

# WIR STIMMEN AB 17. JUNI 2012

## An die Stimmberechtigten

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

Regensdorf, 13. März 2012

## Gemeinderat Regensdorf

Max Walter, Gemeindepräsident  
Stefan Pfyl, Gemeindeschreiber

## VORLAGE

**Bewilligung eines Objektkredites von  
Fr. 15 800 000.– für den Bau der SBB-  
Unterführung an der Adlikerstrasse.**

## ANTRAG

1. Für die Erstellung einer Unterführung der SBB-Gleise an der Adlikerstrasse wird ein Objektkredit von Fr. 15 800 000.– (plus/minus 15%) bewilligt.
2. Die Kreditsumme erhöht oder vermindert sich um die Kosten, die durch die Veränderung des Baukostenindex zwischen der Preisbasis des Kostenvoranschlags (März 2012) und der Ausführung entstehen.
3. Der Kredit geht zulasten der Investitionsrechnung der Jahre 2013–2015.

## Empfehlung

Der Gemeinderat empfiehlt den Stimmberechtigten die Vorlage zur Annahme.



Projektierte Unterführung Adlikerstrasse–SBB-Bahnhöhne mit separatem Fussgänger- und Veloweg.

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

### Problem, Lösung, Kosten

Der Individualverkehr kreuzt den Schienenverkehr in Regensdorf an zwei Stellen, dem Ostring und der Adlikerstrasse. An beiden Stellen ist das Verkehrsaufkommen hoch, Tendenz weiter steigend. Zusehends verlagern sich die Rückstauprobleme auch in die Zubringerstrassen dieser beiden Verkehrsachsen. Diese Problematik wird noch verstärkt durch die langen Schliesszeiten der Barriere an der Adlikerstrasse.

Die Lösung für alle Betroffenen aus Bevölkerung, Industrie und Gewerbe ist eine niveaufreie Querung der Gleisanlagen für Auto, Fahrrad und Fussgänger.

Dieses Bauvorhaben ist zukunftssträchtig, insbesondere mit Blick auf die Umsetzung des 2016 anstehenden Einvierteltakt-Fahrplans und den 2025 fertiggestellten Doppelspurausbau der SBB-Gleislinien, welche die schon heute sehr langen Schliesszeiten der Barrieren noch verlängern werden.

Die mit diesem Bauvorhaben verbundenen Kosten sind mit Fr. 15 800 000.– veranschlagt.

### Abstimmungsfrage

Stimmen Sie dem Objektkredit von Fr. 15 800 000.– für den Bau der SBB-Unterführung an der Adlikerstrasse zu?

### Empfehlung

Der Gemeinderat empfiehlt den Stimmberechtigten die Vorlage zur Annahme.

## WEISUNG

**Zum Bau der SBB-Unterführung an der Adlikerstrasse hat der Gemeinderat ein erweitertes Vorprojekt ausgearbeitet. Die Bruttoinvestitionskosten sind mit Fr. 15 800 000.– inkl. MwSt. veranschlagt (Preisbasis März 2012, Genauigkeit plus/minus 15%). Das Kreditbegehren ist gemäss Artikel 8 Ziffer 4 der Gemeindeordnung der Urnenabstimmung zu unterstellen. Dazu erlässt der Gemeinderat folgende Weisung als Kurzfassung:**

### KURZFASSUNG DER WEISUNG

**Die Querung der SBB-Gleise an der Adlikerstrasse ist durch die langen Schliesszeiten der Barriere stark eingeschränkt. Industrie, Gewerbe und Bevölkerung fordern seit Jahren, dass dieser unhaltbare Zustand durch eine niveaufreie Querung beseitigt wird. Am 8. Februar 2011 hat der Gemeinderat den Kredit für das erweiterte Vorprojekt einer Unterführung an der Adlikerstrasse anstelle des Niveauüberganges bewilligt. Hauptbestandteil des Projektes ist eine 235 m lange Grundwasserwanne mit einer Brückenplatte für die Bahnstrasse und die Gleisanlagen der SBB.**

### VORGESCHICHTE

Neben der Unterführung beim Ostring besteht in Regensdorf bei der Adlikerstrasse eine zweite Querung der SBB-Gleisanlagen mittels einer Barriere im Industriegebiet. Durchschnittlich fahren täglich über 100 Personen- und Güterzüge auf der Strecke von Regensdorf-Watt nach Buchs-Dällikon und in Richtung Zürich. Durch diesen grossen Zugsverkehr ist die Barriere täglich mindestens viereinhalb Stunden geschlossen. Mit der Umsetzung des Einviertelstundentaktes ab Dezember 2016 und der Inbetriebnahme des Doppelspurausbau der SBB ab ca. 2025 wird die Schliesszeit der Barriere noch wesentlich länger.

