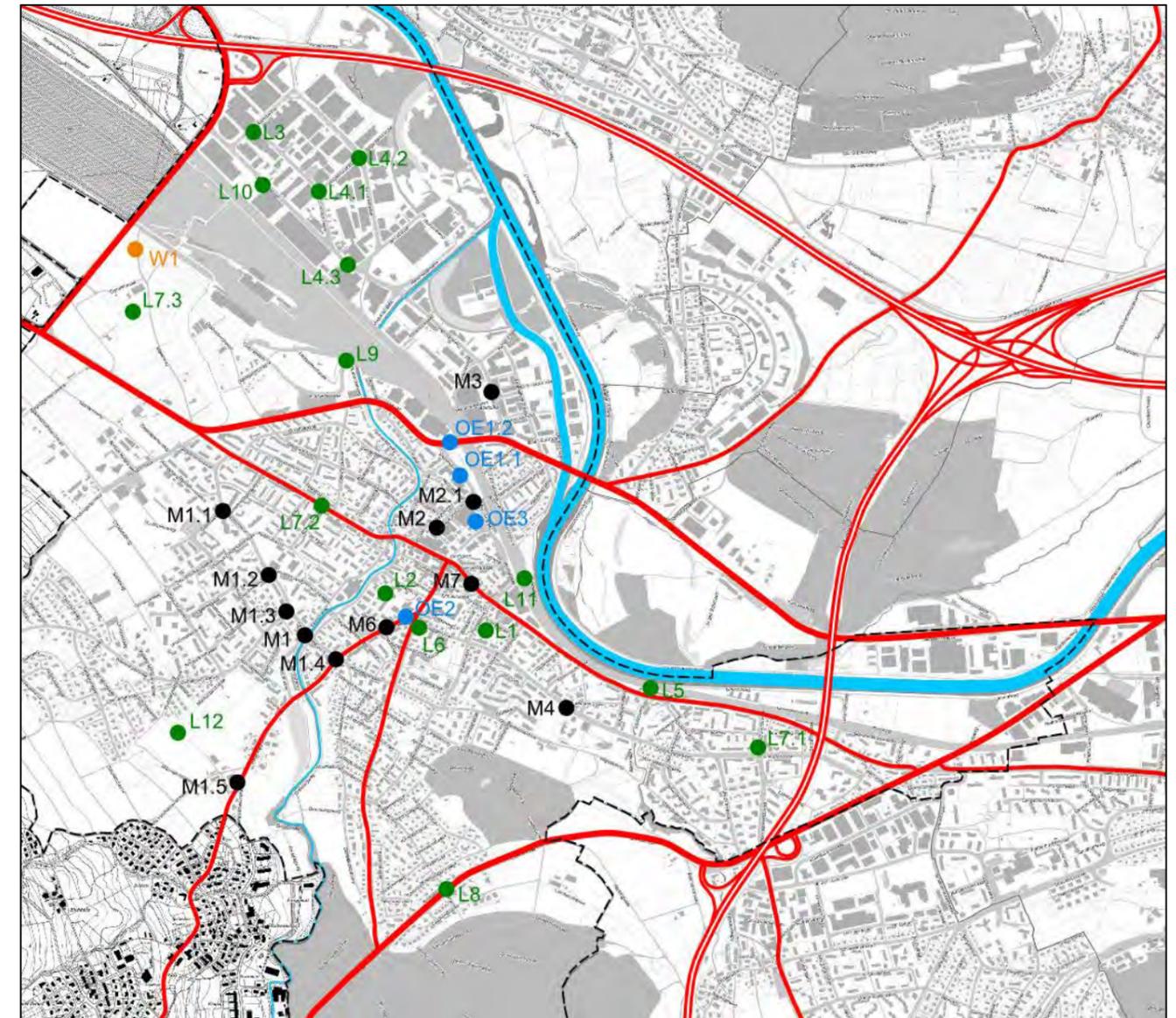


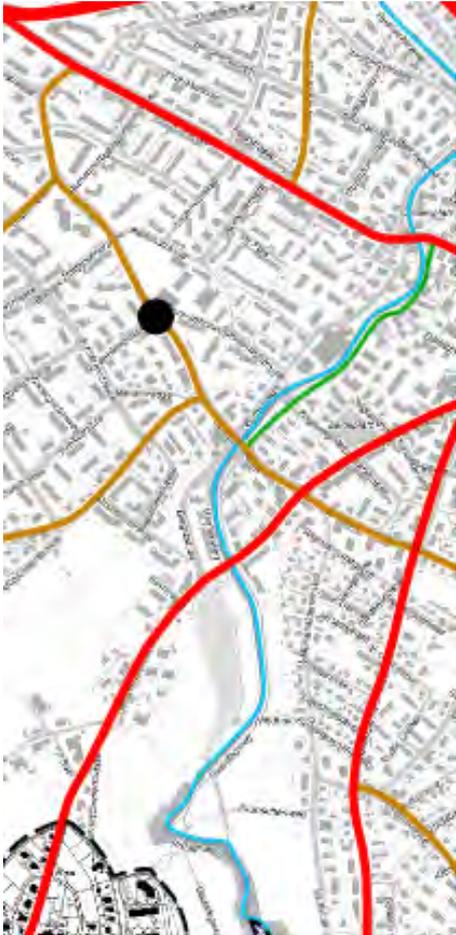
# Städtisches Gesamtverkehrskonzept

## Beilage 2 zum Schlussbericht: Massnahmenblätter



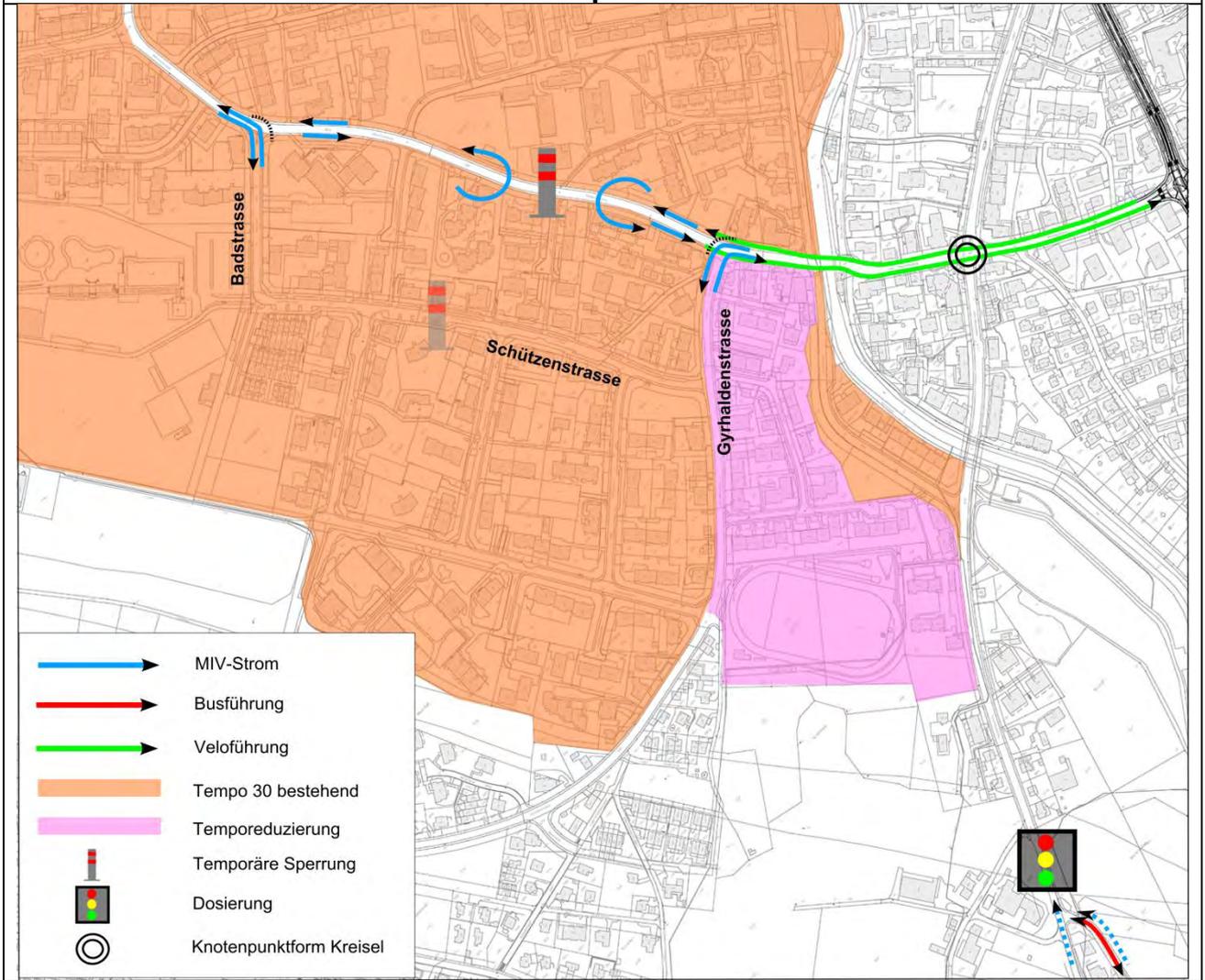
Massnahmen-Nr.	Beschrieb
M1	Betriebs- und Gestaltungskonzept Steinmülistrasse
M1.1	Vortrittsregelung Badstrasse
M1.2	Temporäre Sperrung
M1.3	Vortrittsregelung Gyrhaldenstrasse
M1.4	Kreisel Ochsen
M1.5	LSA zur Dosierung inkl. Busbevorzugung
M2	Betriebs- und Gestaltungskonzept Bäcker-/Merkurstrasse
M2.1	Erschliessung Post
M3	Betriebskonzept Heimstrasse
Var. M3.1a	Temporäres Einbahnregime Heimstrasse Nord
Var. M3.1b	Dauerhaftes Einbahnregime Heimstrasse Nord
Var. M3.1c	Temporäre Sperrung Heimstrasse Nord
Var. M3.1d	Dauerhafte Sperrung Heimstrasse Nord
M4	Betriebskonzept Schöneeggstrasse
Var. M4.1a	Temporäre Sperrung Poststrasse
Var. M4.1b	Tempo 30
Var. M4.1c	LSA
M5	Stellplatzbedarf Zentrum Dietikon
M6	Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse
M7	Gestaltungskonzept Zürcherstrasse (zwischen Poststrasse und Kirchplatz)
M8	Konzept temporeduzierte Zonen (Tempo 30 und Begegnungszonen)
OE1	Busführung Weiningerstrasse/Überlandstrasse
OE1.1	Busspur Mittellage Weiningerstrasse
OE1.2	Verkehrsführung LSA Überlandstrasse/Weiningerstrasse
OE2	Busschleuse Bremgartnerstrasse
OE3	Betriebsablauf Bus Bhf Dietikon
L1	Begegnungszone Elisen
L2	Begegnungszone Oberdorf
L3	FG-freundliche Gestaltung Riedstrasse
L4	Sicherung FG-Querungen SLS
L4.1	Fussgängerquerungen Moosmattstrasse/Hagackerstrasse
L4.2	Fussgängerquerungen Lerzenstrasse/Hagackerstrasse
L4.3	Fussgängerquerung Silberstrasse
L5	Bessere Beleuchtung der Unterführung Zürcherstrasse (Limmatufer-Zürcherstrasse 112/118)
L6	Veloführung Knoten Oberdorfstrasse/Bremgartnerstrasse
L7	Veloabstellplätze an ÖV-Haltestellen
L7.1	Veloabstellplatz Hst. Birmensdorferstrasse
L7.2	Veloabstellplatz Hst. Oetwilstrasse
L7.3	Veloabstellplatz Hst. Niderfeld
L8	Querungshilfe Veloverkehr Bernstrasse/Rüternstrasse
L9	Veloquerung Viaduktstrasse
L10	Veloweg Silberstrasse
L11	Erweiterung SBB-Unterführung Poststrasse
L12	Velowegergänzung Im Basi
L13	Öffentlichkeitsarbeit
W1	Niderfeld/Ortsgüteranlage SBB
S1	ÖV- und LV-affine Stadtentwicklung



M1: Betriebs- und Gestaltungskonzept Steinmürlistrasse		
Massnahmenbereich	Teilstrategie	Priorität
<input type="checkbox"/> Fussverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input checked="" type="checkbox"/> A
<input type="checkbox"/> Veloverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input type="checkbox"/> B
<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> C
<input checked="" type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
	<input checked="" type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Für den Verkehr zwischen den Siedlungsgebieten Mutschellen und Spreitenbach bzw. der A1 bildet die Steinmürlistrasse die zeit- und distanzkürzeste Route. Die Anwohner des Quartiers sind somit den Belastungen des quartierfremden Verkehrs ausgesetzt.</p> <p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Steinmürlistrasse ist es, den Verkehr weiterhin durch die Steinmürlistrasse zu führen, diesen jedoch stadtverträglich abzuwickeln. Gleichzeitig soll die Attraktivität der Steinmürlistrasse als zeit- und distanzkürzeste Route für den Durchgangsverkehr nicht zusätzlich gefördert und die Fahrplanstabilität des ÖV gesichert werden.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschrieb</b></p> <p><b>Betriebskonzept:</b></p> <p>Das Betriebskonzept setzt sich aus insgesamt fünf Einzelmassnahmen zusammen. Die Massnahmen M1.1 (Knoten Badstrasse) und M1.3 (Knoten Gyrhaldenstrasse) umfassen dabei eine Änderung der Vorrtrittsregelung, um eine Entschleunigung des Verkehrs auf der Steinmürlistrasse zu erreichen. Um Ausweichverkehr auf der Beziehung Gyrhaldenstrasse - Schützenstrasse - Badstrasse zu verhindern, wird zudem die Tempo-30-Zone auf das Quartier Hätschen (inkl. Gyrhaldenstrasse) ausgeweitet. Weiterhin soll am Stadtrand Dietikon eine lichtsignalgesteuerte Dosierung mit Busbevorzugung eingerichtet werden (M1.5), damit die Verkehrsbeziehung zwischen Bergdietikon und Spreitenbach/A1 nicht weiter gefördert wird und der Verkehrszufluss bei Bedarf gesteuert werden kann. Der Knoten Ochsen kann somit in einen Kreisel umgebaut werden (M1.4), ohne dass auf die Möglichkeit von Verkehrssteuerungseingriffen verzichtet wird. Gleichzeitig weist der Knoten Ochsen damit die gleiche Knotenpunktform wie der benachbarte Knoten Guggenbühl auf, wodurch ein kontinuierlicher Verkehrsabfluss erreicht werden kann. Um nächtliche Beeinträchtigungen für die Anlieger zu vermeiden, wird die Steinmürlistrasse in der Nacht im Bereich Bollenhofweg für den Durchgangsverkehr gesperrt (M1.2). Optional ist eine weitere Sperrung auf der Schützenstrasse. Diese sollte jedoch nur realisiert werden, falls die Schützenstrasse durch das veränderte Vorrtrittsregime auf der Steinmürlistrasse vermehrt von Durchgangsverkehr betroffen sein sollte.</p> <p><b>Gestaltungskonzept:</b></p> <p>Der Abschnitt mit der Kernfahrbahn soll mit den grünen Vorzonen erhalten bleiben. Bei Ersatz der Gebäude sind die Neubauten zur Strasse zu orientieren. Die Vorzonen sollen offen gestaltet werden, hohe Hecken und Mauern sind zu vermeiden.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 

<p>Im Bereich der Reppischquerung liegt das lokale Zentrum des Quartiers. Es sind verschiedene Erdgeschossnutzungen mit Restaurants, Bars und Bäcker angeordnet. Das Aufwertungskonzept der Reppisch, das momentan in Bearbeitung ist, sieht als stadträumliche Massnahme vor, wichtige Kreuzungsstellen mit dem öffentlichen Raum speziell zu gestalten. Das lokale Zentrum an der Steinmürlistrasse liegt genau am Kreuzungspunkt der Reppisch. Eine platzartige Gestaltung zur stadträumlichen Auszeichnung bietet sich darum an. Die Gestaltung reduziert ausserdem das Geschwindigkeitsniveau.</p>	
<b>Kostenschätzung</b>	1'700'000 CHF
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon
<b>Weitere Beteiligte</b>	Kanton Zürich, Kantonspolizei Zürich, Grundeigentümer
<b>Abhängigkeiten</b>	Doppelspurausbau BDWM, Realisierung Limmattalbahn
<b>Beilagen/Pläne</b>	Plan Betriebskonzept, Plan Gestaltungskonzept, Einzelmassnahmen M1.1, M1.2 , M1.3, M1.4, M1.5

### M1: Betriebskonzept Steinmürlistrasse



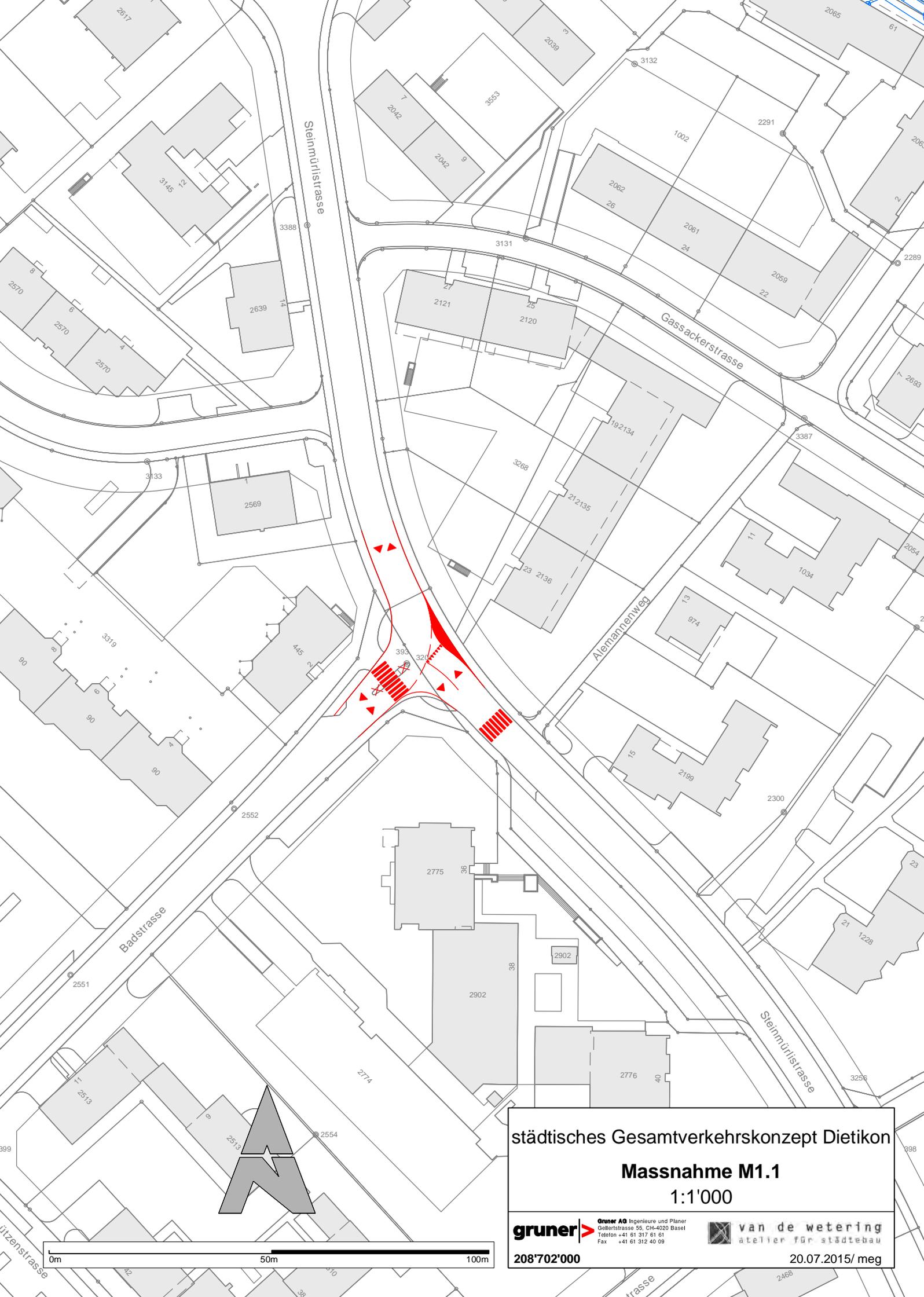
### M1: Gestaltungskonzept Steinmühlstrasse

Teil Nord



Teil Süd





städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

**Massnahme M1.1**

1:1'000



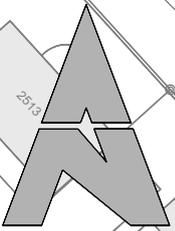
**gruner AG** Ingenieure und Planer  
 Gellerstrasse 55, CH-4020 Basel  
 Telefon +41 61 317 61 61  
 Fax +41 61 312 40 09



**van de wetering**  
 atelier für städtebau

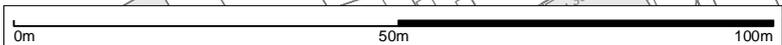
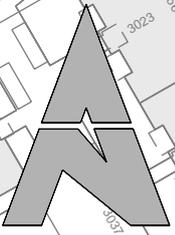
208'702'000

