



Kanton Zürich

Gesamtrevision Richtplan Verkehr

KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR

Mit Erläuterungen gemäss Artikel 47 RPV

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 29. September 2022

Namens der Gemeindeversammlung

Die Präsidentin:

Der Schreiber:

Edith Zuber

Martin Keller

Von der Baudirektion genehmigt am **10. Feb. 2026**

Für die Baudirektion

BDV Nr. **0353/25**

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

37231 - 29.9.2022/ Angepasst 7.10.2025

Inhalt

	HINWEISE ZUR TEILWEISEN NICHTGENEHMIGUNG	3
1	EINLEITUNG	6
1.1	Ausgangslage	6
1.2	Aufgaben und Inhalte des Richtplans	8
1.3	Kostenfolgen	9
1.4	Gemeindeversammlung vom 29.9.2022	9
2	BEVÖLKERUNGS- UND VERKEHRSENTWICKLUNG	10
2.1	Mikrozensus 2015	10
2.2	Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung in Dietlikon	12
2.3	Kantonales Gesamtverkehrsmodell	13
2.4	Modal-Split-Ziele	14
3	PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN	17
3.1	Sachpläne und Inventare des Bundes	17
3.2	Kantonale Vorgaben	19
3.3	Weitere konzeptionelle Rahmenbedingungen des Kantons	20
3.4	Regio ROK	21
3.5	Festlegungen im Richtplan ZPG	22
4	KOMMUNALER VERKEHRSPLAN	25
4.1	Gestaltungsgrundsätze	25
4.2	Modalsplit-Ziele	26
4.3	Fusswegnetz	29
4.4	Velonetz	32
4.5	Öffentlicher Verkehr	36
4.6	Sammelstrassen	38
4.7	Strassen mit besonderen Massnahmen	40
4.8	Verkehrsberuhigte Quartiere	42
4.9	Parkierung im öffentlichen Interesse	44
5	ANHÖRUNG UND MITWIRKUNG	46
6	AUSWIRKUNGEN	47
7	AUFHEBUNG DES BISHERIGEN RECHTS	48

Auftraggeberin

Gemeinde Dietlikon

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Michael Camenzind, Jenny Zürcher

HINWEISE ZUR TEILWEISEN NICHTGE- NEHMIGUNG

Gemeindeversammlung

Die Gemeindeversammlung von Dietlikon hat den vorliegenden Richtplan Verkehr am 29. September 2022 beschlossen. Mit dem Beschluss wurde der Gemeinderat ermächtigt, Änderungen an den kommunalen Richtplandokumenten in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sich diese als Folge von Rechtsmittelentscheiden oder im Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen, oder sofern sie geringfügig sind.

Solche Beschlüsse sind im Amtsblatt des Kantons Zürich sowie im amtlichen Publikationsorgan der Gemeinde Dietlikon zu veröffentlichen.

Kantonale teilweise Nichtgenehmigung

Die Baudirektion des Kantons Zürich hat am 17. Juli 2023 mit Beschluss Nr. KS-0437 / 23 folgende Auflagen verfügt:

- Der Richtplantext mit den Festlegungen zum motorisierten Individualverkehr in den Kap. 2.4, Kap. 4.5 und Kap. 4.6 im kommunalen Richtplan Verkehr mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV wird nicht genehmigt (Nachfolgeregelung zwingend).
- Verkehrsplan 1: Die zwei Einträge öffentliche Parkierung «Im Seewadel» und «Klotenerstrasse» werden nicht genehmigt.
- Verkehrsplan 2: Der südliche Teilabschnitt der «Fusswegergänzung im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur» Nr. 1, welche ausserhalb des Siedlungsgebiets liegt, wird nicht genehmigt.
- Verkehrsplan 3: Der zweite übergeordnete Radweg unmittelbar entlang der Gleise wird nicht genehmigt.
- Richtplantext: In Kap. 4.2 Fusswegverbindung Nr. 3 (Fussweg Bachtelwiesengraben) ist der Koordinationshinweis «Die schützenswerte Hecke auf den Parzellen Kat.-Nrn. 7612 und 6882 ist ungeschmälert zu erhalten» zu ergänzen.
- Richtplantext: In Kap. 4.3 Veloverbindung Nr. 1 (Velonetzung im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur) ist der Koordinationshinweis «Inventarisierte Reptilienlebensräume tangiert: mit Reptilienschutz abstimmen» zu ergänzen.

Rekurs

Gegen die Genehmigungsverfügung der Baudirektion erhob die Gemeinde Dietlikon mit Eingabe vom 16. August 2023 Rekurs an das Baurekursgericht des Kantons Zürich. Es wurde beantragt, dass die Genehmigungsauflagen aufzuheben seien.

Entscheid Baurekursgericht

Das Baurekursgericht hat im Entscheid BRGE IV Nr. 0160/2024 vom 31. Oktober 2024 den Rekurs der Gemeinde weitgehend abgewiesen.

Insbesondere hat das Baurekursgericht den Entscheid des Kantons gestützt, wonach die Festlegungen im kommunalen Richtplantext zu den Modalsplit-Zielen zu wenig konkret und daher zu präzisieren seien.

Hingegen wurde der Rekurs gegen die Nichtgenehmigung des südlichen Teilabschnitts der Fusswegergänzung im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur Nr. 1 gutgeheissen.

Anpassungen kommunaler Richtplan

Gestützt auf den Entscheid des Baurekursgerichts BRGE IV Nr. 0160/2024 vom 31. Oktober 2024 zur teilweisen nicht Genehmigung wird der kommunale Richtplan Verkehr angepasst. Die folgenden Anpassungen werden gemäss der Kompetenzdelegation im Gemeindeversammlungsbeschluss durch den Gemeinderat eigenständig vollzogen:

Verkehrsplan 1

Die beiden öffentlichen Parkieranlagen «Im Seewadel» und «Klotenerstrasse» werden aus der Richtplankarte und dem Richtplantext gestrichen.

Verkehrsplan 3

Der übergeordnete Radweg auf der Bahnhofstrasse wird im Abschnitt Dornensteig bis Kat.-Nr. 5088 aus der Richtplankarte gestrichen, da diese Verbindung mit dem Streckenausbau der SBB künftig näher an die Gleise verlegt wird.

Richtplantext

Der Richtplantext wird wie folgt angepasst:

- Kap. 4.3 Fusswegverbindung Nr. 3
Koordinationshinweis «Die schützenswerte Hecke auf den Parzellen Kat.-Nrn. 7612 und 6882 ist ungeschmälert zu erhalten»
- Richtplantext Kap. 4.4 Veloverbindung Nr. 1
Koordinationshinweis «Inventarisierte Reptilienlebensräume tangiert: mit Reptilienschutz abstimmen».
- Kap. 4.2 bis 4.9
Die bisher als Massnahmen bezeichneten Richtplaninhalte werden neu als Festlegung deklariert.
- Kap. 4.5
Alle drei in der Richtplankarte neu eingetragenen Bushaltestellen werden auch im Kapitel 4.5 im Sinne eines Nachvollzugs aufgeführt.

Zwingender Nachvollzug

Gemäss Auflage in der kantonalen Genehmigung lässt der kommunale Richtplan Verkehr einen zu grossen Interpretationsspielraum hinsichtlich der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Die entsprechenden Erläuterungen sind daher anzupassen und dem Kanton zur erneuten Genehmigung zu unterbreiten.

Zuständigkeit und Verfahren

Ergänzungen oder Änderungen von kommunalen Festsetzungen durch den Gemeinderat in Ausübung der delegierten Kompetenz bedürfen im Grundsatz einer erneuten Genehmigung. Entsprechende kommunale Beschlüsse sind zusammen mit der Genehmigung erneut zu publizieren.

Sofern für die Nachfolgeregelung ein planerisches Ermessen besteht, liegt die Zuständigkeit zur erneuten Festsetzung bei der Gemeindeversammlung.

Die im bisherigen Richtplan enthaltenen Erläuterungen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr werden im Sinne der Genehmigungsaufgabe geringfügig angepasst und neu in Kapitel 4 «Kommunaler Verkehrsplan» aufgeführt (neues Kapitel 4.2).

Die entsprechenden Anpassungen werden nach dem Grundsatz der geringfügigen Änderung vorgenommen und können durch den Gemeinderat beschlossen werden. Der Beschluss des Gemeinderats ist zusammen mit der kantonalen Genehmigung erneut zu publizieren. Formeller Gegenstand dieser Publikation sind die in diesem Dokument rot dargestellten verbindlichen Richtplantexte.

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Anlass

Der rechtskräftige Verkehrsplan 1 (Strassennetz sowie Bahn- und Buslinie) sowie der Verkehrsplan 2 (Fuss- und Radwege sowie öffentliche Bauten und Anlagen) stammen aus dem Jahr 1982, sind inhaltlich veraltet und weichen in zahlreichen Punkten von den übergeordneten Festlegungen ab. Der kommunale Verkehrsplan Fuss- und Radwegnetz wurde in den Jahren 1998/1999 überprüft und im November 1999 durch die Gemeindeversammlung festgesetzt.

Diese Planungsinstrumente sind aufgrund der dynamischen Entwicklung im Glattal und den zahlreichen übergeordneten Infrastrukturausbauten auf und im Nahbereich des Gemeindegebiets nicht mehr aktuell. Sie sind gestützt auf die heute geltenden Festlegungen in den kantonalen und regionalen Richtplänen zu überprüfen und zu aktualisieren.

Leitbild Siedlungsentwicklung






Der Gemeinderat hat Mitte 2020 entschieden, die kommunalen Richt- und Nutzungspläne zu überprüfen. Als konzeptionelle Basis wurde in einem ersten Schritt das Leitbild Siedlungsentwicklung aktualisiert. Zu den Zielen und Stossrichtungen der Gemeindeentwicklung konnte die Bevölkerung im März 2021 in einer Online-Mitwirkung Änderungsanträge und Begehren stellen. Überdies konnten die Pläne, die das öffentliche Fuss- und Velonetz zeigen, kommentiert werden.

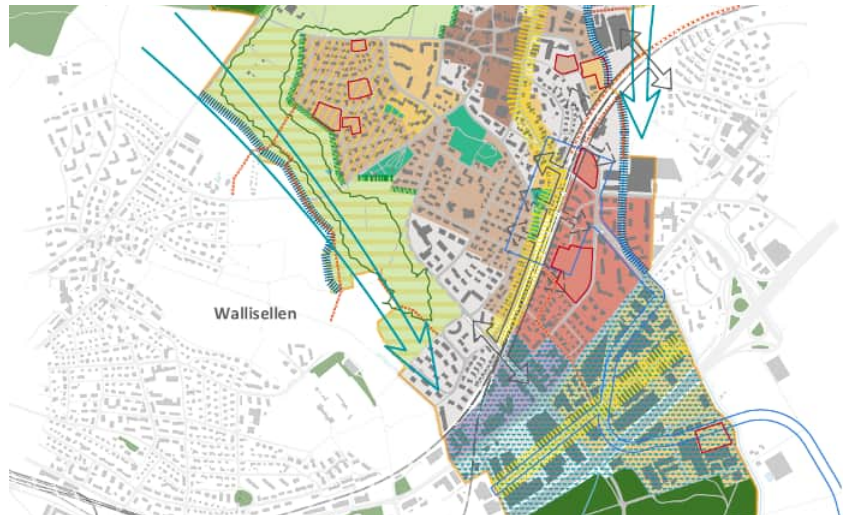
Die im Leitbild formulierten Ziele zur Gemeindeentwicklung und zur künftigen Organisation des Verkehrs wurden mehrheitlich positiv beurteilt. Erwartungsgemäss geht das Meinungsbild zur Ausgestaltung und Grösse von verkehrsberuhigten Zonen und zum Handlungsbedarf im Fuss- und Velonetz auseinander.

Das Leitbild Siedlungsentwicklung wurde im September 2021 als konzeptionelle Basis für die Revision der Richt- und Nutzungsplanung durch den Gemeinderat verabschiedet.

Auszug Leitbild

Ziele zum Verkehr

-  Ortsteile vernetzen (Langsamverkehr mit / ohne MIV)
 - > Trennwirkung reduzieren
 - > geplante Verbindungen siedlungs- und landschaftsverträglich umsetzen
 - > bestehende Verbindungen gestalterisch aufwerten
-  Strassenraum aufwerten
 - > Strassenraum gestalterisch aufwerten
 - > Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit erhöhen
 - > temporeduzierte Strassenabschnitte in Wohnquartieren prüfen
-  Fusswegnetz aufwerten
 - > Netzlücken schliessen
 - > Beschilderung im gesamten Netz verbessern
-  Velonetz aufwerten
 - > Schwachstellen beheben
 - > Netzlücke Dammweg schliessen
 - > Bedarf nach weiteren Veloparkierungsanlagen prüfen
-  ÖV-Erschliessung erweitern
 - > Verbesserung Anbindung Wohngebiete Letten und Klimm an kommunales Busnetz prüfen
 - > Korridor GlattalbahnPLUS sichern
 - > Ausbau Bahnhof Dietlikon
 - > Förderung der kombinierten Mobilität



Ziele zum Verkehr

Das Leitbild formuliert folgende Ziele zur künftigen Organisation des Verkehrs auf dem Gemeindegebiet:

Auszug Leitbild Siedlungsentwicklung

	<p>V. Zentrum gestalterisch aufwerten</p> <p>Das Zentrum Bahnhofstrasse soll im Hinblick auf eine bessere Belebung und zur Attraktivitätssteigerung für die Bevölkerung aufgewertet und in seiner identitätsstiftenden Funktion gestärkt werden. Mit dem neu gestalteten Bahnhofsareal wird ein neues Eingangstor geschaffen.</p>
	<p>VI. Verkehrsberuhigte Zonen einführen</p> <p>Der innerörtliche Verkehr soll siedlungsverträglich abgewickelt und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Mit der Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen (z.B. Tempo-30) werden Wohnquartiere nachhaltig aufgewertet. Dazu ist eine Anpassung der Strassenklassierungen im kommunalen Verkehrsrichtplan zu prüfen.</p>
	<p>VII. ÖV-Angebot ausbauen</p> <p>Das Busnetz ist so auszubauen, dass Dietliker Wohn- und Arbeitsplatzgebiete bedarfsgerecht mit dem Bahnhof Dietlikon und mit anderen Gemeinden im Glattal umsteigefrei erschlossen werden können. Am Richtplaneintrag GlattalbahnPLUS (Dübendorf – Dietlikon) ist festzuhalten.</p>
	<p>VIII. Lücken im Fuss- und Radwegnetz schliessen</p> <p>Das bestehende Fuss- und Radwegnetz soll hinsichtlich Gefahrenstellen überprüft und berichtigt werden. Die vorhandenen Lücken im Netz werden in Etappen geschlossen. Die Rad- und Fusswege werden auf regionale und überregionale Gegebenheiten angepasst und mit den zukünftigen übergeordneten Wegverbindungen und Infrastrukturplanungen abgestimmt. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Schulwegsicherung zu legen.</p>

Umfang der Revision

Die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr basiert auf den Zielen und Grundsätzen des Leitbilds und umfasst folgende Bestandteile:

- Bericht zum kommunalen Richtplan Verkehr mit den Festlegungen und Erläuterungen
- Richtplankarte 1 Strassen und öffentlicher Verkehr 1:5000
- Richtplankarte 2 Fussverkehr 1:5000
- Richtplankarte 3 Veloverkehr 1:5000

1.2 Aufgaben und Inhalte des Richtplans

Planungshorizont

Die kommunale Richtplanung Verkehr ist auf einen Entwicklungszeitraum von rund 15 bis 20 Jahren ausgerichtet, d. h. der Richtplan zeigt auch die langfristige Konzeption der Verkehrsnetze auf.