Die Gemeinde Regensdorf hat östlich der Adlikerstrasse Landreserven für die Erstellung eines kreuzungsfreien Überganges mittels einer Unter- oder Überführung seit langer Zeit bereitgestellt. Aufgrund übergeordneter Überlegungen sucht die Gemeinde Regensdorf eine neue bahnquerende Strassenverbindung.

Bereits 1964 und 1976 wurden verschiedene Varianten für eine niveaufreie Querung der SBB-Linie untersucht.

Die Gemeinde hat im Jahr 2005 geprüft, ob die Versetzung des Pumpwerkes an der Pumpwerkstrasse an einen neuen Standort möglich ist. Die Prüfungen haben ergeben, dass kein alternativer Standort vorhanden ist.

Aufgrund einer durchgeführten Machbarkeitsstudie im Jahr 2006 wurde in der Folge die Erstellung einer Brücke über die SBB-Linie an der Pumpwerkstrasse geprüft.

Dieses Projekt wurde vom Kanton Zürich infolge der geltenden Schutzzonenbestimmungen beim Grundwasserpumpwerk an der Pumpwerkstrasse abgelehnt.

Deshalb hat die Gemeinde Regensdorf im Jahre 2008 einerseits die Prüfung einer Variante für eine Überführung an der Adlikerstrasse, andererseits eine Machbarkeitsstudie einer Unterführung an der Adlikerstrasse in Auftrag gegeben.

Aufgrund dieser Untersuchungen hat der Gemeinderat Regensdorf beschlossen, eine Unterführung an der Adlikerstrasse zu erstellen.

### AUSGANGSLAGE

Durchschnittlich fahren täglich über 100 Personen- und Güterzüge auf der Strecke Regensdorf nach Buchs und Richtung Zürich, dazu kommt noch der Rangierbetrieb der SBB mit den Güterzügen. Durch diesen grossen Zugsverkehr ist die Barriere pro Stunde bis zu 40 Minuten geschlossen. Der Verkehr staut sich bis zum Kreisell an der Althardstrasse und blockiert diesen, teilweise bildet sich ein Rückstau bis zur Lichtsignalanlage an der Wehntalerstrasse. Mit der Inbetriebnahme des Doppelspurausbau der SBB ab ca. 2025 wird die Schliesszeit der Barriere noch wesentlich länger.



Ein ganz normaler Freitagmorgen, 9.40 Uhr. Die Bahnschranke ist nur kurz geschlossen – bereits staut sich der Verkehr!

Für die südlich der Bahnlinie stationierte Feuerwehr ist schon die heutige Situation bezüglich Interventionszeit problematisch. Dieses Problem wird sich ohne Lösung der Bahnquerung in nächster Zeit noch zusätzlich verschärfen. Eine Alternative dazu ist ein Neubau des Feuerwehrlokals an einem anderen Standort, dies würde aber einzig das Problem Feuerwehr lösen. Kommt hinzu, dass die Kosten dafür unerheblich geringer wären als diejenigen einer Unterführung, welche aber gleichzeitig ein Teil der Lösung des Gesamtverkehrsproblems in Regensdorf ist.

Industrie, Gewerbe und Bevölkerung fordern seit Jahren, dass dieser unhaltbare Zustand durch eine niveaufreie Querung beseitigt wird.

Weitere für die Entwicklung der Gemeinde wichtige Projekte, wie zum Beispiel das Projekt Bahnhof Nord, würden die Situation noch weiter verschärfen und deren Realisierung ohne Lösung des Verkehrsproblems infrage stellen.

Das Projekt unterstützt zudem die Bestrebungen der Gemeinde, Firmen mit qualitativ hochwertigen Arbeitsplätzen nach Regensdorf zu holen und damit die Steuereinnahmen der Gemeinde bei gleichbleibendem Steuerfuss zu steigern. Nachweislich ist eine gute Verkehrsinfrastruktur eines der Hauptkriterien bei der Standortwahl von starken Firmen.

