

# Teilstrategie 2030 Limmattal



Zürich, 20. Dezember 2017/MEJ

Unternehmensbereich Markt

Luggwegstrasse 65

Postfach 8048 Zürich

[www.vbz.ch](http://www.vbz.ch)

Jasmin Wiederkehr

Tel: +41 (0)44 411 46 11

Mail: [jasmin.wiederkehr@vbz.ch](mailto:jasmin.wiederkehr@vbz.ch)

## Teilstrategie 2030 Limmattal

### **Projektaufsicht**

Dominik Brühwiler, ZVV

Hans Konrad Bareiss, VBZ

### **Projektteam**

Jasmin Wiederkehr, VBZ (Projektleitung)

Andreas Meili, ZVV

Marcus Riedi, VBZ

### **Vertreter der Gemeinden**

Stefano Kunz, Stadt Schlieren

Roger Gerber, Stadt Schlieren

Jürg Bösch, Stadt Dietikon

Andreas Petermann, Stadt Dietikon

Monika Zeindler, Gemeinde Spreitenbach

Urs Emch, Gemeinde Bergdietikon

Markus Hugi, Gemeinde Würenlos

David Specker, Gemeinde Oberengstringen

Rolf Stucki, Gemeinde Unterengstringen

Simon Wirth, Gemeinde Unterengstringen

Martin Henke, Gemeinde Weiningen

Peter Vogel, Gemeinde Geroldswil

Thomas Bernegger, Gemeinde Oetwil a.d.L.

Urs Rimensberger, Gemeinde Urdorf

Patrick Wolf, Gemeinde Uitikon

Paul Gähler, Gemeinde Birmensdorf

### **Weitere Verteiler**

Werner Toggenburger, Amt für Verkehr

David Amrein, Baudirektion Zürich

Reto Kobi, BVU Kanton Argau

Daniel Issler, Projektleiter LTB

## Zusammenfassung

Mit der Teilstrategie Limmattal 2030 wollen die VBZ und der ZVV den aktuellen Entwicklungen im Limmattal Rechnung tragen und längerfristig die Strategie der Linienführungen festlegen. Es zeigt den Zielzustand 2030 nach dem heutigen Wissensstand auf. In der Teilstrategie wird ebenfalls die Realisierung der Limmattalbahn und der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn berücksichtigt. Durch den Einbezug der Städte und Gemeinden ist die Planung breit abgestützt.

Anhand aktueller Daten und Inputs von Städten und Gemeinden wird die heutige Situation analysiert. Es werden die Erschliessungsqualität, Siedlungs- und Kapazitätsprognosen, Stabilität und Verkehrsströme in der Analyse berücksichtigt. Daraus ergeben sich zwei Varianten, wovon die eine als vorteilhafter bewertet und zur Bestvariante ausgearbeitet wurde. Grundsätzlich wird in dieser auf starke Verkehrsäste und ein einfach merkbares Angebot gesetzt. So zum Beispiel in Urdorf, wo die Linien gebündelt werden. Auf Grund von Kapazitätsengpässen 2030 sollen verschiedene Linien verdichtet werden. Als wichtige Änderungen stehen die neuen Fahrbeziehungen Silbern – Oetwil a.d.L. und Silbern – Spreitenbach sowie die Verlängerung der Linie 307 nach Glanzenberg und Oberurdorf hervor. Die Linie 303 wird auf weiten Teilen durch die Limmattalbahn ersetzt. Von der Stadt Zürich her wird die Linie 83 nach Unterengstringen verlängert.

Die Änderungen und geänderten Linienführungen lösen verschiedene Infrastrukturanpassungen aus, die teilweise auch beim Bau der Limmattalbahn mitberücksichtigt werden müssen. Alle Massnahmen können nach der Inbetriebnahme der Limmattalbahn im Dezember 2022 umgesetzt werden. Kleinere Anpassungen sind auch vorgängig möglich.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>8</b>
1.1	Projektperimeter	8
1.2	Randbedingungen	9
1.3	Projektziel	9
1.4	Projektlauf	10
1.5	Projektorganisation	11
<b>2</b>	<b>Analyse</b>	<b>12</b>
2.1	<b>Erschliessungskarten und Siedlungsprognosen</b>	<b>12</b>
2.1.1	Stadt Dietikon	13
2.1.2	Stadt Schlieren	14
2.1.3	Oetwil a.d.L.	15
2.1.4	Geroldswil	16
2.1.5	Weiningen	17
2.1.6	Unteringstringen	18
2.1.7	Oberengstringen	19
2.1.8	Urdorf	20
2.1.9	Birmensdorf	21
2.1.10	Uitikon	22
2.1.11	Bergdietikon	23
2.1.12	Spreitenbach	24
2.1.13	Würenlos	25
2.1.14	Kapazitätsprognose bis 2030	26
2.2	<b>Stabilitätsanalyse</b>	<b>28</b>
2.2.1	Ast Fahrweidstrasse	28
2.2.2	Ast Engstringerstrasse	31
2.2.3	Ast Altstetten - Engstringen	34
2.2.4	Ast Urdorf - Birmensdorf	37

<b>2.3</b>	<b>Erkenntnisse aus der Analyse – Schwachstellen</b>	<b>39</b>
<b>2.4</b>	<b>Verkehrsströme</b>	<b>40</b>
2.4.1	Stadt Dietikon	40
2.4.2	Silbern	41
2.4.3	Stadt Schlieren	43
2.4.4	Oetwil a.d.L.	44
2.4.5	Geroldswil	45
2.4.6	Weiningen	46
2.4.7	Unteringstringen	47
2.4.8	Oberengstringen	48
2.4.9	Birmensdorf	49
2.4.10	Uitikon	50
2.4.11	Urdorf	51
2.4.12	Bergdietikon	52
2.4.13	Spreitenbach	53
2.4.14	Zusammenfassung aller Verkehrsströme	55
<b>3</b>	<b>Variantenstudium</b>	<b>56</b>
<b>3.1</b>	<b>Lösungsansätze</b>	<b>56</b>
<b>3.2</b>	<b>Varianten</b>	<b>58</b>
3.2.1	Variante 1	58
3.2.2	Variante 2	60
	<b>Variantenbeurteilung</b>	<b>62</b>
3.2.3	Stadt Dietikon	62
3.2.4	Stadt Schlieren	62
3.2.5	Oetwil a.d.L.	63
3.2.6	Geroldswil	63
3.2.7	Weiningen	64
3.2.8	Unteringstringen	64
3.2.9	Oberengstringen	65

3.2.10	Urdorf	65
3.2.11	Birmensdorf	66
3.2.12	Bergdietikon	66
3.2.13	Spreitenbach	66
<b>3.3</b>	<b>Variantenvergleich</b>	<b>67</b>
	<b>Lösungsansätze mit Wirkung auf Schwachstellen</b>	<b>68</b>
<b>3.4</b>	<b>Altstetten</b>	<b>70</b>
<b>3.5</b>	<b>Bestvariante</b>	<b>72</b>
<b>4</b>	<b>Linienportraits</b>	<b>76</b>
4.1	Linie 301	76
4.2	Linie 303	78
4.3	Linie 309	80
4.4	Linie 302	82
4.5	Linie 305	84
4.6	Linie 306	85
4.7	Linie 325	86
4.8	Linie 307	87
4.9	Linie 307 (Option Schlieren, Zentrum)	88
4.10	Linie 314	90
4.11	Linie 83	92
<b>5</b>	<b>Infrastruktur</b>	<b>94</b>
5.1	Dietikon	95
5.1.1	Erschliessung Gebiet Silbern	95
5.1.2	Haltestelle Silbern	98
5.1.3	Haltestelle Birmensdorferstrasse	101
5.2	Schlieren	102
5.3	Oetwil a.d.L.	102
5.4	Geroldswil	103
5.5	Unter- und Oberengstringen	104
5.5.1	Haltestelle Unterengstringen, Sennenbüel	104

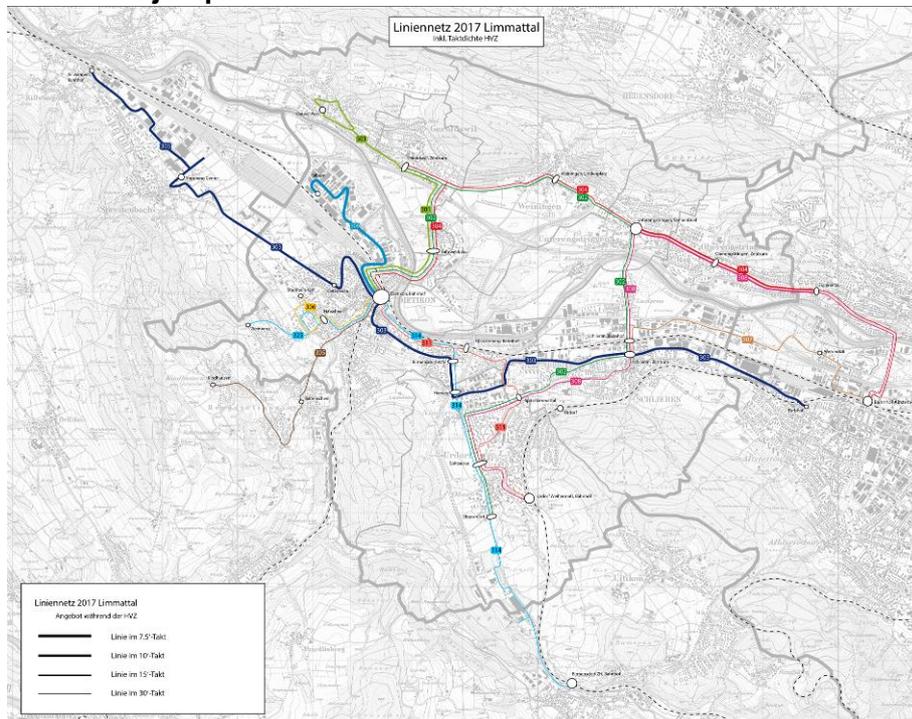
<b>5.6</b>	<b>Stadt Zürich</b>	<b>108</b>
<b>5.7</b>	<b>Spreitenbach</b>	<b>109</b>
<b>5.8</b>	<b>Urdorf</b>	<b>110</b>
5.8.1	Erschliessung Gebiet Schlierenstrasse	110
5.8.2	Haltestelle Herweg	111
5.8.3	Gewerbegebiet Bergermoos/Ristet	112
<b>6</b>	<b>Betriebskosten und Fahrzeugbedarf</b>	<b>114</b>
<b>7</b>	<b>Etappierung</b>	<b>115</b>
<b>7.1</b>	<b>Rückmeldungen der Gemeinden</b>	<b>116</b>
7.1.1	Stadt Schlieren	116
7.1.2	Stadt Dietikon	116
7.1.3	Gemeinde Spreitenbach	116
7.1.4	Gemeinde Bergdietikon	116
7.1.5	Gemeinde Würenlos	117
7.1.6	Gemeinde Oberengstringen	117
7.1.7	Gemeinde Unterengstringen	117
7.1.8	Gemeinde Weiningen	117
7.1.9	Gemeinde Geroldswil	117
7.1.10	Gemeinde Oetwil a.d.L.	118
7.1.11	Gemeinde Urdorf	118
7.1.12	Gemeinde Uitikon	118
7.1.13	Gemeinde Birmensorf	118
<b>7.2</b>	<b>Rückmeldung ZVV</b>	<b>118</b>
 <b>Anhang 120</b>		
<b>I.</b>	<b>Projektperimeter und Liniennetzplan</b>	<b>122</b>
<b>II.</b>	<b>Bestvariante Liniennetzplan</b>	<b>124</b>
<b>III.</b>	<b>Übersicht Infrastrukturanpassungen</b>	<b>126</b>

## 1 Ausgangslage

In der Agglomeration Limmattal wurde bis dato eine Langfristplanung erarbeitet. Die Strategie stammt aus dem Jahr 2007. Ein grosser Teil der Projekte wurde in den vergangenen Fahrplanverfahren umgesetzt. Da sich das Umfeld markant veränderte, möchten die VBZ und der ZVV mit einer neuen Langfristplanung im Limmattal die Strategie der Linienentwicklung langfristig festlegen. Dabei soll das langfristige Buskonzept auf folgende Einflüsse und Veränderungen reagieren:

- Auf die mittel- und langfristige Siedlungsentwicklung (EW/AP)
- Auf die mittel- und langfristige Verkehrsentwicklung (Strassen / öV-Netz)
- Auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes
- Auf die Erschliessungsqualität

### 1.1 Projektperimeter



Eine vergrösserte Karte befindet sich im Anhang I

## 1.2 Randbedingungen

Bereits im Buskonzept Limmattal 2007 wurde die Limmattalbahn (LTB) berücksichtigt. Dem Realisierungskredit hat das Zürcher Stimmvolk am 22. November 2015 und der Grosse Rat des Kantons Aargau im Mai 2015 zugestimmt.

Die Strategie des ZVV und die kantonale Vorgabe zur Verkehrsentwicklung gelten als Rahmenbedingungen und werden in der Langfristplanung Limmattal 2030 als zwingende Vorgaben berücksichtigt. Ebenfalls ist die 4. Teilergänzungen Zürcher S-Bahn als Vorgabe zu berücksichtigen. Auch die Agglomerationsprogramme fliessen, mit den darin enthaltenen Projekten, in die Langfristplanung Limmattal ein.

Als Rahmenbedingung wird die städtische Vorgabe der 2000 Watt Gesellschaft, mind. 50% des Neuverkehrs mit dem öV abzuwickeln, als gegeben berücksichtigt. Die Vorgaben sind allerdings von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich.

Die Teilstrategie baut auf dem Richtplan auf, welcher am 18. März 2014 vom Kantonsrat festgelegt wurde.

## 1.3 Projektziel

Die Langfristplanung Limmattal 2030 basiert auf dem heutigen Wissenstand und zeigt den Zielzustand 2030 sowie die anstehenden Ausbauschritte des VBZ-Netzes (Busnetz Region) der nächsten zwölf Jahre (ab Fahrplanverfahren 2018/19) auf. Das Konzept ist breit abgestützt in den Gemeinden und dem Kanton Zürich (kooperative Planung). Die Langfristplanung gilt als Orientierungsrahmen für alle Planungspartner beim Kanton Zürich und in den Gemeinden. Des Weiteren sind darin wichtige Infrastrukturausbauten definiert, wobei die Aufwärtskompatibilität der Massnahmen sicher gestellt ist.

## 1.4 Projektablauf

### 1. Aufarbeitung der Grundlagen

- Analyse Ist-Zustand 2014 des heutigen Liniennetzes der Agglomeration (Belastungsteppiche und Verlustzeitanalysen)
- Analyse und Interpretation der Siedlungsentwicklungen
- Analyse und Interpretation der Verkehrsentwicklungen (gemäss regionalem Gesamtverkehrskonzept sofern vorhanden und kantonalen Projekten des Amt für Verkehr)
- Abgleich mit den Daten im Verkehrsmodell und Ableitung der Auswirkungen der Siedlungsentwicklungen und der Verkehrsentwicklungen auf die einzelnen VBZ-Linien

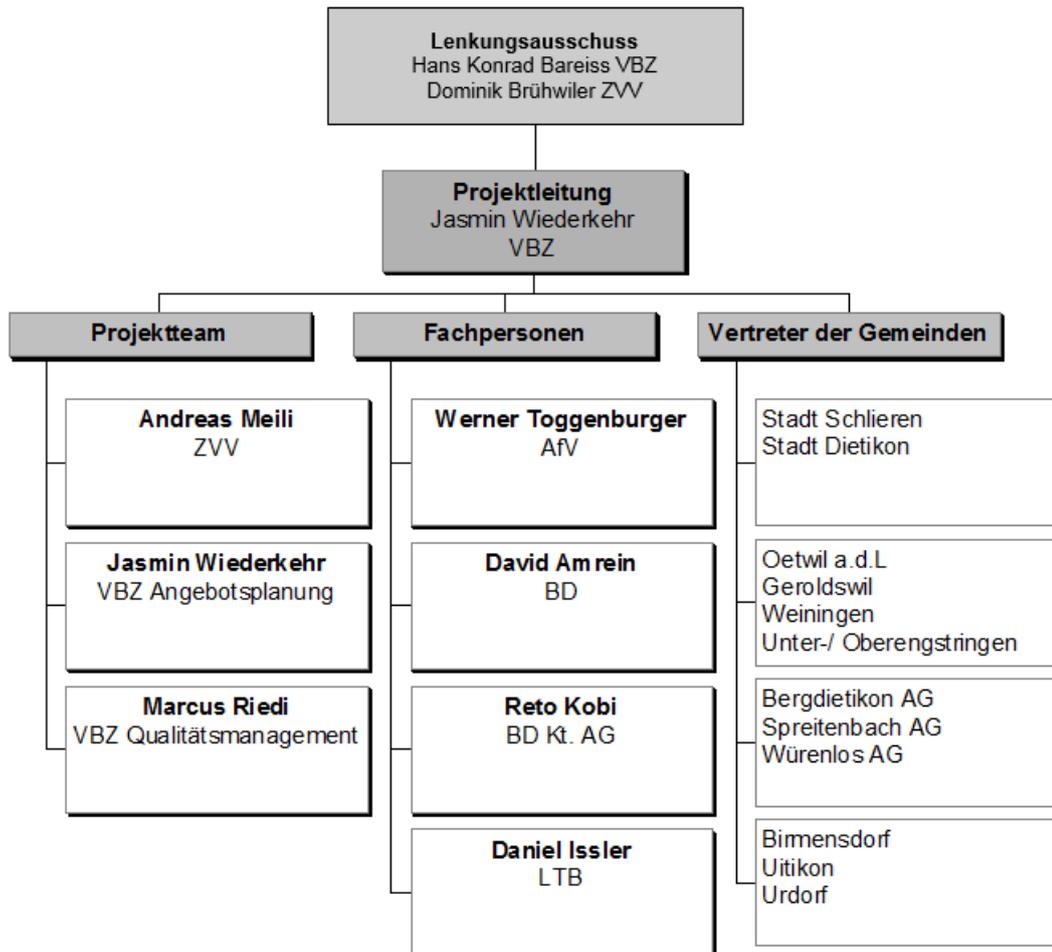
### 2. Entwicklung der Angebotskonzepte (Referenzzustand Fahrplan 2016)

- Variantenstudium und Bewertung der Varianten
- Konzeptentwurf im Rhythmus der Fahrplanverfahren (ggf. in Varianten)
- Bericht und Präsentationen erstellen

### 3. Genehmigung und Kommunikation

- Präsentationen in den Gemeinden
- Vernehmlassung VBZ intern (M-Meeting / GL)
- Vernehmlassung in den Gemeinden (RVK)
- Vernehmlassung beim ZVV

## 1.5 Projektorganisation



## 2 Analyse

Folgende Analysen wurden durchgeführt:

- Erschliessungskarten Busnetz 2016
- Siedlungsprognosen 2030
- Kapazitätsprognosen 2030
- Stabilitätsanalyse Busnetz 2015/ 2016
- Verkehrsströme öV 2015
- Verkehrsströme MIV 2015

### 2.1 Erschliessungskarten und Siedlungsprognosen

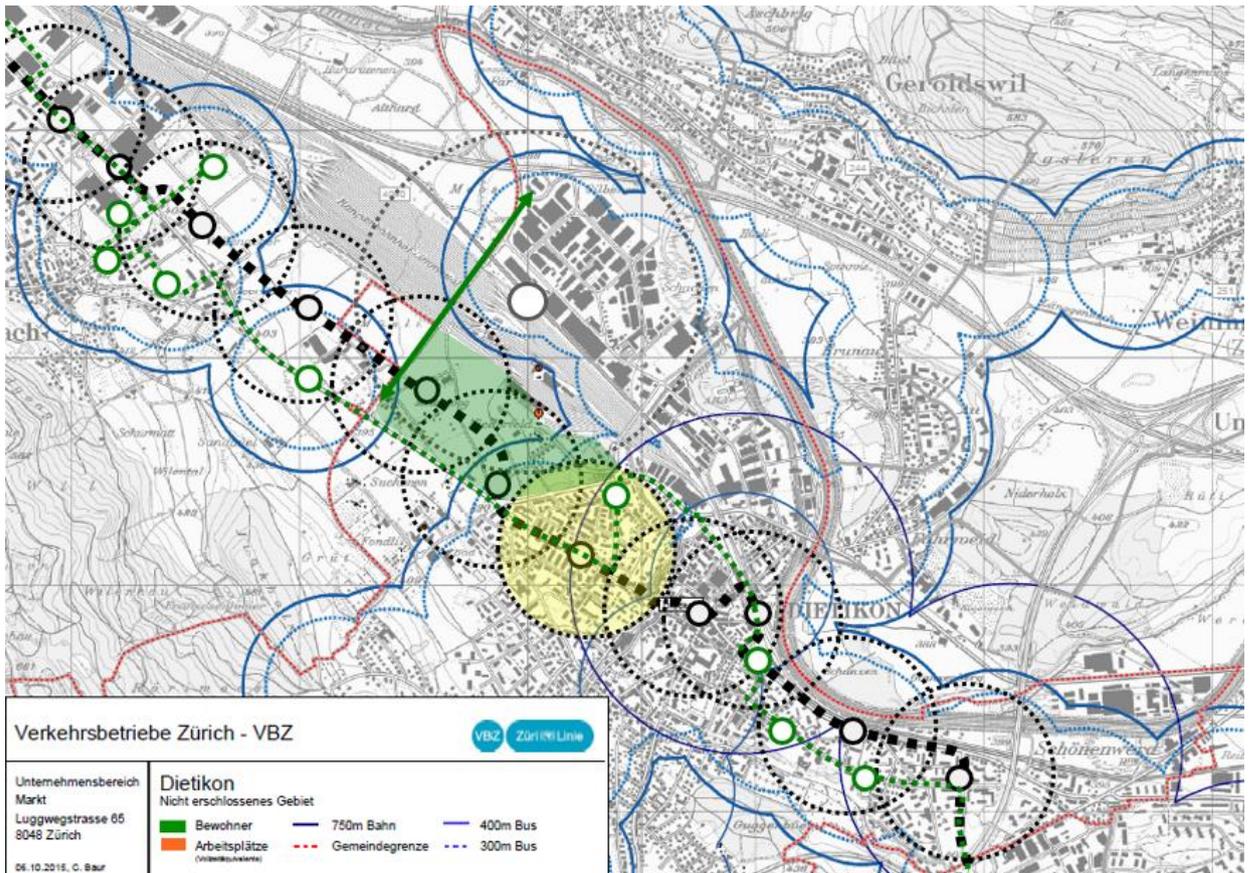
Das gesamte Busnetz 2016 wurde mit Erschliessungsradien von 300 m und 400 m hinterlegt (Legende in den Grafiken). Gebiete die im Einzugsradius von 400 Meter an einer Haltestelle der Feinerschliessung liegen, gelten nach der Angebotsverordnung des öffentlichen Verkehrs als erschlossen. Ebenfalls gelten Gebiete, die im Einzugsradius von 750 Meter an einer Haltestelle der Groberschliessung liegen, als erschlossen.<sup>1</sup> Arbeitsplätze und Anwohner ausserhalb des Erschliessungsperrimeters von 400 m wurden entsprechend markiert. Auf dieser Grundlage wurden die Entwicklungsgebiete der Gemeinden (soweit bekannt) bis 2030 ergänzt. Ebenfalls wurde die LTB als Randbedingung berücksichtigt. Das Resultat zeigt auf, in welchen Gemeinden mit Erschliessungslücken bis 2030 gerechnet werden muss bzw. welche Gebiete bereits heute als Erschliessungslücken (ab 300 Einwohner / Arbeitsplätze ausserhalb von 400 m Einzugsradius) gelten.

---

1

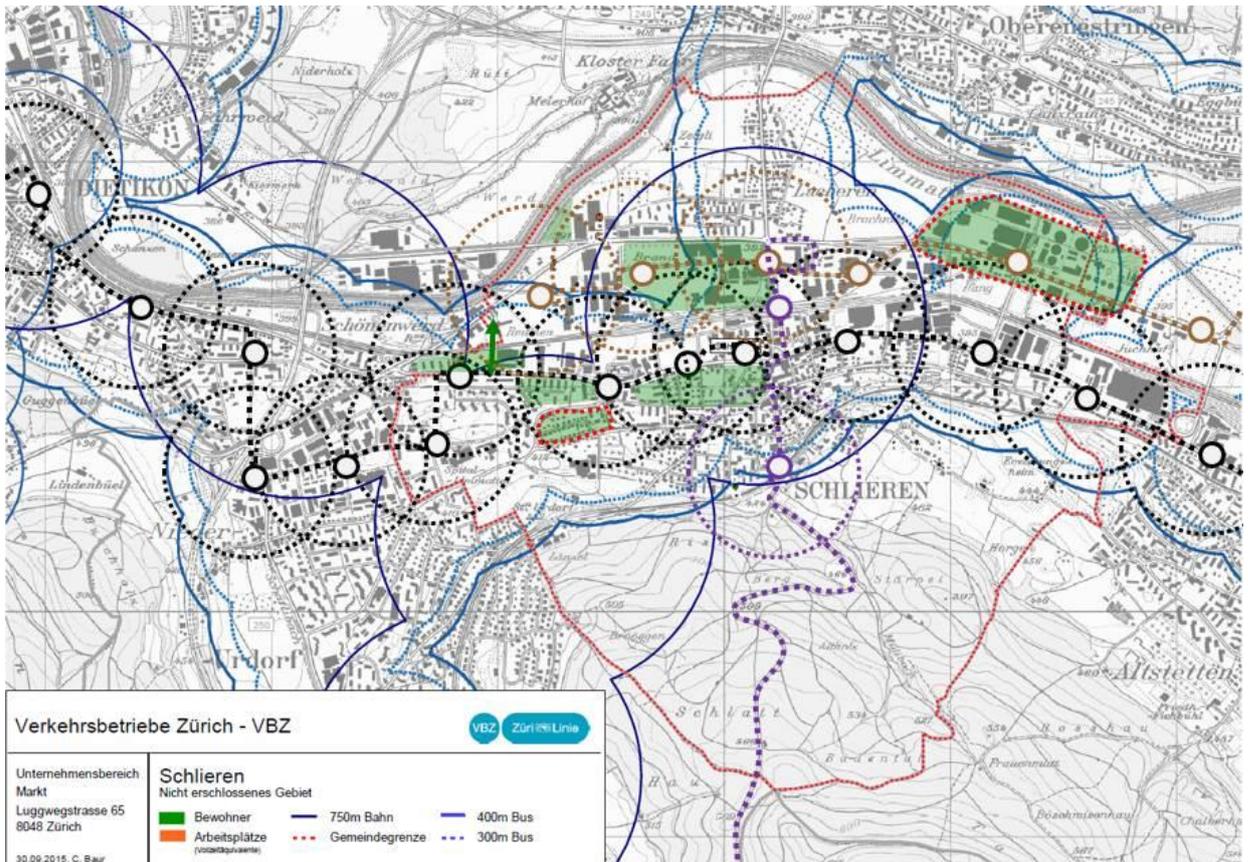
Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr, 740, § 4.

### 2.1.1 Stadt Dietikon



Die Verdichtungsgebiete / Entwicklungsgebiete der Stadt Dietikon (grüne Flächen) werden vollumfänglich durch die LTB abgedeckt. Auch das Gebiet Vorstadt wird mit der LTB in Zukunft erschlossen sein.

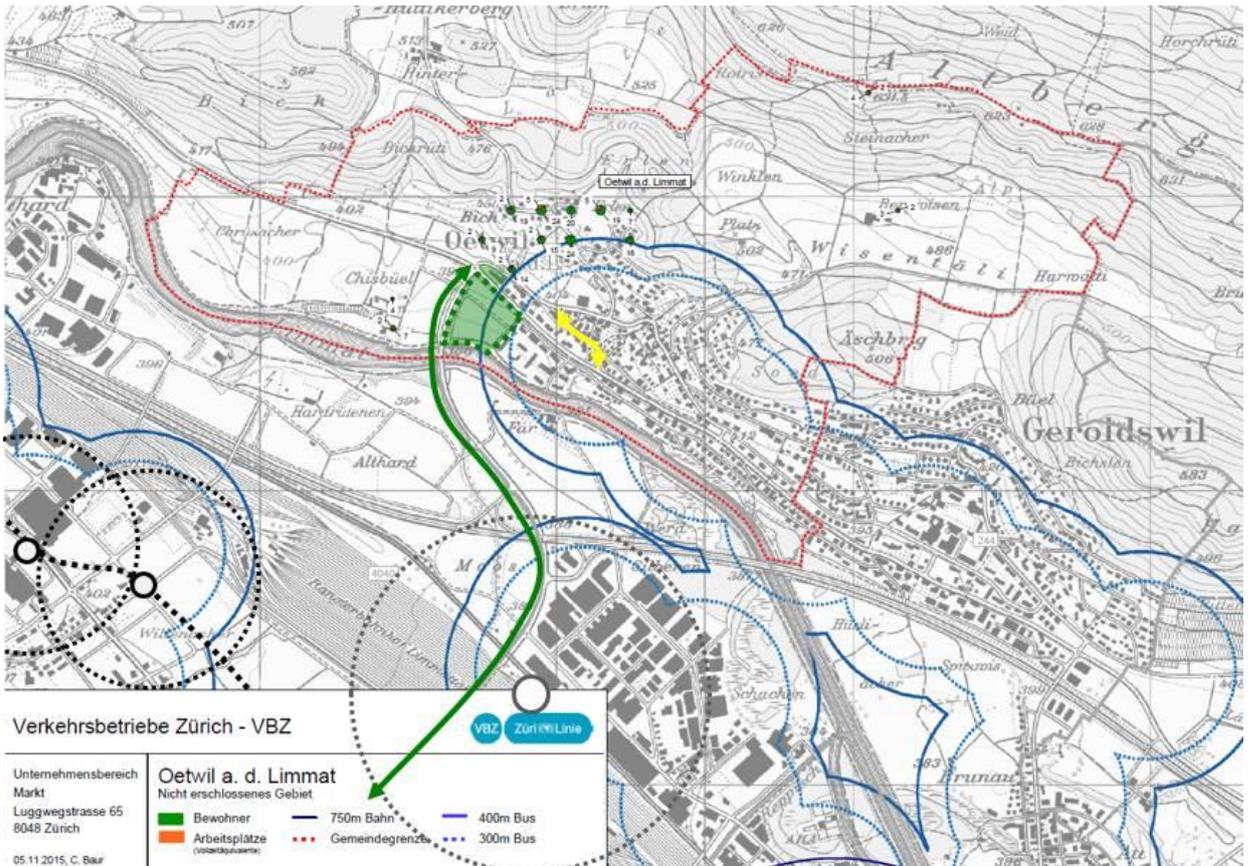
### 2.1.2 Stadt Schlieren



Das Verdichtungsgebiet entlang der Badenerstrasse (grüne Fläche) ist durch die LTB erschlossen. Verdichtungen in Reitmen/Rohr werden durch die Linie 307 abgedeckt und befinden sich im Einzugsradius (750 m) der S-Bahn. Die Linie 307 ist in der Gefässgrösse wie auch im Taktgefüge ausbaubar.

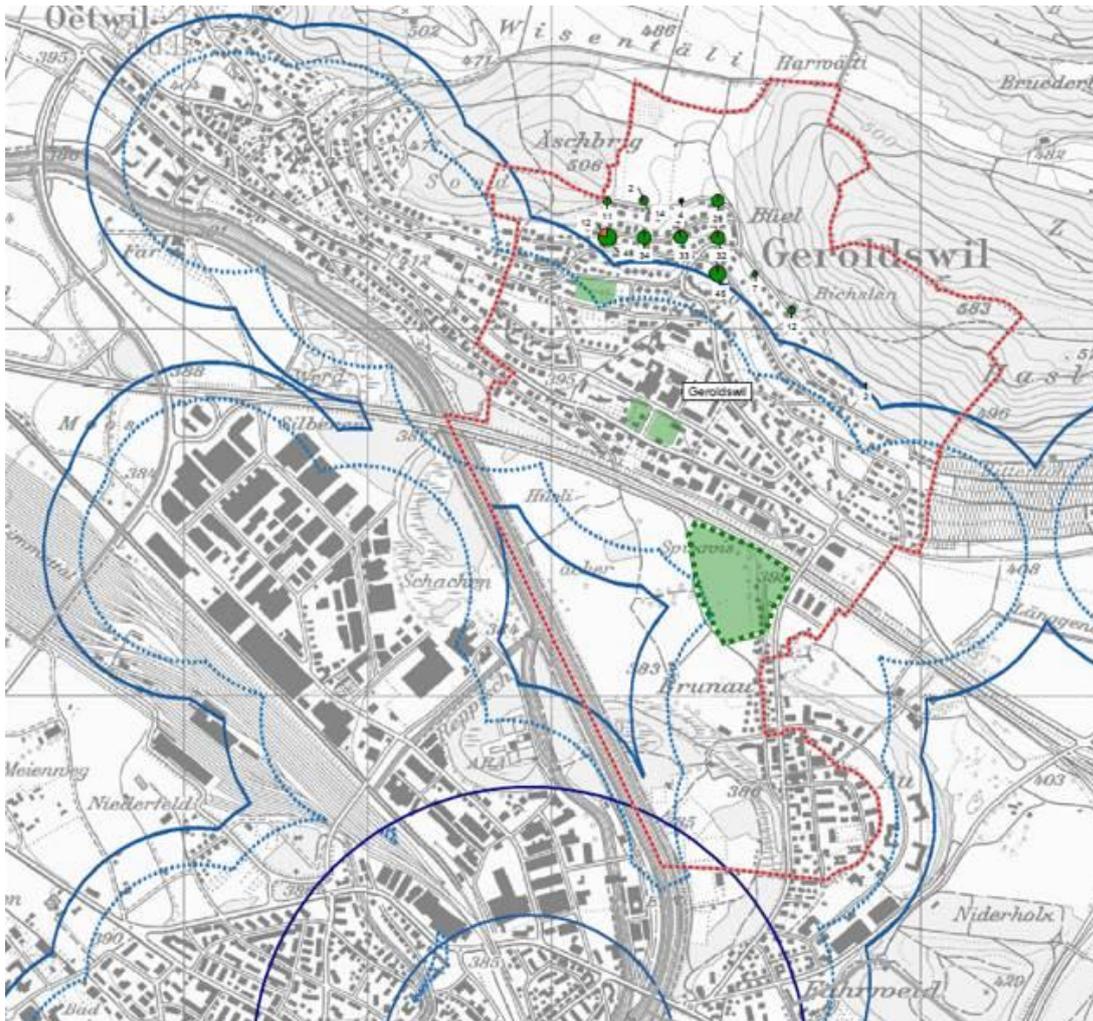
Verdichtungsgebiete welche nicht im Fokus der Stadt Schlieren liegen, jedoch durch den Kanton gefördert werden (grüne Fläche mit roter Umrandung), werden ebenfalls durch die LTB und die Linie 307 erschlossen.

2.1.3 Oetwil a.d.L.



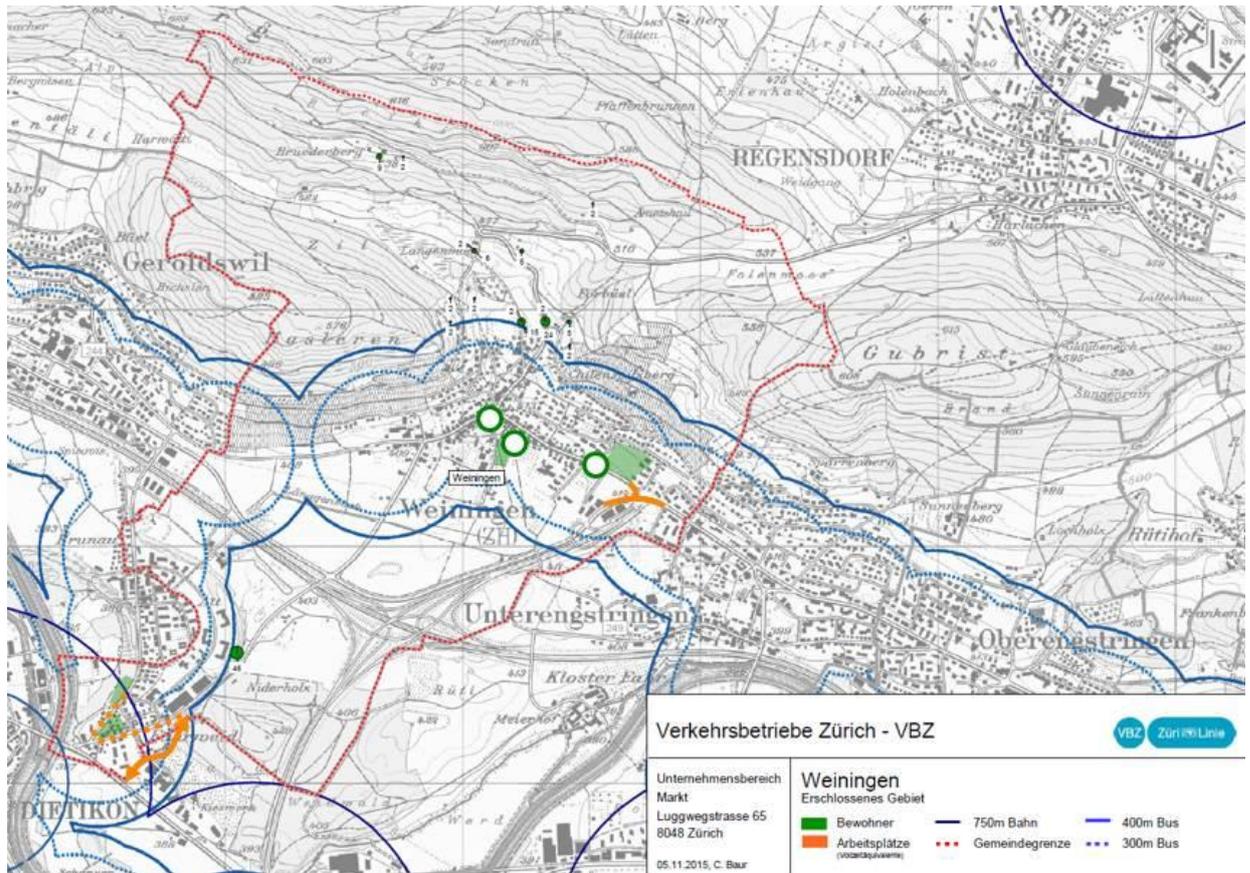
198 Einwohner befinden sich ausserhalb des Erschliessungsradius (400 m). Ab 300 Personen würde es als Erschliessungslücke gelten. Das Entwicklungsgebiet Bohnäckerstrasse und Mutschellenstrasse (grüne Fläche) wird vom heutigen Erschliessungsnetz nicht abgedeckt. Sollte das Gebiet überbaut werden, gilt es als Erschliessungslücke.

### 2.1.4 Geroldswil



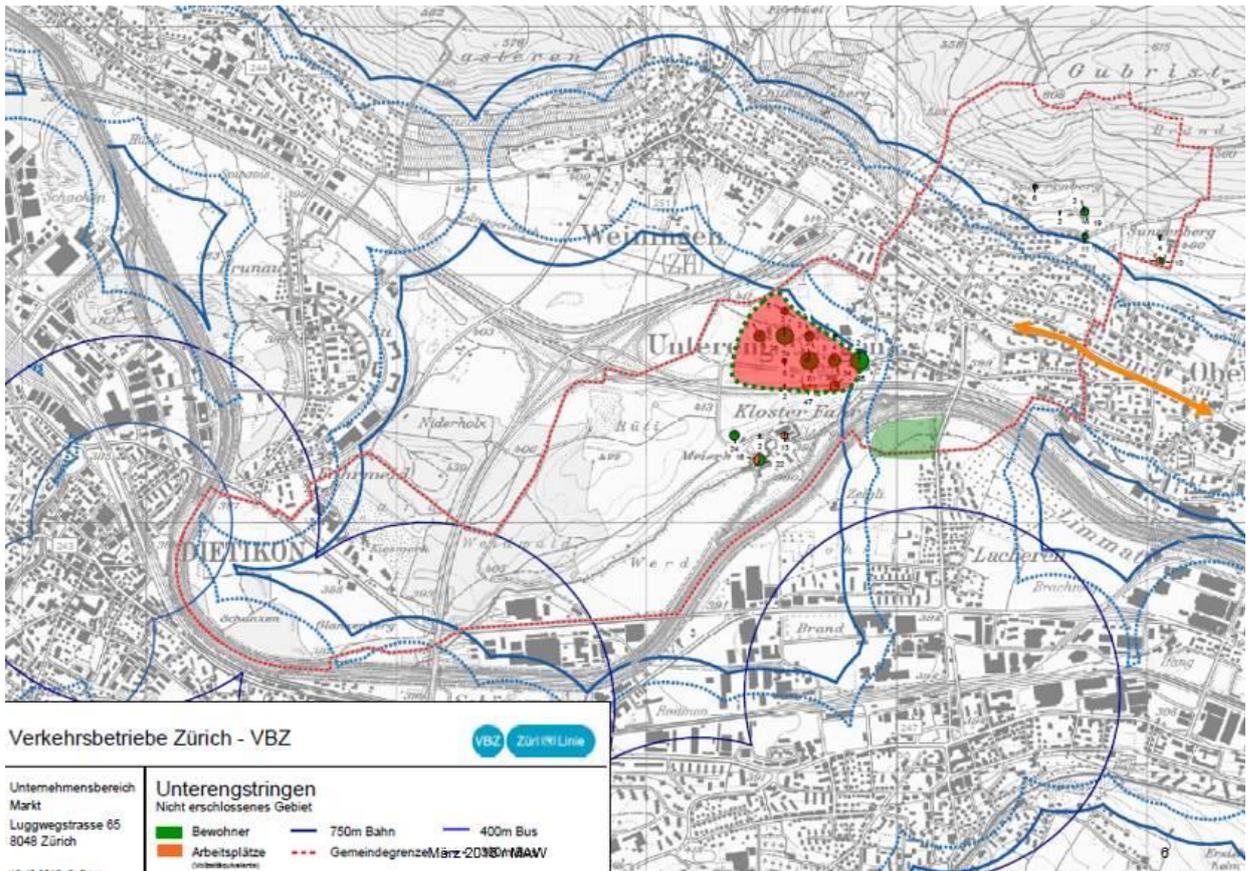
286 Personen befinden sich ausserhalb des Erschliessungsradius. Sämtliche Verdichtungsgebiete sind durch das bestehende Busnetz erschlossen.