Verbindlichkeit und Inhalte

Der kommunale Richtplan Verkehr berücksichtigt die übergeordneten Vorgaben im regionalen Richtplan der Planungsregion Glattal und des kantonalen Richtplans. Die entsprechenden Inhalte wurden unverändert übernommen.

Die im Richtplan Verkehr enthaltenen kommunalen Festlegungen werden mit dem Beschluss durch die Gemeindeversammlung behördenverbindlich. Dies bedeutet, dass die Behörde an die Festlegungen im Grundsatz gebunden ist. Der Richtplan besitzt bei der Anwendung jedoch den erforderlichen Interpretations-, Projektierungs- und Ermessensspielraum.

Der Richtplan bildet die Grundlage insbesondere für:

- Raumsicherungen, zum Beispiel für Fuss- und Velowege und die Verhandlung von Fuss- und Fahrwegrechten, sofern solche fehlen;
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte für Strassenraumgestaltungen, wenn Strassen saniert werden müssen;
- Baulinienpläne, Werkpläne und Landerwerbsverhandlungen, wenn Land für den Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur benötigt wird;
- die Aufhebung von Flurwegen und die Überführung der Wegflächen in das öffentliche Eigentum oder das Privateigentum;
- die Sicherstellung der Finanzierung von Groberschliessungsanlagen im kommunalen Erschliessungsplan;
- die Umsetzung von Projekten zum Beispiel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- die Erarbeitung eines Feinerschliessungsplans gemäss der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung (§ 12 VErV).

Festlegungen und Wirkungen

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplantext umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, in den zugehörigen Plänen dargestellt. Ergänzend wird in diesem Bericht die Wirkung der Festlegungen aufgezeigt.

Die im Richtplantext verankerten 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 Verkehrsentwicklung auf dem Gemeindegebiet im geplanten Sinne erfolgt.

Behördenverbindliche Festlegungen

Die grau hinterlegten Textteile sind mit den dazugehörigen Plan-
einträgen verbindliche Festlegungen und Gegenstand der Be-
schlussfassung durch die Gemeindeversammlung.

Erläuterungen

Die übrigen Textpassagen dienen der Erläuterung und sind nicht Ge-
genstand der Beschlussfassung.

1.3 Kostenfolgen

Kosten mit Nachfolgevorlagen

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittel-
baren Folgekosten. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen
kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese im
jetzigen Zeitpunkt nicht beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung
konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in
einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisie-
ren sind. In aller Regel kann die Stimmbürgerschaft vor der Realisie-
rung von Festlegungen mit Kostenfolgen nochmals über den entspre-
chenden Sachverhalt befinden. Zu solchen kostenrelevanten Ge-
schäften gehören etwa:

- Planungs- und Projektierungskredite für Infrastrukturprojekte
- Baukredite (z.B. Veloweg, Strassenraumgestaltung)
- Landerwerb

Kosten ohne Nachfolgevorlagen

Kosten, über die der Souverän nicht mehr abstimmen kann, betreffen
in erster Linie gebundene Ausgaben oder in der Finanzkompetenz
des Gemeinderats liegende Ausgaben gemäss Gemeindeordnung.

1.4 Gemeindeversammlung vom 29.9.2022

Beschlossene Änderungen

Die Stimmbevölkerung hat die Revision der Richtplanung am
29.9.2022 nach ausführlicher Debatte festgesetzt. Die Stimmbevölke-
rung hat gegenüber der vom Gemeinderat zuhanden der Beschluss-
fassung vorgelegten Vorlage folgende drei Änderungen beschlossen:

Verkehrsrichtplan 1

- Sammelstrassen von verkehrsberuhigten Zonen ausnehmen
(Sicherheitsbedingte Ausnahmen möglich)

Verkehrsrichtplan 3

- Claridenstrasse im Abschnitt Haus Nr. 15 bis 27 (Privatstrasse)
nicht als kommunalen Veloweg bezeichnen
- Säntisstrasse nicht als kommunalen Veloweg bezeichnen

2 BEVÖLKERUNGS- UND VERKEHRS- ENTWICKLUNG

2.1 Mikrozensus 2015

Unterwegszeiten, mittlere Tagesdistanzen und Verkehrszweck

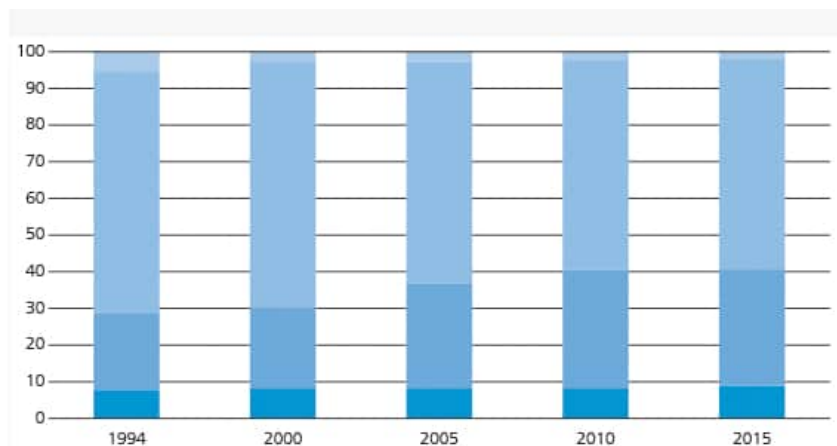
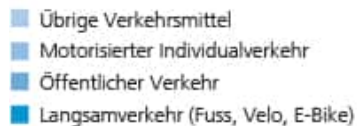
Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 (MZMV) des Bundesamts für Statistik ist eine erwerbstätige Person in der Schweiz pro Tag im Durchschnitt rund 35 Kilometer unterwegs. Für diese Wegstrecke benötigt sie 90 Minuten (inkl. Warte- und Umsteigezeit). Die durchschnittliche Tagesdistanz hat gegenüber dem Jahr 2000 um rund 5 % zugenommen, wobei die Tagesunterwegszeit konstant geblieben ist, was darauf hindeutet, dass das Verkehrssystem grundsätzlich gut funktioniert.

Im Kanton Zürich werden knapp zwei Drittel (57 %) der mittleren Tagesdistanzen mit dem Auto zurückgelegt. Im gesamtschweizerischen Kontext sind es 65 %. Der ÖV deckt 32 % der Tagesdistanzen ab. Auf den Fuss- und Veloverkehr entfallen lediglich 9 % der zurückgelegten Distanzen (wobei Velos & E-Bikes lediglich 3 % ausmachen).

Der Grossteil der zurückgelegten Tagesdistanzen (40 %) entfällt auf den Freizeitverkehr. An zweiter Stelle folgt der Pendlerverkehr (Fahrt zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz und zurück) mit rund 25 %.

Entwicklung Modalsplit

Nachfolgende Grafik zeigt, dass sich der Modalsplit seit dem Mikrozensus (2010) kaum merklich verändert hat. In den Jahren zuvor hatte der öffentliche Verkehr zulasten des Individualverkehrs zugelegt. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs stagniert hingegen seit Mitte der 1990er-Jahre.



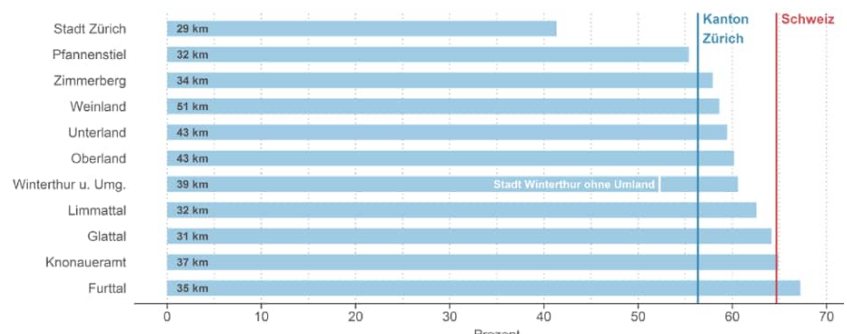
Quelle: Bundesamt für Statistik / Mikrozensus 2015

Region Glattal

Im kantonalen Vergleich zeigte sich, dass in der Region Glattal pro Kopf und Tag 31 Kilometer zurückgelegt werden.

Regionaler Anteil des Autos an der mittleren Tagesdistanz

Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich

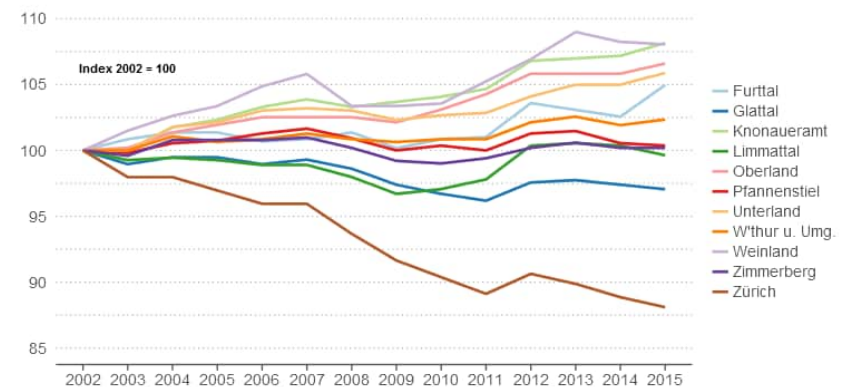


Motorisierungsgrad

Im kantonalen Vergleich bewegt sich der Motorisierungsgrad in der Region Glattal auf sinkendem Kurs. Die grösste Abnahme ist in der Stadt Zürich zu verzeichnen.

Entwicklung Motorisierungsgrad
Kanton Zürich

Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich



Aktuelles Mobilitätsverhalten

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) dient dazu, die Mobilität der Schweizer Bevölkerung statistisch zu erfassen. Die Erhebung wird alle 5 Jahre durchgeführt und gehört zum System der Volkszählung. Es werden jeweils rund 56'000 zufällig ausgewählte Personen telefonisch zu ihrem Verkehrsverhalten befragt.

Die Corona-Epidemie hat das Mobilitätsverhalten einschneidend verändert. Der Binnenverkehr sowie der lokale Freizeitverkehr dürften mit den sich abzeichnenden neuen Arbeitsmodellen an Bedeutung gewinnen. Überdies ist der Mobilitätsbereich im Wandel. Wie die Mobilität in naher Zukunft aussehen dürfte, hat der Regierungsrat in der Strategie «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich», kurz DiNaMo, skizziert (vgl. Kap. 3.3).

Die sich abzeichnenden Veränderungen können durch die Gemeinde Dietlikon jedoch weder verändert noch beeinflusst werden. Bei der Konzeption der kommunalen Netze ist jedoch zu beachten, dass künftig mehr lokale Bewegungen (Binnenverkehr) auf dem Gemeindegebiet stattfinden werden. Diesbezüglich sind insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr ideale Voraussetzungen für kurze und attraktive Wege im Siedlungsgebiet zu schaffen.

2.2 Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung in Dietlikon

Einleitung

Nachfolgende Übersicht zeigt die Entwicklung wichtiger Kennwerte in der Gemeinde Dietlikon in den Jahren 2005–2020 (statistisches Amt Kanton Zürich).

Übersicht Kennwerte

	2005	2010	2012	2015	2020	Veränderung %
Anzahl Einwohner	6'799	7'053	7'164	7'605	7'867	15.71
Personen zwischen 20 und 80 (in Prozent)	77.1	76.6	75.5	75	74	-4.28
Personen zwischen 20 und 80 (absolut)	5'242	5'403	5'409	5'696	5'806	10.76
Privathaushalte			3'210	3'369	3'483	8.50
Arbeitsstätten			521	555	565	8.45
Beschäftigte			5'898	5'931		0.56
Wohnungsbestand	2'930	3'349	3'388	3'527	3'666	25.12
Motorfahrzeuge	4'441	4'542	4'670	4'806	5'050	13.71
Personenwagen	4'005	4'098	4'209	4'319	4'465	11.49
Personenwagen pro 1000 E	603	581	593	576	567	-5.97
Personen mit ÖV-Güteklasse D				453	501	10.50
Personen mit ÖV-Güteklasse C				1'003	951	-5.19
Personen mit ÖV-Güteklasse B				1'567	1'684	7.46
ÖV-Anteil am Modalsplit			14		15	7.14
ÖV Wege Quell-, Ziel-, Binnenverkehr			6'140		6'926	12.80
MIV Wege Quell-, Ziel-, Binnenverkehr			39'020		40'100	2.77
Unfälle pro 1000 E		15.3	16.2	13.1	16.3	6.54

Übersicht Veränderungen 2005 zu 2020



Erläuterungen

Im Zeitraum 2005 bis 2020 wuchs die Bevölkerung um rund 15 %. Mit dem Bevölkerungswachstum verbunden ist auch beim Motorfahrzeugbestand sowie bei der Anzahl MIV-Wege im Binnenverkehr und bei den Verkehrsunfällen eine Zunahme festzustellen.

Der Motorisierungsgrad (Anzahl Personenwagen pro 1'000 Einwohner) der Dietliker Bevölkerung ist hingegen leicht rückläufig.

Heute leben rund 7 % mehr Personen in den Gebieten mit einer ÖV-Güteklasse B im Nahbereich des Bahnhofs. Die täglichen ÖV-Wege am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr haben in den vergangenen 8 Jahren um über 10 % zugelegt. Der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr verharrt jedoch mit 15 % auf relativ bescheidenem Niveau.

Mit dem Ausbau des Bahnhofs Dietlikon zu einer ÖV-Drehscheibe besteht ein hohes Potenzial, den ÖV-Anteil zu steigern.

