

Sitzung vom 29. Januar 2025

## **60. Anfrage (Fernverkehrshalte am Bahnhof Dietikon)**

Kantonsrat Philipp Müller, Dietikon, und Mitunterzeichnende haben am 21. Oktober 2024 folgende Anfrage eingereicht:

Die Stadt Dietikon übernimmt als Bezirkshauptort gemäss kantonalem Richtplan Zentrumsfunktion für das Limmattal und weist eine hohe lokale Bevölkerungs- wie auch Arbeitsplatzdichte auf. Der Bahnhof Dietikon ist eine der wichtigsten Drehscheiben für den öffentlichen Verkehr. Sein Einzugsgebiet umfasst rund 95 000 Einwohner und 140 000 Vollzeitbeschäftigte. Bis 2050 ist ein Bevölkerungswachstum von 30% prognostiziert<sup>1</sup>. Die tägliche Passagierfrequenz liegt bereits heute bei rund 42 000 Personen<sup>2</sup>. Im schweizweiten Vergleich mit anderen kleinstädtischen Zentren weist der Bahnhof Dietikon die höchste Anzahl Raumnutzende (Einwohner plus Vollzeitbeschäftigte) im Umkreis von 3 km auf<sup>3</sup>:

Aktuell besteht nur ein Fernverkehrshalt am Bahnhof Dietikon (IR36, Zürich Flughafen bis Basel). Somit hat Dietikon klar schlechtere Fernverkehrsanbindung als andere kleinstädtische Zentren an Fernverkehrslinien im Kanton Zürich oder im angrenzenden Aargau. Im ursprünglichen Angebotskonzept zum Ausbauschnitt 2035 (STEP AS 2035) sollte der Fernverkehrshalt in Dietikon vom IR36 durch den IR55 ersetzt werden und es war ein weiterer Halt des IR16 vorgesehen. Der Ausbauschnitt 2035 ist aktuell in Konsolidierung. In der «Basisvariante Konsolidierung» vom Jahr 2023 sind im Angebotskonzept 2035 nun keinerlei Fernverkehrshalte mehr in Dietikon vorgesehen. Diese Entwicklung ist höchst besorgniserregend. Der Wegfall der genannten Fernverkehrsbeziehung hätte für viele Pendler den Wegfall attraktiver (Pendel-)Strecken zur Folge. Auch der Nutzen der Bremgarten-Dietikon-Bahn als wichtiger ÖV-Zubringer würde stark sinken.

Der Modalsplit würde sich in der Wachstumsregion Limmattal zu Ungunsten des öffentlichen Verkehrs entwickeln, was entgegen der Zielsetzungen des Kanton Zürichs ist<sup>4</sup>. Die Konsequenz dürfte in vielen Fäl-

<sup>1</sup> <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/dienstleistungen/geostat/geodaten-bundesstatistik/gebaeude-wohnungen-haushalte-personen/bevoelkerung-haushalte-ab-2010.html>.

<sup>2</sup> [https://data.sbb.ch/explore/dataset/passagierfrequenz/information/?disjunctive.kt\\_ct\\_cantone&disjunctive.isb\\_gi](https://data.sbb.ch/explore/dataset/passagierfrequenz/information/?disjunctive.kt_ct_cantone&disjunctive.isb_gi).

<sup>3</sup> Bericht Metron Verkehrsplanung AG, Fernverkehrshalt Dietikon vom 28. März 2024.

