

Kommunaler Verkehrsplan Regensdorf

Bericht

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 6. September 2010

Namens der Gemeindeversammlung,

Der Präsident:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion
genehmigt am

BDV Nr. /

Für die Baudirektion:

31. Mai 2010

Inhaltsübersicht

	<i>Seite</i>
1. Einleitung	
1.1 Ausgangslage	2
1.2 Bezug zur übergeordneten Planung	2
1.3 Bedeutung und Inhalt des Verkehrsplans	3
1.4 Verbindlichkeit und Festsetzung	3
2. Verkehrspolitische Leitsätze und Ziele	4
3. Strassennetz	
3.1 Funktionen	7
3.2 Konzept	7
3.3 Übergeordnete Festlegungen	8
3.4 Kommunale Festlegungen	9
4. Öffentlicher Verkehr	
4.1 Konzept	14
4.2 Übergeordnete Festlegungen	14
4.3 Kommunale Festlegungen	15
5. Parkierung	
5.1 Konzept	16
5.2 Übergeordnete Festlegungen	16
5.3 Kommunale Festlegungen	16
6. Radrouten	
6.1 Konzept	17
6.2 Übergeordnete Festlegungen	17
6.3 Kommunale Festlegungen	17
7. Fusswegnetz	
7.1 Konzept	18
7.2 Übergeordnete Festlegungen	18
7.3 Kommunale Festlegungen	18
8. Vorprüfung Kanton	
8.1 Einleitung	21
8.2 Plan 1 : 5000	21
9. Bericht zu den Einwendungen	
9.1 Einleitung	24
9.2 Einwendungen Privater	24
9.3 Öffentliche Institutionen	28

Beilage Plan 1 : 5000 vom 31. Mai 2010

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Verkehrsplan ist Bestandteil der kommunalen Richtplanung (Gesamtplan). Richtpläne werden in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und wo nötig den neuen Gegebenheiten angepasst. Der gültige Verkehrsplan stammt aus dem Jahre 1989. Seither hat sich die verkehrliche Situation in der Gemeinde entscheidend verändert. Ein Überprüfen des Verkehrsrichtplanes ist somit angezeigt.

Siedlung und Verkehr bedingen sich gegenseitig. Die Verkehrsinfrastruktur verbindet die Siedlungen. Sie ermöglicht den Transport von Gütern sowie das Erreichen von Arbeitsstätten, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen sowie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Die Verkehrsinfrastruktur verbindet nicht nur, sie trennt auch. Innerhalb der Siedlung erschweren die Verkehrsachsen die Querbeziehungen, vor allem für den Fuss- und Zweiradverkehr. Als Grundlage für die Revision des Verkehrsplans liess der Gemeinderat Regensdorf die Verkehrssituation innerhalb des Siedlungsgebietes überprüfen und Vorschläge zur Verbesserung festgestellter Mängel im Verkehrsablauf ausarbeiten¹⁾.

1.2 Bezug zu übergeordneten Planungen

In der kantonalen und regionalen Richtplanung werden die übergeordneten Festlegungen behandelt. Diese bilden den Rahmen für den kommunalen Richtplan, welcher die dritte Planungsstufe darstellt.

Der kantonale und regionale Richtplan umfasst die folgenden, aufeinander abgestimmten Teilrichtpläne

- Siedlungs- und Landschaftsplan
- Verkehrsplan
- Versorgungsplan
- Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen

Im Gegensatz zum kantonalen umschreibt der regionale Richtplan die räumlichen und sachlichen Ziele enger und kann bei Bedarf weitergehende Angaben beinhalten.

Der kommunale Richtplan besteht in der Regel aus denselben Teilrichtplänen wie der kantonale und regionale Richtplan. Die Gemeinden sind jedoch frei, auf einzelne Teilrichtpläne zu verzichten. Nach § 31 des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zürich (PBG) ist der Verkehrsplan

1) Gemeinde Regensdorf
Verkehrskonzept, Grundlagen für Revision Verkehrsplan
Ingenieur- und Planungsbüro Bühlmann, Zollikon, März 2009

mit Angaben zu den kommunalen Strassen für die Groberschliessung und den Wegen von kommunaler Bedeutung zwingend vorgeschrieben.

1.3 Bedeutung und Inhalt

Mit dem Verkehrsplan werden ausgehend vom heutigen Zustand (Ausgangslage) die künftig anzustrebenden Entwicklungen aufgezeigt. Der Verkehrsplan stimmt die Vorhaben oder Entscheide aufeinander ab, damit Widersprüche vermieden werden. Er ist ein Koordinationsinstrument, vor allem

- für den Ausbau und den Betrieb von Strassen, Wegen und Parkieranlagen
- für Baubewilligungsverfahren
- für die Realisierung öffentlicher Bauten und Anlagen

Die kommunale Richtplanung schafft die planerischen Voraussetzungen (z.B. Landsicherung) für eine spätere Realisierung. Sie bildet die Grundlage für die kommunale Nutzungsplanung, hauptsächlich für die Bau- und Zonenordnung sowie für die Festsetzung der Erschliessungs- und Baulinienpläne.

Der Inhalt des kommunalen Verkehrsplans umfasst Angaben zu

- übergeordneten Strassen (kantonale und regionale Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen, kommunale Sammelstrassen)
- untergeordneten Strassen (Quartierstrassen)
- öffentlichen Parkieranlagen
- öffentlichen Verkehr
- Radrouten
- Fuss- und Wanderwegen

1.4 Verbindlichkeit und Festsetzung

Der Verkehrsplan ist für die Behörden verbindlich, entfaltet als Richtplan aber keine rechtlichen Auswirkungen auf Private. Daher sind gegen den Verkehrsplan keine Rekurse möglich. Während den 60 Tagen der öffentlichen Auflage können jedoch gegen den Verkehrsplan Einwendungen erhoben werden. Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird in einem Bericht Stellung genommen, welcher zur Einsichtnahme offen steht.

Die Grundeigentümer werden erst durch einen grundeigentümergebundenen Erlass betroffen. Dabei stehen ihnen die üblichen Rechtsmittel zur Verfügung.

Der Verkehrsplan wird gemäss Gemeindeordnung von der Gemeindeversammlung festgesetzt und bedarf der Genehmigung durch die kantonale Baudirektion respektive den Regierungsrat.

2. Verkehrspolitische Leitsätze und Ziele

Der Gemeinderat Regensdorf will im Rahmen der kommunalen Verkehrsplanung mit einer ganzheitlichen Verkehrspolitik die verschiedenen Verkehrsträger möglichst optimal aufeinander abstimmen und somit zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen. Dabei ist der Handlungsspielraum der Gemeinde beschränkt. Einerseits sind die übergeordneten Vorgaben einzuhalten und andererseits wird das persönliche Mobilitätsverhalten von den Verkehrsteilnehmenden bestimmt.

In den Leitsätzen und den daraus abgeleiteten Zielen hat der Gemeinderat seine verkehrspolitischen Absichten festgehalten. Sie stützen sich grundsätzlich auf bereits bestehende übergeordnete und kommunale Ziele ab und stellen den Rahmen für die mit dem Verkehrsplan anzustrebenden Entwicklungen dar. An seiner Sitzung vom 18. März 2008 hat der Gemeinderat die im Folgenden aufgeführten Leitsätze und Ziele genehmigt.

1

Die negativen Auswirkungen auf Mensch und Lebensräume, die direkt oder indirekt vom Verkehr ausgehen, sind zu minimieren.

- A Bei Ausbauten und Neubau von Strassen sind die Ziele gemäss den Vorgaben der Umweltschutzgesetzgebung zu berücksichtigen.
- B Wo aufgrund hoher Verkehrsbelastungen ein empfindliches Umfeld massgeblich beeinträchtigt wird, sind Massnahmen zu deren Entschärfung zu ergreifen.
- C Durch sinnvolle und nachhaltige Ergänzungen beim Strassennetz sind untragbare Belastungen abzubauen.

2

Die Verkehrssicherheit ist zu erhöhen.

- A Die vom Verkehr ausgehenden Risiken für die Bevölkerung sind stets zu überprüfen und zu verringern. Festgestellte Schwachstellen im Netz sind mit geeigneten Massnahmen (baulich, signaltechnisch) zu entschärfen.
- B Bei den Schulwegen ist ein besonders hohes Sicherheitsniveau anzustreben.

3

Die Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang den Strassen in den Siedlungsgebieten sind zu verbessern.