### 2.1.5 Weiningen



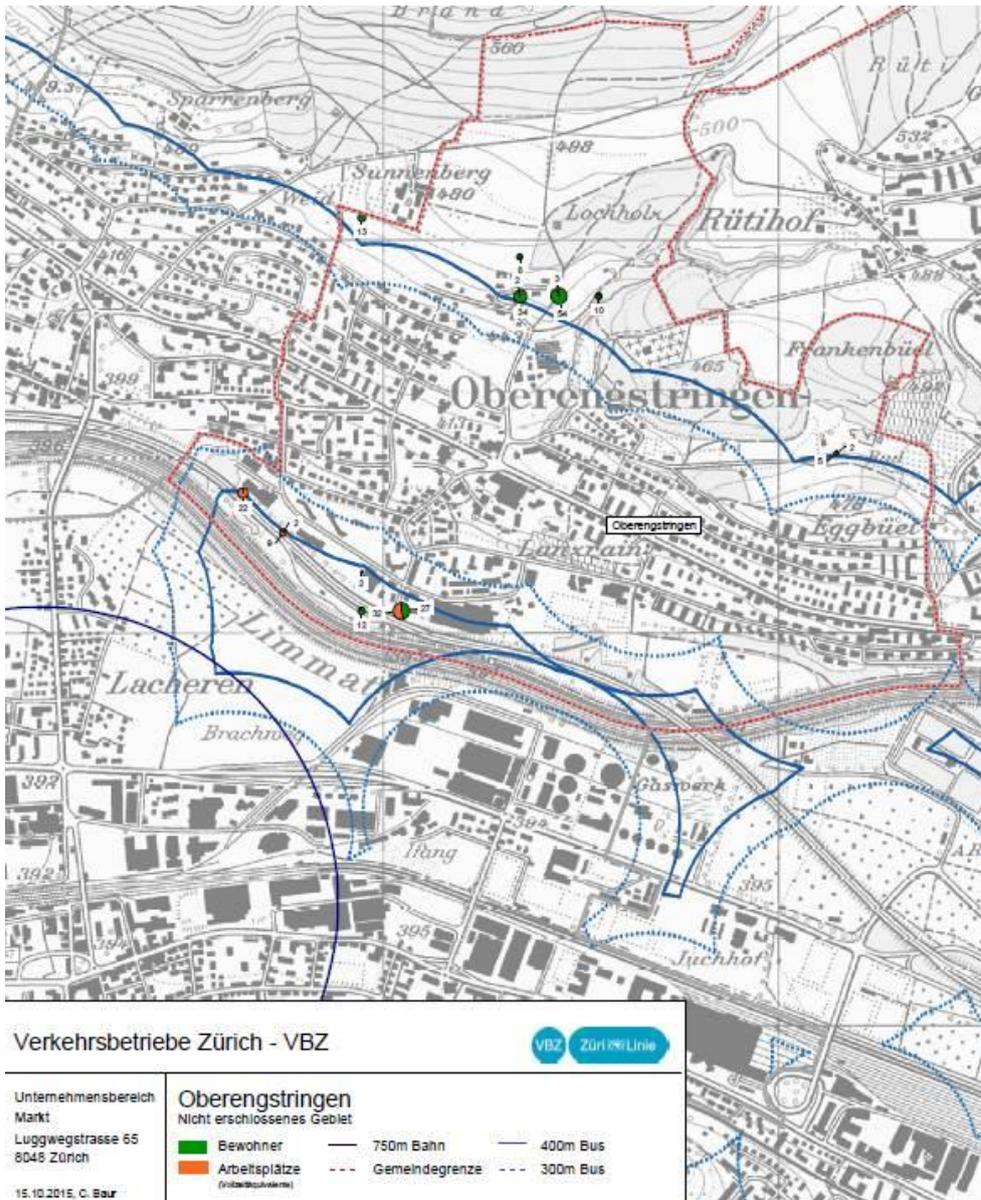
128 Personen befinden sich ausserhalb des Erschliessungsradius. Sämtliche Verdichtungsgebiete sind durch das bestehende Busnetz erschlossen.

### 2.1.6 Unterengstringen



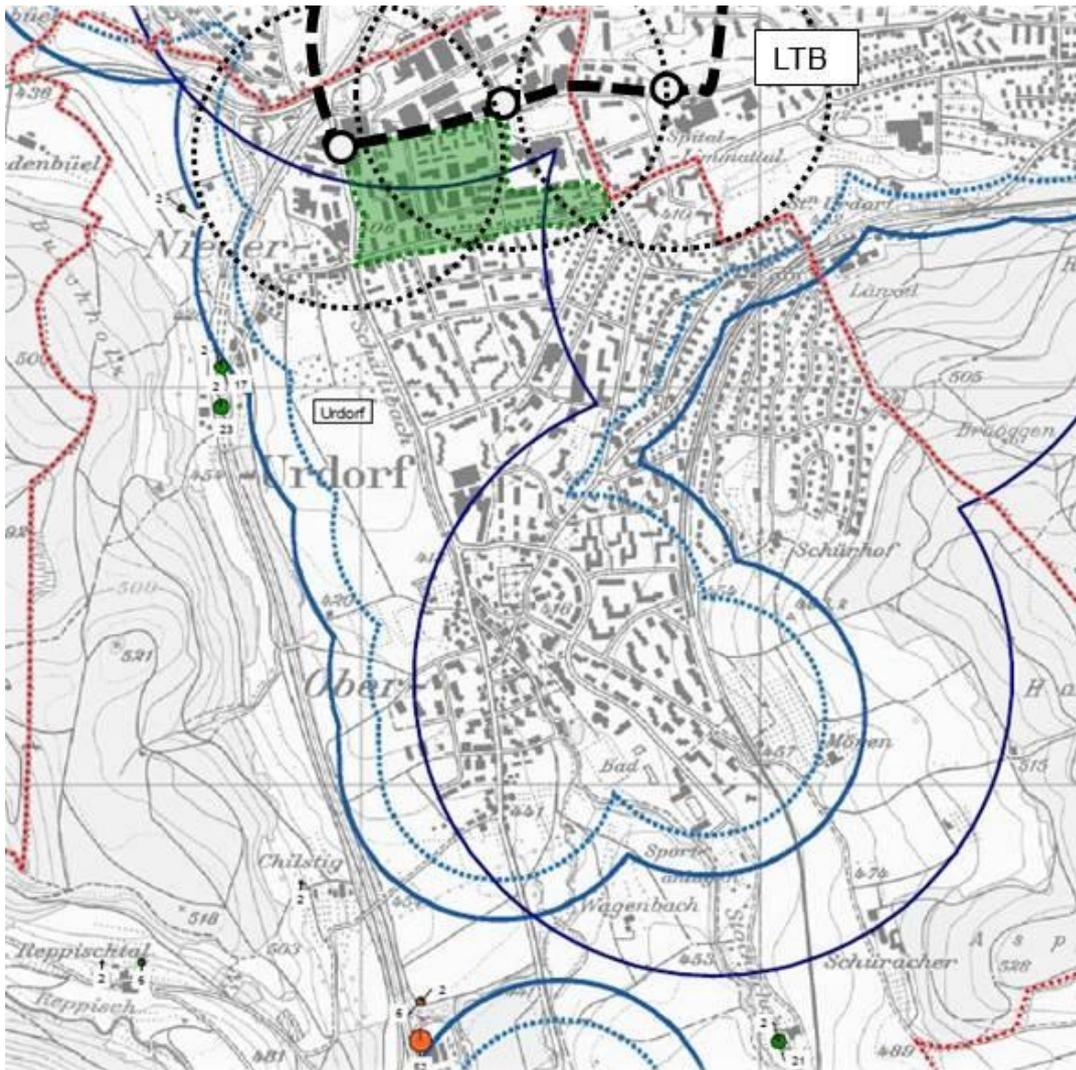
62/438/77 Personen befinden sich ausserhalb des Erschliessungsradius. Das Gebiet St. Niklausstrasse (rote Fläche) gilt heute bereits als Erschliessungslücke. Weitere Verdichtungen sind in der Umsetzung oder in Planung. Das Verdichtungsgebiet Langwies ist durch das bestehende Busnetz erschlossen.

### 2.1.7 Oberengstringen



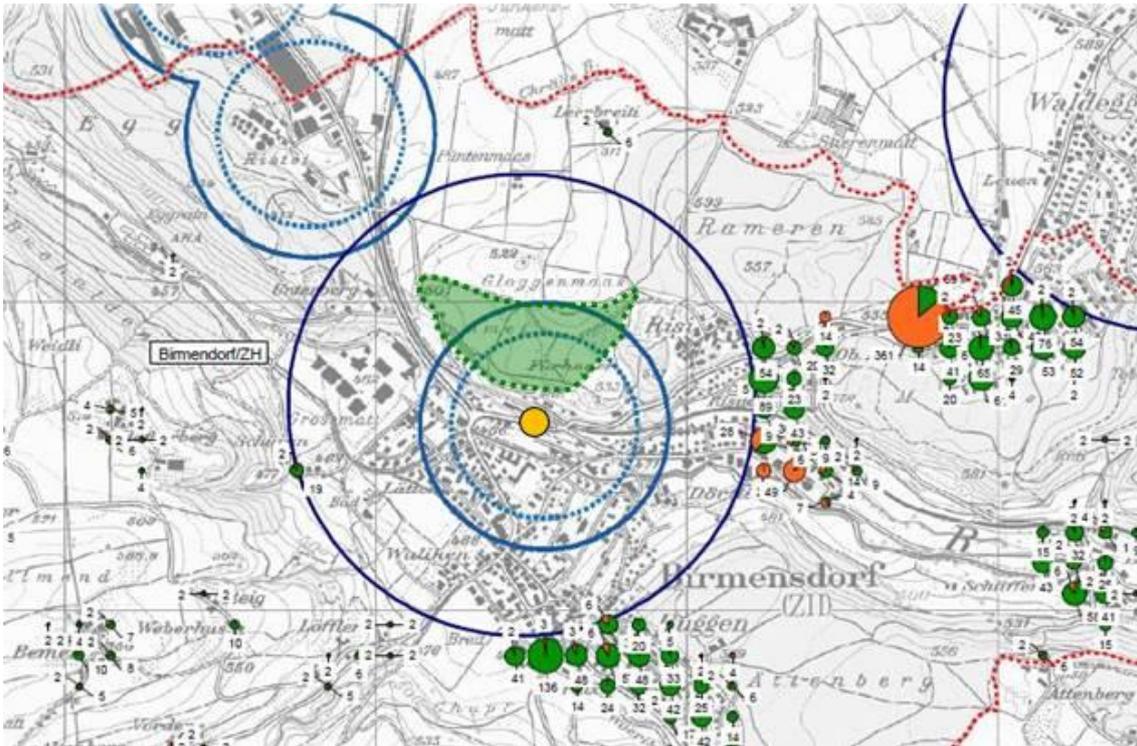
129/106 Personen befinden sich ausserhalb des Erschliessungsradius. In Unterengstringen sind keine Verdichtungen geplant.

### 2.1.8 Urdorf



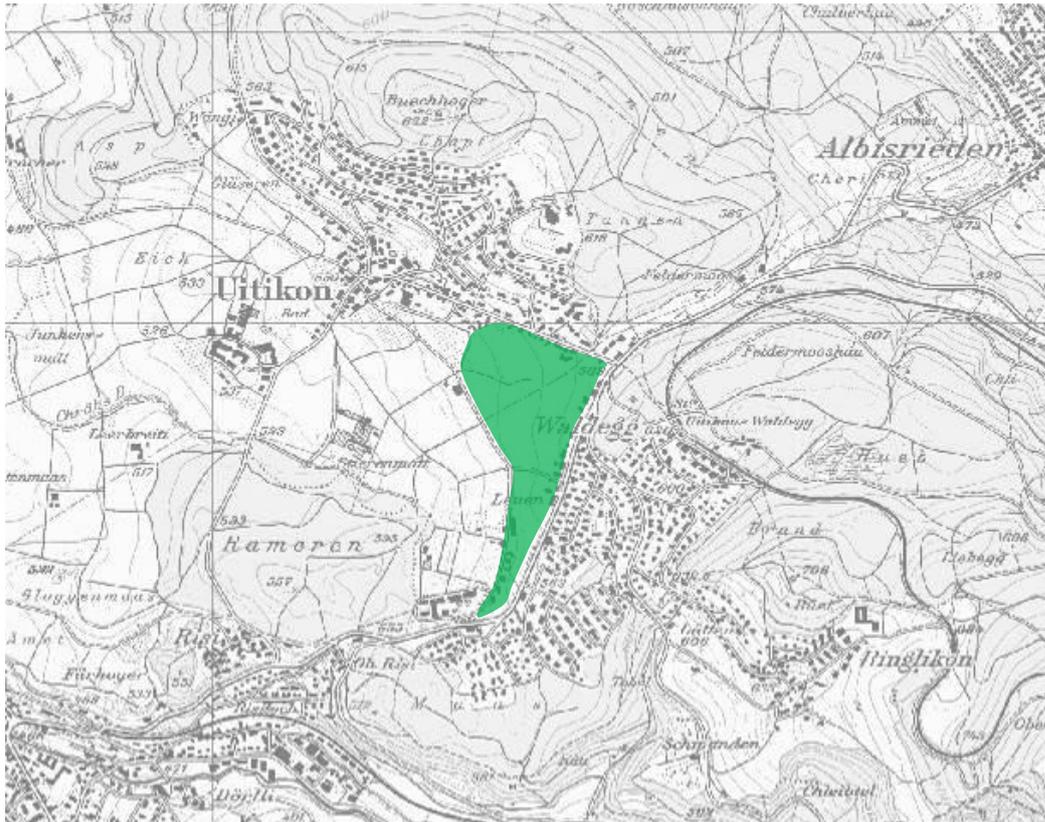
Auf Grund fehlender Baulandreserven wird ein sehr geringes Wachstum erwartet. Der Fokus liegt daher auf innerer Verdichtung. Das Entwicklungsgebiet in der Luberzen (grüne Fläche), nahe der Kantonsschule, wird durch die LTB erschlossen.

### 2.1.9 Birmensdorf



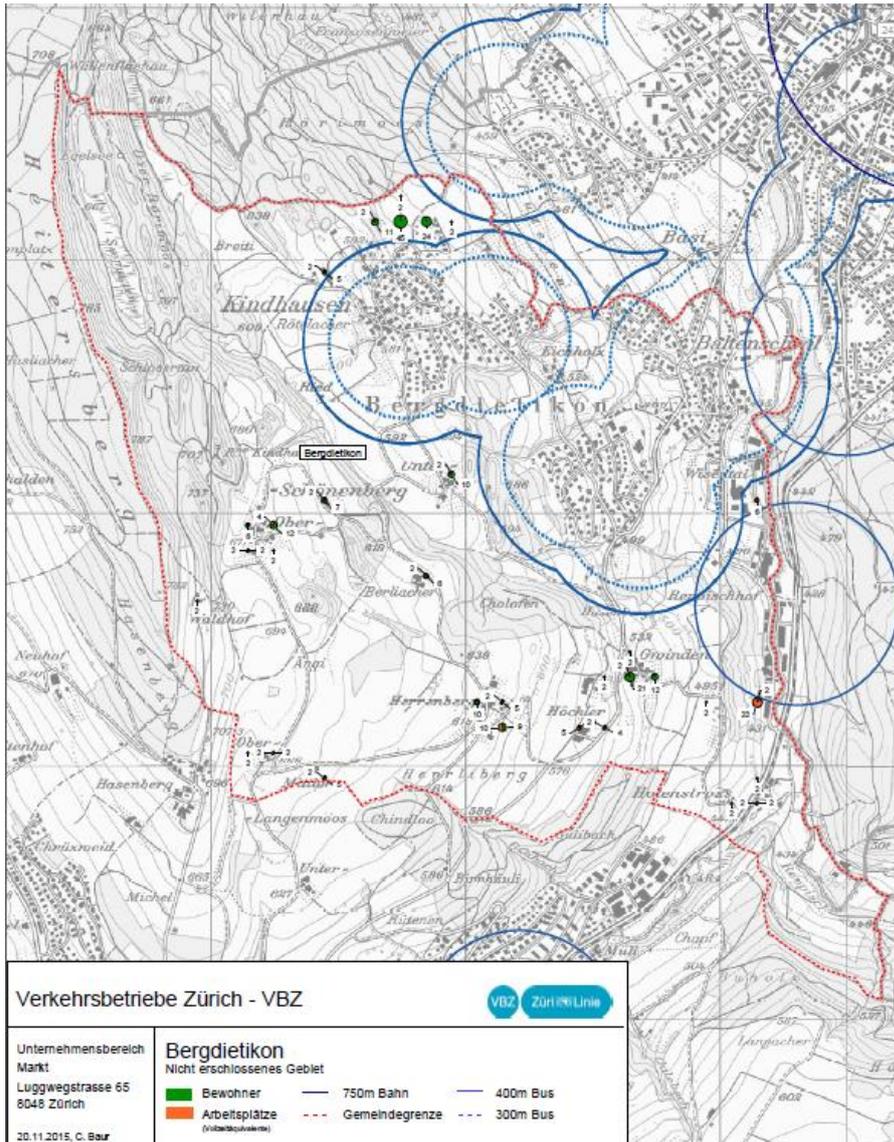
Im Gebiet Ämet entstehen demnächst Wohnungen für bis zu 800 Einwohner, dessen Erschliessung erfolgt über den nahegelegenen Bahnhof. Die Gemeinde Birmensdorf liegt im Marktgebiet von PostAuto AG. Die VBZ übernimmt in Birmensdorf nur die Erschliessung des Industriegebietes an der Urdorfstrasse und offeriert die Verbindung Birmensdorf – Dietikon.

### 2.1.10 Uitikon



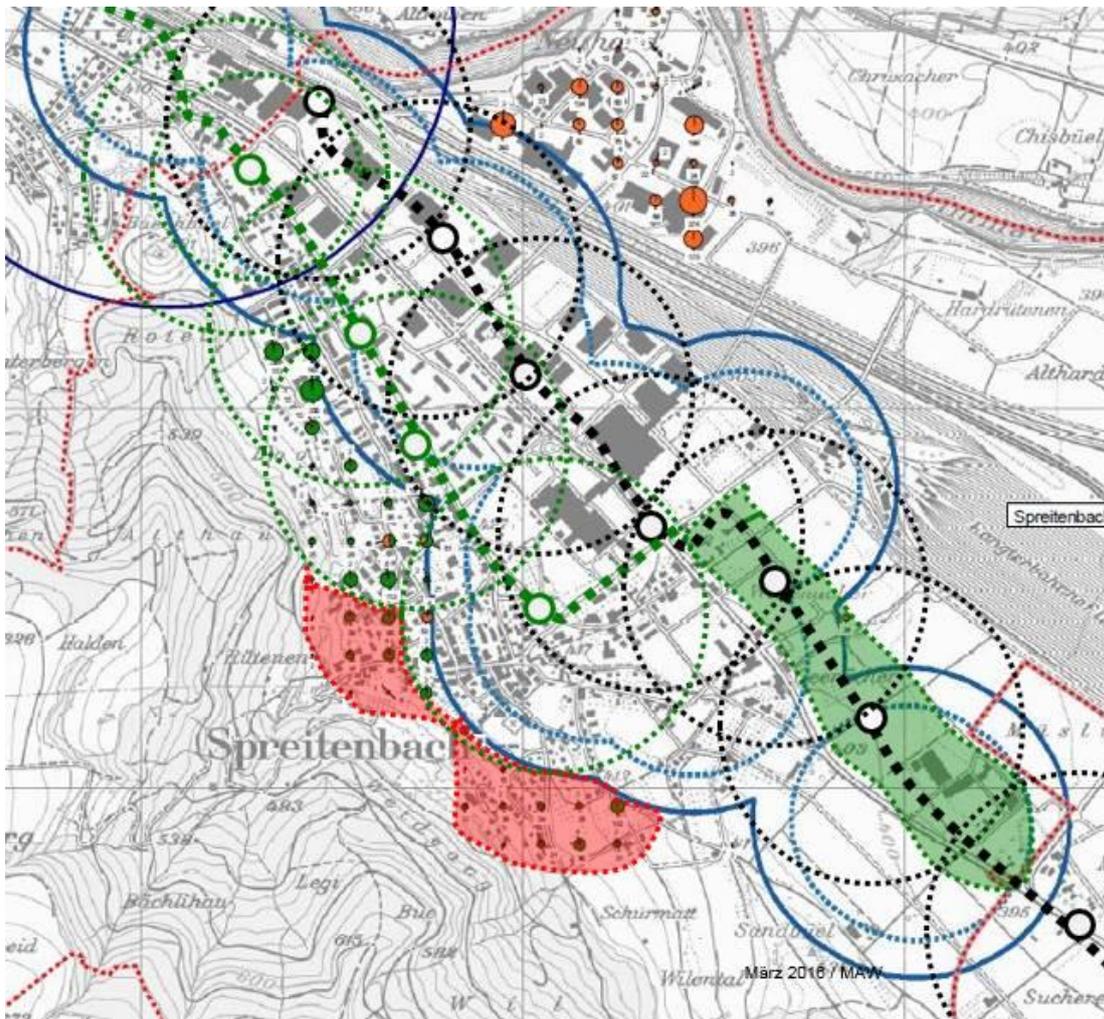
Uitikon liegt im Marktgebiet der PostAuto AG. Es bestehen zahlreiche Baulandreserven wobei sich das grösste Wachstum auf das Gebiet Leuen (grüne Fläche) konzentriert. In den nächsten Jahren wird mit einem Einwohnerwachstum von 4000 auf 5000 Personen gerechnet. Das Gebiet wird vollumfänglich durch diverse Buslinien der PostAuto AG und den nahen SZU-Bahnhof erschlossen.

### 2.1.11 Bergdietikon



198 Personen befinden sich ausserhalb des Erschliessungsradius. Bis 2030 rechnet Bergdietikon mit einem Zuwachs von 500 Einwohnern. Es sind keine grösseren Baugebiete geplant oder erwünscht.

### 2.1.12 Spreitenbach



1079 Personen befinden sich ausserhalb des Erschliessungsradius. Aktuell ist ein Buskonzept (Kanton Aargau) in Planung um den Dorfkern zu erschliessen, welcher derzeit eine Erschliessungslücke darstellt. In den bereits eingezonten Gebieten ist in den nächsten 2 bis 7 Jahren mit einem Zuwachs von 3000 Personen zu rechnen, bis 2030 wird von 15.000 Einwohnern ausgegangen (derzeit 11.000). Die Verdichtungsgebiete liegen entlang der Industriestrasse. Das Gebiet wird durch die LTB erschlossen.

### **2.1.13 Würenlos**

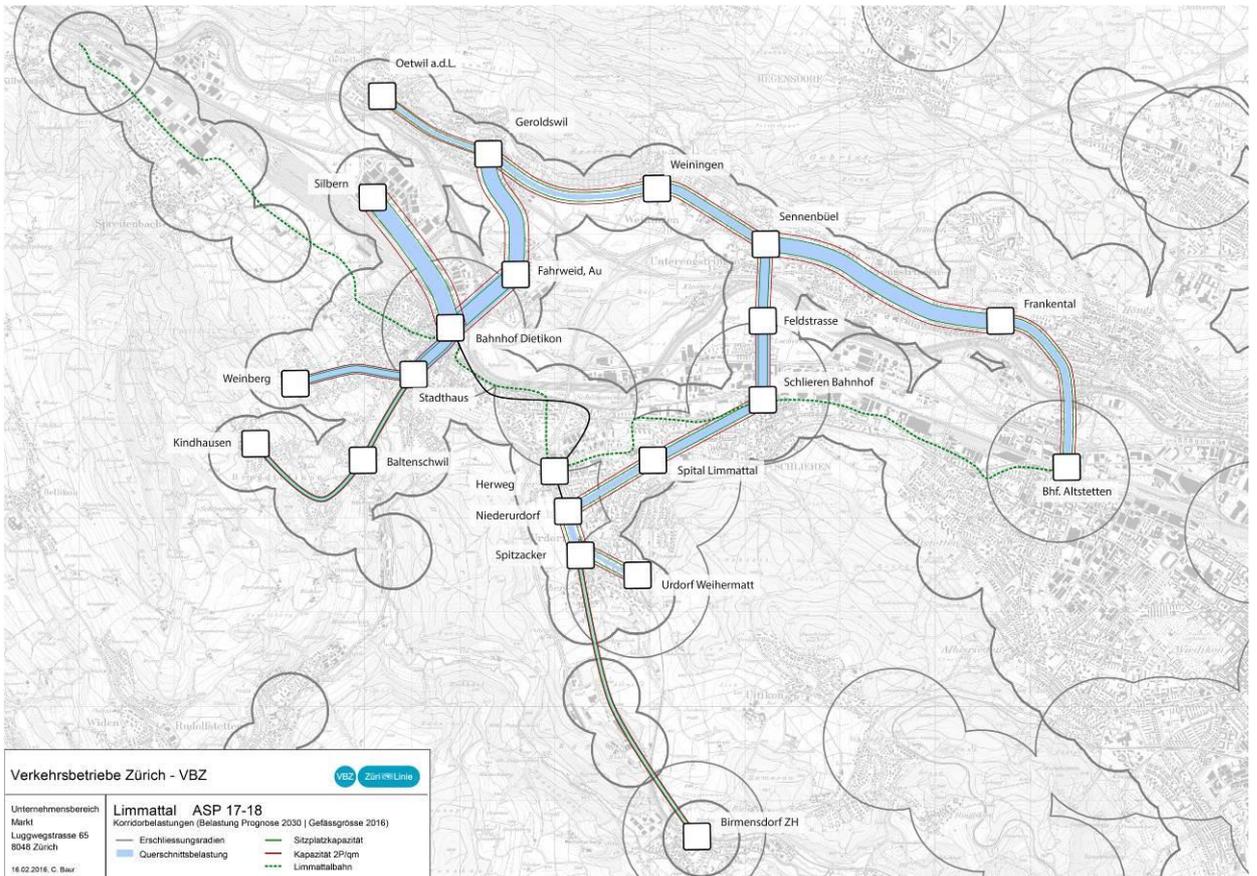
Die Erschliessung wird sowohl für den MIV als auch für den öV als komfortabel angesehen. Eine genaue Analyse erfolgt an dieser Stelle allerdings nicht, da das Gemeindegebiet nicht in der Marktverantwortung der VBZ liegt.

#### 2.1.14 Kapazitätsprognose bis 2030

Mit Hilfe des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich wurde eine Wachstumsprognose für das Limmattal im Jahr 2030 erstellt. Diese wurde auf das Kapazitätsangebot des Busnetzes 2016 gelegt und deren Auswirkungen ausgewertet. Dabei wurden die Sitzplatzkapazität (grüne Linien) und das Qualitätskriterium VBZ von 2 Personen pro m<sup>2</sup> im Jahresmittel (rote Linien) als Massstab verwendet. Die Querschnittsbelastungen wurden zwischen den wichtigsten Haltestellen betrachtet. Die Auswertungen wurden für die Morgen- und die Abendspitzen von Montag - Freitag gemacht.

Basierend auf dem heutigen Netz entstehen bis 2030 fünf Schwachstellen mit Kapazitätsengpässen. Folgende Abschnitte sind betroffen:

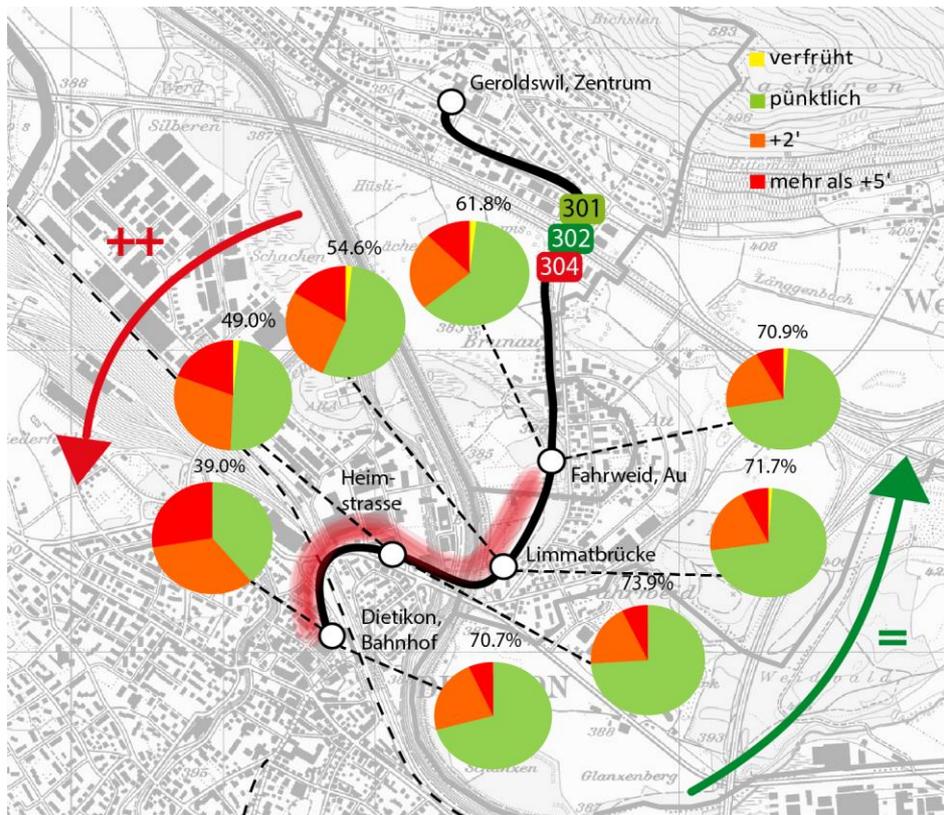
- Fahrweid Au – Bhf. Dietikon
- Dietikon, Stadthaus – Bhf. Dietikon
- Baltenschwil – Bhf. Dietikon
- Urdorf, Feldstrasse – Bhf. Schlieren
- Frankental – Bhf. Altstetten



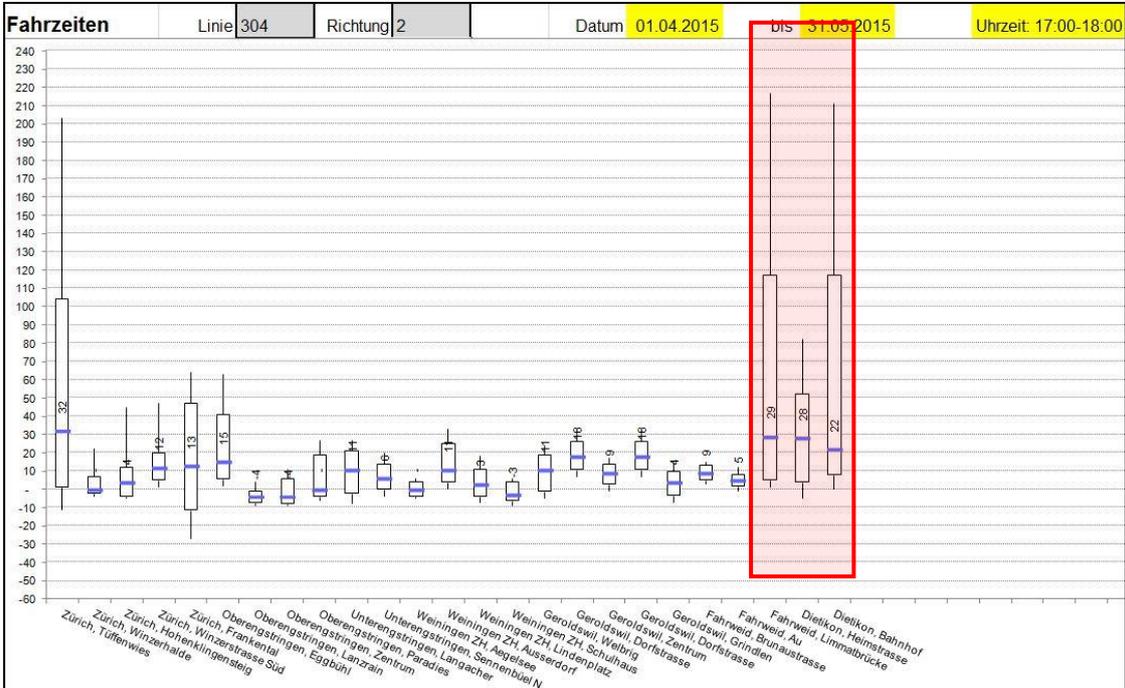
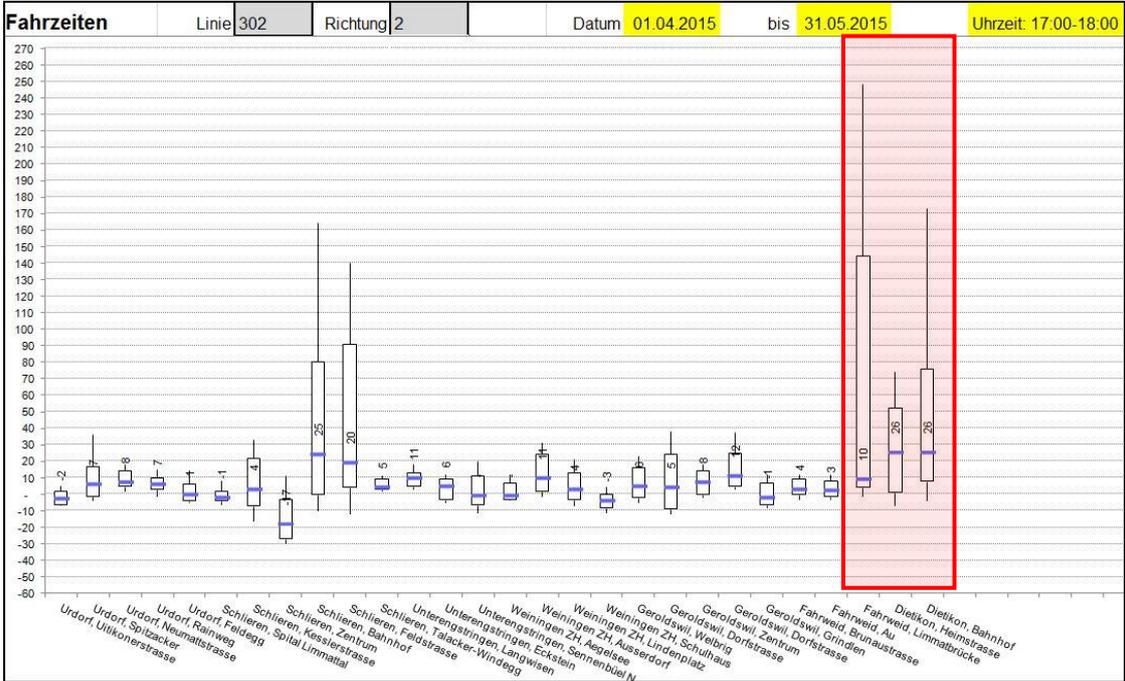
## 2.2 Stabilitätsanalyse

In der Stabilitätsanalyse wurden die Verspätungen im Jahr 2015 ausgewertet. Die Auswertungen wurden jeweils in der Morgenspitze von 7.00 - 8.00 Uhr und in der Abendspitze von 17.00 - 18.00 Uhr betrachtet.

### 2.2.1 Ast Fahrweidstrasse



Die meisten Verlustzeiten werden im Abschnitt Fahrweid, Au bis Bhf. Dietikon generiert. Die Pünktlichkeit sinkt von 61.8% auf 39.0%. In der Gegenrichtung vom Bhf. Dietikon bis Fahrweid, Au bleibt die Pünktlichkeit konstant um 71%.

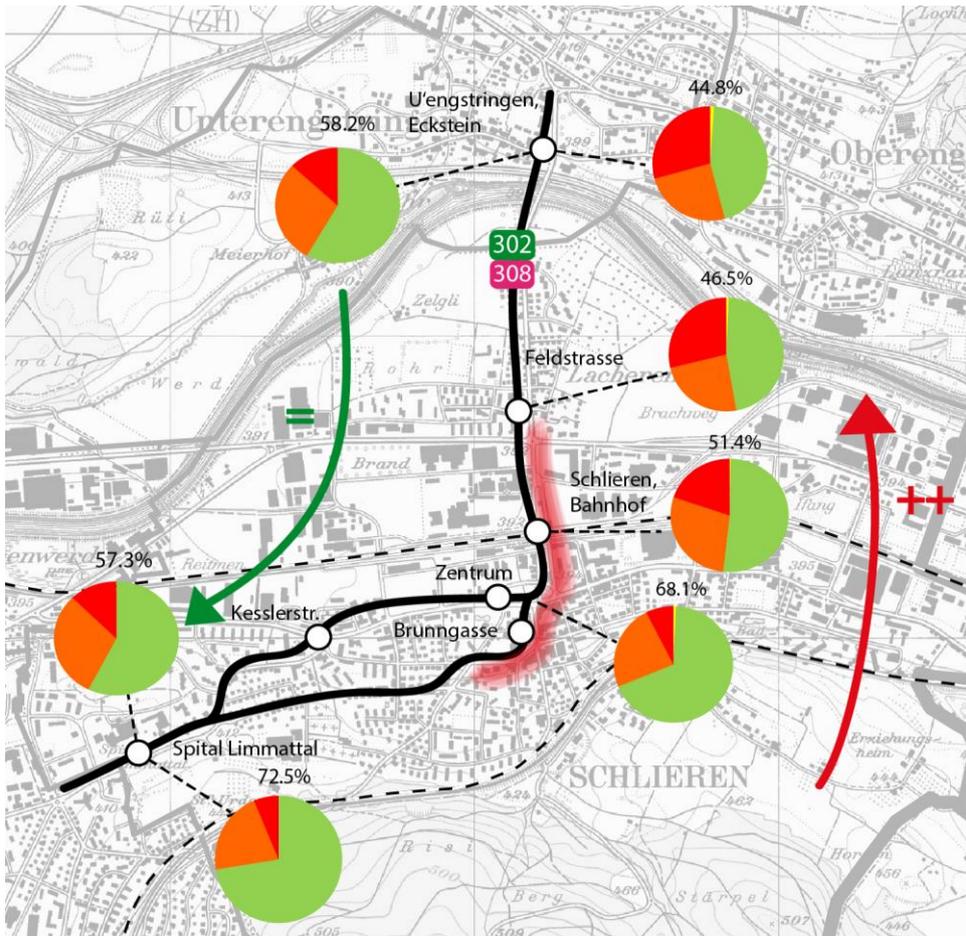


Die Verlustzeit betrifft alle Buslinien auf der Strecke Fahrweid, Au bis Bhf. Dietikon (rot). Zu erwähnen ist aber, dass die Linie 302 schon verspätet ab Bhf. Schlieren (siehe 2.2.2 Ast Engstringerstrasse) Richtung Dietikon verkehrt und die Linie 304 die Verspätungen von Altstetten (siehe 2.2.3 Ast Altstetten - Engstringen) mit sich bringt.