2.3 Kantonales Gesamtverkehrsmodell

Erläuterung

ÖV = öffentlicher Verkehr
MIV = motorisierter Individualverkehr

Auf dem Gemeindegebiet von Dietlikon finden gemäss dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell an einem durchschnittlichen Werktag etwas mehr als 42'000 Personenbewegungen per Auto (36'000) beziehungsweise per ÖV (6'000) mit dem Ziel oder dem Ausgangspunkt Dietlikon statt.

Rund 2'000 MIV-Bewegungen entfallen auf den Binnenverkehr innerhalb des Gemeindegebiets. Der ÖV-Anteil im Binnenverkehr liegt bei rund 8 %.

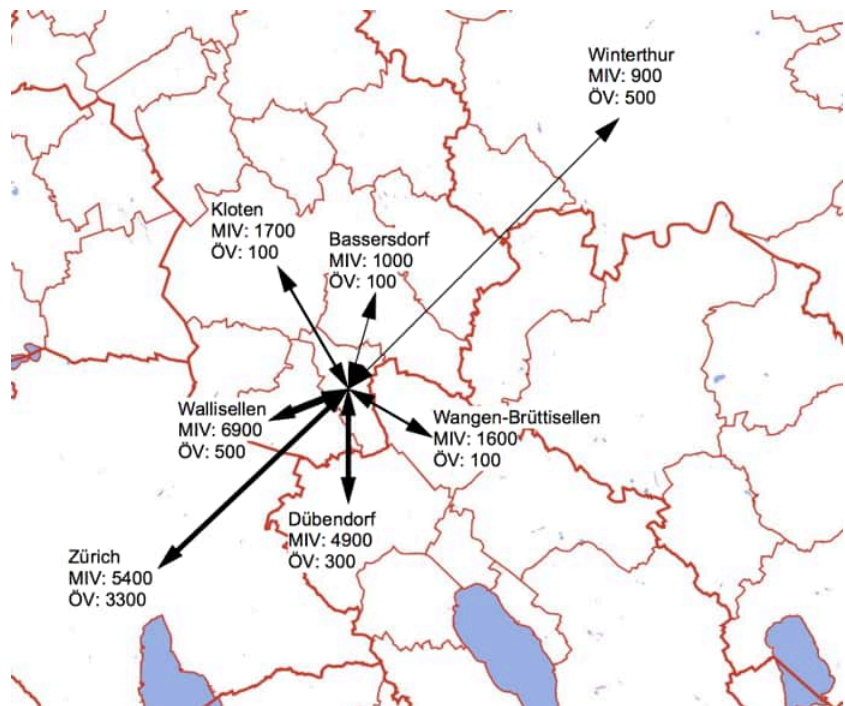
Von und nach Zürich werden täglich rund 5'400 Fahrten mit dem Auto und rund 3'300 Personenfahrten mit dem ÖV zurückgelegt, was einem ÖV-Anteil von 38 % entspricht.

Ausgeprägt ist zudem der Quell- und Zielverkehr Dietlikon–Wallisellen und Dietlikon–Dübendorf. Der ÖV-Anteil dieser beiden Verkehrsströme liegt bei bescheidenen 6 %.

Quell- und Zielverkehr 2016

ÖV: 6'000
MIV: 36'000

Quelle: Kantonales Gesamtverkehrsmodell / Eigene Grafik



Modellprognose bis 2030

Bis 2030 sehen die Modelldaten 2016 eine Zunahme beim öffentlichen Verkehr von +2'200 Personenfahrten/Tag und beim motorisierten Individualverkehr von +7'400 Fahrten/Tag. Obwohl der Anteil des öffentlichen Verkehrs in diesem Modell überproportional wächst, zählt die Sicherstellung einer ressourcen- und flächeneffizienten Gesamtmobilität zu den grossen Herausforderung im Raum Glattal.

2.4—Modal-Split-Ziele

Einleitung

Das Verkehrssystem im mittleren Glattal ist teilweise gesättigt und kann nicht mehr beliebig viel Neuverkehr auf dem vorhandenen Strassennetz aufnehmen. Trotz Netzergänzungen werden MIV und ÖV stark ausgelastet bleiben. Daher ist eine urbanere Mobilität mit einem höheren ÖV-Anteil und mehr Fuss- und Veloverkehr nötig.

Auf übergeordneter Stufe bestehen unterschiedliche Zielvorgaben zur künftigen Zusammensetzung des Modalsplits (rGVK Glattal 2005 / rGVK Flughafen 2011 / reg. Richtplan 2019 / kant. Richtplan 2021).

Modal-Split-Ziele gemäss kantonalem Richtplan

Im kantonalen Richtplan (KRP) wird festgehalten, dass der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen soll, der nicht auf den Fuss- oder den Veloverkehr entfällt (Abschnitt 4.1.1 b). In den Stadtlandschaften des Glattals sowie zwischen den Zentren ist auf einen besonders hohen Anteil des ÖVs hinzuwirken. Der Fuss- und Veloverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.

Der KRP verweist für das generelle Modal-Split-Ziel auf das kantonale GVK. Dieses gibt für das gesamte Glattal eine Zielentwicklung des ÖV-Anteils im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von 21% (2013) auf 30% (2030) an.

Modal-Split-Ziele gemäss regionalem Richtplan

Der regionale Richtplan (RRP) legt zur künftigen Verkehrsorganisation folgende Ziele fest:

- Der Mehrverkehr ist hauptsächlich mit ÖV zu bewältigen (gemäss Modal-Split-Ziel regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafen und Glattal, rGVK).
- Der ÖV wird dank Glattalbahnverlängerung, Busbeschleunigung und Aufwertung der Umsteigebahnhöfe deutlich verbessert.
- Die MIV-Netzergänzungen (Glattalautobahn) erlauben ein tragfähiges Strassennetz.
- Die siedlungsgerechte Gestaltung der Strassenräume wertet die Ortsdurchfahrten auf.
- Dem Langsamverkehr wird eine höhere Bedeutung beigemessen.

Im RRP wird festgehalten, dass der Mehrverkehr hauptsächlich mit dem ÖV zu bewältigen ist. Im rGVK Flughafen und Glattal werden Modal-Split-Ziele aufgeführt, auch für die Teilregion Glattal Süd (Wallisellen-Dietlikon-Dübendorf). Für das Jahr 2030 soll im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr ein ÖV-Anteil von 23 % erreicht werden (in der bimodalen Betrachtung).

Insgesamt sollen mehr als 50 % des Verkehrszuwachses vom ÖV aufgenommen werden. Im Korridor Wallisellen-Dietlikon-Dübendorf sollen im Zusammenspiel von Push- und Pull-Massnahmen die Potenziale der Verdichtung genutzt werden.

Stossrichtung der Gemeinde Dietlikon

Die Gemeinde Dietlikon unterstützt die übergeordneten Modal-Split-Ziele.

Die Gemeinde will mit geeigneten Massnahmen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Beschäftigten nehmen. Die Anzahl der Personenwege im MIV soll gegenüber dem heutigen Niveau nicht weiter zunehmen. Der Anteil der Verkehrsmittel ÖV, Fuss- und Veloverkehr an den Personenwegen von Bevölkerung und Beschäftigten in Dietlikon soll in Bezug auf folgende Beziehungen deutlich zulegen:-

- Fussverkehr: Zunahme im Binnenverkehr der Gemeinde
- Veloverkehr: Zunahme im Binnenverkehr der Gemeinde sowie auf Verbindungen mit den umliegenden Gemeinden im Glattal
- ÖV: Zunahme im Einkaufsverkehr Dietlikon Süd sowie Zunahme auf Verbindungen mit den umliegenden Gemeinden im Glattal, mit der Stadt Zürich sowie dem Regionalzentrum von Winterthur/Umgebung

Relevanzmatrix

Die nachfolgende Übersicht zeigt, mit welchen Instrumenten die Gemeinde die Verkehrsmittelwahl beeinflussen kann:

Massnahmen	Einfluss auf Modal Split			Planungsinstrumente					
	Hoch	Mittel	Tief	Reg. Richtplan	Kom. Richtplan	BZO	Sonder-nutzungspl.	Projekt	Betrieb
Fussverkehr		x							
Netzausbau			x	x	x			x	
Hindernisfreie Gestaltung								x	
Gestaltung (Verkehrssicherheit und Attraktivität)		x						x	
Veloverkehr									
Netzausbau Alltagsnetz		x		x	x			x	
Netzausbau Veloschnellrouten	x			x				x	
Förderung Veloabstellplätze			x		x	x	x	x	
öffentlicher Verkehr									
Ausbau des öV-Liniennetzes	x			x				x	
Erhöhung der Taktfrequenz	x			x				x	x
Verbesserung der Zugänge zum öV-Netz		x			x			x	
Priorisierung des öV's gegenüber dem MIV		x		(x)	(x)			x	
Einrichten von mehr Direktverbindungen	x			x				x	x
Erhöhung der Transportkapazitäten			x						x
Verbesserung Umsteigebeziehungen		x		x					x
Neue Angebote zur Förderung der Multimobilität			x					x	x
Motorisierter Verkehr									
Langsamfahrzonen			x		x			x	
Förderung e-Mobilität									x
Parkplatzbewirtschaftung		x				x	x		x
Parkplatzreduktion	x	x				x	x		x

Schlüsselprojekte

Damit die übergeordneten Ziele erreicht werden, sind in der Gemeinde Dietlikon bereits ÖV-Massnahmen (u. a. Verlängerung Glattalbahn) planerisch festgelegt und Projekte ausgelöst (z. B. Busspur Industriestrasse). Die Gemeinde Dietlikon unterstützt die übergeordneten Vorhaben und sieht darin in puncto Verbesserung des ÖV-Anteils das grösste Potenzial für strukturelle Veränderungen beim Verkehrsverhalten. Wie in der Relevanzmatrix dargestellt, bestehen bei den Handlungsfeldern zur Erhöhung des Modalsplits des öffentlichen Verkehrs (Verband öffentlicher Verkehr, VöV, 2021) mit Ausnahme der Verbesserung des Zugangs zu ÖV-Haltestellen auf Stufe kommunaler Richtplan kaum direkte Einflussmöglichkeiten.

Im Bereich des Binnenverkehrs setzt sich die Gemeinde Dietlikon dafür ein, dass der Fuss- und Veloverkehr weiter an Attraktivität gewinnt. Dies mit dem Ziel, dass der Anteil an flächeneffizienten und ressourcenschonenden Mobilitätsformen bei den Personenwegen sowohl auf dem Gemeindegebiet (Binnenverkehr) als auch bei den Verbindungen mit den umliegenden Gemeinden bis 2030 deutlich zunimmt.

Schlüsselprojekte auf dem Gemeindegebiet von Dietlikon zur Beeinflussung des Modalsplits sind:

- Optimierung Busbetrieb Dietlikon-Süd
- Ausbau Bahnhof Dietlikon zur multimodalen ÖV-Drehscheibe
- Verlängerung Glattalbahn
- Ausbau Veloinfrastruktur (Veloschnellrouten, Behebung Schwachstellen)
- Überprüfung Parkplatzbestimmungen im Rahmen der BZO-Revision

3 PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

3.1 Sachpläne und Inventare des Bundes

Inventar historischer Verkehrswege (IVS)

Durch Dietlikon führen mehrere historische Wegverbindungen von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung. Ein Teilabschnitt der Alten Winterthurerstrasse besitzt noch einen substanziellen Wert und ist daher im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) aufgeführt.

Die historischen Verbindungen helfen, die Entstehung des Strassen- und Wegnetzes in Dietlikon zu verstehen. Wo die Wegverbindungen heute noch vorhanden und Bestandteil des Netzes sind, sollen sie weiterhin im kommunalen Richtplan Verkehr abgebildet werden. Sie sind auch bei der Planung und Gestaltung der Wegabschnitte zu beachten.

Auszug Inventar historischer Verkehrswege Schweiz (IVS)
Quelle: gis.zh.ch



Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene

Massgebend ist das Projekt MehrSpur Zürich-Winterthur (MSZW) mit dem Brüttenertunnel, dem Vierspurausbau Bassersdorf/Dietlikon–Winterthur mit dem Entflechtungsbauwerk Dietlikon beziehungsweise den erforderlichen Anpassungen beim Bahnhof Dietlikon.

Auszug map.geo.admin



Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse

Massgebende Netzausbauten, die durch das Gemeindegebiet von Dietlikon führen, sind die Glattalautobahn und die Umnutzung des Pannenstreifens auf der N1.

Auszug map.geo.admin



Weitere Sachpläne und Inventare des Bundes

Weitere Sachpläne des Bundes sind:

- Bundesinventar der schutzwürdigen Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS):
Dietlikon ist im Bundesinventar nicht aufgeführt.
- Sachplan Verkehr, Teil Luftfahrt:
Der Sachplan enthält keine Festlegungen, die für den Verkehrsplan Dietlikon von besonderer Bedeutung sind.

3.2 Kantonale Vorgaben

Richtplanung

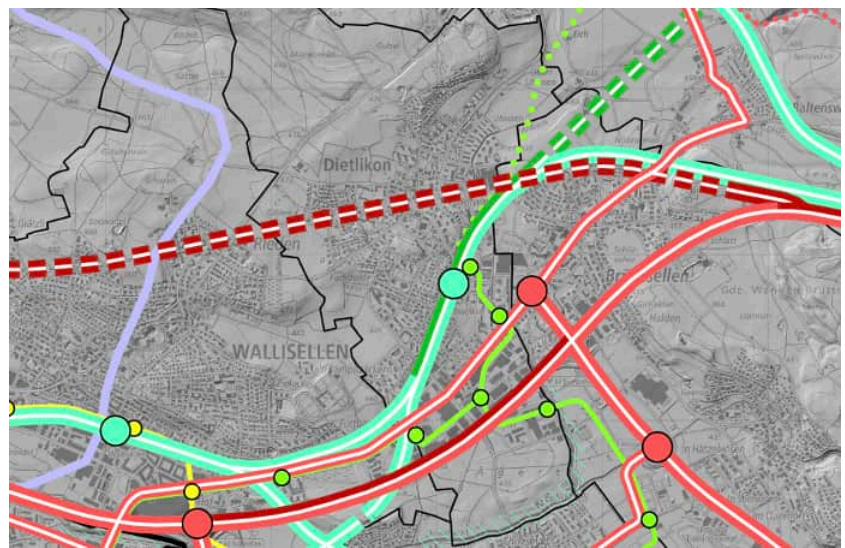
Der kantonale Richtplan setzt folgende Ziele für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich:

- Ressourcen schonen
- Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken
- Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern
- Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten

Die nachfolgende Grafik zeigt die relevanten Richtplanfestlegungen. Die Festlegungen des kantonalen Richtplans sind in den Netzplänen im Kapitel 4 enthalten. Sie können durch die Gemeinde nicht verändert werden.

