

# Städtisches Gesamtverkehrskonzept

## Schlussbericht



## **Impressum**

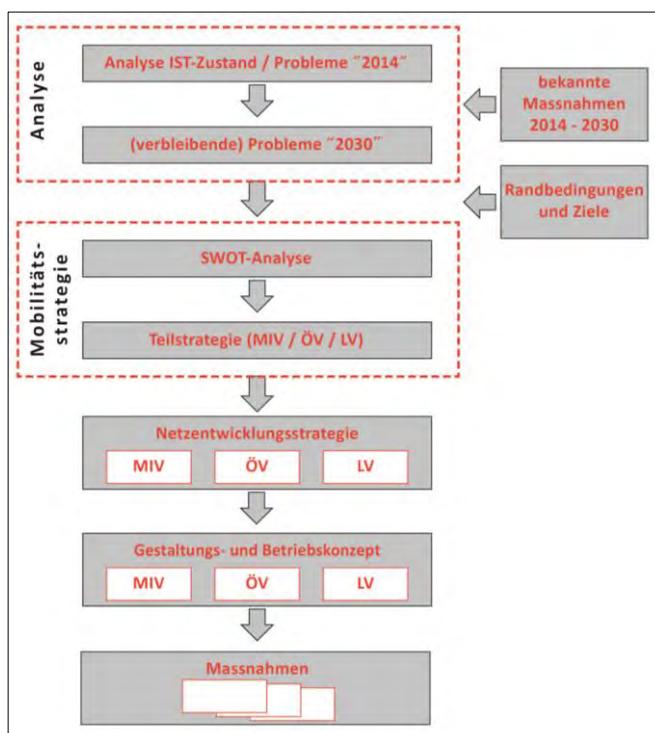
Herausgeberin: Stadt Dietikon, Stadtplanungsamt

Autoren: Marco Richner, Philipp Langhart (Gruner AG)

Han van de Wetering, Ute Sakmann (Van de Wetering, Atelier für Städtebau GmbH)

## Zusammenfassung

Das Verkehrssystem der Stadt Dietikon wird sich - ausgelöst durch den Neubau und Ausbau von mehreren Verkehrsinfrastrukturanlagen (Limmattalbahn, Doppelspurausbau BDWM, Ausbau der Überlandstrasse) - in den nächsten Jahren stark verändern. Gleichzeitig befindet sich die Stadt Dietikon im sehr dynamischen Entwicklungsraum Limmattal. Auf dem Territorium der Stadt Dietikon befinden sich mit dem Gebiet Silber-Lerzen-Stierenmatt (SLS) und dem Niderfeld zudem zwei grosse Entwicklungsschwerpunkte (ESP), welche den Status von kantonalen Zentrumsgebieten aufweisen. Um diesen anstehenden Veränderungen und verkehrlichen Herausforderungen Rechnung zu tragen, wurde in Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr des Kantons Zürich ein städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK) erarbeitet. Ziel dieses sGVK ist es, ein strategisches Instrument zu haben, auf dessen Basis die Verkehrsplanung für die nächsten 15 bis 20 Jahre erfolgen kann. Die Arbeit gliederte sich dabei in fünf Phasen:



Projektablauf

Kern des sGVK ist die Mobilitätsstrategie, in welcher auf Grundlagen von umfangreichen verkehrsträgerübergreifenden Analysen für den Ist-Zustand und daraus abgeleitet für den Prognosezustand 2030 sowie festgelegten Zielen mittels einer SWOT-Analyse die relevanten Teilstrategien festgelegt wurden:

- TS 1: Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses
- TS 2: Stadtverträgliche Gestaltung des Strassennetzes
- TS 3: Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen
- TS 4: Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet
- TS 5: Hohe Fahrplanstabilität im ÖV
- TS 6: Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes
- TS 7: Ausbau der intermodalen Infrastruktur
- TS 8: Öffentlichkeitsarbeit / Informationskampagnen

Dabei zeigt sich, dass durch die grossen Verkehrsinfrastrukturvorhaben eine Mehrheit der heutigen bestehenden Verkehrsprobleme durch intra- und intermodale Verlagerungen behoben werden. Bei den verbleibenden Problemen handelt es sich - neben singulären Schwachstellen (grossmehrheitlich im Langsamverkehrsnetz) - um vier Streckenabschnitte, welche infolge ihrer Funktion eine Schlüsselrolle im Strassenetz einnehmen. Für diese vier streckenbezogenen Problembereiche wurden mittels einer Netzentwicklungsstrategie jeweils drei mögliche Stossrichtungen ("Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen", "Verkehrsverlagerung auf neue Strassen" und "Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung") untersucht und mittels den festgelegten Wirkungszielen beurteilt. Von zentraler Bedeutung war dabei, allfällige Auswirkungen einer Stossrichtung auf das umliegende Netz zu berücksichtigen (Vermeidung von Problemverlagerungen auf andere Strassenabschnitte und Stadtteile). Während bei zwei Streckenabschnitten kurzfristig (Bäckerstrasse/Merkurstrasse) bis mittelfristig (Steinmürlstrasse) die Ausarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten nötig sind, können die beiden anderen Abschnitte (Heimstrasse und Schöneeggstrasse) eher längerfristig (ca. ab 2030) angegangen werden:

#### Bäckerstrasse/Merkurstrasse

Die Achse Bäckerstrasse/Merkurstrasse nimmt als Verbindung zwischen den beiden kantonalen Hauptverkehrsachsen Überlandstrasse und Badenerstrasse eine zentrale Funktion ein. Da weder eine Verlagerung auf die Hauptachsen umgesetzt werden kann (zu grosse Umwegfahrten) noch die Anlage einer neuen Strasse realistisch ist, wird auch für diesen Abschnitt eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung weiterverfolgt. Ein zentrales Element ist dabei - neben der Einrichtung einer Tempo-30- oder Tempo-20-Zone - das Anpassen der Parkplatzerliessung bei der Post, da sich gezeigt hat, dass hier infolge anfallender Parkmanöver und Wartezeiten für einbiegende Fahrzeuge Rückstauprobleme entstehen, welche den Verkehrsablauf erheblich stören. Zudem wird auf der Weiningerstrasse in Kombination mit Anpassungen am Knoten Weiningerstrasse/Überlandstrasse eine elektronische Busspur eingerichtet. Dadurch kann die Fahrplanstabilität für den strassengebundenen ÖV nochmals merklich gesteigert werden.

#### Steinmürlstrasse

Die Steinmürlstrasse weist heute und auch nach der Realisierung der grossen Infrastrukturvorhaben weiterhin einen Durchgangsverkehrsanteil (quartierfremder Verkehr) von ca. 40% auf. Eine Verlagerung auf die Hauptachsen ist - trotz der Ausbauten der entsprechenden Knotenpunkte - aus Gründen der auch zukünftig begrenzten Kapazitäten in den Morgen- und Abendspitzen nicht möglich. Eine Umfahrung - wie sie in der übergeordneten Richtplanung enthalten ist - ist kurz- bis mittelfristig kaum realisierbar und konterkariert zudem die Ziele einer angebotsorientierten Verkehrsplanung und eines schonenden Umgangs mit den Ressourcen. Bei der Steinmürlstrasse soll mittels gestalterischen Aufwertungen und betrieblichen Massnahmen eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung erreicht werden. Gleichzeitig ist mit zusätzlichen Massnahmen (z.B. Dosierung aus Richtung Bergdietikon) zu verhindern, dass diese Route noch an Attraktivität gewinnen wird. Für die Nachtstunden könnte ein temporärer Streckenunterbruch (bspw. mittels versenkbarem Poller oder einer Schranke) eingerichtet werden.

#### Heimstrasse

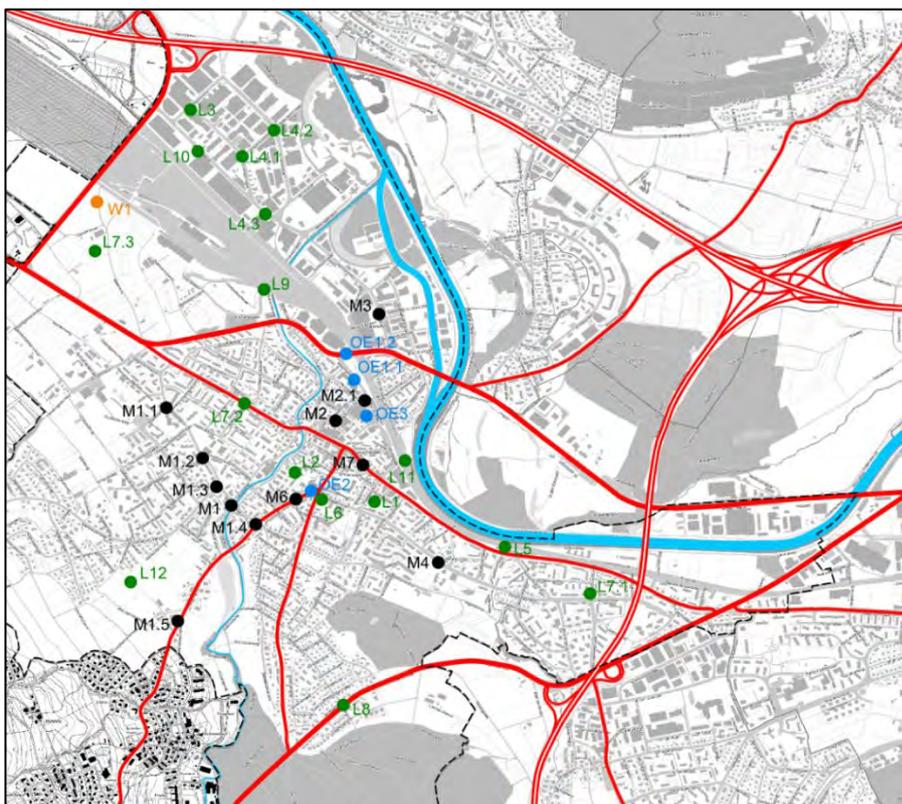
Mit dem Ausbau des Knotens Heimstrasse/Überlandstrasse wird das heutige Problem (Rückstaulängen auf der Heimstrasse, welche über den Beginn der bestehenden Busspur reichen) gelöst sein. Somit besteht auf diesem Abschnitt kurz- und mittelfristig kein weiterer Handlungsbedarf. Da aber das Risiko besteht, dass zukünftig die frei gewordenen Kapazitäten wieder durch Neuverkehr konsumiert werden, wurden für die Heimstrasse insgesamt vier mögliche Betriebskonzepte entwickelt. Im Prinzip sehen alle vier Varianten für den MIV eine temporäre (in den Spitzenstunden) oder dauerhafte Sperrung der Heimstrasse

ab dem Kreisels Viaduktstrasse/Heimstrasse in Richtung Limmatfeld vor, dies entweder in beide Richtungen oder nur in Richtung Limmatfeld. Bei allen vier Varianten kann der ÖV und Veloverkehr weiterhin uneingeschränkt die Relation Silberstrasse - Heimstrasse befahren. Der MIV würde dagegen aus dem Raum Silber teilweise oder vollständig über die Viaduktstrasse geführt. Diese Betriebskonzepte sind zu einem geeigneten Zeitpunkt noch vertieft zu untersuchen und zu detaillieren.

#### Schöneeggstrasse/Birmensdorferstrasse

Auch für diesen Abschnitt besteht kurz- und mittelfristig kein Handlungsbedarf. Bei dieser Strasse besteht aber ein gewisses Risiko, dass sie zukünftig vermehrt als parallele Ausweichroute zur Hauptroute Zürcherstrasse - Bremgartnerstrasse genutzt werden könnte. Um einen solchen Schleichverkehr zu unterbinden, wurden drei mögliche Betriebskonzepte entwickelt. Eine Sperrung (temporär mittels versenkbarem Poller oder einer Schranke) im Bereich der Poststrasse hätte eine sehr starke Wirkung, würde aber gleichzeitig zu gewissen Einschränkungen für die Quartierbewohner führen. Die skizzierte Variante einer Tempo-30-Zone hätte zwar geringe Einwirkungen auf den MIV und die Quartierreichbarkeit, würde aber zu Fahrzeitverlusten beim ÖV führen. Zudem wäre die Wirksamkeit - die grundsätzlich als relativ gering einzustufen ist - mittels umfassenden baulichen Massnahmen sicher zu stellen. Der dritte Ansatz wäre die Anlage von mehreren Lichtsignalanlagen mit dem Ziel, dass der MIV spürbare Reisezeitdifferenzen gegenüber der Hauptroute erleiden würde. Eine solche Massnahme ermöglicht es auch, dass der Bus keine Verlustzeiten erleidet. Die Akzeptanz für eine solche Massnahme (faktisch eine "rote Welle") ist kritisch zu beurteilen. Auch diese möglichen Ansätze müssen zu gegebener Zeit noch vertieft untersucht und präzisiert werden.

Basierend auf diesen Netzentwicklungsstrategien und singulären Problemstellen im Netz wurden insgesamt über 40 Massnahmen entwickelt und in Massnahmenblättern beschrieben und dokumentiert.



Übersicht Massnahmen



## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1</b>	<b>1</b>
<b>1.1</b>	<b>1</b>
1.1.1	1
1.1.2	2
1.1.3	4
1.2	4
1.3	5
1.4	6
1.4.1	6
1.4.2	8
1.5	8
1.5.1	9
1.5.2	10
1.5.3	10
1.5.4	10
1.5.5	10
1.5.6	10
1.6	12
1.6.1	12
1.6.1.1	12
1.6.1.2	15
1.6.2	16
1.6.3	19
1.6.4	22
1.7	26
1.8	27
1.8.1	27
1.8.1.1	27
1.8.1.2	30
1.8.1.3	31
1.8.1.4	33
1.8.1.5	33
1.8.2	34
1.8.3	35
1.8.4	35
1.9	36
1.9.1	36
1.9.1.1	36
1.9.1.2	37
1.9.2	38
1.9.2.1	39
1.9.2.2	41

1.10	Fazit	41
1.11	Randbedingungen und Ziele	42
1.11.1	Planungsrechtliche / geografisch orientierte Unterteilung	42
1.11.2	Übersicht der Randbedingungen	42
1.11.2.1	Teilstrategie Verkehr im Agglomerationsprogramm 2. Generation	42
1.12	Ziele	47
1.12.1	Zweck von Zielfestlegungen	47
1.12.2	Stufe Kanton und Region	47
1.12.3	Stufe Stadt Dietikon	48
<b>2</b>	<b>Netzentwicklungsstrategie</b>	<b>49</b>
2.1	Vorgehen	49
2.2	Streckenbezogene Problembereiche	49
2.2.1	Steinmülistrasse	50
2.2.2	Bäckerstrasse/Merkurstrasse	51
2.2.3	Heimstrasse	52
2.2.4	Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse	53
2.3	Stossrichtungen	54
2.3.1	Definition von Wirkungszielen	54
2.3.2	Steinmülistrasse	55
2.3.2.1	SR 1: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen	55
2.3.2.2	SR 2: Verkehrsverlagerung auf neue Strassen	55
2.3.2.3	SR 3: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung	59
2.3.2.4	Bewertung	60
2.3.2.5	Fazit und Empfehlung	61
2.3.3	Bäckerstrasse/Merkurstrasse/Weiningerstrasse	61
2.3.3.1	SR 1: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen	62
2.3.3.2	SR 3: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung	62
2.3.3.3	Bewertung	63
2.3.3.4	Fazit und Empfehlung	63
2.3.4	Heimstrasse	64
2.3.4.1	SR 1: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen	64
2.3.4.2	SR 3: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung	64
2.3.4.3	Bewertung	65
2.3.4.4	Fazit und Empfehlung	66
2.3.5	Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse	66
2.3.5.1	SR 1: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen	66
2.3.5.2	SR 3: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung	67
2.3.5.3	Bewertung	67
2.3.5.4	Fazit und Empfehlung	68
2.4	Gesamtbetrachtung im Netz	68
2.5	Veloschnellrouten	70

<b>3</b>	<b>Betriebs- und Gestaltungskonzepte</b>	<b>72</b>
3.1	Vorgehen	72
3.2	Steinmürlistrasse	72
3.2.1	Betriebskonzept	72
3.2.2	Gestaltungskonzept	74
3.3	Bäckerstrasse/Merkurstrasse	75
3.3.1	Betriebskonzept	75
3.3.2	Gestaltungskonzept	76
3.4	Heimstrasse	77
3.4.1	Betriebskonzept Heimstrasse Variante 1	78
3.4.2	Betriebskonzept Heimstrasse Variante 2	79
3.4.3	Betriebskonzept Heimstrasse Variante 3	80
3.4.4	Betriebskonzept Heimstrasse Variante 4	81
3.4.5	Betriebskonzept Heimstrasse verworfene Varianten	82
3.5	Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse	82
3.5.1	Betriebskonzept Schöneggstrasse Variante Sperrung Poststrasse	83
3.5.2	Betriebskonzept Schöneggstrasse Variante Tempo 30	83
3.5.3	Betriebskonzept Schöneggstrasse Variante LSA	84
3.5.4	Diskussion der Varianten	85
3.6	Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse	86
3.7	Gestaltungskonzept Zürcherstrasse	87
<b>4</b>	<b>Massnahmenblätter</b>	<b>89</b>
4.1.1	Typen von Massnahmen	89
4.1.2	Aufbau der Massnahmenblätter	91
4.1.3	Zeitliche Umsetzung der Massnahmen	92
<b>5</b>	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>94</b>

## **Anhang**

- A Probleme Individualverkehr 2014
- B Probleme Busverkehr 2014
- C Probleme Veloverkehr 2014
- D Übersicht bekannter Massnahmen
- E Probleme Individualverkehr 2030
- F Probleme Busverkehr 2030
- G Probleme Veloverkehr 2030

## **Beilage**

- 1 Mobilitätsstrategie Stadt Dietikon
- 2 Massnahmenblätter
- 3 Protokolle Steuerungsgruppe (SG) und Begleitgruppe (BG)

<b>Abbildungsverzeichnis</b>		<b>Seite</b>
Abbildung 1	Projekttablauf	2
Abbildung 2	Projektorganisation	3
Abbildung 3	Zeitlicher Projekttablauf	4
Abbildung 4	Bearbeitungsperimeter	5
Abbildung 5	Kantonaler Richtplan: Raumordnungskonzept und Richtplankarte 24. März 2014 (Beschluss Kantonsrat vom 18.04.2014, Quelle: 4)	6
Abbildung 6	Verkehrsmengengerüst Limmattal [Fahrten/Tag] (Ist-Zustand 2010), Quelle: 3	8
Abbildung 7	Nationales und kantonales Strassennetz im Stadtgebiet Dietikon	9
Abbildung 8	Übersicht der wichtigen Logistikzentren und Güterverkehrs relevanten Standorte ([18], [19])	11
Abbildung 9	Problemstellen IV 2014	14
Abbildung 10	Durchgangsverkehr (DTV 2010, Quelle:3)	15
Abbildung 11	Durchgangsverkehr Steinmürlistrasse ASP 2007 (orange: FR Nordwest, grün: FR Südost)	16
Abbildung 12	Problemstellen Bus 2014	18
Abbildung 13	Räumliche Schwerpunkte Defizite Fussverkehr	19
Abbildung 14	Problemstellen Veloverkehr 2014	21
Abbildung 15	Überlandstrasse am Knoten Weiningerstrasse	22
Abbildung 16	Überlandstrasse im Bereich Limmatfeld	22
Abbildung 17	Badenerstrasse stadteinwärts	23
Abbildung 18	Badenerstrasse stadtauswärts	23
Abbildung 19	Bremgartnerstrasse am Knoten Windeggstrasse	23
Abbildung 20	Bremgartnerstrasse am Abzweig Oberdorfstrasse	23
Abbildung 21	Oberdorfstrasse stadteinwärts	24
Abbildung 22	Windeggstrasse Richtung Bremgartnerstrasse	24
Abbildung 23	Steinmürlistrasse stadtauswärts	24
Abbildung 24	Obere Reppischstrasse	25
Abbildung 25	Vorstadtstrasse	25
Abbildung 26	Silbern	25
Abbildung 27	Verkehrsmengengerüst [Fahrten/Tag] Limmattal (Quelle: 3)	26
Abbildung 28	Knoten Anpassungen Abschnitt Mutschellenstrasse-Grabackerstrasse	28
Abbildung 29	Knoten Anpassungen Abschnitt Viaduktstrasse-Weiningerstrasse	29
Abbildung 30	Knoten Anpassungen im Bereich Limmatfeld	30
Abbildung 31	Knoten Anpassungen Mutschellenstrasse	31
Abbildung 32	Knoten Anpassung Birmensdorferstrasse/Schöneeggstrasse	32
Abbildung 33	Knoten Anpassungen im Zentrumsbereich Dietikon	32
Abbildung 34	Knoten Anpassungen Ochsen und Guggenbühl	33

Abbildung 35	Linienführung der Limmattalbahn	34
Abbildung 36	Westhöfe Limmatfeld (Quelle: www.limmatfeld.ch)	35
Abbildung 37	Konzept Zentrum (vdw, 2010)	36
Abbildung 38	Zukunftsbild Zürcherstrasse (vdw, 2010)	36
Abbildung 39	Knotenauslastung Zentrum Dietikon nach Inbetriebnahme der Limmattalbahn (Quelle: 9)	37
Abbildung 40	Durchgangsverkehr (DTV 2030, Quelle: 3)	37
Abbildung 41	Durchgangsverkehr Steinmülistrasse ASP 2030 (orange: FR Nordwest, grün: FR Südost)	38
Abbildung 42	Problemstellen Busverkehr 2030 nach Inbetriebnahme der Limmattalbahn	39
Abbildung 43	Problemstellen Veloverkehr 2030	40
Abbildung 44	Übersicht der Massnahmentypen im Raum Limmattal (Quelle: 3)	44
Abbildung 45	Ablaufprozess der Zielformulierung (Quelle: 2)	47
Abbildung 46	Problembereiche Durchgangsverkehr	50
Abbildung 47	Problembereich Steinmülistrasse	51
Abbildung 48	Problembereich Bäckerstrasse/Merkurstrasse	51
Abbildung 49	Entwicklungsstrategie Gebiet SLS [Quelle: 17]	52
Abbildung 50	Problembereich Heimstrasse	53
Abbildung 51	Problembereich Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse	53
Abbildung 52	Steinmülistrasse: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen	55
Abbildung 53	Steinmülistrasse: Verkehrsverlagerung auf neue Strassen	56
Abbildung 54	Umfahrung Hasenbergstrasse minus Referenzzustand (ASP 2030)	57
Abbildung 55	Umfahrung Bernstrasse minus Referenzzustand (ASP 2030)	58
Abbildung 56	Umfahrung Bernstrasse Süd minus Referenzzustand (ASP 2030)	59
Abbildung 57	Steinmülistrasse: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung	60
Abbildung 58	Bäcker-/Merkurstr.: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen	62
Abbildung 59	Bäcker-/Merkurstr.: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung	62
Abbildung 60	Heimstrasse: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen	64
Abbildung 61	Heimstrasse: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung	65
Abbildung 62	Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen	67
Abbildung 63	Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung	67
Abbildung 64	Gewählte Stossrichtungen	69
Abbildung 65	Wunschquerschnitt für Begegnungsfall 2x2 Velo [Quelle:14]	70
Abbildung 66	Linienführung der Veloschnellroute Limmattal [Quelle:13]	71
Abbildung 67	Optionale Linienführung im Zentrum Dietikon [Quelle:13]	71
Abbildung 68	Betriebskonzept Steinmülistrasse	73
Abbildung 69	Gestaltungskonzept Steinmülistrasse	74

Abbildung 70	Gestaltungspotential lokales Zentrum (Oberdorfstrasse mit Blick Richtung Steinmürlistrasse)	74
Abbildung 71	Betriebskonzept Bäckerstrasse/Merkurstrasse	75
Abbildung 72	Gestaltungskonzept Bäckerstrasse/Merkurstrasse	76
Abbildung 73	Gestaltungspotential Tempo 30 Zone Merkurstrasse (mit Blick Richtung Löwenzentrum)	77
Abbildung 74	Gestaltungspotential Begegnungszone Löwenstrasse (Blick Richtung Kronenareal)	77
Abbildung 75	Betriebskonzept Heimstrasse Variante 1	78
Abbildung 76	Betriebskonzept Heimstrasse Variante 2	79
Abbildung 77	Betriebskonzept Heimstrasse Variante 3	80
Abbildung 78	Betriebskonzept Heimstrasse Variante 4	81
Abbildung 79	Verworfenen Varianten Betriebskonzept Heimstrasse	82
Abbildung 80	Betriebskonzept Schöneeggstrasse Variante Sperrung Poststrasse	83
Abbildung 81	Betriebskonzept Schöneeggstrasse Variante Tempo 30	84
Abbildung 82	Betriebskonzept Schöneeggstrasse Variante LSA	85
Abbildung 83	Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse	86
Abbildung 84	Platzgestaltung Knoten Oberdorfstrasse/Bremgartnerstrasse	87
Abbildung 85	Gestaltungskonzept Zürcherstrasse	88
Abbildung 86	Gestaltungspotential Zürcherstrasse	88
Abbildung 87	Aufbau der Massnahmenblätter	89
Abbildung 88	Räumliche Übersicht der Massnahmen	90
Abbildung 89	Aufbau Massnahmenblatt	92
Abbildung 90	Übersicht der zeitlichen Umsetzung	93

<b>Tabellenverzeichnis</b>		Seite
Tabelle 1	Übersicht der wichtigen Logistikunternehmen (Quelle: [19])	11
Tabelle 2	Randbedingungen und deren Einfluss auf die Stadt Dietikon	45
Tabelle 3	Wirkungsziele der Stossrichtungen	54
Tabelle 4	Bewertung der Stossrichtungen Steinmürlistrasse	61
Tabelle 5	Bewertung der Stossrichtungen Bäckerstrasse/Merkurstrasse	63
Tabelle 6	Bewertung der Stossrichtungen Heimstrasse	66
Tabelle 7	Bewertung der Stossrichtungen Schöneeggstrasse/Birmensdorferstrasse	68
Tabelle 8	Vor- und Nachteile Betriebskonzepte Schöneeggstrasse	85
Tabelle 9	Übersicht aller Massnahmen	91

## Abkürzungsverzeichnis

ASP:	Abendspitzenstunde
BDWM:	Bremgarten-Dietikon-Bahn
DTV:	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
GVM:	Gesamtverkehrsmodell
LSA:	Lichtsignalanlage
LTB:	Limmattalbahn
LV:	Langsamverkehr
MIV:	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV:	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV:	Öffentlicher Verkehr
SLS:	Silbern-Lerzen-Stierenmatt
SWOT:	<b>S</b> trengths (Stärken), <b>W</b> eaknesses (Schwächen), <b>O</b> pportunities (Chancen) und <b>T</b> hreats (Gefahren)
VBZ:	Verkehrsbetriebe Zürich
VQS:	Verkehrsqualitätsstufe
ZMB:	Zweckmässigkeitsbeurteilung



## 1 Analyse, Randbedingungen und Ziele

### 1.1 Auftrag und Projektablauf

Das Verkehrssystem der Stadt Dietikon wird sich - ausgelöst durch grosse Verkehrsinfrastrukturvorhaben (Limmattalbahn, Doppelspurausbau Bremgarten Dietikon Bahn und Ausbau der Überlandstrasse) - in den nächste Jahren stark verändern. Hinzu kommen kantonale Bestrebungen, insbesondere den öffentlichen Verkehr zu fördern und dessen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen merklich zu erhöhen. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, auf städtischer Stufe im Sinne einer langfristig angelegten Ausrichtung die strategischen Eckpunkte für den Gesamtverkehr festzulegen. Hierfür hat der Stadtrat von Dietikon dem federführenden Stadtplanungsamt den Auftrag erteilt, ein städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK) zu erarbeiten. Das sGVK soll folgende Hauptziele erfüllen (vgl. auch Ausschreibung des sGVK vom 25. Oktober 2013):

- Umfassende und integrale Analyse der Stärken und Schwächen der IST-Situation
- Erstellen einer Gesamtschau über alle vorhandenen Studien und Planungen
- Mobilitätskonzept mit Zielen, Grundsätzen und Strategien
- Erarbeitung von Lösungsansätzen und -varianten und deren Beurteilung
- Erstellung von Massnahmenblättern mit Zielvorgaben, Zuständigkeiten, Abhängigkeiten, Zeit- und Kostenrahmen

#### 1.1.1 Vorgehen

Das Projekt gliedert sich in fünf Hauptarbeiten. In einer ersten Phase wurde auf Basis umfangreicher Auswertungen vorhandener Studien, laufender Planungen und übergeordneter Vorgaben eine Analyse des Verkehrssystems durchgeführt. Hierbei wurde zwischen dem heutigen Verkehrssystem ("2014") und - unter Berücksichtigung der bekannten infrastrukturellen Massnahmen sowie der Verkehrs- und Siedlungsprognosen - dem zukünftigen Verkehrssystem mit seinen verbleibenden Problemen (2030) unterschieden. Für die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie wurden zunächst die Randbedingungen und Ziele definiert und dann mittels einer SWOT-Analyse verkehrsträgerspezifische Teilstrategien entwickelt. Diese Mobilitätsstrategie wurde als separates Dokument durch den Stadtrat von Dietikon am 17. November 2014 unterzeichnet und verabschiedet.

Auf Basis der in der Mobilitätsstrategie festgelegten Teilstrategien wurde für grössere zusammenhängende Teilgebiete eine Netzentwicklungsstrategie entwickelt. Hierfür wurden mittels so genannter Stossrichtungen mögliche Ansätze definiert, untersucht und bewertet. Auf Grundlage der jeweils ausgewählten Stossrichtung wurden für die Teilräume bzw. Strassenabschnitte Betriebs- und Gestaltungskonzepte entwickelt. Für diese wurden in einem letzten Schritt die einzelnen Massnahmen entworfen und in entsprechende Massnahmenblätter überführt. Ebenso wurden in dieser Phase auch für singuläre Problemstellen Einzelmassnahmen entwickelt und dokumentiert.

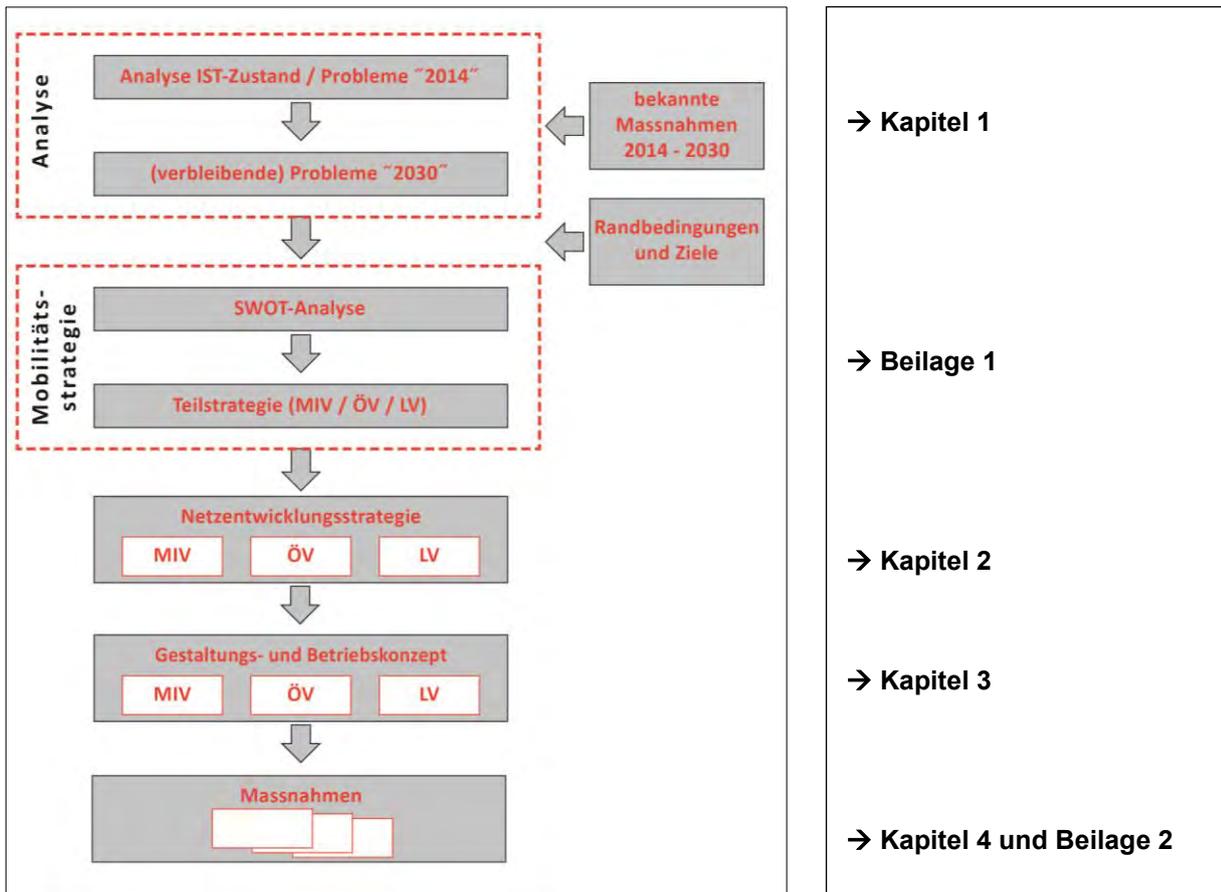
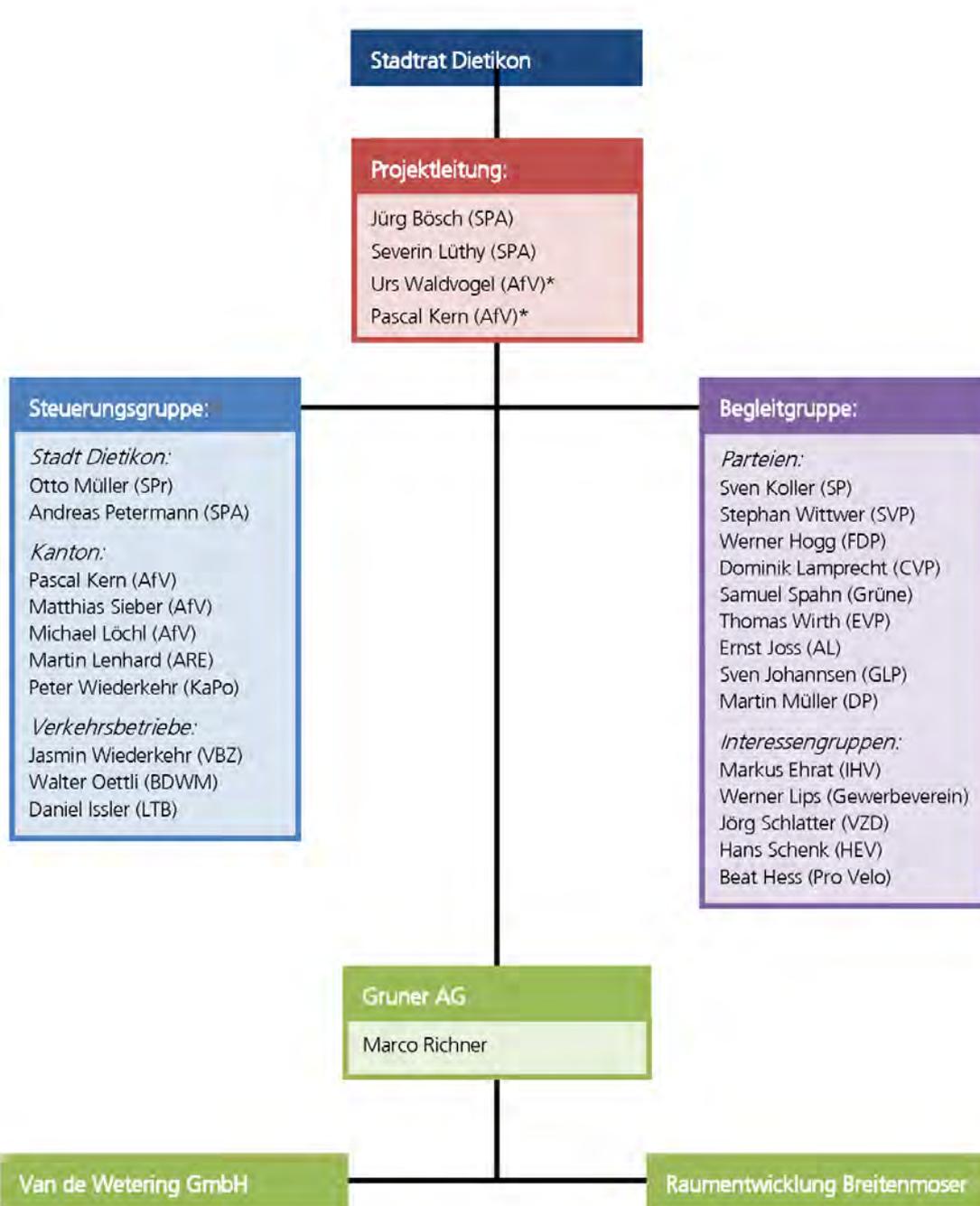


Abbildung 1 Projektablauf

### 1.1.2 Projektorganisation

Neben der Projektleitung (PL), die sich aus Vertretern der Stadt Dietikon und des Amtes für Verkehr des Kantons Zürich zusammensetzte, wurden in regelmässigen Abständen zwei weitere Gremien in den Planungsablauf mit einbezogen. Die Steuerungsgruppe (SG) umfasste Fachleute der einzelnen relevanten Ämter und der Verkehrsbetriebe. Sie haben vor allem die Anforderungen und Anliegen eingebracht und zudem den Informationsfluss zwischen den einzelnen Fachdisziplinen sichergestellt. Die Begleitgruppe (BG) setzte sich aus Vertretern der Parteien und Interessengruppen zusammen. Dieses Gremium konnte sich in insgesamt 4 Sitzungen auch konkret zu den einzelnen Inhalten (insb. Stossrichtungen, Betriebs- und Gestaltungskonzepte und Massnahmen) äussern.

Zusätzlich zu diesen beiden Gremien wurde der Stadtrat an insgesamt 6 Sitzungen über den Stand der Arbeiten und über Zwischenergebnisse informiert. Insbesondere hat der Stadtrat auch die Mobilitätsstrategie genehmigt.



\*bis Juni 2015 bzw. ab Juni 2015

Abbildung 2 Projektorganisation

Darüber hinaus gab es zwei Öffentlichkeitsveranstaltungen, an denen grundsätzlich sämtliche EinwohnerInnen von Dietikon teilnehmen konnten.

### 1.1.3 Terminplan

Nachstehende Abbildung gibt eine Übersicht des terminlichen Projektablaufs.

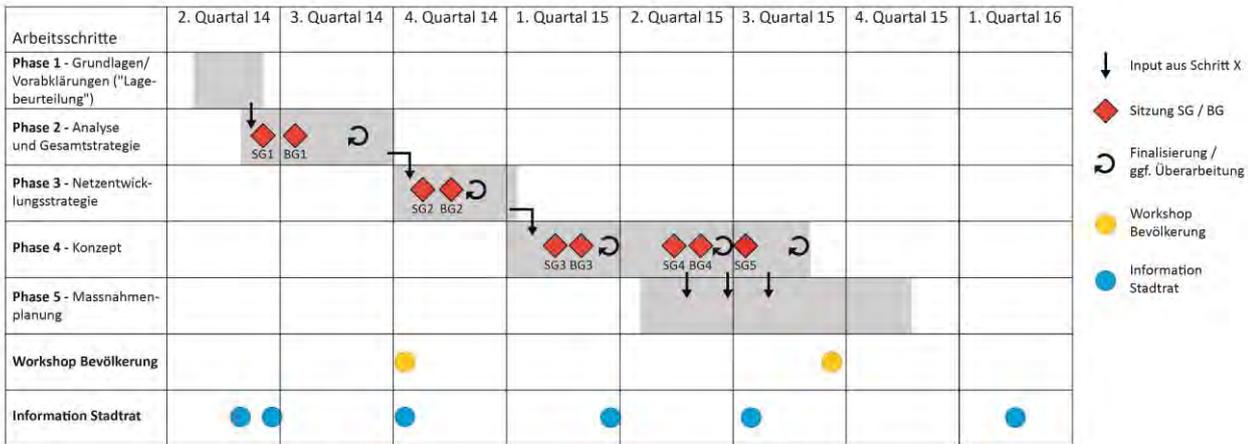


Abbildung 3 Zeitlicher Projektablauf

### 1.2 Vorbemerkung zur Analyse

Auf dem Stadtgebiet und dem Verkehrsnetz von Dietikon wird in den nächsten Jahren voraussichtlich eine Vielzahl an Projekten mit überkommunalem Charakter realisiert. Deren Umsetzung wird einen massiven Einfluss auf das Strassennetz und dessen zukünftigen Verkehrsablauf haben. Die Planungen und deren Wirkungsziele sind dabei stark verknüpft mit der Teilstrategie Verkehr, wie sie im Agglomerationsprogramm 2. Generation (Quelle: 3) festgelegt wurde (vgl. Kap. 1.11). In der verkehrlichen Analyse wird folglich diesen Projekten und deren Wirkung ein entsprechend grosses Gewicht beigemessen. Ausgehend von einer verkehrsträgerbezogenen Übersicht der heutigen Probleme (bspw. fehlende Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten, Lücken im Langsamverkehrsnetz oder Gestaltungsdefizite beim LV-Netz) wird aufgezeigt, welchen Einfluss die laufenden Planungen auf die Problembehebung haben. Das Delta zwischen den heutigen Problemen 2014 und den zukünftig verbleibenden Problemen zeigt die Defizite und den Handlungsbedarf auf. Dies stellt die zentrale Grundlage für die Zieldefinition und die daraus abgeleitete Mobilitätsstrategie dar. Hinzu kommt eine Vielzahl an übergeordneten Planungen, welche bezüglich der darin enthaltenen Ziele und Teilstrategien zu berücksichtigten sind. Dies wird im Kap. 1.11 (Randbedingungen und Ziele) erläutert.

### 1.3 Bearbeitungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst das Gebiet der Stadt Dietikon. Die Stadt Dietikon befindet sich an der Limmat im Kanton Zürich und grenzt an die Gemeinden Oetwil a.d.L., Geroldswil, Weiningen, Unterengstringen, Schlieren und Urdorf sowie im Süden und Westen an die Gemeinden Bergdietikon und Spreitenbach im Kanton Aargau.

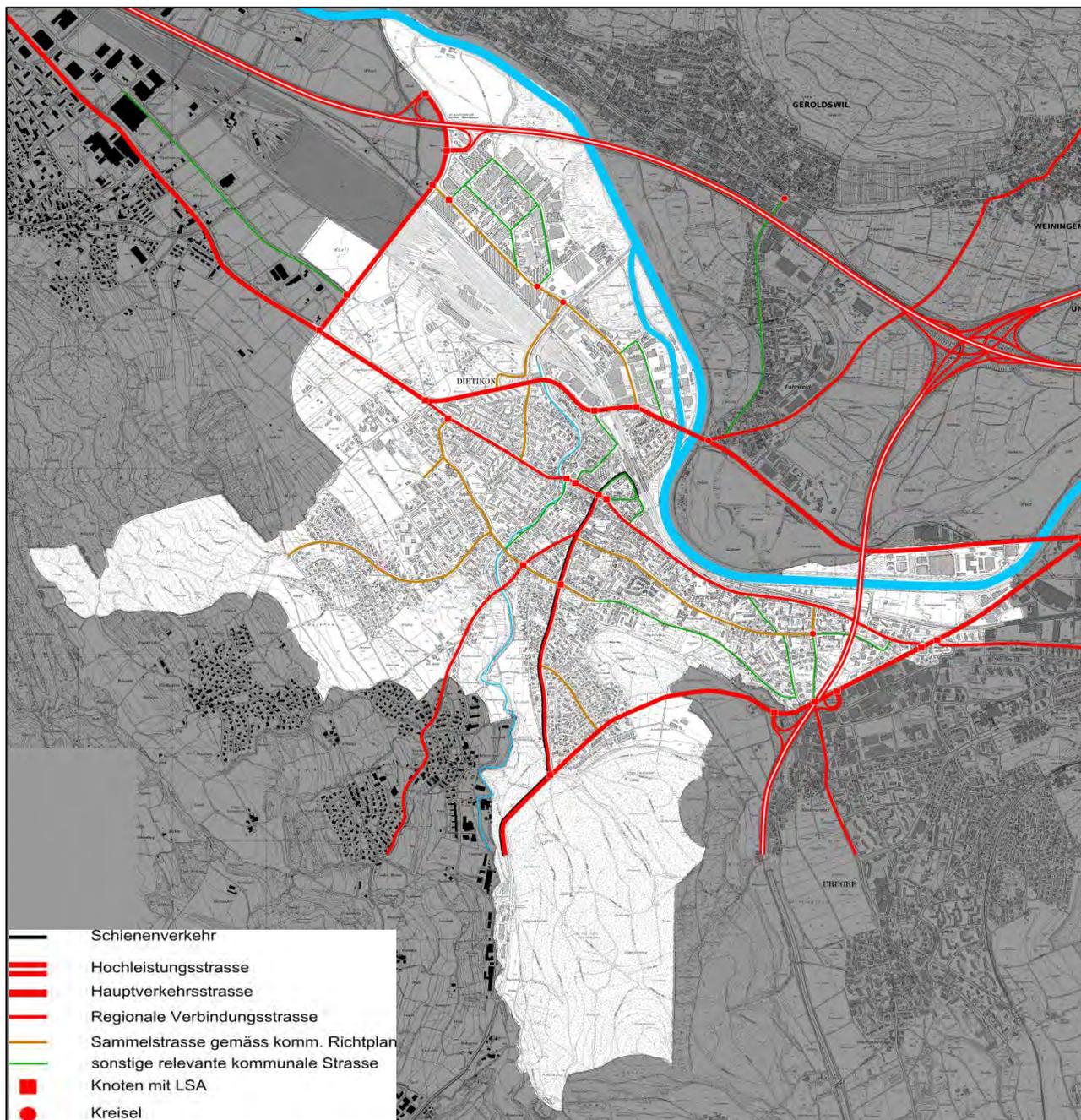


Abbildung 4 Bearbeitungsperimeter

## 1.4 Analyse Bevölkerung und Raum

### 1.4.1 Siedlungsentwicklung

Das Limmattal zwischen Zürich und Baden ist eine Stadtlandschaft mit einer sehr hohen Entwicklungsdynamik. In den nächsten Jahren wird die Entwicklung in diesem Agglomerationsraum weiterhin auf hohem Level voranschreiten.

Der Richtplan des Kantons Zürich weist grosse Teile der Stadt Dietikon als Zentrumsgebiet kantonalen Bedeutung aus. Zusammen mit Schlieren und Spreitenbach (wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt) bildet die Stadt Dietikon damit den "Spannungsbogen", der die treibende Kraft der Entwicklung des Limmattals bildet und zugleich eine wichtige Ergänzungsfunktion zu den Wirtschaftszentren Zürich und Baden-Wettingen übernimmt.

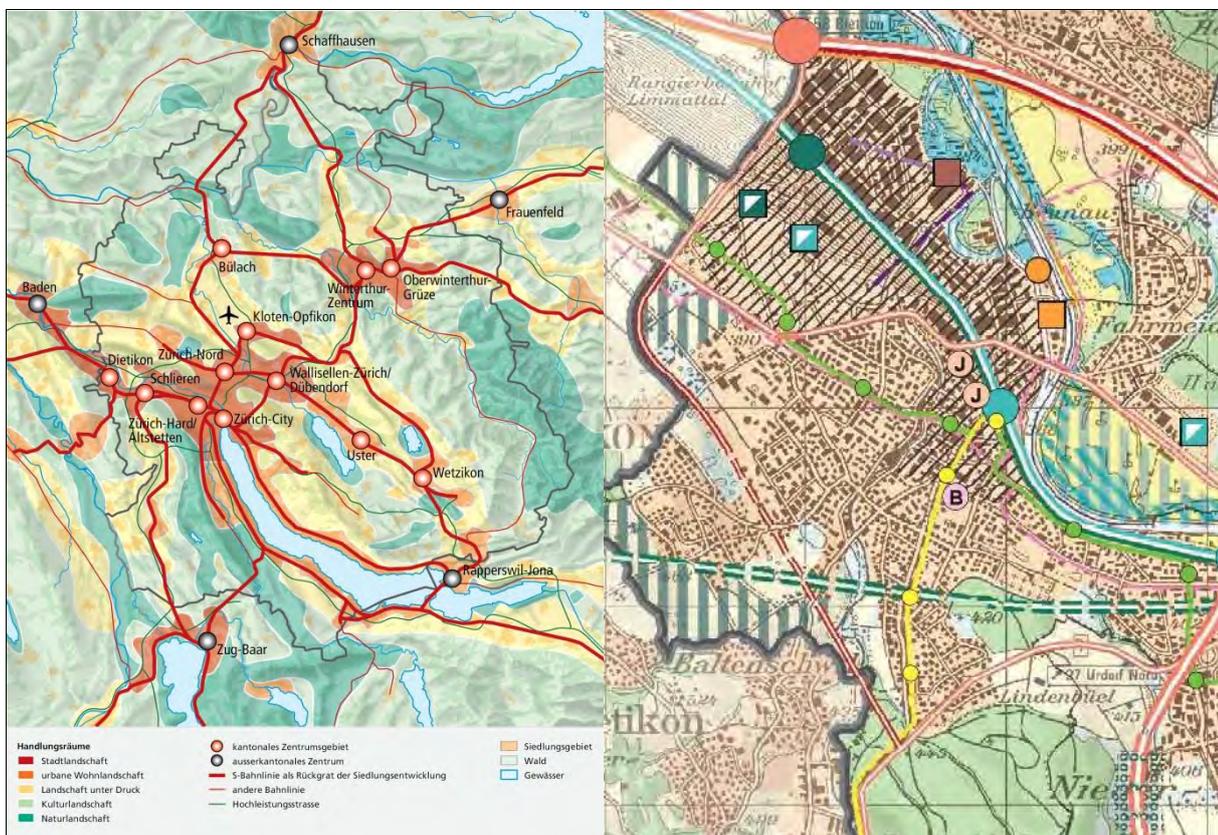


Abbildung 5 Kantonaler Richtplan: Raumordnungskonzept und Richtplankarte 24. März 2014  
(Beschluss Kantonsrat vom 18.04.2014, Quelle: 4)

In der letzten Dekade (2000-2010) haben sich die Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen im Limmattal positiv entwickelt. Allein in der Stadt Dietikon ist die Einwohnerzahl dabei von 21'090 auf 23'580 angestiegen. Zugleich stiegen die Beschäftigtenzahlen zwischen 2001 und 2010 von 12'160 auf 13'850. Potenzial für ein weiteres Wachstum der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen liegt in der Stadt Dietikon vor allem in den Entwicklungsgebieten Niderfeld und Silber. Gemäss der aktuellsten Bauzonenstatistik (2012) sind in Dietikon derzeit 12% der eingezonten Bauzonen noch nicht überbaut.

Derzeit wird das Gebiet Limmatfeld zwischen Limmat und dem SBB-Bahnhof mit 11 quartierähnlichen Höfen städtebaulich entwickelt. Als zentrumsnahes Gebiet bietet das Limmatfeld Platz für 2'000 bis 3'000 neue Einwohner und 500-1'000 neue Arbeitsplätze. Städtebaulich setzt vor allem der Limmat-Tower einen Akzent, der das Stadtbild von Dietikon entscheidend prägen wird. Die öffentlichen Räume werden mit der Entwicklung aufgewertet: verschiedene Platzsituationen, Promenaden und Grünflächen werden entstehen.

