



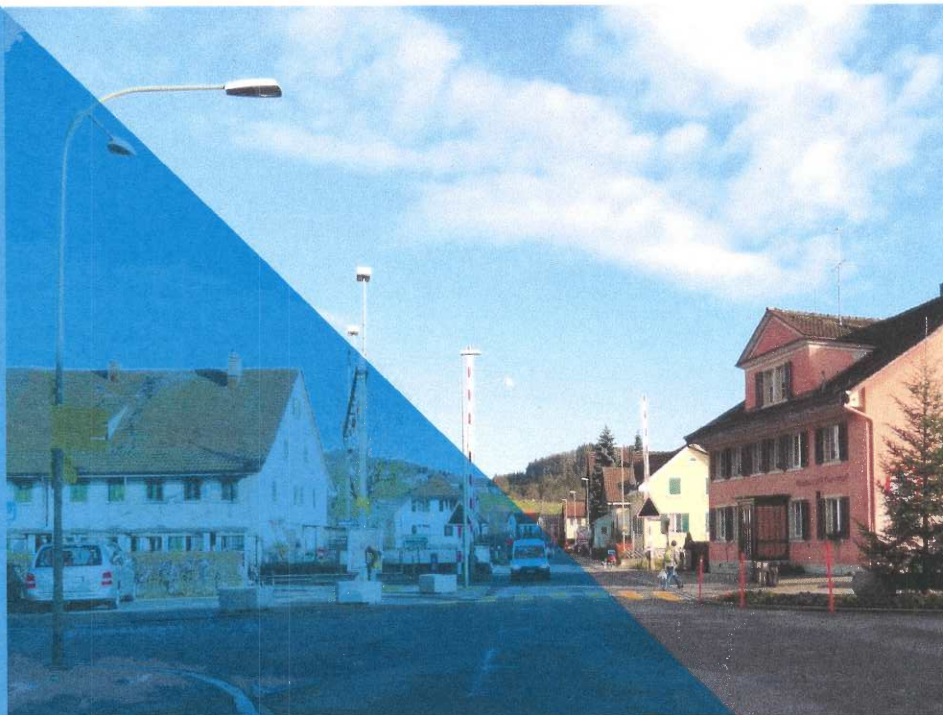
Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr



Gemeinde Zell

Betriebs- und Gestaltungskonzept Kollbrunn

**Orientierungsversammlung
16. Mai 2013**



... vieles hat sich in Kollbrunn verändert ...



Bahnhof um 1900

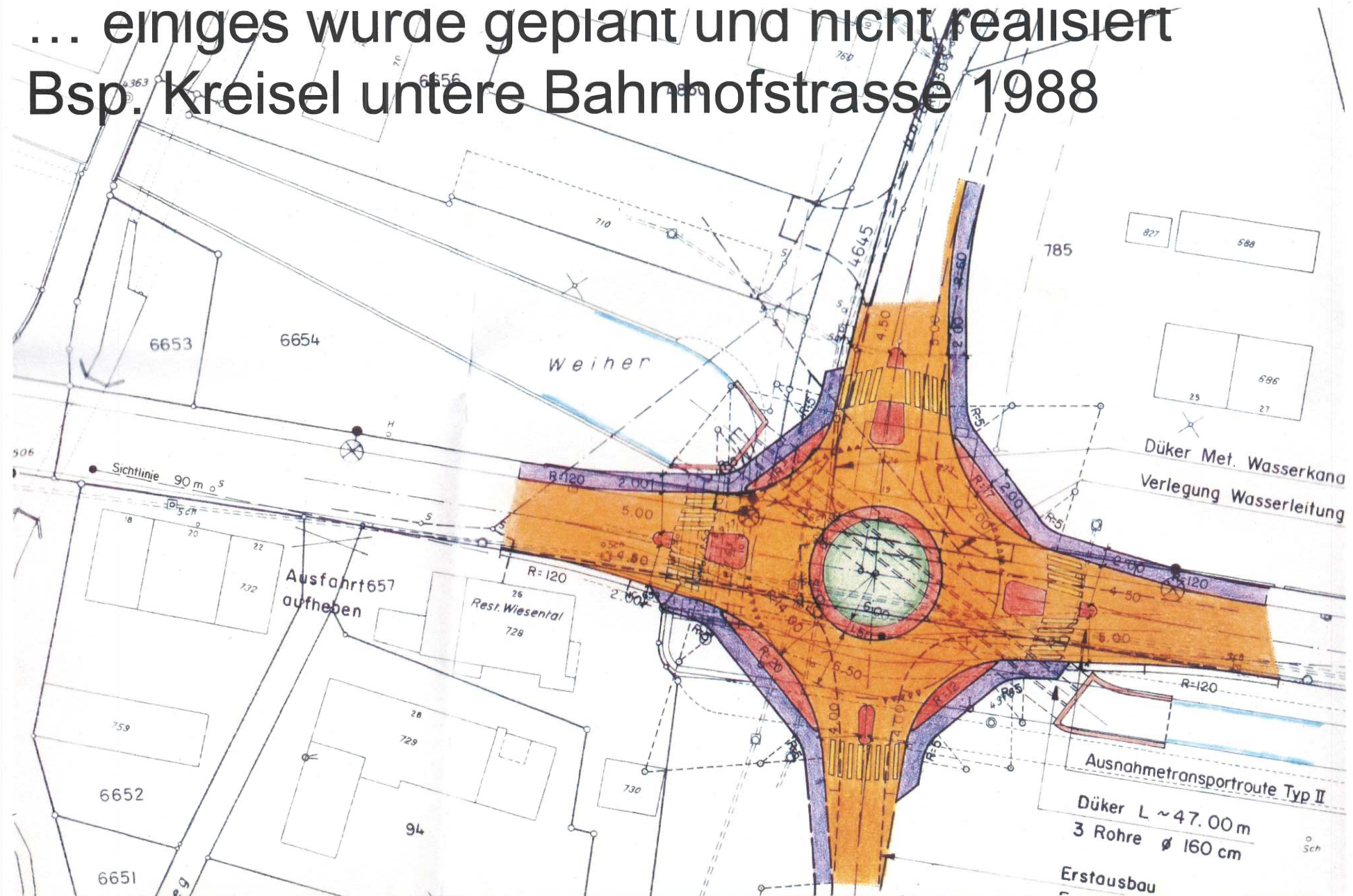
BGK Kollbrunn

Gemeinde Zell

Dorfstrasse ca. 1925

Tössbrücke ca. 1930

... einiges wurde geplant und nicht realisiert
Bsp. Kreisell untere Bahnhofstrasse 1988



