

## OB 1.4 Limmattal

### Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkantone: Aargau, Zürich
- Betroffene Gemeinden: Dietikon, Schlieren, Spreitenbach, Zürich
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, kantonale Fachstellen Aargau und Zürich
- Anderer Partner: SBB

### Funktion und Begründung

Behälter aus Übersee kommen zum grössten Teil per Schiff nach Europa. Für den Transport in bzw. durch die Schweiz werden sie in den Nordseehäfen auf Güterzüge umgeladen. Weil die Behälter innerhalb der Schweiz für unterschiedliche Destinationen bestimmt sind, müssen sie nach ihrem Bestimmungsort sortiert werden. Angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums genügen mittelfristig die aktuellen Kapazitäten der Güterverkehrsanlagen im Raum Limmattal den Anforderungen nicht mehr. Insbesondere ein Ausbau von Umschlagsanlagen im kombinierten Verkehr (KV-Umschlagsanlagen) ist unabdingbar

Der Korridor Limmattal ist bereits heute durch den Fernverkehr, die S-Bahn sowie den Güterverkehr stark ausgelastet. Mit der bereits im Bau befindlichen Durchmesserlinie und dem Bahnhof Zürich Löwenstrasse sowie den Güterverkehrsanlagen im Limmattal erfolgen gezielte Ausbauten der Infrastruktur für den Personen- und Güterverkehr. Der mit diesem Ausbau steigenden Verkehrsbelastung ist langfristig mit einem Bau von zwei zusätzlichen Spuren Rechnung zu tragen. Für die weitere Angebotsausdehnung der S-Bahn Zürich ist ein Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen mittelfristig unabdingbar.

### Vorhaben

KV-Umschlagsanlage Terminal Dietikon: Die KV-Umschlagsanlage ermöglicht den Umschlag von Behältern (Container, Wechselbehälter oder Sattelaufleger), zwischen Strasse und Schiene sowie zwischen Schiene und Schiene. Da über den Rangierbahnhof Limmattal KV-Einzelwagen/Wagengruppen auch in den Schweizer Wagenladungsverkehr eingespeist werden können, können auch kleinere Transportmengen wirtschaftlich auf der Schiene weitertransportiert werden.

Sechsspurausbau Limmattal: Die bestehende Vierspur im Limmattal wird im Abschnitt Schlieren bis Zürich Altstetten, je nach gewählter Variante des Vierspurausbaus Limmattal – Rapperswil und Lage des Portals im Limmattal,

