

OB 1.4 Limmattal

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkantone: Aargau, Zürich
- Betroffene Gemeinden: Dällikon, Dietikon, Geroldswil, Regensdorf, Urdorf, Weinigen (ZH), Schlieren, Spreitenbach, Zürich
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BAK, kantonale Fachstellen Aargau und Zürich
- Anderer Partner: SBB

Funktion und Begründung

Der Korridor Limmattal ist bereits heute durch den Fernverkehr, die S-Bahn sowie den Güterverkehr stark ausgelastet. Mit der 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 ~~und~~ mittelfristig unabdingbar. Zudem ~~muss~~ müsste auch die Zufahrt ab Riesbach ausgebaut werden. Für die Verbesserung des Güterverkehrs müssen Kreuzungs- bzw. Überholgleise sowie die Güterumfahrungslinie Limmattal–Furtal gebaut werden.

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.~~

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

Überholgleis Wettingen: Um die Güterverkehrskapazitäten zu erhöhen ist ein Überholgleis von 750 Meter zwischen Wettingen und Würenlos zu bauen.

Kreuzungsgleis Zürich Seebach: Das Vorhaben umfasst den Bau eines Kreuzungsgleises von 750 Meter für den Güterverkehr zwischen Kloten/Glattbrugg und dem Rangierbahnhof Limmattal (RBL) sowie einen neuen Spurwechsel für den Güterverkehr in Oerlikon Nord. In Seebach wird im Rahmen des Vorhabens auch das Mittelperron auf 320 Meter verlängert.

Güterumfahrungslinie Limmattal–Furtal: Diese neue Linie von mehr als fünf Kilometer ist einspurig und teilweise unterirdisch. Es besteht vier Varianten.

Das gesamte Vorhaben des Vierspurausbaus Limmattal–Rapperswil inklusiv Neukonzeption des Knotens Altstetten–Mülligen wird im Objektblatt 8.2 Limmattal–Rapperswil behandelt.

Vorgehen

~~Die Güterverkehrsanlagen im Raum Limmattal sollen entsprechend der Verkehrsentwicklung bedarfsgerecht ausgebaut werden. Die SBB planen in einem~~

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)

Bundesbeschluss über
den Ausbauschnitt 2035
für die Eisenbahninfra-
struktur vom 21. Juni
2019 (BBI 2019 4555)

Art. 84 BV (SR 101);

GVVG (BBI 2007 4377)

~~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. Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für das 4. Gleis Bahnhof Stadelhofen inkl. Doppelspurausbau Riesbachtunnel, das Kreuzungsgleis in Zürich Seebach und das Puffergleis für den Güterverkehr in Wettingen aufzunehmen. Dabei hat eine Abstimmung mit dem Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung Bernau und dem Objekt ISOS Zürich stattzufinden. Die Güterumfahrunglinie Limmattal – Furttal ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschlusses 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 ein Vorprojekt zu erarbeiten.~~ Für die Güterumfahrunglinie Limmattal – Furttal hat eine Abstimmung mit dem BLN-Gebiet Chatzenseen, dem Auengebiet Dietikon-Geroldswil, dem Flachmoor Hänsiried und dem Amphibienlaichgebiet Hänsiried stattzufinden.

Stand der Beschlussfassung

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- KV-Umschlagsanlage Dietikon;
- 4. Gleis Bahnhof Stadelhofen inkl. Doppelspurausbau Riesbachtunnel;
- Kreuzungsgleis Zürich-Seebach;
- Überholgleis Wettingen;
- Güterumfahrunglinie Limmattal – Furttal.

