

Revision kommunale Richtplanung

KOMMUNALER RICHTPLAN

TEIL VERKEHR

Richtplantext

Stand Gemeindeversammlung

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 16. Juni 2025

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion

BDV-Nr.

Auftraggeber

Gemeinde Regensdorf
Watterstrasse 114/116
8105 Regensdorf

**Planungskommission Gemeinde
Regensdorf**

Ladina Engler, Leiterin Raum & Umwelt
Dominic Nörr, Projektleiter Raumplanung
Daniel Noger, Vorstand Bau und Werke
Daniel Raschle, Leiter Bau und Werke

Expertenkommission

Dunja Kovari, sa_partners, Raumentwicklung und Städtebau
Daniel Keller, StadtLandschaft GmbH, Freiraum und Klima
Benno Singer, Lajo AG, Mobilität

Bearbeitung

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

Fiona Mera, Projektleitung
Sibyl Kunz und Kilian Müller, Sachbearbeitung

Inhalt

EINLEITUNG	5
V GESAMTZIELE	5
V ALLGEMEINE FESTLEGUNGEN	6
V1 STRASSENNETZ, STRASSENRAUM UND PARKIERUNG	7
V1 Ziele	7
V1 Allgemeine Festlegungen	7
V1 Räumliche Festlegungen	9
V2 ÖFFENTLICHER VERKEHR UND GÜTERVERKEHR	15
V2 Ziele	15
V2 Allgemeine Festlegungen	15
V2 Räumliche Festlegungen	17
V3 VELOWEGE UND VELOPARKIERUNG	20
V3 Ziele	20
V3 Allgemeine Festlegungen	20
V3 Räumliche Festlegungen	21
V4 FUSSWEGE UND REITWEGE	26
V4 Ziele	26
V4 Allgemeine Festlegungen	26
V4 Räumliche Festlegungen	27

Lesehilfe: Bestandteile kommunale Richtplanung Teil Siedlung und Teil Landschaft	<p>Die kommunale Richtplanung der Gemeinde Regensdorf besteht aus den folgenden Bestandteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Richtplantext • Richtplankarte Karte I: Siedlung, 1:5'000 • Richtplankarte Karte II: Landschaft, 1:5'000 • Richtplankarte Karte III: Klima, 1:5'000
Teil Öffentliche Bauten und Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Richtplantext • Richtplankarte, 1:5'000
Teil Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Richtplantext (vorliegend) • Richtplankarte, 1:5'000
Ergänzende Dokumente (informativ)	<ul style="list-style-type: none"> • Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV • Bericht zu den Einwendungen nach § 7 PBG
Richtplantext	<p>Der Richtplantext beschränkt sich auf die behördenverbindlichen Festlegungen und ist unterteilt in Ziele, allgemeine Festlegungen und räumliche Festlegungen (Themenkarte und Tabelleneinträge).</p> <p>Die Erläuterungen zu den Festlegungen werden im erläuternden Bericht nach Art. 47 RPV abgehandelt.</p>
Räumliche Festlegungen	<p>Bei den räumlichen Festlegungen wird zwischen bestehenden und geplanten Festlegungen unterschieden. Bestehende Festlegungen bezeichnen Infrastruktur, die bereits bestehend ist und bei der keine Planungsabsichten vorhanden sind. Geplante Festlegungen bezeichnen dahingegen noch nicht vorhandene Infrastruktur, welche neu geplant ist oder bestehende Infrastruktur, bei welcher Veränderungen und Anpassungen geplant sind. Im Richtplan werden daher auch Handlungsaufträge für bestehende Infrastruktur abgebildet.</p>
Koordinationsstand	<p>Je grösser die räumliche Wirkung eines Vorhabens ist, desto grösser ist sein Koordinationsbedarf und umso mehr braucht es eine Steuerung im Richtplan. Im Zentrum steht die räumliche Abstimmung eines Vorhabens – z. B. der Bedarf, die Eignung des Standortes und die grundsätzliche Machbarkeit – auf Stufe Richtplan. Hierüber gibt der sogenannte Koordinationsstand Auskunft:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Vororientierung</u>: Vorhaben, die erst im Ansatz bekannt sind und von denen nur grobe Vorstellungen bestehen: im Richtplan mit «V» bezeichnet. • <u>Zwischenergebnis</u>: Vorhaben, deren räumliche Abstimmung begonnen hat, bei denen noch weitere räumliche Abklärungen nötig sind: im Richtplan mit «Z» bezeichnet. • <u>Festsetzung</u>: Vorhaben, die räumlich abgestimmt sind: im Richtplan mit «F» bezeichnet.

EINLEITUNG

Bedeutung des kommunalen Richtplans Teil Verkehr

Der Richtplan Teil Verkehr bezeichnet die im öffentlichen Interesse für die Raumplanung wichtigen Verkehrsinfrastrukturen von kommunaler Bedeutung. Er enthält bestehende und geplante Verkehrsinfrastrukturen, die mit der Erfüllung kommunaler und übergeordneter öffentlicher Aufgaben im Zusammenhang stehen und einer räumlichen Abstimmung bedürfen. Der Richtplan Teil Verkehr ist somit ein Koordinationsinstrument, einerseits zwischen den verschiedenen Eigentümerinnen und Eigentümern der Verkehrsinfrastrukturen in Regensdorf, andererseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Zudem koordiniert er die Raumanprüche der Mobilität mit allen anderen raumrelevanten Interessen von Siedlung und Landschaft, namentlich mit den Inhalten der Richtpläne Teile Siedlung und Landschaft sowie öffentliche Bauten und Anlagen.

Gliederung

Der Richtplan Teil Verkehr ist thematisch in folgende Kapitel gegliedert, wobei die Reihenfolge keine Priorisierung der Verkehrsarten darstellt:

TEIL VERKEHR

- V Gesamtziele
- V1 Strassennetz, Strassenraum und Parkierung
- V2 Öffentlicher Verkehr und Güterverkehr
- V3 Velowege und Veloparkierung
- V4 Fusswege und Reitwege

V GESAMTZIELE

Regensdorf hat eine sichere und durchgängige Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden

Regensdorf hat eine anforderungsgerechte Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden. Alle Quartiere sind gut mit dem Velo, zu Fuss, mit dem öffentlichen Verkehr und für den motorisierten Individualverkehr erschlossen. Die Strassenräume erlauben eine sichere Koexistenz aller Verkehrsarten sowie eine verbesserte Schulwegsicherheit. Sie sind hauptsächlich auf die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie auf den öffentlichen Verkehr ausgelegt. Alle Strassenräume sind verkehrssicher, hochwertig und abgestimmt auf die angrenzenden Nutzungen gestaltet.

Regensdorf ist ausserordentlich attraktiv für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr

Regensdorf hat ein dichtes und durchgängiges Fuss- und Velowegnetz sowie ein dichtes Netz an Bushaltestellen. Für den Fuss- und Veloverkehr bestehen gut gestaltete und direkte Verbindungen zwischen den verschiedenen Ortsteilen, von den Quartieren in die Zentren und in die Nachbargemeinden. Führen Fuss- und Veloverbindungen über Strassen, sind der Situation entsprechende sichere und übersichtliche Querungstellen vorhanden. Im Bereich von öffentlichen Nutzungen und am Bahnhof sind genügend Veloabstellplätze verfügbar.

Regensdorf weist bis 2030 einen Bi-Modalsplit von 25% ÖV, Fuss- & Veloverkehr zu 75% MIV auf

Mit der Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur und gezielt auto-armen Entwicklungen im Bahnhofsgelände sowie an weiteren geeigneten Lagen wird der Modalsplit markant Richtung Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr verschoben. Bis 2030 wird ein Anteil dieser Verkehrsträger von 25% am Gesamtverkehr angestrebt.

Regensdorf gestaltet den Bahnhof als multimodale Verkehrsdrehscheibe

Der Bevölkerung stehen am Bahnhof verschiedene Verkehrsdienstleistungen zur Verfügung. Man kann bequem und direkt von der S-Bahn auf die Busse und das Velo umsteigen, kurzzeitig parkieren oder auf Sharing-Angebote zugreifen. Die verschiedenen Verkehrsträger sind am Bahnhof zweckmässig miteinander verbunden.

V ALLGEMEINE FESTLEGUNGEN

- Die Gemeinde setzt sich für eine starke Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs ein. Sie strebt einen Anteil von 25% dieser Verkehrsträger am Gesamtverkehr an. Dafür fordert sie bei Arealüberbauungen, Gestaltungsplänen und Gewerbebetrieben mit vielen Fahrten konsequent Mobilitätskonzepte ein, welche eine nachhaltige Ausrichtung der Verkehrsabwicklung sicherstellen.
- Die bahnhofsnahen Gebiete leisten einen überproportionalen Beitrag zur Verbesserung des Bi-Modalsplits (ÖV zu MIV). 60% des durch diese Gebiete erzeugten Verkehrs werden durch den öffentlichen Verkehr abgedeckt.
- Die Kapazität des Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr wird nicht erhöht.

V1 STRASSENNETZ, STRASSENRAUM UND PARKIERUNG

V1 Ziele

Regensdorf versteht den Verkehrsraum als öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr.

Regensdorf wickelt den motorisierten Verkehr hauptsächlich auf dem übergeordneten Strassennetz ab.

Regensdorf strebt eine siedlungsverträgliche Verkehrsführung sowie tiefe Geschwindigkeiten an.

Regensdorf gestaltet die Strassenräume ökologisch wertvoll und lokalklimatisch wirksam.

