

Gesamtverkehrskonzept (GVK) Gemeinde Dielsdorf

Beschluss Gemeinderat 11.12.2023

Vision

Das Verkehrsnetz von Dielsdorf ist für alle Verkehrsteilnehmenden sicher, attraktiv, durchgängig und bedarfsorientiert ausgestaltet. Das gut auf die Raumplanung abgestimmte Verkehrsnetz ist ein Standortvorteil von Dielsdorf und sichert die Attraktivität für Einwohnerinnen, Gewerbe und Besucher. Durchgangsverkehr verkehrt grundsätzlich auf den Kantonsstrassen. Die Wehntalerstrasse ist im Zentrum siedlungsorientiert gestaltet. Alle Strassen, auch die Kantonsstrassen, werden im Siedlungsgebiet so betrieben, dass die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf den Wohn- und Arbeitsort möglichst gering sind.

Strategische Ziele

Verkehrsnetz optimieren

Das Verkehrsnetz der Gemeinde ist für alle Verkehrsteilnehmer vollständig und bedarfsgerecht ausgebaut. Es ist primär auf die Bedürfnisse der Gemeinde ausgerichtet und auf die geplante raumplanerische Entwicklung der Gemeinde sowie die Massnahmen anderer Planungsträger abgestimmt (Kanton, Region, ÖV).

Sicherheit und Hindernisfreiheit gewährleisten

Strassen, Wege und Plätze sind für alle Verkehrsteilnehmerinnen sicher benutzbar, auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Öffentlichen Verkehr fördern

Die öffentlichen Einrichtungen und die Versorgungseinrichtungen in der Gemeinde sowie die umliegenden Zentren sind mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar, so dass eine Verlagerung auf den ÖV möglich ist.

Strassen siedlungsorientiert gestalten und betreiben

Das Verkehrsnetz der Gemeinde und die dazugehörige Infrastruktur sind entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung dimensioniert. Das Geschwindigkeitsniveau ist angepasst. Die negativen Auswirkungen des Verkehrs sind soweit als möglich reduziert.

Im Zentrum sind die Strassenräume siedlungsorientiert gestaltet und laden zum Aufenthalt ein. Auf den Sammelstrassen ausserhalb des Zentrums sind gestalterische Massnahmen auf die betrieblichen Erfordernisse ausgerichtet. Massnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sind, wie auch bei den Erschliessungsstrassen, nur dort anzuordnen, wo dies mit wenig Aufwand möglich ist.

Eintrittspforten an den Einmündungen der Kantonsstrassen in die Gemeindestrassen verdeutlichen den Eintritt ins Siedlungsgebiet.

Parkierung optimieren

Es stehen ausreichend Abstellplätze für alle Nutzungen, insbesondere auch für das Gewerbe zur Verfügung. Die Abstellplätze sind möglichst komfortabel nutzbar, die Verkehrssicherheit ist gewährleistet. Die Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen erfolgt nach einem einheitlichen Konzept.

Durchgangsverkehr verlagern

Der Durchgangsverkehr auf den Gemeindestrassen ist möglichst vollständig auf das Kantonsstrassennetz verlagert. Einmündungen aus Kantonsstrassen in Gemeindestrassen sind an die siedlungsorientierte Gestaltung der Gemeindestrassen angepasst. Lichtsignalanlagen des Kantons werden so betrieben, dass das Ausweichen über Gemeindestrassen für den Durchgangsverkehr nicht attraktiv ist.

Staus verlagern, Durchgangsverkehr verflüssigen, Einmündungen verbessern

Die Staus auf den Ortsdurchfahrten werden durch bauliche und betriebliche Massnahmen auf den Kantonsstrassen grösstenteils aus dem Siedlungsgebiet verlagert. Im Siedlungsgebiet fliesst der Verkehr zu Spitzenzeiten wellenweise, mit genügend Lücken, um ein sicheres Ein- und Ausfahren aus den Gemeindestrassen zu gewährleisten.

