

Infobroschüre

## Aufwertung Strassenraum Zentrum

der Politischen Gemeinde Dielsdorf



Impressum / Kontakt

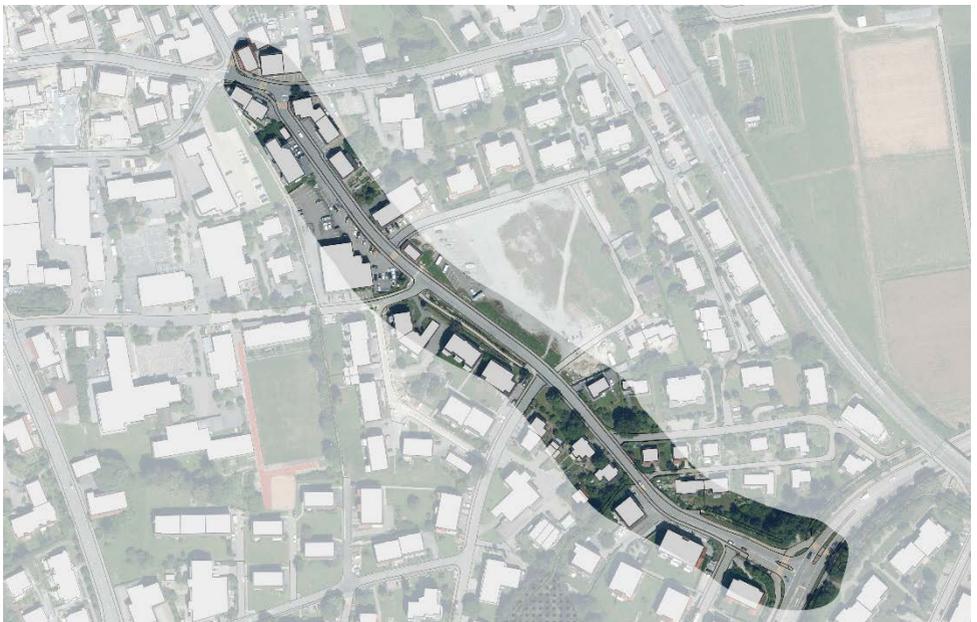
Gemeinderat Dielsdorf

044 854 71 20

[gemeinde@dielsdorf.ch](mailto:gemeinde@dielsdorf.ch)

## Sanierung und Aufwertung Geerenstrasse

In den kommenden Jahren muss die Geerenstrasse altersbedingt saniert werden. Um aus dieser nötigen Investition den grösstmöglichen Nutzen zu ziehen, will der Gemeinderat die Geerenstrasse in einem Zug mit der Sanierung neu gestalten und aufwerten. Diesen Auftrag hat die Bevölkerung dem Gemeinderat mit der Annahme des neuen Teilrichtplans Zentrum erteilt. Die Gemeinde hat deshalb im Jahr 2019 ein Vorprojekt ausgearbeitet. In mehreren Gesprächen wurden die betroffenen Grundeigentümer-schaften über den Projektstand informiert und zu ihren Bedürfnissen befragt. Das Vorprojekt wird in diesem Jahr öffentlich aufgelegt. Die öffentliche Auflage bietet der Bevölkerung die Möglichkeit, dem Gemeinderat Hinweise und Optimierungsvorschläge zum Vorprojekt zu geben, damit der Gemeinderat diese im Bauprojekt prüfen kann. Mit der vorliegenden Informationsbroschüre wird erklärt, nach welchen Prinzipien die Geerenstrasse neu gestaltet und aufgewertet werden soll.



Perimeter Aufwertung Geerenstrasse

## Ziele

Folgende Ziele werden mit dem Vorprojekt Geerenstrasse erreicht:

- ✓ höhere Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs
- ✓ Strassenraum als öffentlicher Freiraum mit Aufenthaltsqualität
- ✓ weniger Lärmbelastung für die Anwohner
- ✓ bessere Verkehrssicherheit für alle
- ✓ Funktionsfähigkeit des Verkehrs bei gleichbleibender Leistungsfähigkeit
- ✓ beruhigter und verflüssigter Autoverkehr
- ✓ verbesserte Anordnung der privaten Parkplätze
- ✓ störungsfreier Betrieb des öffentlichen Verkehrs
- ✓ Frueblibach aufwerten und in den Strassenraum integrieren
- ✓ Neue öffentliche Parkplätze für Besucher und Kunden

## Bedeutung der Geerenstrasse für Dielsdorf

Die Geerenstrasse ist eine wichtige Verbindung im Zentrum. Deshalb hat der Gemeinderat die anstehende Sanierung nicht isoliert betrachtet, sondern entsprechend ihrer Bedeutung für die Zukunft des Zentrums.

