

Marina Bislin
Sachbearbeiterin
direkt 044 835 82 31
marina.bislin@dietlikon.org

Protokollauszug vom 28.04.2020

- 93 33.03 Einzelne Strassen und Wege
33.04 Flur-, Wander-, Rad- und andere Wege ohne Namen

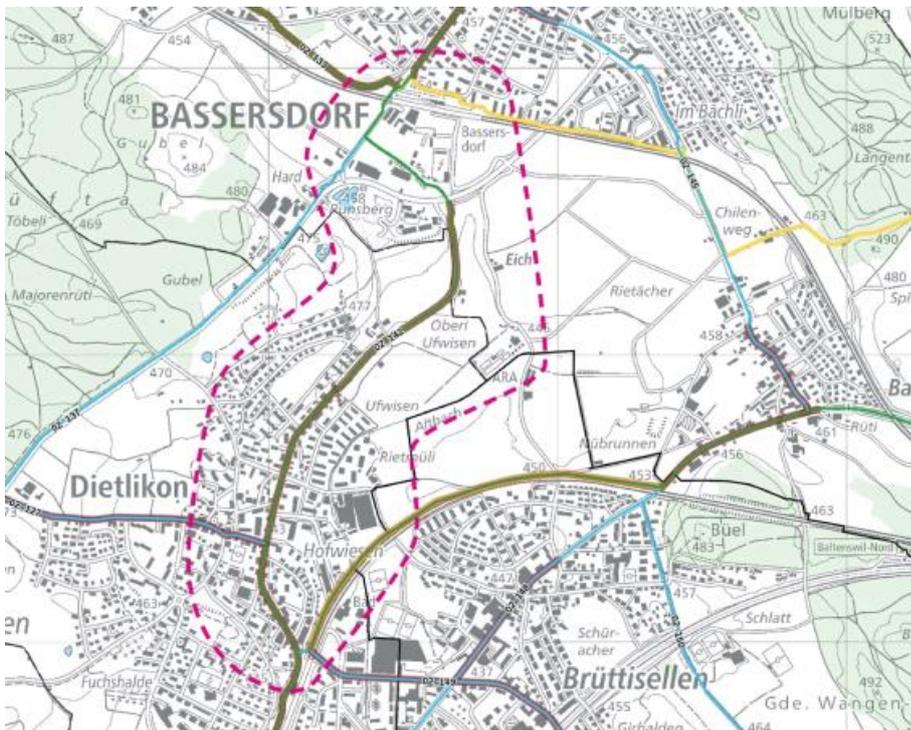
Velohauptverbindung Dietlikon - Bassersdorf; Korridorstudie; Stellungnahme

a) Ausgangslage

Auslöser für die Korridorstudie ist der Velonetzplan des Kantons Zürich. Dieser sieht zwischen dem Bahnhof Dietlikon und Bassersdorf eine Velohauptverbindung vor. Die vorgesehene Verbindung weist lineare Schwachstellen auf. Innerorts in Dietlikon sind die Velostreifen lediglich ca. 1.25 m breit und teilweise unterbrochen und ausserorts ist der bestehende Velo-/ Fussweg mit 3.25 m zu schmal für eine Velohauptverbindung. Zudem fehlt eine durchgehende Beschilderung der Veloroute.

Folgende weiteren Plangrundlagen wurden berücksichtigt: kantonaler-, regionaler- und kommunaler Richtplan, Lärmsanierung Gemeindestrassen, Masterplan Landschaftsraum Eich («Loop»), Brüttener-tunnel (Bahnhofstrasse) sowie die kantonalen Wanderwege, Ausnahmetransportroute, Natur- und Landschaftsschutzobjekte und der Wildtierkorridor.

Massgebender Bestandteil ist der Bericht vom 26. März 2020.



Projektperimeter

b) Prozess und Aufgabenstellung

Das Amt für Verkehr ist gemäss Auftrag der Regierung für die Ausarbeitung von Verkehrsstudien auf Staatstrassen (Bahnhof-/Bassersdorferstrasse), speziell auch für Korridorstudien von Velohauptverbindungen, zuständig. Beim Erarbeitungsprozess wurde die Gemeinde Dietlikon mit entsprechenden Vertretern regelmässig eingebunden.