### Verweise:

*Kap 4.1*

*Kap 4.4*

*OB 8.2 Limmattal –  
Rapperswil*

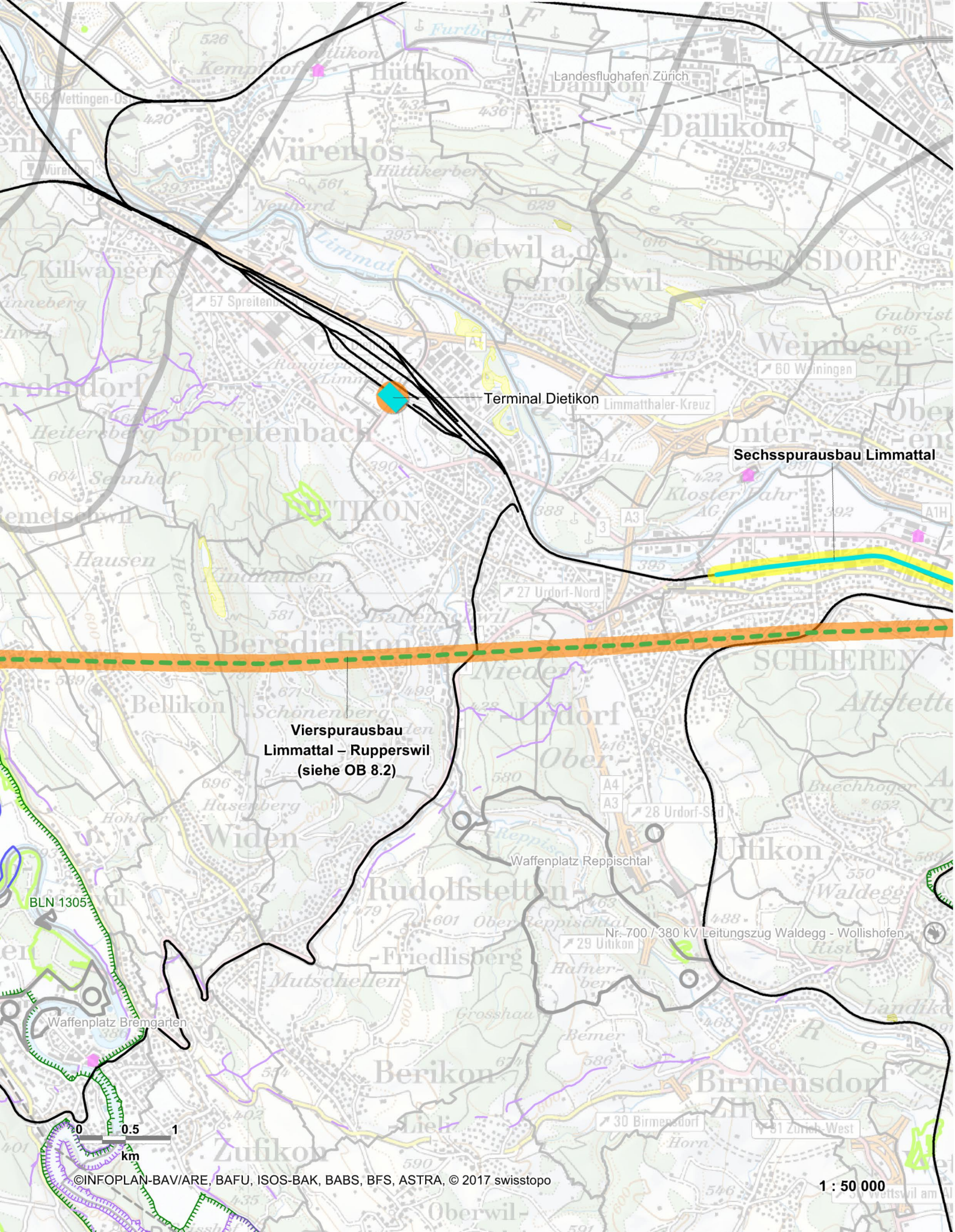
### Grundlagen:

*Bundesbeschluss über  
die Finanzierung und  
den Ausbau der Eisen-  
bahninfrastruktur  
(BBI 2013 4725)*