V1 Allgemeine Festlegungen

Strassennetz

- a) Die Gemeinde plant das kommunale Strassennetz angebotsorientiert und priorisiert den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr.
- b) Sammelstrassen werden vom Durchgangsverkehr freigehalten.
- c) Die Gemeinde erarbeitet mit dem Kanton und bei Bedarf mit der SBB die notwendige Optimierung und dahingehende Planung der Verkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofgebiets.
- d) Bei Bauprojekten, welche viele Fahrten generieren, wird darauf geachtet, dass dadurch keine Überlastung des Gemeindestrassennetzes entsteht. Für die Gewerbe- und Industriegebiete wird dazu ein übergeordnetes Verkehrskonzept erstellt. Entsprechende Vorgaben werden in die Bau- und Zonenordnung aufgenommen.

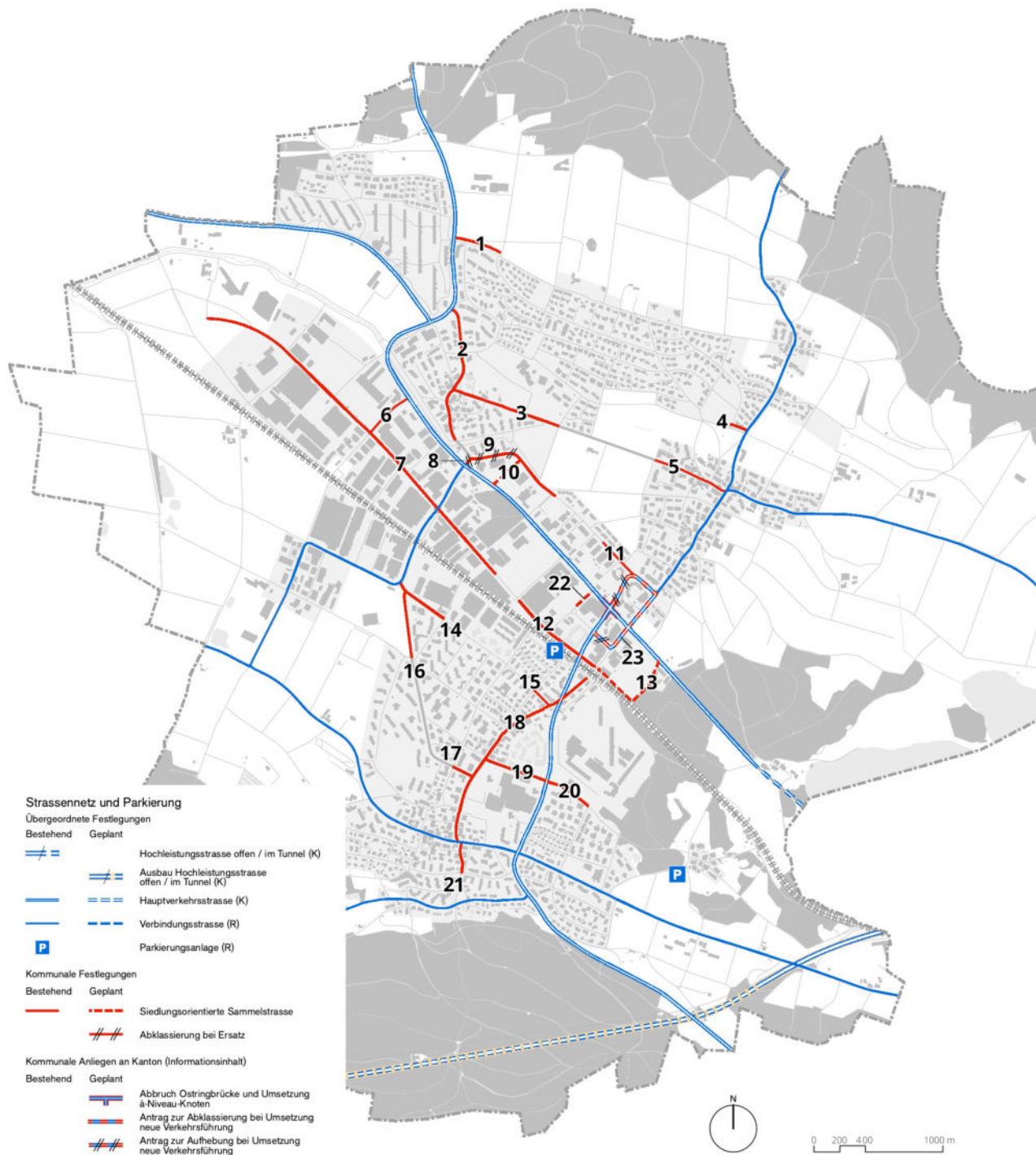
Strassenraum

- e) Die Gemeinde strebt auf dem kommunalen Strassennetz grundsätzlich Tempo 30 an. Abweichungen können für Gebiete in Gewerbe-, Industrie- oder Mischzonen geprüft werden. Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sind prioritär zu berücksichtigen. Die Fahrzeitverluste sind für den öffentlichen Verkehr so gering wie möglich zu halten und falls möglich zu kompensieren. Das marktverantwortliche Verkehrsunternehmen ist von Beginn an in die Planung einzubeziehen.
- f) Die Gemeinde prüft bei Bedarf (bspw. im Bereich von Schulen und Kindergärten) die Einführung von Begegnungszonen.
- g) Die Strassenräume sind innerorts siedlungsorientiert, begrünt und klimatisch wirksam gestaltet. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang der Strassen ist hoch. Bei der Gestaltung der Strassenräume werden die Bedürfnisse von Fuss- und Veloverkehr priorisiert. Durch eine effiziente Abwicklung des Verkehrs wird die benötigte Verkehrsfläche nach Möglichkeit reduziert.

