



# **Zwischenbericht 2021**

## **Förderung des Fuss- und Veloverkehrs**

### **in der Stadt Dietikon**

**Bericht 01 / Stand 10. März 2022**

**Der vorliegende Bericht beschreibt welche Planungen, Projekte und Veranstaltungen für die Förderung des Velo- und Fussverkehrs im Jahr 2021 durchgeführt wurden, welche Meilensteine erreicht wurden und gibt Einblicke was zurzeit für die Förderung des Langsamverkehrs erarbeitet wird. Grösstenteils bestanden sie letztes Jahr noch aus Grundlagenerhebungen, Begleitungen von Drittprojekten und Konzeptentwicklungen, welche für zukünftige, gesamtheitlich betrachtete Lösungen zwingend durchzuführen sind. Auf der letzten Seite ist ein Überblick jener, Projekte, welche bis 2030 umgesetzt werden sollen.**

### Velowegweisung

Bisher waren in Dietikon einzelne kommunale Velorouten und die SchweizMobil Routen entlang der Limmat und der Reppisch mit Velowegweisern signalisiert. Die bestehenden Wegweiser sind uneinheitlich beschriftet und aufgrund ihres Alters teilweise nur noch schlecht lesbar. Einzelne wurden schon ausgewechselt oder repariert, andere hätten dies demnächst nötig. Deshalb wurde entschieden, die Velowegweisung in Dietikon gesamtheitlich zu überarbeiten. Ziel ist eine einheitliche, nachvollziehbare und zweckmässige Wegweisung zu erstellen und auch die Zuständigkeiten und den Unterhalt zu regeln. Da nicht jeder Weg signalisiert werden kann, wurde auf Basis der kommunalen Richtplanung ein Signalisationskonzept erstellt. Dieses definiert, welche stadtinternen Achsen und welche Anschlüsse an das Netz der Nachbargemeinden signalisiert werden sollen. Die verschiedenen Empfehlungen und Handbücher zum Thema Velowegweisung wurden konsultiert und die für Dietikon zweckmässigste Variante eruiert. Die Realisierung der neuen Velowegweisungen erfolgt schrittweise in den Jahren 2022 und 2023 durch die Infrastrukturabteilung.



Konzept für die Erneuerung der Velowegweisung

### Veloverleihsystem

Im Jahr 2020 nahm die Stadt Dietikon zusammen mit Bülach, und Meilen am Projekt MONAMO des Bundesamtes für Energie teil. Im Rahmen des Projektes sollten Ideen für eine nachhaltige Mobilität entwickelt werden. Mit den angedachten Mobilitätsstationen sollten Mobilitäts- mit Alltagsdienstleistungen kombiniert werden. Dazu wurden unter anderem verschiedene Veloverleihsysteme geprüft und bei möglichen Anbietern entsprechende Offerten eingeholt. Leider zeigte sich im Laufe der Initialisierungsphase, dass der Nutzen im Vergleich zu den sehr hohen Kosten nicht im gewünschten Verhältnis stand. Die Stadt hat sich daher entschieden, unabhängig vom MONAMO-Projekt gemeinsam mit Schlieren und Urdorf die Erweiterung des stadtzürcher Veloverleihsystems ins Limmattal zu prüfen. Leider wären auch hier die Kosten und personellen Aufwänden enorm hoch gewesen. Ende 2021 hat die Stadt Zürich beim Stadtplanungsamt angefragt, ob Dietikon daran interessiert wäre, sich an der Submission für einen neuen Anbieter des "ZüriVelo 2.0" zu beteiligen. Die Erweiterung ins Limmattal ist in der Submission als Option enthalten und kann von den Städten selber und unabhängig ausgelöst werden. Die Stadt erhofft sich von der gemeinsamen Submission und dem sehr grossen Einzugsgebiet deutlich attraktivere Angebote als dies bei den vorherigen Anfragen der Fall gewesen war. Ein Entscheid über die Beteiligung am Verleihsystem "ZüriVelo 2.0" wird voraussichtlich Ende 2022 oder Anfang 2023 gefällt werden können.



