

Kommunaler Verkehrsplan

Bericht zu den Einwendungen

Vom Gemeinderat beschlossen am 16. Januar 2018

Der Präsident:

Der Schreiber:

Datum: 16. Januar 2018

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
2.	Öffentliche Auflage	3
2.1.	Trockenloostrasse	3
2.2.	Umsteigehaltestelle Regensdorf Bahnhof	5
3.	Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger	6
3.1.	Zürcher Planungsgruppe Furttal ZPF	6
3.2.	Gemeinden	11
3.3.	Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU	14
4.	Kantonale Vorprüfung	16

1. Einleitung

Das Zürcher Planungs- und Baugesetz PBG sieht für die Richt- und Nutzungsplanung umfangreiche Mitwirkungsrechte vor. Nach §7 PBG sind die nach- und nebengeordneten Planungsträger bei der Aufstellung und Änderung der Richt- und Nutzungsplanung rechtzeitig anzuhören. Die Pläne sind vor der Festsetzung öffentlich aufzulegen. Innert 60 Tagen nach der Bekanntmachung kann sich jedermann bei der die Auflage verfügenden Instanz zum Planinhalt äussern. Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird gesamthaft bei der Planfestsetzung entschieden. Hernach stehen die Pläne und die Stellungnahme zu den nicht berücksichtigten Einwendungen zur Einsichtnahme offen.

Die Gemeinde Regensdorf hat den Entwurf des Verkehrsplans zudem dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht; dieser hat mit Datum vom 3. Oktober 2017 der Gemeinde einen umfangreichen Vorprüfungsbericht zugestellt.

Der vorliegende Bericht zu den Einwendungen fasst alle eingegangenen Stellungnahmen sowie die Stellungnahme zu den einzelnen Anträgen und Empfehlungen zusammen.

2. Öffentliche Auflage

In der Zeit vom 28. Juli bis 29. September 2017 wurden der Verkehrsplan und das Gesamtverkehrskonzept öffentlich aufgelegt. Insgesamt gingen sechs Stellungnahmen ein. Der Gemeinderat hat diese an der Sitzung vom 16. Januar 2018 beraten und seine Stellungnahme dazu verabschiedet.

2.1. Trockenloostrasse

Antragsteller: Esther Karli

Anträge: Einrichtung eines Rechtsabbiegeverbots Trockenloostrasse-Rest. Furtbächli, Wehntalerstrasse sowie einer Tempo 30-Zone Trockenloostrasse

Begründung: Schutz der Anwohnenden vor Verkehrslärm

Stellungnahme: Wird teilweise berücksichtigt
Die Trockenloostrasse sammelt den Verkehr der angrenzenden Gewerbezone und der Wohnzone mit Gewerbeerleichterung, sie ist in einem längeren Abschnitt nur einseitig, teilweise gar nicht bebaut. Angesichts der Nutzungen, des geraden Verlaufs ist die Trockenloostrasse für Tempo 30 ungeeignet.
Die Frage des Linksabbiegeverbots ist nicht Gegenstand des

Verkehrsplans. Die Gemeinde lässt zurzeit zusammen mit dem kantonalen Amt für Verkehr (AFV) ein Gesamterschliessungskonzept Bahnhof Nord erarbeiten. Diese Massnahme wird dabei auch geprüft werden.

Antragsteller: R. Anderegg

Anträge: Auf der Trockenloostrasse soll ein Veloweg markiert werden, ohne die Parkplätze zu reduzieren; auf ein Einbahnregime in der Trockenloostrasse und ein Linksabbiegeverbot vom Ostring in die Trockenloostrasse seien zu verzichten.

Begründung: Parkplätze verlangsamen den Verkehrsfluss und dienen damit der Verkehrssicherheit, ein Einbahnregime führt zu einer unerwünschten Mehrbelastung der Wehntalerstrasse und entlastet den Ortskern Adlikon nur gering, ein Linksabbiegeverbot aus dem Ostring in die Trockenloostrasse allein ist wirkungslos, allenfalls sollte ein Kreisell geprüft werden.

Stellungnahme: Teilweise Berücksichtigung
Die Parkplätze auf der Trockenloostrasse sind nicht Gegenstand des Verkehrsplans. Auf der Trockenloostrasse sollen Radstreifen markiert werden. Dabei werden nicht alle Parkplätze erhalten werden können. Die Gemeinde ist bestrebt, möglichst viele Parkplätze zu erhalten.

Antragsteller: A. Eger

Anträge: Auf ein Verkehrsregime Einbahnstrasse in der Trockenloostrasse sei zu verzichten, diese sei als siedlungsorientierte Sammelstrasse zu klassieren, auf die reduzierte Einmündungsmöglichkeit vom Ostring her sei zu verzichten.

Begründung: Ein Einbahnstrassenregime ist ungeeignet, um die Trockenloostrasse zu beruhigen und führt zu Mehrverkehr auf der wehntalerstrasse; bei einer siedlungsorientierten Sammelstrasse wäre eine Tempo-30-Zonierung möglich, ein Linksabbiegeverbot vom Ostring in die Trockenloostrasse führt nicht zu einer Beruhigung der Trockenloostrasse und zu Mehrverkehr auf der Wehntalerstrasse und den angrenzenden Quartieren.

Stellungnahme: Wird teilweise berücksichtigt
Ein Einbahnregime auf der Trockenloostrasse ist nicht vorgesehen. Angesichts der teilweise nur einseitigen Bebauung und der Gewerbenutzungen soll die Trockenloostrasse als verkehrsorientierte Sammelstrasse erhalten bleiben, wobei

Radstreifen als Verbesserung für den Veloverkehr vorgesehen sind. Die Frage des Linksabbiegeverbots ist nicht Gegenstand des Verkehrsplans. Die Gemeinde lässt zurzeit zusammen mit dem kantonalen Amt für Verkehr (AFV) ein Gesamterschliessungskonzept Bahnhof Nord erarbeiten. Diese Massnahme wird dabei auch geprüft werden.