20.07.2015/ meg





Steinmüli



städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

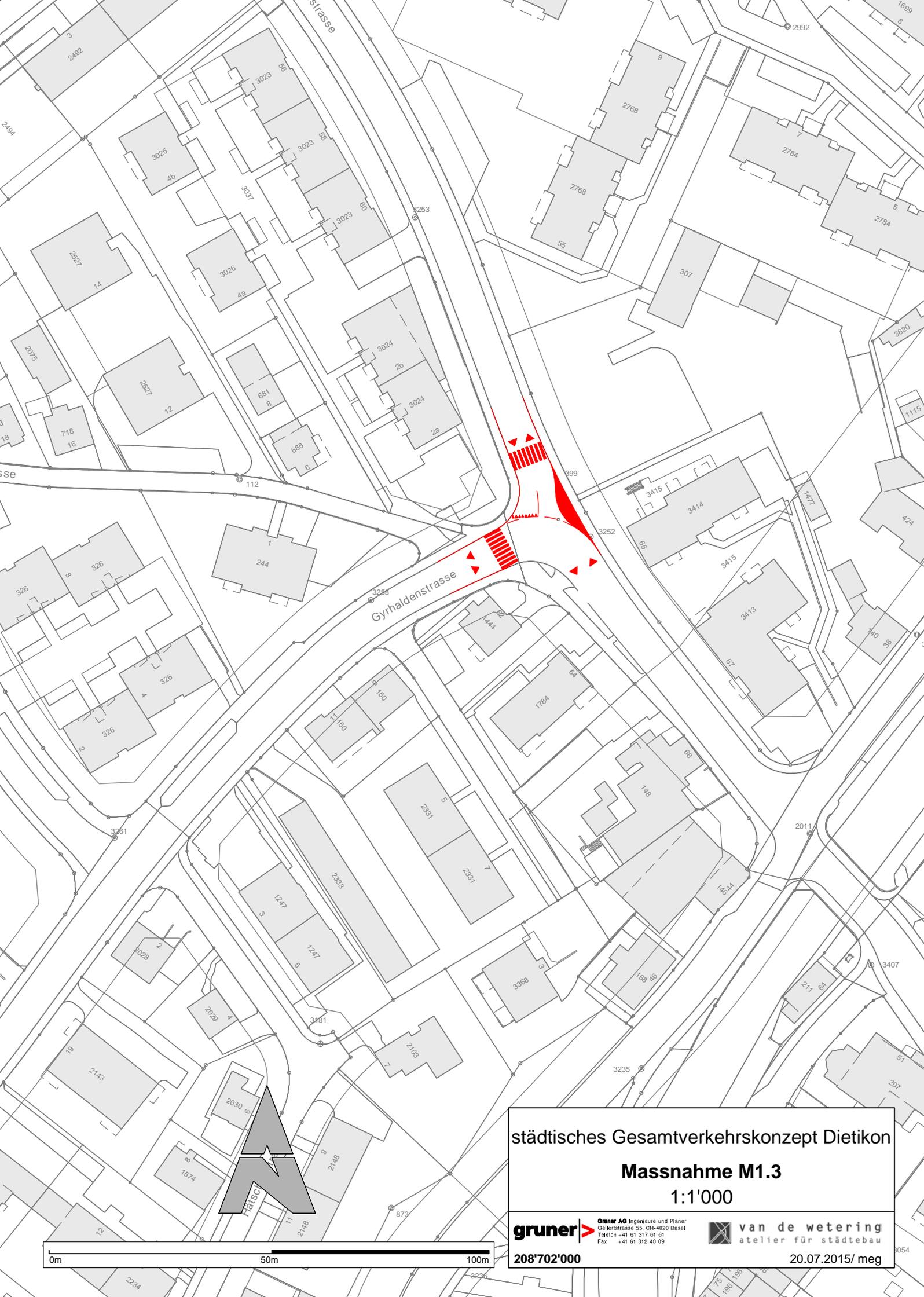
**Massnahme M1.2**

1:1'000

**gruner** AG Ingenieure und Planer  
Gellerstrasse 55, CH-4020 Basel  
Telefon +41 61 317 61 61  
Fax +41 61 312 40 09

**van de wetering**  
atelier für städtebau

208'702'000 20.07.2015/ meg



städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

**Massnahme M1.3**

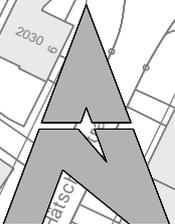
1:1'000

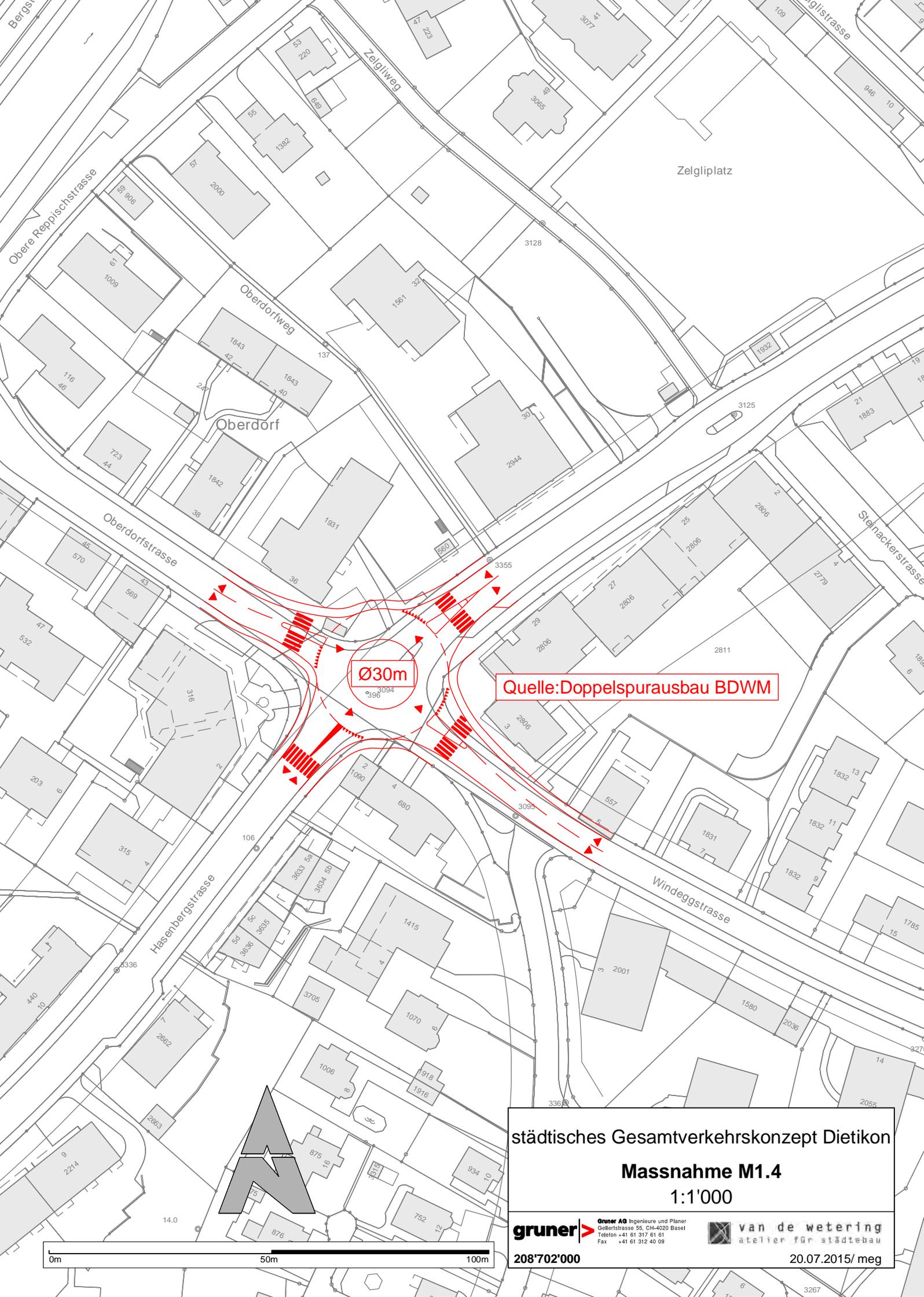
**gruner** AG Ingenieure und Planer  
Gellerstrasse 55, CH-4020 Basel  
Telefon +41 61 317 61 61  
Fax +41 61 312 40 09

**van de wetering**  
atelier für städtebau

208°702'000

20.07.2015/ meg





Quelle: Doppelspurausbau BDWM

Ø30m

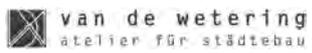
städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

Massnahme M1.4

1:1'000

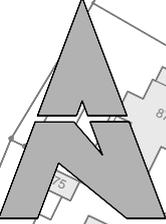


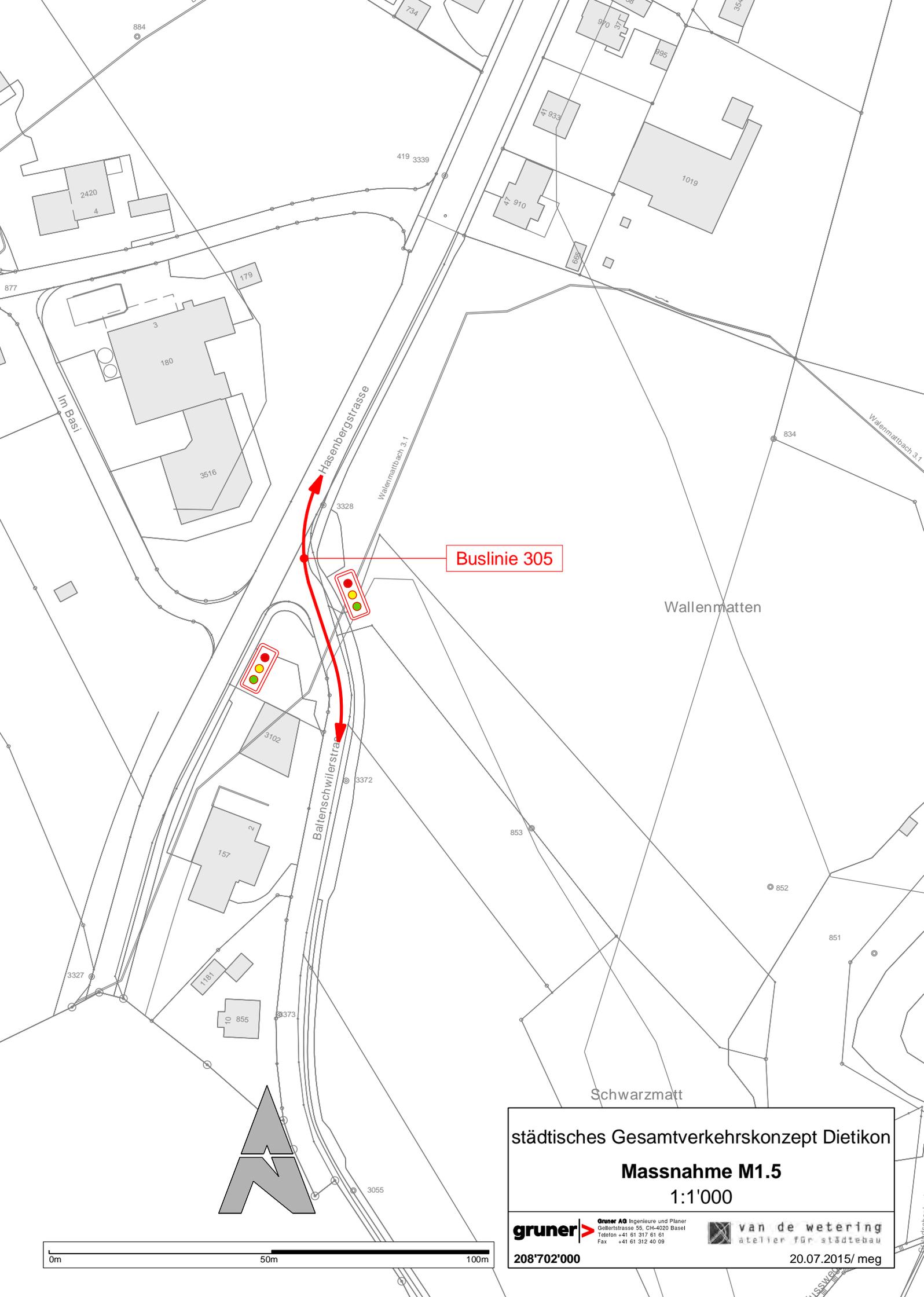
gruner AG Ingenieure und Planer  
 Gellertstrasse 55, CH-4020 Basel  
 Telefon +41 61 317 61 61  
 Fax +41 61 312 40 09



208°702'000

20.07.2015/ meg





Buslinie 305

Wallenmatten

Schwarzmatz

städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

**Massnahme M1.5**

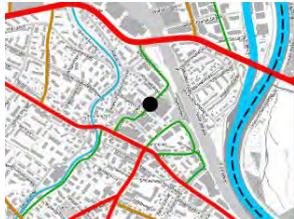
1:1'000

**gruner** AG Ingenieure und Planer  
Gellerstrasse 55, CH-4020 Basel  
Telefon +41 61 317 61 61  
Fax +41 61 312 40 09

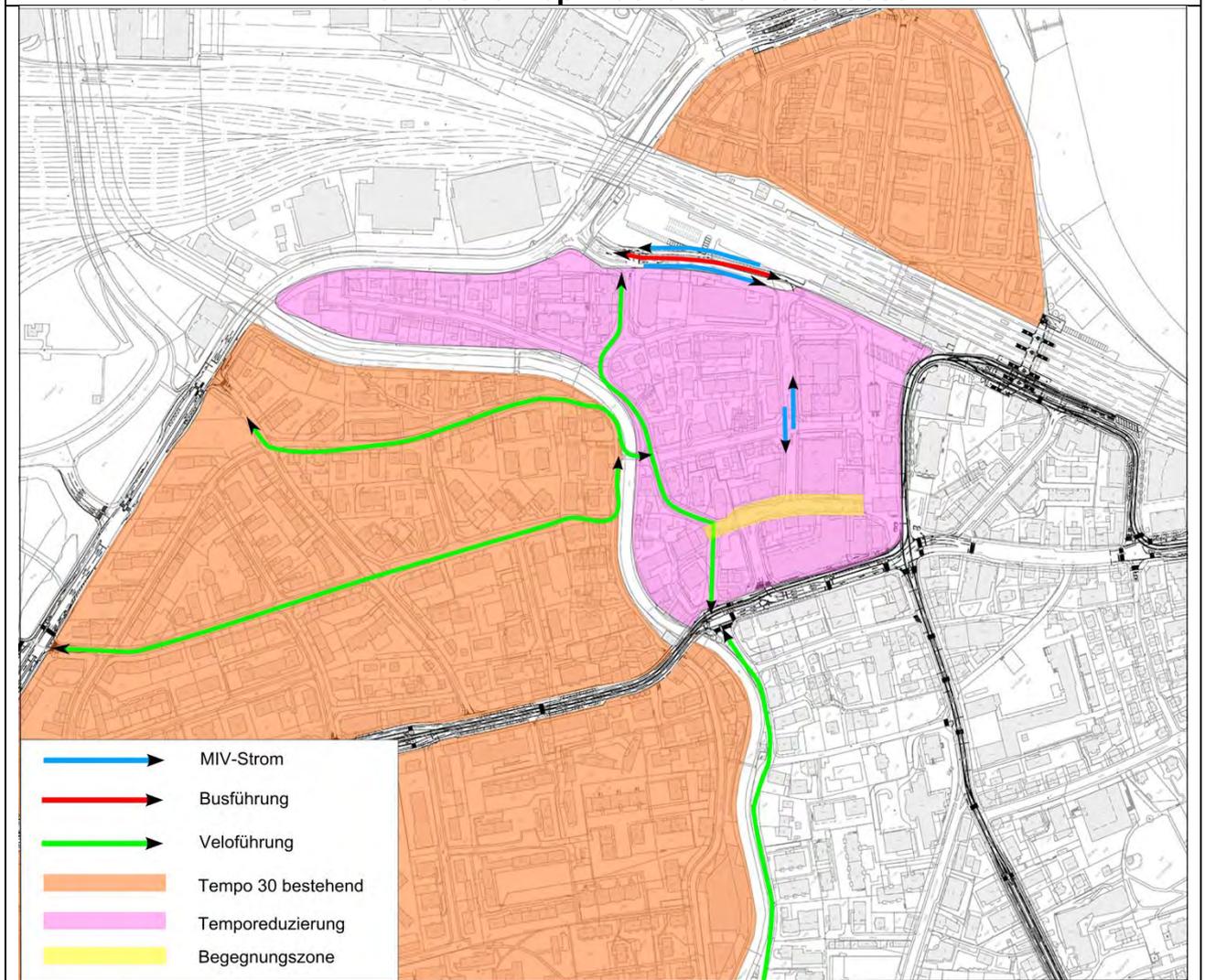
**van de wetering**  
atelier für städtebau

208'702'000 20.07.2015/ meg

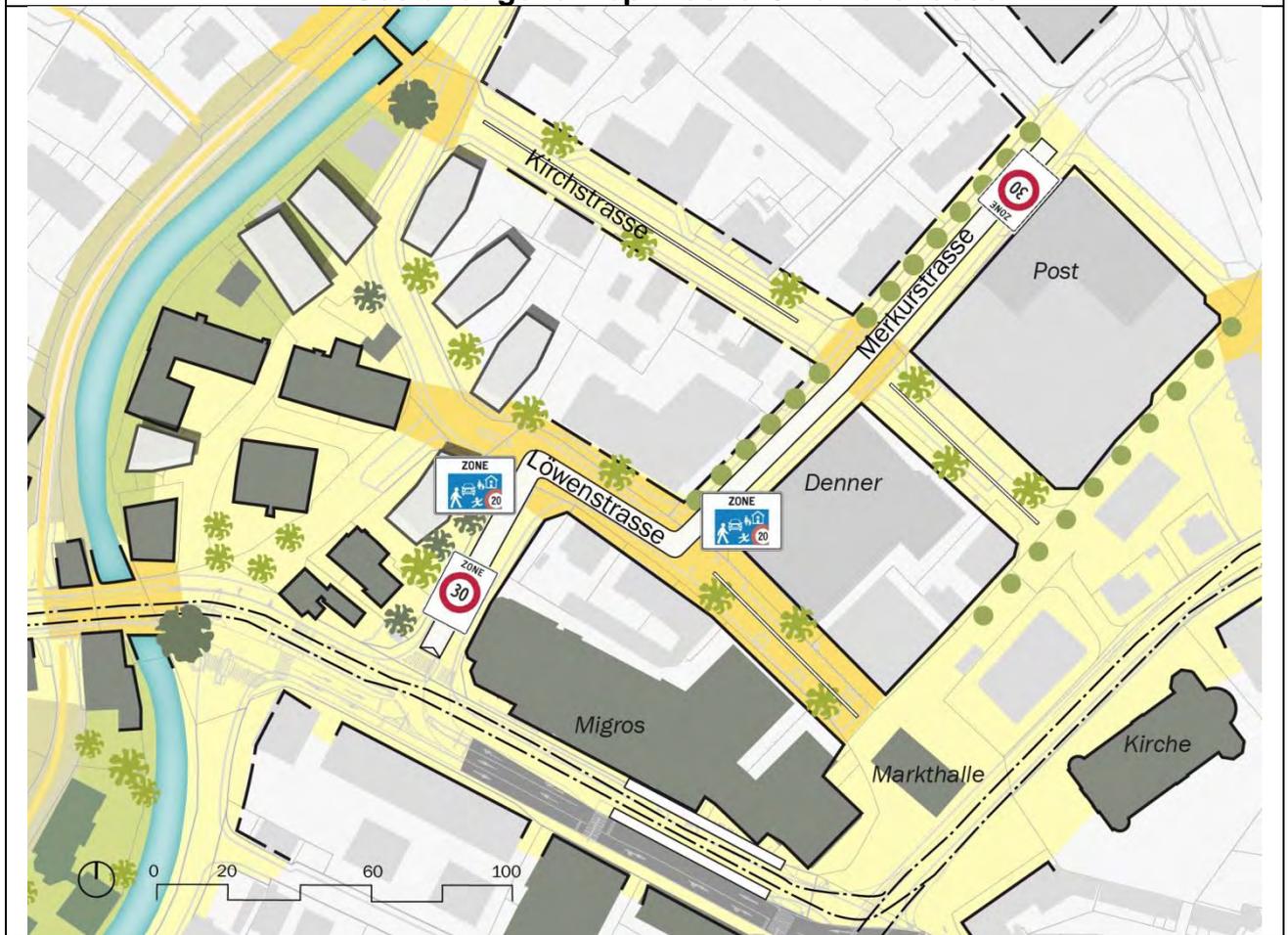


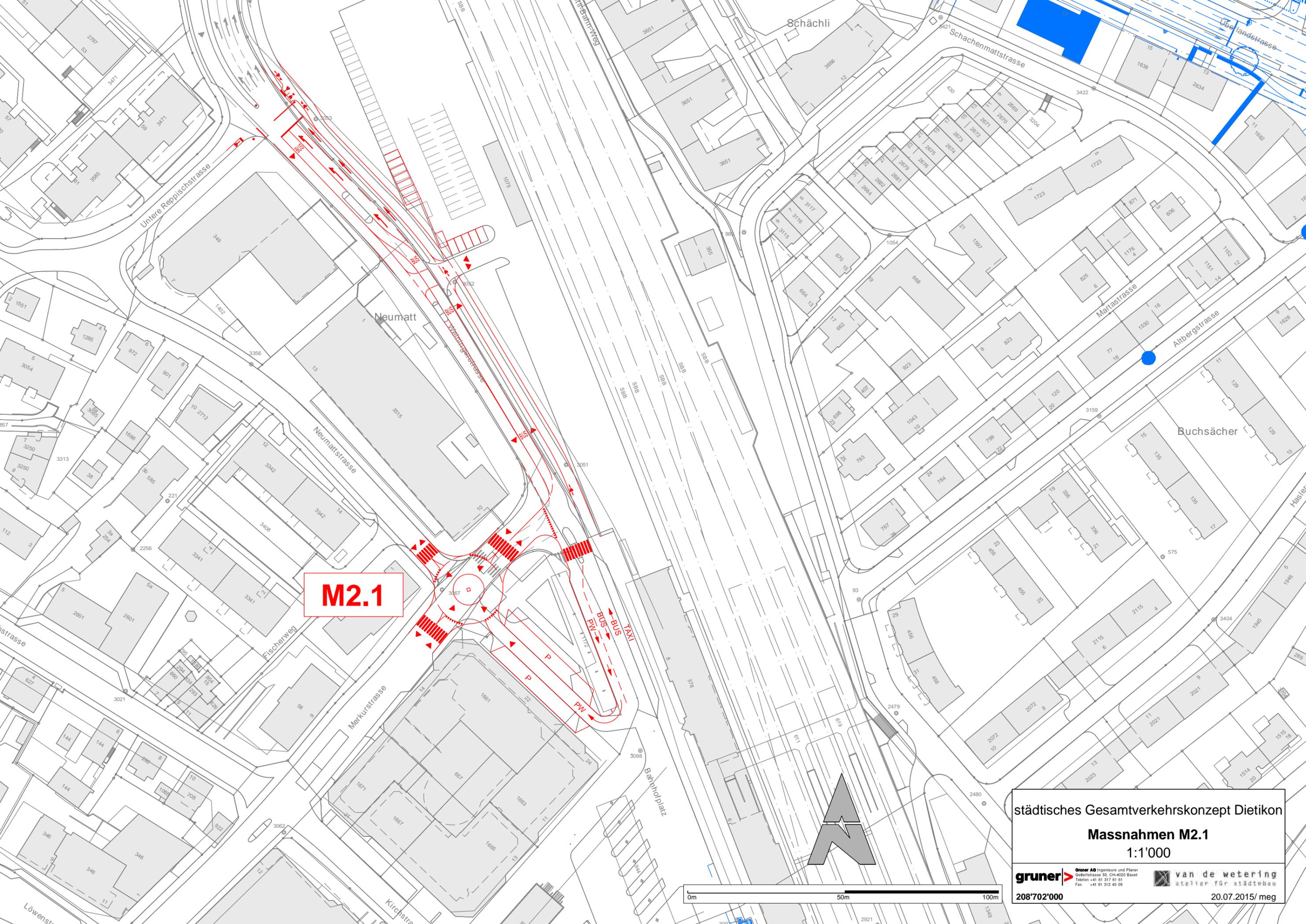
M2: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bäcker-/Merkurstrasse		
Massnahmenbereich	Teilstrategie	Priorität
<input checked="" type="checkbox"/> Fussverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input checked="" type="checkbox"/> A
<input type="checkbox"/> Veloverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> C
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Der Bereich Bäcker-/Merkurstrasse weist durch die zentrumsnahe Lage ein hohes Aufkommen an Ziel-Quell-Verkehr auf und wird zusätzlich als Durchgangsrouten der Nord-Süd-Relation genutzt. Durch das hohe Verkehrsaufkommen und Parkiervorgänge im Bereich der Post entstehen zum einen Rückstaus, die den ÖV beeinträchtigen, zum anderen wird die Aufenthaltsqualität stark reduziert.</p> <p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Bäcker-/Merkurstrasse ist es, den Verkehrsfluss auf der Bäcker-/Merkurstrasse zu optimieren, die Erschliessung des Postareals zu verbessern und dem gesamten Bereich einen Zentrumscharakter zu verleihen, um die Aufenthaltsqualität für Fussgänger zu verbessern.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschrieb</b></p> <p><b>Betriebskonzept:</b></p> <p>Das Betriebskonzept sieht eine Verlegung der Zufahrt zu den oberirdischen Post-Stellplätzen über den Bahnhofplatz und die Ausfahrt über die Merkurstrasse vor. Im Gegenzug werden die heute bestehenden Taxi-Plätze auf die Bahnofsseite verlagert. Die Kiss+Ride-Stellplätze sind somit entweder auf die Stellflächen entlang der SBB-Gleise (Nähe Mobility) oder auf einen Teil der Post-Stellplätze durch entsprechende Umwidmungen zu verlagern. Durch das Betriebskonzept kann erreicht werden, dass der durchgehende Verkehr der Route Weiningerstrasse-Merkurstrasse-Bäckerstrasse nahezu ungehindert von Parkiervorgängen fliessen kann. Auf dem gesamten Abschnitt Bäcker-/Merkurstrasse ist zudem die Einrichtung einer temporeduzierten Zone (Tempo 30 oder Begegnungszone) geplant. In diesem Zusammenhang ist die Errichtung eines Kreisels am Knoten Merkur-/Weiningerstrasse als zusätzliches optionales Element denkbar, das zu einer Entschleunigung des Verkehrs beitragen kann. Auf der Löwenstrasse soll eine Begegnungszone eingerichtet werden.</p> <p><b>Gestaltungskonzept:</b></p> <p>Der Bereich Bäcker-/Merkurstrasse ist verkehrsberuhigt zu gestalten. Gestalterisch soll die Bäcker- und die Merkurstrasse als urbane Nebenstrasse wirken, da sich ausser einzelnen gewerblichen Erdgeschossnutzungen auch Wohnnutzungen im Erdgeschoss befinden. Eine besondere Bedeutung kommt der Löwenstrasse zu, da sie eine wichtige LV-Achse von der Vorstadt über die Reppisch und das Kronenareal zum Zentrum darstellt. Sie soll deshalb als Begegnungszone gestaltet werden.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	143'000 CHF	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Kanton Zürich, Verkehrsbetriebe Zürich	
<b>Abhängigkeiten</b>	Ausbau Überlandstrasse, Massnahme OE1.1	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Plan Betriebskonzept, Plan Gestaltungskonzept, Einzelmassnahme M2.1	