- A Der Strassenraum ist im Einklang mit der Bebauungsstruktur so zu gestalten, dass eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht.
- B Die Zentren der Siedlungsschwerpunkte werden zu verkehrsberuhigten Zonen mit vielfältigen Treffpunkten und Läden umgestaltet.

4

Für sichere und attraktive Fuss- und Zweiradverbindungen sind die Voraussetzungen zu schaffen.

- A Die Siedlungsschwerpunkte und die wichtigen Ziele sind durch ein sicheres und attraktives Wegnetz für den Fuss- und Zweiradverkehr zu verbinden. Die Wege sind wenn immer möglich abseits stark belasteter Strassen zu führen.
- B Lücken im Fuss- und Zweiradnetz sind zu schliessen und gefährliche Stellen zu entschärfen.
- C Der Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie den Naherholungsgebieten sind durch das Fuss- und Zweiradnetz zu gewährleisten. An geeigneten Lagen werden Abstellplätze für die Zweiräder angeboten.

5

Das Strassennetz ist hierarchisch aufgebaut und der Verkehr wird auf möglichst kurzen Wegen zum übergeordneten Netz gelenkt.

- A Das Strassennetz wird eingeteilt in
 - Hauptsammelstrasse (verkehrsorientierte Sammelstrassen)
 - Quartiersammelstrasse (siedlungsorientierte Sammelstrassen)
 - Erschliessungsstrassen
 - Zugangswege
- B Der Aufbau des Strassennetzes unterstützt möglichst kurze Distanzen für den Motorfahrzeugverkehr auf den Quartierstrassen.
- C In der Regel wird das kommunale Strassennetz über Sammelstrassen an das übergeordnete Netz angeschlossen.
- D Die Industriegebiete der Nachbargemeinden werden nicht durch Wohngebiete von Regensdorf erschlossen.

6

Die Benutzung des öffentlichen Verkehrs ist zu erleichtern.

- A Die kommunale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sowie der Zugang zur S-Bahn erfolgt primär über das Busnetz. Die Linienbusse werden zum zeitgerechten Sicherstellen der Transportkette (gewährleisten Anschlüsse) mit höchster Priorität behandelt.
- B Die Erschliessung der Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete mit dem öffentlichen Verkehr ist zu verbessern.
- C Die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Bahnhofs Regensdorf als Umsteigeknoten zwischen Bahn und Bus wird verbessert.
- D Die Kapazitäten und Frequenzen der S-Bahn sind zu erhöhen.

7

Das Angebot und die Bewirtschaftung von Parkfeldern sind nach Lage und Nutzung unterschiedlich zu behandeln.

- A In der Regel sind öffentlich zugängliche Parkfelder zu bewirtschaften.
- B Im Zentrumsbereich sind die Parkfelder hauptsächlich für Kunden und Besucher anzubieten (Kurzzeitparkfelder).
- C Eine angemessene Anzahl von Park + Ride – Parkfeldern ist in der Nähe des Bahnhofs anzubieten.

3. Strassennetz

3.1 Funktionen

Die Struktur des Strassennetzes ergibt sich aus den Aufgaben der einzelnen Strassentypen. Dabei ist grundsätzlich zu unterscheiden zwischen verkehrlichen und städtebaulichen Aufgaben. Die verkehrlichen Aufgaben bestehen im Erschliessen von Grundstücken, im Verbinden von Siedlungsgebieten und Ortschaften und im Durchleiten des Verkehrs ohne Ortsbezug. In den besiedelten Gebieten übernimmt die Strasse auch Aufgaben, die ihr aus dem Aufenthalt von Personen erwachsen wie beispielsweise Verweilen, Begegnen oder Spielen. Daraus leiten sich zusätzliche Anforderungen an die Gestaltung des Strassenraumes und der Seitenräume ab.

In der Verkehrstechnik wird aufgrund der Aufgaben unterschieden zwischen verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen.

verkehrsorientierte Strassen	bilden das übergeordnete Netz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte; sie sind primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgelegt.
siedlungsorientierte Strassen	sind verkehrlich untergeordnete Strassen und sind so zu gestalten, dass sie mit möglichst tiefen Geschwindigkeiten befahren werden.

3.2 Konzept

Das im kantonalen und regionalen Richtplan festgelegte übergeordnete Netz von Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen bildet das Rückgrat des Strassennetzes in der Gemeinde Regensdorf. Es dient einerseits dem Durchleiten des ortsfremden Verkehrs und andererseits wird Regensdorf über dieses Netz mit den Siedlungsgebieten der Nachbargemeinden sowie mit der Autobahn A1 verbunden. Über leistungsfähige Knoten werden die Sammelstrassen an das übergeordnete Netz angebunden. Damit wird die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete gewährleistet. Diese Strassen sind verkehrsorientiert ausgerichtet, trotzdem soll der Verkehr wo sinnvoll und zweckmässig unter Berücksichtigung der sozialen und städtebaulichen Bedeutung des Strassenraumes siedlungsverträglich abgewickelt werden.

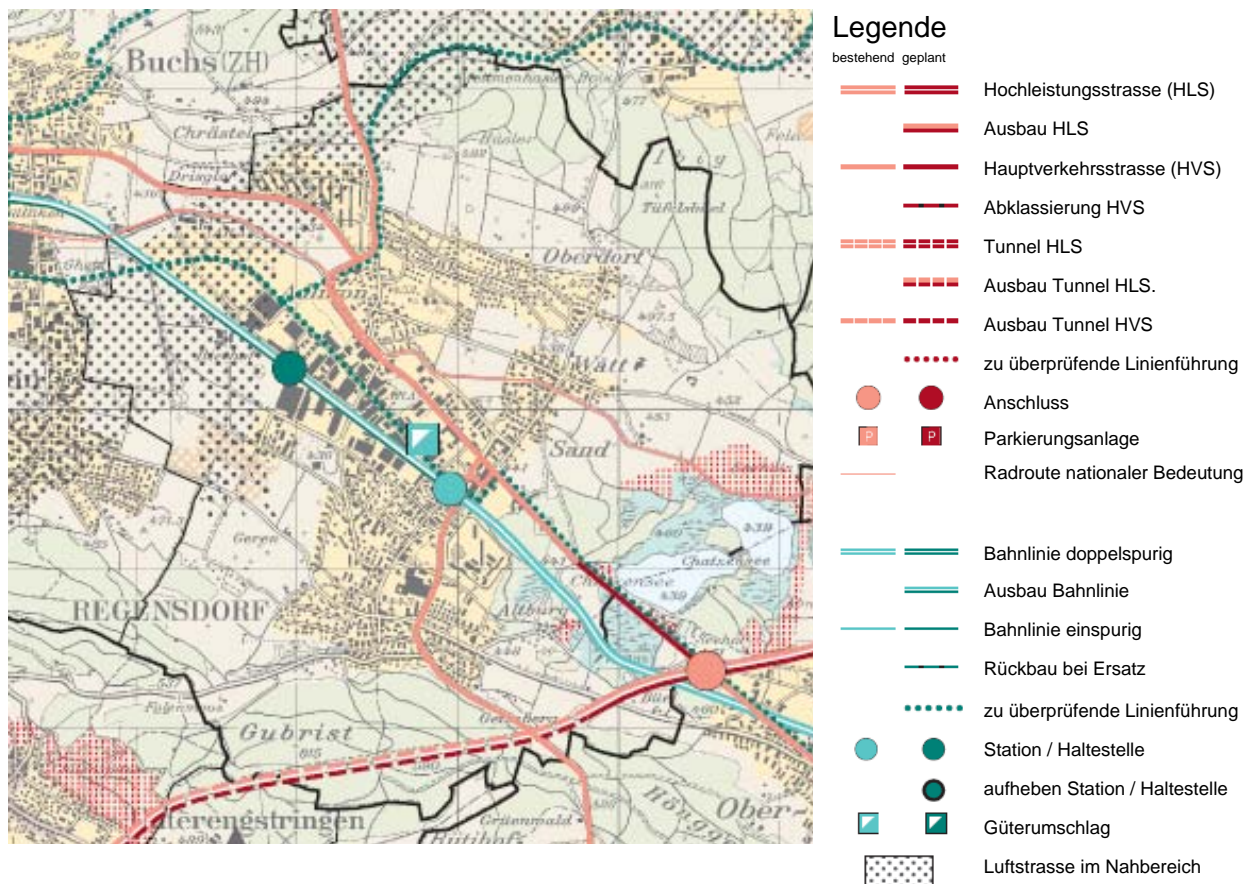
Mit gezielten Ergänzungen bei den Sammelstrassen sollen die Voraussetzungen zur Entlastung von Wohngebieten sowie zur besseren Erschliessung der Industrie- und Gewerbegebiete geschaffen werden.

