

Sachbearbeitung: Heinz Schröder  
E-Mail: info@schroeder-rp.ch  
Vorgang: 23.01.0003.2017  
Dokument: Ausbauschrift 2030-35.docx

Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr  
Neumühlequai 10  
Postfach  
8090 Zürich

Kopie: - Baudirektion, Amt für Raumentwicklung,  
Stampfenbachstr. 12, 8090 Zürich  
- Zürcher Verkehrsverbund, Hofwiesenstr. 370,  
8090 Zürich

Datum: 14. Dez. 2017

## **AUSBAUSCHRITT DER BAHNINFRASTRUKTUR 2030/35 Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation hat den Kantonsregierungen im September 2017 die Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens zum Ausbauschrift der Bahninfrastruktur 2030/35 mitgeteilt und der Kanton Zürich wird dazu Stellung nehmen.

Die Kantone sind aufgefordert, ihre Stellungnahmen bis zum 15. Jan. 2018 einzureichen. Die ZPL legt in diesem Schreiben ihre Anliegen vor und ersucht den Kanton, diese Anliegen in die kantonale Stellungnahme einfließen zu lassen.

Es liegen zwei Varianten für den Ausbauschrift 2030/35 zur Beurteilung vor. Die eine Variante hat einen Realisierungshorizont von 2030 und kostet 7 Mrd. Franken. Die andere Variante enthält zusätzliche Massnahmen und hat deshalb einen Realisierungshorizont von 2035. Sie fängt die prognostizierten Verkehrsüberlastungen weitgehend auf und kostet dafür mit 11.5 Mrd. Franken deutlich mehr. Der Bundesrat empfiehlt den eidgenössischen Räten die Variante 2035 zur Umsetzung.

Im erläuternden Bericht sind die geplanten Massnahmen zu den Varianten aufgeführt und es wird auch ausgeführt, was in den Varianten nicht enthalten ist. So ist die Direktverbindung Zürich-Aarau (Honeret-Tunnel) in beiden Varianten nicht enthalten, da sie mit einer Investitionssumme von ca. 7 Mrd. Franken den Finanzrahmen deutlich sprengt. Im Rahmen des nächsten Ausbauschriftes soll geprüft werden, ob dieses Projekt über mehrere Ausbauschriftre finanziert werden kann. Der Bericht listet das Projekt mit „1.Dringlichkeit“ auf. Der Bundesrat ist offenbar gehalten, bis 2022 eine Botschaft zu diesem nächsten Ausbauschrift 2040 auszuarbeiten, worin dann die Projekte „1.Dringlichkeit“ abgehandelt werden. Mit Befriedigung ist festzustellen, dass die laufenden Planungs- und Abklärungsarbeiten an diesem Projekt weitergeführt werden sollen. Eine Konzeptstudie soll bis Mitte 2019 abgeschlossen werden. Die Machbarkeit eines Tunnelanschlusses Altstetten hat sich bereits bestätigt und eine Konzept für die Gleistopologien und Publikumsanlagen des Bahnhofs Altstetten wurde Ende 2016 abgeschlossen.

Offen ist weiter, welche neuen Haltestellen die SBB mit dem erwähnten Ausbauschnitt 2030/35 erstellen wollen. Lapidar wird festgestellt, dass dies bei den SBB noch in Prüfung sei und bis zur Behandlung der Vorlage in den Räten die SBB die entsprechenden Vorschläge machen wird.

#### *Ausbauvariante*

Die ZPL hält klar dafür, dass sich der Kanton Zürich für den grösseren Ausbauschnitt STEP2035 einsetzen soll. Dieser enthält neben dem bereits im STEP2030 enthaltenen Brütener Tunnel weitere für den Kanton Zürich sehr wichtige Ausbauprojekte wie den Bau des vierten Geleises im Bahnhof Zürich Stadelhofen sowie den Zimmerberg-Basistunnel II. Diese Investitionen ermöglichen eine weitere Optimierung des gesamten S-Bahn Netzes und sind daher auch für das Limmattal von grosser Bedeutung und sehr wichtig.

Für das Limmattal sind zwei weitere Bahninfrastrukturen ebenfalls von grosser Bedeutung. Einerseits ist dies die Direktverbindung Zürich-Aarau und andererseits die neue Haltestelle Silber in Dietikon.

