

# Mobilitätsstrategie

## Städtisches Gesamtverkehrskonzept



## **Impressum**

Herausgeberin: Stadt Dietikon, Stadtplanungsamt

Autoren: Marco Richner, Christoph Reitmann (Gruner AG)  
Jürg Bösch, Severin Lüthy (Stadtplanungsamt Dietikon)

## Inhaltsverzeichnis

1. Vorgehensweise .....	2
2. SWOT-Analyse .....	3
2.1 Stärken .....	3
2.2 Schwächen .....	4
2.3 Chancen .....	5
2.4 Gefahren .....	5
3. Ziele.....	6
4. Teilstrategien.....	7
4.1 Teilstrategien MIV .....	7
4.2 Teilstrategien ÖV.....	7
4.3 Teilstrategien LV.....	8
4.4 Übersicht Teilstrategien und SWOT-Matrix .....	8

## Abkürzungsverzeichnis

BDWM: Bremgarten-Dietikon-Bahn

LTB: Limmattalbahn

LV: Langsamverkehr

MIV: Motorisierter Individualverkehr

ÖV: Öffentlicher Verkehr

SWOT: **S**trengths (Stärken), **W**eaknesses (Schwächen), **O**pportunities (Chancen) und **T**hreats (Gefahren)

# 1. Vorgehensweise

Eine Strategie zeigt den Weg zum längerfristigen Erreichen von festgelegten Zielen auf. Die Mobilitätsstrategie basiert auf den Ergebnissen der Analyse über den IST-Zustand und den festgelegten kantonalen und kommunalen Zielen. Auf Basis einer SWOT-Analyse erfolgt die Entwicklung der verkehrsträgerbezogenen Teilstrategien. Diese bilden den Kern der eigentlichen Mobilitätsstrategie und die Grundlage für die Massnahmenkonzepte. Folgende Abbildung zeigt das Vorgehen:

