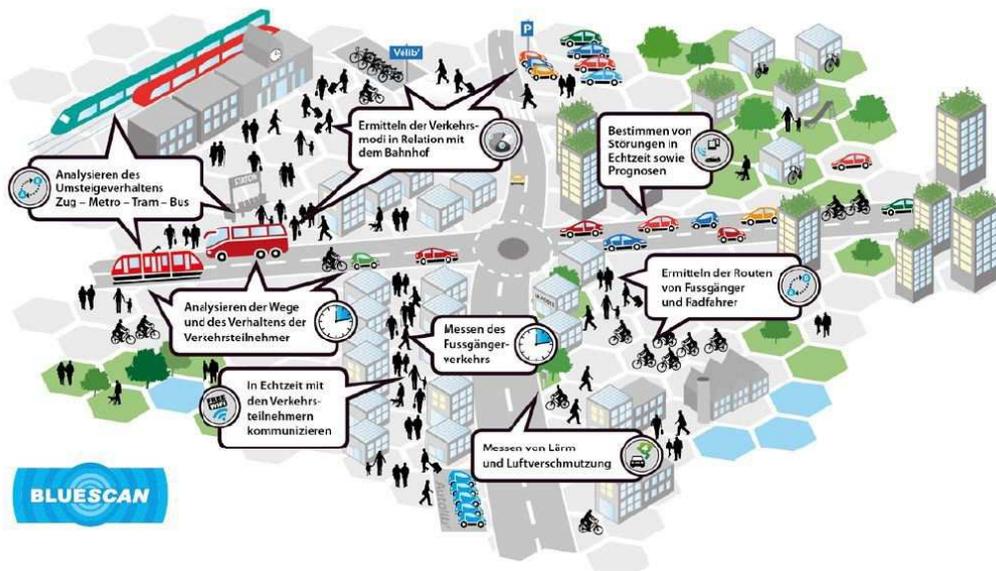


# Gesamtverkehrskonzept Gemeinde Regensdorf



**Vision: Regensdorf auf dem Weg vom ländlichen Dörfer-Konglomerat zu einem modernen urbanen Regionalzentrum**

Vom Gemeinderat festgesetzt am 28. Februar 2017, revidiert am 13. Februar 2018

Der Präsident

Der Schreiber

.....

.....

## Inhalt

1	Einleitung .....	3
2	Grundlagen .....	5
3	Analyse Siedlung und Mobilität .....	6
3.1	Vorbemerkung .....	6
3.2	Siedlung .....	6
3.3	Strukturdaten .....	7
3.4	Mobilitätsverhalten .....	12
3.5	Öffentlicher Verkehr .....	13
3.6	Motorisierter Individualverkehr .....	16
3.7	Fuss- und Veloverkehr .....	20
3.8	SWOT-Analysen .....	21
4	Verkehrspolitische Zielsetzungen .....	25
5	Leitbild .....	27
5.1	Allgemeine Grundsätze .....	29
5.2	Spezifische Grundsätze .....	29
6	Handlungsfelder .....	31
6.1	Strassennetz .....	31
6.2	Kommunales Strassennetz .....	31
6.3	Langsamverkehr, Rad- und Fusswegnetz .....	32
6.4	Öffentlicher Verkehr .....	34
6.5	Ruhender Verkehr .....	35
6.6	Güterverkehr .....	36
7	Infrastrukturprojekte im Rahmen des Agglomerationsprogrammes .....	37
8	Massnahmenblätter .....	39

## Anhang

Massnahmenblätter

## 1 Einleitung

Nach längeren Vorarbeiten wurde am 6. September 2010 durch die Gemeindeversammlung der kommunale Verkehrsplan festgesetzt. Durch die rasche Entwicklung der Gemeinde und die längerfristigen Planungen insbesondere im Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord ist dieser Plan jedoch bereits überholt und muss überarbeitet werden.

Im Rahmen der Planungsgruppe Verkehr hat der Gemeinderat 2014 unter Beizug des Planungsbüros METRON ein neues Leitbild Verkehr erarbeitet und der Gemeindeversammlung vorgestellt.

Unabhängig von dieser Studie wurde 2015 durch den Gemeinderat ein Parkraumkonzept erarbeitet und an der Gemeindeversammlung vom 13. Juni 2016 genehmigt. Dabei geht es in erster Linie um eine Kostenpflicht für das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund und die Schaffung von genügend Kurzzeitparkplätzen vor allem für das Gewerbe.

Anfang 2016 hat der Gemeinderat im Rahmen der Planungsgruppe Verkehr und unter Beizug der politischen Parteien und wichtiger Interessenvertreter eine Schwachstellenanalyse Langsamverkehr und Tempo 30 erarbeitet. Dazu konnten sich im Rahmen einer öffentlichen Umfrage sämtliche Bewohner von Regensdorf äussern und eigene Eingaben machen. Nach der Auswertung aller Eingaben hat der Gemeinderat die Schwachstellenanalyse am 29. November 2016 genehmigt.

Ausgelöst durch die Planungsarbeiten im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung Bahnhof Nord wurde in der ersten Jahreshälfte 2016 im Rahmen einer Fachgruppe mit Vertretern der Verkehrsunternehmen und den kantonalen Ämtern mit Begleitung des Planungsbüros SNZ eine Masterplanung zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des öffentlichen Verkehrs am Bahnhof Regensdorf-Watt durchgeführt. Ziel war es, eine koordinierte Entwicklung der trostlosen Infrastrukturen beidseits des Bahnhofes hin zu einer modernen Mobilitätsdrehscheibe einzuleiten.

Bereits 2010 wurde im Rahmen einer Teilrevision der BZO südlich des Bahnhofes Regensdorf-Watt eine Zentrumszone Z5.0 mit einer recht hohen Dichte eingeführt. Erste Überlegungen haben jedoch gezeigt, dass eine gezielte Entwicklung dieses Gebietes nur möglich ist, wenn Infrastrukturen des Güterverkehrs aus dieser Zentrumslage in das Industriegebiet verlegt werden können. Deshalb hat sich eine weitere Arbeitsgruppe mit der Thematik Güterverkehr befasst und entsprechende Empfehlungen erarbeitet.

An seiner Sitzung am 29. November 2016 hat der Gemeinderat entschieden, die verschiedenen Arbeiten im Bereich Verkehr in einem Gesamtverkehrskonzept zusammen zu führen, einen Massnahmenplan für die Umsetzung der Vorgaben zu erarbeiten und den Verkehrsplan an die aktuellen Erkenntnisse der verschiedenen laufenden Planungen anzupassen.

Anlässlich der Sitzung der Planungsgruppe Verkehr am 16. Februar 2016 wurde das Gesamtverkehrskonzept diskutiert und zur Genehmigung durch den Gemeinderat empfohlen. Anschliessend wurden Massnahmenblätter erarbeitet und eine Teilrevision des Verkehrsplans erarbeitet.

Im Zuge der fortschreitenden Planungen am Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord und bei der teilrevision des Verkehrsplans wurden neue Erkenntnisse gewonnen, weshalb es angebracht war, das Gesamtverkehrskonzept entsprechend anzupassen.

Die Arbeiten wurden von der Planungsgruppe Verkehr eng begleitet. Diese setzt sich wie folgt zusammen:

- Gemeindepräsident
- Bauvorstand
- Werksvorstand
- Sicherheitsvorstand
- Abteilungsleiter Bau
- Abteilungsleiter Werke
- Abteilungsleiterin Sicherheit
- Bereichsleiter Raum- und Verkehrsplanung

## 2 Grundlagen

Für die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts wurden zahlreiche Grundlagen verwendet. Die wichtigsten davon sind:

- Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich (September 2006)
- Kommunalen Verkehrsplan (März 2009)
- Konzept für Güterverkehrsinfrastruktur Kanton Zürich (2013)
- Langfristige Raumentwicklungsstrategie LARES des Kantons Zürich (2014)
- energieschweiz MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen (2014)
- Leitbild Verkehr (METRON 2014)
- Entwurf Kantonalen Velonetzplan (2015)
- Weisung Gemeindeversammlung zum Parkraumkonzept (13.6.2016)
- Masterplanung öV-Infrastruktur Bahnhof Regensdorf-Watt (Juni 2016)
- Protokolle und Unterlagen Arbeitsgruppe Güterverkehr (2016)
- Vereinbarung gemeinsame Verkehrsplanung Bhf Nord Gemeinde Regensdorf – AfV (15.7.2016)
- Faktenblatt 2014 für die Gemeinde Regensdorf des kantonalen Amtes für Raumentwicklung
- Gemeindeportrait Regensdorf (Statistisches Amt des Kantons Zürich, 7.12.2016)
- Regionaler Richtplan Furttal Entwurf 2017
- Haltung des Gemeinderates zu den Eingaben aus der öffentlichen Auflage zum Verkehrskonzept vom 29.11.2016

## 3 Analyse Siedlung und Mobilität

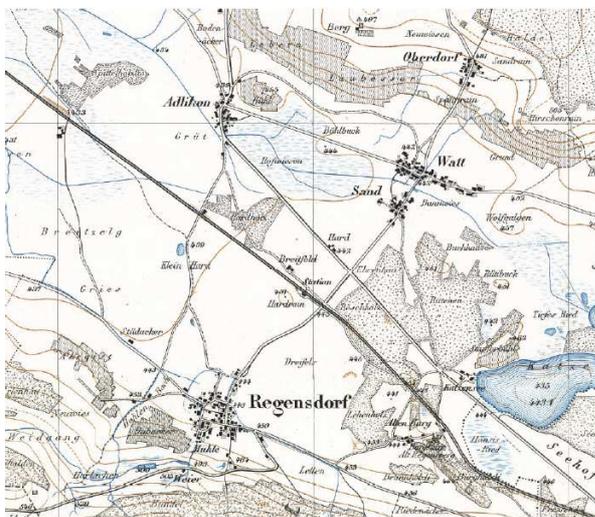
### 3.1 Vorbemerkung

Im folgenden Kapitel sind einzelne, ausgewählte Analysen zur räumlichen und verkehrlichen Situation und Entwicklung in der Gemeinde Regensdorf zusammengefasst. Diese zeigen kein umfassendes Bild der Siedlung und der verkehrlichen Gegebenheiten in Regensdorf. Sie geben jedoch eine Übersicht über Entwicklungen, Trends und die daraus abgeleiteten Herausforderungen für die Gemeinde Regensdorf.

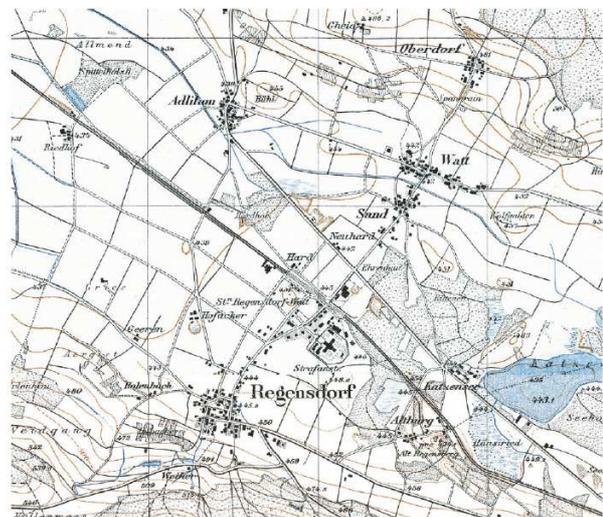
### 3.2 Siedlung

Von den ursprünglich drei Weilern Regensdorf, Adlikon und Watt hat sich die Gemeinde im Verlauf der letzten gut 100 Jahren als zusammenhängendes Siedlungsgebiet entwickelt. Folgende Entwicklungsschritte sind deutlich erkennbar:

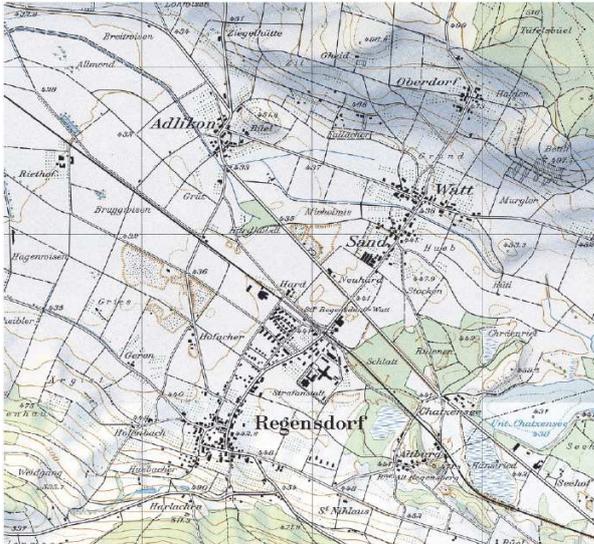
- 1870er Jahre: Bau der Eisenbahnlinie durch das Furttal
- Um 1900: Bau der Strafanstalt Pöschwies und Beginn der Entwicklung entlang der Strassenachse Regensdorf - Watt
- Bis 1960: Spärliche Siedlungsentwicklung lediglich in Bahnhofsnähe
- Ab 1960: Entwicklung des Industriegebiets, grosse Wohnbautätigkeit, in den 1970er Jahren Göhner-Siedlung Sonnhalde, zunehmend auch Süd hänge Richtung Oberdorf
- Ab 1970: Strassenausbau Ostring mit Unterquerung der Bahngelise, Knotenausbauten Affoltern- und Wehntalerstrasse, Umfahrung Adlikon, Neue Dällikerstrasse
- 1988: Bau der Nationalstrasse Nordumfahrung Zürich
- 1990er Jahre: Doppelspurausbau der Bahn in Richtung Affoltern



