

B1.07.03.03 Verkehrsplan

1221-2015

Verkehrsführung der Ortsbusse im Zentrum von Dietikon

Beantwortung Kleine Anfrage

Reto Siegrist (CVP), Mitglied des Gemeinderates, hat am 1. Juli 2015 folgende Kleine Anfrage eingereicht:

"Welche Resultate haben die konkreten Verkehrssimulationen für die Tramstrasse mit der geplanten Verkehrsführung für die Werktage, den Samstag und den Sonntag ergeben?"

Begründung:

Wie im Zusammenhang mit dem Masterplanverfahren informiert wurde, verkehren alle Ortsbusse von und in Richtung Kindhausen, Weinberg, Stadthalle Ost schlussendlich via Tramstrasse zum Busbahnhof und von dort auch via Tramstrasse retour. Die Wegfahrt über die Bahnhofstrasse entfällt. Im Masterplanverfahren werden einerseits der Stadelhofenplatz und andererseits der Platz Bahnhof Oerlikon Süd als Musterlösungen erwähnt.

Da Fussgänger und Velofahrer oftmals den Platz und somit auch die Fahrspuren queren (bei den Beispielen sind die Verkehrsströme der Fussgänger mehrheitlich längs), scheint der Vergleich nicht opportun, zumal zu Hauptverkehrszeiten mit einem LTB 15' Takt zukünftig 32 Mal und mit einem LTB 7.5' Takt 40 Mal die Tramstrasse mit Fahrzeugen der BDWM, der LTB oder der VBZ befahren wird."

Die Kleine Anfrage von Reto Siegrist (CVP) wird wie folgt beantwortet:

Mittels Verkehrssimulation wurde die Verträglichkeit des zukünftigen Verkehrs durch das Zentrum von Dietikon überprüft. Dabei wurden der öffentliche Verkehr (ÖV), der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Langsamverkehr (LV) mit ihren tatsächlichen Echtzeiten berücksichtigt. Die Simulation zeigte, dass die Leistungsfähigkeit für den LV gewährleistet ist. Die Situation für die Fussgänger wird sogar verbessert, da durch die Doppelspur der BDWM die Knotenumlaufzeiten der Lichtsignalanlage auf 75 Sekunden verkürzt werden können. Beim Verkehr wurden dabei die zukünftigen Verkehrsbelastungen, unter Einbezug der kantonalen Massnahmen zur Zentrumsentlastung Dietikon, berücksichtigt. Die anspruchsvolle Simulation zeigte, dass im Jahr 2030 mit den geplanten Umbauten die vorhandenen Kapazitäten für die Bewältigung des Verkehrs gut ausreichen werden.

Mit der Limmattalbahn (LTB) werden sich die Anzahl Fahrten durch die Tramstrasse mit schienengebundenen Fahrzeugen erhöhen. Die LTB wird während absehbarer Zeit im 15'-Takt fahren, d.h. zur heutigen Situation kommen acht Züge der LTB pro Stunde dazu. Beim Befahren der Tramstrasse durch den ÖV ist zwischen Tagesverkehrszeit (TVZ) und Hauptverkehrszeit (HVZ) zu differenzieren. Die Fahrten am Samstag entsprechen den Fahrten zur TVZ. Zusätzlich werden die Fahrten für den Sonntag ausgewiesen. Für das Fahrplanangebot der Buslinien liegen für den Planungshorizont 2020-2030 keine gefestigten Angaben vor. Es wird weiterhin von den drei bestehenden Buslinien ausgegangen (305, 306, 325). Die Busse dieser Linien verkehren momentan stadtauswärts via Bahnhofstrasse. Künftig werden die Busse aufgrund der LTB-Haltestelle in der Bahnhofstrasse in beiden Richtungen via Tramstrasse verkehren. Somit kommen bei der Tramstrasse in der HVZ sechs, in der TVZ vier und am Sonntag drei zusätzliche Busfahrten pro Stunde dazu. Da die Busse im Vergleich zu den Zügen relativ kurz sind, haben die zusätzlichen Busdurchfahrten nur einen sehr geringen Einfluss auf die querenden Fussgängerströme. Möglicherweise verkehren ab 2020 die bei-

Sitzung vom 7. September 2015

den in der HVZ eingesetzten Zusatzzüge der BDWM, die heute nur in Lastrichtung verkehren, neu in beiden Richtungen. Dies würde zu zwei zusätzlichen Fahrten der BDWM in der HVZ führen. Insgesamt erhöhen sich damit die Anzahl Fahrten durch die Tramstrasse pro Stunde mit der Einführung der LTB im Vergleich zu heute in der HVZ von 16 auf 32, in der TVZ von 12 auf 24 und am Sonntag von 7 auf 18. Mit einem 7.5'-Takt der LTB kämen weitere 8 Durchfahrten pro Stunde dazu.

Der Stadelhoferplatz wird heute von zwei Tramlinien im 7.5'-Takt und von der Forchbahn im 15'-Takt (in der HVZ mit Zusatzzügen) frequentiert. Somit wird der Platz in der HVZ von bis zu 48 Fahrzeugen pro Stunde befahren. Das Personenaufkommen am Bahnhof Stadelhofen ist deutlich grösser (ca. 135'000 Passagiere pro Tag) als am Bahnhof Dietikon (ca. 21'000 Passagiere pro Tag) und um vom Bahnhof auf den Stadelhoferplatz zu gelangen, muss das Trassee zwingend überquert werden. Dies ist für die Fussgänger problemlos möglich. Dieses Beispiel zeigt, dass die Tramstrasse in Dietikon auch mit der Einführung der LTB keine Trennwirkung ausüben wird und von den Fussgängern ohne wesentliche Einschränkung überquert werden kann. Ausserdem ist anzumerken, dass im Zentrum von Dietikon die grössten Fussgängerströme in Nord-/Südrichtung verlaufen, d.h. ohne Querung der Tramstrasse. Des Weiteren kann die Tramstrasse bei Grossanlässen für den ÖV gesperrt werden, da die Zweirichtungsfahrzeuge der BDWM und der LTB vor bzw. nach der Tramstrasse wenden können.

Der Stadtrat beschliesst:

Die Kleine Anfrage von Reto Siegrist (CVP) betreffend die Verkehrsführung der Ortsbusse im Zentrum von Dietikon wird im Sinne der Erwägungen beantwortet.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- alle Mitglieder des Gemeinderates; ✓
- Sekretariat Gemeinderat;
- Leiter Stadtplanungsamt;
- Stadtpräsident.

NAMENS DES STADTRATES


Otto Müller
Stadtpräsident


Dr. Karin Hauser
Stadtschreiberin

versandt am: 10. Sep. 2015
br