

ANFRAGE von Philipp Müller (FDP, Dietikon), Rochus Burtscher (SVP, Dietikon), Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch), Sonja Gehrig (GLP, Urdorf) und Livia Knüsel (Grüne, Schlieren)

Betreffend Fernverkehrshalte am Bahnhof Dietikon

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% prognostiziert¹. Die tägliche Passagierfrequenz liegt bereits heute bei rund 42'000 Personen². Im schweizweiten Vergleich mit anderen kleinstädtischen Zentren weist der Bahnhof Dietikon die höchste Anzahl Raumnutzende (Einwohner plus Vollzeitbeschäftigte) im Umkreis von 3 km auf³:

Aktuell besteht nur ein Fernverkehrshalt am Bahnhof Dietikon (IR 36, 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 IR 55 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 ist⁴. Die Konsequenz dürfte in vielen Fällen 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?

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

² https://data.sbb.ch/explore/dataset/passagierfrequenz/information/?disjunctive.kt_ct_cantone&disjunctive.isb_gi.

³ Bericht Metron Verkehrsplanung AG, Fernverkehrshalt Dietikon vom 28. März 2024.

⁴ Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich 2018, S. 35.

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?

Philipp Müller
Rochus Burtscher
Rosmarie Joss
Janine Vannaz
Sonja Gehrig
Livia Knüsel