Ein weiteres wichtiges Entwicklungsgebiet ist das Niderfeld. Mit einem Masterplan (März 2014) wurde aufgezeigt, wie sich das Gebiet als nachhaltiges Quartier in den nächsten Jahren entwickeln soll. Die Zielsetzungen für das Niderfeld wurden unter anderem im Masterplan wie folgt definiert:

- Eigenständiger Quartiercharakter und eine hohe Wiedererkennbarkeit, basierend auf einem Park als übergeordnetes Merkmal.
- Eine durch den Park geprägte überdurchschnittliche Wohnqualität sowie durch eine optimale Verkehrserschliessung.
- Hohe ökologische Qualitäten mit einer hohen Biodiversität und energieeffizienten Bauten.
- Nutzungsdurchmischte und dennoch strukturierte Teilgebiete mit einer lageoptimierten Verteilung.
- Ein qualitätsvoller Umgang mit städtebaulichen Dichten.
- Eine robuste städtebauliche Idee mit harmonisch gesetzten Volumen und Höhen.
- Ansprechende und zur Aneignung einladende öffentliche Räume.
- Ein effizientes Mobilitätskonzept mit möglichst geringem Durchgangsverkehr, eine hohe Priorität auf dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr (Anbindung an Limmatbahn).

Über das Gebiet Silberner-Lerzen-Stierenmatt (SLS) wurde 2005 aufgrund von starkem Bau- und Nutzungsdruck eine Planungszone erlassen. Bis 2008 wurde unter folgenden Gesichtspunkten eine Entwicklungsstrategie für das Gebiet SLS erarbeitet (gem. Zukunft Gebiet SLS Dietikon; Erläuterungsbericht Entwicklungskonzept, 2008).

- Erreichbarkeit: Ausbau Verkehrsknoten Mutschellen zur langfristigen Gewährleistung der Standortqualität und Impulssetzung, Generierung eines Mehrwertes für Grundeigentümer und Mieter.
- Städtebau: Realisierung von Quantität nur unter Gewährleistung von Qualität, Landmarks als spezifischer Charakter, Adressbildung, gemischte Nutzung mit urbaner Umgebung, Schaffung von Transparenz und Durchgängigkeit LV, Vernetzung Nahversorger und ÖV, Strassenraumgestaltung, öffentliche Plätze und Begegnungsorte, Flexibilität in der Umsetzung.
- Gebietsmanagement: Mehrwert durch koordinierte Umsetzung von Massnahmen durch institutionalisiertes Gebietsmanagement, Identitätsbildung.

### 1.4.2 Historie, Landschaft und Freiraum

Die Limmat ist als "Blaues Band" in der dicht bebauten bandartigen Siedlungsstruktur ein prägender und wichtiger Freiraum und Erholungskorridor. Auch für den Naturschutz ist die Limmat ein wichtiges Element, da sie nationale Schutzgebiete (Auwälder, Altarme, Flachmoore) umfasst. Es ist allerdings ein starker und vielfältiger Nutzungsdruck im Limmatraum vorhanden, der besonders mit den Entwicklungen im Limmattfeld und im Gebiet SLS auch in Zukunft weiter zunehmen wird.

Dietikon entstand als eine der ersten Siedlungen im Limmattal, oberhalb der Mündung der Reppisch in die Limmat. Die Nähe zu den Fliessgewässern hat das ursprüngliche Dorf geprägt. Dort, wo die Verbindung Zürich-Baden den Flusslauf querte, findet sich der Dorfkern. Flussaufwärts hatten sich Mühlen, Handwerks- und Färberbetriebe angesiedelt, die das Wasser für ihren Betrieb nutzten. Die Strassen und Wege, welche parallel zur Reppisch geführt wurden, sind heute noch erkennbar und charakteristisch für das Stadtbild in der Kernzone von Dietikon.

Als innerstädtischer Frei- und Erholungsraum ist die Reppisch sehr wichtig. Heute sind die Erlebbarkeit des Fliessgewässers und die gestalterische Verbindung mit dem Stadtraum unbefriedigend.

### 1.5 Verkehr Ist-Zustand

Grundlage der Analyse des Ist-Zustandes bildet das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich. Es zeigt sich, dass im Limmattal knapp 2/3 der täglichen Fahrten mit dem MIV erfolgen. Der Langsamverkehr schneidet mit einem Anteil von 20% noch etwas besser ab als der ÖV (15%).

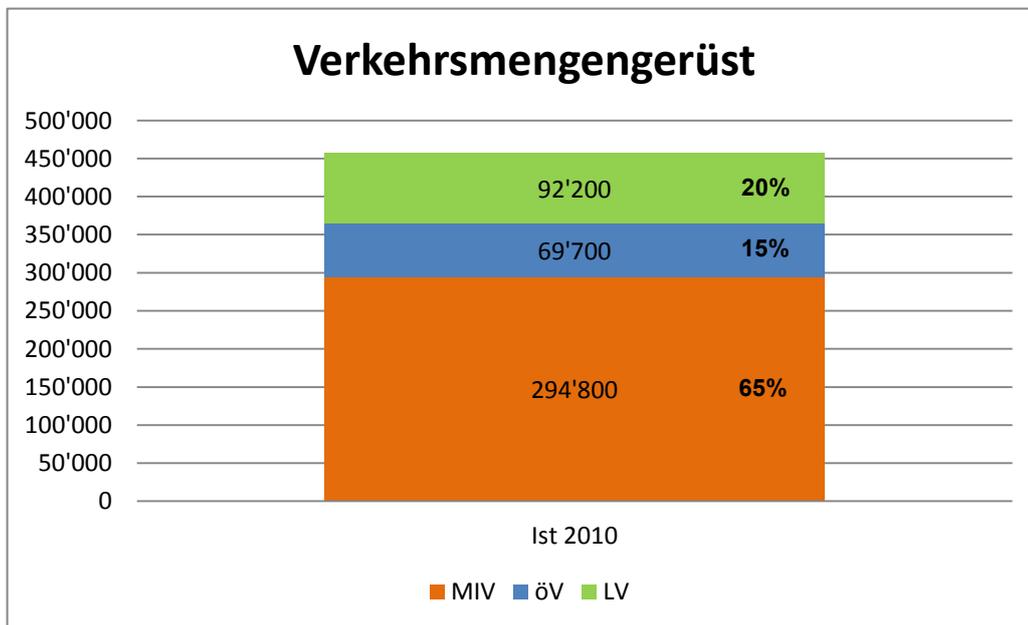


Abbildung 6 Verkehrsmengengerüst Limmattal [Fahrten/Tag] (Ist-Zustand 2010), Quelle: 3

### 1.5.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Stadt Dietikon ist durch ein dichtes Strassennetz für den MIV erschlossen. Bedeutende Verbindungen in West-Ost-Richtung sind die Überlandstrasse sowie die Badener- und Zürcherstrasse. In Nord-Süd-Richtung übernehmen die Bremgartner- und Oberdorfstrasse sowie die Bäcker- und Merkurstrasse wichtige Funktionen zur Anbindung des Gebiets Mutschellen. Im Strassennetz sind verschiedene Strassentypen mit unterschiedlichen Zuständigkeiten zu berücksichtigen. Für das Stadtgebiet Dietikon ist dabei folgende Unterscheidung relevant:

- Hochleistungsstrasse (Zuständigkeit: Bund)
- Hauptverkehrsstrasse (Zuständigkeit: Kanton Zürich)
- Regionale Verbindungsstrasse (Zuständigkeit: Kanton Zürich)
- Sammelstrasse und sonstige kommunalen Strassen (Zuständigkeit: Stadt Dietikon)

Folgende Abbildung zeigt das Strassennetz, welches in der Zuständigkeit von Bund und Kanton Zürich liegt. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt Dietikon sind in diesen Bereichen begrenzt (vgl. hierzu das Kapitel 1.11).

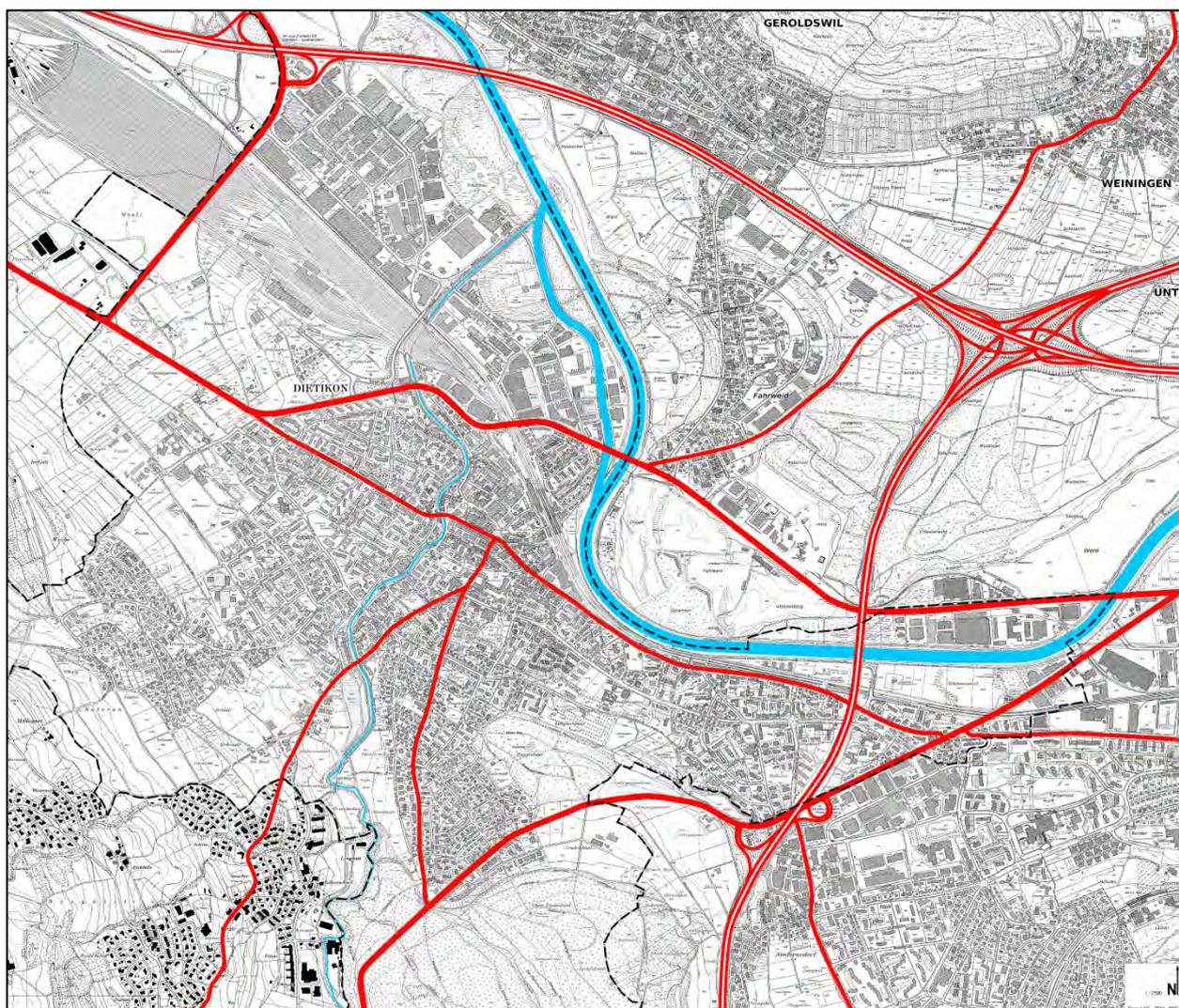


Abbildung 7 Nationales und kantonales Strassennetz im Stadtgebiet Dietikon

### 1.5.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Stadt Dietikon verfügt mit dem Flugzug (Basel – Zürich-Flughafen) als einzige Stadt im Zürcher Limmattal über einen Fernverkehrsanschluss im Schienenverkehr. Zudem ist die Stadt derzeit durch zwei S-Bahn-Stationen (Bahnhof Dietikon und Glanzenberg) mit den S-Bahnlinien S3 (Aarau-Wetzikon) und S12 (Brugg-Seuzach/Seen) an das S-Bahnnetz Zürich angeschlossen. Nach Umsetzung der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wird die Stadt Dietikon durch die Linien S11 (Wila-Aarau), S12 (Schaffhausen-Brugg) und S19 (Muri/Koblentz-Effretikon/Pfäffikon) erschlossen. Zwischen Winterthur und Dietikon entsteht dadurch ein ¼-h-Takt. Weiterhin verbindet die BDWM als S17 die Stadt Dietikon mit der Gemeinde Wohlen im Kanton Aargau. Von der VBZ verkehren ausserdem mehrere Buslinien, die primär auf die S-Bahn-Stationen ausgerichtet sind. Die bestehenden Problemstellen des öffentlichen Verkehrs werden in Kapitel 1.6.2 erläutert.

### 1.5.3 Langsamverkehr (LV)

Der Langsamverkehr setzt sich aus dem Fussgänger- und Veloverkehr zusammen. Gehwege existieren entlang der meisten Strassen, allerdings gibt es derzeit keine Fussgängerzone in Dietikon. Stattdessen sind verschiedene Begegnungszonen geplant. Beim Veloverkehr sind Velowege mit separatem Angebot (z.B. Velostreifen) und Velowege ohne separatem Angebot auf dem untergeordneten Strassennetz und in Tempo-30-Zonen zu unterscheiden. Zudem existieren insgesamt sechs grössere Veloabstellanlagen. Die Problemstellen des Langsamverkehrs werden im Kapitel 0 behandelt.

### 1.5.4 Unfälle

Gemäss Statistik der Verkehrsunfälle im Kanton Zürich (VUSTA 2013, Beobachtungszeitraum 2 Jahre) existieren im Stadtgebiet Dietikon keine Unfallschwerpunkte. Ein Unfallschwerpunkt befindet sich jedoch in unmittelbarer Nähe zur Stadtgrenze im Knotenbereich Überlandstrasse/Niederholzstrasse in der Gemeinde Weiningen. Hauptursache der Unfälle sind überraschende Bremsmanöver von Vorausfahrenden sowie Linksabbiegern über zwei Fahrstreifen, die zu Auffahrunfällen führen.

### 1.5.5 Strassenraum

Die überwiegende Mehrheit der Strassenräume ist heute als Verkehrsraum gestaltet. Eine Beziehung zur Bebauung fehlt oftmals weitgehend. Die Problemstellen werden im Kapitel 0 konkretisiert.

### 1.5.6 Güterverkehr und Logistikzentren

Der Raum Limmattal weist gemäss dem Logistikstandortkonzept des Kantons Zürich [19] "eine grosse Zahl an theoretischer Potentialfläche mit einer Affinität für Logistiktutzungen" auf. Bereits heute verfügt die Stadt Dietikon über mehrere wichtige Logistikstandorte (vgl. [19] und Tabelle 1 ) sowie verschiedene Unternehmen mit einem Gleisanschluss entlang dem SBB-Trasse. Gemäss dem aktuellen gültigen Dachkonzept des Agglomerationsprogramms 2. Generation [18] ist eine Förderung des kombinierten Güterverkehrs anzustreben.

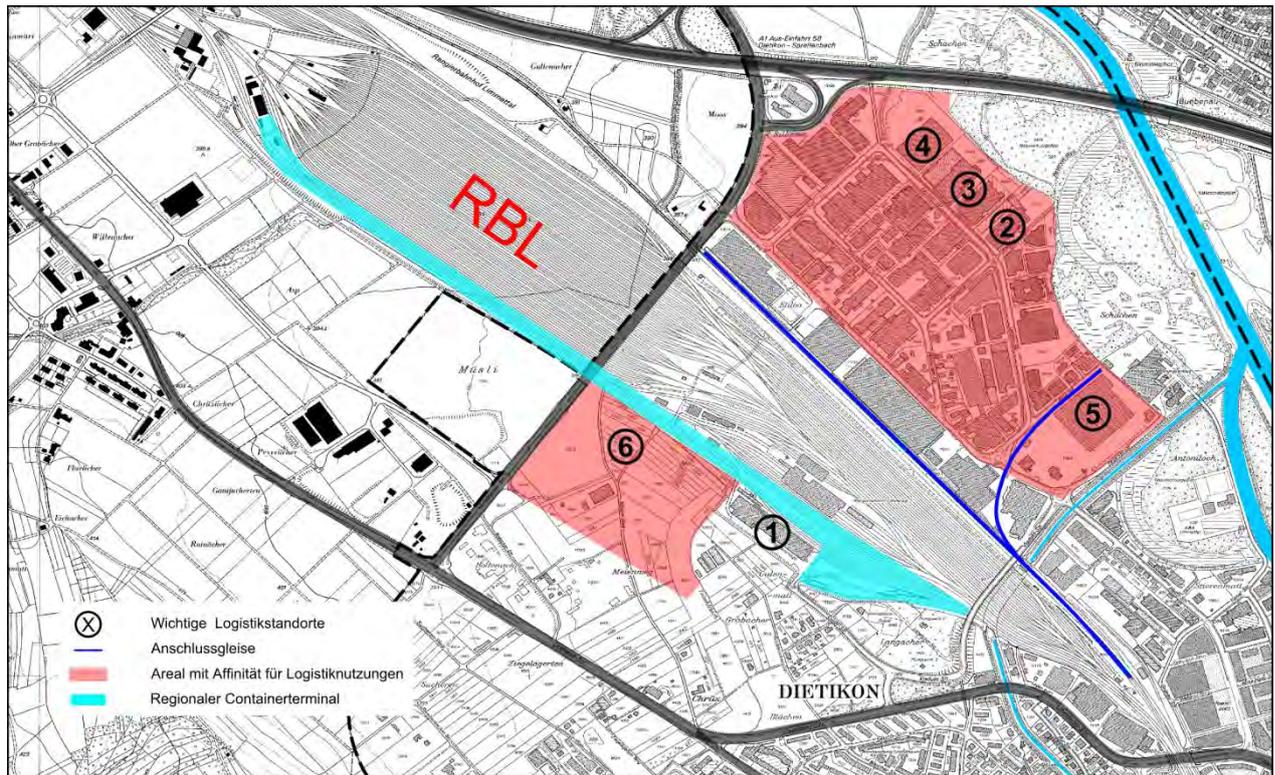


Abbildung 8 Übersicht der wichtigen Logistikzentren und Güterverkehrs relevanten Standorte ([18], [19])

Nr.	Unternehmen	Strasse	Ausbaupläne
1	Camion Transport AG	Güterstrasse 20	keine bekannt
2	Planzer Transport AG	Lerzenstrasse 14	neues Logistikzentrum im Niderfeld (vgl. Nr. 6)
3	Ziegler (Schweiz) AG	Lerzenstrasse 20	keine bekannt
4	Feldschlösschen Verteilzentrum	Lerzenstrasse 24	keine bekannt
5	Coop Verteilzentrale	Reservatstrasse 1	keine bekannt
6	Planzer Transport AG	Gebiet Niderfeld	Neues Logistikzentrum

Tabelle 1 Übersicht der wichtigen Logistikunternehmen (Quelle: [19])

Ein weiteres bedeutendes Projekt war bisher der Ausbau der an der Schnittstelle zwischen dem Rangierbahnhof Limmattal (RBL) und dem Entwicklungsgebiet Niderfeld gelegenen Güterumschlagsanlage durch die SBB Cargo. Die Anlage stellt bereits heute eine wichtige Drehscheibe für den kombinierten Binnenverkehr dar und soll stark ausgebaut werden, um den künftigen Bedürfnissen gerecht zu werden. Es wird beabsichtigt, bis ins Jahr 2030 die täglichen Umschläge von derzeit ca. 120 Container auf rund 300 Container hochzufahren. Zu- bzw. Abfuhr der regional nachgefragten Container wird voraussichtlich grossmehrheitlich auf der Strasse erfolgen. Das Layout der Anlage ist vergleichbar mit dem des ursprünglich geplanten "Gateway-Terminal Limmattal", wobei die Portalkrananlagen etwas kürzer ausfallen werden.

Im Gebiet Niderfeld beabsichtigt zudem ein ansässiger Logistikdienstleister sein neues Logistikzentrum zu erstellen. Dieses wird unmittelbar an die die Güterumschlagsanlage bzw. den RBL angrenzen und mit diesem strassenseitig gemeinsam und direkt an die Mutschellenstrasse angeschlossen werden. Die bestehende Erschliessung der Güterumschlagsanlage von SBB Cargo via Güterstrasse wird dannzumal aufgehoben.

## **1.6 Problemstellen Referenz 2014 (Ist-Zustand)**

Auf dem Stadtgebiet und dem Verkehrsnetz von Dietikon soll in den nächsten Jahren eine Vielzahl an Projekten mit überkommunalem Charakter realisiert werden. Deren Umsetzung wird einen massiven Einfluss auf das Strassennetz und dessen zukünftigen Verkehrsablauf haben. In der verkehrlichen Analyse wird folglich diesen Projekten und deren Wirkung ein entsprechend grosses Gewicht beigemessen. Ausgehend von einer verkehrsträgerbezogenen Übersicht der heutigen Probleme (bspw. fehlende Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten, Lücken im Langsamverkehrsnetz oder Gestaltungsdefizite beim LV-Netz) wird aufgezeigt, welchen Einfluss die laufenden Planungen auf die Problembehebung haben. Das Delta zwischen den heutigen Problemen 2014 und den zukünftig verbleibenden Problemen zeigt die Defizite und den Handlungsbedarf auf. Dies stellt die zentrale Grundlage für die Zieldefinition und die daraus abgeleitete Mobilitätsstrategie dar.

### **1.6.1 Problemstellen motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird unter dem Gesichtspunkt bestehender Kapazitätsprobleme an Knoten und bestehender Ausweichrouten analysiert.

#### **1.6.1.1 Kapazitätsprobleme**

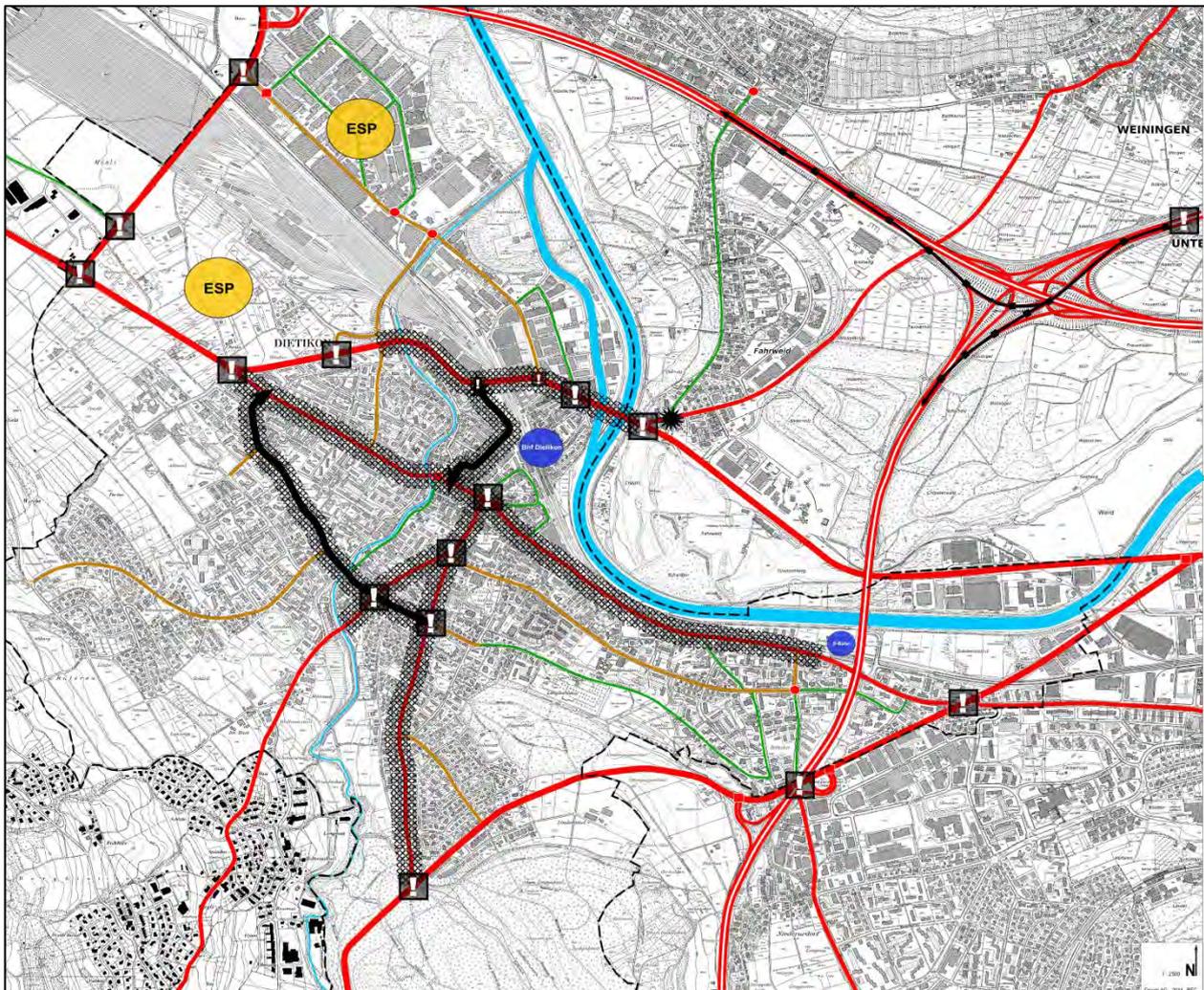
Die Mutschellenstrasse ist eine Kantonsstrasse und verläuft entlang der Kantonsgrenze Zürich/Aargau als talquerende Hauptverkehrsachse und Zubringer zum Autobahnanschluss Dietikon. Bereits im Ist-Zustand 2014 ist die Mutschellenstrasse während mehrerer Tagesstunden stark überlastet. Kapazitätsprobleme entstehen dabei an den Knoten Silberstrasse, Industriestrasse und Überlandstrasse. Die verkehrstechnische Untersuchung der Knoten erfolgte im Rahmen der MIV-Studie Limmattal für die Abendspitzenstunde 2025. Der LSA-Knoten Silberstrasse bildet die Haupteinschliessung des Arbeitsplatzgebietes Silber-Lerzen-Stierenmatt, für das in den kommenden Jahren umfangreiche Entwicklungen mit entsprechender Verkehrserzeugung vorgesehen sind. Im baulichen Referenzzustand erreicht der Knoten in der ASP 2025 die Verkehrsqualitätsstufe F. Am LSA-gesteuerten Knoten Industriestrasse weist die Verkehrsbeziehung Industriestrasse ↔ Autobahnanschluss Dietikon hohe Belastungszahlen auf. Zudem wird die gegenüberliegende Einmündung in Zukunft mit der Entwicklung des Niderfeldes eine grosse Bedeutung als Anbindung des Quartiers zur Autobahn erlangen. Im baulichen Referenzzustand erreicht der Knoten in der ASP 2025 ebenfalls lediglich die Verkehrsqualitätsstufe F. Am südwestlichen Ende bildet die Mutschellenstrasse mit der Landstrasse und der Überlandstrasse einen dreiarmigen LSA-gesteuerten Knoten. Die Regionalbuslinie 303 (Dietikon ↔ Spreitenbach) wird an dem Knoten in Fahrtrichtung Spreitenbach durch einen kurzen Busstreifen bevorzugt. Auch dieser Knoten erreicht im baulichen Referenzzustand in der ASP 2025 lediglich die Verkehrsqualitätsstufe F (Quelle: 1).

Die Überlandstrasse ist wie die Mutschellenstrasse eine Kantonsstrasse und übernimmt eine bedeutende Funktion in Hinblick auf die Zentrumsentlastung Dietikon. Im Ist-Zustand weisen die Knoten Badenerstrasse, Viaduktstrasse, Limmatfeld-Strasse und Niederholzstrasse Kapazitätsprobleme auf. Zukünftig werden zudem Kapazitätsengpässe an den Knoten Weiningerstrasse und Heimstrasse erwartet. Bei einer Überlastung der Autobahn (Gubristtunnel) kommt es teilweise zu zusätzlichem Ausweichverkehr durch die Stadt Dietikon in West-Ost-Richtung, sodass die an der Kapazitätsgrenze liegenden Knoten weiter belastet werden.

Weitere kritische Knotenpunkte befinden sich im Bereich der Steinmürlistrasse. Die Steinmürlistrasse ist gemäss kommunalem Richtplan eine Sammelstrasse, die Planungshoheit liegt somit bei der Stadt Dietikon. Derzeit nutzt der Verkehr aus den südlich liegenden Gemeinden im Gebiet Mutschellen mit Fahrtziel Autobahnanschluss Dietikon (sowie den angrenzenden Einkaufszentren) die Steinmürlistrasse als Route. Kapazitätsprobleme entstehen am Knoten Ochsen (Steinmürlistrasse/Hasenbergstrasse/Oberdorfstrasse) sowie am Knoten Guggenbühl (Windeggstrasse/Bremgartnerstrasse). Der LSA-gesteuerte Knoten Ochsen erreicht dabei im Ist-Zustand eine Auslastung von 86%. Problematisch erscheint vor allem, dass die LSA lediglich zwei MIV- und eine Fussgängerphase aufweist, sodass aufgrund im Knoten wartender Linksabbieger die Grünzeit der LSA oftmals nicht genutzt werden kann (Quelle 5). Der LSA-gesteuerte Knoten Guggenbühl weist im Ist-Zustand eine Auslastung von 88% auf und entspricht damit in etwa dem Auslastungsgrad des Nachbarknotens Ochsen. Aufgrund der parallel verlaufenden BDWM besteht aus der Bremgartnerstrasse Süd ein Rechtsabbiegeverbot. Weiterhin weist der Knoten Bremgartnerstrasse/Bernstrasse in der Abendspitze mit einer Auslastung von 89% Kapazitätsprobleme auf (Quelle 5).

Weitere Problemstellen bestehen auf der Bremgartnerstrasse, wo die eingleisig ausgebaute BDWM zwischen Kirchplatz und Stadthaus auf dem ortsauswärts, danach schliesslich auf dem ortseinwärts führenden Fahrstreifen verkehrt. Durch die eingleisige Führung der BDWM im Mischbetrieb und dem Wechsel der Strassenseite entstehen Konflikte mit dem MIV und dem LV, die zu Fahrzeitverzögerungen für beide Verkehrsträger führen und ein nicht unerhebliches Kollisionsrisiko darstellen. Kritische Punkte sind dabei vor allem die Knoten an der Oberdorfstrasse und an der Zürcherstrasse (Quelle 5).

Folgende Abbildung gibt eine Übersicht der beschriebenen Problemstellen (vgl. zusätzlich Anhang A).



- |  |   |  |                                      |
|--|---|--|--------------------------------------|
|  | Kapazitätsproblem heute                     |  | Hochleistungsstrasse                 |
|  | Kapazitätsproblem zukünftig (heute bekannt) |  | Hauptverkehrsstrasse                 |
|  | Gestaltungsdefizit Strassenraum             |  | Regionale Verbindungsstrasse         |
|  | Ausweichrouten                              |  | Sammelstrasse gemäss komm. Richtplan |
|  | Unfallsschwerpunkt                          |  | sonstige relevante kommunale Strasse |
|  | Rückstau                                    |  | Knoten mit LSA                       |
|  |   |  | Kreisel                              |
|  |   |  | Entwicklungsschwerpunkt              |

Abbildung 9 Problemstellen IV 2014

### 1.6.1.2 Durchgangsverkehr

Gemäss GVM-ZH wird das Limmattal täglich von 120'000 Fahrzeugen durchfahren. Schwerpunkt bildet dabei die Autobahn in West-Ost-Richtung. In der Stadt Dietikon ist vor allem die Steinmürlistrasse (4'400 Fahrzeuge pro Tag, 40-50% des DTV) sowie die Achse Badenerstrasse/Zürcherstrasse (3'800 Fahrzeuge pro Tag, 20-50% des DTV) von Durchgangsverkehr betroffen<sup>1</sup>. Bei Überlastung des übergeordneten Strassennetzes wird ausserdem die Verbindung Weiningerstrasse-Merkurstrasse-Bäckerstrasse als Alternativroute genutzt. Um den Kirchplatz zu umfahren, wird ferner die Verbindung Schöneeggstrasse - Asylstrasse vereinzelt als Ausweichroute genutzt. Alle Verbindungen weisen dabei eine hohe Sensibilität auf, da sie unmittelbar durch das Siedlungsgebiet führen.

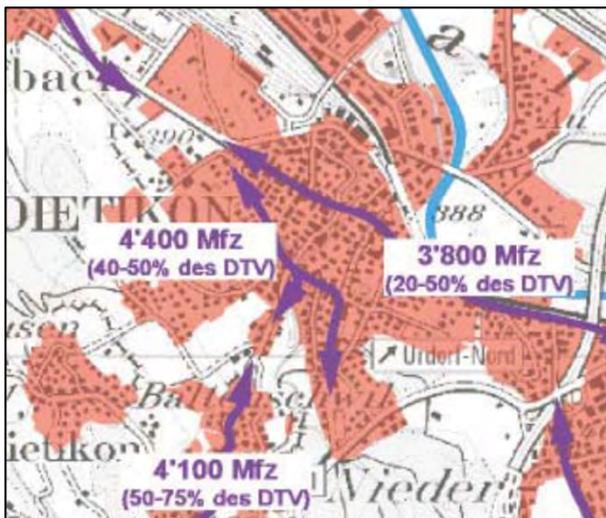


Abbildung 10 Durchgangsverkehr (DTV 2010, Quelle:3)

Am stärksten betroffen von quartierfremdem Verkehr ist die Steinmürlistrasse. Eine Auswertung auf Grundlage des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich (ASP 2007) zeigt dabei, dass die Steinmürlistrasse in Fahrtrichtung Nordwest (Richtung Spreitenbach bzw. Autobahnanschluss Dietikon) eine Belastung von 380 Fahrzeugen pro Stunde aufweist. Von diesen Fahrzeugen stammen gemäss GVM-ZH ca. 130 Fahrzeuge aus Richtung Bergdietikon und ca. 30 Fahrzeuge aus Richtung Reppischhof. In Fahrtrichtung Südost (Richtung Mutschellen) weist die Steinmürlistrasse in der Abendspitzenstunde eine Belastung von ebenfalls 380 Fahrzeugen auf, wobei fast 150 Fahrzeuge in Richtung Bergdietikon weiterfahren und knapp 20 Fahrzeuge in Richtung Reppischhof. Die Auswertung zeigt somit, dass je nach Fahrtrichtung zwischen 43% und 44% des Verkehrsaufkommens in der Steinmürlistrasse als Durchgangsverkehr klassifiziert werden kann.

<sup>1</sup> Als Durchgangsverkehr gilt derjenige Verkehr, der ausserhalb des Siedlungsgebietes der Stadt Dietikon seinen Ursprung und Ziel hat (vgl. Quelle: 3).

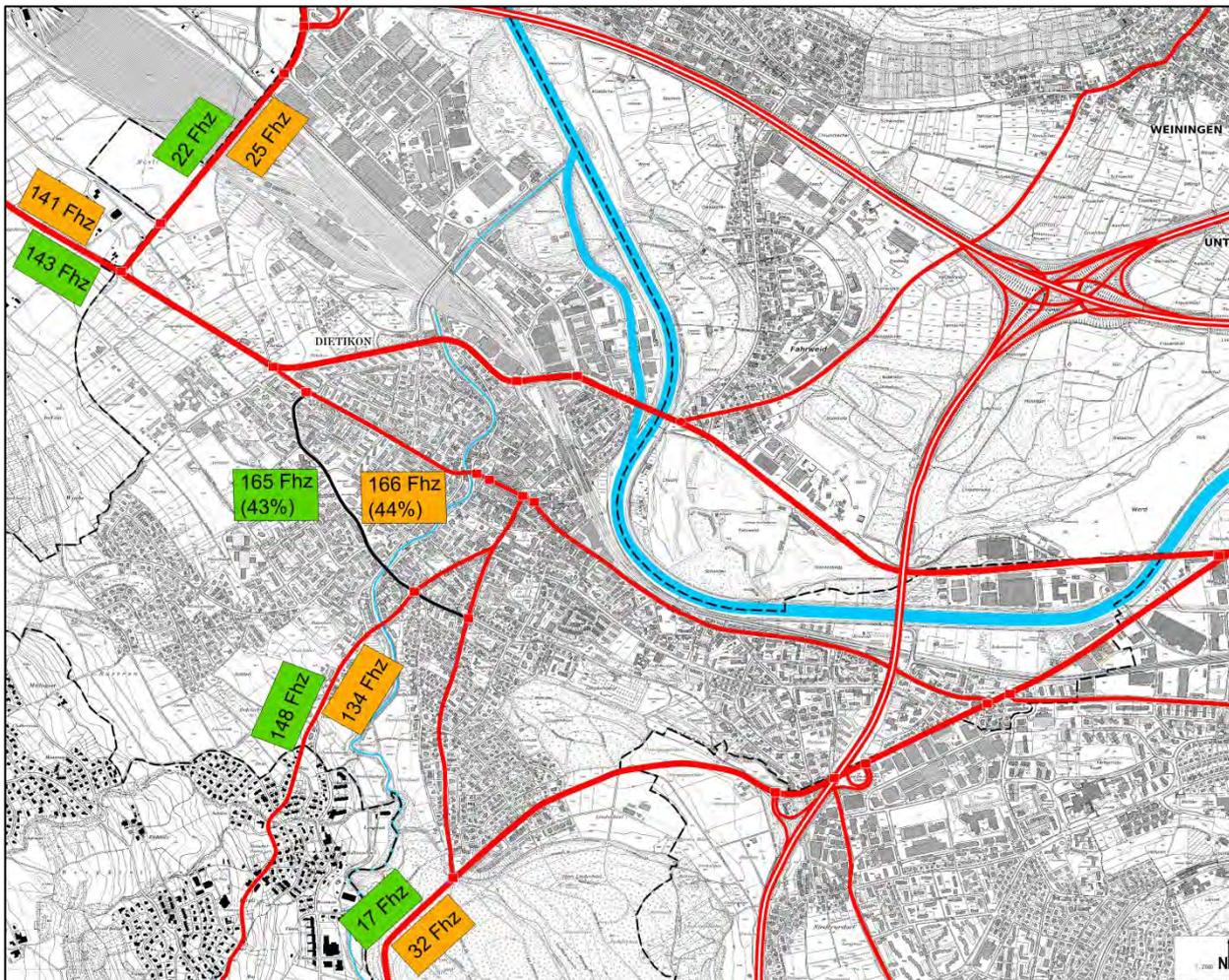


Abbildung 11 Durchgangsverkehr Steinmürlistrasse ASP 2007 (orange: FR Nordwest, grün: FR Südost)

## 1.6.2 Problemstellen öffentlicher Verkehr (ÖV)

Auf dem Stadtgebiet Dietikons verkehren mehrere Buslinien der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und die BDWM. Aufgrund des eingleisigen Ausbaus der BDWM und des Mischbetriebs mit dem MIV im Zentrumsbereich Dietikons resultieren Konflikte mit den übrigen Verkehrsteilnehmern, die schliesslich zu einer insgesamt niedrigen Betriebsgeschwindigkeit der BDWM und zu einem erhöhten Unfallrisiko führen.

Für den Busverkehr entstehen in verschiedenen Bereichen regelmässig Verlustzeiten. Die Ermittlung der Verlustzeiten erfolgte durch die VBZ über eine Auswertung der Fahrzeiten in den Zeiträumen April/Mai 2012 und April/Mai 2014.

Im Bereich zwischen den Haltestellen Dietikon Bahnhof und Fahrweid Limmatbrücke kommt es an der LSA Weinigerstrasse/Überlandstrasse sowie am Kreisel Überlandstrasse/Fahrweidstrasse zu Störhalten. Ausserdem entstehen auf der Überlandstrasse in Fahrtrichtung Geroldswil Rückstaus, die zu zusätzlichen Verzögerungen führen. In der Morgenspitze entstehen dadurch in Fahrtrichtung Geroldswil Fahrzeitverluste zwischen 55 und 85 Sekunden, in Fahrtrichtung Dietikon Bahnhof von 10 bis 15 Sekunden. In der Abendspitze betragen die Fahrzeitverluste in Fahrtrichtung Geroldswil 60 bis 80 Sekunden und in Fahrtrichtung Dietikon Bahnhof 10 bis 40 Sekunden. Pro Richtung sind von diesen Verzögerungen werktäglich 1'700 Fahrgäste betroffen. Fahrzeitverluste entstehen in diesem Bereich ebenfalls am Knoten Überland-

strasse/Heimstrasse (Fahrbeziehung Dietikon Bahnhof ↔ Dietikon Grünau). Rückstaus entstehen dabei auf der Heimstrasse und auf dem Linksabbiegerstreifen auf der Überlandstrasse. In der Morgenspitze entstehen dadurch Verspätungszuwächse von 60 Sekunden in Fahrtrichtung Dietikon Silber (keine Verspätungszuwächse in Fahrtrichtung Dietikon Bahnhof). In der Abendspitze betragen die Verspätungszuwächse in Fahrtrichtung Dietikon Silber 40 Sekunden und in Fahrtrichtung Dietikon Bahnhof 30 Sekunden. Werktäglich sind 1'200 Fahrgäste in Fahrtrichtung Dietikon Silber und 1'000 Fahrgäste in Fahrtrichtung Dietikon Bahnhof von den Störungen betroffen. Ebenso entstehen aufgrund der Rückstaubildungen am Knoten Heimstrasse/Überlandstrasse in der Abendspitze Fahrzeitverluste zwischen den Haltestellen Pestalozzi und Grünau (Fahrtrichtung Dietikon Bahnhof) von bis zu 96 Sekunden (84. Perzentil). Ausserdem entstehen in der Hauptverkehrszeit aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Überlandstrasse auf dem Abschnitt zwischen der Vorstadt Dietikon und dem Bahnhof Verlustzeiten von bis zu 148 Sekunden (84. Perzentil).

Des Weiteren entstehen Verlustzeiten für den Busverkehr zwischen den Haltestellen Dietikon Bahnhof und Dietikon Sommerau am Knoten Poststrasse/Zürcherstrasse. In der Morgenspitze beträgt der Verspätungszuwachs in Fahrtrichtung Schlieren/Urduf 50 Sekunden und in Fahrtrichtung Dietikon Bahnhof 5 bis 10 Sekunden. In der Abendspitze entstehen in Fahrtrichtung Schlieren/Urduf Verzögerungen zwischen 45 und 60 Sekunden und in Fahrtrichtung Dietikon Bahnhof zwischen 0 und 5 Sekunden. Werktags sind insgesamt 1'500 Fahrgäste von diesen Verzögerungen betroffen. In Fahrtrichtung Bahnhof Dietikon entstehen zudem in der Abendspitze Fahrzeitverluste auf dem Abschnitt zwischen den Haltestellen Schäflibach und Sommerau von bis zu 83 Sekunden (84. Perzentil).

Ferner entstehen auf dem Abschnitt Dietikon Bahnhofstrasse – Dietikon Stadthaus Verlustzeiten für den Busverkehr. Die Stauwurzel befindet sich dabei an der LSA Zürcherstrasse/Bahnhofstrasse, wodurch ein Rückstau bis in die Bahnhofstrasse entsteht. Die Verlustzeiten treten nur in Fahrtrichtung Dietikon Stadthaus auf und betragen in der Morgenspitze zwischen 20 und 60 Sekunden und in der Abendspitze 10 Sekunden. Insgesamt sind von den Störungen werktäglich 1'100 Fahrgäste betroffen.

Weiterhin entstehen Verlustzeiten am LSA-gesteuerten Knoten Bremgartnerstrasse/Zürcherstrasse/Kirchplatz, wodurch Rückstau auf der Zürcherstrasse und auf der Bremgartnerstrasse auftreten. Die Verlustzeiten betragen auf der Zürcherstrasse in Fahrtrichtung Stadthaus in der Morgenspitze 20 bis 60 Sekunden und in der Abendspitze 10 Sekunden. In Fahrtrichtung Dietikon Bahnhof treten gemäss Auswertung der VBZ keine Verlustzeiten in den Spitzenstunden auf. Werktäglich sind insgesamt 1'100 Fahrgäste von den Verlustzeiten betroffen.

Weitere Verlustzeiten treten für den Busverkehr am LSA-gesteuerten Knoten Hasenbergstrasse/Oberdorfstrasse/Windeggstrasse zwischen den Haltestellen Dietikon Stadthaus und Dietikon Marmorweiher auf. In Fahrtrichtung Dietikon Bahnhof entstehen in der Morgenspitze Fahrzeitverluste von 20 Sekunden, in der Abendspitze von 25 Sekunden. In der Gegenrichtung (Richtung Kindhausen) entstehen sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze keine Fahrzeitverluste. Werktäglich sind von diesen Einschränkungen in Fahrtrichtung Dietikon Bahnhof 250 Fahrgäste betroffen.

Aufgrund von Rückstaubildungen auf der Birmensdorferstrasse entstehen zudem in der Abendspitze Fahrzeitverluste von bis zu 71 Sekunden (84. Perzentil) zwischen den Haltestellen Luberzen und Herweg in Urduf. Obwohl sich die beiden Haltestellen somit ausserhalb des Stadtgebiets Dietikons befinden, gefährden die dort auftretenden Fahrzeitverluste die Anschlussübergänge am Bahnhof Dietikon (Quelle: 12).

Prinzipiell gestaltet sich zudem der Betriebsablauf des Busverkehrs am Bahnhof Dietikon schwierig. Zum einen bestehen keine ausreichend langen Haltekanten für Gelenkbusse, sodass der Ein- und Ausstieg vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen erschwert wird, zum anderen behindert die parallel zum Bahnhofsgebäude liegende Haltekante A den Betriebsablauf des Busverkehrs.

Folgende Abbildung gibt eine Übersicht der neuralgischen Punkte für den Busverkehr (vgl. zusätzlich Anhang B).

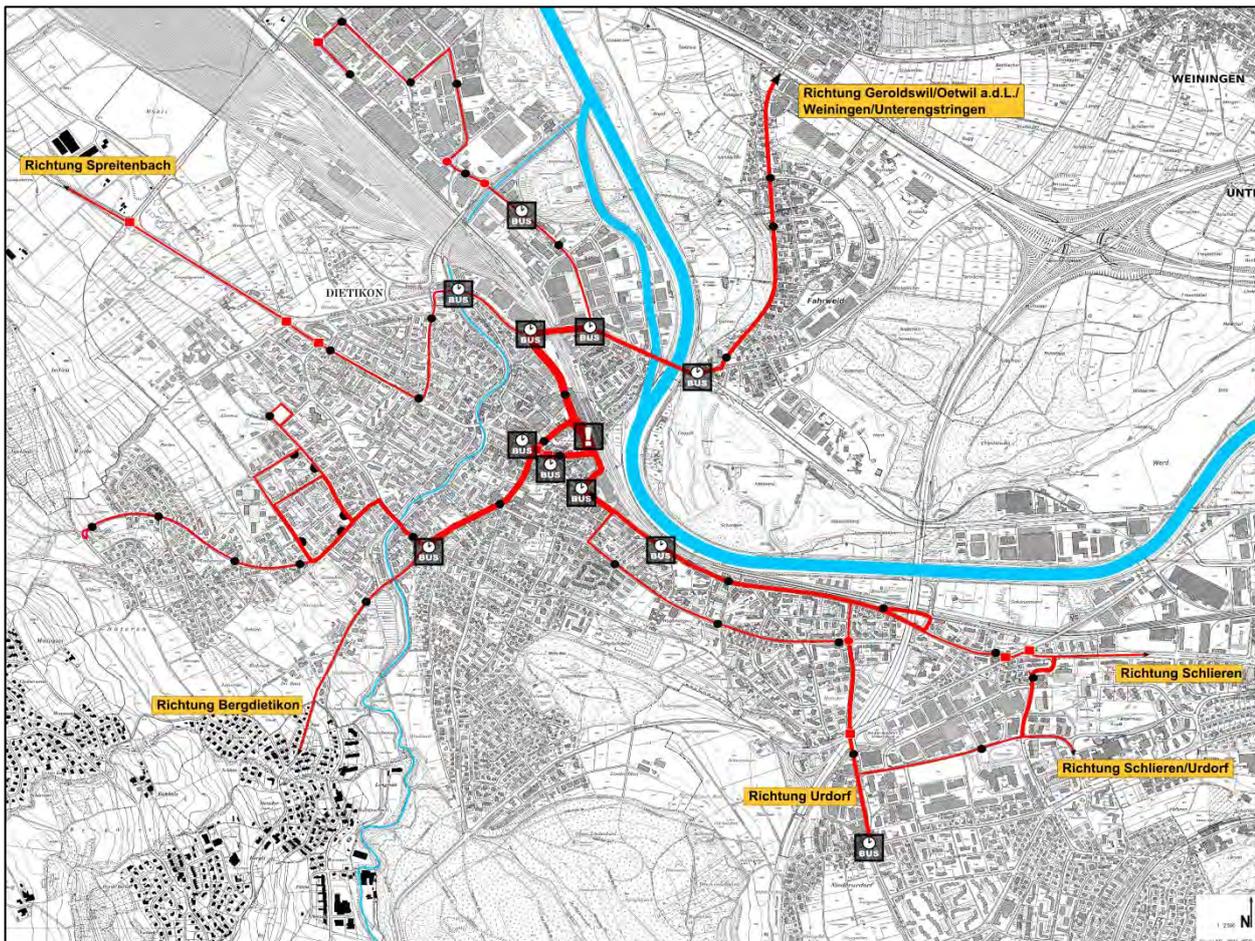
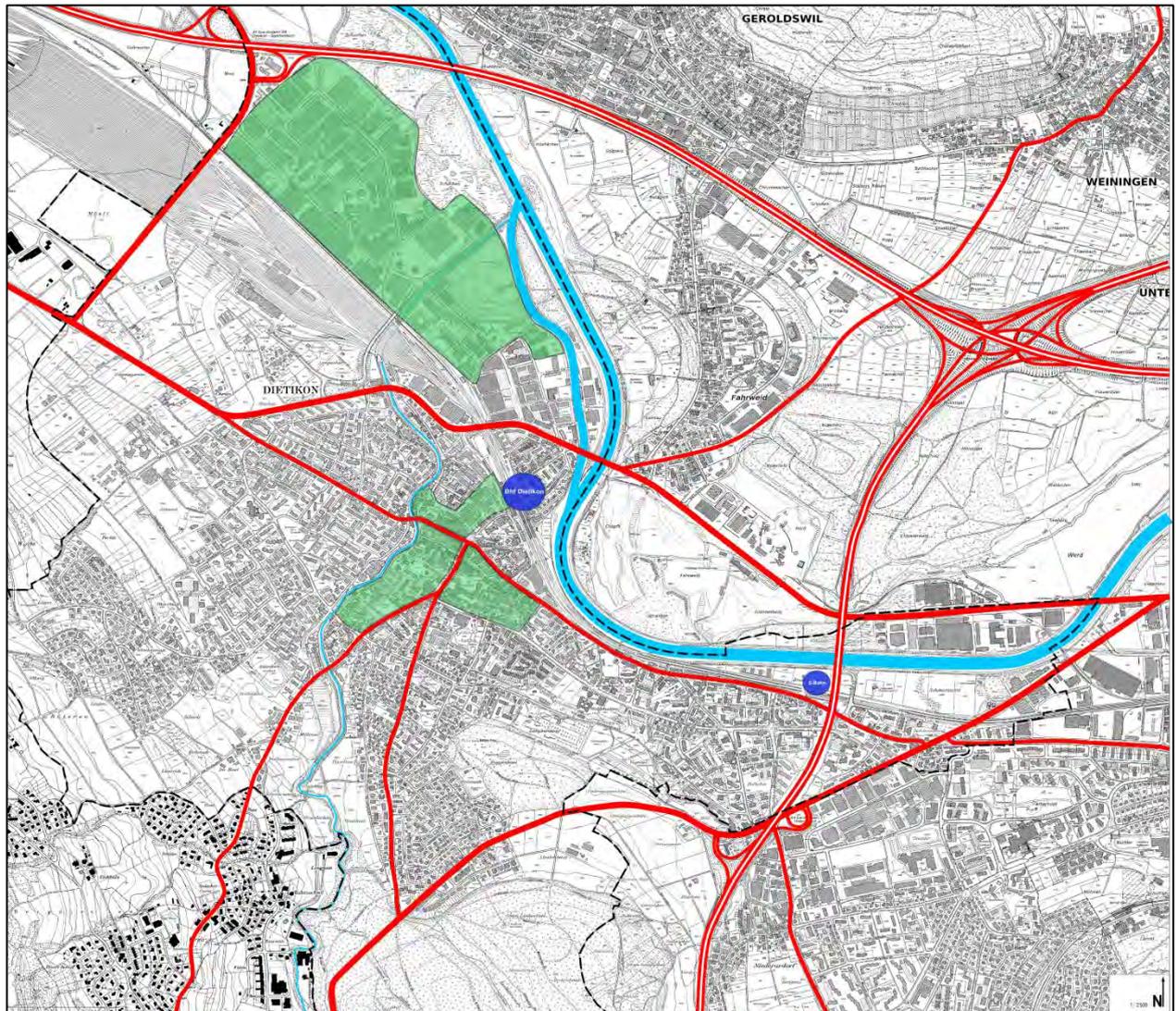


Abbildung 12 Problemstellen Bus 2014

### 1.6.3 Problemstellen Langsamverkehr (LV)

In einem Drittprojekt wurde eine umfangreiche Schwachstellenanalyse von Fussgängerquerungen im Limmattal durchgeführt. Allein in der Stadt Dietikon wurden dabei 146 Schwachstellen identifiziert. Räumlicher Schwerpunkt der Schwachstellen bilden die beiden innenstadtnahen Quartiere Elisen und Oberdorf sowie das Gebiet SLS. Weiterhin ist festzuhalten, dass es in Dietikon - im Gegensatz zu anderen Städten vergleichbarer Grösse - keine Fussgängerzone gibt, die eine hohe Aufenthaltsqualität bietet. Folgende Abbildung gibt eine räumliche Übersicht der Defizitschwerpunkte von Fusswegverbindungen.