<sup>4</sup> Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich 2018, S. 35.

len der Umstieg auf das Auto und somit erheblicher Mehrverkehr auf den Strassen sein. Ein Angebotsabbau würde letztlich die Attraktivität des boomenden Wirtschaftsraums Limmattal empfindlich schmälern.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Bedeutung des Bahnhofs Dietikon für eine funktionierende Verkehrserschliessung des Limmattals?
2. Wie schätzt der Regierungsrat die Anbindung an das Fernverkehrsnetz im Vergleich zu anderen kleinstädtischen Zentren wie Baden, Brugg, Lenzburg, Aarau, Thalwil oder Brugg in Relation zu den Raumnutzenden ein?
3. Welche Bedeutung misst der Regierungsrat einer oder mehreren Fernverkehrshalten am Bahnhof Dietikon, insbesondere in Zusammenhang mit der Entwicklung im Limmattal, zu?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat die Folgen des Wegfalls der Fernverkehrsbeziehungen auf den (Pendler-)Verkehr?
5. Inwiefern kann und wird sich der Regierungsrat für den Erhalt bzw. den Ausbau von Fernverkehrshalten am Bahnhof Dietikon einsetzen?
6. Ist der Regierungsrat bereit, sich auch für eine kurzfristige Verbesserung bei der Fernverkehrsanbindung von Dietikon wie bspw. einen Halt des IR35 (Aare Linth) einzusetzen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Philipp Müller, Dietikon, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Der Bahnhof Dietikon spielt eine wichtige Rolle bei der Erschliessung des Limmattals. Dies zeigt insbesondere auch die grosse Anzahl der Einsteigenden und Aussteigenden von 37 000 pro Werktag im Jahr 2023 (Summe aus Fernverkehr, S-Bahn, Stadtbahn und Bus). Zum Vergleich: Schlieren zählte im gleichen Zeitraum 23 000 und Glanzenberg 4000 Ein- und Aussteigende pro Werktag. Zürich Altstetten wies demgegenüber mit 66 000 deutlich mehr Ein- und Aussteigende pro Werktag auf.

Für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs spielt neben Faktoren wie dem Preis oder einem einfachen Ticketbezug die Angebotsqualität die wichtigste Rolle: Sie zeichnet sich insbesondere durch wettbewerbsfähige Reisezeiten (z. B. optimierte Anschlüsse oder Direktverbindungen), einen leichten und einfachen Zugang (Taktfahrplan mit immer gleichen Anschlüssen) und eine hohe und durchgängige Servicequalität (lange Betriebszeiten und dichtes Fahrplanangebot) aus. Auf diese Weise können durchgängige Transportketten für viele Relationen angeboten werden.

Der Anschluss von kleineren und mittleren Zentren an das Netz des Fernverkehrs (Interregio Züge) bietet den Fahrgästen im Einzugsbereich des jeweiligen Bahnhofs oder von zubringenden Linien des Regional- und Ortsverkehrs zusätzlichen Komfort in Form von wegfallenden Umsteigevorgängen und in der Regel auch Reisezeitvorteile. Gleichzeitig verlängern aber zusätzliche Halte die Reisezeiten von durchreisenden Fahrgästen. Dieser Faktor ist im Zulauf zu wichtigen Knoten von umso grösserer Bedeutung, da hier die Züge stärker ausgelastet und damit viele Fahrgäste von zusätzlichen Halten und verlängerten Reisezeiten betroffen sind. Ein Anschluss an den Fernverkehr ist somit immer im Gesamtkontext des Verkehrsangebots zu betrachten und für sich allein nicht ausschlaggebend für eine hohe Angebotsqualität. Sodann kann aus einem Vergleich mit anderen Zentren kein Anspruch auf Halte des Fernverkehrs abgeleitet werden.

Zu Fragen 3 und 4:

Gemäss Nachfrageauswertungen der SBB für das Jahr 2023 weisen die Züge der SBB (S-Bahn und Fernverkehr) in Dietikon rund 23 700 Ein- und Aussteigende pro Werktag auf. Der auf den stündlich in Dietikon haltenden Interregio IR36 (Basel SBB – Zürich HB – Zürich Flughafen) fallende Anteil beträgt hierbei etwa 10% (etwa 70 Ein- und Aussteigende pro Kurs). In Richtung Westen verkehren lediglich 1,1% der in Dietikon Ein- und Aussteigenden der SBB weiter als Brugg (etwa 8 Ein- und Aussteigende pro Kurs). Diese Fahrgäste profitieren damit dank dem Fernverkehr von umsteigefreien Verbindungen zu den mittleren und grösseren Zentren, die mit der Zürcher S-Bahn ab Dietikon nicht umsteigefrei erreichbar sind. Ebenfalls 1,1% der Ein- und Aussteigenden der SBB in Dietikon verkehren dank dem IR36 umsteigefrei vom bzw. zum Zürich Flughafen (etwa 8 Ein- und Aussteigende pro Kurs). Die Auswertungen der SBB zeigen weiter, dass etwa 94% der Ein- und Aussteigenden in Dietikon den Perimeter der Zürcher S-Bahn in keine Richtung verlassen.

