

# «Wir werden überrollt»

Ohne das Limmattal und seinen Rangierbahnhof würde die Schweiz still stehen – Diskussion über die Zukunft des Rangierbahnhofs.

David Egger

Spreitenbach und Dietikon sind zwar nicht der Berg Sinai und der Rangierbahnhof ist nicht wie die zehn Gebote. Und doch fragte der Raumplaner und Forumsmoderator Paul Schneeberger am Dienstagabend im Dietiker Gleis 21, ob es eigentlich gottgegeben sei, dass der Rangierbahnhof, die Autobahnen und vieles mehr im Limmattal liegen müssten. «Man sieht einfach: Das Limmattal liegt strategisch sehr günstig», antwortete darauf Bernd Scholl, Professor für Raumentwicklung an der ETH Zürich.

Zusammen mit dem ganzen Metropolitanraum Zürich sei das Limmattal die wirtschaftlich stärkste Region der Schweiz. Das habe auch historische Gründe, sagte Scholl. Er erinnerte daran, dass im Limmattal schon sehr früh viel investiert wurde, insbesondere mit dem Bau der Spanischbrötlbahn von Zürich über Dietikon nach Baden, die 1847 Eröffnung feierte. So wurde das Limmattal schnell immer attraktiver und produzierte mehr Wertschöpfung. Für grossflächige Anlagen – wie es eben der Rangierbahnhof ist – werden



Podiumsteilnehmer von links nach rechts: Philipp Buhl von SBB Infrastruktur, Vincent Bärswyl von SBB Cargo, Frank Furrer vom Verband der verladenden Wirtschaft, Moderator Paul Schneeberger, Bernd Scholl, Professor des ETH-Instituts für Raumentwicklung, Markus Maibach, Spezialist der Firma Infrac und der Verkehrs- und Transportberater Thomas Schmid von der Rapp Trans AG. Bild: Sandra Ardizzone

keine anderen Räume zu finden sein. Darum gelte es, diese Infrastrukturen in einen anderen Zustand zu überführen.

Als Beispiel nannte er den Zürcher Flughafen: Während dort früher 320 000 Flugbewegungen mit 25 Millionen Passagieren stattgefunden hätten, seien es heute 30 Millionen Passagiere bei nur 270 000 Flugbewegungen. Dies habe mit grösseren Flugzeugen und besseren Auslastungen zu tun. Vor diesem Hintergrund müsse

man sich eine Frage stellen, so Scholl: «Welche technologischen Veränderungen gibt es, von denen die Limmattaler Bevölkerung profitieren kann?»

Will heissen: Der Rangierbahnhof ist eben doch für die Ewigkeit bestimmt. Aber immerhin leisere Wagen, eine Überdeckung oder eine Verkleinerung sollten die Zukunft fürs Limmattal erträglicher machen. So könne man sich schrittweise über die Jahrzehnte dahin bewegen, dass der

Rangierbahnhof besser ins Limmattal integriert sein wird. Es sei gut, sich frühzeitig mit den möglichen Veränderungen zu beschäftigen, damit man rasch die daraus entstehenden Chancen nutzen und negative Wirkungen vermeiden könne, so Scholl weiter. Er war einer von sieben Experten am Forum im Dietiker Gleis 21, das sich um die Zukunft des Rangierbahnhofs drehte und unter dem Patronat der Gemeinde Spreitenbach, der Regionalen

Projektschau Limmattal (kurz: Regionale 2025) und der ETH Zürich stand. Das Gleis 21 war rappellvoll, der Rangierbahnhof – und sein Lärm – bewegen das Limmattaler Volk.

## Güterumschlag fand früher noch beim HB Zürich statt

So weit, wie eine Überdeckung des wichtigsten Schweizer Rangierbahnhofs noch in der Zukunft liegen könnte, so weit geht auch der Entscheid zurück, die rund 100 Fussballfel-

der grosse Anlage im Limmattal zu erstellen: Die Bauarbeiten begannen 1969. Die 1978 eröffnete Anlage sei einem «Befreiungsschlag für den Hauptbahnhof Zürich» gleichgekommen.

Denn bis dahin fand der Güterumschlag noch beim Hauptbahnhof statt, was dem Güter- und dem Personenverkehr Probleme bereitete, wie Scholl ausführte. Vor 1969 war auch diskutiert worden, den Hauptbahnhof im Limmattal neu zu erstellen. Eine Vision, die gestorben ist.

Zum Schluss des Forums wurden alle Experten gefragt, wie sie die Zukunft des Rangierbahnhofs im Jahr 2040 sehen. Der Tenor war klar: Es wird ihn noch geben. Aber er dürfte effizienter, siedlungsverträglicher, leiser, multifunktionaler und teils überdacht sein. Und Philipp Buhl von SBB Infrastruktur verwies darauf, dass man weiterhin in den Rangierbahnhof investieren und ihn überarbeiten werde. «Aktuell sanieren wir die Gleisbremsen.»

Ein zweites Forum soll sich Anfang 2020 unter anderem vertieft mit dem Thema Lärm befassen, sagte Peter Wolf von der Regionale 2025.