2.2. Umsteigehaltestelle Regensdorf Bahnhof

- Antragsteller:** Markus Meier, Silvia Meier, Ernst Frei (3 gleichlautende Einwendungen)
- Antrag:** Die Aufteilung der Bushaltekanten auf drei Standorte sei aufzuheben, stattdessen sei eine Zentralisierung im Bereich Althardstrasse oberirdisch und darunter auf dem Ostring in beiden Fahrtrichtungen einzuplanen, auf die Buskanten auf der Südseite des Bahnhof mit Überdeckung Ostring sei zu verzichten. Falls am Bushof auf der Ostringüberdeckung festgehalten werde, seien der Wendepplatz und die Bushaltekanten auf der Überdeckung anzuordnen, es dürfen keine Buswendungen oder Fahrten ins Quartier verlagert werden. Lasten wie WCs etc. dürfen nicht ins Quartier verschoben werden.
- Begründung:** Der Ausbau des Bushofs sei durch das Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord ausgelöst und müsste in diesem Gebiet gelöst werden, die Dezentralisierung der Bushaltestellen bringe massive Nachteile und nicht dargelegte Zusatzkosten; die 90°-Kurve Watter-/Hardrainstrasse sei ungeeignet für Busse, behindere den Umsteigeverkehr und bremse die Busrouten aus und so die Kosten in die Höhe treiben.
- Stellungnahme:** keine Berücksichtigung
Die Gemeinde liess 2014/15 einen Masterplan ÖV-Infrastruktur im Bereich Bahnhof Regensdorf-Watt erarbeiten. Diese Erarbeitung wurde von einem Begleitgremium betreut, in dem u.a. die SBB, der Zürcher Verkehrsverbundes ZVV, die Verkehrsbetriebe Glattal VBG und das kantonale Amt für Verkehr AFV vertreten waren. In der Studie wurden ursprünglich 28 Varianten beurteilt (sechs mit zentralem Bushof, je elf mit Bushaltekanten an zwei und drei Standorten). Nach zwei Variantenreduktionen wurden sieben varianten vertieft bearbeitet (drei Varianten an einem zentralen Standort, je zwei Varianten an zwei bzw. drei Standorten). Diese Varianten wurden anhand von 14 Kriterien aus den Bereichen Bahnhofszugang, Betrieb, Städtebau, Realisierbarkeit und Kosten geprüft und verglichen. Die Studie hat gezeigt, dass ein zentraler

Bushof nur mit einer neuen Busunterführung unter der SBB effizient betrieben werden könnte. In der Gesamtbeurteilung schnitten aber Lösungen ohne neue Busunterführung deutlich besser ab. Die vorgeschlagene Lösung mit drei Standorten für die Bushaltekanten ist demnach fachlich bestens begründet und wird auch von den Beteiligten Partnern (SBB, ZVV, VBG und AFV) mitgetragen.

3. Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger

Zeitgleich zur öffentlichen Auflage vom 28. Juli bis 29. September 2017 wurden der Verkehrsplan und das Gesamtverkehrskonzept den Nachbargemeinden, der Zürcher Planungsgruppe Furttal ZPF sowie der Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU zur Stellungnahme zugestellt. Insgesamt gingen vier Stellungnahmen ein. Der Gemeinderat hat diese an der Sitzung vom 16. Januar 2018 beraten und seine Stellungnahme dazu verabschiedet.

3.1. Zürcher Planungsgruppe Furttal ZPF

- Antrag:** Die im Text festgehaltenen Ziele sind mit den Zielen und allgemeinen Grundsätzen aus dem Leitbild Verkehr 2030 abzugleichen und entsprechend zu ergänzen. Ebenso sollen die im Leitbild Verkehr 2030 formulierten Handlungsfelder als Massnahmen in den jeweiligen Kapiteln des kommunalen Verkehrsplans aufgenommen werden, oder es soll ein Hinweis angebracht werden, dass diese Handlungsfelder im Rahmen einer baldigen Gesamtrevision des kommunalen Verkehrsplans aufgenommen werden müssen.
- Begründung:** Es ist unklar, warum die im Gesamtverkehrskonzept formulierten Ziele und allgemeine Grundsätze nicht mit denjenigen aus dem Leitbild 2030 übereinstimmen.
- Stellungnahme:** Wurde berücksichtigt.
Die Ziele und Grundsätze wurden in enger Anlehnung an das Leitbild 2030 neu formuliert und ergänzt.
- Antrag:** Im Text ist festzulegen, dass die Pflicht zur Einforderung von Mobilitätskonzepten für Arealüberbauungen im Rahmen einer nächsten Teilrevision der BZO der Stimmbevölkerung zur Abstimmung unterbreitet wird.

- Begründung:** Die ZPF begrüsst die Absicht der Gemeinde, bei Arealüberbauungen und Gestaltungsplänen Mobilitätskonzepte einzufordern. Dazu fehlt aber bei Arealüberbauungen die rechtliche Grundlage, es bedarf hierzu einer grundeigentümergebundenen Festlegung in der Bau- und Zonenordnung.
- Stellungnahme:** Wurde nicht berücksichtigt.
Bei Gestaltungsplänen besteht grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf die Genehmigung, die Zustimmung der Gemeinde kann demnach vom Vorliegen eines Mobilitätskonzeptes abhängig gemacht werden. Bei Arealüberbauungen bietet §71 PBG nach Ansicht des Gemeinderates eine genügende Rechtsgrundlage für die Einforderung von Mobilitätskonzepten.
- Antrag:** Im Text ist festzulegen, dass eine Ergänzung der BZO mit Regelungen zum auto-reduzierten Wohnen im Rahmen einer nächsten Teilrevision der BZO der Stimmbevölkerung zur Abstimmung unterbreitet wird.
- Begründung:** Die Erreichung des ambitionierten Ziels für den ÖV-Anteil am Modalsplit erfordert darüber hinaus aus Sicht der ZPF auch die Möglichkeit, beim Erbringen der hierzu erforderlichen Nachweise (in einem Mobilitätskonzept) die minimal erforderliche Parkplatzzahl unterschreiten zu dürfen (autoreduziertes Wohnen). Hierfür sind ebenfalls die rechtlichen Grundlagen in der BZO zu schaffen.
- Stellungnahme:** Wird sinngemäss berücksichtigt.
Der Gemeinderat hat die Bauabteilung am 19. September 2017 damit beauftragt, eine Totalrevision der Ortsplanung vorzubereiten. Die Frage wird im Rahmen dieser anstehenden Totalrevision behandelt.
- Antrag:** Im Text soll festgelegt werden, dass im Rahmen einer nächsten Teilrevision der BZO eine Präzisierung dieser Vorschrift (Einfordern von Mobilitätskonzepten bei Arealüberbauungen und Gestaltungsplänen) bezüglich der erforderlichen Ausstattung dieser Anlagen der Stimmbevölkerung zur Abstimmung unterbreitet wird.
- Begründung:** Die BZO verlangt, dass bei Wohn- und Geschäftsbauten in der Nähe des Hauseinganges ausreichende, gut zugängliche Abstellplätze für Kinderwagen, Fahrräder und Mofas zu erstellen und dauernd zur Verfügung zu halten sind. Überdachte Anlagen mit der Möglichkeit, die Rahmen der Fahrräder an ortsfeste Einrichtungen anzuketten, erhöhen die Attraktivität für Velofahrer nachweislich.
- Stellungnahme:** Wird sinngemäss berücksichtigt.