Die Wohngebiete sind grundsätzlich von quartierfremdem Verkehr zu schützen. Der Betrieb der Strassen innerhalb der Quartierzellen und deren Gestaltung sind primär auf die Nutzungen und die Bedürfnisse der angrenzenden Bebauungen auszurichten. Auf den Erschliessungsstrassen und siedlungsorientierten Sammelstrassen können Tempo 30 – Zonen oder Begegnungszonen eingeführt werden.

3.3 Übergeordnete Festlegungen

Im kantonalen Verkehrsrichtplan, welcher vom Kantonsrat am 26. März 2007 festgesetzt wurde, werden die Zuordnung und Funktionen der Strassen wie folgt festgelegt (Pt. 4.2.2): Im kantonalen Richtplan sind die Hochleistungsstrassen und die Hauptverkehrsstrassen festgelegt, welche das übergeordnete Strassennetz bilden. Im regionalen Richtplan werden die Verbindungsstrassen als Anbindung von Siedlungsgebieten und Erholungsschwerpunkten an das übergeordnete Strassennetz festgelegt.

Der regionale Richtplan Furttal wurde noch nicht an diese veränderten Vorgaben angepasst. Im vorliegenden kommunalen Verkehrsplan sind die Hauptverkehrsstrassen gemäss kantonalem Richtplan vom 26. März 2007 und die regionalen Staatsstrassen gemäss regionalem Richtplan abgebildet. Die regionalen Staatsstrassen werden als Verbindungsstrassen bezeichnet.



Planausschnitt kantonaler Richtplan Verkehr
Beschluss des Kantonsrats vom 26. März 2007 (Festsetzung)

3.4 Kommunale Festlegungen

Bei den kommunalen Festlegungen im Strassennetz wird unterschieden zwischen Hauptsammelstrasse, Quartiersammelstrassen und Erschliessungstrassen. Die Anforderungen an Sammel- und Erschliessungsstrasse sind in den Normen¹⁾ sowie den Zugangsnormalien²⁾ und der Verkehrssicherheitsverordnung³⁾ des Kantons Zürich zusammengestellt. Im Folgenden sind die wichtigsten Anforderungen aufgeführt.

Hauptsammelstrassen (verkehrsorientierte Sammelstrassen)

Funktion	Hauptsammelstrassen sind verkehrsorientierte Strassen und übernehmen neben der Sammel- auch die Verbindungsfunktion zwischen einzelnen Quartieren.
Ausbaugrössen	Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen ist zu gewährleisten; in den Industrie- und Gewerbegebieten sind die fahrzeuggeometrischen Anforderungen der Lastwagen mit Anhänger sowie der Sattelmotorfahrzeuge zu beachten Fahrbahnbreite 5.5 bis 6.0 m
Belastbarkeit	massgebender stündlicher Verkehr im Querschnitt: bis ca. 800 Fz/h
Fussgängerschutz	in der Regel werden Trottoirs beidseitig angeordnet; Querungshilfen durch Mittelinseln; Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Ausnahmefällen
Zweiradfahrer	in Abhängigkeit der Fahrbahnbreite und der Belastung sind Radstreifen oder Mischverkehr möglich
Bus	Haltestellen im Regelfall auf der Fahrbahn

Festlegungen

bestehend	Althardstrasse bis Neuhardstrasse Adlikerstrasse zwischen Riethof- und Wehntalerstrasse Moosäckerstrasse Pumpwerkstrasse Riedtstrasse zwischen Moosäckerstrasse und Im Dreispitz Roosstrasse Ostring bis Einfahrt Tiefgarage Einkaufszentrum Trockenloostrasse
(vgl. Abb. 1)	Neuhardstrasse zwischen Althard- und Wehntalerstrasse Feldstrasse zwischen Neuhardstrasse und Ostring

-
- 1) SN 640 044 Projektierung, Grundlagen, Strassentyp: Sammelstrassen, VSS 1992
SN 640 045 Projektierung, Grundlagen, Strassentyp: Erschliessungsstrassen, VSS 1992
 - 2) Normalien über die Anforderungen an Zugänge vom Dezember 1987 (700.5)
 - 3) Verordnung über die Anforderungen an die Verkehrssicherheit und die Sicherheit von Strassenkörpern vom 15. Juni 1983

geplant

verlängerte Pumpwerkstrasse und somit Aufhebung Bahnübergang Adlikerstrasse¹⁾ sowie Abklassierung Adlikerstrasse zur Erschliessungsstrasse zwischen Riedthof- und Althardstrasse

Verbindung Wehntaler- zur Althardstrasse (südlich Parzelle 4084)

Verbindung Wehntaler- zur Althardstrasse (südlich Hardhölzli)

(vgl. Abb. 2)

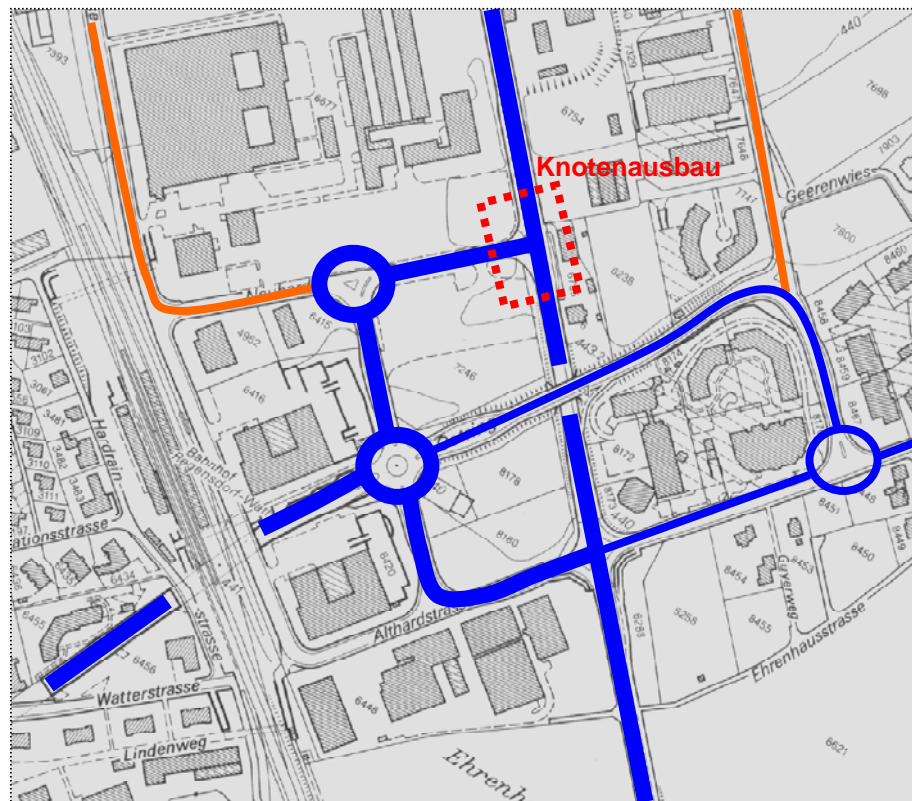
Knotenausbau Wehntaler- / Neuhardstrasse (zusätzliche Abbiegebeziehungen) und somit Aufklassierung Neuhard- und Feldstrasse zur kantonalen Hauptverkehrsstrasse und Abklassierung des Ostrings und der Dorfstrasse zur Verbindungsstrasse (die vorgeschlagenen Auf- und Abklassierungen der Strassen müssen mit dem Kanton bzw. mit der Region noch abgeglichen werden).

Abbildung 1



- 1) Die Baudirektion des Kantons Zürich hat mit Schreiben vom 26. Februar 2009 aus Gründen des Grund- und Trinkwasserschutzes einen positiven Grundsatzentscheid zur Überführung der SBB-Linie im Bereich der Pumpwerkstrasse abgelehnt. Trotzdem will der Gemeinderat Regensdorf bis zum Vorliegen weitergehender Abklärungen an dieser Linienführung festhalten. In Ergänzung zur verlängerten Pumpwerkstrasse wird im Verkehrsplan auch eine niveaufreie Querung im Bereich der Adlikerstrasse mit der Signatur „geplant“ als Alternative eingetragen.

