

Kommunaler Verkehrsplan

Bericht

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am:

Namens der Gemeindeversammlung,

Der Präsident:

Der Schreiber:

Max Walter

Stefan Pfyl

Von der Baudirektion
genehmigt am:

BDV Nr. /

Für die Baudirektion:

Datum: 13. Februar 2018

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
1.1.	Ausgangslage.....	3
1.2.	Bezug zu übergeordneten Planungen.....	3
1.3.	Bedeutung und Inhalt	4
1.4.	Verbindlichkeit und Festsetzung	4
2.	Verkehrliche Zielsetzungen	5
2.1.	Verkehrspolitische Ziele	5
2.2.	Modalsplit	6
3.	Strassennetz	7
3.1.	Funktionen.....	7
3.2.	Konzept	7
3.3.	Übergeordnete Festlegungen.....	9
3.4.	Kommunale Festlegungen	10
4.	Öffentlicher Verkehr.....	14
4.1.	Konzept	14
4.2.	Übergeordnete Festlegungen.....	14
4.3.	Kommunale Festlegungen	15
5.	Parkierung	18
5.1.	Konzept	18
5.2.	Übergeordnete Festlegungen.....	18
5.3.	Kommunale Festlegungen	18
6.	Radrouten.....	19
6.1.	Konzept	19
6.2.	Übergeordnete Festlegungen.....	19
6.3.	Kommunale Festlegungen	20
7.	Fusswegnetz	21
7.1.	Konzept	21
7.2.	Übergeordnete Festlegungen.....	21
7.3.	Kommunale Festlegungen	21
8.	Reitwege	23

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 2010. Seither hat sich die Situation in der Gemeinde, insbesondere durch die Planungen des Gebiets Bahnhof Nord, entscheidend verändert. Ein Überprüfen des Verkehrsplanes ist somit unumgänglich.

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 Veloverkehr. Als Grundlage für die Revision des Verkehrsplans hat der Gemeinderat Regensdorf am 28. Februar 2017 ein Gesamtverkehrskonzept verabschiedet.

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 beschreibt 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 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, insbesondere für:

- den Ausbau und den Betrieb von Strassen, Wegen und Parkieranlagen
- Baubewilligungsverfahren und
- 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 Verbindungstrassen, kommunale Sammelstrassen)
- untergeordneten Strassen (Quartierstrassen)
- öffentlichen Parkieranlagen
- öffentlichem 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. Verkehrliche Zielsetzungen

2.1. Verkehrspolitische 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. Der Gemeinderat hat am 28. Februar 2017 ein Gesamtverkehrskonzept für die Gemeinde verabschiedet, welches den neuen Entwicklungen Rechnung trägt.

Die Verkehrspolitischen Ziele der Gemeinde sind:

Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse sicherstellen, Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen

- Sicherstellung der Grundversorgung an Mobilität für die gesamte Bevölkerung
- Sicherstellung der langfristigen Finanzierung der Infrastrukturen durch die öffentliche Hand
- Aufnahme des Verkehrswachstums durch den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV
- Erhöhung der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs, Schaffung von attraktiven und direkten Fuss- und Veloverbindungen zwischen den Ortsteilen und zu den Nachbargemeinden, Schliessen von Netzlücken, Schaffung von Radstreifen
- Aufwerten der Infrastrukturen an Bahnhöfen und Haltestellen für den multimodalen Verkehr, insbesondere bessere Vernetzung des Fuss- und Veloverkehrs mit dem öV, Ausbau der Veloparkierung an zentralen Orten
- Verbesserung der S-Bahn-Erschliessung: durchgehender ¼-Stunden-Takt nach Zürich, Verlängerung der Perrons beim Bahnhof Regensdorf-Watt für 300m lange Zugkompositionen, Realisierung der Station Regensdorf-Industrie
- Hindernisfreie Gestaltung der Bushaltestellen, wo dies verhältnismässig ist.

Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Zentrums Schaffen, öffentlichen (Verkehrs-)raum gestalten, Stärken des Zentrums und des öffentlichen Raums

- Sicherstellen einer hohen Erreichbarkeit im Sinne der Standortgunst
- Konzentration der Siedlungsentwicklung an gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen
- Schaffung einer hohen Bebauungsdichte und entsprechender Nutzungsmischung
- Erhöhen der Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang der Strassen in den Siedlungsgebieten

Verkehr lenken und steuern, seine Verträglichkeit erhöhen

- Kanalisierung des Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz
- Konzentration des Motorfahrzeugverkehr in Ost-West-Richtung auf die Wehntalerstrasse
- Vermeiden von Durchgangs- und Schleichverkehr durch die Quartiere und Ortskerne, wo sinnvoll mit Tempo 30
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Minimierung der Trennwirkung von Strassen- und Bahninfrastrukturen; Umgestaltung der Wehntalerstrasse im Innerortsbereich und Verbesserung der Situation der Ortsdurchfahrt Watt
- Minimieren des Landverbrauchs für Siedlung und Infrastrukturen
- Minimieren der Dauer-Parkierung auf öffentlichem Grund
- Verbesserung des Modalsplits mit dem Einfordern von Mobilitätskonzepten
- Minimieren der Immissionen (Lust, Lärm)

2.2. Modalsplit

Der Modalsplit in Regensdorf liegt derzeit bei einem öV-Anteil von 9 %. Dieser Wert liegt noch unter demjenigen für das ganze Furttal von 11% und ist damit einer der niedrigsten im ganzen Kanton Zürich.

Im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich vom 13. September 2006 wird gefordert, dass mindestens 50 % des Verkehrszuwachses durch den öffentlichen Verkehr zu übernehmen ist. Das kantonale Amt für Raumentwicklung fordert darüber hinaus bei Gebietsentwicklungen rund um S-Bahnhöfe den Nachweis, dass mindestens 60 % des Neuverkehrs über öffentlichen Verkehr abgewickelt wird.

Da einerseits das Strassennetz während der Hauptverkehrszeiten weitgehend ausgelastet, teilweise gar überlastet ist, andererseits aber die Gemeinde Regensdorf sowohl bei den Einwohnern als auch bei den Arbeitsplätzen wächst und damit die Verkehrsnachfrage zunimmt, ist eine substantielle Verbesserung beim Modalsplit unumgänglich. Nur so kann das Verkehrssystem auch während der Hauptverkehrszeiten funktionsfähig erhalten werden.

Deshalb wird für die Gemeinde Regensdorf bis 2030 das folgende Bi-Modalsplit-Ziel angestrebt:

- Motorisierter Individualverkehr: 75 %
- Öffentlicher Verkehr: 25 %

Zur Erreichung dieses Zieles wird die Gemeinde – ergänzend zu den übrigen Festlegungen des Verkehrsrichtplans – bei Arealüberbauungen und Gestaltungsplänen entsprechende Mobilitätskonzepte einfordern.

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.

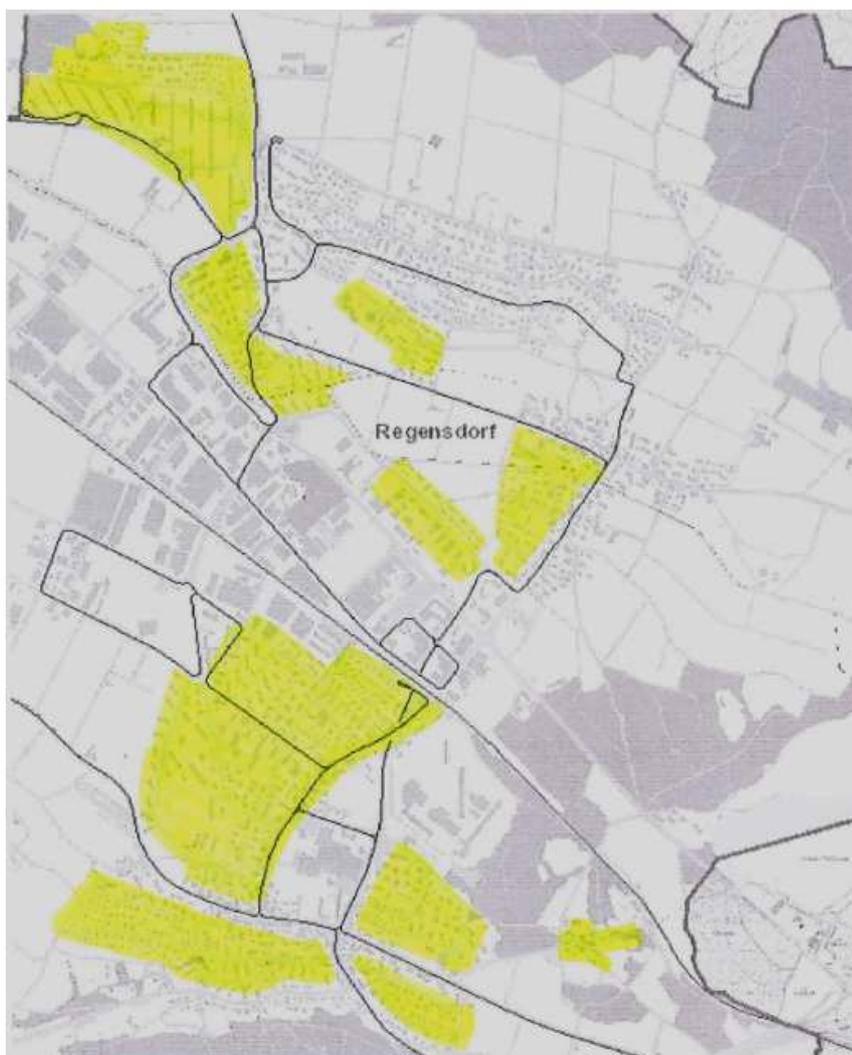
Mit gezielten Ergänzungen bei den Sammelstrassen sollen die Voraussetzungen zur Entlastung von Wohngebieten sowie zur besseren Erschliessung der Industrie- und Gewerbegebiete geschaffen werden.