<b>Anteil mit mehr als 3 Minuten Verspätung</b>																						
	Kurs	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	1
	Fahrtweg	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE	OPOS - BDIE
	Ankunftszeit in: Dietikon, Bahnhof	05:19:12	05:49:12	06:04:12	06:21:30	06:36:30	06:51:30	07:06:30	07:21:30	07:36:30	07:51:30	08:06:30	08:21:30	08:36:30	08:50:30	09:05:30	09:20:30	09:37:00	09:50:30			
	Abfahrtszeit an Starthaltestelle	05:07:00	05:37:00	05:52:00	06:07:00	06:22:00	06:37:00	06:52:00	07:07:00	07:22:00	07:37:00	07:52:00	08:07:00	08:22:00	08:37:00	08:52:00	09:07:00	09:22:00	09:37:00			
1	Oetwil an der Limmat, Post	Oetwil an der Limmat, Oberdorf	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	2%	5%	21%	7%	5%	7%	0%	2%	0%	0%			
2	Oetwil an der Limmat, Oberdorf	Oetwil an der Limmat, Halde	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	2%	5%	21%	7%	5%	7%	0%	2%	0%	0%			
3	Oetwil an der Limmat, Halde	Geroldswil, Schweizacker	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	2%	5%	21%	10%	2%	7%	0%	0%	0%	0%			
4	Geroldswil, Schweizacker	Geroldswil, Zentrum	2%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	2%	5%	24%	10%	2%	7%	0%	0%	0%	0%			
5	Geroldswil, Zentrum	Geroldswil, Dorfstrasse	2%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	5%	2%	24%	12%	7%	5%	0%	2%	0%	0%			
6	Geroldswil, Dorfstrasse	Geroldswil, Grindlen	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	2%	24%	12%	10%	5%	0%	5%	5%	0%			
7	Geroldswil, Grindlen	Fahrweid, Brunastrasse	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%	5%	19%	10%	7%	5%	0%	5%	7%	0%			
8	Fahrweid, Brunastrasse	Fahrweid, Au	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	12%	5%	19%	10%	7%	5%	5%	5%	7%	0%			
9	Fahrweid, Au	Fahrweid, Limmattbrücke	5%	0%	0%	0%	0%	7%	7%	36%	24%	26%	12%	5%	2%	7%	5%	7%	0%			
10	Fahrweid, Limmattbrücke	Dietikon, Heimstrasse	5%	0%	0%	0%	0%	7%	10%	40%	26%	36%	17%	7%	2%	10%	7%	7%	2%			
11	Dietikon, Heimstrasse	Dietikon, Bahnhof	7%	2%	5%	0%	0%	7%	10%	46%	26%	36%	17%	7%	2%	10%	7%	7%	2%			

Alle Kurse zwischen 07.00 und 08.00 Uhr verlieren markant an Fahrzeit zwischen den Haltestellen Fahrweid, Au und Fahrweid, Limmattbrücke. Der Anteil von Kursen welche mehr als 3 Minuten Verspätung haben steigt um etwa 20%. Durch die teilweise hohen Verlustzeiten können in Dietikon nicht alle Anschlüsse erreicht werden

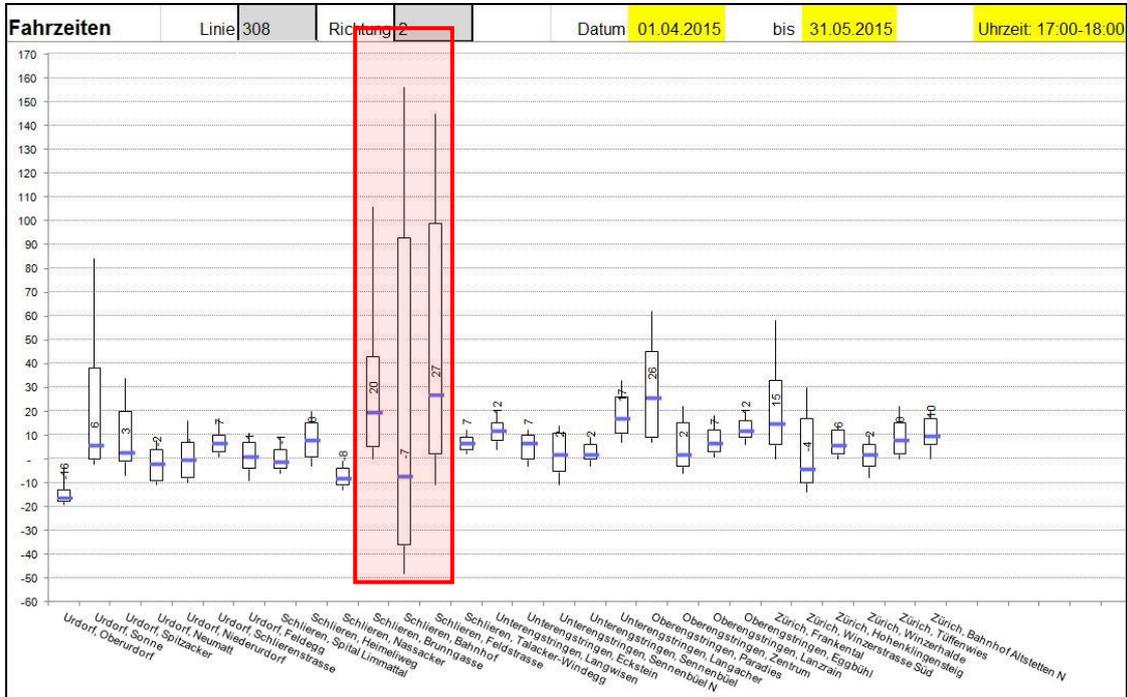
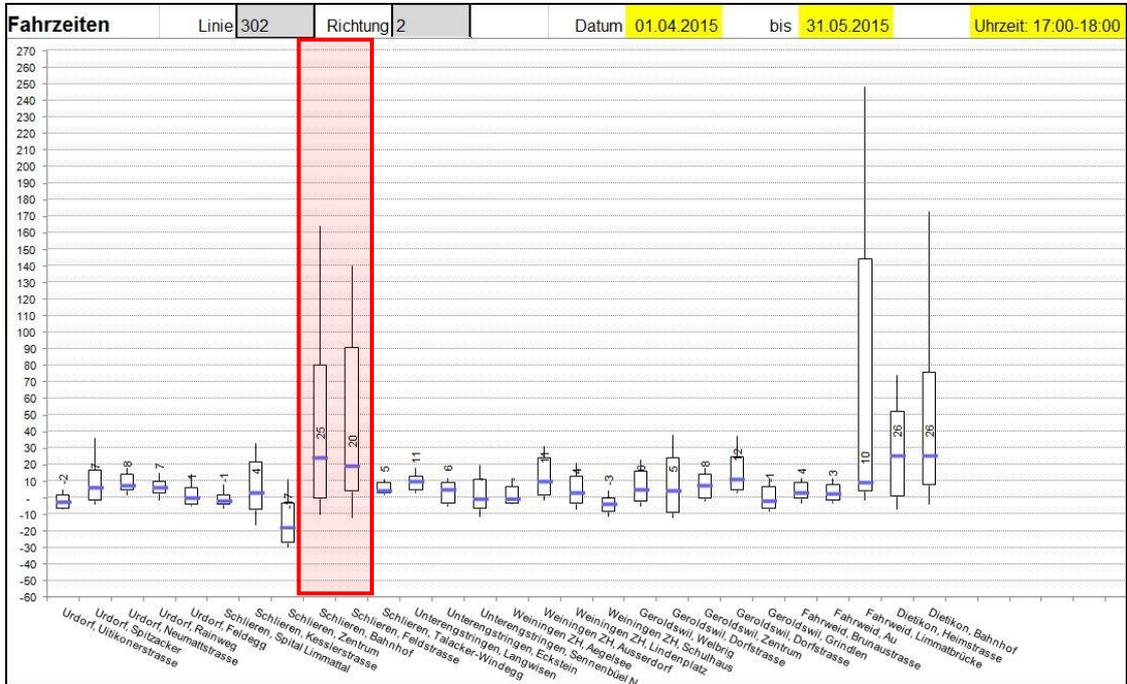
## 2.2.2 Ast Engstringerstrasse



Ab der Haltestelle Brunngasse bis zur Haltestelle Feldstrasse verringert sich die Pünktlichkeit von 68.1% auf 44.8%. In der Gegenrichtung bleibt die Pünktlichkeit auf tiefem Niveau stabil bei ca. 58%. Verspätungen von mehr als 5 Minuten können auf der gesamten Route der Linie 302 Richtung Bahnhof Dietikon nicht wieder aufgeholt werden.

Wie bei der Linie 304 wird auch bei der Linie 308 in Richtung Urdorf die Verspätung bereits ab Altstetten mitgeführt (siehe 2.2.3 Ast Altstetten - Engstringen). Ab Unterengstringen werden keine zusätzlichen Verspätungen auf den Linien 302 und 308 aufgebaut.

Teilstrategie 2030 Limmattal

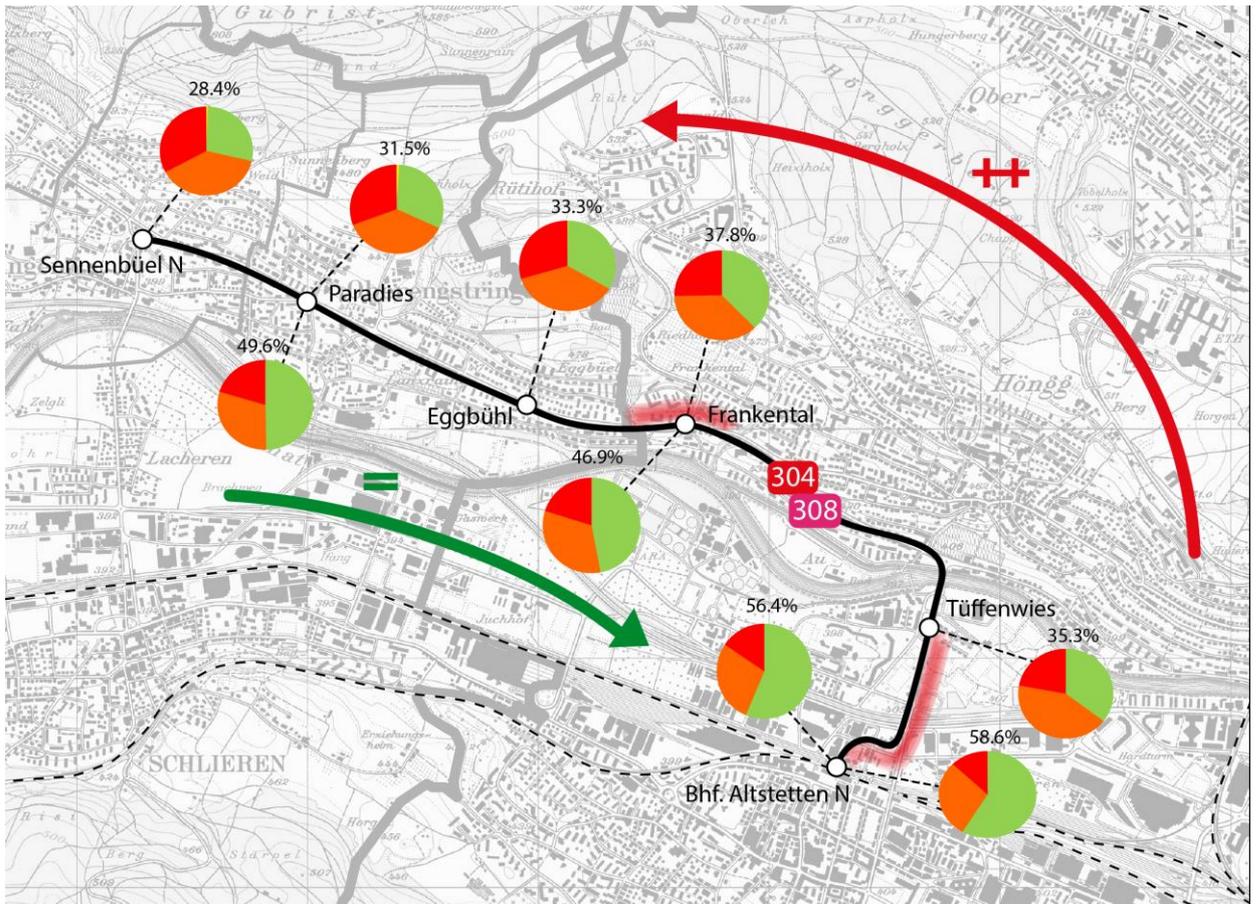


In der Gegenrichtung fällt vor allem das Stadtzentrum Schlieren auf. Ab der Haltestelle Brunnergasse sowie vor und nach dem Bahnhof treten teilweise hohe Verlustzeiten auf.

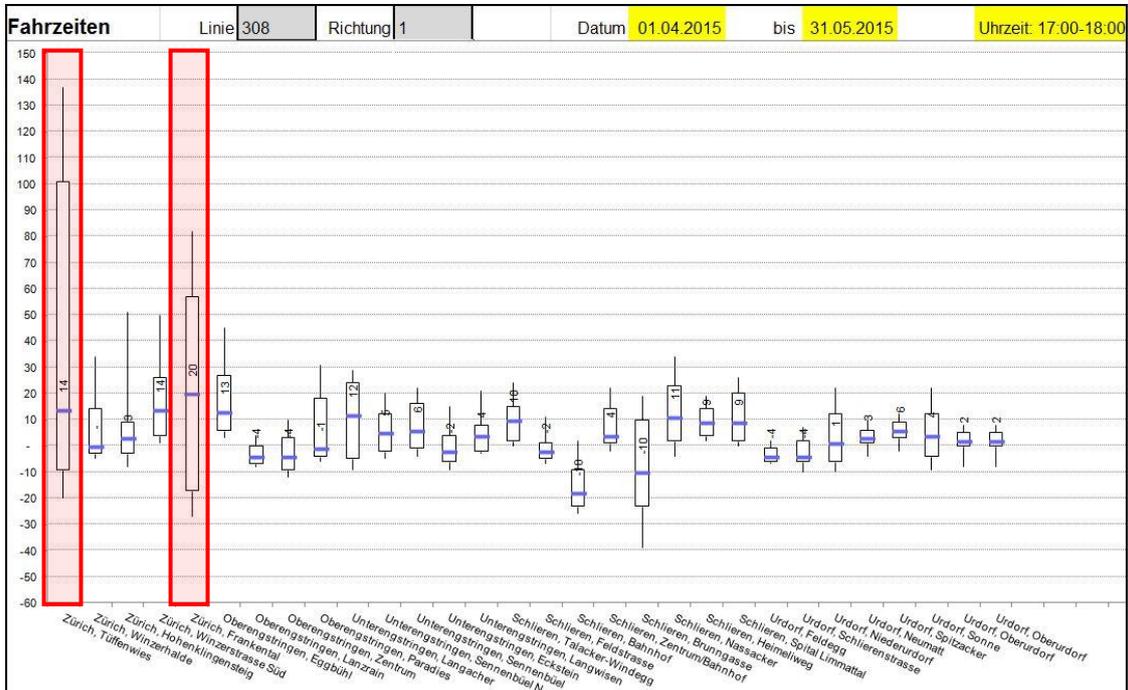
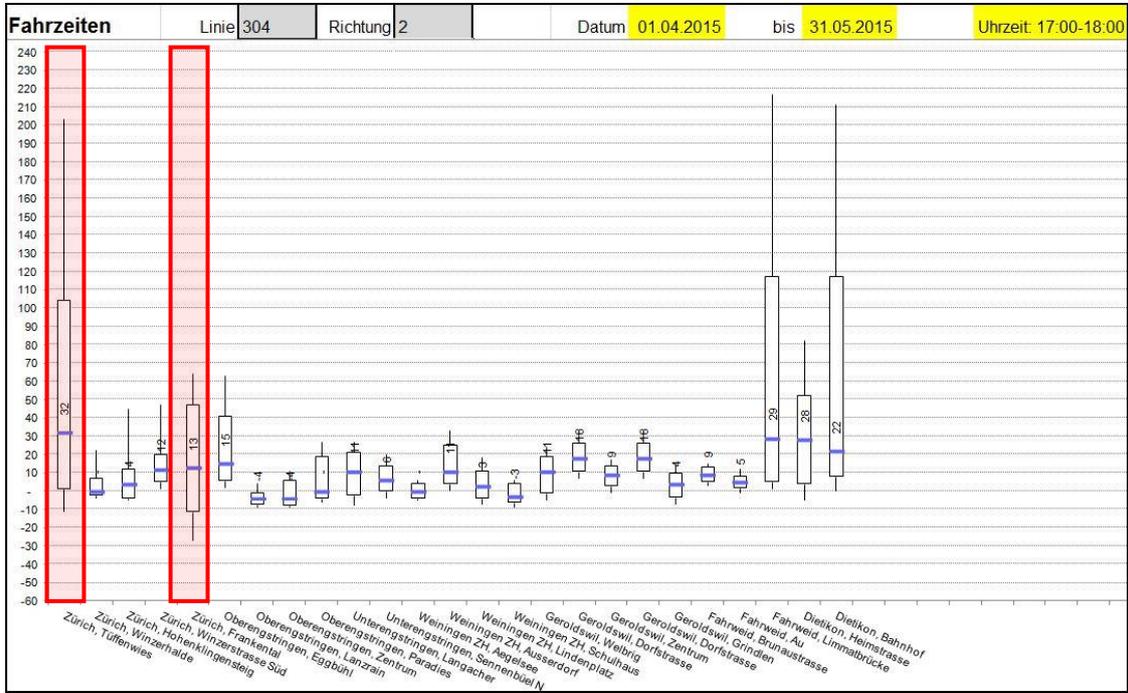
Anteil mit mehr als 3 Minuten Verspätung		Kurs	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
302		Abfahrtszeit an Starthaltestelle	14:48:00	15:18:00	15:48:00	16:17:00	16:47:00	17:17:00	17:47:00	18:17:00	18:48:00	19:18:00	19:48:00	20:19:00	20:49:00	21:19:00	21:49:00	22:19:00	22:49:00
1	Urdorf, Oberurdorf	Urdorf, Oberurdorf	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	5%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	
2	Urdorf, Oberurdorf	Urdorf, Sonne	0%	0%	0%	0%	0%	3%	5%	5%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	
3	Urdorf, Sonne	Urdorf, Spitzacker	0%	0%	0%	0%	2%	3%	7%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
4	Urdorf, Spitzacker	Urdorf, Neumatt	0%	0%	0%	0%	2%	3%	7%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
5	Urdorf, Neumatt	Urdorf, Niederurdorf	0%	2%	0%	0%	0%	10%	12%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
6	Urdorf, Niederurdorf	Urdorf, Schlierenstrasse	0%	0%	0%	0%	0%	10%	10%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
7	Urdorf, Schlierenstrasse	Urdorf, Feldegg	0%	0%	0%	0%	2%	10%	10%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
8	Urdorf, Feldegg	Schlieren, Spital Limmattal	2%	2%	0%	0%	2%	10%	12%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
9	Schlieren, Spital Limmattal	Schlieren, Kesslerstrasse	2%	5%	0%	0%	0%	13%	10%	5%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	
10	Schlieren, Kesslerstrasse	Schlieren, Zentrum	2%	5%	0%	0%	0%	10%	7%	5%	0%	0%	0%	5%	0%	0%	0%	0%	
11	Schlieren, Zentrum	Schlieren, Bahnhof	5%	5%	3%	2%	13%	53%	23%	5%	0%	0%	0%	5%	0%	0%	5%	0%	
12	Schlieren, Bahnhof	Schlieren, Feldstrasse	2%	5%	0%	2%	33%	70%	46%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	
13	Schlieren, Feldstrasse	Schlieren, Talacker-Windegg	2%	5%	3%	2%	31%	70%	44%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	
14	Schlieren, Talacker-Windegg	Unterengstringen, Langwisen	2%	5%	0%	0%	23%	70%	44%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	
15	Unterengstringen, Langwisen	Unterengstringen, Eckstein	2%	2%	0%	0%	23%	70%	44%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
16	Unterengstringen, Eckstein	Unterengstringen, Sennenbüel N	2%	5%	0%	2%	23%	70%	44%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	
17	Unterengstringen, Sennenbüel N	Weiningen ZH, Aegelsee	2%	10%	0%	5%	31%	70%	37%	5%	0%	2%	0%	0%	2%	5%	0%	0%	
18	Weiningen ZH, Aegelsee	Weiningen ZH, Ausserdorf	5%	7%	0%	5%	31%	70%	37%	5%	0%	2%	0%	0%	2%	2%	5%	0%	
19	Weiningen ZH, Ausserdorf	Weiningen ZH, Lindenplatz	5%	7%	0%	5%	23%	70%	37%	5%	0%	2%	0%	0%	2%	2%	5%	0%	
20	Weiningen ZH, Lindenplatz	Weiningen ZH, Schulhaus	5%	10%	0%	5%	23%	70%	33%	5%	0%	0%	0%	2%	2%	5%	0%	0%	
21	Weiningen ZH, Schulhaus	Geroldswil, Welbrig	5%	12%	5%	5%	31%	68%	37%	5%	0%	2%	0%	0%	2%	2%	2%	0%	
22	Geroldswil, Welbrig	Geroldswil, Dorfstrasse	7%	10%	8%	5%	26%	68%	34%	5%	0%	2%	0%	0%	2%	2%	2%	0%	
23	Geroldswil, Dorfstrasse	Geroldswil, Zentrum	7%	12%	8%	5%	23%	68%	34%	5%	0%	0%	0%	0%	2%	2%	2%	0%	
24	Geroldswil, Zentrum	Geroldswil, Dorfstrasse	10%	14%	10%	5%	23%	65%	34%	5%	0%	0%	0%	0%	2%	2%	5%	2%	
25	Geroldswil, Dorfstrasse	Geroldswil, Grindlen	17%	19%	10%	5%	26%	65%	34%	2%	0%	0%	0%	2%	2%	2%	2%	2%	
26	Geroldswil, Grindlen	Fahrweid, Brunastrasse	12%	17%	10%	2%	26%	65%	34%	2%	0%	0%	0%	2%	2%	2%	2%	0%	
27	Fahrweid, Brunastrasse	Fahrweid, Au	12%	17%	10%	2%	26%	63%	32%	2%	0%	0%	0%	0%	2%	2%	0%	2%	
28	Fahrweid, Au	Fahrweid, Limmatbrücke	10%	12%	10%	5%	43%	65%	29%	2%	0%	0%	0%	2%	0%	2%	2%	2%	
29	Fahrweid, Limmatbrücke	Dietikon, Heimstrasse	17%	14%	10%	7%	55%	65%	24%	2%	0%	0%	0%	5%	0%	0%	0%	0%	
30	Dietikon, Heimstrasse	Dietikon, Bahnhof	19%	21%	15%	14%	52%	70%	24%	2%	0%	0%	0%	8%	3%	0%	2%	2%	

Von der Haltestelle Schlieren Zentrum bis Schlieren, Bahnhof steigt der Anteil von Kursen der Linie 302 die mehr als 3 Minuten Verspätung haben bis zu 40% in der Abendspitzen an.

### 2.2.3 Ast Altstetten - Engstringen



Die Pünktlichkeit der Linien 304 und 308 reduziert sich zwischen der Strecke Bahnhof Altstetten Nord bis Tüffenwies um 23%. Den Verlust kann auf der gesamten Strecke bis nach Unterengstringen, Sennebüel nicht wieder aufgeholt werden. In der Gegenrichtung werden Verspätungen von der Fahrweid (Linie 304, siehe 2.2.1 Ast Fahrweidstrasse) und von Schlieren (Linie 308, siehe 2.2.2 Ast Engstringerstrasse) mitgeführt und nur vereinzelt bis Bahnhof Altstetten wieder abgebaut.



Ein grosser Teil dieser Verspätungen führen die Busse Linie 304 und 308 Richtung Engstringen bereits ab Alstetten auf Grund der Verkehrssituation auf der Europabrücke mit. Ähnlich sieht es am Frankental/Limmattalstrasse aus. Auf dem weiteren Streckenverlauf wird die Verspätung weiter aufgebaut, wodurch Anschlüsse am Bahnhof Schlieren und Dietikon nicht erreicht werden können

Anteil mit mehr als 3 Minuten Verspätung		1	2	3	6	7	3	6	7	3	6	5	14	15	16	17	18	14	15	16	17
	Kurs	14:31:00	15:01:00	15:31:00	16:01:00	16:31:00	17:01:00	17:31:00	18:01:00	18:31:00	19:01:00	19:31:00	20:01:00	20:31:00	21:01:00	21:31:00	22:01:00	22:31:00	23:01:00	23:31:00	00:01:00
	<b>308</b>																				
	Abfahrtszeit an Starthaltestelle	14:31:00	15:01:00	15:31:00	16:01:00	16:31:00	17:01:00	17:31:00	18:01:00	18:31:00	19:01:00	19:31:00	20:01:00	20:31:00	21:01:00	21:31:00	22:01:00	22:31:00	23:01:00	23:31:00	00:01:00
1	Urdorf Weiherrmatt, Bahnhof	0%	10%	12%	13%	27%	24%	54%	64%	25%	17%	10%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2	Urdorf, Utikonerstrasse	0%	7%	10%	13%	27%	26%	53%	60%	25%	17%	10%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
3	Urdorf, Spitzacker	0%	10%	7%	13%	34%	26%	53%	60%	23%	13%	10%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4	Urdorf, Neumatt	0%	10%	7%	21%	33%	23%	53%	60%	23%	13%	10%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5	Urdorf, Niederurdorf	0%	10%	7%	24%	41%	33%	61%	60%	23%	13%	10%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
6	Urdorf, Schlierenstrasse	0%	10%	7%	24%	44%	36%	61%	60%	23%	13%	10%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
7	Urdorf, Feldegg	6%	10%	12%	26%	44%	36%	61%	57%	25%	13%	10%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
8	Schlieren, Spital Limmattal	6%	10%	14%	23%	46%	36%	61%	60%	25%	13%	10%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
9	Schlieren, Heimelweg	5%	10%	17%	31%	46%	40%	61%	60%	25%	13%	10%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
10	Schlieren, Nassacker	10%	10%	13%	26%	46%	38%	66%	60%	28%	17%	7%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
11	Schlieren, Brunnigasse	10%	12%	24%	31%	61%	71%	71%	62%	35%	13%	5%	5%	0%	0%	0%	0%	7%	2%	0%	0%
12	Schlieren, Bahnhof	8%	10%	23%	17%	61%	73%	68%	56%	25%	17%	5%	3%	0%	0%	0%	0%	7%	0%	0%	0%
13	Schlieren, Feldstrasse	8%	12%	23%	14%	66%	73%	68%	56%	30%	17%	5%	3%	0%	0%	0%	0%	5%	0%	0%	0%
14	Schlieren, Talacker-Windegg	8%	12%	23%	14%	66%	73%	68%	54%	30%	14%	5%	3%	0%	0%	0%	0%	5%	0%	0%	0%
15	Unterengstringen, Langwisen	8%	12%	23%	14%	63%	76%	68%	54%	30%	14%	5%	3%	0%	0%	0%	0%	5%	0%	0%	0%
16	Unterengstringen, Eckstein	8%	10%	26%	12%	61%	81%	68%	53%	28%	14%	5%	3%	0%	0%	0%	0%	5%	0%	0%	0%
17	Unterengstringen, Sennenbüel N	8%	10%	13%	12%	54%	73%	66%	54%	25%	14%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
18	Unterengstringen, Sennenbüel	8%	7%	17%	12%	54%	74%	63%	54%	25%	14%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
19	Unterengstringen, Langacher	10%	7%	17%	14%	54%	73%	61%	56%	25%	14%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
20	Oberengstringen, Paradies	13%	7%	24%	14%	56%	73%	61%	53%	25%	14%	5%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
21	Oberengstringen, Zentrum	13%	7%	23%	14%	53%	76%	61%	56%	25%	14%	5%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
22	Oberengstringen, Lanzrain	13%	7%	31%	13%	61%	73%	61%	54%	25%	14%	5%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
23	Oberengstringen, Eggbühl	13%	7%	31%	21%	61%	81%	66%	43%	25%	14%	5%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
24	Zürich, Frankental	15%	10%	23%	21%	53%	76%	63%	44%	25%	12%	2%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
25	Zürich, Winzerstrasse Süd	15%	7%	31%	21%	53%	73%	63%	44%	30%	12%	2%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
26	Zürich, Hohenklingensteig	18%	7%	31%	21%	56%	73%	63%	44%	30%	12%	2%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
27	Zürich, Winzerhalde	20%	7%	26%	21%	56%	73%	63%	44%	25%	10%	2%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
28	Zürich, Tuffenwies	20%	7%	38%	21%	60%	81%	60%	44%	30%	10%	2%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Ein Blick auf die Verspätungen je Kurs auf der Linie 308 zeigt, dass Verspätungen in der Gegenrichtung nicht abgebaut werden können. Die Wendezeit am Bahnhof Weiherrmatt reicht nicht aus und Verspätungen von vorherigen Kursen werden verschleppt. Vor allem zwischen 16.00 und 18.30 Uhr nehmen die Verspätungen eher zu. Die Anschlüsse am Bahnhof Alstetten können nicht mehr zuverlässig erreicht werden.

2.2.4 Ast Urdorf - Birmensdorf

Anteil mit mehr als 3 Minuten Verspätung																					
Kurs	Abfahrtszeit an Starthaltestelle	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1
		311	14:46:00	15:16:00	15:46:00	16:16:00	16:46:00	17:16:00	17:46:00	18:16:00	18:46:00	19:16:00	19:46:00	20:16:00	20:46:00	21:16:00	21:46:00	22:16:00	22:46:00	23:16:00	23:46:00
1	Urdorf, Weihermatt, Bahnhof	Urdorf, Utlikonerstrasse	0%	0%	0%	0%	0%	10%	7%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2	Urdorf, Utlikonerstrasse	Urdorf, Spitzacker	0%	0%	0%	0%	0%	13%	5%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
3	Urdorf, Spitzacker	Urdorf, Neumattstrasse	0%	3%	5%	0%	0%	15%	10%	5%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4	Urdorf, Neumattstrasse	Urdorf, Rainweg	0%	0%	2%	0%	0%	18%	10%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5	Urdorf, Rainweg	Urdorf, Feldegg	2%	3%	7%	0%	7%	16%	12%	5%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
6	Urdorf, Feldegg	Schlieren, Spital Limmattal	2%	3%	7%	0%	10%	20%	12%	8%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
7	Schlieren, Spital Limmattal	Schlieren, Steinacker	2%	3%	7%	0%	10%	23%	12%	5%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
8	Schlieren, Steinacker	Dietikon, Schönenwerd	2%	8%	14%	0%	10%	28%	14%	3%	5%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
9	Dietikon, Schönenwerd	Glanzenberg, Bahnhof	2%	10%	14%	0%	12%	25%	14%	3%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
10	Glanzenberg, Bahnhof	Dietikon, Schäflibach	3%	10%	14%	0%	20%	30%	14%	5%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
11	Dietikon, Schäflibach	Dietikon, Sommerau	3%	10%	14%	5%	27%	40%	23%	10%	8%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
12	Dietikon, Sommerau	Dietikon, Bahnhof	3%	10%	17%	15%	23%	43%	38%	8%	6%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Die Linie 311 baut von Urdorf in Richtung Dietikon kontinuierlich Verspätung auf (Bild). Das Bild der der Linie 302 und 308 zeigen jedoch keine grössere Verlustzeiten. Das ist auf die Streckenführung der Linie 311 über die Feldstrasse und ab dem Spital Limmattal nach Glanzenberg sowie auf die dortige Verkehrssituation zurückzuführen.

Anteil mit mehr als 3 Minuten Verspätung																										
Kurs	Abfahrtszeit an Starthaltestelle	4	5	1	2	3	6	7	3	6	7	3	6	5	1	15	3	17	18	14	15	16	17	18	14	
		308	12:54:00	13:24:00	13:54:00	14:24:00	14:54:00	15:24:00	15:54:00	16:22:00	16:52:00	17:22:00	17:52:00	18:22:00	18:54:00	19:24:00	19:54:00	20:25:30	20:55:30	21:25:30	21:55:30	22:25:30	22:55:30	23:25:30	23:55:30	00:25:30
1	Zürich, Bahnhof Altstetten N	Zürich, Tüffenwies	9%	10%	10%	12%	12%	17%	19%	50%	50%	64%	52%	32%	22%	20%	3%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2	Zürich, Tüffenwies	Zürich, Winzerhalde	9%	10%	13%	12%	12%	18%	21%	40%	50%	63%	55%	23%	24%	20%	3%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
3	Zürich, Winzerhalde	Zürich, Hohenklingensteig	9%	10%	13%	17%	14%	21%	24%	52%	52%	73%	64%	32%	27%	23%	7%	5%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4	Zürich, Hohenklingensteig	Zürich, Winzerstrasse Süd	9%	13%	10%	12%	14%	24%	26%	55%	55%	73%	67%	34%	27%	20%	5%	5%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5	Zürich, Winzerstrasse Süd	Zürich, Frankental	10%	15%	15%	19%	14%	33%	33%	57%	67%	86%	67%	41%	32%	18%	5%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
6	Zürich, Frankental	Oberengstringen, Eggbühl	7%	13%	15%	19%	12%	28%	26%	57%	60%	86%	64%	41%	34%	18%	5%	5%	7%	7%	12%	2%	0%	0%	0%	0%
7	Oberengstringen, Eggbühl	Oberengstringen, Lanzrain	10%	13%	15%	17%	17%	28%	26%	57%	60%	86%	64%	44%	32%	18%	5%	5%	7%	7%	10%	2%	0%	0%	0%	0%
8	Oberengstringen, Lanzrain	Oberengstringen, Zentrum	7%	13%	15%	19%	13%	33%	33%	60%	62%	88%	67%	41%	34%	18%	5%	7%	7%	10%	12%	2%	0%	0%	0%	0%
9	Oberengstringen, Zentrum	Oberengstringen, Paradies	7%	13%	15%	19%	13%	33%	33%	57%	62%	88%	64%	44%	37%	18%	5%	10%	10%	10%	15%	2%	0%	0%	0%	0%
10	Oberengstringen, Paradies	Unterengstringen, Langacher	7%	13%	15%	19%	13%	40%	40%	62%	64%	88%	68%	46%	38%	18%	5%	12%	14%	12%	17%	2%	0%	0%	0%	0%
11	Unterengstringen, Langacher	Unterengstringen, Sennenbüel N	7%	15%	23%	17%	33%	43%	43%	62%	67%	88%	66%	38%	38%	18%	5%	14%	17%	14%	17%	2%	0%	0%	0%	0%
12	Unterengstringen, Sennenbüel N	Unterengstringen, Sennenbüel	9%	13%	10%	17%	19%	31%	33%	48%	64%	83%	58%	37%	32%	18%	5%	5%	7%	10%	7%	0%	0%	0%	0%	0%
13	Unterengstringen, Sennenbüel	Unterengstringen, Eckstein	0%	10%	8%	19%	19%	23%	23%	40%	64%	81%	57%	37%	27%	10%	3%	5%	7%	7%	10%	0%	0%	0%	0%	0%
14	Unterengstringen, Eckstein	Unterengstringen, Langwisen	3%	13%	8%	19%	19%	33%	33%	48%	64%	86%	57%	37%	27%	10%	3%	5%	5%	5%	10%	0%	0%	0%	0%	0%
15	Unterengstringen, Langwisen	Schlieren, Talacker-Windegg	3%	13%	10%	17%	19%	33%	33%	45%	64%	76%	57%	37%	27%	10%	3%	5%	5%	5%	12%	0%	0%	0%	0%	0%
16	Schlieren, Talacker-Windegg	Schlieren, Feldstrasse	3%	13%	13%	14%	19%	36%	36%	45%	60%	76%	60%	37%	27%	10%	3%	3%	5%	5%	12%	0%	0%	0%	0%	0%
17	Schlieren, Feldstrasse	Schlieren, Bahnhof	3%	13%	9%	14%	21%	36%	36%	45%	62%	74%	52%	37%	24%	10%	3%	3%	5%	5%	12%	0%	0%	0%	0%	0%
18	Schlieren, Bahnhof	Schlieren, Zentrum/Bahnhof	2%	3%	5%	10%	14%	18%	24%	36%	57%	74%	50%	34%	22%	5%	0%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
19	Schlieren, Zentrum/Bahnhof	Schlieren, Brunnigasse	0%	3%	10%	12%	17%	26%	24%	38%	57%	67%	43%	34%	24%	5%	0%	3%	3%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%
20	Schlieren, Brunnigasse	Schlieren, Nassacker	0%	3%	13%	17%	19%	33%	33%	40%	58%	68%	45%	32%	22%	5%	0%	3%	3%	7%	10%	0%	0%	0%	0%	0%
21	Schlieren, Nassacker	Schlieren, Heimelweg	0%	3%	13%	14%	21%	33%	33%	40%	58%	70%	44%	28%	22%	5%	0%	3%	3%	7%	10%	0%	0%	0%	0%	0%
22	Schlieren, Heimelweg	Schlieren, Spital Limmattal	0%	4%	13%	14%	24%	36%	36%	40%	58%	74%	46%	28%	22%	5%	0%	7%	5%	7%	10%	0%	0%	0%	0%	0%
23	Schlieren, Spital Limmattal	Urdorf, Feldegg	0%	4%	13%	14%	24%	36%	40%	40%	58%	74%	44%	28%	22%	8%	0%	3%	3%	7%	10%	0%	0%	0%	0%	0%
24	Urdorf, Feldegg	Urdorf, Schlierenstrasse	0%	4%	15%	17%	26%	36%	45%	40%	58%	70%	46%	27%	22%	8%	0%	7%	5%	7%	10%	0%	0%	0%	0%	0%
25	Urdorf, Schlierenstrasse	Urdorf, Niederurdorf	7%	4%	15%	17%	31%	36%	43%	38%	71%	68%	46%	24%	22%	8%	0%	10%	5%	7%	10%	0%	0%	0%	0%	0%
26	Urdorf, Niederurdorf	Urdorf, Neumatt	7%	4%	15%	14%	33%	36%	43%	38%	71%	68%	44%	24%	22%	8%	0%	10%	5%	10%	12%	0%	0%	0%	0%	0%
27	Urdorf, Neumatt	Urdorf, Spitzacker	5%	4%	15%	14%	33%	40%	48%	38%	71%	68%	41%	24%	22%	8%	0%	10%	5%	10%	12%	0%	0%	0%	0%	0%
28	Urdorf, Spitzacker	Urdorf, Utlikonerstrasse	12%	4%	15%	19%	31%	55%	52%	40%	73%	74%	48%	24%	22%	8%	0%	12%	10%	12%	15%	0%	0%	0%	0%	0%
29	Urdorf, Utlikonerstrasse	Urdorf, Weihermatt, Bahnhof	10%	4%	15%	17%	31%	55%	52%	40%	76%	74%	48%	22%	22%	9%	0%	15%	10%	12%	15%	0%	0%	0%	0%	0%

In der Gegenrichtung kann die Linie 308 die Verspätungen aus Alstetten nicht wieder abbauen und trifft am Bahnhof Weihermatt teils stark verspätet ein.

**Anteil mit mehr als 3 Minuten Verspätung**

Kurs	Abfahrtszeit an Starthaltestelle																											
	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2			
<b>302</b>	06:06:00	06:36:00	06:05:00	06:35:00	07:05:00	07:35:00	08:05:00	08:36:00	09:06:00	09:36:00	10:06:00	10:36:00	11:06:00	11:36:00	12:06:00	12:36:00	13:06:00	13:36:00	14:06:00	14:36:00	15:06:00	15:36:00	16:05:00	16:35:00	17:05:00	17:35:00	18:05:00	18:36:00
1 Dietikon, Bahnhof	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
2 Dietikon, Heimstrasse	0%	0%	0%	12%	17%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
3 Fahrweid, Limmattbrücke	0%	0%	0%	10%	21%	7%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
4 Fahrweid, Au	0%	0%	0%	10%	26%	7%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
5 Fahrweid, Brunaustrasse	0%	0%	0%	12%	31%	10%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
6 Geroldswil, Grindlen	0%	0%	0%	10%	31%	10%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
7 Geroldswil, Dorfstrasse	0%	0%	0%	10%	31%	10%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
8 Geroldswil, Zentrum	0%	0%	0%	17%	55%	12%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
9 Geroldswil, Dorfstrasse	0%	0%	0%	15%	55%	14%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
10 Geroldswil, Welbrig	0%	0%	0%	15%	50%	14%	10%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
11 Weiningen ZH, Schulhaus	0%	0%	0%	12%	53%	12%	12%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
12 Weiningen ZH, Lindenplatz	0%	0%	0%	12%	52%	10%	12%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
13 Weiningen ZH, Ausserdorf	0%	0%	0%	17%	63%	24%	15%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
14 Unterengstringen, Aegelsee	0%	0%	0%	17%	63%	26%	15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
15 Unterengstringen, Sennenbüel	0%	0%	0%	7%	63%	23%	15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
16 Unterengstringen, Eckstein	0%	0%	0%	10%	63%	26%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
17 Unterengstringen, Langwisen	0%	0%	0%	10%	71%	43%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
18 Schlieren, Talacker-Windegg	0%	0%	0%	10%	74%	43%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
19 Schlieren, Feldstrasse	2%	8%	0%	10%	76%	43%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
20 Schlieren, Bahnhof	0%	0%	0%	5%	64%	18%	20%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
21 Schlieren, Zentrum/Bahnhof	0%	0%	0%	7%	67%	24%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
22 Schlieren, Kesslerstrasse	0%	0%	0%	7%	67%	26%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
23 Schlieren, Spital Limmattal	0%	0%	0%	10%	67%	24%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
24 Urdorf, Feldegg	0%	0%	0%	10%	67%	26%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
25 Urdorf, Schlierenstrasse	0%	0%	0%	12%	63%	26%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
26 Urdorf, Niederurdorf	0%	0%	0%	7%	67%	24%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
27 Urdorf, Neumatt	0%	0%	0%	12%	63%	17%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
28 Urdorf, Spitzacker	0%	0%	0%	12%	67%	14%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
29 Urdorf, Sonne	0%	0%	0%	12%	62%	13%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	

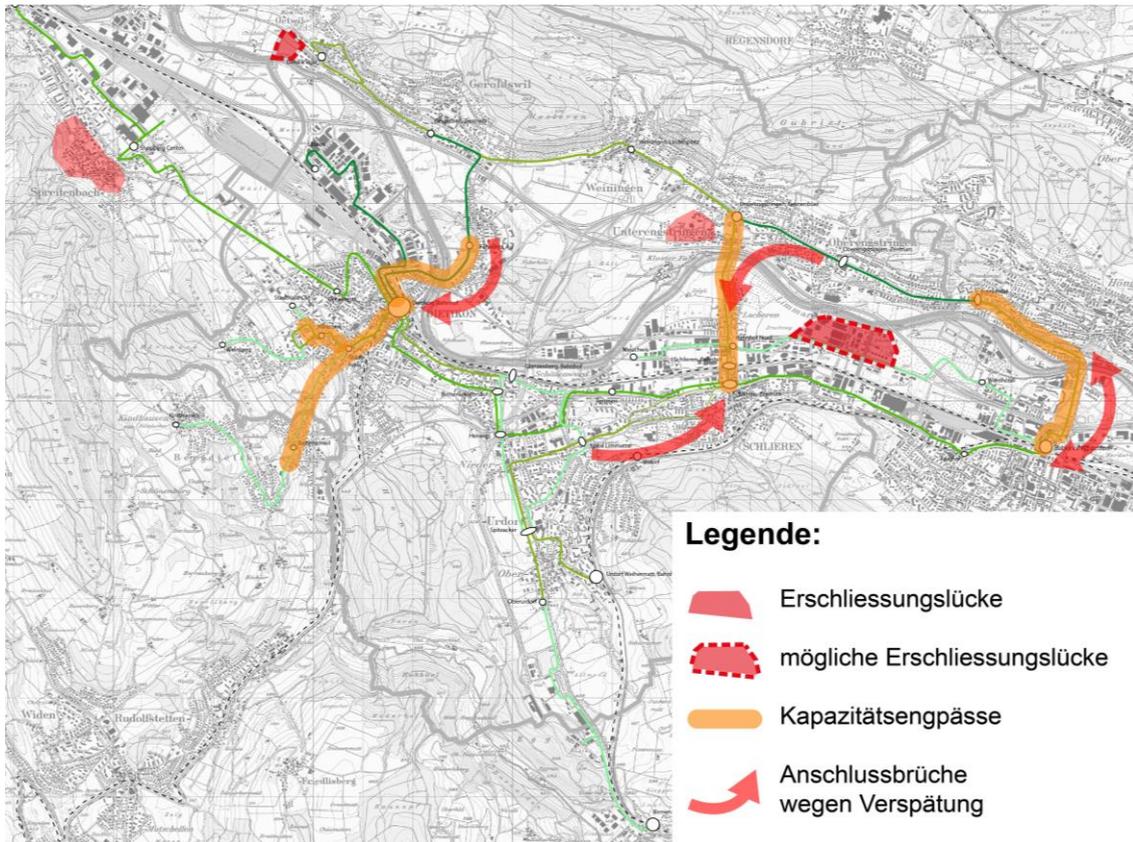
Die Linie 302 trifft an ihrem Endpunkt in Oberurdorf pünktlicher ein als die Linie 308. In Urdorf können teils Verspätungen wieder aufgeholt werden. In den Morgen- und Abendspitzen ist dies allerdings nur selten möglich.