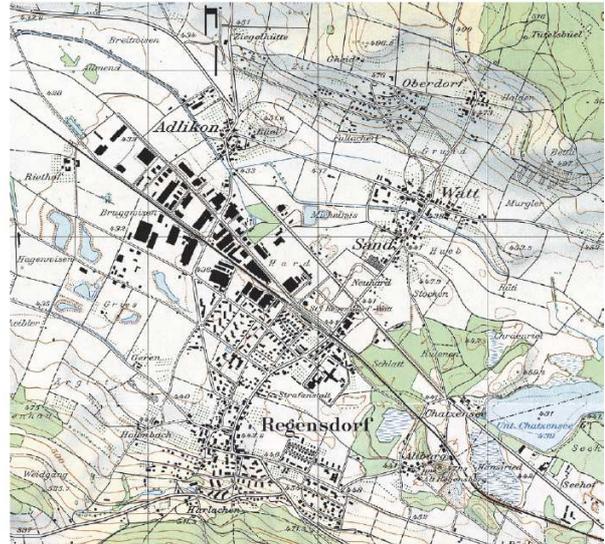
Siegfriedkarte um 1880



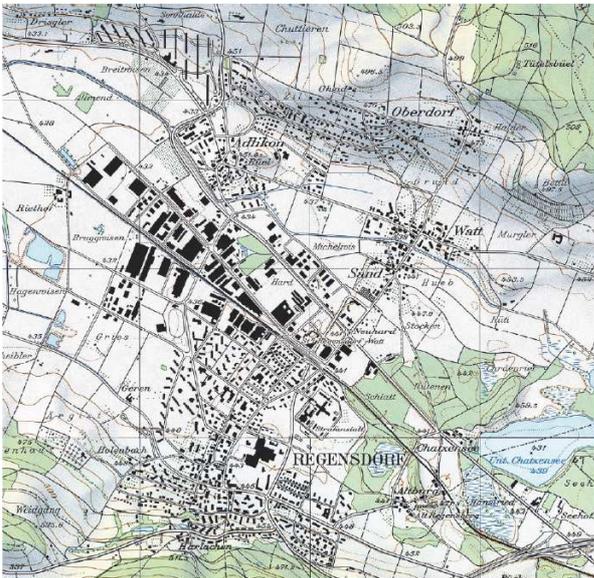
Karte Siegfried 1930



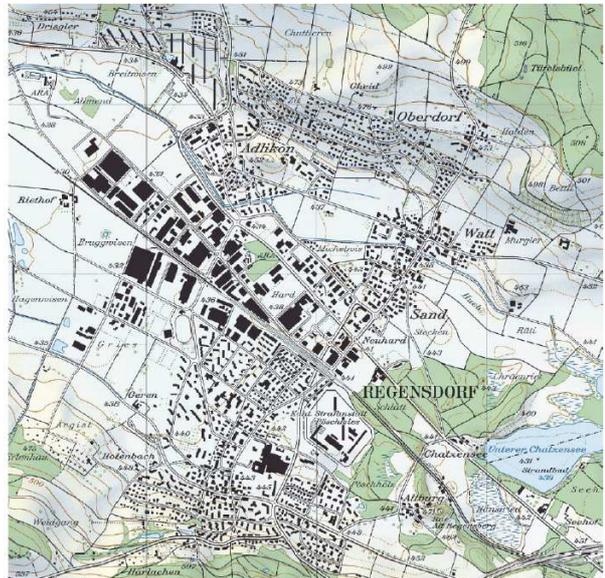
Landeskarte 1960



Landeskarte 1970



Landeskarte 1990

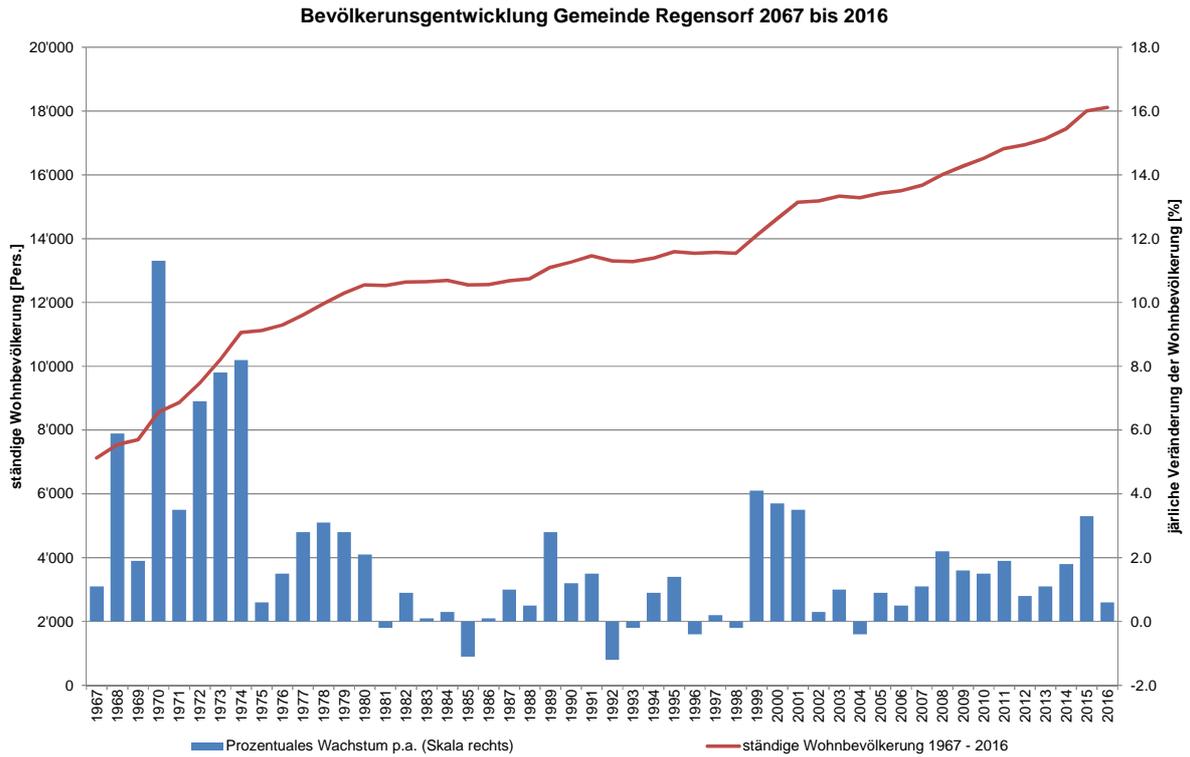


Landeskarte 2012

### 3.3 Strukturdaten

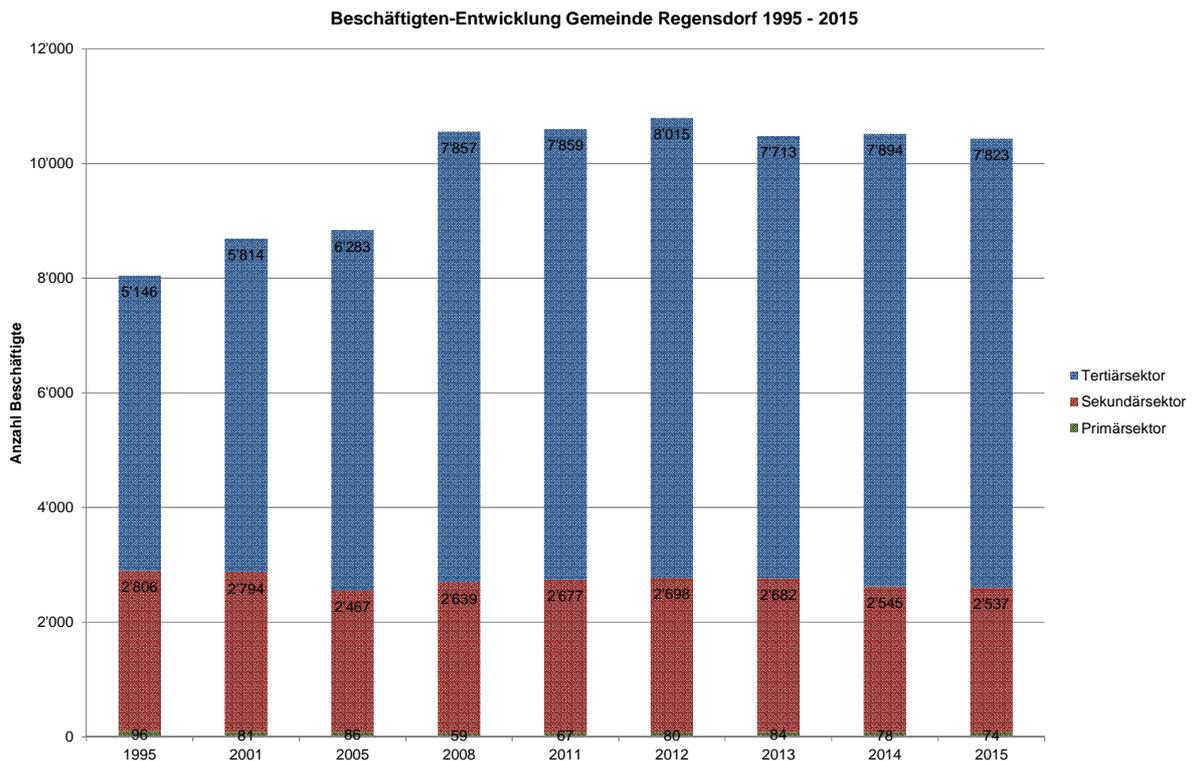
#### *Bevölkerungsentwicklung*

Die Gemeinde Regensdorf ist in den letzten Jahren relativ konstant um knapp 2% pro Jahr gewachsen. In den Jahren um die Jahrtausendwende erreichte das jährliche Wachstum bis zu 4%. Seit 1980 beträgt das Wachstum über 40%.



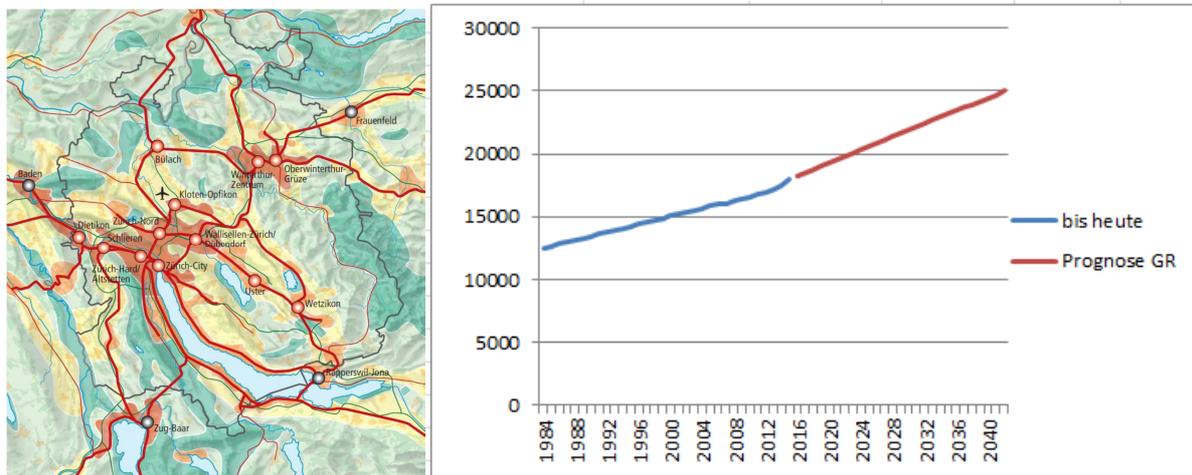
### Beschäftigtenentwicklung

Die Zahl der Arbeitsplätze in Regensdorf hat zwischen 1995 und 2015 um rund ein 30% (rund 2400 Beschäftigte) zugenommen. Während im Bereich Industrie und Gewerbe die Zahl der Beschäftigten zurückgegangen ist, nahm die Zahl der Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor stark zu.



### Bevölkerungsprognose 2040

Nach der langfristigen Raumentwicklungsstrategie LARES des kantonalen Amtes für Raumentwicklung ist Regensdorf als „Urbane Wohnlandschaft“ definiert. Diese Gebiete sollen per Definition zusammen mit den Stadträumen in den kommenden Jahrzehnten 80% des Bevölkerungszuwachses im Kanton Zürich aufnehmen. Das bedeutet, dass Regensdorf einen beträchtlichen Bevölkerungszuwachs zu erwarten hat und sich entsprechend darauf vorbereiten muss.