F

Z

V

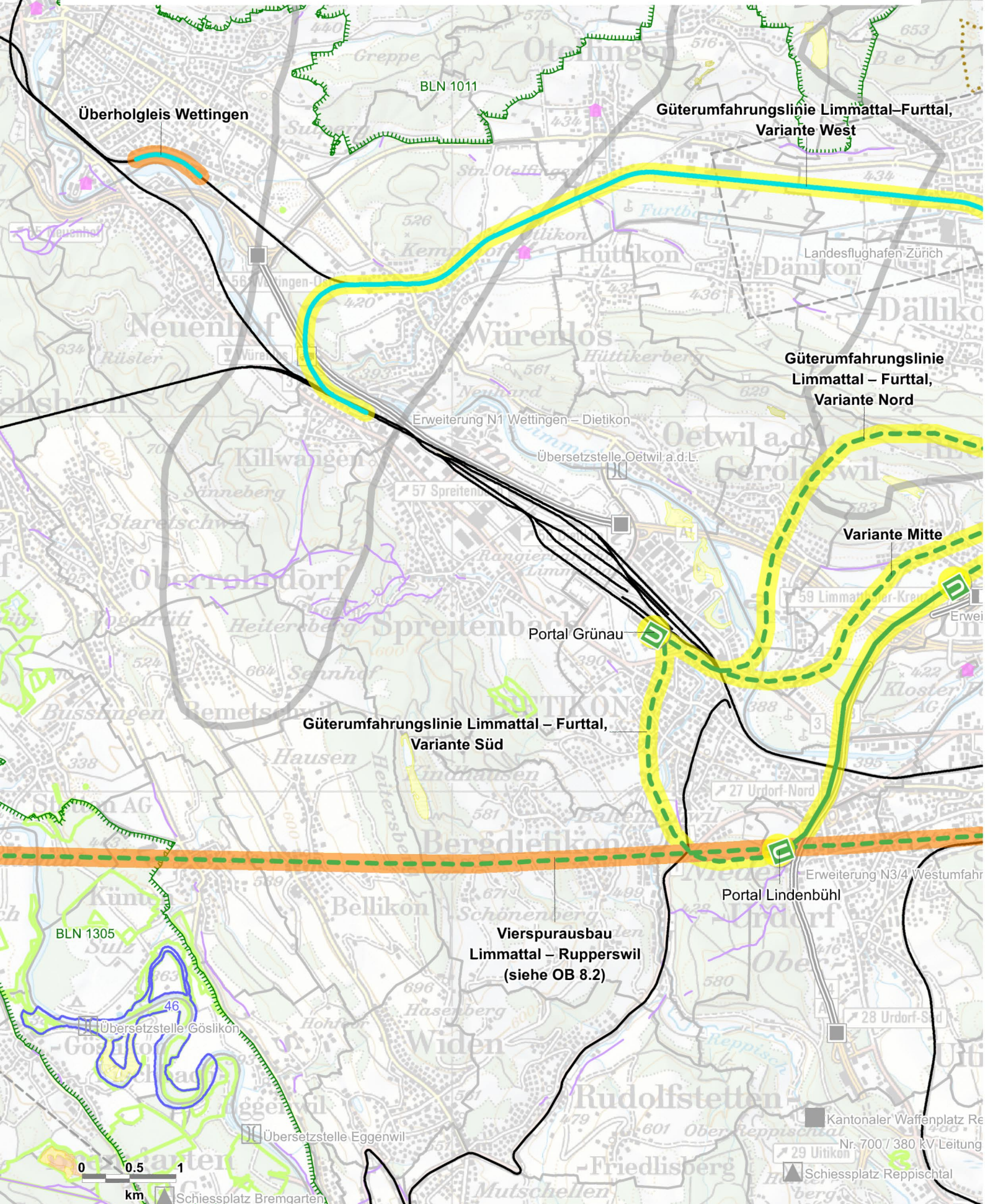


Hinweise zu den Festlegungen

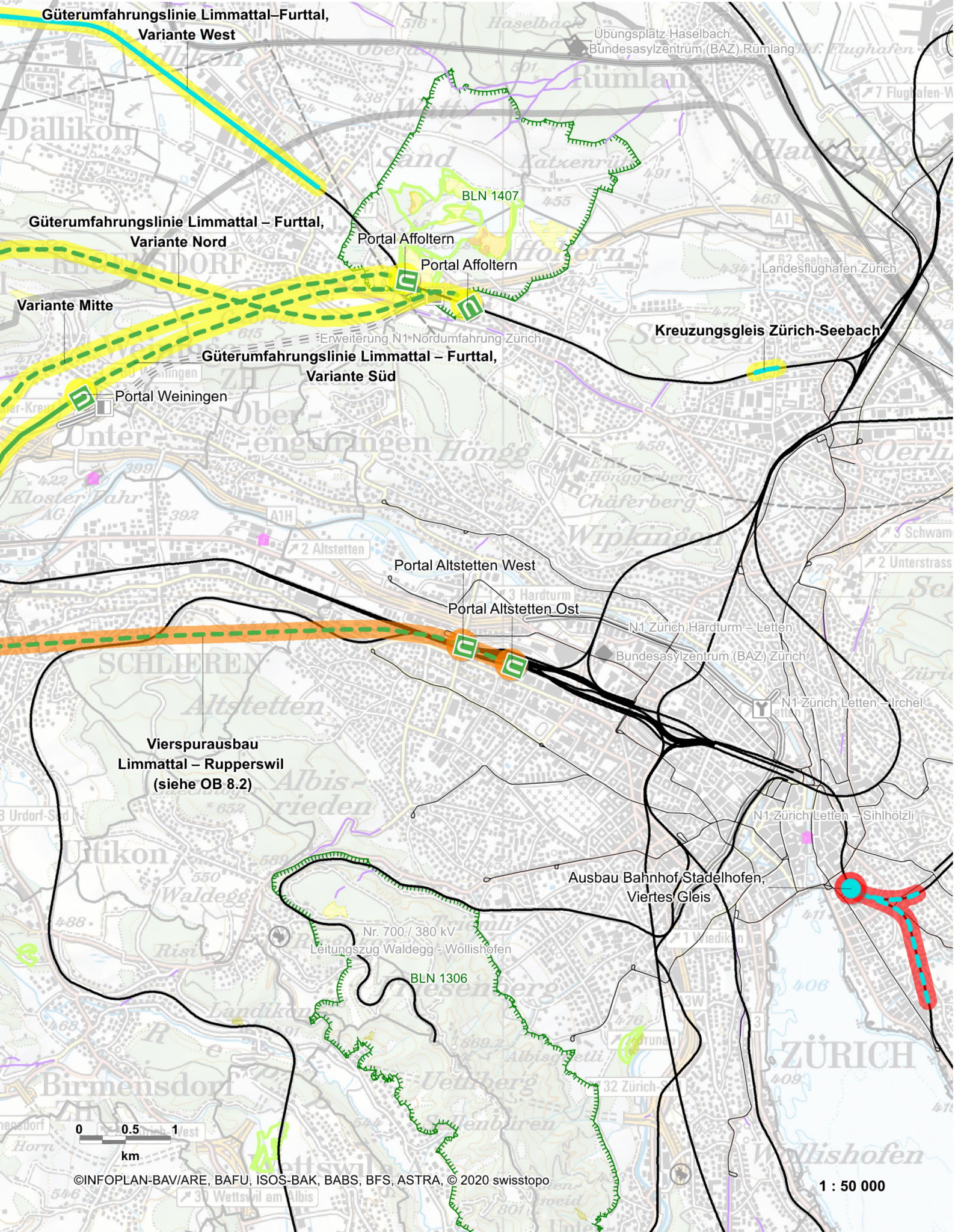
Der Bund geht im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene davon aus, dass im Raum Zürich im Jahr 2030 Umschlagskapazitäten von 75'000 TEU (Container-Standardeinheit) benötigt werden. Damit der kombinierte Verkehr nicht auf die Strasse verlagert wird, muss die nötige Infrastruktur geschaffen werden, 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, 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

OB 1.4 Limmattal (West)



OB 1.4 Limmattal (Ost)



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.

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.

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 der Eisansbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wurde der Entscheid zum 4. Gleis des Bahnhofs Stadelhofen inkl. Doppelspurausbau Riesbachtunnel sowie zum Bau des Kreuzungsgleises für Güterzüge in Zürich-Seebach und des Überholgleises in Wettingen für Güterzüge gefällt. 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. Das Kreuzungsgleis in Seebach und das Überholgleis in Wettingen ermöglichen eine Verdoppelung der Kapazitäten im Zulauf zum Rangierbahnhof Limmattal. Damit werden auch zusätzliche Kapazitäten zum Ausbau der S-Bahn Zürich geschaffen.

Der vom Bundesrat noch nicht beschlossene Richtplan des Kantons Zürich enthält den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen inkl. dem Ausbau des Riesbachtunnels sowie das Kreuzungsgleis für Güterzüge in Zürich-Seebach.

Hinweise:

Richtplan Kanton Zürich