



## **Mehr Lebensqualität dank weniger motorisiertem Individualverkehr in Dietikon Ein Positionspapier der Grünen Dietikon**

### **Einleitung**

"[...] an vielen Stellen auf der Strasse [ist] die Kapazitätsgrenze erreicht, vielerorts entstehen Fahrzeitverluste für die Busse und den motorisierten Individualverkehr. Die Ortsdurchfahrten sind stark belastet." Die Einleitung zum Agglomerationsprogramm Limmattal beschreibt die Verkehrssituation in Dietikon sehr treffend. Entsprechend sieht der Kanton vor, im Limmattal bis 2035 hauptsächlich den öffentlichen Verkehr (+ 101%) sowie den Velo- und Fussverkehr (+ 25%) zu fördern.

Die Grünen Dietikon begrüssen diese Vorgehensweise und werden dem Kanton und der Stadt Dietikon bei der Umsetzung der entsprechenden Massnahmen genau auf die Finger schauen. Ziel muss sein, die Lebensqualität in Dietikon laufend zu erhöhen.

Die Limmattalbahn verändert die Entwicklung der Siedlungsgebiete und somit auch der Verkehrsströme nachhaltig. Der Durchgangsverkehr wird auf die Überlandstrasse gelenkt und das Dietiker Zentrum dadurch entlastet. Dies bietet optimale Voraussetzungen für den Ausbau der Infrastruktur für den Velo- und Fussverkehr. Hier setzt die Strategie der kurzen Wege der Grünen an. Wollen wir unseren hohen Lebensstandard halten, ist dies langfristig nur möglich, indem wir den ungebrochenen Mobilitätsdrang unserer Gesellschaft brechen. Arbeits- und Wohnort müssen wieder näher zusammenrücken. Der Freizeitverkehr muss reduziert werden.

Wenn es uns Dietikerinnen und Dietikern gelingt, möglichst viele Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen, kann das Zentrum nachhaltig aufgewertet und die Lebensqualität langfristig gesteigert werden. Der öffentliche Verkehr (ÖV) soll auf Kurzstrecken denjenigen Personen dienen, welchen eine Fortbewegung zu Fuss oder mit dem Velo nicht möglich ist. Seine Stärken liegen aber auf mittleren und langen Distanzen. Er soll Dietikon mit den umliegenden Ortschaften und dem Rest der Schweiz und dem Ausland verbinden. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll nur im Ausnahmefall zum Zuge kommen - dort wo weder die Fortbewegung zu Fuss oder mit dem Velo noch die Benutzung des ÖV möglich oder sinnvoll ist. Der Flugverkehr schliesslich soll ausschliesslich ein Verkehrsmittel für Strecken über 1000 km sein. Kurzstreckenflüge müssen künftig durch Reisen in Hochgeschwindigkeitszügen ersetzt werden. Dies ist nur möglich, wenn endlich auch Kerosin besteuert wird und somit zumindest ein kleiner Teil der durch den Flugverkehr verursachten externen Kosten gedeckt werden können. Das Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz zwischen den Metropolen Europas muss entsprechend ausgebaut werden.

### **Motorisierter Individualverkehr**

Grundsätzlich sind Strassenneu- und -ausbauten zu verhindern. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass neue Strassen zwar kurzfristig Verkehrsprobleme lösen können, längerfristig aber zu Mehrverkehr und damit zu noch mehr Lärm- und Schadstoffbelastungen führen. Ziel der Grünen Dietikon ist es daher, die bestehenden Verkehrsprobleme durch den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel zu lösen.

Der Bau der Limmattalbahn und der Doppelspurausbau der BDWM hat zur Folge, dass der lokale Durchgangsverkehr in Zukunft über die Überland- und Bernstrasse geführt wird. Die Badener-, Zentral-, Zürcher- und Bremgartnerstrasse werden dadurch entlastet. Dies ist nur mit umfangreichen verkehrslenkerischen Massnahmen umsetzbar. Einerseits müssen die drei Zufahrtspunkte (Überland-/Badenerstrasse, Bern-/Zürcherstrasse und Bern-/Bremgartenstrasse) mit Pfortneranlagen so gestaltet werden, dass die übergeordnete Verkehrsführung ganz klar ersichtlich ist. Andererseits muss auf den entlasteten Hauptstrassen Tempo 30 und auf den Quartier- und Nebenstrassen müssen flächendeckend Begegnungszonen eingeführt werden. Nur so kann ein möglicher Schleichverkehr durch

Dietikon verhindert werden.