... einiges wurde geplant und nicht realisiert Bsp.
Unterführung untere Bahnhofstrasse



Rückblick

- 09.1990 Verlegung Bolstern-/Dorfstrasse wird in den regionalen Richtplan aufgenommen
- 03.1999 Verkehrsbaulinien werden durch die Baudirektion festgelegt
- 08.2000 Abweisung Rekurs durch Regierungsrat
- 09.2004 Vorstellung Studien an Gemeindeversammlung
- 05.2006 RR Kt ZH: Verzicht zur Ausführung
- 08.2008 GR Zell: Einleitung Quartierplanverfahren
- 02.2011 Gesuch für verbindliche Stellungnahme zu den Erschliessungsvarianten
- 08.2011 GR Zell: Antrag Aufhebung Strassenverlegung
- 03.2012 Teilrevision regionaler Richtplan verabschiedet



Handlungsbedarf

- Sicherheit im Bereich Schulanlage und Kindergarten
- Ausbau der Schulanlagen und Realisierung Mehrzweckhalle
- Schleichverkehr Ost-/Westachse, Entlastungsverkehr bei Überlast A1
- Neubau Coop, Verlegung Post
- Bahnübergang Töbelistrasse – Bolsternstrasse (Dorfstrasse)
- Unfallstatistik Kreuzung Dorf-/Tösstalstrasse
- Mix Tempo 30 / Tempo 50



Motivation

- Unterführung untere Bahnhofstrasse ist im regionalen Richtplan gelöscht
- Bundesbeiträge aus Agglomerationsprogramm 2. Generation
- Attraktivität Dorfstrasse und Bahnhofplatz



Projektbeteiligte

Allemann Joris, asa AG

Allenspach Markus, P+R, Baudirektion

Brändle Roger und Wenger Harry, VTA, Kantonspolizei

Capeder Bernhard, Amt für Raumentwicklung

Etter Tobias, Amt für Verkehr

Häne Alexander und Koch Cornelia, Postauto Schweiz AG

Hungerbühler Monika, Pro Velo Zürich

Nüesch Kurt und Thaler Patrick, Gemeinderat Zell

Rohner Kurt, Unterhaltsregion III

Stadler Kaspar, SBB Immobilien

Podium

Günter Urs, Amt für Verkehr

Wenzel Jan, Asa AG

Lüdin Martin Gemeindepräsident Zell



Was will der Kanton auf den Staatsstrassen erreichen

Verbesserung der/des...

- ...Sicherheit → weniger Unfälle
- ...Verkehrsfluss → weniger Staus
- ...Verträglichkeit → weniger Lärm, Abgase

Wie kann dies erreicht werden?

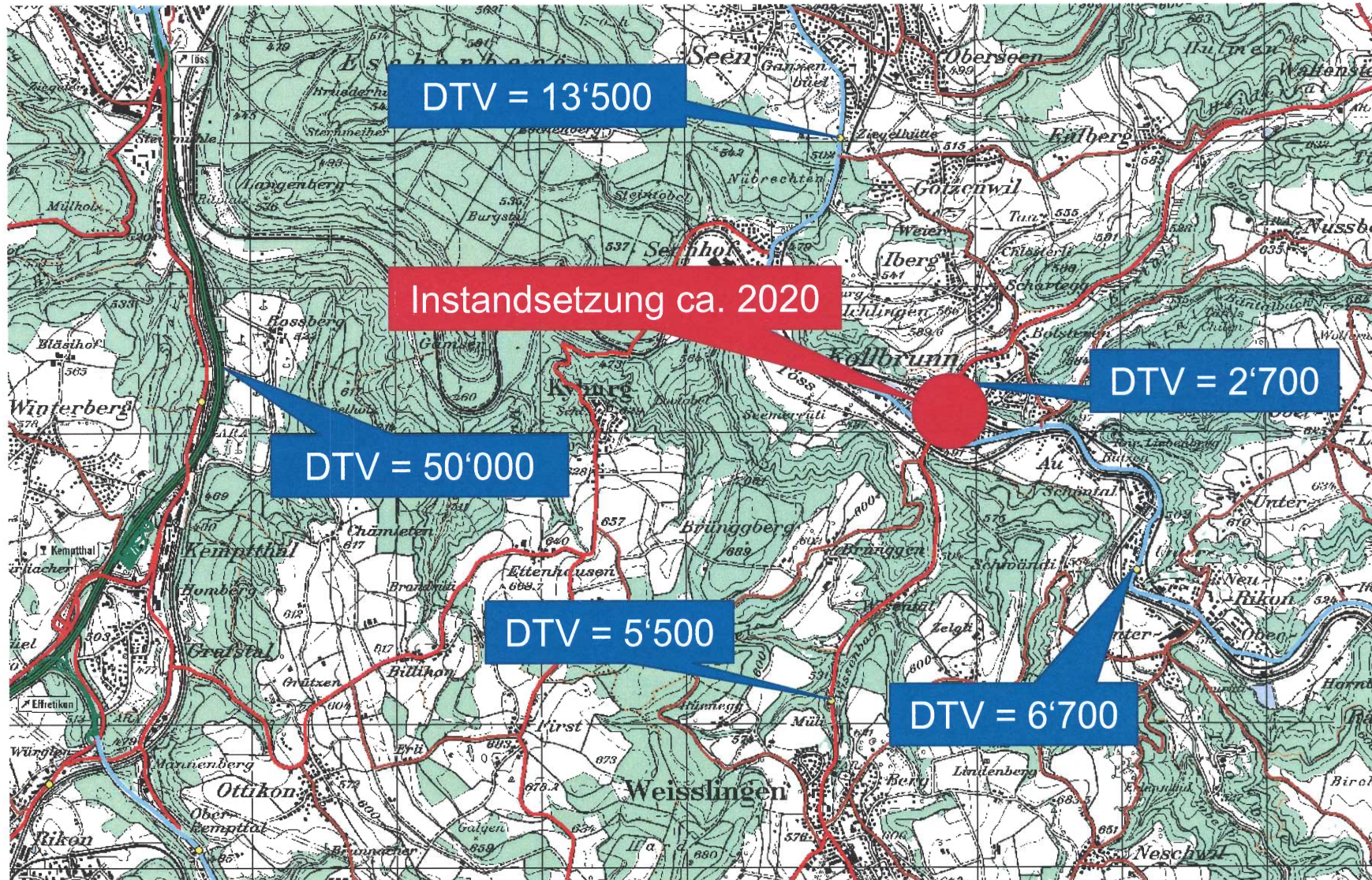
durch...

