



Gemeinde Dietlikon
Kanton Zürich

Teilrevision der Richt- und Nutzungsplanung

Kommunaler Verkehrsplan

Antrag an die Gemeindeversammlung

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion:

Suter • von Känel • Wild • AG

Orts- und Regionalplaner FSU sia
Baumackerstr. 42 Postfach 8050 Zürich

Telefon 044 315 13 90 Fax 044 315 13 99 info@skw.ch 37231 – 18.07.2008

Inhalt

1.	Einleitung	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Aufgaben und Inhalt	5
2.	Überkommunale Vorgaben	6
2.1	Allgemeines	6
2.2	Öffentlicher Verkehr	6
2.3	Motorisierter Individualverkehr	7
2.4	Rad- und Fusswege	9
3.	Verkehrspolitische Ziele	10
3.1	Übergeordnete Ziele für das gesamte Gemeindegebiet	10
3.2	Ziele für das Industrie- und Entwicklungsgebiet	11
4.	Kommunale Festlegungen	12
4.1	Strassen	12
4.2	Strassen mit besonderen Massnahmen	13
4.3	Bügel Wangen	15
4.4	Knotenoptimierungen	15
4.5	Radwegnetz	17
4.6	Fuss- und Wanderwegnetz	17
4.7	Parkierung	18
4.8	Ortsbus	18
5.	Umsetzung	19
6.	Anhörung und öffentliche Auflage	20
6.1	Öffentliche Auflage	20
6.2	Stellungnahme ZPG	20
6.3	Vorprüfung durch den Kanton	21
	Anhang	23
	Verkehrsplan 1: Strassen / Öffentlicher Verkehr	
	Verkehrsplan 2: Fuss- und Radwege	

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Verkehrsanlagen an der Grenze der Leistungsfähigkeit

Die Verkehrsachsen in und um Dietlikon stossen an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Der Verkehr kommt während den Spitzenverkehrszeiten mit grossen Staulängen und langen Wartezeiten zeitweise zum Erliegen. Besonders akut sind die Probleme im Gebiet Dietlikon Süd. Die negativen Folgen beeinträchtigen nicht nur die Attraktivität und das Image der Gemeinde als Arbeits- und Einkaufsort, sondern schmälern auch die Qualität als Wohnort und Lebensraum.

Einkaufsnutzungen haben grossen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen

Das Zentrumsgebiet Dietlikon Süd hat aufgrund der bestehenden Einkaufsnutzungen wesentliche Auswirkungen auf die Verkehrssituation. Die über 85'000m² Verkaufs- und Freizeiteinrichtungen (Stand 2006) bewirken, dass vorwiegend am Abend sowie an Samstagen die Anschlussknoten an der Neuen Winterthurerstrasse und die gebietsinternen Verkehrsanlagen überlastet sind und der Verkehr zusammenbricht. Aufgrund der Verkehrssituation kann der öffentliche Verkehr vielfach den Fahrplan nicht einhalten und die Anschlüsse beim Bahnhof Dietlikon nicht gewährleisten.

Mit ca. 6'000 Arbeitsplätzen und einer Einwohnerzahl von rund 6'900 ist der Pendlerverkehr beträchtlich: Täglich pendeln ca. 5'000 Personen nach Dietlikon.

Verkehrsprobleme nur zum Teil hausgemacht

Die Verkehrsprobleme der Gemeinde Dietlikon sind jedoch nur zum Teil hausgemacht; insofern können sie nur teilweise durch die Gemeinde selber gelöst werden (z.B. Überlastung Brüttislerkreuz, Besucherverkehr zu den Einkaufszentren Glatt und Hochbord).

Verkehr im Gebiet nördlich der Neuen Winterthurerstrasse

Im Gegensatz zur Verkehrssituation im Gebiet Dietlikon Süd, herrscht im Dorfbereich verkehrstechnisch gesehen eine unproblematische Situation. Nördlich der Neuen Winterthurerstrasse bestehen wenige Hauptverkehrsachsen mit verhältnismässig untergeordneten Verkehrsströmen. Hauptanliegen sind die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und die Kanalisierung des Verkehrs auf die Hauptachsen.

Anlass der Revision

Die Gemeinde will die Verkehrssituation insbesondere im südlichen Gemeindegebiet verbessern und hat darum die bestehenden Planungsmittel auf ihre Zweckmässigkeit hin überprüft.

Geänderte Verhältnisse

Der rechtskräftige gemeindliche Verkehrsplan Strassennetz stammt aus dem Jahre 1981. Die planerischen Randbedingungen haben sich in der Zwischenzeit wesentlich geändert. Im Rahmen dieser Revision sollen die gemeindlichen Festlegungen auf die Inhalte des im Jahr 2007 festgesetzten kantonalen Richtplans Verkehr abgestimmt werden. Dieser legt neu die Anforderungen an verkehrsentensive Einrichtungen fest. Im Gebiet Dietlikon Süd sind somit die planerischen Voraussetzungen zu schaffen, damit die im kantonalen Richtplan definierten Anforderungen bezüglich Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr erfüllt werden.

Grundlage der Revision

Grundlage der Revision sind die Inhalte des kommunalen Gesamtverkehrskonzepts 2004 und des Masterplans 2006:

- Die Gemeinde Dietlikon hat ein Gesamtverkehrskonzept über das ganze Gemeindegebiet erarbeitet (2004). Dieses setzt sich aus den Teilkonzepten MIV, Ruhender Verkehr, Öffentlicher Verkehr, Radwege, Fusswege sowie Raumplanung zusammen.
- Mit Beschluss vom 10. Mai 2005 wurde für das Gebiet Dietlikon Süd eine Planungszone im Sinne von §346 PBG erlassen. In Zusammenarbeit mit Vertretern der Gemeinde, des Gewerbes, der ZPG sowie des Kantons wurde ein Masterplan erarbeitet. Dieser definiert den Rahmen der künftigen Gebiets- und Verkehrsentwicklung innerhalb der Planungszone.