Abbildung 2



Die in Abbildung 2 dargestellten Strassenklassierungen (Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen) stimmen mit dem kantonalen bzw. regionalen Verkehrsplans (noch) nicht überein.

Testplanung Im Rahmen der Testplanung „Neugestaltung der Watterstrasse und Entwicklungsplanung Bahnhof“ wurde für die Erschliessung des Industriegebietes zwischen der Wehntaler- und Althardstrasse eine neue Konzeptidee entwickelt. Das Industriegebiet soll mit Stichstrassen einerseits über die Althardstrasse und andererseits auch über die Wehntalerstrasse erschlossen werden. Dazu soll die Wehntalerstrasse als Hauptstrasse mit städtischem Charakter ausgebildet werden. Das Beurteilungsgremium¹⁾ beurteilt die Idee als konzeptionell einfach und klar. Erste verkehrstechnische Abklärungen, die bei der Konzeptumsetzung zu vertiefen sind, zeigen für die Wehntalerstrasse einen Strassenquerschnitt mit je drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung.

Im Richtplan wird der Ansatz aus der Testplanung dahingehend unterstützt, dass die Baulinien entlang der Wehntalerstrasse auf das vorgesehene Erschliessungskonzept ausgerichtet werden.

1) Gemeinde Regensdorf
Testplanung „Neugestaltung der Watterstrasse und Entwicklungsplanung Bahnhof“
Bericht des Beurteilungsgremiums
Suter, von Känel, Wild AG, Zürich, 12. August 2009

Quartiersammelstrassen (siedlungsorientierte Sammelstrassen)

Funktion	Quartiersammelstrasse sind siedlungsorientierte Strassen und dienen neben den verkehrlichen Sammel- und Erschliessungsfunktionen auch andern quartierinternen Nutzungsaktivitäten. Im Strassenraumbereich sind deshalb auch weitergehende Gestaltungsmassnahmen für Aufenthalt und Begegnung von Personen erwünscht.
Ausbaugrössen	Begegnungsfälle Lastwagen/Lastwagen und Personenwagen/Personenwagen sind nicht durchgehend zu gewährleisten Fahrbahnbreite 4.0 bis 5.5 m
Belastbarkeit	massgebender stündlicher Verkehr im Querschnitt: bis ca. 500 Fz/h
Fussgängerschutz	in der Regel einseitiges Trottoir, evtl. Fussgänger im Mischverkehr; Querungshilfen mehrheitlich durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen
Zweiradfahrer	Mischverkehr als Regelfall, evtl. Radstreifen
Bus	Haltestellen auf der Fahrbahn

Festlegungen

bestehend	Adlikerstrasse zwischen Watter- und Riedthofstrasse Büelstrasse Unterdorfstrasse Riedthofstrasse zwischen Im Dreispitz und Watterstrasse Weitestrasse Niederhaslistrasse bis Brüningstrasse Gheidstrasse Wehntalerstrasse bis Zielstrasse Watterstrasse ¹⁾ Engstringerweg Roosstrasse Einfahrt Tiefgarage Einkaufszentrum bis Watterstrasse Roosstrasse Ostring bis Ackerstrasse Wehntalerstrasse (Durchfahrt Adlikon)
-----------	---

Erschliessungsstrassen

Funktion	Erschliessungsstrassen sind siedlungsorientierte Strassen und haben lediglich eine quartierinterne Bedeutung im Strassennetz. Sie führen den Verkehr aus den Quartieren zu den Sammelstrassen. Die Anordnung von Massnahmen zur Strassenraumgestaltung und zum Erreichen angepasster Geschwindigkeitsverhalten soll Regelfall sein.
Ausbaugrössen	Begegnungsfälle Lastwagen/Personenwagen und Personenwagen/Personenwagen sind nicht durchgehend zu gewährleisten. Fahrbahnbreite 3.5 bis 5.0 m

1) Die Erkenntnisse aus der Testplanung „Neugestaltung der Watterstrasse und Entwicklungsplanung Bahnhof“ sollen bei der künftigen Ausgestaltung der Watterstrasse berücksichtigt werden.

Belastbarkeit	massgebender stündlicher Verkehr im Querschnitt: bis ca. 200 Fz/h
Fussgängerschutz	einseitiges Trottoir oder Fussgänger im Mischverkehr; Querungshilfen falls notwendig durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen
Zweiradfahrer	Mischverkehr als Regelfall
Bus	in der Regel kein Busbetrieb
Festlegungen	Alle Strassen innerhalb des Siedlungsgebietes, die nicht den Sammelstrassen zugewiesen werden, sind Erschliessungsstrassen. Auf eine weitergehende Unterteilung der Erschliessungsstrassen in Zufahrtsstrasse und Zufahrtswege wird im Rahmen des Verkehrsplans verzichtet.

4 Öffentlicher Verkehr

4.1 Konzept

Mit dem seit anfangs der Neunzigerjahre gebildete Verkehrsverbund steht beim öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich ein nach einheitlichen Grundsätzen gestaltetes, optimal aufeinander abgestimmtes Angebot zur Verfügung. Die S-Bahnen verbinden als Grobverteiler die Siedlungsschwerpunkte des Kantons untereinander und die Buslinien dienen als Mittel- und Feinverteiler in den Regionen und innerhalb der Gemeinden. Dank einer gestärkten Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs sind in der Gemeinde Regensdorf neue Kunden zu gewinnen. Für das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs gilt, dass jeder Ort des Siedlungsgebietes innerhalb von einem 300 m Umkreis einer Haltestelle liegt. Dies entspricht einer Gehzeit von rund fünf Minuten. Im Weiteren ist ein attraktiver Zugang zu den Haltestellen für den Fuss- und Zweiradverkehr zu gewährleisten. Die Haltestellen sind mit einem Witterungsschutz für wartende Passagiere und einer umfassenden Fahrplaninformation auszugestalten.

4.2 Übergeordnete Festlegungen

Kantonale Festlegungen

Die SBB-Bahnlinie und der Bahnhof Regensdorf sind kantonale Festlegungen. Die S-Bahnlinie S6, die von Baden über Zürich nach Uetikon führt, wird im Halbstundentakt betrieben. Mittelfristig sind im Furttal der Ausbau der Bahnlinie auf Doppelspur und die Verdichtung des Fahrplans auf Viertelstundentakt vorgesehen. Als längerfristige Massnahme ist eine zusätzliche Station Regensdorf-Industrie geplant.

Mit der langfristig geplanten Flughafen - West - Bahn (Stadtbahn) soll die Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr zwischen Glattbrugg – Rümlang – Oberglatt - Regensdorf und Zürich-Affoltern (evtl. unter Einbezug der Gemeinden Dielsdorf und Dällikon) verbessert werden. Der Kanton wird die notwendigen Abklärungen hinsichtlich Nachfragepotenzial und Linienführung veranlassen.

Güterumschlaganlage Regensdorf-Watt

Regionale Festlegungen

Anschlussgleise: Stammgleise Althardstrasse sowie Gebiet Aebi AG bis Bruggwisen

Buslinien	451	Adlikon - Regensdorf Zentrum	(30-Min.-Takt)
	452	Mossächer - Regensdorf Zentrum	(30-Min.-Takt)
	453	Adlikon - Bahnhof Regensdorf-Watt	(30-Min.-Takt)
	456	Bahnhof Dielsdorf - Regensdorf Zentrum	(60-Min.-Takt)
	485	Buchs Linde - Zürich Frankental	(15-Min.-Takt)
	491	(Würenlos) - Hüttikon - Stadt Zürich	(30-Min.-Takt)

Umsteigehaltestelle Bahnhof Regensdorf und Zentrum Regensdorf sind Bus- / Umsteigehaltestellen von regionaler bzw. subregionaler Bedeutung

4.3 Kommunale Festlegungen

In Ergänzung zu den regionalen Buslinien 456, 485 und 491 kann mit den Buslinien 451, 452 und 453 die Feinerschliessung innerhalb der Gemeinde Regensdorf optimal abgedeckt werden. Sie verbinden die Siedlungsgebiete mit dem Bahnhof SBB und dem Zentrum. In den letzten Jahren konnten mit der Umsetzung entsprechender Massnahmen Mängel im Fahrplan und in der Linienführung behoben werden. Zudem wurden mit baulichen Anpassungen bei verschiedenen Knoten die Zuverlässigkeit und die Bevorzugung der Linienbusse deutlich verbessert.

