

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
-----	---------------------------------	----------	-----------

Richtplantext Siedlung und Landschaft

SL1 Räumliche Festlegungen			
1	<p>Begehren um Trennung des Teil Siedlung und Landschaft. Die Überarbeitung soll gemäss den übergeordneten Inhalten, Zielen und Massnahmen im Kantonalen und Regionalen Richtplan erfolgen.</p> <p>Mit Bezug auf den hohen Anteil an Land- und Forstwirtschaftsflächen auf unserem Gemeindegebiet erfüllt diese Vorlage die geforderten und übergeordneten Zielsetzungen nicht. Raumwirksame Tätigkeiten, bzw. Raumansprüche sind im Teil Landschaft vertiefter aufzuarbeiten, mit den jüngsten Grundlagen und Sachplanungen auf Bundesebene abzustimmen und losgelöst vom Teil Siedlung zu umschreiben.</p> <p>Der Teil Siedlung umfasst die Festlegungen zum Siedlungscharakter, der Siedlungsentwicklung und des Lokalklima. Entsprechend sind die Ziele auf das Siedlungsgebiet abzustimmen. Die Themen Ökologische Infrastruktur, Erholung und Landschaftscharakter sind im Teil Landschaft zu umschreiben und abzustimmen.</p> <p>Mit der Zusammenführung der Teile Siedlung und Landschaft wird durch die Begründung öffentlicher Interessen der Durchstossung des Landwirtschaftsgebietes nicht die zwingend notwendige Interessenabwägung eingeräumt. Bezeichnend kann im vorliegenden Entwurf auf den übersetzten Flächenbedarf für neue Erholungszonen im Landwirtschaftsgebiet hingewiesen werden.</p> <p>Die Raumplanung verfolgt das Ziel, die Siedlungsentwicklung nach innen zu festigen und mit dem Boden haushälterisch umzugehen. Dieses Ziel wird vom Kanton gefordert, um die natürlich gewachsenen Böden und insbesondere die hochwertigen Landwirtschaftsböden als unvermehrbares Ressource für die Nahrungsmittelproduktion zu schützen.</p>	<p>Die Ziele und Vorgeben des kantonalen und regionalen Richtplans werden mit dem kommunalen Richtplan berücksichtigt. Auf eine Wiederholung der geltenden rechtlichen Grundlagen als Ziele im Richtplan wird verzichtet.</p> <p>In Kap. SL6 ist das bestehende (kantonale) Landwirtschaftsgebiet bezeichnet. Der regionale Richtplan sieht an verschiedenen Stellen dessen Durchstossung vor. Diese Zielkonflikte können mit den kommunalen Richtplan nicht aufgelöst werden.</p> <p>Die Verbindung der Teile Landschaft und Siedlung ermöglicht es, die Inhalte besser aufeinander abzustimmen, insbesondere da die Themen der ökologischen Infrastruktur und Erholung nicht ausschliesslich die Landschaft, sondern auch die Siedlung betreffen. Neben den genannten Teilbereichen sind innerhalb der Siedlung mit den Richtplan auch Festlegungen zu ökologischer Infrastruktur und Erholung vorgesehen. Auf die Aufteilung dieser Festlegungen in zwei Richtplanteile (z.B. Gewässer-revitalisierung) mit überlappenden Inhalten soll verzichtet werden. Zusätzliches Landwirtschaftsgebiet des regionalen Richtplans wird von den Festlegungen des kommunalen Richtplans nicht betroffen. Durch die Verlagerung von Erholungsgebieten, welche so im regionalen Richtplan bereits festgesetzt ist, werden jedoch Landwirtschaftsgebiete an anderer Stelle angeordnet.</p> <p>Eine abschliessende Interessenabwägung mit einer allfälligen Verlagerung von Fruchtfolgeflächen kann erst im Rahmen eines konkreten Projekts erfolgen. Das Siedlungsgebiet gemäss regionalem Richtplan wird mit dem kommunalen Richtplan vollständig berücksichtigt.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>
2	<p>Arbeitsgebiet SL1.30: Die Bezeichnung Riedthof für das Arbeitsgebiet an dieser Stelle ist falsch und irreführend.</p> <p>Begründung: In der Vergangenheit wurden die Gebiete in Regensdorf nach den historischen Flurnamen benannt. Für das Gebiet von Adlikerstrasse bis Robert Aebi</p>	<p>Sowohl der neue Schulstandort als auch das Gewerbegebiet werden im Richtplan nun als Riedt bezeichnet.</p>	<p>berücksichtigen</p>

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
	<p>wäre das "Buchäcker" und anschliessend bis Schulstrasse "Im Bettli". Das Gebiet "Riedthof" befindet sich weiter westlich um den Bauernhof Riedthof herum. Historisch bedingt führen die Strassen vom Dorfzentrum Regensdorf hinaus; die Adlikerstrasse nach Adlikon, die Dällikerstrasse nach Dällikon, die Watterstrasse nach Watt usw. und die Riedthofstrasse in den Riedthof! Auch gibt es keine Gewerbegebiete in Regensdorf, die Adlikon, Watt oder Dällikon usw. genannt werden, nur weil sie an die entsprechende Strasse grenzen.</p> <p>Ebenso als falsch erachten wir die Namensgebung "Riedthof- Park" im Gebiet Hampersloo, das "Riedthof- Areal" im Gebiet Buchäcker und "Am Riedthof" im Gebiet Im Bettli. Die Bezeichnung "Riedthof" sollte ausschliesslich für den Riedthof (Landwirtschaftsbetrieb) Verwendung finden.</p>	<p>Riedthof-Park und Riedthof-Areal werden als Namen nicht im Richtplan verwendet.</p>	
3	<p>Bemerkung zu SL1.07 / SL2.4 Laubisser: Ich und meine Brüder sind im Besitz eines Grundstückes Kat.-Nr. 8436 im Laubisser. Eine Wahrung von Struktur und Charakter würde bedeuten, dass wir künftig im Bauvorhaben eingeschränkt werden könnten. Das betroffene Grundstück (bedeutende Baulücke) liegt am Rande des Laubissers, wodurch nicht die gleichen engen Vorschriften wie beim restlichen Wohnquartier angewendet werden sollten. Ich verweise hiermit auf mein Schreiben vom 15.04.2024. Durch Verdichtetes Bauen kann auf dem Grundstück eine grössere Grünflächenziffer im Vergleich zur Einzelhausstruktur erreicht werden. Die Vorschriften der heutigen BZO sollen daher beibehalten werden. Vergleichbare Gebiete haben eine höhere AZ von 1.8. Ein verdichtetes Bauen soll im Gebiet Gullenacher ist notwendig, um der Wohnraumnachfrage gerecht zu werden. Möglicherweise soll eine Erhöhung der AZ in Betracht gezogen werden.</p>	<p>Als Struktur und Charakter werden am Laubisser insbesondere die starke Durchgrünung und kleinstrukturierte Körnigkeit verstanden. Eine Verdichtung soll insbesondere an zentralen Lagen erfolgen. Einer (dichten) Bebauung der Baulücke widerspricht dies nicht. Ob und welche zusätzlichen Vorschriften entsprechend der mit der Planungszone beabsichtigen Ziele in die BZO aufgenommen werden, ist noch nicht klar. Auf eine gute Bebaubarkeit der Baulücken, insbesondere an wenig exponierten Lagen, wird bei der Ausarbeitung der künftigen Vorschriften in der BZO zu achten sein. Für eine gute Einpassung der Neubauten in das Quartier ist eine einheitliche Zonierung in der BZO vorteilhaft. Eine Reduktion der heutigen AZ wird mit dem Ziel, die Struktur und den Charakter zu bewahren, nicht angestrebt, vielmehr geht es um einen Erhalt der Qualität.</p>	<p>nicht berücksichtigen</p>
3a	<p>Der Perimeter „Trockenloo“ (SL1.32, S. 15 des Richtplantextes) soll - aufgrund dessen Nähe zum nördlich gelegenen lärmsensitiven Wohngebiet sowie zum besseren Schutz der dortigen, bereits vorbehaltenen "kleinteiligen Struktur" (mit dem damit verbundenen Erhalt von Arbeitsplätzen des Detailhandels und Kleingewerbes, wie Zahnärzten, Beautyeinrichtungen und diversen Büromietern gemäss lit. n, S. 9 des Richtplantextes) - besser bzw. klarer inhaltlich abgegrenzt werden zu den möglichen Nutzungen in den Perimetern SL1.31, SL1.33 und SL1.34.</p>	<p>Das Gebiet Trockenloo weist mit einer Empfindlichkeitsstufe III bereits heute andere Anforderungen an störende Betriebe auf, als die weiteren genannten Industrie- und Gewerbegebiete. Auch künftig sollen in diesem Gebiet höchstens mässig störende Betriebe zugelassen werden.</p>	<p>Berücksichtigen</p>

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
	Demgemäss soll bei der Nutzungs-Umschreibung im Perimeter "Trockenloo" / SL5.32 der "Vorrang" zur Ansiedlung "lärmintensiver und industrieller oder gewerblicher, flächenintensiver bzw. verkehrsintensiver Nutzungen ersatzlos gestrichen oder dort - im Verhältnis zum bisher gleichlautend umschriebenen "Vorrang" in den Perimetern SL1.31, SL1.33 und SL1.34 - ausdrücklich klargestellt werden, dass solche Nutzungen der "Schwer- und Grossindustrie" zum Schutz der kleinteiligen Struktur mit dem damit verbundenen Schutz der bestehenden Arbeitsplätze im Perimeter "Trockenloos" - vorrangig bzw. prioritär in den Perimetern „Althard West“, „Gewerbegebiet Wiesacker“ oder „Althard Mitte“ angesiedelt werden	<p>Unter SL5.32 wird stärker der Vorrang arbeitsplatzintensiver Nutzungen betont, dagegen werden lärmintensive und industrielle, flächenintensiven Nutzungen weglassen, da diese mit der ES III ohnehin nur beschränkt vereinbar sind.</p> <p>Im Richtplan wird das Gebiet als Arbeitsgebiet anstelle von Industriegebiet dargestellt.</p>	

SL2 Räumliche Festlegungen

4	Bemerkung betrifft bedeutende Baulücke SL 2.4: Haldenstrasse Die Definition der "bedeutenden Baulücke" ist im Richtplan sehr schwammig definiert. Für die betroffenen Grundeigentümer ist nicht klar, ob sich dies künftig negativ oder positiv für ein Bauvorhaben auswirkt. Ich verweise auf mein Schreiben, welches ich am 15.04.2024 bereits der Gemeinde eingereicht habe.	Ziel der Gemeinde ist es, die bedeutenden Baulücken mit einer hochwertigen Bebauung zu entwickeln. Im Gegenzug für eine qualitativ besonders gute Lösung können (z.B. mittels Gestaltungsplan) zusätzliche Anreize gegenüber einer Bebauung nach Regelbauweise gewährt werden.	Hinweis zur Kenntnis genommen
5	Einwendung zu SL2.6 Cholhufen/Gassacher: Es sei für das Gebiet Cholhufen und Gassacher keine Gestaltungsplanpflicht zu statuieren.	Eine Gestaltungsplanpflicht über das Gebiet Cholhufen/ Gassacher wird im Richtplan nicht vorgesehen.	bereits berücksichtigt

SL3 LOKALKLIMA

6	<p>zwei Hinweise zu erl. Bericht, SL3 Lokalklima, ab Seite 36:</p> <p>1) Im Kantonalen Modell wird der Kaltluftwirkbereich bis über die Bahnlinie und die Hauptstrasse vermerkt. Beim kommunalen Richtplan der Gemeinde Regensdorf werden die Flächen zum Erhalt und zur Förderung der Kaltluft auf die Flächen südlich der Bahnlinie und nördlich der Hauptstrasse reduziert. Dies würden wir empfehlen allenfalls noch einmal zu überdenken.</p> <p>2) Bei den Massnahmen findet sich die Massnahme "Verwendung von hellen Oberflächenmaterialien (hohe Albedo)". Wir empfehlen zu prüfen, ob dies allenfalls besser umgewandelt wird in "Verwendung von Oberflächenmaterialien mit einer geringen Wärmespeicherkapazität". Wir haben in der Stadt die Erfahrung gemacht, dass dies besser handhabbar ist. Zudem können helle Oberflächen auch zu Blendungen führen, was die Aufenthaltsqualität mindern kann.</p>	<p>Die eingezeichnete Strömungsrichtung Kaltluft wird von Watt bis zum Hardhölzli verlängert. Der Wirkbereich der Kaltluft wird zwischen Wehntalerstrasse und Bahnlinie erweitert. Im Richtplantext wird erwähnt, dass damit im gesamten Siedlungsgebiet Massnahmen zum Erhalt und der Förderung des Kaltlufteinflusses getroffen werden. Auf die Darstellung des Wirkbereichs im Plan wird daher verzichtet.</p> <p>Die Formulierung wird zu «Oberflächenmaterialien mit geringer Wärmespeicherkapazität» geändert.</p>	Berücksichtigen
---	--	--	-----------------

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
SL4 Räumliche Festlegungen			
6a	<p>Bei eingedolten Gewässern, die im Rahmen einer Melioration vom Staat bewilligt wurden, ist auf den Eintrag als öffentliches Gewässer und damit auf die Ausscheidung eines Gewässerraumes zu verzichten. Bei den übrigen Gewässern sei der minimale Gewässerraum festzulegen.</p> <p>Mit unserer Mitwirkung im Pilotprojekt „Gewässerraum ausserhalb Siedlungsgebiet“ konnte auf den langjährigen Mehrwert von Fruchtfolgeflächen der Nutzungseignungsklasse 1- 5 aufmerksam gemacht werden. Dieses Ziel wurde mit Bodenverbesserungen, Arrondierung und einer zweckmässigen Erschliessung der Parzellen erreicht. Diese elementaren Voraussetzungen für eine Ökonomische, nachhaltige Bewirtschaftung haben im Landwirtschaftsgebiet Vorrang und sind nicht einzuschränken. Für weitere Gewässerraumausscheidungen auf unserem Gemeindegebiet stützen wir uns auf die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt ab und ersuchen die Richtplanung mit diesem aktuellen Prozess abzustimmen.</p>	<p>Die Festlegung der Gewässerräume erfolgt auf Stufe Kanton und ist daher nicht Teil des kommunalen Richtplans.</p>	<p>Nicht Teil des kommunalen Richtplans</p>
6b	<p>Als Beispiel möchten wir eine Variante Gewässerraumausscheidung an der prioritären Revitalisierung des Breitwiesenkanales in Aussicht stellen. Die Bachführung soll im Gebiet Hagenwiesen neu über die gemeindeeigene Parzelle 3030 und entlang der Parzelle 3029 und 2388 in den Richtplan aufgenommen werden. Die Parzelle 2382 soll vollständig für die geplante Bodenaufwertung zu Verfügung stehen und zur potentiellen Ackerfläche ohne weitere Ersatzbeschaffung aufgewertet werden. SL4.10</p>	<p>Der Richtplan legt den Verlauf von Gewässern nicht fest. Der Gewässerverlauf wird durch das AWEL festgelegt. Der genaue Gewässerverlauf bei einer Revitalisierung ist im Rahmen der Projektierung zu bestimmen. Dabei ist auch die Beeinträchtigung bestehender FFF und inventarisierter Naturschutzobjekte zu berücksichtigen.</p>	<p>Nicht Teil des Richtplans</p>
7	<p>Einwendung zu SL4.8 Dorfbach, Abschnitt Dällikerstrasse bis Zusammenfluss Hohenbach: Es sei darauf zu verzichten, den revitalisierten Dorfbach, insbesondere im Gebiet Cholhufen, für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen.</p>	<p>Im Siedlungsgebiet bietet das Umfeld von Gewässern Chancen zum Schaffen attraktiverer Aussenräume. Wo sinnvoll sollen daher Zugänge zu Gewässern geschaffen werden. In welchem Umfang der Dorfbach öffentlich zugänglich sein soll, wird mit dem Richtplan nicht abschliessend definiert. Im Rahmen der Ausarbeitung des Revitalisierungsprojekts bestehen weiterhin Spielräume in der Ausgestaltung des Gewässers.</p>	<p>nicht berücksichtigen</p>

