

# WIR STIMMEN AB 27. SEPT. 2020

**RAHMENKREDIT VON 95 MILLIONEN FRANKEN  
FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTUREN**

## **An die Stimmberechtigten**

Wir laden Sie ein, die Vorlage zu prüfen und darüber brieflich oder an der Urne abzustimmen.

Regensdorf, 23. Juni 2020

## **Gemeinderat Regensdorf**

Max Walter, Gemeindepräsident  
Stefan Pfyl, Gemeindegeschreiber

## **VORLAGE**

**Bewilligung eines Rahmenkredits von Fr. 95 000 000.– inkl. MwSt. für Verkehrsinfrastrukturen zur Erschliessung des Entwicklungsgebiets Bahnhof Nord.**

## **ANTRAG**

1. Für die Planung und den Bau der erforderlichen Verkehrsinfrastrukturen im Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord wird ein Rahmenkredit von Fr. 95 000 000.– bewilligt.
2. Über die Aufteilung des Rahmenkredits in Objektkredite entscheidet der Gemeinderat.
3. Die Kredite gehen zulasten der Investitionsrechnung.

Die Kreditsumme erhöht oder vermindert sich um die Kosten, die durch die Veränderung des Schweizer Baupreisindex, Region Zürich, Tiefbau, zwischen der Preisbasis April 2020 und der Ausführung entstehen.



Regensdorf entwickelt sich. Mit dem Rahmenkredit werden die Voraussetzungen geschaffen, damit das Gebiet Bahnhof Nord zu einem lebendigen und anziehenden Teil der Gemeinde und der gesamten Region werden kann.

Quelle: Studio Märkli für Pensimo Management AG



## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Am 7. Dezember 2015 beschloss die Gemeindeversammlung Regensdorf die Umzonung des Gebiets Bahnhof Nord. Aus der ehemaligen Industriezone Bahnhof Nord wurde so eine Zentrumszone, in der moderner Wohnraum und neue Gewerbeflächen entstehen können. Damit ebnete die Gemeindeversammlung den Weg, das ehemalige Industriegebiet in einen attraktiven Teil der Gemeinde Regensdorf zu verwandeln und zu einem zentralen Drehpunkt der Region weiterzuentwickeln.

Da die aktuellen Verkehrsinfrastrukturen für das zusätzliche Verkehrswachstum nicht ausreichen, hat die Gemeinde Regensdorf in gemeinsamer Zusammenarbeit mit dem kantonalen Amt für Verkehr ein Gesamterschliessungskonzept Bahnhof Nord erarbeitet. Dieses Konzept ist die Grundlage für die nachhaltige Transformation des Gebiets und berücksichtigt gleichberechtigt sämtliche Verkehrsteilnehmer: den öffentlichen Verkehr, den individuellen motorisierten Verkehr und auch den Velo- und Fussverkehr.

Für die infrastrukturelle Erschliessung des Gebiets ist ein Rahmenkredit von Fr. 95 000 000.– geplant. Dieser dient der Umsetzung des Gesamterschliessungskonzepts Bahnhof Nord. Der Rahmenkredit wird keinen Einfluss auf den Steuerfuss der Gemeinde haben.

Die Gemeinde Regensdorf hält mit dem Gesamterschliessungskonzept Bahnhof Nord eine einmalige Möglichkeit in der Hand, eine zeitgemässe und zukunftsstaugliche Verkehrsinfrastruktur zu schaffen – ohne dafür in grösserem Umfang auf Gemeindegeld zurückgreifen zu müssen. Diese Chance eröffnet sich einerseits dank der Aufnahme der Gemeinde ins Agglomerationsprogramm 4 Zürich/Glattal (2024–28) durch den Kanton, andererseits aufgrund der gleichzeitig durch die SBB geplanten Ausbauten des Bahnhofs Regensdorf-Watt.

Im Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord entsteht Wohn- und Gewerberaum für mindestens 6500 Personen. Damit wird das Schaffen neuer Arbeitsplätze und Lebensräume in der Region gefördert. Gleichzeitig wird der historische Teil der Gemeinde vom Baudruck und der zunehmenden Verdichtung entlastet. Eine wertvolle Möglichkeit, Bestehendes zu schützen und gleichzeitig die Zukunft von Regensdorf aktiv mitzugestalten. Das Gesamterschliessungskonzept sorgt dafür, dass das Verkehrssystem in und um Regensdorf trotz dieses Wachstums auch in Zukunft funktionieren wird.

### Abstimmungsfrage

Wollen Sie die folgende Vorlage annehmen?  
Bewilligung eines Rahmenkredits von Fr. 95 000 000.– inkl. MwSt. für Verkehrsinfrastrukturen zur Erschliessung des Entwicklungsgebiets Bahnhof Nord

### Empfehlung des Gemeinderats

Der Gemeinderat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Vorlage anzunehmen.

## WEISUNG

### AUSGANGSLAGE

Die Gemeindeversammlung Regensdorf hat am 7. Dezember 2015 die Umzonung des Gebiets «Bahnhof Nord» von einer Industriezone in eine Zentrumszone festgesetzt. Diese Änderung trat nach erfolgter Genehmigung durch den Kanton am 17. Juni 2017 in Kraft.

Mit seinen rund 21 Hektaren ist das Gebiet Bahnhof Nord eines der grössten Entwicklungsgebiete im Kanton Zürich und bietet Platz für mindestens 6500 Einwohnerinnen und Einwohner sowie Arbeitsplätze. Der Wohnanteil wird zwischen 25 und 75% liegen.

Bereits heute ist das Verkehrssystem während der Stosszeiten in und um die Gemeinde Regensdorf ausgelastet, teilweise sogar überlastet. Mit dem Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Regensdorf (von der Gemeindeversammlung am 19. März 2018 zustimmend zur Kenntnis genommen) sowie dem Verkehrsrichtplan (von der Gemeindeversammlung am 19. März 2018 festgesetzt) liegt eine Strategie vor, wie die Mobilität in der Gemeinde weiterhin sichergestellt werden kann.

Da die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen momentan offensichtlich für das zusätzliche Verkehrsaufkommen unzureichend sind, hat die Gemeinde Regensdorf gemeinsam mit dem kantonalen Amt für Verkehr ein Gesamterschliessungskonzept Bahnhof Nord erarbeitet. Damit der durch das Entwicklungsgebiet verursachte Verkehr in Zukunft bewältigt werden kann, berücksichtigt das Gesamterschliessungskonzept alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt. Für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Fuss- und Veloverkehr (FVV) wurden individuelle Lösungen erarbeitet.

### ZIELSETZUNGEN DES GESAMTERSCHLIESSUNGSKONZEPTS BAHNHOF NORD

Mit dem Gesamterschliessungskonzept Bahnhof Nord werden folgende übergeordnete Ziele verfolgt:

#### ÖV-Anteil von 60%

Der Bahnhof Regensdorf-Watt stellt die Haupterschliessung des Entwicklungsgebiets dar und wird zu einem bedeutenden Umsteigepunkt der Region ausgebaut. Voraussetzung für einen attraktiven öffentlichen Verkehr sind eine hohe ÖV-Betriebsstabilität, attraktive Zugänge und direkte Verbindungen zwischen den Haltestellen.