Die Korridorstudie zeigt die Linienführung gemäss Velonetzplan und die alternativen Linienführungen der Velohauptverbindung auf. Dabei wurden die Stärken und Schwächen benannt und dokumentiert. Für die vertiefte Untersuchung wurde eine Bewertung gemäss dem zu definierenden Zielsystem vorgenommen. Die wesentlichen Risiken wurden erkannt und eine entsprechende Reduktion der Varianten vorgenommen. Zwei Korridore wurden dann vertieft geprüft und untersucht.

c) Bewertung der Varianten

	Variante 1	Variante 2	Variante 3.1
Fahrfluss	Gut 1 Unterbrechung	Gut 1 Unterbrechung	Genügend 2 Unterbrechungen
Direktheit	Genügende Direktheit D = 125 %	Genügende Direktheit D = 132 %	Ungenügende Direktheit D = 145 %
Verkehrsregime/-belastung	Ungenügend 60 % auf motorfahrzeugarmen Wegen (Kat. 1 bis 4) 40 % auf Strasse mit DTV 3000 bis 10'000 (Kat. 5)	Gut 98 % auf motorfahrzeugarmen Wegen (Kat. 1 bis 4) 2 % auf Strasse mit DTV 3000 bis 10'000 (Kat. 5)	Gut 98 % auf motorfahrzeugarmen Wegen (Kat. 1 bis 4) 2 % auf Strasse mit DTV 3000 bis 10'000 (Kat. 5)
Sicherheitsempfinden	Keine problematischen Stellen	Keine problematischen Stellen	Keine problematischen Stellen
Erschliessung wichtiger Ziele	Gut	Genügend	Ungenügend
Integration im Ort	gute lokale Integration, Führung durch Ortszentrum	genügende lokale Integration, Führung durch Wohngebiete	ungenügende lokale Integration, Führung durch Gewerbegebiet
Realisierung	Wahrscheinlich Landerwerb notwendig für Ausbau Bahnhof-/Bassersdorferstrasse	Landerwerb notwendig (Ausbau Bleicheweg) Gemeindestrasse Abhängigkeit mit Velohauptverbindung entlang Bahnlinie (Brüttenertunnel)	Landerwerb notwendig (Siedlungsrand) Abhängigkeit mit Velohauptverbindung entlang Bahnlinie (Brüttenertunnel)
Kosten	höhere Kosten	mittlere Kosten	höhere Kosten

Die Variante 3.1 schneidet von den drei Vorschlägen am schlechtesten ab und wurde deshalb nicht weiterverfolgt. Die Varianten 1 und 2 weisen eine ähnliche Bilanz auf, jedoch mit unterschiedlichen Defiziten. Sie wurden daher weiter vertieft.

Fazit / Empfehlung:

Die Hauptverbindung soll gemäss Variante 1 - entsprechend dem Velonetzplan - auf der Bahnhof-/ Bassersdorferstrasse umgesetzt werden. Die Variante 1 ist im Vergleich zur Variante 2 besser im Ort integriert, da diese durch das Zentrum von Dietlikon führt und die wichtigen Ziele direkt erschliesst. Zudem würden bei der Variante 2 zwei Veloinfrastrukturen mit der neuen Verbindung und der Kantonsstrasse (Bahnhof-/Bassersdorferstrasse) geschaffen, wodurch die Orientierung und Unterscheidung erschwert würde.