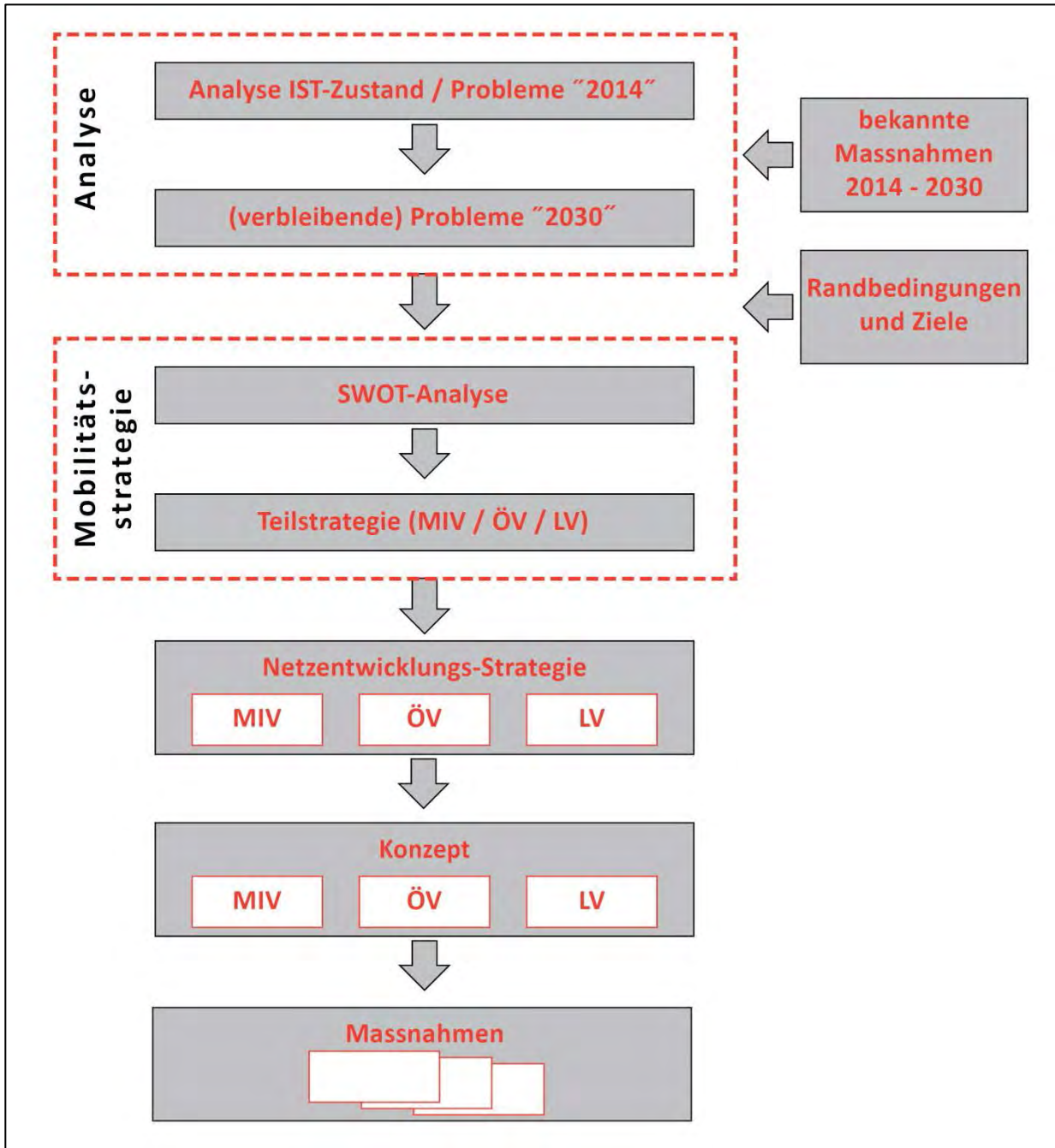


Abbildung 1: Ablaufschema Vorgehensweise sGVK Dietikon

## 2. SWOT-Analyse

In der SWOT-Analyse, englisches Akronym für **S**trengths (Stärken), **W**eaknesses (Schwächen), **O**pportunities (Chancen) und **T**hreats (Gefahren) werden auf Basis der Analyse und der bereits im Agglomerationsprogramm durchgeführten SWOT-Analyse die Stärken, Schwächen sowie die Chancen und Gefahren mit Fokus auf die Stadt Dietikon eruiert. Dabei zeigt sich deutlich, dass die einzelnen Verkehrsträger gegenseitige Abhängigkeiten aufweisen.

### 2.1 Stärken

#### **Verflüssigung des MIV durch Ausbauten von Knoten und Strecken**

Die anstehenden Aus- und Umbauten verschiedener Strecken (insb. Überlandstrasse) und Knotenpunkte im Rahmen des Bauprojektes LTB und dem Doppelspurausbau der BDMW ermöglichen eine Verflüssigung des MIV. Für den MIV entstehen dadurch verlässliche Reisezeiten. Gleichzeitig wird die Verkehrsnachfrage auf dem MIV-Netz aufgrund des stark ausgebauten ÖV weniger stark wachsen.

#### **Hohe Fahrplanstabilität im ÖV (infolge Ausbauten)**

Mit dem Bau der LTB und dem Doppelspurausbau der BDMW sowie den damit verbunden Knotenaus- und -umbauten können die heute bekannten Verlustzeiten beim strassengebundenen ÖV (Bus) weitestgehend aufgehoben werden. Das steigert nicht nur die Fahrplanstabilität, sondern auch die Attraktivität des ÖV.

#### **ÖV-Erschliessung Dietikons**

Der Bahnhof Dietikon weist als Taktknoten eine gute Verknüpfung mit dem Bahnnetz auf, wodurch alle Umsteigebeziehungen in Richtung Zürich und Aarau/Baden gewährleistet sind. Ausserdem sind die hohe Zahl an ÖV-Haltestellen im Zentrum von Dietikon und die geplante Einführung der LTB als Stärke zu werten. Der Taktknoten, die hohe Haltestellendichte und das neue, hochwertige ÖV-System bieten somit gute Voraussetzungen, um den ÖV-Anteil zu steigern.