**Anteil mit mehr als 3 Minuten Verspätung**

Kurs	Abfahrtszeit an Starthaltestelle																	
	1	2	1	2	1	2	3	4	3	4	5	6	5	6	5	6	5	6
<b>314</b>	06:09:00	06:39:00	07:09:00	07:39:00	08:09:00	08:40:00	11:40:00	12:10:00	12:40:00	13:10:00	16:09:00	16:39:00	17:09:00	17:39:00	18:09:00	18:40:00	19:10:00	19:40:00
1 Dietikon, Bahnhof	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2 Dietikon, Sommerau	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
3 Dietikon, Schäflibach	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4 Dietikon, Birmensdorferstrasse	0%	0%	0%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5 Urdorf, Herweg	0%	0%	0%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
6 Urdorf, Niederurdorf	0%	0%	0%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
7 Urdorf, Neumatt	0%	0%	0%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
8 Urdorf, Spitzacker	0%	0%	0%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
9 Urdorf, Sonne	0%	0%	0%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
10 Urdorf, Oberurdorf	0%	0%	0%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
11 Urdorf, Heinrich-Stutz-Strasse	0%	10%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	14%	2%	0%	0%
12 Birmensdorf ZH, Ristet	0%	31%	24%	7%	0%	5%	2%	3%	0%	0%	0%	0%	2%	24%	17%	2%	0%	0%
12 Birmensdorf ZH, Bahnhof	7%	45%	38%	21%	12%	12%	7%	5%	12%	5%	12%	36%	50%	33%	5%	15%	2%	0%

Auf der Linie 314 kommt es vor allem im Abschnitt Urdorf, Heinrich-Stutz-Strasse – Birmensdorf, Bahnhof während der Morgenspitze und Abendspitze zu Verspätungen.

### 2.3 Erkenntnisse aus der Analyse – Schwachstellen

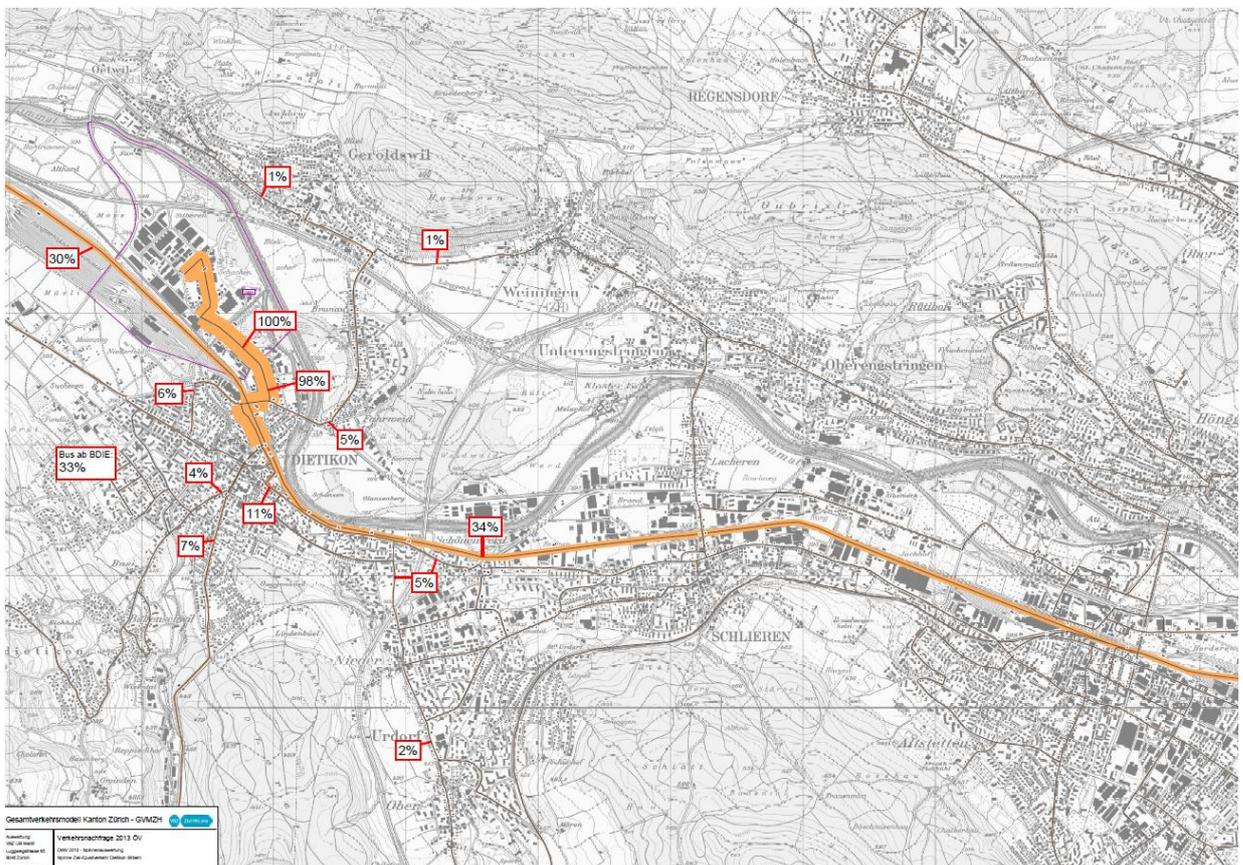


In der obigen Darstellung ist das heutige Netz mit dem voraussichtlichen Wachstum und weiteren Veränderungen bis 2030 abgebildet. Anhand der Analysen konnten insgesamt 12 Schwachstellen verifiziert und zugeordnet werden. Gemäss dem Gesetz zum öffentlichen Personenverkehr, sind bereits heute zwei Erschliessungslücken in Spreitenbach und in Unterengstringen vorhanden. Sollten die Ausbauten in Oetwil a.d.L. und in Schlieren wahrgenommen werden, entstehen zwei weitere Erschliessungslücken im Limmattal. Auf den Achsen Fahrweid Au – Bahnhof Dietikon, Dietikon, Stadthaus – Bahnhof Dietikon und Baltenswil – Bhf. Dietikon sind Kapazitätsengpässe zu erwarten. Im Raum Schlieren ebenfalls im Abschnitt Urdorf, Feldstrasse – Bahnhof Schlieren, sowie vom Frankental – Bahnhof Altstetten.

## 2.4 Verkehrsströme

Mit Hilfe des Gesamtverkehrsmodelles und den erhobenen Fahrgastzahlen können die Verkehrsströme für jede Gemeinde dargestellt werden. Abgebildet sind öV-Ströme (orange) und MIV-Ströme (blau) des Durchschnittlichen Werktagverkehrs von 2013.

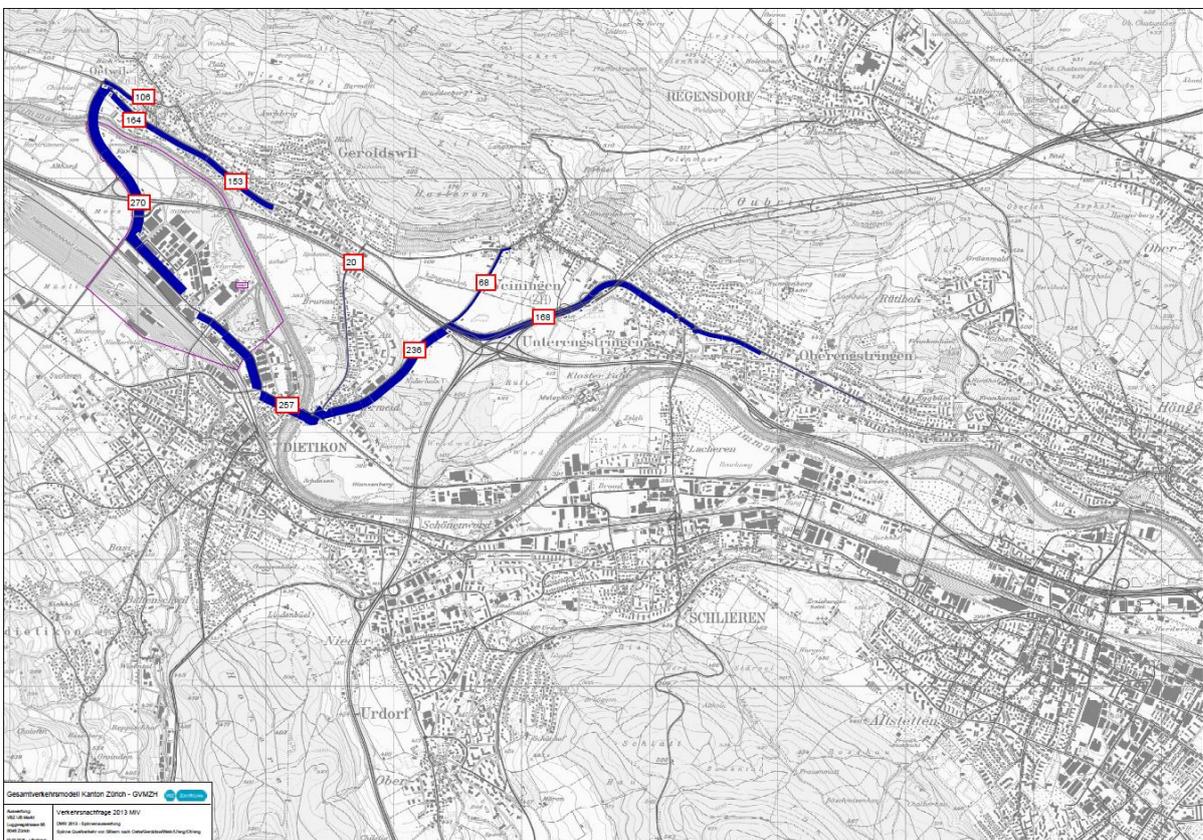
### 2.4.1 Stadt Dietikon



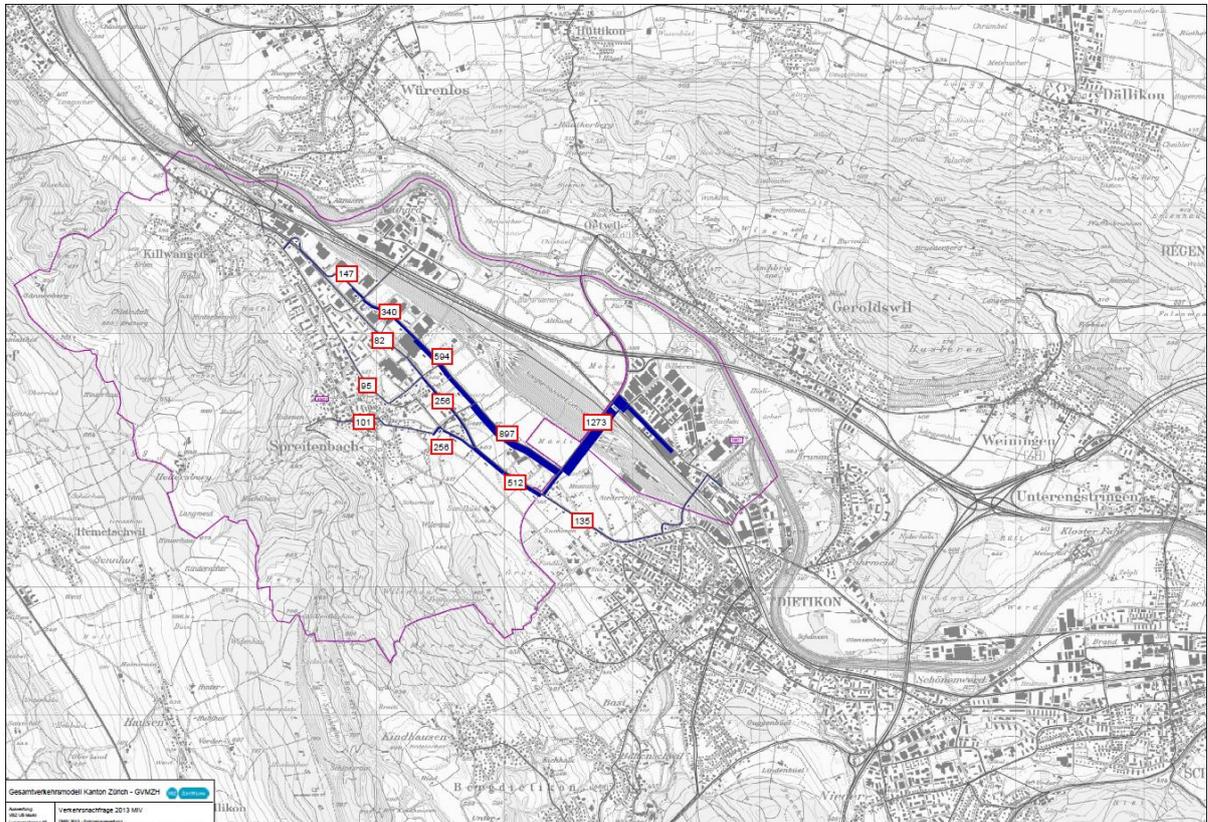
Aus dem Industriegebiet Silberberg ist die Verteilung zu je 1/3 auf die S-Bahn Richtung Zürich und Aargau und 1/3 auf das weitere Busnetz. Lediglich 1% verkehrt in Richtung Oetwil/Geroldswil.

## 2.4.2 Silberner

Da keine direkte öV-Verbindung zwischen den nördlichen Gemeinden sowie Spreitenbach in das Gebiet Silberner besteht, soll das Nachfragepotential anhand der MiV-Ströme abgeschätzt werden.



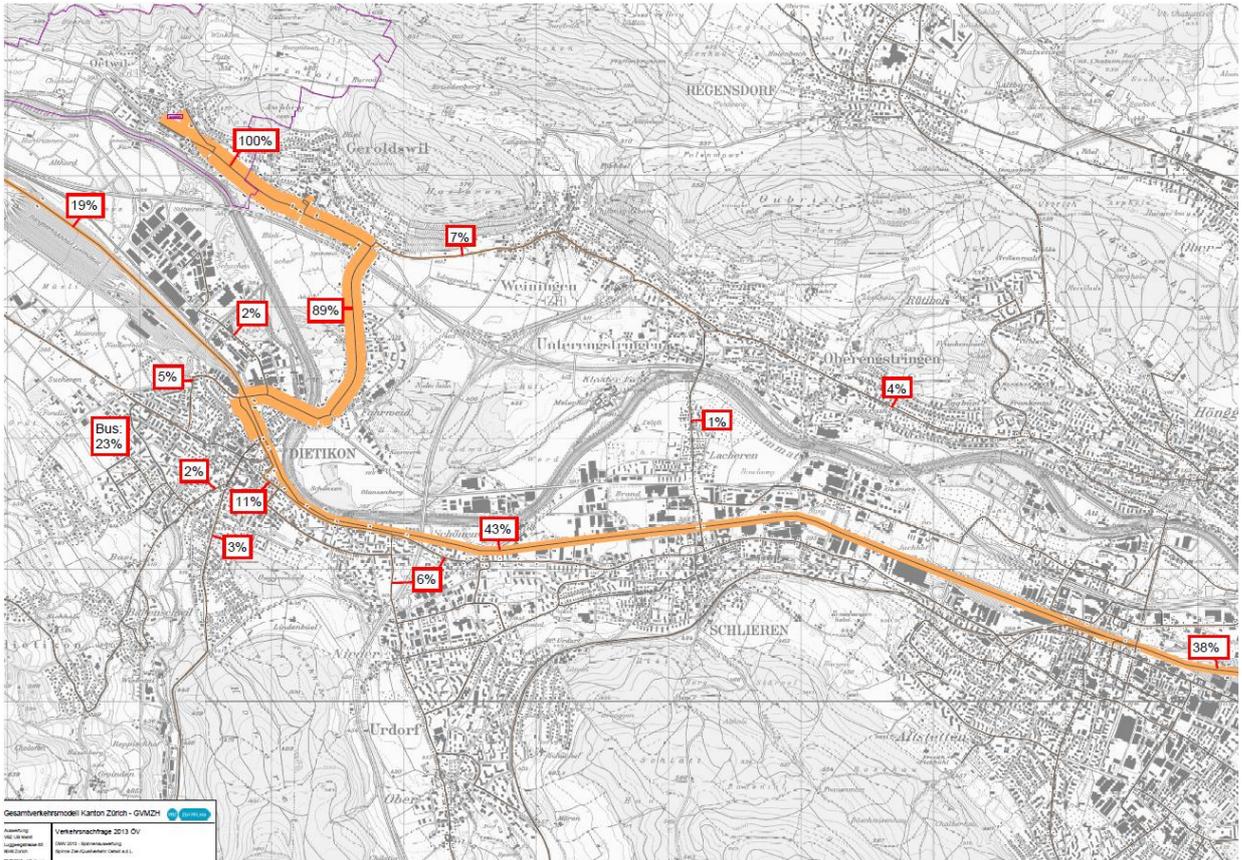
Von Geroldswil (153 Personen) und von Oetwil a.d.L. (117 Personen) fahren insgesamt 270 Personen via Mutschellenstrasse in das Gebiet Silberner. Via Fahrweid fahren 68 Personen von Weiningen und 168 von Engstringen sowie ein kleiner Teil von Geroldswil.



Aus der gesamten Gemeinde Spreitenbach fahren insgesamt 1408 Personen in die Silbern. Die Mehrheit von 1273 Personen nutzt die Mutschellenstrasse und die Unterführung unter dem Rangierbahnhof. Etwa 10 % fährt über den Viadukt in das Gebiet. Es ist zu erkennen, dass vor allem in Spreitenbach eine grosse Nachfrage nach einer Verbindung in das Gebiet Silbern besteht.

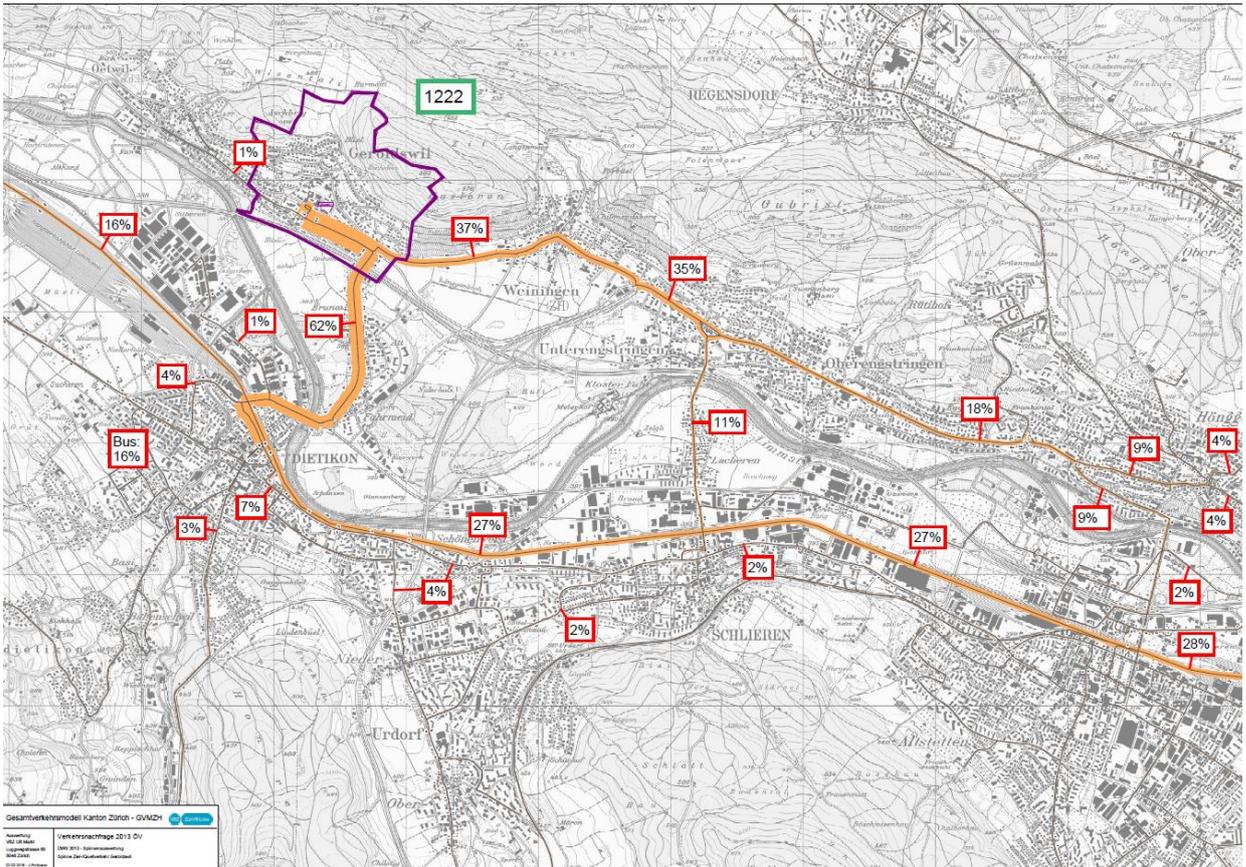


### 2.4.4 Oetwil a.d.L.



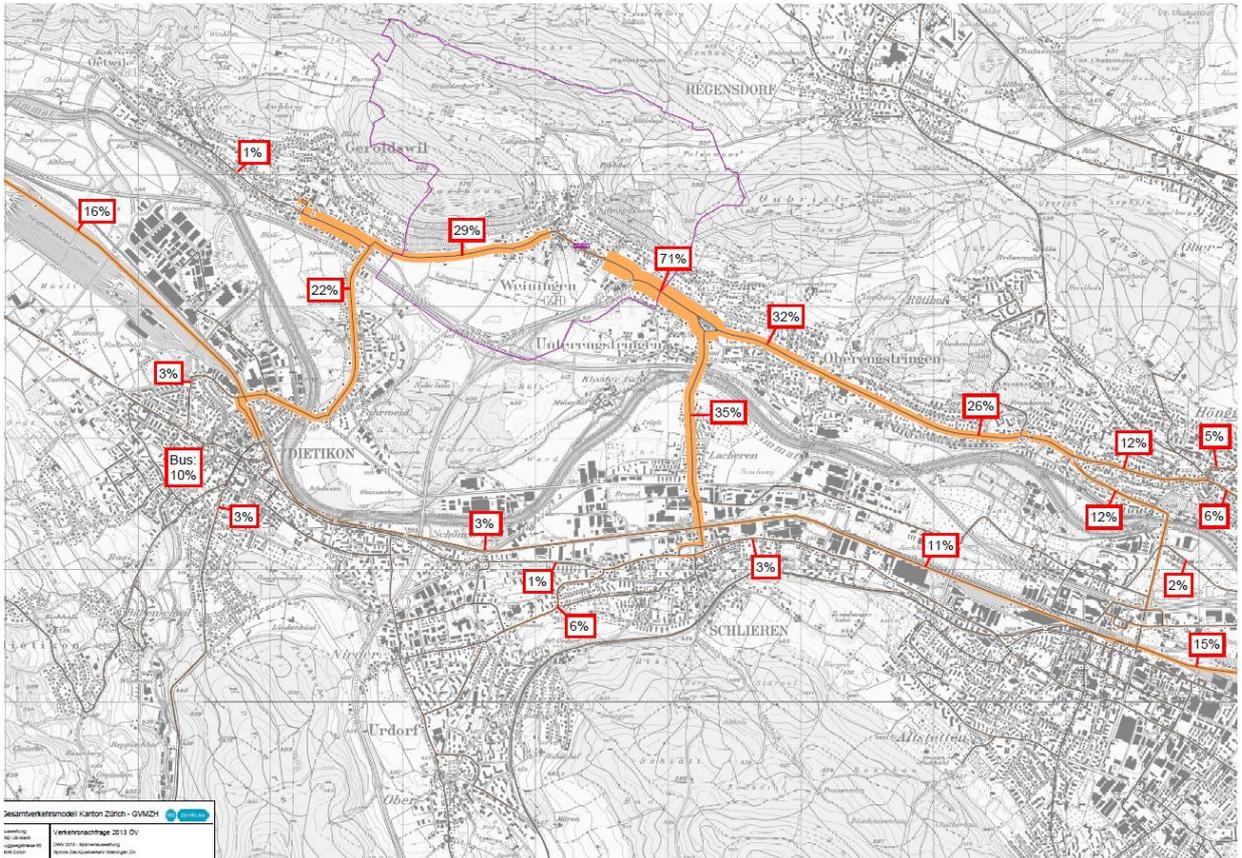
Die Hauptausrichtung der Gemeinden Oetwil ist der Bhf. Dietikon. 89% aller Fahrgäste bewegen sich Richtung Bhf. Dietikon und 7% Richtung Unterengstringen. Am Bhf. Dietikon bewegt sich die Mehrheit mit 43% Richtung Zürich HB. 23% verteilen sich auf das Busnetz und lediglich 19% verkehren Richtung Aargau. Auffallend ist, dass die Erschliessung Richtung Bhf. Schlieren nicht genutzt wird, obwohl in Unterengstringen, Sennenbühl eine Umsteigebeziehung von der Linie 304 auf die Linie 308 besteht. Der Anschluss ab Bhf. Dietikon ins Einkaufsgebiet Silberbühl wird trotz Anschluss bzw. Verknüpfung der Linien 301/309 von gerademal 2% der Fahrgäste genutzt.

### 2.4.5 Geroldswil



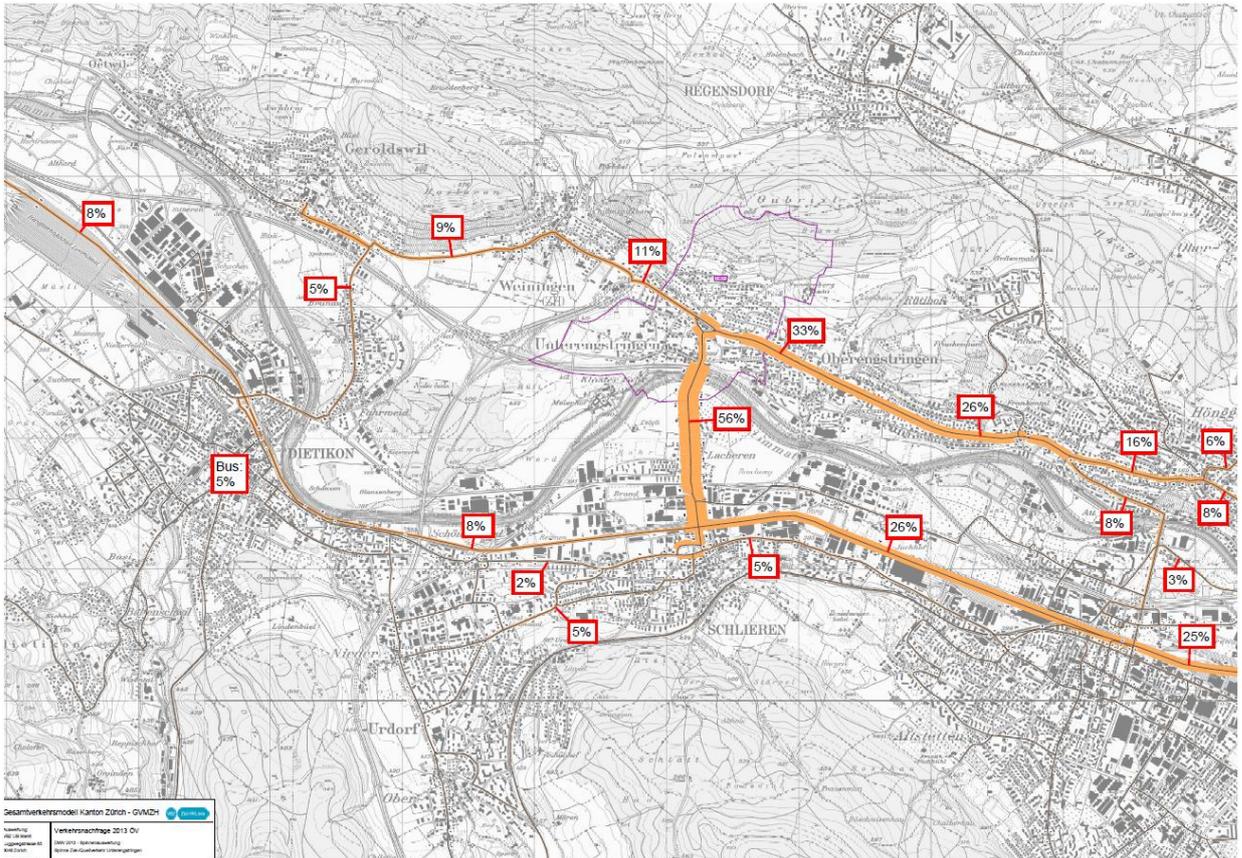
Hauptausrichtung der Gemeinde Geroldswil ist der Bahnhof Dietikon (62%), sowie die Richtung Unterengstringen mit 35%. Lediglich 18 % der Fahrgäste fahren über Unterengstringen hinaus ins Frankental. Die S-Bahn Richtung Zürich nutzen 27% der Fahrgäste, Richtung Aargau fahren 16%. Weiter Buslinien in Dietikon werden von 16% benutzt.

### 2.4.6 Weiningen



71% aller Fahrgäste bewegen sich vom Zentrum Weiningen Richtung Unterengstringen, Sennenbüel und lediglich 29% fährt Richtung Geroldswil. Die Aufteilung ab Unterengstringen, Sennenbüel ist beinahe gleichwertig. 32% verkehren Richtung Frankental und 35% Richtung Schlieren. Ab Geroldswil ist die Hauptbeziehung Richtung Bhf. Dietikon. Von den 22% welche über den Bhf. Dietikon verkehren, fahren 16% mit der S-Bahn in den Aargau.

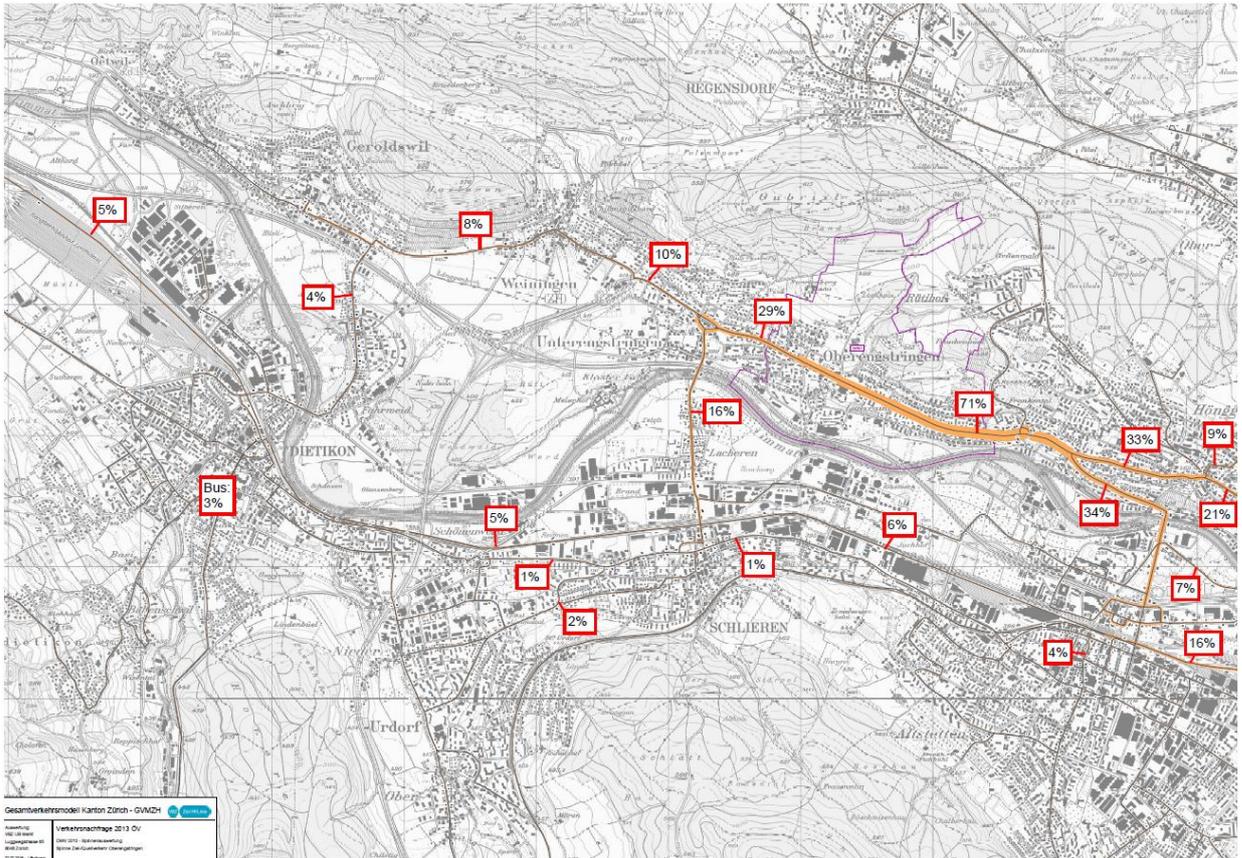
## 2.4.7 Unterengstringen



Unterengstringen orientiert sich mit 56% zum Bahnhof Schlieren. Davon steigen 26% auf die S-Bahn Richtung Zürich um und lediglich 8% Richtung Aargau. 22% wollen direkt ins Zentrum Schlieren oder auf weitere Buslinien umsteigen. Nicht alle steigen somit auf die S-Bahn um.

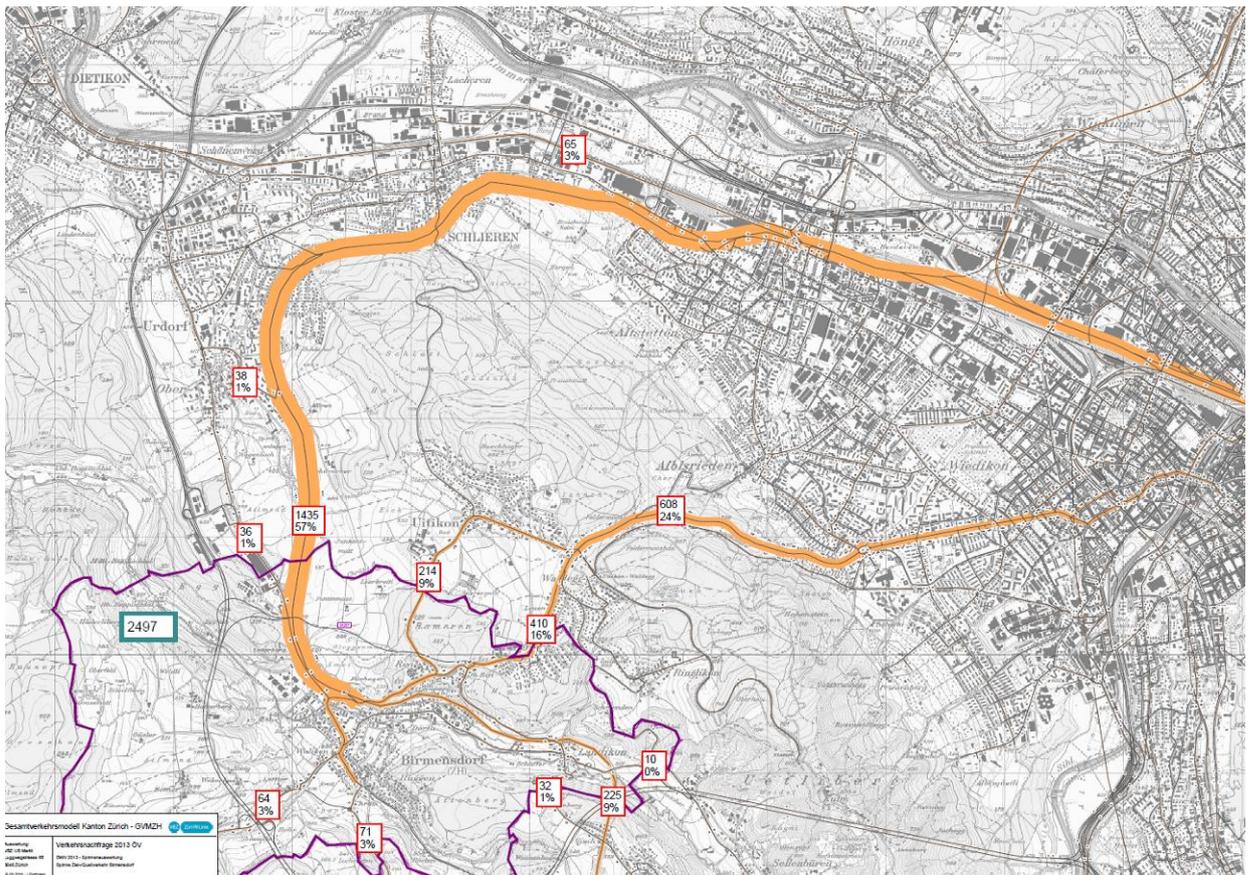
33% der Unterengstringer fahren in Richtung Frankental. Am Knoten Frankental teilen sich die Fahrgäste zu 2/3 auf die Linie 13 und 1/3 nutzt die Verbindung zum Bhf. Altstetten. Die Verbindung Richtung Weiningen fällt mit 11% ab.

### 2.4.8 Oberengstringen



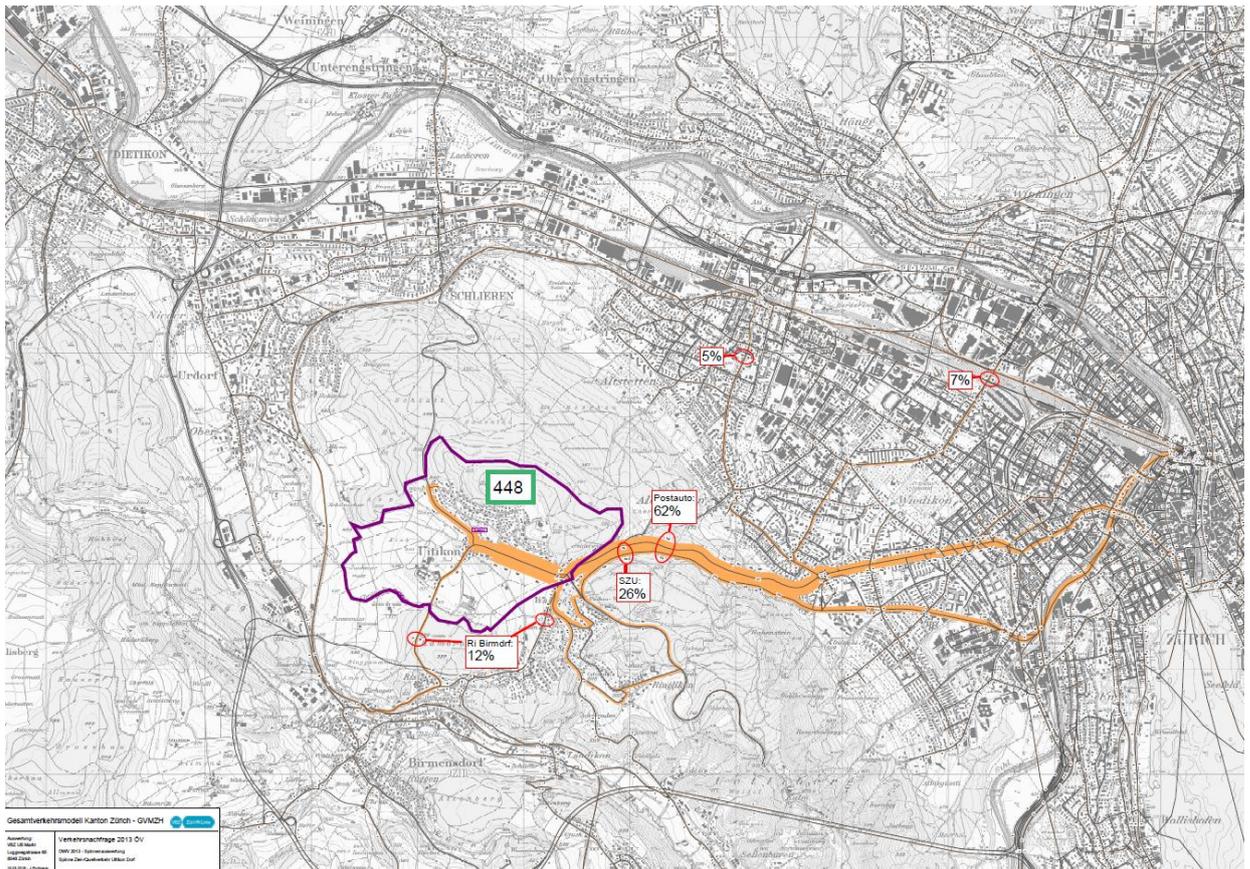
Oberengstringen orientiert sich ganz klar Richtung Frankental. Lediglich 29% der Fahrgäste fährt via Unterengstringen zum Bhf. Schlieren – obwohl die Linie 308 von Mo.-So. den ganzen Tag, eine direkte Verbindung zum Bhf. Schlieren, gewährleistet. Am Knoten Frankental teilen sich die Fahrgäste in etwa zu 50/50 auf die Äste Richtung Bhf. Altstetten und die Linie 13 Richtung Albisgütli auf.