Gesamtpaket

Die Revision des Verkehrsplanes ist Teil eines Gesamtpaketes, das der Gemeindeversammlung zur Festsetzung vorgelegt wird. Auf der Basis des Masterplanes sollen auch die Bau- und Zonenordnung revidiert sowie ein öffentlicher Gestaltungsplan über das Zentrum Dietlikon Süd beschlossen werden. Zudem sichert der Teilerschliessungsplan Dietlikon Süd die Finanzierung eines 1. Teilpaketes zur Optimierung der Verkehrsanlagen im Gebiet Dietlikon Süd.

Bestandteile des Verkehrsplanes

Die Festlegungen, welche durch die Gemeinde im Verkehrsplan vorgenommen werden, sind in diesem Bericht im Kapitel 4 beschrieben und in den zugehörigen Plänen dargestellt:

Verkehrsplan 1	Strassennetz / Öffentlicher Verkehr
Verkehrsplan 2	Radwegnetz / Fusswegnetz

1.2 Aufgaben und Inhalt

Wirkung	Der kommunale Verkehrsplan legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen das Strassennetz, öffentliche Parkieranlagen, Fuss- und Radwege sowie das öffentliche Verkehrsnetz von kommunaler Bedeutung fest. Er zeigt die Groberschliessung des Siedlungsgebietes auf und legt damit fest, für welche Verkehrsinfrastruktur die Gemeinde zuständig ist.
Verbindlichkeit	Der kommunale Verkehrsplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Er wird von der Gemeindeversammlung festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt.
Rechtliche Grundlage für Planungsmassnahmen	<p>Der Verkehrsplan dient als Grundlage für den Erschliessungsplan und für Baulinienpläne oder Werkpläne.</p> <p>Baulinien und Werkpläne bewirken innerhalb ihres Geltungsbereiches ein Veränderungsverbot und erteilen dem anordnenden Gemeinwesen das Enteignungsrecht. Sie reservieren damit die für die Verkehrsanlagen erforderlichen Flächen.</p> <p>Aufgrund der hohen Verkehrsnachfrage sind im Gebiet Dietlikon Süd die Verkehrsanlagen auszubauen. Der Ausbau kann jedoch voraussichtlich innerhalb der rechtskräftigen Baulinien erfolgen. Allenfalls sind die Baulinien auf der Basis eines Vorprojektes anzupassen.</p>
Anordnungsspielraum bei der Umsetzung	Bei der Realisierung von geplanten Anlagen besteht ein Anordnungsspielraum. Die Grundeigentümer werden erst durch einen grundeigentümerverbindlichen Erlass betroffen (z.B. Baulinien). Dabei stehen ihnen die üblichen Rechtsmittel zur Verfügung, um sich nötigenfalls gegen Anordnungen zu wehren.
Auftrag an den Gemeinderat und konzeptionelle Grundlagen für weitere Planungen	Die mit dem Verkehrsplan verbundenen Ziele und Absichten sind als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen. Dieser soll bei seinen Entscheidungen darauf achten und die ihm zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass die Entwicklung des Verkehrsgeschehens im geplanten Sinne erfolgt.

2. Überkommunale Vorgaben

2.1 Allgemeines

Kantonaler und Regionaler
Richtplan, Teil Verkehr

Die überkommunalen Vorgaben sind im Kantonalen und Regionalen Richtplan festgelegt. Zum einen ist das der kantonale Richtplan Verkehr, welcher der Kantonsrat am 26. März 2007 festgesetzt hat, zum anderen sind das die regionalen Richtpläne Verkehr und Fuss- und Wanderwege, welche aus dem Jahre 1998 stammen. Sie bilden die Grundlage für die Ergänzungen auf Gemeindeebene. Eine Änderung der übergeordneten Festlegungen würde eine entsprechende Revision dieser Pläne erfordern.

2.2 Öffentlicher Verkehr

Bahn

Als kurz- bis mittelfristige Massnahme bezeichnet der kantonale Richtplan zur Leistungssteigerung des S-Bahn- und Fernverkehrs eine neue Bahnverbindung Dietlikon – Winterthur mit einem doppelspurigen Tunnel.

Tramverlängerung

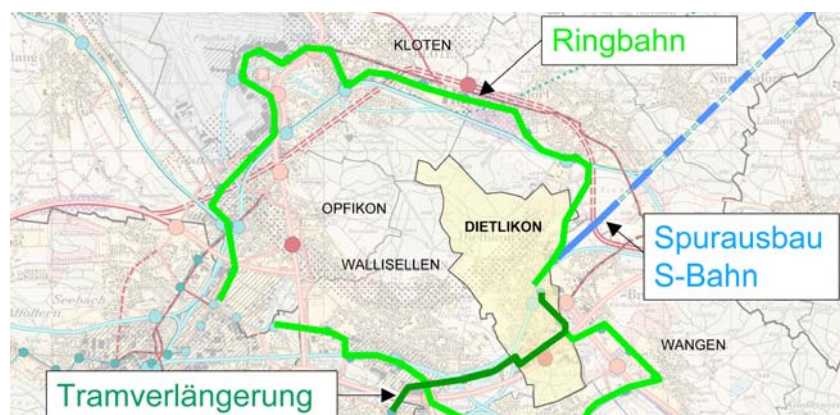
Für die Erschliessung der Zentrumsgebiete im Glattal ist eine Verlängerung der Tramlinie Schwamendingen-Altried-Dietlikon als geplant festgelegt (mittelfristig). Dies geschieht in Koordination zur Glattalbahn.

Ringbahn

Ein langfristiges Vorhaben ist die Erweiterung der Glattalbahn zur Ringbahn („Ringbahn Hardwald“), welche die wichtigsten Wachstumsgebiete des Glatttals verbindet. Es besteht die Absicht, Dietlikon an das Ringbahnnetz anzuschliessen.

Die im Verkehrsplan 1 abgebildete Linienführung entspricht der Darstellung im rechtskräftigen kantonalen Richtplan. Die Linienführung wird durch den Kanton in einer Korridor- und Trasseestudie bis 2008 verifiziert und gegebenenfalls angepasst.