- ...tiefere Geschwindigkeiten → grösserer Wahrnehmungsbereich, weniger Emissionen
- ...harmonischen Verkehrsfluss → kein Stopp an Go

Verkehrsbelastungen (DTV = durchschnittl. täglicher Verkehr)

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr
Abteilung Infrastrukturplanung

16.05.13 / Folie 10



Was ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)?

- 2004: Regierungsrat senkt Kosten im Strassenbau mit Standards für Staatsstrassen
- ➔ **grundsätzlich wird nach Minimalstandards saniert**
- Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept kann der Strassenraum als Bewegungs- und Lebensraum gestaltet werden (Funktionalität der Strasse bleibt erhalten)
- ➔ **in Zusammenarbeit mit der Gemeinde (Bedürfnisse Gemeinde fliessen ein)**
- ➔ **Abweichungen von Standards auf Wunsch der Gemeinde möglich (Mehrkosten zu Lasten der Gemeinde)**



Welchen Mehrwert schafft ein BGK für die Gemeindebevölkerung?

- Siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung (Autofahrende passen Tempo an, es wird generell langsamer gefahren)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle
- Reduktion von Luft- und Lärmbelastungen
- Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität
- Massgeschneiderte Lösung

→ Einmalige Chance für die Aufwertung des öffentlichen Raumes

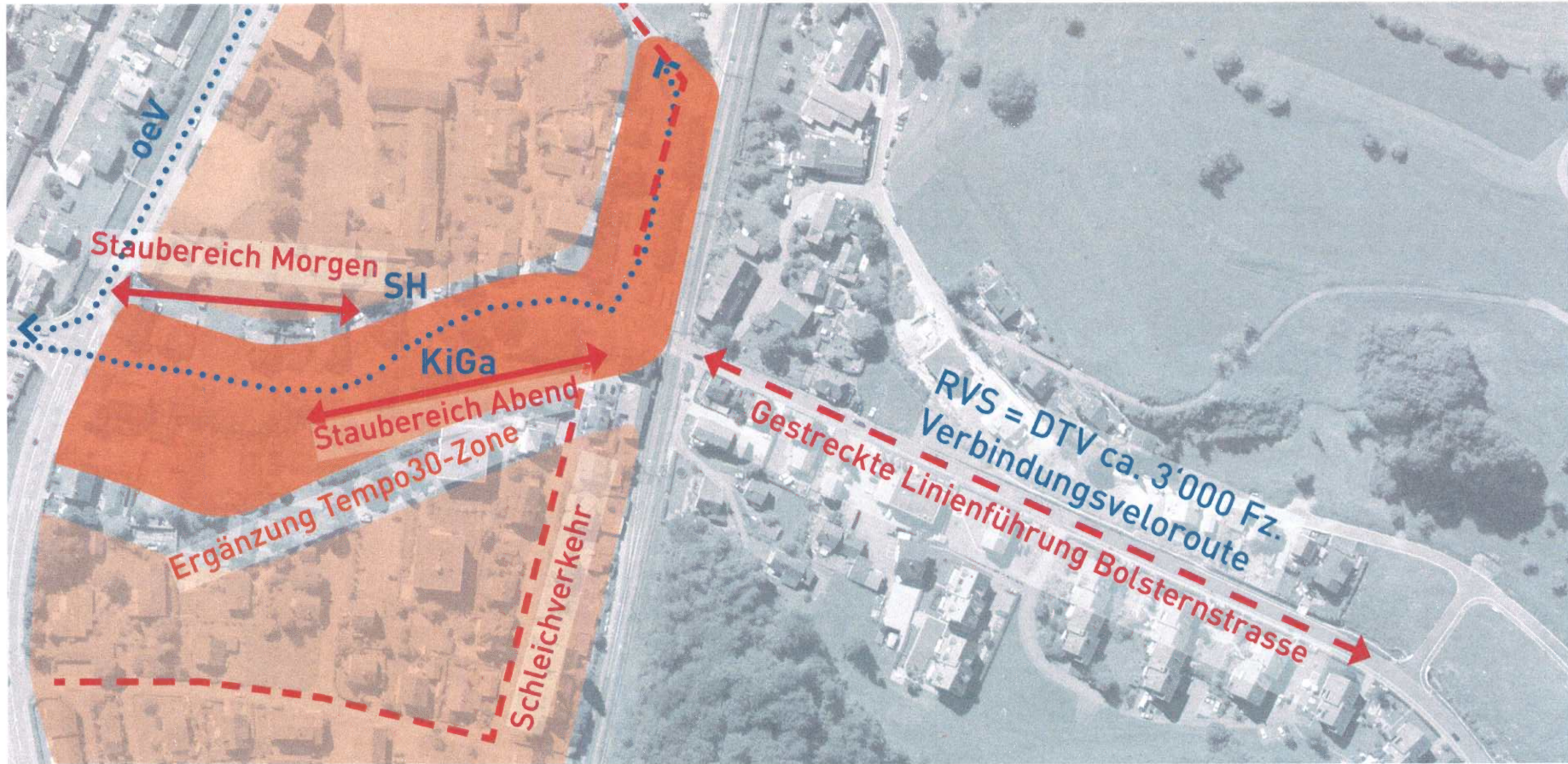


Ohne BGK wird die Strasse weitgehend gleich wieder in Stand gesetzt, verkehrliche und Sicherheitsmassnahmen werden umgesetzt



Ein BGK bietet die Möglichkeit für die Gestaltung des Strassenraums von «Fassade zu Fassade»

Analyse, Konflikte



Analyse, Geschwindigkeitsmessungen

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr
Abteilung Infrastrukturplanung
16.05.13 / Folie 14



Fahrtrichtung Weisslingen

85% = 42 km/h

Max = 64 km/h



Fahrtrichtung Bolsternstr.