### 2.4.9 Birmensdorf



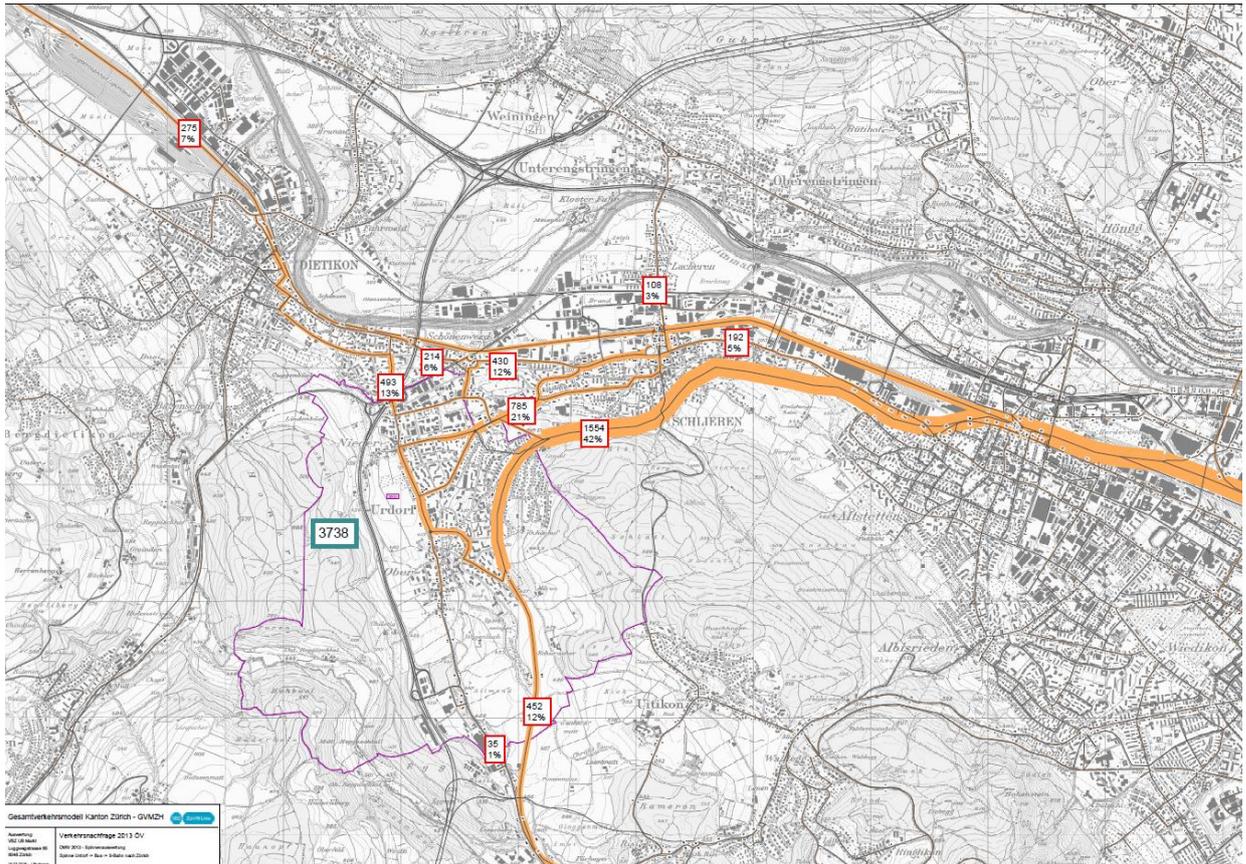
Birmensdorf ist über die S-Bahn nach Zürich orientiert (57%).

## 2.4.10 Uitikon



Uitikon ist mit den Postautolinien und der SZU Richtung Zürich orientiert. Richtung Birmensdorf fahren nur 12% der Fahrgäste.

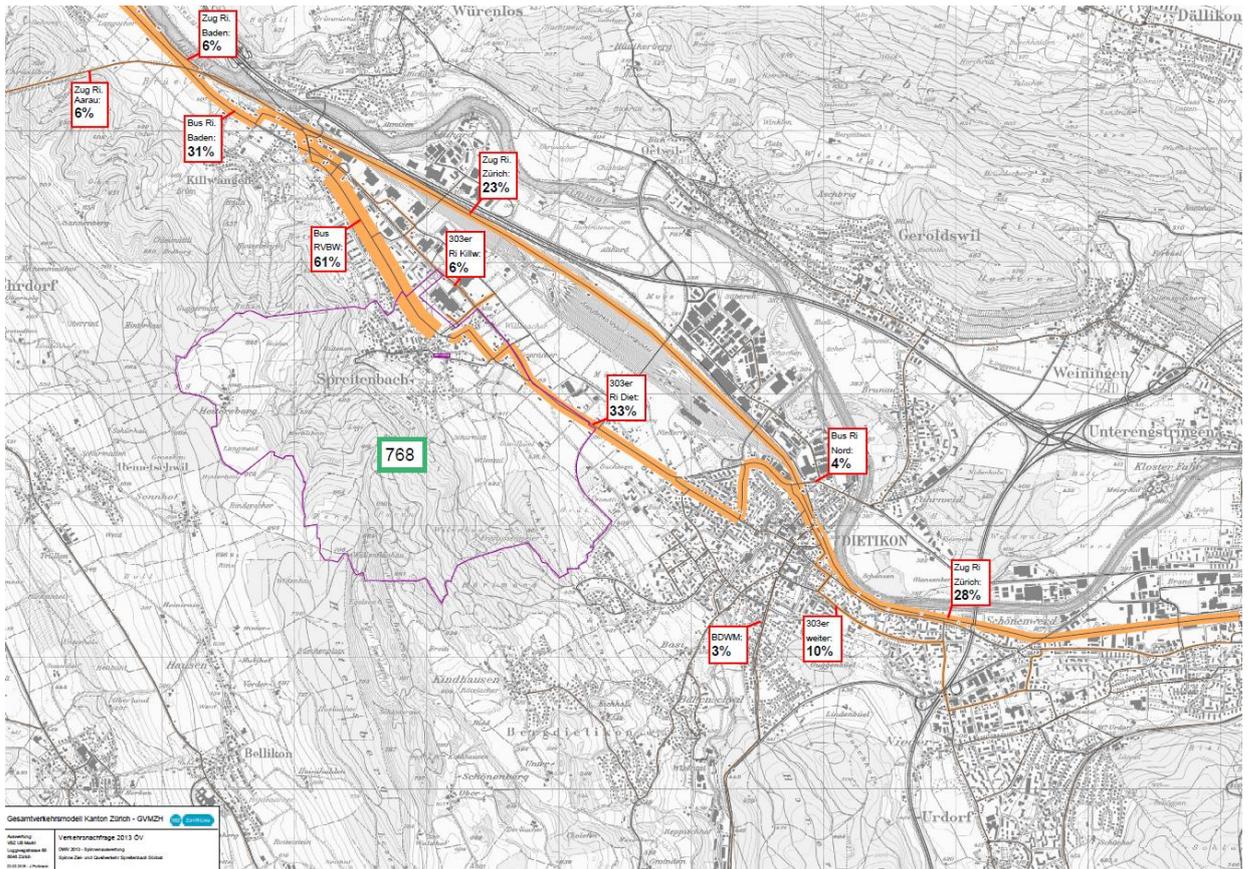
### 2.4.11 Urdorf



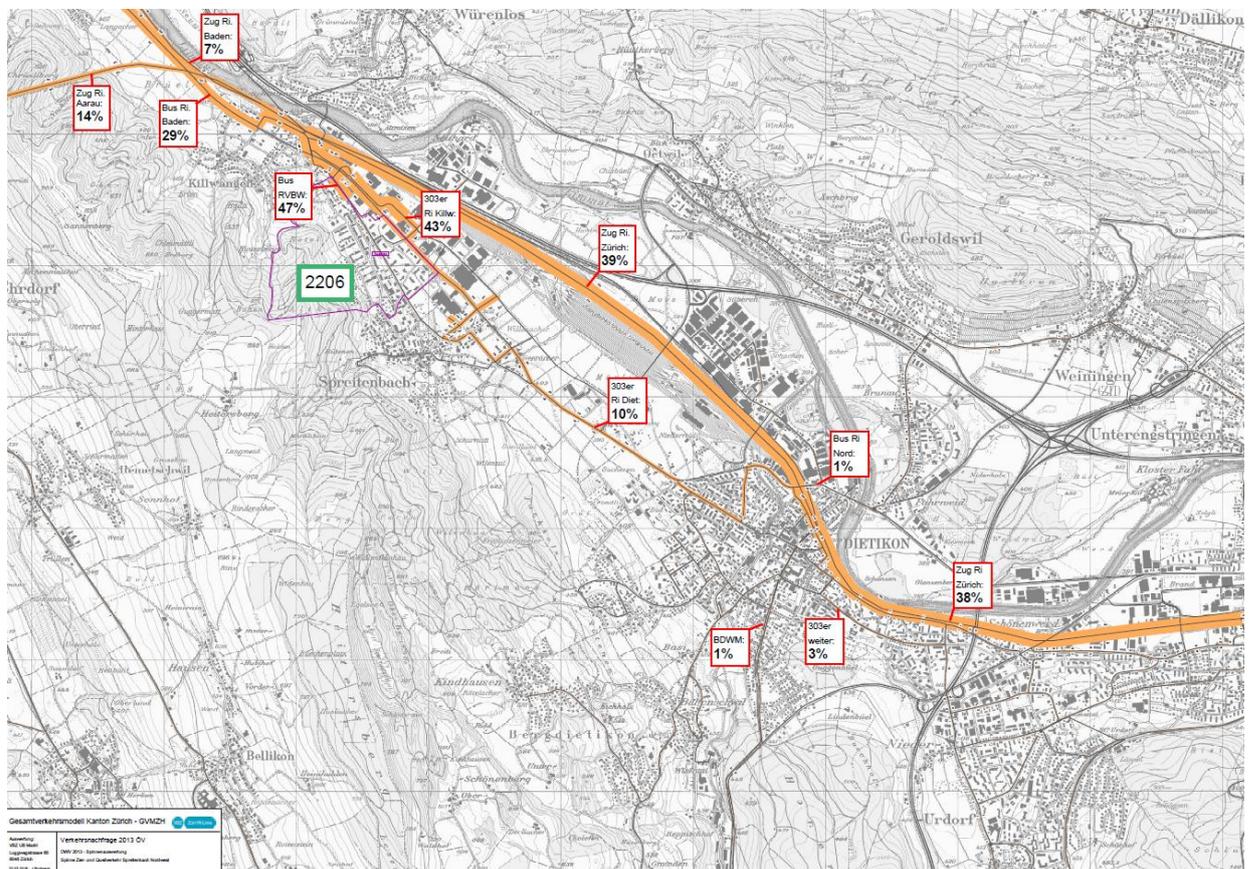
Urdorf ist hauptsächlich mit der S-Bahn Richtung Zürich orientiert (42%). 33% fahren Richtung Schlieren, lediglich 19% Richtung Dietikon.



### 2.4.13 Spreitenbach



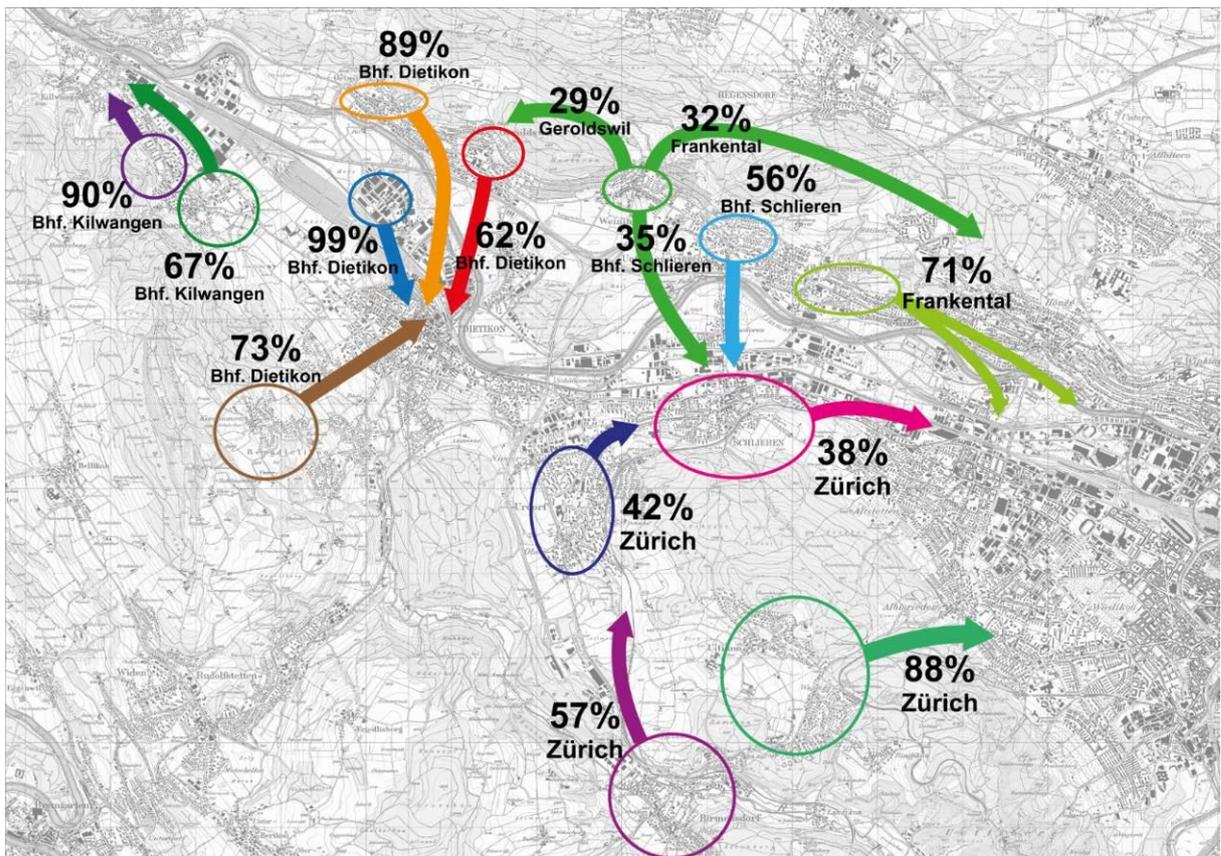
Der südliche Teil der Gemeinde Spreitenbach ist Richtung Bahnhof Killwangen (67%) und Baden (37%, S-Bahn und Bus) orientiert. 33% fahren mit dem Bus zum Bahnhof Dietikon. Insgesamt 28% nutzen die S-Bahn Richtung Zürich.



Der nördliche Teil der Gemeinde Spreitenbach ist noch stärker Richtung Bhf. Killwangen ausgerichtet: 90% der öV-Benutzer fahren nach Killwangen. Richtung Dietikon fahren nur 10% der Fahrgäste.

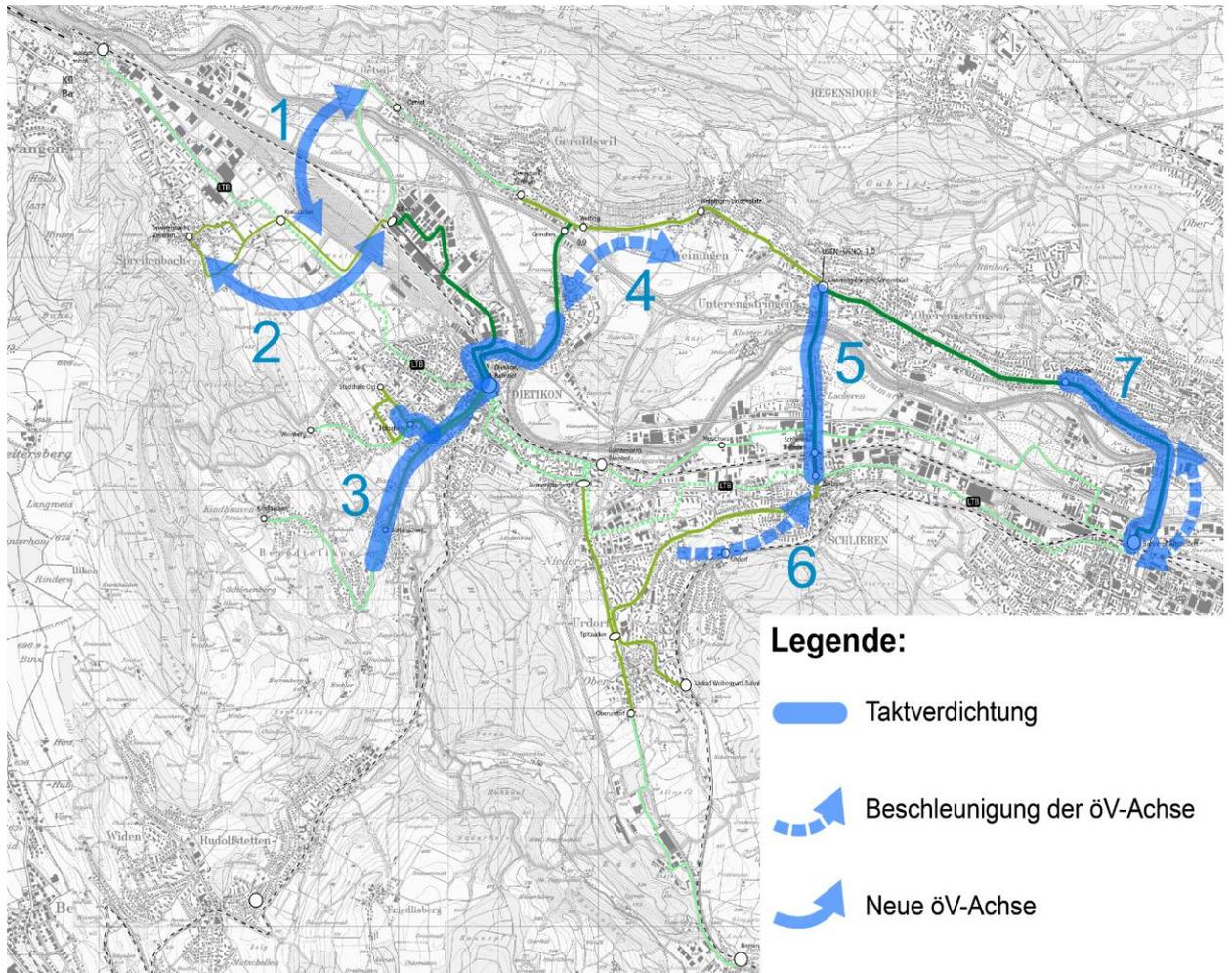
### 2.4.14 Zusammenfassung aller Verkehrsströme

Das südliche Limmattal ist mit der S-Bahn stark auf Zürich ausgerichtet. Die Einwohner nutzen vielfach den eigenen Bahnhof. Im Limmattal Nord Nutzen die Gemeinden die Bahnhöfe Dietikon (Oetwil a.d.L., Geroldswil, Dietikon Silber) und Schlieren (Unterengstringen). Weiningen fährt zu etwa gleichen Teilen zu umliegenden Bahnhöfen oder zum Frankental. Oberengstringen und Utikon nutzen direkte Busverbindungen in die Stadt um entweder auf das Tram oder die S-Bahn umzusteigen. Die Einwohner von Bergdietikon fahren überwiegend zum Bahnhof Dietikon während Spreitenbach via Bahnhof Killwangen-Spreitenbach fährt.



### 3 Variantenstudium

#### 3.1 Lösungsansätze

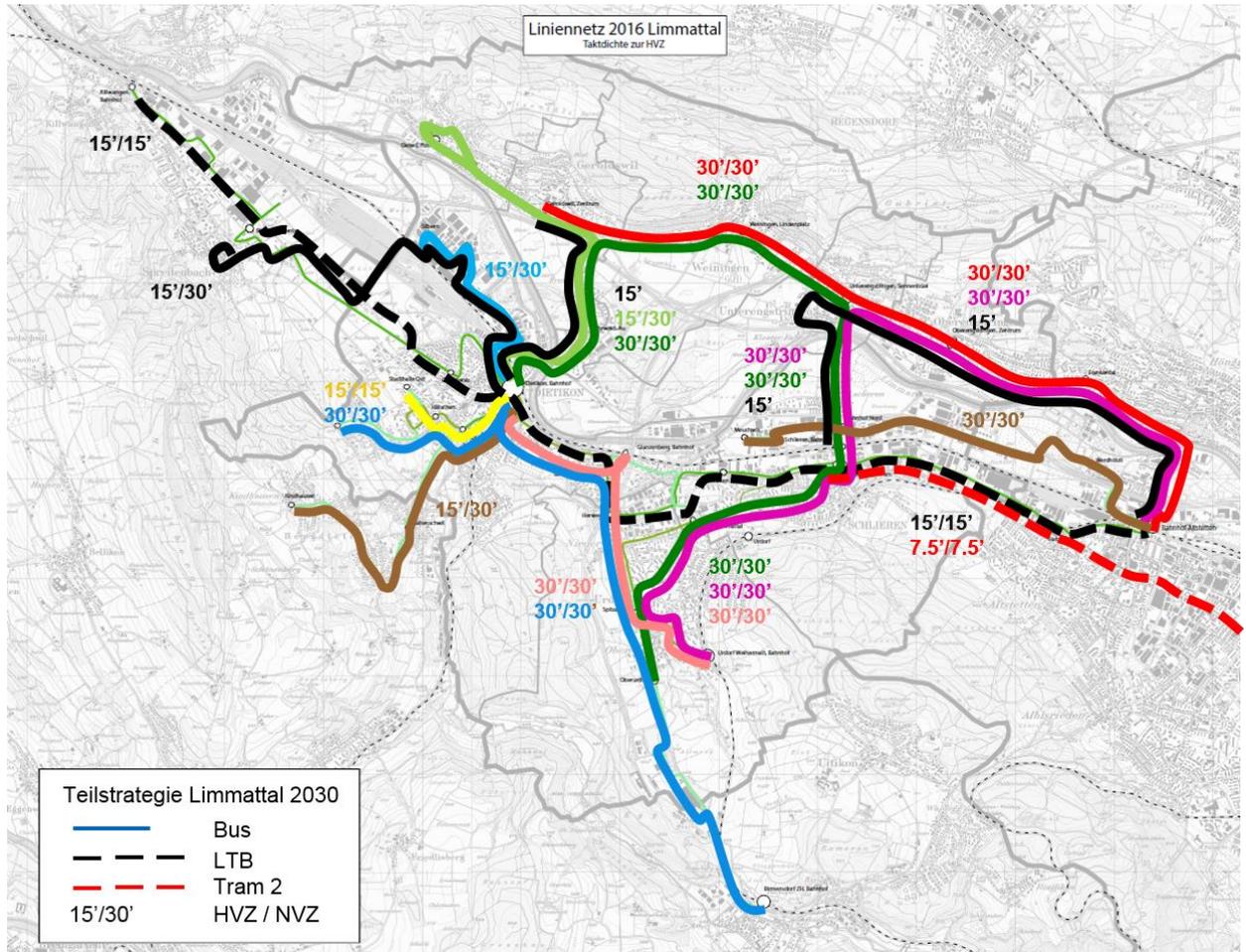


1. Ein Ausbau des Busnetztes auf die Mutschellenstrasse entlastet die Fahrweidstrasse welche unter Verkehrsüberlastung (4) leidet.
2. Das Kernwohngebiet von Spreitenbach ist bis jetzt ungenügend mit dem öV erschlossen.
3. Der Ast Bergdietikon und die Erschliessung der Stadt Dietikon leidet unter Kapazitätsproblemen. Taktverdichtungen können diese Problematik entschärfen.
4. Die Linien auf der Fahrweidstrasse Richtung Bahnhof Dietikon weisen massive Stabilitätsprobleme auf. Durch eine verkürzung der Linien kann man die Stabilität verbessern.
5. Die Engstringerstrasse hat Kapazitätsüberlastungen und führt deshalb zu folgestarken Verspätungen. Taktverdichtungen und Aufteilungen der Linien sollen zu einer Stabilisierung führen.
6. Die öV-Achsen in Schlieren können stabilisiert werden durch Verkürzungen der Buslinien.
7. Auf der Europabrücke und in den folgenden Strassenabschnitten nehmen die Buslinien hohe Verspätungen auf. Dabei spielen auch Eigenbehinderungen von Fahrzeugen die vom Bahnhof Altstetten Nord auf die Europabrücke einfahren eine Rolle. Durch eine Anbindung an die Haltestelle Bahnhof Altstetten kann man diese Eigenbehinderungen aufheben.

Aus diesen Lösungsansätzen werden zwei Varianten gebildet. Dabei wurden zwei unterschiedliche Ansätze untersucht. Neben den Massnahmen sind auch die Taktzeiten angegeben für Hauptverkehrszeit (HVZ) und Nebenverkehrszeit (NVZ).

### 3.2 Varianten

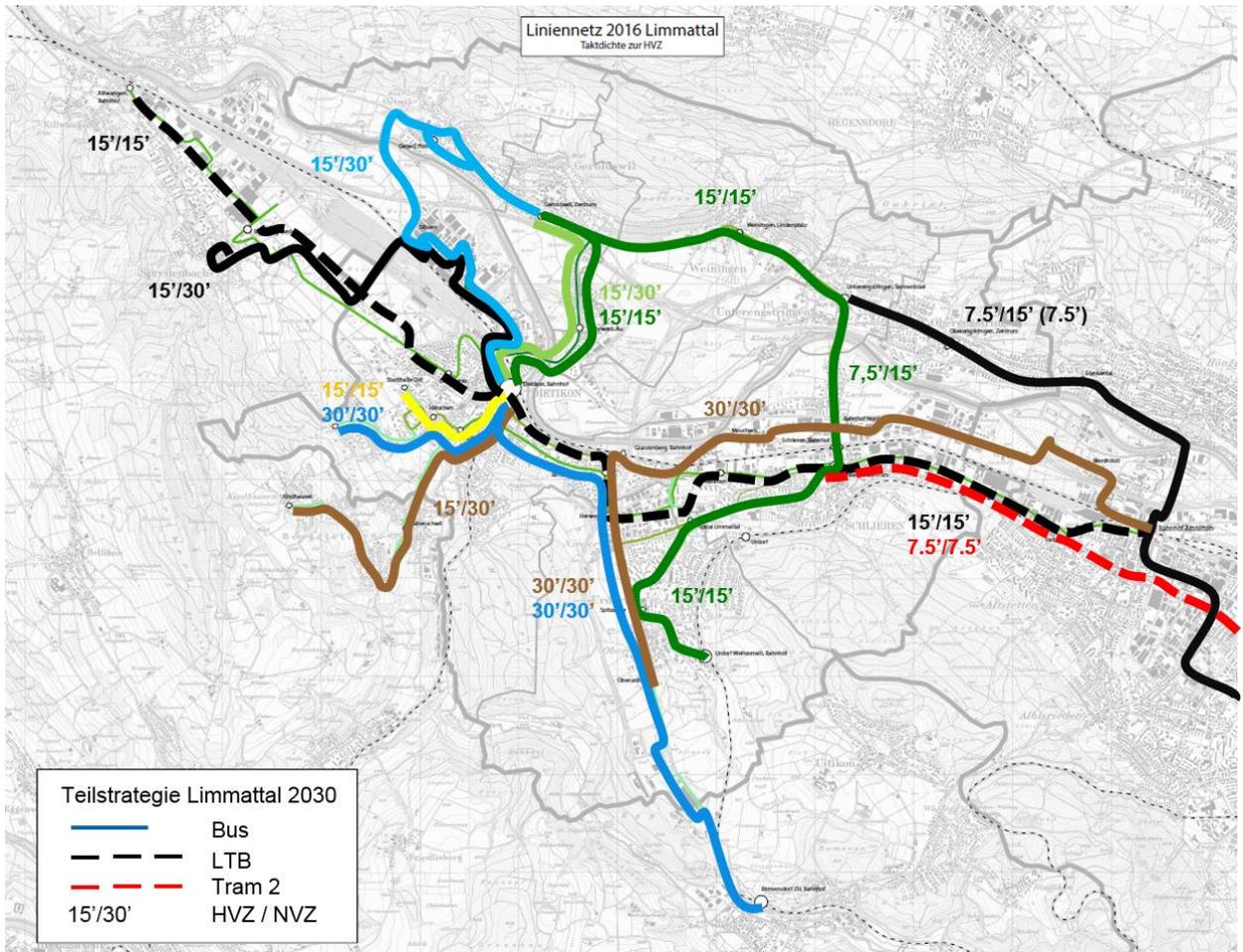
#### 3.2.1 Variante 1



Variante 1 orientiert sich stärker am aktuellen Angebot, welches in den nördlichen Gemeinden sowie in Urdorf eher an einem Verästelungsnetz mit vielen direkten Fahrtmöglichkeiten in grösseren Intervallen orientiert ist. Dabei werden die in der Analyse erkannten Schwachstellen lokal gelöst.

<b>Linie</b>	<b>Massnahme</b>	<b>Takt (HVZ/NVZ)</b>
	301 Keine Veränderungen gegenüber Dez. 2018	15'/30'
	302 Direkte Fahrt Weiningen – Dietikon, neue Linienführung Urdorf	30'/30'
	303 Aufgehoben (LTB)	
	304 Einkürzung Geroldswil, Zentrum – Bahnhof Altstetten Nord	30'/30'
	305 Taktverdichtung HVZ, direkte Linienführung	15'/30'
	306 Taktverdichtung ganzer Tag, direkte Linienführung	15'/15'
	307 Sonntagsbetrieb	30'/30'
	308 Neue Linienführung Urdorf	30'/30'
	309 Sonntagsbetrieb, Taktausdünnung HVZ	15'/30'
	311 Ab Spitzacker direkte Fahrt nach Glanzenberg	30'/30'
	314 Neue Linienführung Industriegebiet Urdorf/Birmensdorf, Ganztagsbetrieb, Wochenendbetrieb	30'/30'
	325 Taktverdichtung NVZ, direkte Linienführung	30'/30'
	303 Neue Linie Dietikon – Silber – Spreitenbach (Mo-So)	15'/30'
	3xx Neue Linie Geroldswil – Dietikon (Mo-Fr)	15'/-
	3xx Neue Linie Altstetten – Unterengstringen (Erschliessungslücke) – Schlieren (Mo-Fr)	15'/-

### 3.2.2 Variante 2



Variante 2 richtet sich an einem Achsenetz mit starken öV-Achsen in dichtem Takt aus. Es existieren deshalb weniger Direktverbindungen. Dafür ist das Angebot insgesamt einfacher verständlich für unsere Fahrgäste. Die vorgeschlagenen Achsen orientieren sich dabei an den Hauptnachfragerichtungen.

Linie	Massnahme	Takt (HVZ/NVZ)
 xx	Verlängerung bestehender Linie ab Altstetten – Unterengstringen	7.5'/15'
 301	Neue Linienführung Urdorf, Taktverdichtung ganzer Tag	15'/30'
 302	Neue Linienführung Urdorf, Taktverdichtung ganzer Tag 7.5' Takt in der HVZ von Unterengstringen Sennenbühl bis Schlieren, Zentrum	7.5'/15'
303	Aufgehoben (LTB)	
304	Aufgehoben	
 305	Taktverdichtung HVZ, direkte Linienführung	15'/30'
 306	Taktverdichtung ganzer Tag, direkte Linienführung	15'/15'
 307	Verlängerung über Überlandstrasse – Bhf. Glanzenberg nach Oberurdorf (Mo-So)	30'/30'
308	Aufgehoben, wird durch die Verdichtung der Linie 302 ersetzt	
 309	Verlängerung nach Oetwil a.d.L. – Geroldswil Zentrum, Sonntagsbetrieb, Taktausdünnung HVZ	15'/30'
311	Aufgehoben	
 314	Neue Linienführung Industriegebiet Urdorf/Birmensdorf, Ganztagsbetrieb, Wochenendbetrieb	30'/30'
 325	Taktverdichtung NVZ, direkte Linienführung	30'/30'
 303	Neue Linie Dietikon – Silber – Spreitenbach (Mo-So)	15'/30'

## Variantenbeurteilung

Die Variantenbeurteilung erfolgt nach Gemeinden und ist nachfolgend aufgelistet.

### 3.2.3 Stadt Dietikon

---

#### Variante 1

- + Neue Direktverbindung Silberner – Spreitenbach
- + Einfache, verständliche Linienführung Oberdorf
- + Stabilitätssicherung Oberdorf
- + Behebung Kapazitätsengpässe Fahrweid und Bergdietikon
- + Ausbau 314 zu Ganztageslinie Mo-So

#### Variante 2 entspricht Variante 1, ausserdem

- + Neue Direktverbindung Silberner - Oetwil a.d.L.
- Bedienung Schöneeggstrasse nur noch durch Linie 314, jedoch LTB auf Zürcherstrasse und Linie 307 an Bahnhof Glanzenberg

### 3.2.4 Stadt Schlieren

---

#### Variante 1

- + Behebung Kapazitätsengpässe Achse nach Unterengstringen
- Haltestelle Steinacker wird nicht mehr bedient

#### Variante 2 entspricht Variante 1, ausserdem

- + Einfache Merkbarkeit des Angebots
- + Ausbau Längsachse (Linie 307) nach Glanzenberg und Urdorf
- + Anschlusssicherheit durch Verkürzung Linie 308

### 3.2.5 Oetwil a.d.L.

---

#### Variante 1

- Unverändertes Angebot

#### Variante 2

- + Neue Direktverbindung nach Silbernen
- + Höhere Anschlusssicherheit bei Fahrt mit Linie 309 gegenüber Fahrt über Fahrweid
- + Mehr Kapazität bei Fahrt über Silbernen, da Lastrichtungen Silbernen und Oetwil gegenläufig sind
- + Entwicklungsgebiet kann vollständig erschlossen werden
- + Neue Verbindung nach Spreitenbach via Silbernen mit Umsteigen
- Wegfall Direktverbindung via Geroldswil zum Bhf. Dietikon (jedoch schlanker Anschluss auf 301)

### 3.2.6 Geroldswil

---

#### Variante 1

- + Behebung Kapazitätsengpässe Ast Fahrweid

#### Variante 2

- + Entlastung Ast Fahrweid (Fahrgäste aus Oetwil fahren über Silbernen)
- + Durchgängiger 15'-Takt nach Schlieren
- Wegfall unzuverlässige Direktverbindung nach Altstetten, stattdessen Umstieg in Unterengstringen

### 3.2.7 Weiningen

---

#### Variante 1

- Wegfall Schlaufenfahrt Linie 302 in Geroldswil
- Direktverbindung nach Dietikon nur noch im 30'-Takt

#### Variante 2

- + Einfache Merkbarkeit des Angebots
- + Durchgängiger 15'-Takt nach Schlieren und Dietikon
- Wegfall unzuverlässige Direktverbindung nach Altstetten, stattdessen Umstieg in Unterengstringen

### 3.2.8 Unterengstringen

---

#### Variante 1

- + Dichter Takt nach Schlieren und Altstetten
- + Erschliessungslücke durch neue HVZ Linie zwischen Unterengstringen und Schlieren erschlossen

#### Variante 2

- + Dichter Takt nach Schlieren und Altstetten
- + Erschliessungslücke durch neue HVZ Linie zwischen Unterengstringen und Schlieren erschlossen
- + direkte Verbindung in die Stadt Zürich und an diverse Umsteigeknoten (Albisriederplatz / Escher-Wyss Platz/Bucheggplatz/Milchbuck)
- + Erschliessungslücke durch neue HVZ Linie zwischen Unterengstringen und Schlieren erschlossen
- + Einfache Merkbarkeit des Angebots
- Westlicher Teil der Gemeinde nicht mehr direkt an Altstetten angebunden
- Östlicher Teil der Gemeinde nicht mehr direkt an Schlieren angebunden

### 3.2.9 Oberengstringen

---

#### Variante 1

- + Dichter Takt zur HVZ

#### Variante 2

- + Dichter Takt zur HVZ
- + direkte Verbindung in die Stadt Zürich und an diverse Umsteigeknoten (Albisriederplatz / Escher-Wyss Platz/ Bucheggplatz/ Milchbuck)
- + Einfache Merkbarkeit des Angebots
- Keine Direktverbindung nach Schlieren

### 3.2.10 Urdorf

---

#### Variante 1

- + Nur noch eine starke öV-Achse über Feldstrasse
- + Ausbau Linie 314 zur Ganztageslinie Mo-So
- + Anbindung LTB Haltestelle Herrweg mit Linie 311 und 314

#### Variante 2

- + Nur noch eine starke öV-Achse über Feldstrasse
- + Ausbau Linie 314 zur Ganztageslinie Mo-So
- + Neue Verbindung mit Linie 307 nach Schlieren Nord und Altstetten
- + Anbindung LTB Haltestelle Herrweg mit Linie 307 und 314
- + Einfache Merkbarkeit des Angebots
- + Anschluss Richtung Aarau und Zürich am Bahnhof Glanzenberg aus Oberurdorf
- Keine Direktverbindung ins Frankental
- Keine Direktverbindung Oberurdorf – Schlieren

### 3.2.11 Birmensdorf

---

#### Variante 1

- + Ganztägige Verbindung Birmensdorf – Dietikon Mo-So
- + Anschluss LTB Haltestelle Herweg und Birmensdorferstrasse
- + Keine Schlaufenfahrten mehr in die Industriegebiete – direkte Linienführung

**Variante 2 entspricht Variante 1**

### 3.2.12 Bergdietikon

---

#### Variante 1

- + Behebung Kapazitätsengpässe
- + Anschlusssicherheit durch direkte Linienführung
- Wegfall der Haltestellen Dünni (Ersatz auf Bergstrasse) und Baltenschwil

**Variante 2 entspricht Variante 1**

### 3.2.13 Spreitenbach

---

#### Variante 1

- + Behebung Erschliessungslücke durch neue Linie
- + Direktverbindung via Silbern nach Dietikon
- + Umsteigemöglichkeit LTB Haltestelle Kreuzäcker

**Variante 2 entspricht Variante 1**

### 3.3 Variantenvergleich

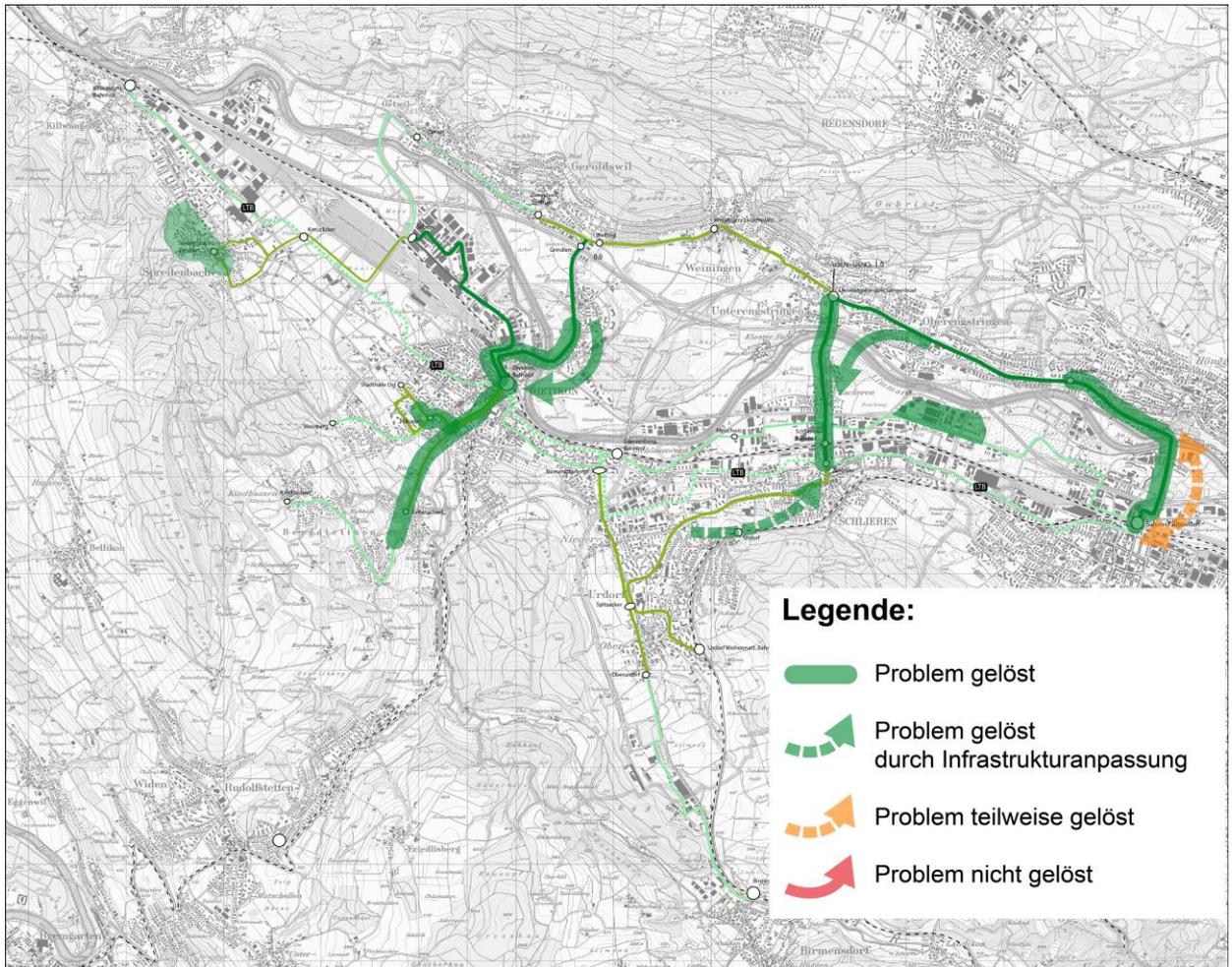
Die zwei Varianten wurden auf ihre Vor- und Nachteile verglichen. Die erste Variante ist mehr auf dem jetzigen Konzept aufgebaut (viele verschiedene öV-Routen). Die Variante zwei versucht mit neuen Lösungsansätzen die Kapazitäten auszubauen. Neue öV-Achsen erzeugen eine Verlagerung von den bestehenden überlasteten Achsen. Diverse Linien werden zusammengelegt und bilden eine strake öV-Tangente.

Allgemein kann man sagen, dass die Variante zwei die gesteckten Ziele und Problematiken besser aufnimmt, bzw. besser entschärft, als die Variante eins.

