiert werden, auch als Umladehub im Nord-Süd-Verkehr. Der bei Zürich liegende Großrangierbahnhof Limmattal dient sowohl der

Ost-West- wie Nord-Süd-Anbindung und schafft mit dem Gateway-Angebot eine rasche Umschlagmöglichkeit in der Anbindung des Binnenverkehrs.

Limmattal eröffnet 2016

Im Juli 2012 hat der Verwaltungsrat der SBB das SBB Cargo Projekt Gateway Limmattal genehmigt. Für SBB-Cargo-CEO Nicolas Perrin ist dies das „schweizerische Tor der globalen Logistik“, dessen Eröffnung für 2016 vorgesehen ist. Der zentrale Umschlagplatz für Container ist die Antwort von SBB Cargo auf den zunehmenden Verkehr mit dieser Ladeeinheit.

Das Unternehmen plant, die rund 750 Meter langen Züge direkt zum Gateway im Limmattal zu führen. 600 Container sollen täglich umgeladen werden. 80 Prozent von diesen sollen das Limmattal auch wieder auf der Schiene und nicht auf der Straße verlassen. Die restlichen 20 Prozent dienen der Verteilung oder Zuführung im Großraum Zürich, was das regionale Verkehrsaufkommen um zusätzlich rund ein Prozent belasten soll. Im November des vergangenen Jahres wurde das Planungsgenehmigungsverfahren mit dem Einreichen

der Projektunterlagen beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingeleitet. Anfang 2013 wurde das Projekt 30 Tage öffentlich ausgestellt. Zurzeit rechnet man mit Kosten von insgesamt 150 Millionen Franken für das Gateway sowie für Anpassungsarbeiten am Rangierbahnhof Limmattal.

Wahl des Standortes

Für die Standortwahl waren verschiedene Faktoren ausschlaggebend:

- Das industrielle und logistische Wirtschaftszentrum der Schweiz liegt in der Region Zürich.
- Der Standort liegt im Zentrum der Nord-Anbindung aus Richtung Stuttgart beziehungsweise der Ost-West-Verbindungen zwischen Österreich und Frankreich und den vorhandenen Zubringertrassen für die Binnen-Güterzüge.
- Die Nähe der Anbindung der Autobahn für den lokalen Bedarf.

Der bestehende Rangierbahnhof ist heute das „Herzstück“ des schweizerischen Einzelwagenladungsverkehrs. Durch die Entwicklung im Ganzzugverkehr und den schleichenden Niedergang des Wagenladungsverkehrs bildeten sich Überkapazitäten im Rangierbahnhof Limmattal. Weitere positive Faktoren sind:

- Die bestehende Bahn-Infrastruktur und das Gelände sind im Besitz der SBB.
- Erprobte Zusammenarbeit auf der politischen Ebene im verkehrsbelasteten Limmattal.

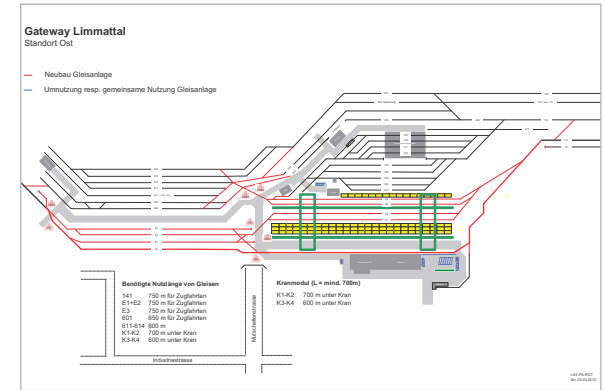
Als Nachteile gelten die nicht direkte

Durchgangsbindung Basel-Gottard – die 50 Kilometer weiter westlich verläuft – sowie die Lärmemissionen, die dadurch in den nahe gelegenen Wohngebieten kaum reduziert werden können.

Emissionen als kritische Planungsparameter

Insgesamt sind die zusätzlichen Lärmemissionen durch den Betrieb des Gateways eher gering. Die erwarteten 270 Lkw-Fahrten mehr pro Tag machen auf den Zufahrtsstraßen insgesamt weniger als ein Prozent des Gesamtverkehrsaufkommens aus. Andererseits entlasten die zunehmenden Containerzüge das Lkw-Transportwachstum in der Fernanbindung. Die Ortszentren Dietikon und Spreitenbach werden mit vier Prozent des entstehenden Verkehrs belastet – das sind je elf Lastwagen pro Tag.

Für die Motoren der Gateway-Krananlagen werden emissionsarme Modelle gewählt, da insbesondere der Nachtbetrieb sich auf die Wohngebiete negativ auswirkt. Die typischen Geräusch-Emissionen des Ablaufbergs Limmattal werden durch den Gateway-Betrieb nochmals reduziert. Außerdem wurden Ende 2012 die neuen Bremsbeläge „Silent Segment“ am Ablaufberg montiert, die ebenfalls ihren Beitrag zur Nachtruhe leisten sollen. Das Lärmthema wird somit weiterhin eine wichtige Dimension in der politischen Diskussion bleiben.



Geplante Betriebsanlage Gateway Limmattal

Nutzen des Limmattal-Gateways

Das Gateway ist für den Kanton Zürich und für die ganze Schweiz ein Standortvorteil. Es stärkt den Wirtschaftsraum, weil es den schnellen, ökologischen Transport von Gütern von und nach Europa und Übersee ermöglicht.

Das Gateway liefert auch einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz, weil es dafür sorgt, dass Container möglichst lange auf der Schiene bleiben, und hilft, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen. Bei der Sicherheit werden die geltenden Vorschriften eingehalten. Sie betreffen Lärm, Erschütterungen sowie Grundwasser- und Gewässerschutz. Offen bleibt zurzeit das Thema „über-

lange 835-Meter-Güterzüge“, wie sie sich ab Hamburg bereits nach Dänemark im Einsatz befinden. *pt*

Gateway Limmattal

- Erstellen von je drei Ein- und Ausfahrleisen mit Nutzlängen von je 750 Metern;
- Umschlaganlage für Schiene-Schiene und Straße-Schiene;
- drei Lagerspuren für Container stapelbar sowie eine Lagerspur für Wechselbehälter;
- Verlegung der Südumfahrung des Rangierbahnhofs Limmattal;
- Erstellung von Gebäuden (Administration, Check-in/-out).

ANZEIGE

INSTANDHALTUNG ...

beginnt bei uns mit **A** wie Außenanstrich und endet mit **Z** wie zufriedener Kunde.

Rundum-Service für Ihre Schienenfahrzeuge



HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG

INTELLIGENT VERNETZT