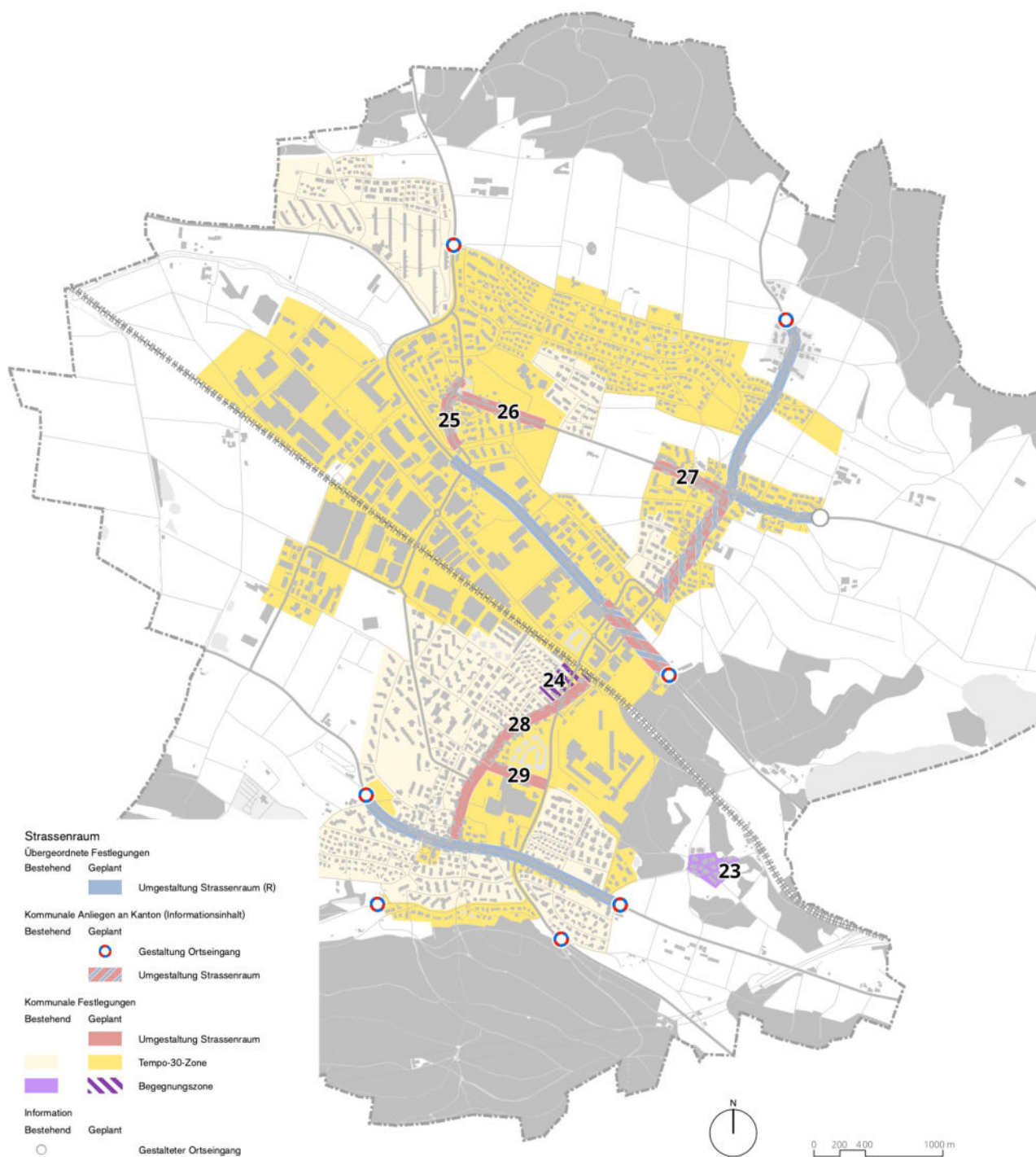
Parkierung

- h) Entlang der Erholungsachsen (vgl. Richtplan Teil Siedlung und Landschaft) wird ein ausreichendes Erholungsangebot – beispielsweise mittels Sitzmöglichkeiten, Trinkwasser, Platzsituationen – geschaffen.
- i) Die Gemeinde setzt bauliche Massnahmen zur Akzentuierung der Ortseingänge, respektive der Übergänge in den Innerortsbereich um oder setzt sich beim Kanton für deren Realisierung ein.
- j) Die Gemeinde fordert beim Kanton ein, dass bei den geplanten überkommunalen Strassenraumgestaltungen neben den Bedürfnissen aller Verkehrsträger auch die Aufenthaltsqualität gebührend berücksichtigt wird. Konkret sollen die Trennwirkung reduziert und Temporeduktionen geprüft werden.
- k) Die Gemeinde überprüft regelmässig das bestehende Parkplatzangebot im öffentlichen Raum und reduziert dieses wo möglich schrittweise. Die Parkierung wird hauptsächlich auf privatem und nicht auf öffentlichem Grund angeboten.
- l) Das private Parkplatzangebot wird über die kommunale Nutzungsplanung gesteuert. In der Nutzungsplanung wird eine Reduktion der zulässigen Parkplatzanzahl geprüft.
- m) Mit Mobilitätskonzepten wird die Reduktion oder ein Verzicht auf Parkplätze ermöglicht.

V1 Räumliche Festlegungen



Themenkarte V1 Strassennetz und Parkierung



Themenkarte V1 Strassenraum

Überkommunale Festlegungen

Bezeichnung	Kanton / Region / Bund	Bestehend	Geplant	Absicht/Abhängigkeit
-------------	------------------------	-----------	---------	----------------------

Strassennetz

Nationalstrasse A1 (Hochleistungsstrasse), Nordumfahrung Zürich (Gubrist), Limmattaler Kreuz–Anschluss Zürich Seebach	B	X	X	Ausbau geplant
Wehntalerstrasse (Hauptverkehrsstrasse)	K	X		
Wehntalerstrasse, Regensdorf–Anschluss Affoltern (Hauptverkehrsstrasse)	K		X	
Hönggerstrasse–Ostring (Hauptverkehrsstrasse)	K	X		
Buchserstrasse (Hauptverkehrsstrasse)	K	X		
Rümlangerstrasse (regionale Verbindungsstrasse)	R	X		
Niederhaslistrasse (regionale Verbindungsstrasse)	R	X		
Adlikerstrasse – Riedthofstrasse – Moosackerstrasse (regionale Verbindungsstrasse)	R	X		
Affolternstrasse – Neue Dällikerstrasse (regionale Verbindungsstrasse)	R	X		
Weiningerstrasse (regionale Verbindungsstrasse)	R	X		

Strassenraumgestaltung

Affolternstrasse – Neue Dällikerstrasse, Abschnitt östlicher Ortseingang bis Einmündung Watterstrasse	R		X	
Neue Dällikerstrasse, Abschnitt Einmündung Watterstrasse bis westlicher Ortseingang	R		X	
Dorfstrasse, Abschnitt Kreisel Ostring bis Kreuzung Unterdorf-/Rümlangerstrasse	R	X		
Kreuzung Dorf-/Unterdorf-/Niederhasli-/Rümlangerstrasse	R		X	Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK Watt Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 4. Generation
Niederhaslistrasse, Abschnitt Kreuzung Unterdorf-/Rümlanger-/Dorfstrasse bis Einmündung Buenstrasse	R		X	Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK Watt Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 4. Generation
Rümlangerstrasse, Abschnitt Kreuzung Dorf-/Unterdorf-/Niederhaslistrasse bis Langgrabenstrasse	R		X	Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK Watt Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 4. Generation
Wehntalerstrasse	R		X	Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK Wehntalerstrasse Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 4. Generation

Parkierungsanlage

Altburg beim Brunnenhölzli	R	X		
P+R-Anlage; Bahnhof SBB Regensdorf-Watt	R	X		Ausbau Veloabstellplätze (vgl. V3 Veloparkierung), bei Ausbau «Bahnhof Nord» Kombination mit Tiefgarage prüfen

Kommunale Anträge an übergeordnete Festlegungen (Informationsinhalt)

Bezeichnung	Anliegen
Neue Verkehrsführung Ostring – Wehntalerstrasse; Umsetzung à-Niveau-Knoten	Umsetzen bauliche Massnahmen, Aufhebung Ostringbrücke und Umsetzung dreiarmer à-Niveau-Knoten
Überprüfung Erhalt oder Ersatz bestehender Unterführungen für Velo- und Fussverkehr an der Wehntalerstrasse	Bei positivem Entscheid, Berücksichtigung bestehender Unterführungen bei Strassenprojekt Wehntalerstrasse
Abklassierung Hauptverkehrsstrasse bei Umsetzung neue Verkehrsführung 1) Dorfstrasse zwischen Wehntalerstrasse und Kreisel Ostring zu regionaler Verbindungsstrasse; 2) Althardstrasse zwischen Wehntalerstrasse und Furtalpromenade zu kommunaler Sammelstrasse; 3) Ostring zwischen Dorfstrasse und Trockenloostrasse zu kommunaler Sammelstrasse	Anpassung übergeordnete Richtpläne Prüfung bauliche und gestalterische Massnahmen auf Dorfstrasse nach Abklassierung
Aufhebung Hauptverkehrsstrasse bei Umsetzung neue Verkehrsführung 1) Ostring zwischen Trockenloostrasse und Wehntalerstrasse (Ostringbrücke) 2) Feldstrasse zwischen Althardstrasse und Ostring (Furtalpromenade)	Anpassung übergeordnete Richtpläne
Umsetzung Massnahmen zur Gestaltung des Ortseingangs	Umsetzen bauliche und gestalterische Massnahmen
Umgestaltung Strassenraum Dorfstrasse von Kreisel Ostring bis Ortskern Watt	Umsetzung im Rahmen BGK Watt mit Dorf-, Unterdorf-, Rümmlinger- und Niederhaslistrasse

Kommunale Festlegungen

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Stand
-----	-------------	-----------	---------	------------------	-----------------------------	-------

Siedlungsorientierte Sammelstrasse

Sammelstrassen sind innerorts siedlungsorientiert gestaltet und im Gegenverkehr befahrbar. Sie verfügen mindestens einseitig über ein Trottoir. Wo Velowege über kommunale Sammelstrassen führen und es die Platzverhältnisse zulassen, wird ein Velostreifen markiert. Bushaltestellen werden grundsätzlich im Fahrbahnbereich angeordnet. Nach Möglichkeit werden Sammelstrassen beidseitig von Bäumen gesäumt.

V1.01	Gheidstrasse von Wehntalerstrasse bis Zielstrasse	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume, Markierung Radweg	<i>SL4 Achse Priorität Ökologie</i> <i>SL5 Achse Priorität Erholung</i> <i>V3 Veloweg</i> <i>V4 Fussweg</i>	F
V1.02	Wehntalerstrasse von Neue Wehntalerstrasse bis Furtbach	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume, Markierung Radweg	<i>SL1 Gestaltete Achse</i> <i>SL1 Schutzwürdiges Ortsbild</i> <i>V1 Umgestalt. Strassenraum</i> <i>V3 Veloweg, Velopriorisierung</i> <i>V4 Fussweg</i>	F
V1.03	Büelstrasse von Dorfkern Adlikon bis Am Furtbach	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume	<i>SL1 Schutzwürdiges Ortsbild</i> <i>SL4 Achse Priorität Ökologie</i> <i>SL5 Achse Priorität Erholung</i> <i>V1 Umgestalt. Strassenraum</i> <i>V3 Veloweg, Velopriorisierung</i> <i>V4 Fussweg</i>	F
V1.04	Weitestrasse von Niederhaslistrasse bis Brünigstrasse	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume, Markierung Radweg	<i>SL4 Achse Priorität Ökologie</i> <i>V3 Veloweg</i> <i>V4 Fussweg</i>	F
V1.05	Unterdorfstrasse von Niederhaslistrasse bis Siedlungsrand	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume, Markierung Radweg	<i>SL1 Gestaltete Achse</i> <i>SL1 Schutzwürdiges Ortsbild</i> <i>SL4 Achse Priorität Ökologie</i> <i>V1 Umgestalt. Strassenraum</i> <i>V3 Veloweg, Velopriorisierung</i> <i>V4 Fussweg</i>	F