	Variante 1	Variante 2
Einfache Merkbarkeit des Angebots	o	++
Kapazität	+	++
Stabilität	o	++
Erschliessung der Gebiet	+	o
Takt	++	++
Direkte Verbindungen	+	o
Anschlüsse	+	++

Die Variante zwei wird als Grundlage für die Bestvariante verwendet. In die Bestvariante fliessen ausserdem noch die beim Erarbeiten bemerkten Schwachstellen und die Anliegen der Gemeinden mit ein.

## Lösungsansätze mit Wirkung auf Schwachstellen



Beide Varianten wirken ähnlich auf die in der Analyse erkannten Schwachstellen. In Variante 2 entstehen jedoch weitere Vorteile für mehrere Gemeinden, sodass diese weiterverfolgt wird.

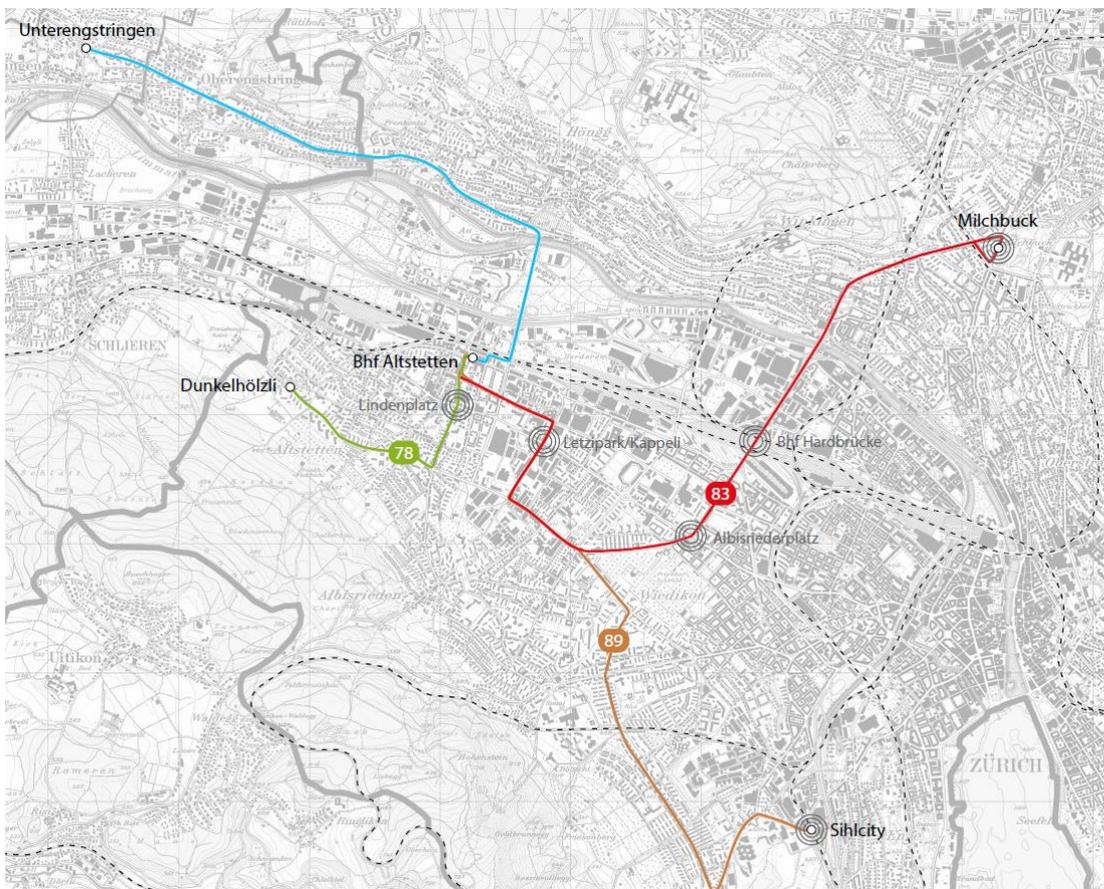


### 3.4 Altstetten

Die Linie, welche von Unterengstringen kommend an den Bahnhof Altstetten fährt, soll darüber hinaus verlängert werden. Dafür soll sie mit einer bestehenden Linie am Bahnhof Altstetten verknüpft werden. Das Ziel ist, dass die Unterengstringer möglichst viele attraktive Orte direkt erreichen. Zusätzlich wird dadurch die Eigenbehinderung auf der Europabrücke mit vom Bahnhof Altstetten Nord herkommend Linien minimiert.

Nachstehende Möglichkeiten einer Verknüpfung wurden überprüft.

- Variante 1: Linie 78 Dunkelhölzli – Unterengstringen
- Variante 2: Linie 83 Milchbuck – Unterengstringen
- Variante 3: Linie 89 Sihlcity – Unterengstringen



### **Variante 1: Linie 78**

Verknüpfung nach Dunkelhölzli

- + Lindenplatz als Quartierzentrum wird direkt erreicht
- + Gleicher Takt
- + Gleiche Betriebszeit
- Keine Nachfrage für Verbindung Unterengstringen – Dunkelhölzli
- Linie 78 wird mit Standardbussen bedient, nach Unterengstringen braucht es Gelenkbusse
- Alternative Erschliessung für Bändliweg erforderlich

### **Variante 2: Linie 83**

---

Verknüpfung nach Milchbuck

- + Letzipark, Kappeli, Albisriederplatz, Hardbrücke und Milchbuck werden direkt erreicht
- + Gleicher Takt
- + Linie 83 wird mit Gelenkbussen betrieben
- + Keine Auswirkungen auf bestehendes Angebot
- Keine Übereinstimmung bei der Betriebszeit, da Linie 83 nur in der HVZ fährt

### **Variante 3: Linie 89**

---

Verknüpfung nach Sihlcity

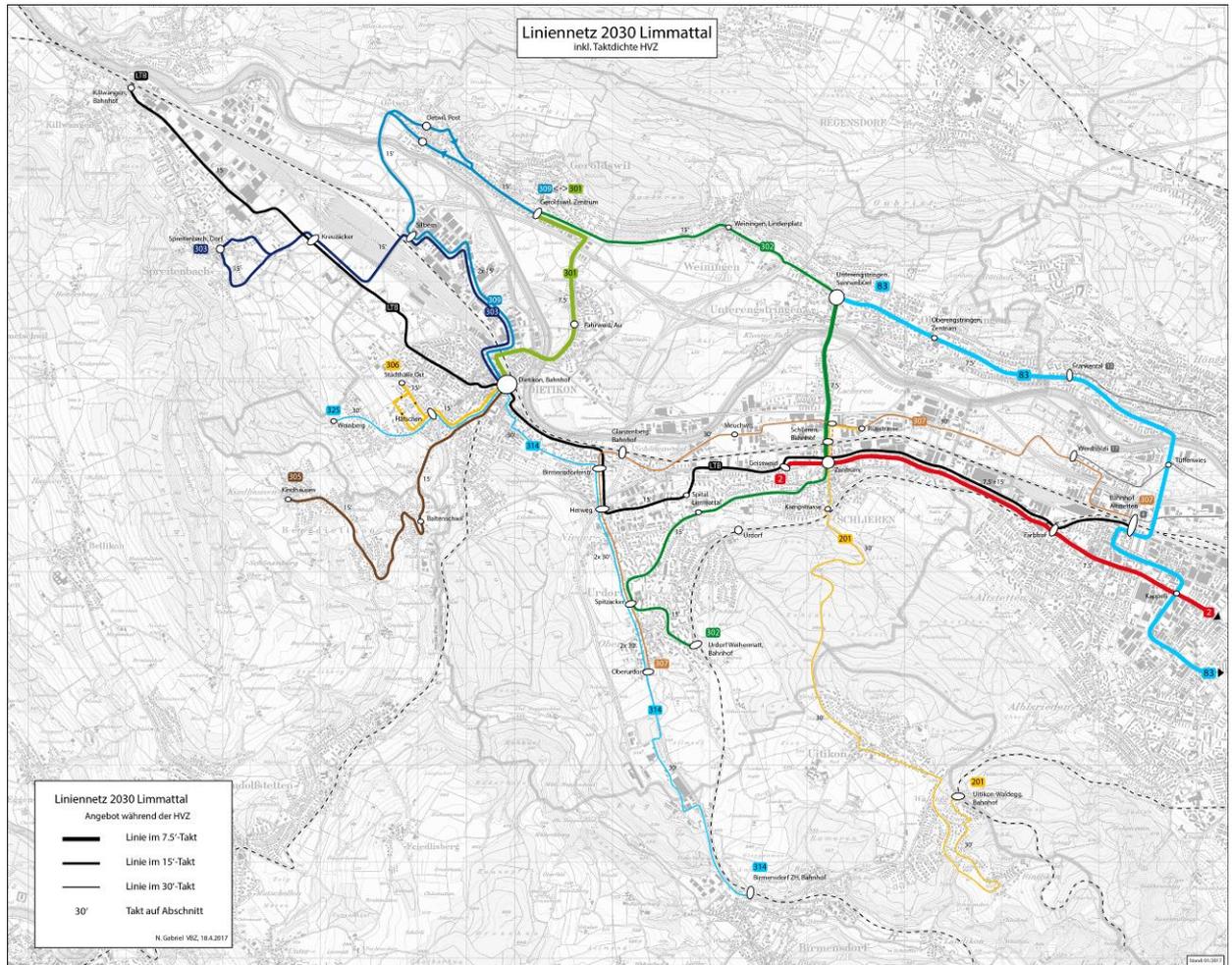
- + Letzipark, Kappeli, Sihlcity werden direkt erreicht
- + Gleicher Takt (Angebot wie heute mit Wenden jedes 2. Kurses in Altstetten in der NVZ)
- + Gleiche Betriebszeit
- + Linie 89 wird mit GB betrieben
- Alternative Erschliessung für Heizenholz erforderlich

### **Fazit**

---

Eine Verknüpfung mit der Linie 83 ist am sinnvollsten, weil somit viele wichtige Orte in der Stadt Zürich direkt erreicht werden. Das Angebot auf der Linie 83 muss jedoch in der NVZ ausgebaut werden.

### 3.5 Bestvariante



Eine grössere Darstellung der Karte befindet sich im Anhang II.

Linie	Massnahme	Takt (HVZ/NVZ)
 83	Verlängerung ab Altstetten – Unterengstringen	7.5'/15'
 301	Taktverdichtung, Einkürzung Geroldswil Zentrum	7.5'/15'
 302	Neue Linienführung Urdorf, Einkürzung Geroldswil, Zentrum, Taktverdichtung ganzer Tag 7.5' Takt in der HVZ bis Unterengstringen Sennenbühl, Weiningen weiterhin 15' Takt	7.5'/15'
 303	Neue Linie Dietikon – Silbern – Spreitenbach (Mo-So)	15'/30'
304	Aufgehoben	
 305	Taktverdichtung HVZ	15'/30'
 306	Taktverdichtung ganzer Tag	15'/15'
 307	Verlängerung über Überlandstrasse – Bhf. Glanzenberg nach Oberurdorf (Mo-So)	30'/30'
308	Aufgehoben	
 309	Verlängerung nach Oetwil a.d.L. – Geroldswil Zentrum, Sonntagsbetrieb, Taktausdünnung HVZ	15'/30'
311	Aufgehoben	
 314	Neue Linienführung Industriegebiet Urdorf/Birmensdorf, Ganztagsbetrieb, Wochenendbetrieb	30'/30'
 325	Taktverdichtung NVZ, direkte Linienführung	30'/30'

In Absprache mit den Gemeinden wurde Variante 2 zur Bestvariante überarbeitet. Es wurden folgende Punkte in der Bestvariante ergänzt:

- Zur Stabilitätssicherung wurde die Linie 302 bis Geroldswil eingekürzt. Die Linie 301 fährt in einem dichten 7.5'-Takt zwischen Geroldswil, Zentrum und Bhf. Dietikon.
- Auf die Erschliessung des Gebiets St. Nikolausstrasse wurde verzichtet. Eine Erschliessung hätte grosse Infrastrukturanpassungen zur Folge, welche in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen.
- Zur einfacheren Merkbarkeit und auf Grund der parallelen Linienführung werden zwischen Unterengstringen, Sennenbüel und Schlieren, Zentrum/Bahnhof anstelle der Linie 308 Verstärkerkurse auf der Linie 302 angeboten. Die Linie 308 wird aufgehoben.
- Auf Wunsch der Gemeinde Dietikon wurde auf eine direkte Linienführung der Linie 306 verzichtet. Das Gebiet oberhalb der Staffelackerstrasse wäre zu schlecht mit dem Bus erschlossen. Die Linie 325 verkehrt direkt.
- Auf Wunsch der Gemeinde Bergdietikon wurde auf eine direkte Linienführung der Linie 305 verzichtet. Die Gebiete an der Baltenschwilerstrasse wären zu schlecht erschlossen.
- Die Linie 307 kann optional nach Schlieren, Zentrum verkehren. Sie würde somit statt der Haltestelle Schlieren, Bahnhof Nord die bereits bestehende Haltestelle auf der Brücke Engstringerstrasse bedienen.
- Die PostAuto AG nimmt ab Dezember 2017 zusätzlich einen zweijährigen Versuchsbetrieb (Linie 201) zwischen Uitikon und Schlieren auf. Dazu wird die Haltestelle Kampstrasse im Süden von Schlieren eingerichtet.
- Die Linie 83 wurde mit der Verlängerung ab Bahnhof Altstetten aufgenommen

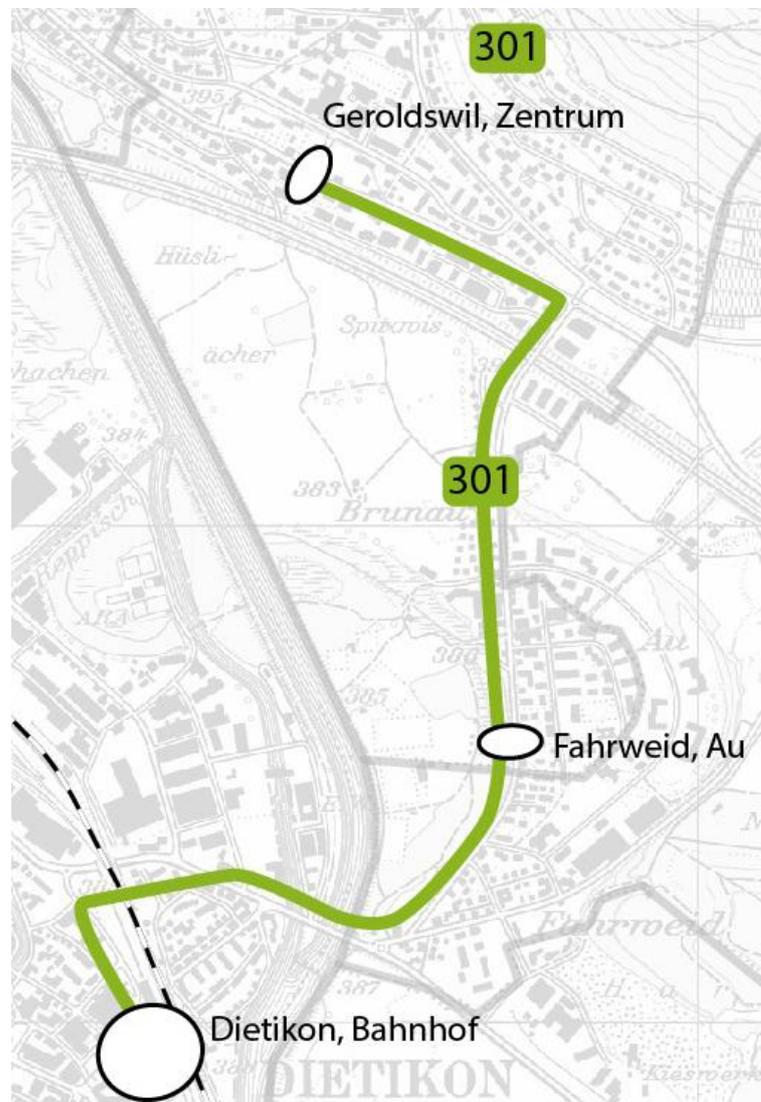
Auf eine weitere Verlängerung der Linie 83 von Unterengstringen, Sennenbüel zum Bahnhof Schlieren anstelle der Verstärkerkurse Linie 302 wurde nach erneuter Überprüfung aus folgenden Gründen verzichtet:

- Die Linie 83 ist abhängig von anderen Linien auf der Hardbrücke sowie zwischen Hubertus und Bahnhof Altstetten. Mit einer Verlängerung nach Schlieren würde eine zusätzliche Abhängigkeit geschaffen. Durch die Länge und die verschiedenen Abhängigkeiten wird die Linie instabil und unzuverlässig.
- Am Bahnhof Schlieren können keine schlanken Anschlüsse gewährt werden, da auf Grund der erwähnten Abhängigkeiten der Fahrplan nicht verschoben werden kann.
- Auf dem Abschnitt Unterengstringen, Sennenbüel und Schlieren, Bahnhof/Zentrum wird zusammen mit der Line 302 ein Takt von 7.5' in der HVZ angeboten. Das bedeutet, dass jeder zweite Kurs der Linie 83 in Unterengstringen wenden würde. Für die Fahrgäste stellt das kein einfach merkbares Angebot dar.

## 4 Linienportraits

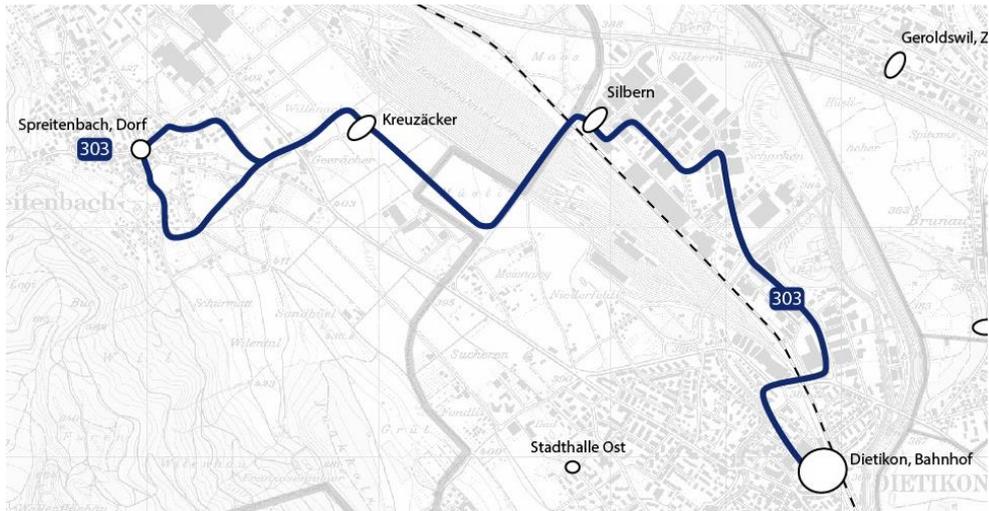
Gemäss der Bestvariante werden nachfolgend sämtliche Linien im Detail portraitiert.

### 4.1 Linie 301



<b>Linie 301 Geroldswil – Fahrweid – Bhf. Dietikon</b>			
	Mo-Fr	Sa	So
Takt HVZ/NVZ/RVZ	7.5'/15'/15'	15'/15'	15'/15'
Anzahl Busse HVZ/NVZ/RVZ	9/5/5 GB (mit 303, 309)	5 GB (mit 303, 309)	5 GB (mit 303, 309)
Betriebszeit	5.39 - 0.26 Uhr		
Umlaufzeit (Profil B)	20'		
Anschlüsse	<b>Geroldswil – Bhf. Dietikon</b>		<b>Bhf. Dietikon – Geroldswil</b>
Bhf. Dietikon	S12/11 nach ZH HB 5'		S12/11 von ZH HB 7'
Geroldswil, Zentrum	S12711 nach Baden/Aarau 5'		S12/11 von Baden/Aarau 7'
	302 von Urdorf 1'		302 nach Urdorf 1'
	309 von Oetwil 1'		309 nach Oetwil 6'
Standzeit an Endhaltestellen	Geroldswil, Zentrum HVZ 5' NVZ 5'		Bhf. Dietikon HVZ 3' Verknüpfung mit 309 NVZ 11' Verknüpfung mit 309
Abhängigkeit	Verknüpfung mit Linie 303/309 in Dietikon		

## 4.2 Linie 303

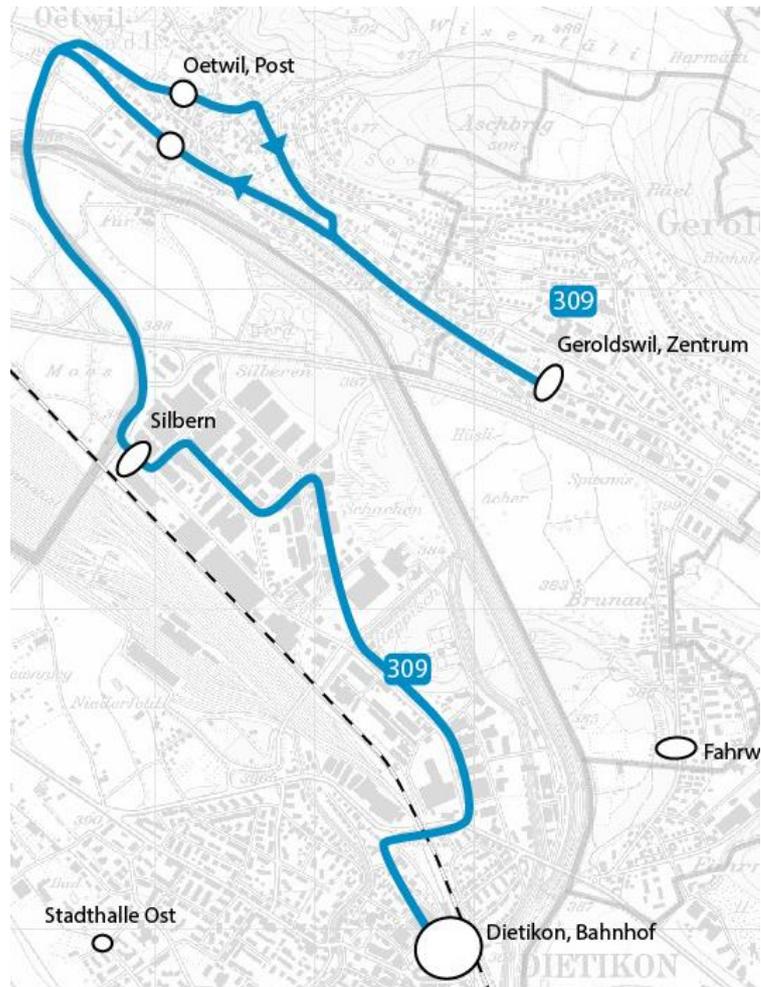


Linie 303 Spreitenbach – Bhf. Dietikon			
	Mo-Fr	Sa	So
Takt HVZ/NVZ/RVZ	15'/30'/30'	30'/30'	30'/30'
Anzahl Busse HVZ/NVZ/RVZ	9/5/5 GB (mit 301, 309)	5 GB (mit 301, 309)	5 (mit 301, 309)
Betriebszeit	5.32 - 0.43 Uhr		
Umlaufzeit (Profil B)	45'		
Anschlüsse HVZ Bhf. Dietikon	<b>Spreitenbach – Bhf. Dietikon</b> S12/11 nach ZH HB 9' S12/11 nach Baden/Aarau 9'	<b>Bhf. Dietikon– Spreitenbach</b> S12/11 von ZH HB 15' S12/11 von Baden/Aarau 15'	
LTB	LTB nach Killwangen 1'	LTB von Killwangen 7'	
Standzeit an Endhaltestellen	Spreitenbach* HVZ 1'-4' (je nach Route) NVZ 6'-10' (je nach Route)	Bhf. Dietikon HVZ 4' Verknüpfung mit 301 NVZ 9' Verknüpfung mit 301	
Abhängigkeit	Reissverschluss Silber, Verknüpfung 301/309 Dietikon		

\*Exakte Linienführung und Haltestellen in Spreitenbach werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.



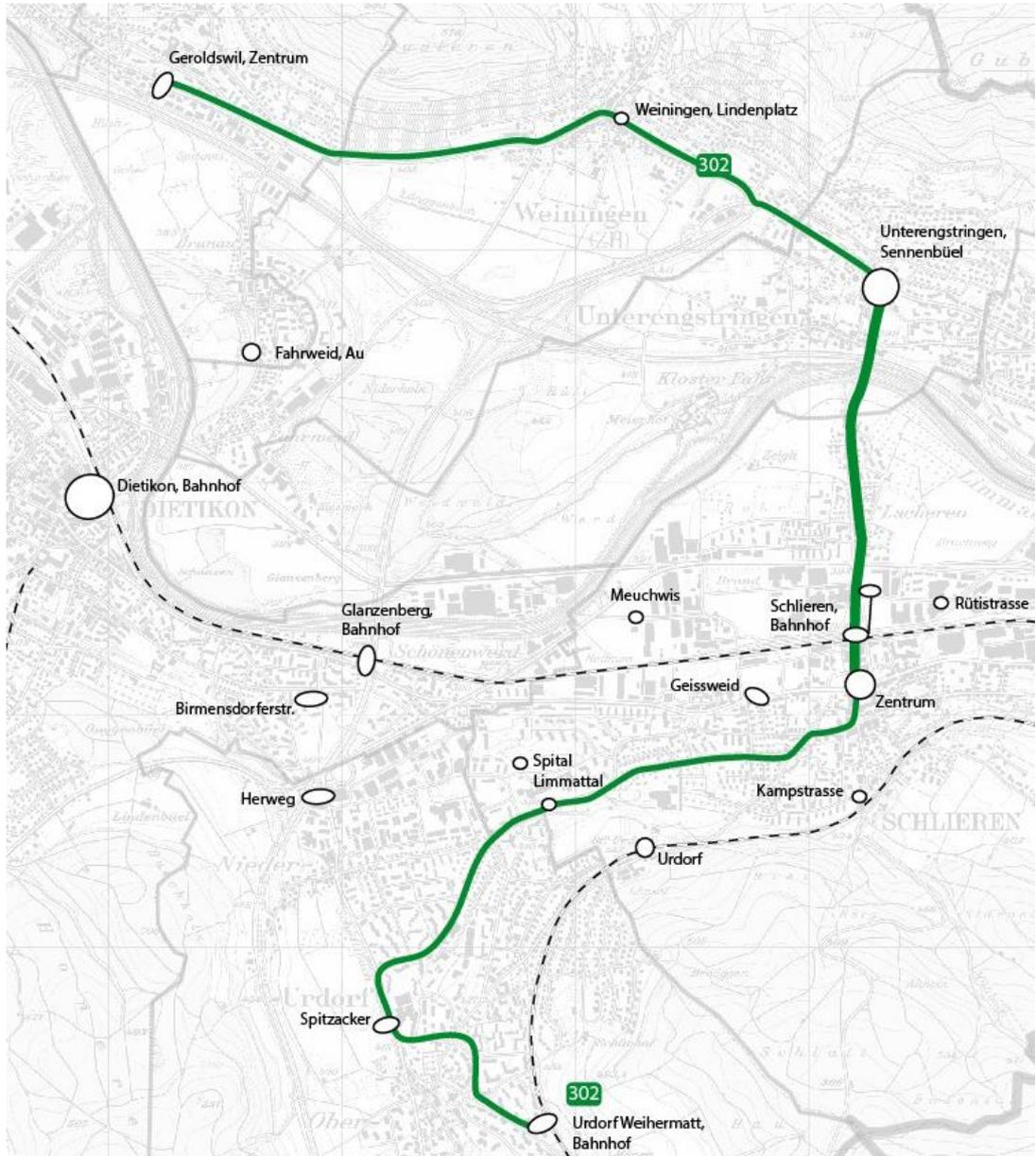
### 4.3 Linie 309



Linie 309 Geroldswil – Oetwil a.d.L. – Silber – Bhf. Dietikon			
	Mo-Fr	Sa	So
Takt HVZ/NVZ/RVZ	15'/30'/30'	30'/30'	30'/30'
Anzahl Busse HVZ/NVZ/RVZ	9/5/5 GB (mit 301, 303)	5 GB (mit 301, 303)	5 GB (mit 301, 303)
Betriebszeit	5.09-0.18 Uhr		
Umlaufzeit (Profil B)	32'		
Anschlüsse Bhf. Dietikon  Geroldswil, Zentrum	<b>Geroldswil – Bhf. Dietikon</b> S12711 nach ZH HB 5' S12/11 nach Baden/Aarau 5' 301 von Dietikon 6' 302 von Urdorf 9'	<b>Bhf. Dietikon – Geroldswil</b> S12/11 von ZH HB 7' S12/11 von Baden/Aarau 7' 301 nach Dietikon 1' 302 nach Urdorf 4'	
Standzeit an Endhalttestellen	Geroldswil, Zentrum HVZ 3' NVZ 5'	Bhf. Dietikon HVZ 7' Verknüpfung mit 303 NVZ 7' Verknüpfung mit 303	
Abhängigkeit	Verknüpfung mit Linie 301/309 in Dietikon		

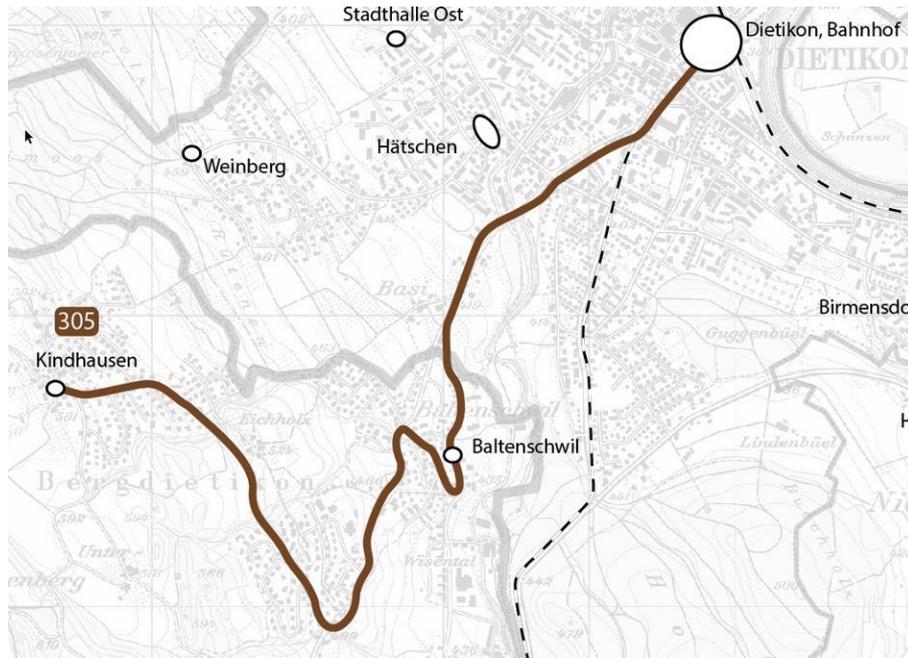
\*Mit grösseren Erschliessungsradien der Haltestellen, wie sie seit 2017 Standard sind, bringt eine Verlegung der Haltestelle Oetwil a.d.L., Oberdorf auf die Limmattalstrasse ein Fahrzeitgewinn.

4.4 Linie 302



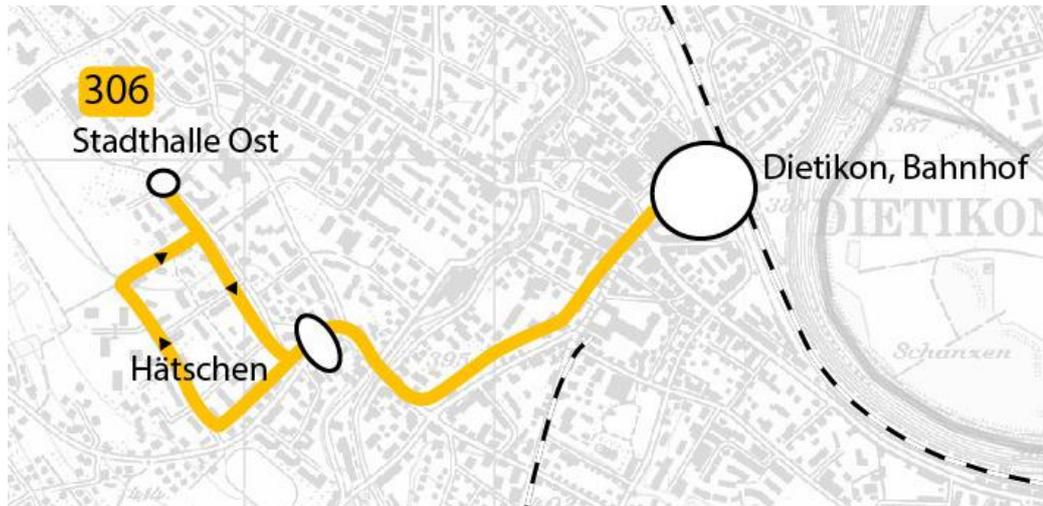
<b>Linie 302 Urdorf Weihermatt, Bahnhof – Geroldswil, Zentrum</b>			
	Mo-Fr	Sa	So
Takt HVZ/NVZ/RVZ	15'/15'/15' (HVZ: USEN – SCHL 7.5')	15'/15'	15'/15'
Anzahl Busse HVZ/NVZ/RVZ	6/5/5 GB	5 GB	5 GB
Betriebszeit	4.55 - 1.13 Uhr		
Umlaufzeit (Profil B)	75'		
Anschlüsse Bhf. Urdorf Weihermatt	<b>Urdorf – Schlieren</b> S5 von ZH HB 10' S5 von Affoltern 8'	<b>Schlieren – Urdorf</b> S14 nach ZH HB 3' S14 nach Affoltern 6'	
Bhf. Schlieren	S12 nach ZH HB 8' S12 nach Baden 4'	S12 von ZH HB 7' S12 von Baden 5'	
Standzeit an Endhaltestellen	Urdorf Weihermatt HVZ 6' / NVZ 6'	Geroldswil, Zentrum HVZ 11' / NVZ 13'	
Bemerkungen	HVZ-Lastrichtungsverstärker Unterengstringen-Schlieren		

4.5 Linie 305



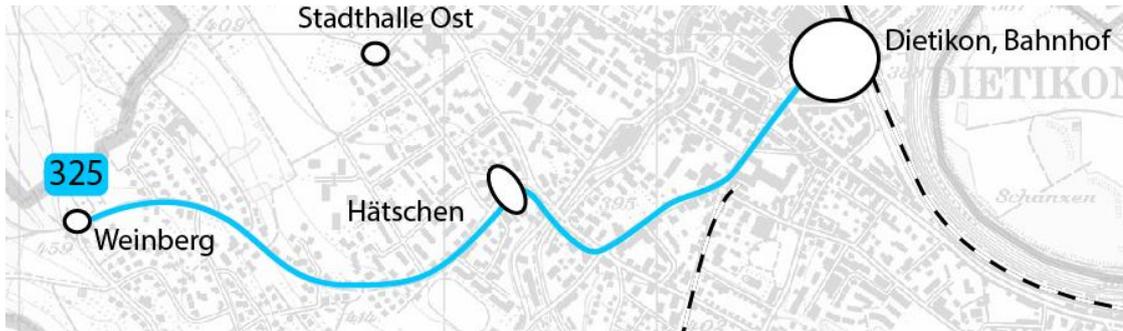
Linie 305 Kindhausen – Bhf. Dietikon			
	Mo-Fr	Sa	So
Takt HVZ/NVZ/RVZ	15'/30'/30'	30'/30'	30'/30'
Anzahl Busse HVZ/NVZ/RVZ	2/1/1 SB	1 SB	1 SB
Betriebszeit	5.11-0.35 Uhr		
Umlaufzeit (Profil B)	23'		
Anschlüsse	<b>Kindhausen – Bhf. Dietikon</b>	<b>Bhf. Dietikon– Kindhausen</b>	
Bhf. Dietikon	S12 nach ZH HB 8' S11 nach ZH HB 7'	S12 von ZH HB 10' S11 von ZH HB 10'	
Standzeit an Endhaltestellen	Bhf. Dietikon HVZ 1' / NVZ 2'	Kindhausen HVZ 6' / NVZ 7'	
Abhängigkeit	-		

4.6 Linie 306



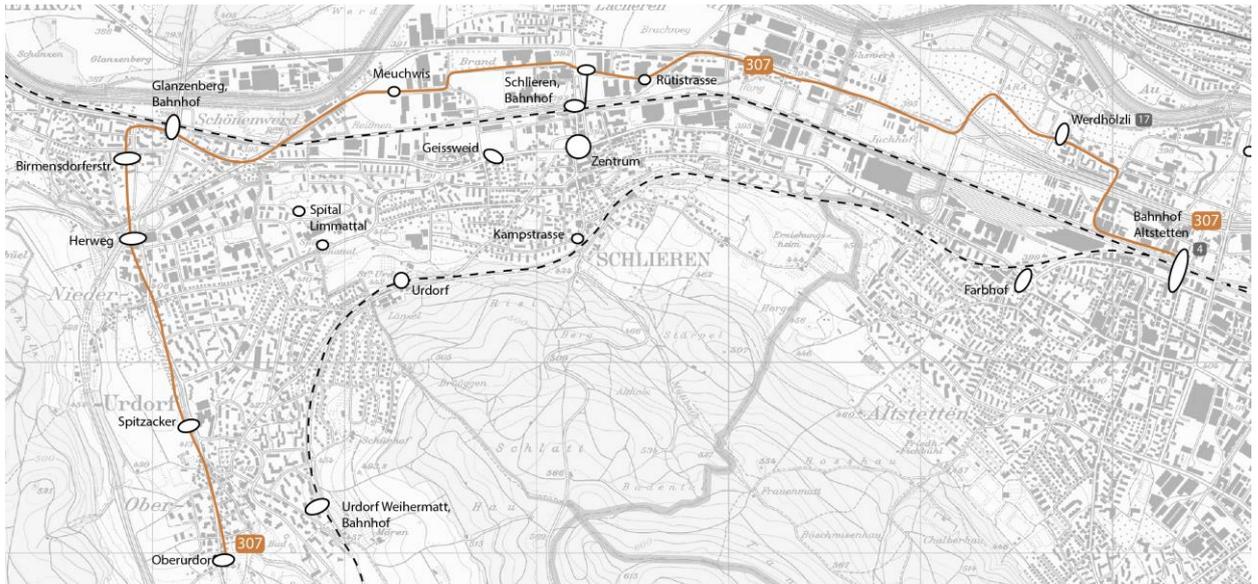
Linie 306 Dietikon, Stadthalle Ost – Bhf. Dietikon			
	Mo-Fr	Sa	So
Takt HVZ/NVZ/RVZ	15'/30'/30'	30'/30'	30'/30'
Anzahl Busse HVZ/NVZ/RVZ	2/1/1 SB	1 SB	1 SB
Betriebszeit	5.33-0.09 Uhr		
Umlaufzeit (Profil B)	15'		
Anschlüsse	<b>Stadthalle Ost – Bhf. Dietikon</b>	<b>Bhf. Dietikon – Stadthalle Ost</b>	
Bhf. Dietikon	S11 nach ZH HB 5' S11 nach Aarau 5'	S11 von ZH HB 6' S11 von Aarau 6'	
Standzeit an Endhaltestellen	Stadthalle Ost HVZ 6' / NVZ 6'	Bhf. Dietikon HVZ 9' / NVZ 9'	
Abhängigkeit	-		

4.7 Linie 325



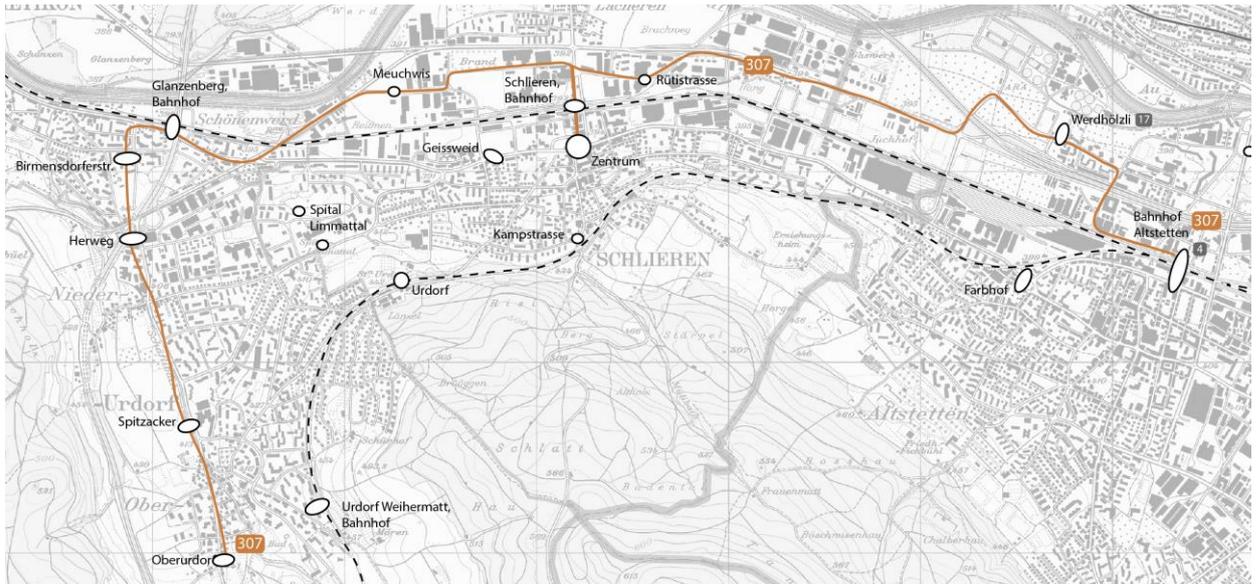
Linie 325 Dietikon, Weinberg– Bhf. Dietikon			
	Mo-Fr	Sa	So
Takt HVZ/NVZ/RVZ	30'/30'/30'	30'/30'	30'/30'
Anzahl Busse HVZ/NVZ/RVZ	1 SB	1 SB	1 SB
Betriebszeit	5.35-0.25 Uhr		
Umlaufzeit (Profil B)	17'		
Anschlüsse	<b>Weinberg – Bhf. Dietikon</b>	<b>Bhf. Dietikon – Weinberg</b>	
Bhf. Dietikon	S12 nach ZH HB 5' S12 nach Brugg 5'	S12 von ZH HB 7' S12 von Brugg 6'	
Standzeit an Endhaltestellen	Weinberg HVZ 1' / NVZ 1'	Bhf. Dietikon HVZ 13' / NVZ 13'	
Abhängigkeit	-		