Die Wohngebiete sind grundsätzlich vor 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.

Realisierte und geplante Tempo 30-Zonen (Stand 2018):

- Weiler Altburg (realisiert)
- Roosquartier (realisiert)
- Pächterried (realisiert)
- Sand (realisiert)
- Riedthofquartier (realisiert)
- Ruggenacher/Geeren (realisiert)
- Watterstrasse (in Vorbereitung)
- Sonnhalde (in Vorbereitung)
- Obstgarten (in Vorbereitung)
- Langfurren (in Vorbereitung)
- Adlikon (geplant)
- Trockenloo (geplant)
- Watt, Unterdorfstrasse

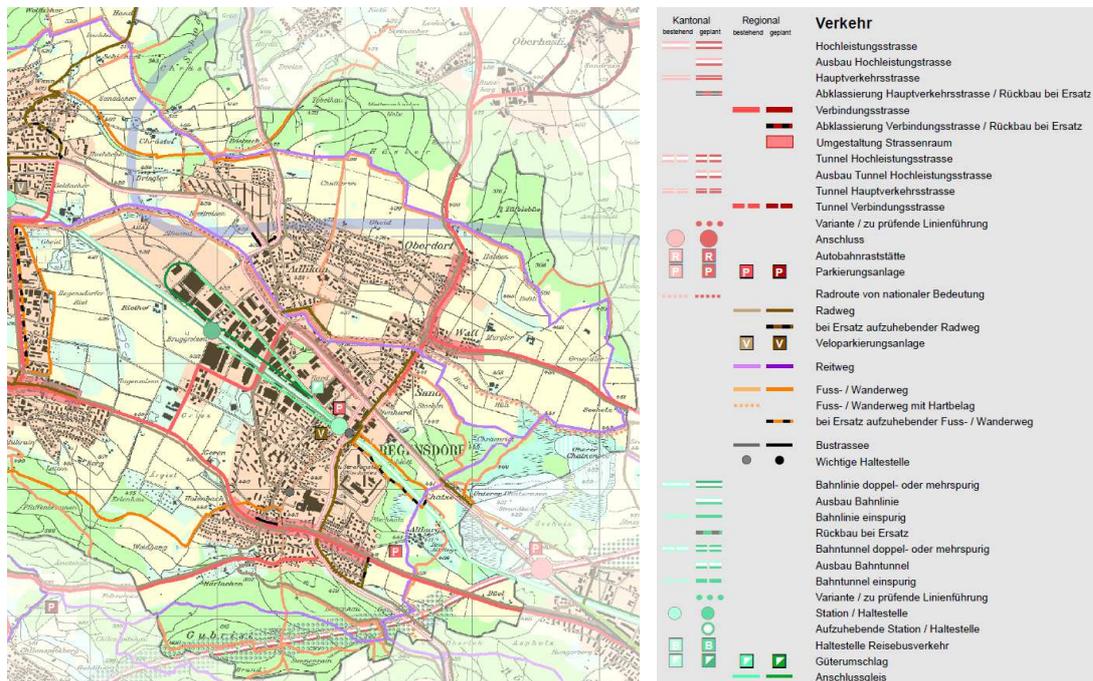