Übersicht



Bus

In Dietlikon besteht folgendes regionales Busangebot:

- Linie 748: Dietlikon (Hofwiesen) – Dübendorf (Bahnhof)
- Linie 796: Dietlikon (Bahnhof) – Bahnhof Stettbach (Zürich)
- Linie 787: Brüttisellen – Bahnhof Stettbach (Zürich)
- Linie 765: Dietlikon (Bad) - Flughafen

Der nördliche Gemeindeteil in Dietlikon ist nur ungenügend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Um diese Lücke zu schliessen und gleichzeitig eine direktere Verbindung Richtung Flughafen zu erhalten, soll eine neue Busverbindung Dietlikon – Bassersdorf errichtet werden. Mit der Einführung dieser Linie ist im Grund eine neue Haltestelle zu errichten.

Laufende Planung Buslinienkonzept Glatttal

Das Busangebot für das Glattal soll neu definiert werden. Die bestehenden Einkaufsgebiete Glatt, Dietlikon Süd, Hochbord und Volketswil spielen dabei eine wichtige Rolle. Die künftigen ÖV-Korridore sollen diese Einkaufsgebiete und die umliegenden Gemeinden besser miteinander verbinden. Es werden vorwiegend lange Durchmesserlinien mit einer hohen Taktichte angestrebt. Die Hauptzentren sollen direkt und Umsteigefrei miteinander verbunden werden.

Verlängerung Bus 94

Gemäss heutigem Erkenntnisstand könnte eine Verlängerung der Buslinie 94 vom Bahnhof Oerlikon zum Zentrum Glatt nach Dietlikon kurzfristig umgesetzt werden. Die Buslinie 94 würde ab Wallisellen die Linie 787 ersetzen.

Linienführung auf der Industrie- strasse West

Damit die Standortvoraussetzungen für verkehrsentensive Einrichtungen gemäss dem Kantonalen Richtplan erfüllt werden, ist der heutige Bus 787 via Knoten K1 in das Zentrumsgebiet Dietlikon Süd zu führen. Im westlichen Abschnitt der Industriestrasse ist eine neue Bushaltestelle zu realisieren. Diese Linienführung ist aus heutiger Sicht einer betrieblich ungünstigeren Busführung über den Mähenriedweg vorzuziehen.

2.3 Motorisierter Individualverkehr

Folgende Strassen sind in den übergeordneten Richtplänen festgelegt:

Autobahn

- Nationalstrassen A1
- Nationalstrasse A53 (Oberlandautobahn; nicht auf Gemeindegebiet von Dietlikon)

Regionale Strassen

- Neue Winterthurerstrasse
- Bassersdorferstrasse – Bahnhofstrasse ¹⁾
- Alte Winterthurerstrasse ¹⁾

¹⁾ Mit dem Bau der Glattalautobahn (K10) werden diese regionalen Strassen zu kommunalen Strassen abklassiert.

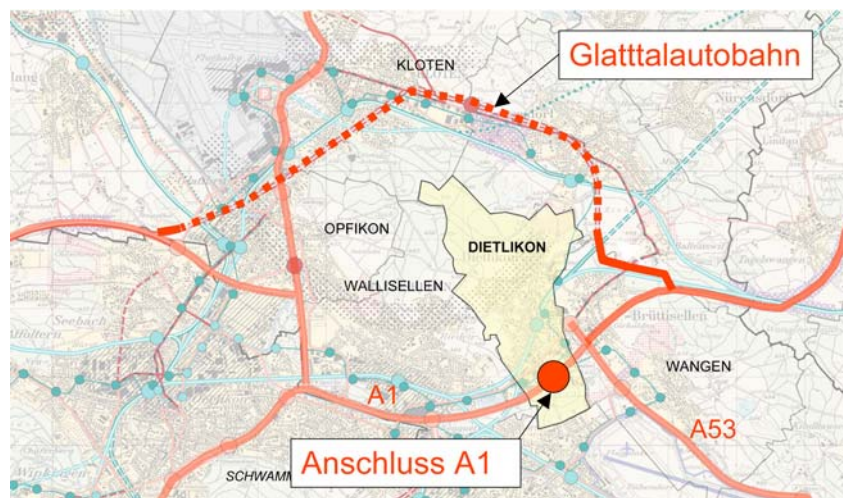
Glatttalautobahn

Der kantonale Richtplan Verkehr sieht mittel- bis langfristig (bis ca. 2020) den Bau einer 4-streifigen Autobahn von Baltenswil nach Seebach vor. Die Linienführung ist grösstenteils unterirdisch vorgesehen.

Autobahnanschluss Dietlikon

Zudem ist ein Autobahnanschluss in Dietlikon als geplant festgelegt. Dieser Anschluss kann nur realisiert werden, wenn die Glatttalautobahn umgesetzt ist und das Brüttsellerkreuz entsprechend entlastet wird. Die Machbarkeit wird durch den Kanton geprüft. Mit dem Bau dieses Anschlusses wird die Dübendorferstrasse im Abschnitt Neue Winterthurerstrasse bis zur Autobahn A1 zur Staatsstrasse aufklassiert.

Übersicht Hochleistungsstrassen



Rechtliche Bedeutung

Die Bezeichnung dieser Strassen als überkommunale Strassen bedeutet, dass dies Staatsstrassen sind und daher der Kanton für Bau, Unterhalt und Erneuerung zuständig ist.

Werkhöfe

Im regionalen Richtplan ist in der Industriezone ein Werkhof als geplant bezeichnet.

Parkierung

Auf dem nördlichen Bahnhofsareal besteht eine Park-and-Ride-Anlage von regionaler Bedeutung.

Für den Bau und den Betrieb ist der Kanton zuständig, welcher diese Aufgabe der SBB respektive dem ZVV übertragen hat.