4.8 Linie 307



Linie 307 Bahnhof Altstetten Nord – Oberurdorf			
	Mo-Fr	Sa	So
Takt HVZ/NVZ/RVZ	30'/30'/30'	30'/30'	30'/30'
Anzahl Busse HVZ/NVZ/RVZ	2 SB	2 SB	2 SB
Betriebszeit	5.31-0.26 Uhr		
Umlaufzeit (Profil B)	52'		
Anschlüsse	<b>Oberurdorf – Altstetten</b>	<b>Altstetten – Oberurdorf</b>	
Bhf. Glanzenberg	S11 nach ZH HB 8' S11 nach Aarau 3'	S11 von ZH HB 8' S11 von Aarau 3'	
LTB Herweg	LTB nach Killwangen 7'	LTB von Killwangen 6'	
Standzeit an Endhaltestellen	Altstetten HVZ 4' / NVZ 5'	Oberurdorf HVZ 4' / NVZ 5'	
Abhängigkeit	-		

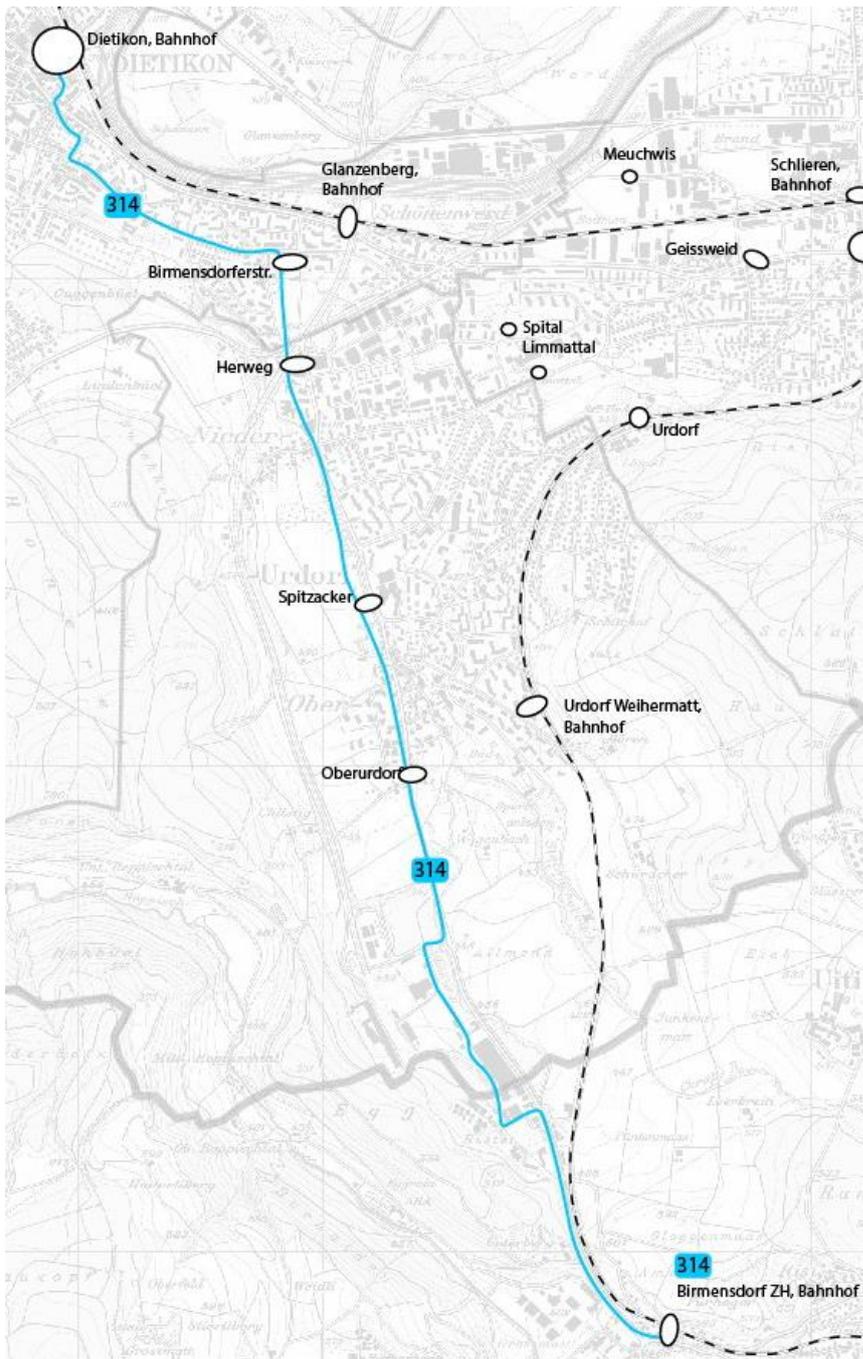
#### 4.9 Linie 307 (Option Schlieren, Zentrum)



Linie 307 Bahnhof Altstetten Nord – Schlieren, Zentrum – Oberurdorf			
	Mo-Fr	Sa	So
Takt HVZ/NVZ/RVZ	30'/30'/30'	30'/30'	30'/30'
Anzahl Busse HVZ/NVZ/RVZ	3 SB	3 SB	3 SB
Betriebszeit	5.31-0.26 Uhr		
Umlaufzeit (Profil B)	57'		
Anschlüsse	<b>Oberurdorf – Altstetten</b>	<b>Altstetten – Oberurdorf</b>	
Bhf. Glanzenberg	S11 nach ZH HB 8' S11 nach Aarau 3'	S12 von ZH HB 9' S12 von Brugg 3'	
LTB Herweg	LTB nach Killwangen 7'	LTB von Killwangen 5'	
Standzeit an Endhaltestellen	Altstetten HVZ 14' / NVZ 15'	Oberurdorf HVZ 19' / NVZ 20'	
Abhängigkeit	-		

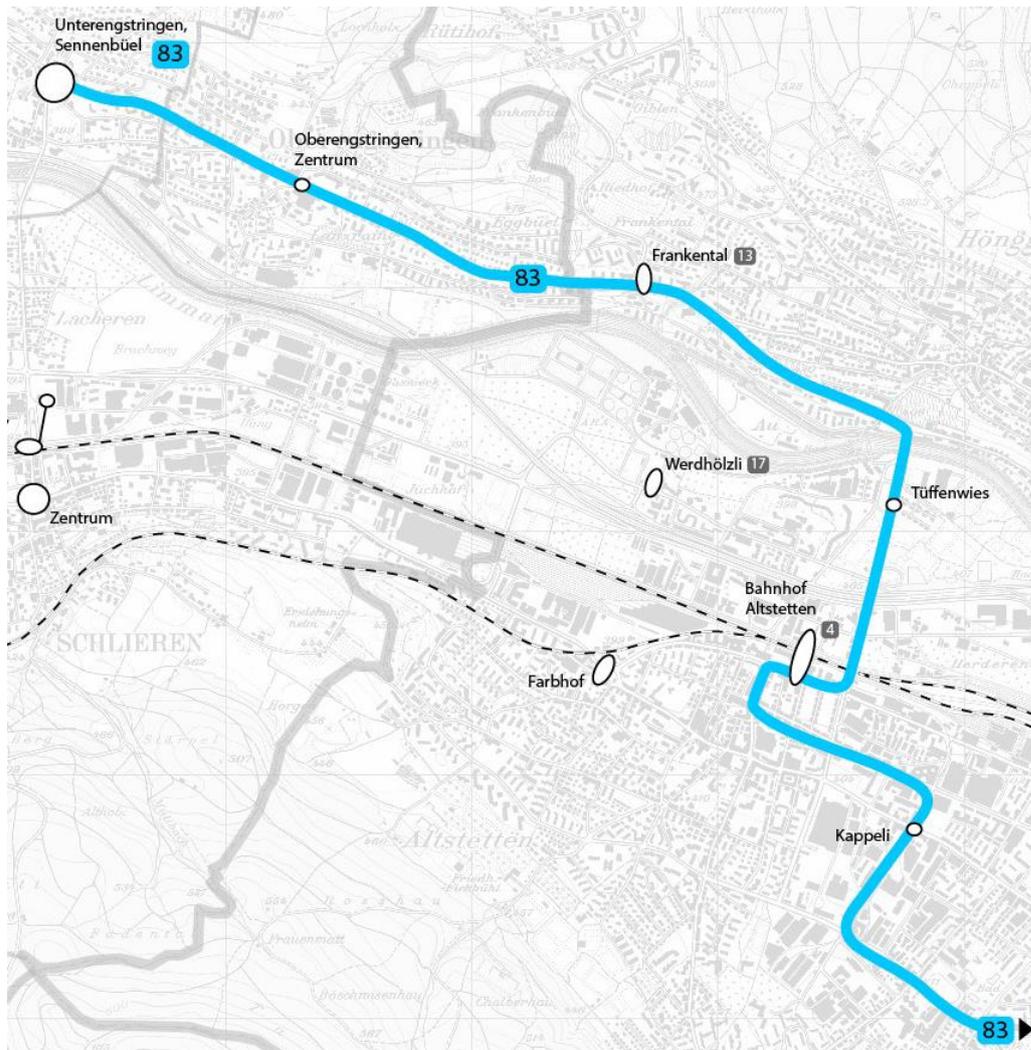


#### 4.10 Linie 314



<b>Linie 314 Birmensdorf, Bahnhof – Bhf. Dietikon</b>			
	Mo-Fr	Sa	So
Takt HVZ/NVZ/RVZ	30'/30'/30'	30'/30'	30'/30'
Anzahl Busse HVZ/NVZ/RVZ	2 SB	2 SB	2 SB
Betriebszeit	5.02-1.20 Uhr		
Umlaufzeit (Profil B)	38'		
Anschlüsse	<b>Birmensdorf – Dietikon</b>	<b>Dietikon – Birmensdorf</b>	
Bhf. Dietikon	S12 nach ZH HB 9'	S12 von ZH HB 10'	
	S12 nach Baden 9'	S12 von Baden 9'	
LTB Herweg	LTB nach Altstetten 3'	LTB von Altstetten 3'	
Bhf. Birmensdorf	S5 von ZH HB 6'	S5 nach ZH HB 8'	
	S14 von Affoltern 6'	nach Affoltern 8'	
Standzeit an Endhaltestellen	Birmensdorf HVZ 4' / NVZ 6'	Bhf. Dietikon HVZ 17' / NVZ 19'	
Abhängigkeit	Durch die direkte Linienführung im Gebiet Bergermoos und eine Fahrzeiteinsparung von mindestens 2 min pro Richtung kann der Anschluss in Birmensdorf auf die S5 Richtung Zug und S14 Richtung Zürich ausgerichtet werden.		

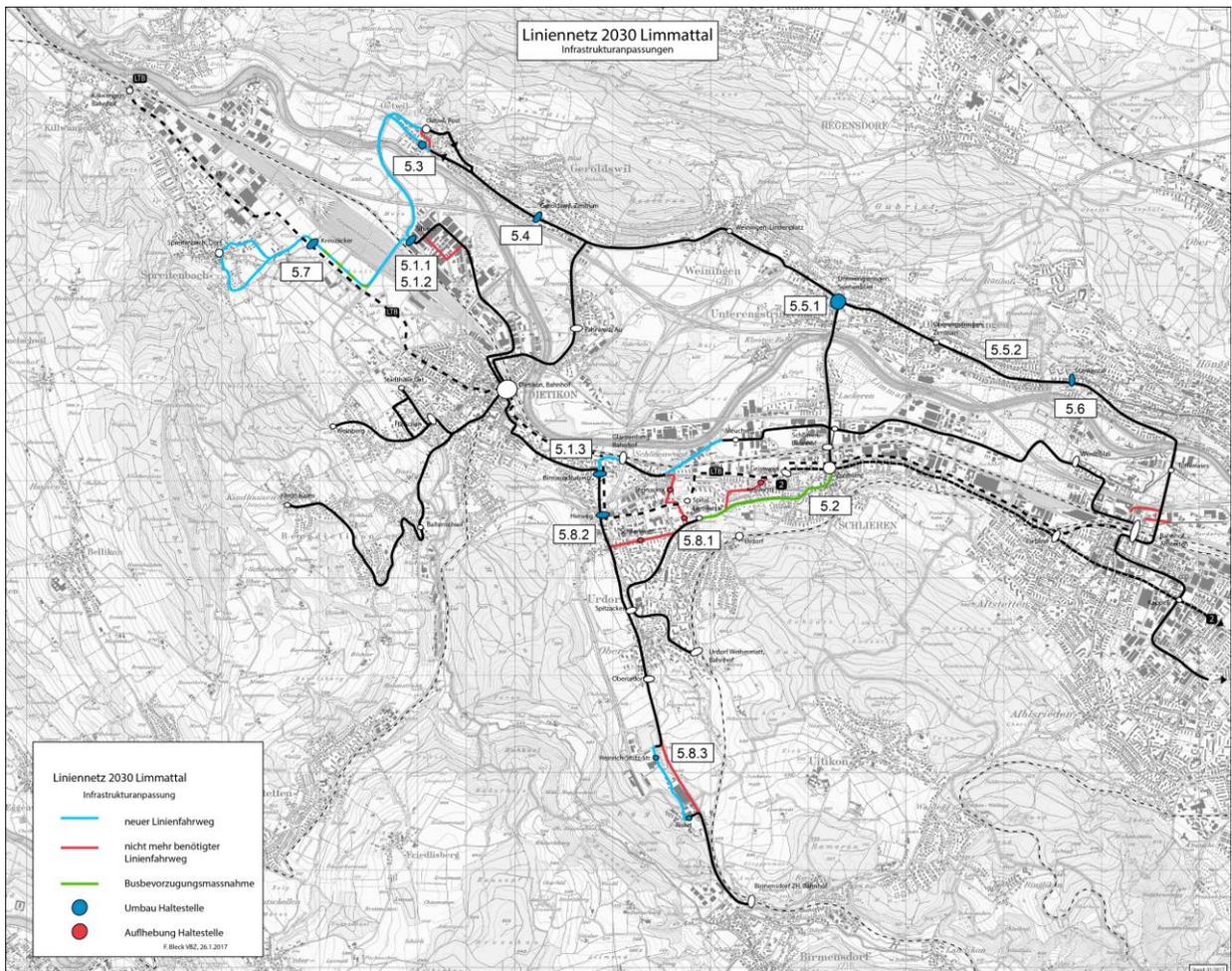
### 4.11 Linie 83



<b>Linie 83 Unterengstringen, Sennenbüel – Albisriederplatz – Milchbuck</b>			
Takt HVZ	7.5'		
Anzahl Busse HVZ	14 GB		
Betriebszeit	5.24-1.03 Uhr		
Umlaufzeit (Profil B)	89'		
Anschlüsse Bhf. Altstetten	<b>Sennenbüel – Milchbuck</b> IR nach Basel 6' S19 nach Brugg 7' S14 nach ZH HB 10' S5 nach ZH HB 6	<b>Milchbuck – Sennenbüel</b> IR von Basel 5' S19 von Brugg 8' S14 von ZH HB 8' S5 von ZH HB 3'	
Standzeit an Endhaltestellen	Sennenbüel HVZ 7'	Milchbuck HVZ 8'	
Abhängigkeit	Fahrzeugfolge Hardbrücke und Hubertus – Bhf. Altstetten		
	Mo-Fr	So	Sa
Takt NVZ/RVZ	15'/15'	15'/15'	15'/15'
Anzahl Busse NVZ/RVZ	6 GB/6 GB	6 GB	6 GB
Betriebszeit	5.24-1.03 Uhr		
Umlaufzeit (Profil B)	53'		
Anschlüsse Bhf. Altstetten	<b>Sennenbüel – Albisriederpl.</b> IR nach Basel 6' S19 nach Brugg 7' S14 nach ZH HB 10' S5 nach ZH HB 6	<b>Albisriederpl. - Sennenbüel</b> IR von Basel 5' S19 von Brugg 8' S14 von ZH HB 8' S5 von ZH HB 3'	
Standzeit an Endhaltestellen	Sennenbüel HVZ 7'/NVZ 7'	Albisriederplatz NVZ 2'	
Abhängigkeit	Fahrzeugfolge Hardbrücke und Hubertus – Bhf. Altstetten		

## 5 Infrastruktur

Das angepasste Angebot macht an verschiedenen Orten eine veränderte Infrastruktur erforderlich. An den markierten Orten ändern sich die Haltestelleninfrastruktur oder die befahrenen Routen. An weiteren Stellen sollen Buspriorisierungsmassnahmen umgesetzt werden. Die beistehenden Nummern entsprechen den Kapiteln, in denen die Infrastrukturanpassungen beschrieben werden.



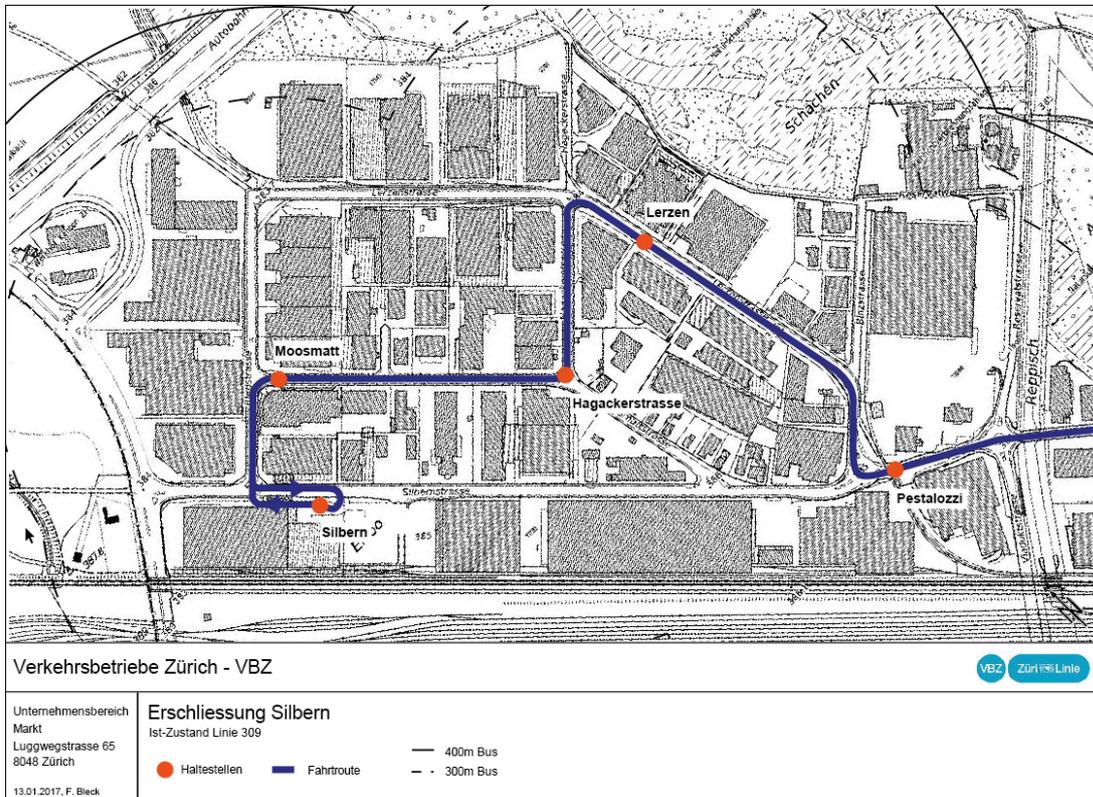
Eine vergrösserte Ansicht ist im Anhang III zu finden.

## 5.1 Dietikon

### 5.1.1 Erschliessung Gebiet Silbern

Heute erschliesst die Linie 309 das Gebiet Silbern:

- Linie 309 Bahnhof Dietikon - Silbern HVZ: 7.5'-Takt, NVZ: 15'-Takt



	Montag-Freitag		Samstag	
	Einsteigende	Aussteigende	Einsteigende	Aussteigende
Pestalozzi	141	194	59	54
Lerzen	314	375	97	128
Hagackerstrasse	47	65	9	20
Moosmatt	354	494	312	358
Silbern	147	121	181	161

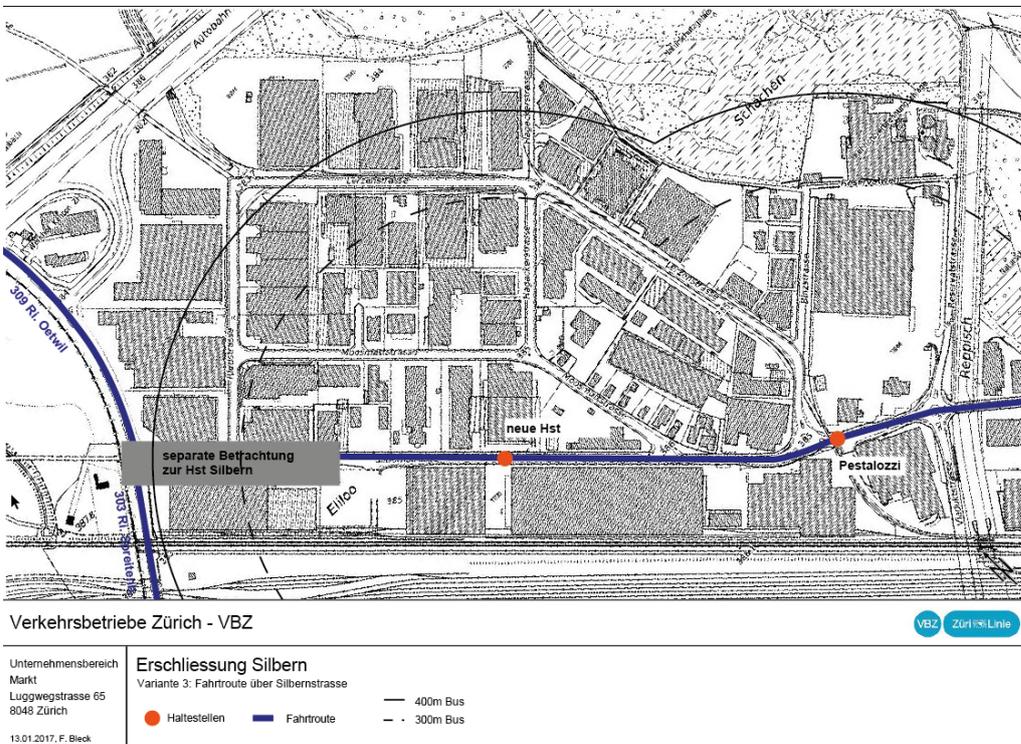
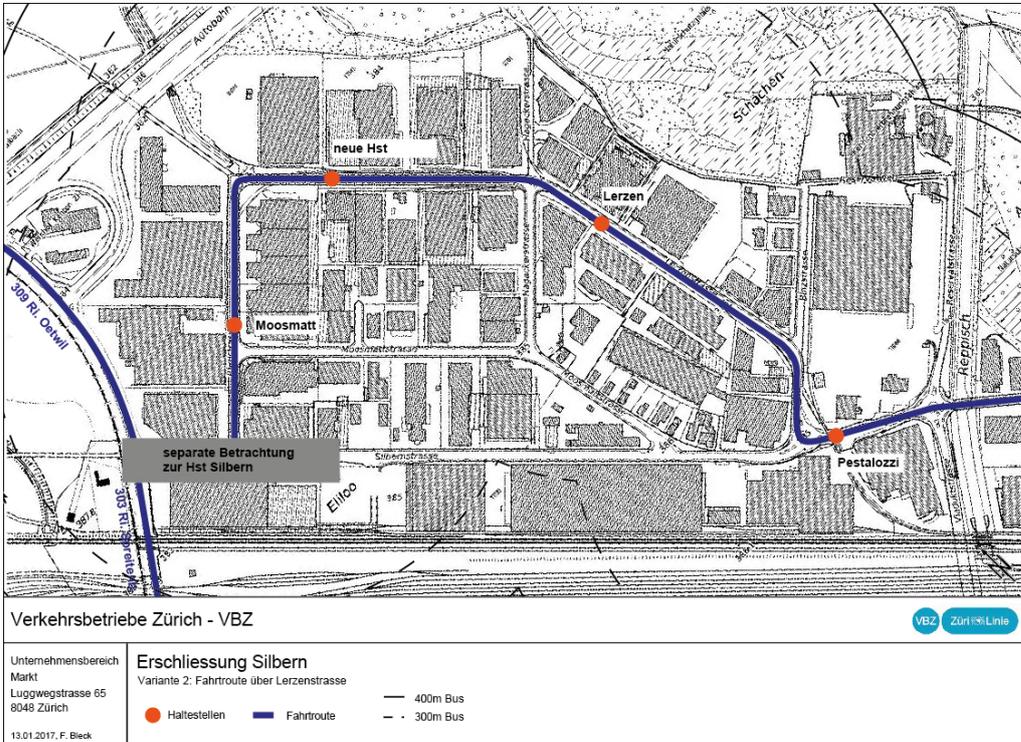
Ein- und Aussteigende pro Tag 2015

Mit der Inbetriebnahme der 2. Etappe der LTB verkehren folgende Linien im Untersuchungsgebiet:

- Linie 303 Bahnhof Dietikon – Spreitenbach HVZ: 15'-Takt, NVZ: 30'-Takt
- Linie 309 Bahnhof Dietikon – Oetwil a.d.L. HVZ 15'-Takt, NVZ: 30'-Takt

Es wird eine gemeinsame Führung der Linien im Gebiet Silbern als starke öV-Achse angestrebt.

Die Erschliessung kann entweder wie heute über Lerzen-, Hagacker- und Riedstrasse (Variante 1, heutiger Zustand) oder über Lerzen- und Riedstrasse (Variante 2) erfolgen. Die Erschliessungswirkung beider Varianten ist ähnlich. Die hohe Auslastung der Haltestellen Lerzen und Moosmatt sowie die geringe Auslastung der Haltestelle Hagackerstrasse weisen darauf hin, dass die Hauptziele der Fahrgäste eher im Norden des Gebiets liegen. Variante 2 ist hier vorteilhaft. Dabei ist eine Verlängerung der Busspur in der Riedstrasse zu prüfen. Die ausschliessliche Erschliessung über Silbernstrasse (Variante 3) ist wegen schlechter Erschliessung sowie Verkehrsüberlastung abzulehnen. Das geplante Betriebskonzept ist in das Gesamtverkehrskonzept Silbern des Amtes für Verkehr eingeflossen. Die Bedienung der Haltestelle Silbern kann separat betrachtet werden.



### 5.1.2 Haltestelle Silbern

Die Haltestelle Silbern hat derzeit mittlere Ein- und Aussteigerzahlen. Für die Erschliessung des Gebiets ist sie notwendig. Derzeit werden die Haltestellenabfahrten anteilig von Coop bezahlt (§20-Angebot).

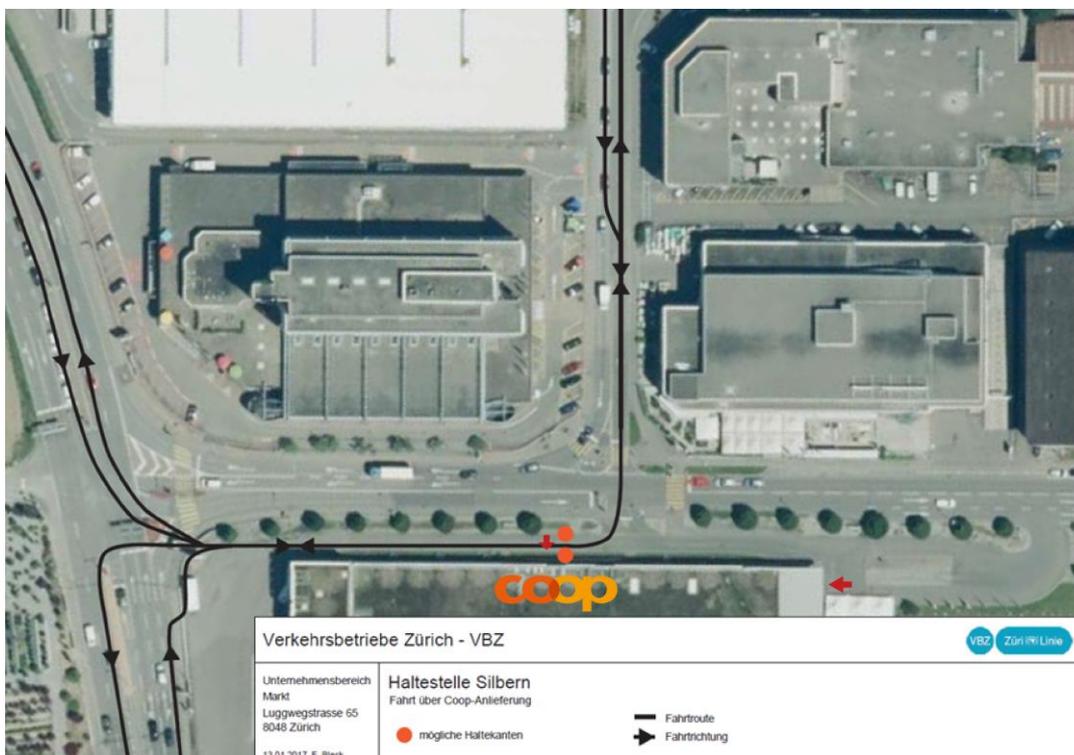


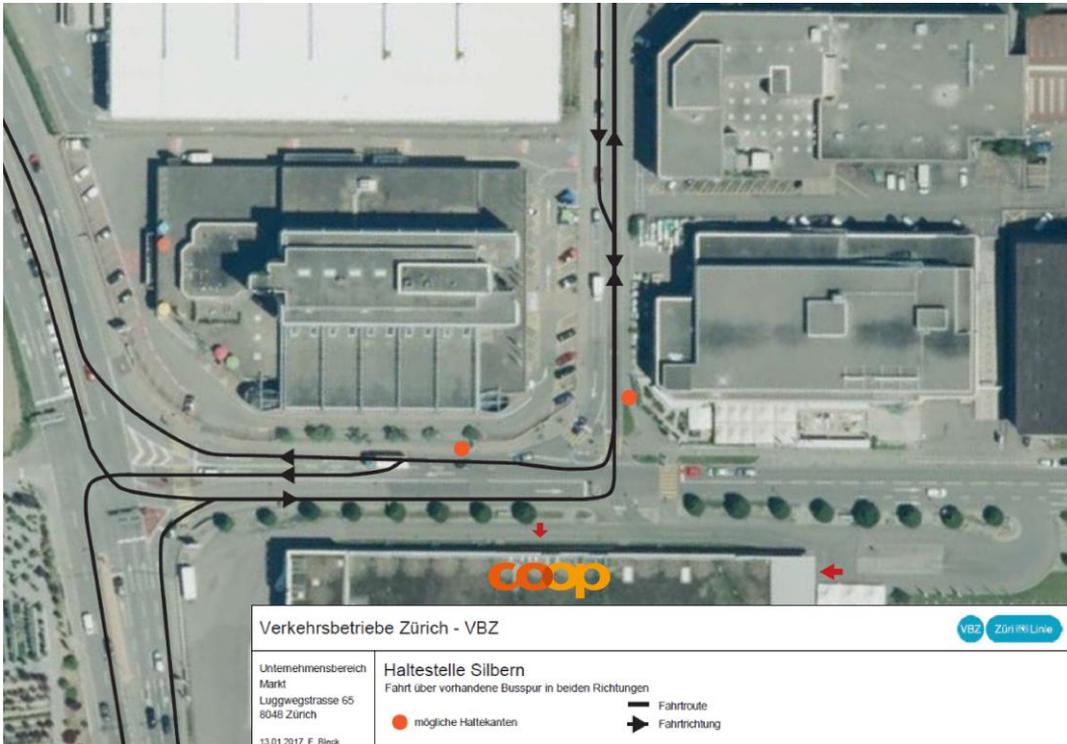
Nach Möglichkeit soll die zukünftige Haltestelle in der Nähe des Coop gelegen sein. Ausserdem sollen die Fahrwege der Busse zu einer geringen Behinderung des Individualverkehrs führen. Dabei ist insbesondere die laut Verkehrsgutachten 2011 überlastete Kreuzung Mutschellen-/Silbernstrasse zu beachten.

Es ist zu prüfen, ob eine Führung der Busse über die Coop-Anlieferung möglich ist. Diese wird als sinnvoll erachtet, da sie keine zusätzliche Schlaufenfahrt verursacht. Der Coop kann bequem und ohne Strassenquerungen über den Seiteneingang erreicht werden. In der Anlieferung sollte eine Begegnung möglich sein, da diese fahrplanmässig vorkommt.

Nachfolgend sind die drei Möglichkeiten der Linienführung und der Haltestellenanordnung abgebildet.

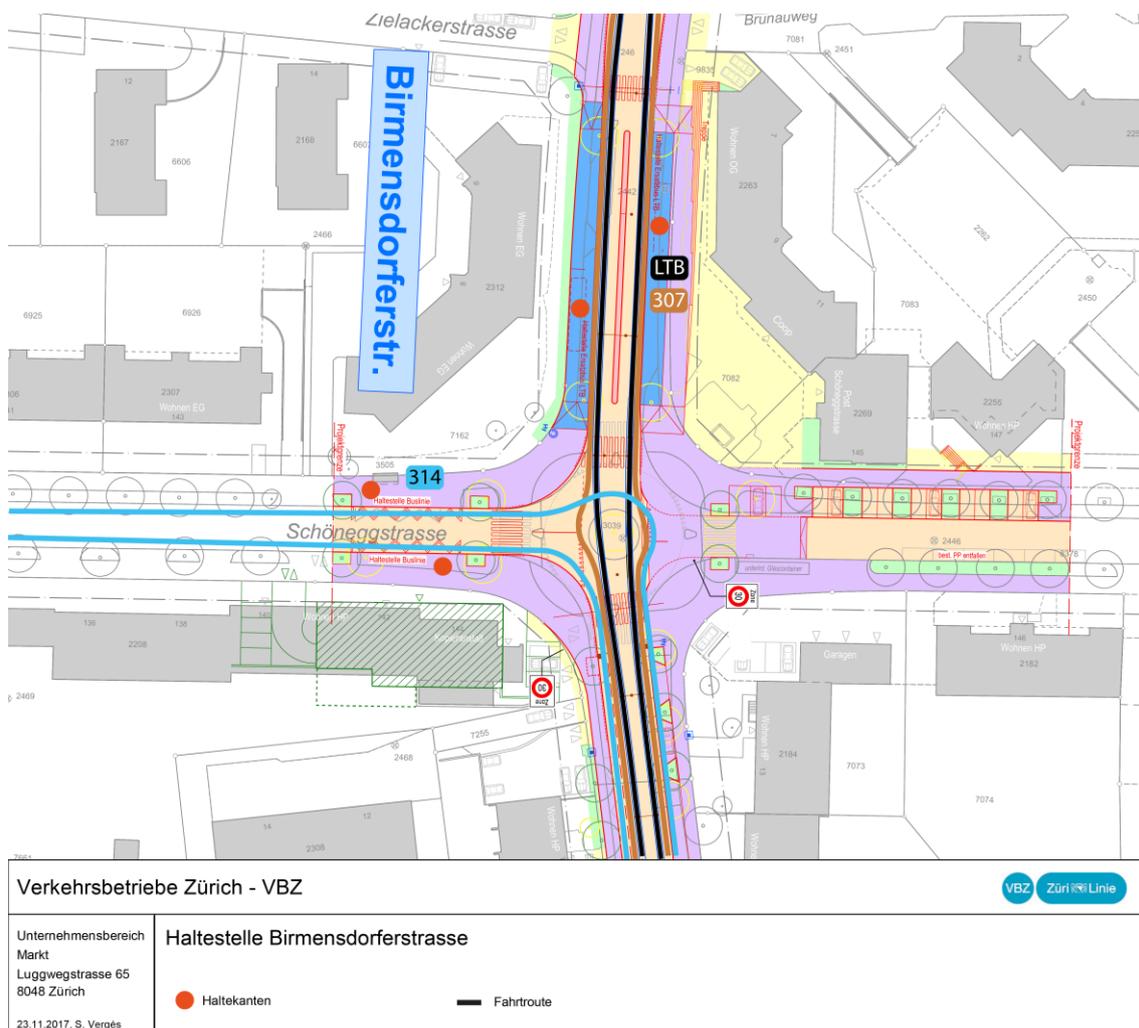
Die Fahrt über die Anlieferung des Coop ist aus betrieblicher und Kundensicht den anderen Varianten vorzuziehen. Die durchfahrenden Fahrgäste müssen keine zusätzliche Schleife fahren. Zudem gelangen sie bequem über den Seiteneingang in den Coop. Die Variante soll noch vertiefter untersucht werden.





### 5.1.3 Haltestelle Birmensdorferstrasse

Da die Limmattalbahnhof Haltestelle Birmensdorferstrasse zwischen Zielacker- und Schöneggstrasse geplant ist, kann eine gemeinsame Haltekante mit der Linie 314 nicht realisiert werden. Diese hält in der Schöneggstrasse auf der Fahrbahn. Für Linie 307 ist die Nutzung einer gemeinsamen Haltekante vorzusehen. Dabei ist die Verwendung des Zürcher Kombibords zu prüfen. Für die neu befahrene Abbiegeverbindung Birmensdorfer-/Zürcherstrasse sind Beschleunigungsmassnahmen vorzusehen.



## 5.2 Schlieren

Zwischen Spital Limmattal und Zentrum sollen Busbevorzugungsmassnahmen ausgebaut werden. Somit können die Fahrzeitverluste, wie in Kapitel 2.2.2 beschrieben, reduziert und die Anschlüsse vom Raum Urdorf auf die S-Bahn am Bahnhof Schlieren gewährleistet werden.

## 5.3 Oetwil a.d.L.

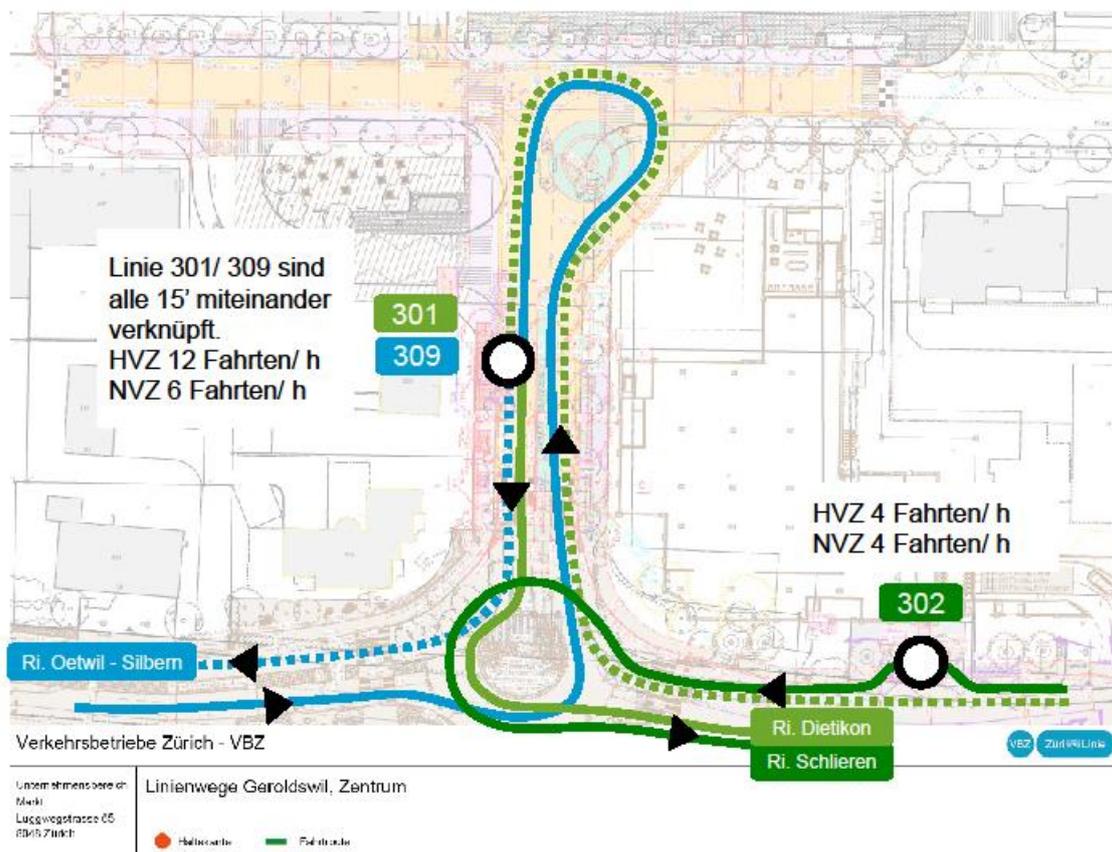
Die Haltestelle Post soll aus der Poststrasse in die Limmattalstrasse verlegt werden. Die Durchbindung der Linie 301 bedingt, dass keine Standzeiten mehr verbracht werden. Es ist deshalb eine Fahrbahnhaltestelle vorzusehen.

Wird die Haltestelle Oberdorf an der Dorfstrasse aufgehoben, soll auch in der Gegenrichtung eine Haltekante an der Limmattalstrasse erstellt werden.



## 5.4 Geroldswil

Zukünftig werden die Buslinien 301, 302 und 309 in Geroldswil, Zentrum wenden. Die Linie 301 und 309 verbringen ihre Wendezeit an der Haltekante in der Gemeindehausstrasse. An der Gemeindehausstrasse benötigt es eine Doppelhaltekante. Die Linie 302 hält an der Haltekante in der Limmattalstrasse. Dies ist soweit in den Planungen für das Zentrum Geroldswil berücksichtigt.