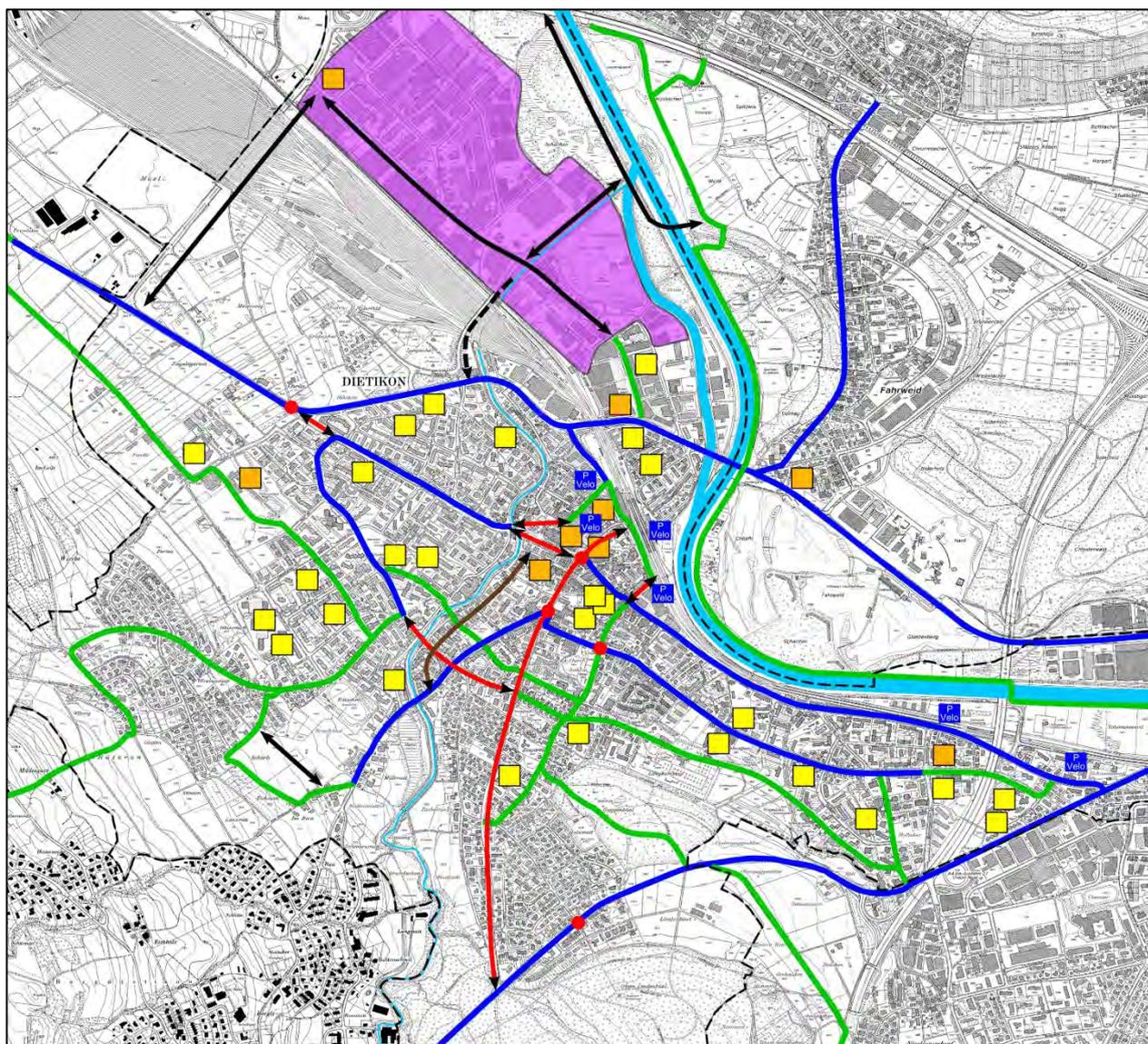
-  Defizitschwerpunkt Fussverkehr
-  Hochleistungsstrasse
-  Hauptverkehrsstrasse
-  Regionale Verbindungsstrasse

Abbildung 13 Räumliche Schwerpunkte Defizite Fussverkehr

Beim Veloverkehr sind Velorouten mit separatem Angebot (z.B. Velostreifen) von Velorouten ohne separatem Angebot (auf dem untergeordneten Strassennetz) zu unterscheiden. In Wohngebieten und Tempo-30-Zonen können Velofahrende gemeinsam mit den übrigen Verkehrsteilnehmern verkehren, sodass in diesen Gebieten keine separate Veloverkehrsinfrastruktur notwendig ist. Im Zentrum Dietikons bestehen jedoch Netzlücken, die zum einen ein Sicherheitsrisiko für Velofahrende darstellen, zum anderen aber auch die Reisegeschwindigkeit mit dem Velo reduzieren und damit dessen Attraktivität verringern. Ausserdem wird durch fehlende Netzelemente die Erreichbarkeit von zentralen öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Kindergärten), Freizeiteinrichtungen und ÖV-Haltestellen erschwert.

Netzlücken bestehen in der Stadt Dietikon derzeit entlang der BDWM-Strecke auf der Nord-Süd-Relation zwischen dem Bahnhof Dietikon und der Bernstrasse. Ausserdem fehlt eine explizite Langsamverkehrsverbindung parallel zur Reppisch zwischen Steinmürli- und Badenerstrasse. In West-Ost-Richtung fehlen Netzelemente in der Zentralstrasse (zwischen Badener- und Zürcherstrasse) sowie zwischen Steinmürli- und Guggenbühlstrasse. Weiterhin besteht im Gewerbe- und Industriegebiet Silberner-Lerzen-Stierenmatt - ein bedeutender Arbeitsplatzschwerpunkt der Gemeinde Dietikon - keine Veloverkehrsinfrastruktur. Im Rahmen der Entwicklungsplanung des Gebietes wird ein engmaschiges Langsamverkehrsnetz für quartiersinterne Wegbeziehungen geplant, relevant ist jedoch ausserdem die Anbindung an die zentralen Einrichtungen im Stadtzentrum Dietikons, respektive an das übrige Langsamverkehrsnetz. In diesem Kontext ist die Veloverbindung über die Viaduktstrasse und die Querung zur Oetwilstrasse von besonderer Bedeutung.

Folgende Abbildung gibt eine Übersicht der beschriebenen Netzlücken (vgl. zusätzlich Anhang C).



- fehlende Beziehung Veloverkehr
- fehlendes Teilelement Veloverkehr
- Verträglichkeitsdefizite Veloverkehrsstrecke
- Velo-Achse ohne Bezug Gewässer/Stadtraum
- Veloparking
- Veloroute (separates Angebot)
- Veloroute (ohne separates Angebot)
- Arbeitsplatzschwerpunkt
- Einkaufen/Freizeit
- Schule/Kindergarten
- Knoten mit Defizit

Abbildung 14 Problemstellen Veloverkehr 2014

## 1.6.4 Problemstellen Strassenraum

### Überlandstrasse

Die Überlandstrasse als wichtige West-Ost-Verbindung ist heute im Bereich des Entwicklungsschwerpunktes Niederfeld eine periphere Verbindung am Siedlungsrand. Südlich grenzen Wohnbauten an, die sich aber von der Strasse abwenden. Mit der Bebauung des Niederfelds verliert die Überlandstrasse den Charakter einer peripheren Verbindung und wird zur innerstädtischen Achse. Dies erfordert höhere Anforderungen an die Gestaltung. Ab der Oetwilerstrasse bis zur SBB-Unterführung wird die Strasse nördlich von Gewerbebauten begleitet, die aufgrund des Strasseneinschnittes und des damit verbundenen Höhenunterschiedes keinen Bezug zur Strasse haben und gestalterisch mit Hecken und Mauern abgegrenzt sind. Die Gebäude südlich der Strasse sind aufgrund des Höhenunterschiedes und den Gehölzpflanzungen nicht sichtbar. Nach der SBB-Unterführung ändert der Charakter der Überlandstrasse. Sie wird hier zur innerstädtischen Achse, welche das Altbergquartier vom Entwicklungsgebiet Limmatfeld trennt. Die bestehende, gemischt genutzte Bebauung hat auch hier wenig Bezug zum Strassenraum und wendet sich mehrheitlich ab. Aufgrund des Umstrukturierungsprozesses in diesem Areal wird sich die Beziehung der Neubauten zum Strassenraum ändern bzw. ist auch bezüglich der Lärmproblematik aktiv zu gestalten.



Abbildung 15 Überlandstrasse am Knoten Weiningerstrasse



Abbildung 16 Überlandstrasse im Bereich Limmatfeld

### Badenerstrasse/Zentralstrasse/Zürcherstrasse

Die Badenerstrasse/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 Wohnnutzungen grenzen sich grossteils mit hohen Zäunen und Hecken vom Strassenraum ab. Die publikumsorientierten Erdgeschosse im Zentrumsabschnitt sind häufig von Parkierung und Baumrabatten vom Strassenraum getrennt. Partielle Baumreihen und Gehölzpflanzungen in Privatgärten geben dem Strassenraum eine minimale Durchgrünung.



Abbildung 17 Badenerstrasse stadteinwärts



Abbildung 18 Badenerstrasse stadtauswärts

### Bremgartnerstrasse

Die Bremgartnerstrasse als Verbindung vom Zentrum nach Süden wirkt als sehr breiter Strassenraum. Die BDWM verkehrt hier zwischen Kirchplatz und Stadthaus im Mischtrassee und weiter südlich schliesslich im Eigentrassee. An die Strasse grenzen neben Zentrumsnutzungen auch institutionelle Nutzungen wie die Stadtverwaltung, eine Schule und ein Altersheim, die jeweils mit einem grossen Vorplatz an die Strasse grenzen. Vereinzelt sind Baumpflanzungen vorhanden, die den Strassenraum aber nur wenig strukturieren. Ab der Abzweigung der Oberdorfstrasse folgen nach Süden vor allem Wohnnutzungen. Diese sind häufig durch Hecken oder Mauern von der Strasse abgetrennt oder die Gebäude sind von der Strasse abgewendet.



Abbildung 19 Bremgartnerstrasse am Knoten Windeggstrasse



Abbildung 20 Bremgartnerstrasse am Abzweig Oberdorfstrasse

Die von der Bremgartnerstrasse abzweigende Oberdorfstrasse, die nach Bergdietikon führt, weist zwar einen siedlungsverträglich gestalteten Strassenquerschnitt (Kernfahrbahn) auf, die Vorzonen der angrenzenden Gebäude öffnen sich aber auch hier grösstenteils nicht zur Strasse hin, sondern sind mit dichten und hohen Gehölzpflanzungen und Zaunelementen vom Strassenraum getrennt.



Abbildung 21 Oberdorfstrasse stadteinwärts

### Steinmürlistrasse/Oberdorfstrasse/Windeggstrasse

An die Steinmürli-/Oberdorf- und Windeggstrasse als Verbindung vom westlichen Stadtbereich nach Süden grenzen teilweise gewerbliche Nutzungen wie beispielsweise eine Bäckerei oder Restaurants, die meist im Hochparterre liegen. Garagen im Erdgeschoss sind ebenfalls vorhanden.



Abbildung 22 Windeggstrasse Richtung  
Bremgartnerstrasse



Abbildung 23 Steinmürlistrasse stadtauswärts

### Weitere wichtige Strassenräume im Zentrum

Weitere wichtige Strassenräume im Zentrum von Dietikon sind die historisch bedingten Strassenräume direkt an der Reppisch, die einerseits funktional als Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften sowie als Langsamverkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung bedeutend sind. Andererseits ist vor allem die obere Reppischstrasse ein wichtiger Stadtraum mit Scharnierfunktion zwischen dem Flussraum Reppisch und dem Zentrumsraum. Heute bestehen wenige Beziehungen zwischen dem Fliessgewässer und dem Stadtraum. Im Rahmen des Aufwertungs- und Gestaltungskonzeptes der Reppisch soll die obere Reppischstrasse als städtische Promenade gestaltet werden, die das Fliessgewässer als wichtiges innerstädtisches Element erlebbar macht.

Die Vorstadtstrasse an der Westseite der Reppisch hat Quartiercharakter und ist bereits als Tempo-30-Zone gestaltet. Der Bezug zur Reppisch kann hier verbessert werden.



Abbildung 24 Obere Reppischstrasse



Abbildung 25 Vorstadtstrasse

### Das Gebiet SLS

Der heutige Arbeitsplatzschwerpunkt Silberner-Lerzer-Stierenmatt (SLS) ist heute ein Gebiet mit Handel, Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf. Die Strassenräume sind sehr funktional für den MIV ausgerichtet. Gestalterisch gibt es einige Defizite: Parkierung überwiegt im Strassenraum, die Orientierung fällt schwer, Langsamverkehrsverbindungen und Querungsmöglichkeiten sind nicht oder nicht durchgängig vorhanden. Mit dem Entwicklungskonzept SLS (2008) wird das Gebiet jedoch einen starken Wandel erfahren (vgl. Kapitel 1.4.1).



Abbildung 26 Silberner



## 1.7 Verkehrsentwicklung bis 2030 (kantonale Prognose)

Bis zum Jahr 2030 ist im gesamten Limmattal mit einer positiven Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung zu rechnen. Für die Stadt Dietikon wird dabei eine Einwohnerzahl von 26'780 (+3'200 gegenüber dem Jahr 2010) sowie ein Beschäftigtenzuwachs von 13'850 auf 18'050 erwartet (Quelle: 3). Nach Angaben der Stadt Dietikon beträgt die Einwohnerzahl jedoch bereits heute (Stand 2014) 25'000, sodass von einem noch stärkeren Wachstum ausgegangen werden kann. Im Rahmen der zukünftigen Entwicklung sind dabei die beiden grossen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Silbern und Niderfeld von besonderer Bedeutung. Durch das erwartete Wachstum wird auch das Verkehrsaufkommen im gesamten Limmattal steigen. Insgesamt wird eine Zunahme der täglichen Fahrten um 68'000 (+15%) prognostiziert, die sich gemäss folgender Abbildung auf die verschiedenen Verkehrsträger verteilen sollen.

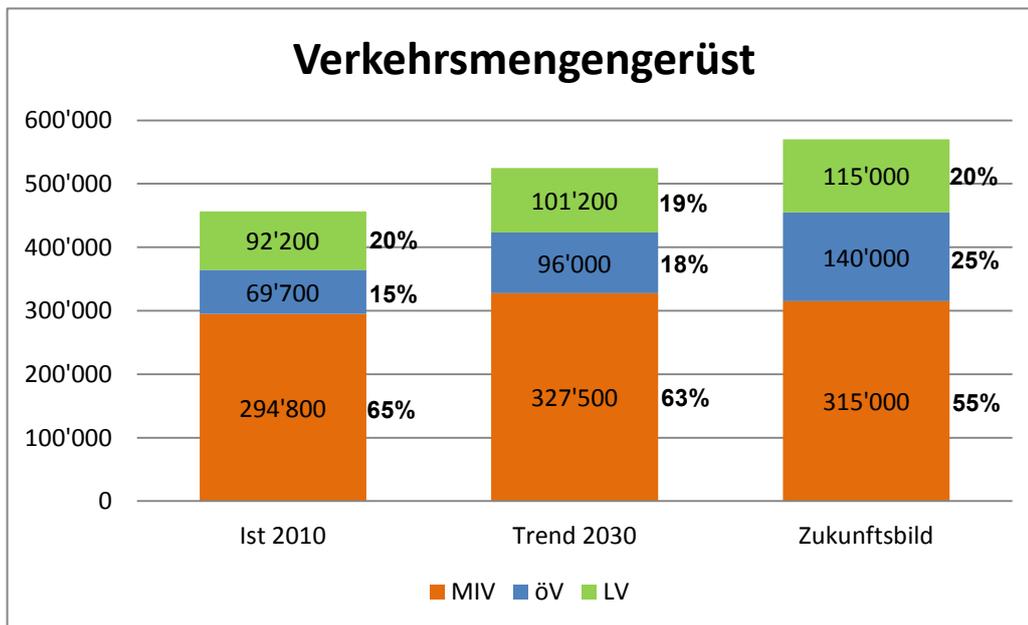


Abbildung 27 Verkehrsmengengerüst [Fahrten/Tag] Limmattal (Quelle: 3)

Ziel der künftigen Verkehrsentwicklung ist eine Reduzierung des MIV-Anteils, eine Steigerung des ÖV-Anteils sowie das Halten des LV-Anteils. In der Abbildung 27 ist beim Langsamverkehr ein durch das ÖV-Wachstum zusätzlich induzierter LV-Verkehr (bspw. Zu- und Abgang zur Haltestelle) nicht enthalten. Zum Erreichen dieser Zielvorgaben ist die Realisierung der Limmattalbahn eine zentrale und zwingende Voraussetzung (vgl. auch Kap. 1.11).

## 1.8 Bekannte infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen bis 2030

Um dem erwarteten Bevölkerungs- und Verkehrswachstum im gesamten Limmattal und in der Stadt Dietikon Rechnung zu tragen, ist eine Vielzahl an Massnahmen geplant, die im Folgenden erläutert werden. Eine Übersicht der bekannten Massnahmen gibt der Anhang D. Der Grossteil der MIV-bezogenen Massnahmen steht in direkter Abhängigkeit zur Realisierung der Limmattalbahn und dem Doppelspurausbau der BDWM. Im Fokus steht dabei eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Überlandstrasse, die siedlungsverträglich ausgebaut werden soll. In der zeitlichen Abfolge ist zunächst der Ausbau der Überlandstrasse vorgesehen, um im Zentrum Dietikons eine Verkehrsentslastung zu erzielen und daran anknüpfend die Limmattalbahn zu realisieren. Sollte die Limmattalbahn nicht realisiert werden oder verzögert sich der Terminplan erheblich, werden praktisch sämtliche geplanten MIV-Massnahmen im Raum Limmattal ebenfalls nicht realisiert bzw. verzögern sich diese ebenfalls.

### 1.8.1 Ergänzung Strassennetz bis 2030

Durch Ausbauten des bestehenden Strassennetzes soll eine Verkehrsentslastung im Zentrumsbereich Dietikons erreicht werden. Dadurch werden zum einen der Verkehrsfluss und die Erschliessungsfunktion der innerstädtischen Achsen, zum anderen ein störungsarmer Betrieb des ÖV (Limmattalbahn, BDWM, Buslinien) sichergestellt. Im Jahr 2030 wird ebenfalls der Ausbau des Gubristunnels abgeschlossen sein, sodass der partiell auftretende Ausweichverkehr durch die Stadt Dietikon bei Überlastung der Autobahn weiter abnehmen wird.

#### 1.8.1.1 Ausbau Überlandstrasse

Elementar ist im Rahmen der Zentrumsentslastung die Kapazitätssteigerung der Überlandstrasse zwischen den Knoten Mutschellenstrasse und Niederholzstrasse, wodurch Um- und Ausbauten der bestehenden Knoten nötig werden. Der LSA-gesteuerte Knoten Mutschellenstrasse wird durch zusätzliche Fahrstreifen erweitert. Dabei werden sowohl aus der Mutschellenstrasse, als auch aus der Landstrasse zwei Linksabbiegestreifen angeboten. Zudem wird der Knotenast Überlandstrasse durch einen zusätzlichen Geradeausstreifen verbreitert. Im Rahmen der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS) ist zudem eine Umverteilung der Freigabezeiten vorgesehen, um den Verkehr auf die gewünschte Umfahrroute Mutschellenstrasse/Autobahn zu lenken und das Zentrum Dietikons zu entlasten. Das Entwicklungsgebiet Niederfeld wird zukünftig durch ein neues Netzelement an einem vortrittsgeregelten Knoten erschlossen, das zwischen den Knoten Mutschellenstrasse und Bunker liegt. Am Bunkerknoten (Überlandstrasse/Badenerstrasse) quert künftig die Limmattalbahn die Überlandstrasse. An diesem Knoten ist eine Unterführung der Überlandstrasse vorgesehen, um eine konfliktfreie Abwicklung des Verkehrs zu ermöglichen. Im Rahmen der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS) ist zudem eine Umverteilung der Freigabezeiten geplant, um den Verkehr auf die gewünschte Umfahrroute Überlandstrasse zu lenken. Aufgrund der Unterführung am Bunkerknoten sind ebenfalls bauliche Anpassungen am Knoten Grabackerstrasse vorzunehmen (Quelle 6).

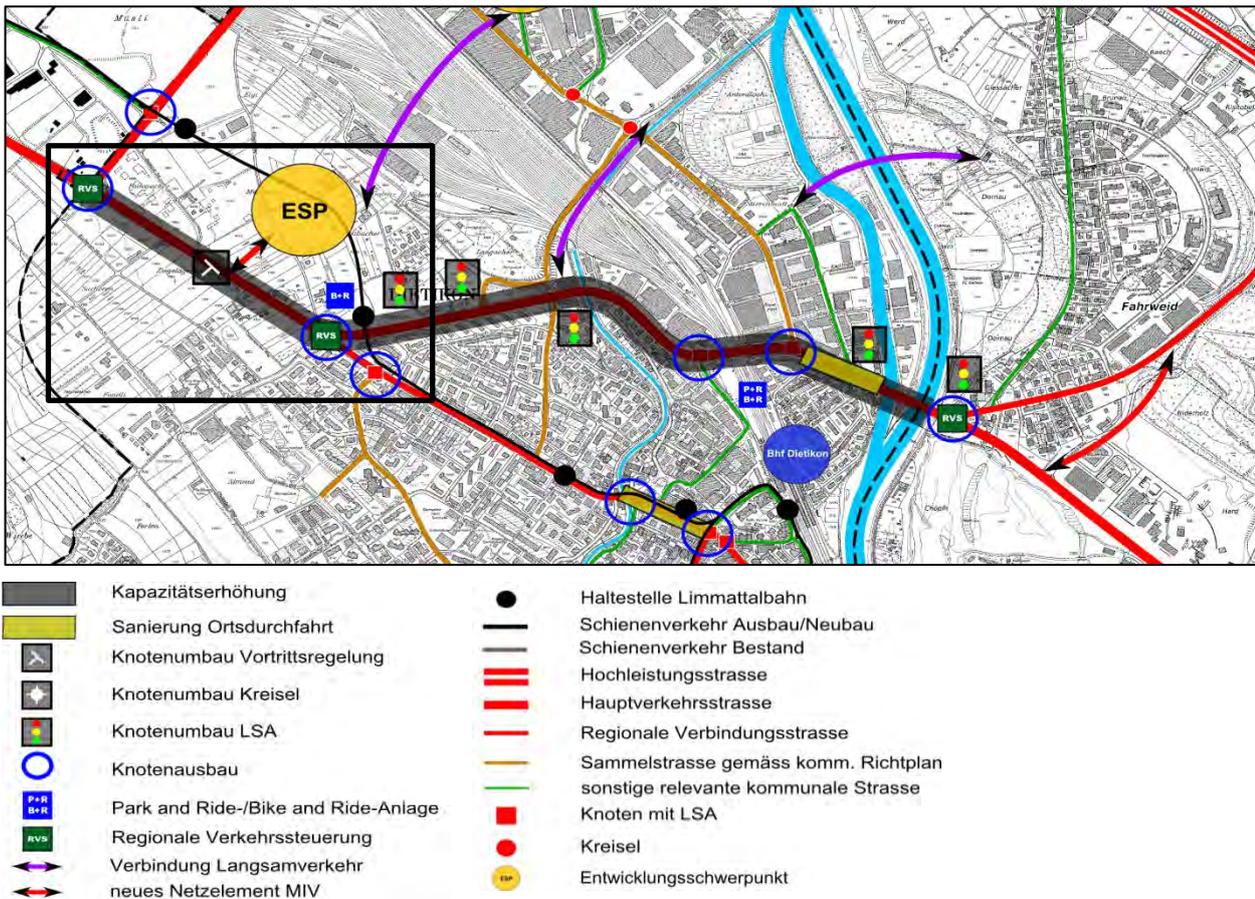


Abbildung 28 Knotenanpassungen Abschnitt Mutschellenstrasse-Grabackerstrasse

Der Knoten Güterstrasse ist im Ist-Zustand ein vortritts geregelter T-Knoten und wird in seiner bestehenden Form im Prognosezustand 2030 einen kritischen Verkehrszustand aufweisen (VQS E). Geplant ist deswegen der Umbau zu einem LSA-geregelten Knoten mit einem zusätzlichen Fahrstreifen in der Güterstrasse, wodurch die Wartezeiten an dem Knoten insgesamt reduziert werden können. Die Fahrstreifenergänzung erlaubt eine Optimierung der Umlaufzeiten und kommt insbesondere einer verbesserten LV-Beziehung zum neuen Stadtteil Niederfeld zugute. Durch die Errichtung von zwei Fussgängerquerungen und gesicherten Velowegen entlang der Überlandstrasse werden zudem die Verkehrssicherheit und der Komfort für Velofahrende und Fussgänger verbessert. Der Knoten Oetwilstrasse ist im Ist-Zustand ebenfalls ein vortritts geregelter T-Knoten und wird im Prognosezustand 2030 wie der Knoten Güterstrasse lediglich die Verkehrsqualitätsstufe E aufweisen. Daher ist an diesem Knoten der Umbau zu einer LSA-gesteuerten Anlage vorgesehen, die neben der Erhöhung der Leistungsfähigkeit die Sicherheit für Velofahrende und Fussgänger verbessern wird. Der Knoten Weiningerstrasse wird im Prognosezustand 2030 ebenfalls stark ausgelastet sein, wodurch längere Rückstaus auf der Weiningerstrasse zu erwarten sind. Problematisch ist diese Situation vor allem für die Buslinien, die bereits im Ist-Zustand in diesem Bereich Fahrzeitverluste einfahren. Als Lösungsmassnahme ist die Errichtung eines vorgelagerten LSA-Knotens (Weiningerstrasse/ Untere Reppischstrasse) mit einem separaten Busstreifen vorgesehen, wodurch die Busse störungsfrei bis zur Überlandstrasse vorrücken und dort bevorzugt gesteuert werden können. In Fahrtrichtung Bahnhof Dietikon fehlt allerdings eine entsprechende Massnahme zur Bevorzugung des Busverkehrs (Quelle 6).

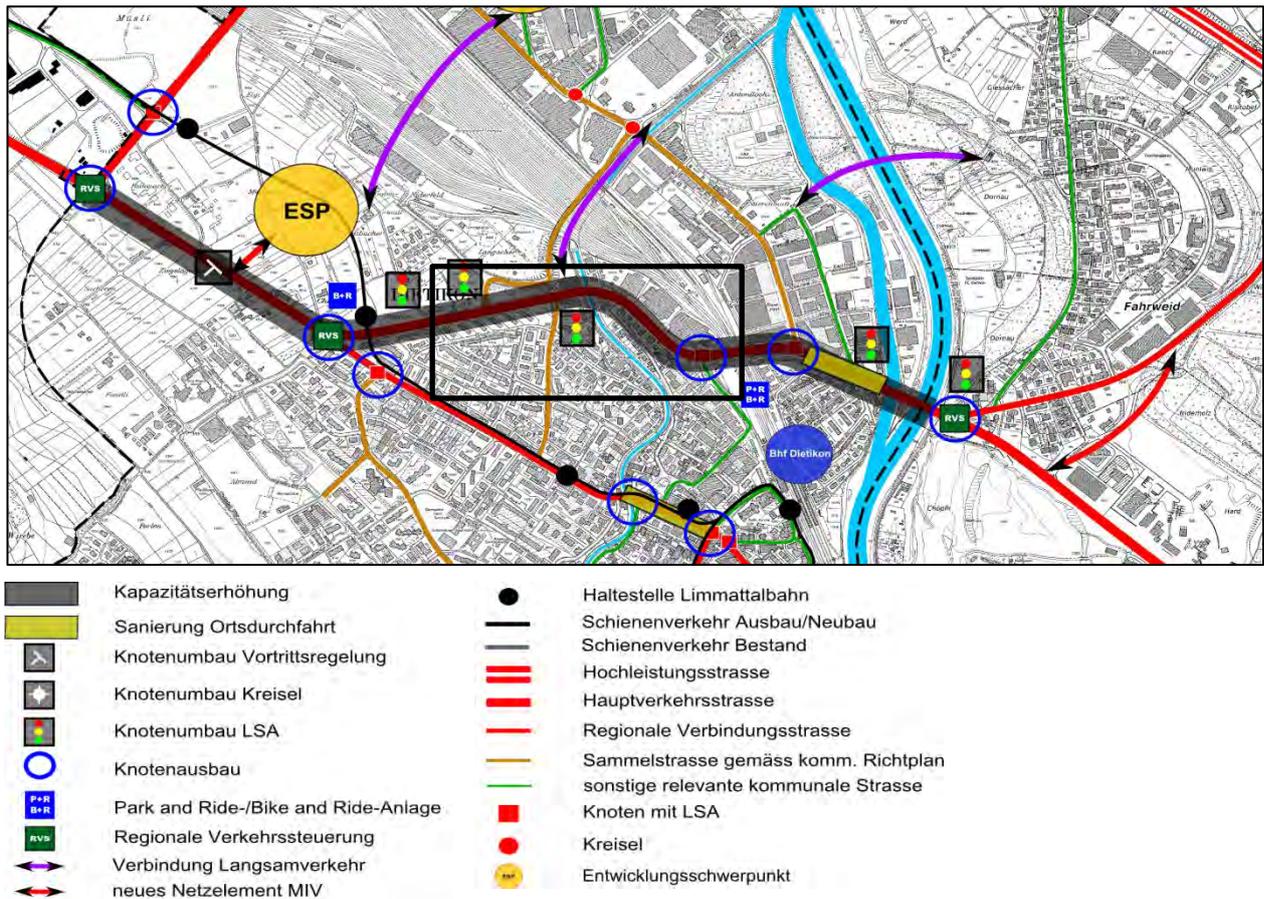


Abbildung 29 Knotenanpassungen Abschnitt Viaduktstrasse-Weiningerstrasse

Im Bereich Limmatfeld wird der Knoten Heimstrasse im Prognosezustand 2030 eine Auslastung von 120% aufweisen. Um die Leistungsfähigkeit des Knotens zu steigern, ist die Aufhebung der separaten Busspur zugunsten zweier Fahrstreifen für den MIV in die Hauptrichtung (geradeaus) geplant. Insgesamt kann dadurch der Rückstau auf der Überlandstrasse reduziert und damit auch der Verkehrsablauf für den ÖV verbessert werden. Der Knoten Limmatfeldstrasse ist ein vortritts geregelter T-Knoten, wobei sich unmittelbar an den Knoten anschliessend eine weitere T-Einmündung befindet (Altbergstrasse). Im Prognosezustand 2030 wird der Knoten Limmatfeldstrasse in seiner bestehenden Form die Verkehrsqualitätsstufe E aufweisen. Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des gesamten Knotenbereichs ist der Umbau zu einem einzigen LSA-gesteuerten Knoten vorgesehen (Überlandstrasse/Limmatfeldstrasse/Altbergstrasse). Dadurch wird im Prognosezustand 2030 ein Auslastungsgrad von 82% erreicht. Zudem sind mehrere Fussgängerquerungen vorgesehen, wodurch die Situation für den Fussgängerverkehr verbessert wird. Der Knoten Fahrweid liegt zwar ausserhalb des Stadtgebietes Dietikons, dennoch sind die dort geplanten Massnahmen in Bezug auf die geplante Verlagerung des regionalen Durchgangsverkehrs auf die Überlandstrasse von grosser Bedeutung. Die Umfahrung des Gebiets Fahrweid (Überlandstrasse-Niederholzstrasse) wurde im Rahmen der Nordumfahrung Zürich als flankierende Massnahme geplant und wird daher vom Bund finanziert. Derzeit offen ist noch die Verkehrsführung des MIV. Zur Diskussion steht eine Schliessung des künftig LSA-gesteuerten Knotens für den MIV, damit der Busverkehr aus/nach Geroldswil den Knoten konfliktfrei passieren kann oder die Beibehaltung der bereits heute existierenden Wegbeziehungen. In beiden Fällen ist der Anschluss der Umfahrung an die Überlandstrasse auszubauen (Quelle 6).

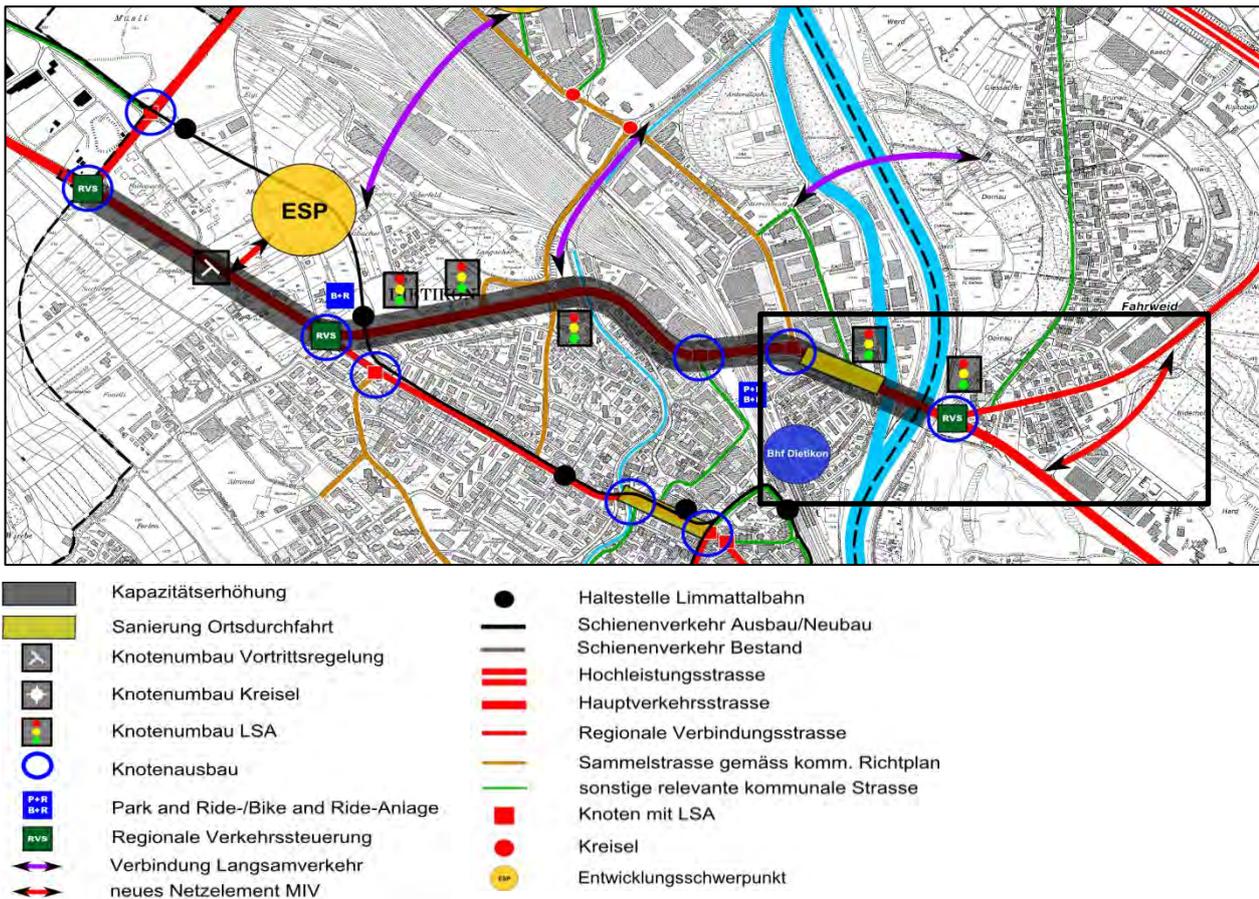


Abbildung 30 Knotenanpassungen im Bereich Limmatfeld

### 1.8.1.2 Ausbau Autobahnzubringer

Die Mutschellenstrasse hat eine bedeutende Funktion als Autobahnzubringer. Im Rahmen der beabsichtigten Entwicklung im Gebiet SLS, Niederfeld und in Spreitenbach wird die Verkehrsbelastung zukünftig weiter zunehmen, wodurch Ausbauten an den bestehenden Knoten nötig werden.

Am südlichen Knoten des Autobahnanschlusses Dietikon wird die Ausfahrt aus Richtung Bern/Basel getrennt, sodass der Verkehr nur als Rechtsabbieger in die Mutschellenstrasse münden kann. Zudem wird der Rechtsabbieger zur A1 (Fahrtrichtung Zürich) zweistreifig ausgebaut. Am Knoten Silberstrasse wird der Zufluss aus der Silberstrasse mit einem zusätzlichen Rechtsabbiegerstreifen ausgestattet. Der Knoten Industriestrasse wird vertikal entflochten, sodass sich die Limmattalbahnhof und der MIV nicht auf derselben Ebene kreuzen. Aufgrund der Entwicklungsvorhaben im Niederfeld wird zudem der Zufluss aus südöstlicher Richtung (Niederfeld) ausgebaut. Weiterhin sind für den Zufluss aus der Industriestrasse drei Aufstellstreifen vorgesehen (Quelle: 1).

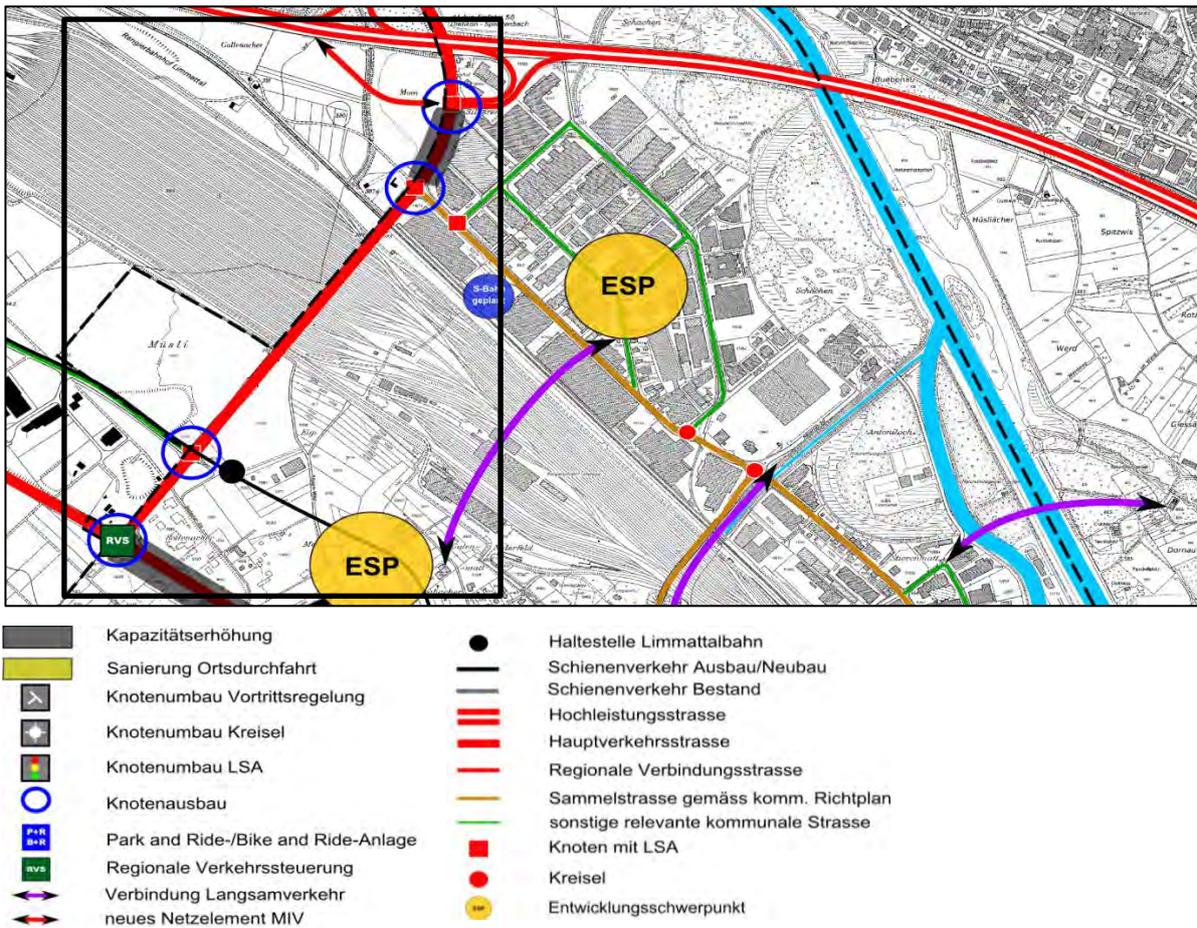
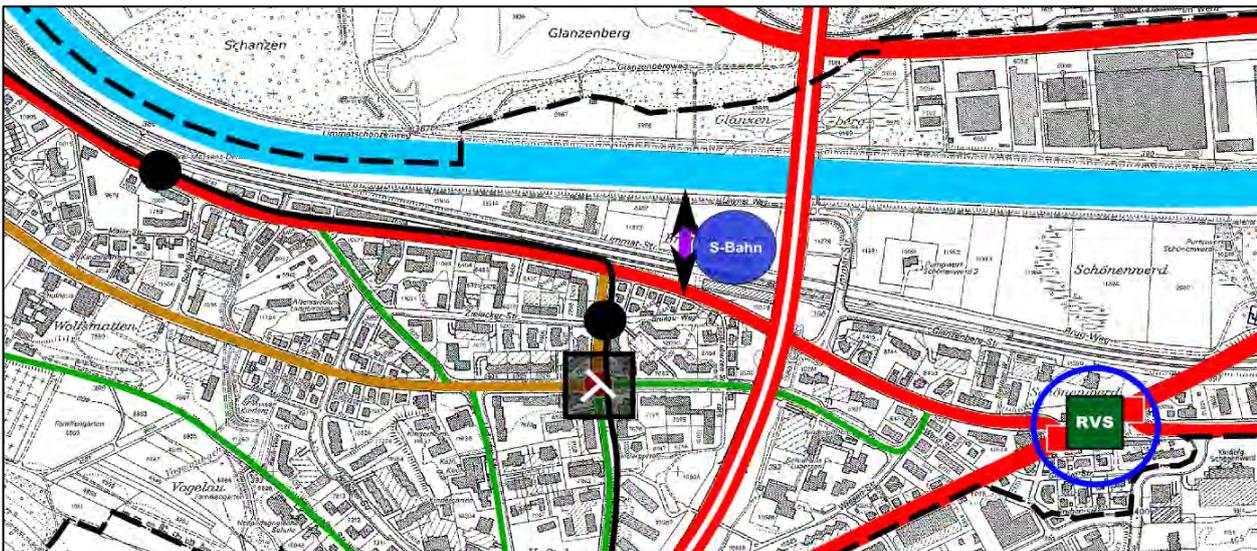


Abbildung 31 Knotenanpassungen Mutschellenstrasse

### 1.8.1.3 Knotenanpassungen im Rahmen der Limmattalbahn

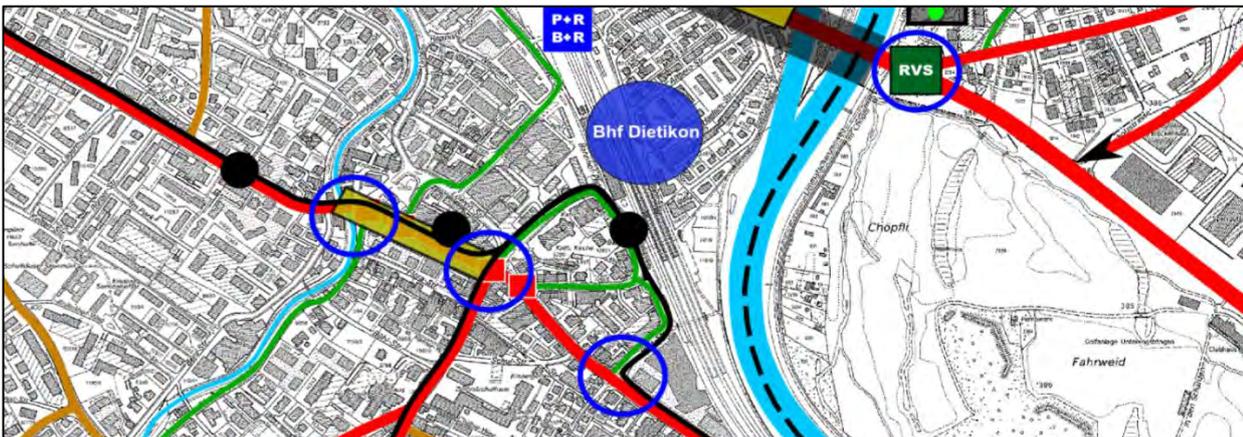
Die Realisierung der Limmattalbahn ist das grösste kombinierte ÖV/MIV-Verkehrsprojekt der kommenden Jahre, das Um- und Ausbauten an bestehenden Knoten beinhaltet. So stehen beispielsweise die Ausbauten auf der Überlandstrasse in direktem Zusammenhang mit der Limmattalbahn oder sind sogar integraler Bestandteil des Projekts.

Der Kreisell Birmensdorferstrasse/Schöneeggstrasse wird im Zuge der Bauarbeiten zu einem vortrittsregulierten Knoten umgebaut, wobei die Limmattalbahn priorisiert wird. Die Einfahrt in die Zürcherstrasse erfolgt zukünftig LSA-gesteuert. Im Zentrum von Dietikon verkehrt die Limmattalbahn über die Poststrasse direkt zum Bahnhof und mündet schliesslich in die Badenerstrasse. Umfangreiche bauliche Anpassungen sind dabei an den Knoten Poststrasse, Kirchplatz und Kronenplatz notwendig (Quelle: 10).



- |  |                                     |  |                                      |
|--|-------------------------------------|--|--------------------------------------|
|  | Kapazitätserhöhung                  |  | Haltestelle Limmattalbahn            |
|  | Sanierung Ortsdurchfahrt            |  | Schienerverkehr Ausbau/Neubau        |
|  | Knotenumbau Vortrittsregelung       |  | Schienerverkehr Bestand              |
|  | Knotenumbau Kreisel                 |  | Hochleistungsstrasse                 |
|  | Knotenumbau LSA                     |  | Hauptverkehrsstrasse                 |
|  | Knotenumbau                         |  | Regionale Verbindungsstrasse         |
|  | Park and Ride-/Bike and Ride-Anlage |  | Sammelstrasse gemäss komm. Richtplan |
|  | Regionale Verkehrssteuerung         |  | sonstige relevante kommunale Strasse |
|  | Verbindung Langsamverkehr           |  | Knoten mit LSA                       |
|  | neues Netzelement MIV               |  | Kreisel                              |
|  |                                     |  | Entwicklungsschwerpunkt              |

Abbildung 32 Knotenanpassung Birmensdorferstrasse/Schöneggstrasse



- |  |                                     |  |                                      |
|--|-------------------------------------|--|--------------------------------------|
|  | Kapazitätserhöhung                  |  | Haltestelle Limmattalbahn            |
|  | Sanierung Ortsdurchfahrt            |  | Schienerverkehr Ausbau/Neubau        |
|  | Knotenumbau Vortrittsregelung       |  | Schienerverkehr Bestand              |
|  | Knotenumbau Kreisel                 |  | Hochleistungsstrasse                 |
|  | Knotenumbau LSA                     |  | Hauptverkehrsstrasse                 |
|  | Knotenumbau                         |  | Regionale Verbindungsstrasse         |
|  | Park and Ride-/Bike and Ride-Anlage |  | Sammelstrasse gemäss komm. Richtplan |
|  | Regionale Verkehrssteuerung         |  | sonstige relevante kommunale Strasse |
|  | Verbindung Langsamverkehr           |  | Knoten mit LSA                       |
|  | neues Netzelement MIV               |  | Kreisel                              |
|  |                                     |  | Entwicklungsschwerpunkt              |

Abbildung 33 Knotenanpassungen im Zentrumsbereich Dietikon

### 1.8.1.4 Knotenanpassungen im Rahmen des Doppelspurausbaus BDWM

Ein weiteres bedeutendes Vorhaben ist der Doppelspurausbau der BDWM, der ebenfalls Knotenanpassungen zur Folge hat. So werden die bisher LSA-gesteuerten Knoten Ochsen und Guggenbühl-/Bremgartnerstrasse im Zuge des Doppelspurausbaus zu Kreiseln umgebaut. Durch den Doppelspurausbau werden die Konflikte mit dem MIV (jedoch nur teilweise mit dem LV) gesamthaft reduziert bzw. entschärft, sodass mit einer Verbesserung der Verkehrssituation zu rechnen ist. Bezüglich der im Rahmen der Regionalen Verkehrssteuerung vorgeschlagenen Busschleuse am Knoten Oberdorf-/Bremgartnerstrasse ist hingegen noch keine definitive Entscheidung gefällt worden.