Kommunaler Richtplan, Regensdorf
Teil Verkehr

V1.06	Pumpwerkstrasse von Neue Wehntalerstrasse bis Althardstrasse	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume	SL1 Verkehrsintensive Nutzung	F
V1.07	Althardstrasse Allmend/Rietli bis Anfang Bahnhof Nord	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume, Markierung Radweg	V2 Güterverkehr V3 Veloweg V4 Fussweg SL1 Verkehrsintensive Nutzung	F
V1.08	Wehntalerstrasse von Trockenloostrasse bis Neue Wehntalerstrasse		X	Aufhebung für den MIV bei Realisierung Spange Trockenloo	V3 Veloweg, Velopriorisierung SL4 Achse Priorität Ökologie SL5 Achse Priorität Erholung	F
V1.09	Trockenloostrasse von neue Spange Trockenloo bis Wehntalerstrasse		X	Abklassierung zu kommunaler Erschliessungsstrasse bei Realisierung Spange Trockenloo	V3 Veloweg	F
V1.10	Spange Trockenloo von Trockenloo bis Wehntalerstrasse		X	Neu erstellen Ausgestaltung als siedlungsorientierte Sammelstrasse	Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 4. Generation	F
V1.11	Trockenloostrasse von Dorfstrasse bis neue Spange Trockenloo	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume	V3 Veloweg V4 Fussweg, Reitweg SL5 Achse Priorität Erholung	F
V1.12	Althardstrasse von Mitte Bahnhof Nord bis neue Spange Althard	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume, Markierung Radweg	V2 Güterverkehr V3 Veloweg V4 Fussweg SL5 Achse Priorität Erholung	F
V1.13	Spange Althard von Althardstrasse bis Wehntalerstrasse		X	Neu erstellen Ausgestaltung als siedlungsorientierte Sammelstrasse	Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 4. Generation V4 Fussweg	F
V1.14	Riedthofstrasse von Adlikerstrasse bis Im Dreispitz	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume	V4 Fussweg	F
V1.15	Riedthofstrasse von Watterstrasse bis Stationsstrasse	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume	V4 Fussweg	F
V1.16	Adlikerstrasse von Riedthofstrasse bis Feldblumenstrasse	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume	V3 Veloweg, Velopriorisierung V4 Fussweg SL5 Achse Priorität Erholung	F
V1.17	Adlikerstrasse von Schulstrasse bis Watterstrasse	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume	V3 Veloweg, Velopriorisierung V4 Fussweg	F
V1.18	Watterstrasse von Bahnhof Regensdorf-Watt bis Affolternstrasse	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume, Markierung Radweg	SL1 Gestaltete Achse SL5 Achse Priorität Erholung V1 Umgestalt. Strassenraum V3 Veloweg, Velopriorisierung V4 Fussweg	F
V1.19	Roosstrasse von Watterstrasse bis Ostring	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume, Markierung Radweg	V1 Umgestalt. Strassenraum V3 Veloweg V4 Fussweg	F
V1.20	Roosstrasse von Ostring bis Ackerstrasse	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume, Markierung Radweg	V3 Veloweg V4 Fussweg	F
V1.21	Engstringerweg von Affolternstrasse bis Obstgartenstrasse	X		Erhalten, weiterentwickeln Ergänzung Bäume	SL1 Schutzwürdiges Ortsbild SL4 Achse Priorität Ökologie V4 Fussweg	F
V1.22	Stichstrasse Neuhardstrasse		X	Neu erstellen im Rahmen Entwicklungsplanung Bahnhof Nord Ausgestaltung als siedlungsorientierte Sammelstrasse		F

V1.23	Stichstrasse Althardstrasse		X	Neu erstellen im Rahmen Entwicklungsplanung Bahnhof Nord Ausgestaltung als siedlungsorientierte Sammelstrasse	SL5 Achse Priorität Erholung V3 Veloweg, Velopriorisierung V4 Fussweg	F
-------	-----------------------------	--	---	--	---	---

Erschliessungsstrassen

Alle nicht als Sammelstrassen kategorisierten kommunalen Strassen im Siedlungsgebiet sind Erschliessungsstrassen. Eine Unterteilung in Zufahrtsstrassen und Zufahrtswege gemäss VSS-Normen wird nicht vorgenommen.

Begegnungszone

V1.23	Weiler Altburg	X		Erhalten, weiterentwickeln	SL1 Schutzwürdiges Ortsbild SL1 Gewerbebeileichterung V4 Fussweg	F
V1.24	Bahnhof Süd		X	Prüfung einer Begegnungszone im Rahmen Entwicklungsplanung Bahnhof Süd	SL1 Bahnhofsgelände SL2 Entwicklungsgebiet V2 Wichtige Haltestelle V4 Fussweg	V

Umgestaltung Strassenraum

V1.25	Strassenraum Ortskern Adlikon		X	Verbesserung der Aufenthaltsqualität Prüfung Temporeduktion linear oder als Teil einer Tempo-30-Zone Mit Realisierung Spange Trockenloo und Aufhebung Wehntalerstrasse zwischen Trockenloostrasse und Neue Wehntalerstrasse Anpassung des Strassenraums zwischen Büelstrasse und Spange Trockenloo auf neue Funktion	SL1 Gestaltete Achse V1 Sammelstrasse V3 Veloweg, Velopriorisierung V4 Fussweg SL1 Schutzwürdiges Ortsbild SL1 Ortszentrum SL5 Freiraum	F
V1.26	Strassenraum Büelstrasse Ortsteil Adlikon		X	Verbesserung der Aufenthaltsqualität Prüfung Temporeduktion linear oder als Teil einer Tempo-30-Zone	V3 Veloweg, Velopriorisierung V4 Fussweg SL1 Schutzwürdiges Ortsbild SL4 Achse Priorität Ökologie SL5 Achse Priorität Erholung	F
V1.27	Strassenraum Unterdorfstrasse Ortsteil Watt		X	Verbesserung der Aufenthaltsqualität Prüfung Temporeduktion linear oder als Teil einer Tempo-30-Zone Umsetzung im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts BGK Watt	BGK Watt V3 Fussweg V4 Veloweg, Velopriorisierung SL1 Schutzwürdiges Ortsbild SL1 Gestaltete Achse SL5 Achse Priorität Erholung	F
V1.28	Strassenraum Watterstrasse		X	Umgestaltung zu städtischem Strassenraum, Verbesserung der Aufenthaltsqualität Prüfung Temporeduktion linear oder als Teil einer Tempo-30-Zone	Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 4. Gen. V2 Öffentlicher Verkehr V3 Veloweg, Velopriorisierung V4 Fussweg SL1 Schutzwürdiges Ortsbild SL1 Gestaltete Achse SL5 Achse Priorität Erholung	F
V1.29	Strassenraum Roosstrasse von Watterstrasse bis Ostring		X	Umgestaltung zu städtischem Strassenraum, Verbesserung der Aufenthaltsqualität Prüfung Temporeduktion linear oder als Teil einer Tempo-30-Zone	V3 Veloweg V4 Fussweg	F

Parkierungsanlagen

Es gilt die kommunale Verordnung über die Parkraumbewirtschaftung.

V2 ÖFFENTLICHER VERKEHR UND GÜTERVERKEHR

V2 Ziele

Regensdorf ist mit dem öffentlichen Verkehr optimal an Zürich und die Nachbargemeinden angeschlossen.

Regensdorf gestaltet den Bahnhof und die Bushöfe als multimodale Drehscheiben übersichtlich, aufenthaltsfreundlich und hindernisfrei.

Regensdorfs Quartiere sind mit dem öffentlichen Verkehr gut angebunden. Das ÖV-Angebot ist lenkungswirksam ausgebaut. Bahn und Bus sind optimal aufeinander abgestimmt.

Regensdorf wickelt den Güterverkehr siedlungsverträglich ab und nutzt das Potenzial des direkten Bahnanschlusses.

V2 Allgemeine Festlegungen

Bahn

- a) Die Gemeinde setzt sich bei der SBB für einen Ausbau des Bahnhofs Regensdorf-Watt ein. Es wird eine Perronverlängerung und eine damit verbundene Personenkapazitätssteigerung angestrebt.
- b) Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine Überprüfung des geplanten Bahnhofs Regensdorf-Industrie ein.
- c) Die Gemeinde setzt sich bei der SBB und beim Kanton für einen durchgängigen Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Regensdorf und Zürich ein.

Bus

- d) Die Gemeinde setzt sich für die Anpassung des Bus-Taktes auf das ausgebaute S-Bahn-Angebot ein.
- e) Die Gemeinde setzt sich beim ZVV und den VBG für eine optimale Erschliessung aller Quartiere mit dem öffentlichen Verkehr ein. Der Ausbau erfolgt nachfrageorientiert und wird rechtzeitig auf die bauliche Entwicklung abgestimmt.
- f) Regensdorf verfügt über ein dichtes Haltestellennetz. Der Einzugsradius von Bushaltestellen beträgt im ganzen Siedlungsgebiet max. 400 m. Die Standorte sind auf die öffentlichen Nutzungen respektive das Nutzungsangebot abgestimmt. Alle Haltestellen sind hindernisfrei und übersichtlich gestaltet. Sie sind mit Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz ausgestattet. Eine Beschattung ist garantiert. An stark frequentierten Haltestellen steht eine bedarfsgerechte Veloparkierung zur Verfügung.
- g) Die Gemeinde setzt sich gemeinsam mit dem ZVV und den VBG beim Kanton für eine Priorisierung des Busverkehrs auf Kantonsstrassen ein. Dazu zählt die Umsetzung von Busspuren und die Buspriorisierung an Knoten.

Multimodale Drehscheibe

- h) Die Gemeinde stellt mit einer zusätzlichen Unterführung eine optimale Vernetzung zwischen den neuen Bushöfen und dem Bahnhof sicher. Der Raumbedarf wird planerisch gesichert.

