

# Vorstellung Bauprojekt RVS GV

## 2014-12-08

Sehr geehrte Damen u. Herren, guten Abend miteinander

Es freut mich ausserordentlich, dass ich Ihnen nach einer mehrjährigen Projektierungszeit seitens der Gemeinde und des Kantons nun heute die UMSETZUNG VERKEHRSTECHNISCHER MASSNAHMEN UND REGIONALE VERKEHRSTEUERUNG (RVS) DIETLIKON SÜD präsentieren darf.

### 1 Herausforderungen Zentrum Dietlikon Süd

Im Gebiet Zentrum Dietlikon Süd wurden in der Vergangenheit zahlreiche publikumsintensive Nutzungen angesiedelt. Das entstandene Verkehrsaufkommen führt heute in Spitzenstunden zu grossen Belastungen und Rückstaus, die auch die angrenzende Neue Winterthurerstrasse sowie die A1 - Ausfahrt Brüttiseller Kreuz tangieren.

Auch die rechtlichen Randbedingungen haben sich weiterentwickelt.

So verlangt der kantonale Richtplan, dass Gebiete für verkehrsentensive Einrichtungen nur dann als erschlossen gelten, wenn in höchstens 150 m Entfernung sich eine Bushaltestelle befindet, welche mindestens 8 An- und Abfahrten pro Stunde aufweist. Diese Anforderung ist aber im westlichen Teil der Industriestrasse nur teilweise erfüllt.

Eine weitere Herausforderung ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei den Personen, welche in Dietlikon einkaufen

Zurzeit beträgt dieser Anteil 6%. Das ÖV-Potenzial in Dietlikon ist noch längst nicht ausgeschöpft. Verkehrsexperten der Verkehrsbetriebe Glattal sehen in Dietlikon ein grosses Wachstumspotenzial.

Aber nur wenn wir gute Rahmenbedingungen für den ÖV schaffen können wir das ÖV-Potenzial in Dietlikon Süd besser abschöpfen.

Dazu müssen aber die Busse auch zu Spitzenzeiten pünktlich verkehren können, um die Anschlüsse an die S-Bahn zu ermöglichen. Wie das aktuelle Foto vom 1. November zeigt, bleiben aber die Busse häufig im Stau stecken mit Verspätungen bis zu 30 min.

### 2 Ausgangslage – was geschah bisher?

Die Stausituation hatte sich um das Jahr 2000 immer mehr verschärft. 2005 wurde eine Planungszone eingerichtet, mit dem Ziel:

- eine weitere Verkehrszunahme des motorisierten Individualverkehrs im Dietlikon Süd zu minimieren und
- den durch die Einkaufsnutzungen verursachte Verkehr bezüglich Menge, Zusammensetzung und Ablauf zu optimieren

. Die dabei geplanten Massnahmen umfassten eine Teilrevision der Bau- und Zonenordnung, einen öffentlichen Gestaltungsplan und einen Ausbau der Industriestrasse mit einer dritten Spur für den Bus.

Diese Massnahmen wurden allerdings an der Gemeindeversammlung 2008 verworfen. Diese Massnahmen hätten die Gemeinde damals 19 Mio. Franken gekostet.

Im Jahr 2009 wurde die Planungszone aufgehoben, aber aufgrund des nach wie vor unbestrittenen Handlungsbedarfs in Bezug auf die verkehrliche und umweltrechtliche Situation verfügte die Baudirektion gleichzeitig aufsichtsrechtliche Massnahmen

Diese umfassen:

- Die aufsichtsrechtliche Festsetzung des öffentlichen Gestaltungsplanes "Zentrum Dietlikon Süd"
- Anwendung der kantonalen Wegleitung für die Bemessung des Parkplatzbedarfes im Perimeter des Gestaltungsplans
- Projektierung einer Busspur
- Einführung eines Parkleitsystems und Bewirtschaftung der Kundenparkplätze

Ab 2010 wurden aus dem ehemaligen GP zwei Geschäfte gemacht:

1. Revision GP Zentrum Dietlikon Süd, welche parallel zur Gesamtrevision der BZO durchgeführt wurde. Die öffentliche Auflage ist abgeschlossen und der Gemeinderat ist zurzeit an der Bearbeitung der Eingaben.

