

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 129 (2003)
Heft: 40: Leichte Konstruktionen

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 25.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Der Rangierbahnhof Spreitenbach wird ausgebaut (Bild: Comet)

VERKEHR

Täglich 3500 Güterwagen

(sda/de) Jede Nacht werden im Rangierbahnhof Limmattal rund 3500 Güterwagen von 120 Zügen abgefertigt. Der rund eine Million Quadratmeter grosse Rangierbahnhof ist mit einer Kapazität von 300 Güterwagen in der Stunde der leistungsfähigste der Schweiz; er feiert dieses Jahr sein 25-jähriges Jubiläum.

1978 wurde die Anlage an der Aargauer Ostgrenze in Betrieb genommen. Die Gemeinde Spreitenbach wehrte sich zunächst gegen das Bauprojekt. Sie hat dann immerhin den Bundesbahnen einige Versprechen abgerungen, etwa für den Bau einer Passerelle über das Gelände. Die Bauarbeiten begannen 1969. Mit einem Investitionsvolumen von 330 Mio. Franken war der Rangierbahnhof Limmattal das bis dahin grösste Einzelprojekt der SBB. Zum Schutz der Gewässer wurde unter dem Geleiseschotter eine anderthalb Meter dicke Schicht Kiessand eingebracht.

Neuer Gateway-Terminal

Der stark zunehmende kombinierte Güterverkehr erfordert einen weiteren Ausbau der Anlage. Das Volumen dieses Segments werde sich bis 2015 verdreifachen, erklärt Daniel Nordmann, Leiter SBB-Cargo. Deshalb soll der Rangierbahnhof ein neues Gateway-Terminal erhalten. Realisiert wird es bis zirka 2008. Dieses Terminal wird Drehscheibe für den Schweizer Import- und Exportverkehr sein. Die Anlage ersetzt das Container-Terminal beim Güterbahnhof Zürich, das dem neuen Bahnhof

Löwenstrasse Platz machen muss. Der Rangierbahnhof Limmattal ist 4,3 Kilometer lang und bis zu 400 Meter breit. 120 Kilometer Geleise und 410 Weichen wurden in der Anlage verlegt und 550 Signale gesetzt. Rund 500 Angestellte sind auf dem Rangierbahnhof tätig. Jeder zweite im Binnenverkehr verkehrende Güterwagen passiert die Anlage bei Spreitenbach. Die acht Schweizer SBB-Rangierbahnhöfe sind, um eine Diskriminierung der Konkurrenz zu vermeiden, per Gesetz dem SBB-Bereich Infrastruktur unterstellt. Die Anlage wird auch von anderen Anbietern genutzt, jedoch bestreitet SBB-Cargo im Wagenladungsverkehr den grössten Teil der insgesamt 300 000 Wagen pro Jahr.

Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative

(sda/de) Der Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative ist unter Dach: Der Nationalrat hat sich am 16. September dem Ständerat gebeugt und die letzte Differenz bereinigt. Der Gegenvorschlag enthält die zweite Gotthard-Röhre, den Nationalstrassen-Ausbau und einen Strassenbaufonds.

Im Gegenvorschlag wird auf die Auflistung bestimmter Autobahn-Abschnitte für den Nationalstrassen-Ausbau verzichtet. Das Plenum lehnte diesen Vorschlag der nationalrätlichen Verkehrskommission mit 74 zu 26 Stimmen bei 55 Enthaltungen ab. Kommissarsprecher Alex Heim (CVP/SO) plädierte vergebens für die explizite Auflistung der Abschnitte zwischen Genf und Lausanne sowie zwischen Bern und Zürich.

Die vielen Enthaltungen kamen aus dem linken Lager. Für Andrea Hämmerle (SP/GR) ist der Gegenvorschlag unter allen Gesichtspunkten missglückt. Kritisiert wurde vor allem die Aufweichung des Alpenschutzes. Gegen den Willen des Bundesrates haben beide Räte die Option einer zweiten Strassentunnelröhre am Gotthard in den Vorschlag eingebaut.

Hinzugefügt wurde auch ein Strassenbaufonds, um die Verkehrswege ohne Rücksicht auf die Schuldenbremse finanzieren zu können. In den befristeten Strassenbau-

fonds soll die Hälfte der bisher angehäuften rund 3,7 Milliarden Franken der Spezialfinanzierung Strassenverkehr als Ersteinlage fliessen. Dazu soll der Fonds mit Erträgen aus den Treibstoffzöllen und den Nationalstrassenabgaben gespiesen werden.