Übersicht Tempo-30-Zonen

3.3. Übergeordnete Festlegungen

Im kantonalen Verkehrsrichtplan, welcher vom Kantonsrat am 31. August 2016 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 steht zurzeit vor der Festsetzung durch den Regierungsrat.



Ausschnitt Regionaler Richtplan Furttal, Stand 13. Dezember 2016

Im regionalen Richtplan sind neu verschiedene Strassenraumgestaltungen festgelegt:

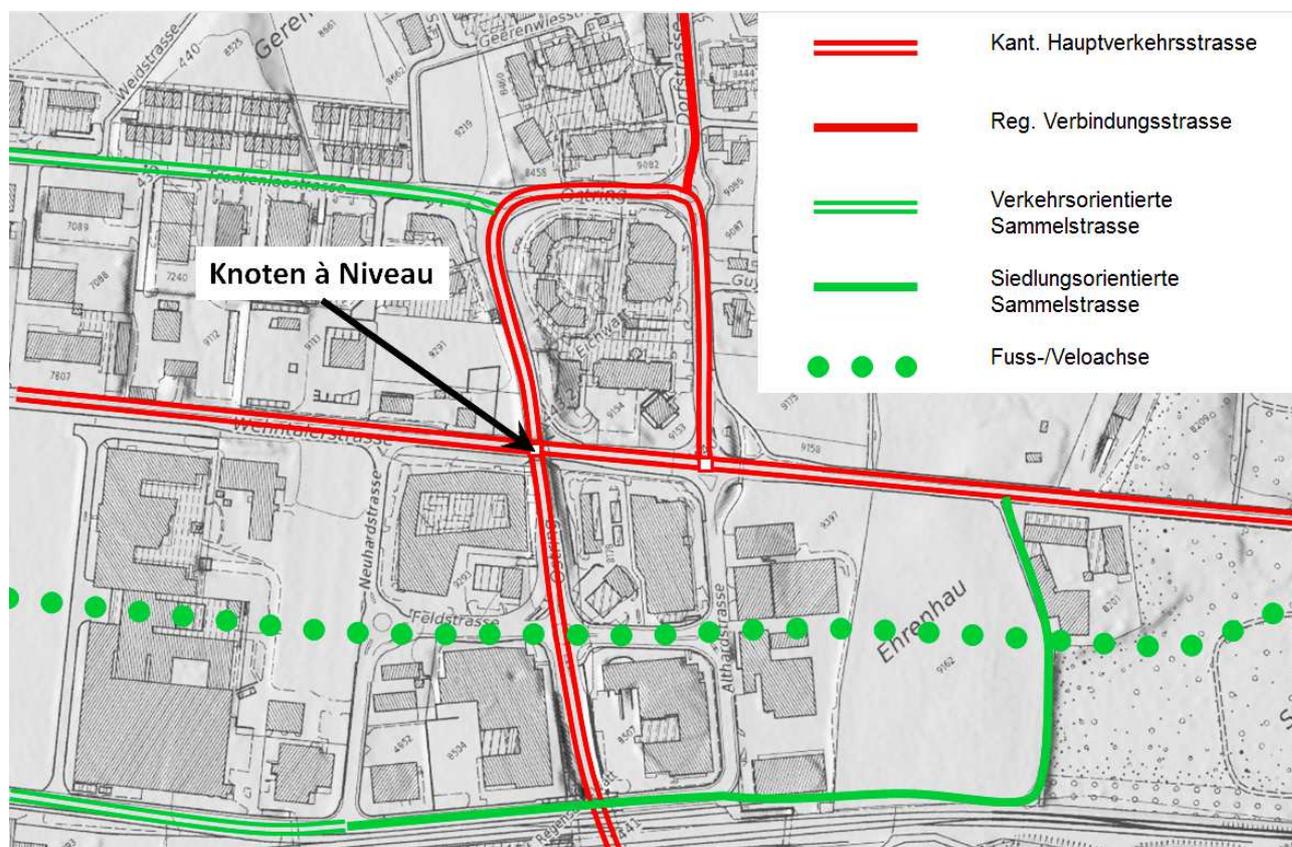
- Neue Dälliker-/Affolternstrasse
- Dorf-/Niederhasli-/Rümlangerstrasse
- Wehtalerstrasse