Suche nach einem Veloverleihsystem für Dietikon

### Tempo-30-Zone Neumatt

Im Herbst 2021 wurde das Verkehrsgutachten für die Einführung einer Tempo-30-Zone im Quartier Neumatt durch die Kantonspolizei verfügt. Die Hauptziele sind die Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr im Quartier sowie die Verbesserung und Aufwertung der Wohnqualität und des Wohnumfeldes. Die beiden betroffenen Strassen (Austrasse und Untere Reppischstrasse) weisen wenig Verkehr auf und das bestehende Geschwindigkeitsniveau befindet sich im Mittel zwischen 30 und 40 km/h. Entsprechend ist es möglich, mit einigen Signalisations- und Markierungsmassnahmen eine Tempo-30-Zone umzusetzen. Bis Ende Februar 2022 dauert die Rekursfrist. Unter Vorbehalt allfälliger Rekurse ist die Umsetzung der neuen Tempo-30-Zone ab März 2022 geplant. Mit der Umsetzung dieser Tempo-30-Zone wird ein weiteres Stadtquartier von einer Verkehrsberuhigung profitieren und die Sicherheit kann so auf diesen Strassen erhöht werden.



Im Gebiet Neumatt ist Tempo-30 geplant

### Niderfeld

Im Frühling 2021 hat das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich (ARE) den Vorprüfungsbericht zur Gebietsentwicklung Niderfeld fertiggestellt und der Stadt übergeben. Die umfassende Planung beinhaltet natürlich auch eine Vielzahl von Verkehrsthemen. Ein dichtes Fuss- und Velowegnetz, grosszügige Fussgängerbereiche entlang dem Boulevard, einladende Plätze bei den Limmattalbahnhaltstellen und ein attraktiver Park garantieren ein für Fussgänger und Velofahrer attraktives neues Quartier. Das Arbeitsplatzgebiet wird über die Mutschellenstrasse erschlossen und die Gebiete mit Wohnnutzungen sind an die Ueberlandstrasse angebunden. Die separaten Erschliessungssysteme verhindern Schleichverkehr bzw. quartierfremden Verkehr wirkungsvoll. Für Fussgänger und Velofahrer sind die Teilgebiete jedoch selbstverständlich durchlässig. Die kantonale Veloschnellroute führt dereinst von der Ueberlandstrasse auf einem grosszügigen Eigentrassee entlang dem Park durchs Niderfeld und schliesst im Gebiet Müsli an die Route des Kantons Aargau an. Auch auf den Seitenstrassen wird dank Tempo-30 das Velofahren sicher und attraktiv sein. Klare Regelungen zur Lage und Ausstattung der Veloparkierung in den neuen Überbauungen im Niderfeld sollen die Fortbewegung mit dem Velo zusätzlich attraktiv machen.



Ein fuss- und velofreundliches Stadtquartier entsteht

## Lokales Gesamtverkehrskonzept Silbern

Aufgrund der hohen Komplexität der verkehrlichen Probleme und Herausforderungen im Gebiet Silbern wurde beschlossen, eine gesamtheitliche Planung - ein lokales Gesamtverkehrskonzept - zu erstellen. Das Projekt wird unter Einbezug der ansässigen Firmen, des Kantons, der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und weiteren Interessevertretern erarbeitet. Dabei werden die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsträger (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Güterverkehr und Industriegleis) analysiert, das immer wieder aufkommende Thema eines Grosskreisels untersucht und die im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) von 2016 enthaltenen Massnahmen reflektiert. Oberstes Ziel des lokalen Gesamtverkehrskonzepts Silbern ist die bestmögliche Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel. Es hat sich gezeigt, dass bei allen Verkehrsträgern Defizite vorhanden sind, welche es zu beseitigen gilt. Ein grosses Potenzial für eine quantitative und qualitative Verbesserung liegt klar im Bereich des Velo- und des Fussverkehrs. Dabei gilt es den nur begrenzt vorhandenen öffentlichen Strassenraum bestmöglich zu nutzen und eine attraktive sowie sichere Velo- und Fussgängerinfrastruktur zu ermöglichen. Die Ausschöpfung dieses Potenzials wird mittelfristig auch zu einer Entlastung im Bereich des motorisierten Verkehrs führen. Der genaue Umsetzungszeitpunkt kann zurzeit nicht abgeschätzt werden.