#### Leistungsfähige Erschliessung des motorisierten Individualverkehrs

Die heute bestehenden Engpässe werden sorgfältig beseitigt. Die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes wird dank der geplanten Anpassungen der Verkehrserschliessung in keiner Weise beeinträchtigt.

#### Hohe Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr

Die autofreie Furtalpromenade ist das Rückgrat für den Fuss- und Veloverkehr und ein zentraler öffentlicher Raum. Die Promenade verbindet die beiden Wäldchen Hardhölzli und Schlatt und schafft eine direkte Anbindung an die umliegenden Naherholungsgebiete. Für den gesamten Distrikt sind qualitativ hochwertige Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen wie etwa Wege und Veloabstellanlagen geplant.

#### Attraktive Strassenräume

Mit einem späteren Rückbau der Ostringbrücke wird der Ostring an die Wehntalerstrasse angebunden. Die städtebauliche Situation wird damit weiter verbessert. Gleichzeitig wird auf diese Weise die Engstelle an der Wehntalerstrasse unter der Brücke beseitigt.

### DAS ZUKÜNFTIGE VERKEHRS-AUFKOMMEN

Aufgrund der Leistungsgrenze der Knoten im Einzugsgebiet kann zukünftig in Spitzenzeiten ein Fahrtenaufkommen (Quell- und Zielverkehr) von rund 1400 Autofahrten bewältigt werden. Da in der Übergangsphase mehr Fahrten generiert werden, ist die Anzahl der Fahrten im Endzustand mit 1175 nur leicht über dem heutigen Niveau. Diese Fahrten werden gemäss der zulässigen Baumasse auf die Baufelder verteilt. Die Einhaltung wird über ein Fahrtenmodell für die Hauptverkehrszeiten sichergestellt. So ist gewährleistet, dass die Wehntalerstrasse ihre überkommunale Funktion für das Furttal auch während der Übergangsphase beibehält.

### WAS DAS GESAMTERSCHLIESSUNGSKONZEPT NICHT VERFOLGT

Das Gesamterschliessungskonzept dient nicht dem Ziel, das Strassennetz auf ein maximales zukünftiges Verkehrsaufkommen aus dem Gebiet Bahnhof Nord auszurichten. Vielmehr wird auf der Basis einer realistischen Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur das maximal zulässige Verkehrsaufkommen bestimmt. Dabei soll weder die Mobilität noch die Nutzung im Entwicklungsgebiet eingeschränkt werden.

## PROJEKT BESCHRIEB

### ÖFFENTLICHER VERKEHR

Das Ziel von 60% ÖV-Anteil ist ambitioniert. Doch Erfahrungen mit bereits realisierten Gebietsentwicklungen im Kanton Zürich zeigen deutlich: Immer mehr Haushalte verzichten auf ein eigenes Auto, wenn sie in einem durchmischten und attraktiven Umfeld mit guter ÖV-Erschliessung leben und sie unmittelbaren Zugang haben zu vielfältigen Dienstleistungsangeboten für den täglichen Bedarf.

Das Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord liegt im unmittelbaren Einzugsgebiet des Bahnhofs Regensdorf-Watt. Dieser wird halbstündlich von der S6 (Uetikon – Baden) bedient. In der Hauptverkehrszeit wird das Angebot mit der halbstündlichen S21 (Zürich HB – Regensdorf-Watt) ergänzt. Spätestens ab 2035 verkehren die S-Bahnen ganztags im 15-Minuten-Takt. Die langfristige Angebotsplanung sieht zudem den Einsatz von 300 Meter langen S-Bahn-Kompositionen vor. Dafür muss das heutige Mittelperron verlängert und aus Kapazitätsgründen verbreitert werden. Die Perronverlängerung wird mit einem weiteren Perronzugang auf Höhe Ostring kombiniert.

Die Gemeinde Regensdorf hat 2016 im *Masterplan* ÖV gezeigt, dass die bisherige Aufteilung der Bushaltestellen auf drei Standorte auch längerfristig die optimale Lösung darstellt. Die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und S-Bahn dominieren. Die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Buslinien am Bahnhof Regensdorf-Watt sind von untergeordneter Bedeutung. Im Norden können sechs Busse parallel entlang des Ostrings und vier weitere entlang der Althardstrasse halten. Im Süden bieten die Überdeckung Ostring und das angrenzende Grundstück Platz für drei weitere Haltestellen. Mittels ÖV-Priorisierung wird eine hohe Betriebsstabilität erreicht.

Das Busangebot wird folgendermassen aufgebaut:

- Ostring (Bushof Nord):  
Durchmesserlinien von Watt via Bahnhof ins Zentrum von Regensdorf und nach Zürich
- Bushof Althardstrasse:  
Radiallinien vom Industriegebiet Nord und Adlikon/Dielsdorf zum Bahnhof Regensdorf-Watt
- Ostringüberdeckung (Bushof Süd):  
Radiallinien von Süden zum Bahnhof, Durchmesserlinie von Hüttikon via Bahnhof Regensdorf-Watt nach Zürich

**MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR**

Bereits heute stösst das bestehende Strassennetz während der Stosszeiten an seine Kapazitätsgrenzen. Durch die zukünftige Entwicklung der Gemeinde wird der Verkehr in und aus dem Gebiet Bahnhof Nord zunehmen. Im Rahmen des Gesamterschlussungskonzepts wurde untersucht, wie der Verkehr nördlich des Bahntrassees in Zukunft geführt und das Entwicklungsgebiet erschlossen werden soll, ohne die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes zu beeinträchtigen.

Die Hauptverkehrsachse ist die Wehntalerstrasse. Aufgrund der autofreien Furttalpromenade ist für die Baufelder eine Erschliessung ab Wehntalerstrasse und Althardstrasse vorgesehen. Von Westen erfolgt die Zufahrt über den bestehenden Knoten zwischen Adlikerstrasse und Althardstrasse, von Osten über die neu zu erstellende Spange Althardstrasse. Ohne weitere Massnahmen kann der Knoten zwischen Wehntalerstrasse, Neuer Wehntalerstrasse und Adlikerstrasse das Verkehrsaufkommen nicht bewältigen. Erst mit der Realisierung der Spange Trockenloostrasse ist die angestrebte Entwicklung im Gebiet Bahnhof Nord möglich. In einem späteren Schritt kann durch den Rückbau der Ostringbrücke die städtebauliche Situation verbessert und die Engstelle auf der Wehntalerstrasse behoben werden. Dabei wird der Knoten bei Wehntalerstrasse und Ostring zu einem dreiarmligen T-Knoten umgebaut.

**FUSS- UND VELOVERKEHR**

Zur Stärkung der urbanen Mobilität ist ein attraktives Verkehrsnetz für den Fuss- und Veloverkehr zentral. Zufussgehende und Velofahrende sollen direkt und sicher aus den Wohngebieten und dem Entwicklungsgebiet zum Bahnhof und ins Zentrum gelangen. Im Rahmen der Entwicklungsplanung ist die Durchlässigkeit der Baufelder zu gewährleisten. Die Zugänglichkeit des Bahnhofs wird dank der neuen Personenunterführung mit direktem Zugang zu den Perrons verbessert.

