

# **Gemeinde Regensdorf Leitbild Verkehr 2030**

Präsentation an der Gemeindeversammlung

8. Dezember 2014

# Inhalte der Präsentation

- Vorgehen
- Hauptaussagen aus der Analyse
- Überblick über Extremszenarien
- Leitbild und Handlungsfelder
- Weiteres Vorgehen



# Warum ein Leitbild Verkehr?

Leitinstrument für räumliche und verkehrliche Fragestellungen bzw. strategische Grundlage auf angemessener Flughöhe für:

- Koordination und Priorisierung von Projekten in Bereichen Verkehr und Siedlung
- Grundlage für detailliertere Planungen
- Kommunikation mit der Bevölkerung (Behandlung von Anfragen)
- Abstimmung mit übergeordneten Planungen

# Leitbild Verkehr 2030 - Erarbeitungsschritte

## Grundlagen und Analyse

### «Sicht von Aussen» und «Sicht von Innen»

- Gemeinsame Sicht der Probleme und Herausforderungen der Beteiligten
- Die Ziel- und Interessenskonflikte sind benannt

## Szenarien und Festlegung einer Stossrichtung

### Entwickeln von drei «(Extrem-)szenarien» zur Bewältigung der künftigen Mobilitätsnachfrage

- Die Grundsätze der künftigen Mobilität sind definiert
- Es besteht ein Konsens über die Stossrichtung

## Leitbild

### Erarbeitung des Leitbilds

- Aussagen zur Gesamtmobilität und zu den einzelnen Verkehrsträgern
- Leitbild, Prioritäten und Zeithorizonte sind definiert und werden von allen Beteiligten gestützt

# Zusammenfassung Analyse (1)

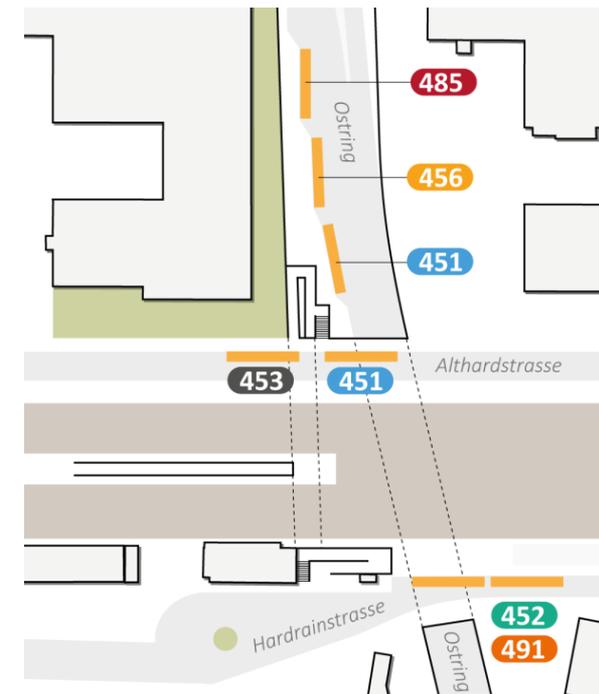
Die S-Bahn bildet das verkehrliche Rückgrat für die zukünftige Siedlungsentwicklung (weiterer Ausbau ist geplant).

Planungsspielraum für Siedlungsentwicklung ist vorhanden (Mischnutzungen Wohnen und Arbeiten anstreben).

Die Kapazitäten des Hauptstrassennetzes sind teilweise ausgeschöpft, zusätzliche Mobilität ist mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu bewältigen.

Verknüpfung von Bus und Bahn:

- schwierige Orientierung
- geringe Aufenthaltsqualität
- tw. Haltekanten nicht normgerecht



# Zusammenfassung Analyse (2)

Die Veloinfrastruktur ist insbesondere auf den Hauptachsen mangelhaft.

Es bestehen gute Voraussetzungen zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs (Topografie, Durchlässigkeit Siedlungsgebiete).

Die Hauptverkehrsachsen und die Bahnlinie weisen eine starke Trennwirkung auf. Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr fehlen häufig oder sind wenig attraktiv.

Die historischen Ortskerne sind aufgewertet – Weitere Wohnquartiere sind vom Verkehr zu schützen.