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
SL5 ERHOLUNG			
8	<p>SL5.03 Feuerstelle /SL5.26 Spielplatz</p> <p>Obwohl das Hardhölzli im Freiraumkonzept als Zone für Ruhe und Natur gekennzeichnet ist und ein zu schützendes Objekt im Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte, sind für dieses Gebiet ein Spielplatz sowie eine Grillstelle in Planung. Die dadurch entstehenden Störungen sind nicht mit § 204, Abs. 1 PBG und § 1 Kant. Natur- und Heimatschutzverordnung und dem oben zitierten Jagdgesetz vereinbar. Lärm durch Feste auf diesem Platz und herumtobende Kinder sowie Personen, welche sich in der Regel nicht nur auf einem bestehenden Platz aufhalten, führen dazu, dass das Wäldchen als letztes Refugium in der Industrielandschaft total seinen Wert verliert.</p> <p>SL5.50 Waldentwicklung</p> <p>Die im Entwurf des Richtplans dargelegte Waldentwicklung als Freiraum mit besonderer Erholungsfunktion widerspricht dem PBG.</p> <p>Die geplanten Synergien zwischen Erholung und Naturschutz führen in der Regel dazu, dass der Schutz der Natur, insbesondere auf den kleinen Flächen in den Gemeinden, noch mehr in Bedrängnis kommt. Dieser Grundsatz ist daher anzupassen. Wir begrüssen es daher, dass die Naherholung in erster Linie in einem naturnah aufgewerteten Siedlungsraum stattfinden soll. Diesen Grundsätzen ist vor allem bei Quartierplanungen Rechnung zu tragen.</p>	<p>Die genaue Ausgestaltung des Hardhölzlis ist noch nicht abschliessend definiert. Gemäss den aktuellen Überlegungen werden im Wald keine Feuerstelle und kein klassischer Spielplatz angestrebt. Auf die Festlegung eines Standortes einer Feuerstelle und eines Spielplatzes soll daher verzichtet werden.</p> <p>An das Waldareal des Hardhölzli werden unterschiedliche Ansprüche von verschiedenen Interessengruppen gestellt. Das Interesse an einem uneingeschränkten Schutz überwiegt die weiteren vorhandenen Interessen nicht uneingeschränkt. In der weiteren Planung wird eine sorgfältige Abwägung zwischen dem Grad der Öffnung für eine Erholungsnutzung und der Minimierung der Beeinträchtigung des Naturschutzobjekts notwendig sein.</p>	<p>berücksichtigen</p> <p>nicht berücksichtigen</p>
8a	<p>Das Hardhölzli ist seit 2019 als Objekt im kommunalen Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte aufgeführt. Diese Objekte sind grundsätzlich erhaltenswert, da sie für die Gemeinde bedeutende Natur- und/oder Landschaftswerte aufweisen. Sie sind zu schonen und ungeschmälert zu erhalten und wie oben dargelegt auch aufzuwerten, aber nicht als Spielplatz und Feuerstelle sondern in ihrem Naturwert.</p> <p>Die östlich angrenzenden Parzellen gehören gemäss Unterlagen REK zum Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord. Da dieses Quartier grossflächig neu gestaltet werden soll, ergibt sich keine standörtliche Gebundenheit für einen Velo- und Fussweg quer durch den Wald Hardhölzli oder für die Nutzung des Hardhölzli als Park. Vielmehr muss die Chance einer Quartierentwicklung dazu genutzt werden, um auch die qualitativ hochstehende Erholungsnutzung innerhalb des Siedlungsgebiets zu realisieren. Dazu sind Wege so anzulegen, dass sie mit naturnahen Flächen gesäumt werden, wo möglich, dass Rundwege im Quartier möglich werden und dass eben auch Freiflächen im Quartier der Erholungsnutzung dienen. Als Beispiel sei hier die Planung Niederfeld in Dietikon erwähnt. Das Konzept der Tieferlegung der</p>		

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
	<p>Wehntalerstrasse erschliesst zusätzliche Flächen für Freiräume mit besonderer Erholungsfunktion inklusive Spielplätzen und Feuerstellen.</p> <p>Forderung des NVR:</p> <p>* Der geplante neue Veloweg im Hardhölzli ist im Richtplan zu streichen und nur der schon bestehende Weg von den Besuchern zu nutzen."</p> <p>* Im Richtplan ist der Grundsatz zu Natur- und Landschaftsräumen folgendermassen zu ergänzen: «In Naturschutzgebieten haben die Naturschutzziele Vorrang vor der Erholungsnutzung.»</p> <p>* Der NVR ist laufend über allfällige weitere Planungsschritte oder Entscheidungen betreffend Hardhölzli zu informieren</p>	<p>Aufgrund der fehlenden Anbindung des bestehenden Wegs an die künftige Furttalpromenade und der vorgesehenen Weiterführung westlich des Hardhölzlis kann mit dem bestehenden Wegverlauf kein ausreichend direktes Netz für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden.</p> <p>Das Hardhölzli ist im Richtplan nicht als Naturschutzgebiet bezeichnet, sondern nur im kommunalen Inventar als Objekt enthalten. Bei im Richtplan vorgesehenen Erholungsnutzungen ist auf die grösstmögliche Schonung der gemäss Inventar zu schützenden Graureiherhorste zu achten. Die im kommunalen Richtplan enthaltenen Naturschutzgebiete sind auf die Gebiete mit Erholungsnutzung abgestimmt, wodurch der Vorrang immer gegeben ist.</p> <p>Ein Einbezug wäre in den jeweiligen Projektierungen vorzusehen.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p> <p>Nicht berücksichtigen</p> <p>Nicht Teil des Richtplans</p>
SL5 Räumliche Festlegungen			
9	Achsen mit Priorität Erholung: Leider gibt es nur eine bescheidene Anzahl Ruhebänke entlang der Wander-und Spazierwege. In Watt sieht es viel besser aus, Regensdorf Bereich Altburg Richtung Katensee gibt es fast keine Bänke.	Das Freiraumkonzept sieht im Bereich Altburg und dem Katensee verschiedene zusätzliche Sitzbänke vor. Im Richtplan sind diese nicht einzeln bezeichnet.	Nicht Teil des Richtplans, bereits berücksichtigt
10	SL5.04: Die Feuerstelle ist zu erhalten, das Baugesuch für die Sicherheitsperimeter Erweiterung wurde vor einigen Jahren abgelehnt.	Der Richtplan sieht einen Erhalt der Feuerstelle oder falls aufgrund des Sicherheitsperimeters notwendig eine Verlegung an einen nahegelegenen Standort vor.	Bereits berücksichtigt
10 a	<p>Einem flächengleichen Abtausch der Erholungszone Leematten in das Gebiet Wischer steht nichts entgegen, sofern die Ersatzbeschaffung auf den angrenzenden anthropogenen Böden geschaffen wird.</p> <p>Nicht einverstanden sind wir mit der zusätzlichen Erweiterung auf den uneingeschränkten Fruchtfolgeflächen. Die Verlegung der Erholungszone Harlachen ins Gebiet Wisacher wird in der Folge von Mehrbedarf an wertvollem Landwirtschaftsland im Gebiet Gries abgelehnt.</p>	<p>Im Rahmen eines allfälligen Bauprojekts wird die Ersatzbeschaffung zu regeln sein. Auf Stufe Richtplan kann noch keine detaillierte Aussage gemacht werden, welche Flächen für die Kompensation am besten geeignet sind.</p> <p>Aus dem Gebiet Harlachen soll lediglich eine Verlegung der Tennisplätze geprüft werden, die Erholungszone soll jedoch bestehen bleiben und als Freiraum für neue Nutzungen</p>	<p>Bei Projektierung berücksichtigen</p> <p>Nicht berücksichtigen</p>

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
	Das Gebiet Riedenächern wurde als Bauinstallationsplatz dem ASTRA zu Verfügung gestellt, seine Rückführung kann an dieser Lage als Reserve für eine Erholungsnutzung aufrecht erhalten bleiben.	vorgesehen werden. Eine Kompensation der dadurch betroffenen FFF wäre bei einer Verlegung aufzuzeigen. Die Möglichkeit einer Verlagerung der Erholungszone Riedenächern soll als Option im Richtplan beibehalten werden. Die Erholungszone liegt für die Bedürfnisse der Gemeinde ungünstig.	Nicht berücksichtigen

SL6 Räumliche Festlegungen

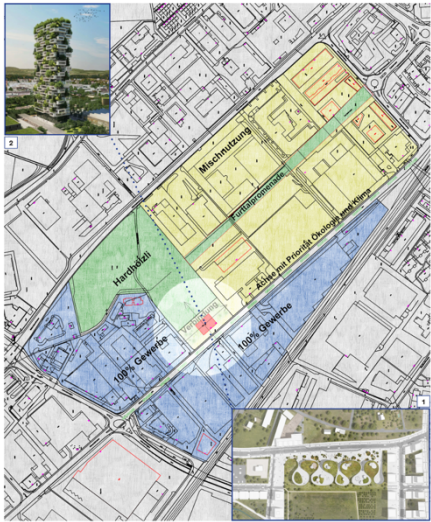
10 b	<p>In Anlehnung an den Aufbau der Richtplanung im Kanton Zürich werden im Teil Landschaft die verschiedenen Gebietsansprüche, insbesondere das Landwirtschaftsgebiet und der Wald ausserhalb des Siedlungsgebietes in Zielen und Massnahmen textlich formuliert. Bei der Umsetzung dieser Festlegungen sind die Interessen der Landwirtschaft sachgerecht zu berücksichtigen. Die Direktbetroffenen begrüssen vorweg angehört zu werden.</p> <p>Von grosser Bedeutung ist der Schutz der Ressource Boden, die in ihrer Quantität, Qualität und Vielfalt zu erhalten ist. Besonderen Schutz geniessen die natürlich gewachsenen Böden. Um das landwirtschaftliche Produktionspotential langfristig zu sichern, sind die Fruchtfolgeflächen (vgl. Art. 6 Abs. 2 a RPG und Art. 26 RPV) in ihrem Gesamtumfang dauernd zu erhalten. Für Aufgaben im öffentlichen Interesse kann durch Ausscheiden einer Freihaltezone, einer Erholungszone oder einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen das Landwirtschaftsgebiet nur mit einer vertieften Interessenabwägung in Erwägung gezogen und Böden bester Qualität nur im Ausnahmefall durchstossen werden.</p>	<p>Ziele und Vorgaben zu Wald und Landwirtschaftsgebiet sind den übergeordneten Planungsinstrumenten abschliessend formuliert. Für die Gemeinde relevante Ziele können in den Richtplan aufgenommen werden. Die Gemeinde hat jedoch nur einen geringen Handlungsspielraum.</p> <p>Der (regionale) Richtplan enthält den Auftrag zur Prüfung einer Verlagerung von bestehenden Erholungszone in das Gebiet Wiesacker. Im Rahmen der Nutzungsplanung ist aufgrund einer Abwägung der Interessen eine geeignete und in Einklang mit dem Schutz der Fruchtfolgeflächen stehende Anordnung der Erholungszone festzulegen. Der Gesamtumfang der von Erholungszone überlagerten FFF kann durch die Verschiebung der Erholungszone leicht reduziert werden.</p>	<p>teilweise berücksichtigen</p> <p>Bereits berücksichtigt</p>
11	<p>SL6.3: Die Benennung dieses Landschaftsraumes "Breitwiesen" ist irreführend. Zutreffender wäre Wüeri, Allmend oder Rietli. Begründung: Nur ein kleines Gebiet in diesem Landschaftsraum trägt den Flurnamen "Breitwiesen". Der Breitwiesenkanal befindet sich auf der Südseite des SBB Bahngeleises im Landschaftsraum "Regensdorfer Riet" und wird in den nächsten Jahren durch die geplante Revitalisierung in den Vordergrund rücken.</p>	Der Landschaftsraum wird umbenannt von «Breitwiesen» zu «Wüeri».	berücksichtigen

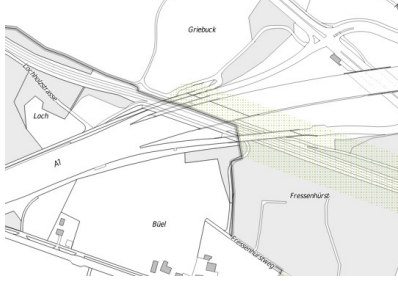

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
SL6 Räumliche Festlegungen			
12	Die Naturschutzgebiete im Norden und Osten der JVP sind zu erhalten, d.h. keine Sicherheitsperimeter Erweiterung.	Der Sicherheitsperimeter ist nicht Teil des kommunalen Richtplans.	Nicht Teil des Richtplans

PLÄNE

Richtplankarte I: Siedlung

13	<p>Die derzeitige Planung, die Parzelle 3815 im Perimeter "Arbeitsgebiet" zu belassen, wird der besonderen Lage dieser Parzelle nicht gerecht. Es wären weiter nur gewerbliche Nutzungen erlaubt, was die standortgerechte Entwicklung begrenzt und somit die qualitative Entwicklung des Ortes stark einschränkt. Dadurch würde die Chance vertan, der Parzelle eine zentrale Rolle als Bindeglied zwischen Freiraum/Erholungsraum, Wohngebiet und Arbeitsgebiet zuzuschreiben und das volle Potenzial der Parzelle zugunsten des gesamten umliegenden Gebietes auszuschöpfen.</p> <p>VORSCHLAG:</p> <p>1. Einbeziehung der Parzelle Nr. 3815 in den Perimeter "Wohngebiet mit Gewerbe-erleichterung" anstatt wie geplant im Perimeter "Arbeitsgebiet".</p> <p>2. Schaffung der Grundlagen, um eine zukünftige Berücksichtigung der Gestaltungs-planpflicht für die Parzelle 3815 in der Bau- und Zonenordnung (BZO) zu ermöglichen.</p> <p>Genauere Ausführungen siehe angefügtes Schreiben.</p>	<p>Gemäss kantonalem Richtplan liegt das Grundstück im Arbeitsplatzgebiet. Eine Umzonung in eine Zone, in der ebenfalls Wohnnutzungen zulässig sind, ist daher nicht ohne weiteres möglich.</p> <p>Der Richtplan sieht einen Schwerpunkt für arbeitsplatzintensive Nutzungen in den bahnhofnahen Gebieten vor. Das Erhöhen den Wohnanteils würde diesem Ziel widersprechen. Um weiterhin genügend Flächen für Gewerbebetriebe bereitzustellen, soll auf deren Umzonung verzichtet werden. Innerhalb der bestehenden Wohnzonen bestehen genügend Nutzungsreserven für das angestrebte Einwohnerwachstum der Gemeinde. Eine Erweiterung des Perimeters Bahnhof Nord ist zurzeit nicht zweckmässig.</p>	Nicht berücksichtigen
----	--	--	-----------------------



Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
SL6 Räumliche Festlegungen			
14	Der kommunale Vernetzungskorridor der Stadt Zürich entlang der Bahnanlage (siehe Planausschnitt, grün punktiert) ist an der Gemeindegrenze unterbrochen und findet keine Anbindung an die übergeordneten Vernetzungskorridore.	 <p>Der kommunalen Richtplan von Regensdorf bezeichnet zusätzlich zu den übergeordneten Vernetzungskorridoren keine weiteren Vernetzungskorridore. Im Bereich Altburg ist nahe des übergeordneten Vernetzungskorridors eine Landschaftsverbindung zur Querung der Bahnlinie geplant. Die Anbindung des Vernetzungskorridors der Stadt Zürich an den übergeordneten Vernetzungskorridor ist durch die Naturschutzgebiete bzw. den Wald bereits grösstenteils gesichert. Da der Richtplan nicht parzellenscharf ist, bleibt der Anschluss an den kommunalen Korridor in der Stadt gewährleistet.</p>	Nicht berücksichtigen
15	Die Wehntalerstrasse zerschneidet das Siedlungsgebiet der Regensdorfer Ortsteile noch stärker als die Bahnlinie. An anderen Orten (Schwamendingen, Weinigen) gelang es, eine solche Trennung mit baulichen Massnahmen zu minimieren (Einhausung). Wurde je mit dem nötigen Nachdruck beim Kanton versucht, ein solches Projekt anzuschieben?	Siehe Antwort zur Tieferlegung Wehntalerstrasse im Teil Verkehr. Das aktuelle Vorprojekt sieht bereits eine starke Verminderung der Trennwirkung vor.	Nicht berücksichtigen
Richtplankarte II: Landschaft			
16	Das Hardhölzli soll ungeschmälert als Wald erhalten bleiben	Siehe Antwort unter SL5.	Nicht berücksichtigen
17	Bestehende Feuerstelle nicht eingezeichnet.	 <p>Bei der Feuerstelle handelt es sich nicht um eine gemeindliche Feuerstelle, weshalb eine Aufnahme in den Richtplan nicht möglich ist.</p>	Nicht berücksichtigen
18	Wie wäre es mit einer Minigolfanlage?	Der Richtplan sieht eine Erweiterung des Sportzentrums Wisachers für neue Sportarten vor. Eine Minigolfanlage wäre bei Bedarf möglich.	Bereits berücksichtigt

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
SL6 Räumliche Festlegungen			
Richtplankarte III: Lokalklima			
19	Gewässer an Poststrasse nicht mit Blau für Bach eingezeichnet.	Der offen verlaufende Abschnitt an der Dorfstrasse in der Karte Lokalklima wird analog der Karte Landschaft eingezeichnet.	berücksichtigen
Allgemeine Rückmeldung Siedlung und Landschaft			
Allgemeine Rückmeldung			
20	Zu Karte III: Lokalklima: Alle Hauptströmungsrichtungen (dunkelblaue Pfeile) sind aus der Karte zu entfernen. Begründung: Nachweislich ohne Wirkung (siehe Analyse Stadt Baden), ergibt falsche Erwartungen, usw.	Die Berücksichtigung des Lokalklimas wird in Zukunft wichtiger und erhält mit der Revision des PBG eine stärkere rechtliche Grundlage. Der Erhalt von Kaltluftströmen ist im PBG explizit vorgesehen und ist aufgrund der bereits heute sehr starken Wärmebelastung in Regensdorf von besonderer Bedeutung. Welche Massnahmen im Einzelfall für die bessere Leitung von Kaltluft in den Siedlungsraum sinnvoll sind, wird auf Stufe Richtplan noch nicht definiert. Bei den Pfeilen in der Richtplankarte handelt es sich nicht um eine verbindliche Festlegung, sondern nur um einen Informationsinhalt.	Nicht berücksichtigen
21	Die bestehenden Sitzbänke in der Natur (z.B. Pumpwerk Steinächer, Rebberg Watt, Waldrand Buehau) werden rege genutzt, vor allem abends und meistens von Jugendlichen. Wünschenswert wären mehr solcher Sitzgelegenheiten.	Mit dem Freiraumkonzept sind zusätzliche Sitzbänke vorgesehen und Standorte bezeichnet. Im Richtplan sind aufgrund des tieferen Detaillierungsgrads keine Standorte für Sitzbänke bezeichnet, entlang der Achsen mit Priorität Erholung ist jedoch eine Ausstattung mit Sitzmöglichkeiten vorgesehen.	Nicht Teil des Richtplans, bereits berücksichtigt