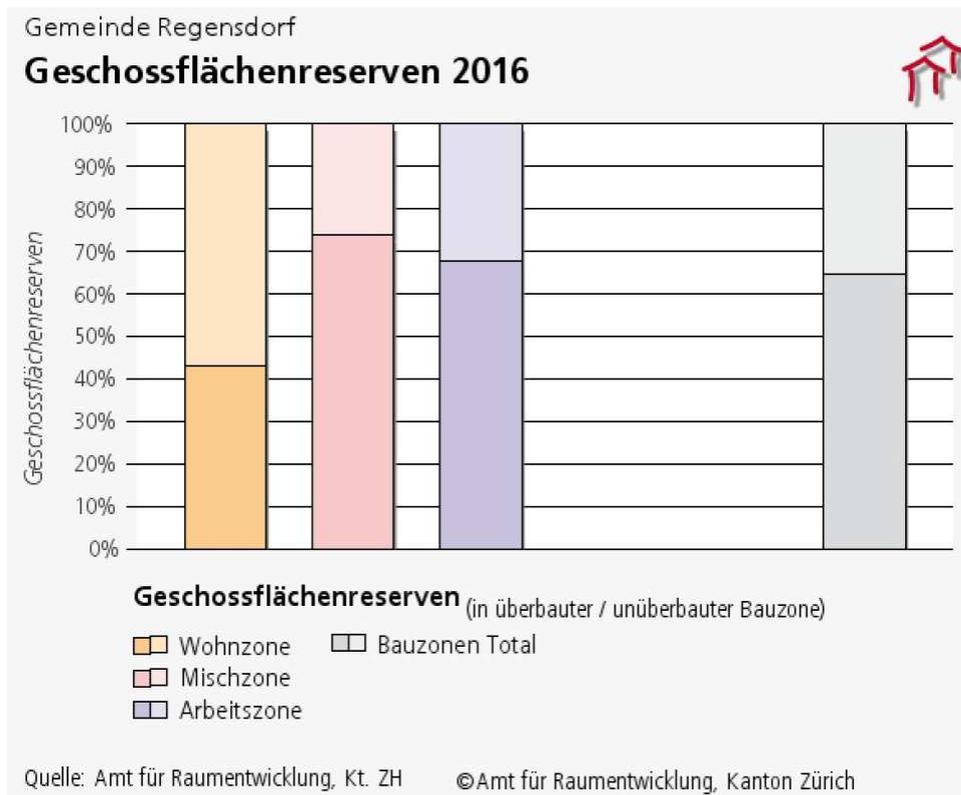


Der Gemeinderat hat dieser Entwicklung in seinem Leitbild bereits Rechnung getragen und für 2040 25'000 Einwohner und 20'000 Arbeitsplätze prognostiziert. Setzt sich allerdings der Trend der letzten 5 Jahre bei der Bevölkerungsentwicklung fort, dürfte die prognostizierte Einwohnerzahl bereits früher erreicht werden.

Dies hat auch Auswirkungen auf die Entwicklung des Verkehrs, die entsprechend berücksichtigt werden müssen.

### Flächenbedarf für zukünftige Entwicklung

Bezüglich der Aufnahme dieser Zuwachsraten bis 2040 bestehen in der Gemeinde Regensdorf genügend Geschossflächenreserven. Mit der zusätzlichen Einzonung der Reservezone für Industrie und Gewerbe in der Allmend besteht in diesem Segment auch längerfristig ein genügendes Potential für einen entsprechenden Ausbau. Allerdings muss generell dafür gesorgt werden, dass die realisierte Bebauung auch der zonenkonformen Baumasse entspricht und nicht unternutzte Flächen quasi „verschenkt“ werden.



### Quartierstruktur

Die Arbeitsplatzgebiete liegen in erster Linie entlang der Bahnlinie und der Wehntalerstrasse. Die Wohngebiete konzentrieren sich einerseits um die alten Ortskerne Adlikon, Watt und Regensdorf, wobei die alten Ortskerne noch klar ersichtlich sind. Zwischen dem Zentrum Regensdorf und der Bahnlinie befinden sich vorwiegend Wohnnutzungen. An den Nord- und Südhängen sind grosse Gebiete tiefer Einwohnerdichten zu finden. Eine Ausnahme bildet hierbei die Göhner-Siedlung Sonnhalde, die eine hohe Bevölkerungsdichte aufweist (vgl. Abbildung 5 auf der nächsten Seite).

Die lokale Versorgung findet in erster Linie im Zentrum Regensdorf mit seinem Einkaufszentrum, kleineren Lebensmittelläden und weiteren Einrichtungen wie Bank, Post, Apotheke statt. Auch befindet sich dort die Gemeindeverwaltung. Schulen, Kindergärten und Sportanlagen konzentrieren sich im Umfeld des Zentrum Regensdorf, einzelne befinden sich aber auch in Watt und in Adlikon.

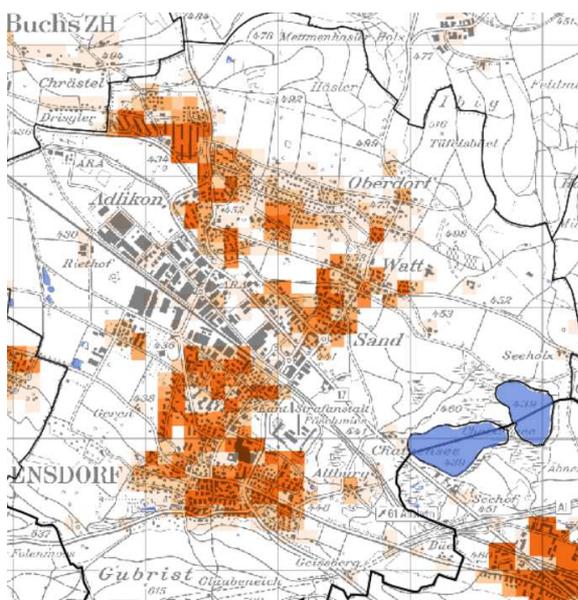
Die übrigen Ortsteile weisen nur vereinzelt Nahversorgungseinrichtungen wie Bäckereien oder kleinere Lebensmittelläden auf. Die alten Ortskerne Adlikon und Watt haben keine Versorgungsfunktion mehr. Hingegen sind in den Gewerbegebieten immer mehr Grossverteiler und Fachmärkte zu finden, zunehmend auch Tankstellenshops, die das Zentrum konkurrenzieren.

Regensdorf ist umgeben von verschiedenen Naherholungszonen (Chatzensee, Höggerberg, Käferberg).

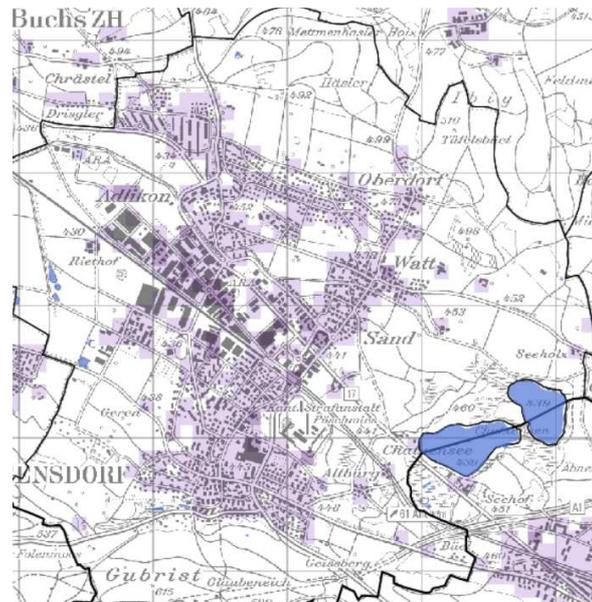


Abbildung 3:  
links: Göhner-Siedlung Sonnhalde,  
rechts: Alter Ortskern Regensdorf (Dällikerstrasse)

### Einwohner- und Beschäftigtendichten



Bevölkerungsdichte 2015



Beschäftigtendichte 2013

### Entwicklungsgebiete

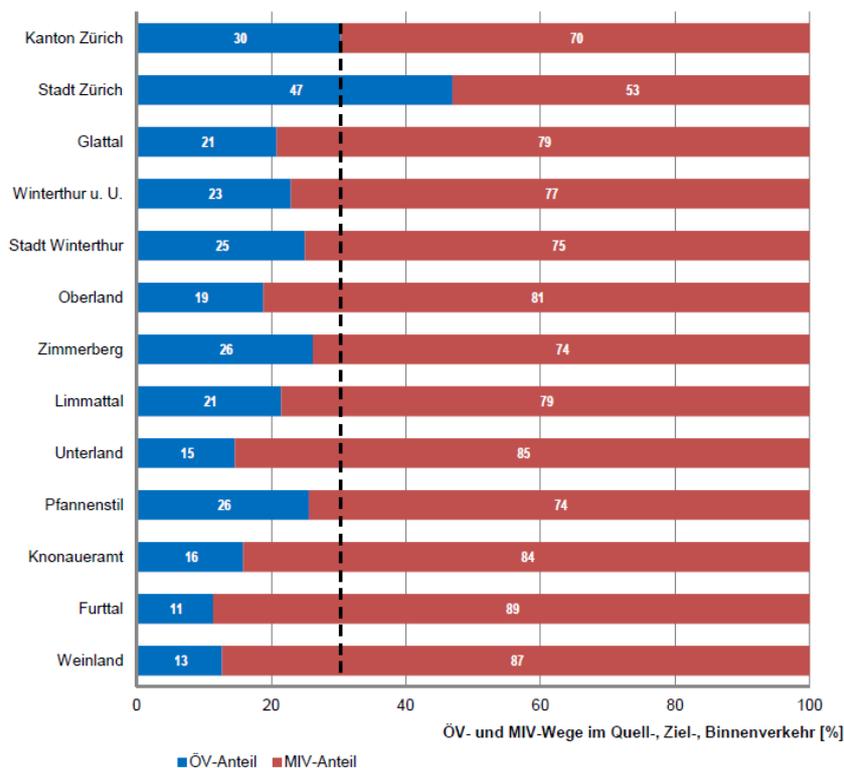
Das grösste Entwicklungsgebiet von Regensdorf befindet sich nördlich des Bahnhofs zwischen der Althard- und Wehntalerstrasse. Das Gebiet ist seit Mitte 2017 als Zentrumszone Bahnhof Nord A resp. B ausgeschieden. Die mögliche Ausnutzung entspricht einer Z8. Es sind zwischen 25% und 75% Wohnnutzungen zulässig.

Auch innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes gibt es noch grosses Verdichtungspotential. Die Gemeinde Regensdorf verfügt über zahlreiche unbebaute Flächen im Siedlungsgebiet sowohl in der Wohn- wie auch in der Industrie- und Gewerbezone. Teilweise bestehen Restriktionen gegenüber grösseren Verkaufsgeschäften.

Im kantonalen Richtplan ist zudem eine grosse Fläche westlich der Gewerbegebiete und nördlich der Bahn als langfristige Entwicklungsfläche eingetragen. Das Gebiet liegt heute ausserhalb der Bauzone, es ist im Regio-ROK als strategische Landreserve bezeichnet.

### 3.4 Mobilitätsverhalten

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 Gegensatz dazu sind 97% der Einwohner mit einer durchschnittlichen Distanz von 173m zur nächsten öV-Haltestelle sehr gut erschlossen.



Der Motorisierungsgrad ist 2015 mit 1,7 Fahrzeugen pro Haushalt sehr hoch.

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 der Nachweis zu erbringen ist, dass mindestens 60% des Neuverkehrs über öffentlichen Verkehr abgewickelt wird.

Da das öV-Angebot ist bereits heute sehr gut ist, ist eine Verschiebung des Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs nur über eine Beschränkung des Parkplatzangebotes und eine konsequente Bewirtschaftung zu erreichen. Deshalb werden für die Entwicklungsgebiete nördlich und südlich des Bahnhofes Regensdorf-Watt, aber auch bei allen anderen Gestaltungsplänen und Arealüberbauungen entsprechende Mobilitätskonzepte eingefordert.

### 3.5 Öffentlicher Verkehr

#### ÖV-Angebot und Haltestellen

Das ÖV-Angebot in Regensdorf besteht aus der S-Bahnlinie S6 (Uetikon - Zürich – Baden), welche im 30-Minuten-Takt verkehrt und während der Hauptverkehrszeiten mit der S21 zwischen Regensdorf und Zürich zu einem hinkenden Viertelstundentakt verdichtet wird, sowie den folgenden Buslinien:

- Adlikon b.R. Leematten — Regensdorf-Watt Bhf — Zentrum (Linie 451)
- Regensdorf Moosächer — Regensdorf-Watt Bhf — Zentrum (Linie 452)
- Adlikon b.R. Sonnhalde West — Regensdorf-Watt Bahnhof (Linie 453)
- Dielsdorf Bahnhof — Regensdorf-Watt Bahnhof (Linie 456)
- Buchs ZH Linde — Regensdorf-Watt Bahnhof — Zürich Frankental (Linie 485)
- Hüttikon — Regensdorf-Watt Bahnhof — Zürich Zehntenhausplatz (Linie 491)