2. Projekt verkehrstechnische Massnahmen und Umsetzung d. RVS. Dieses neue Verkehrsprojekt wurde gemeinsam mit dem Kanton u. einem neuen Ingenieurbüro von Grund auf neu erarbeitet. Mittels Workshops wurden dabei einbezogen: die direktbetroffenen Grundeigentümern, Vertreter der

Betriebe von Dietlikon Süd, Ortsparteien und die Nachbargemeinden

In der Verkehrsstudie resultierte eine Bestvariante, und daraus ist 2013 ein Vorprojekt entstanden. An GV Herbst 13 wurde ohne Gegenstimme ein Projektierungskredit von Fr. 160'000 gesprochen, um das Vorprojekt zu dem fertigem Bauprojekt auszuarbeiten.

Während der Ausarbeitung haben Gespräche mit allen Grundeigentümern vor Ort stattgefunden, welche von Landabtretungen betroffen sind, alle konnten gewonnen werden; sie stehen jetzt im Gegensatz zum letzten Verkehrsprojekt 2008 hinter dem neuen Projekt

Nun ist das Bauprojekt fertig, alle Zahlen verifiziert, der Kostenteiler ermittelt, die Umbaumasnahmen in Budget oder Finanzplanung eingestellt und nach der Vorberatung an der heutigen GV wird dann 8. März 15 an der Urne abgestimmt.

### 3 Rahmenbedingungen: Umgesetzte / geplante Massnahmen

Die Umsetzung der verkehrstechnischen Massnahmen und der RVS ist eines von 4 Projekten im Perimeter der RVS zwischen Glattzentrum und Baltenswil.

2 Massnahmen bereits umgesetzt, 2 in Planung.

Umgesetzt sind:

- Ausbau Hofkreuzung Wallisellen
- Neubau Busstreifen Neue Winterthurerstrasse

in Planung:

- Neues Verkehrsregime «Dietlikon Süd» mit Knoten Aus- und Umbau
- Ausbau Flamingo Kreuzung mit Verlegung Stationsstrasse und gleichzeitigem Ausbau der Autobahn Ein- und Ausfahrt

### 4 Ziele der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS)

Wie auf der Folie dargestellt bezweckt die RVS:

- Die Gewährleistung und Optimierung der Funktionsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes
- Die Anschlusssicherung und Minimierung der Verlustzeiten beim öffentlichen Verkehr
- Verhinderung von Ausweichverkehr ins untergeordnete Strassennetz (Sammel- und Erschliessungsstrassen)
- Stau-Bildung ausserhalb von empfindlichen Siedlungsgebieten

### 5 Projektperimeter

Das Projekt wird im Gebiet entlang der der neuen Winterthurerstrasse zwischen dem S-Bahnviadukt und der Kreuzung Pappel Strasse / Industriestrasse realisiert.

Für den Abschnitt der Neuen Winterthurerstrasse verlangte das AWEL ein Entwässerungskonzept, welches den gesetzlichen Grundlagen entspricht. Die aus dem Entwässerungskonzept hervorgegangenen Massnahmen sind im vorliegenden Bauprojekt berücksichtigt und werden vom Kanton bezahlt.

Nicht Bestandteil dieses Objektkredites ist die Einführung Parkleitsystem, dessen Projektierung im nächsten Jahr gestartet werden wird.

Die mit dem vorliegenden Objektkredit geplanten Ausbauten konzentrieren sich hauptsächlich auf die Kreuzungen Industriestrasse (McDonalds); die Kreuzung Dübendorferstrasse / Bahnhofstrasse, sowie auf die Kreuzung Pappel / Industriestrasse

### 6 Neues Verkehrsregime «Dietlikon Süd»: Einbahn- / Busspuren

Auf dieser Folie ist das Prinzip des neuen Verkehrsregimes gut ersichtlich. Es handelt sich um 2 Einbahnringe, wie das viele Städte kennen um das Verkehrsproblem zu lösen.