#### **Naturräumliche Gegebenheiten begünstigen Velonutzung im Stadtzentrum**

Grosse Steigungen stellen ein bedeutendes Nutzungshemmnis für den Veloverkehr dar. Durch die naturräumliche Lage Dietikons im Limmattal sind im Stadtzentrum lediglich geringe Steigungen zu überwinden, sodass für einen Grossteil der Siedlungsgebiete gute naturräumliche Voraussetzungen zur Nutzung des Velos bestehen.

## 2.2 Schwächen

### **Weiterhin hochbelastetes Strassennetz mit wenigen Leistungsreserven**

Sowohl das heutige wie auch das künftige Strassennetz verfügen insbesondere an den Knotenpunkten teilweise nur über sehr geringe Leistungsreserven. Dies führt in verschiedenen Bereichen der Stadt zu unzureichend vorhersehbaren wirtschaftlich unnötigen Reise- und Stauzeiten während den Hauptverkehrszeiten (insb. im Gebiet Silbern-Lerzen-Stierenmatt). Ein stärkeres MIV-Wachstum als prognostiziert würde diese Problematik weiter akzentuieren und die Erreichbarkeit innerhalb der Stadt weiter einschränken.

### **Ausweichverkehr durch Quartiere**

Einzelne Quartiere werden gemäss den Prognosen auch im Jahr 2030 noch quartierfremden Verkehr aufweisen (insb. die Steinmürlistrasse). Die bisher bekannten Massnahmen können diesen nur geringfügig beeinflussen. In Kombination mit einem allfällig stärker wachsenden MIV würden sich diese Verlagerungseffekte noch verstärken. Davon betroffen wäre dann aller Voraussicht nach auch die Verbindung Achse Schöneggstrasse-Asylstrasse.

### **Geringes ÖV-Angebot in städtischen Randlagen**

Während das ÖV-Angebot im Zentrum und in Zentrumsnähe sehr gut ist, ist die Erschliessung einzelner Aussenquartiere und des Arbeitsplatzschwerpunktes Silbern durch den ÖV im Vergleich zum Zentrum eher bescheiden. Dies ändert sich auch nicht durch den Bau der LTB oder den Doppelspurausbau der BDWM.

### **„Letzte Meile“ zum ÖV ist nicht attraktiv**

Die LV-Routen zu den wichtigsten ÖV-Haltestellen sind teilweise nicht attraktiv und stellen somit einen zentralen Schwachpunkt in einer intermodalen Wegekette dar. Gerade das Angebot und die Attraktivität der LV-Routen können die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des ÖV bzw. der Kombination aus LV und ÖV beeinflussen.

### **Fehlende LV-Infrastruktur**

Die LV-Infrastruktur (insb. für das Velo) ist teilweise nicht sehr attraktiv oder sie fehlt ganz (bspw. gedeckte Veloabstellplätze). Zudem mangelt es an der Sichtbarkeit und der Signalisation der vorhandenen LV-Infrastruktur, wodurch die Nutzung gehemmt wird.

### **Unvollständiges Fuss- und Velowegnetz**

Je dichter und direkter ein Fuss- und Velowegnetz ist, desto höher ist die Bereitschaft, dieses zu nutzen. In Dietikon besteht bereits ein ziemlich dichtes LV-Netz, allerdings weist es (insb. beim Velo) auf diversen Routen Lücken auf. Dies sind teilweise fehlende Velostreifen und sichere Querungsmöglichkeiten. Auch durch den Bau der LTB und dem Doppelspurausbau der BDWM verbleiben auf den umgebauten Strassenabschnitten teilweise gewisse Defizite. Dies liegt unter anderem daran, dass der zur Verfügung stehende Strassenquerschnitt die Anlage von Velostreifen nicht oder nur einseitig zulässt.