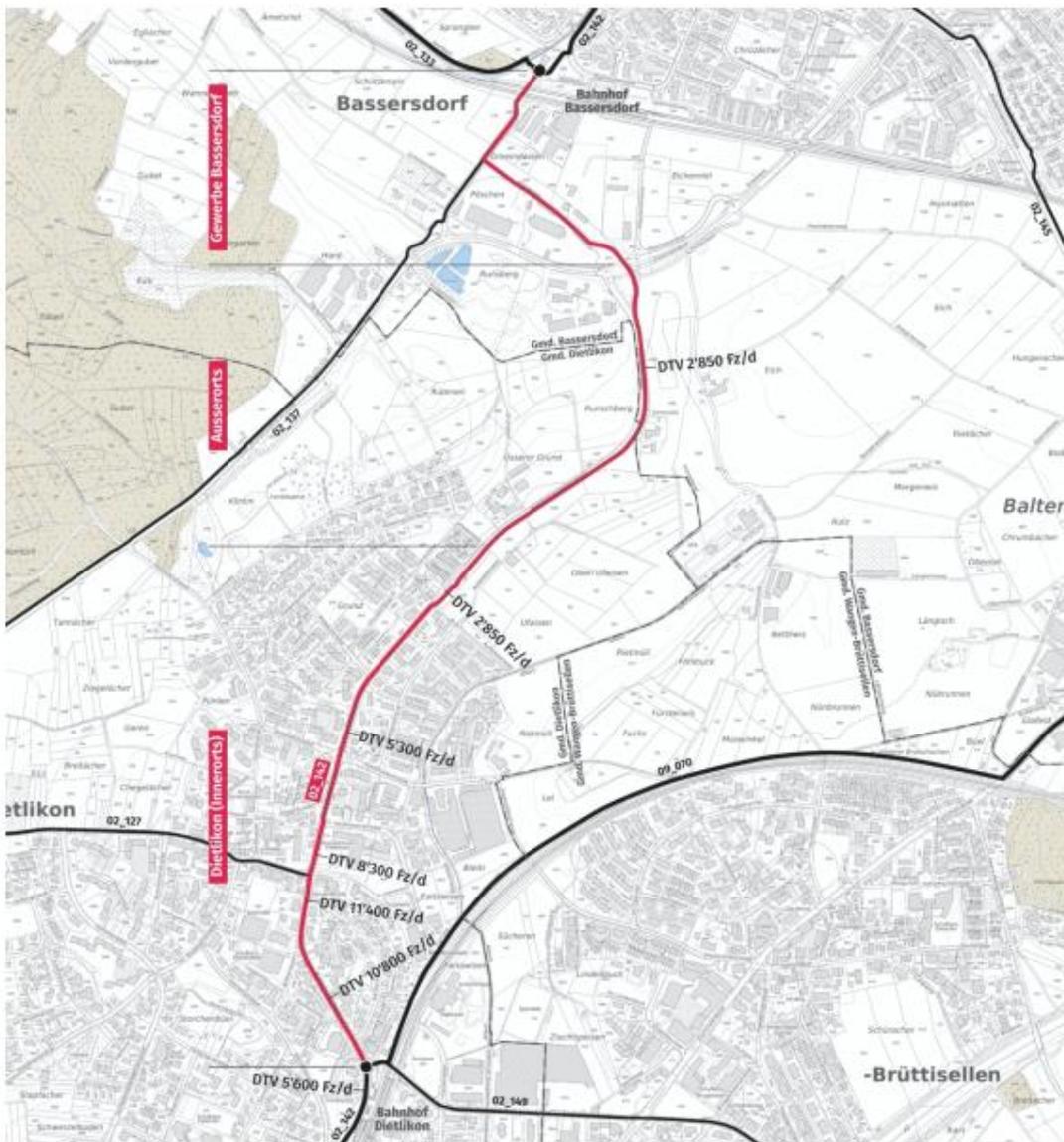


Abbildung 13 Variante 1, Abschnittsbildung und DTV (Durchschnittlicher Tagesverkehr) im Querschnitt

Dafür sind folgende Massnahmen vorzusehen:

- Bahnhof- und Bassersdorferstrasse (innerorts):
- Die Velostreifen sind zu verbreitern, möglichst auf eine Breite von 1.80 m. Bei einer Breite der Kernfahrbahn von 5.00 bis 5.50 m muss die Strasse grundsätzlich um bis zu 1.10 m verbreitert werden. Die Variante «Mischverkehr im Zentrum» soll nicht weiterverfolgt werden.
- Ausserorts (Ortsausgang Dietlikon bis Unterquerung der Zürichstrasse):
Ausbau des abgesetzten Velo-/Fussweges auf rund 5.60 m (Velo 3.60 m, Fussgänger 2.50 m) und Trennung von Velo- und Fussverkehr.
- Bassersdorf:
Ausbau des Wallisellerwegli, auch im Zusammenhang mit der Hauptverbindung nach Kloten.