2.4 Rad- und Fusswege

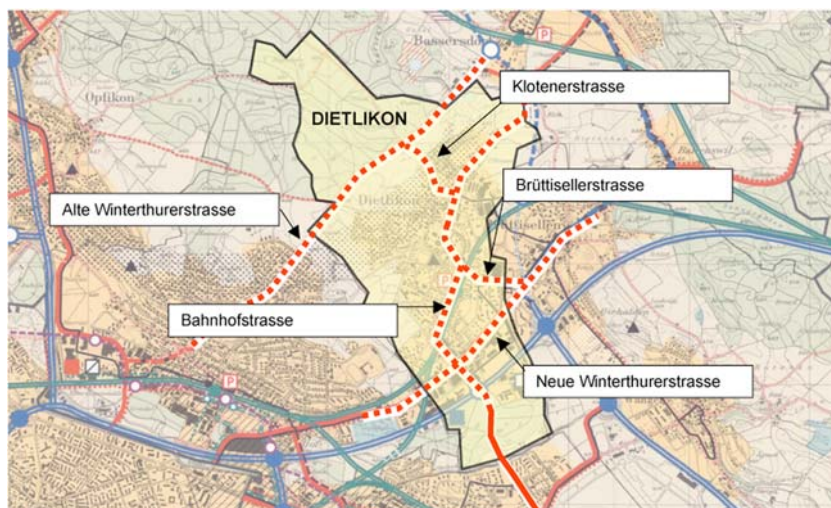
Regionale Radwege

Die Hauptachsen der bestehenden und geplanten Radverbindungen sind im regionalen Richtplan festgelegt. Es sind folgende Ausbauvorhaben bezeichnet, die zum Teil bereits ausgeführt wurden:

- Neue Winterthurerstrasse:
Heute teilweise als kombinierter Fuss- und Radweg markiert
- Bahnhofstrasse – Bassersdorferstrasse:
Bereits ausgeführt (Kernfahrbahn mit beidseitig markierten Radstreifen)
- Bahnhofstrasse – Dübendorferstrasse:
Radstreifen einseitig vorhanden
- Brüttsellerstrasse:
Kein Radstreifen oder separater Radweg vorhanden
- Klotenerstrasse:
Kein Radstreifen oder separater Radweg vorhanden
- Alte Winterthurerstrasse:
Separater Radweg teilweise vorhanden; Radweg projiziert

Bau dieser Hauptvelorouten ist grundsätzlich Sache des Kantons. Baulicher und betrieblicher Unterhalt ist Sache des Eigentümers.

Übersicht geplante Radwege gemäss Verkehrsplan 1998



Regionale Fuss- und Wanderwege

Wichtige Fusswege sind im regionalen Richtplan Verkehr, Fuss- und Wanderwege festgelegt. Auf dem Gemeindegebiet von Dietlikon sind keine Ausbauvorhaben bezeichnet.

Der Unterhalt der bestehenden Wege ist grundsätzlich Sache des Eigentümers.

3. Verkehrspolitische Ziele

3.1 Übergeordnete Ziele für das gesamte Gemeindegebiet

Verkehr kanalisieren	<p>Es ist zu verhindern, dass sich der Verkehrsdruck auf das Gemeindestrassennetz ausdehnt und dieses für Schleichwege benützt wird. Dies gilt ganz besonders für die Wohnquartiere nördlich der Neuen Winterthurerstrasse aber auch für die Quartiere in den Nachbargemeinden.</p> <p>In reinen Wohngebieten sind verkehrslenkende und bauliche Massnahmen sowie Tempo-30- und Begegnungszonen für geeignete Teilgebiete zu prüfen.</p>
Verkehr beruhigen	<p>Der Durchgangsverkehr soll siedlungsgerecht durch das Ortszentrum von Dietlikon fliessen. Mit der vorgesehenen Abklassierung der Bahnhofstrasse wird der Gestaltungsspielraum im Dorfzentrum von Dietlikon erhöht.</p>
Verkehrssicherheit erhöhen	<p>In den Wohnquartieren steht die Verkehrssicherheit im Vordergrund. Das kommunale Gesamtverkehrskonzept 2004 bezeichnet diverse Massnahmen, mit welchen dieses Ziel erreicht werden kann.</p> <p>Die Massnahmen sollen schrittweise umgesetzt werden. Dabei sind Synergien im Zusammenhang mit anstehenden Strassensanierungen und Unterhaltsarbeiten zu nutzen.</p> <p>Bei der Detailplanung und Umsetzung der Massnahmen ist den Anliegen der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Kinder, der Betagten und der Behinderten, Rechnung zu tragen.</p>
Langsamverkehr fördern	<p>Für die wichtigen Fuss- und Radverkehrsrouten, namentlich Schulwege, sind sichere Querungsmöglichkeiten nicht nur über die Hauptachsen zu garantieren.</p> <p>Routen und Zonen mit klarer Verkehrstrennung zwischen Langsamverkehr und MIV sind gegenüber Gebieten mit Mischverkehr zu unterscheiden und die notwendigen Massnahmen (Eigenstrasse, Langsamfahrzone) aufzuzeigen.</p>

3.2 Ziele für das Industrie- und Entwicklungsgebiet

Leistungsfähige Erschliessung sicherstellen

- Die Erreichbarkeit der Industrie- und Entwicklungsgebiete für Berufstätige, Anlieferer und Kunden (mit ÖV oder MIV) aus allen Richtungen ist zu gewährleisten.
- Die Nutzungsmöglichkeiten im Gebiet Dietlikon Süd und die Leistungsfähigkeit der Zu- und Wegfahrten sind ins Gleichgewicht zu bringen.
- Die Orientierung und Auffindbarkeit der Zielorte im Zentrumsgebiet Dietlikon Süd sind zu verbessern.
- Es sind verkehrsorganisatorische und –lenkende Massnahmen nötig, die zur Reduktion der Stauzeiten und zur Verflüssigung des Verkehrs beitragen und unnötigen Suchverkehr vermeiden.

Öffentlicher Verkehr optimieren

- Der öffentliche Verkehr ist dort, wo er heute im Stau stecken bleibt, zu verflüssigen.
- Das vorhandene Potenzial der öffentlichen Verkehrsmittel ist besser zu nutzen. Der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs am regionalen Einkaufsverkehr ist zu erhöhen. Insbesondere ist das Gebiet Dietlikon Süd nicht nur für die Berufstätigen, sondern auch für die Kunden besser erreichbar zu machen.
- Zu prüfen sind Fahrplanverdichtungen und Möglichkeiten zu Netzverdichtungen.
- Mit gezielten Massnahmen auf der Industriestrasse ist die Busbevorzugung zu gewährleisten, sodass die im Kantonalen Richtplan Verkehr festgelegten Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen erfüllt werden.
- Für den geplanten Bau der Ringbahn ist ein geeignetes Trasse zu sichern.