## **Naturräumliche Gegebenheiten beeinträchtigen Velonutzung in Siedlungsgebieten in Hanglage**

Grosse Steigungen stellen ein bedeutendes Nutzungshemmnis für den Veloverkehr dar. In den Siedlungsgebieten in Hanglage ist daher mit einer begrenzten Akzeptanz des Veloverkehrs zu rechnen.

## **Teilweise unattraktive Strassenräume für den LV**

Die Strassenräume sind teilweise für den LV nicht sehr attraktiv. Auf verschiedenen Strassenabschnitten des kommunalen Netzes bleiben auch nach der Realisierung der LTB Gestaltungsdefizite bestehen.

## **2.3 Chancen**

### **Attraktivitätssteigerung ÖV/LV, Paradigmenwechsel bei der Verkehrsmittelwahl**

Die gute Ausgangslage - begünstigt durch den Bau der LTB - bietet die Chance, eine nachhaltige Verlagerung und Attraktivitätssteigerung des ÖV im Raum Dietikon zu erreichen. Zudem kann gerade in Kombination mit dem ÖV auch die Bedeutung des LV gestärkt werden.

### **Zunehmende Verbreitung von E-Bikes erhöht Potential der Velonutzung**

Durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes erhöhen sich der Komfort und damit auch das Potential der Velonutzung, da grössere Entfernungen und Steigungen leichter überwunden werden können. Dadurch werden Nutzungshemmnisse aller Bevölkerungsgruppen abgeschwächt.

### **Stärkung des Wirtschaftsstandortes Dietikon**

Durch eine gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsträgern wird die Stadt Dietikon ihrer Zentrumsfunktion gerecht, wodurch der Wirtschaftsstandort insgesamt gestärkt wird.

## **2.4 Gefahren**

### **Stärkeres MIV-Wachstum**

Eine zentrale Gefahr ist ein stärkeres MIV-Wachstum als in den Prognosen und Szenarien angenommen. Dies trübe dann zu, wenn es nicht gelänge, im vorgesehenen Umfang die Nachfrage auf den ÖV und den LV zu lenken. Die Konsequenzen wären eine starke Mehrbelastung des MIV-Netzes und folglich neue Engpässe an Knotenpunkten sowie eine Zunahme des Ausweichverkehrs.

### **Fehlende Akzeptanz der Alternativen zum MIV**

Die Gefahr einer fehlenden Akzeptanz bei den MIV-Alternativen betrifft sowohl den ÖV als auch den LV. Dabei besteht zwischen beiden Verkehrsträgern eine starke Wechselwirkung: Ist der LV-Zu- und Weggang zu den ÖV-Haltestellen nicht attraktiv (Direktheit, Sicherheit, Komfort) oder die Infrastruktur an den Haltestellen unzureichend (bspw. fehlende, zu geringe und/oder nicht gedeckte Veloabstellplätze), sinkt die Bereitschaft, einen Weg mit dem LV und ÖV zu absolvieren. Die Konsequenz ist ein Ausweichen auf den MIV.

### **Verkehrsüberlastung**

Werden die Modal-Split-Ziele nicht erreicht und kommt es infolgedessen zu einer Überlastung des Strassennetzes, hat dies auch negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr und damit auf den Wirtschaftsstandort Dietikon insgesamt.

## Nicht-Realisierung LTB

Wird die LTB nicht realisiert, werden auch die geplanten MIV-Massnahmen (insbes. Überlandstrasse) zurückgestellt. Ausserdem können die angestrebten Modal-Split-Ziele ohne ein neues, hochwertiges schienengebundenes Verkehrssystem nicht erreicht werden. Die Nicht-Realisierung der LTB hätte somit eine Überlastung der Knotenpunkte sowie zunehmender Ausweichverkehr in den Quartieren zur Folge. Da die LTB zudem die Dynamik der Siedlungsentwicklung im unmittelbaren Einzugsgebiet mitbestimmt, werden bei einer Nicht-Realisierung der LTB das Siedlungswachstum sowie die Dynamik der Siedlungserneuerung geschwächt.