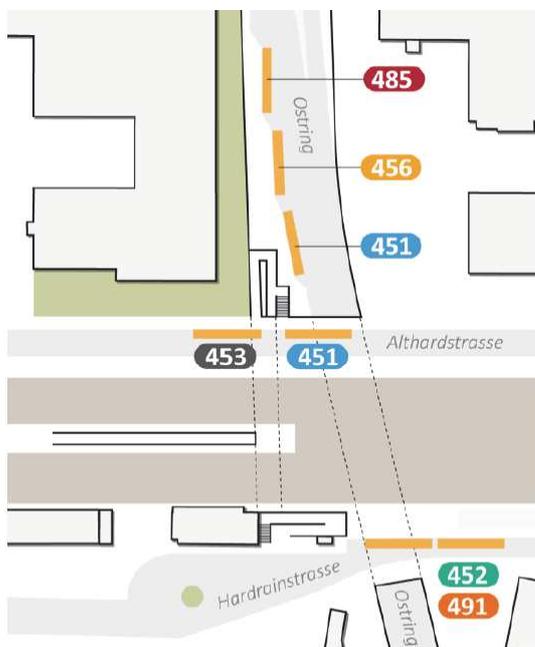


Abbildung 10:  
Übersicht Haltestellenanordnung Bahnhof Regensdorf-Watt

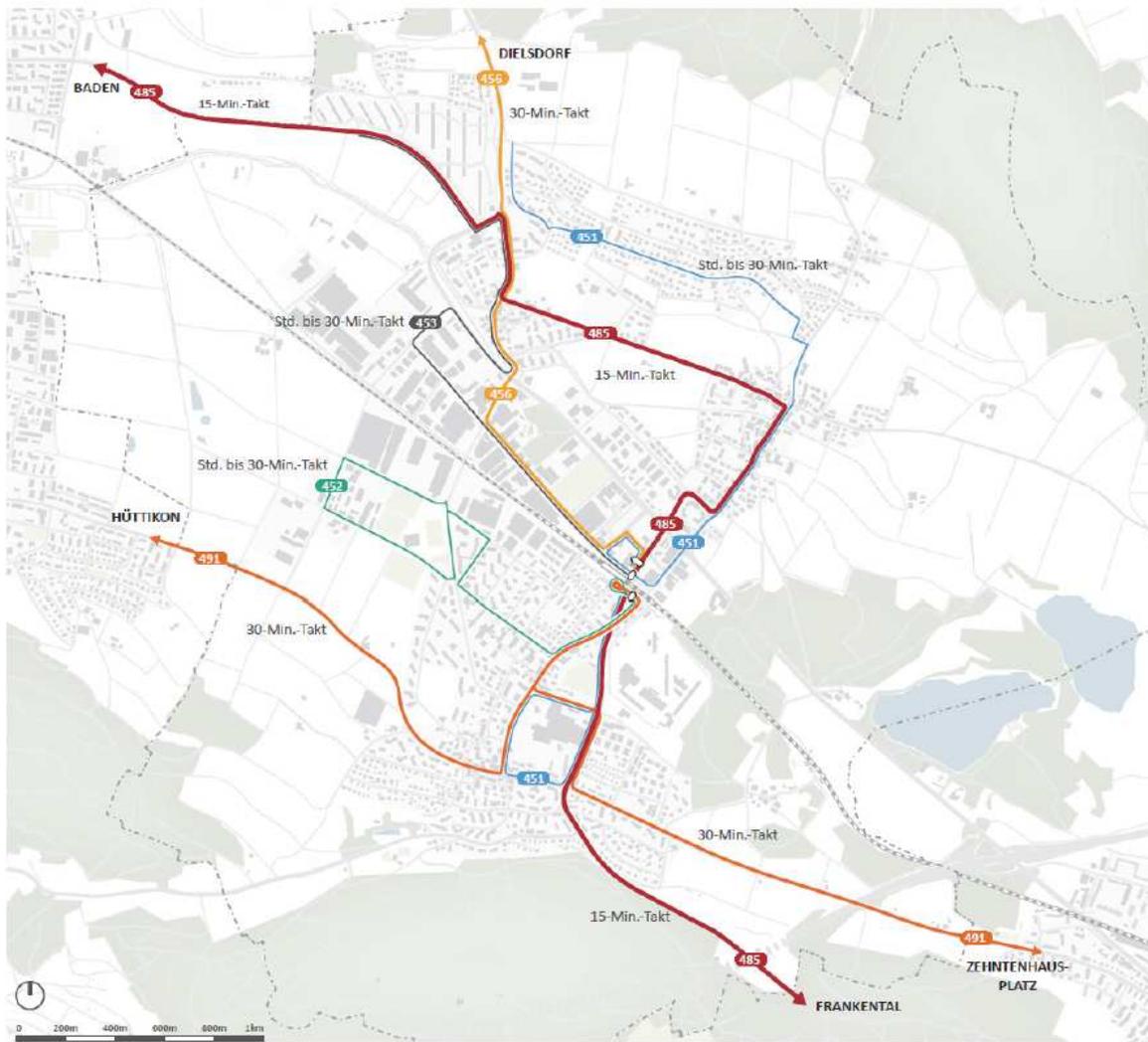


Abbildung 11:  
Übersicht Busnetz

### Erschliessungsqualität

Die ÖV-Güteklassen sind ein wichtiger Indikator für die Beurteilung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und zeigen die Qualität der ÖV-Erschliessung an einem bestimmten Standort auf. Sie ergibt sich aus der Art des Verkehrsmittels, dem Kursintervall und der Haltestellenkategorie. Die ÖV-Güteklassen sind wie folgt definiert:

- Güteklasse A: sehr gute Erschliessung
- Güteklasse B: gute Erschliessung
- Güteklasse C: mittelmässige Erschliessung
- Güteklasse D: geringe Erschliessung

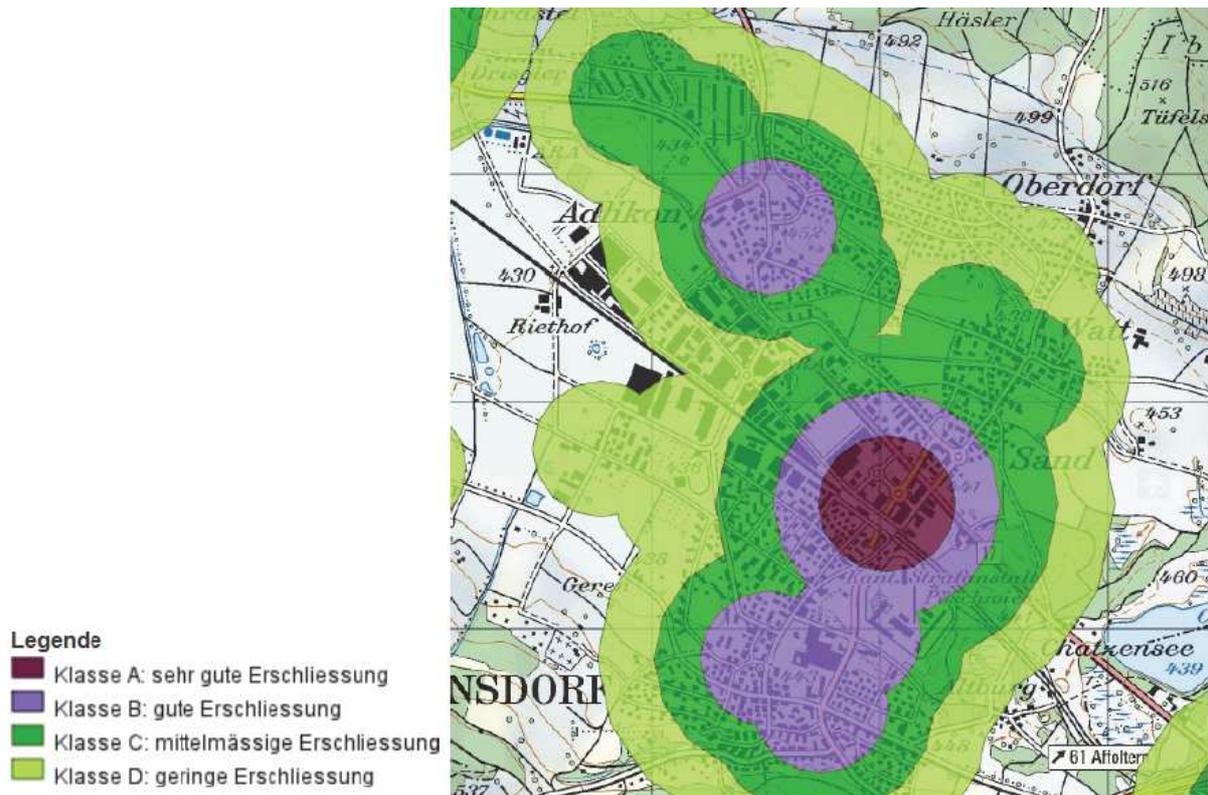


Abbildung 12:  
ÖV-Güteklassen  
(Quelle: map.geo.admin.ch)

Der Bahnhof Regensdorf-Watt bildet das Rückgrat des ÖV-Angebots. Diverse Buslinien übernehmen die Feinverteilung sowie Verbindungen in die Nachbargemeinden und in einzelne Stadtteile Zürichs. Es zeigt sich, dass die dichten Wohngebiete überall eine mittelmässige bis gute Erschliessung aufweisen, die schwierig zu erschliessenden Hanglagen lediglich eine geringe Erschliessungsgüte. Jedoch sind fast keine Erschliessungslücken zu finden. Allerdings liegen einzelne wichtige Bereiche (Teile Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord, Oberdorf, Industrie Rietli, Sportanlagen Wisacher) in der Güteklasse D, was angesichts der Bedeutung dieser Gebiete unbefriedigend ist.

Die Gewerbegebiete weisen sehr unterschiedliche Erschliessungsqualitäten auf, in Bahnhofsnähe ist die ÖV-Erschliessung sehr gut, ganz im Westen gering bis nicht vorhanden. Sie ist aufgrund der heute geringen Arbeitsplatzdichte in diesen Gebieten schwierig zu verbessern.

### 3.6 Motorisierter Individualverkehr

#### Strassennetz

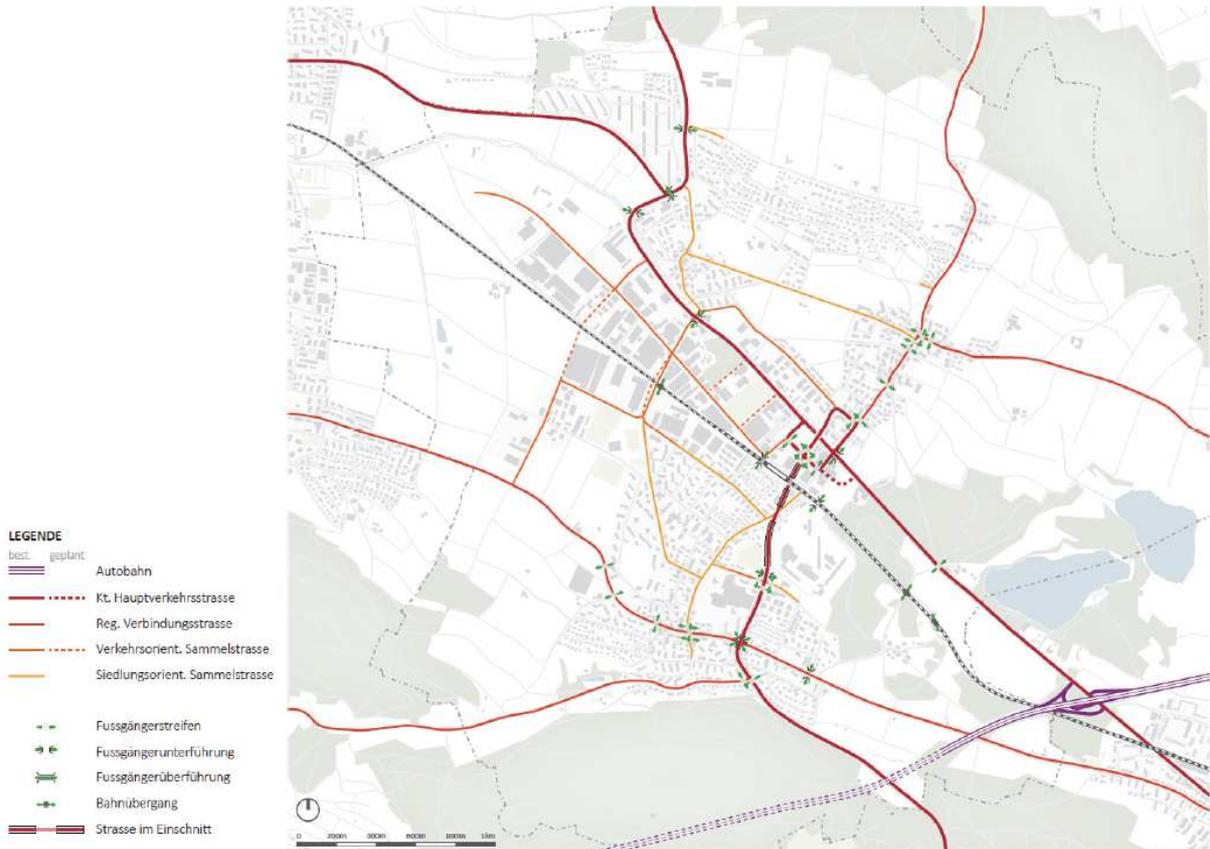


Abbildung 13:  
Übersicht Strassennetz und Querungsmöglichkeiten bei Haupt- und Verbindungsstrassen sowie der Bahnlinie für den Fuss- und Veloverkehr  
(Strassennetz gemäss Verkehrsplan 2008)