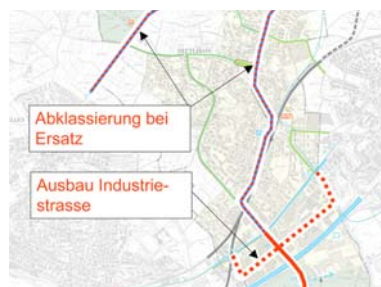
Parkplatzangebot auf die Nachfrage und die verfügbare Verkehrsinfrastruktur abstimmen

- Es ist ein flächendeckendes Bewirtschaftungskonzept der Parkplätze auf öffentlichem Grund einzuführen.
- Entlastungsmöglichkeiten durch spezifische ÖV-Angebote, kombinierten Verkehr (P+R), Plafonierung und/oder Pool-Bildung (Mehrfachnutzungen) sind zu erwägen.

4. Kommunale Festlegungen

4.1 Strassen

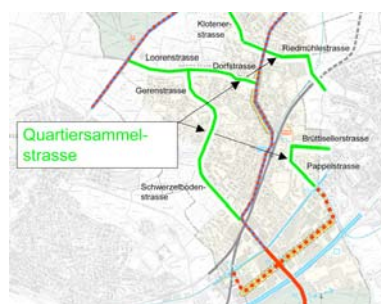
Sammelstrassen



Die Sammelstrassen bilden eine Ergänzung zum regionalen Strassennetz. Sie kanalisieren den quartierfremden Verkehr auf Achsen ausserhalb der Wohngebiete. Diese Strassen sind auf die Anforderungen der Motorfahrzeuge auszurichten. Fussgänger werden in der Regel und Radfahrer nach Möglichkeit abgetrennt oder geschützt geführt (Radstreifen, Trottoirs). In Dietlikon sind dies:

- Dübendorferstrasse (Teilstück)
- Industriestrasse

Quartiersammelstrassen



Die Quartiersammelstrassen bilden zusammen mit den Sammelstrassen die Groberschliessung der Baugebiete. Diese Strassen sind nutzungsorientiert zu gestalten. Es werden angemessene Ausbaugrössen verwendet und es können verkehrsberuhigende Massnahmen ergriffen werden, um eine rücksichtsvolle Fahrweise zu erreichen oder unerwünschten Fremdverkehr fernzuhalten. Den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger und der Radfahrer ist Rechnung zu tragen. Die Massnahmen sind so zu gestalten, dass die Anstösser ein angenehmes Wohn- und Arbeitsumfeld haben. In Dietlikon sind dies:

- Schwerzelbodenstrasse
- Gerenstrasse
- Loorenstrasse
- Dorfstrasse
- Klotenerstrasse
- Riedmühlestrasse
- Pappelstrasse – Brunnenwiesenstrasse (Abschnitt) – Brüttisellerstrasse

Quartierstrassen

Alle übrigen Strassen sind Quartierstrassen. Es gelten die gleichen Grundsätze wie für Quartiersammelstrassen, wobei bei der Strassenraumgestaltung den Bedürfnissen der Anstösser noch vermehrt Rechnung getragen werden kann.

Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren

Das kommunale Gesamtverkehrskonzept 2004 zeigt, dass auf allen diesen Strassen im Interesse der Wohnqualität, der Sicherheit und der Umwelt (Lärm, Luft) eine defensive, langsame Fahrweise anzustreben ist.

Die im kommunalen Gesamtverkehrskonzept aufgezeigten Massnahmen sind schrittweise umzusetzen.

4.2 Strassen mit besonderen Massnahmen

Bahnhofstrasse

Aufgrund der Zentrumslage hat die Bahnhofstrasse im Abschnitt Bahnübergang – Hofwiesenstrasse aus ortsbaulicher Sicht eine besondere Bedeutung.

Bei Abklassierung umgestalten



Mit der Abklassierung der Bahnhofstrasse von einer Staatsstrasse in eine kommunale Sammelstrasse wird die Möglichkeit geschaffen, diesen Strassenraum im Zentrum von Dietlikon für alle Verkehrsteilnehmer benutzer- und aufenthaltsfreundlich zu gestalten. Eine Umgestaltung zielt zudem darauf ab, den Durchgangsverkehr zu reduzieren und nach Möglichkeit auf die geplante Glatttalautobahn zu verlagern.

Industriestrasse



Die hohe Verkehrsnachfrage im Zentrum Dietlikon Süd macht einen Ausbau der bestehenden Strassen erforderlich. Damit soll der Verkehrsablauf optimiert und insbesondere die Situation für den öffentlichen Verkehr verbessert werden.

Der ÖV-Anteil soll im Einkaufsverkehr und im Arbeitsverkehr erhöht werden. In einem ausgelasteten Verkehrsnetz ist für einen gut funktionierenden öffentlichen Verkehr ein Eigentrassee erforderlich. Dadurch lassen sich Zeitverluste verhindern.

Separate Busspuren auf der Neuen Winterthurerstrasse und soweit erforderlich auf der Industriestrasse sind die Voraussetzung, damit der Busbetrieb qualitativ und quantitativ verbessert (Einhaltung Taktfahrplan, Angebotsverbesserung etc.) und dadurch der ÖV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen gesteigert werden kann. Ziel ist es, die Buskunden möglichst effizient und nahe an die Zielgebiete zu führen.

Industriestrasse ausbauen

Gemäss Gestaltungskonzept soll die Industriestrasse in einer ersten Ausbautetappe um eine dritte Fahrspur ergänzt werden. Diese wird im Bereich der überlasteten Verkehrsknoten als "Busspur" ausgestaltet. Wo der öffentliche Verkehr zusammen mit dem MIV ungehindert auf der gleichen Fahrbahn geführt werden kann, soll der Strassenraum um einen Mehrzweckstreifen ergänzt werden. Dieser erleichtert die Abbiegemanöver der Personenwagen und dient den Fussgängern als Querungshilfe.