## Zunehmender Ausweichverkehr in den Quartieren

Die Gefahr von zunehmendem Ausweichverkehr ist hochgradig davon abhängig, ob die gesetzten Modal-Split-Ziele erreicht werden können. Die begrenzt vorhandenen Leistungsreserven an den Knotenpunkten der Haupttrouten würden bei einer stärkeren Verkehrsnachfrage einen zusätzlichen Verlagerungsdruck auf alternative Routen erzeugen. Hinzu kommt, dass einzelne Strassen durch die Quartiere die direkteste Verbindung darstellen (insb. Steinmürlistrasse, aber auch Schöneeggstrasse).

## Schwächung des Wirtschaftsstandortes Dietikon

Eine hohe MIV-Belastung und eine rein verkehrsorientierte Gestaltung der Strassenräume beeinträchtigen die Lebens- und Wohnqualität sowie den Einzelhandel. Der gesamte Lebens- und Wirtschaftsstandort Dietikon verliert dadurch an Anziehungskraft.

## 3. Ziele

Eine effiziente Nutzung des nur begrenzt vorhandenen Strassenraumes und eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität stehen bei der nachhaltigen Entwicklung des Dietiker Verkehrsnetzes im Vordergrund. Die Mobilitätsstrategie fokussiert daher auf ein funktionierendes Verkehrssystem und eine stadtverträgliche Mobilität, damit die Lebens- und Standortqualität erhalten bzw. weiter erhöht werden kann. Folgende Ziele geben die Richtung der zukünftigen Entwicklung vor und bilden die Basis für die verschiedenen Teilstrategien:

- Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes sicherstellen  
Alle Bereiche der Stadt weisen eine gute Erreichbarkeit auf.
- Abstimmung Siedlung und Verkehr  
Die notwendigen Transportkapazitäten für die zukünftige Siedlungsentwicklung sind sichergestellt.
- Anpassung des Modalsplits  
Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wird in erster Linie durch einen hohen Anteil an ÖV und den LV bewältigt.
- Aufenthaltsqualität im öffentlichen (Strassen-)Raum steigern  
Der Betrieb und die Gestaltung des Strassenraumes richtet sich nach dem Prinzip der Koexistenz.
- Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen  
Allen Verkehrsteilnehmern muss die zur sicheren Fortbewegung notwendige Infrastruktur zur Verfügung stehen.
- Haushälterischer Umgang mit ökonomischen und ökologischen Ressourcen  
Es werden Massnahmen entwickelt und gefördert, welche eine möglichst hohe Kosten-Wirksamkeit erzielen und die Ressourcen schonen.



## 4. Teilstrategien

In Kapitel 2 wurden die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Gefahren in Bezug auf die Verkehrssituation der Stadt Dietikon erläutert. Kapitel 3 legt die mittel- und langfristigen Ziele der städtischen Verkehrspolitik fest. Im folgenden Schritt werden nun verkehrsträgerbezogene Teilstrategien für die Stadt Dietikon entwickelt, die dazu dienen, vorhandene Stärken zu nutzen, bestehende Schwächen zu beseitigen sowie potenzielle Gefahren abzuwehren und die definierten Ziele zu erreichen. Die Teilstrategien konzentrieren sich auf das bestehende Verkehrsnetz, jedoch sind ebenfalls Netzergänzungen denkbar, sofern sie den definierten Zielen nicht widersprechen und eine hohe Kosten-Wirksamkeit aufweisen. Für die Stadt Dietikon ergeben sich somit folgende Teilstrategien:

### 4.1 Teilstrategien MIV

#### **Teilstrategie 1: Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses**

Zur Gewährleistung und Verstetigung des Verkehrsflusses beinhaltet die Teilstrategie 1 ein System zur Steuerung und Dosierung des MIV, um damit den Verkehr auf gewünschte Routen zu kanalisieren. Der Verkehr soll auf dem bestehenden Verkehrsnetz so gelenkt werden, dass einzelne Knotenpunkte nicht überlastet werden und zugleich der Ausweichverkehr durch städtische Quartiere minimiert wird.