Mit dem kantonalen Velonetzplan liegt ein ausgezeichnetes Velowegkonzept für Regensdorf vor. Von besonderer Bedeutung ist dessen Verknüpfung mit dem Bahnhof und dem Entwicklungsgebiet. Rund um den Bahnhof Regensdorf-Watt werden rund 2000 Veloabstellplätze benötigt, da immer mehr Pendelnde mit dem Velo zum Bahnhof fahren, um auf den ÖV umzusteigen. Eine neue Velostation im Bereich des Ostrings soll Platz für 1000 Veloabstellplätze bieten. Im Süden entstehen im Rahmen des Projekts Ostringüberdeckung Süd 120 Abstellplätze. Durch die privaten Bauvorhaben sind weitere, mehrere Hundert Veloabstellplätze auf der nördlichen Seite zu erstellen.

**EINZELPROJEKTE**

**KERNMASSNAHMEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR**

**Bushof Süd**

Auf einer Überdeckung des Ostrings werden die Haltestellen aller Buslinien angeordnet, die auf der südlichen Seite des Bahnhofs verkehren (heute Linien 452 und 491). Es bestehen Reserven für einen zukünftigen Ausbau des Busnetzes. Die Massnahmen kosten nach heutigem Wissensstand ca. 9 Millionen Franken.

**Bushof Nord**

Auf dem Ostring werden neu in beide Richtungen je drei Halteketten für Busse angeordnet. Diese dienen allen Buslinien, welche das SBB-Trasse querren müssen (heute Linien 451 und 485). Diese Massnahme verursacht nach heutigem Wissensstand Kosten von gut 17 Millionen Franken.

**Bushof Althard und Bushaltestelle Althardstrasse**

Auf der Brücke über den Ostring werden vier Halteketten für diejenigen Buslinien angeordnet, die nur auf der nördlichen Seite des Bahnhofs verkehren (heute Linien 453, 454 und 456). Zudem wird die heute unbefriedigende Bushaltestelle Althard, die direkt an der östlichen Personenunterführung mit Perronzugang liegt, attraktiver gestaltet. Diese Massnahme kostet knapp 4,5 Millionen Franken.

**Busspuren Althardstrasse**

Mittelfristig zeichnen sich an der Kreuzung Althard-/Adlikerstrasse während der Hauptverkehrszeiten Rückstaus auf beiden Ästen der Althardstrasse ab. Diese können die Fahrplanstabilität der Buslinien beeinträchtigen und damit die Anschlüsse an die S-Bahnen gefährden. Deshalb sollen auf der Althardstrasse beidseitig Busspuren angeordnet werden. Hier ist mit Kosten von einer halben Million Franken zu rechnen.

**Neue Personenunterführung Bahnhof/Bushöfe**

Damit attraktive und sichere Umsteigebeziehungen zwischen den Bushöfen und der S-Bahn ermöglicht werden, ist eine zweite Personenunterführung beim Bahnhof östlich des Ostrings notwendig. Die Kosten für diese Personenunterführung werden mit ca. 15 Millionen Franken veranschlagt.

Die voraussichtlichen Kosten für die ÖV-Massnahmen belaufen sich auf rund 46 Millionen Franken und können der Tabelle 1 entnommen werden.

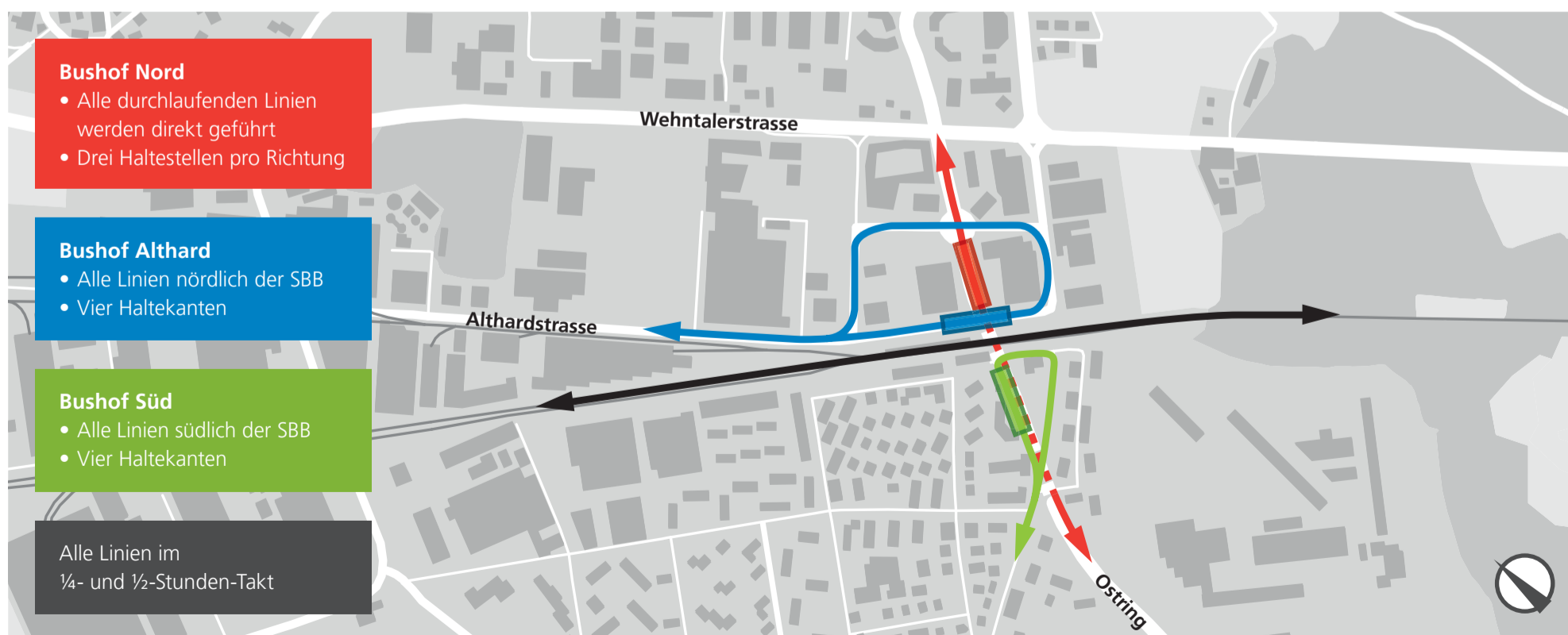
**FUSS- UND VELOVERKEHR**

**Velostation**

Um die genannten Ziele – ein ÖV-Anteil von 60% und der Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs im Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord – zu erreichen, muss der Zugang zum Bahnhof Regensdorf-Watt auch für den Veloverkehr attraktiver gestaltet werden. Dazu gehören sichere und attraktive Abstellmöglichkeiten für Velos. Es ist geplant, für 800 bis 1000 Velos unter der Althardstrasse eine Velostation zu erstellen, die für den Veloverkehr von der noch anzupassenden Personenunterführung Watterstrasse und der neuen Personenunterführung östlich des Ostrings zugänglich ist. Die Unterführung Watterstrasse wird so von einer Personen- zu einer reinen Velounterführung. Zudem verfügt die neue Velostation über einen direkten Zugang zur neuen Personenunterführung am Bahnhof mit einer direkten Verbindung zu allen drei Bushöfen und zur S-Bahn. Diese Velostation wird nach heutigem Wissensstand rund 10 Millionen Franken kosten.