Der Gemeinderat hat die Bauabteilung am 19. September 2017 damit beauftragt, eine Totalrevision der Ortsplanung vorzubereiten. Die Frage wird im Rahmen dieser anstehenden Totalrevision behandelt.

Antrag: Die in den drei Schwachstellenanalysen vorgeschlagenen Massnahmen sollen in der Karte und im Text festgesetzt werden. Die Schwachstellenanalysen sollen als Anhang in den kommunalen Verkehrsplan integriert werden oder es soll ein Hinweis angebracht werden, dass diese Schwachstellenanalysen im Rahmen einer baldigen Gesamtrevision des kommunalen Verkehrsplans aufgenommen werden müssen.

Begründung: Parallel zum kommunalen Gesamtverkehrskonzept hat die Gemeinde drei sehr aufschlussreiche Schwachstellenanalysen zu den Themen Strassenverkehr, Langsamverkehr (gemeint ist damit der Veloverkehr) und Fussverkehr erarbeitet. Diese enthalten konkrete Handlungsanweisungen zur Entschärfung der erkannten Schwachstellen inkl. Kostenschätzungen. Eine Übernahme dieser Handlungsanweisungen in den kommunalen Verkehrsplan (Text und Karte) trägt aus Sicht der ZPF entscheidend dazu bei, den kommunalen Verkehrsplan zu einem griffigen Instrument für die Verkehrsplanung zu machen.

Stellungnahme: Wird sinngemäss berücksichtigt.
Der Gemeinderat hat die Bauabteilung am 19. September 2017 damit beauftragt, eine Totalrevision der Ortsplanung vorzubereiten. Die Frage wird im Rahmen dieser anstehenden Totalrevision behandelt.

Antrag: Die Tempo-30-Zonen sollen in der Karte aufgenommen werden, mit Unterscheidung zwischen bestehenden und geplanten Gebieten. Zudem soll im Text kurz begründet werden, aus welchen Gründen in einzelnen Teilgebieten keine Tempo-30-Zonen erstellt werden sollen. Alternativ soll ein Hinweis angebracht werden, dass diese Handlungsfelder im Rahmen einer baldigen Gesamtrevision des kommunalen Verkehrsplans aufgenommen werden müssen.

Begründung: Weite Teile des Siedlungsgebiets befinden sich in einer bestehenden oder geplanten Tempo-30-Zone. Die Tempo-30-Zone sind bis jetzt lediglich im Text und in einer Themenkarte dargestellt, nicht aber in der Karte.

Stellungnahme: Wird sinngemäss berücksichtigt.
Der Gemeinderat hat die Bauabteilung am 19. September 2017

damit beauftragt, eine Totalrevision der Ortsplanung vorzubereiten. Die Frage wird im Rahmen dieser anstehenden Totalrevision behandelt.

- Antrag:** Im Text sind die genannten Strassenabschnitte (Adlikerstrasse im Abschnitt zwischen Riedthof- und Wehntalerstrasse und Moosackerstrasse) als bestehende kommunale Festlegungen zu löschen.
- Begründung:** Im Text sind die folgenden Strassen als bestehende kommunale Festlegung enthalten. Aufgrund der neuen regionalen Verbindungsstrasse erübrigt sich diese Festlegung (Adlikerstrasse im Abschnitt zwischen Riedthof- und Wentalerstrasse; Moosackerstrasse).
- Stellungnahme:** Wird berücksichtigt.
Der Text wurde gemäss Antrag angepasst.
- Antrag:** Die Länge der Perrons ist auf 320 m zu erhöhen. Die Massnahme ist ausreichend konkret zu formulieren, um die Sicherung des hierfür erforderlichen Raumes zu erlauben.
- Begründung:** Das Ziel einer schnellen Realisierung von längeren Perrons wird von der ZPF begrüsst. Zu beachten ist, dass die Perrons eine Länge von 320 m aufzuweisen haben, damit ein minimaler Spielraum für die anhaltenden Züge verbleibt. Zudem ist die Massnahme genügend konkret festzulegen, damit sie die Basis für die erforderlichen Baulinien bildet. Die Beurteilung der Sicherheit der Perronanlagen obliegt dem Bundesamt für Verkehr.
- Stellungnahme:** Wird berücksichtigt.
Der Text wurde gemäss Antrag angepasst
- Antrag:** Die beiden Haltestellen (Regensdorf Bahnhof und Regensdorf Zentrum) sollen als Umsteigehaltestellen (ohne "Bus-") von regionaler (ohne "bzw. subregionaler" Bedeutung) bezeichnet werden.
- Begründung:** Gemäss dem RRP sind sowohl die Haltestelle Regensdorf, Bahnhof als auch die Haltestelle Regensdorf, Zentrum von regionaler Bedeutung. Für uns ist unverständlich, warum im Text von Bus-Umsteigehaltestellen von regionaler bzw. subregionaler Bedeutung gesprochen wird. Im Furttal bestehen die drei Subregionen oberes, mittleres und unteres Furttal. Beide Haltestellen dienen auch Fahrgästen aus dem mittleren und teilweise gar dem unteren Furttal

(Dänikon, Hüttikon) und sind daher von regionaler Bedeutung.