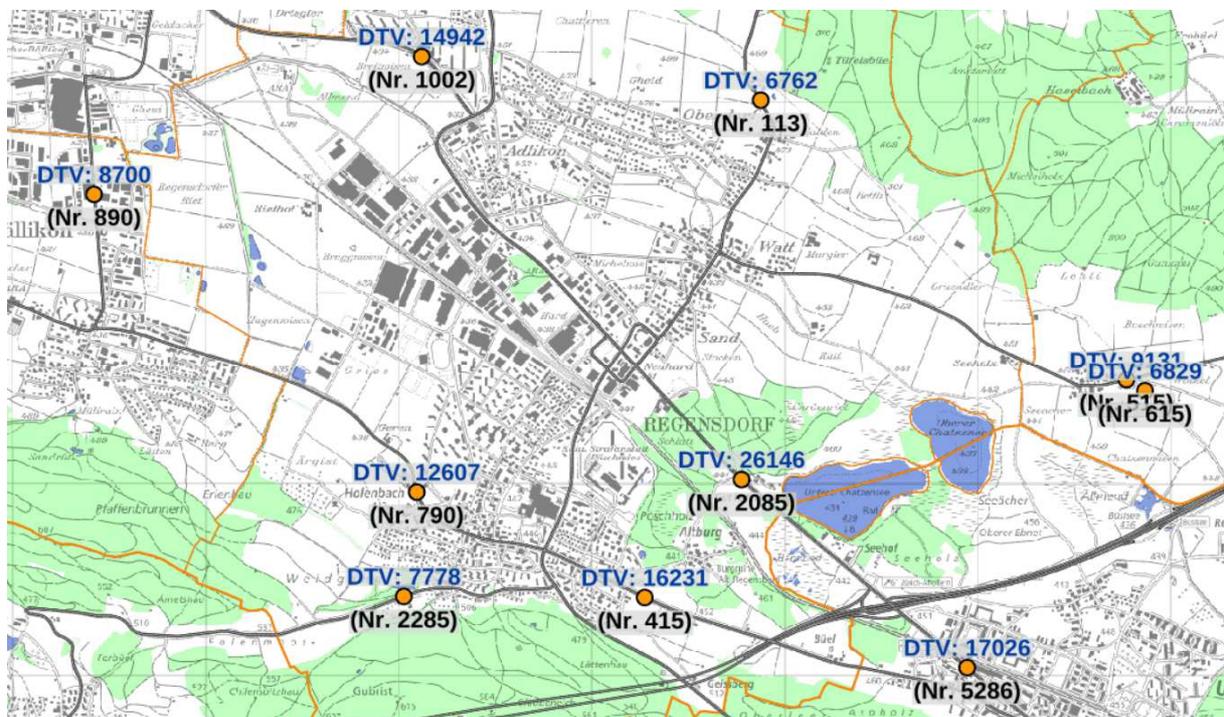
Zu den kantonalen Hauptverkehrsstrassen gehören die Wehntalerstrasse (Verbindung nach Affoltern und Dielsdorf), die Buchserstrasse (nach Buchs und Otelfingen) sowie der Ostring als Nord-Süd-Verbindung zwischen der Wehntalerstrasse und den südlichen Ortsteilen sowie als Verbindung in Richtung Höngg.

Regionale Verbindungsstrassen verbinden den südlichen Teil von Regensdorf mit Dällikon, Weiningen (Limmattal) und Affoltern. Weitere Verbindungsstrassen führen von Watt nach Rümlang und Niederhasli.



Abbildung 14:  
links: Ostring,  
rechts: Einmündung Buchser- in Wehntalerstrasse

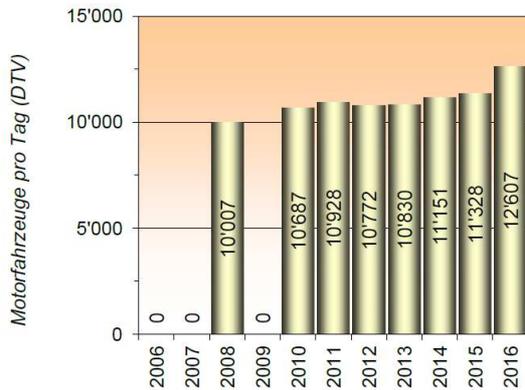
### Verkehrszahlen



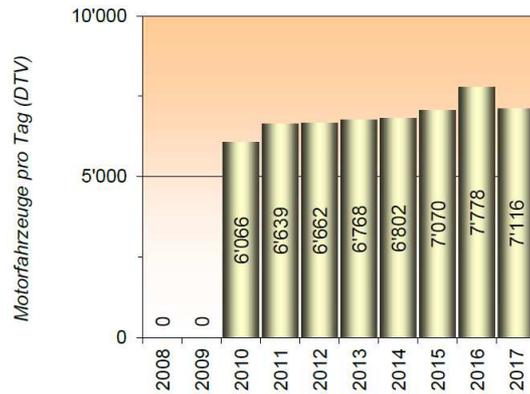
Quelle: [www.maps.zh.ch](http://www.maps.zh.ch)

Auf den kantonalen Durchgangsachsen im Gemeindegebiet Regensdorf befinden sich 5 permanente Messstellen, die den motorisierten Verkehr erfassen. Dabei zeigt sich, dass diese Strassen recht stark belastet sind. Insbesondere die zweispurige Wehntalerstrasse im Bereich des Katzenses liegt mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr DTV von 26'000 Fahrzeugen auch im kantonalen Vergleich weit vorne.

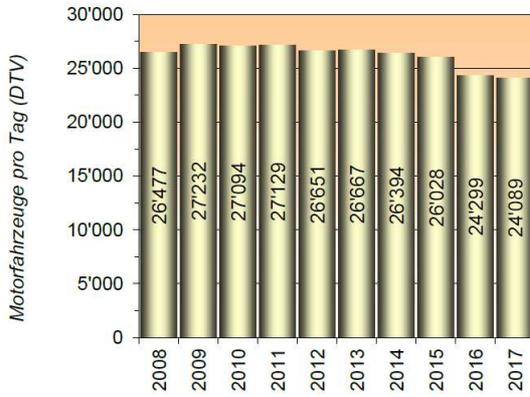
Neue Dällikerstrasse



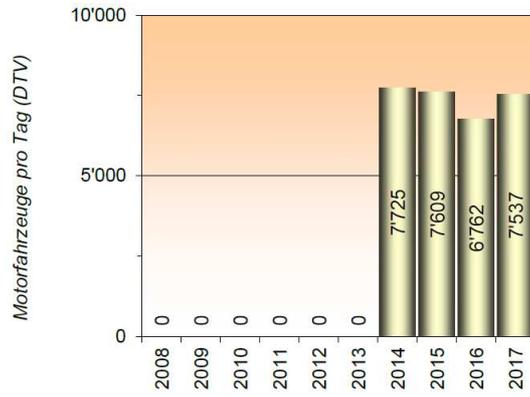
Weiningerstrasse



Wehntalerstrasse



Bucherstrasse



Wie die Verkehrszählungen zeigen, haben die Verkehrsmengen auf den Ost-West-Achsen (Neue Dällikerstrasse und Wehntalerstrasse) in den letzten Jahren kaum mehr zugenommen. Dies weist auf eine Sättigung dieser Strassen zumindest in den Stosszeiten hin. Der kapazitätsbegrenzende Knoten auf der Ost-West-Achse durch das Furttal ist der Nationalstrassenanschluss bei Zürich-Affoltern. Bei der Weininger- und der Bucherstrasse nahmen die Verkehrsmengen in den letzten Jahren nur noch gering zu.

### Ziel-, Quell- und Binnenverkehr

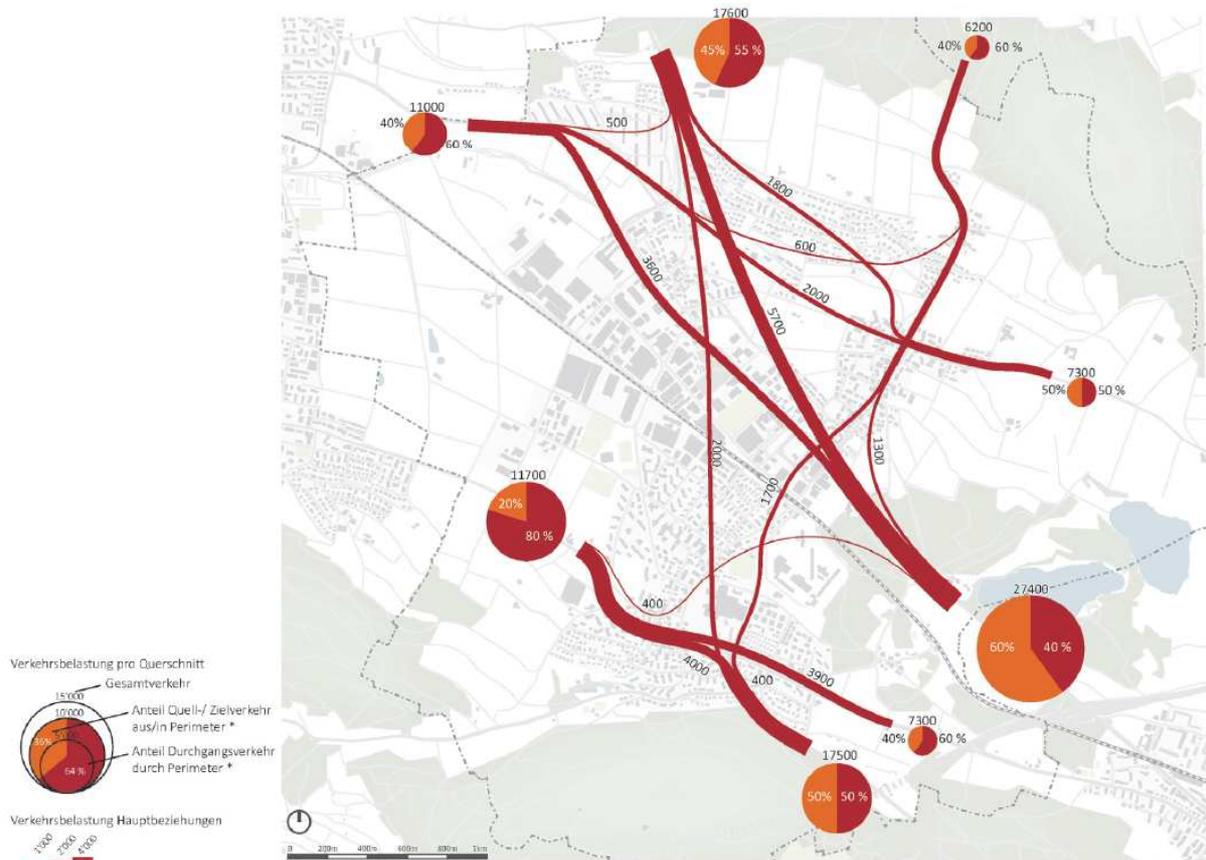


Abbildung 16:  
Spinnenauswertungen aus dem Kantonalen Verkehrsmodell  
(Datenquelle: KVMZH)

Auswertungen des kantonalen Verkehrsmodells zeigen, dass der Durchgangsverkehr je nach Achse zwischen 40 und 80% beträgt, wobei die Wehntalerstrasse stadteinwärts Richtung Affoltern den tiefsten Wert (40%) aufweist. Dies bedeutet, dass 60% des Verkehrs auf der Wehntalerstrasse in Richtung Zürich seine Quelle oder sein Ziel in Regensdorf hat.

Ein hoher Anteil Durchgangsverkehr besteht auf der Neuen Dällikerstrasse aus Richtung Dällikon in Richtung Zürich Affoltern und Zürich Höngg sowie auf der Dorfstrasse aus Richtung Niederhasli ebenfalls in Richtung Zürich Affoltern und Zürich Höngg.

### Parkierung

Das gemeindeweite Parkplatzangebot kann im Allgemeinen als gut und grosszügig bezeichnet werden.

Der Gemeinderat hat eine neue Verordnung über die Parkraumbewirtschaftung erarbeitet, welche am 13. Juni 2016 von der Gemeindeversammlung genehmigt wurde.

### Ziele der neuen Verordnung 2016

- Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Gebührenpflicht) auf öffentlichem Grund der Gemeinde Regensdorf

- Angebot für Parkkarten für die verschiedenen Anspruchsgruppen
- Möglichkeit für Anwohner, ihre Fahrzeuge unbeschränkt auf öffentlichem Grund zu parkieren
- Dauerparkierung durch Auswärtige in den Wohnquartieren unterbinden
- Einführung von Parkzonen, einheitliches und verständliches Parkierungs-System
- Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Natürliche Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren durch Markierung zusätzlicher Parkfelder - dies ohne teure bauliche Massnahmen

### 3.7 Fuss- und Veloverkehr

Die Topographie und Ausdehnung Regensdorfs bietet grösstenteils sehr gute Voraussetzungen für den Fuss- und insbesondere den Veloverkehr. Als grösste Hindernisse sind die Trennwirkungen von Bahnlinie und MIV-Hauptachsen zu bezeichnen.