85% = 47 km/h

Max = 82 km/h



Fahrtrichtung Weisslingen

85% = 52 km/h

Max = 86 km/h



Fahrtrichtung Schlatt

85% = 50 km/h

Max = 79 km/h

Analyse, Unfallstatistik

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr
Abteilung Infrastrukturplanung

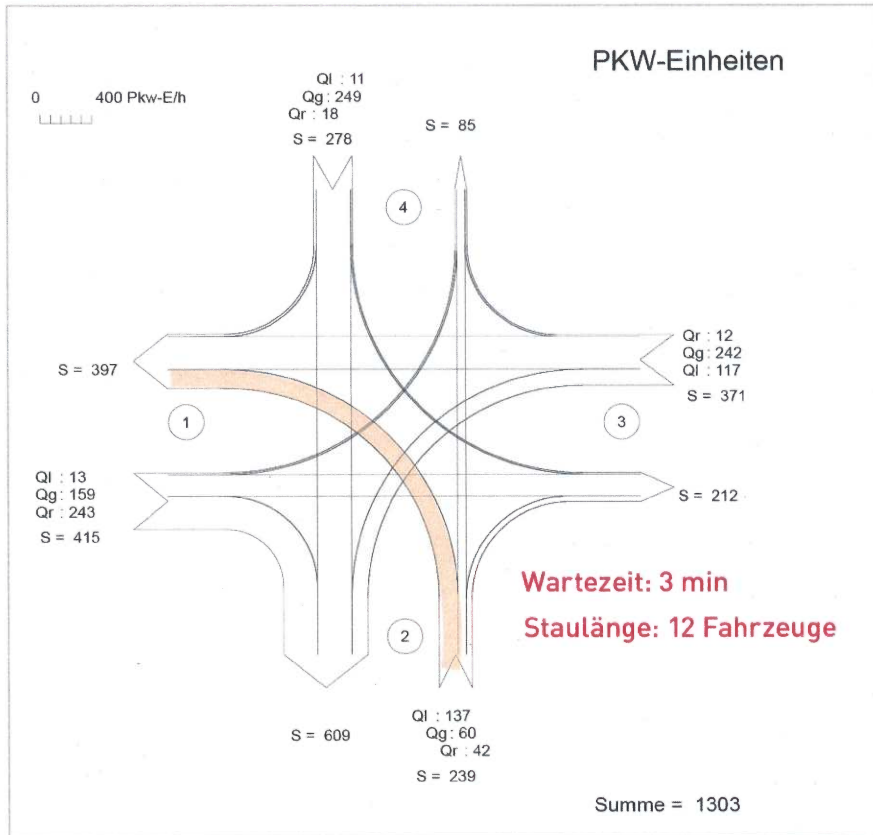
16.05.13 / Folie 15



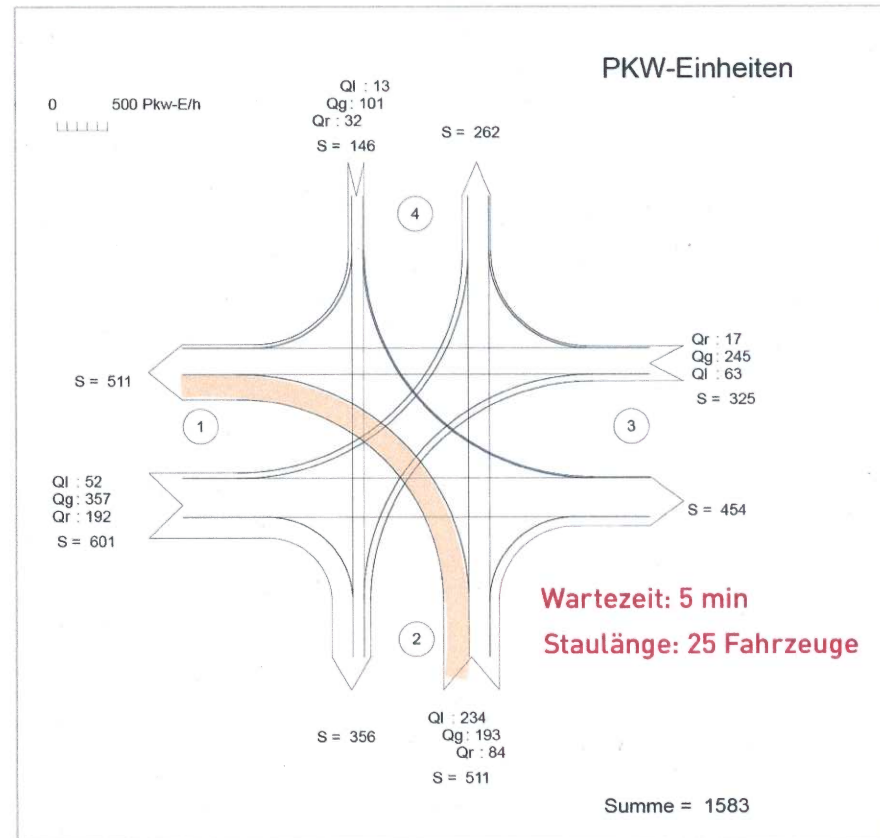
25 registrierte Unfälle
davon 18 an der Kreuzung Dorf-/Tösstalstrasse