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
Richtplantext Verkehr			
V GESAMTZIELE			
35	<p>Die Wehntalerstrasse soll für den Durchgangsverkehr als Tunnel in den Richtplan aufgenommen werden. Dazu siehe die angefügte Machbarkeits-Studie von Eicher / Amberg.</p> <p>Weitere dazugehörige Rückmeldungen:</p> <p>Die Wehntalerstrasse soll nicht als vierspurige Strasse erstellt werden, die danach die Gemeindegebiete Watt und Regensdorf voneinander trennen. Neue Lösungen (siehe Anhang > bspw. mit einem Tunnel für den Transitverkehr in der Furttalachse (Nordring mit unterem Furttal, Wehntal, usw.) und einer oberirdischen zweispurigen Gemeindestrasse sind zu entwickeln.</p> <p>Gute Verkehrs-Ideen sind vorhanden, wie Förderung von Öffentlichen-, Velo- und Fussgänger-Verkehr. Aber die Pläne für die Wehntalerstrasse widersprechen dem direkt. Dies ergäbe eine Zerschneidung von Watt mit dem Bahnhof und dem Zentrum Regensdorf!</p> <p>Zudem ist der geplante Abbruch der Überführung zwischen Watt und Bahnhof hinfällig - zu Fuss zum Bahnhof zu gelangen würde schwierig werden. Ist es zielführend, wenn eine bewährte Überführung abgebrochen wird?</p> <p>Es muss geprüft werden, ob eine Untertunnelung realisierbar ist. Diese hätte deutliche Vorteile gegenüber der geplanten Lösung:</p> <ul style="list-style-type: none">- geringere Zerschneidung der Ortsteile- Entkopplung von Durchgangs- und Ziel- und Quellverkehr- geringere Lärmbelastigung oberirdisch und eine deutlich höhere Lebensqualität der Anwohner im Quartier Bahnhof Nord- geringerer Flächenbedarf und Oberflächenversiegelung, mehr Lebensraum- kleine Zufahrtsstrassen und Veloachsen oberirdisch <p>Die Wehntalerstrasse ist eine extrem stark befahrene Ost-West-Verbindung, die quer durch das Siedlungsgebiet-Gebiet von Regensdorf verläuft. Die Nord-Süd-Verbindungen zwischen den Ortsteilen Watt / Adlikon und Regensdorf bremsen den Verkehrsfluss auf der Wehntalerstrasse. Anstatt die gegensätzlichen Verkehrsflüsse zu entflechten mit Lösungen wie Brücken oder Tunnels, werden nun bestehende Bauwerke aufgehoben.</p> <p>- Das "Vorbild" Pfingstweidstrasse ist zu verhindern. Mitten durch ein Dorf, würde das heute nicht mehr so gemacht.</p>	<p>Verkehrstechnisch funktioniert die vorgeschlagene Lösung nicht, was durch eine fachliche Einschätzung überprüft wurde. Zudem steht die Tieferlegung in Konflikt mit dem Gesamtverkehrskonzept, über welches 2020 abgestimmt wurde. Die mit dem Rahmenkredit vorgesehenen Massnahmen wären gefährdet.</p> <p>Eine Steigerung der Lebensqualität in Bezug auf den Verkehr in den Quartieren Watt, Adlikon und dem östlichen Teil von Bahnhof Nord ist mit der «Tunnel-Variante» nicht zu erreichen, da der Verkehr nicht auf der Wehntalerstrasse kanalisiert würde und unnötige Schlaufenfahrten beibehalten würden. Der überkommunale Querungsverkehr durch die Quartiere würde gefördert. Auch würde die durchgängige Nutzung der Furttalpromenade verunmöglicht.</p> <p>Mit dem Projekt des Kantons wird die Wehntalerstrasse um Abbiegespuren ergänzt und nicht durchgehend auf vier Spuren ausgebaut. Durch die Bäume und Grünstreifen kann der Strassenraum aufgewertet werden. Die Trennungswirkung kann durch zahlreiche neue oberirdische Querungsmöglichkeiten verkleinert werden.</p> <p>Zudem bestehen erhebliche Risiken und hätte die Tieferlegung eine Verzögerung der Umgestaltung der Wehntalerstrasse von mindestens 15 Jahren zur Folge, da neben zahlreichen weiteren Planungsschritten auch eine Änderung des kantonalen Richtplans erforderlich wäre. Während dieser 15 Jahre wäre keine Verbesserungen erwartbar, wogegen das aktuelle Projekt bereits früher zu einer Verbesserung führt.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
79	Eine niveauketrennte Über-/Unterführung der Wehntalerstrasse [bei der Kreuzung Althardstrasse] zumindest für den Fahrrad- und Fussgängerverkehr ist unbedingt beizubehalten! Alles andere wäre eine klare Verschlechterung gegenüber der bestehenden Situation. Den Langsamverkehr auf dem gleichen Niveau zu führen wie der motorisierte Verkehr dürfte die Kapazität der Strasse durch die langen Grünphase für Fussgänger unverhältnismässig reduzieren.	<p>Es ist eine Prüfung von Möglichkeiten der kreuzungsfreien Querung der Wehntalerstrasse vorgesehen. Ob die beiden bestehenden Unterführungen wie gemäss BGK aufgehoben werden sollen wird überprüft. Gegenüber dem Bestand sind bereits mit dem bisherigen Projekt wesentlich mehr Querungsmöglichkeiten vorgesehen.</p> <p>Die Situation für den Fuss- und Veloverkehr soll in der weiteren Projektierung verbessert werden, unter anderem sind dazu auch weiterhin Unterführungen oder neue Überführungen denkbar. Mit dem Richtplan wird noch kein detaillierter Variantenentscheid getroffen.</p>	Teilweise berücksichtigen
23	<p>- Für den Langsam-Verkehr braucht es mindestens zwei Unter- oder Überführungen der Wehntalerstrasse. einmal Watt- Regensdorf und einmal Adlikon- Regensdorf</p> <p>- Der Nord-Südverkehr muss eingedämmt werden. In Niederhasli-Niederglatt-Oberglatt sind grosse Projekte am laufen. Die Erschliessung darf nicht auch noch über Watt-Regensdorf, erfolgen.</p>	<p>Siehe Antwort oben.</p> <p>Die Gemeinde setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für eine Begrenzung der Verkehrsbelastung ein. Der Einfluss auf das übergeordnete Strassennetz ist jedoch begrenzt.</p>	Nicht Bestandteil RP
10 2	Die Ostringbrücke ist zu belassen.	<p>Aufgrund des geplanten Ausbaus der Wehntalerstrasse ist die heutige Brücke nicht mehr genügend lang. Ein Ersatz ist gemäss BGK Wehntalerstrasse nicht vorgesehen, da künftig eine direkte Verkehrsführung von der Wehntalerstrasse auf die Dorfstrasse nach Watt geplant ist. Damit ist an der Stelle der heutigen Ostringbrücke künftig lediglich eine Querung für den Fuss- und Veloverkehr notwendig, welche dank neuer Lichtsignalanlagen oberirdisch erfolgen kann. Das Beibehalten einer Brücke für den Fuss- und Veloverkehr ist aufgrund der direkteren Verbindung über die Althard- und Dorfstrasse im BGK nicht vorgesehen.</p>	Nicht Teil des kommunalen Richtplans, bzw. nicht berücksichtigen
12 9	<p>Das Elternforum (vormals "Elternrat") der Schulen Watt und Pächterried wirkte beim kommunalen Richtplan mit. Die Unterlagen wurden durch die Arbeitsgruppe im Hinblick «Erhöhung der Schulwegsicherheit» gesichtet.</p> <p>Das Ergebnis wurde am 3. Juni 2024 präsentiert. Das Elternforum möchte sich bedanken, dass der neue Richtplan die Ansprüche so vieler Anspruchsgruppen berücksichtigt und viele Verbesserungen mit sich bringen wird.</p> <p>Mittels Abstimmung der Anwesenden wurde beschlossen, dass neben dem</p>		

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
	<p>Wunsch einer expliziten Zielsetzung "Erhöhung der Schulwegsicherheit" die folgenden 3 Hauptpunkte rückgemeldet werden sollen:</p> <p>1. Sicherstellen/Verbessern der Schulwegsicherheit an der Unterdorfstrasse Es werden auf der Wehntalerstrasse 7 zusätzliche Verkehrsampelanlagen installiert (BERICHT ZUM KOMMUNALEN RICHTPLAN S.55). Es soll vermieden werden, dass das Verkehrskonzept Bahnhof Nord zu mehr Verkehr/Schwerverkehr auf der Unterdorfstrasse bei den zwei Schulhäuser führt, da dies die Schulwegsicherheit verschlechtern würde</p> <p>2. Sichere Schulwege durch die Ortskerne, inklusiv Oberdorf Regensdorf, Watt, Adlikon und Oberdorf sind als die alten Ortskerne definiert (BERICHT ZUM KOMMUNALEN RICHTPLAN S.32). Das Oberdorf aber nicht als „verbindender Raum“. Es soll sichergestellt sein, dass a) es auch im Oberdorf ein verbindender Raum gibt b) für die Schul- und Velowege die Ortskerne durchgängig, priorisiert und sicher sind</p> <p>3. Durchgängige verbindende Velowege in ganz Regensdorf und Beseitigung der Schwachstellen „Das Velo soll das bevorzugte Verkehrsmittel der Bevölkerung von Regensdorf werden“ (BERICHT ZUM KOMMUNALEN RICHTPLANS. 62). Hierzu müssen zwischen allen Ortsteilen, Sport- und Freizeiteinrichtungen auch für Kinder sichere durchgängige Velowege bestehen. Die Schwachstellen müssen beseitigt werden.</p>	<p>Der kommunale Richtplan bezeichnet die Unterdorf- und Büelstrasse als innerhalb des Siedlungsgebietes als siedlungsorientierte Sammelstrassen. Ziel dieser ist es, den Verkehr auf das übergeordnete Strassennetz zu leiten. Durchgangsverkehr ist nicht vorgesehen. Eine allfällige Sperrung der Strasse für den Durchgangsverkehr kann in einem dem Richtplan nachgelagerten Verfahren geprüft werden.</p> <p>Aufgrund der Bebauungsstruktur existiert im Oberdorf weniger ein zentraler Dorfkern als in den anderen Ortskernen. Die Ortsdurchfahrt soll jedoch auf der gesamten Länge innerhalb des Oberdorfs umgestaltet werden.</p> <p>Mit der im Richtplan bezeichneten Umgestaltung der Niederhaslistrasse ist auch eine Verbesserung der Strassenquerungen umzusetzen.</p> <p>Die Berücksichtigung der einzelnen genannten Schwachstellen ist in den Rückmeldungen zur Karte erläutert.</p>	<p>Bereits berücksichtigt, teilweise berücksichtigt</p> <p>teilweise Berücksichtigen</p> <p>Bereits berücksichtigt</p>

V1 STRASSENNETZ, STRASSENRAUM UND PARKIERUNG

V1 Allgemeine Festlegungen

25	Die Tempo 60 km/h-Durchgangsstrassen sind auf 50km/h zu reduzieren.	<p>Gemäss Kap. V1 i) fordert die Gemeinde beim Kanton Temporeduktionen bei der Umgestaltung von Strassen ein. Da der Richtplan auf den meisten Durchgangsstrassen eine Umgestaltung vorsieht, ist mit der künftigen Gestaltung nicht mehr Tempo 60 vorzusehen.</p> <p>Auf dem kommunalen Strassennetz wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt</p>	Bereits berücksichtigt
----	---	--	------------------------

V1 Räumliche Festlegungen

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
26	Die Radwege zwischen Watt und Regensdorf sind direkt ohne Umwege (bspw. dito neue Unterführung Adlikerstrasse/SBB), nach Möglichkeit auch ohne Untertunnelungen (Ausnahme SBB), zu konzipieren (bspw. Hauptverbindung zw. Watterstrasse (Regensdorf) und Dorfstrasse (Watt)).	Das Netz der Velowege ist im Richtplan auf möglichst direkte Verbindungen ausgelegt. So soll künftig ein Veloweg über Dorfstrasse, Althardstrasse und Watterstrasse Regensdorf und Watt verbinden. Die Querung der SBB ist dabei mit einer neuen direkteren Unterführung vorgesehen.	Bereits berücksichtigt
28	Beinahe-Unfälle beim Dorfplatz Watt (Kindergarten Kinder) vis-à-vis Volg beim Nail Studio: Gerne möchte ich auch auf diese unbefriedigende Situation am Dorfplatz nochmals hinweisen, gemäss Schreiben von Frau Mara Agnelli an die Gemeinde vom 25. September 2023. Ich dachte, dies sei ein sicherer Schulweg für meinen Jungen im 1. Kindergarten (so auch mit der Schulpolizei vorbesprochen), wurde dann aber in der ersten Schulwoche von einer Autofahrerin (aus Rümlang kommend, rechts abbiegend in die Niederhaslistrasse) zusammen mit 5 Kindern (!) fast umgefahren, weil das Lichtsignal für die Fussgänger und die Autofahrer gleichzeitig auf "grün" ist. Ich habe die Situation mit der KAPO bereits angeschaut. Ein Schild/Bodenmarkierung o.ä. wäre gut, um die Autofahrer zu sensibilisieren (Schulweg). Aber der ganze Bereich soll ja umgestaltet werden, ich bin gespannt.	Der Richtplan (regional) sieht eine Umgestaltung der Dorfstrasse in Watt vor. Im Rahmen dieses Projekts ist auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit vorzusehen.	Konkrete Massnahmen vor Ort sind nicht Bestandteil des RPs Möglichkeiten im RP bereits ausgeschöpft / vorgesehen
84	Bei der Kreuzung Watt ist die Ampelanlage so eingerichtet, dass es zu verschiedenen Beinaheunfällen gekommen ist. Dies, weil wenn Verkehr von Oberhasli auf der Niederhaslistrasse kommend rechts in die Unterdorfstrasse abbiegen möchte, die Fussgänger welche die Unterdorfstrasse queren möchten, ebenfalls "grün" haben. Nur eine "Warnampel" macht darauf aufmerksam, dass es Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen haben könnte. Antrag: Beseitigung dieser Ampelschaltung. Wenn die Fussgängerstreifen "grün" sind, dann sollen keine Fahrzeuge fahren können, da dies sonst für Kindergartenkinder und Schulkinder eine "nicht zumutbare Strassenquerung" darstellt (Quelle "Der zumutbare Schulweg" Faktenblatt 04 / 2018 revidierte Fassung (Erstpublikation 06/2014), Seite 7)	Siehe vorhergehende Rückmeldung	
29	Tempo 30 wäre im Oberdorf vielleicht auch sinnvoll, um dem Verkehr seitens Glattal/Niederhasli/Oberhasli etc. entgegenzuwirken. Offenbar gibt es in dieser Gegend verschiedene Bauvorhaben die nochmals etwa 6000 Einwohner in die Region bringen. Diesen Verkehr zusätzlich auf der Niederhaslistrasse zu haben (für Autobahnzubringer Regensdorf/Affoltern), möchte ich mir nicht vorstellen.	Gemäss dem Richtplan ist auf dem kommunalen Strassennetz grundsätzlich Tempo 30 anzustreben. Auf der übergeordneten Niederhaslistrasse ist im Rahmen der gemäss Richtplan vorgesehenen Umgestaltung eine Verbesserung anzustreben.	Konkrete Massnahmen vor Ort sind nicht Bestandteil des RPs

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
	<p>Wie ist der Stand seitens Busverbindung ins Oberdorf? Gibt es da Pläne? Spätestens mit dem Bevölkerungswachstum Seite Glattal/Niederhasli, etc.?</p>	<p>Gemeinsam mit den Gemeinden Rümlang und Niederhasli ist ein Versuchsbetrieb in Prüfung.</p>	<p>Nicht Teil des RPs</p>
30	<p>Um im Oberdorf die Schulwegsicherheit zu gewährleisten, müsste eine Tempo 30 Zone eingeführt werden (Querung von Buenstrasse zu Gheidstrasse). Die Ecke mit der Kurve ist selbst als Erwachsene Person sehr gefährlich, zumal es sehr viel Schwerverkehr gibt. Und jetzt mit dem Umbau des Hauses bei der Kurve mit den Gittern/ Blachen sieht man fast gar nicht was um die Ecke kommt.</p> <p>Seit mehr als 2 Jahren bin ich mit der Gemeinde/Kanton in Kontakt bezüglich Querung, und offenbar ist die Variante "Lichtsignal" (nur wenn ein Fussgänger drückt) zu meinem Bedauern budgetmässig offenbar keine Alternative. Reto Stössel hatte die Idee, einen Zebrastreifen weiter unten zu platzieren, wo die Sicht nach unten wie auch nach oben gewährleistet ist (etwa Höhe Bauernhaus Wegmüller).</p> <p>Auch wird das Oberdorf durch die Niederhaslistrasse und mangels Querung in zwei geteilt. Meine Kinder würden gerne mit den Kindern in der neuen Siedlung vis-à-vis an der Gheidstrasse mehr spielen, aber sie können nicht einfach rüber gehen, auch wenn es sehr nahe wäre. Sowie auch die Bewohner dieser neuen Liegenschaften würden eine Querung schätzen, um sicher ins Naherholungsgebiet um den Rebberg gelangen zu können.</p> <p>Auch wünschen wir uns einen guten und sicheren Veloweg vom Oberdorf ins Pächterried und auch nach Regensdorf für die Oberstufe und zum Bahnhof (Umweg über Poststrasse ist nicht beleuchtet und m.E. unten bei der Weitestrasse/Brünigstrasse/ parkierten Autos nicht sehr übersichtlich). Direkt auf der Niederhaslistrasse finde ich es sogar als Erwachsener mit dem Fahrrad gefährlich - da kein Veloweg besteht. Und es wäre toll, einen möglichst direkten Veloweg zu haben, nicht dass wir vgl. zum Strassenverkehr die doppelte Distanz zurücklegen müssen via zahlreiche Umwege um von A nach B zu kommen.</p>	<p>Gemäss kommunalem Richtplan setzt sich die Gemeinde bei Umgestaltungen von regionalen Strassenräumen für Geschwindigkeitsreduktionen ein. Auch die Aufenthaltsqualität und die Reduktion der Trennwirkung ist gemäss kommunalem Richtplan zu verbessern. Die detaillierte Ausgestaltung ist im Rahmen der Projektentwicklung zu definieren und nicht Teil des Richtplans.</p> <p>Der regionale Richtplan enthält einen Radweg auf der Niederhaslistrasse zwischen Oberdorf und Watt. Im Rahmen der Umgestaltung des Strassenraums ist dieser zu Berücksichtigen. Gemäss kommunalem Richtplan (Velopriorisierung direkt) wäre dieser nach Möglichkeit entlang von übergeordneten Strassen getrennt von der Fahrbahn zu führen.</p>	<p>Bereits berücksichtigt, bzw. nicht Teil des Richtplans, in nachfolgender Planung umzusetzen</p> <p>Bereits berücksichtigt</p>
31	<p>V1.28 Strassraum Watterstrasse: Meines Erachtens ist eine Anpassung des Tempos auf einer ÖV-Strecke nicht sinnvoll. Die Busse haben bereits jetzt regelmässig</p>	<p>Die Distanz zwischen der Bushaltestelle Regensdorf, Zentrum und dem Bahnhof beträgt 600 m, was einen Zeitverlust durch</p>	<p>Nicht Berücksichtigen</p>