Verkehrsziele behördenverbindlich verankern

Die Verkehrsziele auf den Gemeindestrassen und auf den Kantonstrassen im Siedlungsgebiet sind behördenverbindlich im Verkehrsrichtplan der Gemeinde verankert. Damit ist sichergestellt, dass auch die kantonalen Behörden frühzeitig über die bei ihren Planungen zu berücksichtigenden Ziele der Gemeinde informiert sind. Wo nötig sind die Anforderungen der Gemeinde genügend konkretisiert, so dass sie bei kantonalen Projektierungen kurzfristig eingespeist werden können.

Planerische Massnahmen

vgl. Plan 1. Massnahmenplan Planungsgrundlagen

Strategische Ziele	Sachziele	Massnahme	
Verkehrsziele behördenverbindlich verankern	Verkehrsrichtplan überarbeiten	P1	Festlegen von: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Zielzustand Verkehrsnetz ✓ Strassenfunktionen ✓ Eintrittspforten übergeordnetes Netz ins Siedlungsgebiet ✓ Parkierung ✓ Siedlungsorientierte Umgestaltung und Betrieb Wehntalerstrasse ✓ Buchserstrasse abklassieren
Verkehrsnetz optimieren	Anforderungen an die Schnittstellen zum übergeordneten Netz definieren	P2	Projektieren siedlungsorientierte Einmündung Geerenstrasse/Schwenkelbergstrasse und Hinwirken auf siedlungsorientierten Betrieb
		P3	Projektieren siedlungsorientierte Einmündung Nasenwilerstrasse/ Schwenkelbergstrasse und Hinwirken auf siedlungsorientierten Betrieb
		P4	Projektieren siedlungsorientierte Einmündung Gumpenwiesenstrasse/ Schwenkelbergstrasse und Hinwirken auf siedlungsorientierten Betrieb
		P5	Projektieren siedlungsorientierte Einmündung Südstrasse in Wehntalerstrasse/ Schwenkelbergstrasse und Hinwirken auf siedlungsorientierten Betrieb
		P6	Hinwirken siedlungsorientierte Gestaltung und Betrieb Knoten Schwenkelbergstrasse / Niederhaslistrasse / Neeracherstrasse
	Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt erstellen	P7	Definieren Anforderungen der Gemeinde an siedlungsorientierteren Betrieb und Gestaltung der Wehntalerstrasse im Zentrum Umbau Sonnenkreuzung vorantreiben (inkl. Busbevorzugung und Veloinfrastruktur)

Strategische Ziele	Sachziele	Massnahme	
	Verkehrsbaulinien an die aktuellen Gegebenheiten anpassen	P8	Baulinie Zusammenschluss Leuenpungertstrasse/Industriestrasse aufheben und Wendeanlage Industriestrasse erstellen
	Zusammenhängendes Fuss- und Veloverkehrsnetz erstellen	P9	Detailplanung Fuss- und Velonetz erstellen und umsetzen
	Lokale Schwachstellen beheben	P10	Erkannte lokales Optimierungspotential nach Möglichkeit ausschöpfen
Strassen siedlungsorientiert gestalten und betreiben	Erschliessung Bahnhof verbessern und Standortqualität erhöhen	P11	Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhof erstellen (Koordination SBB, Bus, Gemeinde)
Parkierung optimieren	Parkierung an aktuelle Gegebenheiten anpassen und entsprechend steuern	P12	Parkraumplanung erarbeiten und umsetzen

Massnahmen Motorisierter Individualverkehr (MIV)

vgl. Plan 2. Massnahmenplan MIV

sowie Plan 2a. Strassenklassierung und Strassenraumgestaltung Typ 1
und Plan 2b. Strassenklassierung und Strassenraumgestaltung Typ 2a

Strategische Ziele	Sachziele	Massnahme	
Durchgangsverkehr verlagern Staus verlagern, Durchgangsverkehr verflüssigen, Emissionen verringern	Riedweg / Leuenpungertstrasse gestalterisch optimieren	M1.1	Riedweg normgerecht ausbauen
		M1.2	Strassenfläche Leuenpungertstrasse auf Kat.-Nr. 2147 abparzellieren
		M1.3	Optimieren Verkehrsberuhigungsmassnahmen Leuenpungertstrasse
	Buchserstrasse (Hand) betrieblich und gestalterisch optimieren	M2.1	Buchserstrasse (Hand) Signalisation Tempo 60
		M2.2	Buchserstrasse (Hand) im Rahmen des Unterhalts auf Minimalbreite verschmälern
		M2.3	Buchserstrasse (Hand) für den MIV sperren (Abhängigkeit Gemeinde Buchs)