Auszug gis.zh

bestehend	geplant	
		Hochleistungsstrasse
		Ausbau Hochleistungsstrasse
		Hauptverkehrsstrasse
		Abklassierung
		Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz
		Tunnel Hochleistungsstrasse
		Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
		Ausbau Bahnlinie
		Bahnlinie einspurig
		Rückbau bei Ersatz
		Bahntunnel doppel- oder mehrspurig
		Schmalspurbahn
		Rückbau bei Ersatz
		Schmalspurtunnel
		Variante / zu prüfende
		Linienführung
		Station / Haltestelle



Ausnahmetransportroute

Die Alte Winterthurerstrasse sowie die Neue Winterthurerstrasse sind Ausnahmetransportrouten des Typs 2. Diese müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- Minimale lichte Breite 4.80 m
- Minimale lichte Höhe 6.50 m
- Maximales Totalgewicht 240 t
- Maximale Achslast 20 t

Auszug gis.zh

Typ II bestehend



Weitere Hinweise mit Relevanz für den kommunalen Richtplan

- Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)
- Verkehrserschliessungsverordnung (VERV) mit Vorgaben zur Dimensionierung der Strassen und Abständen für Mauern und Pflanzungen
- Laufende Revision des Planungs- und Baugesetzes (PBG) zur klimaangepassten Siedlungsentwicklung

3.3 Weitere konzeptionelle Rahmenbedingungen des Kantons

Gesamtverkehrskonzept

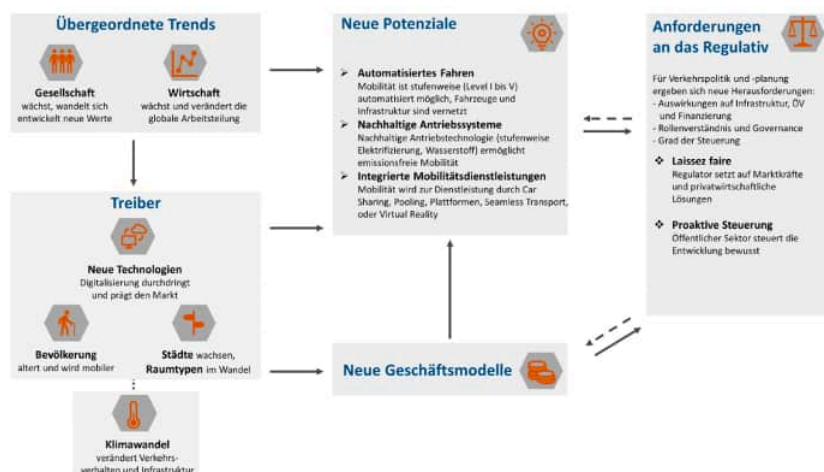
Mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) 2018 legt der Regierungsrat die Ziele und Handlungsschwerpunkte für die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems im Planungshorizont bis 2030 fest.

Mit einem markanten Anstieg der Bevölkerung und Beschäftigten im Raum Glattal steht die Verkehrs- und Raumplanung vor neuen Herausforderungen. Hinzu kommt, dass sich die bekannten Mobilitätsmuster von Personen und Gütern aufgrund technischer Innovationen und gesellschaftlicher Veränderungen künftig tiefgreifend wandeln werden. Die Sicherstellung einer ressourcen- und flächeneffizienten Gesamtmobilität zählt zu den grossen Herausforderung insbesondere auch im Raum Glattal.

DiNaMo

Mit der vom Regierungsrat am 30. Juni 2021 verabschiedeten Strategie «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich», kurz DiNaMo, werden die Zielsetzungen im GVK 2018 vertieft. DiNaMo zeigt, wie die Mobilität in naher Zukunft aussehen dürfte und welche Rahmenbedingungen nötig sind. Die nachfolgende Grafik fasst wichtige Einflussfaktoren zusammen.

Quelle DiNaMo



Bedeutung für den Verkehrsplan Dietlikon

Der Verkehrsplan Dietlikon legt die Verkehrsnetze auf dem Gemeindegebiet fest. Im Fokus der Netzkonzeption steht dabei die Erhöhung der Flächen- und Ressourceneffizienz und die Ausrichtung der Netze auf höhere Personendichten.

3.4 Regio ROK

Regio ROK

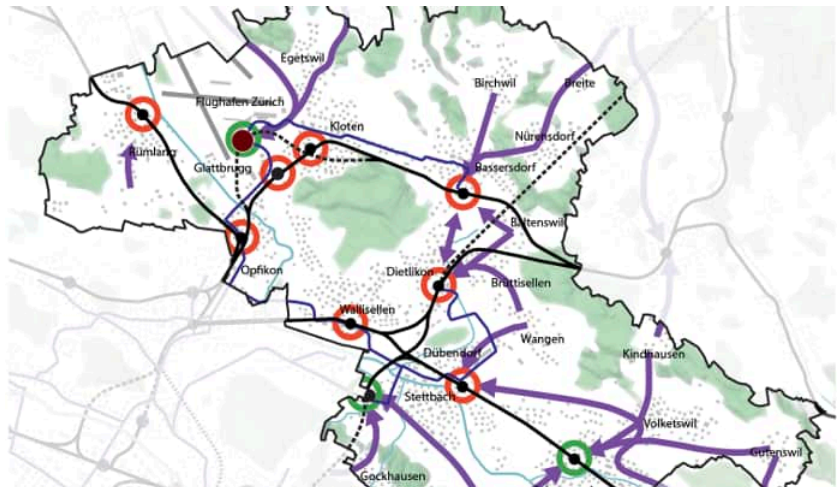
Als konzeptionelle Basis für die Neuausrichtung des regionalen Richtplans hat die Planungsregion Glattal im Jahr 2017 ein regionales Raumordnungskonzept (ROK) erarbeitet. Das ROK definiert die Ziele und Stossrichtungen insbesondere zu den Themen Wachstum, Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung.

Bis 2030 erwartet die Planungsregion eine Zunahme um weitere 40'000 Personen und rund 33'000 Beschäftigte. Da das Verkehrssystem im Glattal insbesondere zu den Spitzenzeiten gesättigt ist, kann der zusätzliche Verkehr nicht beliebig auf dem vorhandenen Strassennetz abgewickelt werden.

Der Mehrverkehr ist daher bestmöglich auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr zu verlagern. Der Durchgangsverkehr ist auf das übergeordnete Strassennetz zu kanalisieren. Schlüsselprojekte sind der Ausbau der Bahninfrastruktur, die Ergänzung der Glattalbahn als Mittelverteiler, die Bildung von attraktiven Umsteigeknoten, der Bau der Glattalautobahn und die Realisierung einer nutzerfreundlichen Veloinfrastruktur.

ROK: Themenkarte Busanbindung und Multimodal Drehscheiben

- S-Bahn-Netz
- - - S-Bahn-Netz Tunnelstrecke
- Stadtbahn
- Bahnhöfe mit Fernverkehrsanschluss
- Haltestelle S-Bahn Takt < 15 min
- Haltestelle S-Bahn Takt 16 - 30 min
- ➔ wichtige Busanbindungen
- Aufwertung Multimodaler Drehscheiben
- Aufwertung im Rahmen 1. Aggloprogramm



ROK: Themenkarte Strassenraumgestaltung

- Strassen von regionaler Bedeutung
- Siedlungsorientierter Strassenraum



3.5 Festlegungen im Richtplan ZPG

Richtplan der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)

Der Richtplan der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) trifft zahlreiche Festlegungen, die im kommunalen Verkehrsplan der Gemeinde Dietlikon unverändert übernommen werden. Sie sind nicht Gegenstand der Beschlussfassung der Stimmbevölkerung von Dietlikon und können durch die Gemeinde auch nicht verändert werden. Die zu beachtenden Festlegungen sind in den kommunalen Richtplankarten unverändert bezeichnet und nachfolgend summarisch zusammengefasst.

Ziele Strassenverkehr

Der regionale Richtplan legt folgende Ziele fest:

- Verlagerung und Kanalisierung von Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen
- Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung in Ortszentren
- Landschafts- und siedlungsverträgliche Gestaltung von Infrastrukturen

Festlegungen Strassennetz

Das übergeordnete Strassennetz ist auf der kommunalen Richtplan-karte bezeichnet. Regionale Richtplanfestlegungen sind:

- Umgestaltung Bahnhofstrasse langfristig
(Gestaltung und Optimierung Veloverkehr)
- Abschnitt A1 kurzfristig
Homogenisierung Verkehrsfluss

Massnahmen

Die Gemeinden wirken bei der Umgestaltung von Strassenabschnitten mit, insbesondere bei der Umgestaltung von Ortsdurchfahrten und bei der Erarbeitung von flankierenden Massnahmen zur Kanalisierung des Verkehrs auf den Hauptachsen.

Die Gemeinden unterstützen mit ihrer Parkraumpolitik die vermehrte Umlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr. Mit einer Parkraumpolitik speziell im Bereich der Pendlerparkplätze ist sicherzustellen, dass der entstehende Mehrverkehr nicht mit dem motorisierten Individualverkehr auf den Strassen, sondern mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt wird, dies insbesondere bei Arbeitsgebieten mit einem hohen Anteil an Zielverkehr. Die kommunalen Parkplatzreglemente sind unter Berücksichtigung des vorhandenen und geplanten Angebots des öffentlichen Verkehrs sowie der Bedingungen des Individualverkehrs zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. Bei den stark verkehrserzeugenden Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen ist ein möglichst grosser Anteil auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern.

Massnahmen

Die Gemeinden fördern den Fuss- und Veloverkehr entsprechend ihren Möglichkeiten. Sie koordinieren das kommunale Fuss- und Velowegnetz mit den Nachbargemeinden und tragen im Rahmen ihrer Planung dem IVS Rechnung. Die Gemeinden stellen im Rahmen ihrer kommunalen Planungen die Verknüpfung zwischen kommunalen und regionalen Wegenetzen sicher.

Die Gemeinden überprüfen die Anzahl an Veloabstellplätzen von regionaler Bedeutung bezüglich Angebot und Nachfrage. Bei der Ausgestaltung der Parkierungsanlagen sind die kantonalen Richtlinien zu berücksichtigen.

Parkierung

Der regionale Richtplan legt folgende Ziele fest:

- P+R-Anlagen sicherstellen
- Parkierungsanlagen für Freizeitverkehr sicherstellen
- Valet-Parkierung ausschliessen

Festlegungen Parkierung

Die Parkierungsanlagen von regionaler Bedeutung sind auf der kommunalen Richtplankarte bezeichnet. Regionale Richtplanfestlegungen sind:

- Parkierungsanlage für Zentrum und P+R Bahnhof Dietlikon bestehend

Massnahmen

Die Gemeinden überprüfen die Bau- und Zonenordnung, den Erschliessungsplan, die Sondernutzungspläne sowie die Parkierungsverordnung und passen sie bei Bedarf den Zielsetzungen, den regionalen Richtplänen und den Erkenntnissen aus den regionalen Gesamtverkehrskonzepten an.

Im Baubewilligungsverfahren für Anlagen des ruhenden Verkehrs ist auf einen haushälterischen Umgang mit der Ressource Boden zu achten.

4 KOMMUNALER VERKEHRSPLAN

4.1 Gestaltungsgrundsätze

Festlegung

Strassen, Wege und Plätze sind unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, der Sicherheit, der Umwelt sowie unter Beachtung der Topografie und des Quartier- und Ortsbildes differenziert zu gestalten. Strassenräume sollen klimasensibel gestaltet werden. Die privaten Vorzonen sollen den Charakter der Strassenräume unterstützen.

Rechtswirkung

Die Festlegung dieses Grundsatzes bedeutet, dass die Strassen im Rahmen von Infrastrukturprojekten integral betrachtet werden.

Erläuterung

Die Strassenräume sind für das Erscheinungsbild einer Gemeinde sehr wichtig. Sie sollen nicht nur die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden abdecken und einen sicheren Betrieb gewährleisten, sondern auch situationsgerecht gestaltet sein.

Die siedlungsverträglichen Fahrgeschwindigkeiten sollen primär über gestalterische Massnahmen und mittels Anpassungen der signalisierten Höchstgeschwindigkeit und nicht über bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen erreicht werden. Die bestehenden Verkehrshindernisse sind unter diesem Gesichtspunkt bei Strassensanierungsprojekten zu überprüfen und gegebenenfalls zu entfernen.

Die Anpassung der Siedlungsstrukturen an die künftigen klimatischen Bedingungen ist ein wichtiges Thema. Mit Blick auf die Entscheidungsgrundlagen und Modellrechnungen im kantonalen Geoinformationssystem besteht auch auf dem Gemeindegebiet von Dietlikon Handlungsbedarf. Zukünftig ist von wesentlich mehr Hitzetagen und höheren Temperaturen auszugehen. Durchgrünte Strassenräume, unversiegelte Flächen und Strassenbäume können einen Beitrag dazu leisten, dass die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum besser ist als an Orten, wo entsprechende Grünstrukturen fehlen. Bei Strassenbauprojekten sind daher die klimatischen Rahmenbedingungen einzubeziehen (Belagwahl, Bautypen, Versiegelungsgrad, Randbepflanzungen). Bei der Planung von Massnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist deren akustische Wirkung zu beachten.

Massnahmen

Die Gemeinde überprüft die Gestaltung der Strassenräume im Rahmen von anstehenden Infrastrukturprojekten und setzt zielgerichtet Massnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität um. Die Gestaltung wird bei wichtigen innerörtlichen Verbindungen im Rahmen von projektbezogenen Betriebs- und Gestaltungskonzepten aufgezeigt.

4.2 Modalsplit-Ziele

Stossrichtung der Gemeinde Dietlikon Festlegung zu den Grundsätzen

Die Gemeinde Dietlikon unterstützt die übergeordneten Modalsplit-Ziele.

Die Gemeinde will mit geeigneten Massnahmen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Beschäftigten nehmen. ~~Die Anzahl der Personenwege im MIV soll gegenüber dem heutigen Niveau nicht weiter zunehmen.~~ Der Anteil der Verkehrsmittel ÖV, Fuss- und Veloverkehr an den Personenwegen von Bevölkerung und Beschäftigten in Dietlikon soll in Bezug auf folgende Beziehungen deutlich zulegen:

- Fussverkehr: Zunahme im Binnenverkehr der Gemeinde
- Veloverkehr: Zunahme im Binnenverkehr der Gemeinde sowie auf Verbindungen mit den umliegenden Gemeinden im Glattal
- ÖV: Zunahme im Einkaufsverkehr Dietlikon Süd sowie Zunahme auf Verbindungen mit den umliegenden Gemeinden im Glattal, mit der Stadt Zürich sowie dem Regionalzentrum von Winterthur/Umgebung

~~Demzufolge soll die Anzahl der Personenwege mit MIV gegenüber dem heutigen Niveau nicht weiter zunehmen.~~

Rechtswirkung

Die Festlegung dieses Grundsatzes bedeutet, dass die Gemeinde Verkehrsprojekte und Planungen gemäss den oben stehenden Modalsplit-Zielen priorisiert.