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
	<p>Verspätungen und die Taktung der Fahrpläne erachtet sich als Herausforderung. Eine Tempoanpassung auf Tempo 30 wäre hier somit kontraproduktiv. Vielen Dank für die Berücksichtigung der Rückmeldung.</p> <p>V1.28 Strassenraum Watterstrasse</p> <p>Die Watterstrasse ist eine wichtige Zufahrt zum Bahnhof Regensdorf, auch für den öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr darf nicht mit Tempo 30 ausgebremst werden.</p> <p>Somit kein Tempo 30 auf der Watterstrasse!</p>	<p>Tempo 30 von allerhöchstens 29 s bedeutet. Tatsächlich dürfte der Zeitverlust aufgrund des Abbremsens bei der Haltestelle Gemeindehaus und den zahlreichen Fussgängerstreifen wesentlich geringer sein. Ob aufgrund des Wegfalls der Fussgängerstreifen und eines allfälligen besseren Verkehrsflusses bei Tempo 30 tatsächlich ein Zeitverlust entsteht, hängt somit von der detaillierten Ausgestaltung der Strasse ab und kann auf Stufe Richtplan noch nicht abschliessend beurteilt werden. Mit dem neuen Bushof am Bahnhof wird dagegen das Wenden der Busse wesentlich effizienter.</p>	

V2 ÖFFENTLICHER VERKEHR UND GÜTERVERKEHR

V2 Räumliche Festlegungen

57	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Bushaltestelle Ostring auf der Westseite liegt voll auf der neuen Veloroute. Gefährlich!</p>	<p>Der regionale Richtplan sieht entlang des Ostrings einen neuen Veloweg vor. Im Zuge von dessen Weiterführung ist ein durchgehender Verlauf des Velowegs umzusetzen</p>	<p>Nicht Teil des kommunalen Richtplans</p>
----	---	---	---

V3 VELOWEGE UND VELOPARKIERUNG

58	<p>V3.01 Veloweg</p> <p>Dem „Entwurf Richtplan Verkehr“ ist zu entnehmen, dass künftig zusätzlich zum bestehenden Weg ein weiterer Weg durch das Hardhölzli führen soll (V3.01 Veloweg und V4.02 Fussweg). Dieser würde ausgerechnet unter der noch bestehenden Graureiherkolonie durchführen. Dies würde, nach dem Verlust von zahlreichen Brutbäumen durch den übermässigen Holzschlag nochmals zu zusätzlichen, massiven Störungen genau noch unter den bestehenden Horstbäumen führen. Solche Störungen an Brutplätzen sind nicht gestattet gemäss Jagdgesetz (JSG, 922.0), Art. 7.4., 7.5.</p> <p>Der geplante neue Veloweg im Hardhölzli ist im Richtplan zu streichen und nur der schon bestehende Weg von den Besuchern zu nutzen.</p> <p>Ein neuer Weg führt zudem zu einer Schmälerung des kommunalen Naturschutzobjektes, was nach § 204, Abs. 1 PBG und § 1 KNHV nicht zulässig ist. Menschliche Aktivitäten auf und entlang dieses zusätzlichen Wegs werden sich negativ auf die Artenvielfalt auswirken. Das kleine Stück zwischen</p>	<p>Das Konzept der Furttalpromenade sieht eine Weiterführung der Wege in Richtung Adlikon vor. Der Umweg über den bestehenden Fussweg würde zu einer starken Reduktion der Attraktivität führen. Mit dem 2020 von der Gemeindeversammlung beschlossen kommunalen Verkehrsplan ist der Weg bereits rechtskräftig festgelegt.</p> <p>Bei der Projektierung des neuen Fuss- und Velowegs durch das Hardhölzli ist auf die Minimierung der Störung der Graureiherkolonie zu achten. Der Wegverlauf im Richtplan ist nicht exakt definiert und kann daher bei der genauen Platzierung noch Rücksicht auf den Baumbestand und die besonders sensiblen Bereiche nehmen. Die Vereinbarkeit mit dem JSG ist im Bauprojekt aufzuzeigen.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>
----	--	---	------------------------------

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
	bestehendem Fussweg und dem geplanten neuen Veloweg würde total entwertet durch die Störungen von beiden Seiten her.		
59	Es kommt immer wieder vor, dass zu mietende E-Trottis oder E-Roller die Gehwege blockieren. Hier wäre es wünschenswert, eine Regelung mit den Anbietern zu finden, dass die Gefährte nur an bestimmten Standorten abgestellt werden dürfen.	-	Nicht Teil des Richtplans

V3 Ziele			
60	<p>Wie der Richtplantext selber festhält, hat Regensdorf bereits eine sichere, flächendeckende, gut ausgebaute und benutzerfreundliche Veloinfrastruktur. Es besteht demnach auch kein Bedarf weiterer Fahrradwege, insbesondere nicht für eine Priorisierung der Fahrradwege Riedthof (zwischen der Adlikerstrasse und der Schulstrasse). Es bleibt höchst fraglich, ob diese überhaupt einen Einfluss auf die von der Gemeinde im Bericht zu den Einwendungen vom 28. April 2020 geltend gemachten Ziele in Bezug auf den Modal Split haben könnte. Soweit die Gemeinde festhielt, auch die Eigentümer müssten ihren Teil beitragen, ist festzuhalten, dass eingesetzte Mittel der Behörden stets zweckmässig sein müssen, was hier nicht der Fall ist.</p> <p>Angesichts der bereits in den Einwendungen der Robert Aebi AG von 21. Januar 2020 dargelegten gewichtigen privaten Interessen, wäre die geplante Priorisierung des Fahrwegs entlang der Gleisanlagen zwischen der Adlikerstrasse und der Schulstrasse wäre weiterhin auch dem raumplanungsrechtlichen Ziel des Erhalts der räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft (Art. 1 Abs. 2 lit. bbis RPG) abträglich.</p> <p>Mittels Richtplan sollen "Lücken" geschlossen werden. Bei der Adlikerstrasse besteht indessen keine solche Lücke, wie dies auch im vom Gemeinderat Regensdorf am 28.02.2017 verabschiedeten und am 13.02.2018 revidierten Gesamtverkehrskonzept festgehalten wurde. Es bedarf keiner Priorisierung des Fuss-/Fahrradwegs Riedthof, vielmehr wäre dieser aufzuheben.</p> <p>Velopriorisierung komfortabel: Die Priorisierung gem. Themen-karte (Velopriorisierung komfortabel) wird mit F qualifiziert, was im Widerspruch zu V3.02 steht: Dort wird aufgeführt: "Südlich Bahnlinie von Schulstrasse bis Adlikerstrasse", "Erstellung neue Verbin-dung / Abstimmung auf geplanten Fussweg" (V3 Velopriorisierung / V4 Fussweg), "mit grober Vorstellung" qualifiziert. Von der Priorisierung des Fahrradwegs (zwischen der Adlikerstrasse und der Schulstrasse) ist abzusehen und der Fuss-/Fahrradweg Riedthof wäre vielmehr aufzuheben</p>	<p>Die Verbesserung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr ist zentrales Ziel des Richtplans und auch aufgrund übergeordneter Ziele gefordert. Der Richtplan sieht die Behebung verschiedener Netzlücken und Schwachstellen vor.</p> <p>Zwischen der Adliker- und Schulstrasse besteht bereits heute ein Fussweg welcher beibehalten werden soll. Die Führung des Veloverkehrs entlang der Bahnlinie gemeinsam mit einem neuen Fussweg ist so bereits im von der Gemeindeversammlung 2020 festgesetzten Verkehrsplan vorgesehen. Mit dem geplanten Schulhaus an der Adlikerstrasse ist dessen Bedeutung weiter gestiegen.</p>	Nicht berücksichtigen

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
-----	---------------------------------	----------	-----------

V4.04: Es besteht weder Bedarf nach weiteren Fusswegen zwischen der Adlikerstrasse und der Schulstrasse, noch müsste eine Lücke geschlossen werden. Es besteht auch kein Bedarf an Priorisierung dieser Wege.

In Bezug auf die mit derzeitigen Auflage vorgesehenen Priorisierung der Fuss-/Fahrradwege Riedthof (zwischen der Adlikerstrasse und der Schulstrasse) ist festzuhalten, dass diesbezüglich offenbar nur "grobe Vorstellungen" angedacht sind. Angesichts dessen, dass die SBB nach Kenntnis der Robert Aebi AG an dieser Stelle eine Gleiserweiterung plant, ist das Vorhaben schlecht koordiniert und wäre statt einer Priorisierung eher die Aufhebung der Fuss-/Fahrradwege Riedthof vorzusehen.

V3 Allgemeine Festlegungen

61	Es soll im Richtplanteil an einer geeigneten Stelle, z.B. auf S. 19 „V3 Allgemeine Festlegungen“, klargestellt werden, dass es sich bei der richtplanerischen Erfassung der geplanten Veloschnellroute um einen sog. „Netzplan“ handelt, der nicht parzellenscharf ist und damit die genaue Lage bzw. die für die Realisierung allfällige, teilweise Beanspruchung privater Grundstücke keineswegs feststeht und in einem der Richtplanung nachgelagerten, konkreten Strassenbauprojekt ausgeschrieben und dieses Projekte gegebenenfalls auf dessen Rechtmässigkeit behördlich und alsdann bei Bedarf noch gerichtlich überprüft werden kann.	Die Inhalte des Richtplans sind nur Behörden-, nicht aber Grundeigentümerverbindlich. Sie sind nicht parzellenscharf. Dies gilt für alle Festlegungen, nicht nur diejenigen in Kap. V3. Die Verbindlichkeit und die Anordnungsspielräume sind im übergeordneten Recht geregelt, bzw. im Erläuterungsbericht beschrieben. Auf eine Wiederholung in den Festlegungen des Richtplans soll daher verzichtet werden.	Nicht berücksichtigen
62	S 20, Themenkarte V3 Velowege und Veloparkierung: Es ist kein Radstreifen auf der Niederhaslistrasse und Rümlangerstrasse markiert. Radfahrer meiden beide Strassen aufgrund des vielen Verkehrs und der dadurch entstehenden Gefährdung (Kernbreite 6m, kein Radstreifen, Sicherheitsabstand Velo/Fahrzeuge wird meist unterschritten). Es ist kein Radweg markiert, es ist per se keine Radroute, es müsste aber geplant werden. Ist im kantonalen Richtplan zudem als Schwachstelle definiert. Antrag: Bitte prüfen Sie, ob auf der Karte somit nicht die Romboide ohne die blaue Füllung gezeichnet werden müssten?	Die Niederhasli- und die Rümlangerstrasse sind im regionalen Richtplan als bestehender Radweg bezeichnet. Mit dem kommunalen Richtplan kann deren Bezeichnung nicht angepasst werden. Mit der geplanten Umgestaltung des Strassenraums wird auch die Situation für den Veloverkehr zu verbessern sein.	Nicht Teil des kommunalen Richtplans

V3 Räumliche Festlegungen

64	V3.06: Bitte unbedingt einsehbare Veloabstellplätze erstellen. Der Keller unter dem Ostring 3 ist nicht einsehbar. Da würde ich insbesondere nachts mein Velo nicht rausholen wollen und die diversen beschädigten Velos zeigen, dass solche Anlagen prädestiniert für Vandalismus sind.	Es sind verschiedene Veloabstellangebote am Bahnhof vorgesehen, welche alle Ansprüche abdecken sollen.	Nicht Teil des kommunalen Richtplans
----	--	--	--------------------------------------

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
65	<p>Mir scheint es sehr wichtig, dass die Veloachsen so gestaltet werden, dass sie nicht auf den Hauptachsen des MIV verlaufen. Auf der Dorfstrasse in Watt ist der Platz dafür heute schon sehr knapp. Eine parallele Führung von Velowegen wäre nur mit einer Einbahnstrassenregelung für den MIV sinnvoll umsetzbar. Es braucht möglichst kreuzungsfreie Veloachsen und eine Priorität für den Langsamverkehr, wenn dieser Akzeptanz in der breiten Bevölkerung erlangen soll und einen messbaren Effekt auf das MIV Verkehrsaufkommen haben soll. Das vorliegende Konzept erscheint hier nicht wirklich zu Ende gedacht.</p> <p>Die Übergänge der neu gestalteten Wehntalerstrasse sollten mit kreuzungsfreien- und ampelfreien Unterführungen für den Veloverkehr ausgestaltete werden, da hier eine Priorisierung für den Veloverkehr à Niveau aufgrund des hohen MIV Verkehrsaufkommens nicht realistisch erscheint.</p>	<p>Bei der Bezeichnung der Veloachsen wurde besonders auch auf die direkte bzw. komfortable Führung geachtet. An der Dorfstrasse als direkte Verbindung soll gemäss regionalem Richtplan ein Radweg erstellt werden.</p> <p>Um eine von der Hauptstrasse getrennte Verbindungen zu schaffen, wird eine zusätzliche Komfortroute nach Watt parallel zur Dorfstrasse über die Sand- und Weidstrasse vorgesehen. Anpassungen der Linienführung sind mit dem Richtplan noch offenzulassen, beispielsweise eine langfristige Führung entlang des allfälligen Schulhauses Michelswisen zur Geerenwiesstr.</p> <p>Siehe Rückmeldung unter V1.</p>	Teilweise berücksichtigen
67	Es fahren viele Velofahrer auf dem Trottoir der Niederhaslistrasse. Wenn sie die Fussgänger auf dem Trottoir kreuzen ist das gefährlich.	Die Niederhaslistrasse soll gemäss regionalem Richtplan umgestaltet werden. Im Rahmen dessen ist auch eine Verbesserung der Veloinfrastruktur umzusetzen.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen

V4 FUSSWEGE UND REITWEGE

68	<p>V4.02 Fussweg: Dem „Entwurf Richtplan Verkehr“ ist zu entnehmen, dass künftig zusätzlich zum bestehenden Weg ein weiterer Weg durch das Hardhölzli führen soll (V3.01 Veloweg und V4.02 Fussweg). Dieser würde ausgerechnet unter der noch bestehenden Graureiherkolonie durchführen. Dies würde, nach dem Verlust von zahlreichen Brutbäumen durch den übermässigen Holzschlag nochmals zu zusätzlichen, massiven Störungen genau noch unter den bestehenden Horstbäumen führen. Solche Störungen an Brutplätzen sind nicht gestattet gemäss Jagdgesetz (JSG, 922.0), Art. 7.4., 7.5.</p>	Siehe Antwort unter Velowege und Veloparkierung (V3)	
----	---	--	--

V4 Ziele


V4 Allgemeine Festlegungen

70	<p>Gemäss "BERICHT ZUM KOMMUNALEN RICHTPLAN S. 53&60 „Es wird in den Quartieren flächendeckend Tempo 30 angestrebt“ und die „Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer“ soll erhöht werden. Das Elternforum begrüsst dieses Ziel die Sicherheit grundsätzlich zu erhöhen. Die Schulwegsicherheit respektive die Erhöhung</p>	<p>Das Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit für schulpflichtige Kinder wird in den Gesamtzielen im Richtplanteil Verkehr ergänzt.</p>	berücksichtigen
----	---	---	-----------------