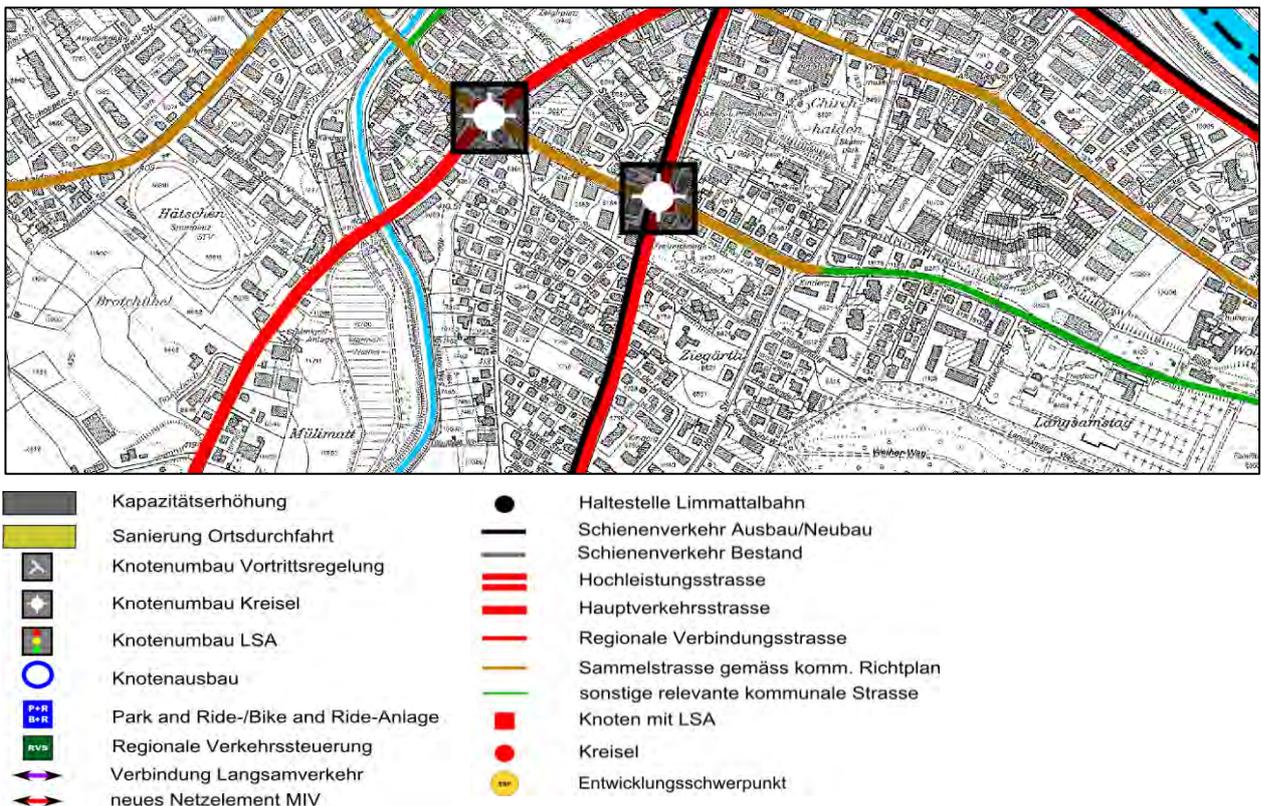


Abbildung 34 Knotenanpassungen Ochsen und Guggenbühl

Am LSA-gesteuerten Knoten Bernstrasse stehen zwei Ausbau-Optionen zur Diskussion. Zum einen kann der Verkehrsablauf durch eine Verlängerung der Vorsortierspur auf der Bernstrasse Ost verbessert werden, andererseits könnte auch mithilfe eines zweiten Geradeaus-Fahrestreifens durch Kombination mit dem Rechtsabbieger eine höhere Leistungsfähigkeit erreicht werden. Eine abschliessende Entscheidung ist diesbezüglich ebenfalls noch nicht gefällt (Quelle: 5).

### 1.8.1.5 Weitere Knotenanpassungen

Der Knoten Schönenwerd (Bernstrasse/Zürcherstrasse) liegt an der Stadtgrenze zwischen Dietikon und Schlieren. Aus Richtung Dietikon bzw. Urdorf/Autobahn kommend wird der Verkehr an diesem Knoten in Fahrtrichtung Osten entweder durch das Zentrum Schlieren (4-streifiger Ausbau) oder über die Bernstrasse (2-streifiger Ausbau) geführt. Um den Verkehr auf die gewünschte Umfahrroute Bernstrasse zu kanalisieren, erfolgt im Rahmen der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS) eine Umverteilung der Freigabezeiten (Quelle: 7). Damit die bestehenden Kapazitätsprobleme behoben werden, ist zudem ein Ausbau des Knotens in zwei Phasen vorgesehen:

- Die Phase 1 sieht einen Umbau ohne Abbruch der Autogarage vor. In der Zürcherstrasse werden zwei Linksabbieger- und ein Rechtsabbiegerstreifen zur Verfügung gestellt, auf der Bernstrasse Süd ein Linksabbieger- und ein Geradeausfahrstreifen sowie auf der Bernstrasse Nord ein Rechtsabbieger- und zwei Geradeausfahrstreifen. Am östlichen Knotenast sind zudem zwei Linksabbieger- und ein Rechtsabbiegerfahrstreifen vorgesehen.
- Die Phase 2 (ab 2030) sieht einen Knotenumbau vor, der den Abbruch der Autogarage bedingt. Auf der Zürcherstrasse werden dann zwei Linksabbieger- und ein Rechtsabbiegerfahrstreifen zur Verfügung gestellt, auf der Bernstrasse Süd ein Linksabbieger- und zwei Geradeausfahrstreifen sowie auf der Bernstrasse Nord ein Rechtsabbieger- und zwei Geradeausfahrstreifen. Am östlichen Knotenast sind wiederum zwei Linksabbieger- und ein Rechtsabbiegerfahrstreifen vorgesehen.

## 1.8.2 Ergänzungen öffentlicher Verkehr

Im Bereich des Öffentlichen Verkehrs sind in den kommenden Jahren mit der Limmattalbahn und dem Doppelspurausbau der BDWM zwei grosse Infrastrukturvorhaben geplant. Die Limmattalbahn wird zwischen dem Bahnhof Altstetten und dem Bahnhof Killwangen-Spreitenbach verkehren und dabei die Gemeinden Zürich-Altstetten, Schlieren, Urdorf, Dietikon, Spreitenbach und Killwangen miteinander verbinden. Auf der 13.4 km langen Strecke sind insgesamt 27 Haltestellen vorgesehen, die durchschnittliche Beförderungszeit (inkl. Halte) wird 22 km/h betragen. Im Abschnitt der Stadt Dietikon wird die Limmattalbahn insgesamt sieben Haltestellen aufweisen (Birmensdorferstrasse, Schäflibach, Bahnhof Dietikon, Zentralstrasse, Oetwilerstrasse, Maienweg, Niederfeld). Im Rahmen der Realisierung werden entlang der Strecke sämtliche Knotenpunkte um- und ausgebaut. Auf die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und den Lösungsbeitrag bei den MIV-seitigen Problemstellen wird in den Kapiteln 1.8.1.3 und 1.9.1.1 eingegangen.

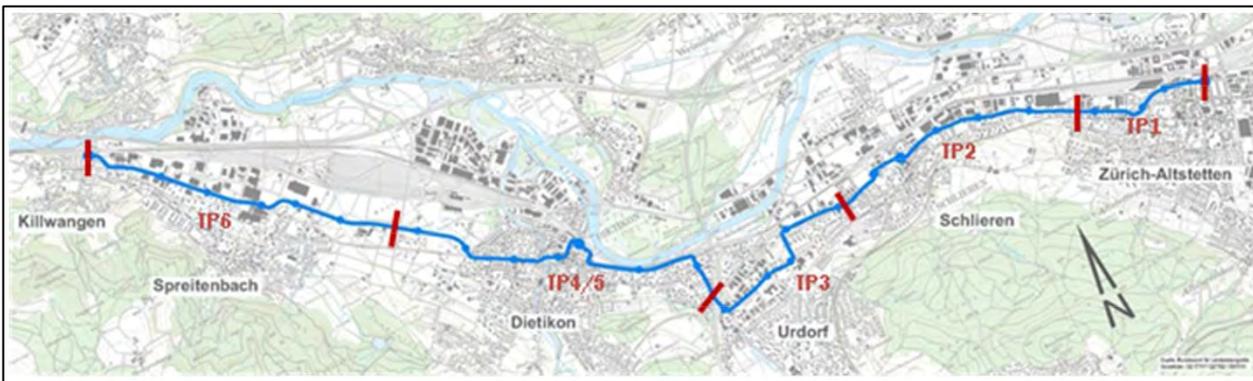


Abbildung 35 Linienführung der Limmattalbahn

Die BDWM verkehrt im Ist-Zustand eingleisig und teilweise im Mischverkehr mit dem MIV, wodurch der Betriebsablauf verlangsamt wird. In Zukunft ist deswegen zwischen den Haltestellen Dietikon Bahnhof und Dietikon Stoffelbach ein Doppelspurausbau der BDWM (Mischtrasse) vorgesehen (Quelle: 10).

Ein weiteres bedeutendes Projekt ist Ausbau der an der Schnittstelle zwischen dem Rangierbahnhof Limmattal (RBL) und dem Entwicklungsgebiet Niederfeld gelegenen Güterumschlagsanlage durch die SBB Cargo. 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 hochgefahren werden. Zu- bzw. Abfuhr der regional nachgefragten Container erfolgt auf der Strasse. Im Gebiet Niederfeld plant zudem ein ansässiger Logistik-

dienstleister sein neues Logistikzentrum. Dieses grenzt direkt an die die Güterumschlagsanlage bzw. den RBL an. Die Güterumschlagsanlage und das geplante Logistikzentrum sollen strassenseitig gemeinsam und direkt an die Mutschellenstrasse angeschlossen werden. Die bestehende Erschliessung der Güterumschlagsanlage von SBB Cargo via Güterstrasse wird aufgehoben.

### 1.8.3 Ergänzungen Langsamverkehr

Um bestehende Netzlücken des Langsamverkehrs zu schliessen, sind derzeit folgende Projekte geplant:

- Verlängerung der Personenunterführung an der S-Bahn-Station Glanzenberg, um eine Anbindung an den Naherholungsraum Limmat zu schaffen.
- Errichtung einer Langsamverkehrsbrücke von der Grien-Insel bis zum Naherholungsgebiet Dornau.
- Errichtung einer Fusswegverbindung zwischen dem Russackerweg und SLS durch den Durchlass der Reppisch unter dem Rangierbahnhof.
- Errichtung einer Fussgängerpassarelle zwischen den Entwicklungsgebieten Niederfeld und Silber.

Weiterhin ist der Bau einer Veloschnellroute zwischen Zürich und Baden geplant, wobei die konkrete Linienführung noch nicht definitiv festgelegt ist.

### 1.8.4 Aufwertung der Strassenräume

Im Rahmen der unter Kapitel 0 beschriebenen Massnahmen werden einige der bestehenden Defizite im Strassenraum behoben. So erhält die Überlandstrasse zum einen eine wichtige übergeordnete verkehrliche Bedeutung, wird jedoch gleichzeitig als attraktiver Strassenraum gestaltet.

Der Lärmproblematik im angrenzenden Entwicklungsgebiet Niederfeld wird mit einer geschickten Nutzungsanordnung sowie geeigneten Gebäudetypologien und Grundrissen begegnet. Im Bereich Limmatfeld wird dem Lärmschutz wie im Niederfeld städtebaulich und architektonisch begegnet. Auch die Strassenräume im Gebiet SLS werden sich im Rahmen der Entwicklungsplanung zugunsten einer siedlungsverträglichen und durchlässigen Gestaltung stark verändern.



Abbildung 36 Westhöfe Limmatfeld (Quelle: [www.limmatfeld.ch](http://www.limmatfeld.ch))

Der Querschnitt der Bremgartnerstrasse wird im Rahmen des Doppelspurausbaus der BDWM verändert. Dabei wird auch die Aufwertung des Strassenraums geplant. Auch für das Zentrum wurde 2010 ein Konzept zur Zentrumsentwicklung und Ortsdurchfahrt entwickelt. Mit dem Aufwertungs- und Gestaltungskonzept der Reppisch wird zugleich auch die Attraktivität des Flussraums und des Stadtraums erhöht.

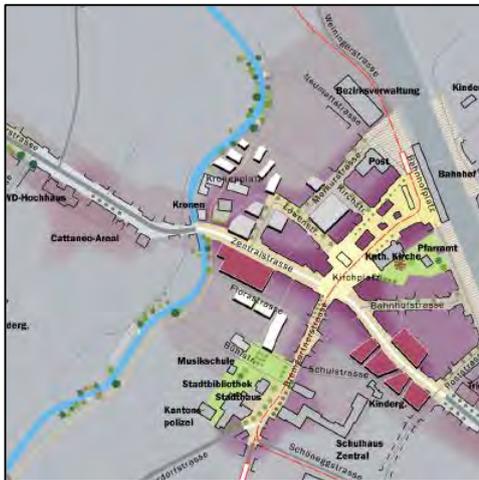


Abbildung 37 Konzept Zentrum (vdw, 2010)



Abbildung 38 Zukunftsbild Zürcherstrasse (vdw, 2010)

## 1.9 Verbleibende Problemstellen 2030

Durch die Realisierung der unter Kapitel 0 beschriebenen Projekte kann eine Vielzahl der identifizierten Probleme behoben werden. Es zeigt sich, dass der Schwerpunkt der verbleibenden Problemstellen beim Langsamverkehr sowie bei Gestaltungsdefiziten im Strassenraum liegt. Netzhierarchisch sind die Probleme (Gestaltungsdefizite, Netzlücken beim LV oder Quartierfremder Verkehr) schwergewichtig auf dem kommunalen Netz zu verorten.

### 1.9.1 Problemstellen Individualverkehr (MIV)

#### 1.9.1.1 Kapazitätsprobleme

Durch den Um- und Ausbau der Knotenpunkte im Rahmen der ÖV-Projekte und dem damit zusammenhängenden Ausbau der Überlandstrasse verbleiben keine Kapazitätsprobleme mehr. Die Leistungsfähigkeit der Knoten ist dadurch garantiert, dass die Dimensionierungsbelastung auf Basis der Verkehrsnachfrage 2030 erfolgt. Es ist allerdings zu beachten, dass einige der um- und ausgebauten Knotenpunkte - trotz der Zentrumsentlastung - auch zukünftig praktisch über keine Leistungsreserven verfügen werden (Quelle: 9).

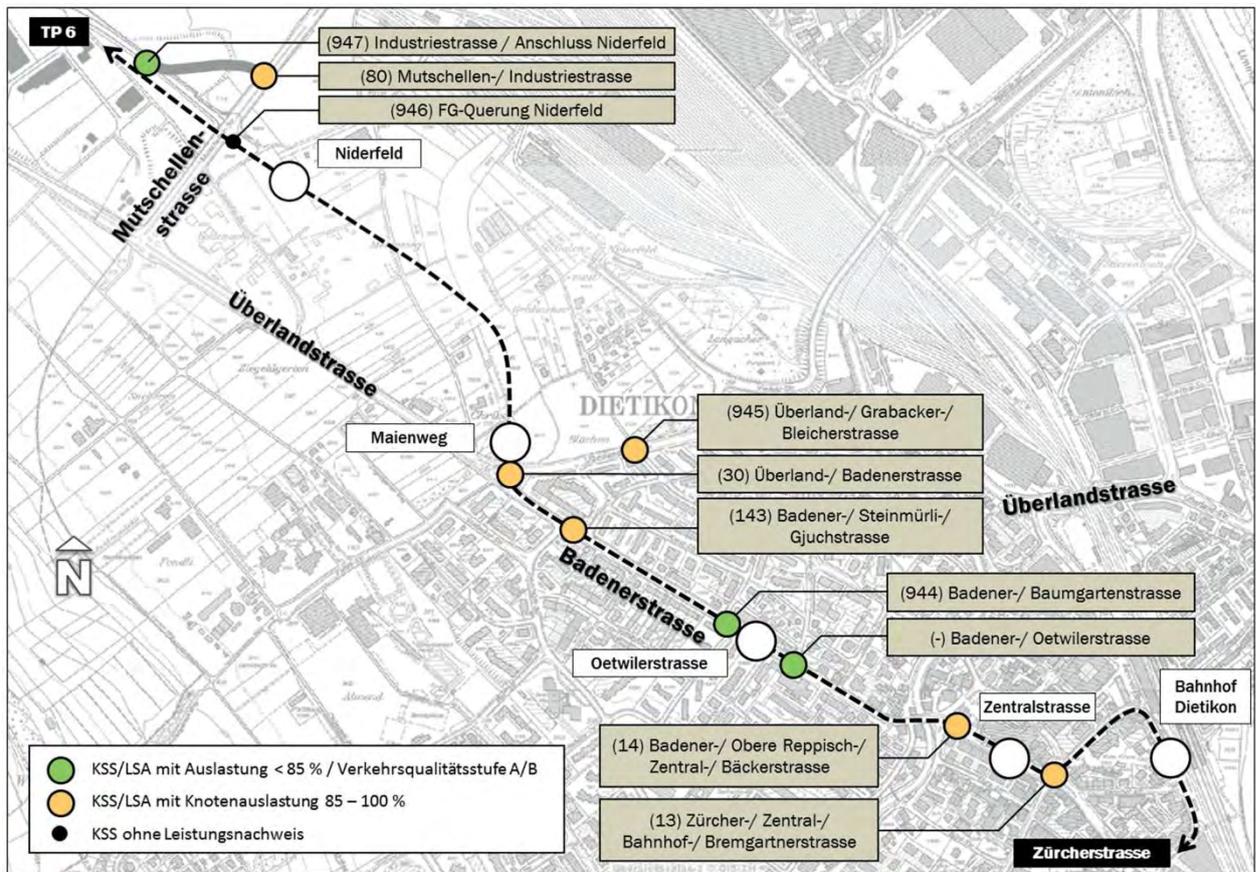


Abbildung 39 Knotenauslastung Zentrum Dietikon nach Inbetriebnahme der Limmattalbahn (Quelle: 9)

### 1.9.1.2 Durchgangsverkehr

Mit der Umsetzung der vorgesehenen Projekte lässt sich die Problematik des Durchgangsverkehrs auf den beiden bereits bekannten Achsen (vgl. Kapitel 1.6.1) nicht vermindern. In der Steinmürlistrasse nimmt der Anteil des Durchgangsverkehrs von 40-50% (DTV 2010) sogar leicht auf 45-55% (DTV 2030) zu<sup>2</sup>.

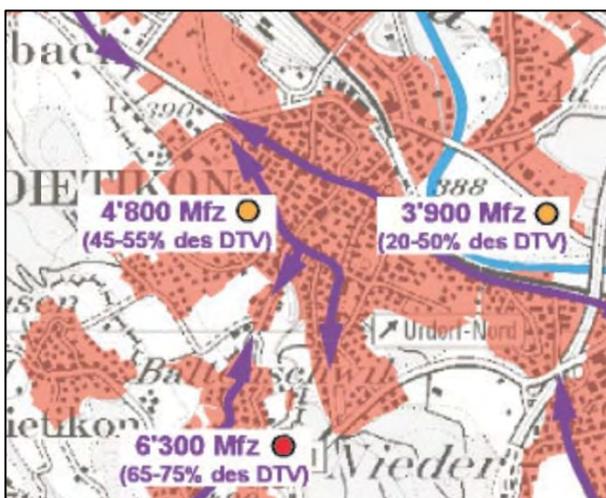


Abbildung 40 Durchgangsverkehr (DTV 2030, Quelle: 3)

<sup>2</sup> Als Durchgangsverkehr gilt derjenige Verkehr, der ausserhalb des Siedlungsgebietes der Stadt Dietikon seinen Ursprung und sein Ziel hat (vgl. Quelle: 3).

Eine Auswertung der Abendspitzenstunde 2030 auf Grundlage des GVM-ZH zeigt etwas geringere Anteile des Durchgangsverkehrs am gesamten Aufkommen in der Steinmürlistrasse. Demnach stammen in Fahrtrichtung Nordwest ca. 39% des gesamten Verkehrsaufkommens in der Steinmürlistrasse aus dem Gebiet Mutschellen und in Fahrtrichtung Südost ca. 33%.

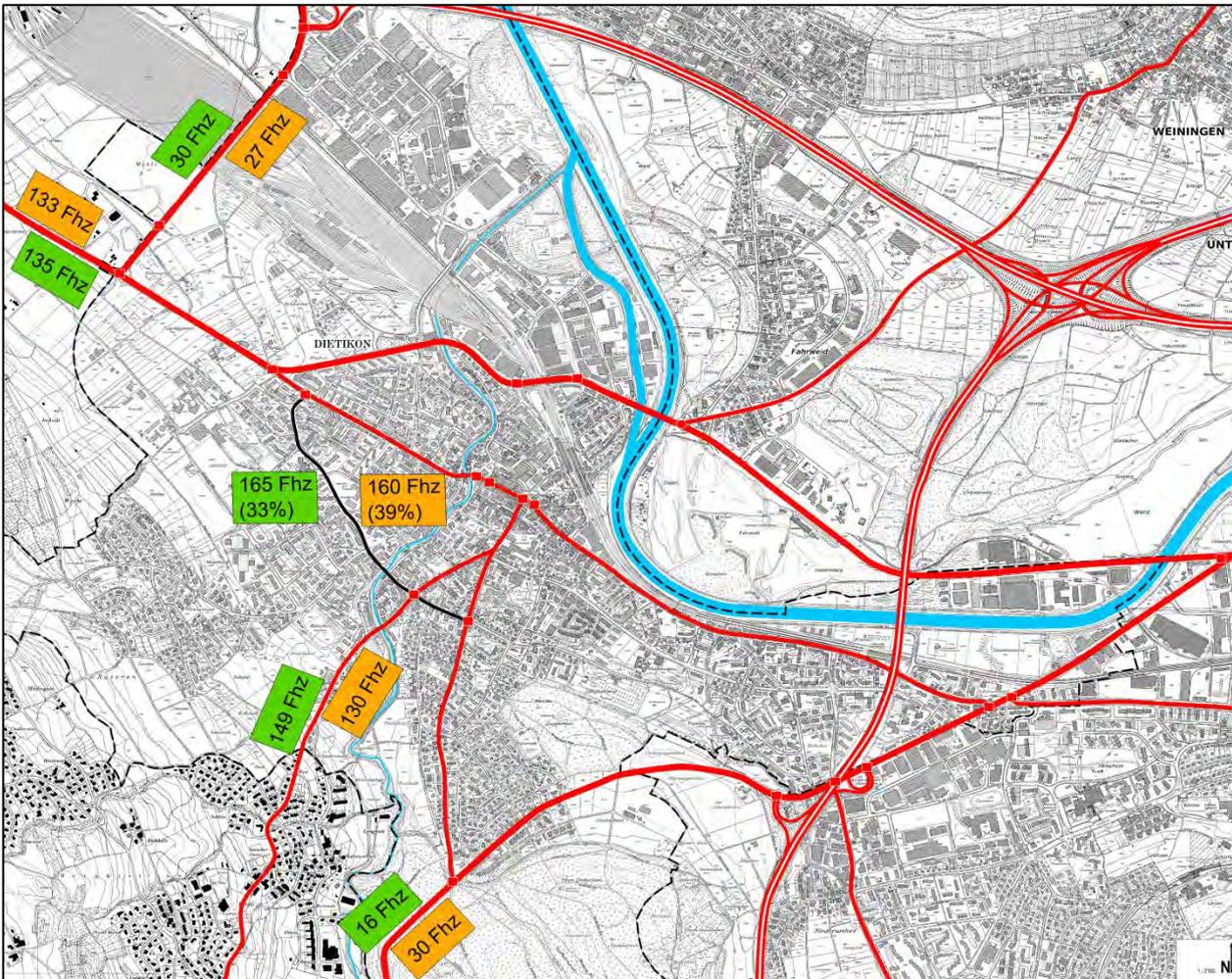


Abbildung 41 Durchgangsverkehr Steinmürlistrasse ASP 2030 (orange: FR Nordwest, grün: FR Südost)

Im Hinblick auf mögliche Ansätze zur Verminderung des Durchgangsverkehrs muss berücksichtigt werden, dass die gesamten Dimensionierungsbelastungen von diesem Netzzustand ausgehen. Das heisst, allfällige Eingriffe in einzelne Netzelemente (bspw. Erhöhung von Streckenwiderständen) haben je nach Grad des Eingriffs starke Auswirkungen auf die umliegenden Strassenabschnitte und deren Knotenpunkte (vgl. auch Kapazitätsprobleme).

### 1.9.2 Problemstellen öffentlicher Verkehr (ÖV)

Durch den Bau der Limmattalbahn, dem Ausbau der BDWM und der Überlandstrasse werden auch die Knoten soweit optimiert, dass sich die Verlustzeiten des Busverkehrs reduzieren lassen.

Kritisch sind jedoch nach wie vor die Knotenpunkte Überlandstrasse/Weingerstrasse und Überlandstrasse/Heimstrasse, an denen es voraussichtlich auch nach den Ausbaumaassnahmen zu Verlustzeiten und Rückstauabildungen für den ÖV kommen wird. Der an der Ochsenkreuzung vorgesehene Umbau des Knotens zu einem Kreislauf weist eine ausreichend hohe Leistungsfähigkeit auf, sodass die Verlustzeiten für

den ÖV reduziert werden können. Am Bahnhof Dietikon kommt es weiterhin durch die Anordnung und unzureichende Länge der Haltekanten zu Störungen des Betriebsablaufs. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Limmattalbahn zu keiner weiteren Einschränkung des Betriebsablaufs des Busverkehrs gegenüber dem heutigen Zustand führen wird. Eine direkte Folge der neu in der Zürcherstrasse verkehrenden Limmattalbahn ist, dass die Route der beiden heutigen Buslinien 311 und 314 im Abschnitt zwischen der Schäfli bachstrasse und der Asylstrasse von der Zürcherstrasse auf die südlich gelegene Schöneggstrasse verlegt wird (vgl. Anhang F).

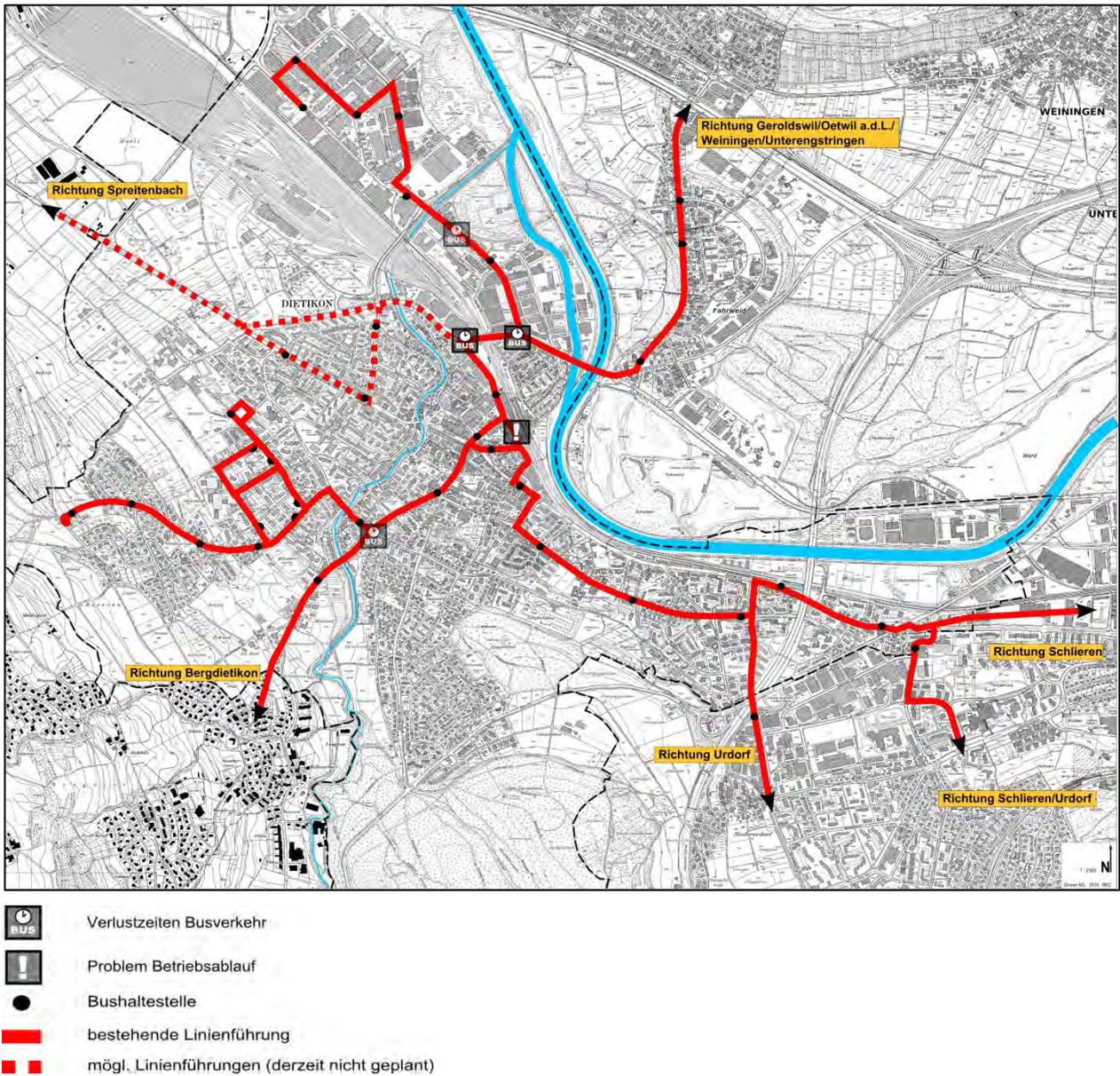
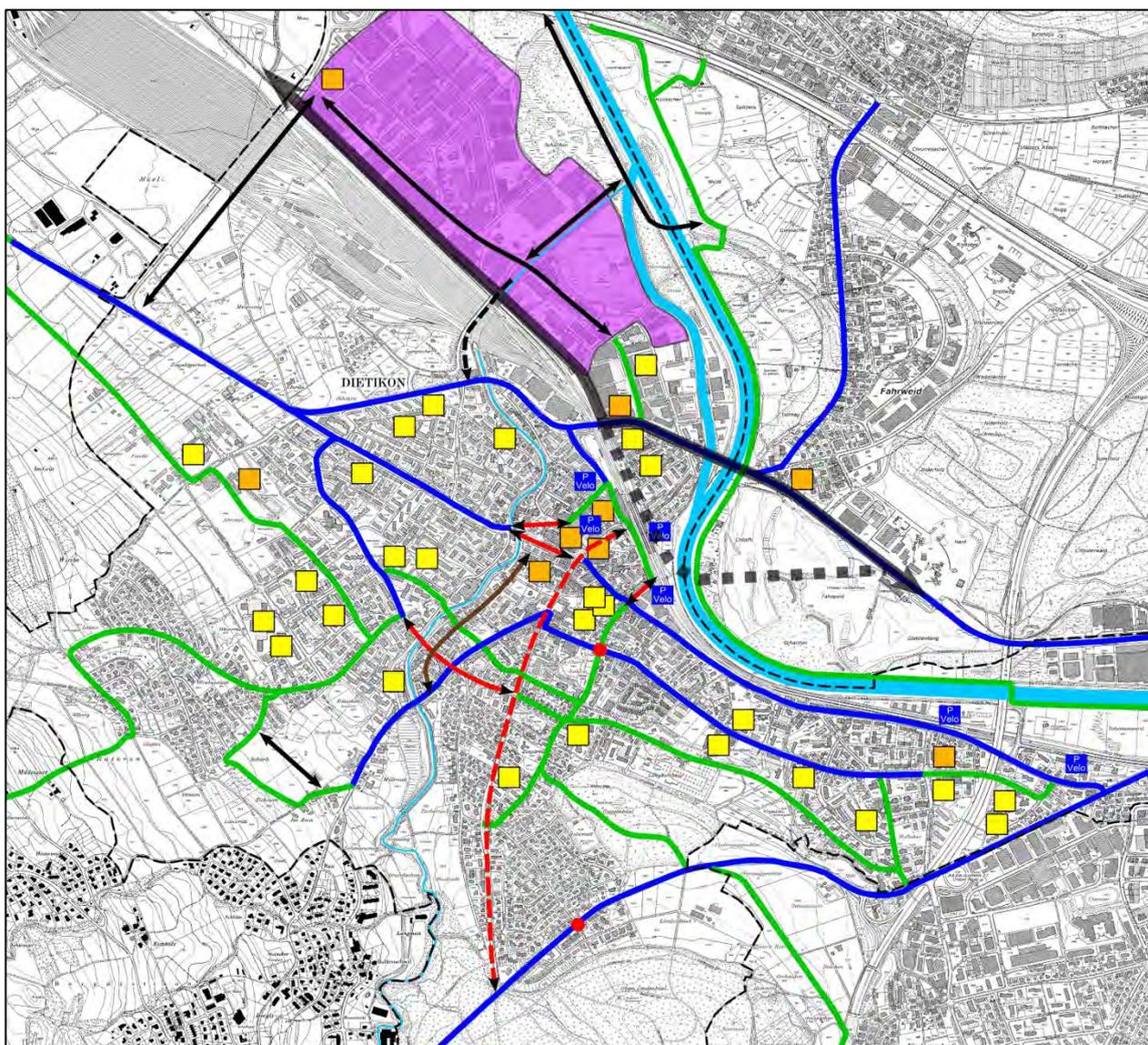


Abbildung 42 Problemstellen Busverkehr 2030 nach Inbetriebnahme der Limmattalbahn

### 1.9.2.1 Problemstellen Langsamverkehr

Die in Kapitel 0 erläuterten Problemstellen des Langsamverkehrs werden im Rahmen der umfangreichen Aus- und Umbauten im Zuge der Limmattalbahn und des Doppelspurausbaus der BDWM nur ansatzweise gelöst. So wird Velofahrenden auf der Bremgartnerstrasse nach dem Ausbau der BDWM zwar ein Velostreifen in Richtung Süd zur Verfügung gestellt, aus Platzmangel fehlt eine entsprechende Einrichtung

jedoch in Richtung Stadtzentrum. Im Stadtzentrum Dietikons (Zentralstrasse) werden im Rahmen der Knotenumgestaltung durch den Bau der Limmattalbahn Aufstellflächen für Velofahrende bereitgestellt. Auch hier ist jedoch aufgrund restriktiver Platzverhältnisse keine konsequente separate Führung des Veloverkehrs in beide Richtungen vorgesehen. Weiterhin ist bei den Haltestellen der Limmattalbahn lediglich eine eingeschränkte Veloverkehrsinfrastruktur vorgesehen (Abstellanlagen, Velowegführung bis zur Haltestelle).



- |            |  |            |                         |
|------------|--|------------|-------------------------|
| ↔          | fehlende Beziehung Veloverkehr               | ■ (purple) | Arbeitsplatzschwerpunkt |
| ↔ (dashed) | fehlendes Teilelement Veloverkehr            | ■ (orange) | Einkaufen/Freizeit      |
| ↔ (dotted) | Verträglichkeitsdefizite Veloverkehrsstrecke | ■ (yellow) | Schule/Kindergarten     |
| ↔ (dotted) | Verträglichkeitsdefizite teilweise behoben   | ● (red)    | Knoten mit Defizit      |
| ↔ (dotted) | Velo-Achse ohne Bezug Gewässer/Stadtraum     |            |                         |
| ↔ (dotted) | mögliche Linienführung Veloschnellroute      |            |                         |
| ■ (blue)   | Veloparking                                  |            |                         |
| — (blue)   | Veloroute (separates Angebot)                |            |                         |
| — (green)  | Veloroute (ohne separates Angebot)           |            |                         |

Abbildung 43 Problemstellen Veloverkehr 2030

Ebenfalls werden die Defizitschwerpunkte des Fussverkehrs im Stadtzentrum, in den Quartieren Elisen und Oberdorf sowie im Gebiet SLS nicht beseitigt. Weiterhin sind entlang der Reppisch Gestaltungsdefizite aufzuheben, um eine attraktive Nord-Süd-Verbindung für den Langsamverkehr zu schaffen. Zudem soll die Erreichbarkeit des Zentrums und des Bahnhofs generell verbessert werden (vgl. Anhang G).

Positive Effekte werden für den Langsamverkehr durch den Ausbau der Überlandstrasse erzielt, indem zusätzliche Querungsmöglichkeiten geschaffen werden und die Grünphasen für Fussgänger und Velofahrende durch gezielte Ausbauten der MIV-Infrastruktur verlängert werden können.

### **1.9.2.2 Problemstellen Strassenraumgestaltung**

Für die Behebung der Strassenraumdefizite in der Steinmürlistrasse und in der Oberdorfstrasse existieren heute keine Konzepte. Besonders für die Steinmürlistrasse ist ein Gestaltungskonzept wünschenswert, da dies eine stark frequentierte Ausweichroute ist. Eine siedlungsverträgliche Gestaltung im Sinne eines ganzheitlichen Betriebs- und Gestaltungskonzeptes ist deshalb erforderlich (vgl. Anhang E).

## **1.10 Fazit**

Die Analyse zeigt deutlich, dass durch die umfangreichen Infrastrukturvorhaben sowohl im Bereich des öffentlichen Verkehrs als auch im Bereich des motorisierten Individualverkehrs die meisten Kapazitätsprobleme und deren Auswirkungen auf den ÖV (bspw. Fahrzeitverluste) beseitigt oder minimiert werden können. Die beiden bereits heute bekannten Ausweichrouten werden auch zukünftig als solche genutzt. Generell muss bedacht werden, dass auch mit den vorgesehenen Ausbauten und der prognostizierten Modalsplitveränderung mehrere Knotenpunkte kaum mehr über Kapazitätsreserven verfügen werden. Allfällige Eingriffe im Strassennetz werden somit sehr rasch empfindliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben.

Die grössten Defizite sind hingegen im Bereich des Langsamverkehrs und der Strassenraumgestaltung zu orten. Beim Langsamverkehr sind es vor allem die Ausstattung (fehlende Anlage von Velostreifen oder Velowegen) und die Direktheit der Linienführung. Bei der Strassenraumgestaltung ist die fehlende siedlungsverträgliche Gestaltung beeinträchtigend, da oft der Bezug der Bebauung bzw. der Vorzonen zum Strassenraum fehlt. Häufig ist diese Situation auf hohe Verkehrsfrequenzen und den damit verbundenen Lärmemissionen zurückzuführen.

## 1.11 Randbedingungen und Ziele

Randbedingungen sind Einflüsse und Faktoren, welche das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) im Bearbeitungssperimeter beeinflussen, aber selber durch das sGVK nicht oder nur sehr begrenzt beeinflussbar sind. Diese Randbedingungen können nach drei Typen unterteilt werden:

### 1.11.1 Planungsrechtliche / geografisch orientierte Unterteilung

- Kategorie 1: Planungshoheit (bspw. Bau und Betrieb von Verkehrsträgern, wie Kantonsstrassen, Tramlinien, u.dgl. ) und Planungsrecht (übergeordnete Gesetzgebung)
- Kategorie 2: geografisch/räumliche Lage (bspw. Strassennetz ausserhalb des Bearbeitungssperimeters)
- Kategorie 3: Strukturelle Einflüsse (bspw. Entwicklung Einwohner und Arbeitsplätze)

### 1.11.2 Übersicht der Randbedingungen

Die Randbedingungen sind unter anderem stark durch die übergeordneten Planungen beeinflusst. Dabei sind insbesondere die Richtplanung (kantonal und regional) sowie das Agglomerationsprogramm Limmattal (2. Generation) von zentraler Bedeutung. Im Agglomerationsprogramm 2. Generation (Quelle: 3) wurden verschiedene Teilstrategien entwickelt, welche wiederum die kantonalen und regionalen Vorgaben berücksichtigen.

#### 1.11.2.1 Teilstrategie Verkehr im Agglomerationsprogramm 2. Generation

Die Teilstrategie Verkehr umfasst insgesamt 12 Strategieelemente, welche in fünf Gruppen unterteilt werden:

##### Öffentlicher Verkehr

- Strategieelement V1: Attraktive, hochwertige Anbindung des Limmattals an das übergeordnete Fern- und Regionalverkehrsangebot sicherstellen.
- Strategieelement V2: Kapazität des ÖV-Feinverteilers unter anderem durch gezielte schienengebundene Neu- und Ausbauten steigern.
- Strategieelement V3: Multimodale Verkehrsdrehscheiben nachfragegerecht ausbauen sowie benutzerfreundlich und funktionaloptimiert gestalten.
- Strategieelement V4: Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV-Feinverteilers sicherstellen und Fahrzeitverluste minimieren.

##### Langsamverkehr

- Strategieelement V5: Attraktives Veloroutenangebot bereitstellen durch Schliessung vorhandener Velonetzlücken, durch Anordnung von schnellen Velorouten in West-Ost-Richtung und mittels Veloangeboten abseits stark belasteter Verkehrsachsen.
- Strategieelement V6: Attraktive Fusswege und Fussgängerbereiche bereitstellen, namentlich bei Nutzungs- und Verkehrsschwerpunkten mit hohem Fussverkehrsaufkommen und auf Zugangswegen zu ÖV-Haltestellen.

### **Motorisierter Individualverkehr**

Strategieelement V7: MIV-Kapazitäten und -Verkehrsfluss optimieren mittels umfassendem Verkehrsmanagement und regionaler Verkehrssteuerung und unter Berücksichtigung der Netzhierarchie, der begrenzten Platzverhältnisse sowie der Ansprüche der übrigen Verkehrsmodi an den Strassenraum.

### **Nachfragesteuerung**

Strategieelement V8: Potenziale und Zunahme der Verkehrsnachfrage bei allen Fahrtzwecken (Pendeln, Einkaufen, Wirtschaft, Freizeit und Tourismus) mittels geeigneter und wirksamer Instrumente des Nachfragemanagements auf den ÖV und den Langsamverkehr lenken.

Strategieelement V9: MIV-Nachfrage mit wirksamen Instrumenten des Nachfragemanagements stabilisieren, namentlich mit einer flächendeckenden Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs (v. a. bei VE)

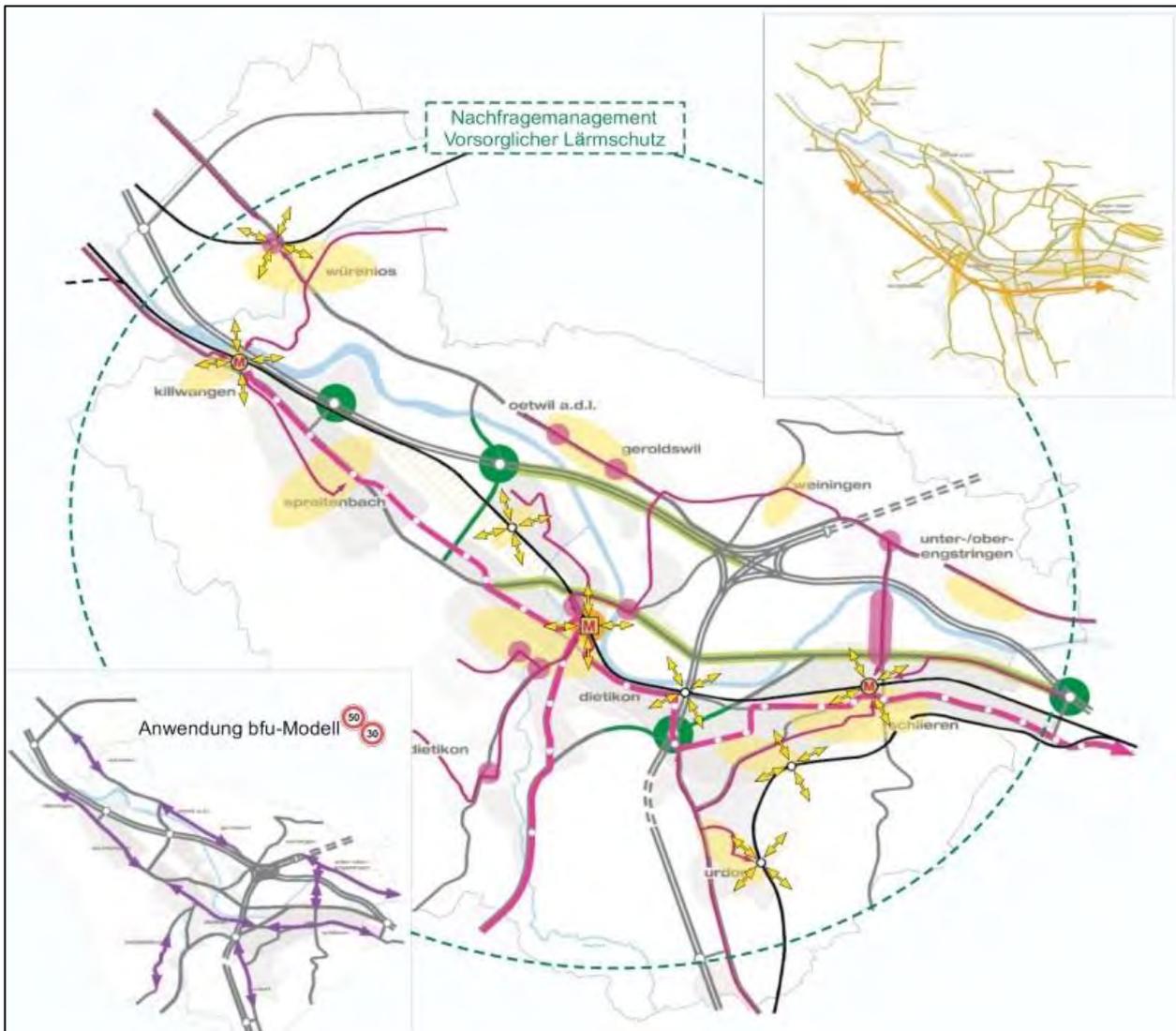
### **Siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung**

Strategieelement V10: Ganzheitliche Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeiten und umsetzen für sämtliche Hauptverkehrsstrassen im Innerortsbereich.

Strategieelement V11: Verkehrssicherheit konsequent und programmatisch steigern, namentlich für den Langsamverkehr innerorts, durch Verringerung von Konfliktpunkten und tiefere Geschwindigkeiten.

Strategieelement V12: Lärmemissionen an der Quelle bei bestehenden und neuen Lärmquellen der Bahn und der Strasse vorsorglich und über die gesetzlichen Grenzwerte der LSV hinaus begrenzen.

Daraus resultiert eine Vielzahl von Massnahmen und Massnahmenpaketen, welche teilweise bereits in der Umsetzung begriffen sind (vgl. Kap. 0). Nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick.



- |  |  |
|--|--|
| — Hochwertiges S-Bahn-Angebot  | — Angepasste Kapazitäten im Strassennetz           |
| — Schnelles, schienengebundenes Feinverteiler-Angebot                  | — Geschlossene Velonetzlücken                      |
| ● Behobene Schwachstellen Bus-Zubringer                                | — Schnelle Velorouten im Talboden                  |
| ⊙ Ausgebaute Multimodale Verkehrsdrehscheibe                           | — Attraktive Fussgängerbereiche                    |
| ⊙ Ausgebaute Multimodale Verkehrsdrehscheibe mit Fernverkehrsanbindung | — Optimierte Zugänge zu Bahnhöfen und Haltestellen |
| ⊙ RBL/Gateway  | — Durch BGK entlastete/aufgewertete Ortszentren    |
| ● Optimierte Zubringer/Anschlussbereiche HLS                           |  |

Abbildung 44 Übersicht der Massnamentypen im Raum Limmattal (Quelle: 3)

Auf Basis der vorliegenden Grundlagen, Gesetze und Planungen können folgende Randbedingungen definiert werden:

Randbedingung	Kat.	Bemerkung	Grad der Auswirkung auf die Dietikon	Einflussnahmen durch sGVK
Verkehrs- und Siedlungsentwicklung bis 2030 in Region	3	Prognosen von Seiten Kanton/Region (Richtplan und Aggloprogramm)	hoch	gering
Siedlungsstruktur innerhalb der Stadt	1 / 3	Art der Siedlungsstruktur (Lage, Dichte und Nutzung)	hoch (Verkehrsaufkommen, Verkehrsmittelwahl)	mittel
Angebot ÖV	1	Kanton ist Besteller der Angebote Maximales Angebot abhängig von Infrastruktur	hoch (Verkehrsmittelwahl)	gering
Bau und Betrieb des HVS-Netzes	1 / 2	Hoheit für Planung, Bau und Betrieb liegt beim Kanton	hoch (Auswirkung auf Verkehrsmittel- und Routenwahl)	gering
Bau- und Betrieb des kommunalen MIV-Netzes	1	Hoheit für Planung, Bau und Betrieb liegt bei der Stadt	hoch (Auswirkung auf die Routenwahl)	mittel bis hoch
Bau- und Betrieb des HLS-Netzes (A1 und A20)	1 / 2	Hoheit für Planung, Bau und Betrieb liegt beim Bund	mittel (Auswirkung auf Routenwahl)	gering
Langsamverkehrsnetz	1 / 2	Planungshoheit liegt - unter Berücksichtigung übergeordneter Planungen - grösstenteils bei der Stadt	hoch (Verkehrsmittelwahl)	mittel bis hoch
Landschafts- und Naturschutz	1	Gesetze und Verordnungen haben Einfluss auf Nutzbarkeit von Flächen für Infrastrukturanlagen	mittel	gering
Öffentliche Finanzen (für Infrastrukturbauten)	1	Verfügbarkeit der finanziellen Mittel	mittel (Realisierbarkeit)	mittel

Tabelle 2 Randbedingungen und deren Einfluss auf die Stadt Dietikon

Die Tabelle 2 verdeutlicht zum einen, inwiefern die gelisteten Randbedingungen durch das Gesamtverkehrskonzept beeinflussbar sind (Spalte 5). Zum anderen wird der Einfluss der jeweiligen Randbedingung auf das Verkehrssystem in der Stadt Dietikon (Spalte 4) aufgezeigt. Für die Stadt Dietikon zeigt sich, dass sechs Randbedingungen einen grossen Einfluss haben, wobei bei drei dieser Randbedingungen die Einflussnahme der Stadt im Rahmen des sGVK mittel bis gross ist:

Die **Verkehrs- und Siedlungsentwicklung** hat einen sehr starken Einfluss auf das Verkehrssystem. Dies betrifft nicht nur die im Agglomerationsprogramm 2. Generation und dem regionalen Richtplan anvisierte Siedlungsentwicklung, sondern auch die Vorgaben bezüglich des zukünftigen Modalsplits. Die Einflussnahme durch das sGVK ist hingegen eher gering bzw. die Vorgaben und Ziele der übergeordneten Konzepte und Planungen sind als Voraussetzung für ein funktionierendes Verkehrssystem zu übernehmen.

Die **Siedlungsstruktur** innerhalb des Stadtgebiets ist eine weitere zentrale Einflussgrösse auf das Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsmittelwahl. Dabei haben insbesondere die Lage und Nutzung sowie die Dichte einen relevanten Einfluss. Die Stadt kann hier - aufbauend auf den Vorgaben der übergeordneten Planungen - mit einer möglichst verkehrsvermeidenden und bezüglich der Erreichbarkeit effizienten Siedlungsplanung das Verkehrsaufkommen (insb. bei Binnen- und Quell-/Zielverkehr) beeinflussen.

Das **Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV)** hat einen sehr hohen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Dabei wird zukünftig insbesondere die Limmattalbahn einen signifikanten Einfluss auf das Angebot und die Attraktivität des ÖV im Raum Dietikon haben. Die allgemeine Einflussnahme auf das ÖV-Angebot ist allerdings von Seiten der Stadt eher als gering einzustufen, da die Bestellung über den Kanton läuft und partielle (teilräumliche) Taktverdichtungen aus betrieblicher Sicht nur sehr begrenzt möglich sind. Beim schienengebundenen Verkehr (insbesondere S-Bahn) sind sowohl Taktverdichtungen als auch zusätzliche Haltepunkte von den noch verfügbaren Netzkapazitäten abhängig. Auch hier ist die Einflussnahme durch die Stadt im Rahmen des sGVK sehr gering.

Das übergeordnete **kantonale Strassennetz** hat - was die Kapazitäten und den Betrieb (insb. Verkehrslenkung) betrifft - einen grossen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen im Strassennetz in Dietikon. Gerade im Bereich der Ausbauten und der Verkehrslenkung sind im Raum Dietikon mit dem Ausbau der Überlandstrasse und der vorgesehenen regionalen Verkehrssteuerung (RVS) einige Projekte in Planung und Umsetzung begriffen. Zudem werden auch im Zuge der Limmattalbahn und des Doppelspurausbaus der BDWM eine Vielzahl an Knotenpunkten aus- und/oder umgebaut. Die Planungshoheit liegt dabei beim Kanton und die Einflussnahme der Stadt ist beschränkt. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die vorgesehenen Aus- und Umbauten der Knotenpunkte in starkem Masse voneinander abhängig sind bzw. sich gegenseitig beeinflussen und nur im Zusammenhang mit dem Bau der Limmattalbahn realisiert werden.