Die Initiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» war am 28. November 2000 eingereicht worden. Sie weist drei Schwerpunkte auf: Sie verlangt vom Bund, sich für leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen einzusetzen. Internationale Verbindungen und nationale Netze sollen zudem vom geltenden Alpenschutzartikel ausgenommen werden. Innert zehn Jahren nach Annahme der Initiative müssten überdies die Autobahn-Abschnitte Genf–Lausanne, Bern–Zürich und Erstfeld–Airolo (mit dem Gotthard-Tunnel) ausgebaut werden. National- und Ständerat empfehlen Volk und Ständen die Ablehnung der Initiative.

UMWELT

PCB-Vollzugshilfe

Zwischen 1955 und 1975 erbaute Gebäude weisen oft Fugendichtungen auf, die den problematischen Schadstoff PCB enthalten. Eine neue Richtlinie des Buwal erläutert, wie mit solchen Gebäuden umzugehen ist und wie dabei Bewohner, Handwerker und Umwelt geschützt werden können. Kantone und Gemeinden sollen nun die Richtlinie umsetzen.

(pd/ce) Polychlorierte Biphenyle (PCB) sind ein synthetisch hergestelltes Substanzgemisch, das längere Zeit als vielseitige Bauchemikalie eingesetzt wurde. 1972 wurde ihre Verwendung wegen der schädlichen Wirkungen auf Mensch und Umwelt in offenen Systemen wie Anstrichen oder Fugendichtungen verboten. Die Aufnahme von grösseren Mengen PCB führt zu akuten Hautbeschwerden, verursacht Leber-, Milz- und Nierenschäden und schwächt das Immunsystem. Bis 1975 kamen PCB in Fugendichtungen trotzdem noch verein-

zelt zum Einsatz. Seit 1986 sind sie in der Schweiz generell verboten. Schätzungsweise sind noch rund hundert Tonnen PCB in Fugendichtungen von Schweizer Gebäuden enthalten. Es gilt zu verhindern, dass Menschen gefährdet werden und PCB in die Umwelt gelangt. Zu diesem Zweck hat das Buwal gemeinsam mit dem Bundesamt für Gesundheit, der Empa sowie kantonalen und städtischen Behörden eine Richtlinie ausgearbeitet. Sie enthält genaue Angaben zur PCB-Messung, zur Probeentnahme und Analyse von Fugendichtungsmassen und erläutert, wie die Gefahrensituation auf Grund der Messresultate zu beurteilen ist. Betreffend baulicher Eingriffe an Gebäuden enthält sie Schutzmassnahmen mit Checklisten und Anleitungen, die sicherstellen sollen, dass zu keinem Zeitpunkt der Arbeiten PCB freigesetzt werden.

Die Richtlinie stützt sich auf die Abklärungen einer Arbeitsgruppe, die im Jahr 2000 vom Buwal gemeinsam mit anderen Bundesstellen und den Kantonen gebildet wurde. Angesprochen sind in erster Linie die verantwortlichen Vollzugsbehörden von Bund, Kantonen und Gemeinden. Die Richtlinie ist aber auch eine gute Informationsquelle für Eigentümer, Immobilienverwaltungen, Baufachleute, Beratungs- und Sanierungsfirmen sowie Entsorgungsbetriebe.

Mit der Richtlinie unterstützt das Buwal die Umsetzung internationaler Abkommen. Die Schweiz unterzeichnete den Parcom-Beschluss 92/93 über die schrittweise Beseitigung von PCB und PCB-Ersatzstoffen und das Stockholmer Übereinkommen über persistente organische Schadstoffe (POPs). Damit hat sie sich verpflichtet, alle PCB-Vorkommen so bald wie möglich zu identifizieren und in umweltverträglichen Entsorgungsanlagen zu vernichten.

Die Richtlinie ist gratis erhältlich auf www.umwelt-schweiz.ch («umweltgefährdende Stoffe») oder beim Buwal, 031 322 93 11. Auskünfte: Christoph Rentsch, Buwal, 031 322 93 64, Josef Tremp (Projektleitung, Amt für Umweltschutz und Energie Kt. Basel-Landschaft), 061 925 55 42, Roger Waeber, BAG, 031 323 06 38