Stellungnahme: Wird berücksichtigt.
Der Text wurde gemäss Antrag angepasst

Antrag: Die Verlegung der P+R-Anlage zur Station Regensdorf-Industrie zum Zeitpunkt der Realisierung dieser Station ist in die nächste Teilrevision des RRP einzubringen. Im kommunalen Verkehrsplan ist auf eine entsprechende Festlegung zu verzichten, bzw. es ist ein Hinweis anzubringen, dass die Verlegung in die nächste Teilrevision des RRP eingebracht werden soll.

Begründung: Im kommunalen Verkehrsplan ist vorgesehen, bei der Realisierung der Station Regensdorf-Industrie eine Verlegung der P+R-Plätze zu prüfen. Die ZPF begrüsst dieses Ansinnen, da das Zentrum von Regensdorf vom Verkehr von bzw. zu den P+R-Plätzen entlastet werden soll. Neue P+R-Anlagen sind jedoch grundsätzlich auf regionaler Ebene festzulegen. Diese Anlagen haben oftmals erhebliche verkehrliche Auswirkungen, weshalb zwingend eine Abstimmung auf regionaler Ebene erforderlich ist.

Stellungnahme: Wird berücksichtigt.
Der Text wurde entsprechend angepasst.

Antrag: Zur Sicherung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze für Fahrräder an den Zielorten sollen im kommunalen Verkehrsplan (Text und Karte) kommunale Veloabstellanlagen festgesetzt werden oder es soll ein Hinweis angebracht werden, dass diese Veloabstellanlagen im Rahmen einer baldigen Gesamtrevision des kommunalen Verkehrsplans aufgenommen werden müssen.

Stellungnahme: Wird sinngemäss berücksichtigt.
Der Gemeinderat hat die Bauabteilung am 19. September 2017 damit beauftragt, eine Totalrevision der Ortsplanung vorzubereiten. Die Frage wird im Rahmen dieser anstehenden Totalrevision behandelt

Antrag: Die Aufzählung der regionalen Radrouten im Text ist gemäss den obigen Ausführungen (Die konkrete Bezeichnung der ersten regionalen Radroute lautet: Wehntalerstrasse - Alter Buchserweg - Buchserstrasse. Die regionale Radroute Rebrainstrasse - Wehntalerstrasse - Gemeindegrenze Dielsdorf ist zwar in der Karte enthalten, fehlt aber im Text) anzupassen.

Stellungnahme: Wird berücksichtigt.

Der Text wurde gemäss Antrag angepasst.

- Antrag:** Die regionalen Reitwege sind im Text als übergeordnete Festlegung aufzuführen.
- Begründung:** Die ZPF teilt die Ansicht der Gemeinde, wonach auf die Festsetzung von kommunalen Reitwegen verzichtet werden kann. Jedoch sind die regionalen Reitwege auch im Text aufzuführen.
- Stellungnahme:** Wird berücksichtigt.
Der Text wurde mit einem Kapitel Reitwege ergänzt.

3.2. Gemeinden

- Antragsteller:** Gemeinde Buchs
- Bemerkung:** Wie allgemein bekannt ist, sind Leistungsverbesserungen beim öffentlichen Verkehr nicht gratis zu haben. Wenn zudem die Wirtschaftlichkeit des Busbetriebes für den ZVV nicht tragfähig ist, reicht auch sehr viel Überzeugungskraft nicht aus oder das Kostenrisiko wird vollständig auf die Gemeinde überwältigt (Kosten-/Nutzenverhältnis für die Kommune?).
- Stellungnahme:** Wird nicht berücksichtigt.
Angesichts des möglichen und wahrscheinlichen Wachstums der Gemeinde an Wohn- und Arbeitsplätzen sowie der bereits heute während der Hauptverkehrszeiten aus-, teilweise gar überlasteten Strassen lassen sich die daraus resultierenden Mobilitätsbedürfnisse nur mit einer Verbesserung des Modalsplits erreichen. Mit der zunehmenden Siedlungsdichte und einem verbesserten Modalsplit lassen sich aber auch die erforderlichen Passagierzahlen beim öV erreichen, damit der für den ZVV nötige Kostendeckungsgrad erzielt wird.
- Antragsteller:** Gemeinde Buchs
- Bemerkung:** Nach Meinung des Buchser Gemeinderates besteht die Gefahr, dass die geplanten leistungsfähigen Knoten für die Regensdorfer Sammelstrassen die Durchflusskapazität und somit die Leistungsfähigkeit der Wehntalerstrasse massiv einschränken werden. Die Lenkung der Regensdorfer Verkehrsströme auf die erwähnte Kantonsstrasse ist nicht zu übersehen. Ein Beweis dafür ist die unter anderem vorgesehene beruhigende Ausgestaltung der beiden Durchgangsachsen. Ein solches Szenario würde sich negativ

und unmittelbar auf die angrenzenden Gemeinden bzw. deren kantonalen und regionalen Hauptverkehrsstrassen auswirken

Stellungnahme: Wird sinngemäss berücksichtigt.
Die Gemeinde lässt zurzeit zusammen mit dem kantonalen Amt für Verkehr (AFV) ein Gesamterschliessungskonzept Bahnhof Nord erarbeiten. Bei diesen Arbeiten wird auf die Erhaltung der angemessenen Strassenkapazität auf den übergeordneten Strassen geachtet.
Die Festlegungen zur Umgestaltung des Strassenraums sind auf regionaler Ebene erfolgt und sind auf kommunaler Ebene zu übernehmen.