Verbesserung der Verkehrssituation in der Silbern

## Umgestaltung Zürcherstrasse

Mit der Fertigstellung des Masterplans der Limmattalbahn (LTB), welcher die Linienführung im Zentrum der Stadt Dietikon konkretisierte, wurde seitens der Stadt frühzeitig die Chance erkannt, dass der Strassenraum gleichzeitig mit dem Bau der LTB aufzuwerten ist. Der Kanton willigte daraufhin in die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) für die Zürcherstrasse (Abschnitt Bahnhofstrasse bis Poststrasse) ein. Die Erarbeitung erfolgte in enger Abstimmung mit der Stadt Dietikon. Als Resultat lag das BGK als Grundlage für das Bauprojekt der LTB vor. Im anschliessend durch den Kanton erarbeiteten Bauprojekt wurde jedoch die Gestaltung des Strassenraums stark reduziert und wich von den gewünschten Anforderungen der Stadt ab. Um das Ziel einer einheitlichen Strassenraumgestaltung gemäss Gestaltungsvorgaben der LTB zu erreichen, welche dem Strassenraum einen städtischen und integrativen Charakter verleiht, hat die Stadt zusammen mit der Limmattalbahn AG zwei Jahre lang um das Recht auf Miteinbezug des erarbeiteten Betriebs- und Gestaltungskonzepts beim Kanton gekämpft.

Die bisher vierspurige Zürcherstrasse wird zugunsten neuer Velostreifen und breiterer Trottoirflächen auf zwei Spuren reduziert. Hinsichtlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit werden zusätzliche Schutzinseln und Fussgängerstreifen erstellt. Für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität wird der gesamte Strassenraum neu gestaltet. Der Stadt war es ein wichtiges Anliegen, dass ausreichend breite und attraktiv gestaltete Trottoirs entlang des Strassenabschnitts gebaut werden und die Ansprüche des Veloverkehrs möglichst weitgehend zu berücksichtigen.



Noch im Bau, die neu gestaltete Zürcherstrasse

## Umgestaltung des Knotens Schönenwerd

Die Umgestaltung des Knotens Schönenwerd wurde durch den Kanton im Zusammenhang mit der Limmattalbahn projektiert und umgesetzt. Gleichzeitig wurden die Anforderungen für die durch Schlieren verlaufende Ausnahmetransportroute geschaffen, welche neu auf der Bernstrasse geführt wird. Diese Verkehrsumlagerungen bedingten die Erweiterung der Fahrbahnfläche. Die Schönenwerdkreuzung ist ein wichtiges Bindeglied zwischen der Stadt Dietikon und der Stadt Schlieren. Die Stadt Dietikon hat auf Begehren mehrerer Gemeinderäte sowie auf Anregungen aus der Bevölkerung die Schwachstellen, welche vor allem den Veloverkehr betrafen, erfasst und dem Kanton zur Behebung weitergeleitet. Dank vorgängiger Abklärungen und der engen Begleitung des Projekts durch die Stadt Dietikon, konnten notwendige Verkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr in der Projektplanung gesichert werden. Die Zusammenarbeit mit dem Kanton war sehr schwierig und die Schönenwerdkreuzung weist auch nach der Realisierung betreffend den Veloverkehr weiterhin verschiedene Verbesserungspotenziale auf. Es werden weiterhin Bestrebungen seitens der Stadt unternommen, um die Situation für den Veloverkehr zu optimieren.



Verbesserungen für den Langsamverkehr

## Kommunaler Richtplan

Der kommunale Richtplan wurde am 8. März 2021 vom Stadtrat verabschiedet und kürzlich durch den Gemeinderat festgesetzt. Nun wird er zur Genehmigung an die Baudirektion übergeben. Der kommunale Richtplan zeigt in den Kapiteln zum Velo- und Fussverkehr den Handlungsbedarf für ein attraktives, engmaschiges und durchgehendes Velo- und Fusswegnetz auf. So werden die angestrebten Standards für das Velonetz und die Veloabstellanlagen definiert. Aus den Massnahmen wird ersichtlich, wie die Schwachstellen im Fuss- und Velonetz behoben werden sollen und welche Zusammenhänge und Schwierigkeiten dabei bestehen. Der kommunale Richtplan stützt sich auf die übergeordneten Velo- und Fusswegplanungen des Kantons und der Region ab. Die Genehmigung durch die Baudirektion wird im Laufe des Jahres 2022 erwartet.