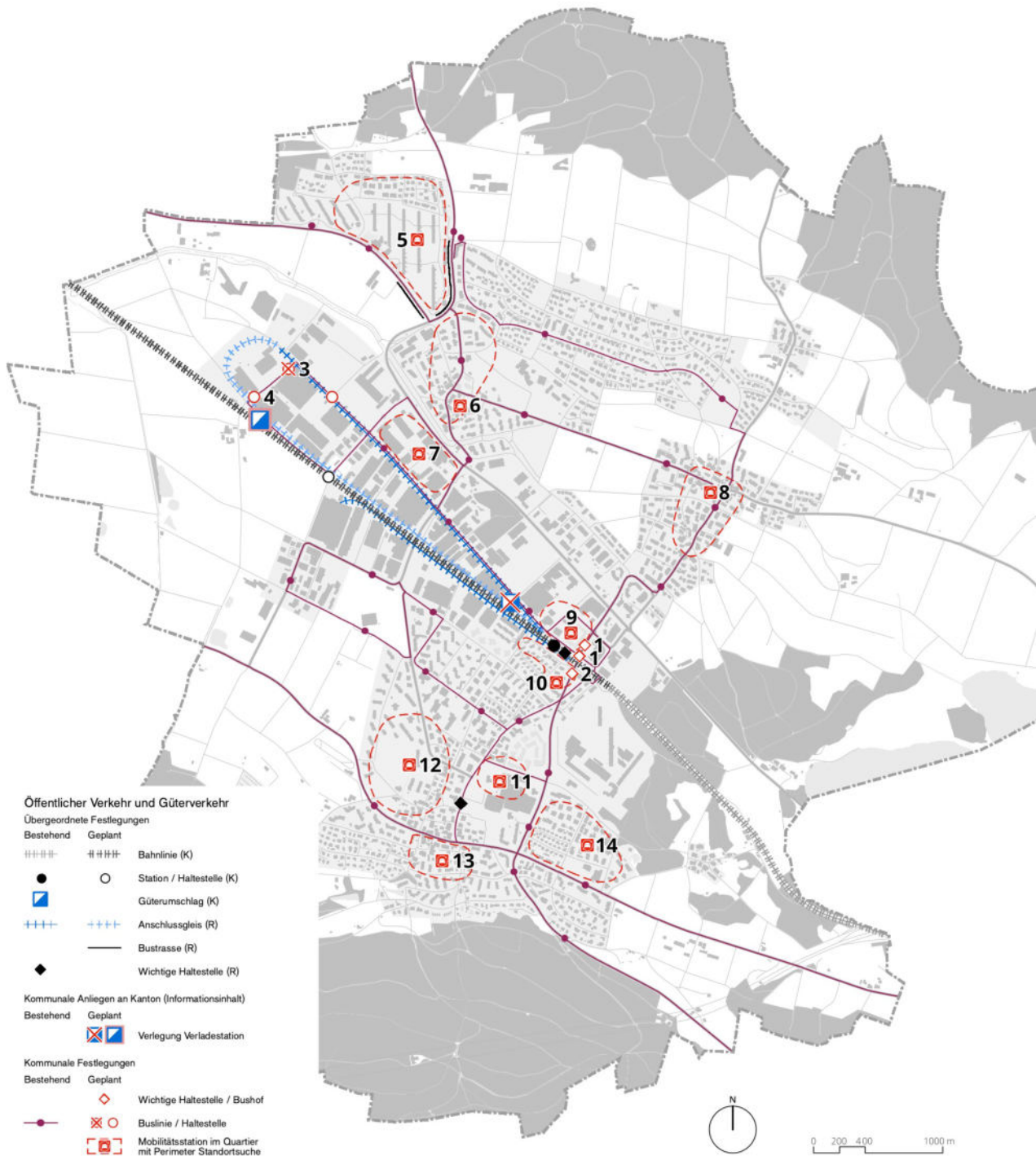
Güterverkehr

- i) Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine Verlegung des Güterfreiverlads in das Industriegebiet Allmend ein. Die Verlegung des Güterfreiverlads ermöglicht künftig eine optimalere Verkehrsführung.
- j) Die Anschlussgleise werden vermehrt genutzt. Insbesondere bei Nutzungen mit grossem Güterverkehr werden dazu Regelungen in der BZO getroffen.

Mobilitätsstationen

- k) Die Gemeinde setzt sich für Mobilitätsstationen in den Quartieren ein. Sie unterstützt Anbieter bei der Suche nach geeigneten Standorten.

V2 Räumliche Festlegungen



Themenkarte V2 Öffentlicher Verkehr und Güterverkehr

Überkommunale Festlegungen

Bezeichnung	Kanton / Region	Bestehend	Geplant	Absicht
-------------	-----------------	-----------	---------	---------

Bahninfrastruktur

S-Bahnlinie; Regensdorf-Watt-Wettingen	K	X	X	Ausbau auf Doppelspur geplant
S-Bahn-Station; Bahnhof Regensdorf-Watt	K	X		
S-Bahn-Station; Bahnhof Regensdorf-Industrie	K		X	Neubau Haltestelle
Güterumschlaganlage; Regensdorf-Watt	K	X		
Anschlussgleis; Stammgleise Althardstrasse	R	X		
Anschlussgleis; Gebiet Aebi AG bis Bruggwisen	R	X		
Anschlussgleis; Bahnstrasse zur Althardstrasse	R		X	

Businfrastruktur

Umsteigehaltestelle; Bahnhof Regensdorf-Watt	R	X		
Umsteigehaltestelle; Zentrum Regensdorf	R	X		
Bustrasse; Knoten Neue Wehntaler-/Buchserstrasse, Abschnitt Buchserstrasse	R	X		
Bustrasse; Knoten Neue Wehntaler-/Buchserstrasse, Abschnitt Neue Wehntalerstrasse	R		X	
Bustrasse; Knoten Neue Dälliker-/Watterstrasse	R		X	

Kommunale Anträge an übergeordnete Festlegungen (Informationsinhalt)

Bezeichnung	Anliegen
Güterfreiverlad Regensdorf-Industrie	Verlegung bestehende Güterumschlagsanlage an Standort Regensdorf-Industrie und Verlegung Anschlussgleise für Erschliessung ab Hauptlinie aus Richtung Westen Anpassung übergeordnete Richtpläne
S-Bahn-Station; Bahnhof Regensdorf-Industrie	Beabsichtigter Standort nicht weiterverfolgen, aus übergeordneten Richtplänen streichen

Kommunale Festlegungen

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Stand
-----	-------------	-----------	---------	------------------	-----------------------------	-------

Wichtige Haltestelle / Bushof

V2.01 a	Bushof Nord	X	X	Weiterentwickeln zu Bushof mit je 3 Haltekanten in beide Richtungen (6 Haltekanten) Umsetzung im Rahmen der übergeordneten Entwicklungsplanung Bushof Süd / Überdeckung Ostring und Bushof Nord Sicherstellung direkter Zugang zum Bushof Süd und Perron mittels neuer Unterführung (Präzisierung regionaler Richtplan)	Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 4./5. Generation; Bushof Süd / Überdeckung Ostring und Bushof Nord SL2 Entwicklungsgebiet V3 Veloweg, Veloparkierung V4 Fussweg	F
------------	-------------	---	---	---	---	---

Kommunaler Richtplan, Regensdorf
Teil Verkehr

V2.01 b	Bushof Althard	X	X	Weiterentwickeln zu Bushof mit 4 Haltekan- ten (Präzisierung regionaler Richtplan)		F
V2.02	Bushof Süd	X	X	Weiterentwickeln, Schaffung neuer Bushof auf der Überdeckung des Ostrings (4 Halte- kanten) Umsetzung im Rahmen der übergeordneten Entwicklungsplanung Bushof Süd / Überde- ckung Ostring und Bushof Nord Sicherstellung direkter Zugang zum Bushof Nord und Perron mittels neuer Unterführung (Präzisierung regionaler Richtplan)	<i>Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 4./5. Generation; Bushof Süd / Überdeckung Ostring und Bushof Nord SL2 Entwicklungsgebiet V2 Mobilitätsstation V3 Veloweg, Veloparkierung V4 Fussweg</i>	F

Bushaltestelle

Die bestehenden Bushaltestellen sind in der Richtplankarte dargestellt. Auf einen Tabelleneintrag wird verzichtet. In der Tabelle sind le-
diglich die geplanten Vorhaben abgebildet.

V2.03	Bushaltestelle Regensdorf, Allmend	X	Verlegung Bushaltestelle an die Althard- strasse, Abbruch bei Ersatz	<i>V1 Sammelstrasse</i>	Z
V2.04	Bushaltestelle Regensdorf, Spittelhölzlistrasse	X	Erstellung neue Bushaltestelle an der Spittel- hölzlistrasse		Z