Analyse, Verkehrszählung

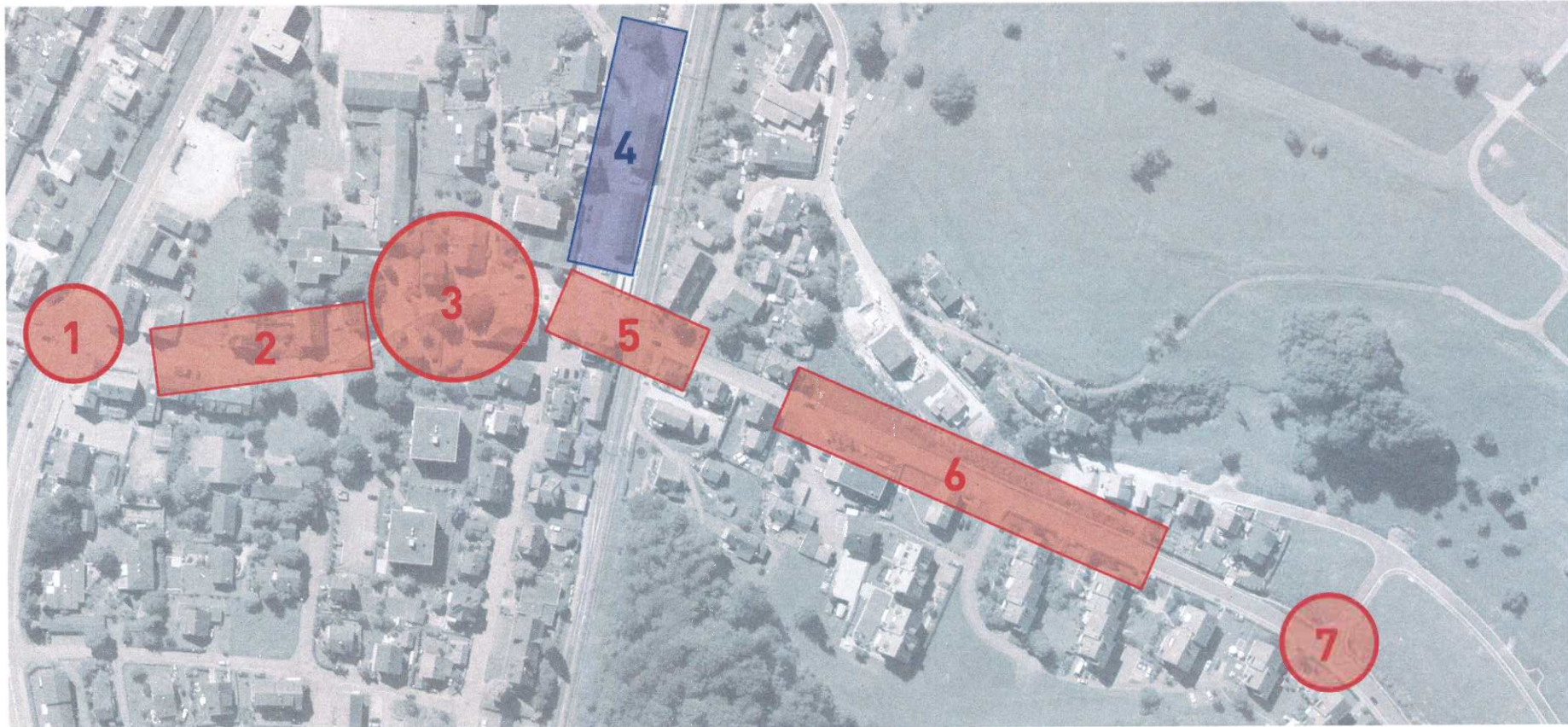
Hauptverkehrszeit am Morgen



Hauptverkehrszeit am Abend

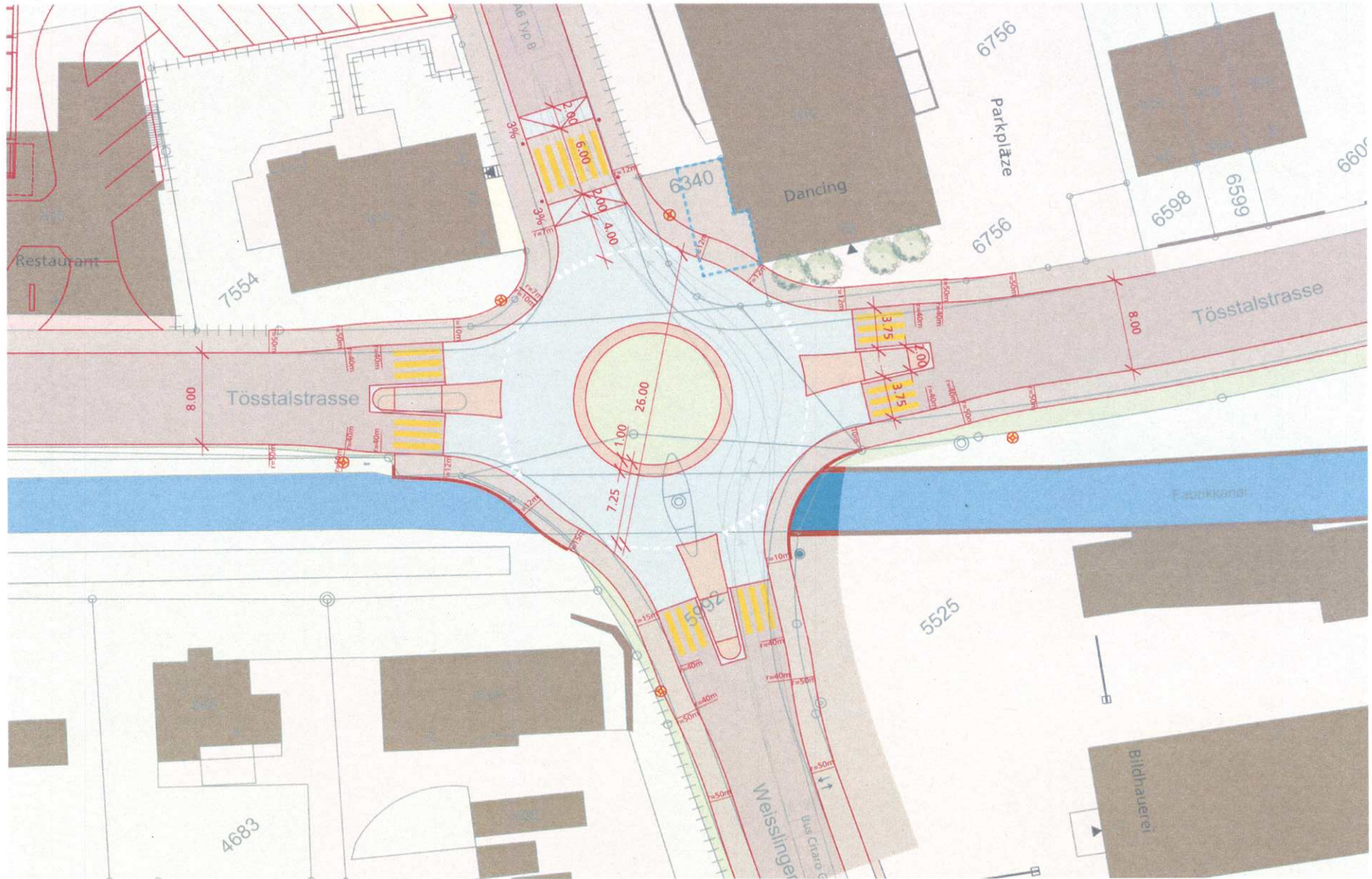


Übersicht Gestaltungsfelder

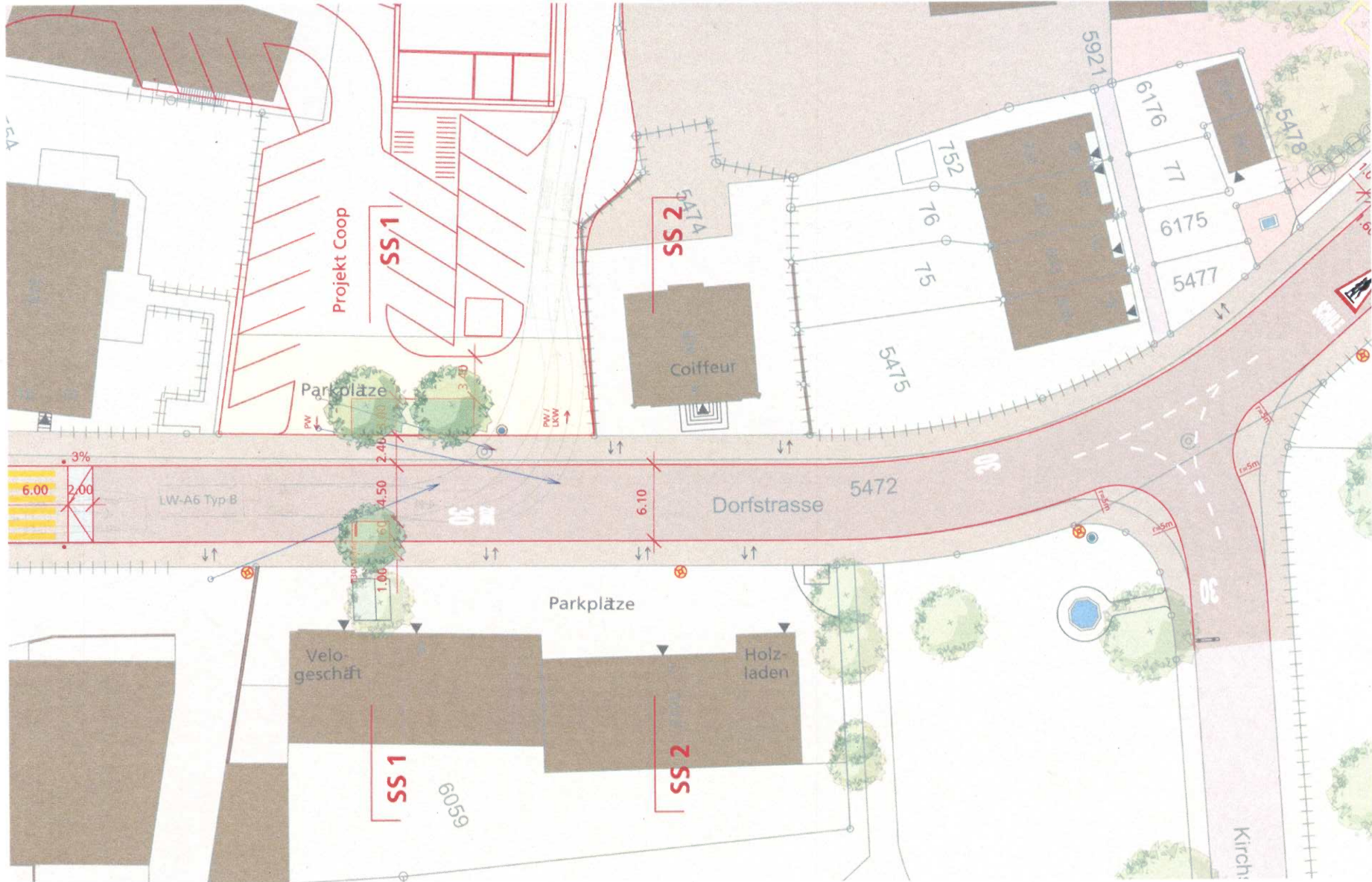


- 1 Dorf-/Tösstal-/Weisslingerstrasse
- 2 Dorfstrasse
- 3 Schule / Kindergarten
- 4 Bahnhofplatz
- 5 Bahnübergang / Töbelistrasse
- 6 Bolsternstrasse
- 7 Haspelstrasse

Gestaltungsfeld Kreuzung Tösstalstr.



Gestaltungsfeld Dorfstr./Schulhausplatz



Gestaltungsfeld Dorfstr./Schulhausplatz

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr
Abteilung Infrastrukturplanung
16.05.13 / Folie 20