Die erste Ausbautetappe bildet die Basis, damit die Standortvoraussetzungen für verkehrsentensive Einrichtungen gemäss dem kantonalen Verkehrsplan erfüllt werden können (ÖV-Gütekategorie C; Einzugsgebiet 150 m; mindestens 8 Halten pro Stunde). Im Rahmen dieser Revision wird mit dem Teilerschliessungsplan die Finanzierung des geplanten Ausbaus gesichert. Mit der Annahme des Teilerschliessungsplanes gelten die Investitionen für die erste Ausbautetappe als zweckgebundene Ausgabe.

Raumsicherung für Vollausbau

Langfristig ist der Bau eines durchgehenden ÖV-Eigentrassees geplant, damit gemäss kantonalem Richtplaneintrag die Tramverlängerung vom Altried nach Dietlikon sowie die Ringbahn Hardwald umgesetzt werden kann.

Die bestehenden Verkehrsbaulinien reichen weitgehend aus, damit auf der Industriestrasse ein zweispuriges separates ÖV-Trasse realisiert werden kann.

Engpässe bestehen entlang dem Altbach. Die unterschiedlichen Raumansprüche können in diesem weitgehend überbauten Gebiet nicht alle vollständig erfüllt werden. Die im öffentlichen Gestaltungsplan vorgesehenen Mantellinien sind als Kompromiss zu verstehen und erleichtern die Umsetzung eines Eigentrassees in einer ersten Ausbautappe (vgl. öffentlicher Gestaltungsplan Dietlikon Süd). Für den Ausbau wird zwischen dem Knoten an der Neuen Winterthurerstrasse bis zur Brandbachstrasse ein Raum von mindestens 22m gesichert. Somit können in diesem Abschnitt 3 Fahrspuren für den MIV (inkl. Bypass), je ein Eigentrassee für die Ringbahn sowie zwei Gehwege erstellt werden. Offen ist, ob die Ringbahn auf der Industriestrasse in Fahrtrichtung Dübendorf auf einer gemeinsamen Fahrbahn mit dem MIV geführt werden kann.

Im Abschnitt zwischen Brandbachstrasse und der südlichen Industriestrasse beträgt der mit Mantellinien gesicherte Raum rund 21m. Beim Grundstück Kat. Nr. 3760 verzichtet die Gemeinde vorerst darauf eine über die bestehenden Verkehrsbaulinien hinausgehende Raumsicherung vorzunehmen. Das verbleibende Nadelöhr ermöglicht den Bau von lediglich einem separaten ÖV-Eigentrassee, wie dies in der ersten Ausbautappe vorgesehen ist. Ein Engpass besteht zudem im Bereich des Grundstücks Kat. Nr. 3761, wo der Bau einer Haltestelle erschwert wird, falls die Ringbahn in Mittellage geführt werden soll. Anstelle des gesicherten Raums von 21m wären in diesem Fall insgesamt 25m erforderlich, damit zwei Haltestellenperrons erstellt werden können. Offen ist, ob der Altbach in diesem Bereich verlegt werden kann. Das AWEL würde gemäss Vorprüfungsbericht für eine solche Lösung Hand bieten, sofern der Gewässerraum nicht geschmälert wird und die Nachbargemeinde mit einer solchen Massnahme einverstanden ist.

Verkehrsabläufe optimieren

Neben dem erforderlichen Ausbau für den öffentlichen Verkehr, sollen mit einer Umgestaltung auch die Verkehrsabläufe auf der Industriestrasse optimiert und die Aufenthaltsqualität für die Besucher, Kunden sowie Beschäftigten im Zentrumsgebiet Dietlikon Süd gesteigert werden.

Der Masterplan enthält eine Reihe von Lösungsansätzen, wie die Verkehrssituation verbessert werden kann. Diese sind in einem Vorprojekt zu vertiefen.

Ausgangslage



4.3 Bügel Wangen

Eine Verbindung Richtung Wangen wurde bereits im Verkehrskonzept Pitzinger (1998) aufgezeigt. Im Rahmen des kommunalen Gesamtverkehrskonzepts 2004 wurde diese Idee vertieft und generelle Linienführungen studiert. Was bis heute fehlt ist eine Gesamtbetrachtung dieser Netzergänzungen, welche die räumlichen Entwicklungsvorstellungen der Nachbargemeinden berücksichtigt. Zudem fehlt eine vertiefte Beurteilung der Auswirkungen einer solchen Verbindungsstrasse auf die Nachbargemeinden.

Der Bau eines Bügels Richtung Wangen hat zum Ziel:

- die Neue Winterthurerstrasse ab dem Anschluss der Dübendorferstrasse bis zum Anschluss A1/A53 zu entlasten
- und den Ausweichverkehr zu kanalisieren.

Die Linienführung soll auf die Entwicklungsvorstellungen der Nachbargemeinden abgestimmt sein und eine positive Wirkung auf die Verkehrsentwicklung im angrenzenden Raum haben. Zudem soll das im regionalen Richtplan festgelegte Trenn- und Umgebungsschutzgebiet beachtet und Massnahmen geprüft werden.

Antrag zur Aufnahme in regionalen Richtplan

Der Bügel hat eine übergeordnete Funktion im Strassennetz. Die Gemeinde hat daher bei der Region den Antrag gestellt, diese Verbindung in den regionalen Richtplan aufzunehmen.

Unter der Federführung des Kantons sollen in Zusammenarbeit mit Dietlikon und den Nachbargemeinden mögliche Linienführungen und flankierende Massnahmen diskutiert und deren positiven und negativen Wirkungen aufgezeigt werden.

4.4 Knotenoptimierungen

Ausgangslage



Mit dem geplanten Ausbau der Flamingokreuzung inklusive Spurausbau wird die Kapazität der Neuen Winterthurerstrasse erhöht. Dies dürfte sich auch positiv auf den Verkehrsfluss im Gebiet Dietlikon Süd auswirken.