Die Planung und der Betrieb des **kommunalen Strassennetzes** haben einen hohen Einfluss auf die Routenwahl. Die Planungshoheit liegt hier bei der Stadt und somit ist die Einflussnahme entsprechend hoch. Bei diesen Strassen kann die Stadt über die Funktion (Erschliessen, Sammeln, Durchleiten) und die Ausgestaltung des Strassenraums das Verkehrsaufkommen und die Siedlungsverträglichkeit steuern. Allerdings muss bei der Planung dem Umstand Rechnung getragen werden, dass starke Eingriffe einen Einfluss auf die Routenwahl und das gesamte Strassennetz haben. Die Kapazitäten der umliegenden Knoten sind dabei zwingend zu berücksichtigen. Gerade bei engmaschigen Netzen mit hohen Auslastungen haben punktuelle Eingriffe sehr rasch Auswirkungen auf umliegende Strassenabschnitte, was dann wiederum zu neuen Problemen (auf ggf. kantonalen Strassen) führen kann.

Beim **Langsamverkehr** liegt die Planungshoheit unter Berücksichtigung der übergeordneten Planungen grösstenteils bei der Stadt. Dabei kann gerade bei der Attraktivität, Sicherheit und Direktheit von Langsamverkehrswegen eine Steigerung der Nutzung erreicht werden und die Verkehrsmittelwahl im Sinne einer stadtverträglichen Mobilität beeinflusst werden. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang die Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen von grosser Bedeutung: Neben der Erreichbarkeit von Haltestellen ist auch deren Ausstattung (bspw. Abstellanlagen für Fahrräder) von grosser Relevanz.

Es zeigt sich, dass von den insgesamt neun für das sGVK relevanten Randbedingungen deren sechs grosse Auswirkungen auf das Verkehrssystem in Dietikon haben. Von kommunaler Seite ist durch das sGVK bei drei Randbedingungen eine mittlere bis grosse Einflussnahme möglich. Dies ist bei der Entwicklung des sGVK zu berücksichtigen.

## 1.12 Ziele

### 1.12.1 Zweck von Zielfestlegungen

Ziele sind Aussagen darüber, was mit einer zu gestaltenden Lösung erreicht werden bzw. vermieden werden soll. Die Zielformulierung ist im Problemlösungsprozess von grosser Bedeutung. Sowohl in der Entwicklung von Strategien als auch bei der Bewertung von konkreten Massnahmen bilden sie die Grundlage.

Im Rahmen des sGVK können zwischen zwei Typen von Zielen unterschieden werden:

- Übergeordnete verkehrliche Ziele
- Kommunale verkehrliche Ziele

Diese Ziele wurden durch die Situationsanalyse (objektive Fakten), mittels Analyse der vorliegenden Studien und Grundlagen formuliert.

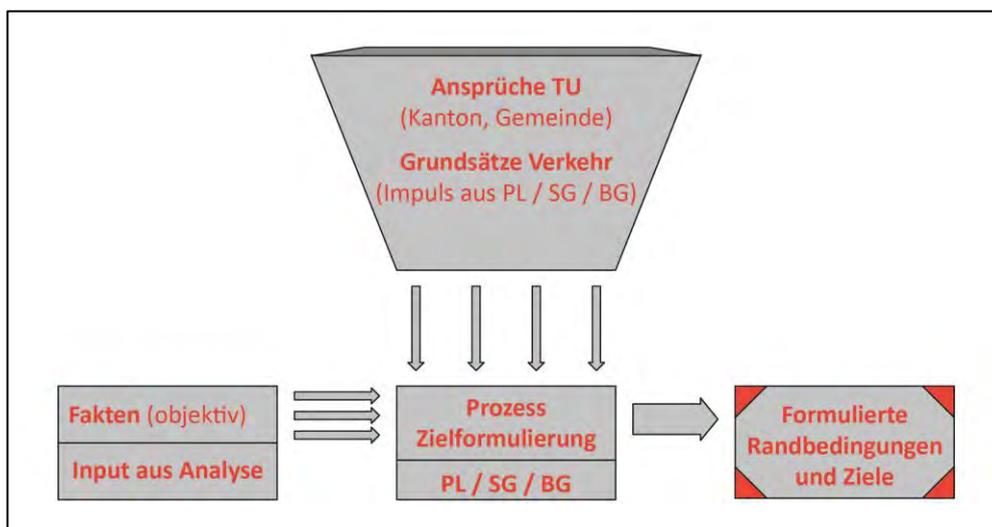


Abbildung 45 Ablaufprozess der Zielformulierung (Quelle: 2)

### 1.12.2 Stufe Kanton und Region

Für die strategische Ausrichtung und Ausarbeitung des sGVK sind die nachfolgenden Ziele und Aussagen zur Verkehrsentwicklung von massgebender Bedeutung:

- Der MIV-Anteil soll - als Folge der Abstimmung von Siedlung und Verkehr - gegenüber dem Ist- und Trend-Zustand gesenkt werden (vgl. Abbildung 27 , Quelle: 3).
- Der ÖV soll mit den vorgesehenen Infrastruktur- und Angebotsausbauten einen erheblichen Teil des prognostizierten Verkehrszuwachses aufnehmen. Der Modalsplit-Anteil des ÖV soll somit gemäss Agglomerationsprogramm Limmattal von heute 15% auf 18% im Szenario Trend 2030 bzw. 25% im Szenario Zukunftsbild gesteigert werden (Quelle: 3). Gemäss Regionalem Richtplan wird für das Jahr 2025 sogar ein Modalsplit-Anteil des ÖV von 30% an den täglichen Personenfahrten angestrebt (Quelle: 8).
- Der Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs ist ebenfalls zu steigern und die Sicherheit ist zu verbessern (Quellen: 4 und 8).
- Der Fuss- und Veloverkehr ist vor allem in seiner Funktion als "Zubringer" zum öffentlichen Verkehr zu fördern (Quelle: 8).

- An empfindlichen Orten im Siedlungsgebiet sind die Strassen siedlungsverträglich umzugestalten, um deren Trennwirkung zu verringern (Quelle: 4).
- An allen S-Bahnstationen und an den wichtigen Haltstellen der Limmattalbahn sind die nötigen Bike & Ride Anlagen zu erstellen (Quelle: 4).
- Velofahrenden soll ein überwiegend autofreies oder weitgehend gefahrenarmes Verkehrsnetz zur Verfügung gestellt werden, welches durch weitere Velowege von kommunaler Bedeutung zu verdichten ist (Quelle: 4).
- Angestrebt wird ein leistungsfähiges und auf die nachhaltige Entwicklung ausgerichtetes Verkehrssystem, welches wesentlich zur Standortqualität des Lebens- und Wirtschaftsraums des Kantons Zürich beiträgt (Quelle: 8).
- Siedlungen sind so zu gliedern, dass das Verkehrsaufkommen möglichst gering ausfällt (Quelle: 8).

### 1.12.3 Stufe Stadt Dietikon

Auch auf kommunaler Stufe ist eine Vielzahl an verkehrsrelevanten Zielen festgelegt worden. Diese basieren teilweise auf vorhandenen Planungen und Strategien aber auch auf Basis von Gesprächen mit dem Stadtrat und den Mitgliedern des Begleitgremiums und der Steuerungsgruppe:

- Grundsätzlich wird das Ziel einer angebotsorientierten Verkehrsplanung verfolgt.
- Der MIV-Anteil am Modalsplit soll zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs gesenkt werden.
- Das ÖV-Angebot ist auszubauen. An spezifischen Punkten sind Massnahmen zur ÖV-Bevorzugung vorzunehmen.
- Der Veloverkehr ist durch die Bereitstellung eines engmaschigen und lückenlosen Netzes sowie einer ausreichenden Anzahl an Abstellanlagen zu fördern.
- Die Nahmobilität ist durch die Errichtung nutzungsgemischter Quartiere zu fördern.
- Ein flüssiger Wirtschaftsverkehr ist sicherzustellen und zu gewährleisten.
- Ein behindertengerechter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist voranzutreiben.
- Reine verkehrsorientierte Strassen sind siedlungsverträglich umzugestalten, um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu steigern.
- Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist zu erhöhen.

Die definierten Ziele bilden zusammen mit der SWOT-Analyse die Grundlage für die Teilstrategien. Diese wiederum bilden das Gerüst für die Mobilitätsstrategie des Stadt Dietikon. Die Mobilitätsstrategie wurde am 17. November 2014 vom Stadtrat verabschiedet. Sie ist diesem Bericht beigelegt (Beilage 1) und bildet den Rahmen für das sGVK.

## 2 Netzentwicklungsstrategie

### 2.1 Vorgehen

Auf Basis der Analyse, den festgelegten Zielen, der daraus abgeleiteten SWOT-Analyse und der Mobilitätsstrategie (vgl. Beilage 1) wird in der Netzentwicklungsstrategie ausgelotet, mit welchen Stossrichtungen zum einen die gesetzten Ziele zu erreichen sind und wie gleichzeitig verhindert werden kann, dass unerwünschte verkehrliche Effekte eintreten (bspw. Verlagerung von Verkehr auf unerwünschte Routen bzw. durch Quartiere in Form von s.g. "Schleichverkehr"). Im Rahmen der Analysearbeiten und Öffentlichkeitsveranstaltungen zeigte sich, dass auf insgesamt vier Strassenabschnitten bzw. Routen entweder bereits Ausweichverkehr zirkuliert oder ein (zukünftiges) Risiko besteht, dass auf diesen Strassen ein solcher unerwünschter Verkehr zirkulieren könnte. Im Zuge der Netzentwicklung muss daher die zukünftige Funktion einzelner Strassenabschnitte im Netz festgelegt werden. Dazu werden zunächst die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen im gesamten oder zumindest relevanten Netzbereichen betrachtet, wobei die Einflüsse auf alle Verkehrsträger (Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr) gebührend zu berücksichtigen sind.

Die Basis für die Netzentwicklungsstrategie bildet somit das bestehende Strassennetz. Darauf aufbauend werden schliesslich die Anforderungen einzelnen Verkehrsträger berücksichtigt.

Sobald die Funktion einzelner Strassen im Netz festgelegt ist, folgt die eigentliche Ausarbeitung des Gesamtkonzepts und der notwendigen konkreten planerischen und baulichen Massnahmen. Auf dieser Stufe werden auch die notwendigen singulären Massnahmen zur Beseitigung der in der Analyse erkannten Defizite (bspw. fehlende LV-Verbindungen, Gestaltungsdefizite, u. dgl.) entwickelt und eingearbeitet.

### 2.2 Streckenbezogene Problembereiche

Die Steinmürlstrasse sowie der Bereich Bäckerstrasse/Merkurstrasse werden bereits heute sowohl aufgrund ihrer Lage im Netz als auch infolge ihrer Ausgestaltung als alternative Routen zu den vorgesehenen Strecken genutzt. Bei der Heimstrasse und der Verbindung Schöneeggstrasse/Birmensdorferstrasse besteht zudem die Gefahr, dass sie zukünftig vermehrt als alternative Routen genutzt werden.

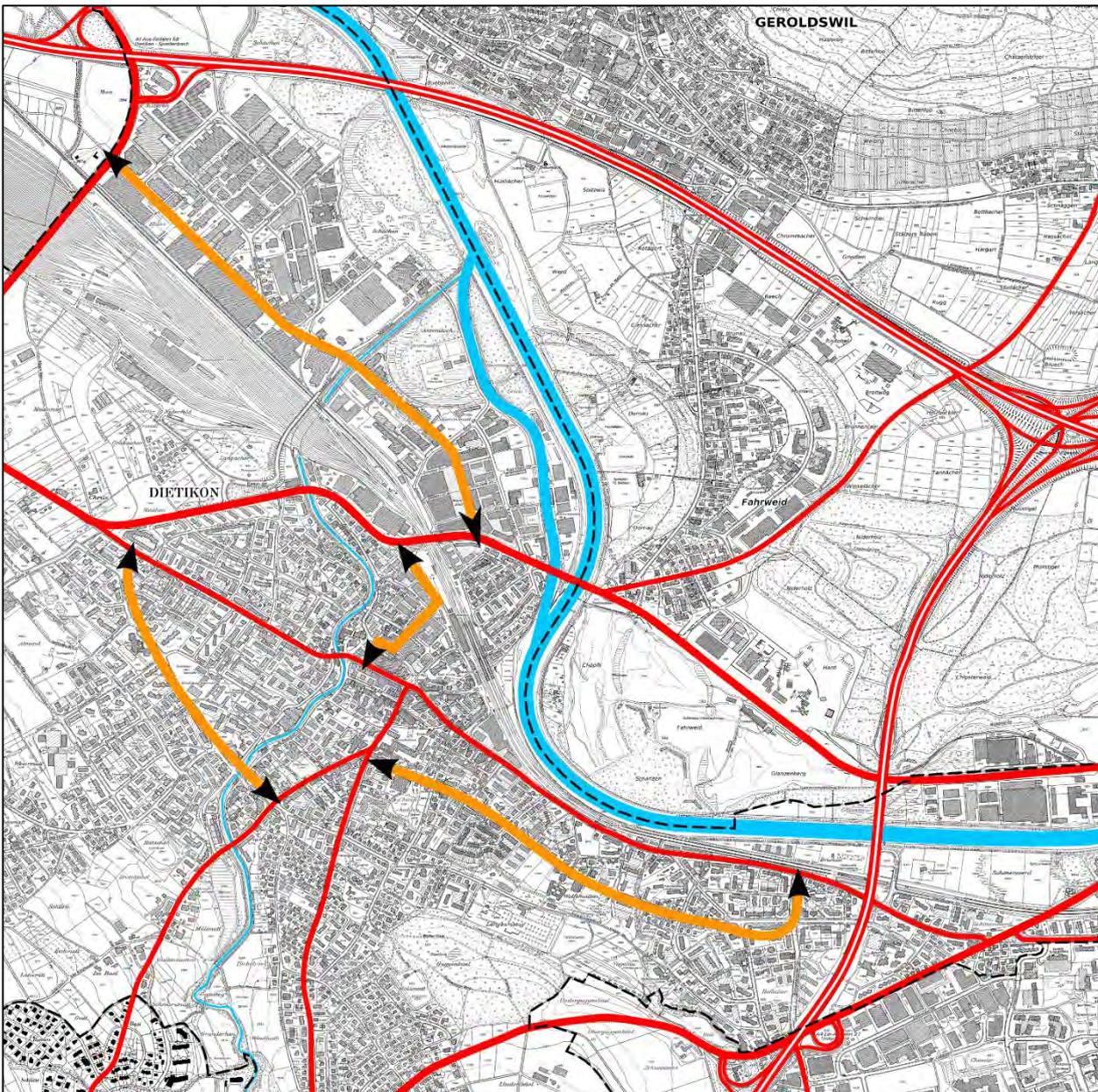


Abbildung 46 Problembereiche Durchgangsverkehr

### 2.2.1 Steinmürlistrasse

Rund 40 Prozent der Verkehrsbelastung in der Steinmürlistrasse gilt als sogenannter quartierfremder Verkehr (vgl. Analysebericht, Kapitel 5.1.2 und 8.1.2). Zwar wird durch die geplanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen (insb. Bau der Limmattalbahn und Ausbau der Überlandstrasse) eine leichte Reduktion des Durchgangsverkehrs erreicht, allerdings wird ein Teil des Durchgangsverkehrs weiterhin bestehen bleiben. Die Analyse hat gezeigt, dass der grossräumige Durchgangsverkehr auf der Steinmürlistrasse vor allem aus dem Bereich Mutschellen mit Ziel Autobahnanschluss Dietikon und Spreitenbach kommt. Im südöstlichen Abschnitt der Steinmürlistrasse besteht zudem ein Verträglichkeitsdefizit für den Veloverkehr. Hinzu kommt ein noch ausstehender finaler Entscheid für die Knotenform der s.g. "Ochsenkreuzung". In Abhängigkeit der für die Steinmürlistrasse gewählten Stossrichtung ist dann der vorgesehene Umbau in einen Kreisels nochmals zu prüfen. Folglich ist auch die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen.

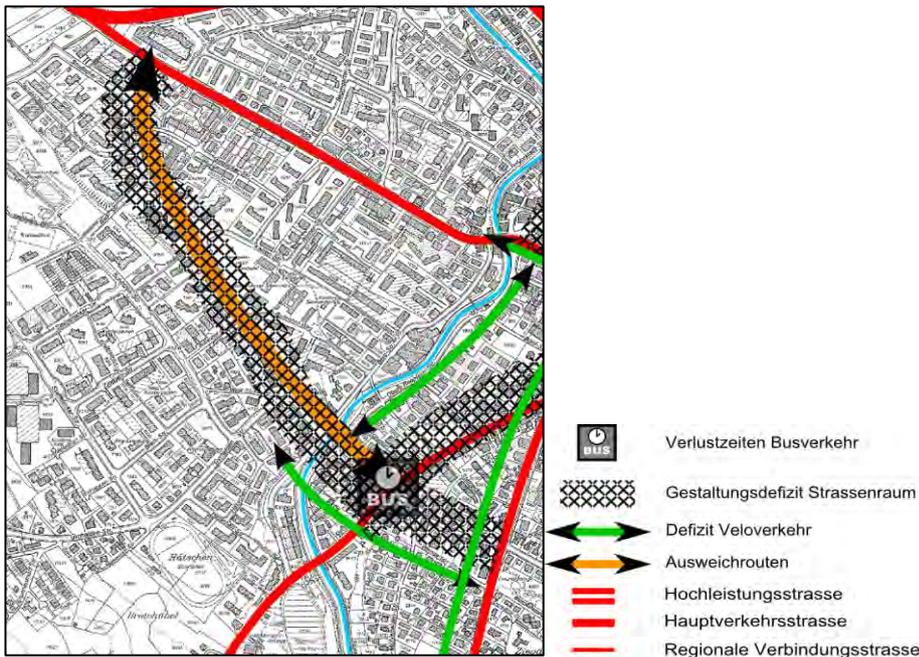


Abbildung 47 Problembereich Steinmühlstrasse

### 2.2.2 Bäckerstrasse/Merkurstrasse

Die Bäckerstrasse und Merkurstrasse befinden sich zwischen den beiden kantonalen Hauptverkehrsachsen Überlandstrasse und Badenerstrasse. Sie bilden folglich für diese Relation die schnellste und direkteste Verbindung. Gleichzeitig dienen sie der Erschliessung des westlich des Bahnhofs gelegenen Quartiers. Im Bereich Bäcker-/Merkurstrasse sind neben Gestaltungsdefiziten auch Verträglichkeitsdefizite mit dem Langsamverkehr ausgemacht worden. Zudem entstehen für den Busbetrieb Fahrzeitverluste am Knoten Überlandstrasse/Weiningerstrasse. Eine Veränderung der Verkehrsmenge durch entsprechende Massnahmen hat unweigerlich Auswirkungen auf diesen Knotenpunkt und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs.

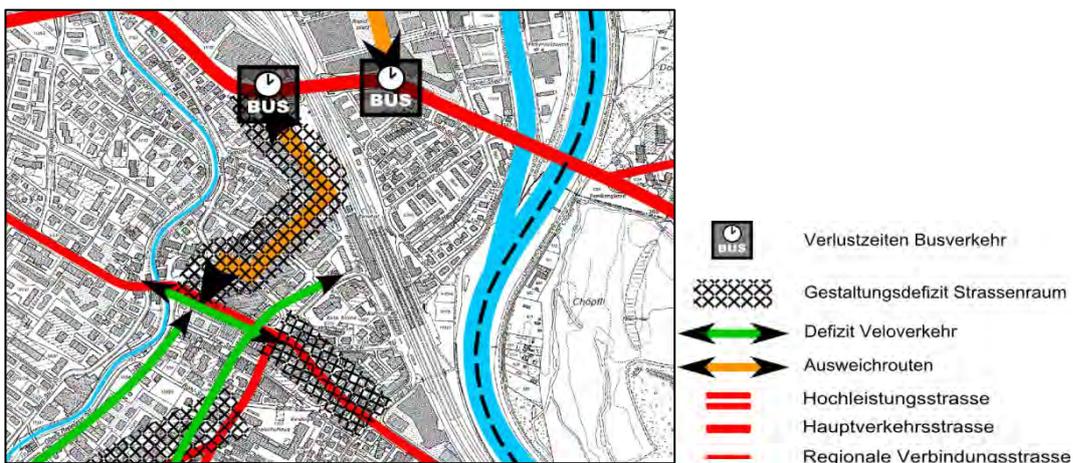


Abbildung 48 Problembereich Bäckerstrasse/Merkurstrasse

### 2.2.3 Heimstrasse

Die Heimstrasse - gemäss kommunalem Richtplan als Sammelstrasse klassiert - übernimmt heute eine Erschliessungsfunktion für das Gebiet SLS, wobei das Gebiet zukünftig umfangreiche Veränderungen erfahren wird. Während im westlichen Bereich (Nähe Autobahnanschluss) ein Arbeitsplatzschwerpunkt vorgesehen ist, sollen im östlichen Bereich zusätzliche Wohnnutzungen entstehen (vgl. Abbildung 49).

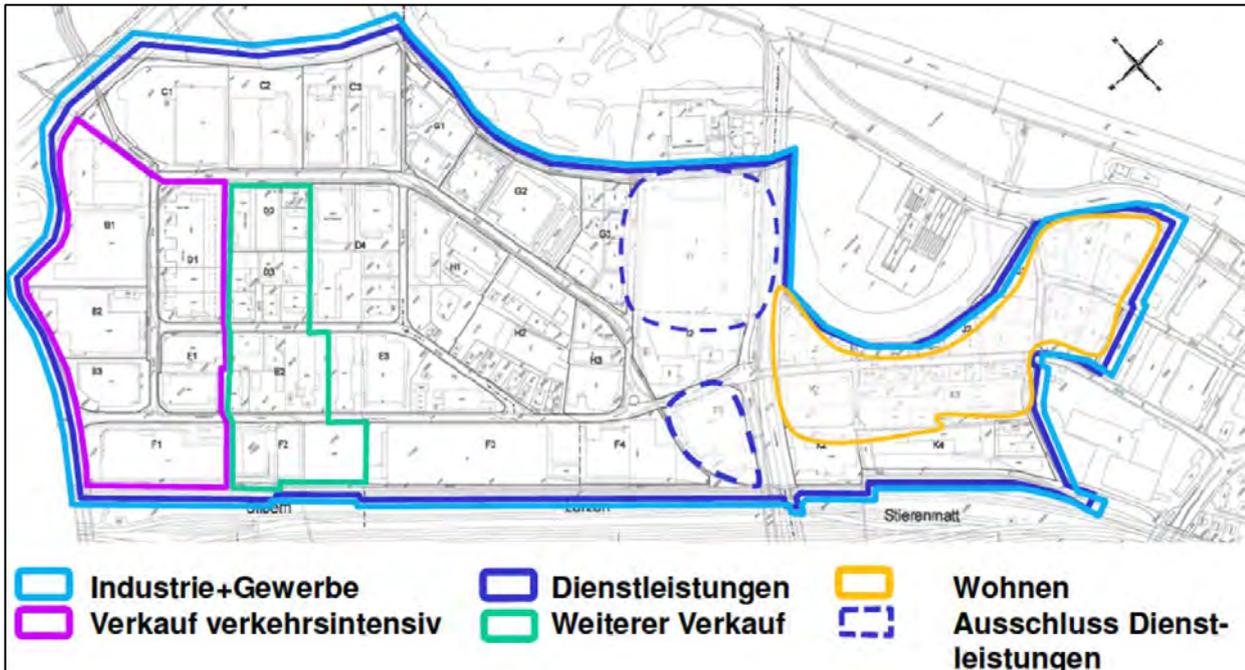


Abbildung 49 Entwicklungsstrategie Gebiet SLS [Quelle: 17]

Infolge ihrer Lage im Strassennetz besteht bei der Heimstrasse das Risiko, dass zukünftig ein Teil des Verkehrs aus der Mutschellenstrasse via Heimstrasse auf die Überlandstrasse fährt, statt die gesamte Strecke auf der Überlandstrasse zurückzulegen. Auch bei diesem Strassenabschnitt bestehen Abhängigkeiten mit den anderen Verkehrsträgern. Da sich der Knoten Heimstrasse/Überlandstrasse an der Kapazitätsgrenze befindet (für das Jahr 2030 ist ein Auslastungsgrad von 102% prognostiziert), entstehen weiterhin Verlustzeiten für den ÖV. Gleichzeitig fehlen auf der Heimstrasse sowie auf der kreuzenden Achse (Reservatstrasse und Viaduktstrasse) separate Angebote für den Veloverkehr (bspw. Velostreifen).

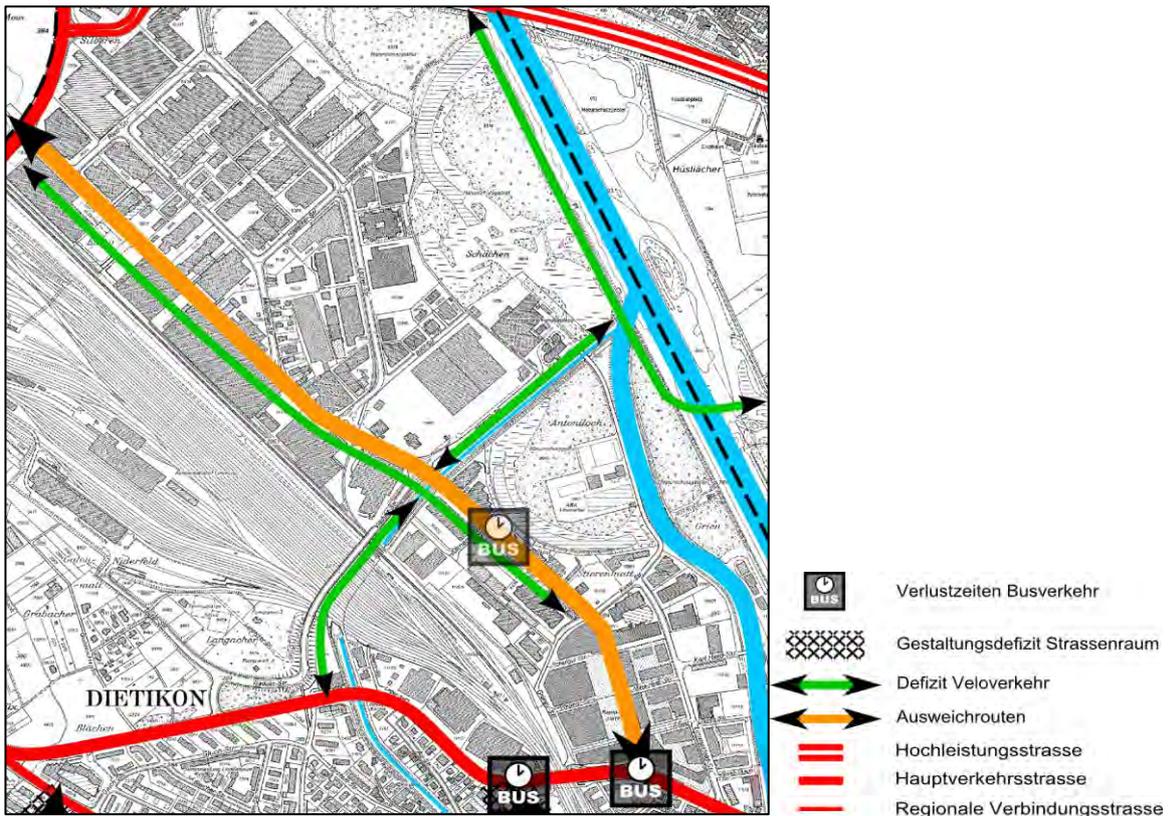


Abbildung 50 Problembereich Heimstrasse

### 2.2.4 Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse

Die Schöneggstrasse - wie die Heimstrasse ebenfalls eine kommunale Sammelstrasse - verläuft auf ihrer gesamten Länge parallel zur kantonalen Zürcherstrasse, auf welcher zukünftig die Limmattalbahn verkehren wird. Nach Inbetriebnahme der Limmattalbahn werden die verbleibenden Buslinien alle über die Birmensdorferstrasse und die Schöneggstrasse geführt. Insbesondere in Kombination mit der Steinmürliststrasse bietet die Schöneggstrasse eine Alternativroute auf der Relation Schlieren - Spreitenbach. Hinzu kommt am Anschlussbereich in die Bremgartnerstrasse eine bisher nicht optimal gelöste Querungsstelle für den Langsamverkehr.

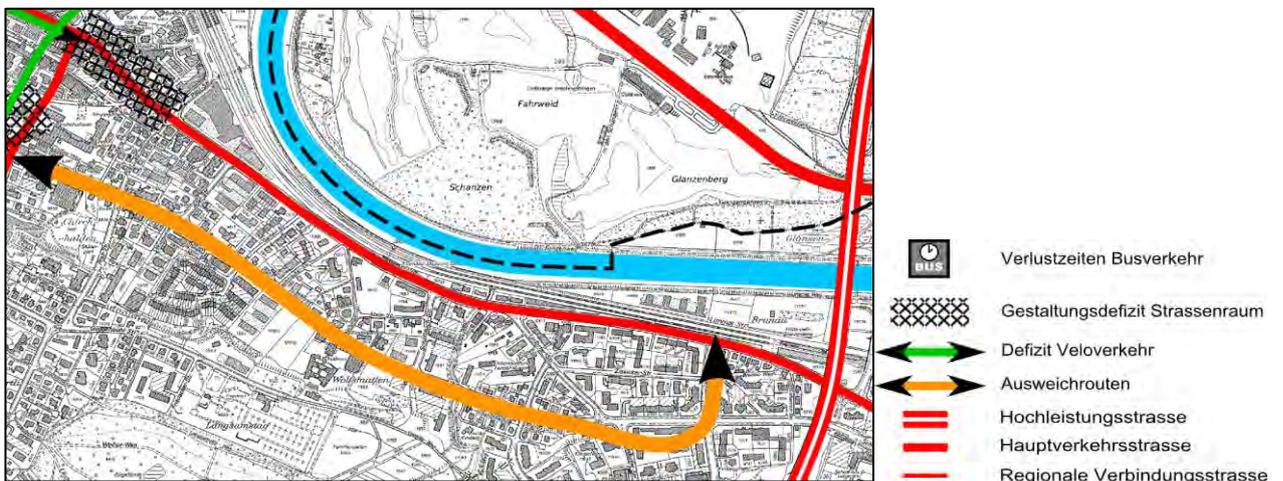


Abbildung 51 Problembereich Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse

## 2.3 Stossrichtungen

Grundsätzlich gibt es verschiedene Ansätze (Stossrichtungen) zur Lösung eines Problems oder zum Erreichen eines Ziels. Von zentraler Bedeutung ist dabei, dass möglichst alle relevanten Abhängigkeiten und Auswirkungen berücksichtigt werden. Insbesondere bei singulären Eingriffen in ein Verkehrsnetz sind die Folgen auf das Gesamtnetz transparent darzulegen. Im Folgenden werden mögliche Stossrichtungen zur Behebung der in Kapitel 2.2 erläuterten Problembereiche erläutert. In einer ersten Runde werden dabei für jede der vier betrachteten Strassen/Routen die dort möglichen Stossrichtungen einzeln bewertet. In einer zweiten Runde wird dann das Zusammenspiel der jeweils besten Stossrichtung pro Strasse in einer Gesamtschau betrachtet.

### 2.3.1 Definition von Wirkungszielen

Die einzelnen Stossrichtungen werden mittels einer einfach gehalten Vergleichswertanalyse bewertet. Dieses Verfahren ermöglicht ein stufengerechtes und gleichzeitig für einen Stossrichtungsentscheid ausreichendes Vorgehen. Der Bewertung liegen folgende Wirkungsziele zugrunde:

<b>Wirkungsziel 1 Verkehr</b>	
11	Angebotsorientierte Verkehrsplanung
12	Sicherstellung und Gewährleistung eines flüssigen Wirtschaftsverkehrs
13	Senkung des MIV-Anteils am Modalsplit zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs
14	Reduzierung von Fahrzeitverlusten des ÖV
<b>Wirkungsziel 2 Siedlung</b>	
21	Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
<b>Wirkungsziel 3 Sicherheit</b>	
31	Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer
<b>Wirkungsziel 4 Akzeptanz</b>	
41	Schutz des Orts- und Landschaftsbildes
42	Reduktion von Beeinträchtigungen für Anwohner
<b>Wirkungsziel 5 Kosten</b>	
51	Haushälterischer Umgang mit finanziellen Mitteln
<b>Wirkungsziel 6 Realisierbarkeit</b>	
61	Realisierungshorizont der Stossrichtung

Tabelle 3 Wirkungsziele der Stossrichtungen

## 2.3.2 Steinmürlistrasse

Für die Steinmürlistrasse sind folgende Stossrichtungen denkbar:

- SR 1: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen
- SR 2: Verkehrsverlagerung auf neue Strassen
- SR 3: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung

### 2.3.2.1 SR 1: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen

Eine Verkehrsverlagerung auf das kantonale Netz impliziert eine Sperrung der Steinmürlistrasse für den Durchgangsverkehr. Dadurch kommt es zu einer deutlichen Mehrbelastung der an der Kapazitätsgrenze laufenden Knoten Bremgartnerstrasse/Schöneeggstrasse und Kirchplatz. Auf der Steinmürlistrasse kann hingegen durch Dosierungsmassnahmen eine Verkehrsentlastung erreicht werden, wobei zu beachten ist, dass es aufgrund der erheblichen Mehrbelastung der Eckbeziehung Badenerstrasse/Bremgartnerstrasse zu Schleichverkehr durch angrenzende Quartiere kommen kann.

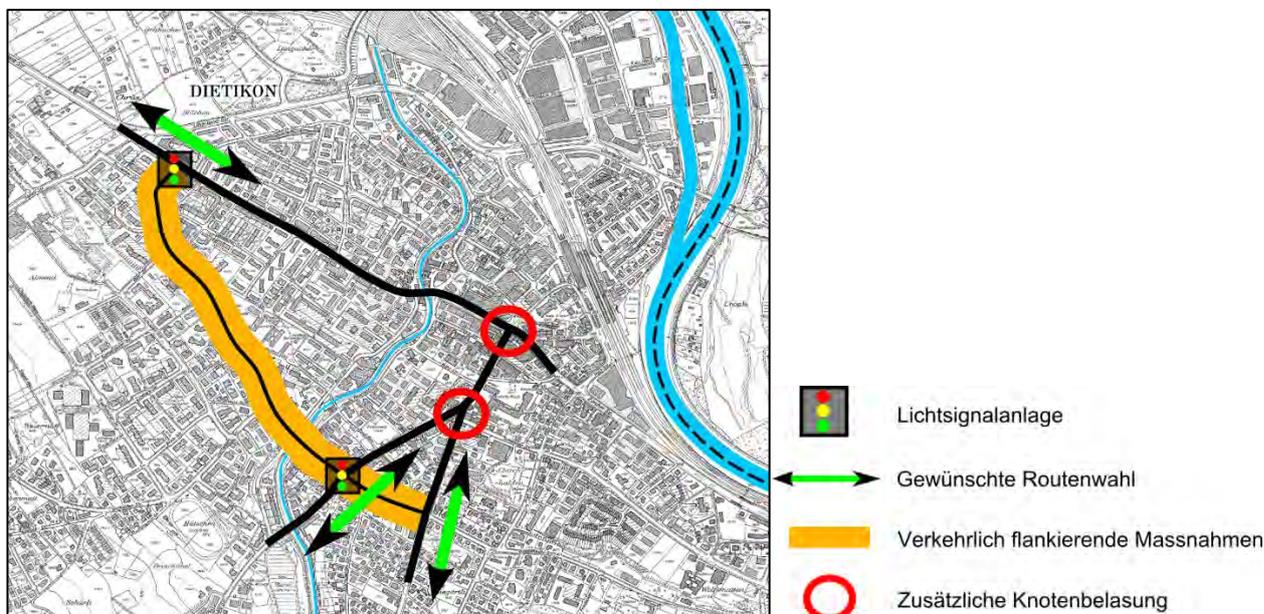


Abbildung 52 Steinmürlistrasse: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen

### 2.3.2.2 SR 2: Verkehrsverlagerung auf neue Strassen

Wird eine Südwest-Umfahrung realisiert, kann der quartierfremde Verkehr in der Steinmürlistrasse aus dem Bereich Mutschellen reduziert werden. Der Grad der Entlastung der Steinmürlistrasse hängt allerdings von den Anschlüssen an die Umfahrung ab.

Gemäss kommunalem Richtplan sind insgesamt vier Anschlüsse an die Umfahrung vorgesehen (Bernstrasse Süd, Hasenbergstrasse, Badstrasse, Überland-/Mutschellenstrasse). In der ZMB sind ebenfalls vier Anschlüsse berücksichtigt, wobei die Anbindung an die Bernstrasse weiter östlich in der Nähe des Autobahnanschlusses Urdorf erfolgt. Ausserdem ist in der ZMB der Knoten zwischen der Südwest-Umfahrung und der Hasenbergstrasse so gestaltet, dass von und nach Dietikon alle Verkehrsbeziehungen möglich sind. Von und nach Bergdietikon hingegen ist die Hasenbergstrasse nur für den öffentlichen Verkehr und den Lokalverkehr zwischen Bergdietikon und Dietikon geöffnet (Quelle 16). Die Entlastungswirkung für die Steinmürlistrasse wäre bei dieser Variante somit gering. Als weitere Variante ist die Realisierung

einer verkürzten Umfahrung von der Überlandstrasse bis zur Hasenbergstrasse denkbar, wobei zwei Anschlüsse möglich sind (Überland-/Mutschellenstrasse und Hasenbergstrasse), an denen alle Fahrbeziehungen zugelassen werden können.

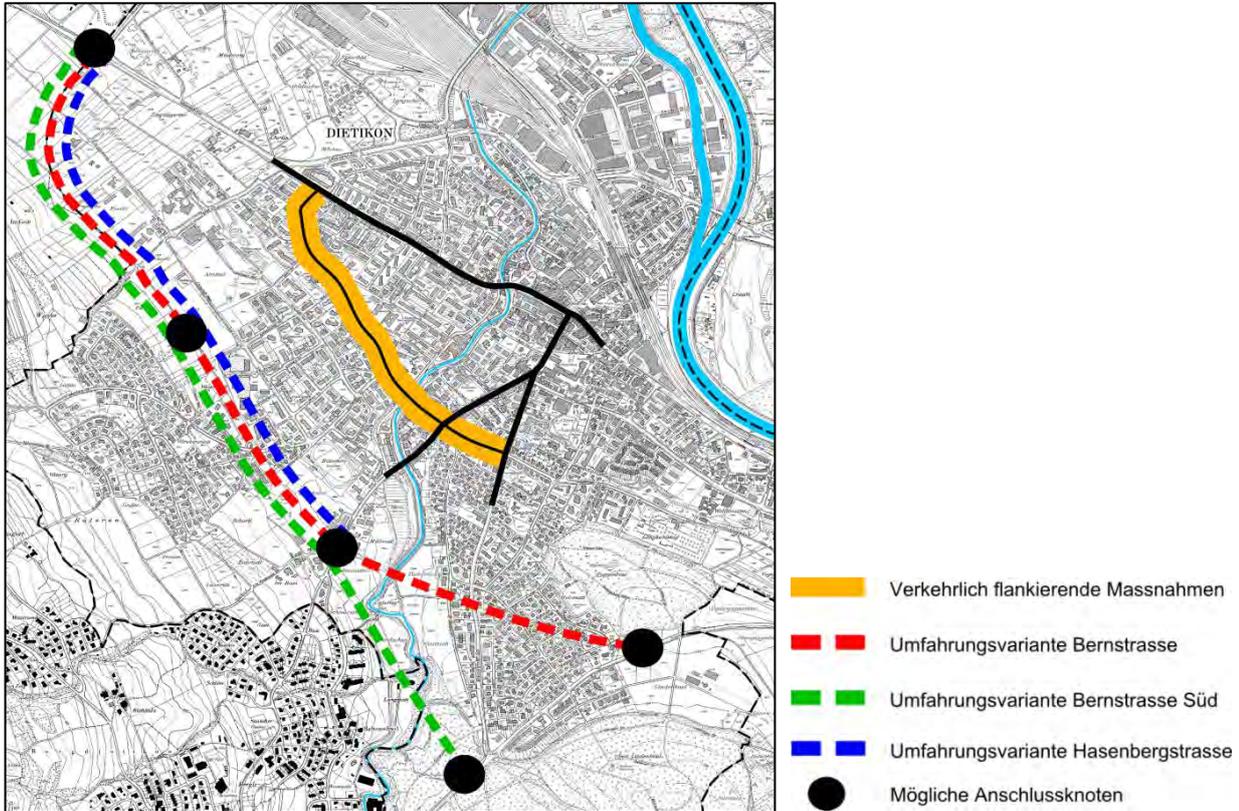


Abbildung 53 Steinmülistrasse: Verkehrsverlagerung auf neue Strassen

Bei den durchgeführten Verkehrsmodellumlegungen wurde der Anschluss Badstrasse aufgrund fehlender Netzelemente nicht berücksichtigt. An den übrigen Anschlüssen (Bernstrasse, Bernstrasse Süd, Hasenbergstrasse, Überland-/Mutschellenstrasse) wurden jeweils alle möglichen Fahrbeziehungen zugelassen.

Die Umlegung der verschiedenen Umfahrungsvarianten zeigt, dass eine Umfahrung zwischen dem Knoten Bunker und der Hasenbergstrasse ausreichend ist, um das Ziel einer Verkehrsentslastung in der Steinmülistrasse zu erreichen. Eine Verlängerung der Umfahrung bis zur Bernstrasse bzw. Bernstrasse Süd führt hingegen zu keiner nennenswerten zusätzlichen Entlastung der Steinmülistrasse. Vielmehr würde eine solche Umfahrungsvariante der Entlastung der Autobahn und der Überlandstrasse dienen (vgl. Abbildung 54 bis Abbildung 56 ).

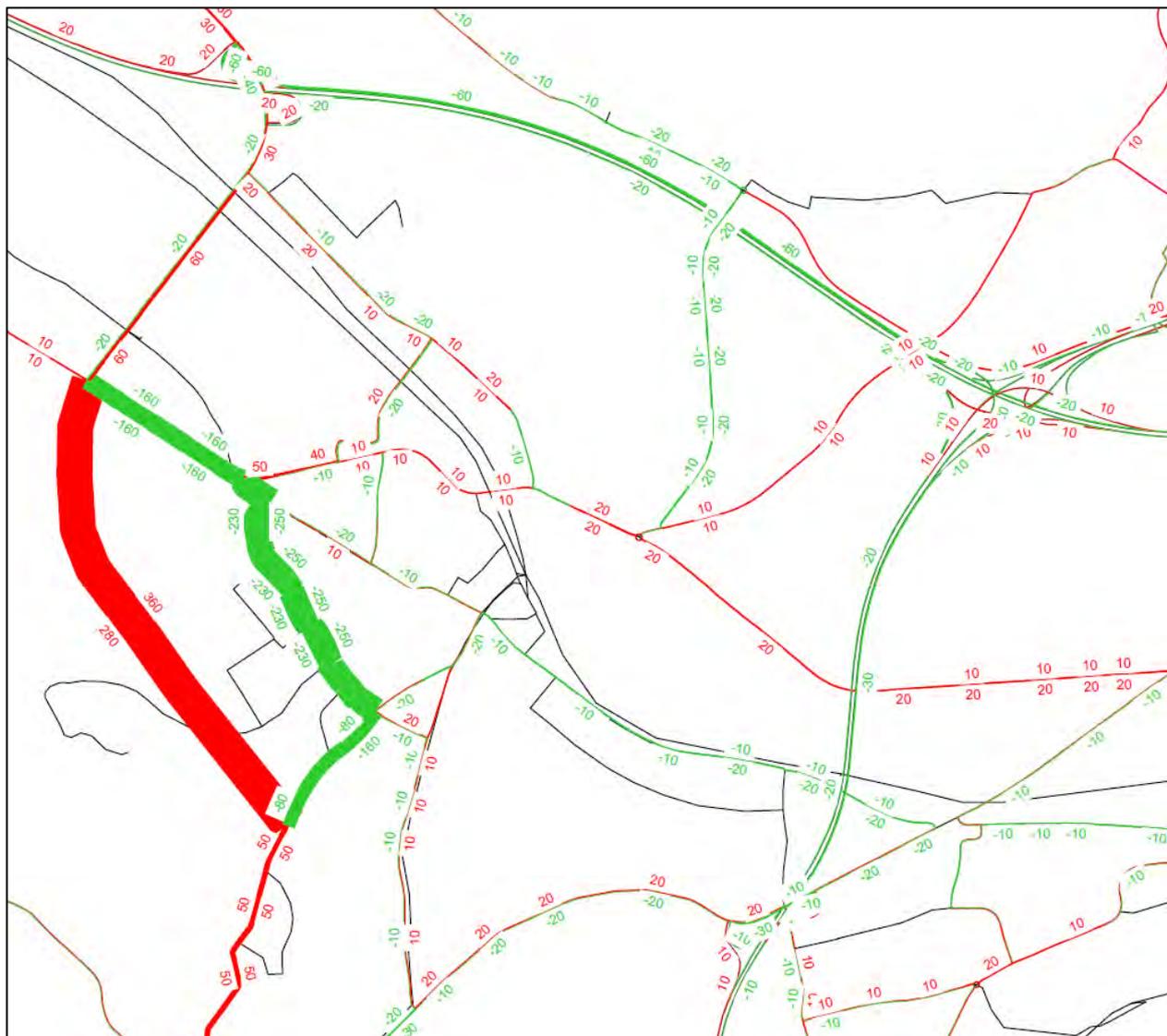


Abbildung 54 Umfahrung Hasenbergstrasse minus Referenzzustand (ASP 2030)

Gemäss Abbildung 54 könnten bei der Umfahrung bis zur Hasenbergstrasse 640 Fahrzeuge in der Abendspitzenstunde auf die Umfahrung geführt werden. Dabei handelt es sich jedoch nicht nur um Verkehr aus dem Bereich Mutschellen, sondern ebenfalls um Quellverkehr der Stadt Dietikon. Ausserdem ist zu beachten, dass bei dieser Variante der Verkehrsdruck in Bergdietikon durch eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens von der Bernstrasse zunimmt.

Die Abbildung 55 und Abbildung 56 zeigen, dass es durch die Verlängerung der Umfahrung zu keiner zusätzlichen Entlastung der Steinmüllistrasse kommt. Vielmehr wird bei beiden Varianten Autobahnverkehr auf das kantonale Strassennetz verlagert.

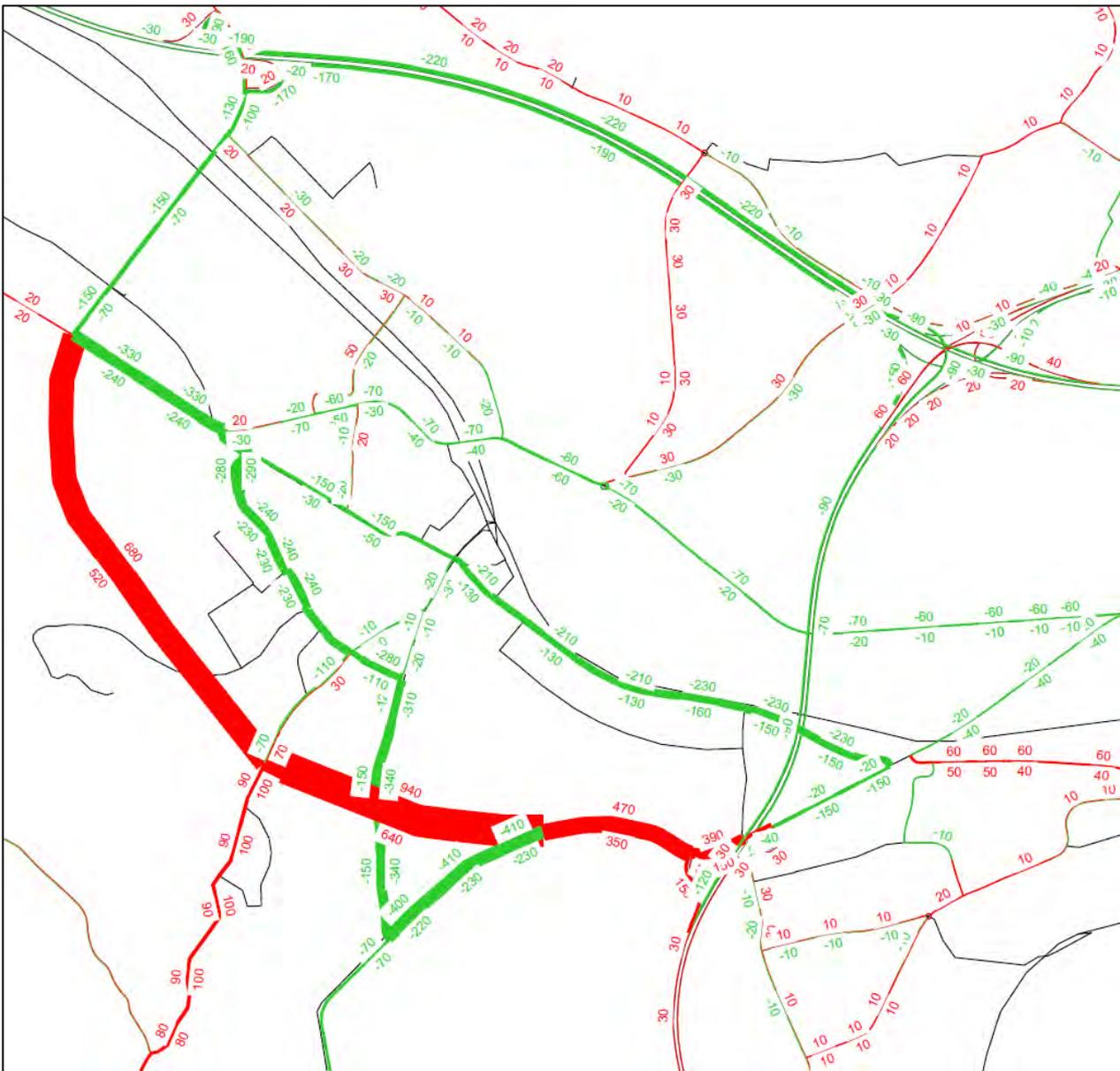


Abbildung 55 Umfahrung Bernstrasse minus Referenzzustand (ASP 2030)

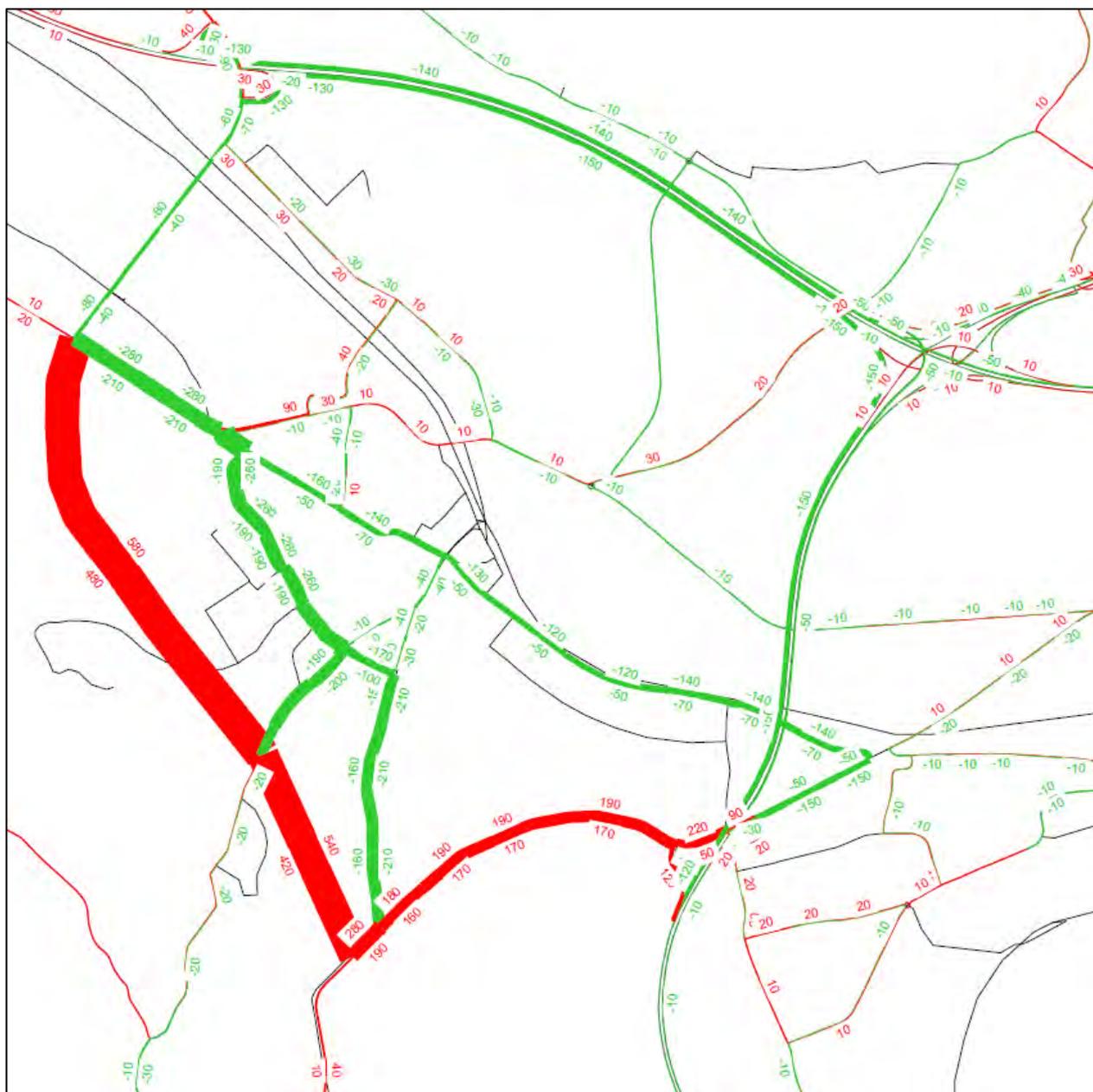


Abbildung 56 Umfahrung Bernstrasse Süd minus Referenzzustand (ASP 2030)

### 2.3.2.3 SR 3: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung

Eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung impliziert eine Verteilung des Verkehrsaufkommens auf mehrere Achsen. Dadurch wird vermieden, dass bereits kritische Knotenpunkte zusätzlich belastet werden. Für die Steinmürlistrasse bedeutet dies jedoch, dass die Verbindung aufgrund der direkten Verkehrsführung einen Teil des quartierfremden Verkehrs aufnehmen muss. Als Massnahmen für eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung sind die Einführung von Tempo 30 sowie eine attraktive Gestaltung des Strassenraums für Fussgänger und Velofahrende denkbar. Gemäss einer Umlegung im Gesamtverkehrmodell des Kantons Zürich kann durch eine Temporeduktion in der Steinmürlistrasse von derzeit 50 km/h auf 30 km/h eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens von ca. 20% erreicht werden. Ausserdem könnten durch Nachsperrungen die Lärmbelastungen für Anwohner weiter reduziert werden.