Der Gemeinderat Regensdorf setzt sich bei den zuständigen Stellen ein, dass die Linienbusse bei den Knotenzufahrten keine Zeitverluste erleiden, dies ist zurzeit insbesondere auf der Zufahrt vom Schwenkelberg beim Knoten Wehntaler- / Buchserstrasse sowie bei der Ausfahrt Steinstrasse in die Buchserstrasse der Fall.

Aus Sicht der Gemeinde Regensdorf soll auf die im kantonalen Richtplan als längerfristige Massnahme geplante Station Regensdorf-Industrie verzichtet werden. Im Weiteren setzt sich der Gemeinderat Regensdorf ein, dass die heute im Bereich des Bahnhof SBB platzierte Güterumschlaganlage in die Industrie versetzt wird und die Anbindung der Industriegleise an die Stammlinie künftig von Westen erfolgt. Dies würde zusätzlichen Spielraum für das Optimieren der Umsteigebeziehungen beim Bahnhof SBB Regensdorf-Watt ergeben.

geplant Bahnhof SBB Regensdorf-Watt: verbessern Führung Buslinien, Zugänge und Ausgestaltung¹⁾

1) *Die Erkenntnisse aus der Testplanung „Neugestaltung der Watterstrasse und Entwicklungsplanung Bahnhof“ sollen bei der künftigen Ausgestaltung der Umgebung des Bahnhofes und der Führung der Buslinien berücksichtigt werden.*

5. Parkierung

5.1 Konzept

Die Zuteilung der vorhandenen Parkräume ist nach den unterschiedlichen Anforderungen durch organisatorische und bauliche Massnahmen zu unterstützen sowie mit der Erschliessungsgüte durch den öffentlichen Verkehr abzustimmen. Im Zentrum von Regensdorf werden Parkfelder hauptsächlich für den Kunden- und Besucherverkehr und in den Industrie- und Gewerbegebieten für den Arbeitsverkehr zur Verfügung gestellt. Die Parkfelder in den Wohnquartieren haben lediglich dem Anwohner- und Besucherverkehr zu dienen. Im Weiteren ist den Wegpendler/-innen eine beschränkte Anzahl von Park and Ride – Feldern beim Bahnhof SBB anzubieten.

Die kommunale Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Regensdorf regelt die Erstellungspflicht bzw. das Erstellungsrecht für Parkfelder anhand der Nutzweise und Lage für öffentliche und private Bauvorhaben.

In der Parkierungsverordnung der Gemeinde Regensdorf sind die Bestimmungen zum Parkieren auf öffentlichem Grund (nächtliches Dauerparkieren) und in der Blaue Zone (Anwohnerbevorzugung) festgelegt.

5.2 Übergeordnete Festlegungen

Kantonale Festlegungen

Im kantonalen Verkehrsplan sind keine Festlegungen zu Parkierungsanlagen in der Gemeinde Regensdorf enthalten.

Regionale Festlegungen

Altburg beim Brunnenhölzli	Parkierungsanlage	bestehend
Kreuzung Wehntaler- / Krästelstrasse	Parkierungsanlage	geplant
Bahnhof SBB Regensdorf-Watt	Park and Ride – Anlage	bestehend

5.3 Kommunale Festlegungen

Parkierungsverordnung

bestehend, Anpassungen an die „Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen“ der Baudirektion des Kantons Zürich sind einzuleiten

6. Radrouten

6.1 Konzept

Das kommunale Radwegnetz bietet sowohl geübten als auch weniger geübten Zweiradfahrenden sichere und komfortable Verbindungen unter Berücksichtigung der speziellen Anforderungen des Schülerverkehrs an. Dabei werden in Ergänzung zu den regionalen Radrouten die drei Ortsteile Regensdorf, Adlikon und Watt unter sich sowie mit den Einkaufs-, Arbeitsplatz- und Naherholungsgebieten verbunden. Bei den wichtigsten Zielorten werden genügend Abstellplätze vorgesehen.

6.2 Übergeordnete Festlegungen

Kantonale Festlegungen

Radroute von nationaler Bedeutung bestehend

Katzenseestrasse - Im Pünt - Breitestrasse - Allmendweg

Regionale Festlegungen

Regionale Radrouten bestehend

Wehntalerstrasse - Buchserweg - Alte Buchserstrasse – Buchserstrasse

Breitestrasse - Furtbachweg

Affolternstrasse - Neue Dällikerstrasse

Untere Mühlestrasse - Schulstrasse - Adlikerstrasse

Niederhaslistrasse ab Katzenseestrasse in Richtung Niederhasli

Rümlangerstrasse - Unterdorfstrasse

Katzenseestrasse - Im Pünt - Trockenloostrasse

Weiningerstrasse (bis Siedlungsrand)

Regionale Radrouten geplant

ab Weiningerstrasse über Holenbachstrasse, Kapellstrasse und Mühlestrasse zur Affolternstrasse

6.3 Kommunale Festlegungen

In Ergänzung zu den übergeordneten Festlegungen werden mit einem dichten kommunalen Radroutennetz die Verbindungen innerhalb des Siedlungsgebietes gewährleistet. Die bestehenden und geplanten kommunalen Radrouten¹⁾ sind im Verkehrsplan eingetragen.

1) *Die Erkenntnisse aus der Testplanung „Neugestaltung der Watterstrasse und Entwicklungsplanung Bahnhof“ sollen bei der Führung der Zweiräder im Bereich des Bahnhofes sowie im Industriegebiet berücksichtigt werden.*

7. Fusswegnetz

7.1 Konzept

Auch in einer stark motorisierten Gesellschaft und vor allem bei einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehr übernimmt das Gehen zu Fuss einen wesentlichen Anteil aller Verkehrsbewegungen. Somit geniesst das Fusswegnetz innerhalb der kommunalen Verkehrsplanung eine besonders hohe Bedeutung. In Ergänzung zu den regional festgelegten Fuss- und Wanderwegen, welche hauptsächlich Erholungsräume von überörtlicher Bedeutung erschliessen, verbindet das kommunale Fusswegnetz die öffentlichen Einrichtungen (Schule, Post, Bushaltestellen, Bahnhof, Einkauf) mit den Quartieren. Die Fusswege sind sicher, bequem und attraktiv zu gestalten. Dabei darf die Sicherheit nicht nur die Aspekte der Verkehrssicherheit umfassen, sondern hat auch die soziale Kontrolle zu berücksichtigen. Bequeme Fusswege bedingen möglichst direkte Führungen ohne unnötige Höhendifferenzen. Mit gestalterischen Massnahmen wie Begrünung, Belagswechsel, Sitzplätzen kann die Attraktivität erhöht werden.

7.2 Übergeordnete Festlegungen

Kantonale Festlegungen

Im kantonalen Verkehrsplan sind keine Festlegungen zu Fuss- und Wanderwegen enthalten.

Regionale Festlegungen (nur wichtigste Verbindungen aufgeführt)

Chatzensee - Uferweg Furtbach

Oberer Chatzensee - Watt - Adlikon - Buchs

Höngg - Regensberg

Höngg - Altburg - Watt - Schwenkelberg - Regensberg

Zentrum Regensdorf - Gubrist

Bahnhof SBB - Watterstrasse - Engstringerweg - Gubrist

Rundwanderweg Chatzensee

Ergänzung im Bereich Hänsried erforderlich (Querung Bahnlinie)

7.3 Kommunale Festlegungen

Mit einem dichten Fusswegnetz im Siedlungsgebiet wird das grobmaschige regionale Wegnetz ergänzt und die Verbindungen zwischen den Quartieren werden sichergestellt. Die bestehenden und geplanten kommunalen Fusswege¹⁾ sind im Verkehrsplan eingetragen.

Im regionalen Verkehrsplan wird der Fussweg entlang der Büngertlistrasse und der Eichelackerstrasse (Gebiet Schwenkelberg) gestrichen. Diese Verbindung wird in das kommunale Fusswegnetz aufgenommen.

Zudem werden im regionalen Verkehrsplan die Gheidstrasse (Abschnitt Niederhasli - bis Laubisserstrasse) und die Buenstrasse (Abschnitt Niederhaslistrasse bis Haldenweg) als Fussweg gestrichen. Als direkte Verbindung zwischen dem Oberdorf und dem Gheid werden diese Abschnitte in das kommunale Fusswegnetz aufgenommen.

Im regionalen Verkehrsplan wird die Michelholzstrasse (Abschnitt Hirzenrain bis Gruendlerstrasse) ebenfalls als Fussweg gestrichen. Auch dieser Abschnitt wird als Ergänzung in das kommunale Fusswegnetz aufgenommen.