Der eine Einbahnring liegt im Gebiet QualitPet / Jumbo / Coop und der andere im Gebiet Brandbachstrasse / IKEA.

Rot auf der Folie sind die Spuren für den motorisierten Individualverkehr dargestellt und grün die Busspuren, welche in Gegenrichtung zum motorisierten Individualverkehr geführt werden.

Vom Einbahnsystem ausgenommen sind die Dübendorferstrasse, sowie ein kurzes Stück der Industriestrasse im Bereich der Kreuzungen.

### 7 Neue Anordnung der Abbiegespuren und Bushaltestellen

Das neue Verkehrsregime im Industriegebiet Dietlikon Süd sowie die Vorgaben der Regionalen Verkehrssteuerung erfordern Ausbauten an den bestehenden LSA-Knoten.

An der **LSA Nr. 65 (McDonalds)** ist auf der Neuen Winterthurerstrasse ein zusätzlicher Linksabbiegestreifen vorgesehen. Demzufolge ist auch in der Knoteneinfahrt der Industriestrasse ein zweiter Fahrstreifen nö-

tig. Die Ausfahrt aus der Industriestrasse ist neu nur noch Richtung Zürich möglich. Aus der Einmündung Erlenweg kann künftig auch nach links in die Industriestrasse eingebogen werden.

An der **LSA Nr. 145 (Coop-Kreuzung)** wird von Brüttisellen Richtung Wallisellen ein zweiter Geradeausfahrstreifen vorgesehen. Zudem ist auf dieser Knotenzufahrt ein separater Rechtsabbiegestreifen geplant.

Aufgrund des zweiten Geradeausfahrstreifens wird die Strecke bis zur LSA Nr. 65 zweistreifig weitergeführt. Die Bahnhofstrasse erhält einen separaten Rechtsabbiegestreifen.

Die Zufahrt Dübendorferstrasse zur Coop-Kreuzung wird vierstreifig ausgebaut. Ein zweiter Linksabbiegestreifen sowie ein separater Rechtsabbiegestreifen sind vorgesehen.

Am Knoten **Neue Winterthurer-/ Alte Dübendorferstr.** sowie an der **LSA Nr. 221** bleiben die vorhandenen Fahrstreifen bestehen.

An der **LSA Nr. 40 (Pappelstrasse)** wird von Wallisellen herkommend die sehr wenig befahrene Linksabbiegebeziehung in die Pappelstrasse aufgehoben und zugleich ein zweiter Geradeausfahrstreifen realisiert. In der Folge wird die Knotenausfahrt Richtung Flamingo Kreuzung ebenfalls zweistreifig ausgebaut. Die Knotenzufahrt Industriestrasse wird neu dreistreifig, d.h. um einen zweiten Rechtsabbiegestreifen erweitert. In der Pappelstrasse bleibt die Zahl der Fahrstreifen unverändert, es wird aber ein zusätzlicher Radstreifen eingerichtet.

Auf der Dübendorferstrasse ist die Einfahrt ab dem **Jumbo-Kreisel** in die Industriestrasse nach Westen nur noch für Bus und Velos möglich. Die Zufahrt für den Bus wird mittels versenkbaren Pollern (Fernsteuerung durch Bus) gewährleistet, für die Velos wird mit einer entsprechenden Verbreiterung des Strassenquerschnittes eine Durchfahrt neben den Pollern ermöglicht.

Das geplante Verkehrsregime im Industriegebiet Dietlikon Süd wirkt sich auch auf die Routen und Haltestellen der beiden **Buslinien 748 und 787** aus.

Die **Buslinie 748** verkehrt zwar weiterhin (in beiden Fahrtrichtungen) auf ihrer bisherigen Route auf der Dübendorferstrasse. In Fahrtrichtung Dübendorf bleibt die Haltestelle Dübendorferstrasse unverändert zwischen der Coop-Kreuzung (LSA Nr. 145) und dem Jumbo-Kreisel. Von Dübendorf her befindet sich die

Haltestelle aber neu vor dem Kreisel und gibt dem Kreisel dadurch etwas mehr Entleerungszeit.

