



Leitbild Verkehr 2030

Bericht

Gemeinde Regensdorf

*13. November 2014
vom Gemeinderat verabschiedet am 2. Dezember 2014*

Bearbeitung

Herbert Elsener

Rupert Wimmer

Yves Meyer

*Metron Verkehrsplanung AG
Postfach 480
Stahlrain 2
5201 Brugg*

*MSc ETH in Raumentwicklung und
Infrastruktursysteme/SIA*

*Dipl. Ing. TU, Zivilingenieur für Raumplanung
und Raumordnung/SVI/SIA*

dipl. Ing. FH in Raumplanung/FSU

*T 056 460 91 11
F 056 460 91 00
info@metron.ch
www.metron.ch*

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	4
2 Planerische Vorgaben	5
3 Analyse Siedlung und Mobilität	6
3.1 Vorbemerkung	6
3.2 Siedlung	6
3.3 Strukturdaten	8
3.4 Mobilitätsverhalten	12
3.5 Öffentlicher Verkehr	15
3.6 Motorisierter Individualverkehr	18
3.7 Fuss- und Veloverkehr	21
3.8 SWOT-Analysen	22
4 Ziele	27
5 Drei Szenarien zur räumlichen Entwicklung	28
6 Leitbild	32
7 Handlungsfelder	36
7.1 Regionale Verkehrssteuerung inklusive flankierender Massnahmen	37
7.2 Ausbau und Umgestaltung der Wehntalerstrasse	40
7.3 Verkehrsberuhigungskonzept	42
7.4 Fuss- und Veloverkehrskonzept	44
7.5 Masterplan Bahnhof	47
7.6 Konzept Mobilitätsmanagement und Parkierung	50

1 Einleitung

Die Gemeinde Regensdorf verfügt über konzeptionelle Planungsinstrumente auf unterschiedlichen Massstabsebenen. Es fehlt jedoch ein strategisches Leitinstrument auf angemessener Flughöhe für räumliche und verkehrliche Fragestellungen. Aufgrund der dynamischen Entwicklung der Gemeinde haben diese in letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Auch stellt der Gemeinderat fest, dass das öffentliche Interesse an Fragen der Raum- und Verkehrsentwicklung zunimmt.

Die Gemeinde Regensdorf hat 2012 mit der Erarbeitung von acht politischen Leitsätzen einen ersten Grundstein gelegt. Es wurden Zielvorgaben für Raum, Wirtschaft und Gesellschaft formuliert. Die Leitsätze hat der Gemeinderat von Regensdorf am 8. Mai 2012 verabschiedet.

Die politischen Leitsätze der Gemeinde Regensdorf lauten:

1. Wir erhalten Wirtschaft und Finanzen gesund - zum Wohle aller.
2. Wir werten die öffentlichen Begegnungsräume auf.
3. Wir bewahren die Grünflächen und pflegen sie naturnah.
4. Wir entwickeln Regensdorf nachhaltig zum wertvollen Lebensraum.
5. Wir lösen die Verkehrsprobleme ganzheitlich¹.
6. Wir beziehen alle ins Gemeindegeschehen mit ein.
7. Wir geben der Jugend und den Familien mehr Raum.
8. Wir unterstützen aktiv die regionale Entwicklung im Furttal.

Ausgehend von den politischen Leitsätzen wurden in Zusammenarbeit eine gemeinsame Vorstellung über die Grundsätze der Verkehrsplanung und der Mobilität entwickelt. Diese finden sich nun im vorliegenden Leitbild Verkehr 2030. Das Leitbild Verkehr bildet eine Basis zur Koordination der verschiedenen, teilweise schon existierenden Planungsinstrumente und gibt Hinweise zum Handlungsbedarf.

Die Erarbeitung des Leitbildes erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der Planungsgruppe Verkehr, welcher folgende Personen angehören:

- Max Walter Gemeindepräsident
- Karl Wegmüller Gemeinderat, Bauvorstand
- Stefan Marty Gemeinderat, Werkvorsteher
- Hansruedi Frei Gemeinderat, Sicherheitsvorstand
- Karin Lomartire Gemeindeschreiberin Stv.
- Matthias Grieder Bauverwalter
- Peter Widmer Leiter Werke

Als Vertreter des Kantons begleitete die Erarbeitung:

- Urs Waldvogel AFV, Entwicklungsingenieur Gebiet West

¹ Mit ganzheitlich ist vor allem auch gemeint, dass auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden gleichermassen Rücksicht genommen wird.

2 Planerische Vorgaben

Folgende Grundlagen wurden bei der Erarbeitung des Leitbildes als planerische Vorgaben berücksichtigt. Die übergeordneten Rahmenbedingungen sind verbindlich, die kommunalen Grundlagen wurden im Rahmen der Erarbeitung des Leitbilds Verkehrs kritisch hinterfragt.

Übergeordnete Rahmenbedingungen

- Kantonaler Richtplan
- Regio-ROK Furttal
- Grundlagendokumente des Bundes zur Abstimmung Siedlung und Verkehr

Bestehende Planungen auf kommunaler Ebene

- Leitbild 2042 der Gemeinde Regensdorf
- Verkehrsplan 2008
- Testplanung Neugestaltung der Watterstrasse und Entwicklungsplanung Bahnhof

3 Analyse Siedlung und Mobilität

3.1 Vorbemerkung

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

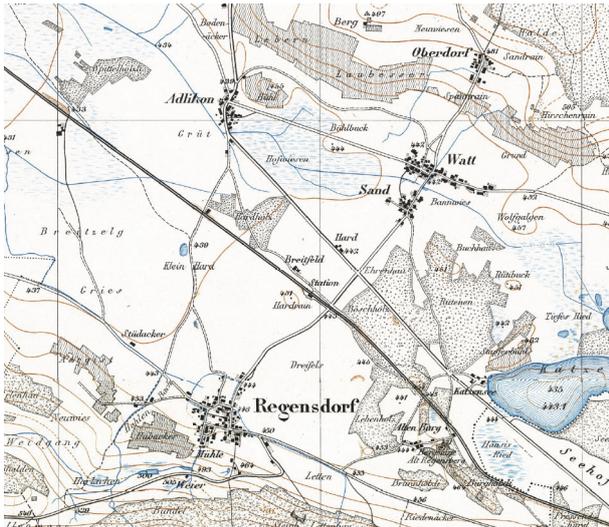
3.2 Siedlung

Siedlungsentwicklung bis heute

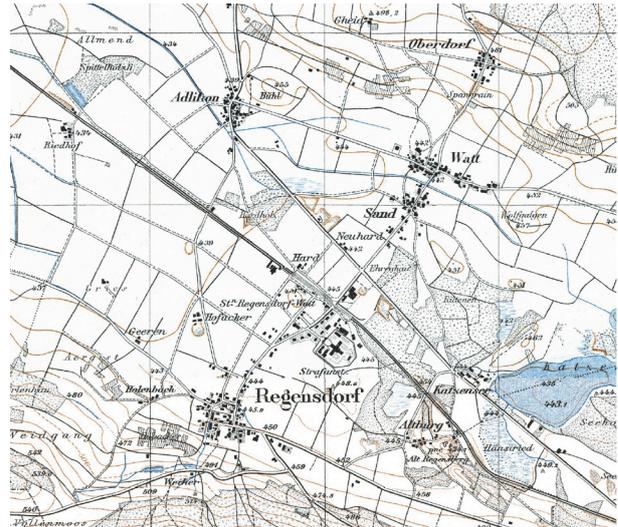
Von den ursprünglich drei Weilern Regensdorf, Adlikon und Watt hat sich die Gemeinde im Verlauf der letzten gut 100 Jahren als zusammenhängendes Siedlungsgebiet entwickelt. Folgende Entwicklungsschritte sind deutlich erkennbar:

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

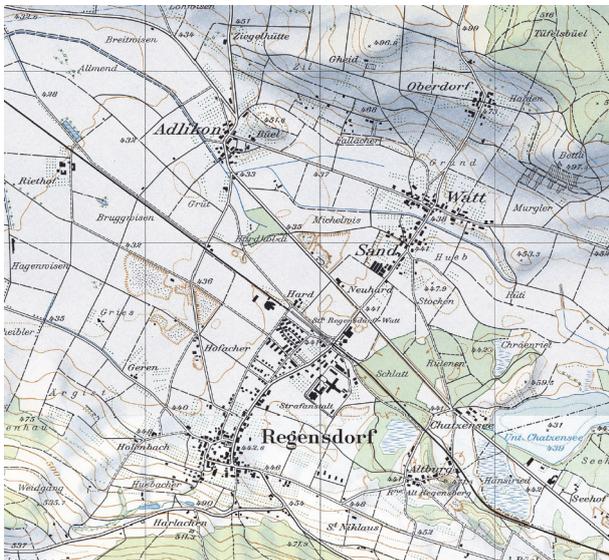
metron



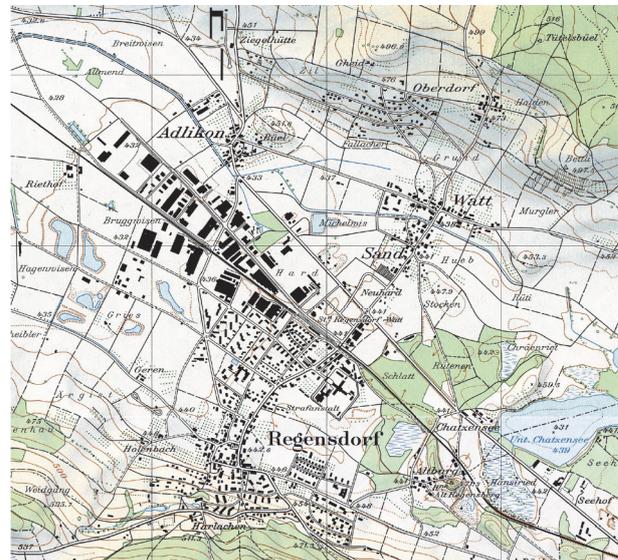
Siegfriedkarte um 1880



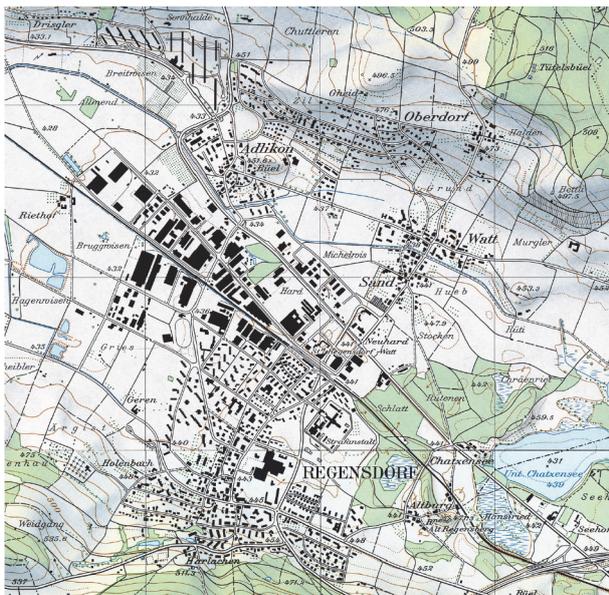
Karte Siegfried 1930



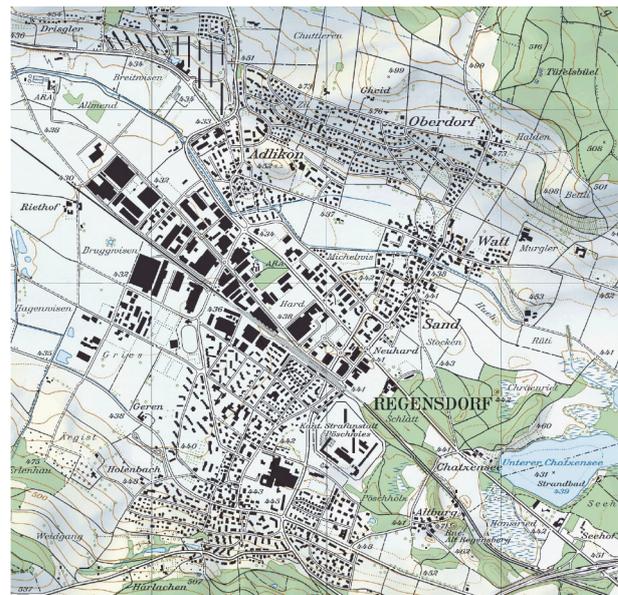
Landeskarte 1960



Landeskarte 1970



Landeskarte 1990



Landeskarte 2012

3.3 Strukturdaten

Bevölkerungsentwicklung

Die Gemeinde Regensdorf ist in den letzten Jahren relativ konstant um rund 1% pro Jahr gewachsen. In den Jahren um die Jahrtausendwende erreichte das jährliche Wachstum bis zu 4%. Seit 1980 beträgt das Wachstum knapp 40%.

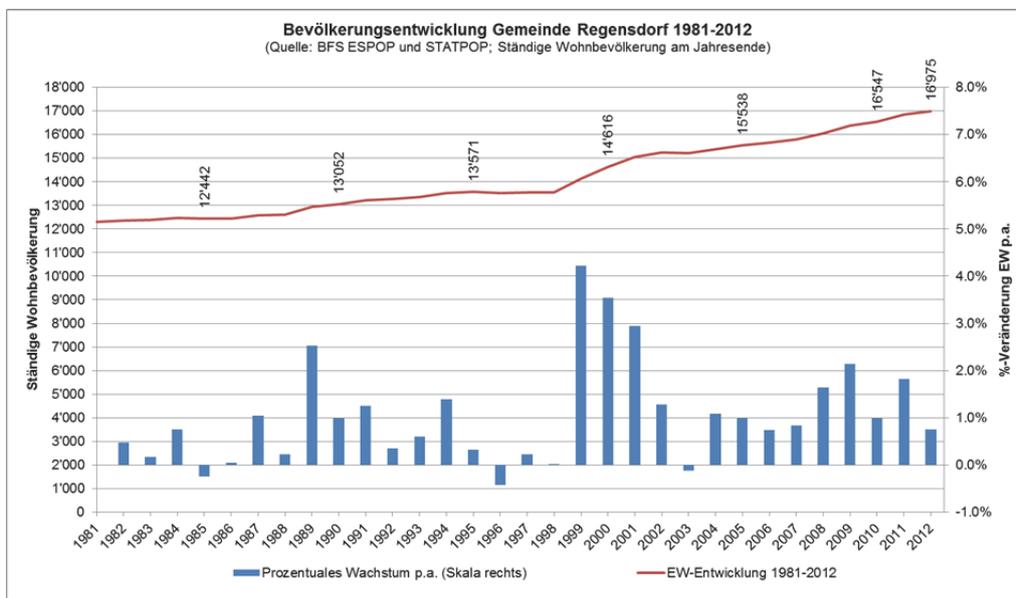


Abbildung 1:
Bevölkerungsentwicklung Gemeinde Regensdorf 1981-2012

Beschäftigtenentwicklung

Die Zahl der Arbeitsplätze in Regensdorf hat zwischen 1995 und 2011 um rund ein Drittel (+ 2'500 Beschäftigte) zugenommen. Während im Bereich Industrie und Gewerbe die Zahl der Beschäftigten zurückgegangen ist, nach die Zahl der Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor stark zu.

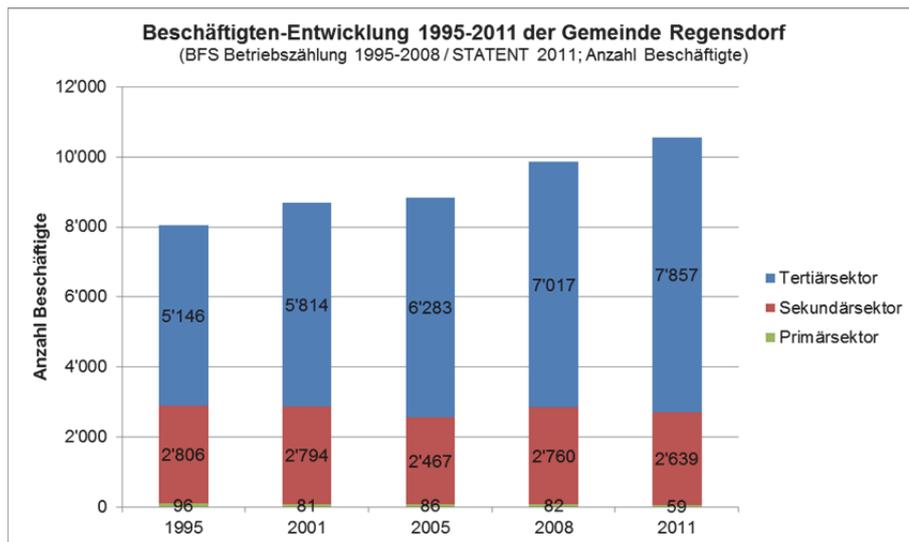


Abbildung 2:
Beschäftigten-Entwicklung 1995-2011

Quartierstruktur

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

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

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

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



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

Einwohner- und Beschäftigtendichten

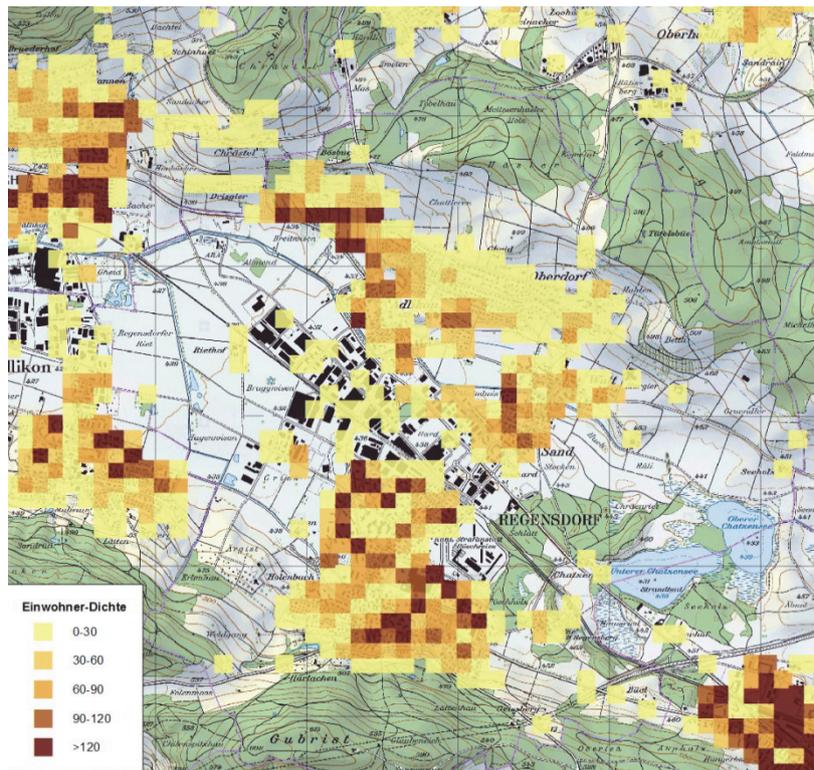


Abbildung 4:
Einwohner-Dichte 2012 (Quelle: swisstopo JA130142)

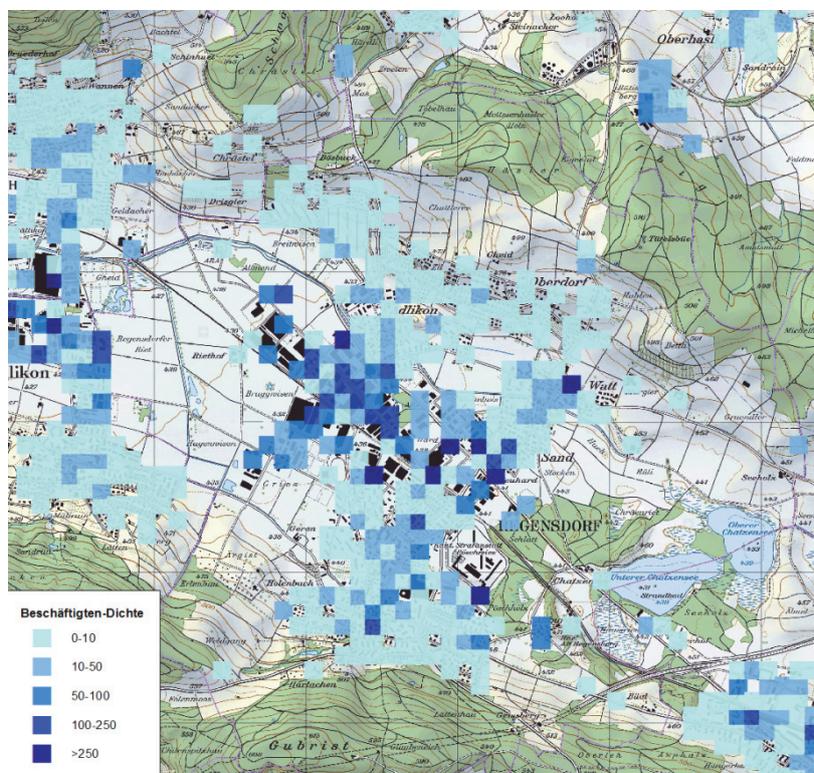


Abbildung 5:
Beschäftigten-Dichte 2012 (Quelle: swisstopo JA130142)

Entwicklungsgebiete

Das grösste Entwicklungsgebiet von Regensdorf befindet sich nördlich des Bahnhofs zwischen Bahnlinie und Wehntalerstrasse und ist derzeit Gegenstand einer kooperativen Planung, bei welcher der Kanton wie auch die Grundeigentümer involviert sind. Es sollen vorwiegend Wohnnutzungen entstehen. Verdichtung sowie eine gewisse Durchmischung werden bewusst gefördert.

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

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

3.4 Mobilitätsverhalten

Allgemeines

Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Regensdorf können nur indirekt aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 als Abschätzung von Vergleichszahlen für Agglomerationsgemeinden wie Regensdorf abgeleitet werden. Für eine spezifische Auswertung umfasst die Stichprobe zu wenig Haushalte.²

Aus dem Mikrozensus 2010 und dem Vergleich mit früheren Erhebungen lassen sich folgende allgemeine Schlüsse zum Mobilitätsverhalten ziehen:

- Im Mittel legt eine in der Schweiz wohnhafte Person täglich 37 km zurück. Dieser Wert ist tendenziell höher in den Agglomerationen ausserhalb der Kernstädte und im ländlichen Raum. Seit 1994 ist die Tagesdistanz um rund 15% gestiegen
- Die Unterwegszeit hat sich im gleichen Zeitraum dagegen nur um rund 8% erhöht. In derselben Zeit werden also immer grössere Distanzen überwunden.
- In gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten (Güteklassen A und B) beträgt der MIV-Anteil (Etappen³) am Gesamtverkehr knapp 18% resp. 25%. In Gebieten mit mittelmässiger oder geringer ÖV-Erschliessung (Güteklassen C und D) ist der MIV-Anteil mit 35 resp. 42% bedeutend grösser.
- Der Freizeitverkehr macht den grössten Anteil des täglichen Verkehrs aus. Auch werden für Freizeit Zwecke die längsten Distanzen zurückgelegt.

Zur Erläuterung der folgenden Abbildungen:

Regensdorf zählt gemäss Bundesamt für Statistik zum Gemeindetyp der "Arbeitsplatzgemeinden metropolitaner Regionen (ME)", welcher zum Raumtyp der "Agglo-Kernzone: Weitere Gemeinden" gehört. Die Abbildungen zeigen Durchschnittswerte zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Gemeinden dieser Typen. Die Werte zeigen als Grössenordnungen, die ungefähr auf Regensdorf zutreffen.

² Ebenso wurde auf eine Auswertung der Pendlerstatistik verzichtet, da diese lediglich für das Jahr 2000 vorliegt und kein aktuelles Bild wiedergibt.

³ Definition "Etappe" gemäss Mikrozensus Verkehr 2010: Eine Etappe ist Teil eines Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel beginnt eine neue Etappe. Auch beim Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter.

Verkehrsmittelwahl

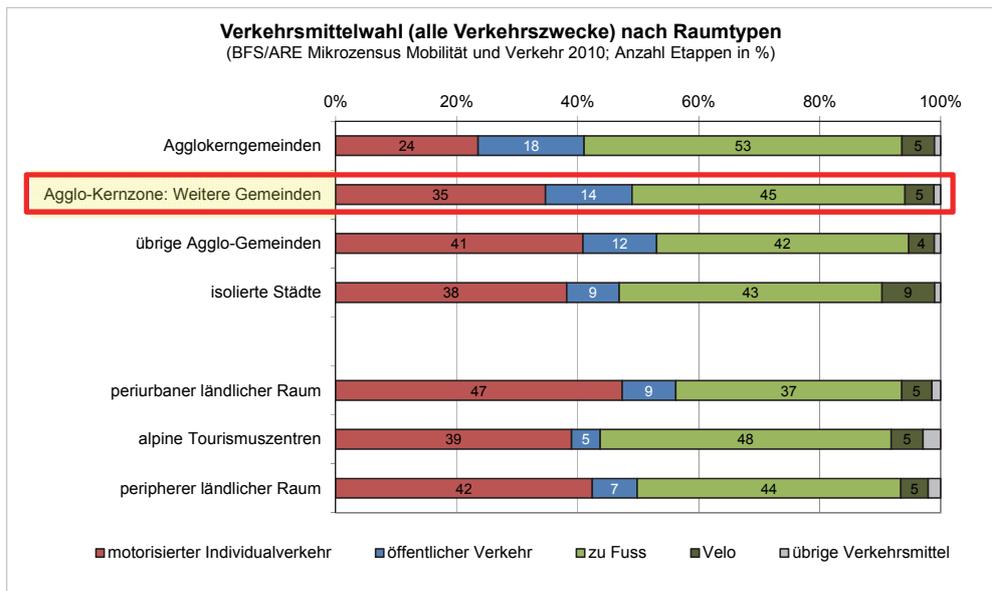


Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl nach Raumtyp (Basis: Etappen)

Folgende Tabelle zeigt die Abschätzung der Verkehrsmittelwahl (auf Basis Wege) für Regensdorf, die aufgrund der Raumtypologie hergeleitet wurde.

Abschätzung anhand Raumtyp	Modalsplit (Basis: Wege)				
	Fuss	Velo	MIV	ÖV	Andere
Arbeitsplatzgemeinden metropolitaner Regionen (ME)	30%	7%	47%	15%	1%

Tabelle 1: Verkehrsmittelwahl auf Basis der Anzahl Wege

Der Vergleich mit der Stadt Zürich zeigt, dass sich das Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl stark unterscheiden können und vor allem auch beeinflussbar sind.

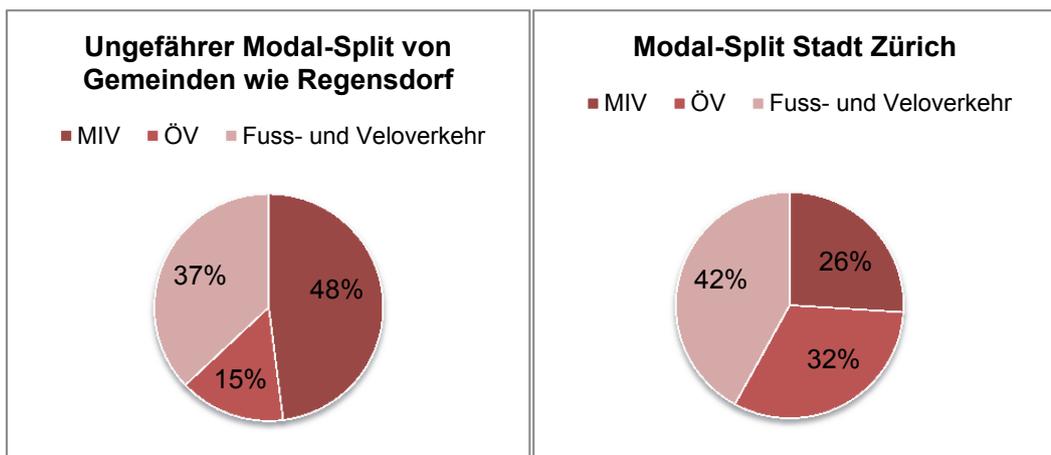


Abbildung 7: Vergleich Verkehrsmittelanteile Regensdorf und Stadt Zürich (nach Anzahl Wegen)

Distanzen

Abbildung 8 zeigt die Anteile der Verkehrszwecke und Distanzen für Gemeinden der Agglo-Kernzone, die für eine Gemeinde wie Regensdorf repräsentativ sind. Es wird deutlich, dass im Freizeitverkehr die grössten Distanzen zurückgelegt werden. In Bezug auf die Distanzen sind auch noch der Arbeitspendler- sowie der Einkaufsverkehr von grösserer Bedeutung.

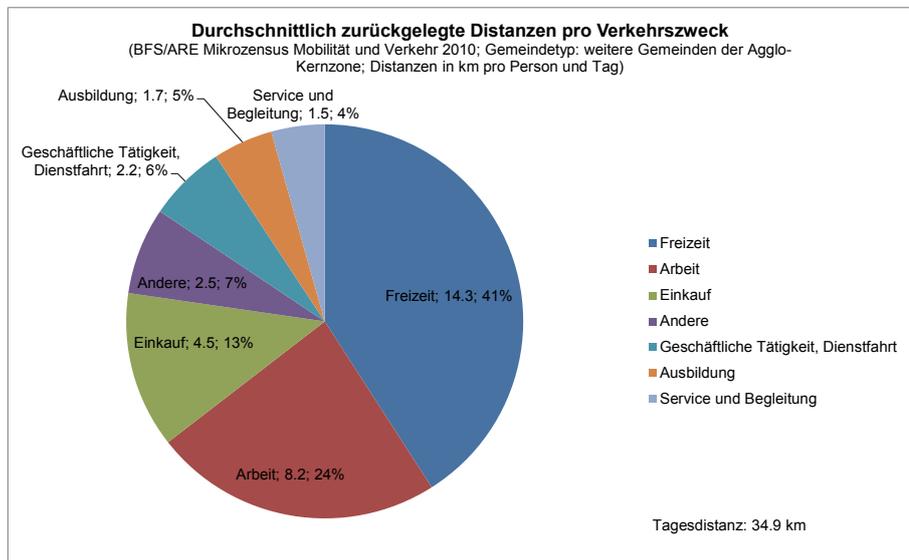


Abbildung 8: Distanzen nach Verkehrszweck

Die nachstehende Grafik zeigt, dass bei den meisten Verkehrsmitteln viele Etappen eher kurz sind:

- 60% der Fussetappen sind nicht länger als 500 m und nur 10% länger als 2 km.
- Von allen Velofahrten ist nur ein Drittel länger als 2 km.
- Jede achte Autofahrt endet nach einem Kilometer; 30% der Autofahrten sind nicht länger als 3 km, 45% nicht länger als 5 km und nur ein Drittel länger als 10 km.
- Hingegen sind rund 70% aller Bahnetappen länger als 10km.

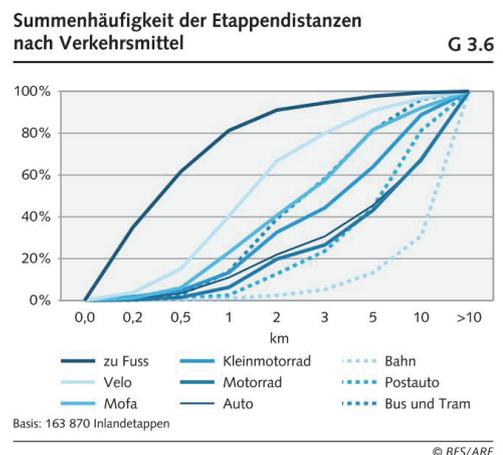


Abbildung 9: Etappendistanzen

3.5 Öffentlicher Verkehr

öV-Angebot und Haltestellen

Das ÖV-Angebot in Regensdorf besteht aus der S-Bahnlinie S6 (Uetikon - Zürich - Baden, welche im 30-Min.-Takt verkehrt, und folgenden Buslinien:

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

Mit der 4. Teilergänzung der S-Bahn wird in den Hauptverkehrszeiten (6:30 - 8:00 und 16:00 - 19:00) das Angebot im Furttal durch eine zusätzliche S-Bahnlinie (S21) zwischen Regensdorf und Zürich verstärkt.

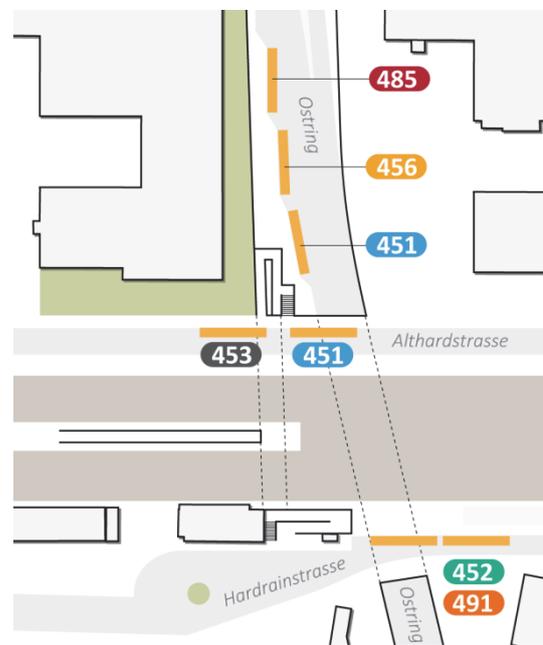


Abbildung 10:
Übersicht Haltestellenanordnung Bahnhof Regensdorf-Watt

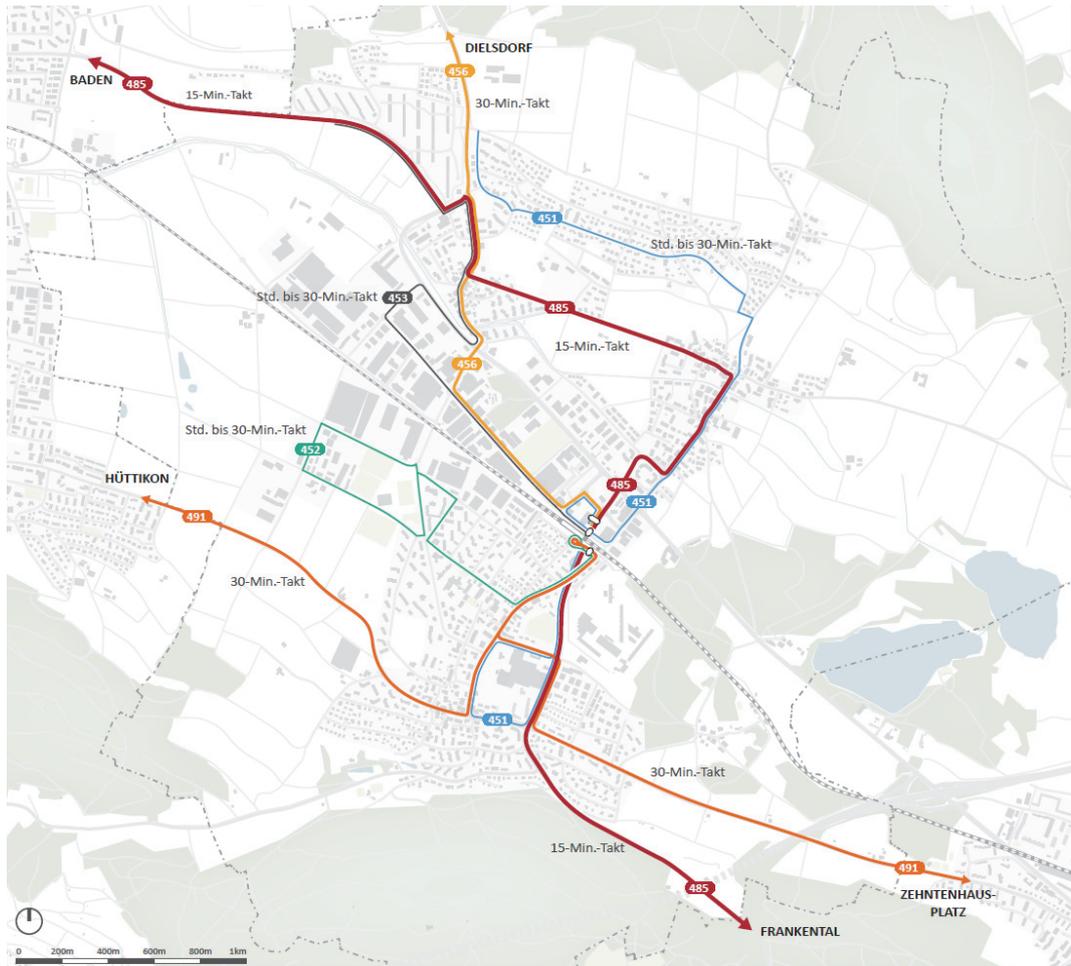


Abbildung 11:
Übersicht Busnetz

Erschliessungsqualität

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

- Güteklasse A: Sehr gute Erschliessung
- Güteklasse B: Gute Erschliessung
- Güteklasse C: Mittelmässige Erschliessung
- Güteklasse D: Geringe Erschliessung



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

Der Bahnhof Regensdorf-Watt bildet das Rückgrat des ÖV-Angebots. Diverse Buslinien übernehmen die Feinverteilung sowie Verbindungen in die Nachbargemeinden und in einzelne Stadtteile Zürichs. Es zeigt sich, dass die dichten Wohngebiete überall eine mittelmässige bis gute Erschliessung aufweisen, die schwierig zu erschliessenden Hanglagen lediglich eine geringe Erschliessungsgüte. Jedoch sind fast keine Erschliessungslücken zu finden.

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

3.6 Motorisierter Individualverkehr

Strassennetz

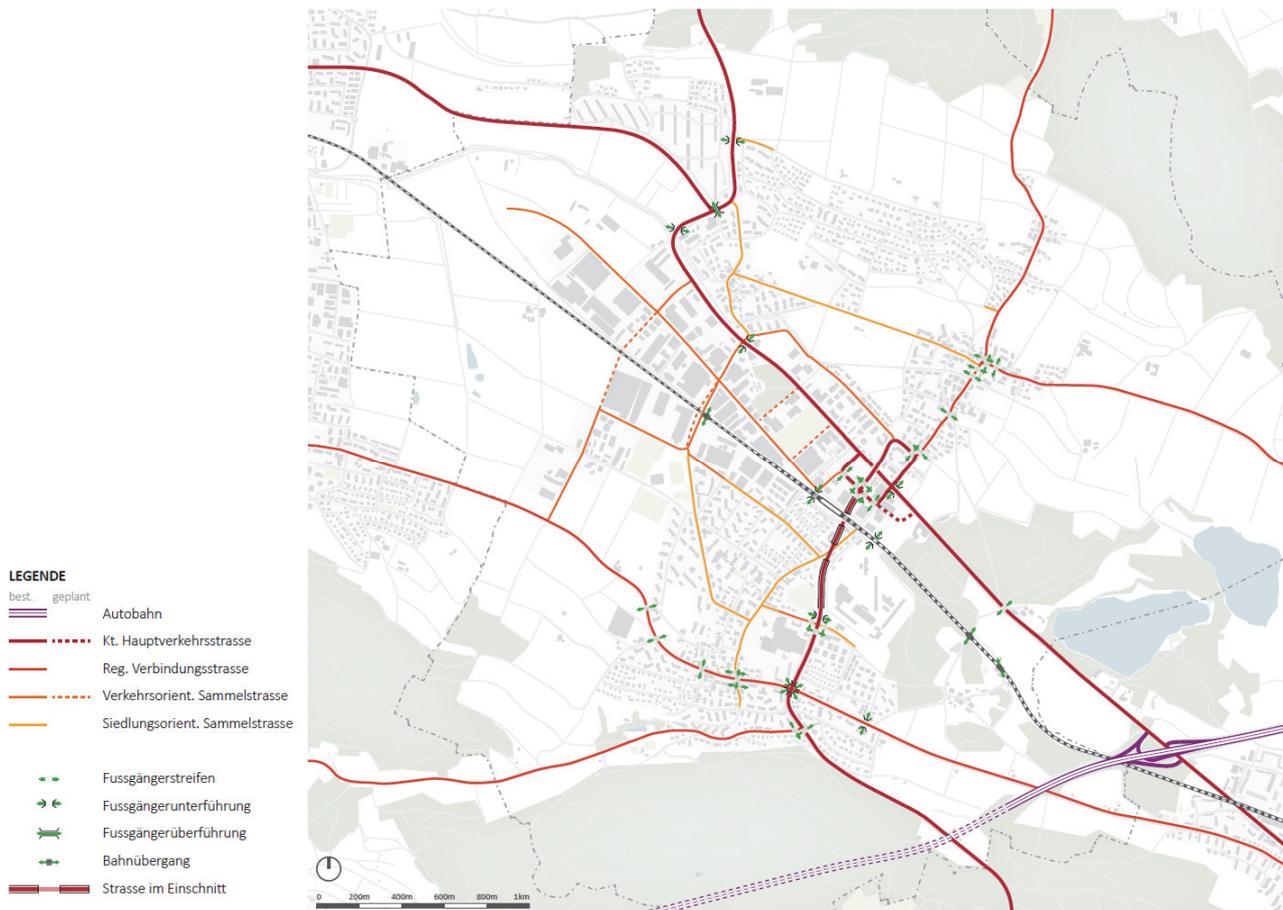


Abbildung 13:
Übersicht Strassennetz und Querungsmöglichkeiten bei Haupt- und Verbindungsstrassen sowie der Bahnlinie für den Fuss- und Veloverkehr (Strassennetz gemäss Verkehrsplan 2008)

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

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



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

Verkehrszählungen

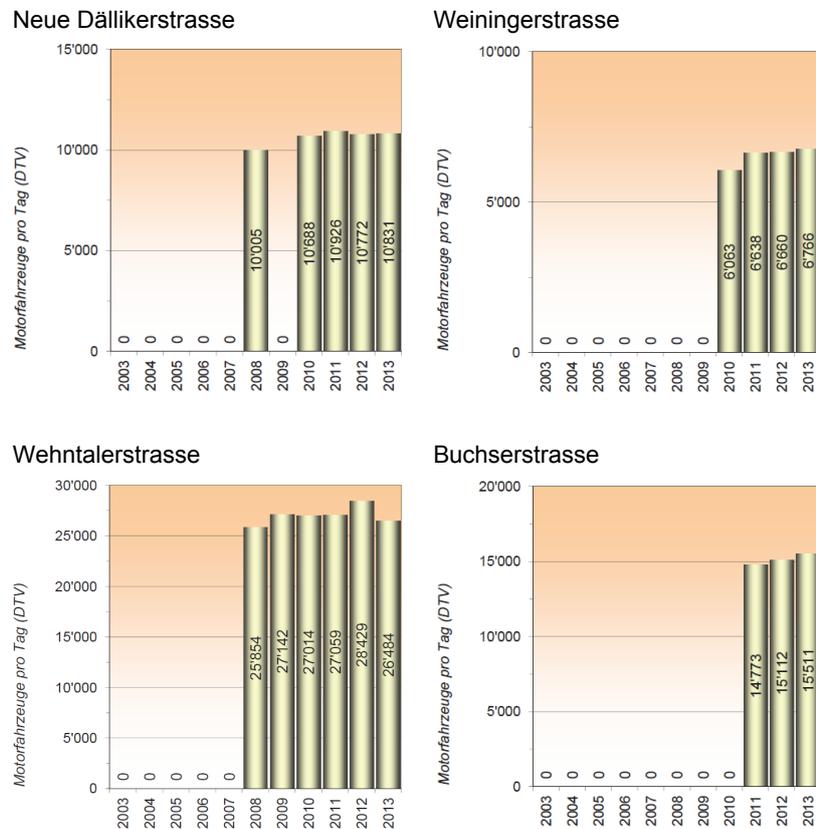


Abbildung 15:
Verkehrsentwicklung auf verschiedenen Achsen
(Quelle: Strassenverkehrszählungen des Kantons Zürich)

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

Ziel-Quell- und Durchgangsverkehr

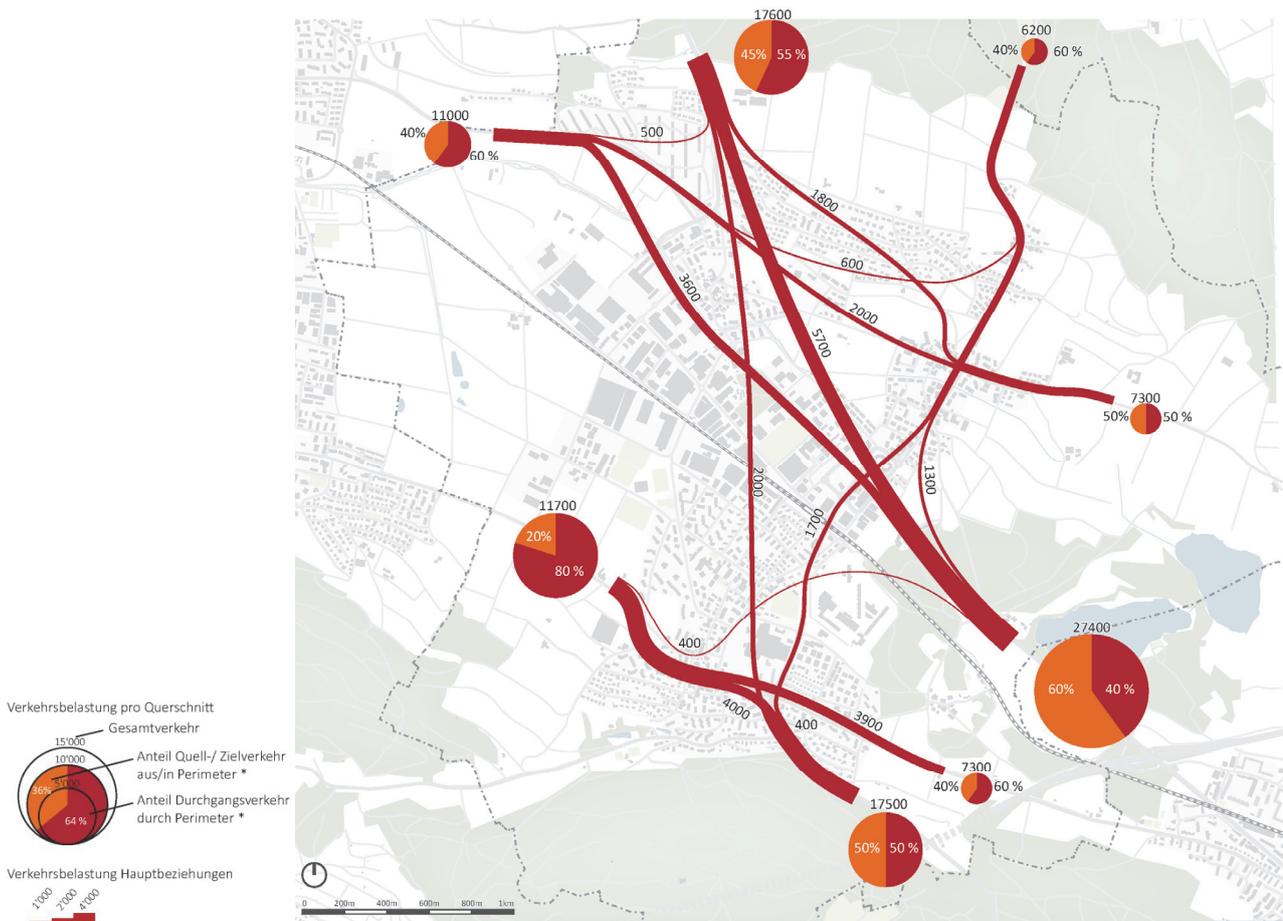


Abbildung 16:
Spinnenauswertungen aus dem Kantonalen Verkehrsmodell
(Datenquelle: KVMZH)

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

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

Parkierung

Das gemeindeweite Parkplatzangebot kann im Allgemeinen als gut und grosszügig bezeichnet werden. Die Gemeinde verfügt über kein Parkierungskonzept. Die Parkierungsanlagen werden nicht gezielt bewirtschaftet.

3.7 Fuss- und Veloverkehr

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

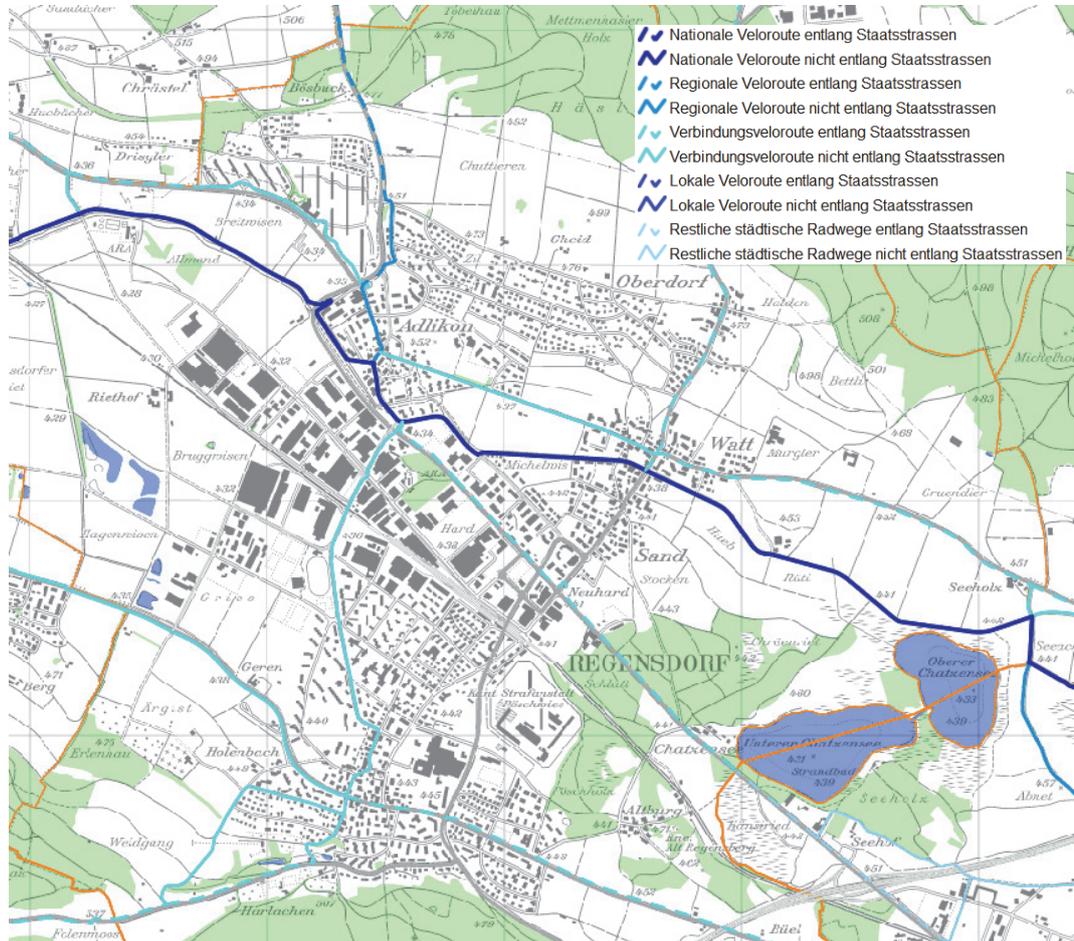


Abbildung 17: Übersicht Velorouten (Quelle: maps.zh.ch)



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

3.8 SWOT-Analysen

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

Stadtraum und Landschaft

<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verschiedene Erholungsgebiete (Chatzensee, umliegende Hügelketten) in unmittelbarer Nähe • Freiflächen auch innerhalb Siedlungskörper • Intakte alte Ortskerne 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alte Ortskerne sind wenig belebt • Wenig Läden in Quartierzentren (Volg Watt), viele Einkaufseinrichtungen befinden sich in Gewerbegebieten • Wenig dichte Gewerbegebiete mit Fachmärkten fördern MIV-Nutzung • Grosser Anteil der Wege wird mit MIV zurückgelegt, negative Auswirkungen des Verkehrs, Lärm- und Luftbelastung sowie Trennwirkung entlang MIV-Hauptachsen
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung des Gebiets Industrie-Nord mit zunehmender Durchmischung • Aufwertung des Bahnhofs, Schaffung eines öffentlichen Raums • Aufwertung des Zentrumsbereichs • Schaffung einer grösseren Verträglichkeit der MIV-Hauptachsen • Potenzial für weitere räumliche Aufwertungen der Strassenräume ist vorhanden 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weitere Entwicklung monofunktionaler Nutzungen

MIV / Parkraum

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

Öffentlicher Verkehr

	Schwächen
<p><i>Regional</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Gute regionale Vernetzung mittels S-Bahn (Verbindungen nach Zürich-Nord, Hauptbahnhof Zürich, Baden) • Bussystem mit hohem Angebotsniveau verbindet Regensdorf mit umliegenden Gemeinden (Dielsdorf, Affoltern, Frankental, Dällikon, Buchs) <p><i>Kommunal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Dichtes Ortsbusnetz (auch für Arbeitsplatzschwerpunkte), attraktiver Takt während Hauptverkehrszeit 	<p><i>Kommunal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahnhofsumfeld, kein wirklicher Bahnhofplatz mit Busverknüpfung, verschiedene Haltepunkte mit geringer Attraktivität, fehlender öffentlicher Raum • Schwierig zu erschliessende, wenig dichte Wohngebiete in Hanglage sowie teilweise Gewerbegebiete
Chancen	Risiken
<p><i>Regional</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 4. Teillergängung S-Bahn Zürich (15-Min.-Takt Zürich - Regensdorf) <p><i>Kommunal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahnhaltestelle Regensdorf West • Aufwertung des Bahnhofsumfelds 	<p><i>Regional</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Abnehmende Betriebsstabilität durch vermehrtes Verkehrsaufkommen (auch durch zukünftige Siedlungsentwicklung) • Auswirkungen des Ausbaus der Nordumfahrung

Fuss- und Veloverkehr

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

4 Ziele

Ein wichtiges Element des Leitbilds sind die Ziele. Diese dienen auch zur Beurteilung der Szenarien. Um eine zukunftsfähige Mobilität und eine hohe Lebensqualität sicherstellen zu können, wird abgestimmt auf die bestehenden übergeordneten planerischen Rahmenbedingungen (Ziel- und Indikatorensystem nachhaltiger Verkehr UVEK, Kantonaler Richtplan, Regio-ROK) und die bestehenden kommunalen Planungen (Leitbild Gemeinde, Verkehrsplan) eine Verkehrsentwicklung auf Basis der folgenden Ziele angestrebt:

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

- Sicherstellen der Grundversorgung an Mobilität für die gesamte Bevölkerung
- Sicherstellen der langfristigen Finanzierung der Infrastrukturen durch die öffentliche Hand
- Aufnahme des Verkehrswachstums durch den Fuss- und Radverkehr sowie den ÖV
- Erhöhen der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehr, Schaffung von attraktiven und direkten Fuss- und Veloverbindungen auch in die Nachbargemeinden
- Aufwerten der Infrastrukturen an Bahnhöfen und Haltestellen für den multimodalen Verkehr

Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des Zentrums schaffen, Öffentlichen (Verkehrs-)raum gestalten

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

Verkehr lenken und steuern, seine Verträglichkeit erhöhen

- Konzentration des Motorfahrzeugverkehrs in Ost-West-Richtung auf die Wehntalerstrasse
- Vermeiden von Durchgangs- und Schleichverkehr durch die Quartiere und Ortskerne
- Erhöhen der Verkehrssicherheit
- Minimieren der Trennwirkung von Strassen- und Bahninfrastrukturen
- Minimieren des Landverbrauchs für Siedlungen und Infrastrukturen
- Minimieren der Immissionen (Luft, Lärm)

5 Drei Szenarien zur räumlichen Entwicklung

Als Grundlage für die Diskussion und Definition des Leitbildes wurde auf die Szenariotechnik zurückgegriffen. Szenarien sind fiktive Zukunftsbilder, die Wenn-Dann-Beziehungen aufzeigen. Anhand der Szenarien können die Auswirkungen unterschiedlicher Strategien der Raum- und Verkehrsplanung aufgezeigt und somit die Strategien hinsichtlich der Zielkonformität beurteilt werden.

Folgende drei Szenarien wurden entwickelt:

- **"Autogemeinde"**: Kapazitätserhöhung, nachfrageorientierte Planung bei MIV
- **"ÖV-Gemeinde"**: Ausrichtung auf S-Bahn und Entwicklung entlang Bushauptkorridoren
- **"Fussgänger- und Velogemeinde"**: Ort der kurzen Wege, ganze Entwicklung wird ausgerichtet auf Fuss- und Veloverkehr

Die Szenarien wurden bewusst als "Extremszenarien" entworfen, um deren Auswirkungen und Wirkungszusammenhänge erkenntlich zu machen. Sie wurden in der Planungsgruppe diskutiert und anhand der Ziele beurteilt. Daraus wurden wesentliche Erkenntnisse für die Erarbeitung des Leitbilds abgeleitet:

- Keines der drei Szenarien kann die Ziele vollumfänglich erfüllen, das Leitbild sollte Elemente von allen drei Szenarien aufnehmen.
- Die Zielerreichung beim ÖV- und beim Fuss- / Veloverkehrsszenario wird höher eingeschätzt als beim Szenario der "Autogemeinde".
- Die Diskussion der Szenarien hat gezeigt, dass es vordergründig verschiedene Zielkonflikte gibt, so z.B. zwischen dem Abbau der Barrierewirkung von Hauptverkehrsachsen und der Lenkung des Verkehrs auf ebendiese.

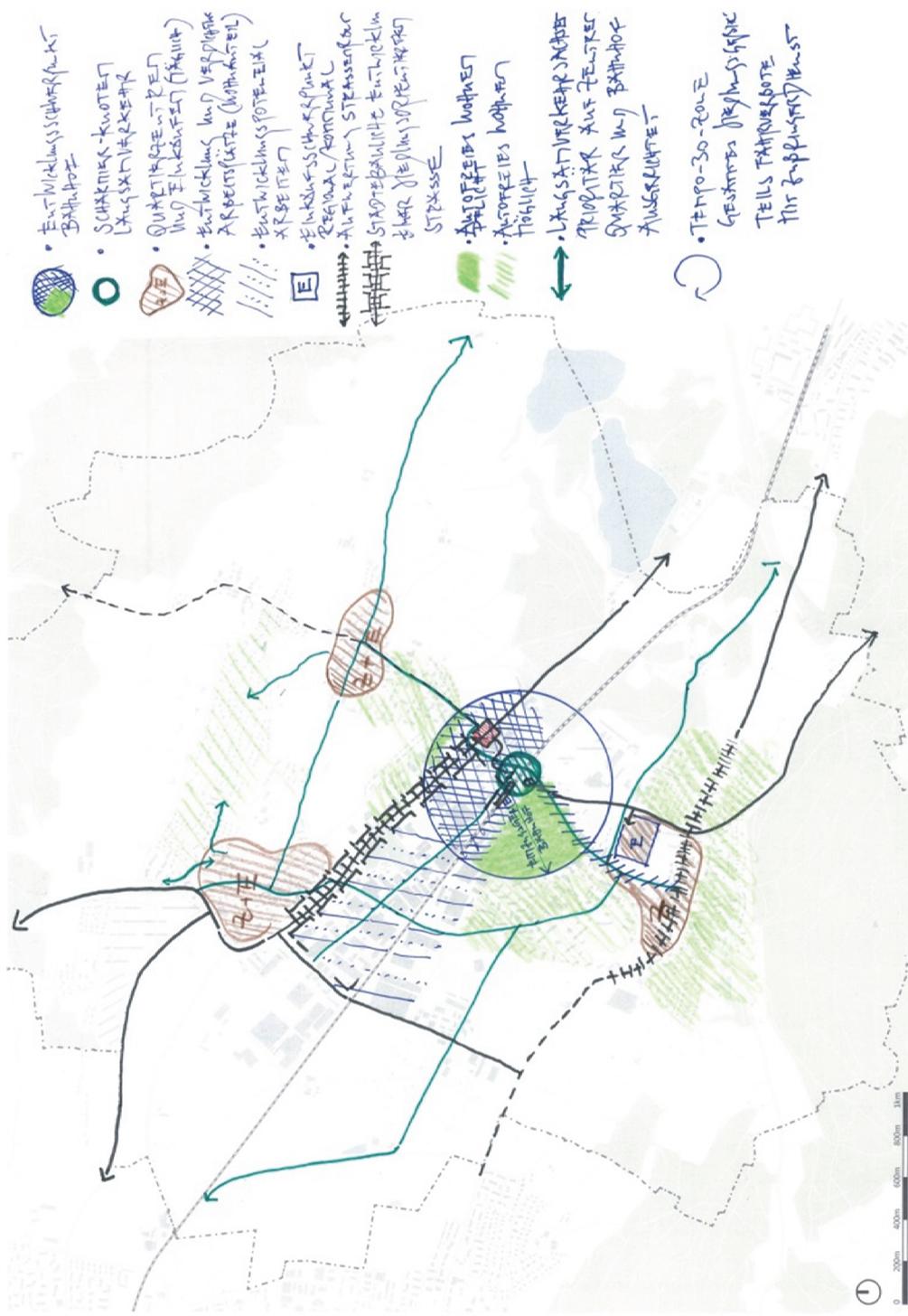


Abbildung 19:
Szenario Autogemeinde

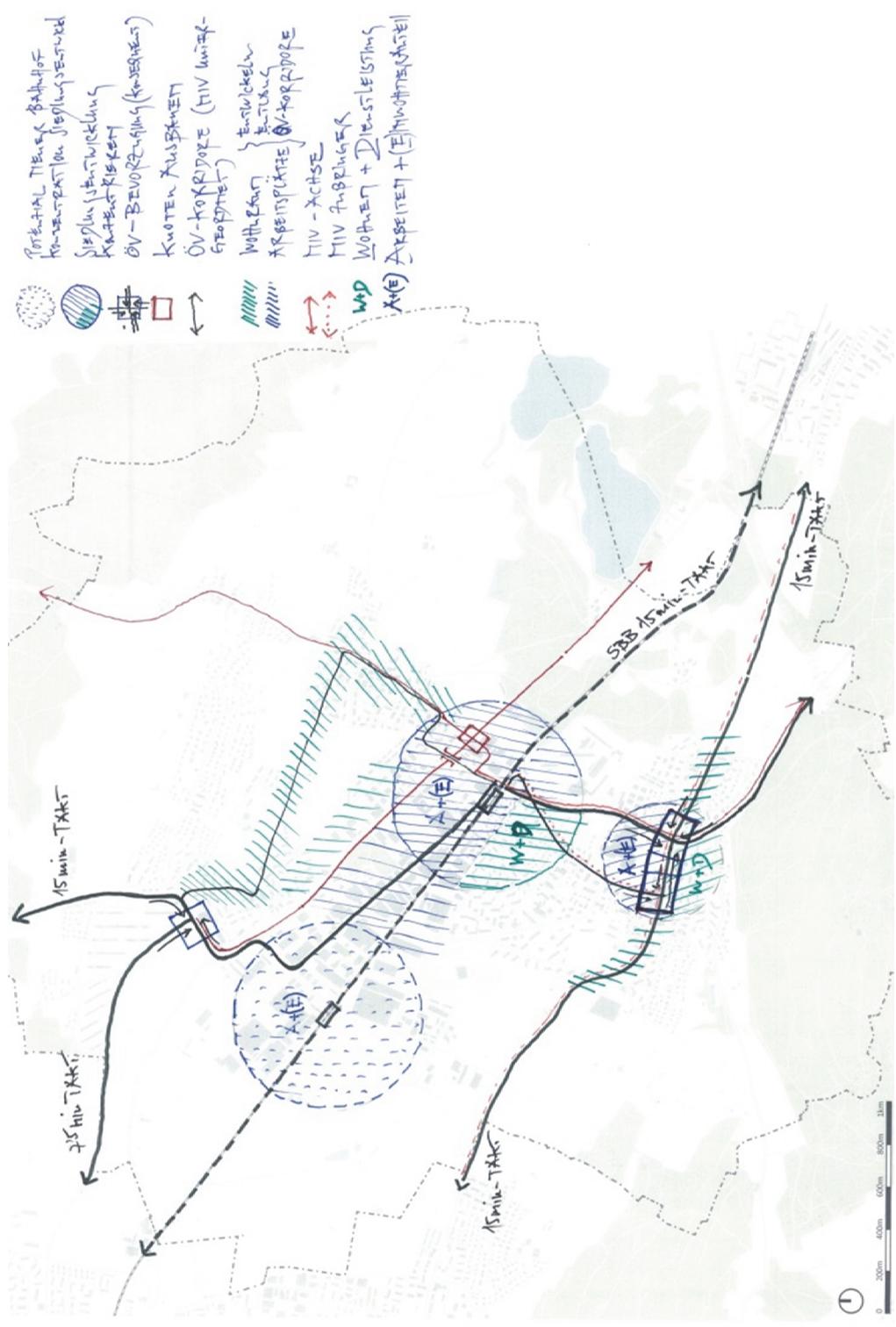


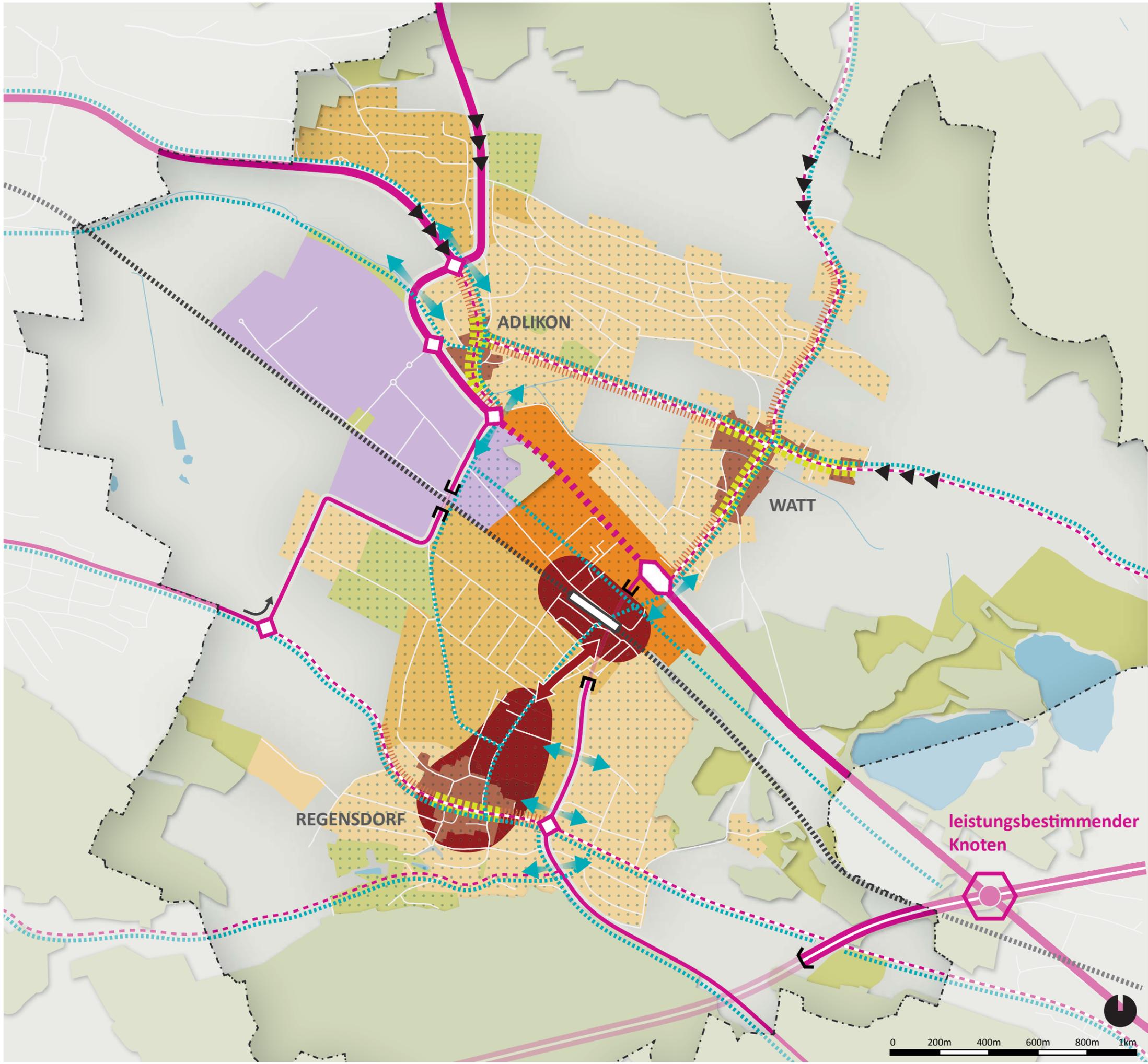
Abbildung 20:
Szenario ÖV-Gemeinde

6 Leitbild

Das Leitbild wurde aufgrund der Diskussion der Szenarien und deren Zielerreichung mit der Planungsgruppe entwickelt und wiederum mit ihr diskutiert. Es bildet die Grundlage für die nachgelagerten Planungen der Gemeinde und dient als Führungsinstrument bei weiteren raumrelevanten Entscheidungen.

Das Leitbild besteht aus folgenden Teilen:

- Plan des Leitbilds
- Grundsätze
- Handlungsfelder (Kapitel 7)



LEGENDE

Strassen

- Autobahn
- Hauptachse
- integriert gestaltete Hauptachse
- Hauptverbindung
- untergeordnete Verbindung
- untergeordnete Strassen

Betrieb

- Dosierung
- wichtiger Knoten mit Steuerung, bzw. Lenkung und Funktion
- leistungsbestimmender Knoten
- Durchfahrtswiderstand erhöhen
- Aufwertung Strassenraum
- verkehrsberuhigtes Siedlungsgebiet

Siedlung

- Kernzone
- Zentrum (Mischnutzung)
- Gebiet mit hoher Dichte (überwiegend Wohnen)
- Gebiet mit mittlerer Dichte (überwiegend Wohnen)
- Gebiet mit geringer Dichte (überwiegend Wohnen)
- Gewerbegebiet
- Freihalte- oder Erholungszone

Fuss- und Veloverkehr

- bedeutende Fuss- und Veloverkehrsachse
- Durchlässigkeit erhöhen

Orientierung

- Gewässer
- Wald
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Gemeindegrenze

leistungsbestimmender Knoten



Allgemeine Grundsätze

Abstimmung von Siedlung und Verkehr

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

Nachhaltige Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung

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

Spezifische Grundsätze

Verkehrslenkung auf die Wehntalerstrasse

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

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

Integrierte Wehntalerstrasse

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

Verkehrsberuhigung in Quartieren

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

Bipolares Zentrum

Das Zentrum von Regensdorf und das Entwicklungsgebiet beim Bahnhof werden als bipolares Zentrum entwickelt. Dementsprechend wird die Verbindung zwischen Bahnhof und Zentrum gestärkt und werden die öffentlichen Räume inklusive der angrenzenden Bebauung (Erdgeschossnutzungen) aufgewertet und belebt.

Vernetzung der Ortsteile

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

Bahnhof als attraktive Mobilitätsdrehscheibe

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

7 Handlungsfelder

Zur Umsetzung der Stossrichtungen verfolgt die Gemeinde Regensdorf folgende primären Handlungsfelder:

- Regionale Verkehrssteuerung (RVS) inklusive flankierender Massnahmen
- Wehntalerstrasse
- Verkehrsberuhigung
- Fuss- und Veloverkehr
- öV-Drehschreibe Bahnhof Regensdorf
- Parkierung und Mobilitätsmanagement

Bei allen Handlungsfeldern ist mindestens eine Abstimmung mit dem Kanton nötig. Bei einzelnen ist der Kanton federführend. Weiter ist teilweise eine Koordination mit den SBB, dem Bund wie auch privaten Grundeigentümern und Unternehmen wichtig bzw. Voraussetzung.

7.1 Regionale Verkehrssteuerung inklusive flankierender Massnahmen

Kurzbeschreibung	<p>Die regionale Verkehrssteuerung bzw. die geplanten Massnahmen des Verkehrsmanagements zur Verkehrslenkung werden umgesetzt. In Zusammenarbeit mit dem Kanton erarbeitet die Gemeinde zusätzlich flankierende Massnahmen, um Widerstände in den Quartieren und auf den zu entlastenden Routen zu schaffen. Dies auch im Hinblick auf den Ausbau der Autobahn A1 (3. Gubrist-Röhre).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Knotensteuerung und Dosierung zur Konzentration auf Hauptachsen, insb. Konzentration des Verkehrs in Ost-West-Richtung auf Wehntalerstrasse (mit neuer Unterführung Adlikerstrasse), Beruhigung Neue Dällikerstrasse / Affolternstrasse • Gestalterische und betriebliche Begleitmassnahmen, als flankierende Massnahme zur Unterführung Adlikerstrasse allen voran auf der Neuen Dällikerstrasse (heute rund 10'000 Fz/Tag), aber auch auf den Routen durch die Ortskerne Watt und Adlikon und durch weitere Quartiere <p>Mit den gestalterischen Massnahmen soll nebst der Beruhigung der Strassenabschnitte gleichzeitig eine Aufwertung des öffentlichen Raums erzielt werden.</p> <p>In Anbetracht der geplanten Umfahrung Oberhasli wird eine Abklassierung der Niederhaslistrasse angestrebt.</p>
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Massnahmen Verkehrsmanagement durch Kanton und Gemeinde • Ausarbeitung einzelner Betriebs- und Gestaltungskonzepte (u.a. Neue Dällikerstrasse, Ortskerne Watt und Adlikon)
Koordination	<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung Wehntalerstrasse • Abstimmung mit Fuss- und Veloverkehrskonzept • Abstimmung mit Verkehrsberuhigungskonzept
Zuständigkeit / Involvierte Stellen	<ul style="list-style-type: none"> • Steuerung und Gestaltung/Betrieb auf Kantonsstrassen: Kanton federführend • Gestaltung/Betrieb auf Gemeindestrassen: Gemeinde federführend
Zeithorizont	<ul style="list-style-type: none"> • Daueraufgabe • Umsetzung laufend auch in Abstimmung mit Leitungssanierungen

Seftigenstrasse Köniz

Zur Verkehrslenkung wird in der Region Bern ein differenziertes Verkehrsmanagement betrieben. An ausgewählten Orten wird der Verkehr dosiert, um den Stau an weniger sensible Lagen zu verlagern und die Verkehrsspitzen zu brechen. So können auch Spielräume für die Gestaltung der Hauptverkehrsstrassen gewonnen werden.



Kantonsstrasse Horw

Als flankierende Massnahmen zur Umfahrung und zur Stärkung des Ortszentrums wurde die ehemalige Kantonsstrasse entsprechend den Grundsätzen der Koexistenz umgestaltet. Dank Tempo 30 und entsprechender Gestaltung weist die Strasse trotz hoher Belastung (10'000 Mfz/Tag) eine hohe Aufenthaltsqualität sowie attraktive Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr auf.



Zürcherstrasse Uitikon

Die Zürcherstrasse in Uitikon ist ein gutes Beispiel für eine flankierende Massnahme, um den überkommunalen Schleichverkehr auf die Birmensdorferstrasse zu lenken. Gleichzeitig konnte mit der Umgestaltung der Strassenräume das Ortsbild aufgewertet und die Situation für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.



7.2 Ausbau und Umgestaltung der Wehntalerstrasse

Kurzbeschreibung	<p>Seitens des Kantons wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinde eine Planungsstudie für die Umgestaltung der Wehntalerstrasse ausgearbeitet. Diese soll eine hohe Kapazität bereitstellen (heutiger DTV: rund 23'000 Mfz/Tag), um die Erschliessung des Entwicklungsgebietes Bahnhof zu ermöglichen sowie die Konzentration des Ost-West-Verkehrs auf die Wehntalerstrasse zu unterstützen.</p> <p>Das Konzept soll weiterentwickelt und umgesetzt werden, wobei sich die Gemeinde für eine integrierte Gestaltung einsetzt. Die Bebauung des südlich angrenzenden Entwicklungsgebiets soll aufgenommen werden (Adressbildung). Sichere und direkte Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr werden angestrebt.</p>
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterverfolgen des Projekts unter Berücksichtigung der Anliegen der Gemeinde
Koordination	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit Regionaler Verkehrssteuerung • Abstimmung mit Fuss- und Veloverkehrskonzept • Abstimmung mit Gebietsplanung Bahnhof Nord
Zuständigkeit / Involvierte Stellen	Kanton und Gemeinde
Zeithorizont	kurzfristig

Pfingstweidstrasse Zürich

Im Zusammenhang mit dem neuen Tram Zürich West wurde die Pfingstweidstrasse zu einer integrierten Hauptverkehrsstrasse umgestaltet. Trotz hohen Kapazitäten und Belastungen bietet der Strassenraum breite Vorzonen, vielfältige Querungen und die angrenzenden Liegenschaften sind direkt über sie erschlossen.



Bruggerstrasse Baden

Die Bruggerstrasse in der Stadt Baden ist eine wichtige Einfallsachse in die Stadt aus Richtung Westen. Der Zufluss wird am Siedlungsrand dosiert. Die Verkehrsbelastung liegt bei rd. 22'000 Fz/Tag, 3 Stadtbuslinien verkehren auf der Bruggerstrasse mit hoher Taktdichte. Die Fussgängerquerungen sind mit LSA gesteuert. Stadtauswärts ist ein Velostreifen vorhanden, stadteinwärts eine Busspur, die auch von den Velos mitbenützt wird.

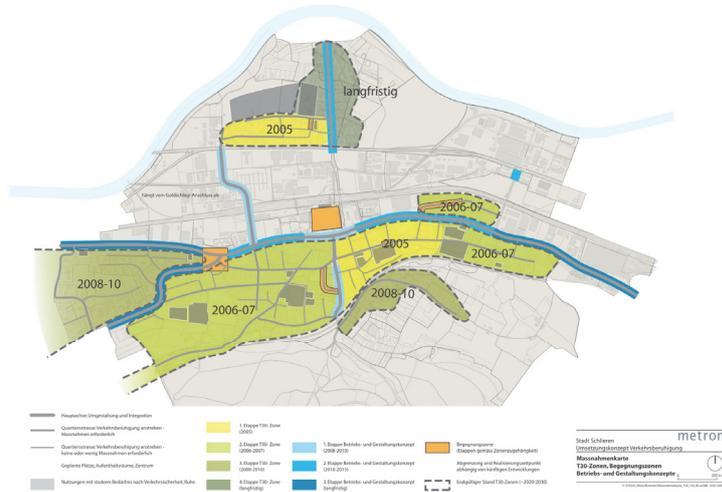


7.3 Verkehrsberuhigungskonzept

Kurzbeschreibung	<p>Es herrscht heute ein uneinheitliches Bild bezüglich der Geschwindigkeitsregimes in den Quartieren. Ausgestaltung und Charaktere einzelner Strassen entsprechen bereits Tempo-30-Zonen, obwohl generell 50 km/h gelten. Die Gemeinde erhält häufig Anfragen von Einwohnern zur Beruhigung einzelner Quartiere oder Strassen.</p> <p>Mit einem Verkehrsberuhigungskonzept erhält die Gemeinde ein Leitinstrument für eine einheitliche Systematik in der Gemeinde und zur Behandlung dieser Anfragen. Es ermöglicht den frühzeitigen Dialog mit der Quartierbevölkerung zur Bedeutung von verkehrsberuhigten Zonen für Siedlungen sowie zu Chancen und Risiken. Die Umsetzung kann schrittweise aufgrund der Anliegen der Quartierbevölkerung erfolgen.</p> <p>Der Nutzen des Konzept liegt primär in:</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Erhöhung der Verkehrssicherheit • einem verträglichen Geschwindigkeitsniveau • der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum • der Senkung der Lärmbelastung • Förderung des Fuss- und Radverkehrs <p>Weiter kann die Verkehrsberuhigung in den Quartieren die Wirkung der Regionalen Verkehrssteuerung unterstützen.</p>
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung Verkehrsberuhigungskonzept • Öffentlichkeitsarbeit (Informationsveranstaltung) • Umsetzung gemäss Priorisierung und Abhängigkeit zu weiteren Handlungsfeldern
Koordination	<ul style="list-style-type: none"> • Koordination mit Flankierenden Massnahmen • Koordination mit Fuss- und Veloverkehrskonzept • Koordination mit Masterplan Bahnhof (insb. Veloquerung und Veloparkierung) • Koordination mit Gebietsplanung Bahnhof Nord
Zuständigkeit / Involvierte Stellen	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde • Kanton bei Massnahmen an / auf Kantonsstrassen
Zeithorizont	<p>Planung kurzfristig anzugehen</p> <p>Umsetzung laufend auch in Abstimmung mit Leitungssanierungen</p>

Verkehrsberuhigungskonzept, Stadt Schlieren

In der Stadt Schlieren wurden die unterschiedlichen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen, Strassenraumgestaltung) innerhalb des Siedlungsgebietes definiert. Für die vorgeschlagenen Tempo-30-Zonen wurde die etappierte Umsetzung festgelegt.