Heute kommt es beim Knoten Industriestrasse-Neue Winterthurerstrasse-Pappelstrasse (K3) insbesondere zu den Abendspitzenstunden zu Staubildungen. Der Verkehrsfluss kommt auch im Bereich der Knoten Industriestrasse-Dübendorferstrasse (K2) sowie Dübendorferstrasse-Neue Winterthurerstrasse zum Erliegen.

Die Verkehrssituation beeinträchtigt zudem die Fahrplanstabilität der Buslinien 787 und 748 und damit die Qualität des öffentlichen Verkehrs.

Absicht

Der Verkehrsfluss im Gebiet Dietlikon Süd soll optimiert werden. Da das Strassennetz nicht beliebig ausgebaut werden kann, sind die zur Verfügung stehenden Infrastrukturen optimal zu nutzen. Mit gezielten Eingriffen soll das Verkehrsangebot für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr optimiert und die Nachfrage beeinflusst werden.

Damit der motorisierte Individualverkehr fliesst und der Bus nicht im Stau steht, sind variabel gesteuerte Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) sowie Zuflussdosierungen und Lichtsignalsteuerungen erforderlich.

Die Parkieranlagen im Zentrum Dietlikon Süd sollen zu den Spitzenstunden gezielt entleert werden. Mit einer Dosierung der Ausfahrten aus den Parkieranlagen soll die Verkehrserzeugung im Gebiet auf die Knotenkapazitäten an der Neuen Winterthurerstrasse abgestimmt werden. Diese Verkehrsdosierung wird im öffentlichen Gestaltungsplan Zentrum Dietlikon Süd grundeigentümergebunden umgesetzt.

Ausbau

Basierend auf dem momentanen Planungsstand müssen folgende Knoten ausgebaut werden:

K1 Knoten Industriestrasse-Neue Winterthurerstrasse

- Ausbau aufgrund separater Busspuren auf der Neuen Winterthurerstrasse und Industriestrasse. Evtl. Ergänzung um eine zusätzliche Fahrspur für neuen Anschluss Carrefour (Kat. Nr. 3738).
- Anpassung der Lichtsignalsteuerung

K2 Kreisel Industriestrasse-Dübendorferstrasse

- Anpassung Kreisel aufgrund zusätzlicher Fahrspur zur Buspriorisierung auf der Industriestrasse
- Evtl. Lichtsignalanlage zur Verkehrsbeeinflussung

K3 Knoten Industriestrasse-Neue Winterthurerstrasse-Pappelstrasse

- Bypass (separate Fahrspur von der Industriestrasse Richtung Brüttseller Kreuz)
- Buspriorisierung und Neubau Lichtsignalanlage bei der Einmündung Brandbachstrasse
- Anpassung der Lichtsignalsteuerung

K4 Knoten Dübendorferstrasse-Aegertstrasse

- Neubau einer separaten Busspur zur Buspriorisierung
- Pfortnerung Durchgangsverkehr in Fahrtrichtung Neue Winterthurerstrasse

Zuständigkeiten

Die Projektierung und Ausführung der Massnahmen im Bereich der Knoten K1 und K3 erfolgt unter der Federführung des Kantons.

4.5 Radwegnetz

Grundsatz

Die Radwege (Radrouten) bilden ein zusammenhängendes Netz, das sowohl dem Nahverkehr (Schüler, Arbeitspendler, Einkaufen) als auch dem Erholungs- und Freizeitverkehr dient.

Die Radwege entlang verkehrsorientierter Strassen (regionale Strassen und Sammelstrassen) werden, sofern es die örtlichen Verhältnisse erlauben, separat geführt oder mit Radstreifen markiert.

Auf den übrigen Strassen können die Radfahrer dank verkehrsberuhigenden Massnahmen im Mischverkehr mit den übrigen Verkehrsteilnehmern verkehren.

Netzergänzungen

Das bestehende Netz hat sich mehrheitlich als zweckmässig erwiesen.

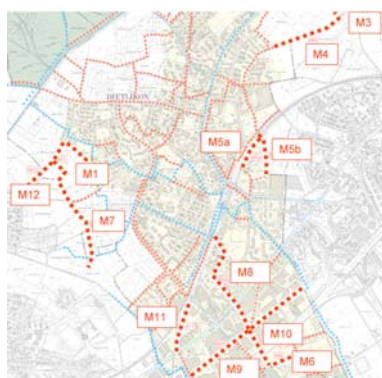
Auf der Industriestrasse und der Alten Dübendorferstrasse soll die Situation für den Veloverkehr verbessert werden. Entsprechende Massnahmen sind im Zusammenhang mit der Umgestaltung im Zentrumsgebiet Dietlikon Süd zu prüfen.

4.6 Fuss- und Wanderwegnetz

Grundsatz

Das vorgeschlagene Fuss- und Wanderwegnetz stellt eine Verfeinerung des regionalen Netzes dar. Die Naherholungsgebiete, die öffentlichen Bauten, die einzelnen Wohnquartiere, das Zentrum sowie das Einkaufsgebiet werden mit einem attraktiven, durchgehenden und sicheren Fusswegnetz verbunden. Die Fusswege sind mit geeigneten Massnahmen sicher und attraktiv zu gestalten.

Netzergänzungen



Es sind folgende Netzergänzungen vorgesehen:

- M1 Bachtelwisen (Neubau)
- M2 Runsbergweg - Tiergartenweg - Familiengärten (Neubau)
- M3 Altbach - Dietlikonerstrasse (Neubau)
- M4 Altbachweg (Neubau)
- M5 Schwimmbadareal Faisswiesen (Neubau)
- M6 Dübendorferstrasse - Riedwiesenstrasse (Neubau)
- M7 Bachtelwisengraben: Hörnligraben - Riedenerstrasse (Fortsetzung seitens Wallisellen noch nicht gewährleistet)
- M8 Alte Dübendorferstrasse - Eichelwiesenstrasse (Aufwertung, Beschilderung)
- M9 Industriestrasse (Aufwertung)

- M10 Alte Dübendorferstrasse - Aegert (Neubau
Brücke über A1 allenfalls als kombinierter Fuss-/
Radweg prüfen. Zudem Brücke über Brandbach bei
Höhe Coop prüfen)
- M11 Bahnstrasse - Neue Winterthurerstrasse (Neubau)
- M12 Hinentalstrasse - Rudolf Maurer-Weg (Neubau);
(Fortsetzung seitens Wallisellen noch nicht gewähr-
leistet)

4.7 Parkierung

Parkierungsanlagen im
öffentlichen Interesse

Die Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse sind zu bewirtschaften. Je nach Lage erfolgt dies durch eine blaue Zone oder durch Erheben einer Parkplatzgebühr (P+R-Anlage Faisswiesen).