Richtplanrevision bald rechtsgültig

## Limmattalbahn

Im Rahmen des Baus der Limmattalbahn werden auf diesem zentralen Korridor quer durch Dietikon auch die Infrastruktur für das Velo, insbesondere für geübte Fahrer und Pendler, massgeblich verbessert. Ein durchgehender Velostreifen von 1.5m Breite in beide Fahrrichtungen ermöglicht ein sicheres und komfortables Erreichen des Stadtzentrums mit dem Velo. Eine Ausnahme bildet der Abschnitt entlang dem Löwenzentrum bis zur Reppisch. Hier ist aufgrund der zu beengten Platzverhältnisse keine separate Veloinfrastruktur möglich. Für Velofahrende mit Ziel- oder Startpunkt im Zentrum bestehen aber durchaus attraktive Alternativen, um diesen Abschnitt zu umfahren. Mit der Realisierung der Limmattalbahn werden in diesem Korridor auch sämtliche Fussgängerquerungen und natürlich die Haltestellen von Bahn und Bus vollständig behindertengerecht ausgestaltet.



Begleitung des Baus der Limmattalbahn

## Veloroute Bahnhof Dietikon - Silbern

Eine der gewichtigsten Velonetzlücken auf dem Stadtgebiet von Dietikon ist die Anbindung und Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes Silbern. Aufgrund des grossen Verkehrsaufkommens und des hohen LKW-Anteils, ist der Ausbau neuer Veloinfrastruktur von besonderer Bedeutung. Ziel der Stadt ist es, dass künftig ein attraktives Velopendeln in das Gebiet Silbern und eine gute Zugänglichkeit zu den Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten gewährleistet sind. Daher wurde eine zweiteilige Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Auf dem Abschnitt Bahnhof Dietikon bis Kreisel Viaduktstrasse wurde die Machbarkeit einer durchgehenden Route entlang der Bahngleise geprüft und mit den betroffenen Grundeigentümern und Ämtern besprochen. Im Arbeitsplatzgebiet selber wurden verschiedene Varianten zur Verbesserung der Veloinfrastruktur geprüft. Wichtig ist der Stadt, dass die Verbesserungen gesamtheitlich überzeugen und alle Verkehrsträger davon profitieren. Zudem soll der Strassenraum attraktiver gestaltet werden können. Die aus der Machbarkeitsstudie gewonnenen Erkenntnisse fliessen nun in das lokale Gesamtverkehrskonzept Silbern ein, welches zurzeit erarbeitet wird. Die Veloverbindung vom Bahnhof Dietikon zum Kreisel Viaduktstrasse kann unabhängig davon vorangetrieben werden.



Direkte Veloverbindung zwischen Bhf. und Silbern

### Agglomerationsprogramm 2. Generation

Mit den Agglomerationsprogrammen (AP) werden Verkehrsinfrastrukturprojekte durch den Bund gefördert und mitfinanziert. Sie beinhalten auch Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. Im Aggloprogramm 2. Generation, welches 2014 gestartet ist, sind verschiedene Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken beim Fuss- und Veloverkehr enthalten. Leider hat sich in der Zwischenzeit gezeigt, dass einige davon nicht umsetzbar sind oder nicht im Zeithorizont des Programmes realisiert werden können. Damit die Schliessung von Netzlücken trotzdem voranschreitet und das in Aussicht gestellte Geld nicht verfällt, konnte als Ersatzmassnahme die angestrebte neue Veloroute vom Bahnhof Dietikon ins Arbeitsplatzgebiet Silbern nachgemeldet werden. Das Bundesamt für Raumentwicklung hat der Änderung zugestimmt.



Begleitung des Agglomerationsprogramms 2. Gen.

### Agglomerationsprogramm 4. Generation

Während des Jahres 2020 wurde vom Kanton Zürich das Agglomerationsprogramm der 4. Generation erarbeitet. Darin sind verschiedene Massnahmen enthalten, welche das Stadtgebiet von Dietikon betreffen. Unter anderem sind die kommunalen und die kantonalen Velorouten durch das Gebiet Niderfeld als Massnahmen aufgenommen. Auch die Ausgestaltung der Maienallee im Niderfeld mit grosszügigen Fussgängerbereichen ist als Massnahme enthalten. Die Neuorganisation und Neugestaltung des Bahnhofgebietes als moderne multimodale Verkehrsdrehscheibe ist im Agglomerationsprogramm 4. Generation ebenfalls aufgenommen und wird die Nutzungsqualität für Fussgänger und Velofahrende weiter verbessern. Die bereits im Agglomerationsprogramm 3. Generation enthaltene kantonale Veloschnellroute Limmattal wurde weiter konkretisiert und inkl. den Zubringern als prioritäre Massnahme eingestuft. Weitere Fuss- und Veloverbindungen, welche Dietikon mit den Nachbargemeinden verbinden, sind ebenfalls ins Agglomerationsprogramm 4. Generation eingeflossen. Das Programm wurde im Juni 2021 dem Bund zur Prüfung eingereicht.