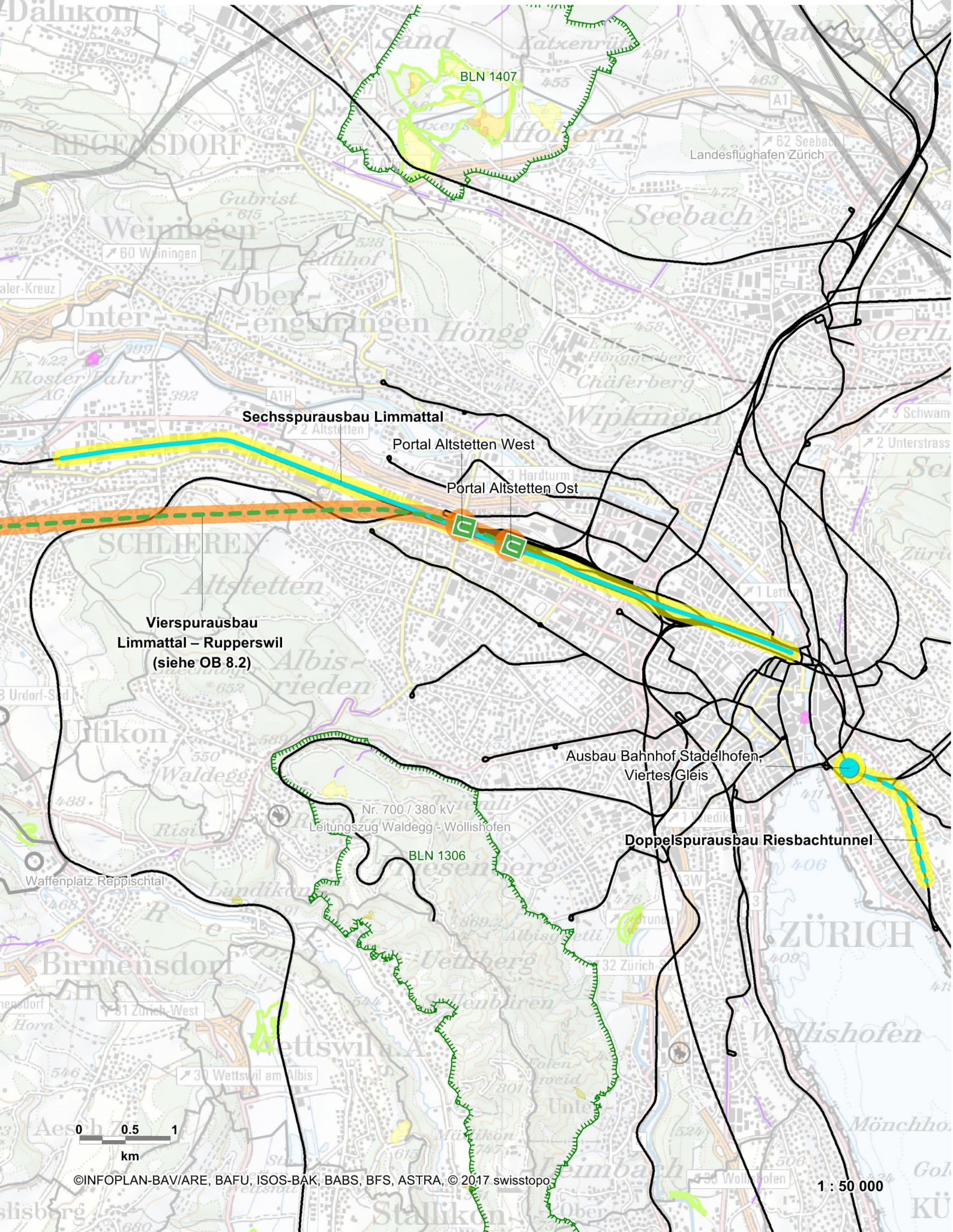
*Art. 84 BV (SR 101);*

*GVVG (BBI 2007 4377)*

**OB 1.4 Limmattal (West)**



**OB 1.4 Limmattal (Ost)**



von Schlieren bis Zürich Altstetten zu einem durchgehenden Sechsspursystem ausgebaut. Zusätzliche Ausbauten in Zürich Altstetten und im Vorbahnhof des Hauptbahnhofs Zürich stellen sicher, dass das System von den Bahnhöfen Zürich Museumsstrasse, Zürich HB, Zürich Wiedikon sowie Zürich Löwenstrasse optimal bedient werden kann.

4. Gleis Bahnhof Stadelhofen inkl. Doppelspurausbau Riesbachtunnel: Das Vorhaben umfasst die Erweiterung des Bahnhofs Stadelhofen mit einem 4. Gleis sowie Perron und Zugängen wie auch die Ergänzung des bestehenden Riesbachtunnels mit einer zweiten Tunnelröhre.

### Vorgehen

Die Güterverkehrsanlagen im Raum Limmattal sollen entsprechend der Verkehrsentwicklung bedarfsgerecht ausgebaut werden. Die SBB planen in einem ersten Schritt die Realisierung einer KV-Umschlagsanlage Terminal Dietikon auf einem Teil des Geländes des Rangierbahnhofs Limmattal. Die Anlage soll bei Bedarf erweiterbar sein. Die Auswirkungen der Anlage werden im Rahmen des Verfahrens konkret bewertet. Eine allfällige Erweiterung der Anlage ist mit dem Freihaltegebiet nach kantonalem Richtplan und regionalen Kompensationsansprüchen abzustimmen. Es ist auf eine enge verkehrstechnische Abstimmung mit dem Autobahnanschluss und den leistungskritischen Autobahnanschlussknoten zu achten.

Eine Realisierung des 4. Gleises Bahnhof Stadelhofen inkl. Doppelspurausbau Riesbachtunnel sowie des Sechsspurausbaus Limmattal ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbaus Schrittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Mit der Festsetzung der Massnahme sind Lage und Ausdehnung der Installationsplätze sowie die allfällig benötigten Flächen für die Ablagerung des Ausbruchmaterials im Sachplan zu bezeichnen. Die SBB wurde vom Bund beauftragt, für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen inkl. Doppelspurausbau Tunnel Riesbach eine Objektstudie zu erarbeiten.

Stand der Beschlussfassung	offen		
Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>– KV-Umschlagsanlage Terminal Dietikon;</li> <li>– Sechsspurausbau Limmattal;</li> <li>– 4. Gleis Bahnhof Stadelhofen inkl. Doppelspurausbau Riesbachtunnel.</li> </ul>		♦	♦  ♦

### Hinweise zu den Festlegungen

Der Bund und die SBB gehen aufgrund aktueller Studien davon aus, dass die Mengen des kombinierten Verkehrs in der Schweiz im Zeitraum von 2010 bis 2030 um bis zu 100% zunehmen werden. Damit der kombinierte Verkehr nicht auf die Strasse verlagert wird, muss die nötige Infrastruktur geschaffen werden, um die Behälter möglichst lange auf der Schiene zu befördern und sie rationell ins Schweizer Eisenbahnnetz einspeisen zu können.