**Tabelle 1: Voraussichtliche Kosten Massnahmen ÖV**

Bushof Süd	Fr. 9 000 000
Bushof Nord	Fr. 17 100 000
Bushof Althardstrasse	Fr. 4 300 000
Busspuren Althardstrasse	Fr. 600 000
Neue Personenunterführung Bahnhof/Bushöfe	Fr. 15 000 000
<b>Total Massnahmen ÖV</b>	<b>Fr. 46 000 000</b>



60% des Verkehrs sollen über den öffentlichen Verkehr erfolgen – ein ambitioniertes Ziel, wofür die richtigen Massnahmen gefunden wurden.

Quelle: ewp AG



**Tabelle 2: Voraussichtliche Kosten Massnahmen Fuss- und Veloverkehr**

Velostationen	Fr. 10 000 000
Anpassung Velounterführung Watterstrasse	Fr. 2 000 000
Rad-/Fussweg Hardhölzli	Fr. 300 000
Rad-/Fussweg Schlattholz	Fr. 400 000
<b>Total Massnahmen FVV</b>	<b>Fr. 12 700 000</b>



Das Massnahmenkonzept sieht vor, attraktive Infrastrukturen für Fuss- und Veloverkehr zu schaffen. *Quelle: ewp AG*

**Anpassung Velounterführung Watterstrasse**

Die bestehende Personenunterführung unter der SBB-Linie zwischen Watter- und Althardstrasse soll zu einer reinen Velounterführung werden. Dafür sind die beiden Rampen anzupassen. Mit dieser verbesserten Velounterführung wird einerseits eine attraktive Nord-Süd-Querung der Gleise für den Veloverkehr geschaffen, andererseits ermöglicht sie aber auch eine gute Anbindung der geplanten Velostation für das ganze Gemeindegebiet. Diese Anpassungen werden mit rund 2 Millionen Franken veranschlagt.

**Rad- und Fussweg Hardhölzli**

Ein Rad- und Fussweg durchs Hardhölzli verlängert die Furttalpromenade in östlicher Richtung bis zur Adlikerstrasse. Mit der Personenunterführung Adlikerstrasse

unter der Wehntalerstrasse hindurch kann eine attraktive, weitgehend kreuzungsfreie Veloverbindung von Buchs über die Sonnhalde und Adlikon bis zum Bahnhof geschaffen werden. Die Kosten für diese Massnahme liegen unter einer halben Million Franken.

**Rad- und Gehweg Schlattholz**

Der Rad- und Gehweg Schlattholz verlängert die Furttalpromenade in westlicher Richtung bis zum bestehenden Schlattring. Damit entsteht im Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord eine sichere und attraktive Veloverbindung ins Erholungsgebiet Katzensee und weiter bis nach Zürich. Auch hier liegen die erwarteten Kosten unter einer halben Million Franken.

Die voraussichtlichen Kosten für die Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen belaufen sich auf knapp 13 Millionen Franken und können der Tabelle 2 entnommen werden.

**MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR**

**Spange Althard**

Als Voraussetzung für die Realisierung der Furttalpromenade, welche die heutige Althardstrasse zwischen den Gleisen und der Wehntalerstrasse unterbricht, ist eine neue Verbindung von der Althardstrasse zur Wehntalerstrasse geplant, mit der auch die Baufelder entlang der SBB-Linie östlich des Ostring erschlossen werden. Diese neue Strasse wird gut 5 Millionen Franken kosten.

**Spange Trockenloo**

Mit dem zusätzlichen Verkehr aus dem Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord würde der Knoten zwischen der Adliker-, der Wehntaler- und der Neuen Wehntalerstrasse während der Hauptverkehrszeiten stark überlastet und die Furttalpromenade könnte nicht durchgehend realisiert werden, da die Feldstrasse weiterhin für den motorisierten Individualverkehr (MIV) benötigt wird. Dieses Problem kann mit zwei Massnahmen gelöst werden: einerseits durch die Reduktion des Knotens und das Kappen der direkten MIV-Verbindung zum Ortskern Adlikon und andererseits durch die Schaffung einer neuen Verbindung zwischen Trockenloostrasse und Wehntalerstrasse. Die Kosten werden mit knapp 6,5 Millionen Franken veranschlagt.

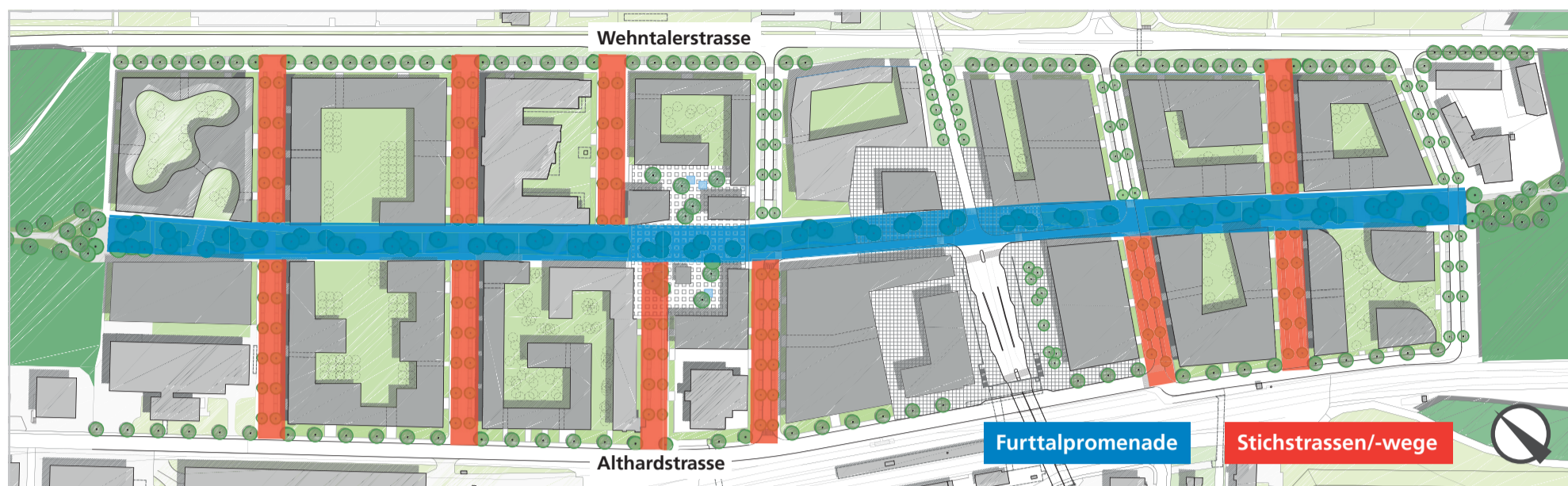
**Tabelle 3: Voraussichtliche Kosten Massnahmen Motorisierter Individualverkehr**

Spange Althard	Fr. 5 200 000
Spange Trockenloo	Fr. 6 400 000
Anpassungen Wehntalerstrasse	Fr. 8 000 000
Abbruch Ostringbrücke	Fr. 5 600 000
Stichstrasse Neuhard	Fr. 1 100 000
Stichstrasse Althard	Fr. 1 200 000
<b>Total Massnahmen MIV</b>	<b>Fr. 27 500 000</b>



Hauptverkehrsachse des motorisierten Individualverkehrs wird die Wehntalerstrasse sein. Dank der neuen Spangen Althard- und Trockenloostrasse wird das Strassennetz in und um Regensdorf den motorisierten Verkehr auch in Zukunft problemlos bewältigen können. *Quelle: ewp AG*





Das neue Herzstück der Region Bahnhof Nord: die Furttalpromenade. Dank der Beiträge der Grundeigentümer entsteht ein moderner Lebensraum in der Gemeinde Regensdorf.