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
	der Schulwegsicherheit wird leider nicht explizit erwähnt, daher fordert das Elternforum als Ziel: „Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, besonders für schulpflichtige Kinder“		
72	Bitte prüfen sie, ob es nicht eine Querung der Niederhaslistrasse auf Höhe Im Spannrain möglich ist. Grundsätzlich könnte jetzt noch ein Trottoir auf der rechten Seite (von Regensdorf her gesehen) realisiert werden, ich wäre zum Beispiel bereit für Verhandlungen des hierzu nötigen Landes. So wäre ev. ein Fussgängerstreifen oder zumindest eine Mittelinsel möglich. Sollte das nicht möglich sein, prüfen sie die Installation einer Geschwindigkeitsmessanlage - die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird oft überschritten, die Messprotokolle sind bei der Kapo für sie zugänglich. Die Kapo misst oft dort, da es viele Geschwindigkeitsübertretungen gibt. Die statistische Verkehrsauswertung zeigen ebenfalls die hohe v85 und gefahrene Maximalgeschwindigkeiten.	Für die Niederhaslistrasse ist im regionalen Richtplan eine Umgestaltung vorgesehen. Querungsmöglichkeiten sind im Rahmen der Projektierung zu prüfen.	In nachfolgender Planung berücksichtigen
V4 Räumliche Festlegungen			
74	Neuer Fussweg östlich entlang des Ostrings (Ersatz für den vor Jahren gesperrten Fussweg entlang der JVP). Da westlich des Ostrings die neue Veloroute verläuft, mit immer mehr Elektroroller, wäre es aus Sicherheitsgründen wünschenswert für die Fussgänger aus den Bereich Roosstrasse/ Hofwiesenstrasse eine ebene, bequeme Fussgängerverbindung zu erstellen. Äusserer Zaun der JVP etwas zurücksetzen und ein Weg entlang des Ostrings hätte Platz.	Der im regionalen Richtplan vorgesehene Fussweg wurde bereits erstellt, die Darstellung im regionalen Richtplan ist nicht mehr aktuell. Aufgrund der wenig attraktiven Lage direkt am Ostring wird die Fuss- und Veloverbindung auf einer Strassenseite als ausreichend beurteilt.	Nicht berücksichtigen
75	Seite 27, Punkt 6: Historischer Weg kann nicht einfach aufgehoben werden. Ersatz entlang südlich des Bahngeleises ist mit starken Steigungen/Gefällen verbunden, d.h. nicht Rollstuhlgängig, keine Kinderwagen etc. Zudem ist das Gebiet schlammig, ist jetzt schon bei Regen kaum zu begehen.	Aufgrund der Bedeutung der Verbindung soll ein kommunaler Fussweg beibehalten werden. Dessen genaue Streckenführung ist mit der weiteren Projektierung zu präzisieren (inkl. Berücksichtigung Sicherheitsperimeter).	Nicht berücksichtigen
1	zu Seite 8 g (SL1): Bei der Böschstrasse nordöstlich der JVP handelt sich um einen historische Verkehrsweg von regionaler Bedeutung. Diesen gilt es zu erhalten. (V4.06)	Die Aufhebung des historischen Wegverlauf ist Teil des regionalen Richtplans, weshalb die Abwägungen zu dessen Aufhebung nicht Teil des kommunalen Richtplans sind. Antwort zum kommunalen Weg siehe Einwendung 75.	Nicht berücksichtigen

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
PLAN			
Richtplankarte Verkehr			
76	<p>Tieferlegung und Überdachung der Wehntalerstrasse.</p> <p>Wir unterstützen diese Zeitgemässe Idee von Kurt Eicher und stellen das Begehren für eine Tieferlegung und Überdachung der Wehntalerstrasse. Für eine Verkehrsberuhigende, nachhaltige und Quartieraufwertende Lösung. Tieferlegung der Wehntalerstrasse, z.B. nach der MC-Donalds Kreuzung (Spange) Richtung Zürich, bis vor oder nach der Fa. Aecherli Holz. Das betrifft den gesamten Durchgangsverkehr aus dem Furttal, Wehntal und den Logistikfirmen in der Industrie Regensdorf, von und Richtung Autobahn (Zürich). Direkte Durchfahrt ohne 6 bis 7 Lichtsignalanlagen.</p> <p>Erschliessung der Quartiere durch Aufhebung der Separierung (Nord/Süd) und verbesserter Wohnqualität. Somit sind (oben) nur noch Zubringerstrassen nötig was mehr Fläche für die Gestaltung, Sicherheit (keine Verschlechterung der Schulwegsicherheit), Fussweg, Veloweg und ein ansprechendes Ortsbild zulässt. Das ist eine extreme Aufwertung der Gemeinde Regensdorf. Viele andere Orte machen es vor. Der störende und ärgerliche Durchgangsverkehr wäre unter dem Boden und kann ohne den vielen Ampeln passieren. Wir bitten Sie dieses Begehren zu prüfen und dafür einzustehen. Es ist noch nicht zu spät für diesen mutigen Schritt. Wir stellen das Begehren für eine verkehrsberuhigende, nachhaltige und quartieraufwertende Lösung, dazu gehört die Tieferlegung der Wehntalerstrasse, im blau markierten Bereich, «Plan, Teil Verkehr, Umgestaltung Strassenbau», vor der MC-Donalds Kreuzung (Spange) Richtung Zürich, bis vor oder nach der Fa. Aecherli Holz.</p> <p>Das betrifft den gesamten Durchgangsverkehr aus dem Furttal, Wehntal und den Logistikfirmen in der Industrie Althard von und Richtung Autobahn (Zürich).</p> <p>Vorteile:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Die Direkte Durchfahrt für den Durchgangsverkehr ohne 6 bis 8 Lichtsignalanlagen2. Verhinderung von Ausweichverkehr vorbei an der Schulanlage Pächterriet und durch Watt, massive Erhöhung der Sicherheit der Schüler und des Langsamverkehrs3. Erschliessung der Quartiere durch Aufhebung der Separierung Nord-Süd und extrem verbesserter Wohnqualität durch weniger Strassenlärm4. Somit sind (oben) nur noch Zubringerstrassen nötig, was mehr Fläche für die Gestaltung von Fusswegen und Velowegen bedeutet	<p>Siehe Rückmeldung unter V1.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
5.	Weniger zugebaute Flächen bedeuten weniger Erwärmung der Umgebung		
6.	Keine Einschränkungen für das ansässige Gewerbe und ein ansprechendes Ortsbild		
	Dieser mutige Schritt ist eine riesige Aufwertung der Gemeinde Regensdorf. Der Durchgangsverkehr ist störend, ärgerlich und belastet die Anwohner. Der fortgeschrittene Projektstand und die höheren Kosten sollten dieser Lösung nicht im Wege stehen.		
81	Antrag: Bitte prüfen sie, ob der Veloweg nicht auf einer anderen Strasse parallel zur Dorfstrasse geführt werden kann. Diese Strasse müsste befestigt sein, oder befestigt werden.	Bei der Dorfstrasse handelt es sich um eine kantonale Veloroute. Andere, direkte Strasse sind nur begrenzt vorhanden. Sicherheit und Komfort sollen mittels Ausbau geschaffen werden. Als kommunale Velowegführung (Komfortroute) parallel zur Dorfstrasse wird eine zusätzlich eine Verbindung über die Sandstrasse aufgenommen.	Teilweise berücksichtigt
82	Antrag: Bitte prüfen sie, ob die bestehende Brücke [Überführung Ostring] nicht als Fussgänger und Velowegbrücke weiter genutzt werden kann, damit der nicht motorisierte Individualverkehr sicher und schnell zum Bahnhof und Zwatt gelangen kann	Siehe Rückmeldung unter V1.	Nicht Teil des kommunalen Richtplans
85	Die Büelstrasse ist zwar eine Radroute, hat aber beidseitig keinen Radweg markiert. Quelle GIS-Browser "Alltagsverbindungen Velo" : "Radinfrastruktur fehlt" - siehe Anhang. Es ist eine bekannte Schwachstelle im Velonetz. Antrag: Bitte überprüfen sie die Karte. Sofern ein Veloweg geplant ist, dann müsste dieser mit farblich nicht ausgefüllten Rauten markiert sein, wie bei der Dorfstrasse. Gemäss Text S. 21 ist hier eine "Velopriorisierung direkt" geplant	Der genannte Radweg ist im regionalen Richtplan so bezeichnet und nicht Teil des kommunalen Richtplans. Die Umsetzung ist kantonal geplant. Der kommunale Richtplans sieht zudem eine Umgestaltung des Strassenraums vor, mit welcher die Aufenthaltsqualität verbessert und die Einführung von Tempo 30 geprüft werden soll. Im Rahmen dessen ist auch eine Verbesserung der Veloführung prüfenswert.	Nicht Teil des kommunalen Richtplans, bzw. bereits berücksichtigt
86	Die Niederhaslistrasse ist zwar eine Radroute, hat aber beidseitig keinen Radweg markiert. Quelle GIS-Browser "Alltagsverbindungen Velo" : "Radinfrastruktur fehlt" - siehe Anhang. Es ist eine bekannte Schwachstelle im Velonetz und ein Unfallschwerpunkt an der Dorfkreuzung. Antrag: Bitte überprüfen sie die Karte. Sofern ein Veloweg geplant ist, dann müsste dieser mit farblich nicht ausgefüllten Rauten markiert sein, wie bei der Dorfstrasse. Gemäss Text S. 21 ist hier eine "Velopriorisierung direkt" geplant	Der genannte Radweg ist im regionalen Richtplan so bezeichnet und nicht Teil des kommunalen Richtplans. Der kommunale Richtplan sieht jedoch eine Umgestaltung des Strassenraums vor. Im Rahmen dessen ist auch eine Verbesserung der Veloführung zu prüfen.	Nicht Teil des kommunalen Richtplans,

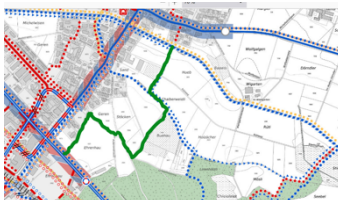
Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
87	<p>Die Rümlangerstrasse ist zwar eine Radroute, hat aber beidseitig keinen Radweg markiert. Quelle GIS-Browser "Alltagsverbindungen Velo" : "Radinfrastruktur fehlt" - siehe Anhang.</p> <p>Es ist eine bekannte Schwachstelle im Velonetz und ein Unfallschwerpunkt an der Dorfkreuzung.</p> <p>Antrag: Bitte überprüfen sie die Karte. Sofern ein Veloweg geplant ist, dann müsste dieser mit farblich nicht ausgefüllten Rauten markiert sein, wie bei der Dorfstrasse.</p> <p>Gemäss Text S. 21 ist hier eine "Velopriorisierung direkt" geplant</p>	<p>Der genannte Radweg ist im regionalen Richtplan so bezeichnet und nicht Teil des kommunalen Richtplans. Die Umsetzung ist kantonal geplant.</p> <p>Der regionale Richtplan sieht zudem eine Umgestaltung des Strassenraums vor. Im Rahmen dessen ist auch eine Verbesserung der Veloführung zu prüfen.</p>	<p>Nicht Teil des kommunalen Richtplans,</p>
88	<p>Die Unterdorfstrasse ist zwar eine Radroute, hat aber beidseitig keinen Radweg markiert. Quelle GIS-Browser "Alltagsverbindungen Velo" : "Radinfrastruktur fehlt" - siehe Anhang. Es ist eine bekannte Schwachstelle im Velonetz und ein Unfallschwerpunkt an der Dorfkreuzung.</p> <p>Antrag: Bitte überprüfen sie die Karte. Sofern ein Veloweg geplant ist, dann müsste dieser mit farblich nicht ausgefüllten Rauten markiert sein, wie bei der Dorfstrasse.</p> <p>Gemäss Text S. 21 ist hier eine "Velopriorisierung direkt" geplant</p>	<p>Der genannte Radweg ist im regionalen Richtplan so bezeichnet und nicht Teil des kommunalen Richtplans. Die Umsetzung ist kantonal geplant.</p> <p>Der kommunale Richtplans sieht zudem eine Umgestaltung des Strassenraums vor, mit welcher die Aufenthaltsqualität verbessert und die Einführung von Tempo 30 geprüft werden soll. Im Rahmen dessen ist eine verbesserte Veloführung prüfenswert.</p>	<p>Nicht Teil des kommunalen Richtplans,</p> <p>bzw. bereits berücksichtigt</p>
89	<p>Gemäss Seite 103 von 360 des Dokuments "Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal, 4. Generation, Teil 2: Massnahmenband", siehe Foto, ist eine Umgestaltung des Strassenraums bis zur Umgestaltung der Dorfeinfahrt angedacht.</p> <p>Antrag: Bitte überprüfen, ggf. in der Karte korrigieren.</p>	 <p>Die Grösse des bezeichneten Abschnitts wird im Plan angepasst.</p>	<p>berücksichtigen</p>
90	<p>Hier gab es in der Vergangenheit Unfälle mit Motorfahrzeugen.</p> <p>Antrag 1: Bitte prüfen sie, ob die Unterdorfstrasse [Büelstrasse vor Schulhaus Pächterried] in Zukunft nur noch mit Autos und Motorräder sowie Linienbusse befahren werden darf.</p> <p>Antrag 2: Bitte prüfen sie, ob im Bereich der Strassenquerungen (Fussgängerstreifen) nicht Tempo 30 möglich wäre.</p>	<p>Der kommunale Richtplan bezeichnet die Unterdorf- und Büelstrasse als innerhalb des Siedlungsgebietes als siedlungsorientierte Sammelstrassen. Ziel dieser ist es, den Verkehr auf das übergeordnete Strassennetz zu leiten. Durchgangsverkehr ist nicht vorgesehen. Die Sperrung der Strasse für den Durchgangsverkehr kann in einem dem Richtplan nachgelagerten Verfahren geprüft werden.</p> <p>Mit der im kommunalen Richtplan vorgesehenen Umgestaltung ist auch eine Temporeduktion zu prüfen.</p>	<p>Bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
91	<p>Nieder- und Oberglatt sowie Nieder- und Oberhasli wachsen ebenfalls (Beispiel: ZürichUnterländer: "Diese neue Siedlung macht Niederhasli zur Stadt", 20.04.2024, 21:09 https://www.zuonline.ch) Die Bevölkerung fährt durch das und Watt, um auf die Autobahn oder die Stadt zu gelangen. Das Gewerbegebiet Niederhasli wächst ebenso. Dies führt unweigerlich zu Mehrverkehr auf der Niederhaslistrasse. Ist das Wachstum in den Nachbargemeinden berücksichtigt?</p> <p>Antrag: Bitte prüfen sie, wie die Dorfkerne Adlikon, Oberdorf und Watt trotz Mehrverkehr eine höhere Lebensqualität erhalten können, sowie die Schulwege sicherer werden und das Velo dank markierten Velowegen zum priorisierten Verkehrsmittel wird.</p>	<p>Im Rahmen der Umgestaltung der Strassenräume gemäss regionalem bzw. kommunalem Richtplan ist eine siedlungsverträgliche Verkehrsführung auszuarbeiten und die Veloinfrastruktur auszubauen. Da es sich bei den Strassen um regionale Verbindungsstrassen handelt, ist die Wirkung des kommunalen Richtplans begrenzt. Der kommunale Richtplan definiert jedoch die Anliegen der Gemeinde, welche die Gemeinde in der Projektausarbeitung beim Kanton einfordern soll.</p>	<p>Bereits berücksichtigt, bzw. nicht Teil des kommunalen Richtplans</p>
92	<p>Weitestrasse: Die Weitestrasse hat keinen eingezeichneten Veloweg, die Querung der Weitestrasse ist für Schulkinder mit einem erhöhten Unfallrisiko verbunden, da die parkierten Fahrzeuge die Sichtweiten massiv reduzieren (siehe Bild im Anhang). Die Karte ist irreführend, da dort kein Veloweg auf der Strasse markiert ist - Bild im Anhang.</p> <p>Antrag: Prüfen Sie, ob ein Veloweg auf der Strasse markiert werden kann, und die Strassenquerung (Schulweg?) sicherer gemacht werden kann, auch wenn dieser Bereich Tempo 30 wird.</p> <div data-bbox="804 596 1133 841" data-label="Image"> </div> <p>Meine Kinder müssen hier über die Weitestrasse, dies ist der Schulweg. Wenn nicht viele Auto parkiert haben, so geht das gut. Wenn es jedoch Kastenwagen hat, dann ist die Überquerung der Weitestrasse teilweise gefährlich, weil die Kinder kaum gesehen werden. Können sie hier nicht eine Fahrbahnverengung bauen, so dass die Überquerung sicher wird?</p>	<p>Der kommunale Richtplan sieht die Markierung eines Velowegs vor (V1.04).</p>	<p>Bereits berücksichtigt</p> <p>Detailgestaltung in der Umsetzung</p>
93	<p>An dieser Stelle existiert kein Radweg; lediglich ein schmales Trottoir. (Niederhaslistrasse / Im Spannrain)</p>	<p>Der genannte Radweg ist im regionalen Richtplan so bezeichnet und nicht Teil des kommunalen Richtplans. Der regionale Richtplan sieht jedoch eine Umgestaltung des Strassenraums vor. Im Rahmen dessen ist auch eine Verbesserung der Veloführung zu prüfen.</p>	<p>Nicht Teil des kommunalen Richtplans</p>
94	<p>An dieser Stelle herrscht totales Chaos. Die Bushaltestelle (Adlikon Furtbächli) ist noch nicht einmal eingezeichnet. Wenn hier so vieles zusammen kommt, dann reicht der Platz an dieser Stelle nicht aus.</p>	<p>Mit der vorgesehenen Spange Trockenloo werden sich die Verkehrsbeziehungen bei der heutigen Einmündung der Trockenloostrasse in die Wehntalerstrasse wesentlich</p>	<p>Bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
		vereinfachen. Die Komplexität der bezeichneten Stelle wird dadurch stark reduziert.	
95	Hier (Watt, Rümmlangerstrasse) existiert kein Radweg.	Der genannte Radweg ist im regionalen Richtplan so bezeichnet und nicht Teil des kommunalen Richtplans. Der regionale Richtplan sieht jedoch eine Umgestaltung des Strassenraums vor. Im Rahmen dessen ist auch eine Verbesserung der Veloführung zu prüfen.	Nicht Teil des kommunalen Richtplans
96	Hier (Watt, Niederhaslistasse) existiert kein Radweg.	Der genannte Radweg ist im regionalen Richtplan so bezeichnet und nicht Teil des kommunalen Richtplans. Der regionale Richtplan sieht jedoch eine Umgestaltung des Strassenraums vor. Im Rahmen dessen ist auch eine Verbesserung der Veloführung zu prüfen.	Nicht Teil des kommunalen Richtplans
97	Hier (Watt, vor Restaurant Linde) existiert kein Radweg. Lediglich ein schmales Trottoir vor dem alten Schulhaus bzw. ein Trottoir bei der Linde; aber kein Radweg.	Der genannte Radweg ist im regionalen Richtplan so bezeichnet und nicht Teil des kommunalen Richtplans. Der kommunale Richtplan sieht jedoch eine Umgestaltung des Strassenraums vor. Im Rahmen dessen ist auch eine Verbesserung der Veloführung zu prüfen.	Nicht Teil des kommunalen Richtplans
98	Hier [Poststrasse] sollte auch ein Radweg sein, nicht allein nur ein Fussweg. Zudem wird der Weg von der Landwirtschaft rege genutzt.	Im Rahmen der Umgestaltung der Niederhaslistrasse ist durch den Kanton eine Verbesserung der Veloinfrastruktur vorzusehen. Eine parallele Verbindung ist nicht vorgesehen, da die direkte Führung entlang der Niederhaslistrasse attraktiver ist.	Nicht berücksichtigen
99	Radweg sollte hier gerade weitergehen. Wozu die Knick über die Brücke?	Über die Brücke des Furtbachs beim Zusammenfluss mit dem Büelkanal ist kein Veloweg vorgesehen.	Nicht berücksichtigen
100	Strassenüberquerung für Fussgänger ist hier (Niederhaslistrasse, Im Spannrain) nicht sicher. Hier sollte eine sichere Überquerung der Strasse geplant werden.	Siehe Einwendung Nr. 72	
101	Strassenüberquerung ist hier nicht sicher. An der Weitestrasse existiert (bei der Abzweigung von der Niederhaslistrasse) kein Zebrastreifen.	Die Bezeichnung einzelnen Zebrastreifen erfolgt erst in einer dem Richtplan nachgelagerten Strassenprojekten. An der genannten Stelle kann eine Umgestaltung der Strassenquerung im Rahmen	Nicht Teil des kommunalen Richtplans