Begleitung des Agglomerationsprogramms 4. Gen.

## Neuorganisation und Neugestaltung Bahnhof

Mit einem städtebaulichen Studienauftrag wurden im Jahr 2021 Ideen für die Neuorganisation und Neugestaltung des Bahnhofgebietes gesucht. Ziel ist die Entwicklung des Bahnhofs und des Bushofs hin zu einer modernen multimodalen Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und einem attraktiven Standort für Wohnen und Arbeiten. Selbstverständlich werden dabei auch die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs miteinbezogen. Insbesondere die Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, aber auch die Durchlässigkeit des Gebiets für den Fuss- und Veloverkehr sind von zentraler Bedeutung. Im bestehenden Bahnhofsgelände sind im Erdgeschoss rund 300 Veloabstellplätze als Ersatz für das bestehende Velohaus geplant. Der neue Standort liegt zwischen den Perrons der SBB und dem künftigen Bushof und garantiert somit eine optimale Umsteigbeziehung zwischen Velo und ÖV. Für eine attraktive Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs sind genügend Veloabstellplätze an zentraler Lage und mit adäquater Ausstattung zwingend.



Schnittstelle Bahnhof Dietikon - Bushof

## Veloschnellroute Kanton

Durch Dietikon verlaufen derzeit eine kantonale Hauptverbindung und verschiedene kantonale Nebenverbindungen. Zudem verlaufen entlang der Reppisch und der Limmat zwei SchweizMobil Freizeitrouten. Das derzeitige Angebot soll möglichst zeitnah um eine kantonale Veloschnellroute ergänzt werden. In einem ersten Zwischenschritt soll die Veloschnellroute vom Schlieren her entlang der Ueberlandstrasse und dem Entwicklungsgebiet Niderfeld nach Spreitenbach führen. Derzeit laufen die Abklärungen für eine temporäre Linienführung im Niderfeld. Mit der Erstellung der Quartierserschliessungsanlagen wird auch das definitive Trasse im Niderfeld erstellt. Langfristig soll die Veloschnellroute derzeitig entlang der SBB-Gleisanlagen auf die Seite des Arbeitsplatzgebietes Silberner verlegt werden, wobei die Route durchs Niderfeld als kantonale Hauptverbindung weiterhin bestehen bleiben wird.



Begleitung des kant. Veloschnellroutenprojekts

## Bike to work

Auch 2021 fuhr die Stadtverwaltung Dietikon beim Bike to work mit. Während des Monats Juni haben 19 Teams aus der Verwaltung den Arbeitsweg oder Teile davon mit dem Velo zurückgelegt und sind dabei 17'455.5 km gefahren. Auch 2022 will sich die Stadtverwaltung wieder am Bike to work beteiligen.

## Übersicht geplanter Projekte im Rahmen der Initiative "Sicher und entspannt zu Fuss und per Velo durch Dietikon"

Folgende Projekte sollen für die Förderung des Langsamverkehrs bis 2030 umgesetzt werden:

<b>Projektbezeichnung</b>	<b>Quelle</b>
Langsamverkehrsbrücke EKZ-Areal/Dornau (Limmatquerung)	AP 2. Generation LV_1a
Veloroute Bahnhof Dietikon - Silbern	AP 2. Generation LV_1
Veloüberbindung Bahnhof Dietikon - Niderfeld	Kommunaler Richtplan
Begegnungszone Elisenstrasse	sGVK Massnahme L1, M8
Begegnungszone Oberdorf	sGVK Massnahme L2, M8
Verbesserung der Fuss- und Veloinfrastruktur im Gebiet Silbern	sGVK Massn. L3, L4, L10
Velowegführung Oberdorfstrasse / Bremgartenstrasse	sGVK Massnahme L6
Veloabstellplätze an ÖV-Haltestellen	sGVK Massnahme L7
Querungshilfe Veloverkehr Bernstrasse / Rüterstrasse	sGVK Massnahme L8
Veloquerung Viaduktstrasse	sGVK Massnahme L9
Velostation Bahnhof Dietikon	Kommunaler Richtplan