1) *Die Erkenntnisse aus der Testplanung „Neugestaltung der Watterstrasse und Entwicklungsplanung Bahnhof“ sollen bei der Führung des Fussverkehrs im Bereich des Bahnhofes sowie im Industriegebiet berücksichtigt werden.*

8. Vorprüfung Kanton

8.1 Einleitung

Der Gemeinderat Regensdorf hat die Revision des kommunalen Verkehrsplans der Baudirektion zur Vorprüfung unterbreitet. Mit Schreiben vom 2. Juni 2009 hat die Baudirektion die Stellungnahme dem Gemeinderat zugestellt. Im Folgenden werden die einzelnen Punkte der Stellungnahme der kantonalen Ämter aufgeführt.

8.2 Plan 1 : 5000

Regionales Fuss- und Wanderwegnetz

Antragsteller	Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV)
Antrag	Diverse Anpassungen beim regionalen Fuss- und Wanderwegnetz
Begründung	Gewährleisten der Kohärenz zwischen dem regionalen und kommunalen Verkehrsplan.

Stellungnahme

Die vorgebrachten Korrekturen werden in den kommunalen Verkehrsplan übernommen.

Antragsteller	Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV)
Antrag	Die Belagsart soll ausserhalb des Siedlungsgebietes im Verkehrsplan mit differenzierter Signatur dargestellt werden.
Begründung	Nach dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG Art. 2, 3) sind die Wege im Siedlungsgebiet als Fusswege, die Wege ausserhalb des Siedlungsgebietes als Wanderwege zu betrachten. Gemäss Art. 6 der Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV) ist Hartbelag für Wanderwege ungeeignet. Das kommunale Wegnetz soll ausserhalb des Siedlungsgebietes nach dieser Vorgabe optimiert werden, jedoch möglichst ohne Ausdünnung des Netzes.

Stellungnahme

Einerseits weisen wenige Fusswege ausserhalb des Siedlungsgebietes Hartbeläge auf und andererseits würde durch die zusätzliche Information die Übersichtlichkeit des Plans eingeschränkt. Aus diesen Gründen wird auf eine differenzierte Signatur verzichtet.

Regionales Radwegnetz

Antragsteller	Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV)
Antrag	Diverse Anpassungen beim regionalen Radwegnetz
Begründung	Gewährleisten der Kohärenz zwischen dem regionalen und kommunalen Verkehrsplan.

Stellungnahme

Die vorgebrachten Korrekturen werden in den kommunalen Verkehrsplan übernommen.

Sammelstrassen

Antragsteller	Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV)
Antrag	Die geplante Überführung Pumpwerkstrasse ist aus dem Verkehrsplan zu streichen.
Begründung	Die umfassenden Abklärungen zur Überführung Pumpwerkstrasse haben ergeben, dass die rechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Vorhabens nicht gegeben sind. Es ist nicht zu erwarten, dass diesbezüglich in naher Zukunft eine neue Ausgangslage entstünde, welche eine Prüfung der Überführung erforderlich machen würde. Das Festlegen eines nicht realisierbaren Vorhabens im Verkehrsplan ist nicht zweckmässig.

Stellungnahme

Dem Gemeinderat ist die Beurteilung der Überführung Pumpwerkstrasse durch die kantonalen Stellen bekannt. Trotzdem will er am Eintrag der Überführung Pumpwerkstrasse als Ersatz des Bahnübergangs à niveau bei der Adlikerstrasse festhalten. Als Alternative wird im Verkehrsplan zudem die Überführung Adlikerstrasse eingetragen.

Antragsteller	Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV)
Antrag	Strassen, welche mehr als 300 Wohneinheiten erschliessen, sind als Sammelstrassen zu bezeichnen.
Begründung	Mit der Einführung weiterer Sammelstrassen sollen einerseits die in den Zugangsnormalien des Kantons aufgeführten Forderungen berücksichtigt und andererseits die Hierarchie im Strassennetz (Erschliessungsstrasse - Sammelstrasse - Hauptverkehrsstrasse) gewährleistet werden.

Stellungnahme

Bei der Netzdefinition wurde dem Antrag im Grundsatz nachgelebt. Der Gemeinderat will jedoch in den Wohnquartieren das Netz der Sammelstrassen möglichst klein halten. Dem Antrag wird insofern stattgegeben, dass verschiedene Abschnitte von Erschliessungsstrassen, die direkt in Hauptverkehrsstrassen münden, zusätzlich als siedlungsorientierte Sammelstrassen bestimmt werden. Damit wird die Forderung der Hierarchie im Strassennetz besser erfüllt.

Parkierung

Antragsteller Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL)

Antrag Die Parkplatz-Bestimmungen in der kommunalen Bau- und Zonenordnung sollten gemäss der „Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen“ (Baudirektion Kanton Zürich, Oktober 1997) überprüft werden.

Begründung Vorsorgliche Vermeidung von Verkehrsemissionen

Stellungnahme

Ein entsprechender Hinweis zum Einleiten allfälliger Anpassungen bei der kommunalen Parkierungsverordnung wird unter Kap. 5.4 aufgeführt.

9. Bericht zu den Einwendungen

9.1 Einleitung

Der Verkehrsplan der Gemeinde Regensdorf wurde gemäss den Vorgaben des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) entwickelt. Er entstand unter Mitarbeit der vom Gemeinderat eingesetzten Begleitkommission.

Der Verkehrsplan ist für die Behörden verbindlich, entfaltet als Richtplan aber keine rechtlichen Auswirkungen auf Private. Daher sind gegen den Verkehrsplan keine Rekurse möglich. Während den 60 Tagen der öffentlichen Auflage konnten jedoch gegen den Verkehrsplan Einwendungen erhoben werden. In der Zeit vom 15. Juni bis 13. August 2009 wurde der Verkehrsplan öffentlich aufgelegt. Zudem wurde er den Nachbargemeinden und den wichtigsten Interessengruppen zur Stellungnahme zugestellt.

Insgesamt sind 17 Stellungnahmen schriftlich eingegangen. Im Weiteren haben 13 Personen die Gelegenheit benutzt, bei der Gemeindeverwaltung Einsicht in den Verkehrsplan zu nehmen. Der Gemeinderat Regensdorf hat die folgenden Stellungnahmen zu den Einwendungen an der Sitzung vom 29. September 2009 verabschiedet.

9.2 Einwendungen Privater

Überführung Pumpwerkstrasse

Antragsteller	IG Grundeigentümer Industrie Regensdorf, Industrieverein Regensdorf, Gruppenwasserversorgung Furttal
Antrag	Um die Ausführung einer kreuzungsfreien Bahnquerung an der Adlikerstrasse als Möglichkeit offen zu halten, muss diese durch Kennzeichnung im Plan und Aufführung im Bericht unter „geplant“ als Variante klar hervorgehen.
Begründung	Im Verkehrsplan wird die Variante Adlikerstrasse nicht erwähnt. Für die Entwicklung der Industrie Regensdorf ist eine kurz- bis mittelfristige Realisierung einer kreuzungsfreien Bahnquerung von zentraler Bedeutung. Aufgrund der Dringlichkeit wird erwartet, dass beide Varianten der kreuzungsfreien Bahnquerung konsequent und mit höchster Priorität weiterverfolgt werden.

Stellungnahme

Der Gemeinderat ist nach wie vor überzeugt, dass die Überführung Pumpwerkstrasse die insgesamt zweckmässigere Variante darstellt. Trotz dem negativen Entscheid der Baudirektion des Kantons Zürich will der Gemeinderat bis zum Vorliegen weitergehender Abklärungen an der Pumpwerkstrasse festhalten. Deshalb wurde im Verkehrsplan diese Variante eingetragen. In Ergänzung zur Pumpwerkstrasse wird im Verkehrsplan als Alternative die Überführung Adlikerstrasse als geplant eingetragen. Dem Antrag wird stattgegeben.

Wettbewerb Watterstrasse / Bahnhof Nord

Antragsteller	Mobimo, Gretag
Antrag	Der Verkehrsplan soll die Vorschläge bezüglich Verkehrsführung (MIV, ÖV, LV) im Bereich Bahnhof Nord und Industrie Hard der Testplanung Watterstrasse / Bahnhof Nord nicht von vornherein verunmöglichen.
Begründung	Die Arbeiten der vier Teams haben einige visionäre Ideen erzeugt, die mittel- bis langfristig für die Entwicklung des Standortes Regensdorf bedeutende Impulse bringen könnten. Die jetzt aufgelegte Revision des Verkehrsplans würde die vorgeschlagenen Entwicklungen von vornherein verunmöglichen.