Einleitung Erläuterungen

Das Verkehrssystem im mittleren Glattal ist teilweise gesättigt und kann nicht mehr beliebig viel Neuverkehr auf dem vorhandenen Strassennetz aufnehmen. Trotz Netzergänzungen werden MIV und ÖV stark ausgelastet bleiben. Daher ist eine urbanere Mobilität mit einem höheren ÖV-Anteil und mehr Fuss- und Veloverkehr nötig.

Auf übergeordneter Stufe bestehen unterschiedliche Zielvorgaben zur künftigen Zusammensetzung des Modalsplits (rGVK Glattal 2005 / rGVK Flughafen 2011 / reg. Richtplan 2019 / kant. Richtplan 2021).

Modalsplit-Ziele gemäss kantonalem Richtplan

Im kantonalen Richtplan (KRP) wird festgehalten, dass der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen soll, der nicht auf den Fuss- oder den Veloverkehr entfällt (Abschnitt 4.1.1 b). In den Stadtlandschaften des Glattals sowie zwischen den Zentren ist auf einen besonders hohen Anteil des ÖVs hinzuwirken. Der Fuss- und Veloverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.

Der KRP verweist für das generelle Modalsplit-Ziel auf das kantonale GVK. Dieses gibt für das gesamte Glattal eine Zielentwicklung des ÖV-Anteils im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von 21% (2013) auf 30% (2030) an.

Modal-Split-Ziele gemäss
regionalem Richtplan

Der regionale Richtplan (RRP) legt zur künftigen Verkehrsorganisation folgende Ziele fest:

- Der Mehrverkehr ist hauptsächlich mit ÖV zu bewältigen (gemäss Modalsplit-Ziel regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafen und Glattal, rGVK).
- Der ÖV wird dank Glattalbahnverlängerung, Busbeschleunigung und Aufwertung der Umsteigebahnhöfe deutlich verbessert.
- Die MIV-Netzergänzungen (Glattalautobahn) erlauben ein tragfähiges Strassennetz.
- Die siedlungsgerechte Gestaltung der Strassenräume wertet die Ortsdurchfahrten auf.
- Dem Langsamverkehr wird eine höhere Bedeutung beigemessen.

Im RRP wird festgehalten, dass der Mehrverkehr hauptsächlich mit dem ÖV zu bewältigen ist. Im rGVK Flughafen und Glattal werden Modalsplit-Ziele aufgeführt, auch für die Teilregion Glattal Süd (Wallisellen–Dietlikon–Dübendorf). Für das Jahr 2030 soll im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr ein ÖV-Anteil von 23 % erreicht werden (in der bimodalen Betrachtung).

Insgesamt sollen mehr als 50 % des Verkehrszuwachses vom ÖV aufgenommen werden. Im Korridor Wallisellen–Dietlikon–Dübendorf sollen im Zusammenspiel von Push- und Pull-Massnahmen die Potenziale der Verdichtung genutzt werden.

Schlüsselprojekte Massnahmen

Damit die übergeordneten Ziele erreicht werden, sind in der Gemeinde Dietlikon bereits ÖV-Massnahmen (u. a. Verlängerung Glattalbahn) planerisch festgelegt und Projekte ausgelöst (z.B. Busspur Industriestrasse). Die Gemeinde Dietlikon unterstützt die übergeordneten Vorhaben und sieht darin in puncto Verbesserung des ÖV-Anteils das grösste Potenzial für strukturelle Veränderungen beim Verkehrsverhalten. ~~Wie in der Relevanzmatrix dargestellt, bestehen bei den Handlungsfeldern zur Erhöhung des Modalsplits des öffentlichen Verkehrs (Verband öffentlicher Verkehr, VÖV, 2021) mit Ausnahme der Verbesserung des Zugangs zu ÖV-Haltestellen auf Stufe kommunaler Richtplan kaum direkte Einflussmöglichkeiten.~~

Im Bereich des Binnenverkehrs setzt sich die Gemeinde Dietlikon dafür ein, dass der Fuss- und Veloverkehr weiter an Attraktivität gewinnt. Dies mit dem Ziel, dass der Anteil an flächeneffizienten und ressourcenschonenden Mobilitätsformen bei den Personenwegen sowohl auf dem Gemeindegebiet (Binnenverkehr) als auch bei den Verbindungen mit den umliegenden Gemeinden bis 2030 deutlich zunimmt.

Schlüsselprojekte Festlegung zu den Schlüsselprojekten

Schlüsselprojekte auf dem Gemeindegebiet von Dietlikon zur Beeinflussung des Modalsplits sind:

- Optimierung Busbetrieb Dietlikon Süd
- **Mitwirkung beim** Ausbau Bahnhof Dietlikon zur multimodalen ÖV-Drehscheibe
- **Mitwirkung bei der** Verlängerung **der** Glattalbahn
- Ausbau Veloinfrastruktur (Veloschnellrouten, Behebung Schwachstellen)
- Überprüfung Parkplatzbestimmungen im Rahmen der **laufenden** BZO-Revision

4.3 Fusswegnetz

Festlegung zur Richtplankarte

Die bestehenden Fusswege sind im Plan bezeichnet. Auf eine detaillierte Aufzählung wird verzichtet. Neue Wegverbindungen sind (siehe Nummerierung im Plan):

1. Fusswegergänzungen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur neu
2. Fusswegergänzungen im Zusammenhang mit dem Masterplan Eich (Loop) neu
3. Wegverbindung im Bereich Bachtelwisengraben neu

Koordinationshinweise:

Gewässerraum / Die schützenswerte Hecke auf den Parzellen Kat.-Nrn. 7612 und 6882 ist ungeschmäliert zu erhalten

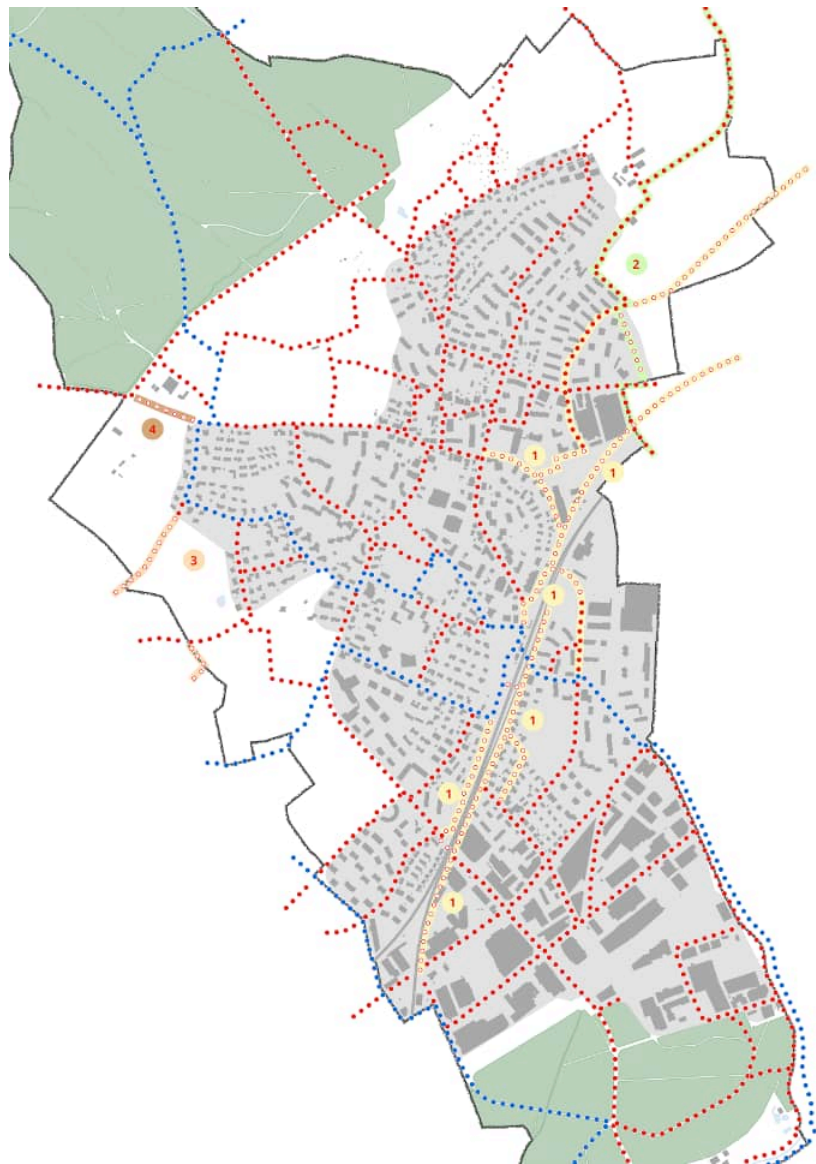
4. Fusswegergänzung Loorenstrasse neu

Kommunale Festlegungen

bestehend geplant
● ● ● ○ ○ ○ Fussweg (Groberschliessungsnetz)

Übergeordnete Festlegungen

bestehend geplant
● ● ● Fuss- und Wanderweg



Rechtswirkung	<p>Die Festlegung dieses Netzes bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen (öffentliches Wegrecht, Baulinien), für den Bau der Anlagen und für die Markierung namentlich des Wanderwegnetzes. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde.</p> <p>Wo Fusswegrechte auf Privatwegen oder Genossenschaftswegen fehlen, sind die Nutzungsrechte sowie der bauliche und betriebliche Unterhalt in entsprechenden Dienstbarkeiten zu regeln. Der Gemeinderat hat diesbezüglich einheitliche Kriterien definiert.</p>
Generelle Erläuterung zur Netzkonzeption	<p>In der Richtplankarte wird zwischen dem übergeordneten Netz, dem kommunalen Groberschliessungsnetz und dem kommunalen Basisnetz differenziert.</p> <p>Das übergeordnete Netz ist im regionalen Richtplan festgelegt und kann durch die Gemeinde nicht abgeändert werden.</p> <p>Das Groberschliessungsnetz (kommunales Fusswegnetz) 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. Auf dem Groberschliessungsnetz wird der Fussgänger in der Regel auf einem Trottoir oder einem baulich abgetrennten Fussweg geführt. Bei entsprechender Signalisation kann der Fussgänger auf der Strasse im Mischverkehr geführt werden (insbesondere Basisnetz).</p> <p>Das Basisnetz stellt die Feinerschliessung der Quartiere und öffentlichen Anlagen fest. Es wird im kommunalen Richtplan Verkehr lediglich zur Information dargestellt (Feinerschliessung).</p>
Netzergänzungen im Zusammenhang mit dem Bahnhofumbau	<p>Die vorgesehenen Fusswegergänzungen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur sollen möglichst direkte Wegführungen zum Bahnhof ermöglichen. Die gleisnahen Wege werden im Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahnrecht bewilligt und umgesetzt. Bei der Umsetzung ist auf den Reptilienschutz gemäss Inventareintrag zu achten.</p>
Netzergänzungen Eich	<p>Gestützt auf den Masterplan Eich soll ein attraktiver Naherholungsweg entstehen, der die Gemeinden Dietlikon, Bassersdorf und Wangen-Brüttisellen verbindet. Einige Verbindungen werden künftig im regionalen Richtplan bezeichnet (laufende Teilrevision 2021). Die Koordination zwischen den übergeordneten und kommunalen Festlegungen erfolgt auf Projektstufe.</p>
Netzergänzungen Sandacher-Bachtelwisen	<p>Weitere Naherholungswege sind im Gebiet Sandacher-Bachtelwisen vorgesehen. Die Wegführung ist einvernehmlich mit den Bewirtschaftern zu definieren und mit der Nachbargemeinde Wallisellen zu koordinieren.</p>

Netzergänzungen
Loorenstrasse

An der Loorenstrasse fehlt im Abschnitt Hinentalstrasse bis zur Alten Winterthurerstrasse ein Fussgängerschutz. Mit einem Trottoir soll die Sicherheit für die Fussgänger erhöht werden.

Verkehrssicherheit

Ein besonderes Augenmerk gilt der Verkehrssicherheit namentlich im Bereich der Schulanlagen, auf den Schulwegen und generell bei den Strassenquerungen. Sicherheitsdefizite sind zu beheben und je nach den örtlichen Verhältnissen sind flankierende Massnahmen zu ergreifen (Verbesserung Sichtverhältnisse, Beleuchtung, Querungshilfen wie Mittelinseln oder seitliche Einengungen).

Hinweis zum Bodenschutz

Bei der weiteren Projektierung von Naherholungswegen im Landwirtschaftsgebiet ist darauf zu achten, dass der Verlust an Bewirtschaftungsflächen und namentlich an Fruchtfolgeflächen so gering wie möglich gehalten wird. Optimierungs- oder Kompensationsmassnahmen sind auf Projektstufe zu prüfen (z. B. Bodenaufwertung im Gebiet Oberi Ufwise (FFF 6).

Festlegung zu den Massnahmen

Die Gemeinde konkretisiert die geplanten Wegverbindungen auf Projektstufe.

Die Gemeinde analysiert die Schwachstellen im kommunalen Fusswegnetz. Im Rahmen eines Fusswegkonzepts werden Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit namentlich auf dem Groberschliessungsnetz aufgezeigt. Die Massnahmen werden mit den laufenden Infrastrukturprojekten nach Strassengesetz oder im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nach Eisenbahnrecht umgesetzt.