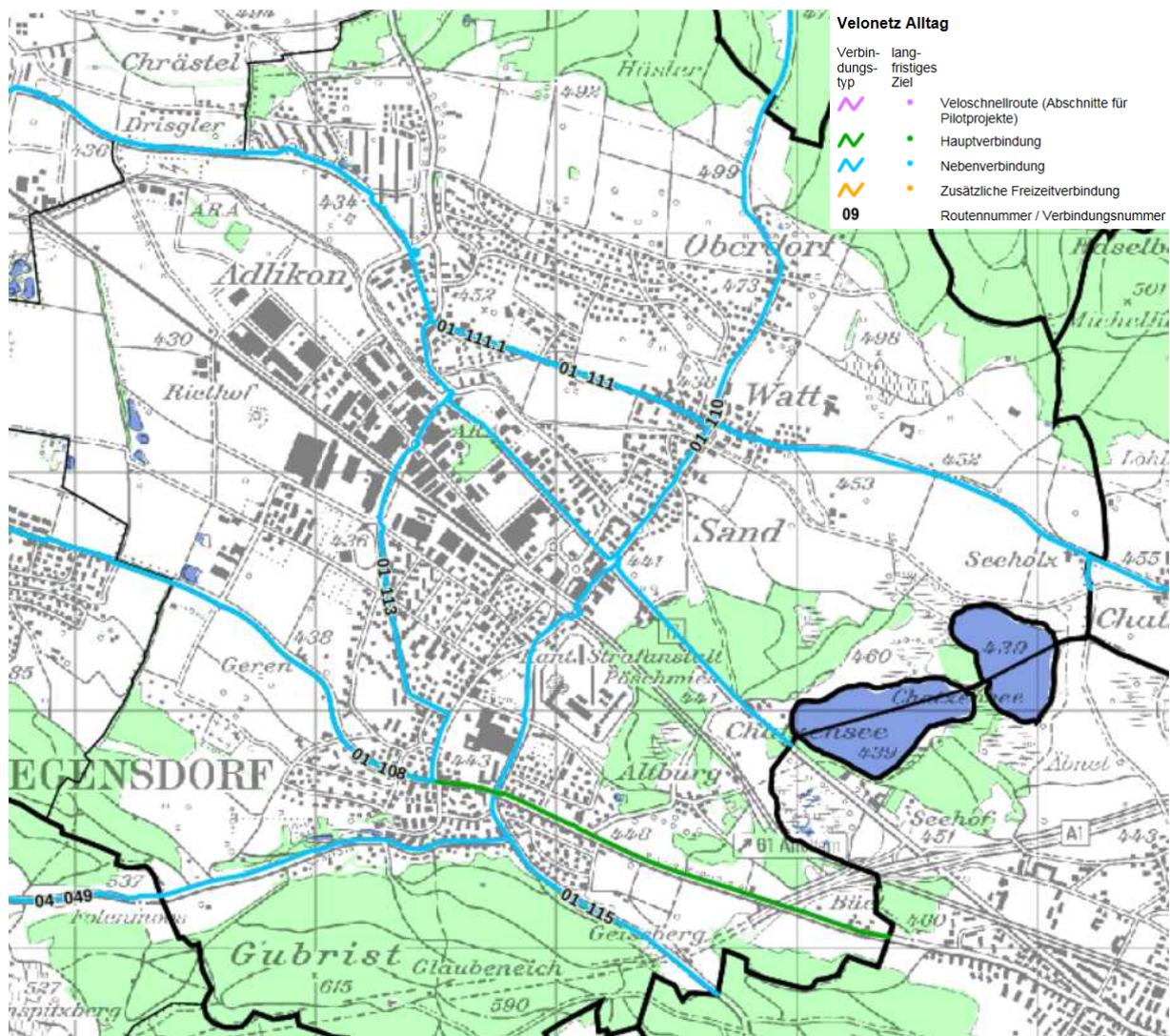




Abbildung 18:  
links: unterirdische Fussgängerführung beim Knoten Affolternstrasse / Ostring,  
rechts: fehlende Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr zwischen einzelnen Überbauung

### 3.8 SWOT-Analysen

In den folgenden SWOT-Analysen sind die wesentlichen Erkenntnisse zusammengefasst. Sie geben die Synthese der planerischen Aussensicht und der Sicht der lokalen Akteure wieder. Es gilt, Stärken zu erhalten, Schwächen zu minimieren, Chancen zu nutzen und Risiken zu vermeiden.

#### *Siedlung und Landschaft*

##### **Stärken**

- Verschiedene Erholungsgebiete (Chatzensee, umliegende Hügelketten) in unmittelbarer Nähe
- Freiflächen auch innerhalb Siedlungskörper
- Intakte alte Ortskerne

##### **Chancen**

- Aufwertung des Gebiets Industrie-Nord mit zunehmender Durchmischung
- Aufwertung des Bahnhofs, Schaffung eines öffentlichen Raums
- Aufwertung des Zentrumsbereichs
- Schaffung einer grösseren Verträglichkeit der MIV-Hauptachsen
- Potenzial für weitere räumliche Aufwertungen der Strassenräume ist vorhanden

##### **Schwächen**

- Alte Ortskerne sind wenig belebt
- Wenig Läden in Quartierzentren (Volg Watt), viele Einkaufseinrichtungen befinden sich in Gewerbegebieten
- Wenig dichte Gewerbegebiete mit Fachmärkten fördern MIV-Nutzung
- Grosser Anteil der Wege wird mit MIV zurückgelegt, negative Auswirkungen des Verkehrs, Lärm- und Luftbelastung sowie Trennwirkung entlang MIV-Hauptachsen

##### **Risiken**

- Weitere Entwicklung monofunktionaler Nutzungen

*MIV / Parkraum*

<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<p>Regional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nähe zu HLS-Anschluss, gute Erreichbarkeit</li> <li>• Funktionierende Verkehrssteuerung in Affoltern (Dosierung, Stadtentleerung)</li> </ul> <p>Kommunal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilweise verkehrsberuhigte Zonen in Wohnquartieren</li> </ul>	<p>Regional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Viel Durchgangsverkehr</li> <li>• Stetig zunehmender Verkehr auf Nord-Süd-Achse (Dielsdorf-Zürich), auf Wehntalerstrasse aufgrund hoher Sättigung keine weitere Zunahme</li> </ul> <p>Kommunal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stark belastete Wehntalerstrasse führt zu Rückstau in Spitzenzeiten</li> <li>• Durchgangs- und Schleichverkehr durch Wohnquartiere</li> <li>• Grosszügiges Parkplatzangebot, keine gezielte Bewirtschaftung</li> </ul>
<b>Chancen</b>	<b>Risiken</b>
<p>Regional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Ausbau der Nordumfahrung Zürich (Dritte Röhre Gubrist) ermöglicht flankierende Massnahmen zum Schutz / zur Entlastung der Wohnquartiere vor Zubringerverkehr</li> </ul> <p>Kommunal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweitung der verkehrsberuhigten Zonen</li> <li>• Vermehrte Steuerung der LSA-Knoten zur Verkehrsbeeinflussung</li> </ul>	<p>Regional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auswirkungen des Ausbaus der Nordumfahrung</li> </ul> <p>Kommunal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zunehmender Quell-/ Zielverkehr mit weiterer Siedlungsentwicklung</li> </ul>

*Öffentlicher Verkehr*

<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<p>Regional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauptbahnhof Zürich, Baden</li> <li>• Bussystem mit hohem Angebotsniveau verbindet Regensdorf mit umliegenden Gemeinden (Dielsdorf, Affoltern, Frankental, Dällikon, Buchs)</li> </ul> <p>Kommunal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dichtes Ortsbusnetz (auch für Arbeitsplatzschwerpunkte), attraktiver Takt während Hauptverkehrszeit</li> </ul>	<p>Kommunal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhofsumfeld, kein wirklicher Bahnhofplatz mit Busverknüpfung, verschiedene Haltepunkte mit geringer Attraktivität, fehlender öffentlicher Raum</li> <li>• Schwierig zu erschliessende, wenig dichte Wohngebiete in Hanglage sowie teilweise Gewerbegebiete</li> </ul>
<b>Chancen</b>	<b>Risiken</b>
<p>Regional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S-Bahn2 G Zürich (durchgehender regelmässiger 15-Minuten-Takt Zürich - Regensdorf)</li> </ul> <p>Kommunal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhaltestelle Regensdorf West</li> <li>• Aufwertung des Bahnhofsumfelds</li> </ul>	<p>Regional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abnehmende Betriebsstabilität durch vermehrtes Verkehrsaufkommen (auch durch zukünftige Siedlungsentwicklung)</li> <li>• Auswirkungen des Ausbaus der Nordumfahrung</li> </ul>

*Fuss- und Veloverkehr*

<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<p>Regional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehendes regionales Netz in erster Linie für den Freizeitverkehr</li> </ul> <p>Kommunal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzelne verkehrsberuhigte Zonen in Wohnquartieren</li> <li>• Relativ dichtes Wegenetz in Quartieren</li> <li>• Vielerorts sichere Querungen mit Unterführungen</li> <li>• Naherholungsgebiete liegen vor der «Haustüre» (z.B. Chatzensee) und sind mit Fuss- und Radverkehr gut erreichbar</li> </ul>	<p>Regional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fehlende Schnellverbindungen Veloverkehr</li> </ul> <p>Kommunal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Starke Trennwirkung der Hauptachsen und der Bahnlinie, wenig Querungsmöglichkeiten mit ungenügender Qualität (Höhenunterschied, Sicherheitsgefühl in Dunkelheit)</li> <li>• Mangelhafte Veloinfrastruktur auf Hauptachsen</li> <li>• Schleichverkehr des MIV auf Strassen mit Funktion als Fuss- und Velorouten</li> <li>• Ungenügendes Angebot und mangelhafte Ausgestaltung von Veloabstellanlagen</li> <li>• Teilweise fehlende Durchwegung zwischen neueren Überbauungen</li> <li>• Fehlende Netzelemente (Fuss- und Velonetz)</li> </ul>
<b>Chancen</b>	<b>Risiken</b>
<p>Kommunal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Grossteil des Gemeindegebiets ist relativ flach, gute Voraussetzung für eine Förderung des Velo- und Fussverkehrs</li> <li>• Die laufenden Entwicklungen um den Bahnhof und im Zentrum ermöglichen eine Verbesserung der Voraussetzungen für den Velo- und Fussverkehr (Durchmischung, Gestaltung Aussenräume, Durchwegung, Veloparkierung...)</li> </ul>	<p>Kommunal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zunehmende Verkehrsbelastung mit negativen Auswirkungen auf den Fuss- und Veloverkehr auf den betreffenden Strassen</li> </ul>

## 4 Verkehrspolitische Zielsetzungen

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:

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 Motorfahrzeugverkehrs 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 (Luft, Lärm)

## 5 Leitbild

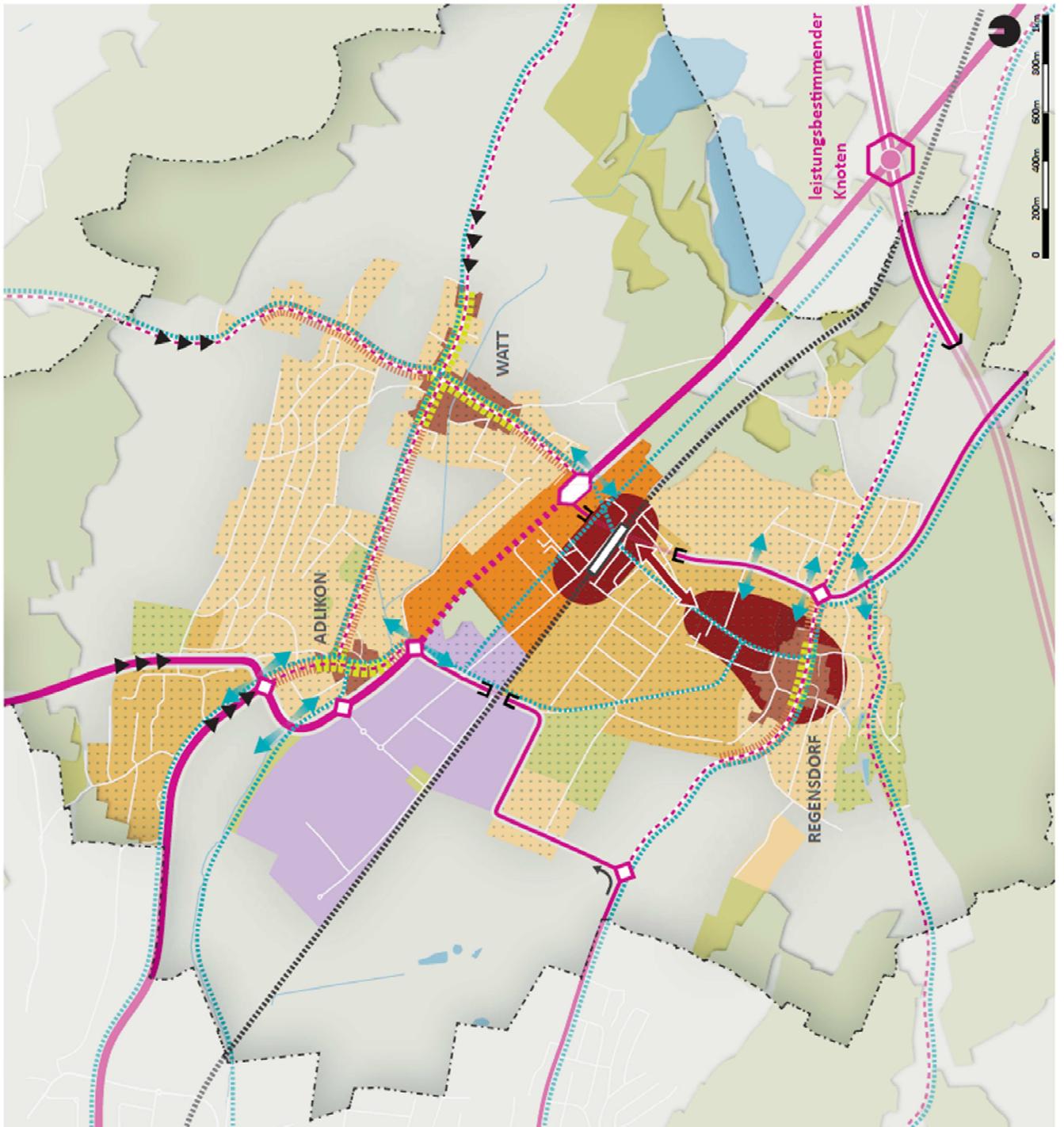
Das Leitbild bildet die Grundlage für die nachgelagerten Planungen der Gemeinde und dient als Führungsinstrument bei weiteren raumrelevanten Entscheidungen.