#### *Direktverbindung Zürich – Aarau*

Die Eisenbahnachse Zürich Altstetten – Killwangen weist schweizweit das grösste Verkehrsaufkommen auf und diese vierspurige Achse ist heute bis zur Kapazitätsgrenze ausgelastet. Die Bedarfsanalyse zeigt bis 2030 eine starke Überlast (Erl. Bericht S. 13 resp. 14) und der Vernehmlassungsbericht anerkennt, dass diese Direktverbindung einen wesentlichen Beitrag zum Abbau dieser Überlast bringen wird (Erl. Bericht S. 34). Dieser Abbau der Überlast resp. die Schaffung von Kapazitätsreserven erfolgt zudem am richtigen Ort, indem ermöglicht wird, den Agglomerationsraum Limmattal gezielt zu verdichten und aufzuwerten, wie dies Karte zur Konkretisierung des Raumkonzeptes Schweiz zeigt. Dies ist ganz im Sinne der Raumplanung von Kanton und Region.

Wir ersuchen daher den Kanton Zürich, in seine Vernehmlassung folgendes aufzunehmen:

- Die Aufnahme der Direktverbindung in den nächsten Ausbauschnitt ist zwingend nötig.
- Die laufenden und vorbereitenden Planungsmassnahmen für diese Direktverbindung sind noch zu intensivieren und Kanton und die betroffenen Regionen sind periodisch über den Stand dieser Vorbereitungen zu informieren.

#### *Haltestelle Silber*

Diese Haltestelle erschliesst den westlichen Teil des Zentrumsgebietes Dietikon direkt und unmittelbar. Das Arbeitsplatzgebiet weist heute auf ca. 60 ha etwa 5'000 Arbeitsplätze und 45'000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche auf und es besteht ein Potential von etwa 5'000 weiteren Arbeitsplätzen, welche primär mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen sein werden. Weitere Arbeitsplätze und grössere Potentiale bestehen zudem in der nahe gelegenen, westlich angrenzenden Gemeinde Spreitenbach. Der kantonale Richtplan sieht die Haltestelle mit einem Realisierungshorizont „kurz- bis mittelfristig“ vor, was angesichts der Verkehrssituation im Individualverkehr im Limmattal zweifellos richtig und angebracht ist.

Die Machbarkeit der Haltestelle Silber ist erfolgreich abgeklärt worden. Einzig bezüglich der betrieblichen Machbarkeit sind Einschränkungen zu erwähnen, wie eine aktuelle Diplomarbeit Studiengang DAS Verkehrsingenieurwesen der ETH Zürich (Peter Moser, Bauliche und betriebliche Machbarkeitsstudie neue S-Bahn Haltestelle Silber, Dezember 2015) zeigt. Danach könnte in der Silber aktuell nur die S 19 halten resp. wenden. In der Nebenver-

kehrszeit lässt die heutige Verkehrsbelastung einen halbstündlichen Halt und in der Hauptverkehrszeit einen stündlichen Halt zu. Dies ändert sich allerdings, sobald die Direktverbindung Zürich – Aarau erstellt ist.

Die Haltestelle erschliesst ein für die Entwicklung der Region sehr wichtiges Zentrumsgebiet und trotz Betriebseinschränkung ist es für die Region sehr wichtig, dass die Haltestelle mit Kosten von 49 Mio. Franken bereits heute in den Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 aufgenommen wird.

Stossend ist, dass die Aufnahme der neuen Haltestellen in den Ausbauschnitt 2030/35 durch die SBB noch in Prüfung und damit der aktuellen Vernehmlassung entzogen ist.

Wir ersuchen daher den Kanton Zürich, in seine Vernehmlassung folgendes aufzunehmen:

- Die S-Bahn Station Silbern ist als neue Haltestelle in den Ausbauschnitt 2030/35 aufzunehmen.
- Das Ergebnis der Prüfung zu den neuen Haltestellen durch die SBB ist den Kantonen zu einer nachträglichen Vernehmlassung zuzustellen.

Zudem ersucht die ZPL den Kanton, die relevanten Untersuchungen zu dieser Station auch der Region zur Kenntnis zuzustellen.

Gerne hoffen wir, dass der Kanton die wesentlichen Inhalte dieser Stellungnahme unterstützt und in seine Stellungnahme integriert.

Freundliche Grüsse

Namens des Vorstandes

Der Präsident

Der Sekretär



Otto Müller

Matthias Räber