Die Route der **Buslinie 787** erfährt sowohl im westlichen als auch im östlichen Teil des Industriegebiets Änderungen.

Von Wallisellen kommend biegen die Busse künftig schon an der LSA Nr. 65 nach rechts in die Industriestrasse ab, anstatt erst an der LSA Nr. 145. Weiter folgen die Busse der Industriestrasse bis zum Knoten Industrie-/ Brandbachstrasse (Zufahrt Ikea), wo sie nach links in die Brandbachstrasse abbiegen und auf dieser bis zum Knoten Brandbach-/ Industriestrasse südlich der LSA Nr. 40 fahren. Dort biegen sie in die Industriestrasse Richtung LSA Nr. 40 ein, queren anschliessend den LSA-Knoten und fahren weiter bis zum Bahnhof Dietlikon.

In der Gegenrichtung passieren die Busse der Linie 787 die LSA Nr. 40 und folgen der Industriestrasse bis zur LSA Nr. 65. Dort biegen sie nach links ab und folgen der Neuen Winterthurerstrasse Richtung Wallisellen.

Die neue Route der Buslinie 787 wirkt sich auf die Standorte der **Haltestellen Brandbachstrasse und Industriestrasse** aus, die je nach Fahrtrichtung der Busse verschoben oder neu angelegt werden. Zudem wird **im westlichen Teil des Industriegebiets eine neue Haltestelle** geschaffen (als Ersatz für die nicht mehr bediente Haltestelle Dübendorferstrasse).

Die Taktung der beiden durch das Industriegebiet verlaufenden Buslinien bleibt vorerst unverändert, wird aber erhöht werden können, wenn keine massiven Verspätungen in diesem Gebiet mehr eingefahren werden.

## 8 Änderungen gegenüber Vorprojekt

Entgegen dem Vorprojekt wird der Linksabbiegestreifen auf der Neuen Winterthurerstrasse Richtung Jumbo-Kreisel beibehalten. Genauere Leistungsbeurteilungen haben gezeigt, dass ohne diesen Abbiegestreifen eine starke Verkehrszunahme auf dem **Linksabbiegestreifen** bei der LSA Nr. 40 (Pappelstrasse / Industriestrasse) zu erwarten ist. Die dortige Lichtsignalanlage würde dadurch trotz Ausbau bereits an ihre Kapazitätsgrenze stossen. Deshalb erfolgte der Entscheid, die genannte Linksabbiegebeziehung an der Coop-Kreuzung nicht aufzuheben.

Mit der Neuorganisation der Wegfahrt für anliefernde LKW überlegt sich **Coop** eine direkte Parkplatzausfahrt

auf die Industriestrasse zu realisieren (anstelle nur über Erlenweg). Die Anliegen wurden im vorliegenden Bauprojekt grundsätzlich berücksichtigt, die Detailabklärungen dazu laufen noch.

Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) müssen **Bushaltestellen behindertengerecht** sein. Dieses Anliegen wurde im vorliegenden Bauprojekt berücksichtigt.

Bei der Einfahrt in das Parkhaus **Media Markt / Brandbach Center** wird eine neue **Abbiegespur** errichtet, so dass wartende Fahrzeuge den Verkehrsfluss in der Brandbachstrasse nicht behindern.

Bei der Ausfahrt Erlenweg kann auf eine Lichtsignalanlage verzichtet werden.

Auf der Industriestrasse im Abschnitt Derendinger – Kino wird auf Poller verzichtet, stattdessen wird das Einbahnregime mit einem **farblich veränderten Fahrbelag** angezeigt.