Das Leitbild besteht aus folgenden Teilen:

- Plan des Leitbilds
- Grundätze
- Handlungsfelder (Kapitel 6)

LEGENDE

- Strassen**
- Autobahn
  - Hauptachse
  - integriert gestaltete Hauptachse
  - Hauptverbindung
  - untergeordnete Verbindung
  - untergeordnete Strassen
- Betrieb**
- Dosierung
  - wichtiger Knoten mit Steuerung, bzw. Lenkung und Funktion
  - leistungsbestimmender Knoten
  - Durchfahrtswiderstand erhöhen
  - Aufwertung Strassenraum
  - verkehrsberuhigtes Siedlungsgebiet
- Siedlung**
- Kernzone
  - Zentrum (Mischnutzung)
  - Gebiet mit hoher Dichte (überwiegend Wohnen)
  - Gebiet mit mittlerer Dichte (überwiegend Wohnen)
  - Gebiet mit geringer Dichte (überwiegend Wohnen)
  - Gewerbegebiet
  - Freizeit- oder Erholungszone
- Fuss- und Veloverkehr**
- bedeutende Fuss- und Veloverkehrsachse
  - Durchlässigkeit erhöhen
- Orientierung**
- Gewässer
  - Wald
  - Bahnlinie mit Bahnhof
  - Gemeindegrenze



metron

Gemeinde Regensdorf

Leitbild Verkehr 2030

Übersichtsplan 1 : 15'000

17.13.074.01

13. November 2014 / di

## 5.1 Allgemeine Grundsätze

### *Abstimmung von Siedlung und Verkehr*

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung beeinflussen sich gegenseitig. Aufgrund dieser Wechselwirkungen muss die Verkehrs- und Siedlungsplanung gemeinsam und aufeinander abgestimmt erfolgen. Wichtige Aspekte in diesem Zusammenhang sind eine Verdichtung an zentralen, gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Standorten, eine hohe Bebauungsdichte und entsprechende Nutzungsmischung. Die Siedlungsstrukturen sind für den Fuss- und Veloverkehr durchlässig zu gestalten und die Bebauung soll Bezug nehmen auf den Strassenraum.

### *Nachhaltige Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung*

Bei der Verkehrs- und Infrastrukturplanung sind alle Aspekte der Nachhaltigkeit, Wirtschaft - Soziales - Umwelt, zu berücksichtigen. Mit einem wesensgerechten Einsatz der Verkehrsträger und einem effizienten Mitteleinsatz soll eine wirtschaftliche Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der gesamten Bevölkerung sowie der Unternehmen sichergestellt werden.

## 5.2 Spezifische Grundsätze

### *Verkehrslenkung auf die Wehntalerstrasse*

Um die Siedlungsgebiete von Regensdorf vom überkommunalen Durchgangsverkehr zu entlasten, soll der Motorfahrzeugverkehr auf der Wehntalerstrasse konzentriert werden. Dies erfordert einerseits ausreichende Kapazitäten auf dieser Achse und andererseits flankierende Massnahmen (erhöhter Durchfahrtswiderstand) auf den zu entlastenden Strassenabschnitten.

Die Kapazitäten der Wehntalerstrasse werden auf die Kapazitäten des Autobahnanschlusses Zürich Affoltern abgestimmt. Eine entsprechende Dosierung der Zuflüsse schon vor Regensdorf (Stauräume ausserhalb des Siedlungsgebiets) wird angestrebt, um die Verträglichkeit zu erhöhen, die Siedlungen vor Emissionen zu schützen und um Behinderungen des öffentlichen Verkehrs zu vermeiden.

### *Integrierte Wehntalerstrasse*

Die Wehntalerstrasse soll als Hauptachse mit entsprechenden Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden. Sie wird als integrierte Hauptverkehrsstrasse mit dichten und sicheren Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr betrieben und gestaltet.

### *Verkehrsberuhigung in Quartieren*

Die Quartiere sollen beruhigt und insbesondere vom Durchgangsverkehr frei gehalten werden. Mit betrieblichen und gestalterischen Massnahmen werden die Durchfahrtswiderstände für den Motorfahrzeugverkehr erhöht, eine Verstetigung und angemessene Geschwindigkeiten des Motorfahrzeugverkehrs erreicht und die Quartierzentren aufgewertet.

### *Bipolares Zentrum*

Das Zentrum von Regensdorf und das Entwicklungsgebiet beim Bahnhof werden als bipolares Zentrum entwickelt. Dementsprechend werden die Verbindung zwischen Bahnhof und Zentrum gestärkt

und die öffentlichen Räume inklusive der angrenzenden Bebauung (Erdgeschossnutzungen) aufgewertet und belebt.

#### *Vernetzung der Ortsteile*

Die Ortsteile der Gemeinde Regensdorf sollen für Fussgänger und Velofahrende gut miteinander vernetzt werden. Ein zweistufiges Veloverkehrsnetz (Schnell- und Freizeit-routen) sorgt für gute Voraussetzungen für unterschiedliche Nutzergruppen. Die bestehende Trennwirkung der Bahn und der Wehntalerstrasse wird reduziert, die wichtigen Hauptverkehrsstrassen für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet und die Siedlungsstrukturen durchlässig gestaltet.

#### *Bahnhof als attraktive Mobilitätsdrehscheibe*

Der Bahnhof soll als attraktive Mobilitätsdrehscheibe entwickelt und gestaltet werden. Die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn wird verbessert, der öffentliche Raum nördlich und südlich der Bahn aufgewertet (Bahnhofplatz) und attraktive Velo- und Fussverkehrsanlagen werden geschaffen.

## 6 Handlungsfelder

### 6.1 Strassennetz

#### Sinnvolle Massnahmen:

Wehntalerstrasse	Die Wehntalerstrasse ist im Teil zwischen Adlikerkreuzung und Sägerei Aecherli als innerstädtische 4-spurige Durchgangsstrasse mit lichtsignalgesteuerten Kreuzungen à Niveau auszugestalten. Damit die Wehntalerstrasse auf diesem Abschnitt die volle Leistungsfähigkeit erhalten kann, sind auf dem ganzen Gemeindegebiet Wehntalerstrasse und Buchserstrasse mittels Lichtsignalanlagen so zu steuern, dass es auf dem innerstädtischen Teil zu keinen Rückstaus kommt.
Ostring	Aus Lärmschutz- und städtebaulichen Gründen ist der Einschnitt zwischen Watterstrasse und Bahnhof Regensdorf-Watt zu überdecken. Längerfristig ist die Ostringbrücke durch eine Kreuzung à Niveau mit einer Lichtsignalanlage zu ersetzen.
Ortskern Watt	Die beiden Durchgangsachsen Niederhasli- /Dorfstrasse und Rümlanger- /Unterdorfstrasse sind wenn möglich mit Tempo 30 und weiteren baulichen Massnahmen zu beruhigen.
Übrige Achsen	Auf den übrigen kantonalen Durchgangsachsen soll auf den Abschnitten innerorts Tempo 50 gelten, wobei zusätzlich - wo nötig und gestalterisch vertretbar - Lärmschutzmassnahmen getroffen werden müssen.

Alle diese Massnahmen müssen zusammen mit dem kantonalen Amt für Verkehr und weiteren kantonalen Amtsstellen geplant und umgesetzt werden.

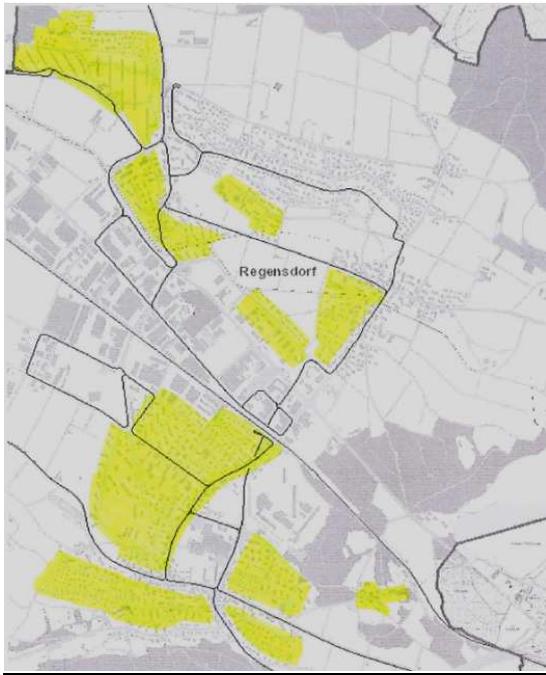
### 6.2 Kommunales Strassennetz

Grundsatz: Reine Wohnquartiere sind vom Durchgangsverkehr zu entlasten und wo sinnvoll sind Tempo 30 Zonen einzurichten.

#### 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 (in Prüfung)



Mit der schrittweisen Umsetzung dieser Tempo 30 Zellen kann die Wohnqualität in den betreffenden Quartieren angehoben und die Lärmbelastung deutlich reduziert werden.

#### MIV-freie Furttalpromenade:

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Entwicklungskonzeptes Bahnhof Nord entsteht eine neue Erschliessungsachse gänzlich ohne motorisierten Individualverkehr, die zu einer bisher nicht vorhandenen neuen Siedlungsqualität führen wird.

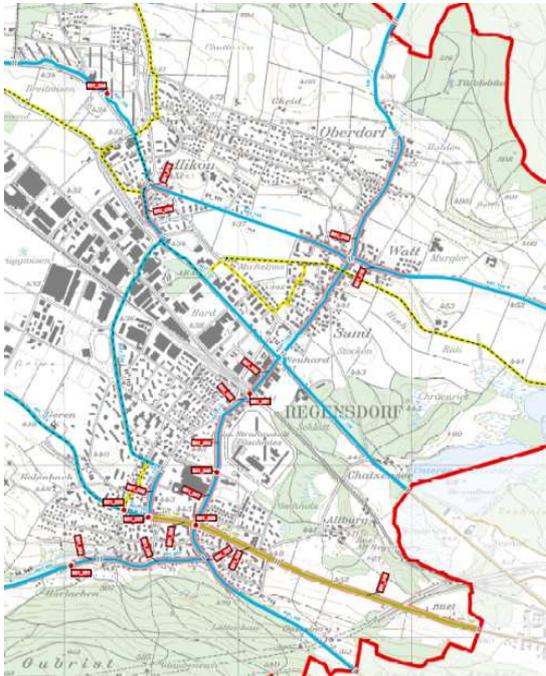
### **6.3 Langsamverkehr, Rad- und Fusswegnetz**

Mit dem kantonalen Velonetzplan und den darin vorgesehenen Massnahmen liegt ein ausgezeichnetes übergeordnetes Radwegkonzept für Regensdorf vor. Dieses gilt es nun mit kommunalen Radwegen zu ergänzen und gesamthaft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich umzusetzen, wobei sich jedoch besonders in Watt entlang der Hauptverkehrsachsen wegen der engen Platzverhältnisse die Umsetzung sehr schwierig erweist.

Auf dem kommunalen Radwegnetz besteht eine wichtige Lücke im Gebiet Trockenloo, die geschlossen werden muss. Im Weiteren sind kleinere Lücken zu beheben und bestehende Routen besser zu signalisieren.

Von besonderer Bedeutung ist die Verknüpfung des übergeordneten Radwegnetzes mit dem Bahnhof und dem neuen Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord. Wichtigste neue Verbindung ist hier der neue

kombinierte Rad-/Gehweg von der Adlikerkreuzung durch das Hardhölzli entlang der zukünftigen Furttalpromenade bis zum Gut Katzensee. Da die Rolle des Fahrrades als Zubringer zum öffentlichen Verkehr immer wichtiger wird, müssen rund um den Bahnhof Regensdorf-Watt ca. 2'000 Veloabstellplätze erstellt werden.



### Ausbildung der Infrastruktur für den Radverkehr

Grundsätzlich ist die Ausgestaltung der Radinfrastruktur einerseits abhängig von der Geschwindigkeit des MIV andererseits von der Verkehrsmenge DTV auf dem betreffenden Strassenabschnitt. Ideal wäre eine bauliche Trennung der Radwege von der Strasse, doch ist dies aus Platzgründen und wegen der hohen Kosten in Regensdorf oftmals nicht möglich. Eine Hilfestellung beim Entscheid für die Ausgestaltung liefert die folgende Darstellung:

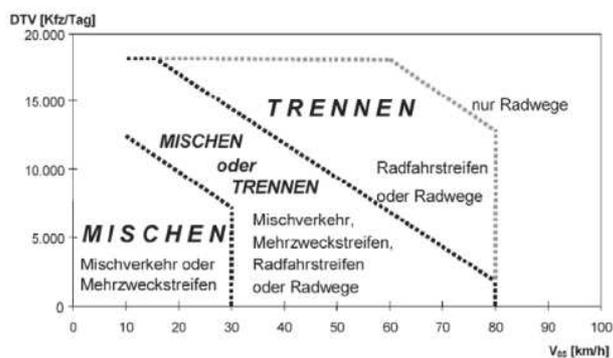


Abbildung 3:  
Je höher die Verkehrsbelastungen und die Fahrgeschwindigkeiten, desto eher sollte der Radverkehr getrennt vom Mfz-Verkehr geführt werden (Quelle RVS)

## 6.4 Öffentlicher Verkehr

Die Erfahrung mit bereits realisierten Verdichtungsprojekten im Kanton Zürich zeigt deutlich, dass immer mehr Haushalte auf ein eigenes Auto verzichten, wenn sie in einem durchmischten Umfeld mit guter öV-Erschliessung, einem umfassenden Dienstleistungsangebot für den täglichen Gebrauch sowie attraktiven öffentlichen Räumen und nur noch beschränkt verfügbarem Parkplatzangebot leben. Diesen Umstand gilt es bei den anstehenden grossen Entwicklungsprojekten in Regensdorf zu nutzen. Insbesondere bei der Umsetzung der Entwicklungsplanung Bahnhof Nord müssen bei den Gestaltungsplänen Mobilitätskonzepte erstellt und deren Einhaltung regelmässig überprüft werden.