4.4 Velonetz

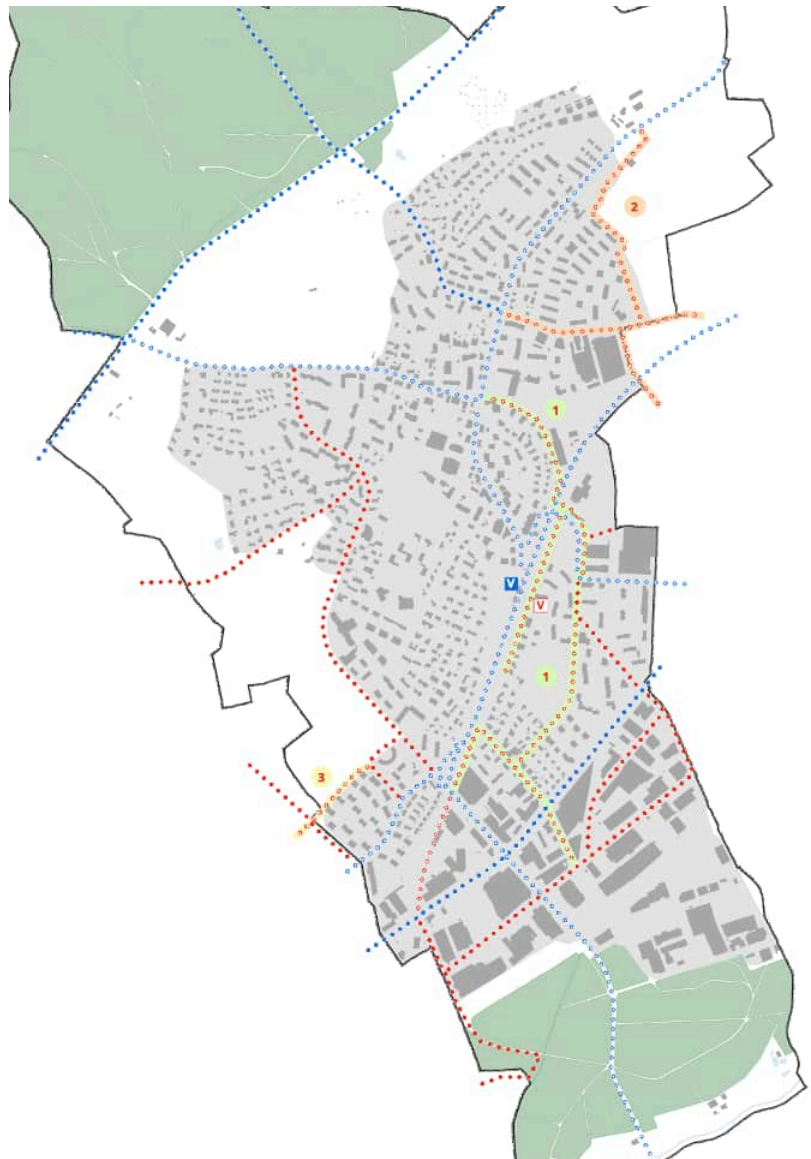
Festlegung zur Richtplankarte

Die bestehenden kommunalen Veloverbindungen sind im Plan bezeichnet. Auf eine detaillierte Aufzählung wird verzichtet. Neue Veloverbindungen sind (siehe Nummerierung im Plan):

1. Velonetzergänzungen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur neu
Koordinationshinweis:
Inventarisierte Reptilienlebensräume tangiert:
mit Reptilienschutz abstimmen
2. Velonetzergänzungen im Zusammenhang mit dem Masterplan Eich (Loop) neu
3. Stockwiesenweg in Richtung Wallisellen neu

Kommunale Festlegungen		
bestehend	geplant	
◆◆◆	◇◇◇	Kommunale Veloroute
	V	Veloparkierung

Übergeordnete Festlegungen		
bestehend	geplant	
◆◆◆	◇◇◇	Radweg
	V	Veloparkierung



Rechtswirkung

Die Festlegung dieses Netzes bildet die Grundlage für die verkehrssichere Ergänzung und Ausgestaltung der Verbindungen, für den Bau der Anlagen und für die Markierung. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt der kommunalen Anlagen gehen zulasten der Gemeinde.

Generelle Erläuterung zur
Netzkonzeption

Der Veloverkehr soll im Binnenverkehr und in den Verkehrsbeziehungen zu den Nachbargemeinden an Bedeutung gewinnen. Das Netz ist daher attraktiv und sicher auszugestalten.

In der Richtplankarte wird zwischen dem übergeordneten Netz (Radweg), dem kommunalen Groberschliessungsnetz (kommunale Veloverbindungen) und dem Basisnetz (Feinerschliessung) differenziert.

Das übergeordnete Netz ist im regionalen Richtplan bezeichnet und kann durch die Gemeinde nicht abgeändert werden. Es bildet das Rückgrat für den Veloverkehr. Zahlreiche übergeordnete Haupt- und Nebenverbindungen sind in der regionalen Richtplankarte aufgrund von bestehenden Schwachstellen, die behoben werden sollen, als geplant bezeichnet. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur entsteht die Chance, attraktive und direkte Veloverbindungen zu schaffen. Nördlich der Bahnlinie entsteht eine kantonale Hauptverbindung. Diese Hauptverbindung soll durch attraktive kommunale Verbindungen zu den wichtigen Zielgebieten im Zentrum und zum Einkaufsgebiet Dietlikon Süd ergänzt werden.

Das Groberschliessungsnetz (kommunale Veloverbindungen) stellt eine Verfeinerung des regionalen Netzes dar. Gegenstand der kommunalen Richtplanfestlegung sind die wichtigsten Veloverbindungen, die von den Quartieren zum Zentrum und zu den Naherholungsgebieten führen.

Das Basisnetz stellt die Feinerschliessung der Quartiere und öffentlichen Anlagen fest. Es wird im kommunalen Richtplan Verkehr lediglich zur Information dargestellt (Feinerschliessung). Auch auf diesem Feinerschliessungsnetz sollen gute Voraussetzungen für den Veloverkehr geschaffen werden. Die Velos werden auf diesen Strassen in der Regel im Mischverkehr geführt.

Generelle Grundsätze

Für die Ausgestaltung der «kommunalen Veloverbindungen» (kommunales Groberschliessungsnetz) sind die folgenden Grundsätze wegleitend:

- Verkehrsknoten sind sicher auszugestalten.
- Die Velos werden auf den Gemeindestrassen mit geringem Verkehrsaufkommen in der Regel im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt. Punktuelle Sicherheitsdefizite sind zu beheben.
- Entlang von Sammelstrassen ist zu prüfen, ob für den Veloverkehr in Abschnitten mit Gefälle oder hohen Verkehrsmengen

flankierende Massnahmen erforderlich sind. Je nach den örtlichen Gegebenheiten sind Radstreifen oder separate Radwege anzustreben.

- Die Signalisation der wichtigsten Routen soll verbessert werden.
- Bei den Anlagen mit Publikumsverkehr und bei den wichtigsten Zielgebieten sollen attraktive Abstellmöglichkeiten vorgesehen werden (Witterungsschutz, Lage bei den Eingängen, Abschliess-einrichtungen).

Kombinierte Fuss- und Radwege sind ausserhalb des Siedlungsgebietes denkbar. Innerhalb der Bauzonen sind diese kombinierten Verkehrsflächen nur möglich, wenn genügend Raum vorhanden ist und mögliche Konflikte mit dem Fussverkehr minimiert werden können.

Netzergänzungen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur

Die gleisnahen Veloverbindungen sowie die Unterführung Faisswisen werden im Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahnrecht bewilligt und umgesetzt.

Verbindungen Dietlikon Süd

Die Alte Dübendorferstrasse stellt zusammen mit der Brunnenwiesenstrasse das Rückgrat im Süden und die Verbindung zum Gebiet Dietlikon Süd sicher.

Verbindung Bahndamm–Dorfstrasse–Loorenstrasse

Vom Bahndamm soll eine neue Veloverbindung zur Dorfstrasse-Loorenstrasse entstehen. Die Gemeindeversammlung hat dabei eine Verbindung über die Säntisstrasse abgelehnt. Daher ist eine Veloverbindung im Bereich des Betriebsgebäudes anzustreben.

Verbindung Riedmühlestrasse

Die Riedmühlestrasse stellt die Verbindung von Wangen-Brüttisellen zur Klotenerstrasse beziehungsweise zum Naherholungsraum Hardwald sicher.

Verbindung Stockwiesenstrasse

Die Verbindung auf der Stockwiesenstrasse ist mit der Gemeinde Wallisellen zu koordinieren.

Netzergänzungen Eich

Gestützt auf den Masterplan Eich soll eine attraktive Verbindung rund um den Naherholungsraum entstehen, der die Gemeinden Dietlikon, Bassersdorf und Wangen-Brüttisellen verbindet.

Einige Verbindungen werden künftig im regionalen Richtplan bezeichnet (laufende Teilrevision 2021). Die Koordination zwischen den übergeordneten und kommunalen Festlegungen erfolgt auf Projektstufe.

Festlegung zu den Massnahmen

Die Gemeinde konkretisiert die geplanten Veloverbindungen auf Projektstufe.

Die Gemeinde analysiert die Schwachstellen auf dem kommunalen Velonetz. Im Rahmen eines Velowegkonzepts werden Massnahmen zur Verbesserung des Veloverkehrs aufgezeigt. Die Massnahmen werden mit den laufenden Infrastrukturprojekten umgesetzt.

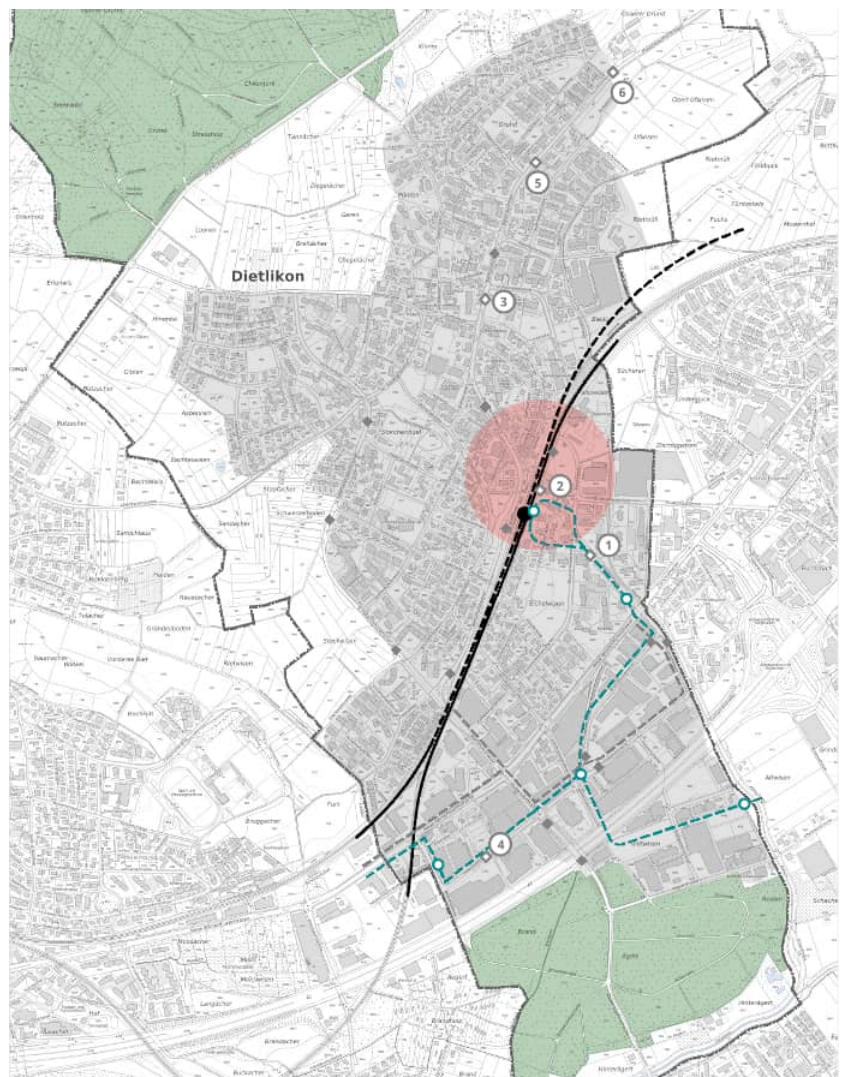
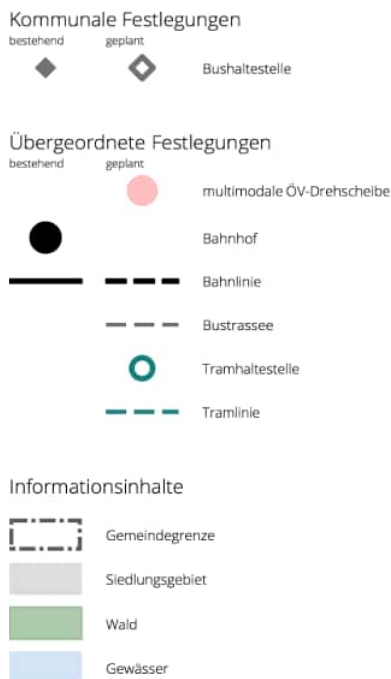
4.5 Öffentlicher Verkehr

Festlegung zur Richtplankarte

Die Gemeinde setzt sich zusammen mit den Nachbargemeinden, der Regionalen Verkehrskonferenz Glattal und dem marktverantwortlichen Unternehmen für ein bedarfsgerechtes ÖV-Netz ein.

Die bestehenden Bushaltestellen sind im Plan bezeichnet. Auf eine detaillierte Aufzählung wird verzichtet. Folgende neue Bushaltestellen sind geplant (siehe Nummerierung im Plan):

- | | |
|--|-----|
| 1. Pappelstrasse | neu |
| 2. Bahnhof Ost (in Koordination mit Ausbau Bahninfrastruktur) | neu |
| 3. Bahnhofstrasse, «Dietlikon Hofwiesen»
(Hinweis: Ersatz best. Haltestelle bei Riedmühlestrasse in Richtung Bassersdorf) | neu |
| 4. Mäenriet | neu |
| 5. Rebackerweg | neu |
| 6. Haldensteig | neu |



Rechtswirkung

Der Eintrag der bestehenden und geplanten Haltestellen sichert den Fortbestand beziehungsweise den Neubau der baulichen Infrastruktur für die öffentlichen Verkehrsmittel.

Die Bushaltestellen sind gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu gestalten und bedarfsgerecht auszustatten:

- Hindernisfreier Zugang (Zürichbord)
- Wartehäuschen

Erläuterung

Dietlikon erfährt zusammen mit dem Ausbau der übergeordneten Bahninfrastruktur und der Verlängerung der Glattalbahn eine wesentlich bessere ÖV-Erschliessung. Mit diesem übergeordneten Netzausbau wird auch das heutige Busnetz im Sinne der Zielsetzungen im regionalen Richtplan überprüft und bedarfsgerecht verdichtet und angepasst.

Das Gemeindegebiet von Dietlikon wird heute durch folgende Buslinien erschlossen:

- Linie 748
- Linie 749
- Linie 765
- Linie 787
- Linie 796

Der Ortsbus (Linie 749) soll bis zum Bahnhof Bassersdorf verlängert werden. Offen ist derzeit die Konzeption des Wendebereichs beim Bahnhof Bassersdorf.

Der bestehende Bushaltestellenstandort «Dietlikon, Bahnhof/Bad» wird mit dem Ausbau des Bahnhofs Dietlikon zur neuen Personenunterführung verschoben, damit die Anschlüsse auf die S-Bahn gewährleistet bleiben.

Änderungen und Aufhebungen am Busbetrieb werden gemäss § 19 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom Verkehrsrat entschieden.

Festlegung zu den Massnahmen

In Zusammenarbeit mit dem marktverantwortlichen Unternehmen, der Regionalen Verkehrskonferenz Glattal und den Nachbargemeinden werden Massnahmen zur Optimierung des Busverkehrs laufend umgesetzt.