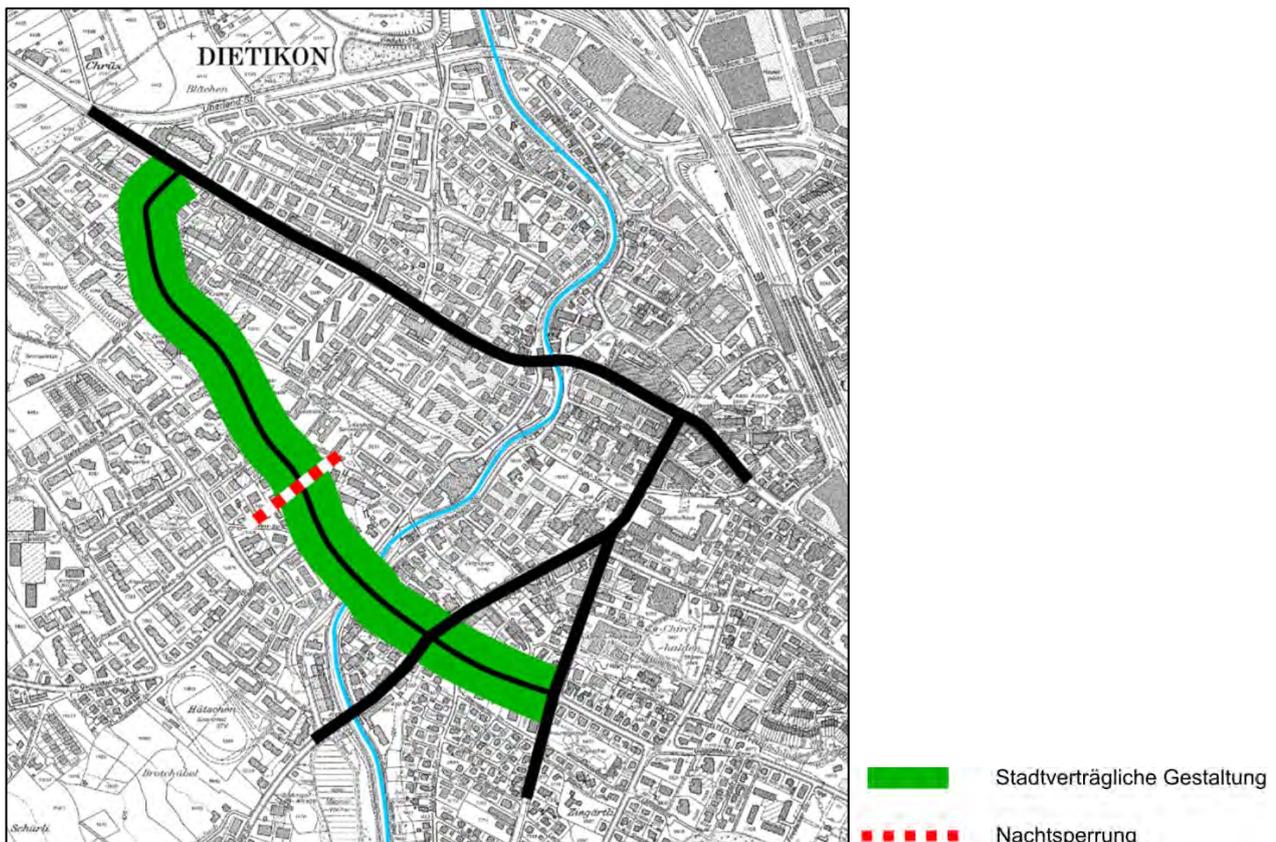


Abbildung 57 Steinmüllistrasse: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung

### 2.3.2.4 Bewertung

Für die Steinmüllistrasse ergibt die Bewertung der einzelnen Stossrichtungen folgendes Ergebnis. Die Bewertung der Wirkungsziele erfolgt dabei auf einer Skala von -3 (sehr schlecht) bis +3 (sehr gut).

		SR 1	SR 2	SR 3
<b>Wirkungsziel 1 Verkehr</b>				
11	Angebotsorientierte Verkehrsplanung	-1	-2	+3
12	Sicherstellung und Gewährleistung eines flüssigen Wirtschaftsverkehrs	-1	+3	+2
13	Senkung des MIV-Anteils am Modalsplit zugunsten des ÖV und des LV	0	-3	0
14	Reduzierung von Fahrzeitverlusten des ÖV	-1	+3	0
<b>Wirkungsziel 2 Siedlung</b>				
21	Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	+1	+2	+2
<b>Wirkungsziel 3 Sicherheit</b>				
31	Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer	+1	+3	+1

		SR 1	SR 2	SR 3
<b>Wirkungsziel 4 Akzeptanz</b>				
41	Schutz des Orts- und Landschaftsbildes	0	-3	+1
42	Reduktion von Beeinträchtigungen für Anwohner	0	+2	+1
<b>Wirkungsziel 5 Kosten</b>				
51	Haushälterischer Umgang mit finanziellen Mitteln	+2	-3	+1
<b>Wirkungsziel 6 Realisierbarkeit</b>				
61	Realisierungshorizont	+2	-2	+1
<b>SUMME</b>		<b>+3</b>	<b>0</b>	<b>+12</b>

Tabelle 4 Bewertung der Stossrichtungen Steinmürlstrasse

### 2.3.2.5 Fazit und Empfehlung

Die Bewertung der einzelnen Stossrichtungen zeigt, dass die Verkehrsverlagerung auf neue Strassen (in diesem Fall die Realisierung der Südwest-Umfahrung) am schlechtesten abschneidet. Zwar wird im Stadtzentrum durch eine Umfahrung eine Entlastungswirkung erzielt, allerdings werden die strategischen Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung nicht erreicht oder sogar konterkariert. Dies betrifft beispielsweise den Ansatz einer angebotsorientierten Verkehrsplanung sowie die Senkung des MIV-Anteils am Modalsplit. Zudem wird das Landschafts- und Ortsbild durch die neue Infrastruktur geschädigt und das Ziel eines haushälterischen Umgangs mit finanziellen Mitteln nicht erreicht. Positiv ist hingegen, dass die Beeinträchtigungen für die Bewohner in der Stadt durch die Verkehrsbelastung etwas abnehmen werden. Die Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen schneidet in der Bewertung etwas besser ab. Dies ist in erster Linie auf die Tatsache zurückzuführen, dass mit einem solchen Ansatz eine angebotsorientierte Verkehrsplanung betrieben werden kann. Allerdings hat die Überlastung der an der Kapazitätsgrenze laufenden Knotenpunkte Bremgartnerstrasse/Schöneggstrasse und Kirchplatz negative Auswirkungen auf den ÖV und den Wirtschaftsverkehr. Am besten schneidet somit die Stossrichtung 3 (Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung) ab. Da keine neue Infrastruktur für den MIV geschaffen wird und es sich im Wesentlichen um eine Optimierung des Verkehrsablaufs handelt, werden die Ziele eines flüssigen Verkehrsablaufs für den Wirtschaftsverkehr und den ÖV sowie einer angebotsorientierten Verkehrsplanung erreicht. Ausserdem sind Verbesserungen für Fussgänger und Velofahrende möglich, sodass die Voraussetzungen für eine Stärkung des Langsamverkehrs gegeben sind. Allerdings wird dadurch der MIV-Anteil am Modalsplit nicht unmittelbar sinken.

### 2.3.3 Bäckerstrasse/Merkurstrasse/Weiningerstrasse

Für den Bereich Bäckerstrasse/Merkurstrasse/Weiningerstrasse sind folgende Stossrichtungen möglich:

- SR 1: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen
- SR 3: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung

### 2.3.3.1 SR 1: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen

Die Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen impliziert eine Verkehrsführung über die Überlandstrasse/ Badenerstrasse und somit eine Verlängerung der Wegstrecke für den Verkehr aus bzw. in Fahrtrichtung Fahrweid sowie eine zusätzliche Belastung des Knotens Bunker. Durch die Verlagerung wird jedoch im Gegenzug eine Entlastungswirkung im Innenstadtbereich erzielt, die Aufwertungsmöglichkeiten für Fussgänger und Velofahrende ermöglicht. Ausserdem kann die hoch belastete Weiningerstrasse entlastet werden, wodurch Fahrzeitverluste für den ÖV reduziert werden können.

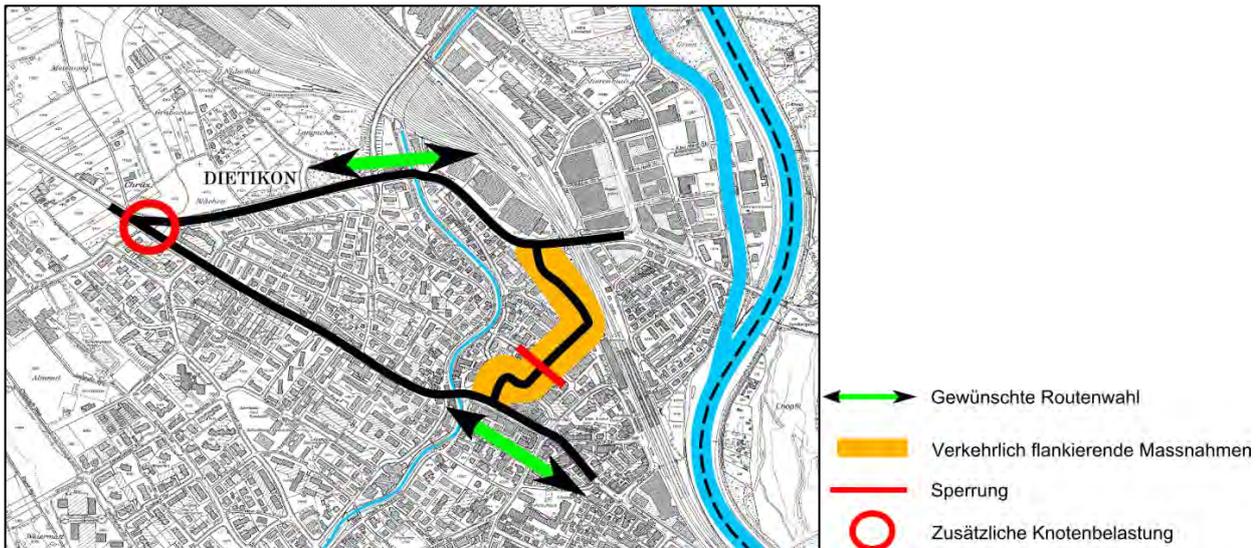


Abbildung 58 Bäcker-/Merkurstr.: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen

### 2.3.3.2 SR 3: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung

Eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung impliziert die Übernahme eines gewissen Teils des bereits heute vorhandenen quartierfremden Verkehrs. Durch die direkte Verkehrsführung können dabei vor allem Umwegfahrten reduziert werden. Mögliche Massnahmen für eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung sind die Einführung von Tempo 30 sowie eine Neudefinition des Strassenraums, um die Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Velofahrende zu steigern. Weiterhin sind Massnahmen zur Priorisierung des ÖV in der Weiningerstrasse anzudenken, um Fahrzeitverluste zu reduzieren bzw. zu vermeiden.

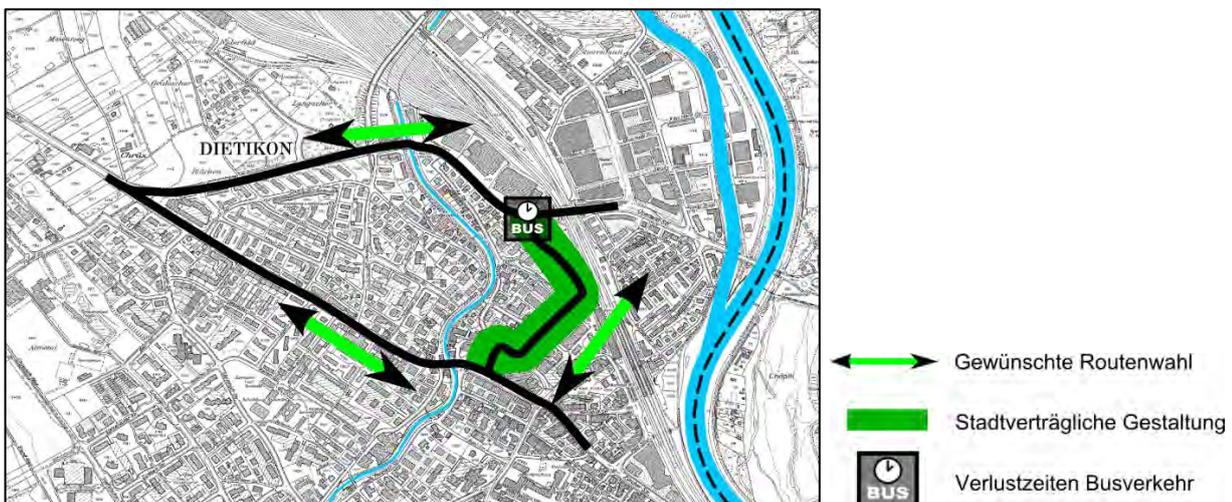


Abbildung 59 Bäcker-/Merkurstr.: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung

### 2.3.3.3 Bewertung

Für den Bereich Bäckerstrasse/Merkurstrasse ergibt die Bewertung der einzelnen Stossrichtungen folgendes Ergebnis. Die Bewertung der Wirkungsziele erfolgt dabei auf einer Skala von -3 (sehr schlecht) bis +3 (sehr gut).

		SR 1	SR 3
<b>Wirkungsziel 1 Verkehr</b>			
11	Angebotsorientierte Verkehrsplanung	+2	+2
12	Sicherstellung und Gewährleistung eines flüssigen Wirtschaftsverkehrs	+1	+1
13	Senkung des MIV-Anteils am Modalsplit zugunsten des ÖV und des LV	0	0
14	Reduzierung von Fahrzeitverlusten des ÖV	+1	+3
<b>Wirkungsziel 2 Siedlung</b>			
21	Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	+1	+1
<b>Wirkungsziel 3 Sicherheit</b>			
31	Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer	+1	+1
<b>Wirkungsziel 4 Akzeptanz</b>			
41	Schutz des Orts- und Landschaftsbildes	+1	+1
42	Reduktion von Beeinträchtigungen für Anwohner	0	0
<b>Wirkungsziel 5 Kosten</b>			
51	Haushälterischer Umgang mit finanziellen Mitteln	+1	+1
<b>Wirkungsziel 6 Realisierbarkeit</b>			
61	Realisierungshorizont	+1	+1
<b>SUMME</b>		<b>+9</b>	<b>+11</b>

Tabelle 5 Bewertung der Stossrichtungen Bäckerstrasse/Merkurstrasse

### 2.3.3.4 Fazit und Empfehlung

Die Bewertung zeigt, dass die Stossrichtung 3 (Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung) am besten abschneidet. Vorteil der Variante ist, dass Umwegfahrten vermieden werden und trotzdem die Aufenthaltsqualität durch Umgestaltungen nach dem Prinzip der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer verbessert werden kann. Fahrzeitverluste des ÖV können ausserdem durch eine mögliche Busspur auf der Weiningerstrasse reduziert werden. Bei der Stossrichtung 1 "Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen" können zwar ebenfalls Fahrzeitverluste des ÖV auf der Weiningerstrasse durch die geringere Verkehrsbelastung reduziert werden, allerdings sind unerwünschte Verlagerungseffekte des Verkehrs auf die Oetwilstrasse oder Steinmüllistrasse anzunehmen, wodurch neue Problembereiche entstehen.

### 2.3.4 Heimstrasse

Für die Heimstrasse sind folgende Stossrichtungen denkbar:

- SR 1: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen
- SR 3: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung

#### 2.3.4.1 SR 1: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen

Eine Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen sieht für den Bereich Heimstrasse eine Verkehrsverlagerung auf die Viadukt-/Güterstrasse vor, um das Stadtquartier Limmatfeld zu entlasten. Durch eine solche Massnahme kann der Knoten Überlandstrasse/Heimstrasse mit einer prognostizierten Auslastung von 102% entlastet werden, wobei der Verkehr in Richtung Fahrweid den Knoten als Geradeausverkehr wieder queren würde. Zu berücksichtigen ist bei einer Verkehrsverlagerung über die Viadukt-/Güterstrasse, dass der Knoten Überlandstrasse/Güterstrasse lediglich über geringe Kapazitätsreserven verfügt (prognostizierte Auslastung: 91%) und zudem der Langsamverkehr zwischen dem Gebiet Silbern und dem Stadtzentrum Dietikon durch den Mehrverkehr beeinträchtigt wird.

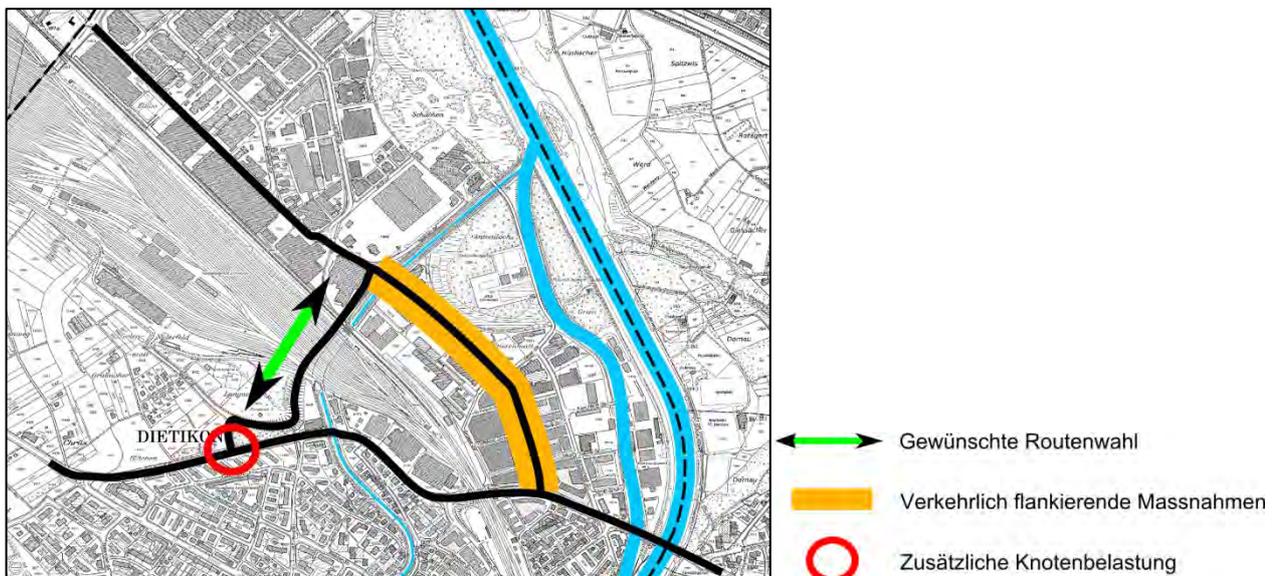


Abbildung 60 Heimstrasse: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen

#### 2.3.4.2 SR 3: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung

Die stadtverträgliche Verkehrsabwicklung impliziert die Tolerierung eines Teils des quartierfremden Verkehrs durch das Stadtquartier Limmatfeld, wodurch eine direkte Verkehrsführung zwischen dem Autobahnanschluss und dem Bereich Fahrweid gewährleistet werden würde. Als Massnahmen für eine stadtverträgliche Abwicklung sind eine Temporeduktion und eine attraktive Gestaltung des Strassenraums für Fussgänger und Velofahrende möglich. Die hohe Belastung des Knotens Überlandstrasse/Heimstrasse lässt in den Spitzenstunden jedoch Rückstauungen erwarten, wodurch Fahrzeitverluste für den strassengebundenen ÖV entstehen.

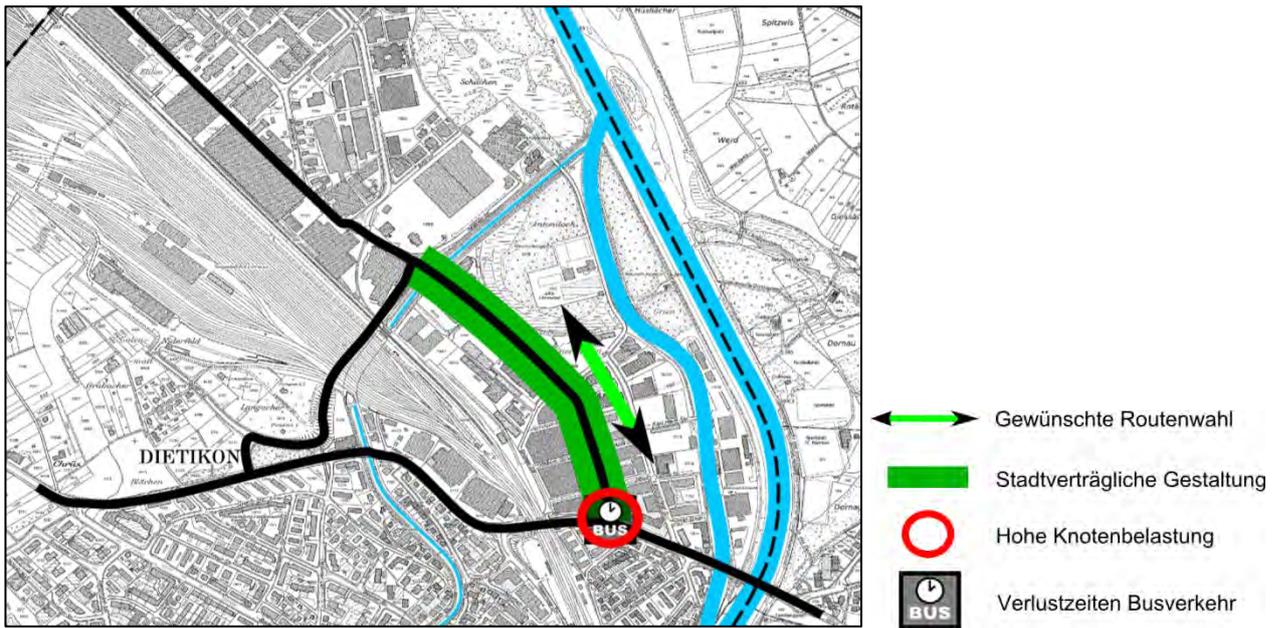


Abbildung 61 Heimstrasse: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung

### 2.3.4.3 Bewertung

Für den Problembereich Heimstrasse ergibt die Bewertung der einzelnen Stossrichtungen folgendes Ergebnis. Die Bewertung der Wirkungsziele erfolgt dabei auf einer Skala von -3 (sehr schlecht) bis +3 (sehr gut).

		SR 1	SR 3
<b>Wirkungsziel 1 Verkehr</b>			
11	Angebotsorientierte Verkehrsplanung	+2	+2
12	Sicherstellung und Gewährleistung eines flüssigen Wirtschaftsverkehrs	+2	0
13	Senkung des MIV-Anteils am Modalsplit zugunsten des ÖV und des LV	0	0
14	Reduzierung von Fahrzeitverlusten des ÖV	+1	0
<b>Wirkungsziel 2 Siedlung</b>			
21	Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	+2	+1
<b>Wirkungsziel 3 Sicherheit</b>			
31	Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer	+2	+1
<b>Wirkungsziel 4 Akzeptanz</b>			
41	Schutz des Orts- und Landschaftsbildes	+1	+1
42	Reduktion von Beeinträchtigungen für Anwohner	+2	+1
<b>Wirkungsziel 5 Kosten</b>			
51	Haushälterischer Umgang mit finanziellen Mitteln	+1	+2

		SR 1	SR 3
<b>Wirkungsziel 6 Realisierbarkeit</b>			
61	Realisierungshorizont	+1	+2
<b>SUMME</b>		<b>+12</b>	<b>+10</b>

Tabelle 6 Bewertung der Stossrichtungen Heimstrasse

#### 2.3.4.4 Fazit und Empfehlung

Für den Problembereich Heimstrasse ist die Stossrichtung 1 (Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen) der Vorzug zu geben. Dies ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass durch die partielle Verkehrsverlagerung auf die Viadukt-/Güterstrasse Fahrzeitverluste für den ÖV reduziert werden können. Ausserdem können die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie die Verkehrssicherheit (vor allem Fussgänger und Velofahrende) durch das geringere Verkehrsaufkommen im Stadtquartier Limmatfeld verbessert werden. Werden gleichzeitig separierte Verkehrsflächen für Fussgänger und Velofahrende auf der Viaduktstrasse bereitgestellt, können die entstehenden Beeinträchtigungen durch den dort entstehenden Mehrverkehr wieder ausgeglichen werden.

#### 2.3.5 Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse

Der Bereich Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse ist derzeit nicht in erhöhtem Masse von Ausweichverkehr betroffen, es besteht allerdings die Gefahr, dass sich dies zukünftig ändern wird. Somit ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den Stossrichtungen um prophylaktische Konzepte handelt, die zukünftig möglichen Ausweichverkehr vermeiden bzw. verträglicher gestalten sollen.

Für die Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse sind folgende Stossrichtungen möglich:

- SR 1: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen
- SR 3: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung

##### 2.3.5.1 SR 1: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen

Eine Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen bedeutet für den Bereich Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse eine Abwicklung des regionalen Verkehrs über den Kirchplatz, der jedoch lediglich über geringe Leistungsreserven verfügt. Mögliche Massnahmen zur Realisierung dieser Stossrichtung sind lokale Sperren, bzw. die Einrichtung Tempo 30. Die möglichen Massnahmen zur Umsetzung dieser Strategie werden in der Konzeptphase untersucht und vertieft.

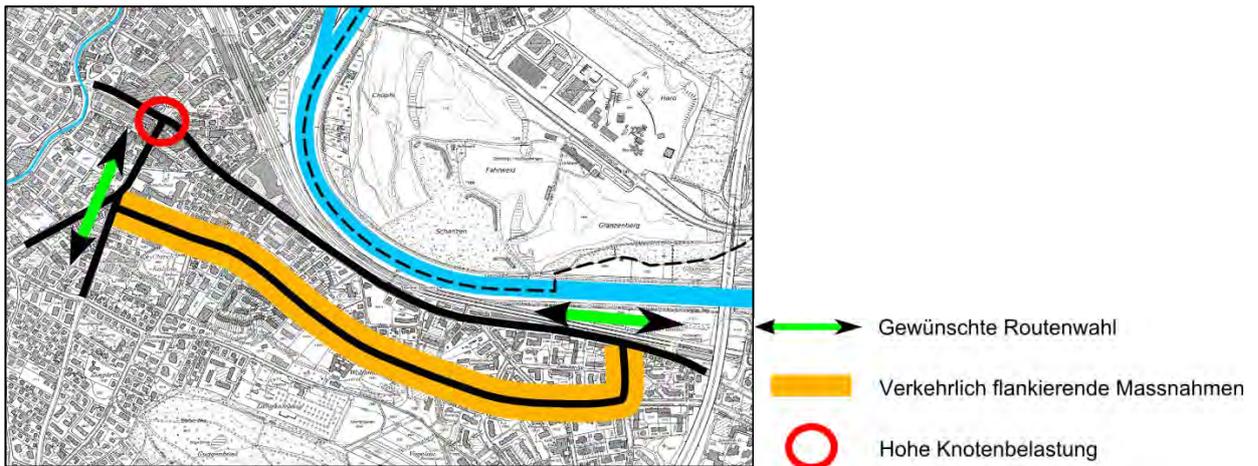


Abbildung 62 Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse: Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen

### 2.3.5.2 SR 3: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung

Eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung impliziert eine Tolerierung eines Anteils an quartierfremden Verkehr. Die direkte Verkehrsführung in den südlichen Bereich der Stadt Dietikon führt dabei zu einer leichten Reduzierung von Umwegfahrten. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen wird allerdings die Wohnqualität im angrenzenden Stadtquartier beeinträchtigt. Dies betrifft ebenso den Langsamverkehr, wobei vor allem für Velofahrende die Verkehrsführung am Knoten Bremgartnerstrasse/Schöneggstrasse kritisch ist. Aufgrund mehrerer angrenzender Kindergärten und Schulen handelt es sich zudem um einen sensiblen Bereich in Bezug auf die Schulwegsicherheit. Mögliche Massnahmen zur Realisierung der Stossrichtung sind die Einrichtung von Tempo 30 sowie separate Verkehrsflächen für Fussgänger und Velofahrende.

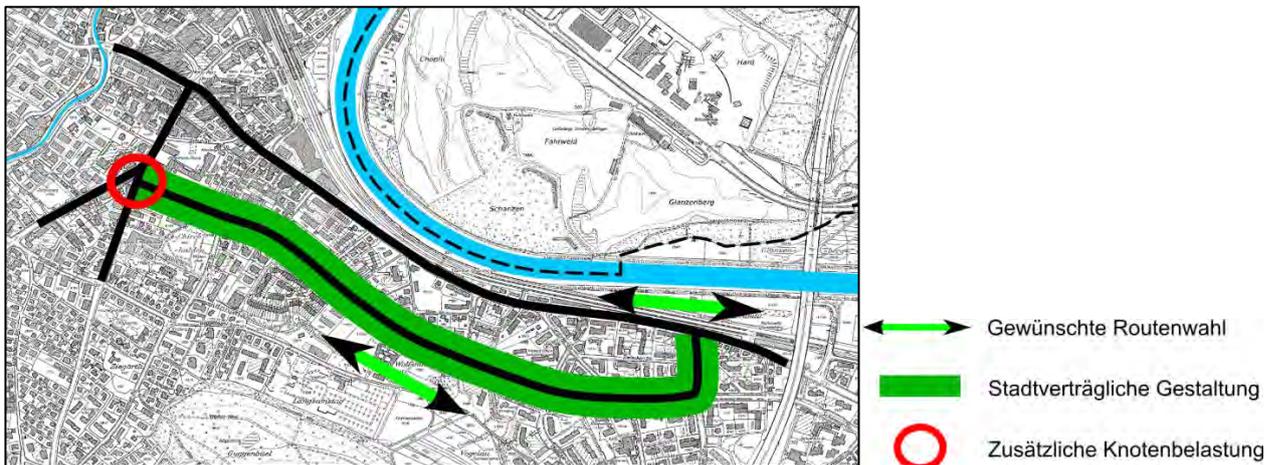


Abbildung 63 Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse: Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung

### 2.3.5.3 Bewertung

Für den Problembereich Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse ergibt die Bewertung der einzelnen Stossrichtungen folgendes Ergebnis. Die Bewertung der Wirkungsziele erfolgt dabei auf einer Skala von -3 (sehr schlecht) bis +3 (sehr gut).

		SR 1	SR 3
<b>Wirkungsziel 1 Verkehr</b>			
11	Angebotsorientierte Verkehrsplanung	+2	0
12	Sicherstellung und Gewährleistung eines flüssigen Wirtschaftsverkehrs	0	0
13	Senkung des MIV-Anteils am Modalsplit zugunsten des ÖV und des LV	+1	0
14	Reduzierung von Fahrzeitverlusten des ÖV	0	+1
<b>Wirkungsziel 2 Siedlung</b>			
21	Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	+2	0
<b>Wirkungsziel 3 Sicherheit</b>			
31	Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer	+2	-1
<b>Wirkungsziel 4 Akzeptanz</b>			
41	Schutz des Orts- und Landschaftsbildes	0	0
42	Reduktion von Beeinträchtigungen für Anwohner	0	-1
<b>Wirkungsziel 5 Kosten</b>			
51	Haushälterischer Umgang mit finanziellen Mitteln	+2	+1
<b>Wirkungsziel 6 Realisierbarkeit</b>			
61	Realisierungshorizont	+2	+1
<b>SUMME</b>		<b>+11</b>	<b>+1</b>

Tabelle 7 Bewertung der Stossrichtungen Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse

#### 2.3.5.4 Fazit und Empfehlung

Für den Bereich Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse ist analog zum Problembereich Heimstrasse die Stossrichtung 1 (Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen) vorzuziehen. Dies begründet sich aus der Tatsache, dass es sich bei der Schöneggstrasse um eine bedeutende Verbindung für den Veloverkehr handelt. Ausserdem handelt es sich aufgrund mehrerer angrenzender Kindergärten und Schulen aus Verkehrssicherheitsperspektive um einen sensiblen Bereich. Um zudem die Beeinträchtigungen der Anwohner durch die Verkehrsbelastung zu minimieren, soll der Bereich daher möglichst von zusätzlichem quartierfremden Verkehr freigehalten werden.

#### 2.4 Gesamtbetrachtung im Netz

Um ein in sich konsistentes und möglichst widerspruchsfreies Strassennetz zu erhalten, ist eine Gesamtbetrachtung notwendig. Um dies zu erreichen, werden die je Problembereich ausgewählten Stossrichtungen einer Gesamtbetrachtung unterzogen. Damit kann sichergestellt werden, dass die ausgewählten Stossrichtungen nicht zu einem Zielkonflikt führen oder sich in der Wirkung gegenseitig nachteilig beeinflussen oder gar neutralisieren.

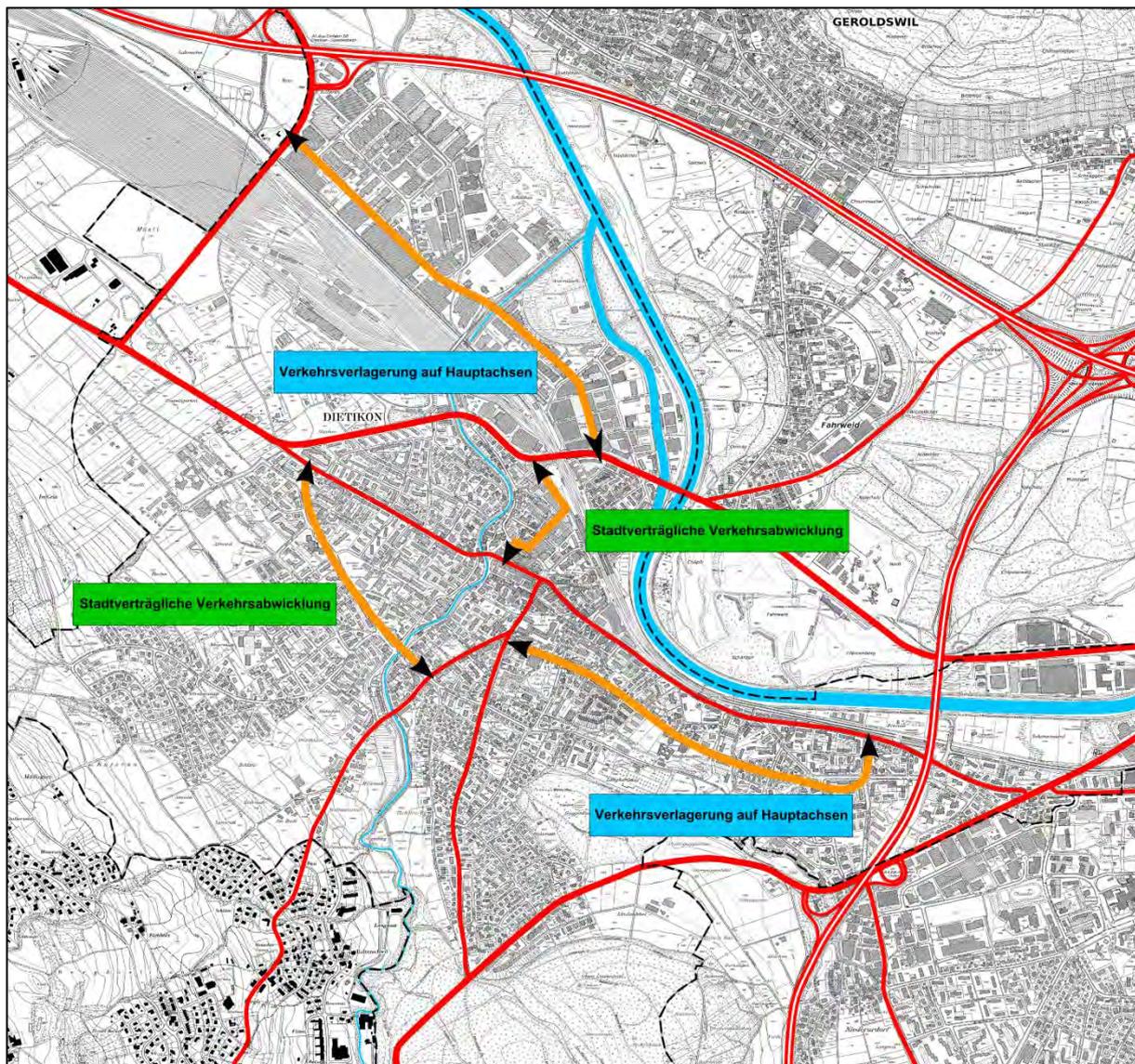


Abbildung 64 Gewählte Stossrichtungen

Bei der Prüfung der verkehrlichen Wirkung sind modellseitig gewisse Einschränkungen zu berücksichtigen. So sind die verkehrlichen Wirkungen von Massnahmen auf der Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse und auf der Bäckerstrasse/Merkurstrasse mit dem zu Verfügung stehenden Gesamtverkehrmodell nicht abbildbar<sup>3</sup>. Trotzdem lassen sich kausale Zusammenhänge und anzunehmende Wechselwirkungen ableiten.

Für den Problembereich Steinmüllstrasse wird die Stossrichtung "Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung" vorgeschlagen. Dadurch wird die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf mehrere Achsen erreicht, so dass kritische Knotenpunkte nicht zusätzlich belastet werden. Zugleich können für Fussgänger und Velofahrende durch entsprechende Massnahmen Verbesserungen erreicht werden. Eine kurze Westumfahrung (Umfahrung Hasenbergstrasse) kann langfristig als Option in Betracht gezogen werden, zumal sie grundsätzlich mit den kurz-/mittelfristigen Massnahmen auf der Steinmüllstrasse kompatibel ist. Allerdings

<sup>3</sup> Eine Verfeinerung des GVM für solch kleinräumige Modellierungen wäre im Rahmen des sGVK mit einem unverhältnismässig grossen Aufwand verbunden. So hätte eine Netzverfeinerung unter anderem umfangreiche Verkehrszählungen zur Kalibration von Strecken sowie eine starke Verfeinerung der Verkehrszellen bedingt.

müsste diese Umfahrung mehrheitlich in einem Tunnel geführt werden, um überhaupt bei den betroffenen Anwohnern akzeptiert zu werden und die räumlichen Eingriffe möglichst gering zu halten.

Für den Bereich Bäckerstrasse/Merkurstrasse schneidet ebenfalls die Stossrichtung "Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung" am besten ab, da einerseits Umwegfahrten reduziert werden können und trotzdem die Aufenthaltsqualität gesteigert werden kann. Für den Problembereich Heimstrasse wird eine Verlagerung des Verkehrs auf Hauptachsen - in diesem Fall auf die Viadukt-/Güterstrasse - vorgeschlagen. Durch diese Massnahme können das Stadtquartier Limmattfeld entlastet und zugleich Fahrzeitverluste des öffentlichen Verkehrs reduziert werden. Der Beeinträchtigung des Langsamverkehrs auf der Viaduktstrasse aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens kann durch die Bereitstellung separater Verkehrsflächen für Fussgänger und Velofahrende entgegengewirkt werden. Für den Problembereich Schöneeggstrasse/Birmensdorferstrasse wird ebenfalls die Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen empfohlen. Da das Wohnquartier nicht von zusätzlichem Durchgangsverkehr belastet werden soll und es sich zudem aufgrund angrenzender Kindergärten und Schulen um einen sensiblen Bereich handelt, soll der regionale Verkehr die Zürcherstrasse nutzen und die Schöneeggstrasse lediglich eine Erschliessungsfunktion übernehmen. Zudem kann so die Gefahr einer unerwünschten durchgehenden Parallelachse ("Schöneeggstrasse – Steinmürlistrasse") auf der Ost-West-Achse gemindert werden.

## 2.5 Veloschnellrouten

Der Kanton Zürich plant neben "klassischen" Velorouten zusätzlich so genannte Veloschnellrouten, die möglichst schnelle und direkte Veloverbindungen darstellen. An diese in der Schweiz bisher nicht erprobten Velorouten werden erhöhte Anforderungen (insb. was die Breite des Trasses sowie die Querung von Knotenpunkten betrifft) gestellt.

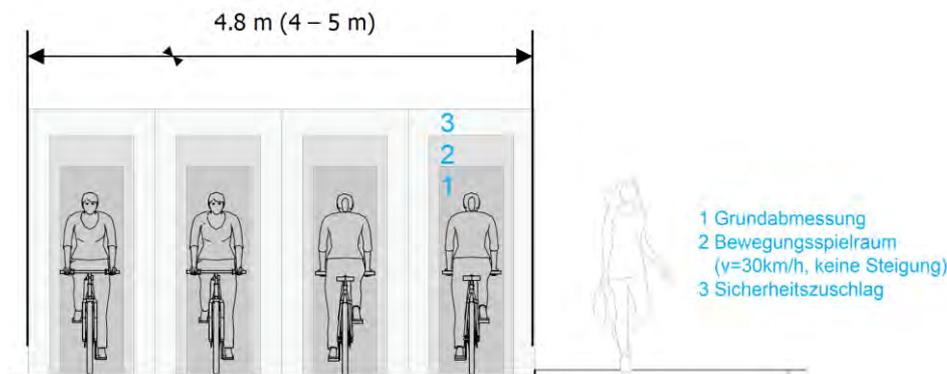


Abbildung 65 Wunschquerschnitt für Begegnungsfall 2x2 Velo [Quelle:14]

Im Rahmen erster konzeptioneller Überlegungen wurden mögliche Linienführungen einer Veloschnellroute für das Limmattal grob untersucht und einer Beurteilung unterzogen. Darauf aufbauend wurde für das Limmattal eine Bestvariante entwickelt (vgl. Abbildung 66).

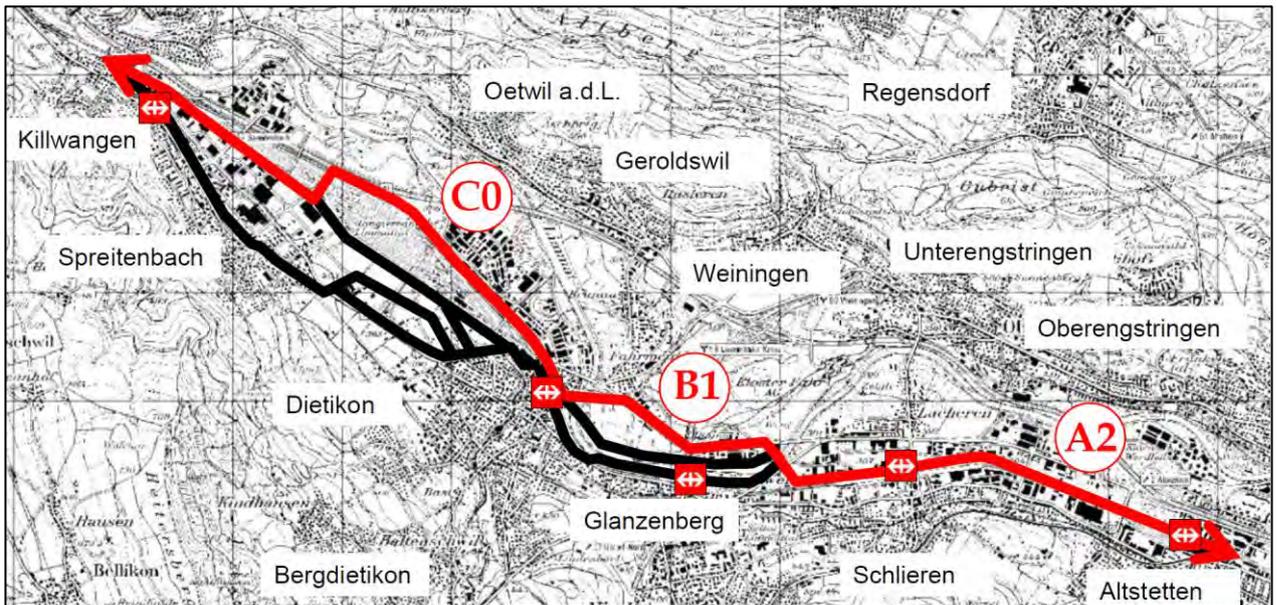


Abbildung 66 Linienführung der Veloschnellroute Limmattal [Quelle:13]

Demnach verläuft die Veloschnellroute aus Richtung Spreitenbach kommend über die Überführung Sandackerstrasse und dann auf der nördlichen Seite des Gleisfeldes bis in das Gebiet Silber. Noch nicht endgültig beschlossen ist die Linienführung im Zentrum Dietikon. Zur Diskussion steht ein Verlauf der Veloschnellroute entlang der Überlandstrasse sowie als Alternative eine Weiterführung entlang des Gleisfeldes bis zum Bahnhof Dietikon und daran anschliessend der Neubau einer LV-Brücke über die Limmat und einer Führung über die Golfanlage bis zur Überlandstrasse (vgl. Abbildung 67 ).

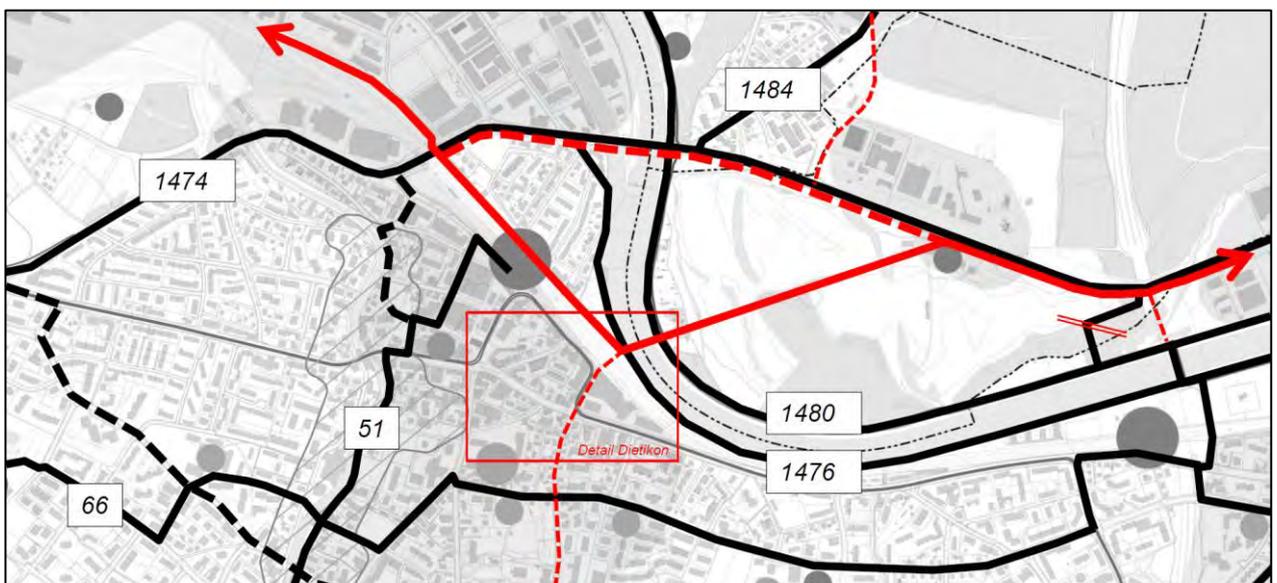


Abbildung 67 Optionale Linienführung im Zentrum Dietikon [Quelle:13]

Im Rahmen des sGVK Dietikon wird die Thematik Veloschnellrouten nicht weiter vertieft, da der Fokus der Arbeiten zum Veloverkehr auf dem Binnenverkehr der Stadt Dietikon liegt. Dennoch stellt das Konzept eine wichtige Grundlage im Hinblick auf Anschlüsse an das nachgelagerte Netz dar.

### 3 Betriebs- und Gestaltungskonzepte

#### 3.1 Vorgehen

Im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie wurden für die vier Problembereiche folgende Stossrichtungen entwickelt, die für jeden einzelnen Streckenabschnitt eine Funktion im Strassennetz definieren. Im vorliegenden Bericht werden nun für die einzelnen Problembereiche Betriebs- und Gestaltungskonzepte entwickelt, um die in der Netzentwicklungsstrategie definierten Stossrichtungen umzusetzen. Bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) ist darauf hinzuweisen, dass es sich um erste mögliche Ansätze und Konzepte handelt. Diese müssen im Nachgang zum GVK im Rahmen separater Planungen vertieft ausgearbeitet und optimiert werden. Die vorliegenden BGK geben einen ersten Eindruck und dienen dazu, nachzuweisen, dass die vorgeschlagenen Stossrichtungen auch umsetzbar sind.