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
		der gemäss regionalen Richtplan geplanten Umgestaltung der Niederhaslistrasse geprüft werden.	
11 6	Hier fahren viele sehr schnell in die Weitestrasse von der Niederhaslistrasse her kommend. Fussgänger von oben auf dem Trottoir kommend müssen hier die Weitestrasse aber überqueren. Kann hier die Überquerung nicht sicher gemacht werden, mittels Fussgängerstreifen?	Siehe oben (Einwendung 101)	
10 3	Regensdorf wächst und das ist normal und gut. Wir setzen uns ein, dass alle Dorfkerne von Regensdorf ihren dörflichen Charakter behalten, ja dass der dörfliche Charakter wiederhergestellt wird. Neben dem neuen modernen Quartier beim Bahnhof sollen die Dorfkerne der historische Gegenpol bilden. Die Dorfkerne sollen Begegnungsort für Jung und Alt sein. Wir fordern: 1. Die Lebensqualität in den Dorfkernen soll verbessert werden, der Verkehr soll weniger stören - es muss ein Verkehrskonzept her - für ganz Regensdorf! 2. Die wunderschönen Dorfkerne sollen geschützt werden, so dass der dörfliche Charakter erhalten bleibt! (Betrifft Dorfkern Watt, Oberdorf, Adlikon und Regensdorf)	Zur Verbesserung der Verkehrssituation sind zahlreiche Massnahmen vorgesehen. Diese haben oft auch regionale Abhängigkeiten. Im Jahr 2025 soll ein Fuss- und Veloverkehrskonzept ausgearbeitet werden. Der Richtplan Teil Siedlung hat unter anderem das Ziel, die Identität der Dorfkern zu stärken, wiederherzustellen und Qualitäten bei Bauprojekten einzufordern. Die Vorschriften der Kernzone sollen dazu in der BZO präzisiert werden.	teilweise berücksichtigen bereits berücksichtigt
10 8	Einwendung: Der Fussweg zwischen der Neuen Dällikerstrasse und der Dällikerstrasse soll künftig über die ausgeschiedene Strassenparzelle Kat.-Nr. 6889 (ausgeschiedene Strassenparzelle ist noch nicht erstellt) und nicht quer über das Grundstück Kat.-Nr. 7071 geführt werden. Siehe auch kommunale Verkehrspläne vom 18.03.2018 und 28.04.2020. (Ausschnitt kommunaler Verkehrsplan vom 18.03.2018 im Anhang A) Somit ist auch der Eintrag des übergeordneten geplanten Fussweg-/ Wanderwegs in der jetzigen Revision zu bereinigen.	Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass die Symbole des regionalen Richtplans entsprechend verschoben werden. Ein RP ist jedoch nicht parzellenscharf, weshalb auch die heutige Lage nicht korrigiert werden müsste.	berücksichtigen
11 0	Der Fussweg im Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich (siehe Planausschnitt, grün markiert) ist als bestehender Fussrundweg weiterzuführen.	Der Abschnitt wird als Fuss-/ Wanderweg im kommunalen Richtplan ergänzt.	berücksichtigen
11 1	Bei der Umgestaltung der Niederhaslistrasse soll wenn möglich eine Strassenquerung vorgesehen werden. Wenn die Gemeinde hierzu ein paar Quadratmeter von unserer Parzelle 9088 benötigt, wäre ich bereit diese zu verkaufen.	Dies ist bei der Projektierung der Umgestaltung Niederhaslistrasse zu berücksichtigen.	Nicht für den kommunalen Richtplan relevant

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
11 2	<p>Das hier (Niederhaslistrasse, Im Spannrain) ist bis jetzt noch kein Veloweg, so wie es in der Karte angeschrieben ist. Es hat auch nur ein 1 seitiges Trottoir.</p> <p>Die Geschwindigkeit mit welcher die Autos und vor allem die LW von da oben runterkommen, muss gedrosselt werden durch Hindernisse bspw. Die stetigen Geschwindigkeitskontrollen der Kantonsspolizei bestätigen diese gefährliche Strasse. Man erinnere sich ebenso an den Unfall am Zebrastreifen vor 2 Jahren als eine Mutter mit ihrem Kind von einem Auto dort erfasst wurde.</p>	<p>Die Niederhaslistrasse ist Teil des regionalen Richtplans. An übergeordneten Festlegungen können den kommunalen Richtplan keine Anpassungen erfolgen. Der regionale Richtplan sieht jedoch eine Umgestaltung des Strassenraums vor. Im Rahmen dessen ist auch eine Verbesserung der Veloführung zu prüfen.</p>	<p>Nicht Teil des kommunalen Richtplans</p>
11 3	<p>Das Quartier "Im Spannrain" sollte an das kommunale Velonetz angeschlossen werden. So das alle Kinder die Mittel- und Oberstufenschulhäuser auf einem Veloweg mit dem Velo erreichen können.</p>	<p>Im regionalen Richtplan ist eine Umgestaltung der Niederhaslistrasse vorgesehen, wodurch eine attraktive Anbindung an den kommunalen Veloweg auf der Weitestrasse geschaffen werden kann. Eine Verbesserung der Veloinfrastruktur ist im Rahmen dieses Projekts vorzusehen. Eine zusätzliche Verbindung parallel dazu in den kommunalen Richtplan aufzunehmen ist aufgrund der dadurch entstehenden Doppelspurigkeiten und der geringen Abstände nicht verhältnismässig.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>
11 4	<p>Die Gefahr das Trockenloostrasse zur Umfahrung wird, bitte bedenken</p>	<p>Auf den kommunalen Sammelstrassen soll der Durchgangsverkehr unterbunden werden. Im Plan wird die Strasse daher analog der restlichen Sammelstrasse nicht durchgehend eingezeichnet.</p>	<p>berücksichtigen</p>
11 5	<p>Durchgehend sicherer Radweg für Schüler von Watt ins Ruggenacher ist notwendig</p>	<p>Eine Umgestaltung der Dorfstrasse und ein neuer Radweg ist gemäss regionalem Richtplan vorgesehen.</p> <p>Über die Sandstrasse wird eine zusätzliche parallele Verbindung als kommunale Velohauptroute Komfort vorsehen.</p>	<p>berücksichtigen</p>
11 7	<p>Hier (Watt, vor Restaurant Linde) ist eine sehr heikle Stelle. An dieser Strasse laufen sehr viele Schulkinder entlang , hier eine 30er Zone ist unumgänglich! Ebenso sollte man die Fussgängerampelschaltung überarbeiten, es ist so gefährlich, wenn der Fussgänger und vor allem Kinder grün haben und Autos welche abbiegen zur gleichen Zeit. Generell sollte ein LW Fahrverbot im Dorfkern gelten. Das Risiko ist so hoch, dass diese Strecke noch viel mehr als Ausweichroute für LW fungieren wird, mit der neuen Schaltung der Ampeln auf der Wehntalerstrasse. Diese Route ist jetzt bereits viel zu sehr befahren durch Schwerverkehr, wo in Rümlang angesiedelt ist (Eberhardt Fahrzeuge sieht man definitiv zu oft)</p>	<p>Gemäss dem Richtplan ist auf dem kommunalen Strassennetz grundsätzlich Tempo 30 anzustreben. Auf der Unterdorfstrasse ist der Durchgangsverkehr zu unterbinden. Auf der übergeordneten Dorf- bzw. Rümlangerstrasse ist im Rahmen der gemäss Richtplan vorgesehenen Umgestaltung eine Verbesserung anzustreben.</p>	<p>nicht Teil des kommunalen Richtplans bzw. bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
11 8	Mein Arbeitsweg führt mich hier vorbei. Ich sehe sehr viele Lastwagen, welche auf der Unterdorfstrasse Watt durchqueren. Ich fände es toll, wenn der Lastwagendurchgangsverkehr nicht an der Schule Watt vorbei fahren könnte, da hier viele Schüler über den Fussgängerstreifen gehen. Bitte prüfen sie das.	Der kommunale Richtplan sieht eine Lenkung des Verkehrs von den Sammelstrassen auf das übergeordnete Strassennetz vor. Auf der Unterdorfstrasse ist somit Durchgangsverkehr möglichst zu verhindern.	Bereits berücksichtigt
12 0	Unabdingbar 30er Zone erforderlich aufgrund der Schulnähe (Adlikon, Büelstrasse)	Gemäss dem Richtplan ist auf dem kommunalen Strassennetz grundsätzlich Tempo 30 anzustreben.	Bereits berücksichtigt
12 1	An der Unterdorfstrasse kreuzen sich 4-jährige Kindergartenkinder bis 6.-Klässler mit allen möglichen Fahrzeugen, welche auf dem Veloweg unterwegs sind. Hier wäre eine Verbreiterung des Velo- und Fussweges dringend nötig für die Schulwegsicherheit.	Innerhalb des Siedlungsgebiets ist im Richtplan eine Umgestaltung des Strassenraums der Unterdorfstrasse vorgesehen. Die genaue Dimensionierung der einzelnen Velowege ist im Rahmen von konkreten Projekten auszuarbeiten. Bei der Ausgestaltung aller bezeichneten Velowege sieht der Richtplan eine Orientierung an den kantonalen Standards Veloverkehr vor, womit eine Verbreiterung bei einem Strassenprojekt anzustreben wäre.	Bereits berücksichtigt, bzw. nicht Teil des Richtplans
12 2	Da die Dorfstrasse eng gebaut ist, wäre es von der Sicherheit her vorteilhafter, den Veloweg über das Feld zu führen.	 Es wird eine zusätzliche Veloverbindung als Komfortoute über die Sandstrasse vorgesehen, welche eine direktere Verbindung ohne Umwege von Watt und insbesondere dem Schulhaus in Richtung Bahnhof ermöglicht. Im Rahmen der im kommunalen Richtplan angestrebten Umgestaltung der Dorfstrasse soll auch eine Verbesserung der Veloinfrastruktur erreicht werden.	Teilweise berücksichtigen

Allgemeine Rückmeldung Verkehr
Allgemeine Rückmeldung

- 13
0 Die Gemeinde Regensdorf strebt für das Jahr 2030 einen Tri-Modalsplit von 75% MIV und 25% ÖV/ Velo / Fussverkehr an. Bei Neubauten, insbesondere im Gebiet Bahnhof Nord, soll ein Bi-Modalsplit von 60% ÖV erreicht werden.
Der Gemeinderat Buchs begrüsst, dass sich die Gemeinde Regensdorf dazu verpflichtet, einen namhaften Beitrag an die Erhöhung des ÖV-Anteils im gesamten Furttal zu leisten. Die bahnhofnahen Lagen müssen aufgrund ihrer hervorragenden Erschliessung mit dem ÖV eine substanzielle Rolle an der angestrebten Zunahme des ÖV-Anteils übernehmen.

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
	Jedoch lässt die vorgeschlagene Formulierung noch einen zu grossen Interpretationsspielraum offen. Unklar bleibt, ob die Vorgabe für alle Arten von Neubauten gilt, also auch für Einfamilienhäuser und kleinere Mehrfamilienhäuser oder ob sie erst ab einer bestimmten Projektgrösse zum Tragen kommen soll. Der Vollzug einer solchen Bestimmung bei kleinen Projekten schwierig scheint schwierig, da die Nachweise einen wenig verhältnismässigen Aufwand erfordern dürften. Auch ist unklar, für welches Gebiet diese Vorgabe genau gilt.	Die genaue Umsetzung, wie auch die Definition der genauen Abgrenzung des Bahnhofsgebiets kann auf Stufe Richtplan noch nicht exakt definiert werden. Welche konkreten Massnahmen oder Vorschriften zur Erreichung der Ziele getroffen werden, kann erst mit der Ausarbeitung der revidierten BZO konkretisiert werden. Für kleine Bauvorhaben wird voraussichtlich in der Regel kein Nachweis dieses Ziels verlangt, das mit dem Richtplan auch nicht grundeigentümergebunden ist. Eher soll mit der BZO die Realisation von Projekten mit geringem MIV-Anteil erleichtert werden.	Nicht berücksichtigen
13 0	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. Deshalb sollte die Kapazität des Strassennetzes erhöht werden.	Gemäss Art. 104 der Verfassung des Kantons Zürich ist eine Reduktion der Strassenkapazität von Staatsstrassen mindestens zu kompensieren. Da der kommunale Richtplan den Durchgangsverkehr auf kommunalen Strassen ausschliesst, darf das Projekt der Wehntalerstrasse daher nicht zu einer Reduktion der Kapazität führen.	Teilweise berücksichtigt
13 0	Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Trimodalsplit beträgt 2015 für das gesamte Furttal 11%. Die ZPF strebt bis 2030 eine Erhöhung auf 15% an. Die Gemeinde Regensdorf setzt sich zum Ziel, den ÖV-Anteil auf ihrem Gebiet von 9% auf 21% zu erhöhen. Der Gemeinderat Buchs begrüsst, dass sich die Gemeinde Regensdorf hiermit dazu verpflichtet, einen namhaften Beitrag an die Erhöhung des ÖV-Anteils im gesamten Furttal zu leisten. Ein grosser Teil der angestrebten Zunahme des ÖV-Anteils lässt sich aus Sicht der ZPF durch die hervorragende Lage des Gebiets "Bahnhof Nord" erreichen. Darüber hinaus sind weitere Massnahmen erforderlich, um dieses Ziel zu erreichen. Bei Arealüberbauungen und Gestaltungsplänen sind Mobilitätskonzepte einzufordern. Dazu fehlt aber bei Arealüberbauungen die rechtliche Grundlage, es bedarf hierzu einer grundeigentümergebundenen Festlegung in der Bau- und Zonenordnung. Deshalb sollte die Pflicht zur Einforderung von Mobilitätskonzepten für Arealüberbauungen im Rahmen einer nächsten Teilrevision der BZO der Stimmbewohner zur Abstimmung unterbreitet werden.	<p>Lediglich die Pflicht eines Mobilitätskonzepts führt ohne vorgegebene Zielwerte nicht zwingend zur Errichtung des Modal-Splits gemäss kommunalem Richtplan. Auf die Definition eines fixen Zielwerts für Arealüberbauungen soll aufgrund der sehr unterschiedlichen Ausgangslage bei den unterschiedlichen Ortsteilen verzichtet werden. Da die Vorgaben des Richtplans nicht grundeigentümergebunden sind, sieht der Richtplan vielmehr einen Ansatz vor, der durch ein gutes Angebot für den Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV dessen Anteil erhöht.</p> <p>Die Anforderungen bei Arealüberbauungen sollen nicht noch weiter erhöht werden, da sonst die Inanspruchnahme immer unrealistischer wird.</p>	Nicht berücksichtigen
13 2	Die Ausführungen erfolgen namens und im Auftrag unserer Klientin, der Robert Aebi AG (Eigentümerin des Grundstücks Kataster-Nr. 9022, Riedthofstrasse 100, Regensdorf), die Vollmacht vom 3. Juli 2024 wird separat postalisch zugestellt. Grundsätzlich gilt noch der von der Gemeindeversammlung am 19. März 2018		