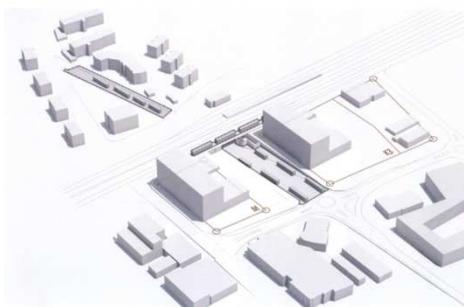
### Haltestelle Regensdorf Industrie

Im Kantonalen Richtplan ist bei der Bahnunterführung Adlikerstrasse eine neue Haltestelle „Regensdorf Industrie“ aufgeführt. Diese Haltestelle liegt sowohl aus verkehrsplanerischer Sicht wie auch aus betrieblichen Gründen zu nahe am Bahnhof Regensdorf-Watt und müsste weiter in Richtung Buchs zur Allmend verschoben werden. Die Realisierung dieser Haltestelle macht allenfalls bei der Einzonung der Reservezone Sinn, wenn in diesem Gebiet eine hohe Arbeitsplatzdichte vorgesehen ist. Zur Zeit ist jedoch noch unklar, in welche Richtung die Entwicklung hier laufen wird.

Bei einer konsequenten Umsetzung der Überlegungen aus dem langfristigen Entwicklungskonzept LARES des Kantones macht der Doppelspurausbau der Furttallinie für den Personenverkehr über Regensdorf hinaus planerisch keinen Sinn. Sollte jedoch eine Haltestelle „Industrie Regensdorf“ realisiert werden, ist der Doppelspurausbau bis hierhin sowohl aus verkehrlichen wie auch betrieblichen Gründen sinnvoll und daher anzustreben.

### Entwicklung der Infrastrukturen des öffentlichen Busverkehrs am Bahnhof Regensdorf-Watt

Im Rahmen einer Planungsstudie hat sich das Planungsbüro SNZ unter der Leitung einer Begleitgruppe von Vertretern der Verkehrsunternehmungen, des ZVV und des Amtes für Verkehr mit der Masterplanung für die Weiterentwicklung der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs beschäftigt. Ein besonderes Augenmerk lag dabei einerseits bei der Schaffung eines adäquaten Mobilitätshubs zur Abwicklung des grossen zukünftigen Mehrverkehrs auf den öffentlichen Verkehrsträgern. Andererseits ging es aber auch darum, im Zusammenhang mit der Entwicklungsplanung Bahnhof Nord eine finanzierbare Lösung für die Haltestellenanordnung des Busverkehrs zu finden und die Möglichkeiten für die Auslagerung des Güterverkehrs in die Allmend zu prüfen. Auf diese Weise werden die Voraussetzungen geschaffen, um schrittweise auch das Gebiet südlich der Bahnanlagen zu einer Zentrumszone zu entwickeln. Im Rahmen dieser Arbeiten hat sich gezeigt, dass die bisherige Aufteilung der Bushaltekanten auf drei Standorte auch längerfristig die optimale Lösung darstellt. Diese Bestvariante wurde dem Masterplan öV-Infrastruktur Bahnhof Nord zu Grunde gelegt.



Diese Lösung ermöglicht den Verzicht auf die sehr teure und städtebaulich problematische neue Busunterführung in der Verlängerung der Watterstrasse und kann etappenweise realisiert werden, ohne die weitere Entwicklung beidseits der Bahngleise zu präjudizieren. Insbesondere kann bei einer späteren schrittweisen Verlegung der Güterverkehrsinfrastruktur in das Industriegebiet Rietli der Bahnhofplatz erweitert und für

eine angemessene Bebauung genutzt werden.

Nachteil dieser Lösung ist die schwierige Gestaltung des nördlichen Bushofes beidseits des Ostringes in Tieflage, die eine kundenfreundliche und attraktive Aufenthaltsqualität erschwert.

#### Perronanlagen der S-Bahn im Bahnhof Regensdorf-Watt

Bereits heute genügen die Perronanlagen des Bahnhofes Regensdorf-Watt den Anforderungen nicht mehr. Die Perrons können nur mit 200 Meter 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 300 Meter 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.

#### Buserschliessung Altburg

Für die Erschliessung des Weilers Altburg mit öffentlichem Verkehr ist der Bau einer Buswendeschleife notwendig. Dafür liegt ein ausführungsfähiges und durch die Gemeindeversammlung vom 9. Dezember 2013 genehmigtes Projekt vor, welches kurzfristig realisiert werden kann, sobald sich eine betrieblich sinnvolle Lösung für diesen neuen Ast des Busnetzes ergibt.

## **6.5 Ruhender Verkehr**

#### Längerfristige Strategie zur Veränderung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs

Wie im Abschnitt über den öffentlichen Verkehr bereits ausgeführt, ist der Motorisierungsgrad mit über 1,7 Fahrzeugen pro Haushalt sehr hoch, was mit nur 9% öV-Anteil zu einem entsprechend geringen Modalsplit beim Gesamtverkehrsaufkommen führt.

Längerfristig kann nur über die Anzahl Parkplätze sowohl auf öffentlichem wie auch privatem Grund eine Veränderung bewirkt werden. Dabei leisten Mobilitätskonzepte einen guten Dienst, weshalb diese besonders bei Gestaltungsplänen und Arealüberbauungen eingefordert werden sollten. Dazu ist eine klare Richtlinie für die Beurteilung des Aspektes Mobilität bei der Festsetzung der Gestaltungspläne notwendig. Eine besondere Bedeutung hat dies in den Entwicklungsgebieten rund um den Bahnhof Regensdorf-Watt. Hier ist in einer ersten Phase ein übergeordnetes Mobilitätskonzept für das ganze Entwicklungsgebiet zu entwerfen, auf dessen Basis die durch die einzelnen Grundeigentümer eingegebenen Mobilitätskonzepte auf den einzelnen Baufeldern im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens zu überprüfen sind.

Mobilitätskonzepte müssen mit einem wirksamen Controlling ergänzt werden. Wichtig ist, dass dabei der Nachweis zur Einhaltung der Wirkung des Mobilitätskonzeptes bei den Grundeigentümern liegt.



## 7 Infrastrukturprojekte im Rahmen des Agglomerationsprogrammes

Derzeit profitiert das Furttal und insbesondere Regensdorf noch nicht vom Agglomerationsprogramm des Bundes weil derzeit weder die erforderliche Gesamtverkehrsplanung noch realisierungsreife Projekte vorliegen. Dies wird sich jetzt ändern, indem grosse Entwicklungsplanungen wie Bahnhof Nord inzwischen soweit fortgeschritten sind, dass konkrete Projekte nun bis zur Eingabereife vorangetrieben werden können. Für die 4. Generation des Agglomerationsprogrammes müssen bis Mitte 2018 erweiterte Vorprojekte mit einer Kostenschätzung +/- 15% vorliegen, die zwischen 2022 und 2025 realisiert werden können. Dies trifft auf wichtige Infrastrukturprojekte in Regensdorf zu.

### Ostringüberdeckung und Bushof Süd (kommunales Projekt mit kantonaler Beteiligung)

Der Ostringeinschnitt zwischen Watterstrasse und Bahnhof Regensdorf-Watt wird überdeckt und darauf 4 neue Bushaltekanten eingerichtet. Damit verbessert sich einerseits die städtebauliche Situation, andererseits wird die Lärmsituation in diesem Bereich gelöst und es wird eine angemessene Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr geschaffen.

### Bushof Bahnhof Nord beidseits des Ostringes (kantonales Projekt)

Auf der Nordseite der Gleisanlagen werden beidseits entlang des Ostringes je drei Bushaltekanten eingerichtet. Um eine angenehme Aufenthaltsqualität zu erreichen, werden bezüglich der Ausgestaltung hohe Anforderungen gestellt. In diesem Zusammenhang ist auch die Zugänglichkeit der S-Bahn Perronanlagen von den östlichen Haltekanten aus zu prüfen. Minimal ist ein neuer Fussgängerübergang über den Ostring in die bestehende Personenunterführung im Westen zu erstellen. Optional ist eine zusätzliche Personenunterführung im Zusammenhang mit der zukünftigen Perronverlängerung und -umgestaltung zu prüfen.

### Bau der Spange Althardstrasse (kommunales Projekt)

Für die Erschliessung des Entwicklungsgebietes Bahnhof Nord ist der Bau einer neuen Spange als Verlängerung der bestehenden Althardstrasse entlang den Bahngleisen bis zur Wehntalerstrasse im Bereich der Sägerei Aecherli vorgesehen, damit die Erschliessung der neuen dichten Bebauung sichergestellt werden kann.

### Ausbau Rad-/Fussgängerunterführung SBB Watterstrasse (kantonales Projekt)

Im kantonalen Velonetzplan ist der Ausbau der bestehenden Unterführung bei der Watterstrasse als kantonale Veloroute vorgesehen. Entsprechend wird im Rahmen von Tempo 30 auf der oberen Watterstrasse einseitig ein kombinierter Rad-/Gehweg zwischen Unterführung und Ostring erstellt.

### Umgestaltung Wehntalerstrasse (kantonales Projekt)

Durch das neue Verkehrskonzept Bahnhof Nord mit einer MIV-freien zentralen Achse muss die Wehntalerstrasse zwischen Ostringbrücke und der Sägerei Aecherli umgestaltet, die

Kreuzungen Dorfstrasse mit entsprechenden Abbiegespuren und einer Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung ausgebaut sowie die neue Einmündung der Spange Althardstrasse erstellt werden. In einer späteren Phase ist auch der Knoten Ostring / Wehntalerstrasse umzugestalten und à Niveau mit einer Lichtsignalanlage auszuführen.

#### Kombinierter Rad-/Gehweg in Furttalpromenade (kommunales/kantonales Projekt)

Im regionalen Richtplan ist eine neue regionale Radverbindung zwischen der Kreuzung Adlikerstrasse und dem Gut Katzensee eingetragen, welche auf der Furttalpromenade durch das Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord geführt wird.

#### Veloabstellanlagen rund um den Bahnhof Regensdorf-Watt

Im Zusammenhang mit der Planung des Langsamverkehrskonzeptes hat sich gezeigt, dass die Veloparkierung rund um den Bahnhof schrittweise ausgebaut werden muss. Nach Schätzung des Amtes für Verkehr werden insgesamt rund 1'000 bis 2'000 Veloabstellplätze benötigt.

## **8 Massnahmenblätter**

Die Massnahmenblätter dienen dem Gemeinderat als dynamisches Instrument und werden bei neuen Entwicklungen angepasst, ohne dass dies eine Änderung des Gesamtverkehrskonzepts zur Folge hat.

## Anhang

### Inhaltsverzeichnis Massnahmenblätter (Stand Februar 2018)

#### Strassenumgestaltung

1. Trockenloostrasse
2. Wehntalerstrasse (Abschnitt Hardhölzli – Aecherli)
3. Althardstrasse (Coop bis Neuhardstrasse)
4. Furttalpromenade / Ostringbrücke
5. Ausbau Velo-/ Fussgängerunterführung SBB Watterstrasse
6. Affolternstrasse (Affolternstrasse 50 –Hönggerstrasse/ Ostring)
7. Affolternstrasse (Abschnitt Ostring/Hönggerstrasse bis Autobahn)
8. Kreuzung Ostring / Affolternstrasse
9. Kreuzung Ostring / Roosstrasse
10. Weiningerstrasse
11. Dorfstrasse (Abschnitt Rümlanger-/ Unterdorfstrasse – Ostring)
12. Altburgstrasse
13. Rümlangerstrasse
14. Unterdorfstrasse
15. Niederhaslistrasse
16. Watterkreuzung
17. Wehntalerstrasse (Ortskern Adlikon)
18. Büelstrasse
19. Tannholzstrasse
20. Radweg Breitackerweg
21. Feldstrasse
22. Radweg Sonnhalde

#### Tempo 30

1. Watterstrasse (in Arbeit)
2. Sonnhalde(in Arbeit)
3. Obstgarten(in Arbeit)
4. Langfurren(in Arbeit)

#### Projekte öffentlicher Verkehr

1. Bushaltestellen Ostringüberdeckung Süd(in Arbeit)
2. Bushaltestellen Ostring tief(in Arbeit)
3. Bushaltestellen Zentrum Regensdorf(in Arbeit)
4. Buswendeschlaufe Altburg (von GV zur Ausführung genehmigtes Projekt liegt vor)
5. Perronausbau Bahnhof Regensdorf-Watt für 300m-Züge(in Arbeit)
6. Veloabstellanlagen rund um Bahnhof Regensdorf-Watt(in Arbeit)
7. S-Bahnhaltestelle Industrie Regensdorf(in Arbeit)

#### Güterverkehr

1. Verlegung Güterfreiverlad(in Arbeit)

2. Verlegung und neuer Anschluss Industriegleis Allmend(in Arbeit)
3. Bahn- und Strassenanschluss Industrie-Entwicklungsgebiet Rietli(in Arbeit)