## 9 Vorteile der neuen Lösung

Das geplante Projekt bietet gewichtige Vorteile:

- Verbesserung des Verkehrsflusses im Industriegebiet und auf der Hauptverkehrsstrassen-Achse, insbesondere durch Entflechtung der Verkehrssysteme
- Reduktion der ÖV-Behinderungen durch motorisierten Individualverkehr, dadurch eine Stabilisierung des Fahrplans und die Möglichkeit, längere Buslinie zu planen
- Verminderung der Konfliktpunkte beim Ein- und Abbiegen, dies verringert auch die Unfallgefahr und die Komplexität für MIV, Velo und Fussgänger
- Koordinierung Lichtsignale (regionale Verkehrssteuerung), der Verkehr läuft flüssiger
- Kein Landerwerb für zusätzliche Busspur notwendig
- Der Busstreifen darf auch von Velofahrern benutzt werden, was einerseits Kosten spart und andererseits die Situation für den Veloverkehr gegenüber heute verbessert.
- Das Projekt ist abgestimmt auf anstehende Sanierungsarbeiten (Strassenbelag, Kanalisation) des Kantons auf der Neuen Winterthurerstrasse, die der Kanton ohnehin in den nächsten Jahren umsetzen muss.

Beim Bau werden verkehrsmässig alle Grundstücke und Strassen immer erreichbar bleiben.

- Denn es wird auf etappiertes Vorgehen und Schaffung möglichst grosser Baubereiche geachtet (gutes Kosten / Nutzen Verhältnis)
- Ein 2-Schichtbetrieb von 6-22 Uhr soll ein rasches Voranschreiten der Arbeiten ermöglichen.
- Busbetrieb bleibt in Bauphase aufrechterhalten

## 10 Kosten /Kredit Antrag

Die Kostenschätzung für das gesamte Projekt inkl. Landerwerb u. MwSt. beläuft sich auf Fr. 22,5 Mio., Genauigkeit +/- 10%.

Mehrkosten gegenüber dem Vorprojekt sind entstanden v. a. durch

- Verbreiterung / Sanierung Bachdurchlass Altbach + 1,2 Mio.,
- Anpassung Strassenentwässerung (Bau von Speicherkänen) an gesetzl. Vorschriften auf neuer Winterthurerstr. + 3,3 Mio.,
- Sanierung Leitungsnetz Strassenentwässerung + 1,4 Mio.
- Erweiterung Projektperimeter auf der Neuen Winterthurerstr. in Richtung Brüttisellen + 0,5 Mio.

Wie verteilen sich die Kosten zwischen Kanton und Gemeinde?

Die Gesamtkosten betragen:

- für den Kanton rund Fr. 14.4 Mio.
- für die Gemeinde Fr. 8,07 Mio.

Inzwischen sind vom Bundesparlament noch weitere Mittel aus dem Infrastrukturfonds für die definitiv aufgenommen Verkehrsprojekte freigegeben worden. Für das Verkehrsprojekt Dietlikon Süd stehen Fr. 2,82 Mio. Fr. als Kostenbeteiligung zur Verfügung, welche zwischen Kanton und Gemeinde gemäss Ausbaurückstellungen aufgeteilt werden.

Damit Sie diese Beträge in ein Verhältnis setzen können, erwähne ich einige Kosten anderer Strassenbauprojekte:

- Ausbau Hofkreuzung beim Glattzentrum 5,85 Mio.
- Ausbau neue Winterthurerstrasse / Bahnunterführ. – Kriesbachstr 6 Mio. Gmdgebiet Wallisellen
- Periodische Sanierung Gemeindestr. u. Werkleitungen: Hofwiesenstr 1.36 Mio.
- Wenig befahrene Quartierstr Fuchshalde, Hasenrain u. Fadacker 2,81 Mio. Fr.

## 11 Weiteres Vorgehen: Auflage 2015; Realisierung 2016-2017

Der Dietliker Anteil am Baukredit von Fr. 8,07 Mio. inkl. Nebenkosten u. MwSt muss gemäss der Gemeindeordnung an der Urnenabstimmung vom 8. März 2015 bewilligt werden.

Danach wird das Projekt öffentlich aufgelegt und zusammen mit den Einwendungen dem Regierungsrat unterbreitet.