### Zentrumsplanung

Im Jahr 2012 hat der Gemeinderat damit begonnen, eine Vision für die Aufwertung des Zentrums zu entwickeln. Daraus entstand die «Strategie» Zentrumsentwicklung. Schon damals hat der Gemeinderat erkannt, dass ein attraktiver Strassenraum sehr wichtig ist für die Aufwertung und die gewünschte bauliche Entwicklung im Zentrum der Gemeinde. Im Teilrichtplan Siedlung/Zentrum wurde daraufhin der gesamte Strassenraum als eigenes Teilgebiet gekennzeichnet, mit dem Auftrag, dass der Gemeinderat für diesen Bereich ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erstellt.



Perimeter Zentrumsentwicklung

### Entwicklung Strassenraum

Eine Massnahme zur Umsetzung der «Strategie» Zentrumsentwicklung ist die Neugestaltung der Bahnhof-, Geeren- und Kronenstrasse. Dementsprechend hat sich der Gemeinderat für die Periode 2018-2022 das Legislaturziel gesetzt, Massnahmen für eine Verkehrsberuhigung im Zentrum zu planen und umzusetzen. Hierzu wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die betreffenden Strassen erarbeitet. Das Vorprojekt für die Neugestaltung der Geerenstrasse basiert auf diesem Konzept, welches nachfolgend erläutert wird.

# Grundsätze Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)

## Reduzierter Querschnitt

- ✓ Schafft grössere Seitenbereiche und mehr Platz für alle, die zu Fuss gehen
- ✓ Bringt alle, die mit Fahrzeugen unterwegs sind dazu, langsamer zu fahren
- ✓ Für Velos wird keine eigene Fahrspur bezeichnet
- ✓ angepasste Geschwindigkeit für Bus – allenfalls leicht längere Fahrzeiten

## Selbsterklärende Strassen

- ✓ intuitiv richtiges Verhalten aller, die ein Fahrzeug lenken, wird gefördert
- ✓ siedlungsorientierter Charakter durch zurückhaltende Markierung
- ✓ Koexistenz Prinzip, alle nehmen aufeinander Rücksicht, denn niemand hat eine eigene Fahrspur
- ✓ Die Strassengestaltung ist siedlungsorientiert nicht leistungsorientiert



Siedlungsorientierte Gestaltung – gefahrenes Tempo ist tief, Aufmerksamkeit ist hoch – erlaubtes Tempo 50 km/h



Leistungsorientierte Gestaltung – gefahrenes Tempo ist hoch, Aufmerksamkeit fokussiert auf Autoverkehr - erlaubtes Tempo 50 km/h

## Trottoirüberfahrten

- ✓ Durchgängige und einheitliche Gestaltung im ganzen Perimeter
- ✓ Durchgängige und sichere Verbindungen für den Fussverkehr
- ✓ Betonung der Längsbeziehung zum Bahnhof
- ✓ Vortritt Bahnhofstrasse vor Geeren und Kronenstrasse



*Beispielbild Trottoirüberfahrt*

## Weniger Lärm

- ✓ Die Durchschnittliche Durchfahrtsgeschwindigkeit wird gesenkt was den Verkehrslärm drastisch reduziert
- ✓ Es wird neu ein speziell Lärmabsorbierende Strassenbelag verwendet

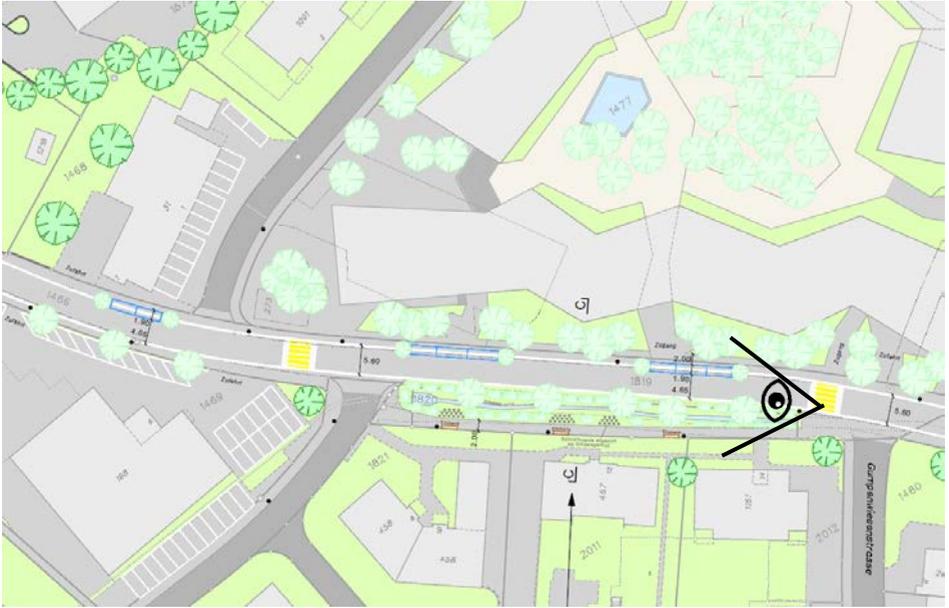
# Visualisierungen zum Betriebs- und Gestaltungskonzept



Betriebs- und Gestaltungskonzept Knoten Bahnhof-, Geeren-, Kronenstrasse; Blickwinkel Visualisierung



Visualisierung Knoten Bahnhof-, Geeren-, Kronenstrasse



Betriebs- und Gestaltungskonzept unterer Teil Geerenstrasse mit geöffnetem Bachlauf; Blickwinkel Visualisierung 



Visualisierung unterer Teil Geerenstrasse mit geöffnetem Bachlauf



Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse; Blickwinkel Visualisierung



Visualisierung obere Geerenstrasse

## Kreuzung Bahnhof-, Geeren-, Kronenstrasse

Der Abschnitt Geeren-/Kronen-/Bahnhofstrasse ist heute ein kritischer Kreuzungspunkt. Die Verkehrsbelastung ist hoch. Von der Geerenstrasse über die obere Bahnhofstrasse zur Wehntalerstrasse verkehren in beide Richtungen viele Fahrzeuge. In den Hauptverkehrszeiten kommt es zu Rückstau bis zum Buckweg. Der überwiegende Teil des Verkehrs wird von Dielsdorfern verursacht, was die grosse Bedeutung der Strasse unterstreicht. Die Geschäfte in diesem Bereich wollen gut und bequem für ihre Kundschaft erreichbar sein. Diese Geschäfte und Restaurants, die Schule und der Bahnhof sind der Grund, weshalb die Kreuzung auch für den Fussverkehr immens wichtig ist.

Die Ausgestaltung dieser zentralen Kreuzung hat grossen Einfluss auf das Erscheinungsbild der gesamten Bahnhofstrasse. Deshalb wurden verschiedenste Gestaltungsvarianten geprüft, miteinander verglichen und gegeneinander abgewogen. Am besten hat die Gestaltungsvariante abgezeichnet, welche die Bahnhofstrasse als Hauptachse betont.



Am besten bewertete Gestaltungsvariante

Alle Kreuzungspunkte von den Strassen, die in die Bahnhofstrasse einbiegen, werden als Trottoirüberfahrten ausgestaltet. Durch die Trottoirüberfahrten entfallen markierte Fussgängerstreifen auf den einbiegenden Strassen. Entlang der Bahnhofstrasse helfen die bestehenden Fussgängerübergänge zur Gliederung des Strassenzugs und müssen dementsprechend ausgestaltet werden. Die Gestaltung hat eine Stärkung der Bahnhofstrasse als Hauptachse für den Fussverkehr zur Folge. Die Trottoirüberfahrten priorisieren die Bahnhofstrasse in Bezug auf die einbiegenden Strassen.

Die Variante schneidet im Vergleich zu den weiteren geprüften Varianten besonders gut ab weil sie:

- ✓ die Zielsetzung einer siedlungsorientierten Gestaltung und die Anforderungen der Zentrumsentwicklung mit gestalterischem Fokus auf der Längsbeziehung und die Zentrumsfunktion der Bahnhofstrasse erfüllt;
- ✓ es weniger attraktiv sein wird, auf die Geerenstrasse auszuweichen, um von der Schwenkelbergstrasse in Richtung Wehntalerstrasse zu gelangen;
- ✓ gut in Etappen ausgeführt werden kann und damit die einzelnen Strassen unabhängig voneinander umgebaut werden können.

# Konzept Strassenbetrieb

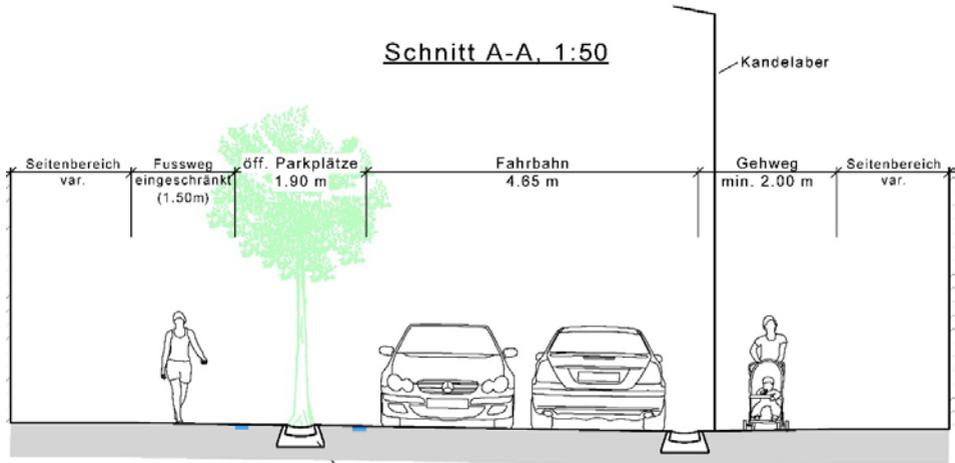
## Tempo

Mit breiten Fahrbahnrändern wird die Breite der Strasse optisch reduziert. Die Anordnung der Strassenbeleuchtung und der Bäume am Fahrbahnrand verstärken diese Wirkung. Dadurch wird die gefahrene Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs gesenkt und die Attraktivität für Fussgänger sowie für die angrenzenden Wohnnutzungen gesteigert. Das erlaubte Tempo bleibt bei 50 Km/h.

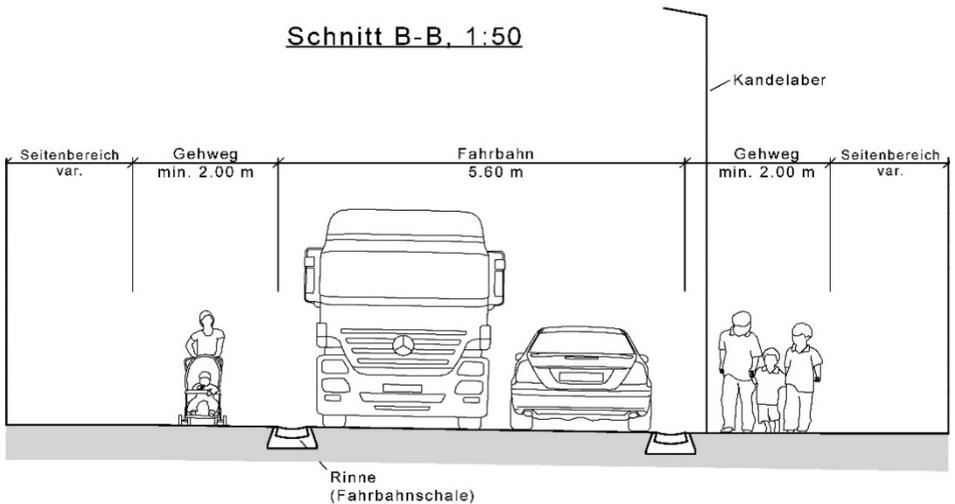
## Strassenquerschnitte

Die Fahrbahn weist im Zentrum neu eine Breite von 5.60 m auf. Diese Breite ermöglicht das Kreuzen zweier Lastwagen bei stark reduziertem Tempo. Der breite Fahrbahnrand (Randstein) verschmälert die Fahrfläche optisch auf ca. 5.0 m. Die Fahrbahn wird an geeigneten Stellen durch Längsparkplätze und Bäume zusätzlich eingengt, aber das Kreuzen zweier Personenwagen bei reduzierter Geschwindigkeit bleibt durchgängig gewährleistet.

Dem Fussverkehr steht beidseitig ein Gehbereich zur Verfügung. Wo immer möglich, ist der Gehweg mindestens 2 m breit. Im Bereich der geplanten Längsparkplätze wird der Gehbereich auf teilweise 1.50 m reduziert. Für den Unterhalt (Winterdienst, Reinigung etc.) ist eine Gehwegbreite von mind. 1.30 m notwendig.



Strassenquerschnitt: Einengung der Fahrbahnbreite mittels Längsparkplatz und einem Baum



Strassenquerschnitt: optische Einengung der Fahrbahnbreite mittels breiten Fahrbahnrandern (Randstein) und Anordnung der Strassenbeleuchtung direkt am Fahrbahnrand

# Konzept Gestaltung

## Niveaugleicher Strassenraum



## Breite Fahrbahnränder



## Hindernisfreiheit

Der öffentliche Raum muss für alle gleichberechtigt nutzbar sein. Nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) müssen bei allen öffentlich zugänglichen Bauten und Anlagen der Zugang und die Sicherheit für Menschen mit Behinderung gewährleistet sein. Die Anforderungen an den Verkehrsraum gemäss Richtlinie «Strassen, Wege, Plätze» der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen werden umfassend berücksichtigt.