### Anpassungen Wehntalerstrasse

Die Wehntalerstrasse muss auf der ganzen Länge zwischen dem Schlattholz und dem Hardhölzli angepasst werden. Trotz der erforderlichen MIV-Spuren soll die Wehntalerstrasse für den Fussverkehr durchlässiger werden. Es sind deshalb verschiedene durch Lichtsignalanlagen gesicherte Fussgängerübergänge geplant. Die Kosten dafür sind stark von der weiteren Projektierung des Kantons und der privaten Grundeigentümer abhängig. Das Projekt läuft unter der Federführung des Kantons. Der Gemeindebeitrag dürfte sich auf maximal 8 Millionen Franken belaufen.

### Abbruch Ostringbrücke

Die bestehende Brücke über den Ostring hat zwei starke Nachteile: Einerseits verhindert sie mit ihren nahe beieinanderstehenden Widerlagern die nötigen Anpassungen der Wehntalerstrasse, mit ihren Rampen (Dammschüttung) stellt sie andererseits aber auch einen störenden städtebaulichen Makel für die Umgebung dar. Die Brücke soll deshalb mittelfristig abgebrochen werden und durch die entsprechenden Umgestaltungen an den Kreuzungen Ostring/Wehntalerstrasse und Dorf-/Wehntalerstrasse kompensiert werden. Dafür werden Kosten von gut 5,5 Millionen Franken veranschlagt.

### Stichstrassen Neuhard und Althard

Sowohl die Neuhard- als auch die Althardstrasse zwischen der Wehntalerstrasse und der Feldstrasse, die zukünftige Furttalpromenade, müssen aufgrund des städtebaulichen Konzepts für das Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord durch die Gemeinde zu attraktiven Stichstrassen mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet werden, wie dies im Entwicklungsvertrag Bahnhof Nord vereinbart wurde. Für jede dieser Strassenabschnitte ist mit Kosten von je gut einer Million Franken zu rechnen.

Die voraussichtlichen Kosten für die MIV-Massnahmen belaufen sich auf gut 27 Millionen Franken und können der Tabelle 3 entnommen werden.

### LEISTUNGEN DER GRUNDEIGENTÜMER IM GEBIET BAHNHOF NORD

Neben der Gemeinde Regensdorf leisten aufgrund des Entwicklungsvertrags Bahnhof Nord auch die privaten Grundeigentümer wesentliche Beiträge zur Erschliessung des Gebiets. Die Grundeigentümer müssen auf ihre Kosten die gesamte Furttalpromenade gemäss Aussenraum-Richtprojekt der Gemeinde erstellen und der Gemeinde abtreten, ebenso alle Stichstrassen ausser den nördlichen Abschnitten der Althard- und Neuhardstrasse. Damit ist gewährleistet, dass ein attraktiver, für den Fuss- und Veloverkehr durchlässiger Aussenraum entsteht. Über das ganze Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord ist für die Furttalpromenade und die privat zu erstellenden Stichstrassen ein Wert von rund 13 Millionen Franken einzusetzen.

Darüber hinaus haben sich die Grundeigentümer im Entwicklungsvertrag verpflichtet, pauschale Infrastrukturbeiträge von insgesamt 52,5 Millionen Franken an die Gemeinde zu entrichten, damit diese die erforderlichen Infrastrukturen wie etwa Verkehrsinfrastrukturen und soziale Einrichtungen erstellen kann.

Nicht zuletzt leisten die Grundeigentümer einen weiteren, nicht monetären Beitrag zum Funktionieren des Verkehrssystems, indem sie sich für ihre Projekte einem Fahrtenkontingent während der Hauptverkehrszeiten unterziehen müssen.

## KOSTEN UND FINANZIERUNG

### UMFANG DES RAHMENKREDITS

Die Gesamtsumme des Rahmenkredits beläuft sich auf 95 Millionen Franken. Darin sind angesichts der noch vorhandenen Unsicherheiten bei verschiedenen Massnahmen 10% Reserven enthalten, die auch für kleinere Massnahmen eingesetzt werden können, die sich im Zuge der weiteren Projektierung als erforderlich erweisen. Es handelt sich dabei um Bruttobeträge, da die Beiträge der weiteren Kostenträger noch nicht fixiert sind.

Wie sich der Rahmenkredit im Einzelnen zusammensetzt, können Sie der Tabelle 4 entnehmen.

### WEITERE KOSTENTRÄGER

Ein Teil der Kosten wird von weiteren Kostenträgern übernommen. Eine Übersicht finden Sie in Tabelle 5.

#### Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds

Der Kanton hat die Gemeinde Regensdorf neu für die vierte Generation des Agglomerationsprogramms ins Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal aufgenommen. Der Gemeinderat hat entsprechend die im Zeitraum 2024 bis 2028 zu realisierenden Projekte des Gesamterschliessungskonzepts Bahnhof Nord beim Kanton angemeldet. Ein definitiver Entscheid über die bewilligten Projekte und die Beitragshöhe durch die eidgenössischen Räte wird allerdings nicht vor 2023 vorliegen. Aufgrund der Erfahrungen mit den bisherigen drei Generationen von Agglomerationsprogrammen kann erwartet werden, dass der Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds NAF zwischen 20 und 25 Millionen Franken der Gesamtkosten übernehmen wird.

#### Kanton Zürich

Verschiedene Projekte betreffen kantonale Infrastrukturen wie etwa Staatsstrassen, überkommunale Velorouten und teilweise auch die ÖV-Infrastruktur. Damit ist grundsätzlich der Kanton kostenpflichtig. Betroffen sind die Finanzierungen über den Strassenfonds und den Verkehrsfonds. Allerdings wird auch die Gemeinde aufgrund des Verursacherprinzips ihren Beitrag entrichten müssen in Form von Anschlüssen von Gemeindestrassen. Ein genauer Kostenteiler kann erst beim Vorliegen der definitiven Projekte mit den zu diesem Zeitpunkt gültigen Richtlinien ermittelt werden. Mit dem heutigen Wissensstand kann davon ausgegangen werden, dass der Kanton rund 23 Millionen Franken der Gesamtkosten mit unterschiedlichen Anteilen – je nach Projekt – übernehmen wird.

#### Weitere Kostenträger

Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr sind kleinere Beiträge auch von anderen Gemeinden, deren Buslinien zum Bahnhof Regensdorf-Watt verlaufen, zu erwarten. Diese Beiträge liegen voraussichtlich unter einer Million Franken.