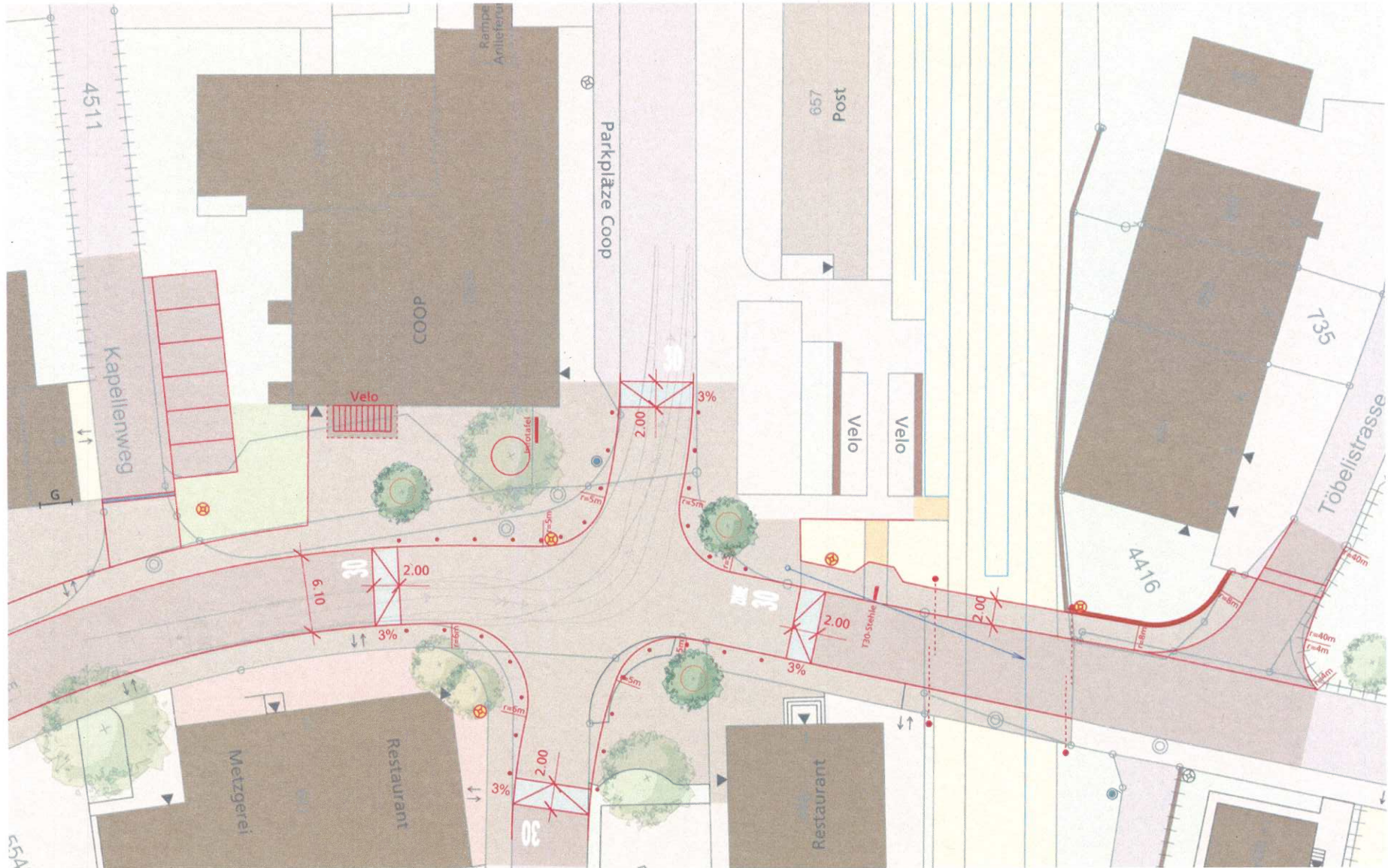


Gestaltungsfeld Bahnübergang/Töbelistr.

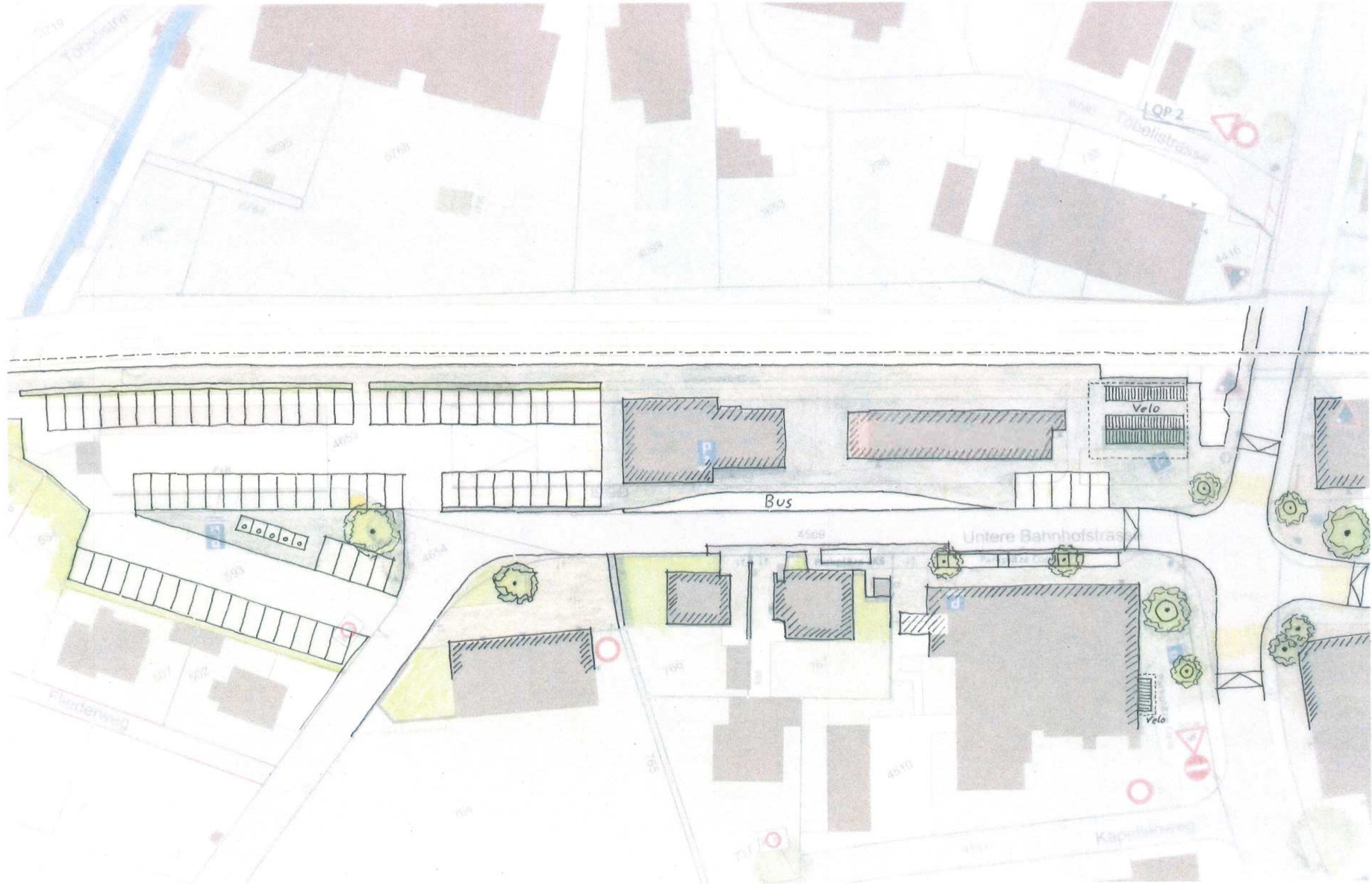
Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirection
Amt für Verkehr