Stellungnahme

Die im Rahmen der Testplanung „Neugestaltung der Watterstrasse und Entwicklungsplanung Bahnhof“ entwickelten Ideen und Visionen sind vor allem aus verkehrstechnischer Sicht für einen Eintrag in den Verkehrsplan noch zu wenig ausgereift. Trotzdem soll der Verkehrsplan die Umsetzung der vorgesehenen Entwicklungen nicht verunmöglichen. Aus diesem Grund wird die Baulinie entlang der Wehntalerstrasse auf einen künftigen Ausbau mit je drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung ausgelegt. Im Weiteren sollen bei der künftigen Planung beim öffentlichen Verkehr sowie beim Fuss- und Zweiradverkehr die Erkenntnisse aus der Testplanung berücksichtigt werden. Dem Antrag wird soweit als möglich stattgegeben.

Wehntalerstrasse

Antragsteller	Plazza Immobilien
Antrag	Auf eine neue Verlängerung der Feldstrasse, welche in südöstlicher Richtung über die Grundstücke Nr. 9397 und 9162 in die Wehntalerstrasse führt (Anschluss Ehrenhau), ist zu verzichten, ebenso auf die Sperrung des Anschlusses der Althard- an die Wehntalerstrasse.
Begründung	Die neue Verbindungsstrasse durchschneidet die Kat.-Nr. 9397 mittendurch. Eine zusammenhängende Überbauung wird damit verunmöglicht. Zudem soll das neue Strassenstück als Verbindung der Wehntalerstrasse mit dem Industriegebiet und dem Zentrum Regensdorf dienen. Dies generiert einen erheblichen Verkehr mit entsprechend hohen Immissionen. Dadurch werden ungünstige Voraussetzungen im Hinblick auf den in Betracht gezogenen Wohnanteil geschaffen.

Stellungnahme

Die direkte Verbindung von der Wehntalerstrasse in Richtung Regensdorf Zentrum ist ein seit langem bekanntes Anliegen der Gemeinde Regensdorf. Gemäss Verkehrsplan sind in einem ersten Schritt beim Knoten Wehntaler- / Neuhardstrasse mit einer Lichtsignalsteuerung zusätzliche Abbiegebeziehungen anzubieten. Soll zu einem späteren Zeitpunkt das Gebiet Ehrenhau erschlossen werden, so kann dies mit einer Stichstrasse von der Althardstrasse geschehen oder mit einem direkten Anschluss Ehrenhau, welcher auch dem übergeordneten Verkehr dienen würde.

Im Rahmen der Testplanung „Neugestaltung der Watterstrasse und Entwicklungsplanung Bahnhof“ wurden auch neue Ansätze zur Verkehrsführung entlang der Wehntalerstrasse vorgeschlagen. Diese sehen unter anderem auf der Höhe Ehrenhau eine Erschliessungsstrasse zwischen der Wehntalerstrasse und der verlängerten Althardstrasse vor. Der Gemeinderat will die Option „Ehrenhau“ zur Zentrumserschliessung zum jetzigen Zeitpunkt noch offen halten.

Neue Verbindung Wehntaler- / Althardstrasse

Antragsteller Brütsch/Rüegger Immobilien AG

Antrag Auf die Planung und Erstellung einer Verbindung zwischen der Wehntaler- und Althardstrasse entlang der Nord-West-Seite des Grundstückes Kat. Nr. 4084 ist zu verzichten. Falls an einer Verbindungsstrasse festzuhalten ist, soll diese unter Berücksichtigung der bestehenden Strasse entlang der Süd-Ost-Seite des Grundstücks verlaufen.

Begründung Seit rund zehn Jahren verläuft entlang der Süd-Ost-Seite des Grundstücks Kat.-Nr. 4084 bereits eine Erschliessungsstrasse von der Althardstrasse, die bei der Wehntalerstrasse mit einem Wendepunkt endet. Diese Erschliessungsstrasse könnte mit baulichen Anpassungen die Funktion einer Verbindungsstrasse zwischen der Wehntaler- und Althardstrasse erfüllen. Mit diesem Vorgehen könnte eine höhere Flexibilität und eine grössere bebaubare Grundstücksfläche gewährt werden.

Stellungnahme

Bereits heute sind während der Hauptverkehrszeiten die Anschlüsse aus dem Industriegebiet an die Wehntalerstrasse überlastet. Soll sich das Industriegebiet weiter entwickeln können, so ist eine zusätzliche Verbindung von der Althard- zur Wehntalerstrasse notwendig. Zudem haben Leistungsabschätzungen gezeigt, dass beim Bau der Überführung Adlikerstrasse (Ersatz Bahnübergang) eine zusätzliche Verbindung zwischen der Wehntaler- und Althardstrasse notwendig wird.

Die im Rahmen der Testplanung „Neugestaltung der Watterstrasse und Entwicklungsplanung Bahnhof“ entwickelten Ideen und Visionen sind vor allem aus verkehrstechnischer Sicht für einen Eintrag in den Verkehrsplan noch zu wenig ausgereift. Trotzdem soll der Verkehrsplan die Umsetzung der vorgesehenen Entwicklungen nicht verunmöglichen. Aus diesem Grund wird die Baulinie entlang der Wehntalerstrasse auf einen künftigen Ausbau mit je drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung ausgelegt. Im Weiteren wird die bis anhin im Richtplan eingetragene zusätzliche Verbindung zwischen der Wehntaler- und Althardstrasse nördlich der Kat. Nr. 4084 durch zwei Einträge ersetzt. Die eine wird entlang des Werdhözli und die andere südlich der Kat. Nr. 4084 eingetragen. Dem Antrag wird somit stattgegeben.

Altburgstrasse

Antragsteller	Herr und Frau Roger und Marian Laube
Antrag	Die Altburgstrasse ist als künftige Erschliessungsstrasse für den Durchgangsverkehr zu sperren.
Begründung	Auf der Altburgstrasse verlaufen im Abschnitt zwischen Roos- und Wehntalerstrasse eine kommunale Radroute sowie eine kommunale Fusswegverbindung und wird zu allen Tageszeiten entsprechend häufig von Langsamverkehr frequentiert. Im Weiteren ist die Altburgstrasse vor allem zu den Verkehrsspitzenzeiten eine bekannte Ausweichroute zum Autobahnanschluss Zürich-Affoltern. Die gefahrenen Geschwindigkeiten dieses Ausweichverkehrs sind in der Regel hoch. Der Knoten Wehntaler- / Altburgstrasse ist ein Unfallschwerpunkt. Die Unfälle sind häufig Auffahrunfälle im Zusammenhang mit der Fussgängerquerung. Sicherheitsprobleme resultieren auch durch die widerrechtlich von der Wehntaler- in die Altburgstrasse links abbiegenden Fahrzeuge.

Stellungnahme

Da über die Altburgstrasse keine verkehrstechnischen Grundlagen vorliegen, wurden entsprechende Daten (Verkehrszählung, Geschwindigkeitsmessungen, Unfallgeschehen, Sicherheitsdefizite) erhoben und ausgewertet¹⁾. Aufgrund der Erkenntnisse der Untersuchungen ist der Antrag zur Sperrung der Altburgstrasse für den motorisierten Individualverkehr aus folgenden Gründen abzulehnen:

- Obwohl mit Ausweichverkehr auf der Altburgstrasse gerechnet werden muss, sind die Verkehrsbelastungen auch während der Hauptverkehrszeiten mit rund 100 Fz/h sehr gering (Nebenverkehrszeit rund 30 bis 40 Fz/h).
- Der Verkehr wird nicht durch den Weiler Altburg sondern tangential an der Siedlung entlang geführt. Lediglich zwei Liegenschaften werden durch den Verkehr tangiert.
- Der mit einer Barriere gesicherte SBB-Bahnübergang mit zum Teil langen Schliesszeiten wirkt bereits heute als Hindernis. Mit einer künftigen Taktverdichtung im Furttal wird die Attraktivität der Altburgstrasse für den Durchgangsverkehr zusätzlich eingeschränkt.
- Mit den im nördlichen Teil angeordneten Parkfeldern wird eine Verkehrsberuhigung entlang der Altburgstrasse und somit ein wenig attraktiver Verkehrsablauf erzielt.
- Bei aussergewöhnlichen Ereignissen auf der Wehntalerstrasse und auf dem Ostring dient die Altburgstrasse oft als Teil des Umfahungskonzeptes.
- Mit der Sperrung der Altburgstrasse könnte ein Präjudiz für die Schliessung weiterer Erschliessungsstrasse mit deutliche höheren Verkehrsbelastungen und Durchgangsverkehr in der Gemeinde Regensdorf geschaffen werden.
- Für die Sanierung des Unfallschwerpunktes bei der Einmündung Wehntaler- / Altburgstrasse liegt seitens der Baudirektion des Kantons ein Projekt vor.