Mobilitätsstation im Quartier mit Perimeter Standortsuche

V2.05	Mobilitätsstation Sonn- halde	X	Prüfung einer Mobilitätsstation abgestimmt auf die Bedürfnisse, Neuschaffung bei Bedarf	<i>SL1 Erhaltenswerte Struktur</i>	V
V2.06	Mobilitätsstation Adlikon	X	Prüfung einer Mobilitätsstation abgestimmt auf die Bedürfnisse, Neuschaffung bei Bedarf	<i>SL1 Schutzwürdiges Ortsbild SL1 Ortszentrum</i>	V
V2.07	Mobilitätsstation Industrie	X	Prüfung einer Mobilitätsstation abgestimmt auf die Bedürfnisse, Neuschaffung bei Bedarf		V
V2.08	Mobilitätsstation Watt	X	Prüfung einer Mobilitätsstation abgestimmt auf die Bedürfnisse, Neuschaffung bei Bedarf	<i>SL1 Schutzwürdiges Ortsbild SL1 Ortszentrum</i>	V
V2.09	Mobilitätsstation Bahnhof Nord	X	Einfordern von privat betriebenen Mobilitäts- stationen im Rahmen von Gestaltungsplänen	<i>SL1 Nebenzentrum SL2 Entwicklungsgebiet</i>	V
V2.10	Mobilitätsstation Bahnhof Süd	X	Prüfung einer Mobilitätsstation abgestimmt auf die Bedürfnisse, Neuschaffung bei Bedarf	<i>SL1 Nebenzentrum SL2 Entwicklungsgebiet</i>	V
V2.11	Mobilitätsstation Zentrum	X	Prüfung einer Mobilitätsstation abgestimmt auf die Bedürfnisse, Neuschaffung bei Bedarf	<i>SL1 Zentrum Regensdorf SL2 Entwicklungsgebiet</i>	V
V2.12	Mobilitätsstation Geeren	X	Prüfung einer Mobilitätsstation abgestimmt auf die Bedürfnisse, Neuschaffung bei Bedarf	<i>SL2 Bedeudende Baulücke</i>	V
V2.13	Mobilitätsstation Obstgar- ten	X	Prüfung einer Mobilitätsstation abgestimmt auf die Bedürfnisse, Neuschaffung bei Bedarf	<i>evtl. SL1 Schutzwürdiges Ortsbild</i>	V
V2.14	Mobilitätsstation Quartier Hofwiesen / Roos	X	Prüfung einer Mobilitätsstation abgestimmt auf die Bedürfnisse, Neuschaffung bei Bedarf		V

Im Gebiet Bahnhof Nord ist keine öffentliche Mobilitätsstation vorgesehen. Das Angebot wird von privater Seite angeboten und steht der
Öffentlichkeit teilweise zur Verfügung.

V3 VELOWEGE UND VELOPARKIERUNG

V3 Ziele

Regensdorf hat eine sichere, flächendeckende, gut ausgebaute und benutzerfreundliche Veloinfrastruktur.

Regensdorf stellt an den wichtigsten Zielorten Veloabstellanlagen zur Verfügung.

Das Velo ist das bevorzugte Verkehrsmittel der Bevölkerung von Regensdorf.

V3 Allgemeine Festlegungen

Velowege

- a) Die Gemeinde schliesst wo nötig die Lücken im Velowegnetz und behebt die Schwachstellen. Der Raumbedarf für die Veloinfrastruktur wird, wo nötig, mit Baulinien gesichert.
- b) Bestehende Velowege werden regelmässig überprüft und bei Bedarf werden bauliche Aufwertungsmassnahmen umgesetzt.
- c) Massgebend für den Ausbaustandard der bezeichneten Velowege und Velostreifen sind die kantonalen Standards für den Veloverkehr. Die notwendigen Massnahmen werden situationsgerecht definiert.
- d) Bei allen überkommunalen Infrastrukturprojekten – insbesondere zur Querung von Gleisen und übergeordneten Strassen – setzt sich die Gemeinde für eine sichere Veloführung ein.
- e) Bei allen kommunalen Strassenbauvorhaben werden die Interessen des Veloverkehrs berücksichtigt und frühzeitig in die Projektierung miteinbezogen.
- f) Die Gemeinde koordiniert und plant die gemeindeübergreifenden Veloverbindungen mit den Nachbargemeinden.

Routen mit Velopriorisierung

- g) Die Gemeinde kennzeichnet die Routen mit Velopriorisierung auf ihrem Velowegnetz. Auf kommunalen Strassen in Tempo-30-Zonen mit hohem Veloverkehr- und geringem MIV-Aufkommen werden Velostrassen geprüft und wenn möglich nach den kantonalen Standards signalisiert. Das Velo wird an Knoten priorisiert.
- h) Wo Routen mit Velopriorisierung entlang von übergeordneten Strassen führen, setzt sich die Gemeinde beim Kanton für eine Veloführung getrennt von der Fahrbahn und eine entsprechende Gestaltung ein.

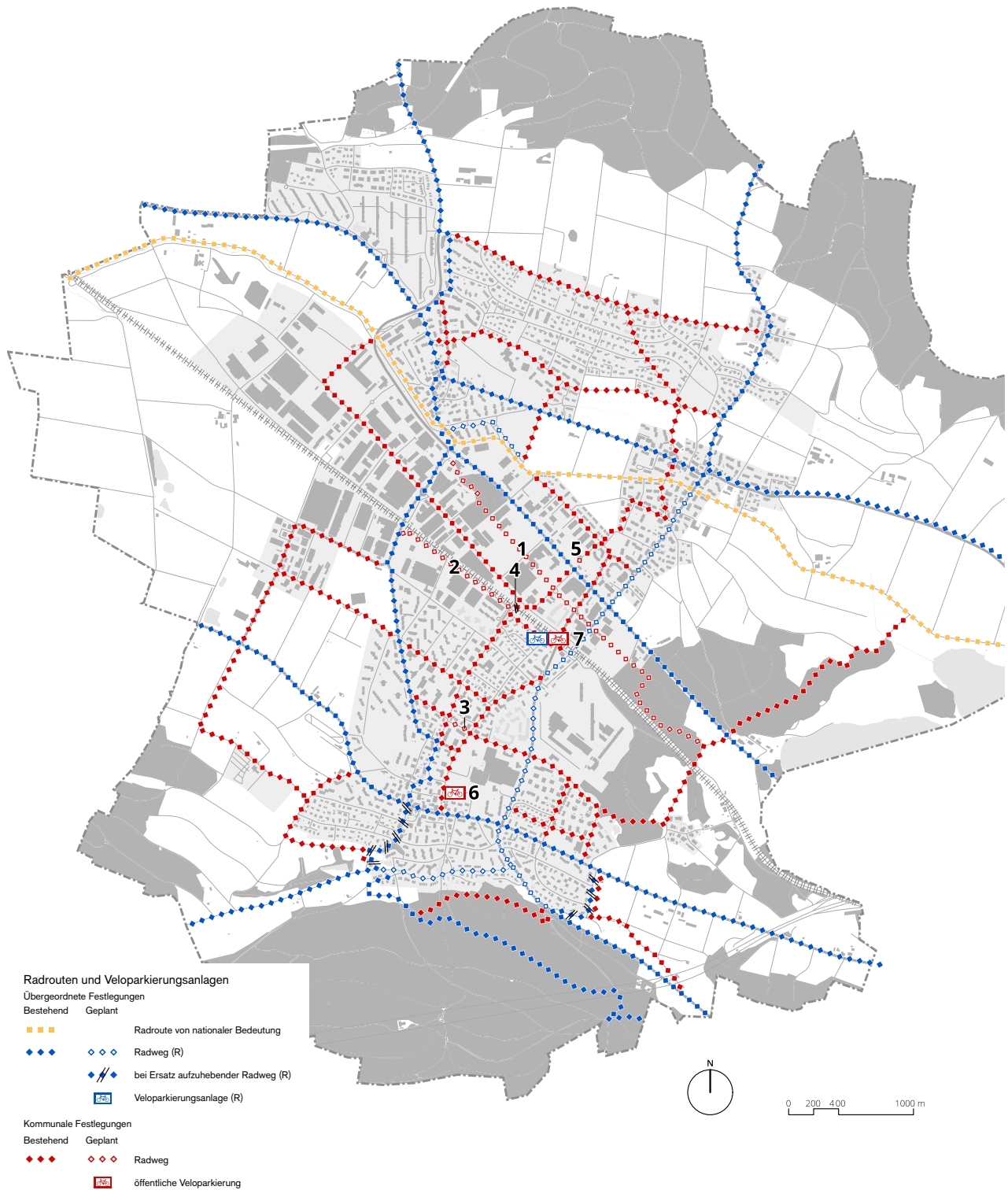
Veloparkierung

- i) An grösseren Haltestellen und wichtigen Zielorten werden bedarfsgerechte und attraktive Veloabstellplätze angeboten. Bei Bedarf werden Zusatzangebote wie Ladestationen für Elektrovelos, Schliessfächern oder Werkzeug ergänzt.
- j) In der Nutzungsplanung werden die Anforderungen an eine genügende Anzahl und attraktiven Ausstattung der privaten Veloabstellplätze definiert.

Kommunikation

- k) Begleitend zum Ausbau des Velonetzes wird mit einer aktiven Kommunikation und mittels Informationskampagnen das Velo als Verkehrsmittel gefördert und die Bevölkerung zum Velofahren bewegt.