Strategische Ziele	Sachziele	Massnahme	
	Durchgangsverkehr bei den Ortseingängen so dosieren, dass der Verkehr innerorts fließen kann	M3	Dosierungsanlagen auf Wehntalerstrasse zur Stauverlagerung aus den Wohngebieten beim Kanton zur Umsetzung beantragen
Strassen siedlungsorientiert gestalten und betreiben	Negative Auswirkungen des Verkehrs in den Wohnquartieren verringern (Strassen Typ 1 vgl. Plan 2a.) (Strassen Typ 2a vgl. Plan 2b.)	M4	Tempo 30 auf den siedlungsorientierten Strassen Typ 1 einführen
		M5	Bei Sanierungen von siedlungsorientierten Strassen Typ 1 siedlungsverträglichere Gestaltung prüfen und wo möglich umsetzen
		M6	Siedlungsorientierte Strassen Typ 2a bei Sanierungen siedlungsverträglicher gestalten
	Strassenraum an die Zentrumsfunktion anpassen	M7	Siedlungsorientierte Gestaltung Bahnhofstrasse gemäss vorliegendem Betriebs- und Gestaltungskonzept Zentrum
	Optimierung der Wohnqualität / Aufenthaltsqualität	M8	Temporeduktion Burghof auf 60 km/h bei KAPO beantragen
Sicherheit und Hinderungsfreiheit gewährleisten	Verkehrssicherheit der kritischen Knoten erhöhen	M9	Road Safety Audit für alle sicherheitskritischen Knoten
Verkehrsemissionen reduzieren	Lärmemissionen reduzieren	M10	Auf Signalisation durchgehend Tempo 60 auf Schwenkelbergstrasse hinwirken
		M11	Auf lärmreduzierende Massnahmen auf Kantonsstrassen hinwirken Reduktion der Emissionen auf den Gemeindestrassen durch siedlungsorientierte Gestaltung und Betrieb (vgl. M4 – M7)

Massnahmen Öffentlicher Verkehr (ÖV)

vgl. Plan 3. Massnahmenplan ÖV

Strategische Ziele	Sachziele	Massnahme	
Öffentlichen Verkehr verbessern	Bahnverkehr ausbauen	Ö1	Auf Doppelspurausbau und Takterhöhung der S-Bahn hinwirken
	Busverkehr ausbauen und optimieren	Ö2	Hinwirken auf Anpassung der Linienführung für eine verbesserte Erschliessung im Ort (Einkauf und Freizeit)
		Ö3	Hinwirken auf Takterhöhung und Verlängerung der Busbetriebszeiten
		Ö4	Darauf hinwirken, dass direkte Busverbindung nach Bülach wiedereingeführt wird

Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

vgl. Plan 4. Massnahmenplan Fuss- und Veloverkehr und 4a. Detailverzeichnis Fuss- und Veloverkehr

Strategische Ziele	Sachziele	Massnahme	
Veloverkehrsnetz optimieren, Sicherheit und Hindernisfreiheit gewährleisten	Durch punktuelle Massnahmen das Veloverkehrsnetz verbessern	V1	Überprüfen und Optimieren Veloverkehrsnetz gemäss Detailverzeichnis, soweit zweckmässig und möglich
	Netzlücken schliessen	V2	Kantonale Veloverbindungen durch kantonale Mitfinanzierung umsetzen
Fussverkehrsnetz optimieren, Sicherheit und Hindernisfreiheit gewährleisten	Durch punktuelle Massnahmen das Fussverkehrsnetz verbessern	F1	Überprüfen und Optimieren Fussverkehrsnetz gemäss Detailverzeichnis, soweit zweckmässig und möglich
	Verkehrssicherheit optimieren	F2	Anpassungen Strassenquerschnitte zur Optimierung Fussverkehrssicherheit