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
	<p>festgesetzte und von der kantonalen Baudirektion am 6. November 2019 (teilweise) genehmigte kommunale Verkehrsplan rechtskräftig ist, der weder einen Fuss- noch ein Veloweg über das Grundstück der Robert Aebi AG vorsieht. Der von der Gemeindeversammlung am 21. September 2020 (und nicht etwa vom Regierungsrat, wie im erläuternden Bericht, S. 6 und 57 fälschlicherweise behauptet wird) festgesetzte kommunale Verkehrsplan mit über das Grundstück der Robert Aebi AG verlaufendem Fuss- und Veloweg wurde von der kantonalen Baudirektion mit Verfügung vom 29. Januar 2024 zwar (teilweise) genehmigt, welche per 5. Juli 2024 publiziert wurde. Da die Publikation der Genehmigung damit erst am 5. Juli 2024 erfolgte, begann die 30-tägige Frist, innert der Nachbargemeinden gegen die Genehmigung des revidierten kantonalen Verkehrsplans Rekurs erheben können, erst in diesem Zeitpunkt zu laufen. Vor unbenütztem Ablauf dieser Rekursfrist oder rechtskräftiger Abweisung allfälliger Rekurse und einer entsprechenden Publikation kann der revidierte kommunale Verkehrsplan nicht in Kraft treten. Letzteres ist angesichts der Zeitverhältnisse innert der erneuten Auflagefrist bis 15. Juli 2024 nicht möglich.</p> <p>Gemäss des erläuternden Berichts (S. 5), will die Gemeinde beim Richtplan Teil Verkehr die Koordination der Richtpläne der verschiedenen Planungsebenen Gemeinde – Region – Kanton sicherstellen, um ein ganzheitliches Verkehrskonzept zu erreichen, weshalb verschiedene Änderungsbegehren an übergeordneten Richtplaneinträgen erforderlich seien und der Gemeinderat für «kommunale Anliegen an übergeordnete Festlegungen» Änderungsbegehren beschliessen wolle, welche künftig bei der Revision der übergeordneten Planungsinstrumente durch die Gemeinde zu stellen seien. Dies ist bereits verfahrensrechtlich unzulässig (der Richtplan muss von der Gemeindeversammlung festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt werden, "Änderungsbegehren" sind kein Richtplaninstrument) und das bisherige Vorgehen zeigt vielmehr mangelnde Koordination der verschiedenen Vorhaben.</p> <p>Aufgrund der Festsetzung des Richtplans am 21. September 2020 können jedoch nur die Abweichungen zwischen dem am 21. September 2020 festgesetzten und dem bis 15. Juli 2024 aufliegenden Richtplans Gegenstand dieser erneuten Richtplanaufgabe sein. Es erscheint zudem auch bei dieser Revision fraglich, ob angesichts der kurzfristigen erneuten Revision überhaupt eine gesetzliche Grundlage hierfür besteht.</p> <p>In Bezug auf den am 21. September 2020 festgesetzten Richtplan wird auf die Einwendungen der Robert Aebi AG von 21. Januar 2020 (wird separat noch einmal zur Kenntnis mitgesendet) verwiesen und daran festgehalten.</p>	<p>Der Erläuterungsbericht wird entsprechend angepasst.</p> <p>Die Änderungsbegehren an den übergeordneten Richtplänen werden mit dem kommunalen Richtplan lediglich als Anliegen mit Informationsinhalt, nicht aber Verbindliche Festlegungen dargestellt. Ohne diese für die Verständlichkeit der kommunalen Festlegungen notwendigen Anliegen wird die Nachvollziehbarkeit des Gesamtkonzepts nicht erreicht. Es handelt sich dabei also nicht um Festlegungen, die von der Baudirektion genehmigt werden müssen.</p> <p>Seit dem Beschluss der letzten Gesamtrevision sind 5 Jahre vergangen. Die Festlegungen von 2020 werden mit der vorliegenden Revision nur in Einzelfällen angepasst. Grösstenteils werden mit der vorliegenden Revision zusätzliche Inhalte ergänzt, für die sich in den vergangenen Jahren ein Bedarf abgezeichnet hat.</p> <p>Siehe Rückmeldung unter V0.</p>	<p>Nicht berücksichtigen</p>

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
13 3	Die Streckenführung des Bahn-Verkehrs über den Knotenpunkt Oerlikon ist mit einem Umweg und Mehrbelastung für das "Nadelöhr" Oerlikon verbunden. Eine direkte Verbindung (Altberg-Tunnel?) ins Limmattal könnte Mehrkapazität schaffen.	Die Streckenführung der Bahnlinien ist Teil des kantonalen Richtplans, welcher jedoch keine zusätzliche Bahnlinie vorsieht.	Nicht Teil des kommunalen Richtplans
Richtplantext Öffentliche Bauten und Anlagen			
B1 Räumliche Festlegungen			
13 4	Der sogenannte Installationsplatz der JVP an der Roosstrasse soll renaturiert werden. Keinesfalls soll wie geplant, ein weiterer Parkplatz für das Personal der JVP erstellt werden, dafür gibt es einen besseren Platz westlich des Pöschwies Verkaufshauses.	Eine Renaturierung des Installationsplatzes ist geplant und wird mit dem Projekt der JVA umgesetzt.	Nicht Teil des kommunalen RP, bereits berücksichtigt
13 5	Die Gemeinde Regensdorf setzt sich ein, dass das bestehende Gebiet der JVP nicht durch Sicherheitsperimeter Erweiterungen vergrössert wird. Das wertvolle Erholungsgebiet nördlich und östlich der JVP darf nicht weiter geschmälert werden.	Die Justizvollzugsanstalt Pöschwies liegt in der kantonalen Zuständigkeit, wobei der kommunale Richtplan keine Vorgaben zu deren Ausgestaltung machen kann.	Nicht Teil des kommunalen Richtplans
B2 Räumliche Festlegungen			
13 6	B2.17: Die Namensgebung Schulhaus Rüteli weicht von der traditionellen Namensgebung der Schulhäuser in Regensdorf nach ehemaligen Flurnamen ab (Ruggenacher, Chrüzächer, Pächterried). Der ehemalige Flurnamen für dieses Gebiet lautet Buchäcker.	Das Schulhaus wird in der weiteren Planung Buechacher genannt.	Teilweise berücksichtigen
B3 Räumliche Festlegungen			
13 7	Pos. B3.06 Gemeindesaal (für mich besserer Begriff: Eventhalle für ca. 300 Personen) > Verlegung Standort vom Einkaufszentrum (Hotel Mövenpick) in das Areal Hardegg beim Bahnhof Regensdorf-Watt (im Besitz der Gemeinde Regensdorf). Begründung: Von allen Seiten in Sachen ÖV bestens erschlossen und dann auch geografisch im Zentrum der 3 Dorfteile Watt, Adlikon und Regensdorf und in nächster Nähe zum Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord und Süd.	Der Richtplan definiert keinen Standort für einen Gemeindesaal, sondern vielmehr den Auftrag zur Suche eines Standortes. Ob dazu das Gebiet des Restaurant Hardegg oder ein anderer Standort am geeignetsten ist, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend beurteilt werden. Auf die Verortung des Symbols im Plan wird verzichtet. Auf eine Umbenennung in Eventhalle soll verzichtet werden, da der Gemeindesaal in erster Linie für durch Vereine aus der Gemeinde oder gemeindeinterne Anlässe genutzt werden soll.	teilweise berücksichtigen nicht berücksichtigen

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
-----	---------------------------------	----------	-----------

Für Events mit einer regionalen Bedeutung wird auch weiterhin der Saal des Hotel Mövenpick genutzt werden können.

B6 Ziele			
B6 Räumliche Festlegungen			

13	Die Schulsporthalle Watt ist für unser Vereins-U23-Volleyball ungenügend	Weiterleiten an zuständige Person	Nicht Teil des Richtplans
9	(Damenriege Watt zugehörig). Netz kann kaum gespannt werden, denke das bedürfte ein paar Verbesserungen. Kann für Details gerne bei meinen Trainer-Kolleginnen nachfragen. Leider können wir die Halle nicht wechseln, da alle anderen belegt sind.		

PLAN			
Richtplankarte Öffentliche Bauten und Anlagen			

13	Nachdem der Surfpark nicht gebaut werden kann, wünschen wir uns nichts mehr als ein Hallen- und v.a. Freibad für die Kinder. Wir hoffen, dass etwas geplant wird, und zwar nicht nur ein Schwimmbecken zum schwimmen, sondern etwas Ansprechendes für Kinder (mit Rutschbahn, Springturm, Spielbereich). Ja wir haben den Katzenssee, aber wer geht da von den Einheimischen wirklich hin am Wochenende oder z.B. in den Sommerferien? Leider neuerdings auch ohne Spielturm. Dasselbe mit Dielsdorf - völlig überlaufen bei sommerlichen Temperaturen.	Im Gebiet Wiesacher wird mit dem Richtplan Raum für ein allfälliges Hallen- oder Freibad gesichert. Im Richtplantext wird die der Auftrag zur Prüfung eines Frei- und Hallenbads ergänzt.	Teilweise berücksichtigt
8	Das bitte so schnell wie möglich realisieren! Das wäre solch ein Gewinn für die Region. Der Katzenssee leidet so unter den Menschenmassen. Ein Aussen-und Innenbad wären perfekt. Ein Schwimmbad ist ein Wunsch von einem grossen Teil der Bevölkerung.		

Allgemeine Rückmeldung Öffentliche Bauten und Anlagen			
Allgemeine Rückmeldung			

14	Es wäre von Vorteil, wenn die Gepo und die Kapo im gleichen Gebäude einquartiert wären. Es kommt nicht selten vor, dass man von der Gepo an die Kapo verwiesen wird und der erste Gang ist in der Regel zu der Gepo.	Die Zusammenführung an einem neuem Standort wird bei jeder Möglichkeit geprüft. Im Richtplantext wird der entsprechende Auftrag der Prüfung einer Zusammenführung mit der Kapo ergänzt.	Bereits berücksichtigt
2			

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
-----	---------------------------------	----------	-----------

Rückmeldung Zürcher Planungsgruppe Furtal
Allgemeine Rückmeldung

A1	ZPF	Der Vorstand der ZPF beantragt, die kommunalen Richtplan Festlegungen aus der Richtplankarte im Richtplantext zu definieren und erläutern.	Aufgrund der zahlreichen Festlegungen soll zu Gunsten einer handhabbaren Grösse des Richtplantextes auf die Erläuterungen jeder Festlegung im Plan verzichtet werden. Die meisten Festlegungen sind im Text erläutert. Um Wiederholungen zu vermeiden, werden die Erläuterungen zu den Festlegungen allgemein formuliert, falls für die jeweiligen Objekte keine spezifischen Vorgaben gemacht werden.	Teilweise berücksichtigt
A2	ZPF	Der Vorstand der ZPF beantragt, den Richtplan mit Massnahmenblättern zu konkretisieren, damit der Richtplan seiner Koordinationsfunktion gerecht wird. Die Massnahmenblätter sollen Auskunft geben über die federführende Stelle, weitere involvierte Stellen, die Massnahmen beschreiben, sowie den Zeithorizont und Abhängigkeiten zu anderen überkommunalen und kommunalen raumwirksamen Tätigkeiten nennen.	Die Flughöhe der RP Einträge ist zu beachten, noch nicht überall ist klar mit welchen Massnahmen und in welchem Zeithorizont eine Umsetzung erfolgt. Eine handhabbare Grösse des Dokuments soll beibehalten werden. Im Rahmen der Umsetzung sollen punktuell Massnahmenblätter erstellt werden.	Teilweise berücksichtigen
A3	ZPF	Der Vorstand der ZPF beantragt, die Richtplanfestlegungen mit dem Koordinationsstand Festsetzung mit den hierfür erforderlichen Interessenabwägungen im Erläuterungsbericht zu dokumentieren. Im Weiteren soll für Festlegungen mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis aufgezeigt werden, welche räumlichen Abstimmungen noch vorzunehmen sind.	Die erforderlichen Interesseabwägungen werden ergänzt. Die Koordinationsstände der einzelnen Massnahmen werden überprüft und allfällige fehlenden Abstimmungen in den Handlungsaufträgen ergänzt.	berücksichtigen

Teil Siedlung

A4	ZPF	Der Vorstand der ZPF beantragt den zweiten Satz des Einleitungskapitels im Richtplantext dahingehend zu ergänzen, dass nicht nur die Vorgaben der kantonalen Planung, sondern auch jene der regionalen Planung zu berücksichtigen sind. Die Ziele der regionalen Planung sind im kommunalen Richtplan aufzuführen, gleichzeitig ist ihre Bedeutung im Sinne der obigen Ausführungen zu relativieren.	Das Einleitungskapitel wird entsprechend ergänzt. Auf das Wiederholen der mit dem regionalen Richtplan ohnehin gelten Ziele wird verzichtet.	Teilweise berücksichtigen
A5	ZPF	Der Vorstand der ZPF beantragt den ersten Abschnitt des Einleitungskapitels im Richtplantext entsprechend anzupassen.	Einleitungskapitel wird wie folgt angepasst: Der Richtplan <u>und dessen Umsetzung in den nachgelagerten Nutzungs- und</u>	berücksichtigen

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
Rückmeldung Zürcher Planungsgruppe Furtal			
Allgemeine Rückmeldung			
		<u>Sondernutzungsplanungen</u> schafft die Grundlage für die angestrebte Entwicklung	
A6	<p>ZPF Der Vorstand der ZPF beantragt, SL1 (Allgemeine Festlegungen) Ziffer c zu präzisieren.</p> <p>Im Richtplantext, Kapitel Siedlungscharakter, allgemeine Festlegungen wird unter Ziffer c ausgeführt, dass die Qualitäten und der Charakter der Quartiere unter Berücksichtigung des angestrebten Wachstums in der Nutzungsplanung definiert werden. Der Vorstand der ZPF begrüsst die Bestrebungen der Gemeinde zur Qualitätssicherung in den Quartieren. Aus fachlicher Sicht ist hierzu zu bemerken, dass die Nutzungsplanung nicht das geeignete Instrument für die Festlegung des Charakters und der Qualitäten der Quartiere ist. Der Vorstand der ZPF empfiehlt, z. B. im Richtplan oder einem informellen Instrument mit Text und Bild die Charaktere und Qualitäten der Quartiere zu umschreiben. Gute Beispiele für informelle Instrumente zur Qualitätssicherung sind die räumlichen Dorfbilder der Gemeinde Glarus Nord oder das Baumemorandum, das die Fachhochschule Graubünden entwickelt hat. In der Nutzungsplanung müssen Vorschriften getroffen werden, damit die in den informellen Instrumenten beschriebenen Qualitäten auch eingefordert werden können (griffige Generalklauseln, Kernzonen, Quartiererhaltungszonen).</p>	<p>Der kommunale Richtplan macht bereits Aussagen zu den Strukturerhaltungsgebieten und den erhaltenswerten Qualitäten. Die in den Kernzonenplänen festgelegten Qualitätsanforderungen und prägenden Elemente berücksichtigen diese und ermöglichen deren Einforderung.</p>	<p>Bereits teilweise berücksichtigt</p>
A7	<p>ZPF Der Vorstand der ZPF beantragt, anstelle des Begriffs «Weiler» den Begriff «Ortsteil» zu verwenden.</p>	<p>Anstelle von Weiler wird der Begriff Ortsteil verwendet.</p>	<p>berücksichtigen</p>
A8	<p>ZPF Der Vorstand der ZPF beantragt, die Kriterien für die Anpassung der Vorschriften der Gewerbe- und Industriezone im Richtplan darzulegen und dabei die Vorgaben des regionalen Richtplans zu berücksichtigen.</p>	<p>Im Richtplan werden anstelle der heutigen Regelung zu Logistikbetrieben mit hohem Verkehrsaufkommen neue Vorgaben zu Betrieben mit grossem Güterverkehr aufgenommen.</p>	<p>berücksichtigen</p>
A9	<p>ZPF Das Geviert, welches durch die Bahnlinie, die Adlikergasse, die Riedthofstrasse und die Schulstrasse begrenzt wird [SL1.30], ist im regionalen Richtplan einem Mischgebiet zugewiesen. In diesem sind je</p>	<p>Die Umsetzung als Mischgebieten via Sonderbauvorschriften ist im RP vorgesehen und mit der bestehenden BZO bereits erfolgt. Das REK sieht keine weitere Erhöhung der Kapazität für</p>	<p>bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
Rückmeldung Zürcher Planungsgruppe Furtal			
Allgemeine Rückmeldung			
	mind. 25% Arbeits- und Wohnnutzungen zu sichern [und weitere Ziele gemäss regionalem RP zu berücksichtigen].	Wohnnutzung vor. Auf eine Erhöhung des heute möglichen Wohnanteils von 25% soll daher verzichtet werden.	
	Im kommunalen Richtplan ist das Gebiet Riedthof (Kat.-Nrn. 8979, 9022), welches sich innerhalb des erwähnten Gevierts befindet, einem Arbeitsgebiet zugewiesen. Im Gebiet sind Abweichungen mittels Sonderbauvorschriften zulässig. Die östlich daran angrenzenden Parzellen (Kat.-Nrn. 9024 und 9818) sind der Kategorie Wohngebiet zugewiesen. Dieses Gebiet wurde kürzlich mit Wohngebäuden bebaut. Im kommunalen Richtplan ist nicht erkennbar, inwiefern diese Vorgabe aus dem regionalen Richtplan umgesetzt wird. Es wird nicht erläutert, wie die regionalen Interessen berücksichtigt werden. Im Planungsbericht fehlt eine Begründung mit Interessenabwägung. Aus Sicht der Region ist das Gebiet aufgrund seiner Standorteigenschaften mit hervorragender ÖV-Erschliessung prädestiniert für ein Mischgebiet mit hohem Nutzungsmix. Aus Sicht der Region hat sich die Gemeinde zu wenig mit den Interessen der Region auseinandergesetzt, was es nachzuholen gilt. Im kommunalen Richtplan ist darzulegen, wie die oben aufgeführten Vorgaben aus dem regionalen Richtplan im Mischgebiet berücksichtigt werden.		
A 10	ZPF Die Gemeinde beabsichtigt die Zonierung sowie Sonderbauvorschriften in der Nutzungsplanung zu überprüfen. Allerdings ist unklar, inwiefern die Zonierung und SBV überprüft werden sollen, da die Richtplankarte die Regelungen des Zonenplans abbildet. Vielmehr sollte der Richtplan, der eine nutzungsplanerische vorbereitende Funktion aufweist, eine Aussage zur planerisch erwünschten Entwicklung machen. Der kommunale Richtplan ist mit einer Aussage zur planerisch erwünschten Entwicklung des Gebiets SL1.30 zu ergänzen.	Mit den Sonderbauvorschriften, welche auch im kommunalen Richtplan erwähnt werden, ist die Entwicklung des Gebiets zu einem gemischten Wohn- und Arbeitsgebiet vorgesehen. Es ist ein Ersatz des in BZO vorgesehenen Grundkonzepts durch qualitative Vorgaben (z.B. Konkurrenzverfahren) zu prüfen. Für die erwähnten Flächen in der Wohnzone sieht der Richtplan keinen Mindestgewerbeanteil vor.	Nicht berücksichtigen
A 11	ZPF 4.2 und 4.3 Industrie Althard, Regensdorf: Die bezeichneten Areale des Industriegebietes Regensdorf sind mit Anschlussgleisen groberschlossen. Diese Erschliessung soll beibehalten und die Betriebsstruktur entsprechend ausgerichtet werden. Die	Die Vorgaben zum Industriegebiet werden im Richtplan präzisiert, insbesondere soll das Potenzial der Anschlussgleise besser genutzt werden. Auf eine Einschränkung reiner Dienstleistungsbetriebe soll verzichtet werden, da dies eine zu	Teilweise berücksichtigen