Tabelle 4: Umfang Rahmenkredit

Massnahmen öffentlicher Verkehr	Fr. 46 000 000
Massnahmen Fuss-/Veloverkehr	Fr. 12 700 000
Massnahmen motorisierter Individualverkehr	Fr. 27 500 000
Reserve, diverse Anpassungen ca. 10%	Fr. 8 800 000
<b>Total Rahmenkredit gerundet</b>	<b>Fr. 95 000 000</b>



**VORAUSSICHTLICHE NETTOKOSTEN DER GEMEINDE UND FINANZIERUNG**

Bei der Gemeinde verbleiben damit nach heutigem Wissensstand rund 50 Millionen Franken an Kosten. Mit den vertraglich gesicherten Infrastrukturbeiträgen der Grundeigentümer im Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord von insgesamt 52,5 Millionen Franken können diese Kosten gedeckt werden. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass neben den Infrastrukturbeiträgen der Grundeigentümer keine oder nur geringe allgemeine Gemeindemittel investiert werden müssen.

Der grob geschätzte Kostenteiler präsentiert sich in Tabelle 5.

Es ist festzuhalten, dass die Infrastrukturbeiträge der Grundeigentümer erst mit den jeweiligen Baugesuchen fällig werden. Die Gemeinde wird deshalb einen Teil dieser Beiträge vorschliessen müssen.

**Gründe für einen Rahmenkredit**

Es ist wichtig, dass das Massnahmenpaket als Ganzes gesichert wird. Nur mit einem über alle Verkehrsträger abgestimmten Gesamtkonzept ist es möglich, das Verkehrssystem trotz der Entwicklung des Gebiets Bahnhof Nord funktionsfähig zu erhalten. Angesichts der teilweise noch bestehenden Projektunsicherheiten ist deshalb das Instrument des Rahmenkredits angemessen. Die Kompetenz zur Aufteilung auf die einzelnen Objektkredite soll der Gemeinderat erhalten, damit er einerseits in Abstimmung mit dem Kanton und andererseits hinsichtlich der Anlagen direkt um und am Bahnhof mit den SBB situationsgerecht und schnell reagieren kann. Die Rahmenkreditsumme von 95 Millionen Franken stellt ein Brutto-Kostendach für alle Projekte dar.

**UMSETZUNG**

**GEPLANTE UMSETZUNG**

Da sich eine rasche und rege Bautätigkeit im Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord abzeichnet, soll der Hauptteil der Massnahmen baldmöglichst umgesetzt werden. Der Gemeinderat hat diese deshalb für die vierte Generation des Agglomerationsprogramms Bahnhof Nord angemeldet, was einen Baubeginn im Zeitraum zwischen 2024 und 2028 voraussetzt.

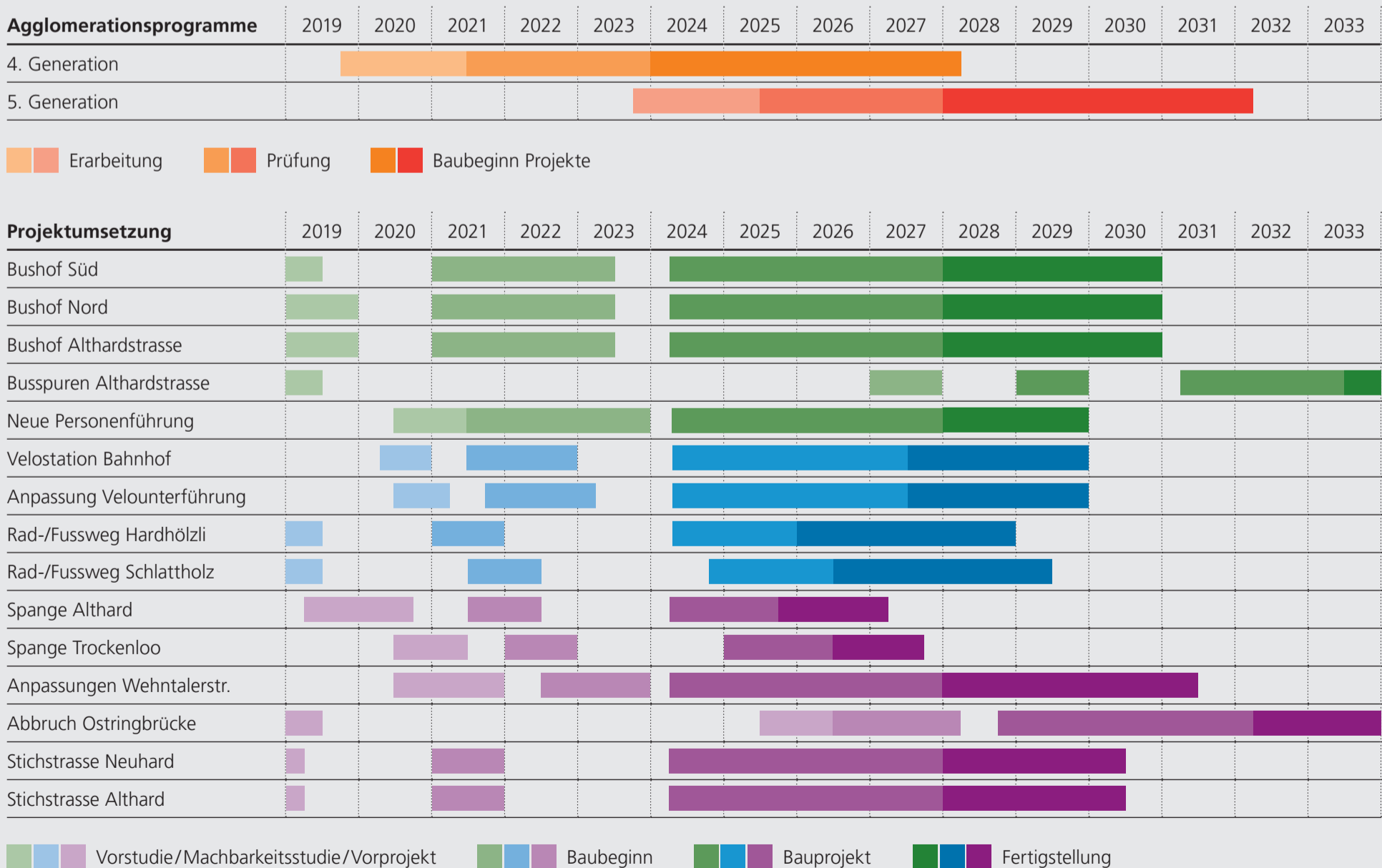
Einzelne Massnahmen wie etwa der Abbruch der Ostringbrücke oder die Realisierung der Busspuren in der Althardstrasse werden erst im Anschluss an das Agglomerationsprogramm 4 realisiert, voraussichtlich im Rahmen der fünften Generation der Agglomerationsprogramme.

**Tabelle 5: Kostenteiler (in Mio.)**

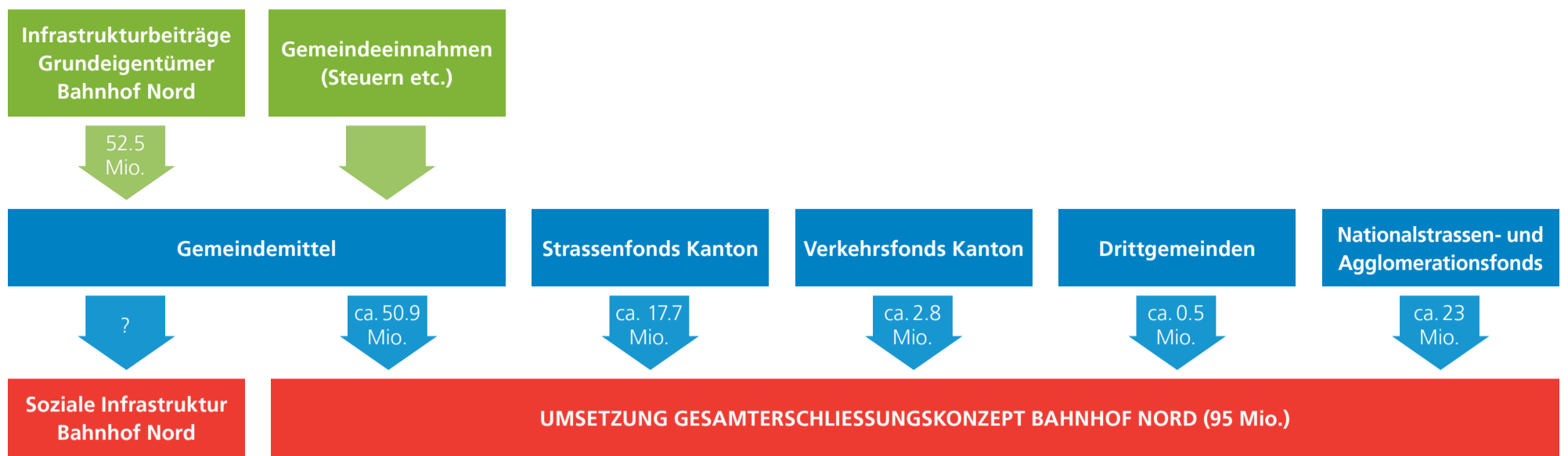
Kostenträger geschätzt	Kanton	NAF *	Dritte	Regensdorf
Massnahmen öffentlicher Verkehr	Fr. 10.1	Fr. 12.7	Fr. 0.6	Fr. 22.7
Massnahmen Fuss-/Veloverkehr	Fr. 0.9	Fr. 3.4	Fr. 0.0	Fr. 8.4
Massnahmen motorisierter Individualverkehr	Fr. 7.8	Fr. 6.9	Fr. 0.0	Fr. 12.8
Reserve, diverse Anpassungen ca. 10%	Fr. 1.7	Fr. 0.0	Fr. 0.0	Fr. 7.1
<b>Total Rahmenkredit gerundet</b>	<b>Fr. 20.5</b>	<b>Fr. 23.0</b>	<b>Fr. 0.6</b>	<b>Fr. 50.9</b>

\* Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds

**PLANUNG DER UMSETZUNG**







Die Finanzierungsquellen des Gesamterschliessungskonzepts Bahnhof Nord

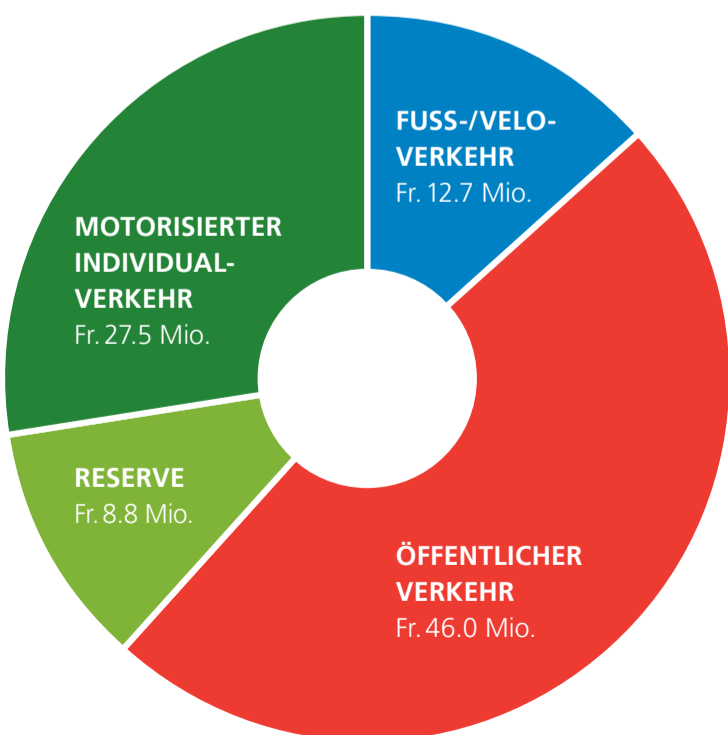
## FAZIT

Mit dem Gesamterschliessungskonzept Bahnhof Nord, das in enger Abstimmung mit dem Kanton erarbeitet wurde, liegt eine ausgewogene und zukunftsfähige Lösung zur langfristigen Bewältigung des Verkehrs im Gebiet Bahnhof Nord vor. Es werden alle Verkehrsträger angemessen berücksichtigt.

Aufgrund der Dringlichkeit der Umsetzung, noch bestehender kleinerer Unsicherheiten bei einzelnen Massnahmen und der notwendigen Projektsicherheit im Hinblick auf die Bundesbeiträge im Rahmen des Agglomerationsprogramms ist ein Rahmenkredit von brutto 95 Millionen Franken der zweckmässige und angemessene Finanzierungsweg.

Indem der Gemeinderat die Verantwortung zur Aufteilung des Rahmenkredits auf die einzelnen Objektkredite erhält, wird sichergestellt, dass die einzelnen Projekte in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton und den SBB zügig vorangetrieben werden können.

Es kann nach heutigem Wissensstand davon ausgegangen werden, dass nach Abzug der Bundes- und Kantonsbeiträge und der Kostenbeteiligungen Dritter netto rund 50 Millionen Franken der Kosten zulasten der Gemeinde Regensdorf gehen werden. Angesichts der vertraglich gesicherten Infrastrukturbeiträge der Grundeigentümer im Gebiet Bahnhof Nord von insgesamt 52,5 Millionen Franken kann die Gemeinde Regensdorf diesen Aufwand gut bewältigen, auch wenn ein Teil dieser Infrastrukturbeiträge erst zu einem späteren Zeitpunkt fällig wird. Der Rahmenkredit wird deshalb keinen Einfluss auf den Steuerfuss der Gemeinde haben.



Die Massnahmen des Gesamterschliessungskonzepts Bahnhof Nord in der Übersicht

## ABSCHIED RECHNUNGSPRÜFUNGSKOMMISSION

Die Rechnungsprüfungskommission hat den Rahmenkredit für die Verkehrsinfrastruktur zur Erschliessung des Entwicklungsgebietes «Bahnhof Nord» geprüft. Über den Rahmenkredit in Höhe von 95 Millionen Franken wird an der Urnenabstimmung vom 27. September 2020 entschieden, wobei sich der geschätzte Nettobetrag zulasten der Gemeinde Regensdorf auf rund 50 Millionen Franken belaufen wird.

Die Rechnungsprüfungskommission begrüsst das Gesamtprojekt, welches zur Erschliessung des Entwicklungsgebietes notwendig ist und einen zentralen Meilenstein für ein nachhaltiges Wachstum der Gemeinde Regensdorf darstellt. Der Rahmenkredit teilt sich auf verschiedene Teilprojekte auf, über welche aufgrund der gegenseitigen Abhängigkeiten nicht einzeln befunden werden kann. Aufgrund des hohen Investitionsvolumens möchte die Rechnungsprüfungskommission an dieser Stelle dennoch auf einzelne Bestandteile des Gesamtprojekts hinweisen und mögliche Kosteneinsparungen in der weiteren Detailplanung anregen.