Antragsteller: Gemeinde Buchs

Bemerkung: Bereits heute stösst das Adlikerkreuz bei kleinen Störungen der Durchflusskapazität (infolge Unfall oder Panne) an seine Kapazitätsgrenzen. Bei einer temporären Sperrung der Ortsverbindung zwischen Dielsdorf und Buchs (= Hand) vor Jahresfrist kollabierte - während einer knapp zweimonatigen Versuchsphase - zeitweise das regionale Strassen- und Busnetz. Die Reaktionen verschiedener Gemeinden und des Amtes für Verkehrs (Volkswirtschaftsdirektion) gegenüber der Gemeinde Buchs liessen dann nicht lange auf sich warten....

Stellungnahme: Wird zur Kenntnis genommen.
Das Adlikerkreuz verknüpft Staatsstrassen; für Planung, Bau und Betrieb von Staatsstrassen ist der Kanton und nicht die Gemeinde zuständig.

Antragsteller: Gemeinde Buchs

Bemerkung: Der Buchser Gemeinderat befürchtet einschneidende Auswirkungen bei der Umsetzung des Regensdorfer Verkehrsplanes auf die angrenzenden Gemeinden. Entsprechende Massnahmen müssen darum vom Kanton (AfV) frühzeitig auf ihre Wirksamkeit/Folgen geprüft und deren Ergebnisse in ein regionales Verkehrskonzept eingebunden werden.

Stellungnahme: Wird sinngemäss berücksichtigt.
Die Gemeinde lässt zurzeit zusammen mit dem kantonalen Amt für Verkehr (AFV) ein Gesamterschliessungskonzept Bahnhof Nord erarbeiten. Bei diesen Arbeiten wird auf die Erhaltung der angemessenen Strassenkapazität auf den übergeordneten Strassen geachtet.

- Antragsteller:** Gemeinde Niederhasli
- Antrag:** Es sollte die Errichtung einer Buslinie zwischen Niederglatt (Oberglatt) — Niederhasli — Watt Oberdorf— Regensdorf, mit welcher die drei S-Bahnlinien Zürich-Bülach (S9), Zürich-Wehntal (S15) und Zürich-Furttal (S6 und S21) als Tangenzialverbindung zu den Linien S9, S15 und S6/S21 in den Verkehrsplan aufgenommen werden.
- Stellungnahme:** Wird nicht berücksichtigt.
Der Gemeinderat steht dem Anliegen grundsätzlich positiv gegenüber. Dieses müsste aber in der übergeordneten Planung resp. in den zuständigen Gremien des ZVV eingebracht werden und nicht auf kommunaler Ebene.
- Antragsteller:** Gemeinde Niederhasli
- Antrag:** Im Bereich der Niederhasli/-Rümlangerstrasse bis Dorfzentrum Watt sind Möglichkeiten zu schaffen, um den Verkehrsfluss zu optimieren. Im Bereich der Wehntalerstrasse darf keine Kapazitätsminderung nach Zürich und auf die N 20 stattfinden.
- Stellungnahme:** Wird teilweise berücksichtigt.
Die Niederhasli- und Rümlangerstrasse sind Staatsstrassen. Im regionalen Richtplan sind die entsprechenden Abschnitte zur Umgestaltung festgelegt. Zuständig ist das kantonale Amt für Verkehr.
Die Gemeinde lässt zurzeit zusammen mit dem kantonalen Amt für Verkehr (AFV) ein Gesamterschlussungskonzept Bahnhof Nord erarbeiten. Bei diesen Arbeiten wird auf die Erhaltung der angemessenen Strassenkapazität auf den übergeordneten Strassen geachtet.
- Antragsteller:** Gemeinde Niederhasli
- Antrag:** Die Routenführung der Velowege an der Rümlangerstrasse und Niederhaslistrasse ist zu überdenken. Zudem wird angeregt, einen gemeindeverbindenden Rad- und Fussweg (Alter Züriweg, Oberhasli bis Chatzensee) zu erstellen.
- Stellungnahme:** Wird nicht berücksichtigt.
Die Velowege an der Rümlanger- und Niederhaslistrasse sind überkommunal festgelegt; eine entsprechende Verlegung müsste im kantonalen Velonetzplan erfolgen.
Ein überkommunaler Wanderweg mit der vorgeschlagenen Route

besteht mit gewissen Abweichungen, Regensdorf ist davon nur marginal betroffen. Eine Festsetzung als Rad- und Fussweg müsste überkommunal erfolgen.

3.3. Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU

Antrag: Die RZU-Geschäftsstelle begrüsst das Modalsplit-Ziel im Grundsatz.

Begründung: Der aktuelle ÖV-Anteil am Modal Split von Regensdorf ist mit 9 % einer der niedrigsten im Kanton Zürich. Im kommunalen Verkehrsplan setzt sich die Gemeinde das Ziel, den Anteil auf 21 % zu steigern. Berücksichtigt man den niedrigen Wert und vergleicht dies zudem mit den anderen Regionen im Kanton Zürich, ist hier Potential zur Steigerung vorhanden. Die neuen baulichen Entwicklungen insbesondere im Rahmen des Projektes «Bahnhof Nord» in Regensdorf und die generelle Konzentration in der baulichen Entwicklung um den Bahnhof lassen erwarten, dass die dort neuzuziehenden Bewohner den ÖV stärker nutzen werden. Trotzdem schätzt die RZU-Geschäftsstelle das Modal-Split-Ziel als sehr ambitioniert ein. Um es erreichen zu können, müsste sich auch das Mobilitätsverhalten der bereits ansässigen Bevölkerung in Richtung ÖV-Nutzung verschieben. Das Ziel lässt sich zudem schwer einordnen, da nicht konkret festgelegt ist, bis wann es erreicht werden soll. Neben den schon angedachten Massnahmen im regionalen Richtplan sollte das Spektrum deswegen noch erweitert werden und zum Beispiel auch Massnahmen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsberatung für die neuzuziehende und ortsansässige Bevölkerung, die auch an weniger zentralen Orten wohnen, sowie Firmen einschliessen.