# Extremszenarien

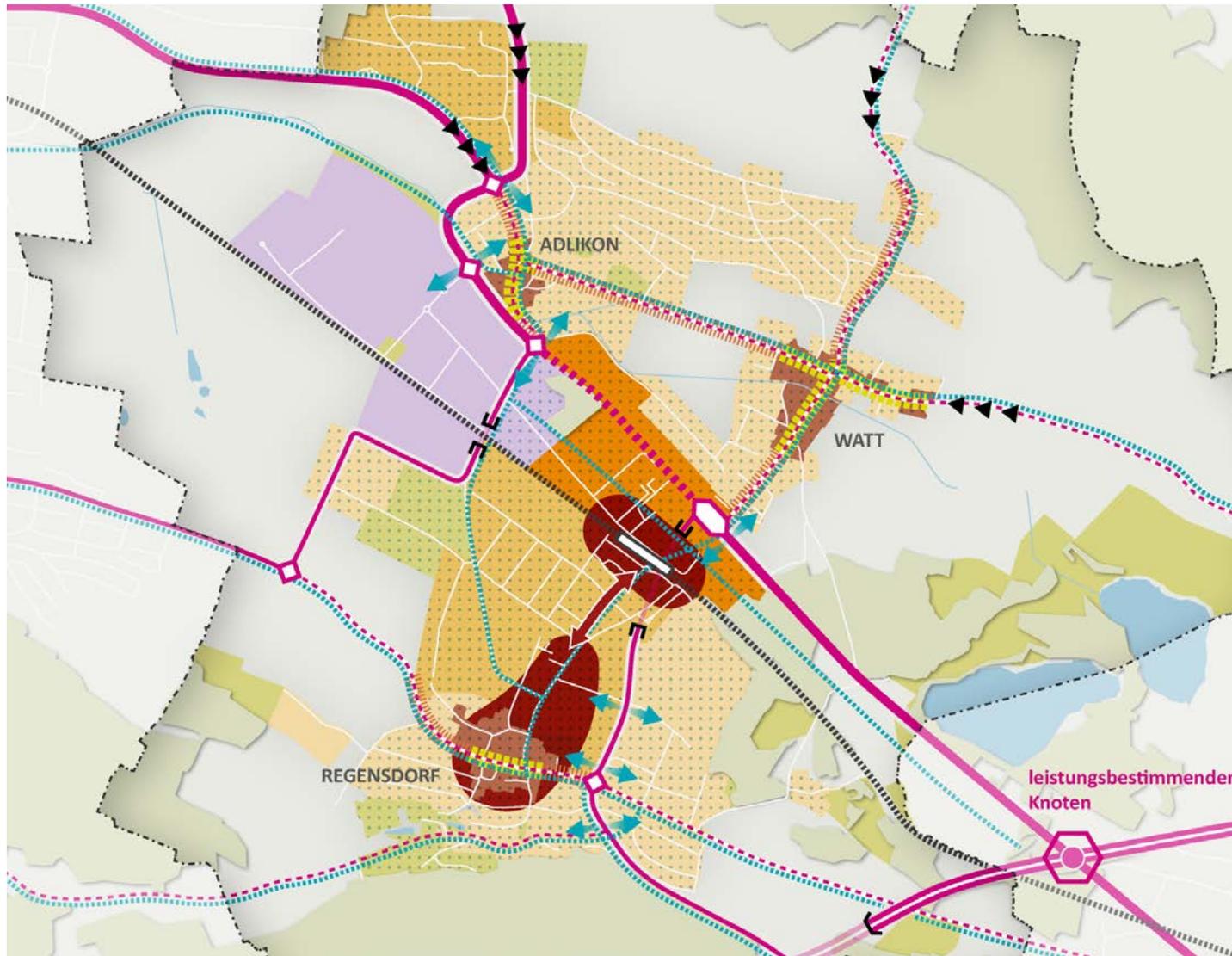
## 3 Extremszenarien

- Autogemeinde:  
Kapazitätserhöhung, nachfrageorientierte Planung bei motorisiertem Individualverkehr
- ÖV-Gemeinde:  
Ausrichtung auf S-Bahn und Entwicklung entlang Bushauptkorridoren
- Fuss- und Velogemeinde:  
Ort der kurzen Wege, Entwicklung wird ausgerichtet auf Fuss- und Veloverkehr

Beurteilung anhand von Zielen aus übergeordneten Grundlagen (Richtplan, Regio-ROK, Leitbild Gemeinde, Verkehrsplan)