4.6 Sammelstrassen

Festlegung Hauptsammelstrasse

• Industriestrasse	bestehend
• Dübendorferstrasse	bestehend
• Brandbachstrasse	bestehend

Festlegung siedlungsorientierte Sammelstrassen

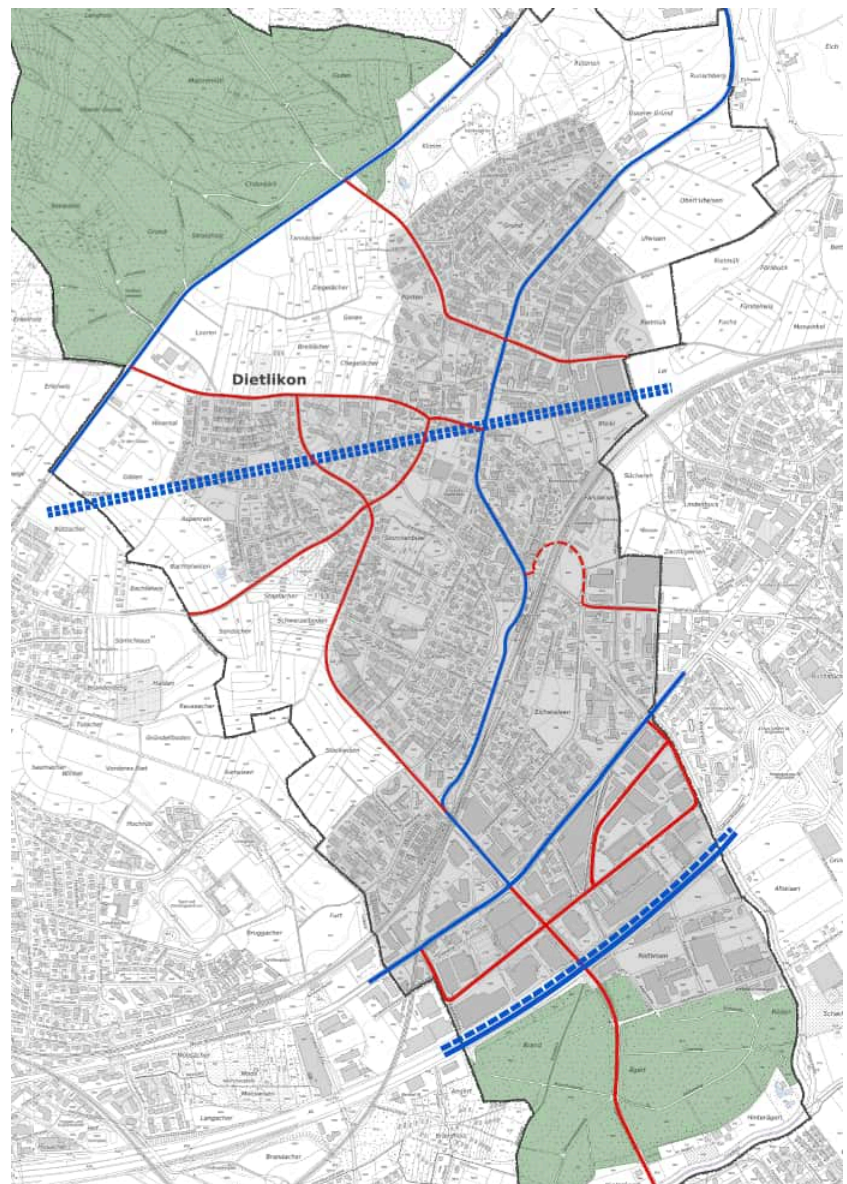
• Schwerzelbodenstrasse	bestehend
• Geerenstrasse	bestehend
• Riedenerstrasse	bestehend
• Loorenstrasse	bestehend
• Klotenerstrasse	bestehend
• Riedmühlestrasse	bestehend
• Brüttsellerstrasse	bestehend
• Verbindung Faisswiesen-Bahnhofstrasse	neu

Kommunale Festlegungen

bestehend	geplant	
		Hauptsammelstrasse
		siedlungsorientierende Sammelstrasse
		Hochleistungsstrasse
		Hochleistungsstrasse Tunnel
		Hauptverkehrsstrasse
		Verbindungsstrasse
		Parkierungsanlage

Informationen

	Gemeindegrenze
	Siedlungsgebiet
	Wald
	Gewässer



Rechtswirkungen

Das bezeichnete Sammelstrassennetz stellt zusammen mit den übergeordneten Staatsstrassen die Groberschliessung des Siedlungsgebiets sicher. Die Sammelstrassen sind Gemeindestrassen. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde.

Erläuterungen

Die bezeichneten Hauptsammelstrassen im Gebiet Dietlikon Süd haben eine höhere Netzfunktion. Das Betriebssystem zur Gewährleistung der hohen Verkehrsnachfrage und zur Optimierung des Busbetriebs auf diesen Strassen wird in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton festgelegt.

Mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur ist der Fortbestand des heutigen Bahnübergangs bei der Brüttisellerstrasse nicht mehr möglich. Damit das nördliche und südliche Siedlungsgebiet weiterhin strassentechnisch miteinander verbunden ist, sieht der Richtplan den Bau einer neuen Verbindung Faisswiesen–Bahnhofstrasse vor. Diese Unterführung der Bahninfrastruktur wird auch als Bestandteil des Fuss- und Radwegnetzes konzipiert. Bei der Ausgestaltung ist darauf zu achten, dass der Hauptverkehr auf dem übergeordneten Netz verbleibt und kein Ausweichverkehr entsteht. Die Strasse gilt als neue ortsfeste Anlage, welche gemäss den Vorgaben der eidgenössischen Lärmschutzverordnung die Planungswerte einhalten muss. Die Lärmbeurteilung erfolgt zusammen mit dem Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahnrecht.

Die übrigen, im Richtplan Verkehr nicht speziell bezeichneten Strassen, dienen der Feinerschliessung des Siedlungsgebiets.

Die technischen Anforderungen an die Ausgestaltung sämtlicher Groberschliessungs- und Feinerschliessungsanlagen richten sich nach der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung. Neben den technischen Anforderungen sind die Gestaltungsgrundsätze gemäss Kap. 4.1 zu beachten.

In Zonen mit verminderter Geschwindigkeit (T-30-Zonen/Begegnungszonen) können geringere Anforderungen an Strassen gestellt werden.

Die spezifischen Anforderungen können in einem Feinerschliessungsplan gemäss der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung (§ 12 VErV) festgelegt werden.

Festlegung zu den Massnahmen

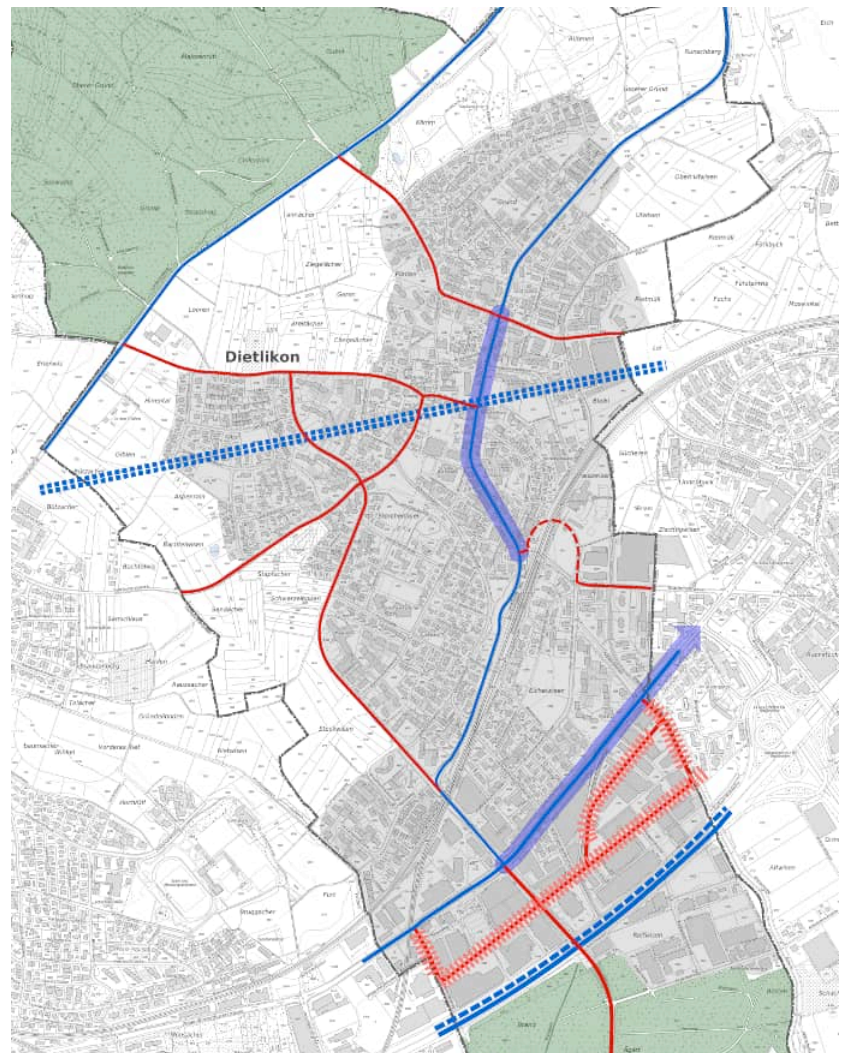
Die Gemeinde konkretisiert die geplante Verbindung Faisswiesen–Bahnhofstrasse auf Projektstufe. Die Nachbargemeinden und der Kanton werden angehört.

4.7 Strassen mit besonderen Massnahmen

Festlegung zur Richtplankarte

• Industriestrasse	geplant
• Brandbachstrasse	geplant

Kommunale Festlegungen		
bestehend	geplant	
		Hauptsammelstrasse
		siedlungsorientierende Sammelstrasse
		Strasse mit besonderen Massnahmen
bestehend	geplant	
		Hochleistungsstrasse
		Hochleistungsstrasse Tunnel
		Hauptverkehrsstrasse
		Verbindungsstrasse
		Umgestaltung Strassenraum



Rechtswirkung

Die Festlegung bedeutet, dass folgende Massnahmen umzusetzen sind:

- Gebiet Dietlikon Süd
 Realisierung Busbevorzugung beziehungsweise Eigentrasssee für den Busbetrieb

Erläuterung

Der regionale Richtplan sowie das kommunale Leitbild Siedlungsentwicklung haben zum Ziel, die Bahnhofstrasse als wichtige Zentrumsachse gestalterisch aufzuwerten. Mit der Umgestaltung soll das Ortszentrum gestärkt und die Situation für den Veloverkehr verbessert werden.

Die Verkehrsmenge, die durch die Einkaufsnutzungen im Gebiet Dietlikon Süd erzeugt wird, führt zu Stausituationen auch auf dem übergeordneten Strassennetz. Damit der Bus möglichst störungsfrei durch das Gebiet fahren kann, wird ein Eigentrassee benötigt.

Der regionale Richtplan trifft zudem die Festlegung, dass die Neue Winterthurerstrasse zu optimieren ist, was mit der Anpassung der regionalen Verkehrssteuerung (RVS) bereits umgesetzt wurde. Es besteht die Absicht, die Festlegung im Rahmen der laufenden Teilrevision des regionalen Richtplans zu streichen.

Festlegung zu den Massnahmen

Die Gemeinde und der Kanton konkretisieren die geplanten Optimierungsmassnahmen im Industriegebiet auf Projektstufe. Die Nachbargemeinden werden angehört.

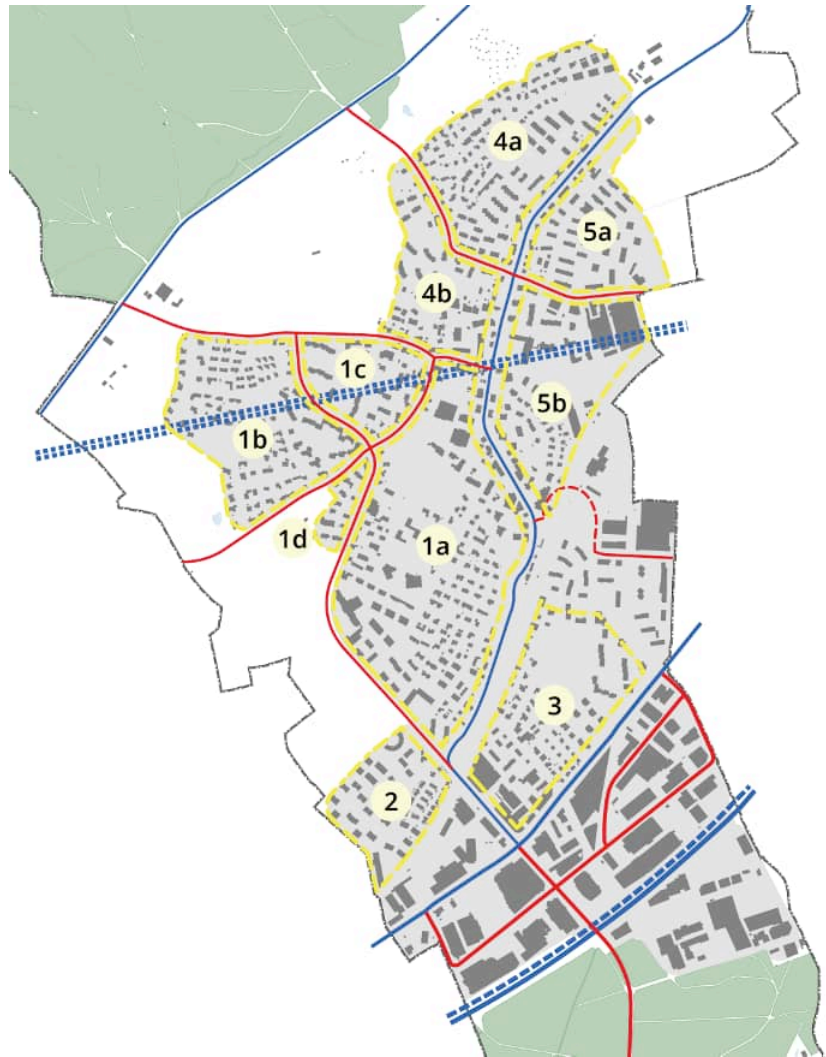
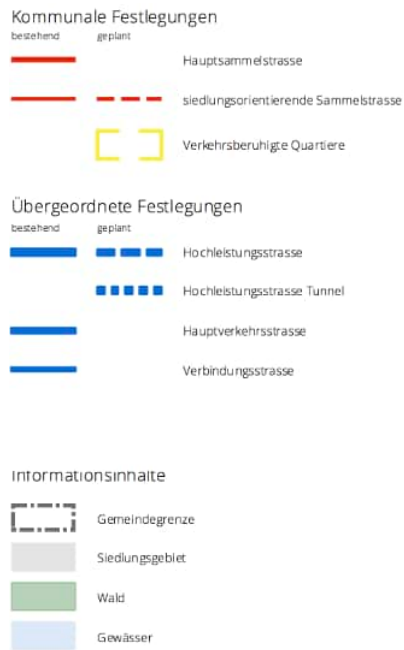
Die folgenden Massnahmen werden umgesetzt:

- Gebiet Dietlikon Süd,
Realisierung Busbevorzugung beziehungsweise Eigentrassee für den Busbetrieb

4.8 Verkehrsberuhigte Quartiere

Festlegung zur Richtplankarte

1a bis 1d	Gebiete Mitte	geplant
2	Peterweg–Im Lampitzäckern	geplant
3	Brunnenwiesenstrasse	geplant
4a / 4b	Klotenerstrasse	geplant
5a / 5b	Riedmühlestrasse	geplant



Rechtswirkung

In den Wohnquartieren sind die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit fortzuführen. Das Massnahmenspektrum umfasst:

- Einführung von Tempo-30-Zonen
- Strassenraumgestaltungen zur Sicherstellung einer hohen Aufenthaltsqualität
- Punktuelle Verkehrsberuhigungsmassnahmen bei örtlichen Gefahrenstellen

Erläuterung

In der Gemeinde Dietlikon wurden bisher keine Tempo-30-Zonen ausgeschieden, sondern es wurden in verschiedenen Wohnquartieren «blaue Zonen» eingeführt, die ebenfalls zu einer Verkehrsberuhigung beitragen.