Abteilung Infrastrukturplanung

16.05.13 / Folie 21



Gestaltungsfeld Bahnhofplatz

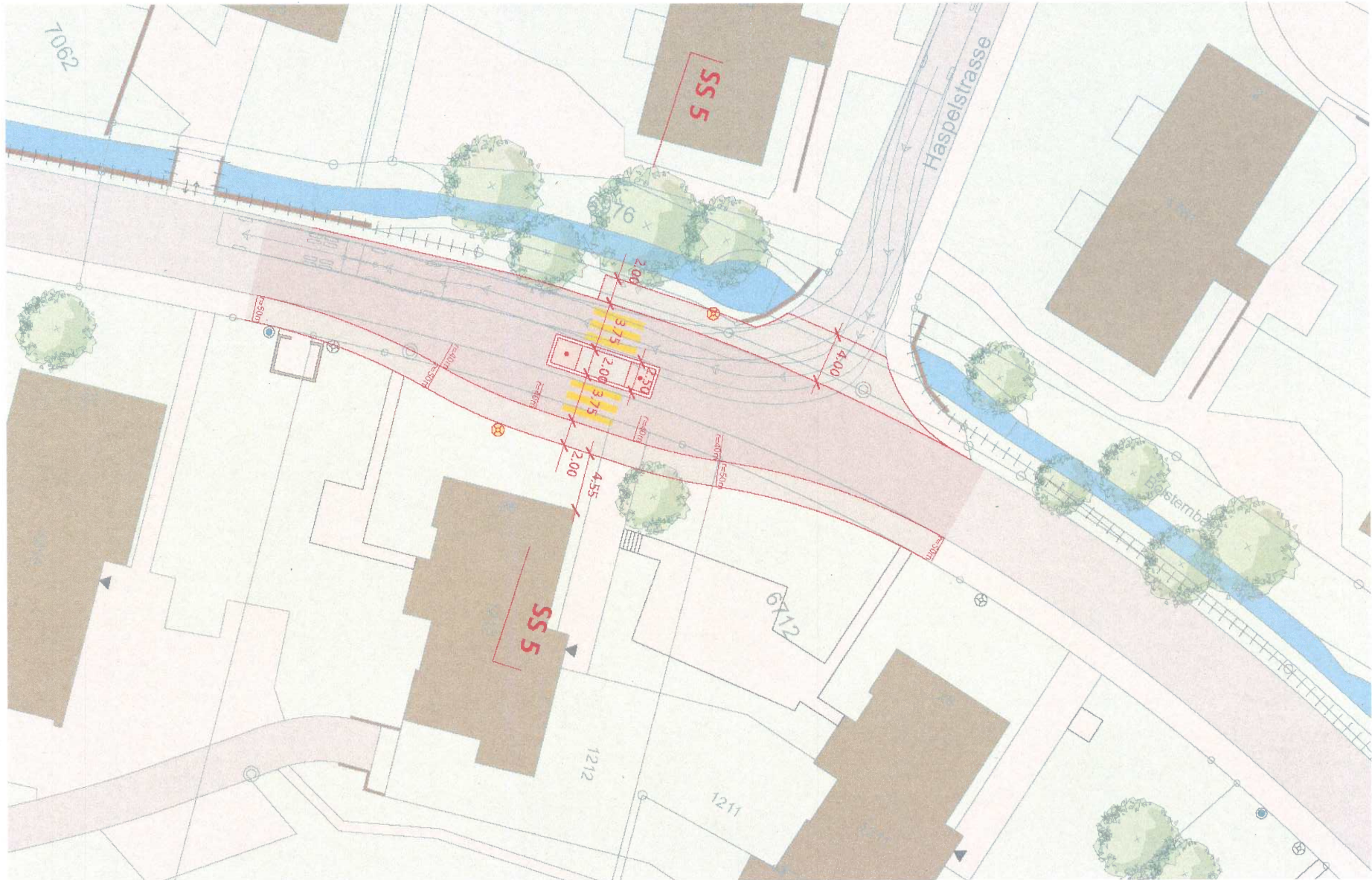


Gestaltungsfeld Bolsterstrasse

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr
Abteilung Infrastrukturplanung
16.05.13 / Folie 23



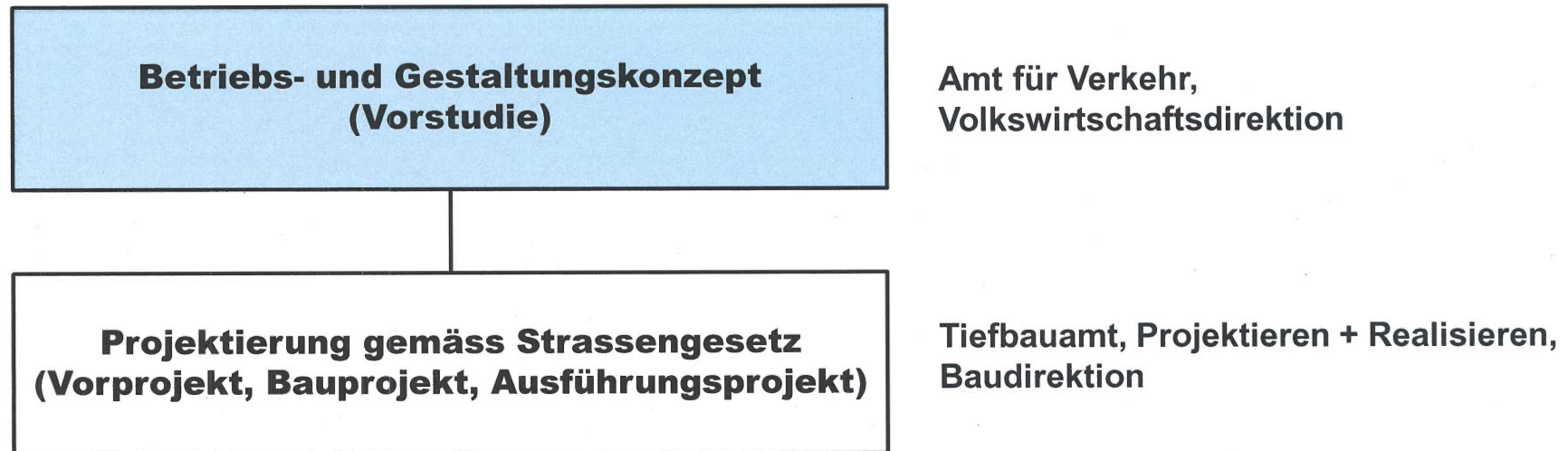
Gestaltungsfeld Haspelstrasse



Weiteres Vorgehen / Terminplan / Ablauf

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr
Abteilung Infrastrukturplanung
16.05.13 / Folie 25

Verfahrensablauf



Weiteres Vorgehen / Terminplan / Ablauf

Studie / BGK	2013
Auftrag ans kantonale Tiefbauamt	2014
Vorprojekt	ca. 1 Jahr
§12, 13 Einwendungsverfahren	2015
Bauprojekt	ca. 1 Jahr
§16, 17 Einspracheverfahren	2016
Genehmigungsprojekt	ca. 1 Jahr
§15 Projektfestsetzung	2017
Realisierung	ab 2018