# Leitbild



# Allgemeine Grundsätze

**Abstimmung von Siedlung und Mobilität**

**Nachhaltige Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung**

# Spezifische Grundsätze

## **Verkehrslenkung auf die Wehntalerstrasse**

Kapazitätsbestimmend stadteinwärts ist der Autobahnanschluss, entsprechende Begrenzung schon vor Regensdorf

## **Integrierte Wehntalerstrasse**

Gestaltung von Fassade zu Fassade, Abstimmung Bebauung - Strassenraum, Querungen erleichtern, Innerortscharakter erzielen

## **Verkehrsberuhigung in Quartieren**

Erhöhung des Durchfahrtswiderstands für MIV zur Aufwertung der Quartierzentren, Schaffung von Durchlässigkeit für den Fussverkehr

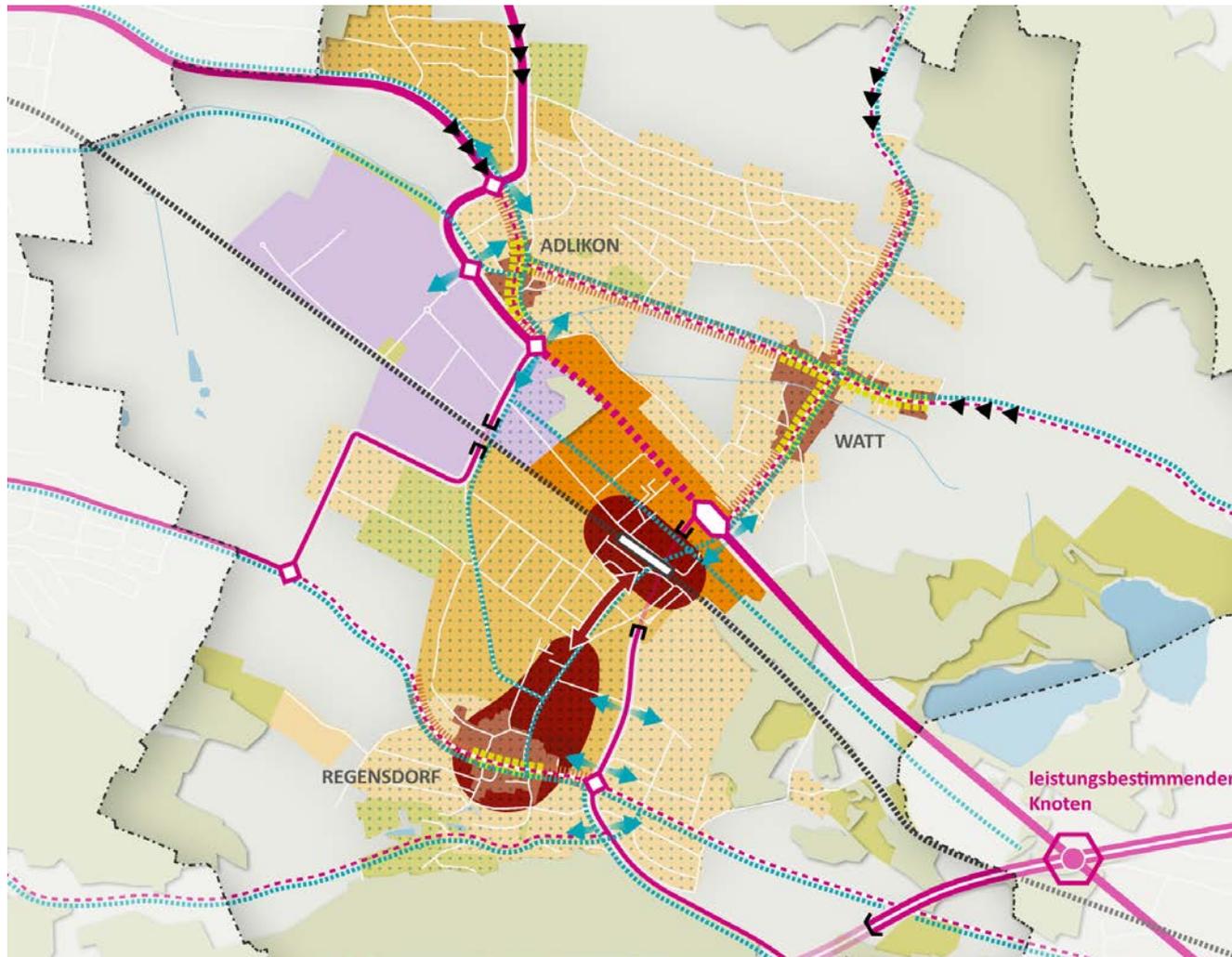
## **Zentrum stärken, Vernetzung der Ortsteile**

Verbindung Bahnhof - Zentrum stärken, Ortsteile Regensdorf, Adlikon und Watt vernetzen  
Zweistufiges Veloverkehrsnetz (Schnell- und Freizeitrouten)

## **Etablieren des Bahnhofs als Mobilitätsdrehscheibe**

Verknüpfung Bus-Bahn, Integration der angrenzenden Bebauung, attraktive Velo- und Fussverkehrsanlagen

# Handlungsfeld 1: Regionale Verkehrssteuerung inklusive flankierender Massnahmen



# Handlungsfeld 1: Regionale Verkehrssteuerung inklusive flankierender Massnahmen

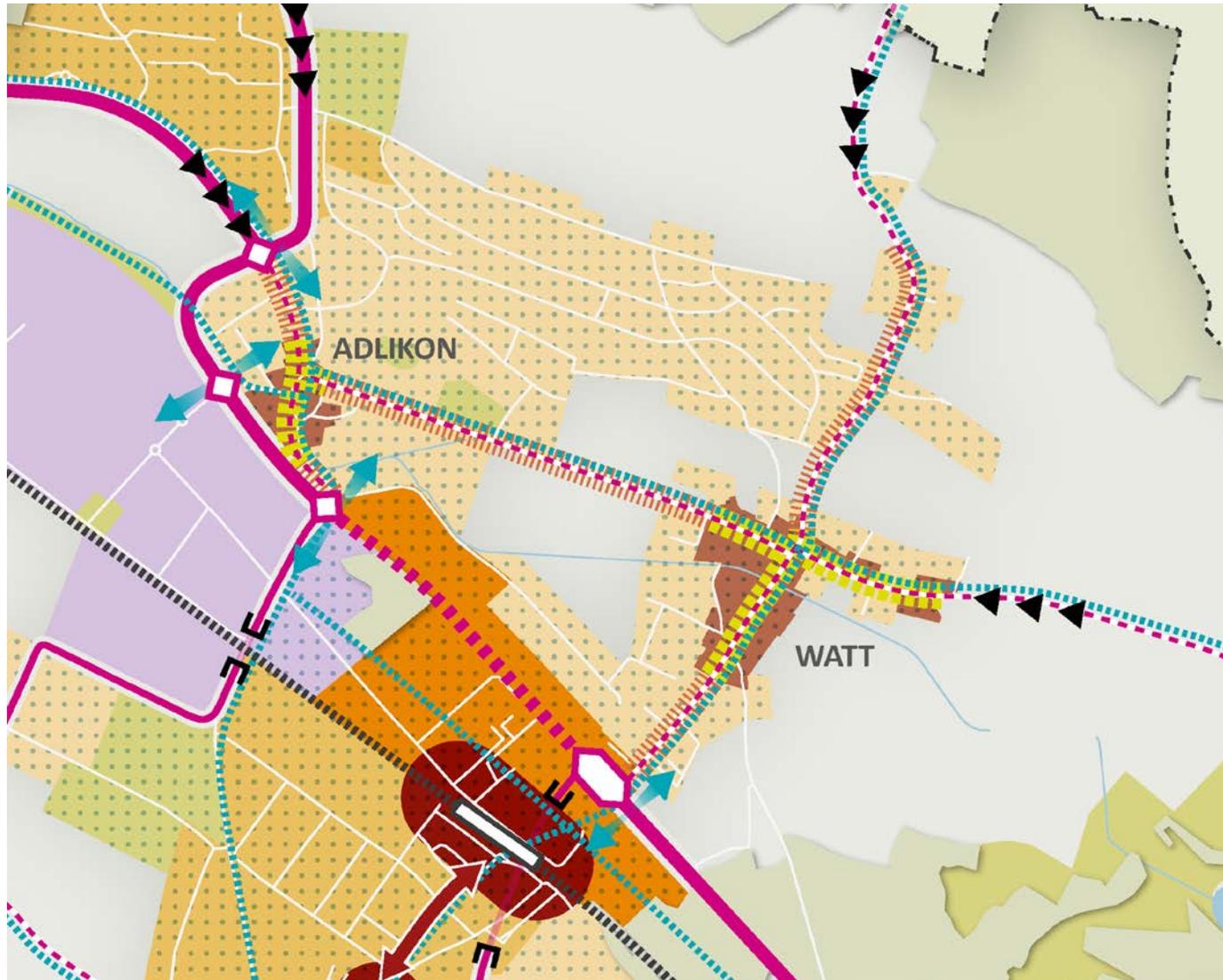
Muhlernstrasse, Köniz



Ortsdurchfahrt Birmensdorf



# Handlungsfeld 2: Wehntalerstrasse



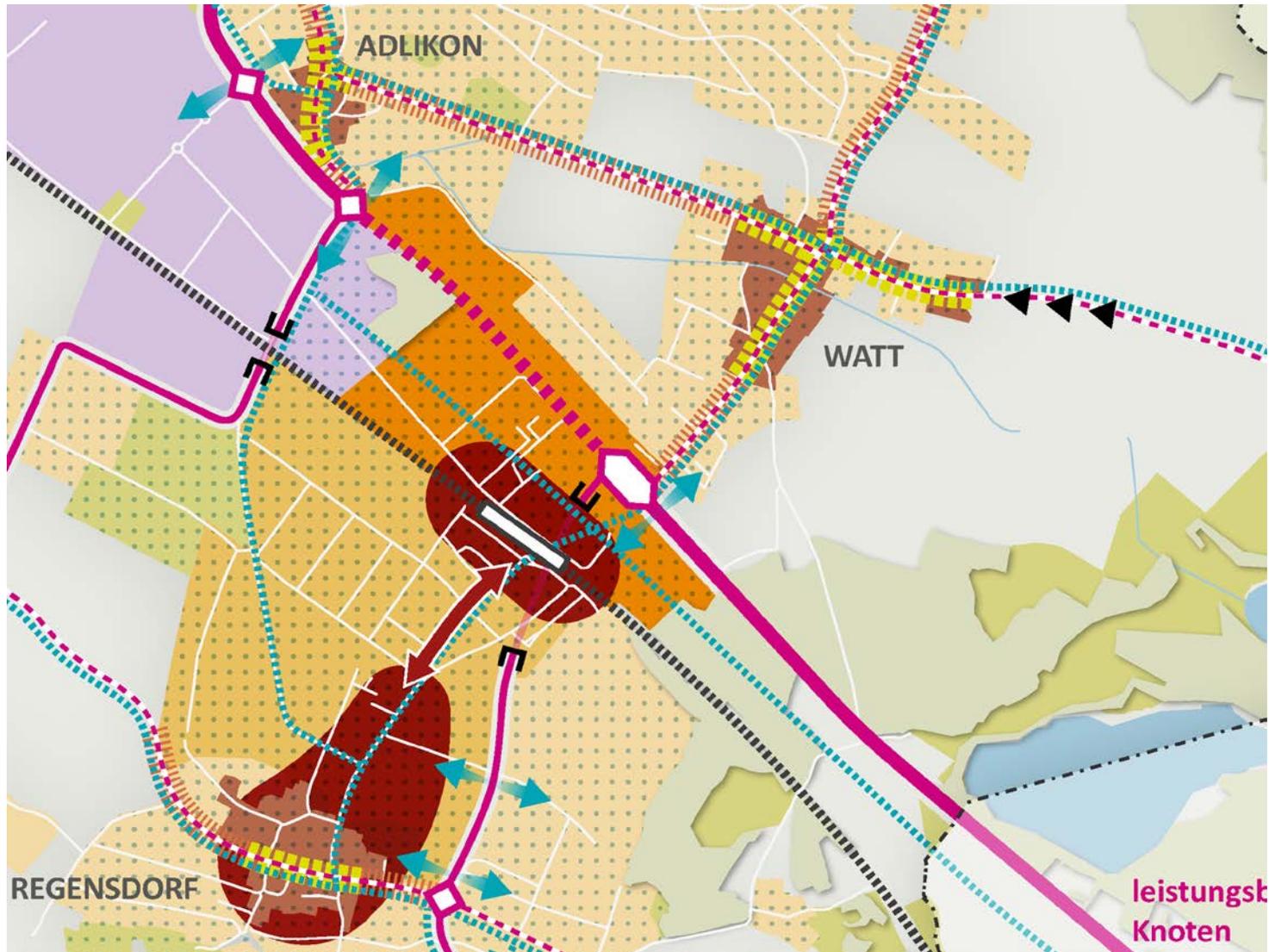
# Handlungsfeld 2: Wehntalerstrasse

Pfingstweidstrasse, Zürich



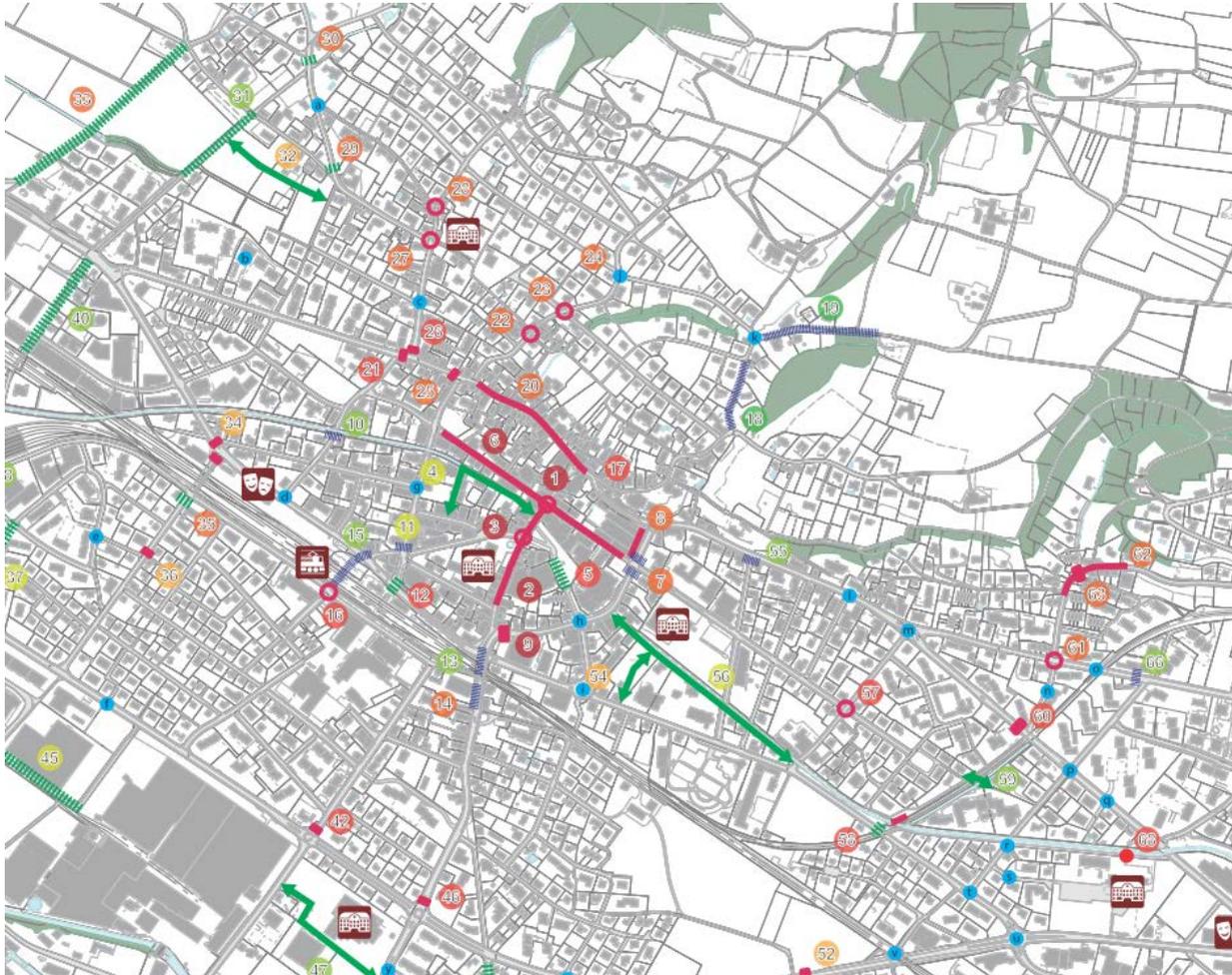
Quelle: [www.pixxpower.ch](http://www.pixxpower.ch)

# Handlungsfeld 3: Verkehrsberuhigung in den Quartieren

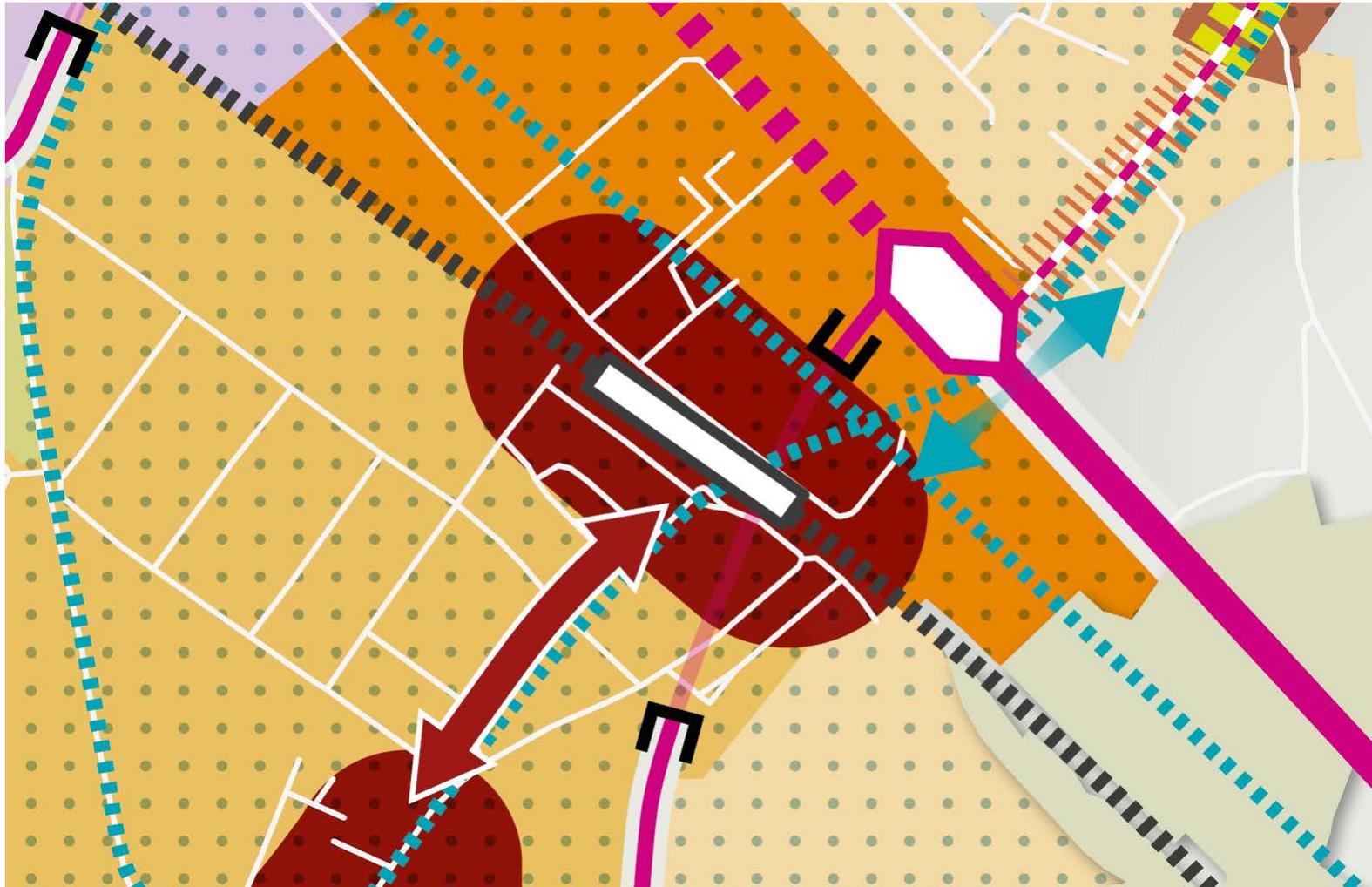


# Handlungsfeld 4: Fuss- und Veloverkehr

## Fuss- und Veloverkehrskonzept, Weinfelden



# Handlungsfeld 5: öV-Drehschreibe Bahnhof Regensburg

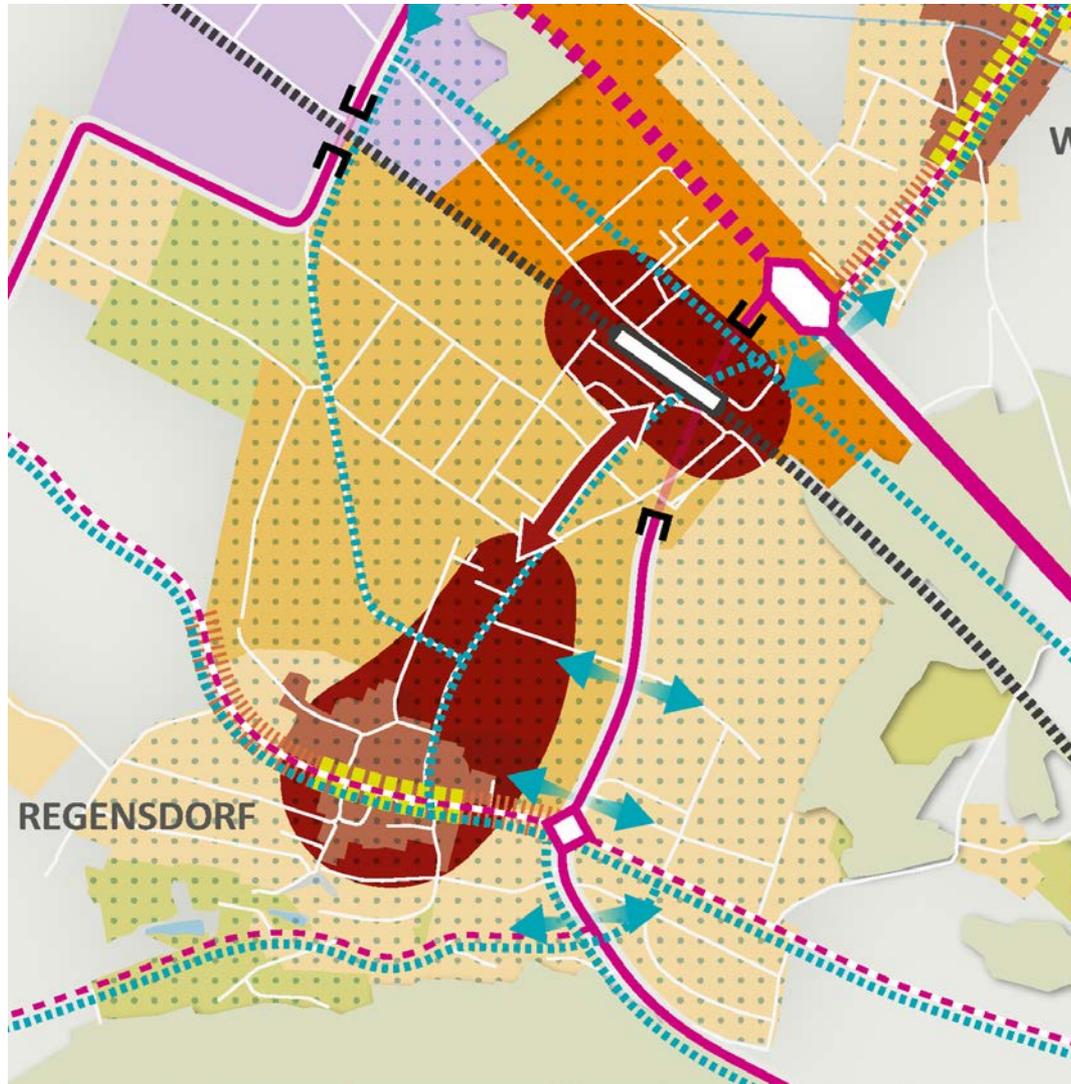


# Handlungsfeld 5: öV-Drehschreibe Bahnhof Regensdorf

## Bahnhof Baden



# Handlungsfeld 6: Parkierung und Mobilitätsmanagement



# Handlungsfeld 6: Parkierung und Mobilitätsmanagement

## Sihlcity



Quelle: [www.sihlcity.ch](http://www.sihlcity.ch)

# Weiteres Vorgehen

- Verkehr lenken / Ausbau Wehntalerstrasse
- Übergeordneten Verkehr kanalisieren
- Quartiere beruhigen (Schleichverkehr verhindern)
- Fuss- / Veloverkehr in das Konzept einbinden

Die betroffene Bevölkerung wird bei der Ausarbeitung der einzelnen Projekte einbezogen.

# Besten Dank für die Aufmerksamkeit!