Gemäss den Zielsetzungen im kommunalen Leitbild Siedlungsentwicklung soll der innerörtliche Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. In der Richtplankarte sind die verkehrsberuhigten Quartiere bezeichnet, für die der Gemeinderat bei einer Annahme des Richtplans die Einführung von Tempo-30-Zonen prüft. An der Gemeindeversammlung vom 29. September 2022 wurde ausführlich über dieses Thema debattiert. Gemäss Gemeindeversammlungsbeschluss soll auf die Einführung von Tempo-30 auf Sammelstrassen grundsätzlich verzichtet werden. Sammelstrassen sollen nur aus wichtigen Sicherheitsgründen in die verkehrsberuhigten Zonen einbezogen werden.

Dies setzt eine Interessenabwägung voraus. Die genaue Abgrenzung des Perimeters mit Geschwindigkeitsreduktion ist in einem Gutachten aufzuzeigen und ist nicht Gegenstand der Richtplanfestlegung.

Der regionale Richtplan sowie das kommunale Leitbild Siedlungsentwicklung haben zum Ziel, die Bahnhofstrasse (Kantonsstrasse) als wichtige Zentrumsachse gestalterisch aufzuwerten. Mit der Umgestaltung soll das Ortszentrum gestärkt und die Situation für den Veloverkehr verbessert werden. Der Gemeinderat wünscht, dass bei einer Umgestaltung der Bahnhofstrasse durch den Kanton im Abschnitt Einmündung Dornenstrasse bis zum Sternenkreisel die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Verfahren nach eidgenössischer Signalisationsverordnung

Die Festlegung eines Temporegimes ist nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans, zumal Verkehrsanordnungen und Signalisationsänderungen eine Verfügung der Kantonspolizei voraussetzen und nicht durch die Stimmbevölkerung beschlossen werden können. Das Vorgehen richtet sich nach der eidgenössischen Signalisationsverordnung.

Festlegung zu den Massnahmen

Der Eintrag im kommunalen Richtplan schafft die behördenverbindliche Voraussetzung, dass die verkehrsberuhigten Zonen in Verkehrsgutachten näher geprüft und entsprechend den Finanzkompetenzen in Etappen umgesetzt werden können.

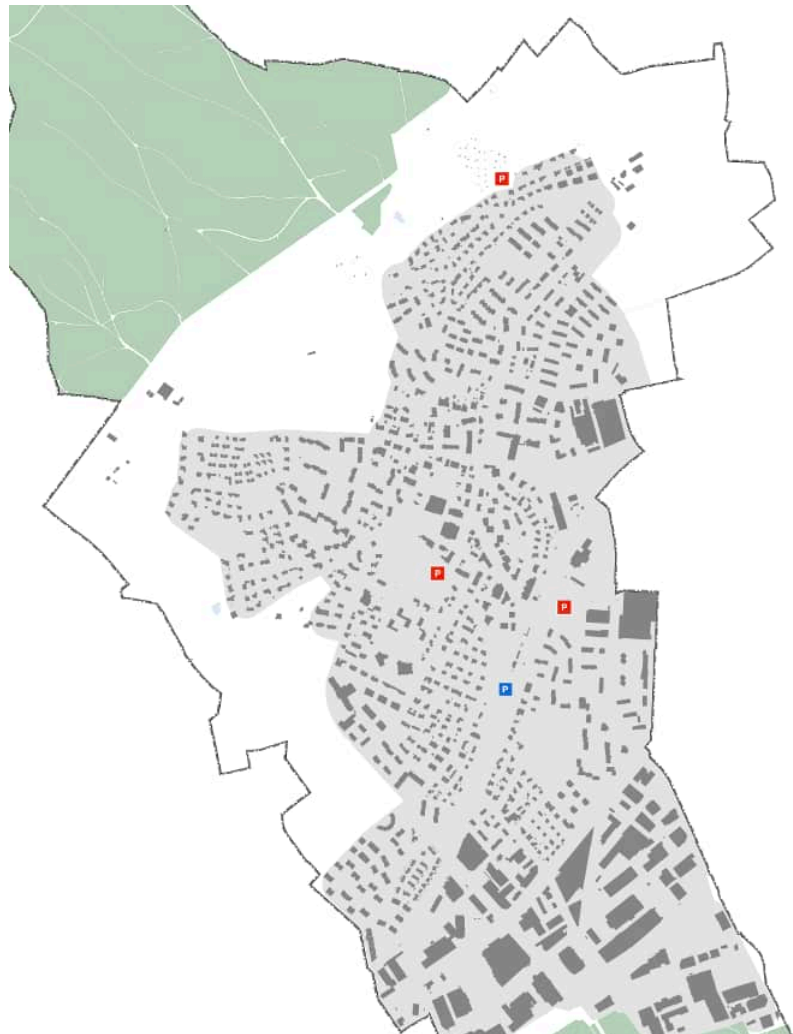
Die Gemeinde erstellt ein Umsetzungskonzept zur Einführung von Tempo-30-Zonen, das auf das Investitionsprogramm im Tiefbau abgestimmt ist und in Etappen umgesetzt werden kann.

4.9 Parkierung im öffentlichen Interesse

Festlegung zur Richtplankarte

• Faisswisen	bestehend
• Dornenstrasse	bestehend
• Klotenerstrasse	bestehend
• Im Seewadel	bestehend
• Im Klimm	bestehend

Kommunale Festlegungen	
bestehend	geplant
	öffentliche Parkierung
Übergeordnete Festlegungen	
bestehend	geplant
	Parkierungsanlage
Informationsinhalte	
	Gemeindegrenze
	Siedlungsgebiet
	Wald
	Gewässer



Rechtswirkungen

Die Festlegung bildet die Voraussetzung für die Landsicherung von Parkierungsanlagen, die nicht in einem direkten Zusammenhang mit einem bestimmten öffentlichen Bau oder einer bestimmten öffentlichen Anlage stehen.

Der Richtplaneintrag bildet zudem die Rechtsgrundlage für Parkierungsanlagen, die ausserhalb des Siedlungsgebiets liegen.

Im Gebiet Faisswisen ist die oberirdische Parkierungsanlage aufzuheben, wenn dieses zentral gelegene Areal überbaut werden soll. Im Rahmen einer Bedarfsanalyse ist dazumal herzuleiten, in welchem Umfang öffentlich zugängliche Parkplätze in einer Tiefgarage angeboten werden können.

Generelle Erläuterungen

Der kommunale Plan enthält die öffentlichen Parkierungsanlagen und ist abgestimmt auf die Parkraumbewirtschaftung. Neben Parkplätzen im Zentrum sind dies auch Parkierungsanlagen für öffentliche Bauten und Naherholungsgebiete von kommunaler Bedeutung. Öffentlich zugängliche Parkplätze werden bewirtschaftet.

Hinweis zu den Parkplätzen im Naherholungsraum

Die Parkierungsanlage **Klimm dient heute den Familiengärten und der Naherholung.**

- ~~Klotenerstrasse (Naherholung Hardwald)~~
- ~~Im Seewadel (Naherholung Hardwald)~~
- ~~Im Klimm (Familiengärten)~~

Die beiden Parkierungsanlagen im Hardwald (Klotenerstrasse und Seewadel) waren im rechtskräftigen Verkehrsrichtplan aus dem Jahre 1982 aufgeführt. Sie werden von Naherholungssuchenden genutzt. Die beiden Parkierungsanlagen wurden durch den Kanton nicht mehr genehmigt.

Erläuterungen zu den blauen Zonen

Auf dem Gemeindegebiet wurde das Konzept «blaue Zone» auf öffentlichem Grund umgesetzt. Dieses Konzept bleibt auch ohne spezifischen Richtplaneintrag bestehen. Änderungen an Markierungen oder an der Signalisation der blauen Zone setzen eine Bewilligung beziehungsweise eine Verfügung der Kantonspolizei voraus.

Erläuterungen zu privaten Parkierungsanlagen

Bei privaten Bauvorhaben sind auf Privatgrund ausreichend Pflichtparkplätze für Autos, Fahrräder und Motorräder zu erstellen. **Die Vorgaben zur Parkierung auf Privatgrund werden im Rahmen der laufenden BZO-Revision überprüft und der Gemeindeversammlung zur Beschlussfassung unterbreitet.**

~~Das zu schaffende Mindestangebot richtet sich nach den Bestimmungen der BZO. Die BZO der Gemeinde Dietlikon ermöglicht es, für autoarme Nutzungen ein reduziertes PP-Angebot zu realisieren. Das reduzierte Angebot ist über ein Mobilitätskonzept herzuleiten.~~

Festlegung zu den Massnahmen

Der Eintrag im kommunalen Richtplan schafft die behördenverbindliche Voraussetzung für den Fortbestand und die Bewirtschaftung der Anlagen.

5 ANHÖRUNG UND MITWIRKUNG

Abstimmung auf die übergeordneten Festlegungen

Der kommunale Richtplan basiert auf dem Leitbild Siedlungsentwicklung und ist auf die Ziele und Festlegungen in den übergeordneten behördenverbindlichen Planungsinstrumenten abgestimmt.

Die Zürcher Planungsgruppe Region Glattal (ZPG), die Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) sowie die kantonalen Amtsstellen wurden eingeladen, den Richtplanentwurf im Rahmen der Anhörung und Mitwirkung gemäss § 7 PBG zu prüfen und der Gemeinde Dietlikon eine Stellungnahme einzureichen.

Koordination mit den Nachbargemeinden

Die Koordination der kommunalen Netze auf dem Gemeindegebiet Dietlikon mit den Netzplänen und Planungsabsichten der Nachbargemeinden erfolgte im Rahmen der Anhörung nach § 7 PBG. Der Koordinationsbedarf ist auf den Plänen bezeichnet.

Bevölkerung

Der kommunale Richtplanentwurf wurde durch den Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Auflage nach § 7 PBG verabschiedet. Während der 60-tägigen Auflagefrist konnten Änderungsanträge eingereicht werden.

Berichterstattung

Über das Ergebnis der Anhörung und Mitwirkung wurde ein separater Bericht verfasst. Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird gesamthaft bei der Planfestsetzung durch die Stimmbevölkerung entschieden.

6 AUSWIRKUNGEN

Richtungsweisende Festlegungen

Die Festlegungen im kommunalen Richtplan Verkehr entfalten eine behördenverbindliche Wirkung. Mit dem zustimmenden Beschluss der Stimmbevölkerung an der Gemeindeversammlung wird der Gemeinderat angewiesen, den Verkehr auf den innerörtlichen Strassen und Wegen im Sinne der Richtplanfestlegungen zu organisieren.

Die Bereiche Siedlung und Verkehr wurden im Rahmen der Richtplanung aufeinander abgestimmt, indem der Richtplan Verkehr auf der Grundlage des kommunalen Leitbilds Siedlungsentwicklung erarbeitet wurde.

Werden die richtungsweisenden Vorgaben umgesetzt, kann die Wirkung des kommunalen Richtplans Verkehr wie folgt zusammengefasst werden:

- Zahlreiche Massnahmen wie zum Beispiel die Entwicklung einer ÖV-Drehscheibe beim Bahnhof oder die Aufwertung der Bahnhofstrasse zu einer innerörtlichen Zentrumsstrasse sind in den übergeordneten Planungsinstrumenten bezeichnet. Sie sind zentrale Elemente zur Etablierung einer zukunftsweisenden, flächen- und ressourceneffizienten neuen Mobilität in Dietlikon. Dank kurzen Wegen für den Fuss- und Veloverkehr im Siedlungsgebiet wird eine Modalsplit-Veränderung zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt.
- Mit reduzierten Fahrgeschwindigkeiten in den Quartieren sollen die Verkehrssicherheit erhöht und der Komfort für den Veloverkehr verbessert werden.
- Das kommunale Velonetz wird auf die kantonalen Haupttrouten ausgerichtet. Das neue Netz schafft bei entsprechender Ausgestaltung gute Voraussetzungen, damit künftig mehr innerörtliche Wege und Wege zu den Nachbargemeinden per Velo zurückgelegt werden.
- Das vorhandene Fusswegnetz wird verdichtet und ergänzt. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur entstehen neue Fussgängerverbindungen, womit die nördlichen und südlichen Ortsteile besser erreichbar werden. Neue Fusswege sind auch für die Naherholung vorgesehen.
- Die Verkehrsflächen und öffentlichen Anlagen sind wichtig für das Erscheinungsbild der Gemeinde und werden entsprechend gestaltet. Ein besonderes Augenmerk gilt nicht nur dem öffentlichen Raum, sondern auch den daran angrenzenden privaten Vorbereichen. Die innerörtlichen Strassen sollen im Rahmen von anstehenden Sanierungsprojekten entsprechend ihrer räumlichen Bedeutung umgestaltet werden, was im Interesse der Aufenthaltsqualität und des Ortsbildes ist.

7 AUFHEBUNG DES BISHERIGEN RECHTS

Beschluss

Mit der Genehmigung des kommunalen Richtplans Verkehr durch den Kanton wird der Verkehrsplan 1 vom Januar 1982 und der Verkehrsplan 2 inkl. Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen vom Januar 1982 sowie der Richtplan Verkehr Fuss- und Radwege vom September 1999 aufgehoben.