### M2: Betriebskonzept Bäcker-/Merkurstrasse



### M2: Gestaltungskonzept Bäcker-/Merkurstrasse





**M2.1**

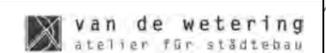
städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

**Massnahmen M2.1**

1:1'000



**gruner AG** Ingenieure und Planer  
Göllerstrasse 55, CH-4020 Basel  
Telefon +41 61 317 61 61  
Fax +41 61 312 40 09



208'702'000

20.07.2015/ meg



M3: Betriebskonzept Heimstrasse		
Massnahmenbereich	Teilstrategie	Priorität
<input type="checkbox"/> Fussverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input type="checkbox"/> A
	<input checked="" type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	
<input type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> B
	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	<input checked="" type="checkbox"/> C
	<input type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
<input checked="" type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	

**Ausgangslage**

Die Heimstrasse übernimmt eine wichtige Erschliessungsfunktion für das Gebiet Silber. Zusätzlich wird die Heimstrasse als Verbindung zwischen dem Autobahnanschluss Dietikon und den Siedlungsgebieten Schlieren/Weiningen genutzt, wodurch es in den Spitzenstunden am Knoten Überlandstrasse/Heimstrasse zu längeren Rückstaus kommt, die die Fahrplanstabilität des ÖV gefährden.

**Ziel**

Ziel des Betriebskonzeptes ist es, das Verkehrsaufkommen in der Heimstrasse in den Spitzenstunden soweit zu reduzieren, dass der ÖV keine Fahrzeitverluste auf dem Weg zum Bahnhof Dietikon bekommt. Dabei ist zu beachten, dass die Leistungsfähigkeit des Knotens Überlandstrasse/Heimstrasse für die prognostizierten Verkehrsmengen nachgewiesen ist. Bei den vorgeschlagenen Massnahmen handelt es sich somit um eine Rückfallebene, falls die prognostizierten Belastungen übertroffen werden.

**Massnahmenbeschreibung**

Um das Verkehrsaufkommen in der Heimstrasse in den Spitzenstunden zu begrenzen, sind nach Diskussionen mit der Steuerungs- und Begleitgruppe bei Bedarf zwei Varianten weiterzuvorführen.

**Variante 1: Temporäres Einbahnregime**

Die Variante 1 sieht ein temporäres Einbahnregime auf der Heimstrasse vor. Dazu wird die Einfahrt in die Heimstrasse ab dem Kreisel Heimstrasse/Viaduktstrasse mittels einer automatischen Sperrung während den Hauptverkehrszeiten unterbunden. Die Ausfahrt aus dem Gebiet Silber in Richtung Süden und Osten erfolgt demnach über die Viaduktstrasse. Die Fahrbeziehung Limmatfeld - Silber wird durch die temporäre Sperrung nicht tangiert. Der ÖV und der Langsamverkehr können jederzeit in beiden Richtungen ohne Einschränkungen über die Heimstrasse verkehren (M3.1a).

**Variante 2: Dauerhaftes Einbahnregime**

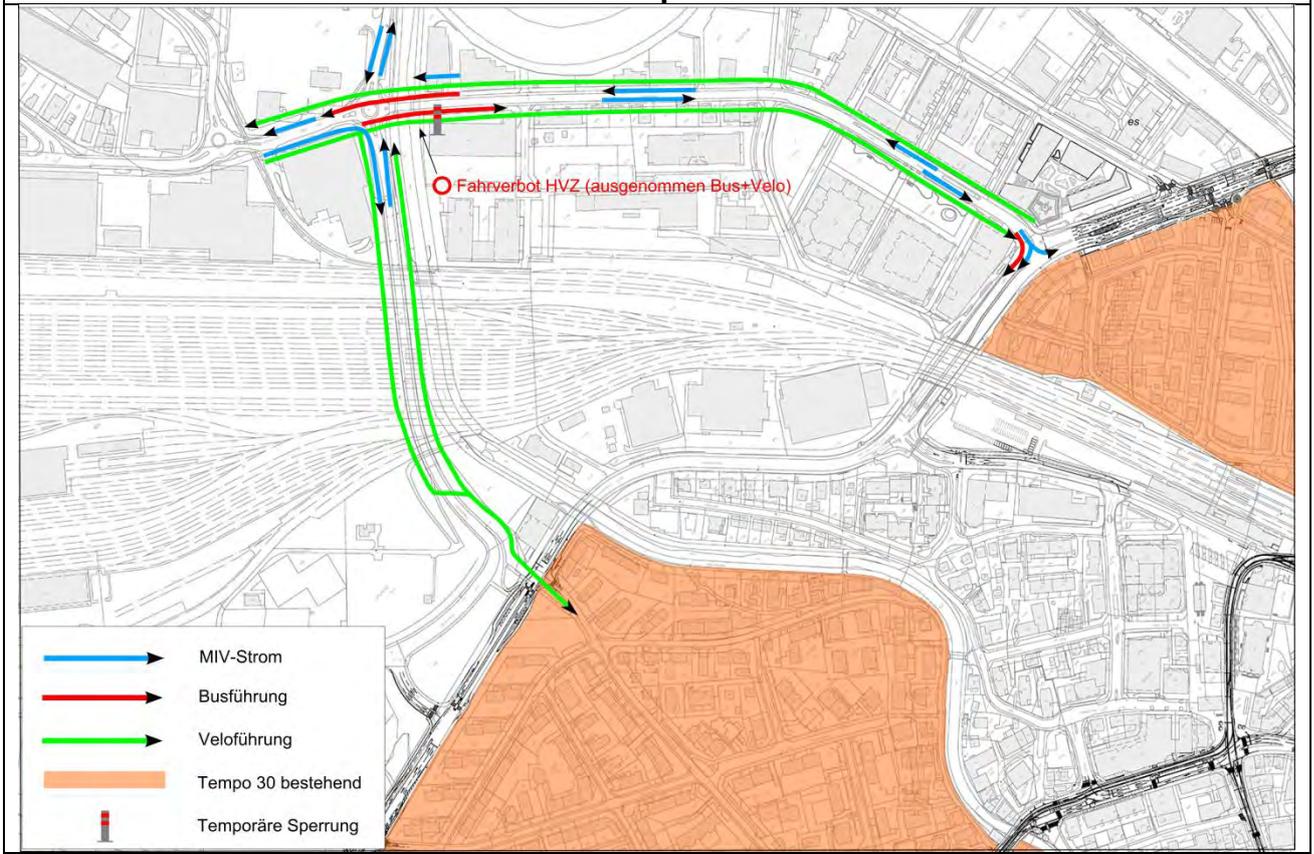
Die Variante 2 umfasst die dauerhafte Einrichtung eines Einbahnregimes. Demnach kann der MIV zwischen dem Knoten Heimstrasse/Kanalstrasse und dem Kreisel Heimstrasse/Viaduktstrasse lediglich in Fahrtrichtung Silber verkehren. Im Gegenzug wird die bestehende Busspur in Fahrtrichtung Limmatfeld bis zum Kreisel Heimstrasse/Viaduktstrasse verlängert. Der Verkehr aus dem Gebiet Silber wird somit - analog zur Variante 1 - über die Viaduktstrasse bzw. die Mutschellenstrasse geleitet. Wesentlicher Unterschied zur Variante 1 ist, dass es sich hierbei um eine dauerhafte Änderung des Verkehrsregimes handelt (M3.1b).

**Übersichtsplan**

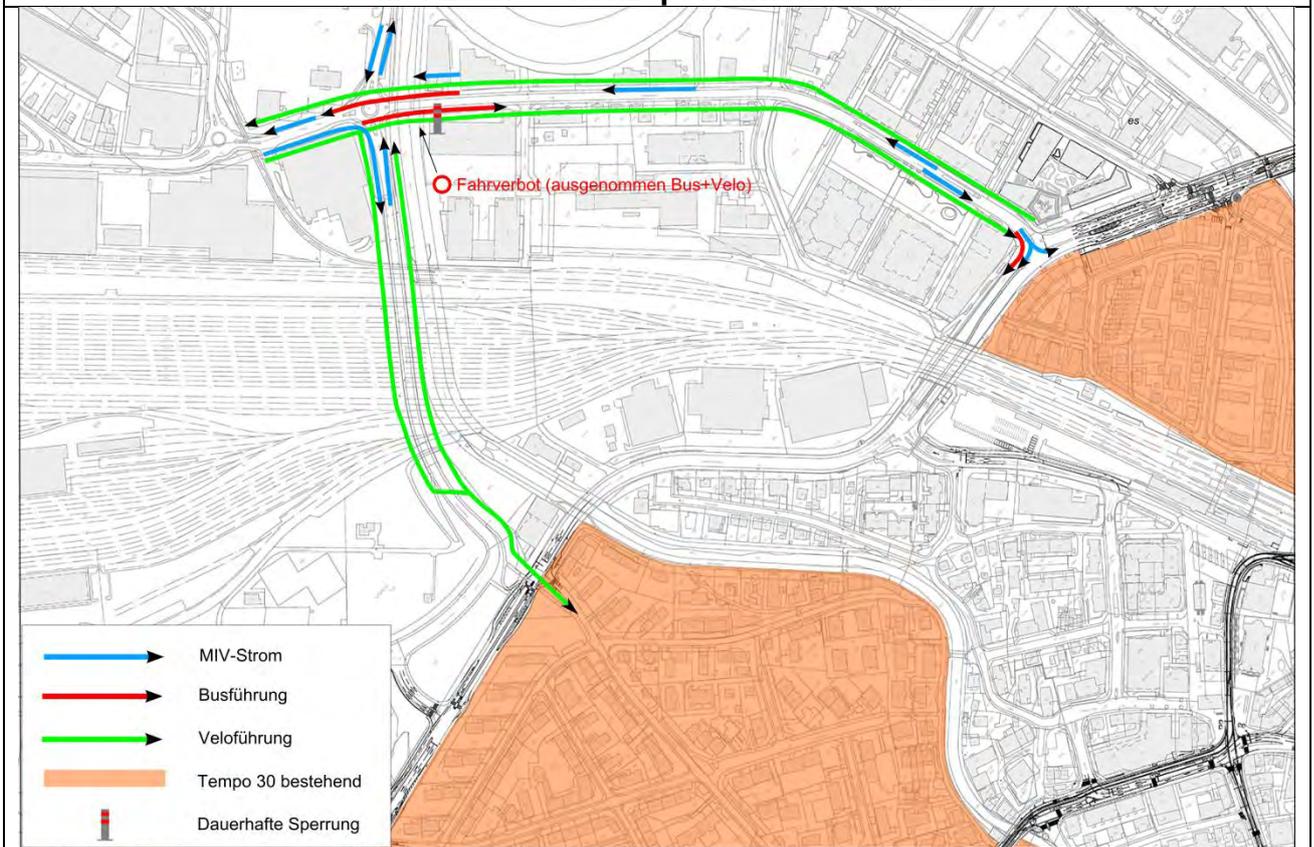


<p><b>Variante 3 Temporäre Sperrung</b></p> <p>Die Variante 3 sieht als Überlastungsschutz für die Heimstrasse die Errichtung automatischer Sperren (Poller/Schranke) am Kreisell Heimstrasse/Viaduktstrasse vor, die lediglich in der Hauptverkehrszeit aktiviert werden und dazu dienen, die Fahrbeziehung Silberne ↔ Limmatfeld via Heimstrasse für den MIV zu unterbinden. Während der Sperrung wird der MIV aus bzw. in das Gebiet Silberne über die Viaduktstrasse bzw. die Mutschellenstrasse geleitet. Der ÖV und der Langsamverkehr können hingegen auch in der Hauptverkehrszeit ungehindert über die Heimstrasse verkehren. Geeignete Wendemöglichkeiten im Bereich zwischen der Sperrung am Kreisell Heimstrasse/Viaduktstrasse und der Allmendstrasse sind bei den weiteren Arbeiten vertieft zu prüfen (M3.1a).</p> <p><b>Variante 4 Dauerhafte Sperrung</b></p> <p>Diese Variante ist weitgehend identisch zur Variante 3. Der einzige Unterschied besteht darin, dass die Heimstrasse am Kreisell Heimstrasse/Viaduktstrasse dauerhaft für den MIV gesperrt ist.</p>	
<b>Kostenschätzung</b>	-
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon
<b>Weitere Beteiligte</b>	Kanton Zürich, Verkehrsbetriebe Zürich
<b>Abhängigkeiten</b>	Verkehrsentwicklung
<b>Beilagen/Pläne</b>	Pläne Betriebskonzepte (V1, V2, V3 und V4), Einzelmassnahmen M3.1a, M3.1b

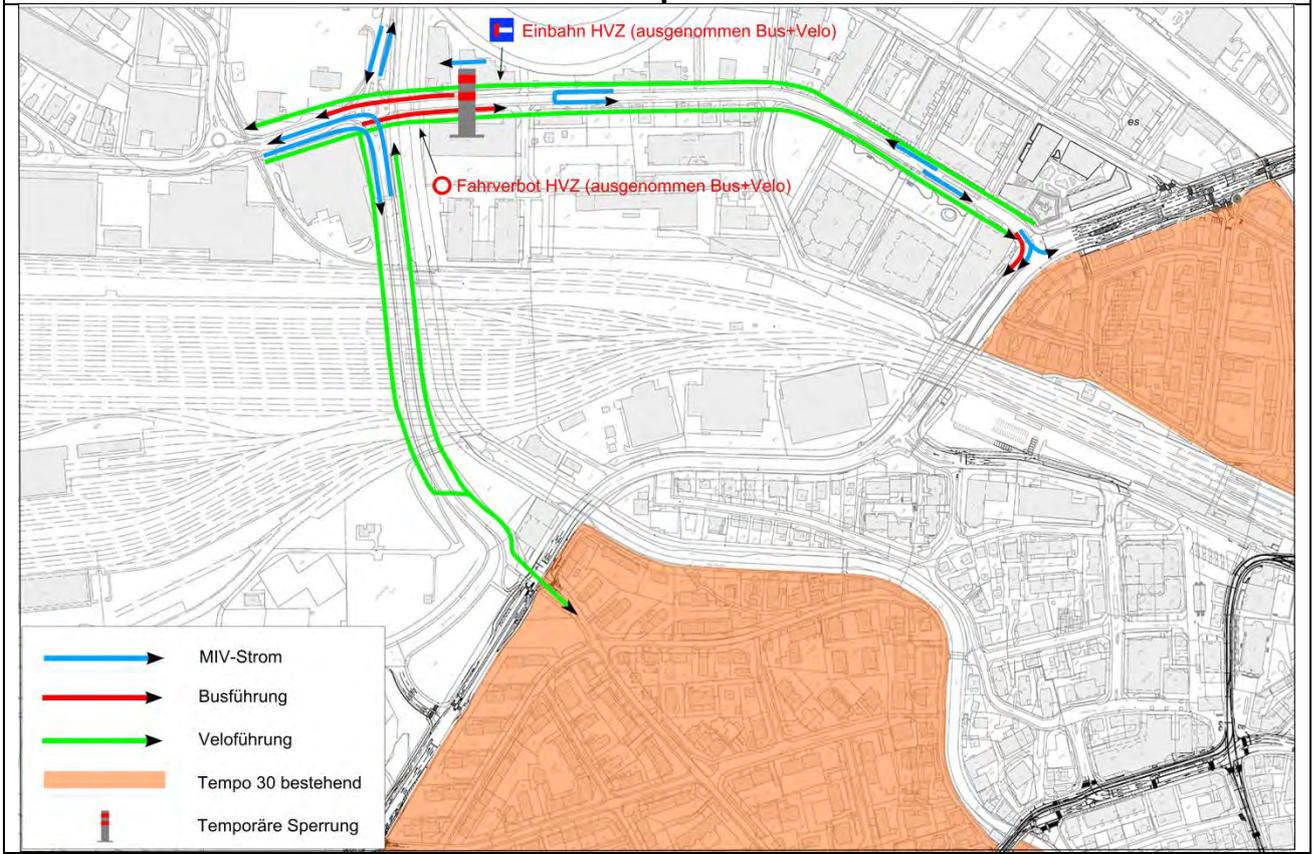
### M3: Betriebskonzept Heimstrasse V1



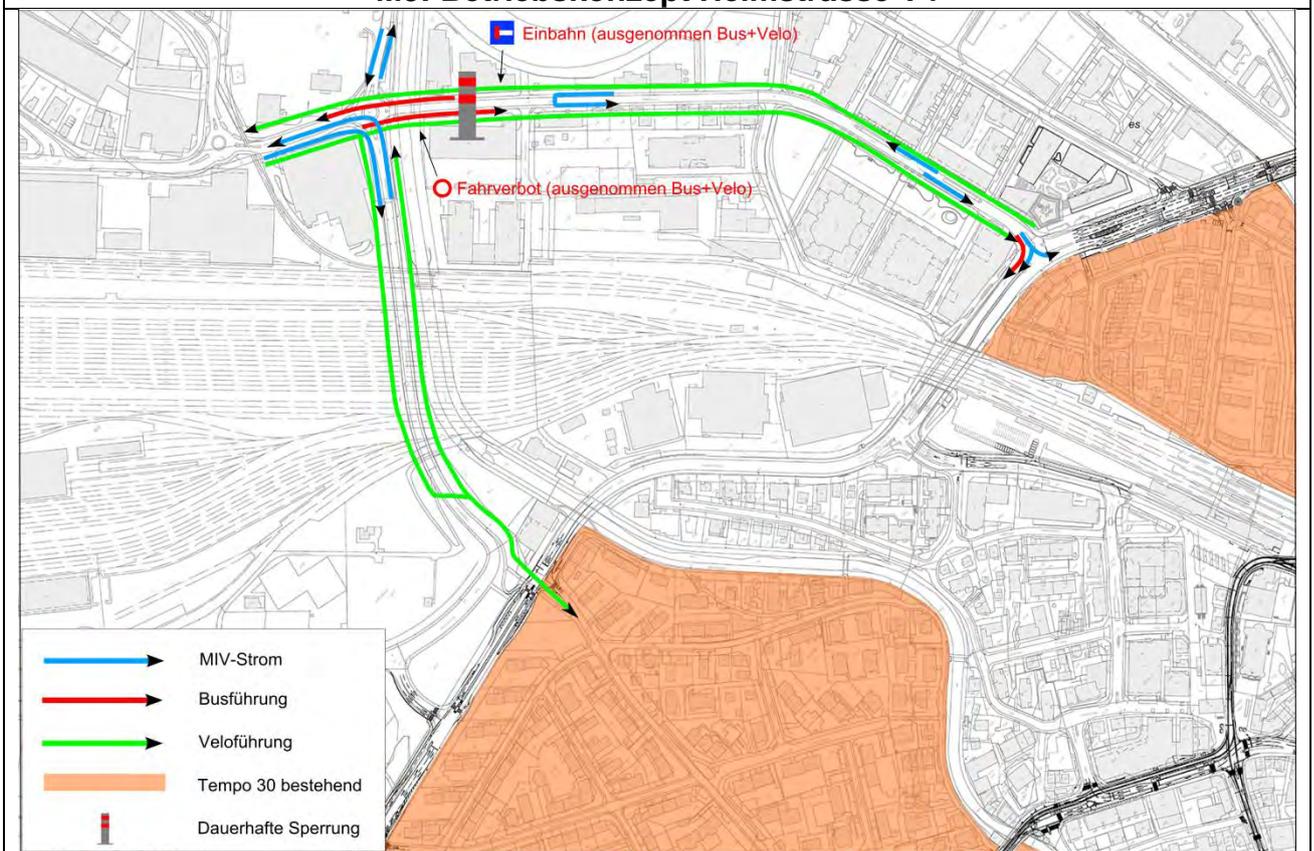
### M3: Betriebskonzept Heimstrasse V2

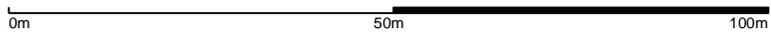
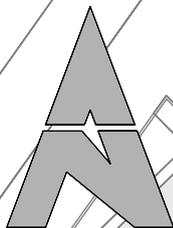
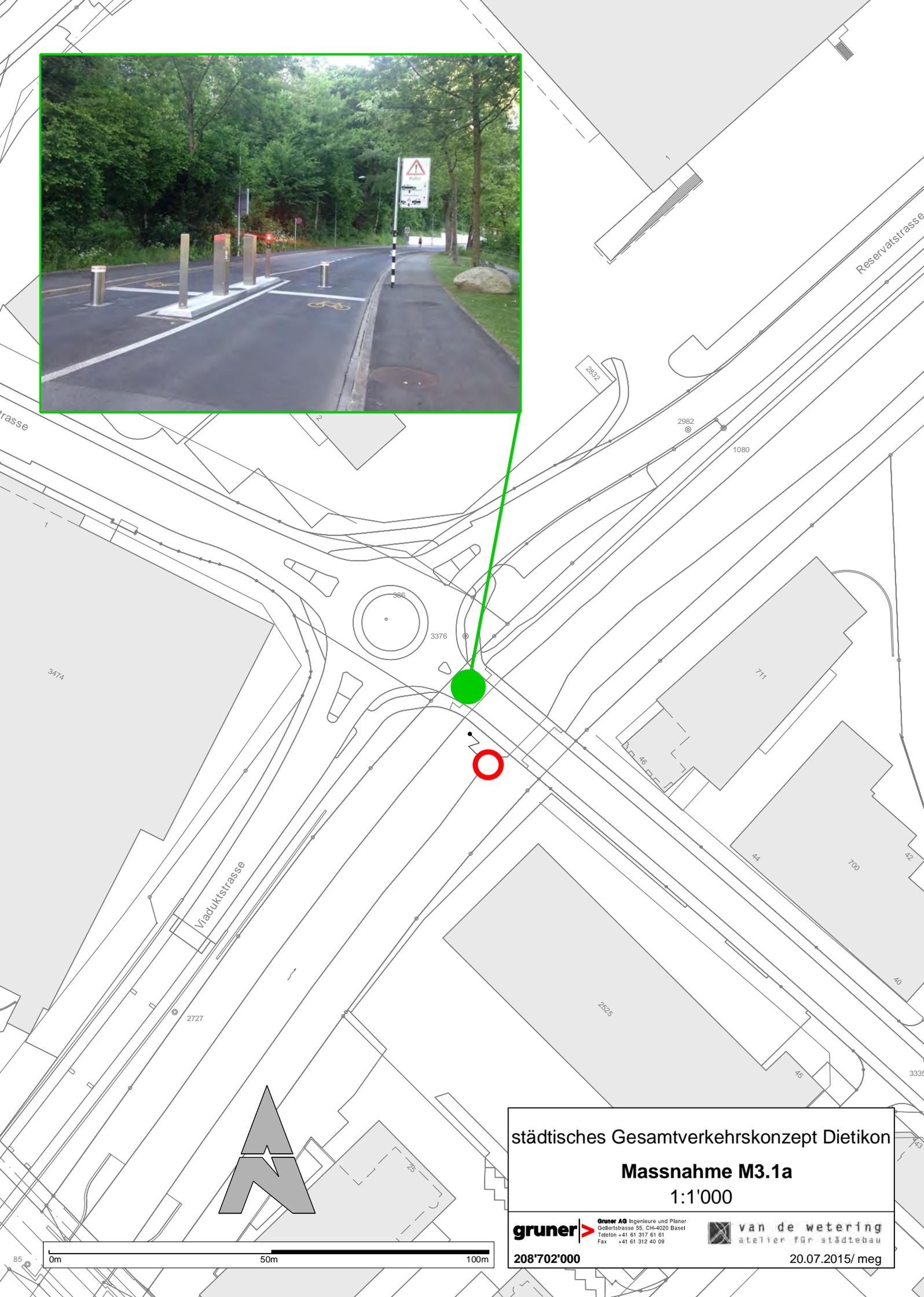