Die Gemeinde wird sich beim Kanton dafür einsetzen, dass bei den geplanten Umgestaltungen neben den Bedürfnissen aller Verkehrsträger auch die Aufenthaltsqualität gebührend berücksichtigt wird und die Trennwirkung reduziert wird.

Verknüpfung Wehtalerstrasse/Ostring

Die Gemeinde strebt im Bereich der Verknüpfung von Ostring und Wehtalerstrasse eine neue Verkehrslösung an. Die heutige Überführung des Ostrings über die Wehtalerstrasse ist angesichts der neuen Nutzungen städtebaulich höchst unglücklich. Zudem fördert sie

den unerwünschten Schleichverkehr via Trockenloostrasse und Ortskern Adlikon. Neu sollen die Wehntalerstrasse und der Ostring in einem à-niveau-Knoten verknüpft werden. Die Gemeinde wird dieses Anliegen bei einer Revision des kantonalen Richtplans einbringen.



Von der Gemeinde angestrebter Endzustand im Bereich Ostring/Wehntalerstrasse

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 Normen sowie den Zugangsnormen und der Verkehrssicherheitsverordnung 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, bevorzugt werden nach Möglichkeit Radstreifen
Bus	Haltestellen im Regelfall auf der Fahrbahn.

Festlegungen

Bestehend	Althardstrasse bis Neuhardstrasse Adlikerstrasse zwischen Riethof- und Wehntalerstrasse Moosackerstrasse Pumpwerkstrasse Riedthofstrasse zwischen Adlikerstrasse und Im Dreispitz Roosstrasse Ostring bis Einfahrt Tiefgarage Einkaufszentrum Trockenloostrasse
<u>geplant:</u>	<u>Spange Althard von Althardstrasse bis Wehntalerstrasse</u>

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 Althardstrasse von Neuhardstrasse bis geplante Spange Althard Büelstrasse - Unterdorfstrasse Riedthofstrasse zwischen Im Dreispitz und Watterstrasse Weitestrasse von Niederhaslistrasse bis Brünigstrasse Gheidstrasse von Wehtalerstrasse bis Zielstrasse Watterstrasse Engstringerweg von Obstgartenstrasse bis Affolternstrasse Roosstrasse von Einfahrt Tiefgarage Zentrum bis Watterstrasse Roosstrasse Ostring bis Ackerstrasse Wehtalerstrasse (Durchfahrt Adlikon)
geplant:	Spange Althard von Althardstrasse bis Wehtalerstrasse

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
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 anfangs der Neunzigerjahre gebildeten 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 400 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 Veloverkehr zu gewährleisten. Die Haltestellen sind mit einem Witterungsschutz für wartende Passagiere und einer umfassenden Fahrplaninformation auszugestalten.

Zur Förderung von Bike+Ride sollen langfristig am Bahnhof Regensdorf Watt 1'000 bis 2'000 Veloabstellplätze geschaffen werden.

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. Mit der S21 besteht während der Hauptverkehrszeiten ein hinkender Viertelstundentakt.

Mittelfristig sind im Furttal der Ausbau der Bahnlinie auf Doppelspur und die Verdichtung des Fahrplans auf Viertelstundentakt vorgesehen. Als längerfristige Massnahme ist eine zusätzliche Haltestelle Regensdorf-Industrie geplant.

Bereits heute genügen die Perronanlagen des Bahnhofes Regensdorf-Watt den Anforderungen nicht mehr. Die Perrons können nur mit 200 m langen S-Bahnkompositionen angefahren werden und sind an den Enden derart schmal, dass sie ein Sicherheitsrisiko für die wartenden Fahrgäste darstellen. Eine Verlängerung der Perrons auf 320 m und eine Verbreiterung sind unumgänglich, wenn die ersten grossen Wohnbauten im Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord bezogen werden und tatsächlich 60 % des erzeugten Mehrverkehrs über den öffentlichen Verkehr abgewickelt werden sollen. Die Gemeinde setzt sich für eine schnelle Realisierung der Perronverbreiterung ein.