V3 Räumliche Festlegungen



Themenkarte V3 Velowege und Veloparkierung



Themenkarte V3 Routen mit Velopriorisierung

Überkommunale Festlegungen

Bezeichnung	Kanton / Region	Bestehend	Geplant	Absicht
-------------	-----------------	-----------	---------	---------

Radroute von nationaler Bedeutung

(Rümlang – Zürich-Affoltern) – Katzensseestrasse – Watt – Adlikon – (Buchs – Otelfingen – Wetztingen)	K	X		
---	---	---	--	--

Skatingroute von nationaler Bedeutung

(Zürich-Affoltern) – Katzensseestrasse – Watt – Adlikon – Regensdorf – Dällikon – (Dänikon – Golfpark Otelfingen – Wetztingen)	K	X		
--	---	---	--	--

Regionale Radrouten

Wehntalerstrasse – Alter Buchserweg – Buchserstrasse	R	X		
Mühlestrasse	R	X	X	bei Ersatz Abklassierung
Rebrainstrasse – Wehntalerstrasse – Gemeindegrenze Dielsdorf	R	X		
Hönggerstrasse bis Im Lettenhau	R	X		
Im Lettenhau – Niklausstrasse	R	X	X	bei Ersatz Abklassierung
Affolternstrasse – Neue Dällikerstrasse	R	X		
Untere Mühlestrasse – Schulstrasse – Adlikerstrasse	R	X		
Niederhaslistrasse ab Katzensseestrasse in Richtung Niederhasli	R	X		
Rümlangerstrasse – Unterdorfstrasse – Büelstrasse	R	X		
Wehntalerstrasse von Adlikerstrasse bis Altburgstrasse	R	X		
Weiningerstrasse von Folenmoos bis Mühlestrasse	R	X		
Weiningerweg – Buchenstrasse – Lättenhauweg – Gubriststrasse	R	X	X	bei Ersatz Abklassierung
Wehntalerstrasse von Altburgstrasse bis Gemeindegrenze Zürich	R	X		
Hönggerstrasse von Im Lettenhau bis Affolternstrasse	R		X	
Ostring von Affolternstrasse – Watterstrasse – Althardstrasse – Dorfstrasse bis Katzensseestrasse	R		X	Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 4. Generation; Veloführung Ostring, Affolternstrasse – Roosstrasse Betriebs- und Gestaltungskonzept Watt mit Dorf-, Rümlanger-, Niederhasli- und Unterdorfstrasse
Unterführung südöstlich Bahnhof	R		X	Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 4. Generation
Verbindung entlang Furtbach von Im Pünt bis Breitiweg	R		X	
Weiningerstrasse zwischen Mühlestrasse und Hönggerstrasse	R		X	

Querungen Veloverkehr

Wüeri: Querung Bahnlinie	R	X		
Adlikon: Querung Neue Wehntalerstrasse	R	X		
Bösbuck: Querung Wehntalerstrasse	R		X	
Gries: Querung Neue Dällikerstrasse	R	X		
Adlikerstrasse: Querung Bahnlinie	R	X		
Bahnhof: Querung Bahnlinie	R	X		
Katzenssee: Querung Wehntalerstrasse	R	X		

Veloparkierungsanlage

P+R-Anlage; Bahnhof SBB Regensdorf-Watt	R	X	X	Ausbau auf rund 600 Veloabstellplätze geplant, etappenweiser Ausbau, längerfristig je 1 Anlage auf beiden Seiten der Gleise realisieren
---	---	---	---	---

Kommunale Festlegungen

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Stand
-----	-------------	-----------	---------	------------------	-----------------------------	-------

Velowege

Die bestehenden kommunalen Velowege sind in der Richtplankarte dargestellt. Auf einen Tabelleneintrag wird verzichtet.

V3.01	Furttalpromenade von Adlikerstrasse – Hardhölzli – Bahnhof Nord – Schlattring bis Altburgstrasse		X	Erstellung neue Verbindung im Rahmen Entwicklungsplanung Bahnhof Nord Anschluss via Hardhölzli bis Adlikerstrasse sicherstellen, Anschluss via Schlattwald bis Altburgstrasse sicherstellen	<i>Kommunales Gesamtverkehrskonzept</i> <i>V1 Aufhebung Kantonsstrasse</i> <i>V3 Velopriorisierung</i> <i>V4 Fussweg</i> <i>SL1 Gestaltete Achse</i> <i>SL2 Entwicklungsgebiet</i> <i>SL5 Freiraum, Hardhölzli</i>	F
V3.02	Südlich Bahnline von Schulstrasse bis Adlikerstrasse		X	Erstellung neue Verbindung Abstimmung auf geplanten Fussweg	<i>V3 Velopriorisierung</i> <i>V4 Fussweg</i>	V
V3.03	Ruggenacherweg von Watterstrasse bis Adlikerstrasse		X	Veloinfrastruktur verbessern, Markierung Velostreifen/Radweg	<i>V4 Fussweg</i>	F
V3.04	Velounterführung Bahnlinie		X	Veloinfrastruktur aufheben bei Realisierung der neuen kantonalen Unterführung zwischen Watter- und Althardstrasse (Velounterführung), Unterführung ausschliesslich auf den Fussverkehr auslegen	<i>V3 Velopriorisierung</i> <i>V4 Fussweg</i> <i>SL4 Achse Priorität Ökologie</i>	F
V3.05	Verbindung Wehntalerstrasse – Geerenwiesstrasse		X	Erstellung neues Verbindungsstück Abstimmung auf Umgestaltung Wehntalerstrasse	<i>V1 Umgestaltung Wehntalerstrasse</i> <i>V3 Velopriorisierung</i>	

Routen mit Velopriorisierung

Velopriorisierung direkt		X	Realisierung einer möglichst direkt befahrbaren Veloverbindung, Schliessung Netzlücken und Behebung Schwachstellen Nach Möglichkeit getrennte Führung des Velos von der Fahrbahn entlang von übergeordneten Strassen Markierung von Velostrassen auf kommunalen Strassen in Tempo-30-Zonen mit hohem Velo- und geringem MIV-Aufkommen nach den kantonalen Standards prüfen und umsetzen Velopriorisierung an Knoten prüfen und umsetzen Kennzeichnung der Velohauptroute auf dem kommunalen Strassennetz	F
Velopriorisierung komfortabel		X	Realisierung einer komfortabel befahrbaren Veloverbindung, Schliessung Netzlücken und Behebung Schwachstellen Markierung von Velostrassen auf kommunalen Strassen in Tempo-30-Zonen mit hohem Velo- und geringem MIV-Aufkommen nach den kantonalen Standards prüfen und umsetzen Velopriorisierung an Knoten prüfen und umsetzen Kennzeichnung der Velohauptroute	F

Öffentliche Veloparkierung

V3.06	Zentrum	X	X	Angebot bei der Bushaltestelle erhalten (ca. 30 Abstellplätze), weiterentwickeln Erweiterung Veloparkierungsanlage im Rahmen Entwicklung Seilerpark Zielgrösse mit Nutzung definieren	V1 Umgestaltung Strassenraum V2 Wichtige Haltestelle V3 Veloweg, Velopriorisierung evtl. SL2 Entwicklungsgebiet SL1 Gestaltete Achse SL5 Freiraum	F
V3.07	Velostation Bahnhof		X	Ermittlung Bedarf und Abstimmung auf regional festgelegte Veloparkierungsanlage Erstellung neue Veloparkierungsanlage im Bereich Althardstrasse/Ostring (ca. 800–1000 VP) und Ausbau bestehende Veloabstellplätze beidseitig der Gleise im Rahmen der Ostringüberdeckung (ca. 120 VP) Sicherstellung Zugang für Velos von der Velounterführung Watterstrasse und für Fussgänger:innen von der neuen Personenunterführung mit Anschluss an Bushöfe und Bahnhof (Präzisierung regionaler Richtplan)	Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 4. Generation V2 Wichtige Haltestelle V3 Veloweg SL2 Entwicklungsgebiet	Z

V4 FUSSWEGE UND REITWEGE

V4 Ziele

Regensdorf hat gut ausgebaute, attraktive und sichere Fusswege. Diese bilden ein engmaschiges und lückenloses Netz.

Regensdorf misst dem Fussverkehr einen hohen Stellenwert bei. In den Zentren haben die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger Priorität.

Regensdorfs wichtigste Zielorte sind zu Fuss gut erreichbar. Das Fusswegnetz deckt sowohl die Bedürfnisse im Alltag als auch in der Freizeit ab.