Um Synergien nutzen zu können, soll unmittelbar beim Rangierbahnhof Limmattal eine KV-Umschlagsanlage entstehen. Der Standort ist ideal gelegen, Er liegt er doch im Zentrum der stärksten Wirtschaftsregion der Schweiz, die mehr als ein Drittel des Gesamtumschlags an Behältern generiert. Vom Rangierbahnhof Limmattal aus fahren Güterzüge in die gesamte Schweiz. Die Feinverteilung kann somit im Wagenladungsverkehr in Anschlussgeleise oder über Shuttle-Züge in dezentrale Terminals erfolgen. Die SBB hat im Rahmen der Planung des ursprünglichen Gateways mögliche Standortalternativen zum Limmattal überprüft. Dabei zeigte sich, dass das Limmattal als zentraler und optimal in das Eisenbahnnetz eingebundener Standort am besten für die Realisierung einer KV-Umschlagsanlage geeignet ist. Die Güterverkehrsbranche teilt diese Auffassung.

Im Endausbau könnte die KV-Umschlagsanlage Limmattal ein Gebiet von rund 1.5 Kilometern in der Länge und 30 Metern in der Breite beanspruchen. Ein Grossteil der benötigten Fläche liegt auf dem Areal des Rangierbahnhofs Limmattal. Somit könnten bis zu 600 Behälter pro Tag umgeschlagen werden.

Im Kanton Zürich wurden zwischen 1997 und 1998 weitere Standortevaluierungen für Umschlagterminals des kombinierten Verkehrs gemacht. 2002 beauftragten die Kantone Zürich und Aargau im Rahmen der Diskussionen über den Gateway Limmattal ein Expertenbüro, diesen Standortvergleich zu aktualisieren. Beide Kantone liessen auch das Mengengerüst überprüfen und die Verkehrsbelastungen sowie die ökologischen Auswirkungen untersuchen. Die resultierende Studie bestätigte die Ergebnisse von 1998: Das Limmattal ist als Standort für eine KV-Umschlagsanlage optimal geeignet.

Der Gateway Limmattal wurde vom Kantonsrat im Rahmen der Teilrevision Verkehr im Richtplan des Kantons Zürich festgelegt.

Die SBB haben das Auflageprojekt zum Gateway Limmattal erarbeitet und dem Bund zur Genehmigung eingereicht. In der Folge äusserte die Gütertransportbranche Kritik am Projekt. In der Folge des vom Bund eingeleiteten Mediationsprozesses zwischen den SBB und der Gütertransportbranche haben die SBB das Projekt zurückgezogen. Wegen des allseits anerkannten kurzfristigen Bedarfs beabsichtigt die SBB hingegen ein Projekt für eine regionale KV-Umschlagsanlagen Terminal Dietikon zu erarbeiten. Dieses soll entsprechend der Entwicklung des Güterverkehrs ausbaubar sein.

Der Umfang und die Ausgestaltung des Sechsspurausbaus im Limmattal ist abhängig von der gewählten Variante des Vierspurausbaus Limmattal – Ruppertschwil. Neben dem Honerettunnel werden zur Zeit auch direkte Linienführungen von Ruppertschwil in das Limmattal geprüft. Die Lage der Tunnelportale ist Teil der laufenden Arbeiten. Eine Studie zur Klärung dieser Fragen ist bei den SBB in Erarbeitung. Aufgrund der Stellungnahmen der Kantone Zürich und Aargau sowie der SBB für die Variante Honerettunnel wird auf die Freihaltung eines möglichen Sechsspurausbaus zwischen Dietikon und Schlieren

### Hinweise:

Richtplan Kanton Zürich

sowie eine Variante Heitersbergtunnel II verzichtet.

Bei der Autobahnausfahrt Dietikon plant der Kanton Zürich ein Arbeitsplatzgebiet für rund 10'000 Arbeitsplätze zu schaffen. Zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr prüft der Kanton die Realisierung einer neuen S-Bahnhaltestelle Silbern mit einer Machbarkeitsstudie.

Die Erweiterung des Bahnhofs Stadelhofen auf vier Perronkanten und die Ergänzung des einspurigen Riesbachtunnels mit einem, in einem neuen Paralleltunnel verlaufenden, zusätzlichen Gleis erlaubt eine markante Steigerung des Angebots in der S-Bahn.

---