Die Veloverbindung nördlich des Betriebsgebäudes (Variante 2) wird durch die Gemeinde weiterverfolgt und soll Teil des kommunalen Velonetzes werden.

d) Weiteres Vorgehen / Beurteilung Gemeinde Dietlikon

Die Korridorstudie und Variantenempfehlung wurden am 25. März 2020 mit Vertretern (OE Raum, Umwelt + Verkehr) der Gemeinde Dietlikon besprochen. Mit der Gemeinde Bassersdorf ist keine Besprechung vorgesehen, da sich keine Varianten der Linienführung ergeben haben.

Nach der Festlegung der Velohauptverbindung kann in Dietlikon mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Bahnhofstrasse begonnen werden.

Der Gemeinderat bevorzugt die "Variante 1" gemäss Korridorstudie Velohauptverbindung vom 26. März 2020. Denn sie ist direkt sowie bequem und sicher zu befahren. Zudem bietet die vorgesehene Routenführung eine gute Orientierung und verbessert die Attraktivität des regionalen Velonetzes. Die Variante unterstützt insbesondere auch die im kantonalen Gesamtverkehrskonzept enthaltenen Ziele zum Veloverkehr. Denn solche Verbesserungen bei den Veloweg-Verbindungen und der Erschliessungsqualität für das Velo stellen einen wichtigen Erfolgsfaktor für die gewünschte Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr dar.

Damit die Lösung grundeigentümergehörig ist und Verzögerungen wegen langwierigen und teuren Landerwerbsverhandlungen (bis hin zu Enteignungen) vermieden werden können, ist auf eine Verbreiterung der Bahnhofstrasse zu verzichten. Im Rahmen der Weiterbearbeitung ist zu prüfen, ob und mit welchen Massnahmen das Projekt innerhalb der bestehenden Verkehrsflächen (inklusive Trottoir) realisiert werden kann.

Der Gemeinderat bedankt sich an dieser Stelle für die gute Zusammenarbeit und wünscht sich diese auch in den weiteren Umsetzungsprozessen weiterführen zu können.

Beschluss:

1. Der Korridorstudie "Velohauptverbindung Dietlikon - Bassersdorf" vom 26. März 2020 wird im Sinne von lit. d) der Erwägungen zugestimmt. Auf eine Verbreiterung des Bahnhofstrasse ist nach Möglichkeit zu verzichten.
2. Der Kanton wird eingeladen, mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Bahnhofstrasse zu starten. Falls sich die Gemeinde Dietlikon an diesen Kosten beteiligen muss wird erwartet, dass die entsprechenden Zahlen rechtzeitig für den Budgetprozess vorliegen.
3. Die OE Raum, Umwelt + Verkehr wird beauftragt, das Projekt zu begleiten. Der Bereich Infrastruktur + Unterhalt wird beauftragt, bei der Umsetzung ihrer Projekte die entsprechenden Massnahmen zu berücksichtigen und zu koordinieren.
4. Mitteilung an:
 - Kanton Zürich, Amt für Verkehr, Infrastrukturplanung, Urs Günter, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich
 - Kanton Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr, Viktoria Herzog, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich
 - RAST Raumstrategie GmbH, Thomas Spörri, Lagerplatz 21, 8400 Winterthur (per E-Mail: thomas.spoerri@rastraum.ch)
 - Raum, Umwelt + Verkehr
 - Infrastruktur + Unterhalt
 - Unterhaltungsdienst
 - Gemeindewerke
 - Gemeindeingenieur (per E-Mail: oliver.steinmann@gossweiler.com)
 - Akten

Gemeinderat

Edith Zuber
Gemeindepräsidentin

Martin Keller
Gemeindeschreiber

Versand: