

Kommunaler Verkehrsplan

Bericht zu den Einwendungen

Vom Gemeinderat beschlossen am 28. April 2020

Der Präsident:

Der Schreiber:

Datum: 28. April 2020

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
2.	Öffentliche Auflage	3
2.1.	Fussweg Pöschholz	3
2.2.	Fuss-/Radweg Riedthof.....	6
2.3.	Verkehrspolitische Ziele	7
3.	Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger	8
3.1.	Zürcher Planungsgruppe Furttal ZPF	8
3.2.	Gemeinden	9
4.	Kantonale Vorprüfung.....	10

1. Einleitung

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

Die Gemeinde Regensdorf hat den Entwurf des Verkehrsplans zudem dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht; dieser hat mit Datum vom 3. Oktober 2020 der Gemeinde einen umfangreichen Vorprüfungsbericht zugestellt.

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

2. Öffentliche Auflage

In der Zeit vom 22. November 2019 bis 24. Januar 2020 wurde der Verkehrsplan öffentlich aufgelegt. Insgesamt gingen drei Stellungnahmen mit neun Anträgen ein. Der Gemeinderat hat diese an der Sitzung vom 28. April 2020 beraten und seine Stellungnahme dazu verabschiedet.

2.1. Fussweg Pöschholz

- Antragsteller:** Drei private Einwender (Einwendung A)
- Antrag:** Zu Kap. 7.1 und 7.3: Die Planung der Fusswege vom Bahnhofsbereich in den Pöschholz-Wald soll in Übereinstimmung mit den im kommunalen Verkehrsplan unter Pkt. 7.1 aufgeführten Kriterien erfolgen.
- Begründung:** Erstellung von sicheren, bequemen und attraktiven Fusswegen. Die Gestaltung des Fussweges soll angemessen berücksichtigt werden.
- Stellungnahme:** wird in der Projektierung berücksichtigt
Richtpläne sind nicht parzellenscharf. Deshalb zeigt die Festsetzung nicht den exakten sondern den ungefähren Verlauf des Fussweges dar. Die Kriterien welche unter Punkt 7.1 im Verkehrsplan aufgeführt sind werden bei Projektierung des Fusswegs behandelt und entsprechend berücksichtigt.

-
- Antragsteller:** Drei private Einwender (Einwendung A)
- Antrag:** Zu Kap. 7.1: Bestehende Freiräume und naturnahe Wegnetze sind für die Bevölkerung zu erhalten, kanalisierte und eingezäunte Wege gilt es zu vermeiden.
- Begründung:** Fusswege sollen attraktiv sein.
- Stellungnahme:** wird in der Projektierung berücksichtigt
In der Projektierung werden die erwähnten Punkte beachtet und bestmöglich berücksichtigt. Dies unter dem Einfluss des Sicherheitsperimeters der JVA, den Sicherheitsabständen zur Bahnlinien sowie des Geländes. Die Gemeinde ist bestrebt die Fusswege attraktiv zu gestalten.
- Antragsteller:** Drei private Einwender (Einwendung A)
- Antrag:** Zu Kap. 7: Wenn überhaupt eine Verlegung des heutigen Weges nötig wird (was wir ernsthaft in Frage stellen), so ist dieser in sicherem Abstand zum Bahngeleise und unter Berücksichtigung der heutigen Geländetopographie zu planen.
- Begründung:** Schutz der Fussweg-Nutzerinnen und Nutzer
- Stellungnahme:** wird in der Projektierung berücksichtigt
Im gültigen regionalen Richtplan wurde der bestehende Weg aufgrund der Vergrößerung des Sicherheitsperimeters der JVA zur Streichung vorgesehen. Die Gemeinde Regensdorf erachtet die Fussverbindung zwischen JVA und Bahngeleisen aber als wichtig und deshalb soll ein Ersatz im Verkehrsplan festgelegt werden. Die heutige Linienführung kann also nicht beibehalten werden. So musste der Ersatzweg zwangsläufig näher zur Bahnlinie gelegt werden. Es hat noch keine Projektierung für diesen Fussweg stattgefunden. Jedoch wird bei der Projektierung das Anliegen der Sicherheit berücksichtigt. Der Verkehrsplan ist ein strategischen Instrument der Gemeinde und nicht parzellenscharf.
- Antragsteller:** Drei private Einwender (Einwendung A)
- Antrag:** Zu Kap. 7.3: Die Gründe für die Verlegung des Weges sind transparent offenzulegen. Allfällige notwendige Änderungen sollten mit der laufenden Planung des JVA Sicherheitsperimeters koordiniert erfolgen und die daraus resultierenden Folgen sollten in ihren gesamten Auswirkungen für die Bevölkerung im Rahmen des kommunalen Verkehrsplanes erkennbar sein.
- Stellungnahme:** wird zur Kenntnis genommen

Im Bericht zum Verkehrsplan werden die Gründe für den neuen Fussweg erläutert. Der bestehende Fussweg liegt im Bereich des vergrösserten Sicherheitsperimeters der JVA und ist deshalb im regionalen Richtplan, welcher behördenverbindlich ist, zur Streichung vorgesehen. Da die Gemeinde Regensdorf diesen Fussweg aber als wichtige Fussverbindung Einstuft wird deshalb ein Ersatzweg im kommunalen Verkehrsplan festgesetzt. In der Projektierung des Fussweges wird eine Zusammenarbeit mit der JVA angestrebt um den Weg attraktiv zu gestalten.

Antragsteller: Drei private Einwender (Einwendung A)

Antrag: Zu Kap. 7.3: Die Verbindung jedes neu geplanten Weges mit dem heute bestehenden Wegnetz im Pöschholzwald ist sinnvoll in den kommunalen Verkehrsplan einzubinden. Es gilt, nicht nur das zukünftige Gebiet Bahnhof Nord in eine solche Planung miteinzubeziehen, sondern insbesondere auch den heute bereits bestehenden Ortsteil südöstlich der JVA (Roosstrasse/Dreifelsstrasse)- Die dort lebende Bevölkerung darf nicht vom zukünftigen Wegnetz abgeschnitten werden. Attraktive sowie naturnahe Fusswegverbindungen in Richtung Bahnhof/Watt müssen für die dort lebende Bevölkerung auch in Zukunft sichergestellt werden.

Begründung: Anbindung der Quartiere Roosstrasse/Dreifelsstrasse an den Bahnhof Regensdorf-Watt.

Stellungnahme: wird bereits berücksichtigt
Der Verkehrsplan ist das Lenkungsinstrument für die Gemeinde und die langfristige verkehrliche Entwicklung zu sichern. In der Gemeinde Regensdorf besteht im Verkehrsplan bereits ein dichtes Fussweg-Netz, welches alle Verbindungen herstellt. Dabei ist das reale Netz sogar noch dichter. Darum ist es nicht notwendig, dass jeder Fussweg auf dem Verkehrsplan festgesetzt wird. Die Verbindung in die Quartiere Roosstrasse/Dreifelsenstrasse ist über den Fussweg via Altburg (welcher mittlerweile für den MIV gesperrt ist) und die Roosstrasse genügend gewährleistet. An dieser Anbindung ändert sich auch mit dem neuen Fussweg nichts. Während der Projektierung werden die bestehenden nicht eingetragenen Fusswege bestmöglich an den neuen Fussweg angebunden.

Antragsteller: Drei private Einwender (Einwendung A)

Antrag: Zu Kap. 7.3: Die Teilrevision des kommunalen Verkehrsplanes 2019, Fussweg Pöschholz, ist in entsprechend verbesserter Form erneut

öffentlich aufzulegen.

Begründung: Aufnahme der Anträge in den Verkehrsplan

Stellungnahme: wird nicht berücksichtigt
Der Richtplan ist die strategische Planungsebene der Gemeinde. Ein Richtplaneintrag bedeutet nicht automatisch, dass ein konkretes Projekt geplant ist. Der Richtplan ist nur behördenverbindlich und nicht aber grundeigentümergebunden, zudem ist er nicht parzellenscharf. Die öffentliche Auflage hat stattgefunden und die Möglichkeit zu Einwendungen wurde genutzt. Eine erneute Auflage des Verkehrsplans ist im Gesetz nicht vorgesehen und auch nicht sinnvoll wenn keine grundsätzlichen Änderungen vorliegen. Deshalb ist eine erneute Auflage nicht notwendig. Der Gemeinderat wird mit diesem Bericht über alle Einwendungen informiert und die Gemeindeversammlung wird auf Grund des Berichtes und in Kenntnis aller Einwendungen die Festsetzung beschliessen.

2.2. Fuss-/Radweg Riedthof

Antragsteller: Eine Firma (Einwendung B)

Antrag: Zu Kap. 6.3: Streichung des Radweges Riedthof

Begründung: Nutzung der Flächen durch den Grundeigentümer

Stellungnahme: wird nicht berücksichtigt
Der Richtplan ist die strategische Planungsebene der Gemeinde. Ein Richtplaneintrag bedeutet nicht automatisch, dass ein konkretes Projekt geplant ist. Der Richtplan ist nur behördenverbindlich und nicht aber grundeigentümergebunden, dadurch hat er keine Drittwirkung, zudem ist er nicht parzellenscharf. Mit dem Radweg direkt an den Bahngeleisen kann eine gesamthaft bessere Lösung erreicht werden, dies aus den Gründen, dass das Wegnetz verbessert und vergrössert werden kann. Denn die Gemeinde Regensdorf hat sich ambitionierte Modal-Split-Ziele gesetzt, dies bedarf grosse Anstrengungen durch die Bevölkerung, die Beschäftigten und der Gemeinde. Erreicht werden können die Ziele unter anderem mit direkten, kurzen, attraktiven und sicheren Radweg-Verbindungen. Im Einzugsgebiet des Richtplaneintrages befinden sich Gewerbegebiete mit ca. 1300 Beschäftigten. Angrenzend an die Parzelle des Antragstellers ist eine Grossüberbauung mit ungefähr 130 Wohnungen geplant. Um die Modal-Split-Ziele zu erreichen werden auch diese Gebiete ihre Beiträge leisten müssen.
Wenn der festgesetzte Radweg in die Projektierungsphase gelangt

wird immer eine einvernehmliche Lösung mit den Grundeigentümern gesucht. Eine Realisierung kann auch abschnittsweise erfolgen, wenn auf den betroffenen Parzellen ohnehin schon bauliche Veränderungen anstehen und geplant sind.

- Antragsteller:** Eine Firma (Einwendung B)
- Antrag:** Zu Kap. 7.3: Streichung des Fussweges Riedthof
- Begründung:** Nutzung der Flächen durch den Grundeigentümer
- Stellungnahme:** wird nicht berücksichtigt
Der Richtplan ist die strategische Planungsebene der Gemeinde. Ein Richtplaneintrag bedeutet nicht automatisch, dass ein konkretes Projekt geplant ist. Der Richtplan ist nur behördenverbindlich und nicht aber grundeigentümerverbindlich, dadurch hat er keine Drittwirkung, zudem ist er nicht parzellenscharf. Mit dem Fussweg direkt an den Bahngleisen kann eine gesamthaft bessere Lösung erreicht werden, dies aus den Gründen, dass das Wegnetz verbessert und vergrössert werden kann. Denn die Gemeinde Regensdorf hat sich ambitionierte Modal-Split-Ziele gesetzt, dies bedarf grosse Anstrengungen durch die Bevölkerung, die Beschäftigten und der Gemeinde. Erreicht werden können die Ziele unter anderem mit direkten, kurzen, attraktiven und sicheren Fussweg-Verbindungen. Im Einzugsgebiet des Richtplaneintrages befinden sich Gewerbegebiete mit ca. 1300 Beschäftigten. Angrenzend an die Parzelle des Antragstellers ist eine Grossüberbauung mit ungefähr 130 Wohnungen geplant. Um die Modal-Split-Ziele zu erreichen werden auch diese Gebiete ihre Beiträge leisten müssen.
Wenn der festgesetzte Fussweg in die Projektierungsphase gelangt wird immer eine einvernehmliche Lösung mit den Grundeigentümern gesucht. Eine Realisierung kann auch abschnittsweise erfolgen, wenn auf den betroffenen Parzellen ohnehin schon bauliche Veränderungen anstehen und geplant sind.

2.3. Verkehrspolitische Ziele

- Antragsteller:** 2 private Einwender (Einwendung C)
- Antrag:** Zu Kap. 2.1 und 7.1: Ergänzung der verkehrspolitischen Ziele im Abschnitt 2.1 um folgendes Ziel: Erhöhung und Sicherstellung der Schulwegsicherheit
- Begründung:** Die Sicherheit der Schulwege ist wichtig und sollte prioritär

behandelt werden.

Stellungnahme: wird sinngemäss berücksichtigt
Im Kapitel 7 über das Fusswegnetz wird in Punkt 7.1 wird bereits auf die Sicherheit hingewiesen. Jedoch erscheint ist es sinnvoll bereits im Kapitel 2.1 Verkehrspolitische Ziele die Schulwegsicherheit als Ziel aufzunehmen.

3. Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger

Zeitgleich zur öffentlichen Auflage vom 22. November 2019 bis 24. Januar 2020 wurde der Verkehrsplan den Nachbargemeinden, der Zürcher Planungsgruppe Furttal ZPF sowie der Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU zur Stellungnahme zugestellt. Insgesamt gingen sechs Stellungnahmen ein. Der Gemeinderat hat diese an der Sitzung vom 28. April 2020 beraten und seine Stellungnahme dazu verabschiedet.

3.1. Zürcher Planungsgruppe Furttal ZPF

Antrag: Zu Kap. 2.2: Die Vorgabe zu den Projekten, bei welchen ein Bi-Modal-Split von 60% erreicht werden soll ist gemäss den Erläuterungen sowohl bezüglich der Projektgrösse als auch bezüglich des exakten geographischen Geltungsbereiches zu schärfen.

Begründung: Die Formulierung lässt zu viel Interpretationsspielraum offen und sollte deshalb präzisiert werden. Es ist unklar für welche Art Neubauten die Vorgabe konkret gültig ist.

Stellungnahme: wird nicht berücksichtigt.
Der Richtplan ist behördenverbindlich und hat keine Drittwirkung. Weitere Präzisierungen müssen in der Nutzungsplanung, mit Drittwirkung festgelegt werden. Zudem werden bei Arealüberbauungen und Gestaltungsplänen Mobilitätskonzepte eingefordert, bei welchen eine Modal-Split Vorgabe durchgesetzt werden kann. Das Anliegen wird in der Totalrevision der Ortsplanung, welche im Jahr 2021 startet, nochmals aufgegriffen und behandelt. Zudem könnte das Räumliche Entwicklungskonzept einen Einfluss auf die Ortsplanung haben.

Antrag: Zu Kap. 3.3: Die Aussage betreffen Stand der Festsetzung des regionalen Richtplans ist zu aktualisieren, ebenso ist die Legende zur Abbildung zu aktualisieren.

Stellungnahme: wird berücksichtigt
wird redaktionell bereinigt

Antrag: Zu Kap. 3.4: Im Text sind die genannten Strassenabschnitte als bestehende kommunale Festlegungen zu löschen.

Begründung: Im regionalen Richtplan wurden die Moosackerstrasse und die Adlikerstrasse im Abschnitt zwischen Riedthof- und Wehntalerstrasse als regionale Verbindungsstrasse festgelegt. Deshalb ist die kommunale Festlegung nicht mehr nötig.

Stellungnahme: wird berücksichtigt
Der Antrag wird in den Verkehrsplan aufgenommen.

Weitere Stellungnahmen ZPF:

Zu Kap. 2. Verkehrliche Zielsetzungen (2.2 Modal-Split):
Die ZPF begrüsst den angestrebten Modal-Split ausdrücklich.

Zu Kap. 3. Strassennetz (3.3 Konzept):

Die Einführung von weiteren Tempo 30-Zonen wird von der ZPF begrüsst, diese Zonen tragen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs bei.

Zu Kap. 4. Öffentlicher Verkehr (4.3 kommunale Festlegungen):

Die ZPF begrüsst die Präzisierung der Verbindungen zwischen den neuen Bushöfen am Bahnhof Regensdorf-Watt. Insbesondere, dass so direkte und attraktive Umsteigebeziehungen geschaffen werden können, was unter anderem auch Ziele der ZPF sind.

Zu Kap. 6. Radroute (6.3 kommunale Festlegungen):

Die ZPF befürwortet die Vergrösserung des kommunalen Radwegnetzes mit dem Fuss- und Radweg an zwischen Adlikerstrasse und Schultrasse.

Zu Kap. 7. Fussverkehr (7.3 kommunale Festlegungen):

Die ZPF befürwortet die Vergrösserung des kommunalen Fusswegnetzes mit dem Fuss- und Radweg an zwischen Adlikerstrasse und Schultrasse.

Die Festsetzung des Fussweges zwischen JVA Pöschwies und Bahntrasse wird von der ZPF begrüsst, besonders im Hinblick, dass der regionale Fussweg nördlich der Bahngleise festgesetzt ist. So bleibt das Gebiet Ringstrasse/Lindenweg/Altburg weiterhin an das Fusswegnetz angeschlossen.

3.2. Gemeinden

Die Gemeinden Dällikon, Niederhasli, Weiningen, Rümlang, Buchs und die Stadt Zürich danken für die Zustellung der Unterlagen und die Einladung zur Stellungnahme. Sie haben alle keine Einwände.

4. Kantonale Vorprüfung

Das kantonale Amt für Raumentwicklung hat der Gemeinde am 5. Februar 2020 einen Vorprüfungsbericht zugestellt. Der Gemeinderat hat dessen Resultate an der Sitzung vom 28. April 2018 beraten und seine Stellungnahme zu den Anträgen und Empfehlungen des Kantons verabschiedet

Antrag: Zu Kap 3.4: Die Ergebnisse aus dem Gesamterschliessungskonzept „Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord Regensdorf“, insbesondere die Anschlüsse an das übergeordnete Strassennetz, sind zwingend im kommunalen Verkehrsplan (Richtplankarten und Richtplantext) abzubilden. Nur so können die Rahmenbedingungen für alle Verkehrsarten im Rahmen der weiteren Planungen sichergestellt und behördenverbindlich verankert werden.

Stellungnahme: Wird teilweise berücksichtigt.
Die Anschlüsse an das übergeordnete Strassennetz werden im Richtplantext, nicht aber in der Richtplankarte zum Verkehrsplan eingetragen. Die Leitlinien zur Entwicklungsplanung Bahnhof Nord sieht als Zu- und Wegfahrten Stichstrassen vor, wovon die nördlichen in die Wehntalerstrasse und die südlichen in die Althardstrasse einmünden. Dabei ist zu beachten, dass nicht benötigte Stichstrassen nicht erstellt werden müssen. Somit kann die genaue Anzahl und Lage der Stichstrassen noch nicht exakt festgelegt werden, deshalb werden die Anschlüsse nur im Text wiedergegeben und nicht auf der Richtplankarte.

Antrag: Zu Kap. 6.3 und 7.3: Die von der Genehmigung des Verkehrsplans von 6. November 2019 einstweilen ausgenommenen Festlegungen (Fuss- und Radweg durch den Schlattwald) sind im Verkehrsplan zu streichen.

Stellungnahme: Wird sinngemäss berücksichtigt.
Es wird ein Vermerk angebracht, welcher die aktuelle Situation aufzeigt. Die Gemeinde Regensdorf hat die Festsetzung dieses Fuss- und Radweges beschlossen, jedoch fehlt vom Kanton Zürich die Genehmigung dazu. Die Bereinigung ist weiterhin im Gange, deshalb wird der Eintrag nicht gestrichen. Es wird hingegen

verdeutlicht, dass der Eintrag zwar von der Gemeindeversammlung festgesetzt, aber vom Kanton noch nicht genehmigt ist.

Antrag: Zu Kap. 7.3: Der geplante Fussweg Pöschholz wird im Rahmen der Planungsstudie „Wanderwegverlegung Schlattholz“ zusammen mit der Wegführung durch den Schlattwald beurteilt und geprüft.

Stellungnahme: Wird nicht berücksichtigt.
Der Fussweg dient als Ersatz für den, infolge der Vergrösserung des Sicherheitsperimeters der JVA, wegfallenden Fussweg. Der Fussweg war bis anhin als regionaler Fussweg eingetragen, deshalb war eine kommunale Festsetzung nicht notwendig. Der Fussweg hat aber eine kommunale Bedeutung und wird daher neu eingetragen. Er dient als direkte Verbindung zwischen dem Bahnhof und den Quartieren um die Roosstrasse und als Freizeitverbindung zum Erholungsgebiet Pöschholz. Daher ist der Fussweg südlich der Bahngleise durchaus sinnvoll um eine gute Fusswegerschliessung zu gewährleisten. Der vom Amt für Raumentwicklung vorgeschlagene Ersatzweg nördlich der Bahngleise verschlechtert die Erschliessungsqualität der Quartiere deutlich, denn eine zweimalige Unterquerung der Bahnlinie widerspricht den Kriterien der Direktheit und der Qualität für Fusswege. Ein Fussweg nördlich der Bahnlinie ist ebenfalls gewünscht, jedoch unter anderen (überkommunalen) Gesichtspunkten. So soll das Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord erschlossen werden und eine Verbindung zum Erholungsgebiet Katzenssee gewährleistet werden.

Antrag: Die regionale Radverbindung entlang der Neuen Dällikerstrasse ist analog der Wegführung des regionalen Richtplans abzubilden.

Stellungnahme: Wird berücksichtigt.
Der Radweg wird in der Richtplankarte gemäss dem regionalen Richtplan angepasst.

Empfehlung: [...] Es wird empfohlen, hinsichtlich des Genehmigungsverfahrens des kommunalen Verkehrsplans zu prüfen, ob die Linienführung der Schweiz Mobil Route 5 angepasst werden soll, falls sich die Verfahren „Teilrevision regionaler Richtplan“ und „Genehmigung kommunaler Verkehrsplan überschneiden bzw. angleichen würden.

Stellungnahme: Wird nicht berücksichtigt.
Im kommunalen Richtplan werden die Festsetzungen des regionalen Richtplanes übernommen. Deshalb wird diese Anpassung in den kommunalen Richtplan übernommen wenn der regionale Richtplan

mit dieser Änderung rechtskräftig inkraftgetreten ist.

Empfehlung: In Kap. 3.3 wird unter „Verknüpfung Wehntalerstrasse/Ostring“ einen à-Niveau-Knoten angestrebt. Es wird sicherzustellen sein, dass der öffentliche Verkehr auch in Zukunft möglichst behinderungsfrei zirkulieren kann.

Stellungnahme: Ist materiell berücksichtigt.
Im verkehrstechnischen Bericht zum Gesamterschliessungskonzept wird diese Problematik aufgegriffen und es wird schlüssig dargelegt, dass der öffentliche Verkehr durch dieses Vorhaben nicht behindert wird. Im Übrigen wurde diese Formulierungen vor kurzem (6. November 2019) mit Verfügung Nr. 0843/19 durch das kantonale Amt für Raumentwicklung genehmigt.

Empfehlung: Gemäss Kap. 4.1 gilt für das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs, dass jeder Ort des Siedlungsgebiets innerhalb von einem 400-Meter-Umkreis einer Haltestelle liegt. Hierzu empfehlen wir die Präzisierung, dass der Einzugsbereich von 400-Meter-Umkreis nur bei Buslinien zur Anwendung kommt. Bei Bahnhaltstellen beträgt der gesetzlich festgelegte Einzugsbereich 750 Meter.

Stellungnahme: Wird berücksichtigt.
Der Absatz wird im Richtplantext ergänzt.

Empfehlung: Zu Kap. 4.3: Im Kanton Zürich ist die Angebotsverordnung zur Beurteilung der Erschliessungspflicht massgebend. Die ÖV-Güteklassen gelten als Grössen in Zusammenhang mit der Beurteilung und Dimensionierung von Parkieranlagen. Wir empfehlen diesbezüglich den Richtplantext im Kap. 4.3 zu präzisieren.

Stellungnahme: Wird nicht berücksichtigt.
Die Angebotspflicht gemäss Kapitel 4.1 ist unbestritten. Der Kanton Zürich und die Gemeinde Regensdorf haben sich ambitionierte Modal-Split-Ziele gesetzt, um diese zu erreichen sind grosse Anstrengungen notwendig. Dies erfordert eine ansprechende ÖV-Erschliessungsqualität, welche mit der ÖV-Güteklasse abgebildet wird. Aufgrund dessen werden die Reduktionsfaktoren für Parkieranlagen bestimmt. Je höher die Güte der ÖV-Erschliessung ist, desto höher werden die Reduktionsfaktoren für Parkieranlagen. Im Übrigen wurde diese Formulierungen vor kurzem (6. November 2019) mit Verfügung Nr. 0843/19 durch das kantonale Amt für Raumentwicklung genehmigt