## Parkierung, Anordnung Parkfelder



## Bepflanzung



## Seitenbereiche

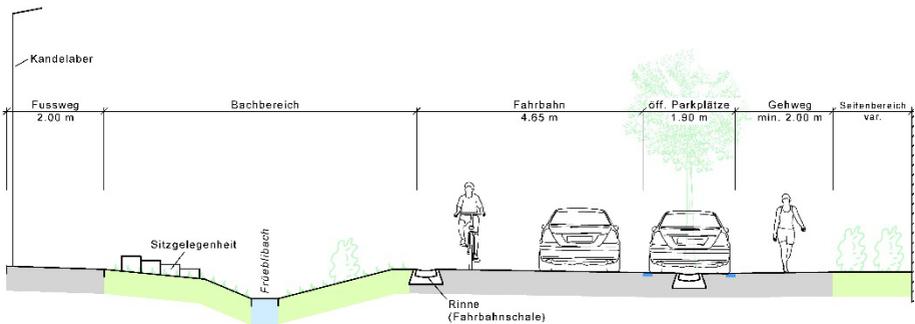


## Platzgestaltung



## Aufwertung Früeblich

Der Früeblich soll in den Strassenraum integriert werden. Der Bach wird daher bei der Aufwertung des Strassenraumes in die Konzeption miteinbezogen. Das Bachprojekt folgt in einem Drittprojekt zu einem späteren Zeitpunkt.



## Nächste Schritte

Die Aufwertung der Bahnhof-, Geeren- und Kronenstrasse soll jeweils in Abstimmung mit der nächsten notwendigen Strassensanierungen erfolgen. Die Sanierung steht bei den betroffenen Strassen zu unterschiedlichen Zeiten an (vgl. untenstehende Tabelle). Aus dem zeitlich gestaffelten Sanierungsbedarf ergeben sich die Etappen, in welchen die betroffenen Strassen umgestaltet werden. Die Sanierung der Geerenstrasse steht als erstes an. Aber aufgrund der hohen Belastung der Strasse durch die Bauarbeiten der neuen Überbauung auf dem Schäferareal bzw. deren Lastwagen wird der Baubeginn erst im Anschluss stattfinden. Für die Aufwertung sind bauliche Massnahmen notwendig und die Strasse wird zwischenzeitliche gesperrt werden müssen. Über die Umsetzung wird zu gegebenen Zeitpunkt informiert.

Strasse	letzte Sanierung	Sanierungsbedarf
Geerenstrasse	1990	2020 – 2025
Bahnhofstrasse	2005	2035 – 2040
Schulstrasse	2007	2037 – 2042
Kronenstrasse	2011	2041 – 2046

Die Inhalte des Betriebs- und Gestaltungskonzepts werden jeweils durch ein Vorprojekt konkretisiert, welches wiederum zu einem Bauprojekt ausgearbeitet wird.

Dank mehreren Gesprächen mit den betroffenen Grundeigentümerschaften steht fest, dass die dargestellten Grundprinzipien des Betriebs- und Gestaltungskonzepts sinnvoll und realisierbar sind. Konkretisiert wurden insbesondere die Lage der Fussgängerübergänge, der Parkfelder entlang der Strasse und der Bäume. Mit dem Bauprojekt werden anschliessend der Belag, die Randsteine und die Beleuchtung festgelegt und anhand dessen der konkrete Kreditantrag bei der Bevölkerung gestellt.

Der untenstehende Ablauf zeigt, welche Schritte nun folgen werden, bis mit den Bauarbeiten für die Aufwertung der Geerenstrasse begonnen werden kann:

Schritte	Ablauf gemäss aktuellem Zeitplan
Ausarbeitung Vorprojekt	Abgeschlossen im 2019
Einbezug betroffene Grundeigentümer	Erfolgte im 2019
Kurzinfo zum Vorprojekt an GV	2020
<b>Öffentliche Auflage Vorprojekt</b>	<b>2020</b>
Ausarbeiten Bauprojekt	2020
Inputs zu Bauprojekt von betroffenen Grundeigentümern einholen	2020
Planaufgabe des Bauprojekts für betroffene Grundeigentümer	2020
<b>Kreditgenehmigung Bevölkerung</b>	<b>2022</b>
Ausführungsplanung und Submission	2022
Baubeginn	nach Schäferareal

Legende:

**Möglichkeit der Bevölkerung zur Mitwirkung und Abstimmung**