Das Ausführungsprojekt und die Bearbeitung der Offerten durch Unternehmen erfolgt 2015.

Die Ausführung ist innerhalb von zwei Jahren von 2016 bis 2017 vorgesehen. Dabei erfolgt die Einführung Einbahnregime ab Ende Bauphase 4.

Voraussetzung für Freigabe der Bundesbeiträge an diese Massnahmen ist der termingerechte Baustart zwischen 2015 und 2018.

## 12 Verkehrskonzept 2008

Zum Vergleich sehen Sie auf dieser Folie das Verkehrskonzept aus dem Jahre 2008, welches an der Gemeindeversammlung damals abgelehnt wurde. Das Projekt sah damals auf der Industriestrasse eine neue zusätzliche durchgängige Spur vor, welche als Busspur (in der Abbildung: Grün) oder als Mehrzweckstreifen (in der Abbildung rot) hätte verwendet werden sollen. Die Ausfahrten aus den Parkplätzen wären durch neue LSA anlagen geregelt worden, welche die Zahl der Ausfahrten aus den Parkhäusern hätten limitieren sollen.

## 13 Gemeinsamkeiten 2008 / 2014

Beiden Projekten gemeinsam ist ein eigenes Trasse für die Busspur, sowie eine neue Bus-Haltestelle Coop Industrie. Auch der Bypass der Industriestrasse in Richtung Brüttiseller-Kreuz sowie das Parkleitsystem sind Gemeinsamkeiten.

## 14 Unterschiede 2008 / 2014

Das jetzige Projekt weist entscheidende Verbesserungen auf, welche für Dietlikon eine günstigere und breiter abgestützte Lösung ermöglichen. Auf dieser Folie sind die wesentlichen Punkte dargestellt:

Das neue Projekt kostet mit 8 Mio. Fr. wesentlich weniger als die 19 Mio. Franken von 2008. Die Unsicherheiten bei den Kosten sind jetzt mit 10% statt 40% deutlich kleiner. Durch den Verzicht auf die zusätzlichen Lichtsignalanlagen, sowie dank der

Kostenbeteiligung des Kantons beim Umbau der Kreuzungen können Kosten eingespart werden. Das Vorhaben wurde zudem natürlich auch günstiger, weil das aktuelle Projekt weniger Land von den Grundeigentümern erfordert. Im Gegensatz zum alten Projekt kann Dietlikon das Problem selber lösen, d.h. man muss die Nachbargemeinden nicht mit einem Bügel Wangen und dergleichen belasten.

Voraussetzung und ein wichtiger Erfolgsfaktor ist die Einführung eines Einbahnsystems, welches im alten Projekt nicht vorgesehen war.

Fazit: 2008 hätten sich die baulichen Massnahmen nur auf den Gemeindestrassen von Dietlikon abgespielt, beim neuen Projekt findet der Ausbau hauptsächlich auf der Kantonsstrasse, d.h. der neuen Winterthurerstrasse statt; also dort, wo es auch Sinn macht und zur Verkehrsverflüssigung sowohl in Dietlikon süd wie auch auf der Hauptverkehrsachse beiträgt.

## 15 Fazit

Das vorliegende Projekt ist sorgfältig erarbeitet und breit abgestützt. Das Verkehrsprojekt löst nicht nur lokale Verkehrsprobleme, sondern bringt den ÖV ins Gebiet und ist gleichzeitig als 3. Massnahme Teil der RVS. Dadurch trägt das Verkehrsprojekt auch zur regionalen Verkehrsverflüssigung bei.

Im Agglomerationsprogramm 2. Generation ist das gute Kosten/Nutzenverhältnis anerkannt und wird wegen der Verbesserung der Verkehrssysteme, vor allem wegen der höheren Fahrplanstabilität u. dem separaten Trasse für den Bus, vom Bund und Kanton unterstützt.

Die Verbesserungen kommen nicht zuletzt auch den ansässigen Betrieben zugute mit ihren 5000 Arbeitsplätzen.