#### **Teilstrategie 2: Stadtverträgliche Gestaltung des Verkehrsnetzes**

Die Teilstrategie 2 sieht eine stadtverträgliche Gestaltung des Verkehrsnetzes vor. Dies bedeutet, die verschiedenen Strassenabschnitte werden gemäss ihrer Funktion und ihrem städtebaulichen Umfeld gestaltet. Neben baulich/gestalterischen Aspekten beinhaltet die Teilstrategie 2 auch die Implementierung eines umfeldgerechten Geschwindigkeitsregimes sowie die Neuorganisation resp. Neuzuteilung der zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen.

#### **Teilstrategie 3: Reduktion des Verkehrsaufkommens an zentralen Lagen**

Die Teilstrategie 3 beinhaltet die Anpassung der Bedarfswerte für Fahrzeugabstellplätze. Die Überarbeitung bezweckt die Festlegung eines die jeweilige ÖV-Güteklasse berücksichtigenden Bedarfswerts. Damit wird insbesondere im hervorragend erschlossenen Zentrumsbereich eine Reduktion des MIV-Aufkommens erreicht. Zugleich kann damit die Bedeutung des LV und des ÖV gestärkt werden.

### 4.2 Teilstrategien ÖV

In den kommenden Jahren sind mit dem Bau der LTB und des Doppelspurausbaus der BDWM bedeutende Verbesserungen der ÖV-Anbindung vorgesehen. Dennoch verbleiben Problemstellen, die mit den Teilstrategien 4 und 5 behoben werden sollen.

#### **Teilstrategie 4: Hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet**

Die Teilstrategie 4 sieht die Umsetzung von Massnahmen für eine hohe ÖV-Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet vor. Nach Realisierung der LTB und des Doppelspurausbaus der BDWM ist vor allem das Stadtzentrum Dietikon sehr gut an den ÖV angeschlossen. Defizite bestehen hingegen in städtischen Randlagen, wo mit neuen Angeboten die Anbindung an das Stadtzentrum und die hochwertigen Schienenangebote verbessert werden kann sowie im Gebiet Silbern, wo ein neuer S-Bahn-Halt zu einer besseren Erschliessung des Arbeitsplatzschwerpunktes beitragen könnte.

## **Teilstrategie 5: Hohe Fahrplanstabilität im ÖV**

Vor allem im Stadtzentrum Dietikon weisen einzelne Knotenpunkte (bspw. Kirchplatz) auch nach Realisierung der LTB nur geringe Leistungsreserven auf. Die Teilstrategie 5 umfasst daher Massnahmen, die eine hohe Fahrplanstabilität des ÖV weiterhin sicherstellen (bspw. Busschleusen).

## **4.3 Teilstrategien LV**

Beim LV sind Velo- und Fussgängerverkehr voneinander zu unterscheiden. Zur Förderung des LV sind folgende Teilstrategien vorgesehen:

### **Teilstrategie 6: Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes**

Der Komfort und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr werden verbessert. Die bestehenden Netzlücken und die teilweise langen Wartezeiten an Knotenpunkten stellen ein bedeutendes Nutzungshemmnis für den Langsamverkehr dar. Die Teilstrategie 6 umfasst die Schliessung dieser Nutzlücken, die Steigerung des Komforts und die Verbesserung der Sicherheit. Sie erhöht damit nicht nur die Reisegeschwindigkeit und die Sicherheit, sondern fördert auch die Akzeptanz des Langsamverkehrs.

### **Teilstrategie 7: Ausbau der intermodalen Infrastruktur**

Fehlen an Verknüpfungspunkten zwischen ÖV und LV intermodale Einrichtungen, wird die gesamte Wegekette gestört. Die Teilstrategie 7 sieht daher den konsequenten Ausbau der intermodalen Infrastruktur an ÖV-Haltestellen vor (bspw. gedeckte Veloabstellplätze).