Weiterhin werden für die Oberdorfstrasse und die Zürcherstrasse (Abschnitt zwischen Kirchplatz und Poststrasse) Gestaltungskonzepte erarbeitet. In einem ersten Teil werden für die vier Problembereiche, für die im Rahmen der Netzentwicklungsstrategie Stossrichtungen definiert wurden, Betriebskonzepte entwickelt. Darauf aufbauend folgen schliesslich die Gestaltungskonzepte, die dazu dienen, die gewünschten verkehrlichen Wirkungen baulich und gestalterisch zu unterstützen.

#### 3.2 Steinmülistrasse

##### 3.2.1 Betriebskonzept

Für den Problembereich Steinmülistrasse wurde in der Netzentwicklungsstrategie die Stossrichtung "Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung" empfohlen. Da keine neue Infrastruktur für den MIV geschaffen wird und es sich im Wesentlichen um eine Optimierung des Verkehrsablaufs handelt, werden die Ziele eines flüssigen Verkehrsablaufs für den Wirtschaftsverkehr und den ÖV sowie einer angebotsorientierten Verkehrsplanung erreicht.

Das Betriebskonzept setzt sich aus insgesamt fünf Einzelmassnahmen zusammen. An den Knoten Badstrasse und Gyrhaldenstrasse wird die Vortrittsregelung geändert, um eine Entschleunigung des Verkehrs auf der Steinmülistrasse 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, 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 Kreiselsknoten umgebaut werden, 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 Steinmülistrasse in der Nacht im Bereich Bollenhofweg für den Durchgangsverkehr gesperrt. Optional ist eine weitere Sperrung auf der Schützenstrasse. Diese sollte jedoch nur realisiert werden, falls die Schützenstrasse durch das veränderte Vortrittsregime auf der Steinmülistrasse vermehrt von Durchgangsverkehr betroffen sein sollte. Eine solche temporäre Sperrung könnte beispielsweise mittels versenkbarer Poller oder eine Schranke erfolgen. Beide Systeme wären so umzusetzen, dass Notfallfahrzeuge oder Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs weiterhin diese Strecken befahren können. Solche

Systeme (Beispielsweise automatisch versenkbare Poller) haben sich in anderen Städten (Bern oder Lenzburg) bereits bewährt.

Folgende Abbildung zeigt das Verkehrsregime als Basis zur Realisierung der gewählten Stossrichtung.

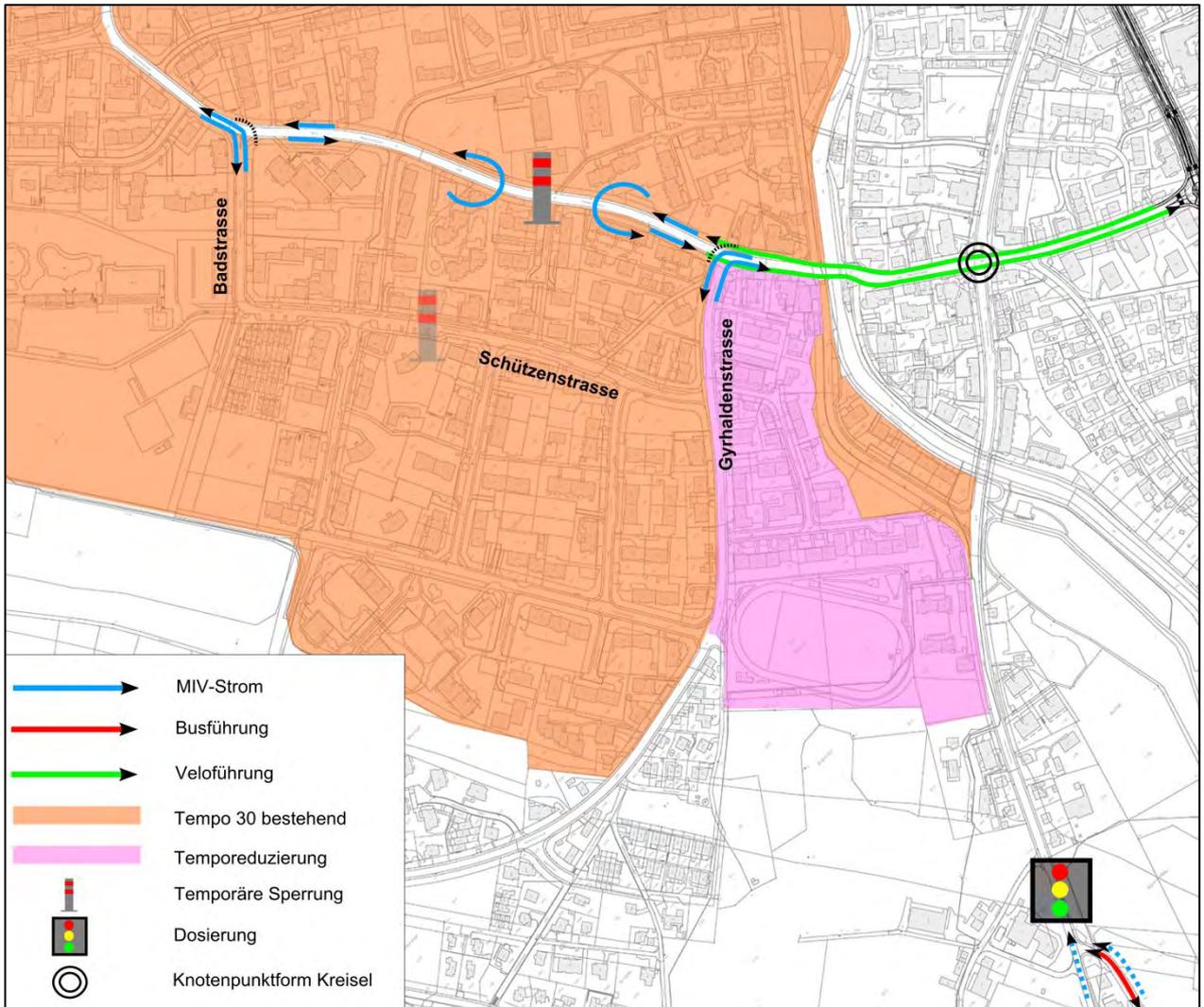


Abbildung 68 Betriebskonzept Steinmüllistrasse

### 3.2.2 Gestaltungskonzept

Auf der Steinmürlistrasse soll der Abschnitt mit der Kernfahrbahn und 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. 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 platzartige Gestaltung trägt zudem zur Entschleunigung des motorisierten Verkehrs bei. Im Bereich des Platzes muss aufgrund der beengten Raumverhältnisse zugunsten einer gestalterischen Aufwertung auf die Anlage separater Radstreifen verzichtet werden. Auf der Windeggstrasse ist infolge eines zu schmalen Querschnittes (Fahrbahnbreite 6 Meter) die Anlage einer Kernfahrbahn nicht möglich.

Folgende Übersicht zeigt das Gestaltungskonzept Steinmürlistrasse:



Abbildung 69 Gestaltungskonzept Steinmürlistrasse



Abbildung 70 Gestaltungspotential lokales Zentrum (Oberdorfstrasse mit Blick Richtung Steinmürlistrasse)

### 3.3 Bäckerstrasse/Merkurstrasse

#### 3.3.1 Betriebskonzept

Die Bewertung in der Netzentwicklungsstrategie hat ergeben, dass für den Problembereich Bäckerstrasse/Merkurstrasse die Stossrichtung "Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung" am besten abschneidet.

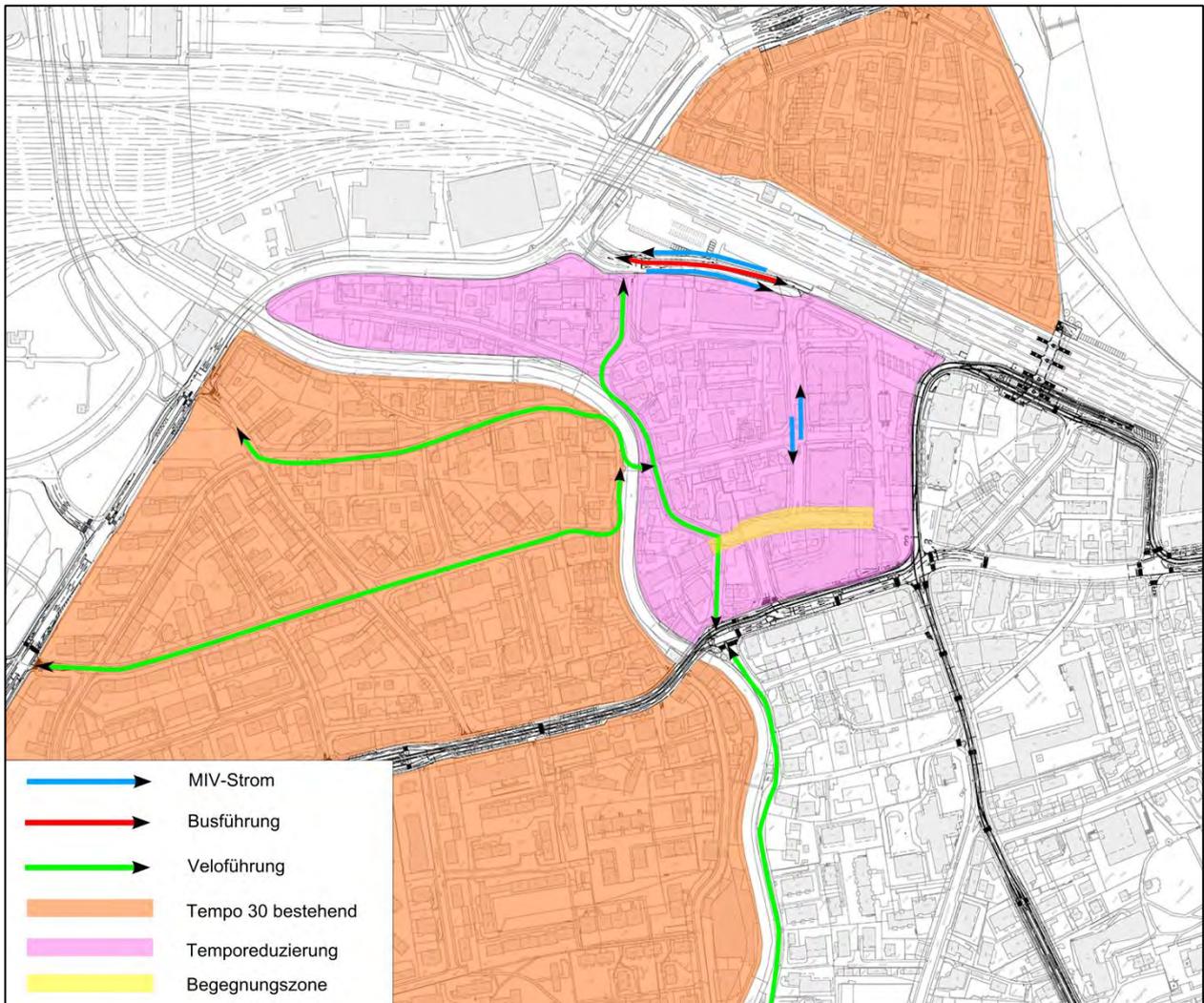


Abbildung 71 Betriebskonzept Bäckerstrasse/Merkurstrasse

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 Bahnhofsseite verlagert. Durch diese Massnahme kann erreicht werden, dass der durchgehende Verkehr der Route Weingerstrasse-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-/Weingerstrasse als zusätzliches optionales Element denkbar, das zu einer Entschleunigung des Verkehrs beitragen kann.

### 3.3.2 Gestaltungskonzept

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. Für das ansässige Gewerbe soll auch weiterhin eine angemessene Zahl an Kurzzeitabstellplätzen im Strassenraum vorhanden sein. Eine besondere Bedeutung kommt der Löwenstrasse zu, da sie eine wichtige Langsamverkehrsachse von der Vorstadt über die Reppisch und das Kronenareal zum Zentrum darstellt. Sie soll deshalb als Begegnungszone gestaltet werden.

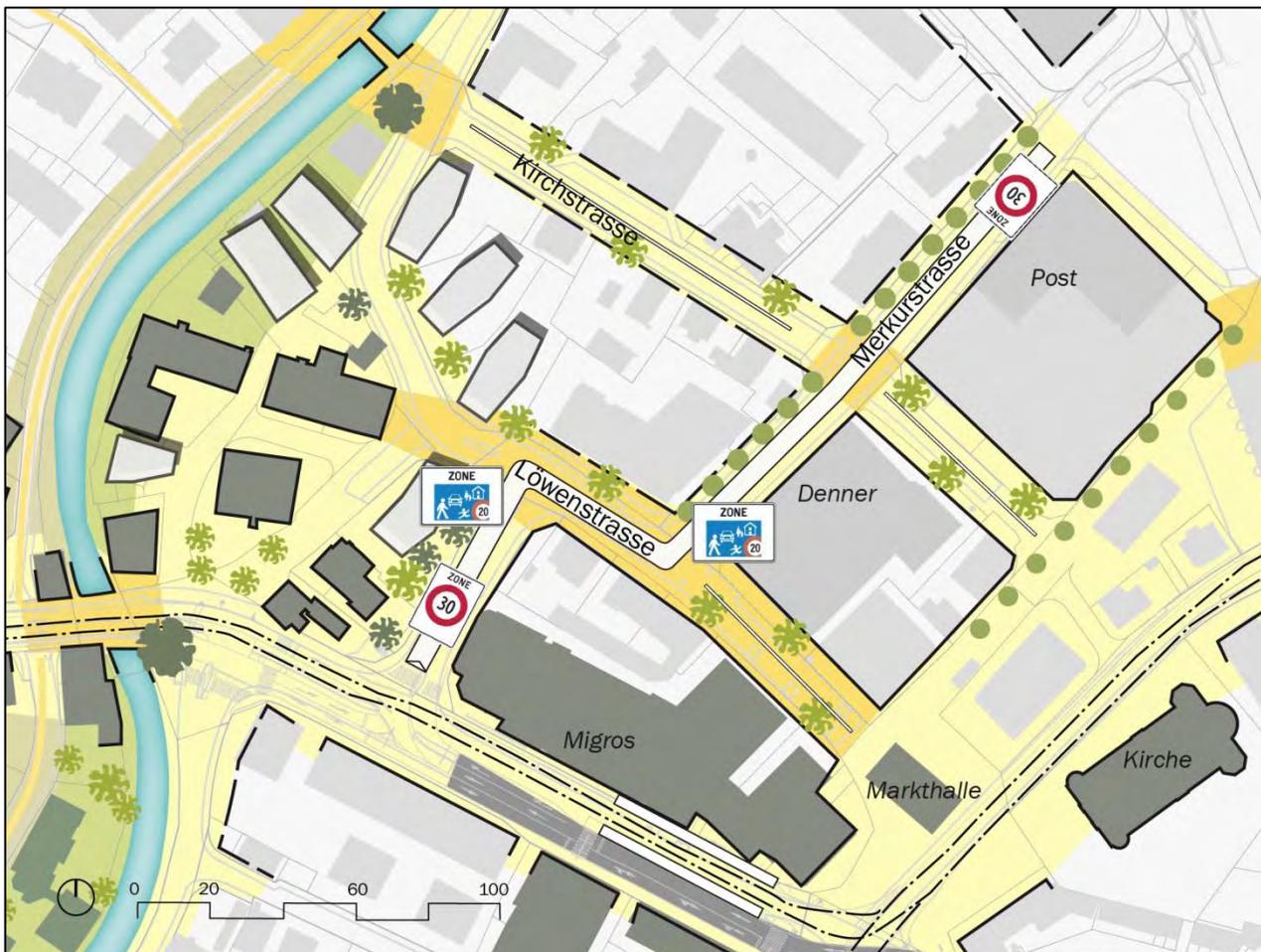


Abbildung 72 Gestaltungskonzept Bäckerstrasse/Merkurstrasse



Abbildung 73 Gestaltungspotential Tempo 30 Zone Merkurstrasse (mit Blick Richtung Löwenzentrum)



Abbildung 74 Gestaltungspotential Begegnungszone Löwenstrasse (Blick Richtung Kronenareal)

### 3.4 Heimstrasse

In der Netzentwicklungsstrategie wurde für den Problembereich Heimstrasse der Stossrichtung "Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen" der Vorzug gegeben. Dies ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass durch die partielle Verkehrsverlagerung auf die Viadukt-/Güterstrasse Fahrzeitverluste für den ÖV reduziert werden können. Ausserdem können die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie die Verkehrssicherheit (vor allem für Fussgänger und Velofahrende) durch das geringere Verkehrsaufkommen im Stadtquartier Limmatfeld verbessert werden. Werden gleichzeitig separierte Verkehrsflächen für Fussgänger und Velofahrende auf der Viaduktstrasse bereitgestellt, können die entstehenden Beeinträchtigungen durch den dort entstehenden Mehrverkehr wieder kompensiert werden.

Für die konkrete Umsetzung der Stossrichtung sind vier Betriebskonzepte denkbar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Knoten Heimstrasse/Überlandstrasse gemäss den prognostizierten Verkehrszahlen und dem Knotenausbau eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen wird. Bei den vorgeschlagenen Massnahmen handelt es sich somit um eine Rückfallebene, die erst dann zum Tragen kommt, wenn sich die Rückstauproblematik auf der Heimstrasse nicht entschärft.

### 3.4.1 Betriebskonzept Heimstrasse Variante 1

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 Silbern in Richtung Süden und Osten erfolgt demnach über die Viaduktstrasse. Die Fahrbeziehung Limmatfeld - Silbern wird durch die temporäre Sperrung nicht tangiert. Der ÖV und der Langsamverkehr können jederzeit in beiden Richtungen ohne Einschränkungen über die Heimstrasse verkehren.

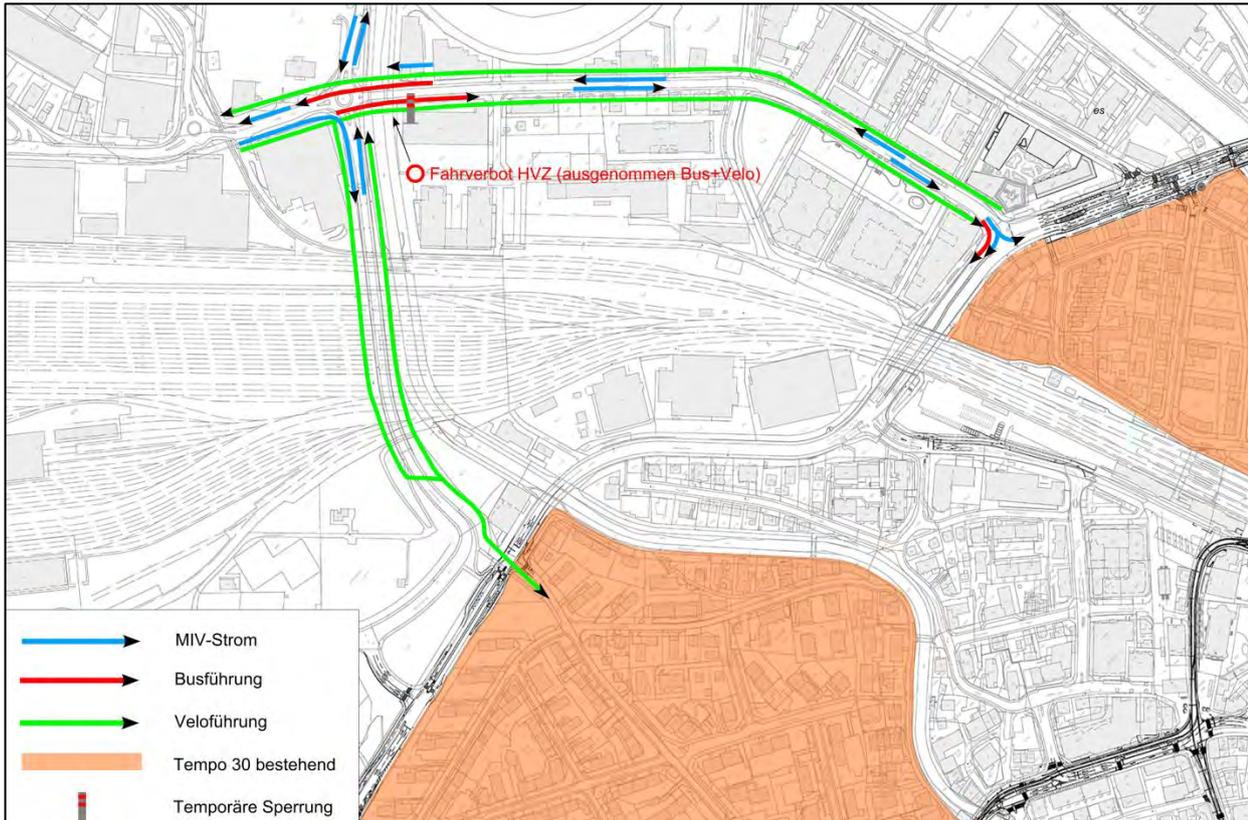


Abbildung 75 Betriebskonzept Heimstrasse Variante 1

### 3.4.2 Betriebskonzept Heimstrasse Variante 2

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 Silberner verkehren. Im Gegenzug wird die bestehende Busspur in Fahrtrichtung Limmatfeld bis zum Kreisel Heimstrasse/Viaduktstrasse verlängert. Der Verkehr aus dem Gebiet Silberner 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.

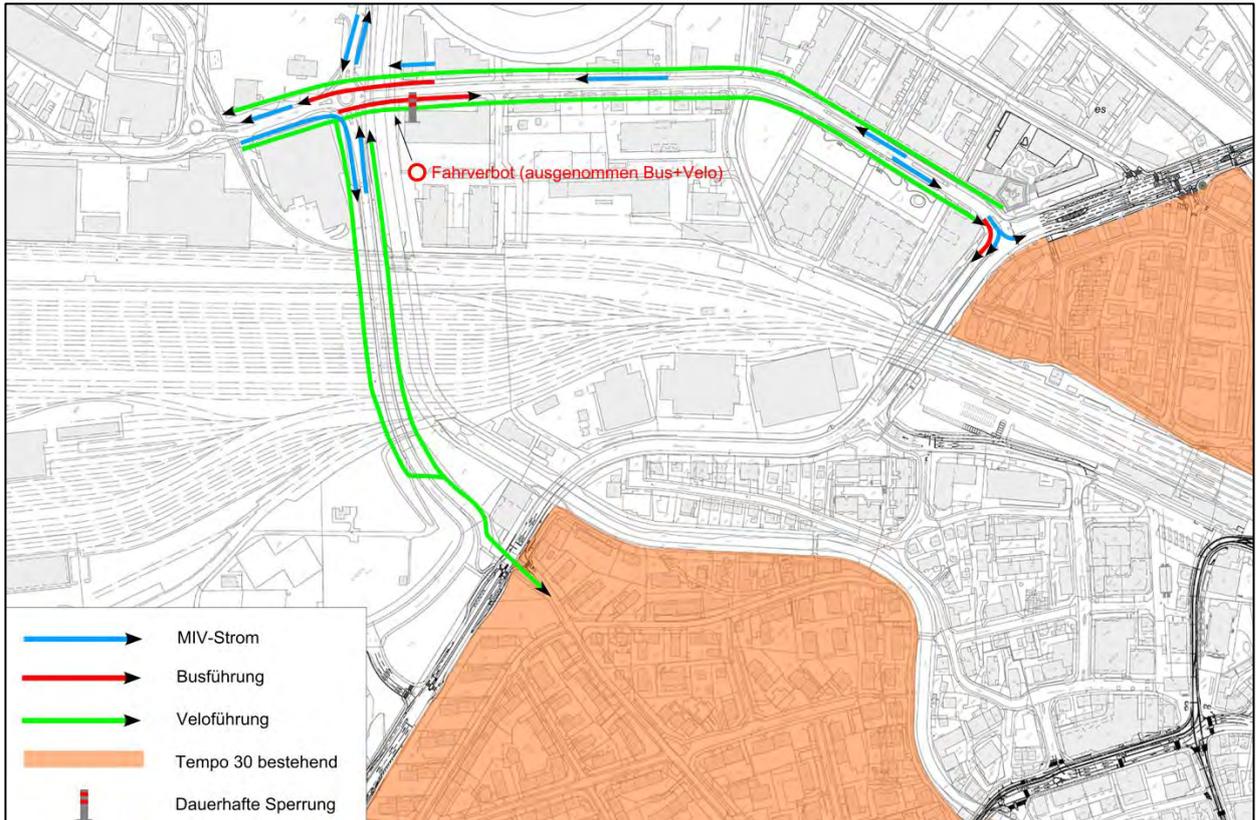


Abbildung 76 Betriebskonzept Heimstrasse Variante 2

### 3.4.3 Betriebskonzept Heimstrasse Variante 3

Die Variante 3 sieht als Überlastungsschutz für die Heimstrasse die Errichtung automatischer Sperren (Poller/Schranke) am Kreisel Heimstrasse/Viaduktstrasse vor, die lediglich in der Hauptverkehrszeit aktiviert werden und dazu dienen, die Fahrbeziehung Silbern ↔ Limmatfeld via Heimstrasse für den MIV zu unterbinden. Während der Sperrung wird der MIV aus bzw. in das Gebiet Silbern 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 Kreisel Heimstrasse und der Allmendstrasse sind bei den weiteren Arbeiten vertieft zu prüfen.

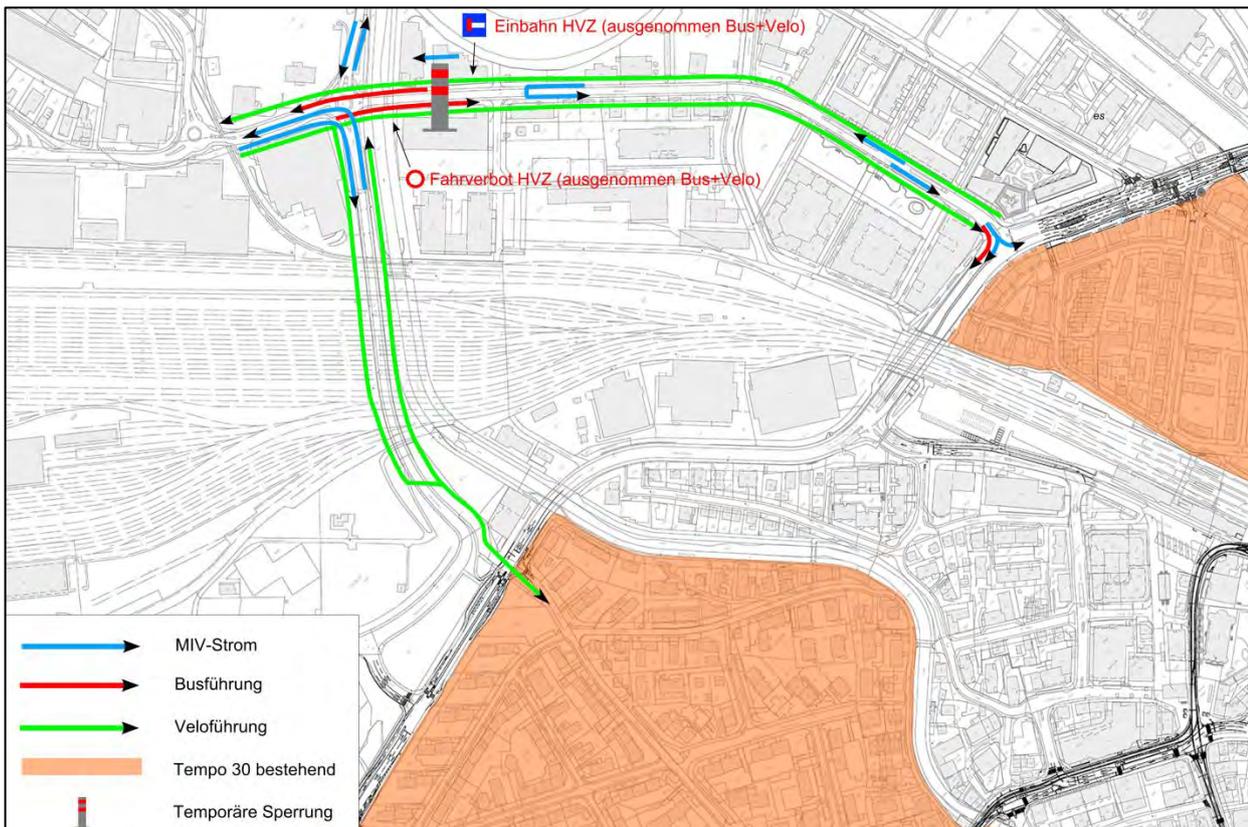


Abbildung 77 Betriebskonzept Heimstrasse Variante 3

### 3.4.4 Betriebskonzept Heimstrasse Variante 4

Diese Variante ist grundsätzlich identisch zur Variante 3. Im Unterschied zur Variante 3 ist die Heimstrasse für den MIV am Kreisel Heimstrasse/Viaduktstrasse dauerhaft gesperrt. Dabei ist weiterhin ein versenkbarer Poller oder eine Schranke notwendig, damit sowohl die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs als auch Notfallfahrzeuge die Strecke ungehindert befahren können. Ebenso sind entsprechende Wendemöglichkeiten vorzusehen.

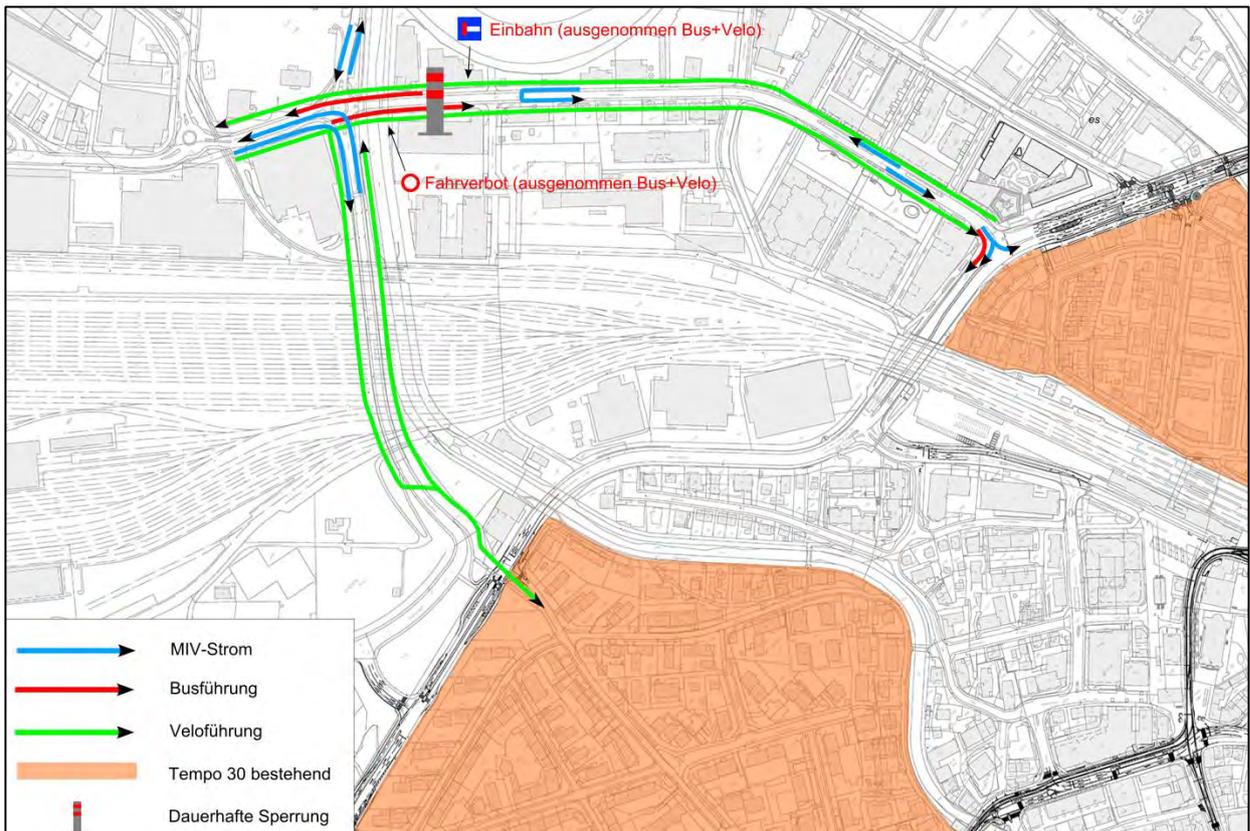


Abbildung 78 Betriebskonzept Heimstrasse Variante 4

### 3.4.5 Betriebskonzept Heimstrasse verworfene Varianten

Als Rückfallebene wurden im Bearbeitungsprozess des sGVK für den Problembereich Heimstrasse weitere Varianten geprüft und in der Steuerungs- und Begleitgruppe diskutiert. Im Fokus standen dabei Möglichkeiten, Fahrzeitverluste des ÖV zu reduzieren. Für diesen Zweck wurde zum einen die Errichtung einer elektronischen Busspur auf der Heimstrasse zwischen den Knoten Kanalstrasse und Viaduktstrasse (vgl. Abbildung 79 links), zum anderen eine Verlegung der Buslinie auf die Viadukt- und Güterstrasse untersucht (vgl. Abbildung 79 rechts). Folgende Abbildungen zeigen schematisch die beiden Optionen:



- MIV-Strom
- Busführung
- Veloführung
- Tempo 30 bestehend
- Temporeduzierung

Abbildung 79 Verworfenen Varianten Betriebskonzept Heimstrasse

Beide Varianten wurden jedoch nicht weiterverfolgt, da die Errichtung der elektronischen Busspur aufgrund begrenzter Platzverhältnisse die Einführung eines Einbahnsystems auf dem nördlichen Abschnitt der Heimstrasse bedingt hätte, sodass keine direkte MIV-Verbindung zwischen dem Quartier Limmatfeld und dem Gebiet Silberberg bestanden hätte. Die Verlegung der Buslinie auf die Viadukt- und Güterstrasse hätte hingegen zu einer Verschlechterung der ÖV-Erschliessung des Quartiers Limmatfeld geführt. Ausserdem würde sich die Aufenthaltsqualität in der Heimstrasse durch eine stehende Autokolonnen in den Spitzenstunden reduzieren.

### 3.5 Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse

Der Bereich Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse ist derzeit nicht in erhöhtem Masse von Ausweichverkehr betroffen, es besteht allerdings die Gefahr, dass sich dies zukünftig ändern wird. Somit ist zu berücksichtigen, dass es sich um prophylaktische Massnahmen handelt, die zukünftig möglichen Ausweichverkehr vermeiden bzw. verträglicher gestalten sollen. Gemäss der Netzentwicklungsstrategie wird der Stossrichtung "Verkehrsverlagerung auf Hauptachsen" der Vorzug gegeben. Dies begründet sich aus der Tatsache, dass es sich bei der Schöneggstrasse um eine bedeutende Verbindung für den Veloverkehr handelt. Ausserdem handelt es sich aufgrund mehrerer angrenzender Kindergärten und Schulen aus Verkehrssicherheitsperspektive um einen sensiblen Bereich. Für den Bereich Schöneggstrasse/Birmensdorferstrasse sind drei Varianten denkbar.

### 3.5.1 Betriebskonzept Schöneggstrasse Variante Sperrung Poststrasse

Die Variante sieht am Knoten Schöneggstrasse/Poststrasse eine temporäre Sperrung vor, die aus Richtung Westen und Osten kommend jeweils lediglich ein Rechtsabbiegen ermöglicht. Dadurch kann eine Umfahrung des Kirchplatzes über die Schöneggstrasse ausgeschlossen werden. Für den Veloverkehr bleibt die Sperrung hingegen durchlässig. Nachteil des Betriebskonzeptes ist, dass der gesamte Ziel-/Quellverkehr aus/in Richtung Osten über die Zürcherstrasse verkehren muss. Um dies zu verhindern, könnten an die unmittelbar betroffenen Quartierbewohner Fernbedienungen zur Öffnung der Sperrung ausgeteilt werden. Weitere potentielle Standorte der Sperrung wurden ebenfalls geprüft, darunter Sperrungen im Bereich Wolfsmatt und Hofackerstrasse. Bei beiden Varianten ist hingegen nach wie vor eine Umfahrung des Kirchplatzes via Asylstrasse möglich, sodass die gewünschten verkehrlichen Wirkungen nicht erreicht werden können.

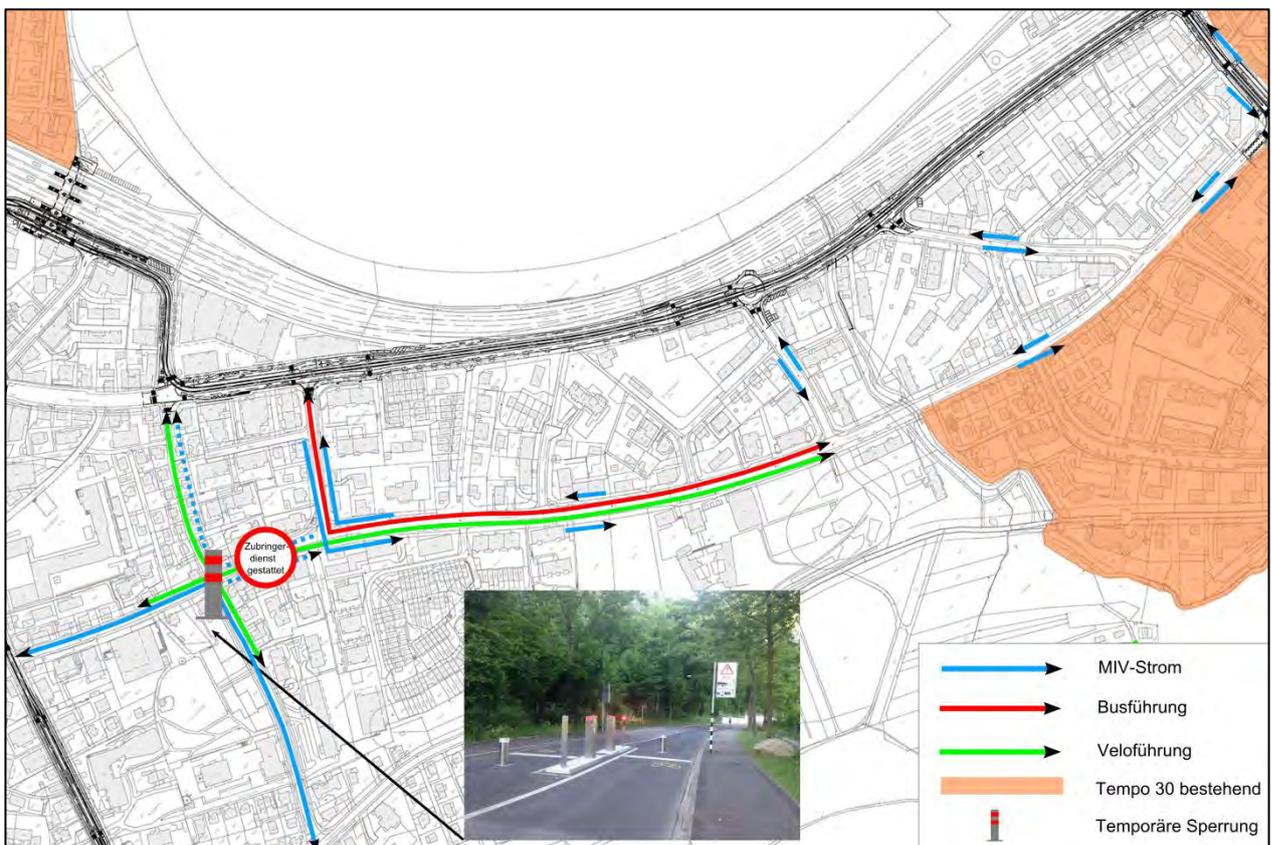


Abbildung 80 Betriebskonzept Schöneggstrasse Variante Sperrung Poststrasse

### 3.5.2 Betriebskonzept Schöneggstrasse Variante Tempo 30

Die Variante sieht die Einrichtung einer Tempo-30-Zone im Quartier Schönegg vor. Vorteil der Variante ist, dass in der Tempo-30-Zone Rechtsvortritt gilt, sodass die Schöneggstrasse vortrittsbelastet ist und somit der Verkehrsfluss gebremst wird. Allerdings ist davon auch der Busverkehr betroffen, sodass Fahrzeitverluste für den ÖV entstehen können. Weiterhin ist zu beachten, dass es sich bei Tempo 30 um eine Massnahme handelt, die allein ohne bauliche Massnahmen nicht zu der gewünschten Geschwindigkeitsreduktion führt. Es sind daher zusätzliche bauliche Massnahmen (z.B. Fahrbahnverengungen, konsequente Verkehrsüberwachung) anzudenken, die jedoch wiederum zu Fahrzeitverlusten des ÖV führen können. Gemäss einer Auswertung der VBZ erreichen die Busse derzeit zwischen den Haltestellen Sommerau und

Birmensdorferstrasse in beiden Richtungen durchschnittliche Geschwindigkeiten von zum Teil deutlich über 40 km/h (in den Neben- und Hauptverkehrszeiten). Bei einer konsequenten Umsetzung von Tempo 30 mithilfe von baulichen Massnahmen ist somit auf dem Abschnitt Sommerau bis Birmensdorferstrasse mit einem Fahrzeitzuwachs von einer Minute zu rechnen. Da die zukünftig durch die Schöneeggstrasse verkehrenden Linien 311 und 314 zwischen den Bahnhöfen Dietikon, Glanzenberg und Urdorf Weihermatt eingebettet sind, hat eine Verlangsamung der Linien daher Anschlussbrüche an den Bahnhöfen zur Folge.

Folgende Abbildung zeigt das Betriebskonzept der Variante Tempo 30. Für den MIV bestehen demnach lediglich Einschränkungen in Bezug auf das Geschwindigkeitsregime.

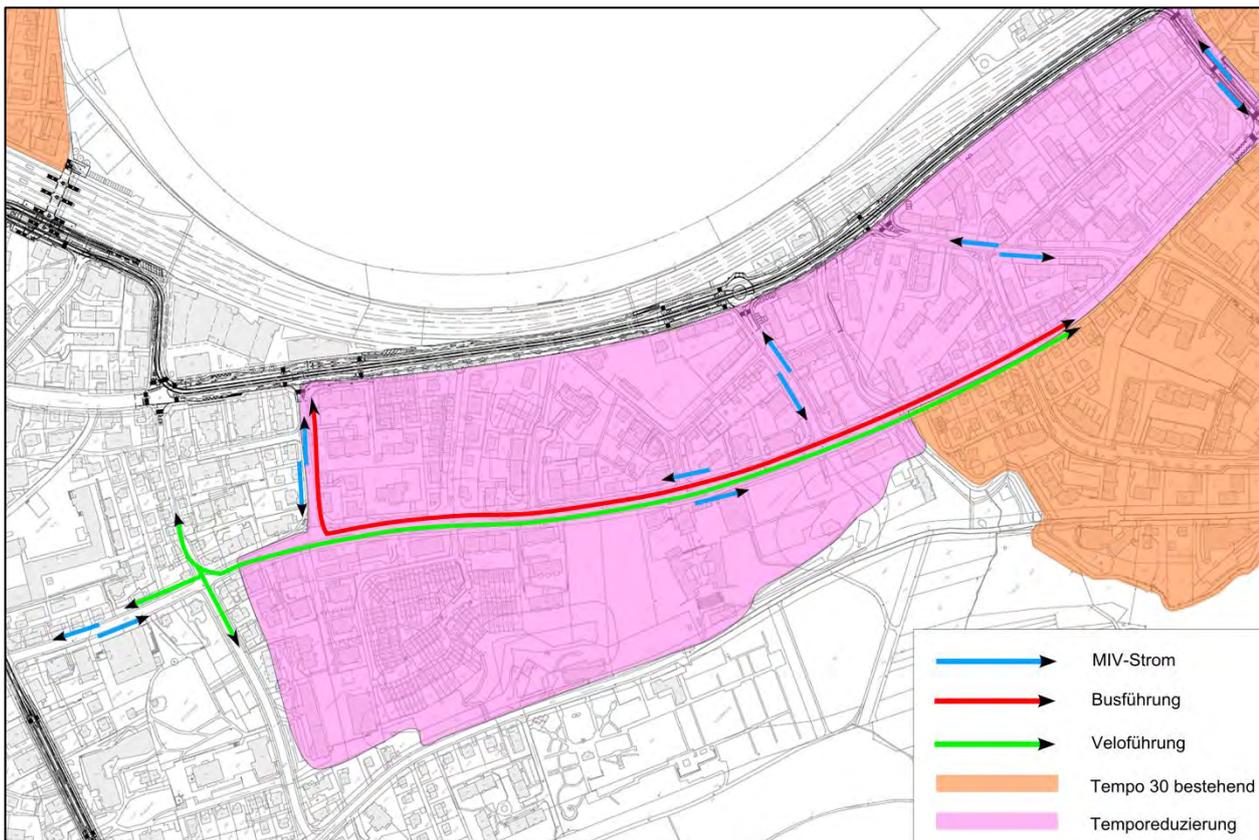


Abbildung 81 Betriebskonzept Schöneeggstrasse Variante Tempo 30

### 3.5.3 Betriebskonzept Schöneeggstrasse Variante LSA

Die Variante LSA umfasst eine Erhöhung der Widerstände auf der Schöneeggstrasse durch die Errichtung von zusätzlichen Lichtsignalanlagen. Vorteil der Variante ist, dass der Bus bevorzugt werden kann, sodass keine Fahrzeitverluste zu erwarten sind. Ausserdem können sichere Fussgängerquerungen bereitgestellt werden. Nachteil ist, dass die LSAs lediglich dazu dienen, den Verkehrsfluss auf der Schöneeggstrasse zu bremsen, eine verkehrstechnische Notwendigkeit ist hingegen nicht gegeben. Die Akzeptanz einer solchen Variante ist daher kritisch zu beurteilen. Weiterhin entstehen durch das vermehrte Abbremsen und Beschleunigen zusätzliche Belastungen für Anwohner.

Folgende Abbildung zeigt die möglichen Standorte der Lichtsignalanlagen.

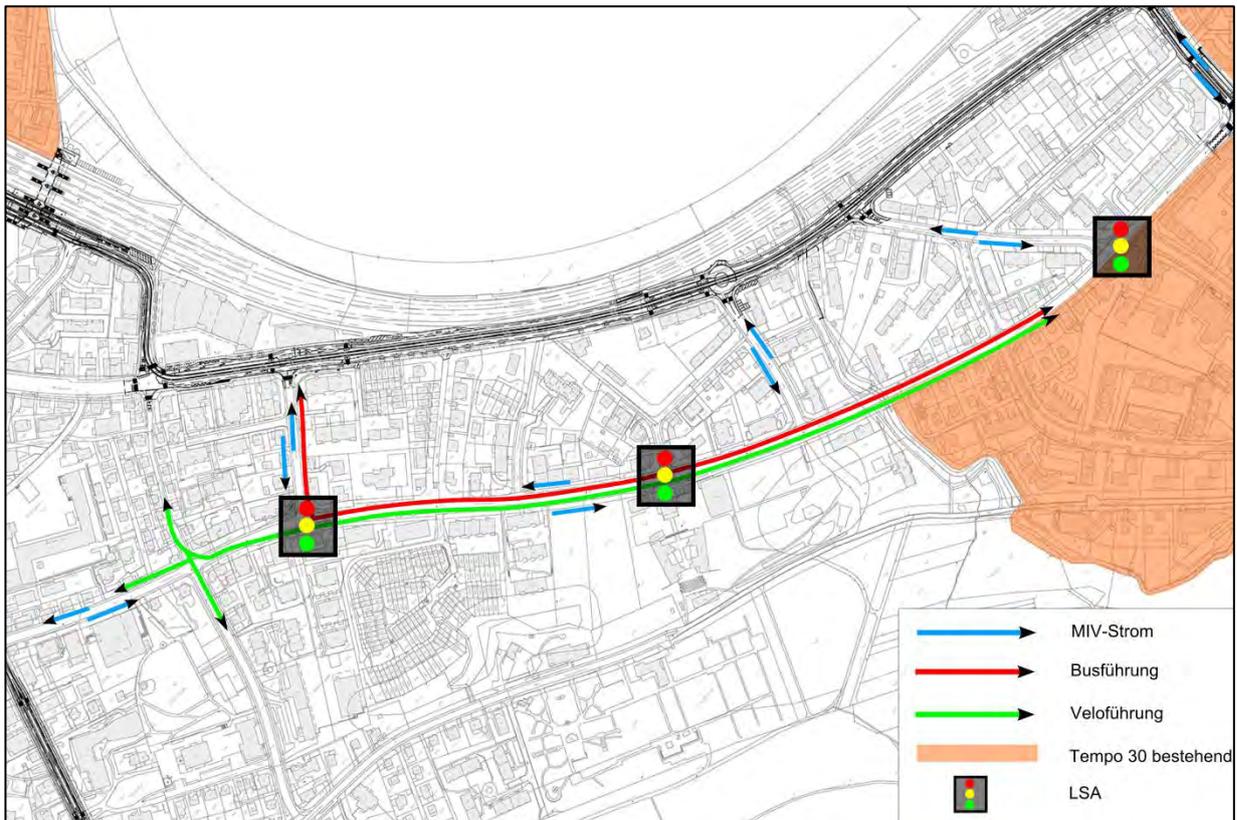


Abbildung 82 Betriebskonzept Schöneggstrasse Variante LSA

### 3.5.4 Diskussion der Varianten

Die zur Diskussion gestellten Varianten des Betriebskonzeptes Schöneggstrasse weisen spezifische Vor- und Nachteile auf. In folgender Tabelle werden die einzelnen Aspekte zusammenfassend gegenübergestellt:

Variante Sperrung Poststr.	Stärken	Schwächen
	Harter Unterbruch → gewünschte Verkehrsverlagerung wird erreicht ÖV und LV können ungehindert verkehren	Umfahrten/Beeinträchtigungen für Quartierbewohner
Variante Tempo 30	Stärken	Schwächen
	geringe Einschränkungen für den MIV	Weitere bauliche Massnahmen nötig, um die gewünschte Geschwindigkeitsreduzierung zu erreichen
	Rechtsvortritt bevorzugt Seitenstrassen (zusätzliche Entschleunigung des Verkehrs auf Schöneggstrasse)	Fahrzeitverluste für den ÖV Vortrittsbelastung des Veloverkehrs auf Schöneggstrasse
Variante LSA	Stärken	Schwächen
	Grössere Widerstände als allein Tempo 30 → Steuerungsmöglichkeit und Möglichkeit zur Busbevorzugung gegeben Sichere, da LSA-gesteuerte Fussgängerquerungen können realisiert werden	Es gibt keine zwingende verkehrstechnische Notwendigkeit der LSAs → Akzeptanz kritisch zu beurteilen

Tabelle 8 Vor- und Nachteile Betriebskonzepte Schöneggstrasse

Da es sich bei dem Betriebskonzept Schöneeggstrasse um eine prophylaktische Massnahme handelt, die erst zum Tragen kommen soll, wenn auf der Schöneeggstrasse vermehrt quartierfremder Verkehr festgestellt werden sollte, wird zum jetzigen Zeitpunkt noch keine definitive Empfehlung abgegeben. Die jeweiligen Vor- und Nachteile sind jedoch beim endgültigen Entscheid zu berücksichtigen.

### 3.6 Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse

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.

Das Gestaltungskonzept sieht vor, der Oberdorfstrasse langfristig einen ruhigen, stark durchgrünten Charakter mit transparenten 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).