Stellungnahme: Wird in der anstehenden Gesamtrevision berücksichtigt. Der Gemeinderat hat die Bauabteilung am 19. September 2017 damit beauftragt, eine Totalrevision der Ortsplanung vorzubereiten. Die aufgeworfenen Punkte werden im Rahmen dieser anstehenden Totalrevision behandelt.

Antrag: Die RZU-Geschäftsstelle empfiehlt angesichts der günstigen Ausgangsbedingungen sowie des Potentials der E-Mobilität im Velo-Bereich eine Erhöhung des Anteils für den Fuss- und Veloverkehr anzustreben.

Begründung: Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs ist im Vergleich mit anderen Regionen und Gemeinden im Kanton Zürich ebenfalls tief. Zur Reduktion der Verkehrsmengen im MIV liegt in der Erhöhung des

Anteils Fuss- und Veloverkehr am Modal Split eine weitere Stellschraube. Angesichts der geplanten Entwicklung Bahnhof Nord und der dort vorgesehenen Furttal-Promenade werden viele Möglichkeiten zur Verfügung stehen, für Wege innerorts auf MIV und ÖV zu verzichten. Die topographische Lage und der zunehmende Einsatz von Elektrovelos bieten darüber hinaus gute Bedingungen auch grenzüberschreitend für (Arbeits-)Wege auf das Auto zu verzichten. Die kantonale Veloförderung sieht insbesondere im E-Bike, das sich für das Zurücklegen von kurzen bis mittleren Distanzen (5-15 km) eignet, grosses Potenzial für die Veränderung des Modal Split zugunsten des Veloverkehrs. Aufgrund einer Vielzahl von Erholungsräumen in der Umgebung von Regensdorf, zum Beispiel Katzensen, Altburg und Golfpark, und der Ausweitung der Sportanlagen im Wisacher besteht auch im Freizeitverkehr ein grosses Potential, den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen. Wie erwähnt dürften die Neuzuzüger im Gebiet des Bahnhof Nord insgesamt voraussichtlich ein anderes Mobilitätsverhalten als die ansässige Bevölkerung mitbringen. Durch geeignete planerische und kommunikative Massnahmen, z.B. Stärkung von Fuss- und Velo-Verbindungen zwischen den bestehenden Ortsteilen und dem Bahnhofsgebiet oder Mobilitätsberatung besteht die Möglichkeit, das Verkehrssystem sowie das Mobilitätsverhalten der gesamten Bevölkerung in Richtung eines multimodalen Systems zu entwickeln.

- Stellungnahme:** Wird in der anstehenden Gesamtrevision berücksichtigt. Der Gemeinderat hat die Bauabteilung am 19. September 2017 damit beauftragt, eine Totalrevision der Ortsplanung vorzubereiten. Die aufgeworfenen Punkte werden im Rahmen dieser anstehenden Totalrevision behandelt.
- Antrag:** Die RZU regt an, im kommunalen Richtplan zu verdeutlichen, mit welchen Massnahmen die dort genannten Ziele erreicht werden sollen und wie eine grössere Verbindlichkeit der Massnahmen (auch für die Grundeigentümer) hergestellt werden kann.
- Begründung:** Im kommunalen Verkehrsplan werden viele wichtige Ziele gesetzt und auch wichtige neue Massnahmen angedacht. Insbesondere die Einforderung von Mobilitätskonzepten für neue Areale und Gestaltungspläne mit entsprechenden Vorschriften erachtet die RZU als eine zukunftsweisende und sehr wertvolle Massnahme. Diese könnten im Richtplan jedoch noch vertiefter ausgearbeitet werden (beispielsweise über Massnahmenblätter) und es könnte deutlich gemacht werden, wie sie sich umsetzen lassen. Beispiele hierfür sind etwa die Einforderung der Mobilitätskonzepte oder das Ziel der

ÖV-Güteklasse C für die Erholungszone Wisacher.

Stellungnahme: Wird in der anstehenden Gesamtrevision berücksichtigt.
Der Gemeinderat hat die Bauabteilung am 19. September 2017 damit beauftragt, eine Totalrevision der Ortsplanung vorzubereiten. Die aufgeworfenen Punkte werden im Rahmen dieser anstehenden Totalrevision behandelt.

Antrag: Die RZU-Geschäftsstelle empfiehlt, eine Gesamtrevision des kommunalen Verkehrsrichtplans bzw. die Erarbeitung eines kommunalen Richtplans über alle Sachbereiche in Angriff zu nehmen.

Begründung: In Regensdorf wurden in den letzten Jahren verschiedene wichtige Arbeiten im Bereich Verkehr durchgeführt. Zudem möchte die Gemeinde zukünftig auch Teil des Agglomerationsprogrammperimeters sein. Vor diesem doppelten Hintergrund scheint es sinnvoll, eine Gesamtrevision des kommunalen Verkehrsrichtplans anzugehen. Zu einer besseren Koordination von Siedlung und Verkehr könnte darüber hinaus auch ein kommunaler Richtplan über alle Sachbereiche einen wichtigen Beitrag leisten. Eine solche «Gesamtschau» könnte auch die räumliche Situation von Regensdorf als Teil des Handlungsraums «urbane Wohnlandschaft» und als Nachbargemeinde der Stadt Zürich reflektieren und Wege für den Umgang mit den damit verbundenen Konsequenzen (u.a. erhöhter Siedlungsdruck, steigende Pendlerbewegungen) aufzeigen. Zudem ergäbe sich damit die Möglichkeit einer Abstimmung mit den laufenden Arbeiten am kommunalen Richtplan der Stadt Zürich.

Stellungnahme: Wird berücksichtigt.
Der Gemeinderat hat die Bauabteilung am 19. September 2017 damit beauftragt, eine Totalrevision der Ortsplanung vorzubereiten.