Private Parkierungsanlagen im Einkaufsgebiet

Nicht Bestandteil des kommunalen Verkehrsplanes sind die privaten Parkierungsanlagen im Einkaufsgebiet Dietlikon Süd. Bezüglich der angestrebten Massnahmen zur Optimierung der Verkehrssituation (einheitliche Bewirtschaftung, Parkleitsystem etc.) wird auf die Inhalte des Masterplanes und die Festlegungen des öffentlichen Gestaltungsplanes verwiesen.

Planeintrag

Folgende öffentlichen Parkierungsanlagen sind im Plan bezeichnet:

- Rastplatz Seewadel
- Storchenbüel
- P+R-Anlage Faisswiesen

4.8 Ortsbus

Ausgangslage

Einzelne Quartiere sind nicht optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Ein Ortsbus könnte die Situation verbessern. Die heute zwischen dem Bahnhof Wallisellen und dem Krankenhaus Rotacher in Dietlikon verkehrende Buslinie 771 hat Ortsbus-Charakter. Für die Dietliker Bevölkerung ist diese Linie nicht sehr attraktiv, da sie lediglich das Krankenhaus Rotacher (einzige Haltestelle) mit dem Bahnhof Wallisellen verbindet.

Planeintrag

Die Erschliessung der Quartiere soll verbessert werden. Zu prüfen sind folgende Massnahmen:

- Betrieb eines Ortsbuses (ohne Planeintrag)
- Verlängerung der Buslinie 771 bis zum Bahnhof Dietlikon
- Anbindung Quartier Haldenstrasse (Haltestelle im Zusammenhang mit neuer Buslinie Dietlikon - Bassersdorf prüfen)

5. Umsetzung

Grundsatz	Der vorliegende Verkehrsplan bildet den konzeptionellen Rahmen für bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und für Netzergänzungen zur Verkehrsbewältigung.
Netzergänzungen	<p>Die im Verkehrsplan bezeichneten Netzausbauten sollen schrittweise entsprechend ihrer Dringlichkeit umgesetzt werden.</p> <p>Priorität haben die im Masterplan bezeichneten Massnahmen zur Optimierung der Verkehrssituation rund um das Gebiet Dietlikon Süd. Diese sollen in Zusammenarbeit mit den direkt Betroffenen (Kanton, Nachbargemeinden, Grundeigentümer) in Vorprojekten vertieft und umgesetzt werden.</p>
Kreditbeschlüsse	Die Kompetenz für die mit der Umsetzung verbundenen Kreditbeschlüsse richtet sich nach der Gemeindeordnung (Gemeinderat, Gemeindeversammlung, Urnenabstimmung).

6. Anhörung und öffentliche Auflage

6.1 Öffentliche Auflage

Einwendungen

Der kommunale Verkehrsplan wurde vom 14. März bis zum 17. Mai 2008 öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist wurden zu den Inhalten des Verkehrsplans insgesamt 18 Änderungsanträge und Anregungen eingereicht. Diese wurden durch die Gemeinde sorgfältig geprüft und wo möglich berücksichtigt.

Ausbau Industriestrasse

Mehrere Einwender beantragten, auf den Ausbau der Industriestrasse zu verzichten. Diese Anträge konnten nicht berücksichtigt werden. Der Ausbau der Industriestrasse ist erforderlich, damit der künftige Mehrverkehr bewältigt werden kann. An der geplanten Busführung wird festgehalten, damit die dort angesiedelten Verkaufsbetriebe als hinreichend erschlossen gelten. Die Infrastruktur soll daher aktiv ausgebaut werden, was auch im Interesse der Rechtssicherheit der Grundeigentümer sein sollte. Dank dem Strassenausbau erhalten die bestehenden Betriebe neuen Entwicklungsspielraum und es können neue Betriebe angesiedelt werden.

Stellungnahmen siehe separater Bericht

Die gestellten Anträge und die dazugehörigen Stellungnahmen sind in einem separaten "Bericht zu den Einwendungen" (Datum 18.7.2008) zusammengefasst.

6.2 Stellungnahme ZPG

Einwendungen

Die ZPG begrüsst die Zielrichtung der vorliegenden Regelungen zur Abstimmung der Nutzungspotenziale auf die Verkehrskapazitäten.

Der Ausbau der Industriestrasse und der Knoten werden als geeignete Massnahme, insbesondere zur Verbesserung der Erschliessung mit dem Bus, begrüsst.

Bezüglich dem Bügel Wangen wurde darauf hingewiesen, dass diese Strasse in ihrer Wirkung auf die gesamte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Glatttal zu beurteilen sei.

Mit 1. Etappe
einverstanden

6.3 Vorprüfung durch den Kanton

Seitens der Volkswirtschaftsdirektion Verkehr und Infrastruktur Strasse (VIS) bestehen keine Einwendungen zum Verkehrsplan.

Aus Sicht des Amtes für Verkehr (AfV) und der VBZ werden die vorgeschlagenen Lösungen zur Busbevorzugung als 1. Etappe begrüsst. Es wurde darauf hingewiesen, dass für einen zukunftstauglichen Ausbau des ÖV ein separates zweispuriges Bustrassee nötig sei.

Anhang

Verkleinerung Verkehrsplan 1: Strassen / Öffentlicher Verkehr

Verkleinerung Verkehrsplan 2: Fuss- und Radwege