Güterumschlaganlage

Regensdorf-Watt

Regionale Festlegungen

Anschlussgleise	Stammgleis Althardstrasse sowie Gebiet Aebi AG bis Bruggwisen
geplant:	Anschlussgleis Bahnstrasse zur Althardstrasse
Umsteigehaltestelle	Bahnhof Regensdorf und Zentrum Regensdorf sind Bus-Umsteigehaltestellen von regionaler bzw. subregionaler Bedeutung.
Raumsicherung für Busbevorzugung	Regensdorf, Knoten Neue Wehntaler-/Buchserstrasse Regensdorf, Knoten Neue Dälliker-/Watterstrasse

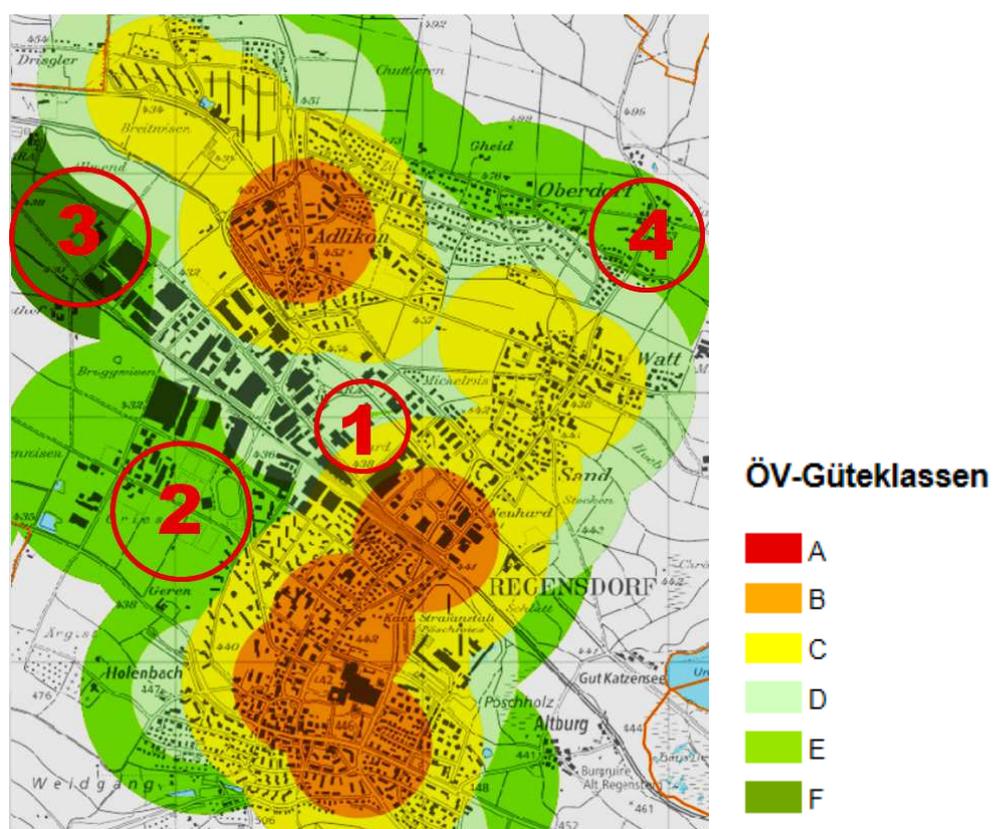
In Ergänzung zu den regionalen Buslinien 456, 485 und 491 kann mit den Buslinien 451, 452 und 453 die Feinerschliessung innerhalb der Gemeinde Regensdorf weitgehend abgedeckt werden. Sie verbinden die Siedlungsgebiete mit dem Bahnhof SBB und dem Zentrum.

4.3. Kommunale Festlegungen

Mit den beiden Bushöfen Nord (beidseitig des Ostrings mit direkten Zugängen zu den Perrons) und Süd (auf dem zu überdeckenden Ostring) sollen die Umsteigebeziehungen Bahn/Bus wesentlich verbessert werden.

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.