Im Rahmen dieses Konzeptes wurden Verkehrsberuhigungselemente entwickelt und definiert. Diese sollen den Wiedererkennungswert von Tempo-30-Zonen, aber vor allem zur Identitätsstiftung beitragen.



7.4 Fuss- und Veloverkehrskonzept

Kurzbeschreibung

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wird als zentrales Element einer zukunftsfähigen Mobilität in Regensdorf betrachtet, dies insbesondere in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr. In einem Fuss- und Veloverkehrskonzept sollen die Schwachstellen und Netzlücken (fehlende Verbindungen, Querungen von Kantonsstrassen und Bahn) lokalisiert werden. Es ist ein zweistufiges Netz mit Schnell- und Freizeitrouten festzulegen, besonderen Wert ist dabei zu legen auf die:

- Schaffung einer höheren Durchlässigkeit der Siedlungsgebiete für den Fussverkehr
- Steigerung der Erreichbarkeit des Zentrums für den Velo- und Fussverkehr und verbesserte Verknüpfung zwischen Bahnhof und Zentrum (Aufwertung Zentrum)
- Berücksichtigung des Veloverkehrs auf den Hauptverkehrsstrassen

Bei der Umsetzung der Massnahmen ist besonders zu achten auf:

- Erhöhung der Velotauglichkeit des gesamten Strassennetzes (kann auch zu einer erwünschten Erhöhung der Widerstände auf zu beruhigenden Strassen beitragen)
- Abbau der trennenden Wirkung der Strassenhauptachsen und Bahnlinien

Weitere Schritte

- Erarbeitung Fuss- und Veloverkehrskonzept
- Umsetzung gemäss Priorisierung und Abhängigkeit zu weiteren Handlungsfeldern

Koordination

- Koordination mit Flankierenden Massnahmen sowie Verkehrsberuhigungskonzept
- Koordination mit Masterplan Bahnhof (insb. Veloquerung und Veloparkierung)
- Koordination mit Gebietsplanung Bahnhof Nord
- Koordination mit Ausbau und Umgestaltung Wehntalerstrasse

Zuständigkeit / Involvierte Stellen

- Gemeinde
- Kanton bei Massnahmen an / auf Kantonsstrassen

Zeithorizont

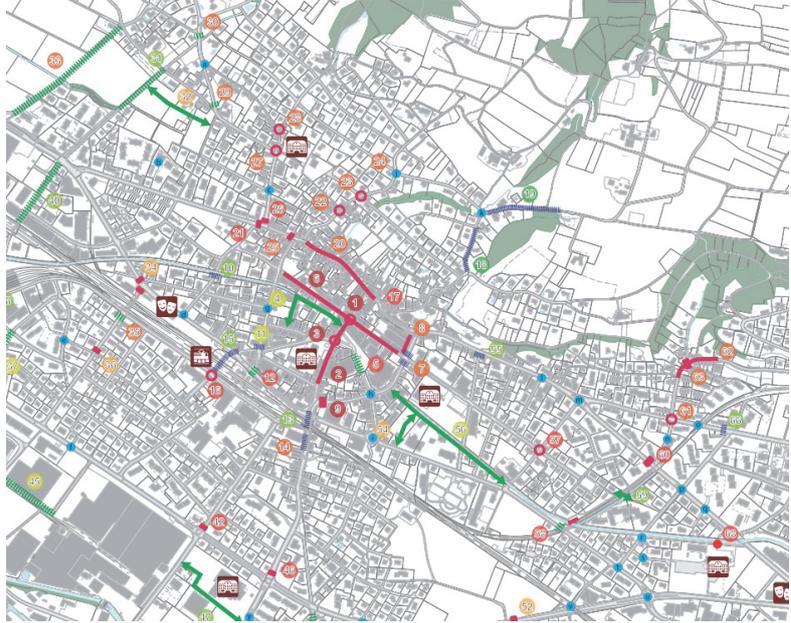
Planung kurzfristig anzugehen

Umsetzung laufend auch in Abstimmung mit Leitungssanierungen

Referenzbeispiele

Fuss- und Radverkehrskonzept Weinfelden

Gemeinsam mit einer Arbeitsgruppe wurden die Schwachstellen und Netzlücken im Fuss- und Velonetz erhoben, beurteilt und bewertet. Aufbauend darauf wurde das Netz für den Fuss- und Veloverkehr definiert, wurden Grundsätze der Verkehrsführung festgelegt sowie die Massnahmen erarbeitet.



Brunnenstrasse Uster

Unkonventionelle Fuss- und Veloverkehrsführung auf Basis eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes.



Haltestelle Baar Lindenpark

Attraktive Fuss- und Velounterführung mit Perronzugängen bei der Haltestelle Baar Lindenpark der Stadtbahn Zug.



7.5 Masterplan Bahnhof

<p>Kurzbeschreibung</p>	<p>Dem Bahnhof kommt als künftige Mobilitätsdrehscheibe besonderes Gewicht zu. Eine Chance besteht kurz- bis mittelfristig insbesondere durch die anstehenden Entwicklungen nördlich des Bahnhofs.</p> <p>Es ist ein gesamtheitliches Konzept mit Berücksichtigung folgender Themen auszuarbeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integration der Gebietsplanung Bahnhof Nord, Schaffen von attraktiven Voraussetzungen für Durchmischung • Busbahnhof und Verknüpfung Bahn <-> Bus • Direktere / Attraktivere Veloquerung • Veloparkierung und Voraussetzungen für kombinierte Mobilität • Schaffung eines Bahnhofplatzes (Identifikation, öffentlicher Raum) • Mitberücksichtigung / längerfristige Transformation Siedlungen südlich angrenzend an Bahnhof
<p>Weitere Schritte</p>	<p>Erarbeitung eines Masterplans durch ein interdisziplinär zusammengesetztes Team, allenfalls in einem Konkurrenzverfahren</p>
<p>Koordination</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit Fuss- und Veloverkehrskonzept • Abstimmung mit Verkehrsberuhigungskonzept • Abstimmung mit Gebietsplanung Bahnhof Nord
<p>Zuständigkeit / Involvierte Stellen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde, Kanton, SBB, allenfalls Private
<p>Zeithorizont</p>	<p>Planung kurzfristig anzugehen</p>
<p>Referenzbeispiele</p>	<p>Stadtplatz Schlieren</p> <p>Schlieren hat in den letzten Jahren einen grossen Transformationsprozess mit Vorbildcharakter durchlaufen. Der sich in Planung befindende Stadtplatz Schlieren soll nebst seiner Funktion als ÖV-Verknüpfungspunkt auch Begegnungs- und Identifikationsort werden und bildet einen Rahmen für Verdichtung und Durchmischung um den Bahnhof</p>



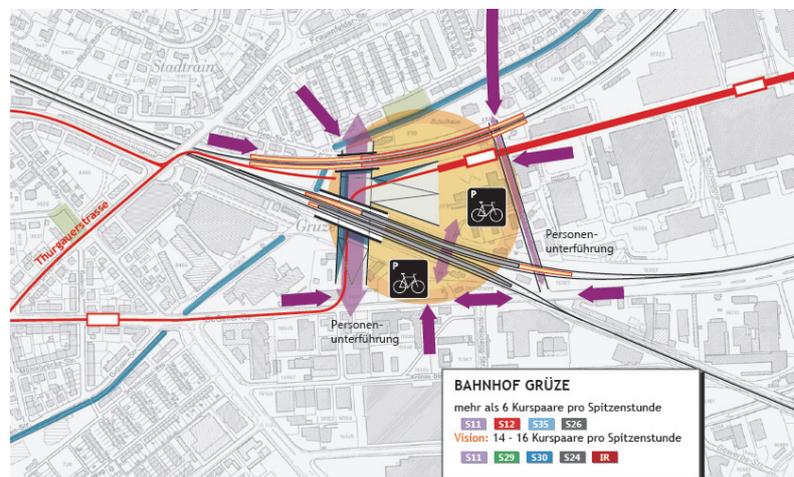
Bahnhof Stettbach

Der Bahnhof Stettbach hat sich zu einem wichtigen Umsteigeknoten im Entwicklungsgebiet Zürich Nord / Glatttal entwickelt. Die Haltestelle bietet attraktive Umsteiganlagen und eine einfache Orientierung.



Bahnhof Grütze Winterthur

Konzeptskizze für den Bahnhof Grütze im Rahmen des städtischen Gesamtverkehrskonzept Winterthur. Der Vorschlag umfasst die Schaffung eines Bahnhofplatzes, eine kompakte Umsteigesituation sowie attraktive und direkte Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr (Quelle: Metron).



Busbahnhof Freiburg

Der Busbahnhof in Freiburg ist direkt von der Hauptunterführung zu erreichen. Die Bahnhofshalle und -unterführung bieten attraktive, belebte Wartebereiche.



7.6 Konzept Mobilitätsmanagement und Parkierung

Kurzbeschreibung	<p>Das Mobilitätsverhalten hängt stark von Gewohnheiten ab und ist geprägt von "Bildern". Ein wichtiger Baustein der Verkehrsentwicklungsplanung hat sich in den letzten Jahren das Mobilitätsmanagement, d.h. Massnahmen auf Stufe Information, Kommunikation und Bewusstseinsbildung herauskristallisiert.</p> <p>In einem Konzept Mobilitätsmanagement und Parkierung sollen die Basis für ein nachhaltige und effiziente Mobilität in der Gemeinde Regensdorf gelegt werden. In dem Konzept werden die Potentiale der Verkehrsvermeidung und Verlagerung evaluiert sowie entsprechende Push- and Pull-Massnahmen (Beratung von Unternehmen, Bevölkerungsinformation, Parkplatzbewirtschaftung, etc.) definiert.</p> <p>Insbesondere für das zentrale, gut erschlossene Entwicklungsgebiet Bahnhof sollen Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagement überlegt werden, um den Mehrverkehr gering zu halten.</p>
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept erarbeiten • Zuständigkeiten definieren und Massnahmen ausarbeiten
Koordination	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit Fuss- und Veloverkehrskonzept • Abstimmung mit Gebietsplanung Bahnhof Nord • Abstimmung mit Masterplan Bahnhof
Zuständigkeit / Involvierte Stellen	<ul style="list-style-type: none"> • Verantwortlich: Gemeinde • Involviert: Kanton, SBB, Private, Unternehmen
Zeithorizont	Planung kurzfristig anzugehen

Referenzbeispiele

Entwicklungsgebiet Bahnhof Wankdorf

Rund um die S-Bahnhaltestelle Wankdorf befindet sich ein Entwicklungsschwerpunkt der Agglomeration Bern. Abgestimmt auf die Straßenkapazitäten wurden in einem Gestaltungsplan verbindliche Vorgaben für die künftige Verkehrserzeugung der einzelnen Nutzungen und Unternehmungen festgelegt.



Deutschland

Aktion aus der erfolgreichen Kampagne "Kopf an: Motor aus. Für null CO2 auf Kurzstrecken!" des Deutschen Bundesumweltministeriums