Bemerkung: Aus verkehrstechnischer Sicht als ungünstig zu beurteilen ist die Anordnung der wechselseitigen Parkfelder im nördlichen Abschnitt der Altburgstrasse. Im Zusammenhang mit dem Bau der Unterführung wird empfohlen, diesen Strassenabschnitt hinsichtlich Führung des Fuss- und Zweiradverkehrs (kommunale Fuss- und Zweiradverbindung) zu verbessern und die Anordnung der Parkfelder zu überprüfen.

1) Vernehmlassung Verkehrsplan
Altburgstrasse, Verkehrstechnische Untersuchungen, August 2009

9.3 Öffentliche Institutionen

Antragsteller	Zürcher Planungsgruppe Furttal
Antrag	Die Zürcher Planungsgruppe Furttal hat festgestellt, dass übergeordnete Richtplanfestlegungen zwar im Bericht erwähnt sind, nicht aber in den kommunalen Verkehrsplan aufgenommen wurden: <ul style="list-style-type: none">- geplante Bahnstation Regensdorf Industrie- Güterumschlag- Industriegleise Althardstrasse sowie Gebiet Aebi AG bis Bruggwisen- Buslinien
Begründung	Die vollständige Darstellung dieser übergeordneten Festlegungen in der Richtplankarte würde den kommunalen Verkehrsplan als benutzerfreundliches Koordinationsinstrument sicherlich aufwerten. Wir bitten die Gemeinde Regensdorf, eine entsprechende Ergänzung des kommunalen Verkehrsplanes zu prüfen.

Stellungnahme

Die Richtplankarte enthält zurzeit lediglich Angaben zum Individualverkehr (Motorfahrzeug-, Zweirad- und Fussverkehr). Damit die Übersichtlichkeit der Karte gewährleistet bleibt, wurde auf Eintragungen des öffentlichen Verkehrs verzichtet. Dies soll mit einer zweiten Richtplankarte, die den öffentlichen Verkehr (Bahn- und Busnetz, Haltestellen, Güterverkehr) darstellt, nachgeholt werden.

Antragsteller	Gemeinde Niederhasli
Antrag	<ol style="list-style-type: none">1 Das Fahrverbot für Lastwagen zwischen Watt und Mettmenhasli ist zu streichen.2 Die Verbindungsstrasse unter Ziffer 3.1 ist aus dem Verkehrsplan Regensdorf zu streichen.
Begründung	<ol style="list-style-type: none">1 Ein Fahrverbot für Lastwagen zwischen Watt und Mettmenhasli hätte gravierende Auswirkungen für die Erschliessung unseres Industriegebietes Oberhasli sowie mit Bestimmtheit auch für diejenigen von Regensdorf.2 Die vorgesehene Netzergänzung kommt für den Gemeinderat Niederhasli keinesfalls in Frage. Diese Verbindungsstrasse hätte gravierende Auswirkungen auf unsere Siedlungsgebiete und wäre zudem ein unverhältnismässiger Eingriff in die Landschaft.

Stellungnahme

Im Zentrum von Watt kreuzen sich kantonale Verbindungsstrassen und entsprechend hoch sind das Verkehrsaufkommen und die Immissionen. Der Gemeinderat Regensdorf hat im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsplans Abklärungen zu verschiedenen Problemstellen im Strassennetz durchführen lassen. Diese sind im Anhang zum Bericht „Verkehrskonzept, Grundlagen für Revision“ aufgeführt. Obwohl eine Entlastung des Ortsteils Watt vom Durchgangsverkehr, insbesondere vom Schwerverkehr, nach wie ein grosses Anliegen des Gemeinderates Regensdorf darstellt, wurden die entsprechenden Vorschläge nicht in den Verkehrsplan aufgenommen. Die beiden Anträge der Gemeinde Niederhasli sind somit obsolet. Zur Lösung der unbefriedigenden Situation im Ortsteil Watt sollten jedoch in absehbarer Zeit Lösungen gemeinsam mit Kanton und den Nachbargemeinden gesucht werden.

Antragsteller **Gemeinde Weiningen**

Antrag Dem Gemeinderat Regensdorf wird der Vorschlag unterbreitet, mit dem Gemeinderat Weiningen gemeinsame Überlegungen hinsichtlich einer optimalen Verkehrskonzeption auf der Weininger- resp. Regensdorferstrasse zu diskutieren.

Begründung Genauso wie das Limmattal wird auch das Furttal von den Folgen eines Staus auf der Nationalstrasse A1 bzw. A20 beeinträchtigt (Ausweichverkehr). Um sich gegen solche negativen Auswirkungen zu wappnen, ist ein Betriebskonzept Furttal erarbeitet worden. Dieses Betriebskonzept nimmt auch Bezug auf die Weiningerstrasse in Regensdorf. Damit ein optimaler Effekt des Betriebskonzeptes erreicht werden kann, empfiehlt es sich, dass die Exekutiven der Gemeinden Regensdorf und Weiningen gemeinsam eine massgeschneiderte Lösung ausarbeiten, welche vor dem Kanton zu vertreten ist.

Stellungnahme

Der Gemeinderat Regensdorf begrüsst ein gemeinsames Vorgehen hinsichtlich Umsetzung Betriebskonzept Furttal. Er vertritt jedoch die Auffassung, dass dieses Problem im Rahmen der Zürcher Planungsgruppe Furttal (unter Einbezug der Gemeinde Weiningen und evtl. weiterer) angegangen werden sollte.

Antragsteller **Stadt Zürich**

Antrag Im Leitsatz 7 sollte der Vollständigkeit halber auch ein Ziel zur blauen Zone ergänzt werden. Die Richtplankarte ist mit Einträgen zum öffentlichen Verkehr und zum Güterverkehr zu ergänzen. Für die geplante Fusswegroute vom Nordportal des Gubristtunnels in Richtung Stadtgrenze findet sich auf der Zürcher Seite (noch) keine Fortsetzung gemäss kommunalem Richtplan der Stadt Zürich. Zum Zeitpunkt der konkreten Planung ist eine Koordination mit der Stadt Zürich unabdingbar.

Begründung keine

Stellungnahme

In den Leitsätzen werden die Ziele festgehalten. Das „Wie“ wird jedoch offen gelassen. Deshalb ist eine Aussage zur „blauen Zone“ unter dem Leitsatz 7 nicht notwendig.

Die Richtplankarte enthält zurzeit lediglich Angaben zum Individualverkehr (Motorfahrzeug-, Zweirad- und Fussverkehr). Damit die Übersichtlichkeit der Karte gewährleistet bleibt, wurde auf Eintragungen des öffentlichen Verkehrs verzichtet. Dies soll mit einer zweiten Richtplankarte, die den öffentlichen Verkehr (Bahn- und Busnetz, Haltestellen, Güterverkehr) darstellt, nachgeholt werden.

Der Hinweis zur Fusswegroute vom Nordportal Gubristtunnel in Richtung Stadtgrenze wird zum gegebenen Zeitpunkt berücksichtigt.

Antragsteller **Gemeinden Buchs und Dällikon**

Antrag Streichung der Überführung Pumpwerkstrasse aus dem Verkehrsplan.

Begründung Aus Gründen des Grund- und Trinkwasserschutzes.

Stellungnahme

Der Gemeinderat Regensdorf ist nach wie vor überzeugt, dass die Überführung Pumpwerkstrasse die insgesamt zweckmässigere Variante darstellt. Trotz dem negativen Entscheid der Baudirektion des Kantons

Zürich will der Gemeinderat bis zum Vorliegen weitergehender Abklärungen an der Pumpwerkstrasse festhalten. Deshalb wurde im Verkehrsplan diese Variante eingetragen.

Die Einwendung wird zum jetzigen Zeitpunkt abgelehnt. Liegen bis zur Weiterbearbeitung des Verkehrsplans (Verschiebung der Gemeindeversammlung) neue Erkenntnisse zur Pumpwerkstrasse vor, kann unter Umständen der Antrag berücksichtigt werden.