Sowohl Überland- wie auch Bernstrasse führen durch dicht besiedeltes Wohngebiet. Mit der Überbauung des Niderfelds wird sich diese Problematik weiter verschärfen. Um Bern- und Überlandstrasse nicht unnötig mit regionalem Durchgangsverkehr zu belasten, muss dieser grossräumig auf das Nationalstrassennetz geleitet werden. Die Sicherheit und Lebensqualität an diesen beiden Strassen muss erhöht werden, indem die erlaubte Höchstgeschwindigkeit gesenkt wird. Zusätzlich ist zu prüfen, wie die Wohnquartiere entlang dieser Hauptverkehrsachsen besser miteinander vernetzt werden können.

## **Öffentlicher Verkehr**

Die Limmattalbahn verbindet die Limmattaler Zentren noch besser unter einander und mit der Stadt Zürich und bildet so zusammen mit der S-Bahn das Rückgrat des ÖV im Limmattal. Wichtig ist dabei die ideale Anbindung der Limmattalbahn an die bestehenden Bahnhöfe und damit das Gewährleisten eines einfachen und zeitsparenden Umsteigens auf die anderen öffentlichen Verkehrsmittel. Bestehende Personenunterführungen müssen den erhöhten Benutzerzahlen angepasst und behindertengerecht gestaltet werden.

Die Buslinien müssen so angepasst werden, dass sämtliche Siedlungsgebiete ausserhalb des Einzugsbereichs der Limmattalbahn optimal an diese oder an die S-Bahn angeschlossen werden. Auf Strecken, die zu den Hauptverkehrszeiten durch den MIV blockiert sind, müssen separate Busspuren eingeführt werden, damit der Taktfahrplan eingehalten werden kann.

Im Industriequartier Silbermuss dem Verkehrskollaps mit einem verdichteten Busfahrplan und einer neuen S-Bahnstation Silberm entgegenengewirkt werden.

Der durchgehende Doppelspurausbau der BDWM zwischen dem Bahnhof Dietikon und der Haltestelle Stoffelbach ermöglicht einen dichteren Takt und erhöht die Fahrplanstabilität.

Damit Dietikon in Zukunft besser mit den Schweizer Grossstädten und somit mit dem Hochgeschwindigkeitsnetz verbunden ist muss darauf hingewirkt werden, dass vermehrt Fernverkehrszüge in Dietikon halten.

## **Fuss- und Veloverkehr**

Der Fuss- und Veloverkehr soll in Zukunft stark gefördert werden und somit mehr Gewicht erhalten. Die Neugestaltung des Dietiker Zentrums und die Entlastung vom Durchgangsverkehr durch die Limmattalbahn und den Doppelspurausbau der BDWM bietet eine einmalige Gelegenheit, dieses Ziel zu erreichen. Das Zentrum soll zum Einkaufen, Bummeln und Verweilen einladen. Besucher des Zentrums sollen in einer schadstoffarmen und optisch ansprechenden Umgebung ihre Freizeit geniessen können. Dazu soll mit Ausnahme der Hauptstrassen auf dem ganzen Stadtgebiet eine flächendeckende Begegnungszone eingerichtet werden. An den Hauptstrassen sollen die Strassenübergänge fussgängerfreundlich gestaltet werden. Lichtsignalanlagen sollen nur dort zum Einsatz kommen, wo es aus Sicherheitsgründen unumgänglich ist oder um den Veloverkehr und den ÖV gegenüber dem MIV zu bevorzugen. Auf sämtlichen Hauptverkehrsachsen, namentlich im Zentrum, sollen beidseitig durchgehende Radstreifen eingerichtet werden. Zudem müssen an allen verkehrintensiven Einrichtungen und öffentlichen Gebäuden genügend gedeckte und diebstahlsichere Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden.

Es ist zu erwarten, dass sich der Boom im Elektrovlobereich fortsetzt. Damit Elektrovelos einen Teil des Pendlerverkehrs übernehmen können, sind vom restlichen Verkehr abgetrennte Veloschnellbahnen in die umgebenden Ortschaften einzurichten. Für den Freizeitverkehr müssen die Lücken im Veloroutennetz endlich geschlossen werden.

Dank seinen optimalen Anschlüssen an den ÖV und der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs erhält Dietikon ideale Voraussetzungen, um beim autofreien Wohnen eine Vorreiterrolle einzunehmen. Beim Neubau und bei der Sanierung von Wohnliegenschaften sollen deshalb entsprechende Vorhaben aktiv gefördert werden.