### M3: Betriebskonzept Heimstrasse V3



### M3: Betriebskonzept Heimstrasse V4





städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

**Massnahme M3.1a**

1:1'000

**gruner**

gruner AG Ingenieure und Planer  
Gellerstrasse 55, CH-4020 Basel  
Telefon +41 61 317 61 61  
Fax +41 61 312 40 09



**van de wetering**  
atelier für städtebau

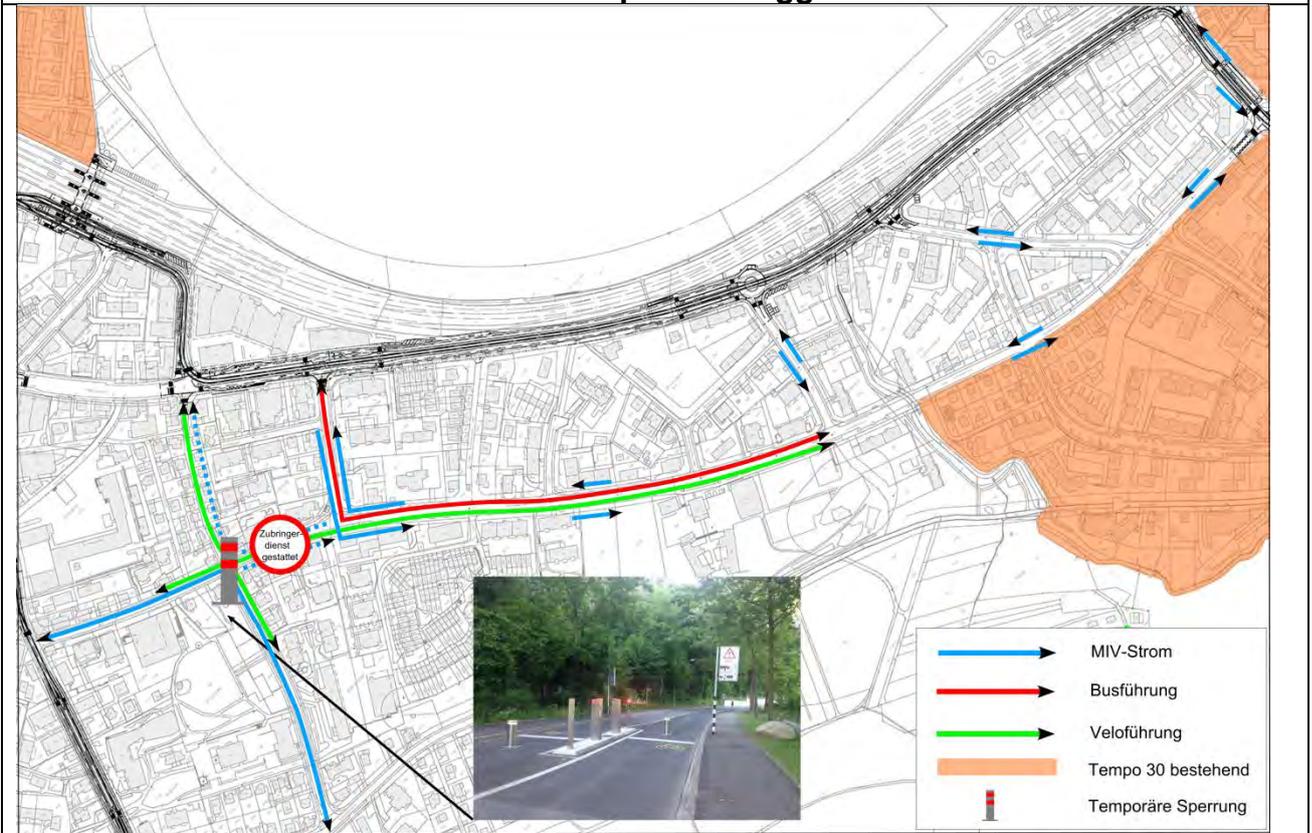
208'702'000

20.07.2015/ meg

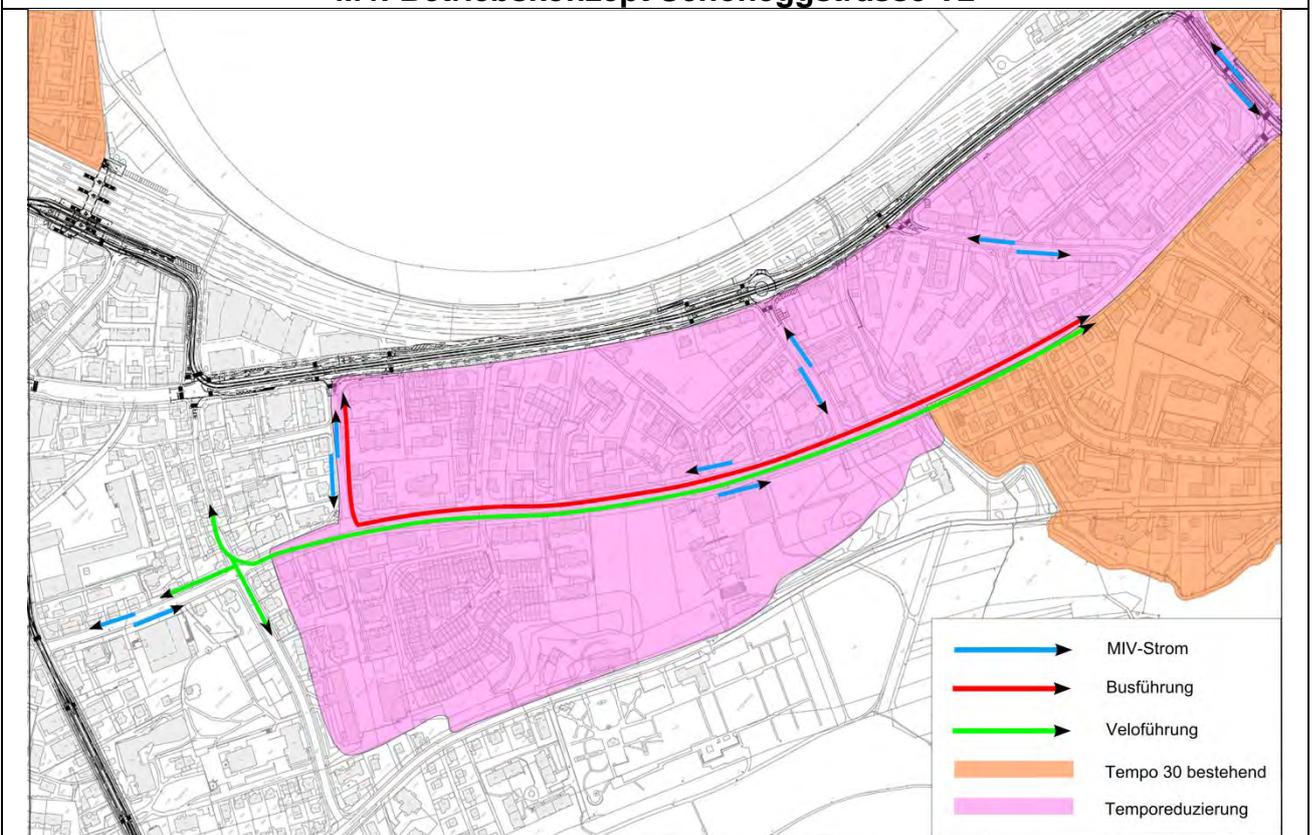


<b>M4: Betriebskonzept Schöneggstrasse</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input type="checkbox"/> A
	<input checked="" type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	
<input type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> B
	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	<input checked="" type="checkbox"/> C
	<input type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
<input checked="" type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Die Beziehung Schöneggstrasse-Birmensdorferstrasse ist derzeit nur vereinzelt von Durchgangsverkehr betroffen. Zukünftig besteht jedoch die Gefahr, dass mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn die Route weiter an Attraktivität gewinnen wird, um den hochbelasteten Knoten Kirchplatz im Stadtzentrum zu umfahren.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Mit dem Betriebskonzept soll vermieden werden, dass die Schöneggstrasse zukünftig vermehrt als Ausweichroute genutzt wird. Dabei sind ebenfalls die Bedürfnisse der Quartierbewohner nach einem möglichst ungehinderten Verkehrsfluss zu berücksichtigen. Zu beachten ist, dass es sich bei dem vorgeschlagenen Betriebskonzepten um eine Rückfallebene handelt, die nur umgesetzt werden sollte, falls die Schöneggstrasse vermehrt von Durchgangsverkehr betroffen ist. Es werden daher vorerst drei mögliche Varianten zur Diskussion gestellt.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p><b>Variante 1: Temporäre Sperrung</b></p> <p>Die Variante 1 sieht am Knoten Schöneggstrasse/Poststrasse die Einrichtung einer temporären Sperrung vor. In der Nacht wird die Sperrung wieder aufgehoben, da in dieser Zeit mit keinem grösseren Durchgangsverkehr zu rechnen ist. Grundsätzlich betrifft die Sperrung lediglich den Autoverkehr, für den Langsamverkehr wird die Schöneggstrasse hingegen durchgängig befahrbar sein.</p> <p><b>Variante 2: Tempo 30-Zone</b></p> <p>Die Variante 2 umfasst die Errichtung einer Tempo 30-Zone im Quartier Schönegg. Um die gewünschte Geschwindigkeitsreduktion zu erreichen, sind zusätzliche bauliche Massnahmen zu realisieren (z.B. Fahrbahnverengung, Geschwindigkeitsüberwachung).</p> <p><b>Variante 3: Lichtsignalanlagen</b></p> <p>Die Variante 3 umfasst eine Erhöhung der Widerstände auf der Schöneggstrasse durch die Errichtung von zusätzlichen Lichtsignalanlagen, wodurch der Verkehrsfluss gebremst werden kann.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	-	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Kantonspolizei Zürich, Verkehrsbetriebe Zürich	
<b>Abhängigkeiten</b>	Verkehrsentwicklung	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Pläne Betriebskonzepte (V1, V2 und V3)	

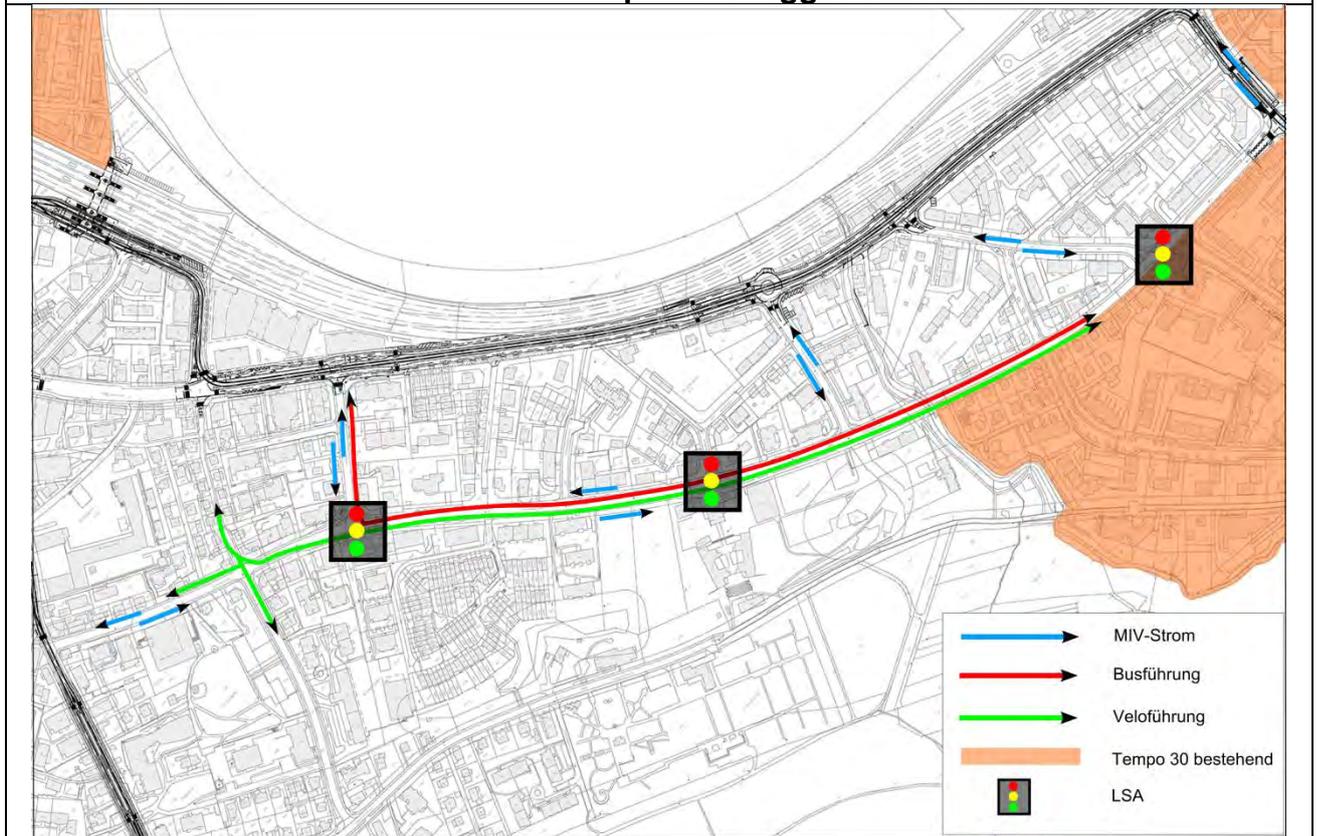
### M4: Betriebskonzept Schöneggstrasse V1



### M4: Betriebskonzept Schöneggstrasse V2



### M4: Betriebskonzept Schöneggstrasse V3



<b>M5: Stellplatzbedarf Zentrum Dietikon</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input type="checkbox"/> A
	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	
<input type="checkbox"/> Veloverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input checked="" type="checkbox"/> B
	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	<input type="checkbox"/> C
	<input type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
<input checked="" type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Das derzeit gültige Stellplatzreglement der Stadt Dietikon berücksichtigt lediglich die ÖV-Güteklassen B bis D als Reduktionsfaktoren des spezifischen Parkfelder-Angebotes. Da das Zentrum Dietikon aufgrund seiner hochwertigen ÖV-Erschliessung jedoch bereits heute die ÖV-Güteklasse A aufweist und sich die ÖV-Erschliessung zukünftig durch die Realisierung der Limmattalbahn weiter verbessern wird, ist eine Anpassung des Stellplatzreglements notwendig. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Stadtzentrum Dietikon mit dem Parking Central (Nextra und Löwenzentrum), dem Parking Kirchplatz, dem Parking Trio sowie den oberirdischen Stellplätzen der Post insgesamt 490 Parkplätze und damit eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen zur Verfügung steht. Hinzu kommen 157 weitere Stellplätze der Park+Ride-Anlage am Bahnhof, die allerdings mit einer allfälligen Entwicklung des Areals deutlich reduziert werden dürfte. Diese Parkplätze werden heute vorwiegend von Auswärtigen genutzt, welche zukünftig mit dem ÖV zum Bahnhof Dietikon gelangen können.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel der Anpassung des Stellplatzreglements ist die Anpassung der Bedarfswerte für Autos, Mofas und Velos an die aktuellen Verhältnisse sowie die Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens in zentralen Lagen. Gleichzeitig soll durch eine Förderung des ÖV und des Langsamverkehrs die Erreichbarkeit des Stadtzentrums sichergestellt werden.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschrieb</b></p> <p>Durch eine Revision des Stellplatzreglements sollen die Richtwerte für das spezifische Parkfelder-Angebot verschiedener Nutzungen für Autos, Mofas und Velos angepasst werden. Grundlage der Revision bildet dabei die Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen bzw. die SN 640 281. Im Stadtzentrum ist vor allem der hervorragenden ÖV-Erschliessung durch die Limmattalbahn Rechnung zu tragen, wodurch eine Reduzierung der spezifischen Bedarfswerte des motorisierten Verkehrs gerechtfertigt werden kann.</p>		
<b>Kostenschätzung</b>	-	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	-	
<b>Abhängigkeiten</b>	keine	
<b>Beilagen/Pläne</b>	keine	

<b>M6: Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input checked="" type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input type="checkbox"/> A
<input checked="" type="checkbox"/> Veloverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input checked="" type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> C
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Die nach Bergdietikon führende Oberdorfstrasse weist zwar einen siedlungsverträglich gestalteten Strassenquerschnitt (Kernfahrbahn) auf, die Vorzonen der angrenzenden Gebäude öffnen sich aber grösstenteils nicht zur Strasse hin, sondern sind mit dichten und hohen Gehölzpflanzungen und Zaunelementen vom Strassenraum getrennt.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel des Gestaltungskonzeptes ist es, die angrenzenden Gebäude vermehrt zur Strasse hin zu öffnen. Ausserdem sollen für den Langsamverkehr sichere Querungsmöglichkeiten errichtet werden.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p>Das Gestaltungskonzept sieht vor, der Oberdorfstrasse einen ruhigen, stark durchgrüntem Charakter mit Vorgärten zu verleihen. Für den Langsamverkehr sind im Bereich der Zelglistrasse und der Steinackerstrasse sichere Querungen zu errichten. Auch gestalterisch sind geeignete Massnahmen für die Querungsstellen zu realisieren (z.B. Markierung durch Bäume/Baumgruppen). Langfristig sind bei einem Um- oder Neubau von Gebäuden die Vorzonen offen zu gestalten.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	-	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Grundeigentümer	
<b>Abhängigkeiten</b>	-	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Gestaltungskonzept M6	

### M6: Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse



<b>M7: Gestaltungskonzept Zürcherstrasse</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input checked="" type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input type="checkbox"/> A
<input checked="" type="checkbox"/> Veloverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input checked="" type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> C
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Die Zentralstrasse/Zürcherstrasse ist eine wichtige West-Ost-Verbindung, die durch den Zentrumsbereich von Dietikon führt. An den urban wirkenden Strassenraum grenzen gemischte Nutzungen aus Wohnen und Gewerbe mit publikumsorientierten Erdgeschossen, die sich vor allem im Bereich Kronenplatz bis Poststrasse konzentrieren. Die publikumsorientierten Erdgeschosse im Zentrumsabschnitt sind häufig von Parkierung und Baumrabatten vom Strassenraum getrennt. Die Wohnnutzungen ausserhalb des Zentrumsgebietes grenzen sich grossteils mit hohen Zäunen und Hecken vom Strassenraum ab. Partielle Baumreihen und Gehölzpflanzungen in Privatgärten geben dem Strassenraum eine minimale Durchgrünung.</p> <p>Im Zuge der Realisierung der Limmattalbahn wird die West-Ost-Verbindung im Stadtzentrum Dietikon aufgewertet. Zwischen Poststrasse und Kirchplatz verlässt die Limmattalbahn jedoch die Zürcherstrasse, um direkt am Bahnhof Dietikon zu halten. Der Strassenraum weist somit in diesem Bereich auch nach Inbetriebnahme der Limmattalbahn Gestaltungsdefizite auf.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel des Gestaltungskonzeptes ist es, einen städtischen Boulevard mit Mittelzone als starkem Identitätsträger zu schaffen, damit dem Bereich ein Zentrumscharakter verliehen wird.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p>2010 wurde ein Konzept zur Aufwertung des Zentrumsabschnittes von Dietikon erarbeitet. Dieses sieht einen urbanen Boulevard mit Mittelzone und breiten, gut nutzbaren und belebten Vorzonen vor. Querungsmöglichkeiten für Fussgänger sowie das Veloangebot werden verbessert. Einzelne Parkplätze im Strassenraum bieten Synergien zwischen Verkehr und Erdgeschossnutzungen. Baumpflanzungen sorgen für Durchgrünung und ein verbessertes Stadtklima.</p> <p>Die Massnahme ist als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm 3 vorgesehen. Die konkrete Umsetzung ist dabei mit der Volumenstudie Stadtboulevard (2015) abzustimmen.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	-	
<b>Federführung</b>	Kanton Zürich, Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Grundeigentümer	
<b>Abhängigkeiten</b>	Realisierung Limmattalbahn, Volumenstudie Stadtboulevard	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Gestaltungskonzept M7	

### M7: Gestaltungskonzept Zürcherstrasse



<b>M8: Konzept temporeduzierte Zonen (Tempo 30 und Begegnungszonen)</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input type="checkbox"/> Fussverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input checked="" type="checkbox"/> A
	<input checked="" type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	
<input type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> B
	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	<input type="checkbox"/> C
	<input checked="" type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
<input checked="" type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<b>Ausgangslage</b>		
<p>Die Stadt Dietikon verfügt über ein Konzept Tempo 30 aus dem Jahre 2012. Dieses sieht für weite Bereiche der Stadt die Errichtung von temporeduzierten Zonen (Tempo 30 und Begegnungszonen) vor, die auch sukzessive durch die Stadt umgesetzt wurden. Im Rahmen der Erarbeitung des sGVK bietet sich die Gelegenheit, das bestehende Konzept zu überprüfen und unter Berücksichtigung der Netzentwicklungsstrategie sowie der Betriebs- und Gestaltungskonzepte weiterzuentwickeln.</p>		
<b>Ziel</b>		
<p>Im Sinne einer stadtverträglichen Gestaltung des Strassennetzes sollen in den Wohnquartieren und im Zentrumsbereich flächendeckend temporeduzierte Zonen eingeführt werden. Davon ausgenommen sind Strassen mit einer übergeordneten Funktion sowie das Arbeitsplatzgebiet Silbern.</p>		
<b>Massnahmenbeschreibung</b>		
<p>Durch die konsequente Umsetzung der flächendeckenden Einführung von temporeduzierten Zonen ergeben sich gegenüber dem Konzept von 2012 folgende Änderungen bzw. Ergänzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tempo 30-Zonen Weinberg und Hätschen (Nr. 4a und 4b)</li> <li>- Tempo 30-Zone Mühlehalden (Nr. 5)</li> <li>- Tempo 30-Zonen Blüemliquartier und Schöneegg (Nr. 10a und 10c)</li> <li>- Begegnungszone Elisen (Nr. 11)</li> <li>- Tempo 30-Zone Glanzenberg (Nr. 13)</li> <li>Tempo 30-Zone Gertrud/Gruben (Nr. 14)</li> <li>- Tempo 30-Zonen Niderfeld und Bodacher/Eigi (Nr. 18a und 18b)</li> <li>- Tempo 30-Zone Lindenbühl (Nr. 19)</li> </ul>		
<b>Kostenschätzung</b>	-	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Kantonspolizei Zürich	
<b>Abhängigkeiten</b>	-	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Konzept temporeduzierte Zonen (Tempo 30 und Begegnungszonen)	

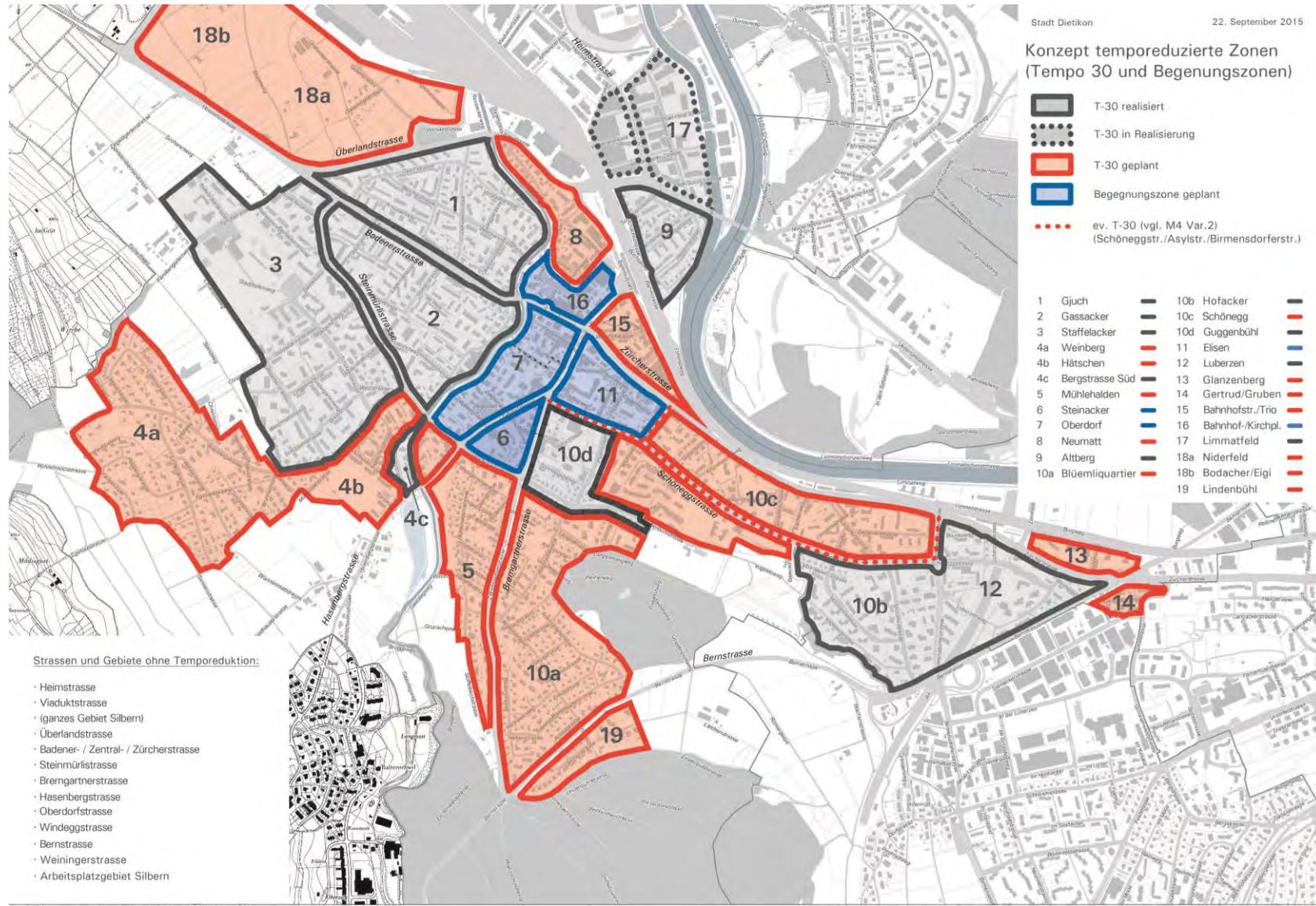
### M8: Konzept temporeduzierte Zonen (Tempo 30 und Begegnungszonen)

Stadt Dietikon 22. September 2015

#### Konzept temporeduzierte Zonen (Tempo 30 und Begegnungszonen)

-  T-30 realisiert
-  T-30 in Realisierung
-  T-30 geplant
-  Begegnungszone geplant
-  ev. T-30 (vgl. M4 Var.2) (Schöneggstr./Asylstr./Birmensdorferstr.)

- |                    |                      |                   |
|--------------------|----------------------|-------------------|
| 1 Gjuch            | 10b Hofacker         | 18a Niderfeld     |
| 2 Gassacker        | 10c Schönegg         | 18b Bodacher/Eigi |
| 3 Steffelacker     | 10d Guggenbühl       | 19 Lindenbühl     |
| 4a Weinberg        | 11 Eisen             |                   |
| 4b Hätchen         | 12 Luberzen          |                   |
| 4c Bergstrasse Süd | 13 Glanzenberg       |                   |
| 5 Mühlehalde       | 14 Gertrud/Gruben    |                   |
| 6 Steinacker       | 15 Bahnhof-/Trio     |                   |
| 7 Oberdorf         | 16 Bahnhof-/Kirchpl. |                   |
| 8 Neumatt          | 17 Limmatfeld        |                   |
| 9 Altberg          | 18a                  |                   |



Strassen und Gebiete ohne Temporeduktion:

- Heimstrasse
- Viaduktstrasse
- (ganzes Gebiet Silbern)
- Überlandstrasse
- Badener- / Zentral- / Zürcherstrasse
- Steinmühlstrasse
- Bremgartnerstrasse
- Hasenbergstrasse
- Oberdorfstrasse
- Windeggstrasse
- Bernstrasse
- Weiningerstrasse
- Arbeitsplatzgebiet Silbern

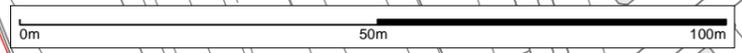
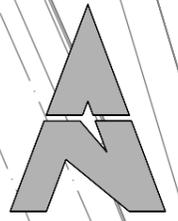
OE 1: Busführung Weiningerstrasse/Überlandstrasse		
Massnahmenbereich	Teilstrategie	Priorität
<input type="checkbox"/> Fussverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input checked="" type="checkbox"/> A
<input type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input type="checkbox"/> B
<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> C
	<input checked="" type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	<input type="checkbox"/> C
	<input type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Für den Busverkehr entstehen stadtauswärts am Knoten Weiningerstrasse/Überlandstrasse sowie im Zufluss zum Bahnhof Dietikon Fahrzeitverluste. Stauwurzel ist dabei zum einen der LSA-gesteuerte Knoten Überlandstrasse, zum anderen der unzureichende Verkehrsabfluss auf der Achse Bäcker-/Merkurstrasse, der Rückstaubildungen bis zur Weiningerstrasse zur Folge hat. Verschärft wird dieses Problem dahingehend, dass der stadteinwärts fahrende Bus (Fahrtrichtung Bahnhof) am LSA-Knoten Überlandstrasse zwar bevorzugt wird, sich allerdings einen Fahrstreifen mit dem MIV teilt und somit den Autoverkehr mit ausstösst. In der Konsequenz kann der MIV-Zufluss auf die Weiningerstrasse nicht oder nur sehr begrenzt gesteuert werden und der Bus verkehrt hinter dem MIV-Pulk.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel der geänderten Busführung im Bereich Weiningerstrasse/Überlandstrasse ist es, den Busverkehr möglichst konsequent vom MIV zu trennen und mit einem eigenem Signal an der LSA Weiningerstrasse/Überlandstrasse auszustatten, um somit entstehende Fahrzeitverluste zu reduzieren, respektive zu vermeiden.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p>Das Busführungskonzept im Bereich Weiningerstrasse/Überlandstrasse setzt sich aus zwei Einzelmassnahmen zusammen. Die Massnahme OE1.1 umfasst in der Weiningerstrasse zwischen den Knoten Merkurstrasse und Untere Reppischstrasse die Errichtung einer Busspur in Mittellage, die in beiden Fahrrichtungen befahrbar ist. Am Knoten Untere Reppischstrasse wird zudem eine vorgelagerte LSA eingerichtet, damit der Bus vor dem übrigen Verkehr bis zum Knoten Überlandstrasse vorfahren kann. Die Massnahme OE1.2 sieht eine modifizierte Verkehrsführung am Knoten Weiningerstrasse/Überlandstrasse vor, damit der Bus vom übrigen Verkehr getrennt auf die Weiningerstrasse in Fahrtrichtung Bahnhof einbiegen kann. Demnach erhält der Bus einen separaten Linksabbiegestreifen, der geradeausfahrende Verkehr verkehrt hingegen auf einem einzelnen Fahrstreifen. Da für den von der Weiningerstrasse kommenden Linksabbieger in Richtung Überlandstrasse eine Flankenfahrt ermöglicht wird, kann der Geradeausverkehr auf der Überlandstrasse mit einem Dauergrün ausgestattet werden.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p>
<b>Kostenschätzung</b>	1'400'000 CHF	
<b>Federführung</b>	Kanton Zürich	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Stadt Dietikon, Kantonspolizei Zürich, Verkehrsbetriebe Zürich	
<b>Abhängigkeiten</b>	Ausbau Überlandstrasse	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Einzelmassnahmen OE1.1, OE1.2	

**OE1.2**

**OE1.1**

städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon  
**Massnahmen OE1.1 / OE1.2**  
1:1'000

**gruner** AG Ingenieure und Planer  
Güterstrasse 55, CH-4020 Basel  
Telefon +41 61 317 61 61  
Fax +41 61 312 40 09  
**van de wetering**  
atelier für städtebau  
208'702'000 20.07.2015/ meg



<b>OE 2: Busschleuse Bremgartnerstrasse</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input type="checkbox"/> A
<input type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input type="checkbox"/> B
<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input checked="" type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> C
	<input checked="" type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Für die Buslinien 305 und 306 entstehen in Fahrtrichtung Bahnhof Dietikon Fahrzeitverluste, da beim Überqueren des Kirchplatzes zuerst wartende Autos ausgestossen werden müssen, wodurch eine Busbevorzugung am Knoten verhindert wird.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel der Massnahme ist es, Verlustzeiten für den Busverkehr in Fahrtrichtung Bahnhof Dietikon zu reduzieren und damit die Fahrplanstabilität des ÖV zu erhöhen.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p>Eine neue LSA am Knoten Bremgartnerstrasse/Oberdorfstrasse wechselt auf „rot“, wenn der Bus zur Haltestelle Stadthaus einfährt. Da während des Aufenthalts an der Haltestelle keine weiteren Fahrzeuge zum Knoten Kirchplatz an der Zentralstrasse fahren, kann dank des reduzierten Zeitbedarfs für das Ausstossen der vorgelagerten Fahrzeugkolonne die Verlustzeit für das Überqueren des Kirchplatzes reduziert werden.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	200'000 CHF (Quelle: Regionale Verkehrssteuerung - Synthese der Konzepte und Kostenrahmen)	
<b>Federführung</b>	Kanton Zürich	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Verkehrsbetriebe Zürich, BDWM	
<b>Abhängigkeiten</b>	Doppelspurausbau BDWM	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Einzelmassnahme OE2	

1:500

**OE2**

**L6**

städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

**Massnahme L6 / OE2**

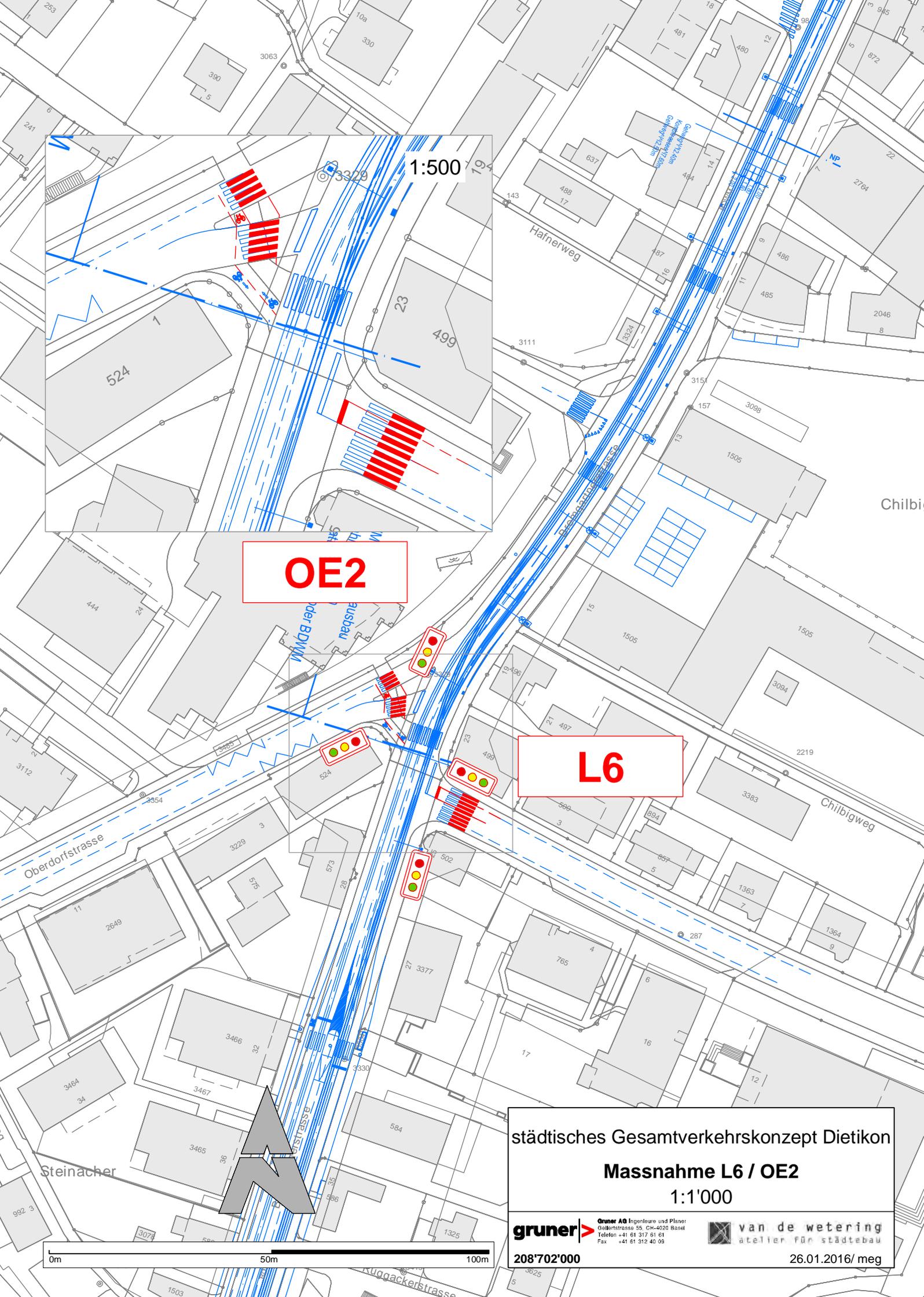
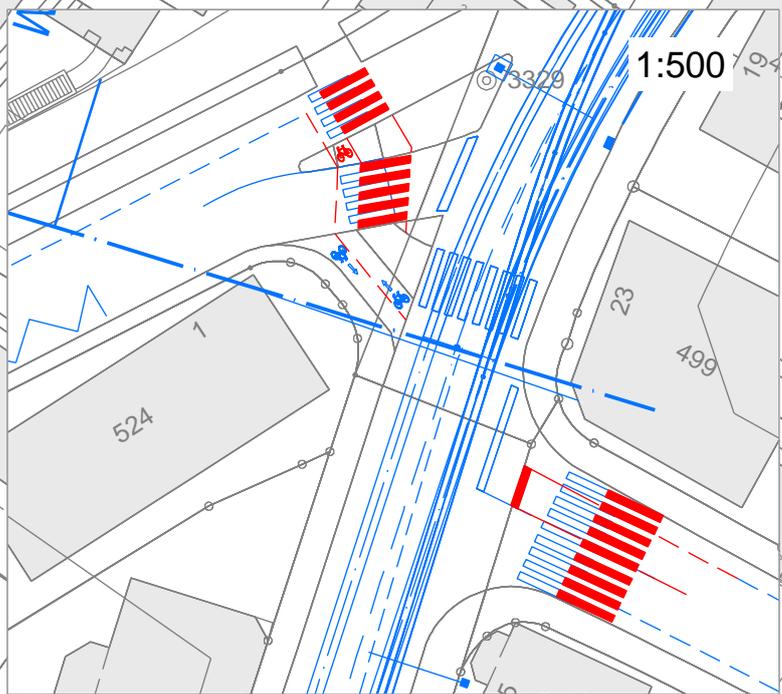
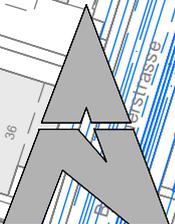
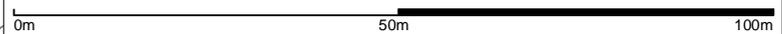
1:1'000

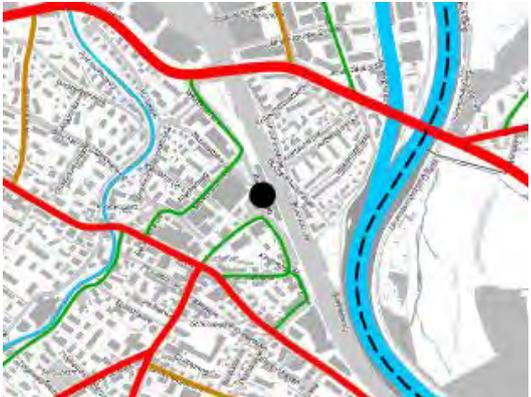
**gruner** > Gruner AG Ingenieure und Planer  
Göllerstrasse 55, CH-4020 Basel  
Telefon +41 61 317 61 61  
Fax +41 61 312 40 09

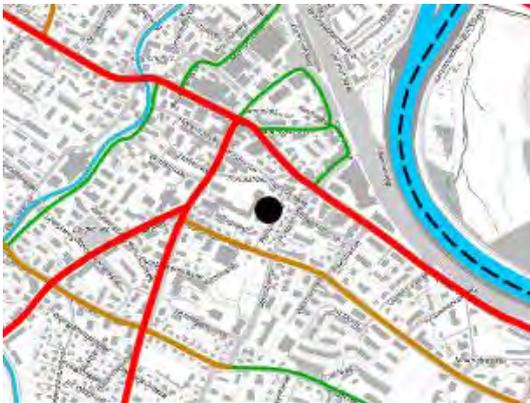
**van de wetering**  
atelier für städtebau

208'702'000

26.01.2016/ meg

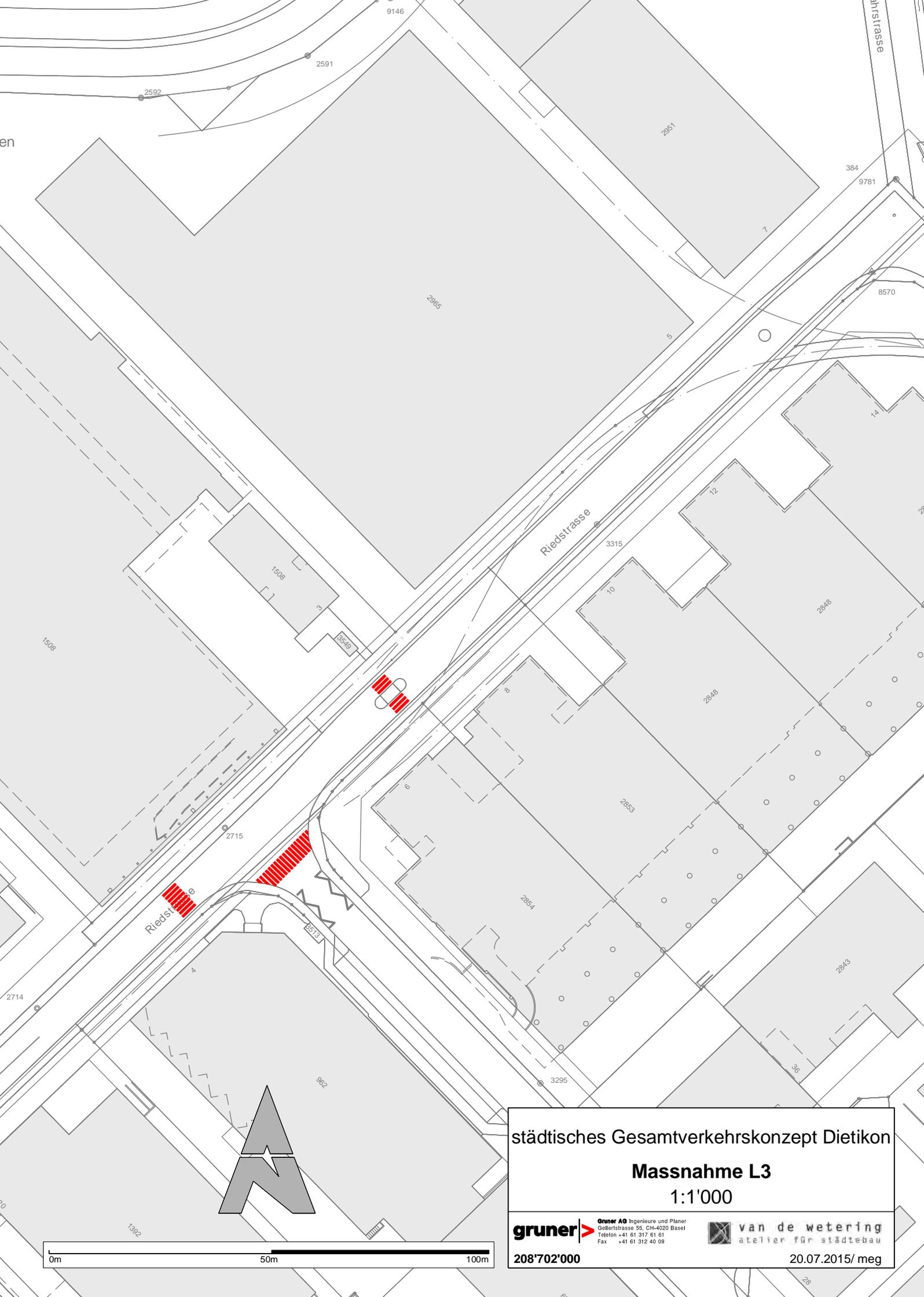


OE 3: Variantenstudie Bus Bahnhof Dietikon		
Massnahmenbereich	Teilstrategie	Priorität
<input type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input checked="" type="checkbox"/> A
<input type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input type="checkbox"/> B
<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> C
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
	<input checked="" type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input checked="" type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Am Busbahnhof Dietikon bestehen keine ausreichend langen Haltekanten für Gelenkbusse, sodass der Ein- und Ausstieg vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen erschwert wird. Ausserdem behindert die parallel zum Bahnhofsgebäude liegende Haltekante A den Betriebsablauf des Busverkehrs.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Gemäss Angabe der Verkehrsbetriebe Zürich werden in der Hauptverkehrszeit (HVZ) sieben Haltekanten benötigt. Ziel einer Neuorganisation der Haltestellenanordnung ist dabei zum einen die Bereitstellung von ausreichend langen Haltekanten für Gelenkbusse sowie eine einheitliche Anordnung der Haltestellen, sodass aus- und einführende Busse ungehindert verkehren können und potentielle Fahrzeitverluste vermieden werden.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p>Eine Neukonzeption der Haltestellenanordnung bedarf zwingend einer vertieften Variantenstudie, in der eine den heutigen und künftigen Anforderungen entsprechende Lösung für den Busbahnhof gefunden werden muss. Dabei bilden neben den betrieblichen Anforderungen auch die dannzumaligen städtebaulichen Rahmenbedingungen und Anforderungen einen wesentlichen Bestandteil der Studie.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	-	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Verkehrsbetriebe Zürich, SBB	
<b>Abhängigkeiten</b>	Realisierung Limmthalbahn, Doppelspurausbau BDWM	
<b>Beilagen/Pläne</b>	-	

<b>L1: Begegnungszone Elisen</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input checked="" type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input type="checkbox"/> A
<input type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	<input checked="" type="checkbox"/> C
	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input checked="" type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>In einem Drittprojekt wurde eine umfangreiche Schwachstellenanalyse von Fussgängerquerungen im Limmattal durchgeführt. Allein in den zentrumsnahen Quartieren der Stadt Dietikon wurden dabei 146 Schwachstellen identifiziert. Ein Schwerpunkt der Defizitstellen bildet dabei das Quartier Elisen, das durch die Bremgartnerstrasse im Westen, die Asylstrasse im Osten, die Zürcherstrasse im Norden und die Schöneggstrasse im Süden abgegrenzt wird. Hauptproblem im Gebiet Elisen sind die weitgehend fehlenden bzw. unzureichend ausgeführten Trottoirs und die geringen Strassenquerschnitte, welche die Erstellung von zweckmässigen Trottoirs oftmals verunmöglichen.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel ist es, die Bedingungen für den Fussgängerverkehr im Quartier Elisen zu verbessern. Da sich in dem Quartier das Schulhaus Zentral befindet, kann somit zugleich die Schulwegsicherheit erhöht werden.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p>Die vorgeschlagene Massnahme umfasst die Errichtung einer Begegnungszone im Quartier Elisen, wonach Fussgänger und sonstige Fahrzeuge die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche gemeinsam nutzen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auf 20km/h begrenzt. Nicht betroffen von der Massnahme sind die an das Quartier angrenzende Bremgartnerstrasse, Asylstrasse, Zürcherstrasse und Schöneggstrasse.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	-	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Private Strasseneigentümer, Kantonspolizei	
<b>Abhängigkeiten</b>	-	
<b>Beilagen/Pläne</b>	keine	

<b>L2: Begegnungszone Oberdorf</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input checked="" type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input type="checkbox"/> A
<input type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input checked="" type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> C
	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input checked="" type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Eine weitere Konzentration von Defizitstellen für den Fussgängerverkehr wurde in der Schwachstellenanalyse im Quartier Oberdorf festgestellt. Das Quartier wird im Westen von der Reppisch, im Osten von der Bremgartnerstrasse bzw. Oberdorfstrasse, im Süden von der Oberdorfstrasse und im Norden von der Zentralstrasse abgegrenzt. In dem Quartier befindet sich das Stadthaus Dietikon. Die Reppisch übernimmt zudem die Funktion eines Naherholungsgebietes. Vereinzelt bestehen zudem publikumswirksame Erdgeschossnutzungen.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel ist es, zum einen die Verkehrssicherheit und zum anderen die Aufenthaltsqualität im Quartier Oberdorf zu erhöhen, wodurch der Reppisch eine grössere Bedeutung als Naherholungsgebiet verliehen werden kann.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p>Die Massnahme sieht - analog zum Quartier Elisen - die Errichtung einer Begegnungszone im Quartier Oberdorf vor. Demnach nutzen Fussgänger und sonstige Fahrzeuge die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche gemeinsam, wobei die Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h begrenzt ist. Die Begegnungszone wird lediglich im Inneren des Quartiers errichtet, die Bremgartnerstrasse, Oberdorfstrasse und Zentralstrasse sind daher von der Massnahme ausgeschlossen.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	-	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Kantonspolizei	
<b>Abhängigkeiten</b>	-	
<b>Beilagen/Pläne</b>	keine	

L3: FG-freundliche Gestaltung Riedstrasse		
Massnahmenbereich	Teilstrategie	Priorität
<input checked="" type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input checked="" type="checkbox"/> A
<input type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> C
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input checked="" type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Im Bereich der Riedstrasse befinden sich mehrere publikumsintensive Einrichtungen, die auch ein erhöhtes Fussgängeraufkommen implizieren. In der Schwachstellenanalyse wurden für den Bereich gestalterische Defizite sowie eine unklare und unsichere Fusswegführung bemängelt.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel ist es, zweckmässige Querungsmöglichkeiten für die Fussgänger zu schaffen, um damit zum einen die Verkehrssicherheit zu erhöhen und zum anderen die Verständlichkeit der Fusswegführung zu verbessern.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p>Um die Bedingungen für den Fussverkehr zu verbessern, werden auf der Riedstrasse zwei neue Fussgängerquerungen markiert. Zusätzlich wird in der Moosmattstrasse im Bereich der Bushaltestelle eine weitere Querungsmöglichkeit geschaffen. Mit diesen Massnahmen kann die Sicherheit und die Verständlichkeit der Fusswegführung kurzfristig verbessert werden. Langfristig ist für den Bereich eine umfangreiche Transformation vorgesehen, bei der auch des Velo- und Fusswegnetz zu überprüfen ist und eine flächige FG-Querung ermöglicht werden soll. Grundlage hierfür bildet der Gestaltungsplan SLS.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	12'000 CHF	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Kantonspolizei	
<b>Abhängigkeiten</b>	-	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Einzelmassnahmen L3	



städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

**Massnahme L3**

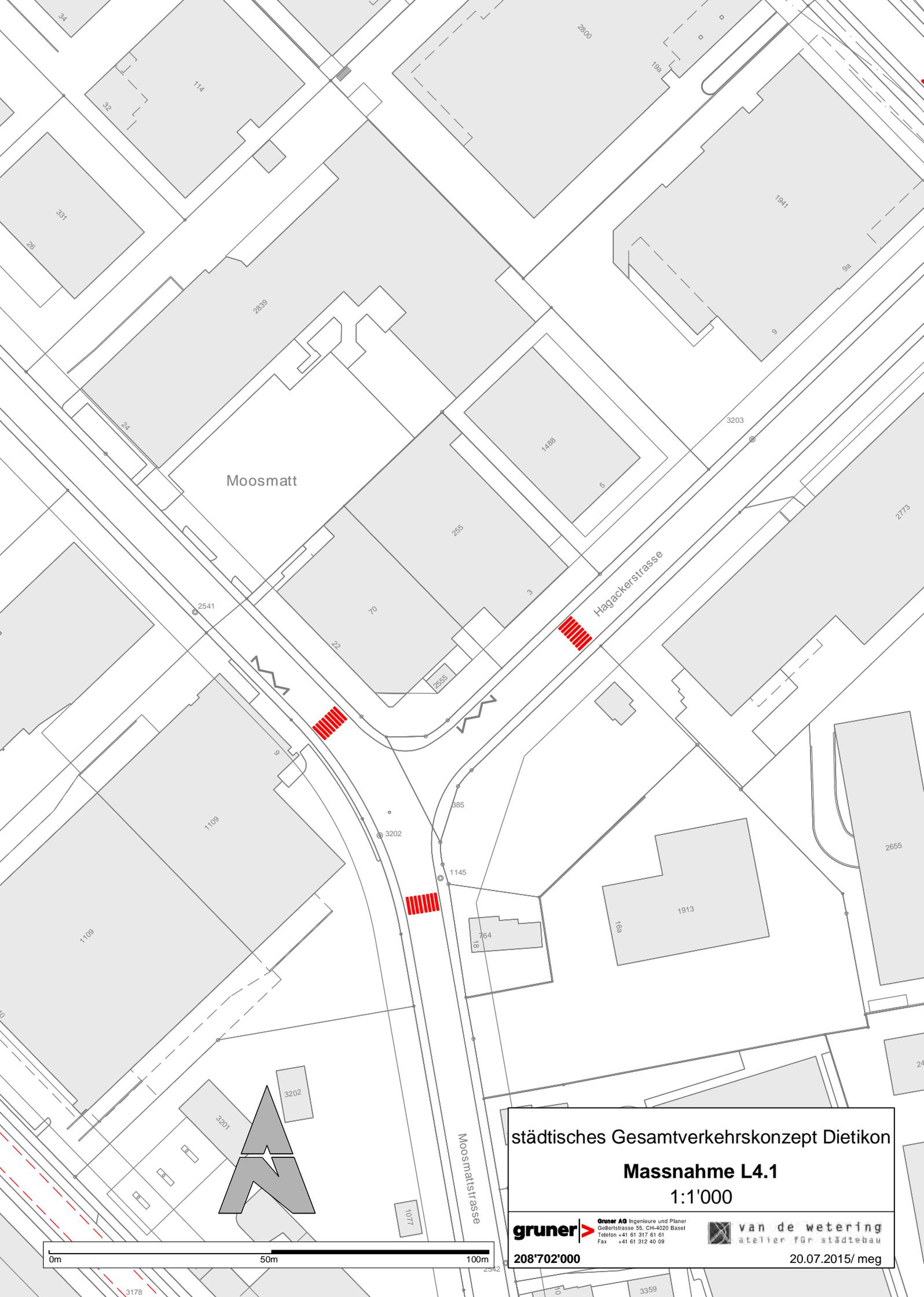
1:1'000

**gruner**  Gruner AG Ingenieure und Planer  
Gellerstrasse 55, CH-4020 Basel  
Telefon +41 61 317 61 61  
Fax +41 61 312 40 09

 **van de wetering**  
atelier für städtebau

208'702'000 20.07.2015/ meg

L4: Sicherung FG-Querungen SLS		
Massnahmenbereich	Teilstrategie	Priorität
<input checked="" type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input checked="" type="checkbox"/> A
<input type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> C
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input checked="" type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Das Gebiet SLS weist ein erhöhtes Schwerverkehrsaufkommen auf. Fehlen zudem klar signalisierte Querungsmöglichkeiten, besteht ein potentielles Verkehrssicherheitsrisiko für den Langsamverkehr. Um dieses Risiko zu minimieren, sind an geeigneten Stellen punktuelle Querungen zu ergänzen bzw. sicher zu gestalten.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel ist es, die Bedingungen für den Fussgängerverkehr im Gebiet SLS zu verbessern und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p>Zur Verbesserung der Attraktivität des Fussgängerverkehrs wird empfohlen, im Bereich von Bushaltestellen Querungsmöglichkeiten bereitzustellen. Zudem sind in Einmündungs- und Knotenbereichen noch nicht vorhandene Querungen zu ergänzen. Mittelfristig sind die Defizite im Rahmen der ordentlichen Strassensanierung zu beseitigen. Langfristig sind umfangreichere Verbesserungen für den Langsamverkehr im Rahmen der Transformation des Industriegebietes zu einem hochwertigen Arbeitsplatzstandort anzustreben. Grundlage bildet dafür der Gestaltungsplan SLS.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	21'000 CHF	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Kantonspolizei	
<b>Abhängigkeiten</b>	-	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Einzelmassnahmen L4.1, L4.2, L4.3	



Moosmatt

Hagackerstrasse

Moosmattstrasse

städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

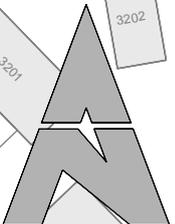
**Massnahme L4.1**

1:1'000

**gruner**  Gruner AG Ingenieure und Planer  
Gellerstrasse 55, CH-4020 Basel  
Telefon +41 61 317 61 61  
Fax +41 61 312 40 09

 **van de wetering**  
atelier für städtebau

208'702'000 20.07.2015/ meg





Lerzen

Industrie

Industrie

Hagackerstrasse

Hagackerstrasse

städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

**Massnahme L4.2**

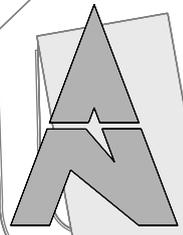
1:1'000

**gruner** AG Ingenieure und Planer  
Gellerstrasse 55, CH-4020 Basel  
Telefon +41 61 317 61 61  
Fax +41 61 312 40 09

**van de wetering**  
atelier für städtebau

208'702'000

20.07.2015/ meg





<b>L5: Beleuchtung Unterführung Zürcherstrasse</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input checked="" type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input checked="" type="checkbox"/> A
<input type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> C
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input checked="" type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Die Fussgängerunterführung der SBB-Gleise/Zürcherstrasse (Hausnummer 118) weist eine unzureichende Beleuchtung auf und stellt somit ein potentielles Risiko für Fussgänger dar. Mit Inbetriebnahme der Limmattalbahn wird der Teil der Unterführung unter der Zürcherstrasse geschlossen, der Teil unter den SBB-Gleisen bleibt hingegen bestehen.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Mit einer verbesserten Beleuchtung soll zum einen die Sicherheit der Fussgänger erhöht werden, zum anderen sollen Angsträume beseitigt werden und somit zu einer Attraktivitätssteigerung des Langsamverkehrsnetzes beitragen.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p>Die Massnahme umfasst eine Aufwertung der Unterführung unter den SBB-Gleisen mit moderner Beleuchtungstechnik.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	14'000 CHF	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	SBB	
<b>Abhängigkeiten</b>	-	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Einzelmassnahme L5	



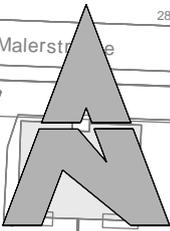
Beleuchtung

General-Massena-Denkmal

Zürcherstrasse

Chrummächer

Malerstrasse



städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

**Massnahme L5**

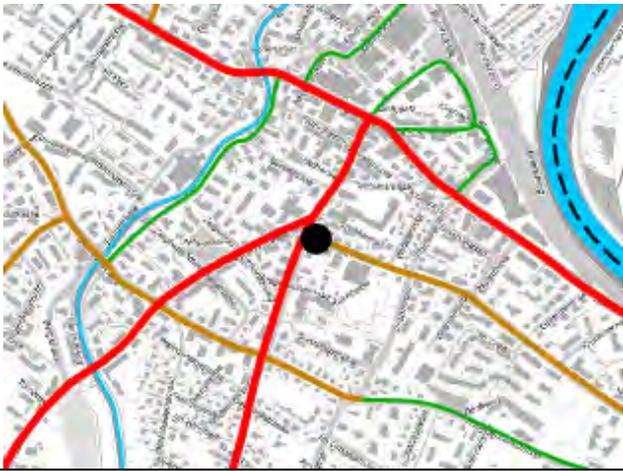
1:1'000

**gruner** AG Ingenieure und Planer  
Gellerstrasse 55, CH-4020 Basel  
Telefon +41 61 317 61 61  
Fax +41 61 312 40 09

**van de wetering**  
atelier für städtebau

208'702'000

20.07.2015/ meg

<b>L6: Veloführung Knoten Oberdorfstrasse/Bremgartnerstrasse</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input type="checkbox"/> A
<input checked="" type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input checked="" type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> C
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input checked="" type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Derzeit besteht in der Mitte des Kreuzungsdreiecks am Knoten Oberdorfstrasse/Bremgartnerstrasse eine Aufstellfläche für den Veloverkehr, sodass die Querung der Verbindung Schöneggstrasse-Oberdorfstrasse in zwei Etappen erfolgen kann. Kritisch bleibt jedoch die Querung der Bremgartnerstrasse, da die BDWM im unmittelbaren Knotenbereich vom ortsauswärts führenden Fahrstreifen auf die andere Seite wechselt. Durch den Doppelspurausbau der BDWM wird die Verständlichkeit der Verkehrsführung zwar vereinfacht, für den Langsamverkehr wird es jedoch keine grundsätzlichen Änderungen geben. Offen ist zudem, ob der Knoten im Rahmen der Realisierung der Busschleuse lichtsignalgesteuert wird oder vortritts geregelt bleibt.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel ist es, am Knoten Oberdorfstrasse/Bremgartnerstrasse im Bereich der Schöneggstrasse eine Aufstellfläche für den Veloverkehr bereitzustellen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p>Um den Velofahrenden eine verbesserte Übersicht über den Knoten zu ermöglichen und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wird für den von der Schöneggstrasse ausfahrenden Veloverkehr eine Aufstellfläche vor dem MIV geschaffen. Zu berücksichtigen ist, dass die Verkehrsführung von der Realisierung der Busschleuse abhängig ist (OE2). Sollte die Busschleuse errichtet werden, muss der gesamte Knotenbereich lichtsignalgesteuert werden, sodass die Veloverkehrsführung neu zu planen ist.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	7'000 CHF	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon, Kanton Zürich	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Kantonspolizei Zürich	
<b>Abhängigkeiten</b>	Doppelspurausbau BDWM, Errichtung der Busschleuse (OE2)	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Einzelmassnahme L6	

1:500

**OE2**

**L6**

städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

**Massnahme L6 / OE2**

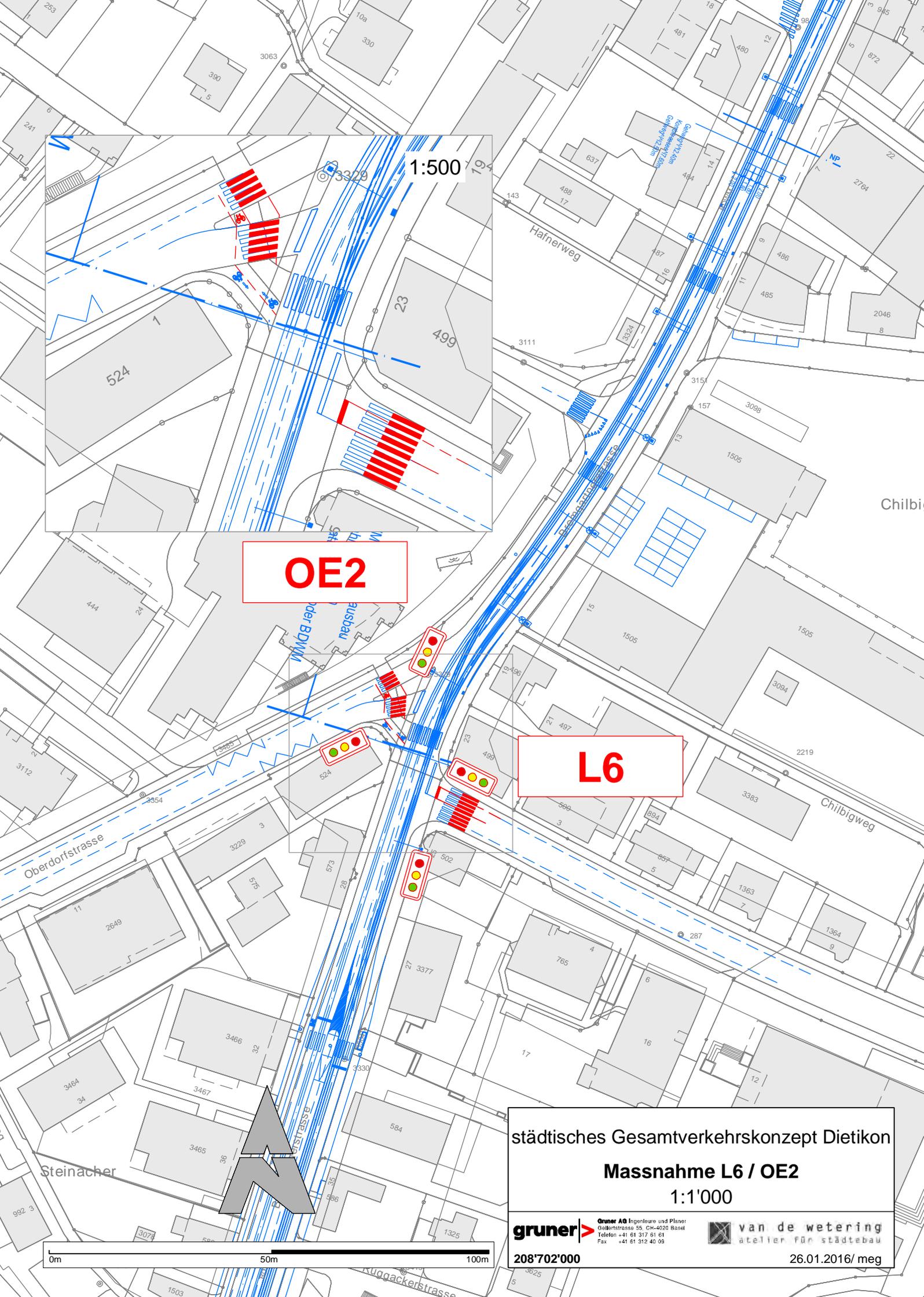
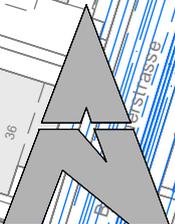
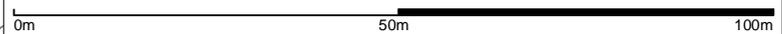
1:1'000

**gruner** > Gruner AG Ingenieure und Planer  
Göllerstrasse 55, CH-4020 Basel  
Telefon +41 61 317 61 61  
Fax +41 61 312 40 09

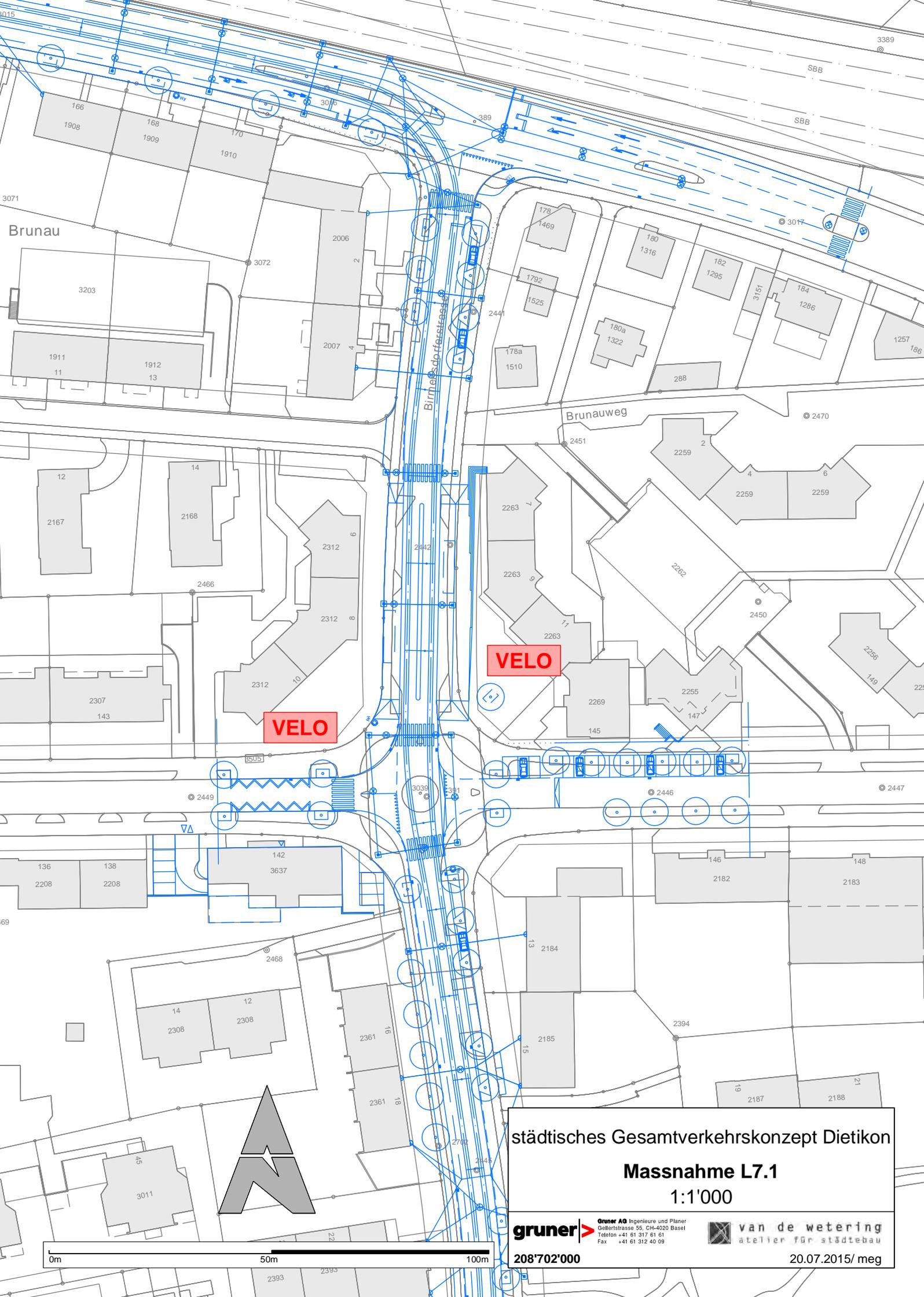
**van de wetering**  
atelier für städtebau

208'702'000

26.01.2016/ meg



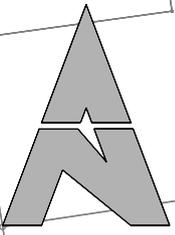
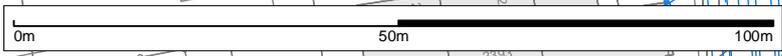
<b>L7: Veloabstellplätze an ÖV-Haltestellen</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input type="checkbox"/> A
<input checked="" type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input checked="" type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> C
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input checked="" type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input checked="" type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Mit dem Bau der Limmattalbahn geht auch ein Ausbau der Fuss- und Veloweginfrastruktur einher, der die Bereitstellung von Veloabstellanlagen bedingt. Derzeit sind im Stadtgebiet Dietikon an der LTB-Haltestelle Bahnhof Dietikon 70 Velostellplätze und an der Haltestelle Maienweg 20 Velostellplätze geplant bzw. teilweise bereits realisiert. An den übrigen Haltestellen fehlen entsprechende Einrichtungen.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel ist es, an wichtigen Punkten des Velowegnetzes im Einzugsgebiet der Limmattalbahn zusätzliche Veloabstellplätze bereitzustellen und damit die intermodale Infrastruktur auszubauen.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschrieb</b></p> <p>Als Ergänzungen zu den bereits geplanten Veloabstellplätzen sind weitere Anlagen an den LTB-Haltestellen Birmensdorferstrasse, Oetwilerstrasse und Niederfeld in Betracht zu ziehen. Die Haltestelle Birmensdorferstrasse weist Potential auf, da sie in unmittelbarer Nähe zur Schöneggstrasse - einer bedeutenden Veloroute in West-Ost-Richtung - liegt. Ausserdem ist eine Veloabstellanlage an der Haltestelle Oetwilerstrasse in Betracht zu ziehen, da sich hier eine Nord-Süd-Achse (Silbern-Viaduktstrasse-Oetwilerstrasse) mit einer West-Ost-Route (Badenerstrasse) kreuzt. Im Entwicklungsgebiet Niederfeld sind im Rahmen der Neubebauung grundsätzlich Velostellplätze an den Haltestellen der LTB zu planen.</p> <p>Bei der Planung der Abstellanlagen sind Abstimmungen mit angrenzenden Grundeigentümern zwingend erforderlich. So ist beispielsweise eine Errichtung von gemeinsamen Abstellanlagen mit Einzelhandelsbetrieben denkbar.</p>		
<b>Kostenschätzung</b>	42'000 CHF	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Limmattalbahn AG, Grundeigentümer (privat und kantonal)	
<b>Abhängigkeiten</b>	Realisierung Limmattalbahn	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Einzelmassnahmen L7.1, L7.2, L7.3	



**VELO**

**VELO**

städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon  
**Massnahme L7.1**  
 1:1'000



**gruner**  **Gruner AG** Ingenieure und Planer  
 Gellertstrasse 55, CH-4020 Basel  
 Telefon +41 61 317 61 61  
 Fax +41 61 312 40 09

 **van de wetering**  
 atelier für städtebau

208°702'000

20.07.2015/ meg



**VELO**

**VELO**

städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

**Massnahme L7.2**

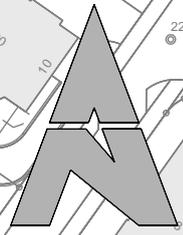
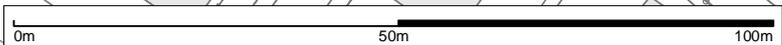
1:1'000

**gruner**  Gruner AG Ingenieure und Planer  
Gellertstrasse 55, CH-4020 Basel  
Telefon +41 61 317 61 61  
Fax +41 61 312 40 09

 **van de wetering**  
atelier für städtebau

208'702'000

20.07.2015/ meg





**VELO**

**VELO**

städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

**Massnahme L7.3**

1:1'000



**gruner AG** Ingenieure und Planer  
 Gellerstrasse 55, CH-4020 Basel  
 Telefon +41 61 317 61 61  
 Fax +41 61 312 40 09



**van de wetering**  
 atelier für städtebau

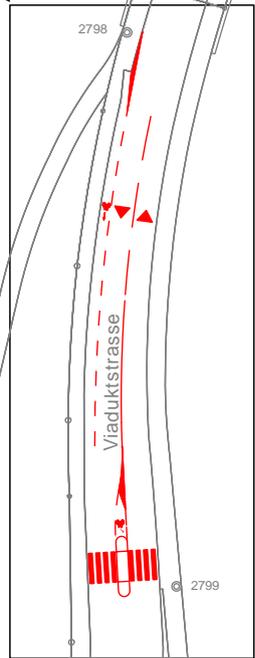
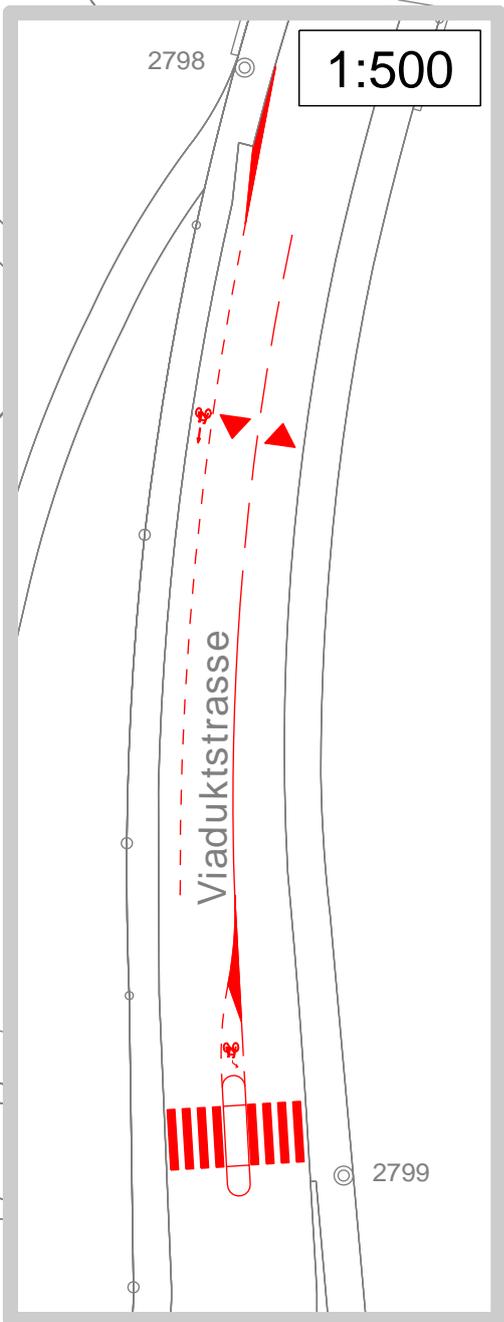
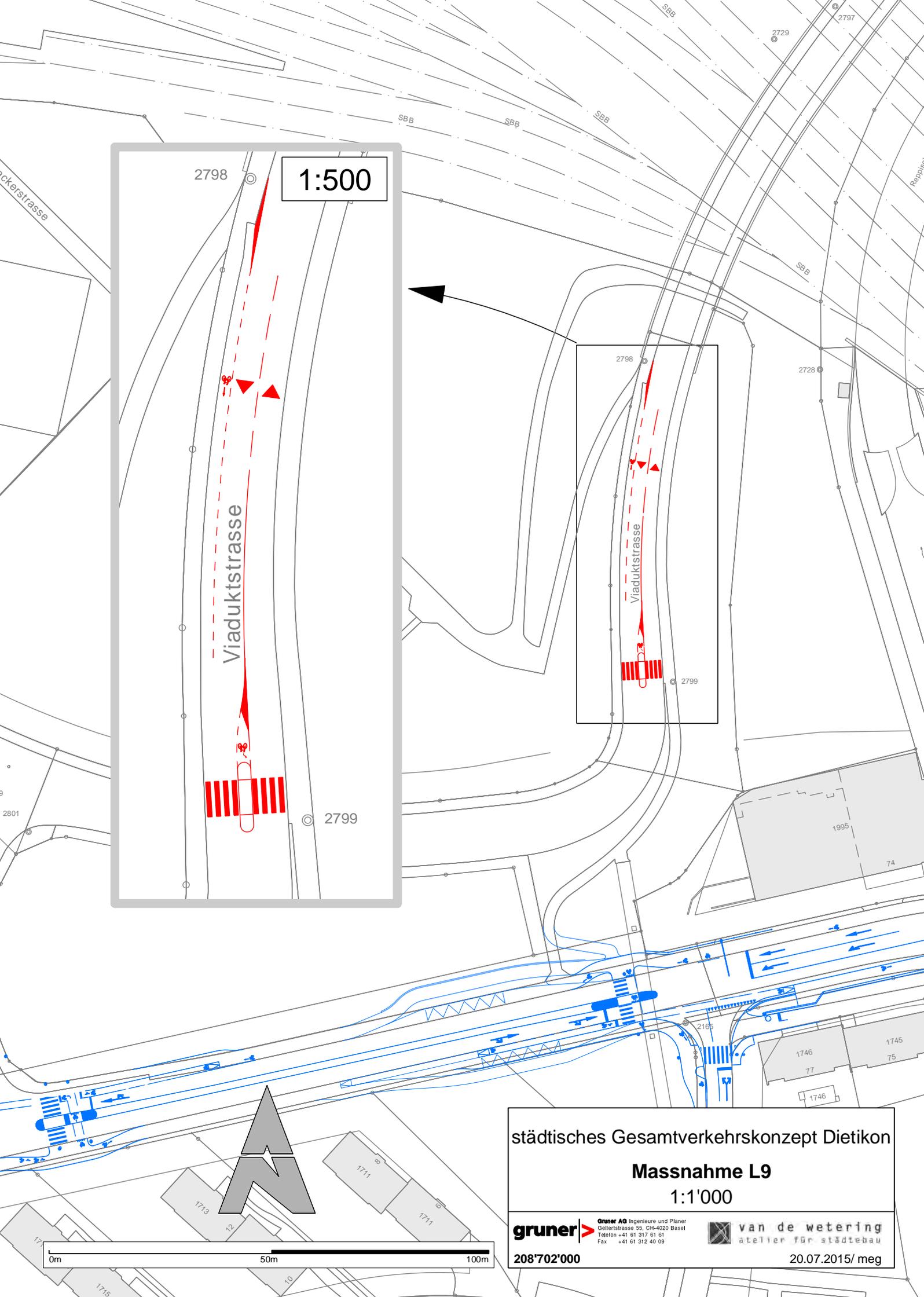
208'702'000

20.07.2015/ meg

<b>L8: Querungshilfe Veloverkehr Bernstrasse/Rüternstrasse</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input type="checkbox"/> A
<input checked="" type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input checked="" type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> C
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input checked="" type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Mit dem Doppelspurausbau der BDWM kann auf der Bremgartnerstrasse aus Platzgründen lediglich ein Velostreifen stadtauswärts bereitgestellt werden. Stadteinwärts fehlt hingegen eine entsprechende Einrichtung, sodass Velofahrer im Mischverkehr verkehren müssen.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel der Massnahme ist es, auf der Nord-Süd-Beziehung eine alternative und sichere Veloroute abseits der Bremgartnerstrasse anzubieten. Der Veloverkehr soll demnach von der Bernstrasse über die Rüternstrasse, die Holz mattstrasse und die Poststrasse bis zum Bahnhof geführt werden. Im Bahnhofsbereich besteht zudem zukünftig ein Anschluss an die geplante Veloschnellroute zwischen Baden und Zürich.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p>Zur Förderung der Veloroute zwischen Bernstrasse und Bahnhof Dietikon via Rüternstrasse, Holz mattstrasse und Poststrasse ist am Knoten Bernstrasse/Rüternstrasse die Errichtung einer neuen Querung für Velofahrer geplant, wodurch die Sicherheit der Velofahrer erhöht wird.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	28'000 CHF	
<b>Federführung</b>	Kanton Zürich, Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Kantonspolizei Zürich	
<b>Abhängigkeiten</b>	-	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Einzelmassnahme L8	



<b>L9: Veloquerung Viaduktstrasse</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input checked="" type="checkbox"/> A
<input checked="" type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> C
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input checked="" type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Die Viaduktstrasse verbindet das Gebiet Silbern mit dem Stadtzentrum Dietikon. Derzeit verkehrt der Veloverkehr auf der SBB-Brücke auf einem kombinierten Geh- und Veloweg. Die Weiterführung der Velowegverbindung in Richtung Innenstadt (Oetwilerstrasse) erfolgt auf einer Langsamverkehrsbrücke über die Überlandstrasse. Um auf die Langsamverkehrsbrücke zu gelangen, ist jedoch für den Veloverkehr in Fahrtrichtung Innenstadt eine Querung der Viaduktstrasse notwendig. Da eine solche Querung derzeit nicht existiert, besteht ein Verkehrssicherheitsrisiko für Velofahrer.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel der Massnahme ist es, eine sichere Querung der Viaduktstrasse für den Veloverkehr zu ermöglichen, um auf direktem Wege auf die Langsamverkehrsbrücke in Richtung Innenstadt zu gelangen. Da das Gebiet Silbern und das angrenzende Quartier Limmatfeld zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen wird, ist die Bereitstellung einer komfortablen Veloverkehrsverbindung zur Innenstadt elementar.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p>Die Massnahme sieht einen Um- bzw. Ausbau der bereits bestehenden Fussgängerquerung um eine Insel vor. Dadurch kann sich der Veloverkehr im Schatten der Insel aufstellen und anschliessend sicher die Gegenfahrbahn queren.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	15'000 CHF	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Kantonspolizei Zürich	
<b>Abhängigkeiten</b>	-	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Einzelmassnahme L9	



städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

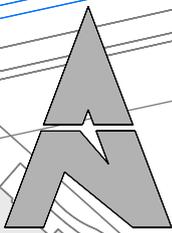
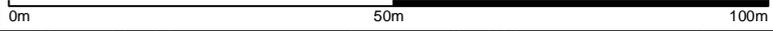
**Massnahme L9**

1:1'000

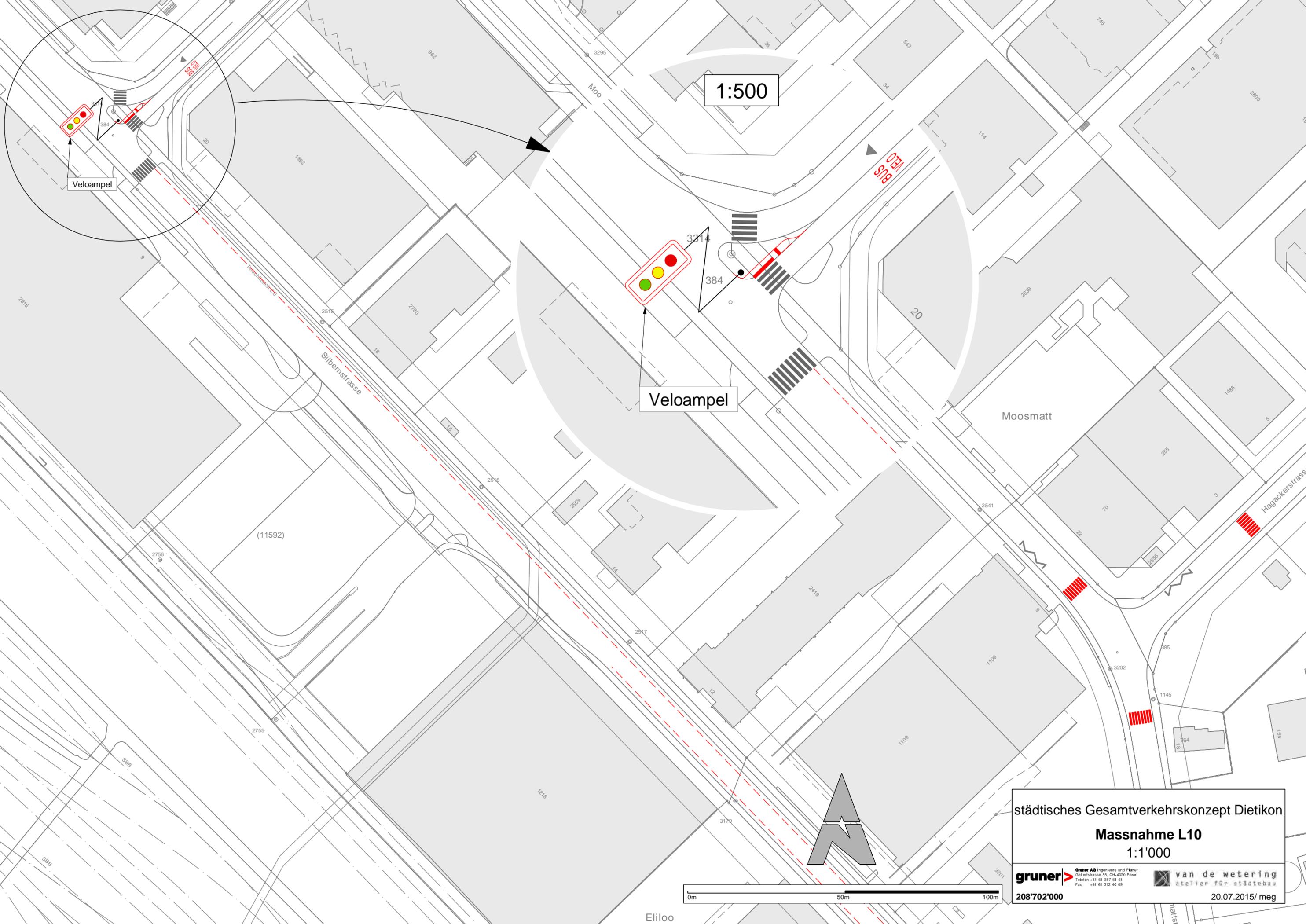
**gruner**  **Gruner AG** Ingenieure und Planer  
 Gellerstrasse 55, CH-4020 Basel  
 Telefon +41 61 317 61 61  
 Fax +41 61 312 40 09

 **van de wetering**  
 atelier für städtebau

208'702'000 20.07.2015/ meg



<b>L10: Veloweg Silberstrasse</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input type="checkbox"/> A
<input checked="" type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	<input checked="" type="checkbox"/> C
	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input checked="" type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Das Arbeitsplatzgebiet Silbern befindet sich in einem Transformationsprozess vom Industriegebiet hin zu einem modernen Arbeitsplatzgebiet. Gemäss den im Rahmen der kantonalen Velonetzplanung getätigten Analysen weist das Gebiet mit 650 Fahrten pro Tag eine erhebliche Velonachfrage auf und verfügt über ein sehr hohes Potenzial. Das Gebiet wird aber auch mit der Realisierung der Veloschnellroute nur ungenügend für den Veloverkehr erschlossen, zumal die Schnellroute nur über vereinzelte Zugänge verfügen wird und sehr peripher an den eigentlichen Zielen bzw. den Quellen des Veloverkehrs vorbeiführt. Eine durchgehende und sichere Feinerschliessung für das Gebiet fehlt somit auch weiterhin.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel der Massnahme ist es, auf der Silberstrasse in beiden Fahrtrichtungen eine sichere Veloverkehrsverbindung anzubieten. An den anschliessenden Knoten Mutschellenstrasse im Westen und Viaduktstrasse im Osten bestehen zudem sichere Übergänge an weiterführende Velowege, um die Attraktivität des Veloverkehrsnetzes gesamthaft zu steigern.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p>Die Silberstrasse ist heute teilweise als Kernfahrbahn ausgebildet. Um die Verkehrssicherheit des Veloverkehrs zu verbessern, werden in beiden Fahrtrichtungen Velostreifen markiert. In den Kreuzungsbereichen wird hingegen auf weitergehende Markierungen bewusst verzichtet, sodass die Velofahrenden gemeinsam mit dem MIV verkehren. Dies ist zum einen den limitierten Platzverhältnissen geschuldet, zum anderen soll durch Velomarkierungen kein erhöhtes Sicherheitsempfinden suggeriert werden, das in der Realität aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht existieren kann. Als weitere Massnahme wird dem Veloverkehr die Mitbenutzung der Busspur auf der Riedstrasse gestattet. Durch ein separates Velosignal am Knoten Silberstrasse/Riedstrasse erfolgt schliesslich die Zufahrt auf die Silberstrasse.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p>  <p>Das Diagramm zeigt eine Luftaufnahme der Silberstrasse mit überlagerten farbigen Linien: eine rote Linie markiert den Veloweg, eine grüne Linie zeigt eine alternative Route, und eine orange Linie markiert die Busspur auf der Riedstrasse. Ein schwarzer Punkt markiert den Knoten Silberstrasse/Riedstrasse.</p>
<b>Kostenschätzung</b>	148'000 CHF	
<b>Federführung</b>	Kanton Zürich	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Stadt Dietikon, Kantonspolizei Zürich	
<b>Abhängigkeiten</b>	kantonale Velonetzplanung	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Einzelmassnahme L10	