Für einzelne Teilprojekte wären kostengünstigere Varianten denkbar. In der detaillierten Kostentabelle werden beispielsweise für den «Bushof Nord» zwei Alternativen aufgeführt: Die Variante 2.2 beläuft sich auf Fr. 9 120 000.– (davon Fr. 2 712 000.– zulasten der Gemeinde Regensdorf), wohingegen die im Rahmenkredit berücksichtigte Variante 5 mit einer Summe von Fr. 17 010 000.– (davon Fr. 5 082 250.– zulasten der Gemeinde Regensdorf) rund doppelt so teuer ist. Es gilt zu prüfen, ob die günstigere Variante ihren Zweck erfüllt und allgemeinen Qualitätsansprüchen gerecht werden kann.

Weiter steht die Rechnungsprüfungskommission der Förderung des nicht-motorisierten Individualverkehrs positiv gegenüber. Die geplante Kapazität der Velostation erscheint jedoch hoch, zumal die meisten Menschen im zukünftigen Gebiet «Bahnhof Nord» nicht mit dem Velo zum Bahnhof fahren, sondern diese kurze Strecke zu Fuss zurücklegen werden. Die Velostation ist vorwiegend für Verkehrsteilnehmer, welche aus anderen, weiter entfernten Ortsteilen mit dem Velo an den Bahnhof fahren. Die Kosten für die Velostation (10 Millionen Franken) betragen mehr als 10% der Gesamtkosten, welche zu rund 75% von der Gemeinde Regensdorf getragen werden. Vor diesem Hintergrund ist eine bedarfsgerechtere Detailplanung wünschenswert. Der benötigte Raum für die Velostation soll bei der Infrastrukturplanung selbstverständlich berücksichtigt werden, wenn möglich aber erst dann und in der notwendigen Grösse erstellt werden, wenn ein entsprechender Bedarf tatsächlich ausgewiesen ist.

Die Rechnungsprüfungskommission erkennt insgesamt die Notwendigkeit des Gesamtrahmenkredites und die zukunftsweisende Richtung des Projekts «Bahnhof Nord» an und empfiehlt daher den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern den Rahmenkredit zur Annahme.

Regensdorf, 27. Juli 2020

Die Rechnungsprüfungskommission Regensdorf

**Der Präsident**  
Dr. René Schwarz

**Die Abschiedsaktuarin**  
Dr. Susanne Mehr



## SCHLUSSWORT

Nach Ansicht des Gemeinderats erhält die Gemeinde Regensdorf mit dem Gesamterschliessungskonzept Bahnhof Nord die einmalige Möglichkeit, eine nicht nur zeitgemässe, sondern auch zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur zu erstellen – ohne dafür in grösserem Ausmass allgemeine Gemeindemittel investieren zu müssen. Diese Chance eröffnet sich dank der Aufnahme der Gemeinde ins Agglomerationsprogramm 4 Zürich-Glattal (2024–28), aber auch aufgrund der gleichzeitig durch die SBB geplanten Ausbauten des Bahnhofs Regensdorf-Watt. Es wäre nach Ansicht des Gemeinderats fahrlässig, diese Chance zu verspielen. Mit der Zustimmung zum Rahmenkredit von brutto 95 Millionen Franken legen Sie den Grundstein, das Areal Bahnhof Nord in einen für alle Generationen gewinnbringenden und lebenswerten Gemeindeteil zu verwandeln.



Das ehemalige Industriegebiet Bahnhof Nord soll sich zu einem modernen städtischen Quartier entwickeln.

Quelle: Pensimo Management AG

### STATEMENT MARKUS TRABER, AMTSCHEF AMT FÜR VERKEHR

Das Areal Bahnhof Nord ist eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete im Kanton Zürich. Das Verkehrssystem im oberen Furttal stösst aber schon heute an seine Grenzen. Aus diesem Grund haben die Gemeinde Regensdorf und das kantonale Amt für Verkehr (AFV) gemeinsam ein Gesamterschliessungskonzept entwickelt. In diesem spielt die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr eine zentrale Rolle. So kann sichergestellt werden, dass die Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets Bahnhof Nord und der ganzen Gemeinde Regensdorf sichergestellt werden kann und die Region nicht benachteiligt wird. Für den Kanton Zürich ist es sehr wichtig, dass die Umsetzung der verschiedenen Massnahmen gesichert werden kann. Deshalb begrüsst das Amt für Verkehr den Beschluss für einen Rahmenkredit. Damit wird eine zeitgerechte Umsetzung der Massnahmen ermöglicht.

### STATEMENT BIRGIT HATTENKOFER, PENSIMO MANAGEMENT AG

Die Pensimo AG investiert im Auftrag von vier Anlagestiftungen in werthaltige Immobilien. Anleger sind schweizerische Vorsorgeeinrichtungen. Wir planen mit dem Zwhatt-Areal das Herzstück um den neuen Quartierplatz im Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord. Wir wissen, dass Quartiere nur dann leben, wenn eine gute Durchmischung und vielfältige Angebote vorhanden sind. Darum schaffen wir in Zwhatt Raum für unterschiedlichste Lebens- und Arbeitsformen. Vor den Toren Zürichs. In einem der spannendsten Entwicklungsgebiete des Kantons. Direkt am S-Bahnhof Regensdorf-Watt. Für die positive Entwicklung des Areals ist seine gute Erreichbarkeit von zentraler Bedeutung. Wir begrüssen, dass mit einem Rahmenkredit die dazu nötigen zukunftsweisenden Verkehrsinfrastrukturen gesichert werden.

### STATEMENT MAX WALTER, GEMEINDEPRÄSIDENT REGENSDORF

Regensdorf gehört zu den Gemeinden, die 80% des Wachstums im Kanton Zürich aufnehmen sollen. Das Gebiet Bahnhof Nord ist deshalb für eine gesunde Entwicklung enorm wichtig. Nur so wird von ruhigeren Quartieren der Druck zur Verdichtung genommen. Die mit den Bauherren vereinbarten Regeln stellen sicher, dass ein dicht besiedeltes Gebiet mit hoher Aufenthaltsqualität und den nötigen Grünräumen entsteht. Die sichere Verkehrserschliessung wird gemeinsam mit dem Kanton über das Gesamtverkehrskonzept geplant, so ergeben sich gegenüber heute, gerade in Stosszeiten, Verbesserungen. Durch die enge Zusammenarbeit mit dem Kanton und die gute Chance für Beiträge aus dem Agglomerationsfonds des Bundes hat die Gemeinde Regensdorf die einmalige Chance, beinahe zum Nulltarif eine zukunftsgerechte Verkehrsinfrastruktur im Gegenwert von Fr. 95 Mio. für Fussgänger, ÖV-Benutzer, Velo- und Autofahrer zu bekommen. Sollte die Vorlage nicht angenommen werden, müssten alle Teilprojekte separat zur Abstimmung gelangen und wesentliche Beiträge des Bundes im Umfang von Fr. 20–30 Mio. wären gefährdet. Der Gemeinderat bittet Sie, dieser zukunftsgerichteten Vorlage zuzustimmen.

rege Stadt  
reges Dorf  
Regensdorf