Einzelne Gebiete sind aber – auch im Hinblick auf die angestrebten Modalsplit-Ziele – noch ungenügend erschlossen:



1. Westlicher Abschnitt des Zentrumsgebiets Bahnhof Nord (Güteklasse B angestrebt)
2. Erholungszone Wiesacher mit geplanter waveup-Anlage (Güteklasse C angestrebt)
3. Westliches Ende des Industriegebiets Allmend mit Reservezone (Güteklasse C angestrebt)
4. Oberdorf Watt (Güteklasse C angestrebt)

Der Gemeinderat setzt sich beim Zürcher Verkehrsverbund und bei den kantonalen Instanzen dafür ein, dass die öV-Erschliessung dieser Gebiete rechtzeitig für die bauliche Entwicklung verbessert wird.

Der Gemeinderat Regensdorf setzt sich bei den zuständigen Stellen ein, dass die Linienbusse bei den Knotenzufahrten keine Zeitverluste erleiden.

Aus Sicht der Gemeinde Regensdorf soll der Standort der im kantonalen Richtplan als längerfristige Massnahme geplanten Haltestelle Regensdorf-Industrie überprüft werden. Im Weiteren setzt sich der Gemeinderat Regensdorf dafür 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 her erfolgt. Dies würde zusätzlichen Spielraum für die Optimierung der Umsteigebeziehungen beim Bahnhof SBB Regensdorf-Watt ergeben.

Falls der Bahnanschluss mit Güterfreiverlad verlegt werden kann, ist auch eine direkte Zufahrt von der Buchserstrasse her zu schaffen, um Umwegfahrten zu vermeiden und den Adlikerknoten zu entlasten.

geplant

Bushof Nord, verbessern Führung Buslinien, Zugänge

und Ausgestaltung

Bushof Süd, verbessern Führung Buslinien, Zugänge
und Ausgestaltung

Güterfreiverlad Regensdorf Industrie als Ersatz für die
bestehende Anlage (Konkretisierung der
Verlegungsabsicht im kantonalen Richtplan)

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. Bei einer allfälligen Realisierung der Station Regensdorf-Industrie ist eine Verlegung der P+R-Plätze zu prüfen, die Gemeinde wird einen entsprechenden Antrag zur Änderung des regionalen Richtplans stellen.

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 Verordnung über die Parkraumbewirtschaftung der Gemeinde Regensdorf sind die Bestimmungen zum Parkieren auf öffentlichem Grund (nächtliches Dauerparkieren) und in den Parkkartenzonen (Anwohnerbevorzugung) festgelegt. Damit ist die Parkraumbewirtschaftung mit Gebührenpflicht auf öffentlichem Grund eingeführt und das Dauerparkieren durch Auswärtige unterbunden.

5.2. Übergeordnete Festlegungen

Kantonale Festlegungen

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

Regionale Festlegungen

- | | | |
|-------------------------------|----------------------|---------------------|
| • Altburg beim Brunnenhölzli | Parkieranlage | bestehend |
| • Bahnhof SBB Regensdorf-Watt | Park and Ride-Anlage | bestehend |
| • Bahnhof SBB Regensdorf-Watt | Veloparkierung | bestehend |
| | | Erweiterung geplant |

5.3. Kommunale Festlegungen

Verordnung über die Parkraumbewirtschaftung bestehend

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 Veloparkierungsanlagen vorgesehen.

6.2. Übergeordnete Festlegungen

Kantonale Festlegungen

Radroute von nationaler Bedeutung bestehend (Rümlang – Zürich-Affoltern) -
Katzenseestrasse – Watt – Adlikon
– (Buchs – Otelfingen – Wettingen)
(entlang Furtbach)

Regionale Festlegungen

Regionale Radrouten bestehend	<p>Wehntalerstrasse - Alter Buchserweg - Buchserstrasse</p> <p>Mühlestrasse <u>(bei Ersatz Abklassierung)</u></p> <p>Rebrainstrasse - Wehntalerstrasse - Gemeindegrenze Dielsdorf</p> <p>Hönggerstrasse bis Im Lettenhau</p> <p>Im Lettenhau – Niklausstrasse (bei Ersatz Abklas- sierung)</p> <p>Affolternstrasse - Neue Dällikerstrasse</p> <p>Untere Mühlestrasse – Schulstrasse – Adliker- strasse</p> <p>Niederhaslistrasse ab Katzenseestrasse in Rich- tung Niederhasli</p> <p>Rümlangerstrasse – Unterdorfstrasse – Büel- strasse</p> <p>Wehntalerstrasse von Adlikerstrasse bis Altburg- strasse</p> <p>Weiningerstrasse von Folenmoos bis Mühle-</p>
-------------------------------	--