4. Kantonale Vorprüfung

Das kantonale Amt für Raumentwicklung hat der Gemeinde am 3. Oktober 2017 einen Vorprüfungsbericht zugestellt. Am 13. November 2017 fand ein Bereinigungsgespräch mit dem Amt für Raumentwicklung ARE und dem Amt für Verkehr AFV statt. Der Gemeinderat hat dessen Resultate an der Sitzung vom 16. Januar 2018 beraten und seine Stellungnahme zu den Anträgen und Empfehlungen des Kantons verabschiedet

- Antrag:** Mehrere Festlegungen widersprechen dem regionalen und kantonalen Richtplan. Der Verkehrsplan kann erst genehmigt werden, wenn die dargestellten übergeordneten Festlegungen auch tatsächlich den zu diesem Zeitpunkt geltenden übergeordneten Richtplanfestlegungen entsprechen (wie z.B. die aufgeführten Veloverbindungen sowie die Bahnlinien im Bereich Rietli stimmen nicht mit dem regionalen Richtplan überein; gemäss kantonalem Richtplan ist der Güterumschlag nicht östlich, sondern westlich des Bahnhofs Regensdorf-Watt festgelegt). Damit ein aktueller, auf den übergeordneten Richtplan abgestimmter Verkehrsplan vorliegt, wird diesbezüglich empfohlen, die Festlegungen des sich im Festsetzungsverfahren befindenden regionalen Richtplans Furttal zu übernehmen. Dabei ist zu erwähnen, dass der kommunale Verkehrsplan erst nach der Festsetzung des regionalen Richtplans genehmigt werden kann.
- Stellungnahme:** Wird berücksichtigt.
Die regionalen und kantonalen Festlegungen werden präzise übernommen.
- Antrag:** Die im Richtplantext des überarbeiteten regionalen Richtplans in Tabelle 38 dargestellten Radwege von gemeindeübergreifender Bedeutung mit Handlungsbedarf sind in der Richtplankarte Verkehr nicht aufgeführt und dürfen demzufolge im kommunalen Verkehrsplan nicht als übergeordnete Festlegungen dargestellt werden.
- Stellungnahme:** Wird berücksichtigt.
Die Radwege werden als kommunale Einträge übernommen. Bei dem aus Sicht der Gemeinde strittigen Eintrag auf der Weinigerstrasse hat sich herausgestellt, dass dieser im kantonalen Velonetzplan enthalten ist und als überkommunale Festlegung eingetragen werden kann
- Antrag:** Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb im Bereich Bahnstrasse/Spittelhölzlistrasse eine Verladestation als geplante kommunale Festlegung aufgeführt ist, wenn der kantonale Richtplan einen bestehenden Güterumschlag westlich des Bahnhofs festgelegt hat. Diese Unstimmigkeit ist zu erläutern.
- Stellungnahme:** Wird berücksichtigt.
Der Eintrag wird auf der Karte an den korrekten Ort verschoben
- Antrag:** Bei der Abbildung der übergeordneten Richtplaneinträge sind die

Formulierungen des regionalen Richtplans zu übernehmen (wie z.B. Fuss-/Wanderweg mit Hartbelag).

Stellungnahme: Wird berücksichtigt.
Die Legende wird redaktionell bereinigt

Empfehlung: Die Lesbarkeit des Planes ist in folgenden Punkten zu verbessern:
Die darstellerische Trennung der verschiedenen Verkehrsträger auf der gleichen Achse macht den Plan unübersichtlich und führt zu Unklarheiten.
Im Plan vorhandene spezielle Signaturen sind im Bericht textlich zu erläutern (z.B. bestehende Radrouten von überregionaler Bedeutung mit Handlungsbedarf oder geplante Bustrassen)
Zur besseren Lesbarkeit des Verkehrsplans ist eine Aufteilung in zwei Teilkarten (MIV, ÖV und Fuss-Veloverkehr) zu prüfen

Stellungnahme: Wird nicht berücksichtigt.
Der Gemeinderat hat die Bauabteilung am 19. September 2017 damit beauftragt, eine Totalrevision der Ortsplanung vor-zubereiten. Eine neue Darstellung und eine Aufteilung in Teilkarten wird im Rahmen dieser anstehenden Totalrevision behandelt

Antrag: Die stichprobenartige Prüfung hat gezeigt, dass zusätzlich zu den Unstimmigkeiten mit den übergeordneten Planungsinstrumenten an verschiedenen Stellen Fehler bestehen, welche zu korrigieren sind. Folgende Aufzählung ist nicht abschliessend:
Es sind Wege eingezeichnet, die nicht vorhanden sind (z.B. Fuss-/Reitweg Geissberg) Es sind Strecken als geplant eingezeichnet, die bereits existieren oder umgekehrt (z.B. Wehntalerstrasse im Bereich Gut Katzensee oder Radweg über Furttalpromenade und entlang Bahngleis)
Infrastrukturprojekte sind am falschen Ort eingezeichnet (z.B. Projekte im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation.

Stellungnahme: Wird berücksichtigt.
Die Einträge wurden auf ihre Übereinstimmung mit dem regionalen und dem kantonalen Richtplan detailliert kontrolliert und angepasst

Antrag: Die Notwendigkeit für die Ergänzung des Wanderweges im Bereich Matisenholz ist nicht dargelegt und ist demzufolge aufzuzeigen. Falls eine Linienführung südlich des Bahn-dammes erfolgen soll, ist eine alternative Linienführung zu wählen, welche zwingend bestehende Trampelpfade, Strassen und Wege nutzt. Ein neuer Weg/Trampelpfad müsste so nur im östlichen Bereich des

Grundstücks Kat.-Nr. 8216 erstellt werden. Alternativ ist die Berücksichtigung des bestehenden Trampelpfades nördlich des Bahndammes zu prüfen.

Stellungnahme: Wird nicht berücksichtigt.
An einer Begehung vom 1. November 2017 mit den Kantonalen Ämtern (AFV, ARE, ALN) wurde die Wegführung diskutiert, derzeitiger Stand ist im Bereich Mathisenholz eine Führung des Wanderwegs auf dem Damm. Am Eintrag wird festgehalten.