### **Teilstrategie 8: Öffentlichkeitsarbeit/Informationskampagnen**

Die Nutzung des ÖV und des Velos ist nicht allein von der Bedienungshäufigkeit und der Bereitstellung der Infrastruktur abhängig, sondern auch von Informationen über das Fahrplanangebot, das ÖV- und Velowegnetz, Veloabstellanlagen und sonstigen Serviceeinrichtungen. Ausserdem übt das Image des Verkehrsträgers einen bedeutenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl aus. Die Teilstrategie 8 sieht daher eine intensive Öffentlichkeitsarbeit sowie Informationskampagnen vor, um die Bevölkerung und Arbeitnehmer für die ÖV- und Velonutzung zu sensibilisieren.

## **4.4 Übersicht Teilstrategien und SWOT-Matrix**

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

<p style="text-align: center;"><b>externe Sicht</b> (Umfeldebeflüsse)</p> <p><b>interne Sicht</b> (Stadt Dietikon)</p>	<p><b>Opportunities (Chancen)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Attraktivitätssteigerung ÖV/LV (Paradigmenwechsel bei der Verkehrsmittelwahl)</li> <li>2. Zunehmende Verbreitung von E-Bikes</li> <li>3. Stärkung des Wirtschaftsstandortes Dietikon</li> </ol>	<p><b>Threats (Gefahren)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stärkeres MIV-Wachstum als prognostiziert</li> <li>2. Fehlende Akzeptanz der Alternativen zum MIV</li> <li>3. Verkehrsüberlastung</li> <li>4. Nicht-Realisierung LTB</li> <li>5. Zunehmender Ausweichverkehr in den Quartieren</li> <li>6. Schwächung des Wirtschaftsstandortes Dietikon</li> </ol>
<p><b>Strengths (Stärken)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verflüssigung MIV</li> <li>2. Hohe Fahrplanstabilität ÖV</li> <li>3. ÖV-Erschliessung Dietikons</li> <li>4. Günstige Voraussetzungen für Veloverkehr im Stadtzentrum</li> </ol>	<p>TS6 TS7 TS8</p>	<p>TS1 TS6 TS7 TS8</p>
<p><b>Weaknesses (Schwächen)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hochbelastetes Strassennetz</li> <li>2. Ausweichverkehr durch Quartiere</li> <li>3. Parkraumangebot im Zentrum</li> <li>4. Geringes ÖV-Angebot in städtischen Randlagen</li> <li>5. "Letzte Meile" zum ÖV ist nicht attraktiv</li> <li>6. Fehlende LV-Infrastruktur</li> <li>7. Unvollständiges Fuss- und Velowegnetz</li> <li>8. Ungünstige Voraussetzungen für Veloverkehr in Quartieren in Hanglage</li> <li>9. Teilweise unattraktive Strassenräume für LV</li> </ol>	<p>TS2 TS4 TS6 TS7 TS8</p>	<p>TS1 TS2 TS3 TS4 TS5 TS6 TS7 TS8</p> <p><i>Eine Nicht-Realisierung der LTB bedingt eine völlige Neuausrichtung der Verkehrsentwicklungsstrategie für das Limmattal</i></p> <p><b>→ im Rahmen des sGVK nicht lösbar</b></p>

Abbildung 2: SWOT-Matrix

Dietikon, 17. November 2014

NAMENS DES STADTRATES



Otto Müller  
Stadtpräsident



Dr. Karin Hauser  
Stadtschreiberin



**Stadt Dietikon**  
**Stadtplanungsamt**  
**Bremgartnerstrasse 22**  
**8953 Dietikon**  
Tel. 044 744 36 93  
[stadtplanungsamt@dietikon.ch](mailto:stadtplanungsamt@dietikon.ch)  
[www.dietikon.ch](http://www.dietikon.ch)