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
Rückmeldung Zürcher Planungsgruppe Furtal			
Allgemeine Rückmeldung			
	Neuansiedlung von reinen Dienstleistungsbetrieben (d.h. Bürobetriebe ohne Bezug zu lokalen produzierenden Gewerbe- oder Industriebetrieben) soll in diesem Teilgebiet deshalb eingeschränkt werden (Berücksichtigung in der Nutzungsplanung).	starke Einschränkung des Gewerbes darstellen würde	
	4.2 und 4.4 Industrie Althard, Regensdorf In den bezeichneten Arealen des Industriegebietes Regensdorf sollen logistikaffine Nutzungen zugelassen werden. Im kommunalen Richtplan ist dieses Gebiet dem Industrie- und Gewerbegebiet und dem Arbeitsgebiet zugewiesen. In Teilflächen wird mit der Festlegung «Verkehrsintensive Nutzung» überlagert. Für die Arbeitsgebiete Nr. SL1.31 und SL1.34 werden im Richtplantext (S. 15 f.) vorrangig lärmintensive und industrielle und gewerbliche, verkehrsintensive Nutzungen vorgesehen.	Logistikaffine Nutzungen werden mit dem Richtplan nicht ausgeschlossen, es werden jedoch erhöht Anforderungen (z.B. bezüglich Nutzung der Anschlussgeleise gestellt). In der Revision des regionalen RP 2025 ist eine Reduktion der Flächen für logistikaffine Nutzungen zu prüfen. Durch die Gemeinde soll ein entsprechender Antrag an die Region geprüft werden.	
	Der Vorstand der ZPF beantragt den Richtplantext mit der im regionalen Richtplan vorgesehenen logistikaffinen Nutzungen zu präzisieren und einen Auftrag zu formulieren, dass in der nächsten BZO-Revision die Neuansiedlung von Dienstleistungsbetrieben beschränkt wird.		
A 12	ZPF Weiter legt der regionale Richtplan auch fest, wo verkehrsintensive Einrichtungen zulässig sind. Letztere Festlegung ist zwischenzeitlich zumindest teilweise überholt: Verkehrsgutachten haben gezeigt, dass die Leistungsfähigkeit der Wehntalerstrasse nur gewährleistet werden kann, wenn das Verkehrsaufkommen im Gebiet Bahnhof Nord beschränkt wird. Diese Beschränkung wird von der Gemeinde im Rahmen der laufenden Sondernutzungsplanungen konsequent eingefordert bzw. umgesetzt.		
	Der kommunale Richtplan sieht hingegen im Gebiet Althard Mitte verkehrsintensive Nutzungen vor, wo der regionale Richtplan keine solchen vorsieht.	Die Vorgaben zu verkehrs-, bzw. güterintensiven Nutzungen werden präzisiert.	berücksichtigen.
	Im kommunalen Richtplan ist aufzuzeigen, wie mit den Vorgaben aus dem regionalen Richtplan bezüglich der Zulässigkeit logistikaffiner Nutzungen und verkehrsintensiver Einrichtungen umgegangen wird. Ein allfälliger Handlungsbedarf auf Stufe regionaler Richtplan ist darzulegen. Hierbei ist zu	Es werden die Vorgaben zur verträglichen Abwicklung des Verkehrs ergänzt.	berücksichtigen

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
-----	---------------------------------	----------	-----------

Rückmeldung Zürcher Planungsgruppe Furtal

Allgemeine Rückmeldung

beachten, dass die Wehntalerstrasse bereit heute an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit betrieben wird und in Zukunft auch den Mehrverkehr aus dem Gebiet Bahnhof Nord wird aufnehmen müssen.

A 13	ZPF	Für das Gebiet Trockenloo formuliert der Richtplantext die Handlungsanweisung SL1.41, wonach die rechtskräftige Wohn- und Gewerbezone in eine reine Wohnzone umzuzonen ist. Der Vorstand der ZPF weist darauf hin, dass aufgrund der südwestlich angrenzenden Zone möglicherweise eine Lärmvorbelastung vorliegt, welche dazu führen könnte, dass eine reine Wohnzone mit Empfindlichkeitsstufe II nicht mit den Vorgaben der Lärmschutzverordnung vereinbar ist.	Die Umzonung in eine Wohnzone ist nur nördlich der Trockenloostrasse geplant, die Zone WG 2.5 würde als Übergangsbereich südlich der Trockenloostrasse als Puffer zur G3.5 beibehalten.	Nicht berücksichtigen
		Die Handlungsanweisung SL1.41 ist bezüglich einer allfälligen Lärmvorbelastung aus dem südwestlich angrenzenden Gewerbegebiet zu überprüfen.		
A 14	ZPF	Die Handlungsanweisung SL1.44 ist in der Richtplankarte als Linie einzutragen und im Text mit dem Begriff «Schwenkelberg» zu präzisieren.	Wird im Plan und Text entsprechend angepasst.	berücksichtigen
A 15	ZPF	Die Bildunterschrift zur Themenkarte SL2 ist mit dem Begriff «Nutzungsdichte» zu ergänzen.	Die Bildunterschrift wird entsprechend angepasst.	berücksichtigen
A 16	ZPF	Die Abweichungen zwischen den Vorgaben des regionalen Richtplans zur Nutzungsdichte und den diesbezüglichen Festlegungen im kommunalen Richtplan sind detailliert darzulegen und gebietsweise mittels einer Interessenabwägung zu begründen. Allfälliger Handlungsbedarf an den Vorgaben der Region ist auszuweisen. Es ist eine zumindest grobe quantitative Schätzung beizubringen, wonach die kommunal angestrebten Nutzungsdichten für die Unterbringung der gewünschten Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung ausreichen.	Die Abweichungen zur Nutzungsdichte werden im Planungsbericht mit zusätzlichen Erläuterungen aufgezeigt.	berücksichtigen
A 17	ZPF	In der Themenkarte SL2 ist der Begriff «maximale Dichte» durch einen geeigneteren Begriff zu ersetzen. Der Vorstand der ZPF schlägt vor, stattdessen den Begriff «äusserst hohe Dichte» zu verwenden.	Der Begriff wird angepasst.	berücksichtigen

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
-----	---------------------------------	----------	-----------

Rückmeldung Zürcher Planungsgruppe Furtal

Allgemeine Rückmeldung

A 18	ZPF Es ist zu prüfen, ob in den Arbeits-, Gewerbe- und Industriegebieten in fussläufiger Distanz (bis ca. 400 m) zum Bahnhof, bei welchen eine hohe Dichte vorgesehen ist, stattdessen eine sehr hohe Dichte vorzusehen ist, damit auch Betriebe mit mehr als 300 Arbeitsplätzen pro Hektare angesiedelt werden können.	Anpassungen an der BZO zur Schaffung neuer Kapazitäten sind nicht angestrebt, eine weitere Unterteilung der verschiedenen Arbeitszonen ist daher nicht gewünscht.	Nicht berücksichtigen
---------	--	---	-----------------------

Teil Siedlung

A 19 - 21	ZPF Mit der Handlungsanweisung SL2.3 soll festgehalten werden, dass das Zentrum Regensdorf in der Nutzungsplanung einer Quartiererhaltungszone zuzuweisen ist. In diesem Zusammenhang verweist der Vorstand der ZPF auf seine diesbezügliche Stellungnahme vom August 2018. Darin hatte er festgehalten, dass das Gebiet im regionalen Richtplan als Grundfestlegung einem Mischgebiet zugewiesen ist, welches von einem Zentrumsgebiet überlagert wird. Der Vorstand der ZPF hält an den seinerzeit formulierten An- tragen 1 bis 3 fest:	Der Handlungsauftrag wird angepasst und offener formuliert, damit auch andere Lösungen in der BZO möglich sind.	berücksichtigen
	Antrag 19: Im kommunalen Richtplan ist festzuhalten, dass im Gebiet Zentrum Regensdorf in den strassenseitigen ersten Vollgeschossen (Erdgeschossen) keine Wohnnutzungen zulässig sind.	Die Festlegungen unter SL2.3 werden entsprechend ergänzt, mit einem Fokus auf die publikumsorientierten Nutzungen.	berücksichtigen
	Antrag 20: Im kommunalen Richtplan ist festzuhalten, dass im Gebiet Zentrum Regensdorf in den ersten Vollgeschossen (Erdgeschossen) an Publikumlagen zwingend publikumsorientierte Nutzungen anzuordnen sind.		
	Antrag 21: Im kommunalen Richtplan ist festzuhalten, dass im Gebiet Zentrum Regensdorf ein minimaler Gewerbeanteil von 25% einzuhalten ist.	Der Gewerbeanteil ist bereits im bestehenden GP geregelt. Der Richtplan definierte das Zentrum als gemischte Wohn- und Gewerbenutzung, die Festlegung von Nutzungsanteilen für einzelne Grundstücke ist nicht Stufe des Richtplans.	Nicht berücksichtigen

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
-----	---------------------------------	----------	-----------

Rückmeldung Zürcher Planungsgruppe Furtal

Allgemeine Rückmeldung

A 22	ZPF Die räumlichen Abgrenzungen der Festlegungen zum Thema Siedlung in der Richtplankarte haben einen stufengerechten Detaillierungsgrad aufzuweisen, damit der nachgelagerten Nutzungsplanung ein ausreichender Spielraum verbleibt.	In den Plänen wurde bereits versucht, nicht zu genau zu sein.	Nicht berücksichtigen
---------	--	---	-----------------------

Teil Landschaft

H2 2a	ZPF Die Elektrizitätswerke sind verpflichtet, auf jede Kilowattstunde abgesetzten Stroms eine gesetzlich festgelegte Abgabe zur Förderung erneuerbarer Energieträger zu erheben. Diese Abgaben sind zweckgebunden zu verwenden, die Unterstützung von Renaturierungsprojekten entspricht den Vorgaben zum Verwendungszweck. Daneben begrüsst der Vorstand der ZPF auch die Festlegungen zur Sicherung und Erweiterung von Erholungsräumen sowie die Ergänzung fehlender Verbindungen. Die ZPK weist daraufhin, dass eine Zusammenarbeit mit den benachbarten Gemeinden bei grenzüberschreitenden Themen wie beispielsweise Vernetzungskorridoren und Gewässerrevitalisierungen sinnvoll und wünschenswert ist und auch im kommunalen Richtplan anzudenken ist. Bei Vorliegen des momentan in Erarbeitung befindlichen Sportanlagenkonzepts wird klar sein, welche zusätzlichen Sportanlagen in Regensdorf für die Gemeinde selber und ggf. auch für das gesamte Furtal in Zukunft voraussichtlich nachgefragt werden.		Keine Anpassung notwendig
----------	--	--	---------------------------

Teil Verkehr

A 23	ZPF Der Vorstand der ZPF regt an, die Formulierung in räumlicher Hinsicht so zu präzisieren, dass sie einerseits die Zonen Z-BN A und Z-BN B und andererseits weitere bahnhofsnahe Lagen umfasst, welche in einer Fusswegdistanz von maximal 700 m vom Bahnhof liegen. Antrag 23: Die Vorgabe zu den Projekten, bei welchen ein Bi-Modalsplit von 60% erreicht werden soll ist gemäss den obigen Erläuterungen sowohl bezüglich der Projektgrösse als auch bezüglich des exakten geographischen Geltungsbereichs zu schärfen.	Das Vorschreiben einer fixen Distanz von 700 m zum Bahnhof, in welchem ein Modalsplit von 60% erreicht werden muss, erscheint zu starr. Teile des Zentrums Regensdorf sind beispielsweise mehr als 700 m vom Bahnhof entfernt. Vielmehr soll eine projekt-, bzw. zonenspezifische Regelung gewählt werden, die je nach Erschliessungsqualität und Nutzung angepasste Zielwerte ermöglicht. Bei grösseren Überbauungen wird ohnehin ein Mobilitätskonzept gefordert.	Nicht berücksichtigen
---------	---	---	-----------------------

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
-----	---------------------------------	----------	-----------

Rückmeldung Zürcher Planungsgruppe Furtal

Allgemeine Rückmeldung

Ziel des Richtplans ist es nicht nur bei grösseren Neubau-
projekten eine Verschiebung des Modalsplits anzustreben,
sondern auch im Bestand und bei kleinen Projekten. Dazu sind
insbesondere Anreize vorsehen, wie beispielsweise eine
attraktive Fuss- und Veloinfrastruktur sowie shared Mobility. Eine
fixe Grenze (Bahnhofsdistanz und Projektgrösse), ab der
Projekte wesentlich höhere Zielwerte zwingend erfüllen müssen,
soll jedoch auf Stufe Richtplan nicht definiert werden. Bei
Gestaltungsplänen und Arealüberbauungen wird jedoch bei einer
gut erschlossenen Lage immer eine Reduktion des Anteils des
MIV einzufordern sein. Da in den genannten Zonen ohnehin eine
Gestaltungsplanpflicht gilt, ist der Zielwert somit von der
Gemeinde zwingend einzufordern.

A 24	ZPF	Der Vorstand der ZPF begrüsst die beiden allgemeinen Festlegungen V1j) und V1k) zur Parkierung. Er ist jedoch der Ansicht, dass zusätzlich auch die Möglichkeit von autoreduzierten Nutzungen in die allgemeinen Festlegungen aufgenommen werden sollte. Die allgemeinen Festlegungen zur Parkierung sind um eine dritte Festlegung zu ergänzen, wonach autoreduzierte Nutzungen im Gebiet Bahnhof Nord eingefordert werden sollen und im übrigen Gemeindegebiet zugelassen werden können.	Die Möglichkeit einer Reduktion der Anzahl PP mittels Mobilitätskonzepten wird ergänzt. Da die Anzahl Fahrten im Gebiet Bahnhof Nord bereits verbindlich festgelegt sind, wird auf zusätzliche Vorgaben bezüglich Parkplatzanzahl verzichtet.	Teilweise berücksichtigen
A 25	ZPF	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.	Die Anforderungen bei Arealüberbauungen sollen nicht noch weiter erhöht werden, da sonst die Inanspruchnahme immer unrealistischer wird.	Nicht berücksichtigen
A 26	ZPF	Die rechtskräftige 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. Im Text soll festgelegt werden, dass im Rahmen einer nächsten Teilrevision der BZO eine Präzisierung dieser Vorschrift bezüglich	Die Festlegungen werden ergänzt, dass in der BZO Vorgaben zur attraktiven Ausstattung der Veloabstellplätze gemacht werden sollen. Die detaillierten Vorschriften der BZO sollen mit dem Richtplan jedoch weder wiederholt noch vorweggenommen werden.	Teilweise Berücksichtigen

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Erwägung	Entscheid
Rückmeldung Zürcher Planungsgruppe Furtal			
Allgemeine Rückmeldung			

der erforderlichen Ausstattung dieser Anlagen der Stimmbevölkerung zur Abstimmung unterbreitet wird.

A 27	ZPF	<p>Parallel zum kommunalen Gesamtverkehrskonzept hat die Gemeinde 2018 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 des Vorstands der ZPF entscheidend dazu bei, den kommunalen Verkehrsplan zu einem griffigen Instrument für die Verkehrsplanung zu machen.</p> <p>Die in den drei Schwachstellenanalysen vorgeschlagenen Massnahmen sind in der Karte und im Text festzusetzen. Die Schwachstellenanalysen sind als Anhang in den kommunalen Verkehrsplan zu integrieren.</p>	<p>Eine Berücksichtigung der Schwachstellenkarten ist mit dem kommunalen Fuss- und Veloverkehrskonzept vorgesehen. Massnahmen zu deren Behebung werden mit dem Fuss- und Veloverkehrskonzept definiert.</p>	<p>Teilweise berücksichtigen</p>
---------	-----	---	---	----------------------------------