Antrag: Auf die Ausscheidung des kommunalen Fuss- und Radweges im Schlattholz ist zu verzichten, da im Bereich Wehntalerstrasse, Schlattholz, SBB-Linie gemäss regionalem Richtplan (Stand: Festsetzung) bereits Festlegungen für einen regionalen Radweg (entlang Wehntalerstrasse) und einen regionalen Fussweg (Schlattring entlang SBB-Linie) vorhanden sind. Die zusätzlichen kommunalen Wege kämen im Wildtierkorridor ZH 26 zu liegen, was zu untragbaren zusätzlichen Störungen der Wildtiere führen würde. Der Bereich des nördlichen Schlattrings ist ein relativ ungestörtes Gebiet für Wildtiere, welches mit viel Aufwand im Rahmen der Aufwertungs- und Ersatzmassnahmen (AEM) zum Ausbau des Nordrings aufgewertet wurde (u.a. Bau eines Wildtierdurchlasses an der Wehntalerstrasse). Die Standortgebundenheit für die kommunalen Festlegungen ist nicht gegeben.

Stellungnahme: Wird nicht berücksichtigt.
An der Festlegung wird festgehalten, es wird vielmehr versucht, den regionalen Eintrag (entlang Bahn) auf unsere Linie zu verlegen. Der Fuss-/Radweg ist eine wichtige direkte Verbindung vom äusserst Dichten Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord zum Naherholungsgebiet. Der Wildtierkorridor ist durch die Neubaustrecke nicht betroffen. Der bestehende Weg im Schlattholz wird als «bestehend» eingetragen. Der Text wird ergänzen, dass bei die detaillierten Linienführung und Ausgestaltung in Absprache mit dem ALN erfolgen muss.

Empfehlung: Der erläuternde Bericht und der Verkehrsplan enthalten mehrere Begriffe, mit derselben Bedeutung. Im Sinne einer besseren Verständlichkeit wird empfohlen, die Begriffe zu vereinheitlichen.

Stellungnahme: Wird berücksichtigt.
Es erfolgte eine redaktionelle Bereinigung.

Empfehlung: Die Festlegung der Ziele für den Veloverkehr (Langsamverkehr) wird begrüsst. Wir empfehlen, diese mit der Einrichtung mit Radstreifen

und der Geschwindigkeitsreduktion des MIV (T30), sowie dem Ausbau der Veloparkierungsanlagen an zentralen Standorten zu ergänzen.

Stellungnahme: Wird sinngemäss berücksichtigt.
Das Anliegen wurde mit einem Texthinweis aufgenommen.

Antrag: Derzeit liegen auf Gemeindeebene für den Fuss- und Veloverkehr noch keine aussagekräftigen Angaben vor. Da die festgelegten Modalsplitvorgaben hingegen mess- und kontrollierbar sein sollen, ist auf die Festlegung eines Trimodalsplit-Ziels zu verzichten.

Stellungnahme: Wird berücksichtigt.
Es wird ein Bi-Modalsplit von 75% MIV und 25% ÖV festgelegt.

Empfehlung: Gemäss vorliegendem Bericht sind Hauptsammelstrassen verkehrsorientierte Sammelstrassen. Verkehrsorientierte Strassen bilden das übergeordnete Netz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Sie sind primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgelegt und Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind in Ausnahmefällen vorgesehen. Aus diesem Grund wird empfohlen, für den Veloverkehr Radstreifen zu errichten und nur in Ausnahmefällen Mischverkehr vorzusehen.

Stellungnahme: Wird sinngemäss berücksichtigt.
Das Anliegen wurde mit einem Texthinweis aufgenommen.

Antrag: Die Abbildung «Von der Gemeinde angestrebter Endzustand im Bereich Ostring/ Wehntalerstrasse» auf Seite 10 entspricht nicht der Darstellung des Verkehrsplans und ist demzufolge auf diesen abzustimmen.

Stellungnahme: Wird teilweise berücksichtigt.
Die Abbildung wird im Text ins Kapitel «Überkommunale Festlegungen» verschoben und textlich erläutert als Anliegen, dass die Gemeinde anstrebt und in die nächste Revision des kantonalen Richtplans einbringen wird

Antrag: Vorliegendes Kapitel (4.1 öffentlicher Verkehr) ist dahingehend anzupassen, dass ein bebauter Bereich in 400 Meter Luftliniendistanz (rund 6 Minuten Gehdistanz) als mit ÖV erschlossen gilt (gemäss Angebotsverordnung des Kantons Zürich).

- Stellungnahme:** Wird berücksichtigt.
Der Verweis auf die 400m-Distanz gemäss Angebotsverordnung wird aufgenommen; die Aussagen zu den Gebieten mit ungenügender ÖV-Erschliessung bleiben im Text (inkl. Themenkarte).
- Empfehlung:** Zur Vermeidung von Missverständnissen soll der Begriff «Verladestation» durch den Begriff «Güterfreiverlad» ersetzt werden.
- Stellungnahme:** Wird berücksichtigt.
Wurde redaktionell bereinigt
- Empfehlung:** Zur wirksamen Förderung des Veloverkehrs ist eine deutliche Erweiterung der Veloparkierung am Bahnhof Regensdorf-Watt notwendig. Bei 5°100 Wegpendlern von Regensdorf in Richtung Zürich ist entsprechend den gängigen Berechnungsweisen von ca. 1'000 — 2'000 Veloabstellplätzen auszugehen. Wir empfehlen, diese an geeigneter Stelle im Bericht zu quantifizieren und auf dem Plan zu verorten.
- Stellungnahme:** Wird teilweise berücksichtigt.
Das Anliegen wird in den Text aufgenommen, aber nicht im Plan bezeichnet.
- Antrag:** An mehreren Stellen wird in den Unterlagen der Begriff «Parkierungsverordnung» verwendet. Eine derartige Verordnung als Ergänzung zur Bau- und Zonenordnung (BZO) müsste durch den Kanton genehmigt werden. Wir gehen jedoch davon aus, dass jeweils die durch den Gemeinderat erlassene «Verordnung über die Parkraumbewirtschaftung» gemeint ist. Demzufolge ist in allen Unterlagen der Begriff «Verordnung über die Parkraumbewirtschaftung» zu verwenden.
- Stellungnahme:** Wird berücksichtigt.
Wurde redaktionell bereinigt.