1:500

Veloampel

Veloampel

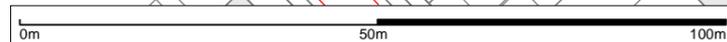
BUS STOP

Moosmatt

Hagackerstrasse

(11592)

Eliloo

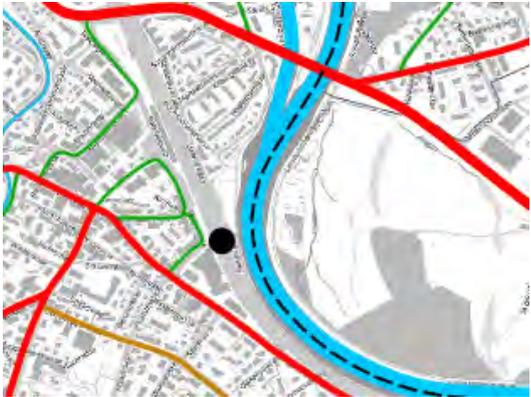


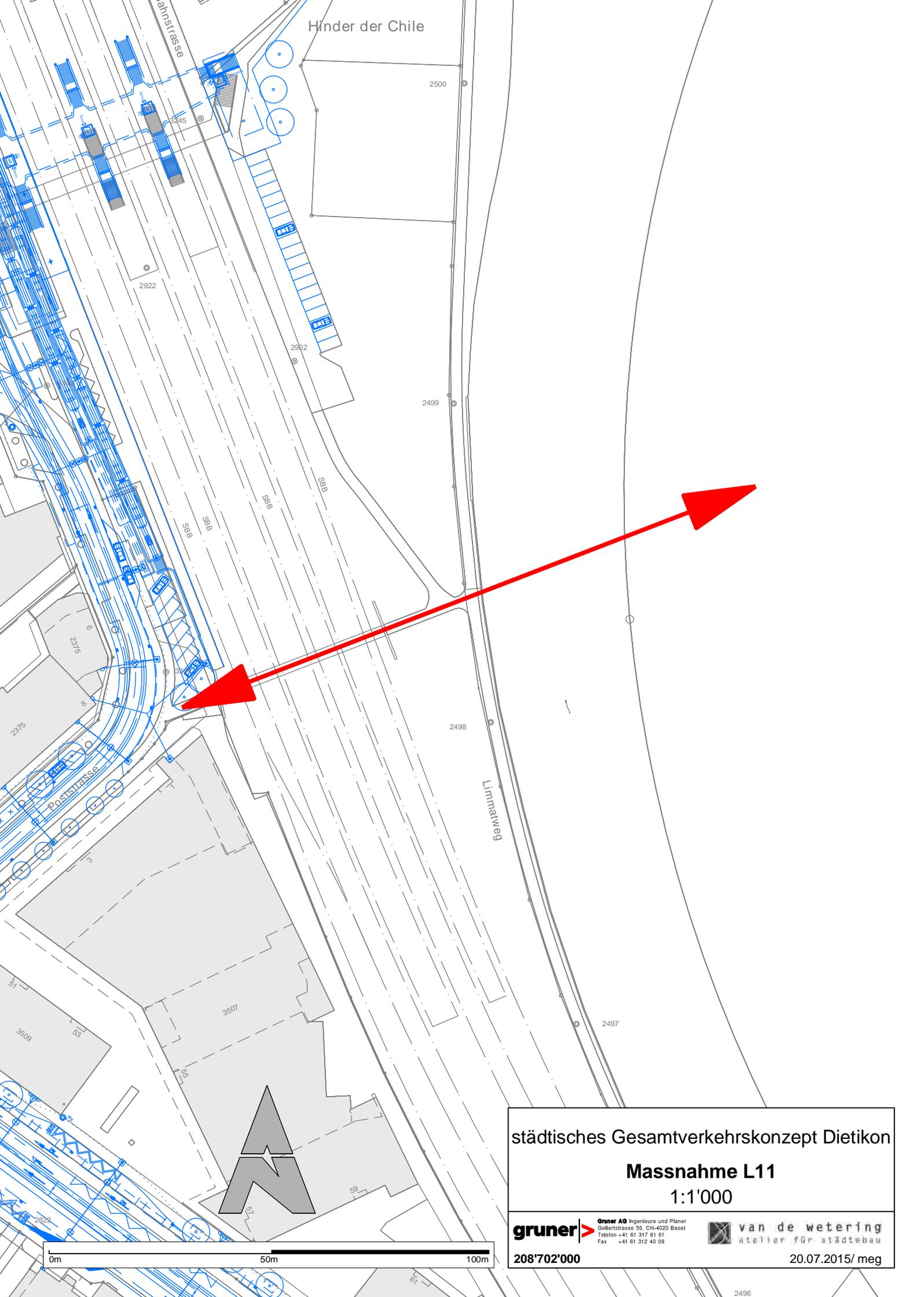
städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon  
**Massnahme L10**  
 1:1'000

**gruner** AG Ingenieure und Planer  
Göellerstrasse 55, CH-4020 Basel  
Telefon +41 61 317 61 61  
Fax +41 61 312 40 09

**van de wetering**  
 atelier für städtebau

208'702'000 20.07.2015/ meg

<b>L11: Erweiterung SBB-Unterführung Poststrasse</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input type="checkbox"/> A
<input checked="" type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input checked="" type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> C
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input checked="" type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Der Kanton Zürich plant die Realisierung einer Veloschnellroute zwischen Baden und Zürich. Nach derzeitigem Planungsstand ist die Korridorführung auf dem Stadtgebiet Dietikon nördlich des Gleisfeldes der SBB entlang dem Gebiet Silberm und dem Quartier Limmatfeld vorgesehen. Die Anbindung des Bahnhofes Dietikon erfolgt auf der nördlichen Seite. Im direkten Anschluss folgen eine neue Limmatquerung und die Weiterführung der Route im Bereich der bestehenden Golfplatzanlage in Richtung Osten.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Da die Poststrasse eine bedeutende städtische Nord-Süd-Verbindung für den Veloverkehr darstellt, ist eine direkte Anbindung an die Veloschnellroute elementar. Ziel der Massnahme ist somit die Realisierung einer sicheren Veloverkehrsverbindung zwischen der Poststrasse und der neuen Limmatquerung.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p>Die Limmatquerung soll im direkten Anschluss an die SBB-Unterführung im Bereich der Poststrasse erfolgen. Um eine komfortable Anbindung der neuen Limmatquerung an die Poststrasse zu schaffen, sind voraussichtlich bauliche Anpassungen der bestehenden SBB-Unterführung notwendig, damit Fuss- und Veloverkehr ungehindert verkehren können. Detaillierte Planungen können hierzu erst erfolgen, wenn ein endgültiger Entscheid zur Linienführung der Veloschnellroute gefällt wurde.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	noch offen	
<b>Federführung</b>	Kanton Zürich, Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	SBB	
<b>Abhängigkeiten</b>	Realisierung Veloschnellroute	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Einzelmassnahme L11	



Hinder der Chile

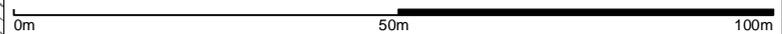
Bahnstrasse

SBB

SBB

SBB

Limmatweg



städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

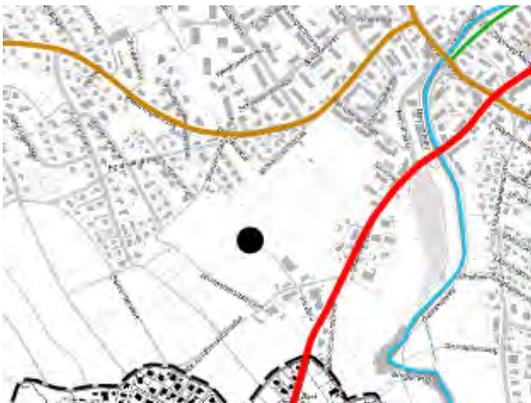
**Massnahme L11**

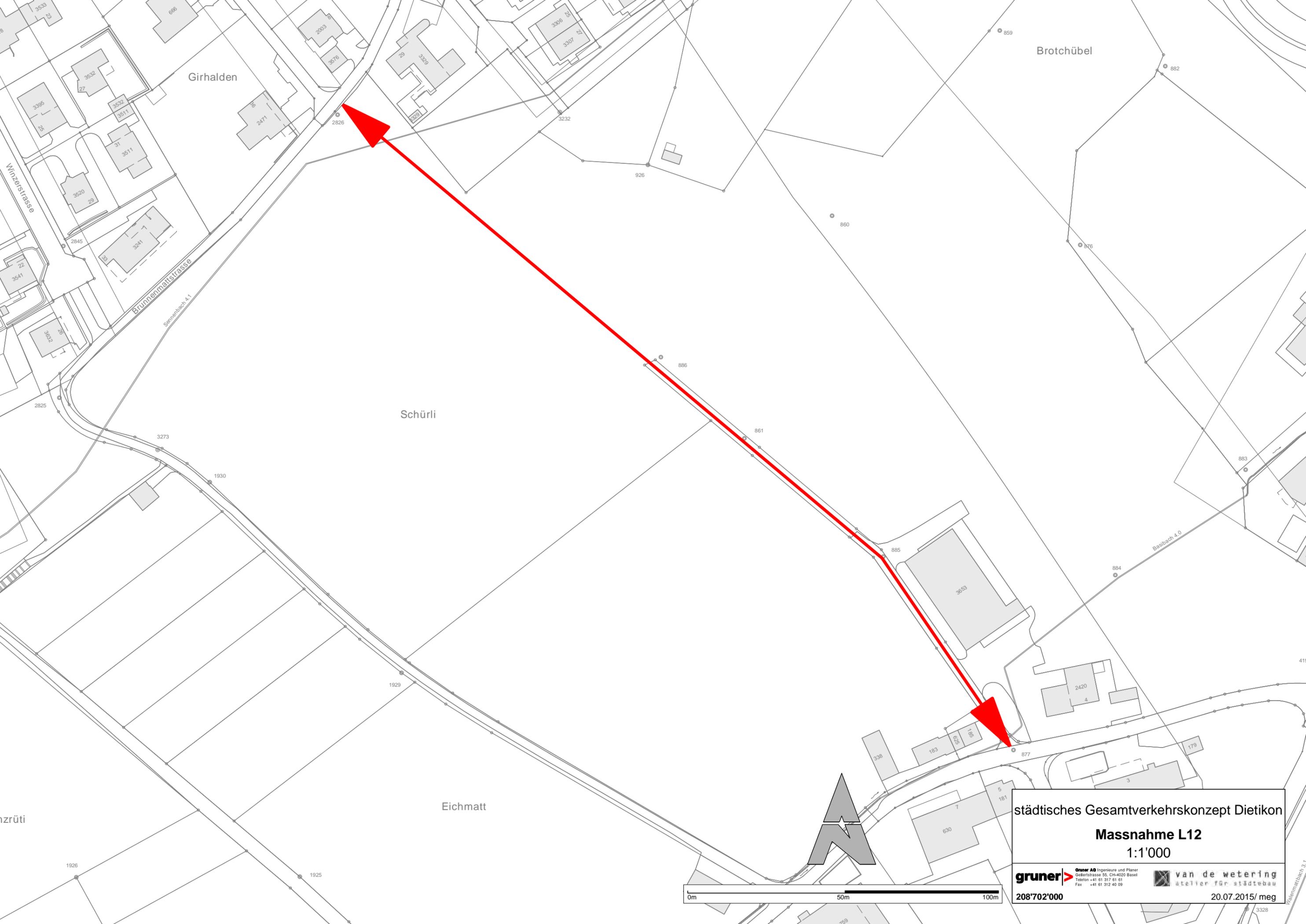
1:1'000

**gruner**  Gruner AG Ingenieure und Planer  
Gellerstrasse 55, CH-4020 Basel  
Telefon +41 61 317 61 61  
Fax +41 61 312 40 09

 **van de wetering**  
atelier für städtebau

208'702'000 20.07.2015/ meg

L12: Velowegergänzung Im Basi		
Massnahmenbereich	Teilstrategie	Priorität
<input type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input type="checkbox"/> A
<input checked="" type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	<input checked="" type="checkbox"/> C
	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	
	<input checked="" type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Zwischen dem Quartier Wirebenmatt und der Hasenbergstrasse fehlt derzeit eine direkte Velowegverbindung, sodass Velofahrer gezwungen sind, einen Umweg über die Brunnenmattstrasse zu nehmen.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel der Velowegergänzung ist es, einen Beitrag zu einem lückenlosen und direkten Langsamverkehrsnetz in Dietikon zu leisten.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p> <p>Die Massnahme sieht die Errichtung eines Veloweges zwischen der Schürlistrasse und der Alte Kindhauser-Strasse vor. Für Velofahrer besteht somit eine attraktive und direkte Anbindung an die Hasenberg- und Oberdorfstrasse.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	390'000 CHF	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Grundeigentümer	
<b>Abhängigkeiten</b>	-	
<b>Beilagen/Pläne</b>	Einzelmassnahme L12	

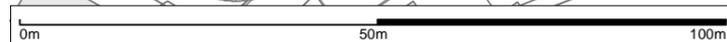
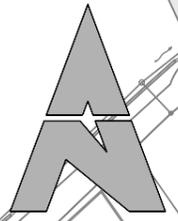


Girhalden

Brotchübel

Schürli

Eichmatt



städtisches Gesamtverkehrskonzept Dietikon

**Massnahme L12**

1:1'000

**gruner** AG Ingenieure und Planer  
Gösterstrasse 55, CH-4020 Basel  
Telefon +41 61 317 61 61  
Fax +41 61 312 40 09

**van de wetering**  
atelier für städtebau

208'702'000 20.07.2015/ meg

<b>L13: Öffentlichkeitsarbeit</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input checked="" type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input type="checkbox"/> A
	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	
<input checked="" type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> B
	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	<input checked="" type="checkbox"/> C
	<input type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
<input type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<b>Ausgangslage</b>		
<p>In den kommenden Jahren möchte die Stadt Dietikon den Modalsplit zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs verändern. Neben Infrastrukturausbauten sind dazu ebenfalls Informationskampagnen nötig, um die Bevölkerung von den Vorteilen des ÖV und des Langsamverkehrs zu überzeugen.</p>		
<b>Ziel</b>		
<p>Ziel der Massnahme ist es, wiederkehrende Informationsveranstaltungen über den Langsamverkehr in Dietikon zu implementieren, um die Bevölkerung zu einer vermehrten Nutzung zu motivieren.</p>		
<b>Massnahmenbeschreibung</b>		
<p>Die Informationsveranstaltungen sollen sich an die Einwohner Dietikons, Neuzugezogene und Firmen wenden. Kooperationen mit Interessenverbänden des Veloverkehrs sind in diesem Zusammenhang ebenso denkbar wie mit lokalen Velogeschäften. An Neubürger könnten beispielsweise Gutscheine für Velogeschäfte als Willkommensgeschenk ausgegeben werden. Weiterhin sind die lokalen Einzelhandelsbetriebe vom Potential der Velokundschaft zu überzeugen und Anreize zu schaffen, geeignete Veloabstellanlagen vor den Geschäften zu schaffen. Ebenso könnten Kooperationen mit grösseren Betrieben eingegangen werden, um eine verstärkte Velonutzung auf dem Arbeitsweg zu erreichen. Zudem sollte eine periodische Überarbeitung des Mobilitäts- und Freizeitplans erfolgen, um die Bevölkerung und sonstige Interessierte stets aktuelle Informationen liefern zu können.</p>		
<b>Kostenschätzung</b>	-	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Interessensverbände, lokale Wirtschaft	
<b>Abhängigkeiten</b>	-	
<b>Beilagen/Pläne</b>	keine	

<b>W1: Niderfeld/Ortsgüteranlage SBB</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input type="checkbox"/> Fussverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input checked="" type="checkbox"/> A
<input type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	<input type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> B
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> C
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	<input type="checkbox"/> C
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
<input checked="" type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Die SBB Cargo planen den Ausbau der an der Schnittstelle zwischen dem Rangierbahnhof Limmattal (RBL) und dem Entwicklungsgebiet Niderfeld gelegenen Güterumschlagsanlage. Die Anlage stellt bereits heute eine wichtige Drehscheibe für den kombinierten Binnenverkehr dar und soll für die künftigen Bedürfnisse ertüchtigt werden. Bis ins Jahr 2030 sollen die täglichen Umschläge von derzeit ca. 120 Container auf rund 300 Container gesteigert werden.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p>Ziel der Stadt Dietikon ist es, eine möglichst siedlungs- und umweltverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs zu erreichen sowie die Anwohner und die Schutzzonen der Trinkwasserpumpwerke Langacker und Russacker so wenig wie möglich zu belasten.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschrieb</b></p> <p>Die Erschliessung der Ortsgüteranlage erfolgt zukünftig nicht mehr wie derzeit über die Güterstrasse, sondern direkt über die Mutschellenstrasse. Dadurch kann zum einen der Autobahnanschluss unmittelbar erreicht werden, zum anderen werden Beeinträchtigungen von Bewohnern reduziert.</p>		<p><b>Übersichtsplan</b></p> 
<b>Kostenschätzung</b>	-	
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon, SBB Cargo	
<b>Weitere Beteiligte</b>	Kanton Zürich, Grundeigentümer Niderfeld	
<b>Abhängigkeiten</b>	Entwicklung Niderfeld	
<b>Beilagen/Pläne</b>	keine	

<b>S1: ÖV- und LV-affine Stadtentwicklung</b>		
<b>Massnahmenbereich</b>	<b>Teilstrategie</b>	<b>Priorität</b>
<input checked="" type="checkbox"/> Fussverkehr	<input type="checkbox"/> Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses	<input type="checkbox"/> A
	<input type="checkbox"/> Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes	
<input checked="" type="checkbox"/> Veloverkehr	<input type="checkbox"/> Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen	<input type="checkbox"/> B
	<input type="checkbox"/> Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet	
<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Hohe Fahrplanstabilität im ÖV	<input checked="" type="checkbox"/> C
	<input type="checkbox"/> Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes	
<input checked="" type="checkbox"/> Motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/> Ausbau der intermodalen Infrastruktur	
	<input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen	
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p><b>Niderfeld</b>                      Dietikon verfügt mit dem Niderfeld über das grösste zusammenhängende Entwicklungsgebiet des Kantons. Es liegt direkt an der Überlandstrasse, die zugleich eine der wichtigsten Verkehrsachsen der Stadt darstellt. Vom öffentlichen Verkehr wird das Gebiet künftig durch die Limmattalbahn erschlossen. Kürzlich wurde ein Masterplan zur Entwicklung des Gebietes mit Wohn-, Misch- und Gewerbenutzungen erarbeitet.</p> <p><b>Silbern-Lerzen-Stierenmatt</b>                      Das zweite grosse Entwicklungsgebiet ist das Gebiet Silbern-Lerzen-Stierenmatt, welches das wichtigste Arbeitsplatzgebiet der Stadt darstellt. Für den Umstrukturierungsprozess in ein Mischgebiet mit Wohnen und Arbeiten wurde 2012 ein Gestaltungsplan mit diversen Konzepten zu MIV, ÖV, LV, Städtebau und Freiraum erarbeitet und der kommunale Richtplan teilrevidiert.</p> <p><b>Reppisch</b>                      Die Reppisch ist ein zentrales stadt- und freiräumliches Element mit hohem Aufwertungspotential im Zentrum von Dietikon. Heute ist das Fliessgewässer wenig erlebbar und schlecht mit dem Stadtraum vernetzt. Ein Konzept zur Aufwertung der Reppisch und zur stadträumlichen Einbindung ist in Erarbeitung.</p>		
<p><b>Ziel</b></p> <p><b>Niderfeld</b>                      Entwicklung eines neuen Stadtteils im Westen der Stadt. Gemischte Nutzungen mit Förderung nachhaltiger Mobilität (Limmattalbahn, gute LV-Verbindungen).</p> <p><b>Silbern-Lerzen-Stierenmatt</b>                      Umstrukturierung in ein attraktives Mischgebiet mit optimalen ÖV-Verbindungen (Bus, später S-Bahn- Haltestelle Silbern) und durchlässigem LV-Netz.</p> <p><b>Reppisch</b>                      Aufwertung des Reppischraums als attraktiver Stadtraum mit LV-Priorisierung.</p>		
<p><b>Massnahmenbeschrieb</b></p> <p><b>Niderfeld</b>                      Masterplan mit Inhalten zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung liegt vor (Konkretisierungen erfolgen im Gestaltungsplan und im Entwicklungsleitbild).</p> <p><b>Silbern</b>                      Diverse Konzepte zum ÖV, LV und MIV sowie zu Städtebau und Freiraum wurden bereits im Rahmen des Gestaltungsplans erarbeitet. Der Silberstrasse kommt als wichtige Verkehrsachse eine starke Rolle im Gebiet SLS zu (MIV, ÖV, LV). Ein Teilerschliessungsplan wurde bereits erarbeitet. Auch städtebaulich wird die Achse stark verdichtet und zu einem wichtigen Identitätsträger für das Gebiet entwickelt. Die Untersuchungen zur S-Bahnstation Silbern sind entsprechend der veränderten Rahmenbedingungen zu aktualisieren.</p>		

<b>Reppisch</b> In Abhängigkeit von hydrologischen Abklärungen, die bis 2016 abgeschlossen sein sollen, ist der Reppischraum im Zentrum als Teil des Stadtraums als Promenade mit hoher Aufenthalts- und Naherholungsfunktion aufzuwerten. Attraktive und durchgängige Langsamverkehrsachsen sind dabei obligatorisch.	
<b>Kostenschätzung</b>	-
<b>Federführung</b>	Stadt Dietikon, Kanton Zürich
<b>Weitere Beteiligte</b>	Grundeigentümer, Bund
<b>Abhängigkeiten</b>	Planungsinstrumente zum Niderfeld und SLS, Limmattalbahn und S-Bahn-Haltestelle Silbern, Aufwertungs- und Gestaltungskonzept Reppisch
<b>Beilagen/Pläne</b>	keine





**Stadt Dietikon**  
**Stadtplanungsamt**  
**Bremgartnerstrasse 22**  
**8953 Dietikon**  
**Tel. 044 744 36 93**  
**stadtplanungsamt@dietikon.ch**  
**www.dietikon.ch**