Abbildung 83 Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse

Am Knoten Oberdorfstrasse/Bremgartnerstrasse ist nach derzeitigem Stand die Realisierung einer Buschleuse vorgesehen, die die Errichtung eines LSA-gesteuerten Knotens bedingt. Alternativ wurde im Rahmen des sGVK die Möglichkeit einer Platzgestaltung diskutiert, wodurch ein flächiges Queren ermöglicht worden wäre (vgl. Abbildung 84 ).



Abbildung 84 Platzgestaltung Knoten Oberdorfstrasse/Bremgartnerstrasse

Nach Diskussionen in der Begleitgruppe wurde diese Variante jedoch verworfen, da sich der Platz nach überwiegender Meinung nicht am richtigen Ort befindet und zudem eine sichere Querung für Schulkinder nicht gewährleistet werden könne.

### 3.7 Gestaltungskonzept Zürcherstrasse

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. 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. Im Jahr 2010 wurde deshalb 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 Stellplätze im Strassenraum bieten Synergien zwischen Verkehr und Erdgeschossnutzungen. Baumpflanzungen sorgen für Durchgrünung und ein verbessertes Stadtklima.



Abbildung 85 Gestaltungskonzept Zürcherstrasse

Der Strassenquerschnitt, der Zu- und Abfluss als auch das Geschwindigkeitsregime sind dabei kompatibel mit den vor- und nachgelagerten Strassenabschnitten. Die Massnahme ist als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm 3. Generation vorgesehen. Die konkrete Umsetzung ist dabei mit der Volumenstudie Stadtboulevard (2015) abzustimmen. Im Rahmen der weiteren Arbeiten ist sowohl für die Stellplätze als auch für die Fussgängerquerungen die Anzahl als auch die genaue Lage noch zu präzisieren.



Abbildung 86 Gestaltungspotential Zürcherstrasse

## 4 Massnahmenblätter

Aufbauend auf den Betriebs- und Gestaltungskonzepten sowie den in der Analyse ermittelten verkehrsträgerspezifischen Problemstellen wurden Massnahmen konzipiert und in entsprechende Massnahmenblätter überführt.

### 4.1.1 Typen von Massnahmen

Bei den Massnahmen handelt es sich entweder um Bestandteile eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts oder um Einzelmassnahmen.

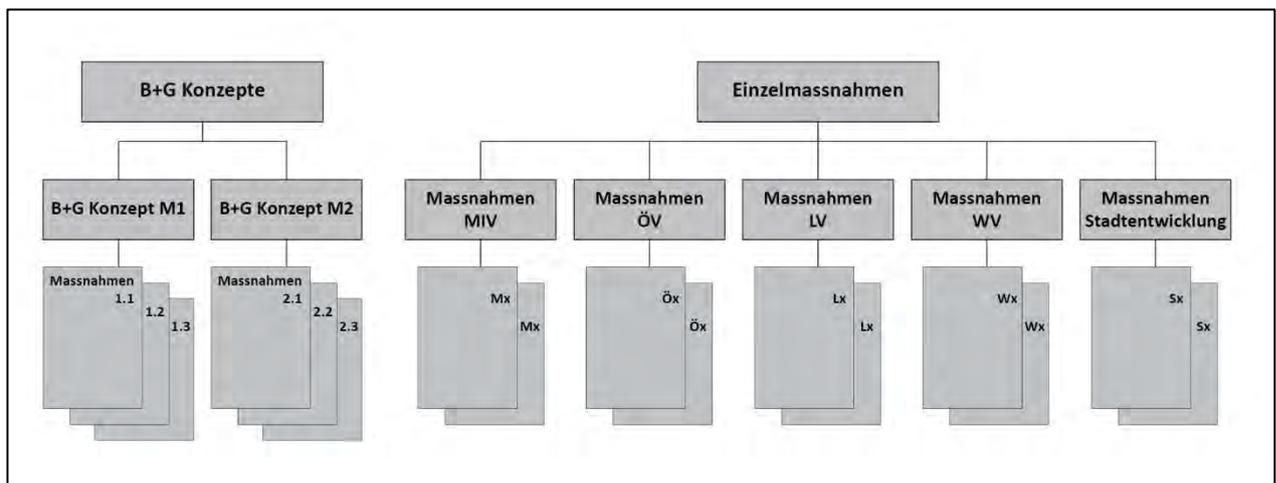


Abbildung 87 Aufbau der Massnahmenblätter

Insgesamt sind fünf Typen von Massnahmen zu unterscheiden:

- M: Massnahmenbereich Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- OE: Massnahmenbereich Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- L: Massnahmenbereich Langsamverkehr (LV)
- W: Massnahmenbereich Wirtschaftsverkehr (WV)
- S: Massnahmenbereich Stadtentwicklung

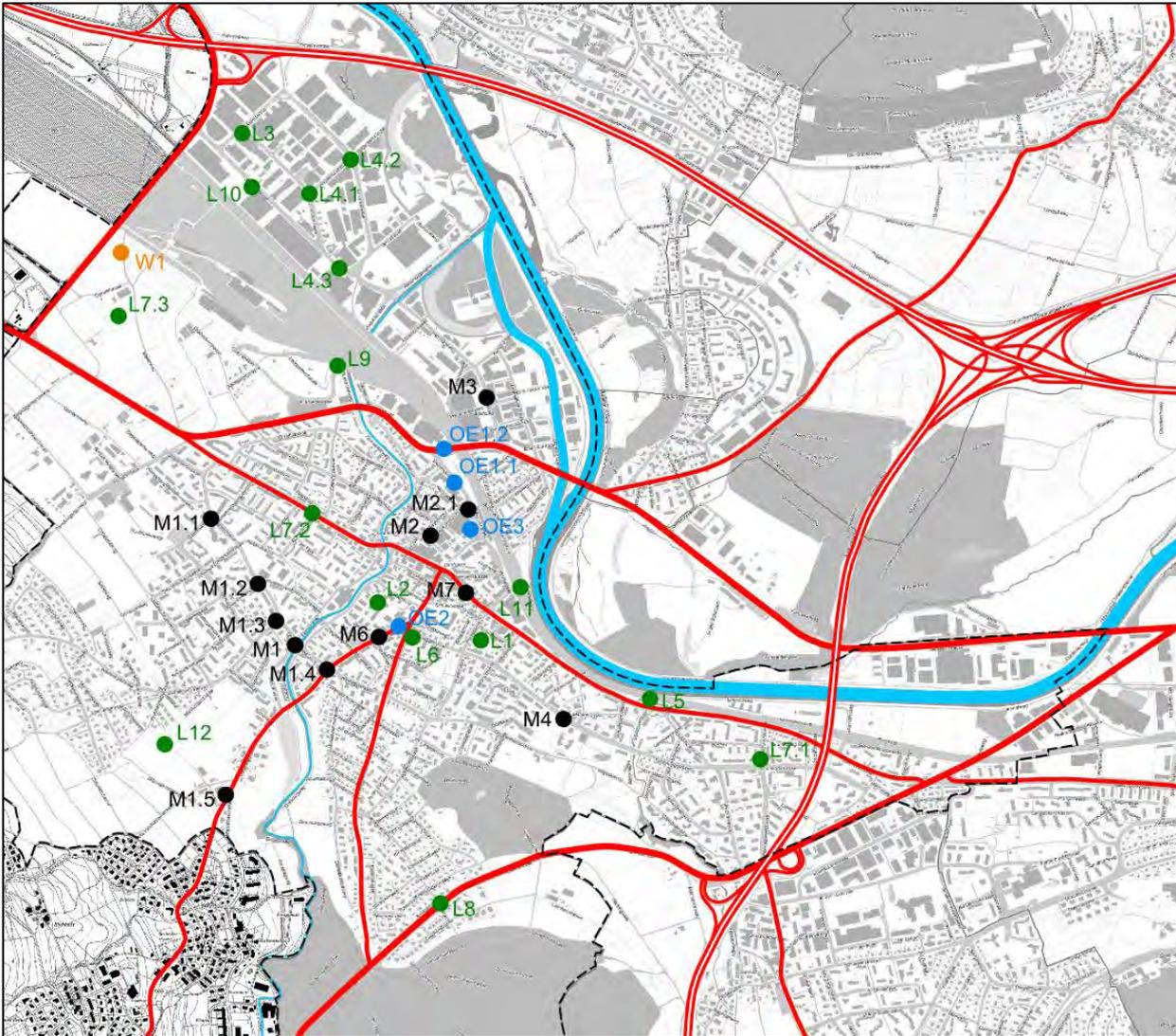


Abbildung 88 Räumliche Übersicht der Massnahmen

Insgesamt wurden folgende Massnahmen berücksichtigt:

Massnahmen-Nr.	Beschrieb
M1	Betriebs- und Gestaltungskonzept Steinmürlstrasse
M1.1	Vortrittsregelung Badstrasse
M1.2	Temporäre Sperrung
M1.3	Vortrittsregelung Gyrehaldenstrasse
M1.4	Kreisel Ochsen
M1.5	LSA zur Dosierung inkl. Busbevorzugung
M2	Betriebs- und Gestaltungskonzept Bäcker-/Merkurstrasse
M2.1	Erschiessung 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

Massnahmen-Nr.	Beschrieb
M4 Var. M4.1a Var. M4.1b Var. M4.1c	Betriebskonzept Schöneeggstrasse Temporäre Sperrung Poststrasse Tempo 30 LSA
M5	Stellplatzbedarf Zentrum Dietikon
M6	Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse
M7	Gestaltungskonzept Zürcherstrasse (zwischen Poststrasse und Kirchplatz)
M8	Konzept temporeduzierte Zonen (Tempo 30 und Begegnungszonen)
OE1 OE1.1 OE1.2	Busführung Weiningerstrasse/Überlandstrasse Busspur Mittellage Weiningerstrasse 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

Tabelle 9 Übersicht aller Massnahmen

#### 4.1.2 Aufbau der Massnahmenblätter

In den Massnahmenblättern wird zunächst der Massnahmenbereich definiert, der Auskunft über den von der Massnahme betroffenen Verkehrsträger gibt. Weiterhin wird angegeben, welcher Teilstrategie die Massnahme zugeordnet werden kann. Die Prioritätenskala A-C ordnet die jeweilige Massnahme nach Relevanz und somit nicht nach einem zeitlichen Planungshorizont. Zusätzlich wird neben der Ausgangslage auch das mit der jeweiligen Massnahme verfolgte Ziel und der eigentliche Massnahmenbeschrieb erläutert. Hinzu kommen massnahmenspezifische Informationen (Kosten, Federführung, weitere Beteiligte, Abhängigkeiten) sowie separate Pläne und Grafiken als Beilagen. Die einzelnen Massnahmen weisen dabei einen unterschiedlichen Konkretisierungsgrad auf.

<b>Nr. : Massnahme</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 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	
<b>Ausgangslage</b>		
<b>Ziel</b>		
<b>Massnahmenbeschrieb</b>		<b>Übersichtsplan</b>
<b>Kostenschätzung</b>		
<b>Federführung</b>		
<b>Weitere Beteiligte</b>		
<b>Abhängigkeiten</b>		
<b>Beilagen/Pläne</b>		

Abbildung 89 Aufbau Massnahmenblatt

### 4.1.3 Zeitliche Umsetzung der Massnahmen

Die zeitliche Umsetzung der Massnahmen hängt von verschiedenen Faktoren ab:

- Realisierbarkeit in Abhängigkeit von Drittprojekten (vor allem Limmattalbahn, Doppelspurausbau BDWM und Ausbau Überlandstrasse)
- Der Planungsstand der Massnahmen bzw. die noch notwendigen planerischen Arbeiten
- Die finanziellen Ressourcen des oder der Kostenträger

Nachfolgende Grafik zeigt - in Abhängigkeit der grossen drei Drittprojekte - in welchem Zeitraum die einzelnen Massnahmen umgesetzt werden könnten.

Projekt / Massnahme	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ausbau Überlandstrasse															
Bau Limmattalbahn (LTB)															
Doppelspurusbau BDWM															
M1 - Betriebs- und Gestaltungskonzept Steinmüristrasse															
M1.1 - Vortrittsregelung Badstrasse															
M1.2 - Temporäre Sperrung															
M1.3 - Vortrittsregelung Gyrdalenstrasse															
M1.4 - Kreisel Ochsen															
M1.5 - LSA zur Dosierung inkl. Busbevorzugung															
M2 - Betriebs- und Gestaltungskonzept Bäcker-/Merkurstr.															
M2.1 - Erschliessung Post															
M3 - Betriebskonzept Heimstrasse															
M4 - Betriebskonzept Schöneggstrasse															
M5 - Stellplatzbedarf Zentrum Dietikon															
M6 - Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse															
M7 - Gestaltungskonzept Zürcherstrasse															
M8 - Konzept temporeduzierte Zonen															
OE1.1 - Busspur Mittellage Weingerstrasse															
OE1.2 - Verkehrsführung LSA Überland-/Weingerstr.															
OE2 - Busschleuse Bremgartnerstrasse															
OE3 - Betriebsablauf Bus Bhf Dietikon															
L1 - Begegnungszone Elisen															
L2 - Begegnungszone Oberdorf															
L3 - FG-freundliche Gestaltung Riedstrasse															
L4.1 - FG-Querung Moosmatt-/Hagackerstrasse															
L4.2 - FG-Querung Lerzen-/Hagackerstrasse															
L4.3 - FG-Querung Silberstrasse															
L5 - Beleuchtung Unterführung Zürcherstrasse															
L6 - Veloführung Knoten Oberdorf-/Bremgartnerstrasse															
L7.1 - Velobstellplatz Hst. Birmensdorferstrasse															
L7.2 - Velobstellplatz Hst. Oetwilstrasse															
L7.3 - Velobstellplatz Hst. Niederfeld															
L8 - Querungshilfe Veloverkehr Bern-/Rüternstrasse															
L9 - Veloquerung Viaduktstrasse															
L10 - Veloweg Silberstrasse															
L11 - Erweiterung SBB-Unterführung Poststrasse															
L12 - Velowegergänzung Im Basi															
L13 - Öffentlichkeitsarbeit															
W1 - Niederfeld/Ortsgüteranlage SBB															
S1 - OV- und LV-affine Stadtentwicklung															

Abbildung 90 Übersicht der zeitlichen Umsetzung

## 5 Quellenverzeichnis

1. Bundesamt für Strassen/Kanton Zürich/Kanton Aargau, Verkehrsstudie MIV Limmattal, August 2010.
2. Haberfellner et. al: Systems Engineering - Methodik und Praxis, Zürich, 2002.
3. Kanton Zürich/Kanton Aargau, Agglomerationsprogramm Limmattal - 2. Generation, Zürich/Aarau, Mai 2012.
4. Kanton Zürich, Richtplan - Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), Zürich, März 2014.
5. Kanton Zürich, Massnahmen im Umfeld der Limmattalbahn - Bereich Dietikon Süd, Muttenz, Juli 2013.
6. Kanton Zürich, Massnahmen im Umfeld der Limmattalbahn - Bereich Überlandstrasse, Muttenz, April 2013.
7. Kanton Zürich, Regionale Verkehrssteuerung - Synthese der Konzepte und Kostenrahmen, Zürich, Februar 2009.
8. Zürcher Planungsgruppe Limmattal, Teilrevision Regionaler Richtplan (Kapitel 4 Verkehr, Beschluss des Regierungsrates), Zürich, Juni 2009.
9. Zürcher Verkehrsverbund/Kanton Aargau, Bericht VTA und Leistungsfähigkeit, Zürich, Juni 2013.
10. Zürcher Verkehrsverbund/Kanton Aargau, Gesamtbericht Limmattalbahn, Zürich, Juni 2013.
11. Zürcher Verkehrsverbund/Kanton Aargau, Technischer Bericht Limmattalbahn TP4/5, Zürich, Juni 2013.
12. Verkehrsbetriebe Zürich, Handlungsbedarf Busbevorzugung, Zürich, März 2013.
13. Kanton Zürich, Präsentation Veloschnellroute Limmattal - 3. Kerngruppensitzung, Zürich, Dezember 2014
14. Kanton Zürich, Präsentation Veloschnellroute Limmattal - Information ZPL, Zürich, Mai 2014.
15. Kanton Zürich, Richtplan - Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung), Zürich, März 2014.
16. Kanton Zürich, Zweckmässigkeitsbeurteilung Zentrumsentlastung Dietikon - Sythesebericht, Zürich, Februar 2009.
17. Stadt Dietikon, Gebiet Silber-Lerzen-Stierenmatt - Öffentlicher Gestaltungsplan SLS - Erläuternder Bericht, Dietikon, Februar 2011.
18. Kanton Zürich, Agglomerationsprogramme Dachkonzept, 2. Generation, Zürich, 30 Mai 2012.
19. Kanton Zürich (Herausgeber), Logistikstandortkonzept Kanton Zürich, Zürich, März 2013.
20. Kanton Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr, Velonetzplan Limmattal, Verbindungen mit Schwachstellen, Zürich, 21. September 2015.

**Die Verfasser:**

**Gruner AG**



Marco Richner  
Projektleiter

**Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH**



Han van de Wetering  
TPL Städtebau

Dietikon, 1. Februar 2016

**NAMENS DES STADTRATES**

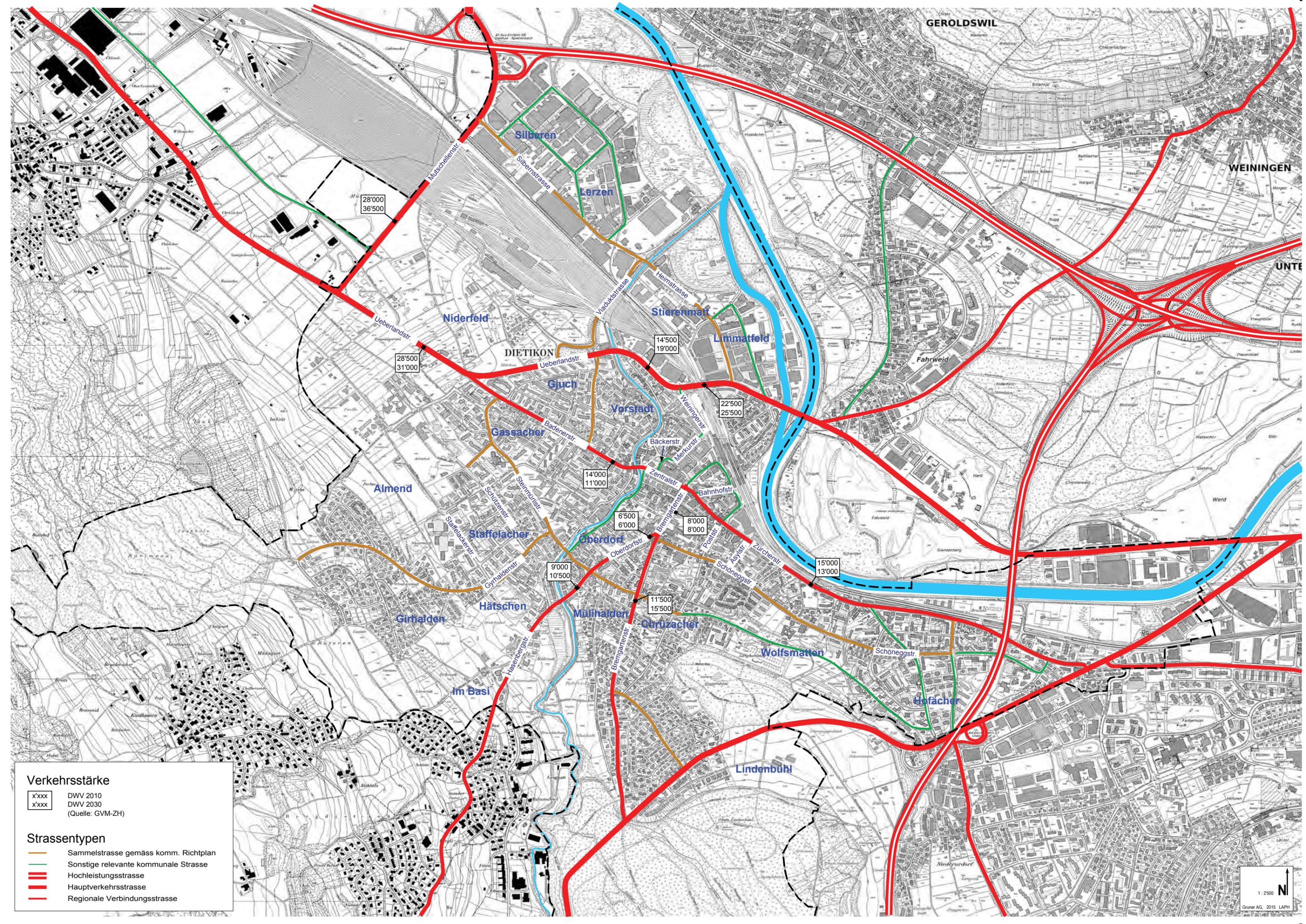


Otto Müller  
Stadtpräsident



Dr. Karin Hauser  
Stadtschreiberin

# Übersichtsplan



**Verkehrsstärke**

x'xxx	DWV 2010
x'xxx	DWV 2030
(Quelle: GVM-ZH)	

**Strasstypen**

- Sammelstrasse gemäss komm. Richtplan
- Sonstige relevante kommunale Strasse
- Hochleistungsstrasse
- Hauptverkehrsstrasse
- Regionale Verbindungsstrasse

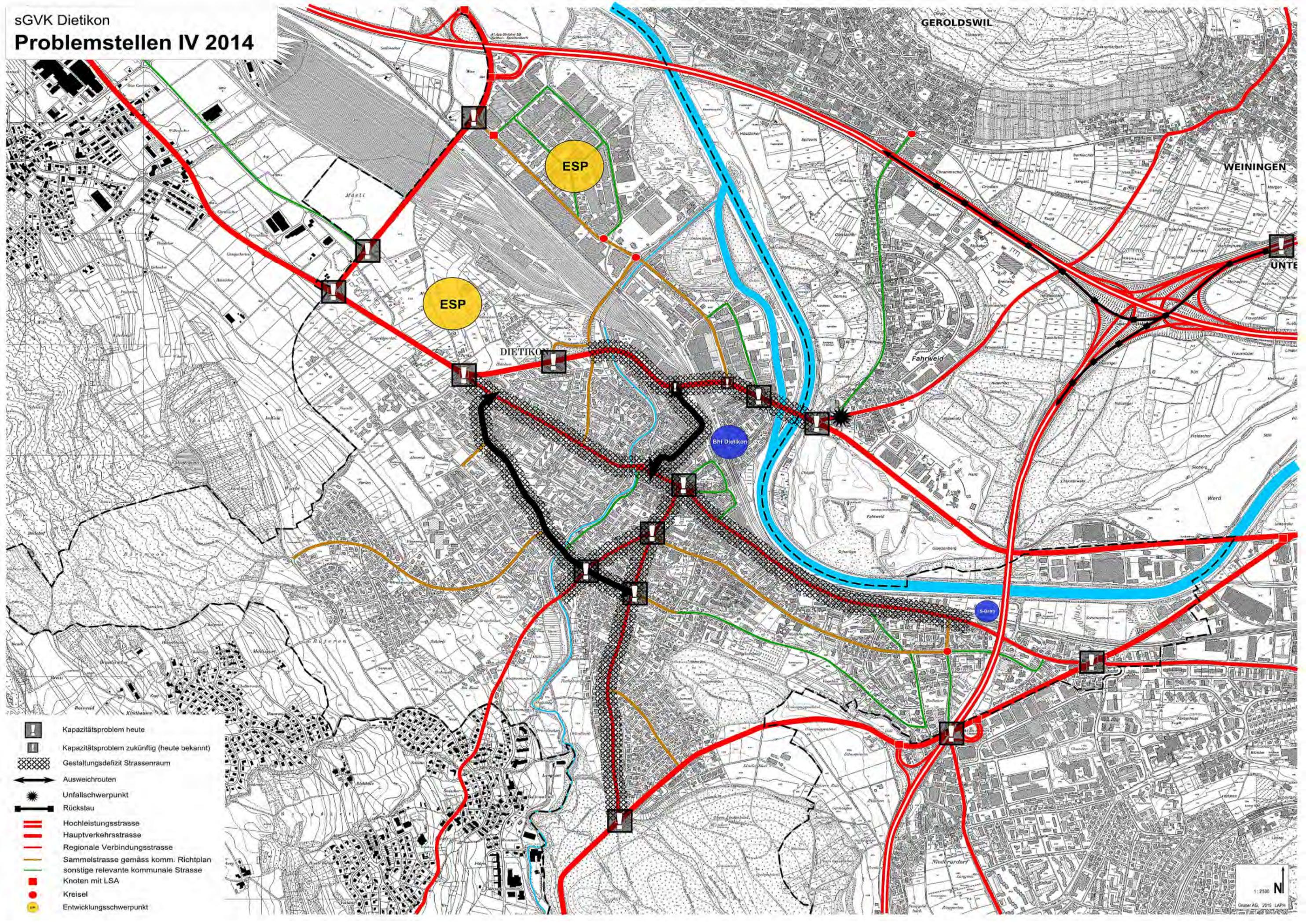
# Anhang



## **Anhang A:**

### **Probleme Individualverkehr 2014**

sGVK Dietikon  
**Problemstellen IV 2014**

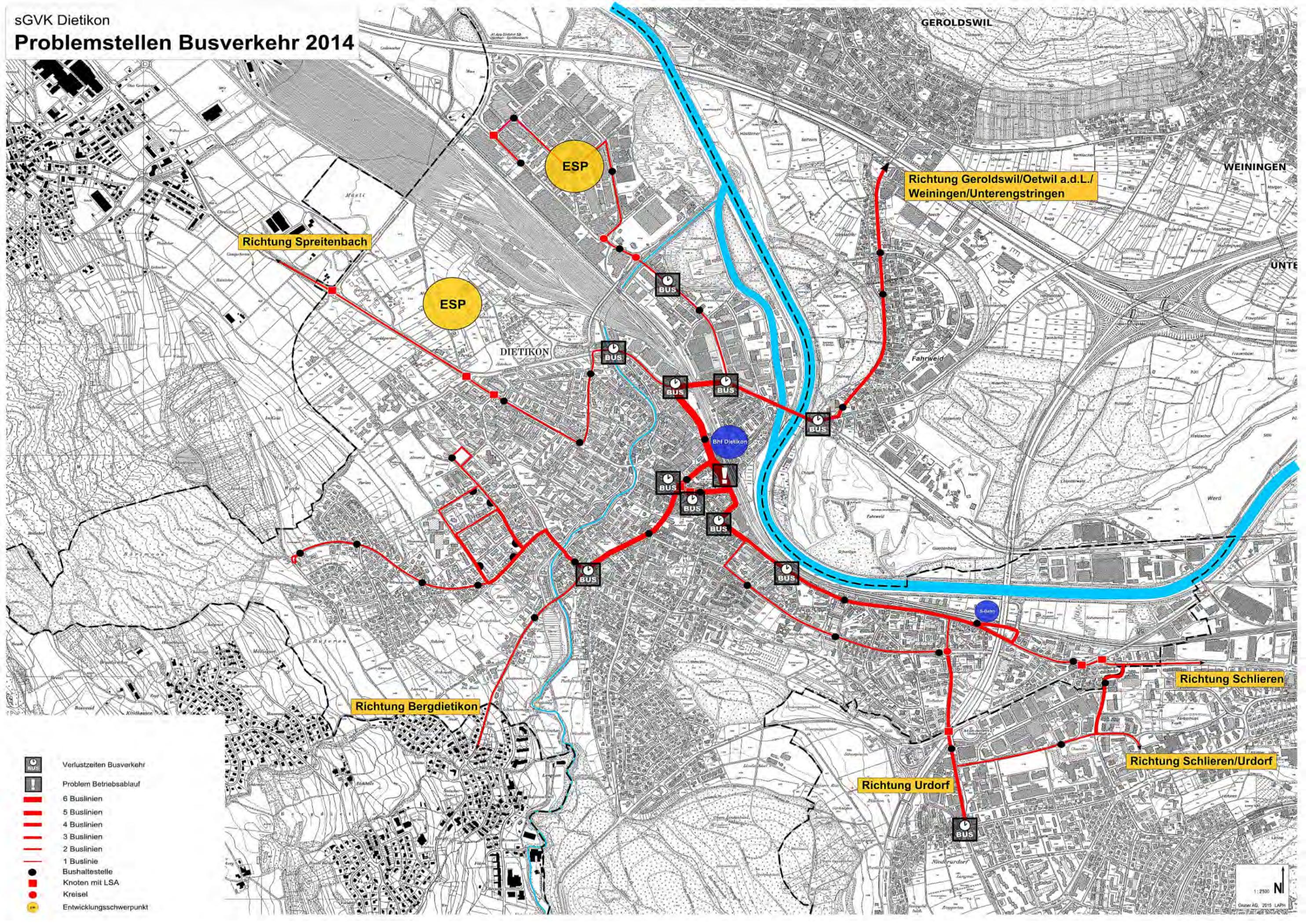


-  Kapazitätsproblem heute
-  Kapazitätsproblem zukünftig (heute bekannt)
-  Gestaltungsdefizit Strassenraum
-  Ausweichrouten
-  Unfallsschwerpunkt
-  Rückstau
-  Hochleistungsstrasse
-  Hauptverkehrsstrasse
-  Regionale Verbindungsstrasse
-  Sammelstrasse gemäss komm. Richtplan
-  sonstige relevante kommunale Strasse
-  Knoten mit LSA
-  Kreisell
-  Entwicklungsschwerpunkt

## **Anhang B:**

### **Probleme Busverkehr 2014**

sGVK Dietikon  
**Problemstellen Busverkehr 2014**

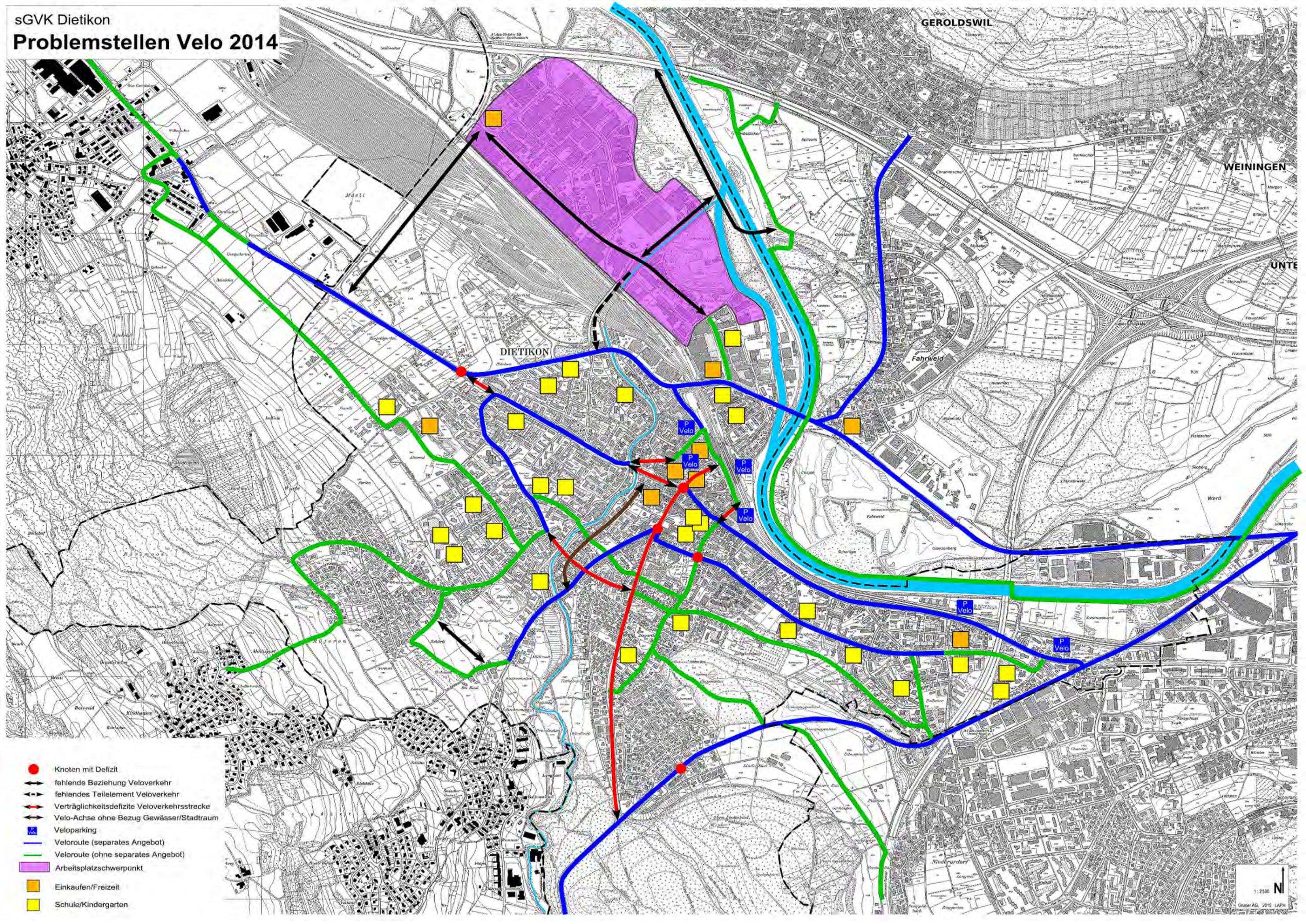


-  Verlustzeiten Busverkehr
-  Problem Betriebsablauf
-  6 Buslinien
-  5 Buslinien
-  4 Buslinien
-  3 Buslinien
-  2 Buslinien
-  1 Buslinie
-  Bushaltestelle
-  Knoten mit LSA
-  Kreisell
-  Entwicklungsschwerpunkt

## **Anhang C:**

### **Probleme Veloverkehr 2014**

sGVK Dietikon  
**Problemstellen Velo 2014**

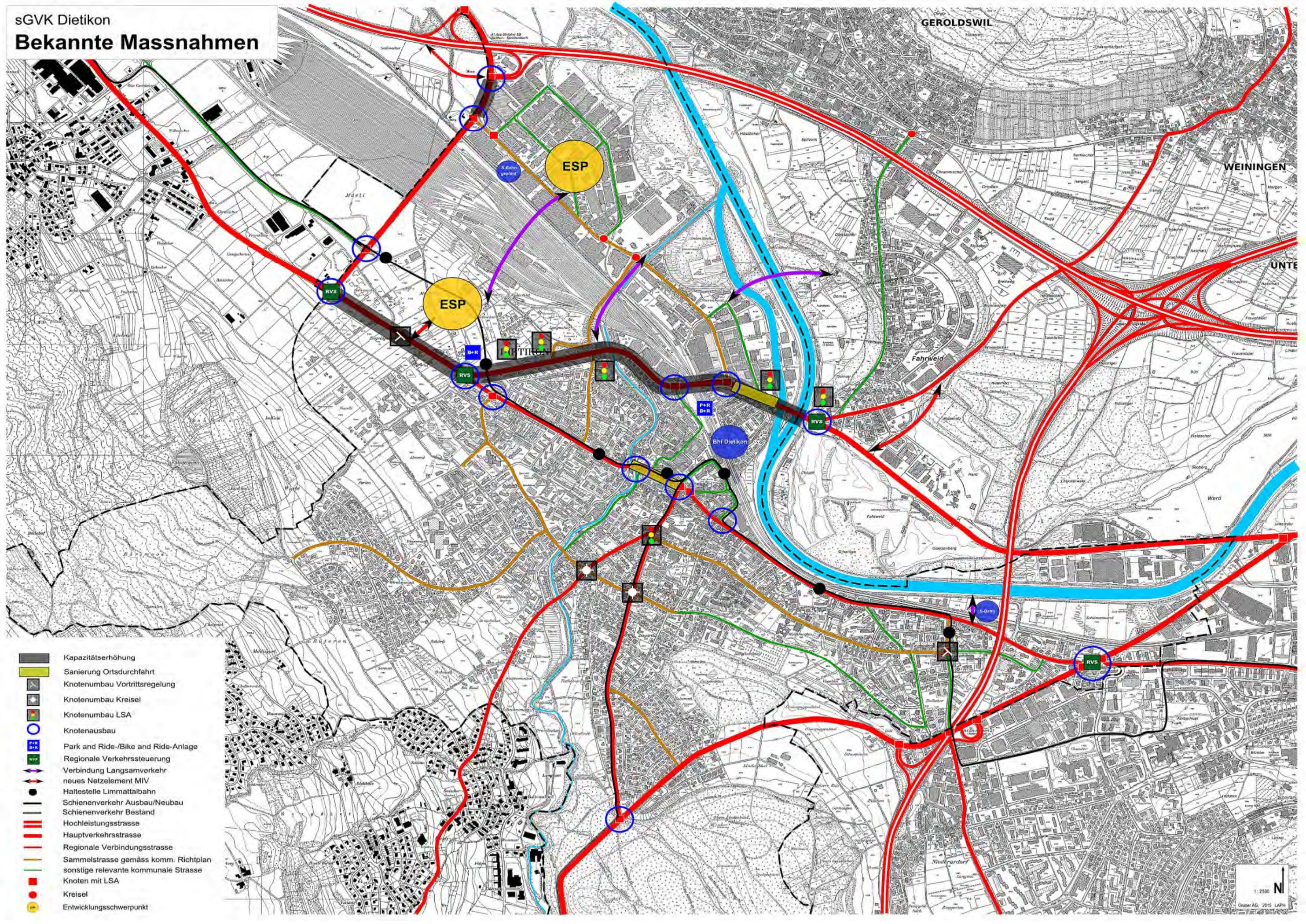


- Knoten mit Defizit
- ↔ fehlende Beziehung Veloverkehr
- ↔ fehlendes Teilelement Veloverkehr
- ↔ Verträglichkeitsdefizite Veloverkehrsstrecke
- ↔ Velo-Achse ohne Bezug Gewässer/Stadtraum
- P Veloparking
- Veloroute (separates Angebot)
- Veloroute (ohne separates Angebot)
- Arbeitsplatzschwerpunkt
- Einkaufen/Freizeit
- Schule/Kindergarten

## **Anhang D:**

### **Übersicht bekannter Massnahmen**

sGVK Dietikon  
**Bekannte Massnahmen**

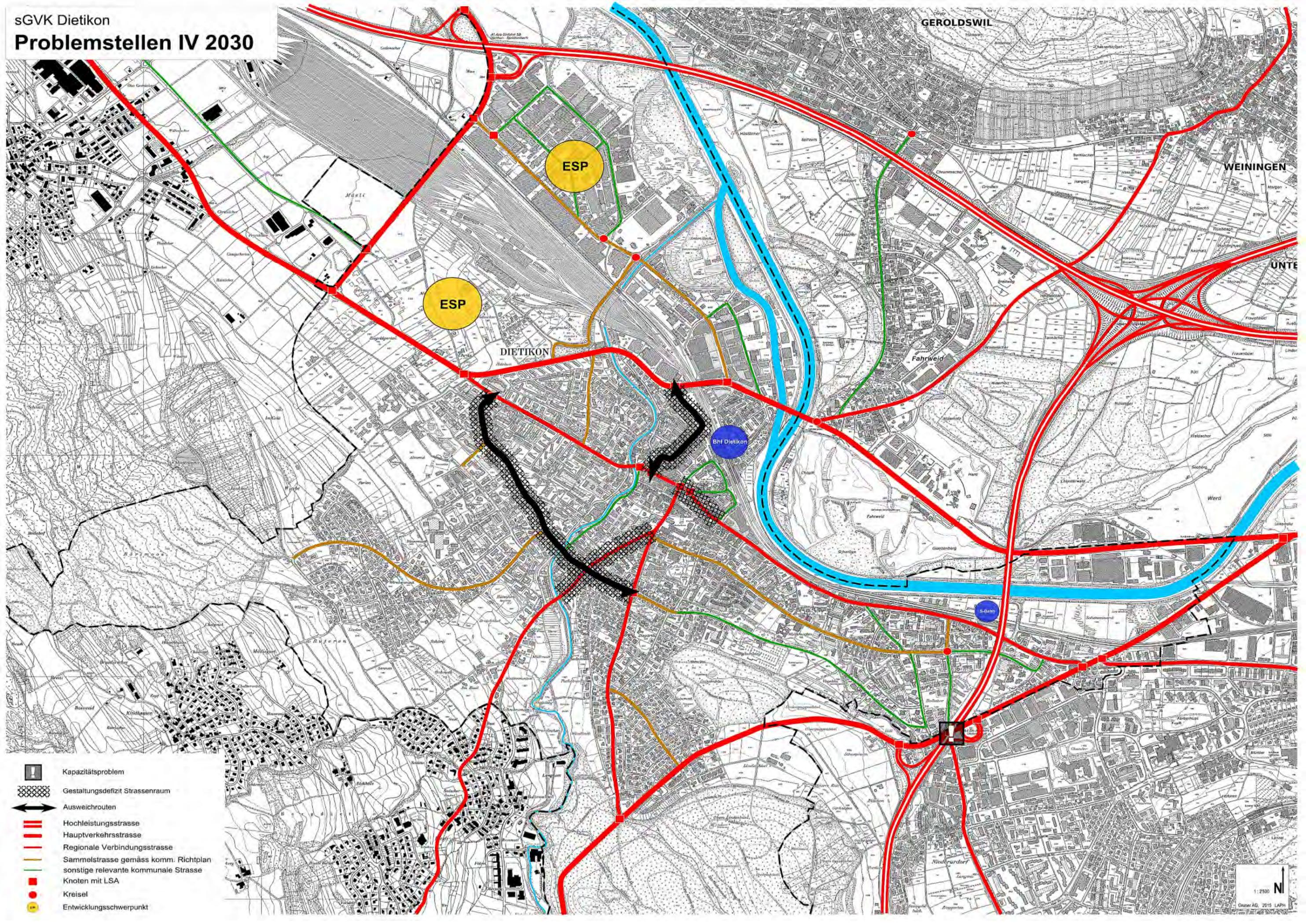


-  Kapazitätserhöhung
-  Sanierung Ortsdurchfahrt
-  Knotenumbau Vorrtrittsregelung
-  Knotenumbau Kreisell
-  Knotenumbau LSA
-  Knotenausbau
-  Park and Ride-/Bike and Ride-Anlage
-  Regionale Verkehrssteuerung
-  Verbindung Langsamverkehr
-  neues Netzelement MIV
-  Haltestelle Limmattalbahnhof
-  Schienenverkehr Ausbau/Neubau
-  Schienenverkehr Bestand
-  Hochleistungsstrasse
-  Hauptverkehrsstrasse
-  Regionale Verbindungsstrasse
-  Sammelstrasse gemäss komm. Richtplan
-  sonstige relevante kommunale Strasse
-  Knoten mit LSA
-  Kreisell
-  Entwicklungsschwerpunkt

## **Anhang E:**

### **Probleme Individualverkehr 2030**

sGVK Dietikon  
**Problemstellen IV 2030**

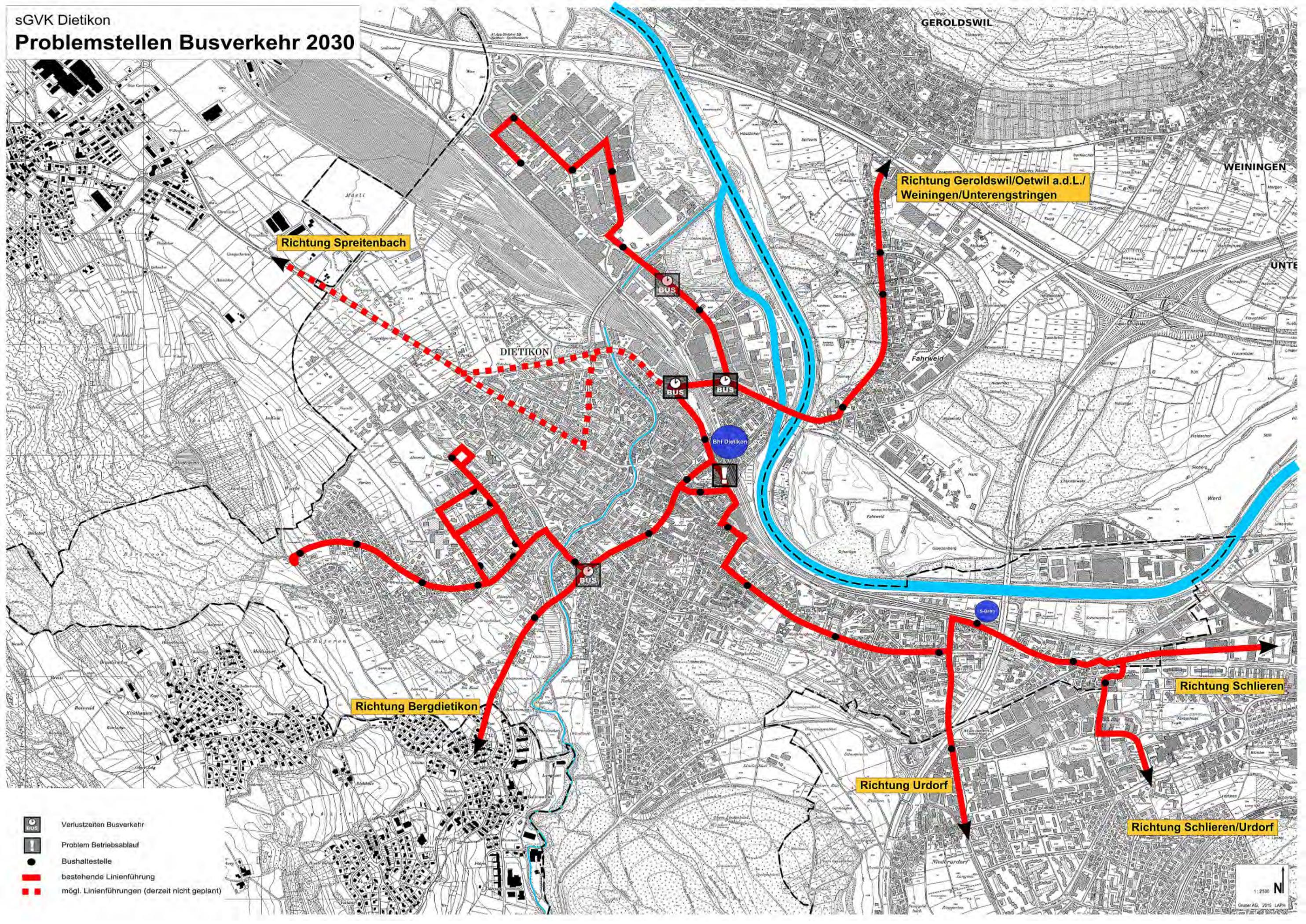


-  Kapazitätsproblem
-  Gestaltungsdefizit Strassenraum
-  Ausweichrouten
-  Hochleistungsstrasse
-  Hauptverkehrsstrasse
-  Regionale Verbindungsstrasse
-  Sammelstrasse gemäss komm. Richtplan
-  sonstige relevante kommunale Strasse
-  Knoten mit LSA
-  Kreisell
-  Entwicklungsschwerpunkt

## **Anhang F:**

### **Probleme Busverkehr 2030**

sgVK Dietikon  
**Problemstellen Busverkehr 2030**



Richtung Spreitenbach

Richtung Geroldswil/Oetwil a.d.L./  
 Weiningen/Unterengstringen

Richtung Bergdietikon

Richtung Urdorf

Richtung Schlieren

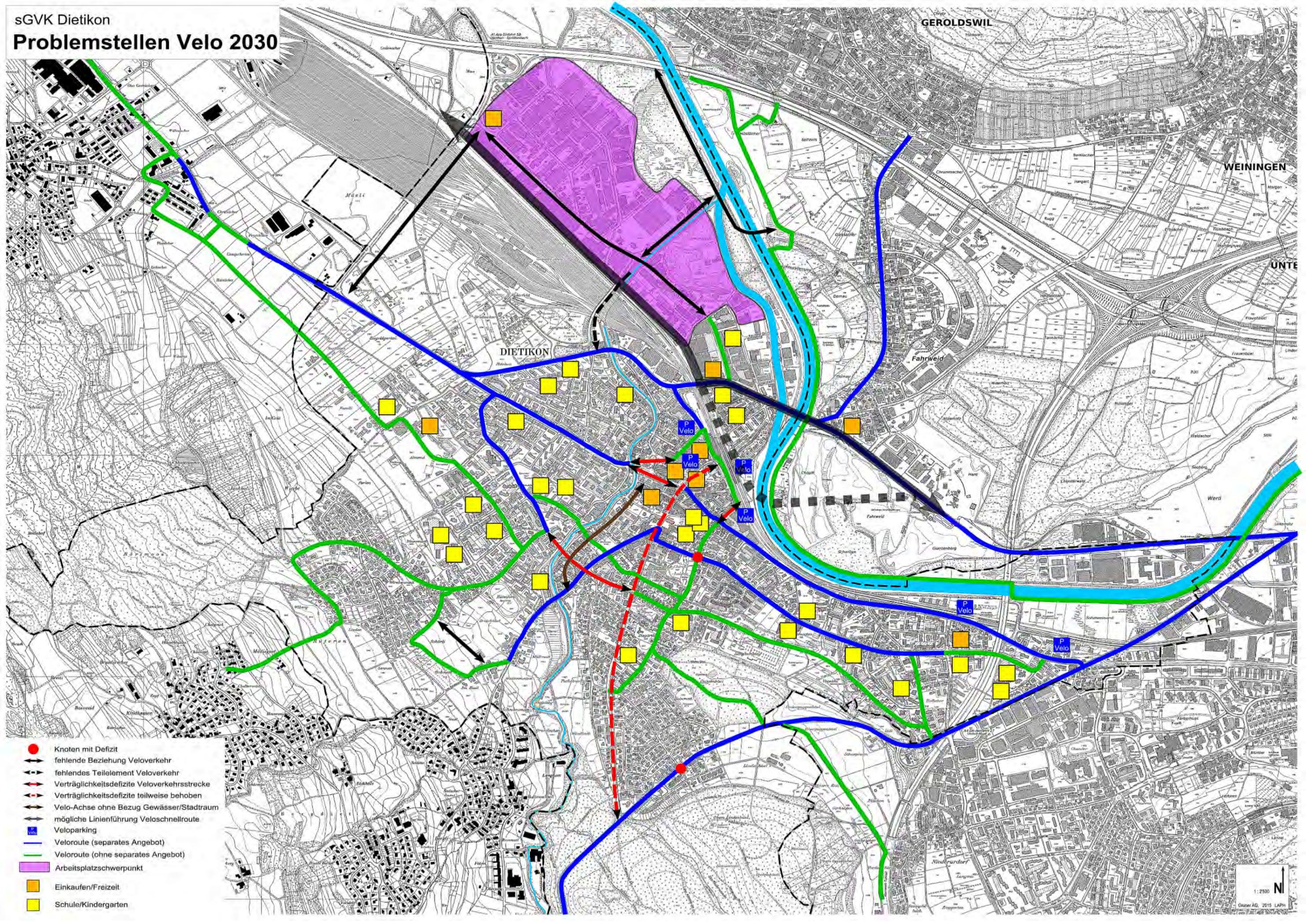
Richtung Schlieren/Urdorf

-  Verlustzeiten Busverkehr
-  Problem Betriebsablauf
-  Bushaltestelle
-  bestehende Linienführung
-  mögl. Linienführungen (derzeit nicht geplant)

## **Anhang G:**

### **Probleme Veloverkehr 2030**

sGVK Dietikon  
**Problemstellen Velo 2030**



- Knoten mit Defizit
- ↔ fehlende Beziehung Veloverkehr
- ↔ fehlendes Teilelement Veloverkehr
- ↔ Verträglichkeitsdefizite Veloverkehrsstrecke
- ↔ Verträglichkeitsdefizite teilweise behoben
- ↔ Velo-Achse ohne Bezug Gewässer/Stadtraum
- ↔ mögliche Linienführung Veloschnellroute
- P Veloparking
- Veloroute (separates Angebot)
- Veloroute (ohne separates Angebot)
- Arbeitsplatzschwerpunkt
- Einkaufen/Freizeit
- Schule/Kindergarten





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