V4 Allgemeine Festlegungen

Fusswegnetz

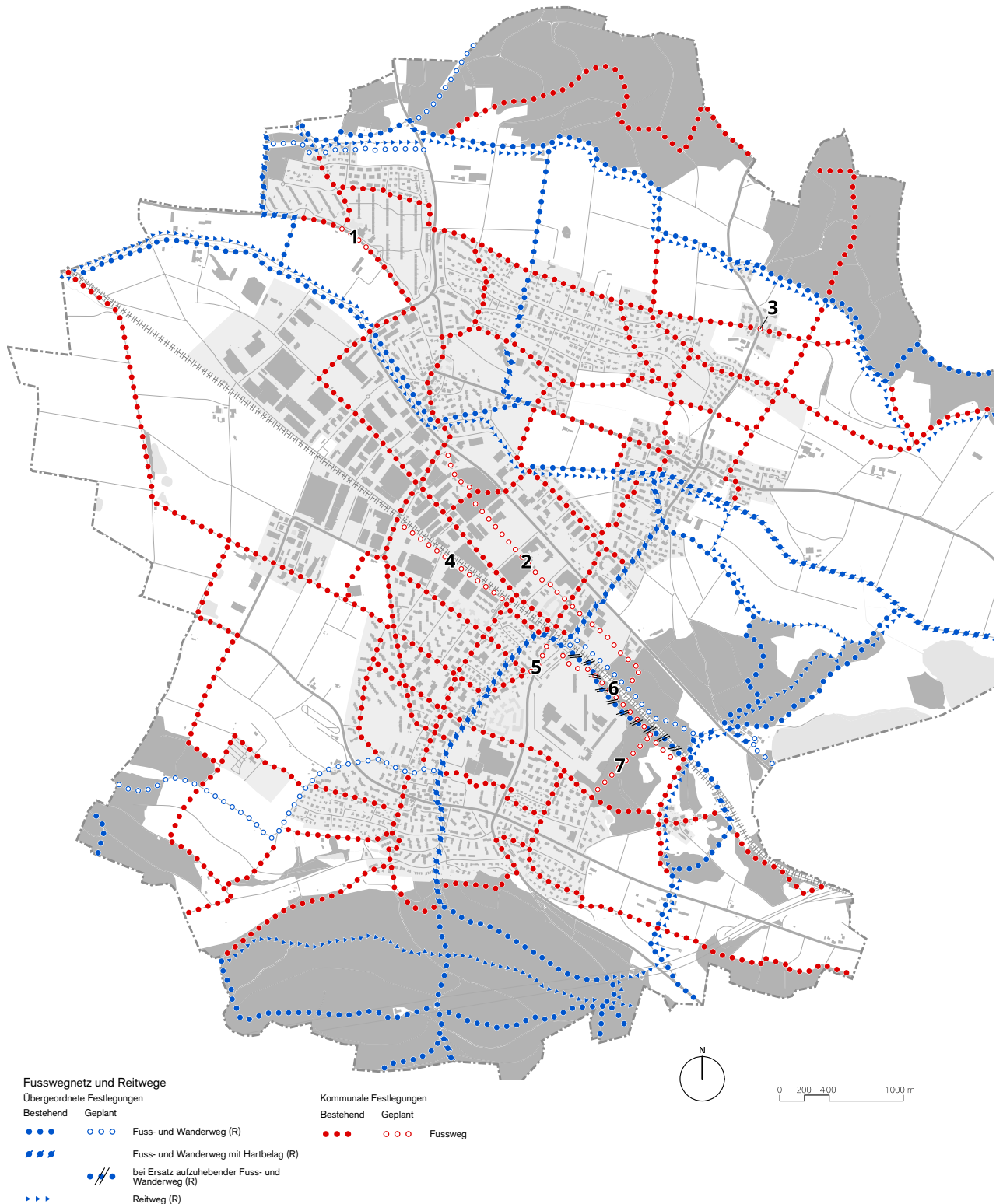
- a) Die Gemeinde setzt die geplanten Fusswege um und sichert den Raumbedarf für diese, wo nötig, mit Baulinien.
- b) Bestehende Netzlücken und Schwachstellen im Fusswegnetz werden behoben.
- c) Die Gemeinde erarbeitet ein Schulwegkonzept.
- d) Die Gemeinde koordiniert und plant die gemeindeübergreifenden Fusswege mit den Nachbargemeinden.

Gestaltung der Fusswege

- e) Die bestehenden Fusswege werden regelmässig überprüft und bei Bedarf werden bauliche Aufwertungsmassnahmen umgesetzt.
- f) Querungen – insbesondere in den Zentren und bei publikumsintensiven Einrichtungen – werden prioritär auf die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger ausgerichtet und ergänzt. Sie werden sicher und hochwertig gestaltet. Wo übergeordnete Strassen betroffen sind, setzt sich die Gemeinde gegenüber dem Kanton für die Bedürfnisse des Fussverkehrs ein.
- g) Bei allen Strassenbauvorhaben werden die Interessen des Fussverkehrs berücksichtigt und frühzeitig in die Projektierung miteinbezogen. Entlang von Sammelstrassen besteht mindestens einseitig ein Trottoir (vgl. V1 Strassennetz). Entlang von übergeordneten Strassen fordert die Gemeinde beim Kanton ein beidseitiges Trottoir innerorts ein.
- h) Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums werden eine fussgängerfreundliche Gestaltung und eine hohe Aufenthaltsqualität sichergestellt.
- i) Die Furttalpromenade bildet einen autofreien linearen Freiraum mit Priorität für den Fussverkehr.
- j) Die Gemeinde prüft ein eigenes Leitsystem und lenkt die Fussgängerinnen und Fussgänger zu den wichtigsten Zielorten.
- k) Massgebend für den Ausbau und die Gestaltung der bezeichneten Fusswege sind die geltenden Normen. Die notwendigen Massnahmen werden situationsgerecht definiert.

- l) Die Fusswege ausserhalb des Siedlungsgebiets sind auf die Erholungsnutzung ausgerichtet. Sie bleiben weitgehend verkehrsarm oder verkehrsfrei.

V4 Räumliche Festlegungen



Themenkarte V4 Fusswege und Reitwege

Überkommunale Festlegungen

Bezeichnung	Kanton / Region	Bestehend	Geplant	Absicht/Abhängigkeiten
-------------	-----------------	-----------	---------	------------------------

Fuss- und Wanderwege

Die bestehenden überkommunalen Fuss- und Wanderwege sind in der Richtplankarte dargestellt. Auf einen Tabelleneintrag wird verzichtet. Es werden lediglich die geplanten Festlegungen aufgeführt.

Katzensee-Rundweg	R	X	X	Im Abschnitt Unterer Katzensee entlang Wehntalerstrasse attraktive Ersatzroute anlegen
Regensdorf Bahnhof – Gut Katzensee; südlich Bahnlinie	R		X	Aufhebung bei Ersatz
Regensdorf Bahnhof – Gut Katzensee; nördlich Bahnlinie	R		X	Ersatz der bestehenden Fussverbindung südlich der Bahnlinie Erweiterung Sicherheitszonenperimeter Justizstrafanstalt Pöschwies Die Verbindung wird bevorzugt mit der kommunal geplanten Verbindung der Furtalpromenade mit dem Schlattring zusammengelegt. Die genaue Streckenführung erfolgt in Absprache mit dem Kanton (AFV, ALN).
Bösbuck – Mettmenhasli	R		X	Neuer Wanderweg entlang ehemaliger Bahnlinie
Unterführung südöstlich Bahnhof	R		X	Neue Anlage im Rahmen Ausbau Strassenunterführung unter der Bahn Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 4. Generation
Regensdorf – Altberg	R		X	Neue Verbindung zwischen Regensdorf und dem bestehenden Wanderwegnetz auf dem Altberg
Holenbachstrasse – Erlenhausstrasse bis Gemeindegrenze	R		X	

Hindernisfreie Wanderwege

Rundweg Katzensee	R		X	
Furtbach-Route	R		X	
Rebhüsli-Route	R		X	

Querungen Fussverkehr

Adlikon: Querung Buchserstrasse	R		X	
Bösbuck: Querung Wehntalerstrasse	R		X	
Oberdorf: Querung Niederhaslistrasse, Bereich Ibrigstrasse	R	X		
Katzensee: Querung Wehntalerstrasse	R	X		
Wüeri: Querung Bahnlinie	R		X	
Bahnhof: Querung Bahnlinie	R		X	

Reitwege

Nördliche Route: Wettingen – Otelfingen – Buchs – Drisgler – Oberdorf – Bettli – Oberer Katzensee	R	X		
Südliche Route (entlang Furtbach): Würenlos – Furthof – Adlikon – Watt – Oberer Katzensee	R	X		

Verbindung Limmattal: Oberer Katzenssee – Chräenriet – Altburg – Geissberg – Lättenhau – Folenmoos	R	X		
--	---	---	--	--

Kommunale Festlegungen

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Stand
-----	-------------	-----------	---------	------------------	--------------------------------	-------

Fusswege

Die bestehenden kommunalen Fusswege sind in der Richtplankarte dargestellt. Auf einen Tabelleneintrag wird verzichtet.

V4.01	Buchserstrasse von Kästelstrasse bis Hummelackerstrasse		X	Prüfung neue Fusswegführung	V3 Veloweg, Velopriorisierung	V
V4.02	Furttalpromenade von Adlikerstrasse – Hardhölzli – Bahnhof Nord –bis Schlattring		X	Erstellung neue Verbindung im Rahmen Entwicklungsplanung Bahnhof Nord Ausbildung Furttalpromenade als autofreien, linearen Freiraum mit Priorität für den Fussverkehr Anschluss via Hardhölzli bis Adlikerstrasse sicherstellen, Anschluss via Schlattring an geplanten übergeordneten Fussweg sicherstellen	Kommunales Gesamtverkehrskonzept V1 Aufhebung Kantonsstrasse V3 Veloweg, Velopriorisierung SL1 Gestaltete Achse SL2 Entwicklungsgebiet SL5 Freiraum, Hardhölzli	F
V4.03	Gheidstrasse, Querung Niederhaslistrasse		X	Neue Querung Niederhaslistrasse beim Kanton einfordern	V1 Kantonsstrasse V3 Veloweg, Velopriorisierung SL1 Schutzwürdiges Ortsbild SL5 Achse Priorität Erholung	F
V4.04	Südlich Bahnlinie zwischen Schulstrasse und Adlikerstrasse		X	Erstellung neue Verbindung Abstimmung auf geplanten Radweg	V3 Veloweg, Velopriorisierung	V
V4.05	Überdeckung Ostring von Watterstrasse bis Bahnhof		X	Erstellung neue Verbindung im Rahmen Entwicklungsplanung Bahnhof Süd / Überdeckung Ostring	SL1 Nebenzentrum SL2 Entwicklungsgebiet V2 Wichtige Haltestelle	V
V4.06	Südlich Bahnlinie von Watterstrasse bis Altburgstrasse (bei Abklassierung übergeordneter Fuss- und Wanderweg auf Böschstrasse)		X	Erstellung neue Verbindung entlang Bahnlinie bei Aufhebung übergeordneter Fuss- und Wanderweg auf Böschstrasse	SL5 Achse Priorität Erholung Sicherheitsperimeter Justizvollzugsanstalt	V
V4.07	Entlang Zaun Justizvollzugsanstalt		X	Ersatz bestehende Verbindung entlang Justizvollzugsanstalt bei Verschiebung des Zauns	SL5 Achse Priorität Erholung und Feuerstelle Sicherheitsperimeter Justizvollzugsanstalt	V