	strasse
	Weiningerweg – Buchenstrasse – Lättenhauweg - Gubriststrasse <u>(bei Ersatz Abklassierung)</u>
	<u>Wehntalerstrasse von Altburgstrasse bis Gemeindegrenze</u>
Regionale Radrouten geplant	Hönggerstrasse von Im Lettenhau bis Affolternstrasse
	Ostring von Affolternstrasse – Watterstrasse – Althardstrasse – Dorfstrasse bis Katzensenstrasse
	Wehntalerstrasse von Altburgstrasse bis Gemeindegrenze
	Verbindung entlang Furtbach von Im Pünt bis Breitiweg
	Weiningerstrasse zwischen Mühle- und Hönggerstrasse (Alltagsroute, Nebenverbindung)

Bau und Unterhalt der regionalen Radrouten sind Aufgabe des Kantons. Die Gemeinde informiert den Kanton (Amt für Verkehr) rechtzeitig über Sanierungsabsichten kommunaler Strassen mit überlagerten regionalen Verbindungen.

6.3. Kommunale Festlegungen

Radrouten von gemeindeübergreifender Bedeutung

Ergänzend zum regionalen Radwegnetz hat die Region weitere Radwege, welche zwar jeweils nur innerhalb einer Gemeinde liegen, aber in Zusammenhang mit den angrenzenden regionalen Radwegnetz wichtige Verbindungen zwischen mehreren Gemeinden ermöglichen. Diese Radwege sind von gemeindeübergreifender Bedeutung. Die Vorhaben sind gemeindeübergreifend abzustimmen und zu planen. Die Verantwortung für diese Veloverbindungen liegt bei den Gemeinden. Gegenüber dem Kanton können keine finanziellen Ansprüche geltend gemacht werden. Diese Routen werden als kommunale Radrouten eingetragen.

geplant	Moosächer – Riedhofstrasse (Alltagsroute, Nebenverbindung)
	Gut Katzenssee – Schlattwald – Furtalpromenade – Hard – Adlikerstrasse (Alltagsroute, Hauptverbindung)
	Verbindung zwischen Wehntaler- und Affolternstrasse via Watterstrasse (Alltagsroute, Hauptverbindung)

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

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 vermeidbare 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 geplante Verbindungen aufgeführt)

Geplant: neuer Fussweg nördlich der SBB-Linie von der bestehenden Personenunterführung zur Althardstrasse als Ersatz für den bestehenden Fussweg auf der Böschstrasse. Die Verbindung wird bevorzugt mit der kommunal geplanten Verbindung der Furttalpromenade mit dem Schlattring zusammengelegt. Die genaue Streckenführung erfolgt in Absprache mit dem Kanton (AFV, ALN).

Holenbachstrasse – Erlenhaustrasse bis Gemeindegrenze

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 Fusswege sind im Verkehrsplan eingetragen.

Das wichtigste neue Element ist die Furttalpromenade mit den Verbindungen einerseits

zur Adlikerstrasse, andererseits zum Schlattring. Mit diesem Fussweg von hoher Qualität wird das neue Zentrumsgebiet sowohl an den Katzensee, als auch an die Erholungszone Wisacher angeschlossen. Damit wird ein Beitrag an die Verbesserung des Modalsplits im Freizeitverkehr geleistet. Die genaue Linienführung und Ausgestaltung im Bereich Schlattholz muss in Absprache mit dem ALN erfolgen.

Ein weiteres wichtiges Element, mit dem die Erholungsräume für die Gemeindebevölkerung erschlossen werden, ist der geplante Katzensee-Ufersteg.

8. Reitwege

Die Zürcher Planungsgruppe Furttal ZPF hat das regionale Reitwegnetz im Rahmen der Gesamtrevision des regionalen Richtplans 2017 unter Einbezug der Reitsportverbände überprüft und neu definiert. Die regionalen Einträge wurden übernommen, auf die Festlegung zusätzlicher kommunaler Reitwege wird verzichtet.