## 5.5 Unter- und Oberengstringen

### 5.5.1 Haltestelle Unterengstringen, Sennenbüel

Die Haltestelle Unterengstringen, Sennenbüel wird heute mit den Linien 302,304 und 308 jeweils im 30'-Takt bedient. Es werden dabei alle möglichen Fahrtbeziehungen umsteigefrei angeboten. Gemäss der Bestvariante sollen zukünftig folgende Linien verkehren:

- Linie 83 Milchbuck – Unterengstringen, Sennenbüel HVZ 7.5'-Takt, NVZ: 15'-Takt
- Linie 302 Bahnhof Dietikon – Urdorf, Weihermatt HVZ: 15'-Takt, NVZ: 15'-Takt
- Verstärker 302 Schlieren, Zentrum – Unterengstringen, Sennenbüel HVZ: 15'-Takt

Die Direktverbindungen Altstetten – Weiningen und Altstetten – Schlieren (bisherige Linien 304 und 308) werden nicht mehr angeboten. Auf Grund des neuen Angebotes ist zu prüfen, wie die Umsteigebeziehungen an den Haltestellen Sennenbüel und Sennenbüel Nord verbessert werden können. Aus betrieblicher Sicht ist zu untersuchen, wo die Wendezeit der endenden Linien verbracht werden kann. Dabei sollten die Fahrzeuge stets überholt werden können, um bei Fahrplanabweichungen nicht für zusätzliche Behinderungen zu sorgen. Da der Verstärkerkurs auf der Linie 302 zusammen mit den Regelkursen einen 7.5'-Takt bildet, ist hier nicht mit sich überschneidenden Ankünften oder Abfahrten zu rechnen. Bei den Linien 83 und 302 besteht jedoch die Möglichkeit von Überschneidungen. Es benötigt deshalb zwei Haltekanten mit der Möglichkeit Wendezeit zu verbringen. Die erste Halteposition muss überholbar sein.

Bereits mit der heutigen Infrastruktur ist das geplante Betriebskonzept umsetzbar, wenn die Wendezeiten der Linien 83 und 302 in Sennenbüel Nord verbracht werden.

Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen ist der Neubau einer Zentralhaltestelle in der Weingerstrasse vorzusehen. Das hätte folgende Auswirkungen:

- Aufgabe Haltestelle Sennenbüel Nord

- Führung des IV aus Richtung Weiningen über Bergstrasse
- Verlust Busspur Bergstrasse

In der Zentralhaltestelle müsste die Überholbarkeit an der Haltekante Ri. Schlieren gewährleistet werden. Daraus folgt:

- Überlange Haltekante Richtung Schlieren
- Verlust Ausfahrt vor der Post

Mit Hilfe des Verkehrsmodells könnte eine Bewertung zu den zwei Varianten vorgenommen werden. Es sind die besten Umsteigewege für die meisten Umsteiger ausschlaggebend. Ausserdem soll die erwartete Verkehrssituation auf den Zufahrtsstrecken Zürcherstrasse und Bergstrasse berücksichtigt werden.

Umsteigewege Zentralhaltestelle Variante 1

von/nach	Weiningen	Altstetten	Schlieren
Weiningen	-	K	-
Altstetten	K	-	S
Schlieren	-	S	-

K Kantengleich  
S Wechseln der Strassenseite

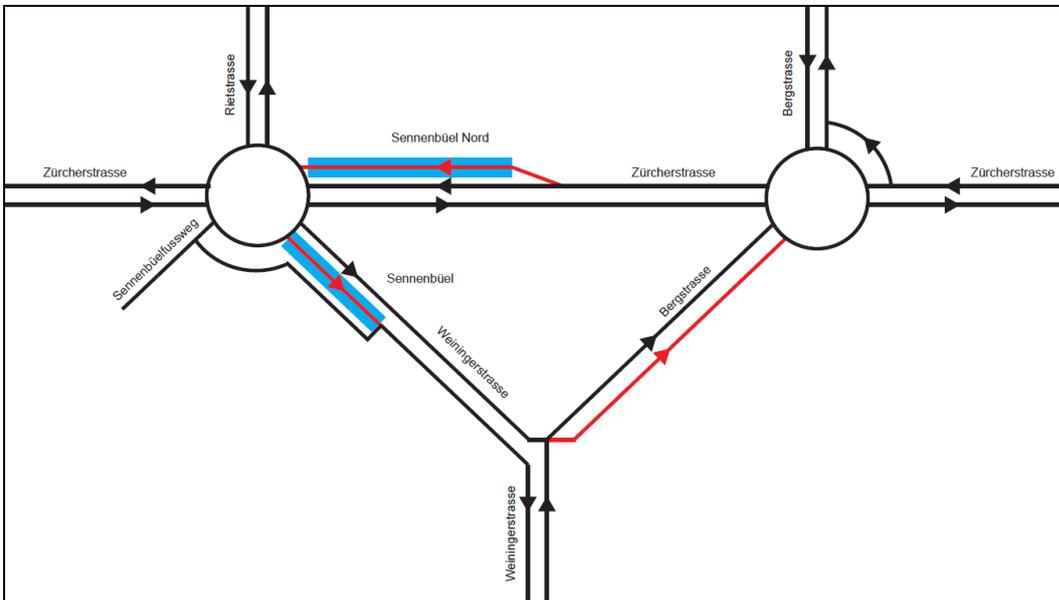
Umsteigewege Zentralhaltestelle Variante 2

von/nach	Weiningen	Altstetten	Schlieren
Weiningen	-	K	-
Altstetten	S	-	K
Schlieren	-	S	-

K Kantengleich  
S Wechseln der Strassenseite

Da die Auswirkungen der Verkehrsführung auf den Individualverkehr noch nicht abschätzbar sind, soll der Einschätzung des Amts für Verkehr abgewartet werden.

# Teilstrategie 2030 Limmattal



Verkehrsbetriebe Zürich - VBZ

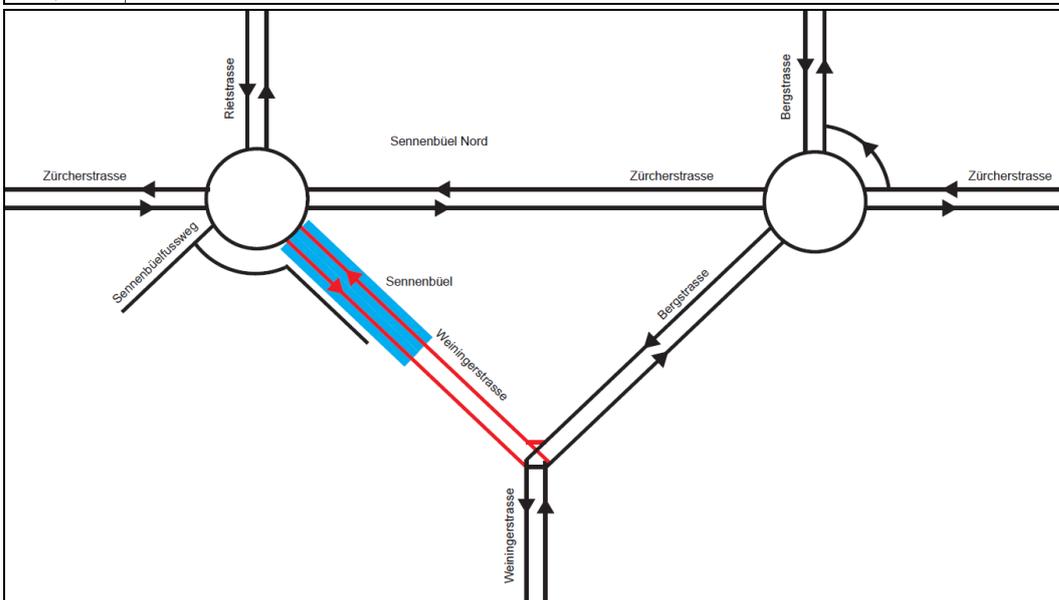


Unternehmensbereich  
Markt  
Luggwegstrasse 65  
8048 Zürich  
13.01.2017, F. Bleck

### Fahrstreifen Unterengstringen

Ist-Zustand

- Haltestelle
- Fahrstreifen
- ov-Fahrstreifen
- Fahrtrichtung



Verkehrsbetriebe Zürich - VBZ

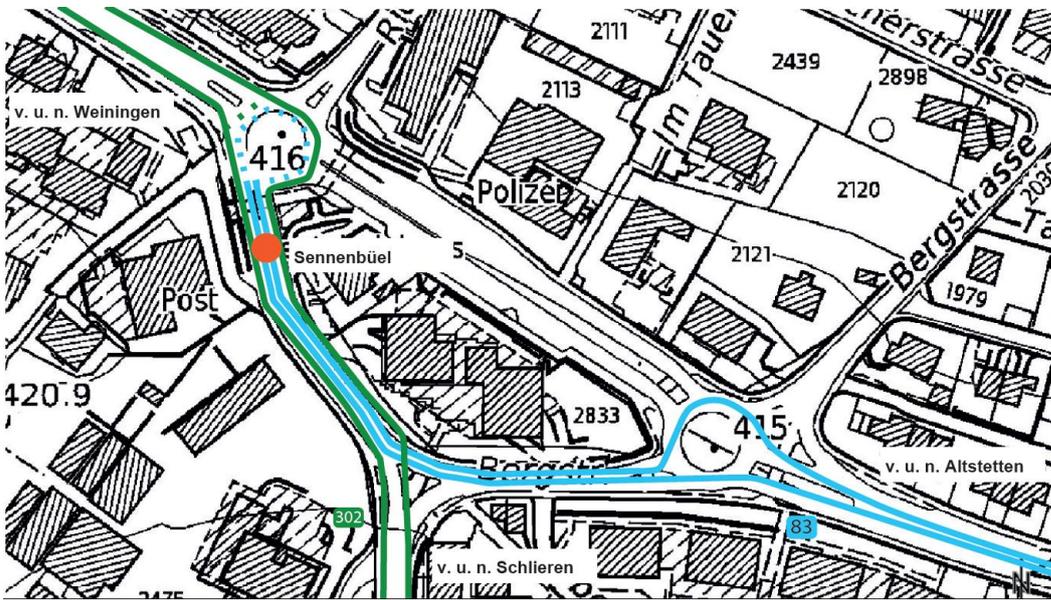


Unternehmensbereich  
Markt  
Luggwegstrasse 65  
8048 Zürich  
13.01.2017, F. Bleck

### Fahrstreifen Unterengstringen

Zentralhaltestelle

- Haltestelle
- Fahrstreifen
- ov-Fahrstreifen
- Fahrtrichtung



Verkehrsbetriebe Zürich - VBZ

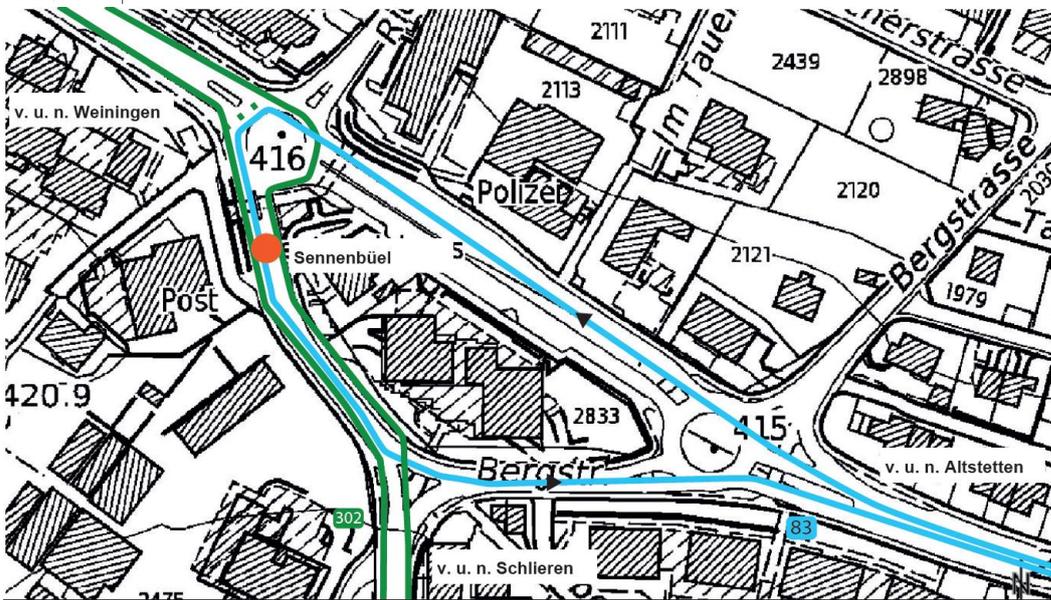


Unternehmensbereich  
Markt  
Luggwegstrasse 65  
8048 Zürich  
13.01.2017, F. Bleck

**Linienwege Unterengstringen**

Variante 1: Angebot 2030 Zentralhaltestelle

● Haltestellen    — Fahrtroute    - - - Wendefahrt



Verkehrsbetriebe Zürich - VBZ



Unternehmensbereich  
Markt  
Luggwegstrasse 65  
8048 Zürich  
13.01.2017, F. Bleck

**Linienwege Unterengstringen**

Variante 2: Angebot 2030 Zentralhaltestelle

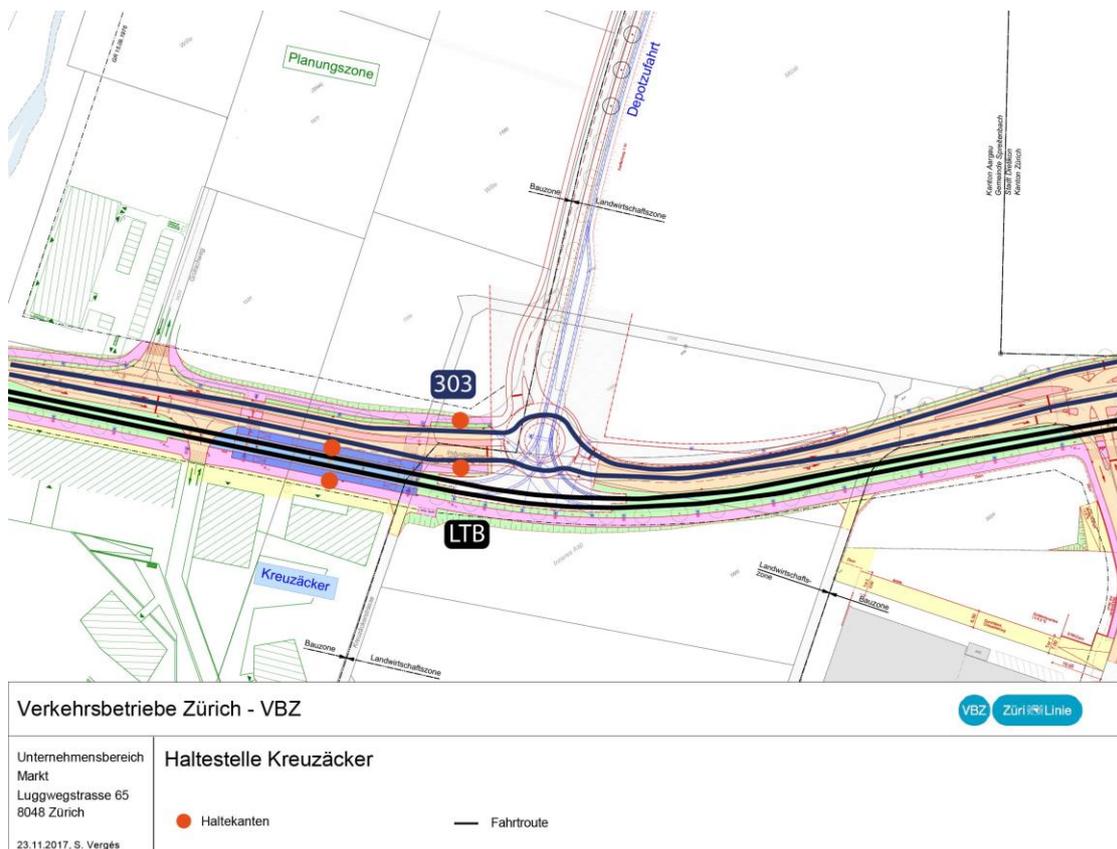
● Haltestellen    — Fahrtroute    - - - Wendefahrt

## 5.6 Stadt Zürich

Zukünftig sollen am Frankental keine Limmattaler Busse mehr wenden. Die Haltestelle Frankental soll daher so gestaltet werden, dass ein rasches Vorankommen in beide Richtungen gewährleistet wird. Es sollte eine Verlegung der Bushaltestelle (Linie 83) Richtung Stadt Zürich auf die Limmattalstrasse geprüft werden, inkl. Versetzung der Busspur im Knotenzulauf nach Süden. Dies hätte auch Vorteile für die gesamte Knotenbelastung.

## 5.7 Spreitenbach

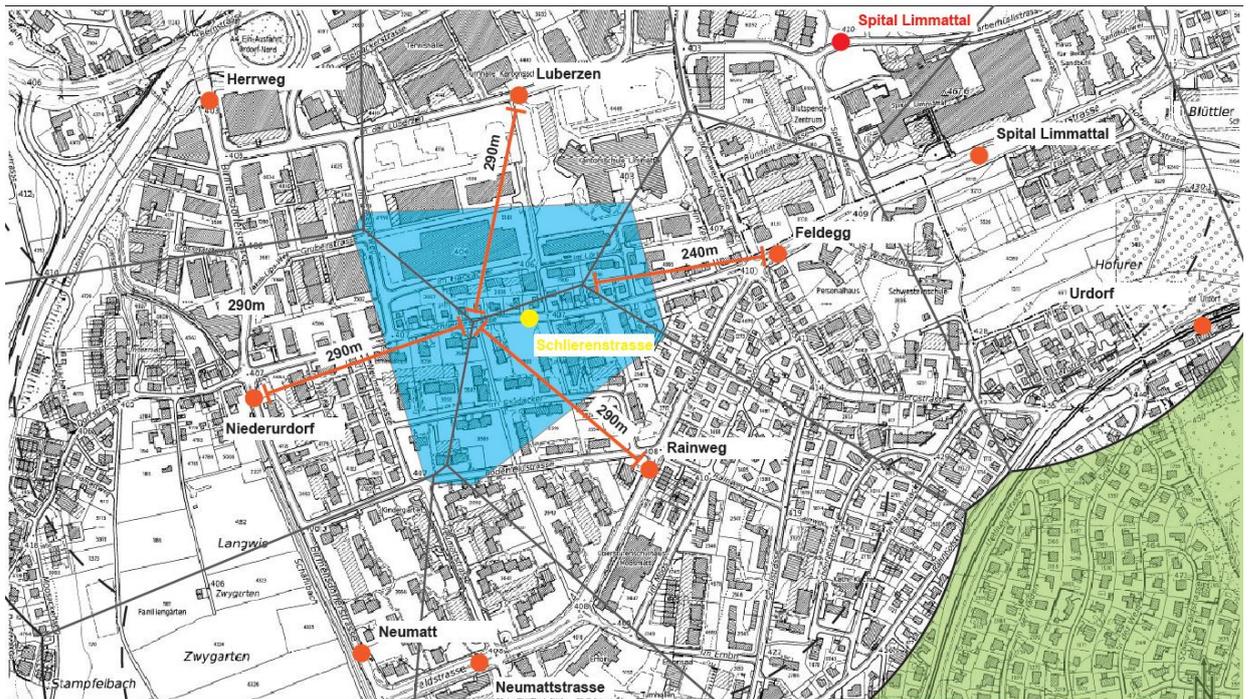
An der Haltestelle Kreuzäcker sollen optimale Umsteigebedingungen geschaffen werden. Im Plan der LTB (Stand 10.08.2017) ist bereits eine Haltestelle in Richtung Dietikon am Strassenrand in Nähe zur Haltekante der LTB vorgesehen. Weiter soll auch in der Gegenrichtung eine Haltestelle mit guter Umsteigemöglichkeit eingerichtet werden. An den Kreuzungen Industrie-/Mutschellenstrasse sowie Wigarte-/Landstrasse sind Busbeschleunigungsmassnahmen einzurichten.



Die genaue Route der Buslinie 303 durch den Ort Spreitenbach wird zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt. Es sollen zuerst die Entwicklungen um das Einkaufscenter Shopping-Tivoli abgewartet werden.

## 5.8 Urdorf

### 5.8.1 Erschliessung Gebiet Schlierenstrasse



Verkehrsbetriebe Zürich - VBZ



Unternehmensbereich  
Markt  
Luggwegstrasse 65  
8048 Zürich  
26.01.2017, F. Bleck

#### Erschliessung Urdorf

Aufhebung der Haltestelle Schlierenstrasse

● Haltestellen ● aufgehobene Haltestelle

— Einzugsbereich Hst.

(Voronoi-Region)

■ ehem. Einzugsbereich

■ Erschliessung Bahnhof Urdorf

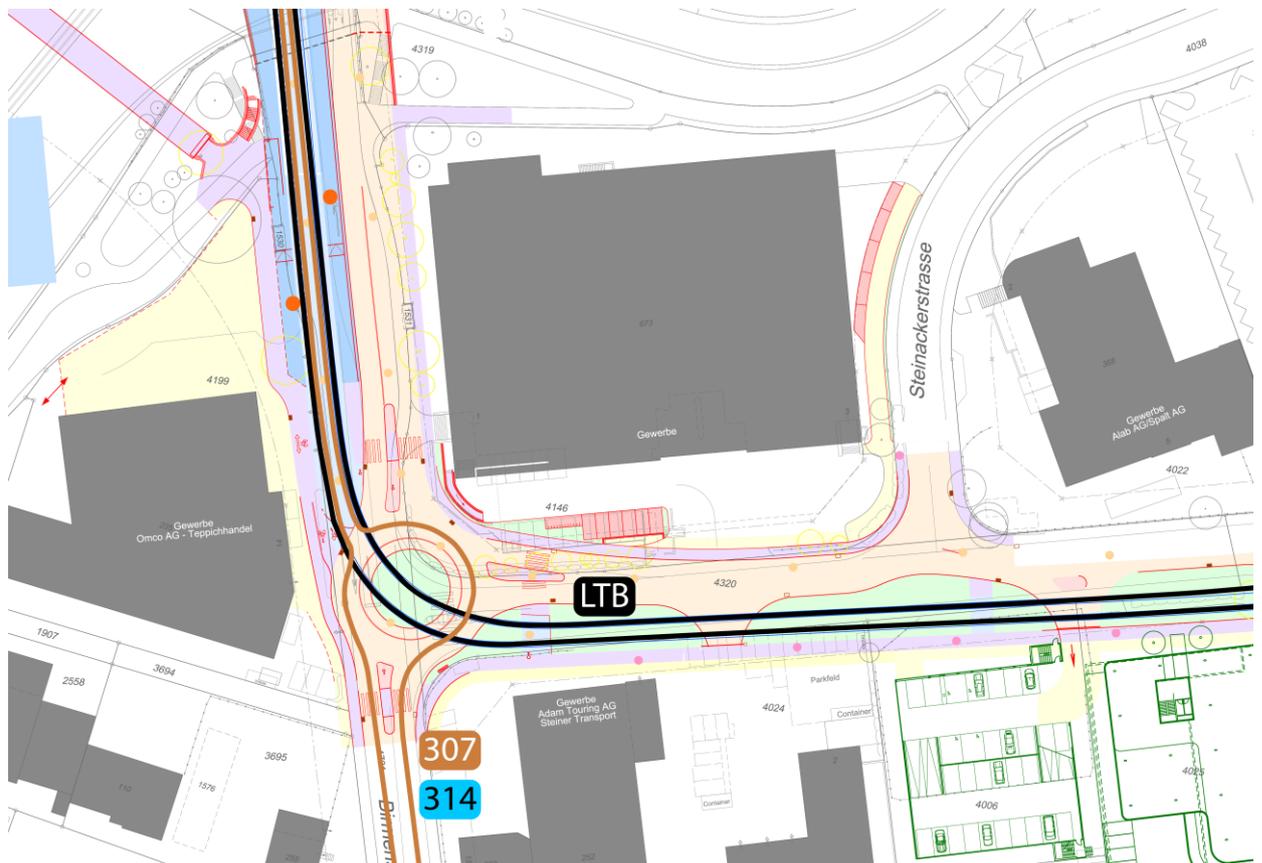
— 400m Bus

- - - 300m Bus

Die Linie 302 verkehrt zukünftig über die Feldstrasse. Die Haltestelle Schlierenstrasse wird nicht mehr bedient. Dadurch entstehen keine Gebiete, die weiter als 300 m von der nächsten Haltestelle entfernt liegen. Die Erschliessung mit Fahrtmöglichkeiten Richtung Schlieren ist weitgehend unverändert. Durch den Wegfall der Linie 311 verschlechtert sich die Erschliessung in Richtung Dietikon im südwestlichen Bereich.

### 5.8.2 Haltestelle Herweg

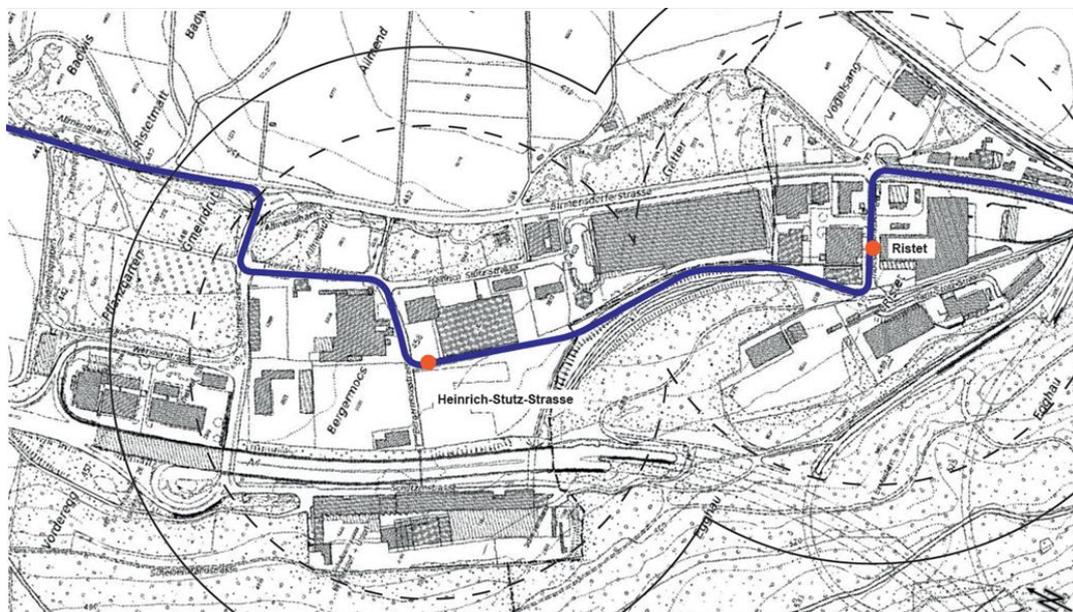
An der Haltestelle Herweg sollten optimale Umsteigebedingungen von den Buslinien 307 und 314 zur LTB geschaffen werden. Die Busse sollten auf dem Trasse der Bahn unbehindert vom Individualverkehr verkehren. Dabei sollen Bahn und Bus an denselben Haltekanten halten. Dazu ist die Verwendung des Zürcher Kombibords zu prüfen. Die Einfahrt vom Kreisel in das Kombiboard muss für Gelenkbusse befahrbar sein.



Verkehrsbetriebe Zürich - VBZ		VBZ
Unternehmensbereich Markt Luggwegstrasse 65 8048 Zürich 21.03.2017, N. Gabriel	<b>Haltestelle Herweg</b> Haltekanten Fahrtroute	

### 5.8.3 Gewerbegebiet Bergermoos/Ristet

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation soll eine öV-Verbindungsstrasse durch das Gewerbegebiet Bergermoos/Ristet gebaut werden. Dadurch werden die zwei Stichfahrten überflüssig. Eine Fahrzeitverkürzung oder eine Verbesserung der Erschliessung wird dadurch nicht erwartet.



Verkehrsbetriebe Zürich - VBZ



Unternehmensbereich  
Markt  
Luggwegstrasse 65  
8048 Zürich  
02.02.2017, F. Bleck

#### Erschliessung Bergermoos

Planung Agglomerationsprogramm Linie 314

- Haltestellen
- Fahrtroute
- 400m Bus
- 300m Bus

Es sollte untersucht werden, ob eine Linienführung über die Hauptstrasse auf einer Busspur möglich ist. Mit einer direkten Linienführung auf der Birmensdorferstrasse kann eine Beschleunigung der Linie bewirkt werden. Beide Varianten gewähren eine genügende Erschliessung des Industriegebietes gemäss Einzugsradien.



Verkehrsbetriebe Zürich - VBZ



Unternehmensbereich  
Markt  
Luggwegstrasse 65  
8048 Zürich  
02.02.2017, F. Bleck

**Erschliessung Bergermos**  
Vorschlag Linie 314 Hauptstrasse

- Haltestellen
- Fahrtroute
- 400m Bus
- 300m Bus

## 6 Betriebskosten und Fahrzeugbedarf

Aufgeführt sind die Betriebskosten für alle Massnahmen mit den Kostensätzen 2019 sowie der gesamte Fahrzeugbedarf.

<b>Kosten</b>	<b>2019</b>	<b>2030</b>	<b>Differenz</b>
Gefahrene Kilometer	2'703'841	2'860'462	+156'621
Betriebsstunden	160'777	176'360	+15'583
Betriebskosten	22'622'976	25'596'503	+2'973'527

<b>Fahrzeugbedarf</b>	<b>2019</b>	<b>2030</b>	<b>Differenz</b>
Standardbusse	11	9	-2
Gelenkbusse	27	29	+2

Die geplanten Massnahmen lösen teils Mehrleistungen aus. Diese sind vor allem auf drei Faktoren zurückzuführen:

- Bedarf von grösseren Fahrzeugen (Gelenk- statt Standardbussen)
- Dichter Takt
- Höherer Bedarf an Fahrzeugen

## 7 Etappierung

Bis Dezember 2022 soll die LTB zwischen Schlieren, Geissweid und Killwangen, Bahnhof in Betrieb gehen. Ein grosser Teil der beschriebenen Massnahmen ist auf die LTB ausgerichtet und kann nach deren Fertigstellung umgesetzt werden. Massnahmen die unabhängig von der LTB sind, können zum geeigneten Zeitpunkt (entsprechend der Nachfrageentwicklung) umgesetzt werden. Voraussetzung für sämtliche Massnahmen ist jedoch die Genehmigung im jeweiligen Fahrplanverfahren durch den Verkehrsrat.

Linie	Massnahme	Umsetzung ab FPV
 305	Taktverdichtung HVZ	2020/2021 bei entsprechender Nachfrage
 306	Taktverdichtung ganzer Tag	2020/2021 bei entsprechender Nachfrage
 325	Taktverdichtung NVZ, direkte Linienführung	2020/2021 bei entsprechender Nachfrage

Nach der LTB-Fertigstellung können diese Massnahmen umgesetzt werden:

Linie	Massnahme	Umsetzung ab FPV
 83	Verlängerung Altstetten – Unterengstringen	2022/2023 auf Dez. 22
 301	Taktverdichtung, Einkürzung Geroldswil Zentrum	2022/2023 auf Dez. 22
 302	Neue Linienführung Urdorf, Einkürzung Geroldswil, Zentrum, Taktverdichtung ganzer Tag	2022/2023 auf Dez. 22
 303	Neue Linie Dietikon – Silbern – Spreitenbach (Mo-So)	2022/2023 auf Dez. 22
 307	Verlängerung über Überlandstrasse – Bhf. Glanzenberg nach Oberurdorf (Mo-So)	2022/2023 auf Dez. 22
 309	Verlängerung Dietikon, Silbern nach Geroldswil, Zentrum	2022/2023 auf Dez. 22
 314	Neue Linienführung Industriegebiet Urdorf/Birmensdorf, Ganztagsbetrieb, Wochenendbetrieb	2022/2023 auf Dez. 22

## **7.1 Rückmeldungen der Gemeinden**

Im August 2017 hat die VBZ die ausgearbeitete Teilstrategie Limmattal 2030 zur Vernehmlassungen bei den involvierten Gemeinden eingereicht. Bis zum 15. September hatten die Gemeinden Zeit ihre Stellungnahmen an die VBZ zu kommunizieren. Die Stadt Schlieren und Dietikon wie auch die Gemeinde Urdorf haben die Frist verlängert.

### **7.1.1 Stadt Schlieren**

Der Stadtrat Dietikon hat den Berichtentwurf zur Kenntnis genommen. Es wurden keine Ergänzungen oder Beanstandungen angefügt. Ein formaler Beschluss wird nach dem Vorliegen des definitiven Berichtes getroffen.

### **7.1.2 Stadt Dietikon**

Das neue Buskonzept wird vom Stadtrat Dietikon begrüsst. Insbesondere die beiden neuen bzw. verlängerten Linien im Gebiet Silbern.

### **7.1.3 Gemeinde Spreitenbach**

Die Gemeinde Spreitenbach nimmt den Bericht positiv und dankend zur Kenntnis. Einzig die Prognose der Einwohnerzahl 2030 soll von 18'000 auf 15'000 korrigiert werden.

### **7.1.4 Gemeinde Bergdietikon**

Die Gemeinde Bergdietikon begrüsst den Plan die Verdichtung der Hauptverkehrszeiten an Werktagen und den 30' Takt am Sonntag. Auch die verlängerte Betriebszeit von 5.11 bis 0.35 wird begrüsst.

Für die Sekundarschüler Bergdietikons, welche die Oberstufe Spreitenbach besuchen, ist die neue Linienführung der Linie 303 suboptimal. Die Gemeinde bittet die zuständigen Stellen eine Lösung für den Schülertransport zu finden.

Ebenfalls wird von der Gemeinde dem Wegfall der Haltstellen Baltenschwil und Dünni kritisiert. Die direkte Linienführung der Linie 305 ist keine Option für Bergdietikon.

#### **7.1.5 Gemeinde Würenlos**

Da die Gemeinde Würenlos vom Massnahmenplan nicht betroffen ist, verzichtet sie auf eine Stellungnahme.

#### **7.1.6 Gemeinde Oberengstringen**

Die Gemeinde Oberengstringen hat sich nicht zu dem Entwurf der Teilstrategie Limmattal 2030 geäussert.

#### **7.1.7 Gemeinde Unterengstringen**

Simon Wirth (Gemeinderat Resort Hochbau) hat sich für die Arbeit der Teilstrategie bedankt und einen Korrekturhinweis beigelegt. Eine offizielle Stellungnahme der Gemeinde ist ausgeblieben.

#### **7.1.8 Gemeinde Weiningen**

Die Gemeinde Weiningen begrüsst die Änderungen im Grundsatz. Jedoch wird bemängelt, dass zwischen Fahrweid und Weiningen-Dorf keine direkte Busverbindung geplant wird. Die Gemeinde erwartet, dass die Fahrgäste von Fahrweid nach Weiningen-Dorf einen Anschluss ohne grosse Wartezeit erhalten.

Das Änderungsbegehren der Wiedereinführung des 15' Taktes zwischen Weiningen-Dorf und Zürich-Höngg ist in der Teilstrategie 2030 eingeplant. Die Umsetzung dieses Begehren darf nicht bis ins Jahr 2030 herausgezögert werden und soll kurz- oder mittelfristig eintreten. 268 Personen haben diesbezüglich einen Anträgen unterzeichnet.

#### **7.1.9 Gemeinde Geroldswil**

Die Gemeinde Geroldswil sieht keine Beanstandung an den geplanten Verbindungen. Die Verbindungen seien für die Bevölkerung optimal und deren Bedürfnisse (Takt auf Haupt- und Nebenverkehrszeiten abgestimmt) abgedeckt. Jedoch gibt es grosse finanzielle und planerische Vorbehalte gegenüber den Infrastruktur Projekten, welche die Teilstrategie 2030 mit sich bringt.

Die Station Geroldswil Zentrum benötigt eine zweite, überholbare Bushaltekante. Bis jetzt hat das Variantenstudium noch keine verkehrssichere von der Kantonspolizei genehmigte

Lösung hervor gebracht. Es herrscht noch Unsicherheit ob das benötigt Land erworben werden kann oder expropriert werden müsste.

#### **7.1.10 Gemeinde Oetwil a.d.L.**

Die Gemeinde Oetwil bedankt sich bei der VBZ für den Entwurf der Teilstrategie und die Möglichkeit einer Stellungnahme. Die Gemeinde merkt an, dass sie glauben, dass die neue Linie 309 keine längere Fahrzeit hat als die heutige Verbindung von Oetwil nach Bhf. Dietikon.

#### **7.1.11 Gemeinde Urdorf**

Der Gemeinderat von Urdorf hat die Teilstrategie Limmattal 2030 zustimmend zur Kenntnis genommen und hat zum jetzigen Zeitpunkt keinerlei Einwendungen.

#### **7.1.12 Gemeinde Uitikon**

Die Gemeinde Uitikon hat sich nicht zu dem Entwurf der Teilstrategie Limmattal 2030 geäußert.

#### **7.1.13 Gemeinde Birmensdorf**

Die Gemeinde Birmensdorf hat sich nicht zu dem Entwurf der Teilstrategie Limmattal 2030 geäußert.

## **7.2 Rückmeldung ZVV**

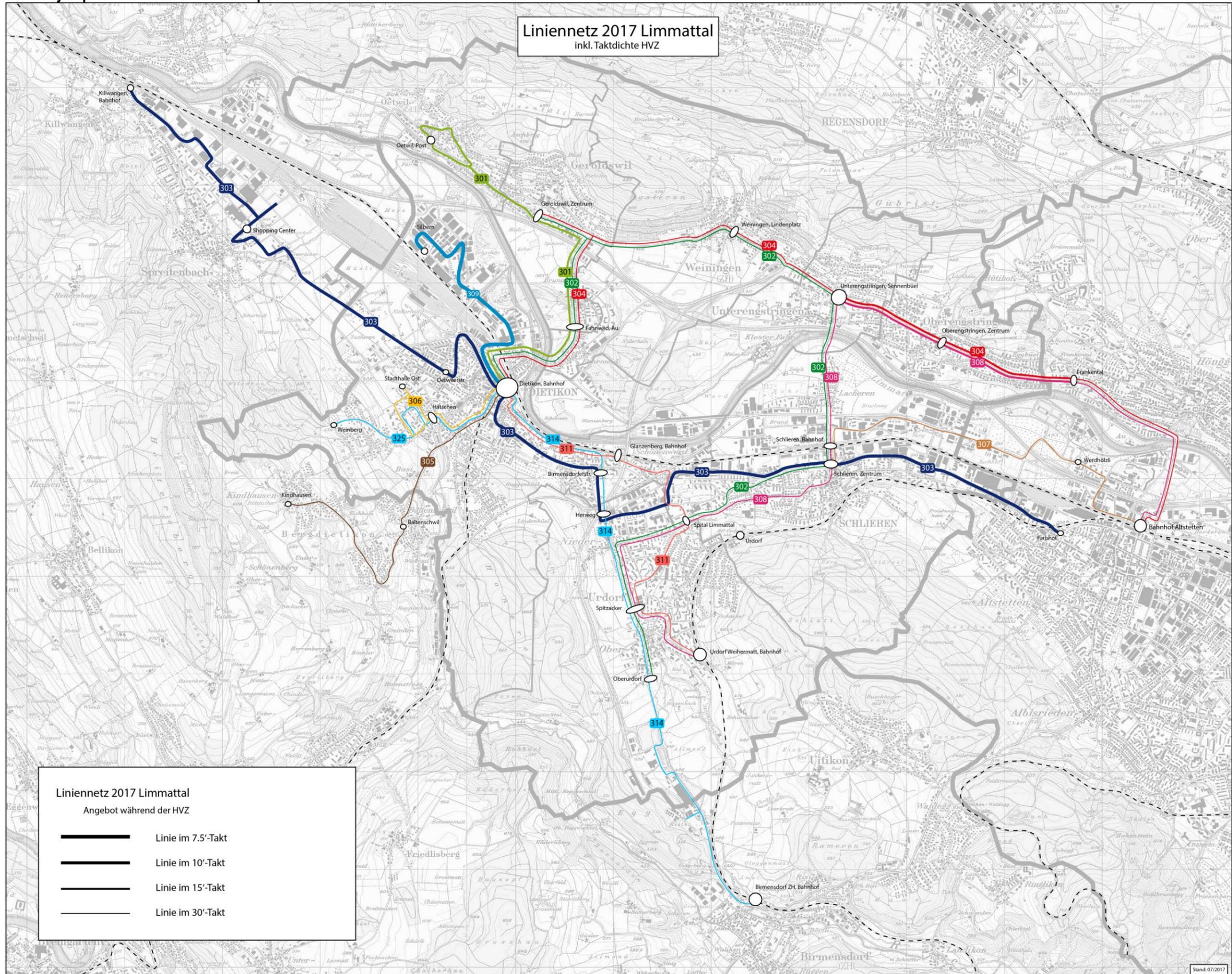
Der ZVV betrachtet den zurückliegenden, breit mit den Gemeinden geführten Bearbeitungsprozess, als konstruktiv und zielführend. Der vorliegende Bericht hält in Kap. 3.5 die vom ZVV bisher befürwortete Bestvariante fest. Der ZVV stimmt der grundsätzlichen Stossrichtung zu. Die Details zur Infrastruktur sind mit den betroffenen Gemeinden zu klären. Einzig die Durchbindung der Linie 83 nach Unterengstringen sollte aus Sicht ZVV zu einem späteren Zeitpunkt vertieft werden, um einen definitiven Linieneinführungsentscheid zu treffen.

Die in Kapitel 6 errechnete Mehrleistung von rund 10% werden als angemessen erachtet. Die weiteren Umsetzungen in den kommenden Fahrplanverfahren werden von den jeweils zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel abhängig sein. Die in Kapitel 7 beschriebene schrittweise Umsetzung der Massnahmen ist zweckmässig.

## Anhang



# I. Projektperimeter und Liniennetzplan



Liniennetz 2017 Limmattal  
inkl. Taktichte HVZ

Liniennetz 2017 Limmattal  
Angebot während der HVZ

- Linie im 7.5'-Takt
- Linie im 10'-Takt
- Linie im 15'-Takt
- Linie im 30'-Takt



## II. Bestvariante Liniennetzplan