Aus diesen Nachfragezahlen ergibt sich, dass die Ausgestaltung eines optimalen Angebots der Zürcher S-Bahn für Dietikon von deutlich höherer Bedeutung ist als Direktverbindungen im Fernverkehr. Daran dürfte sich auch bei Erreichen der angestrebten Entwicklung des Limmattals nichts ändern. Vor diesem Hintergrund bleibt der öffentliche Verkehr in Dietikon und im Limmattal trotz der potenziellen negativen Auswirkungen eines allfälligen Wegfalls der Fernverkehrshalte attraktiv.

Zu Frage 5:

Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist grundsätzlich Aufgabe des Bundes und erfolgt im Rahmen der strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) auf Basis von abgestimmten Angebotskonzepten. Während die Kantone für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs direkt ver-

antwortlich sind, erfolgt die Planung im Fernverkehr durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Dritte unter Berücksichtigung der Anliegen der Kantone.

Die eidgenössischen Räte haben 2019 auf Basis eines eng abgestimmten Angebotskonzepts zwischen Fern- und Regionalverkehr die Infrastrukturmassnahmen für den STEP-Ausbau schritt 2035 beschlossen. Insbesondere aufgrund des Verzichts auf die sogenannte Wankkompensation bei den Fahrzeugen des Fernverkehrs und der damit verbundenen Anpassungen der Fahrzeiten wird das Angebotskonzept zum STEP 2035 derzeit überarbeitet. In diesem Kontext ist gemäss Planung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) die Beibehaltung des Fernverkehrshalts in Dietikon infrage gestellt. Die Arbeiten zur Konsolidierung sind noch im Gange. Das BAV plant, den veränderten Infrastrukturbedarf aufgrund des konsolidierten Angebotskonzepts 2035 im Jahr 2026 durch das Parlament genehmigen zu lassen (vgl. Botschaft 2026 zum Bahnausbau). Dazu soll nach aktuellem Planungsstand noch 2025 eine Vernehmlassung durchgeführt werden, in deren Rahmen der Regierungsrat die Möglichkeit zur Einreichung einer Stellungnahme erhält.

Aus Sicht des Regierungsrates steht im Vordergrund, dass das neue Angebotskonzept der steigenden Nachfrage im Grossraum Zürich gerecht wird und den erforderlichen Angebotsausbau bei der Zürcher S-Bahn ermöglicht. Der Regierungsrat wird demnach die Frage der Fernverkehrshalte unter Berücksichtigung des gesamten Angebotskonzepts sowie des Gesamtangebots für Dietikon zur gegebenen Zeit beurteilen können.

Zu Frage 6:

In Bezug auf den IR35 (Chur – Zürich HB – Bern) zeigen die Abklärungen der SBB, dass ein Halt in Dietikon aus betrieblichen Gründen im aktuellen Fahrplangefüge nicht möglich ist: Der IR35 in Richtung Westen verkehrt als erster Fernverkehrszug, sodass ein zusätzlicher Halt in Dietikon zwangsläufig Verzögerungen auf die nachfolgenden Züge IC3 (nach Basel), IC8/81 (nach Bern – Brig/Interlaken Ost) und IC5 (Biel – Genf) zur Folge hätte. Eine frühere Abfahrt von Zürich HB, um einen Halt in Dietikon zu ermöglichen, ist demgegenüber aufgrund der Durchbindung des IR35 von Chur her nicht möglich.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**