## PROJEKTBSCHRIEB

### PROJEKTVORLAGE

Am 8. Februar 2011 hat der Gemeinderat den Kredit für das erweiterte Vorprojekt bewilligt und die Ingenieurgemeinschaft EFP AG, Regensdorf und F. Preisig AG, Zürich mit der Erstellung der erweiterten Projektunterlagen für eine Unterführung anstelle des Niveauüberganges beauftragt.

Hauptbestandteil des Projektes ist eine 235m lange Grundwasserwanne mit einer Brückenplatte für die Bahnstrasse und die Gleisanlagen der SBB.

Das Projekt befindet sich im Gewässerschutzbereich über dem aus zwei Stockwerken bestehenden Grundwasser. Das untere Grundwasserstockwerk wird mit den Trinkwasserfassungen «Adlikon, an der Pumpwerkstrasse» und «Ehrenhau» genutzt. Die Entfernung vom Bahnübergang Adlikerstrasse zur Fassung Adlikon beträgt ca. 500m und zur Fassung Ehrenhau ca. 980m. Die kantonale Baudirektion hat mit ihrer Stellungnahme vom 2. April 2009 für die Unterführung der Adlikerstrasse eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung in Aussicht gestellt und inzwischen bestätigt.

Gemäss der Besprechung mit der Baudirektion, der Gruppenwasserversorgung Furtal, der Geologiefirma Dr. Heinrich Jäckli AG vom 22. August 2011 kann der Grundwasserspiegel im Bereich der SBB-Unterführung temporär so abgesenkt werden, dass das Bauwerk im trockenen Boden erstellt werden kann. Mit Brief vom 14. November 2011 hat die Gruppenwasserversorgung Furtal dem temporären Absenken des Grundwasserspiegels während der Bauzeit für das neue Bauwerk zugestimmt.

Gemäss Verfügung Nr. 5257 der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich vom 5. Oktober 2011 wird die Ausnahmetransportroute Typ II auf der Adlikerstrasse aufgehoben und neu auf der Achse Weiningerstrasse–Hönggerstrasse–Ostring–Trockenloostrasse–Wehntalerstrasse mit einer Höhenbeschränkung von 4,6m festgesetzt.

Anlässlich eines Informationsabends wurden die betroffenen Grundeigentümer der Adlikerstrasse (Teilstück SBB-Übergang bis Althardstrasse) am 18. August 2011 über das vorliegende Projekt informiert. Mit dem Projekt können diese Anwohner nur noch über die Bahnstrasse zu ihren Grundstücken gelangen.

Das Projekt beinhaltet vorliegende Bestandteile:

- Unterführung für Fahrbahn mit separatem Rad- und Gehweg
- Ausbau Knoten Riedthof-/Adlikerstrasse
- Anpassung Kreisels Althard-/Adlikerstrasse
- Anpassung Bahnstrasse
- Anpassung Grundstücke, Zufahrten, Vorplätze und Parkplätze
- Anpassung Wasserleitung im Bereich des Kreisels Adliker-/Althardstrasse
- Anpassung, Umliegung von Werkleitungen
- Auslegung der Geometrie der Unterführung auf das zweite projektierte Gleis der SBB
- Eventueller Rückbau des privaten Gleisanschlusses zum ZF-Iseli-Areal
- Auslegung der Unterführung auf jetzige Gleisgeometrie und zukünftig projektierte Gleisgeometrie
- Sanierung Kanalisationsanlagen im Projektperimeter
- Die Strassenbeleuchtung wird dem neuen Projekt angepasst

Folgende Projektelemente sind nicht Gegenstand der Unterführung und Inhalt des vorliegenden Projektes:

- Flankierende Massnahmen
- Sanierung Kreisels Adliker-/Althardstrasse
- Doppelspurausbau SBB

### STRASSENTYPEN

Die Adlikerstrasse ist im kommunalen Verkehrsplan vom 28. September 2011 als verkehrsorientierte Sammelstrasse klassiert, weiter sind längs der Adlikerstrasse ein regionaler und kommunaler Radweg und ein kommunaler Fussweg festgelegt. Zudem ist im kommunalen Verkehrsplan festgehalten, dass der SBB-Niveauübergang an der Adlikerstrasse durch eine kreuzungsfreie Unterführung ersetzt wird.

Die Ausnahmetransportroute Typ II wurde von der Adlikerstrasse auf den Ostring verlegt, dies hat die Volkswirtschaftsdirektion mit Verfügung vom 5. Oktober 2011 festgelegt.

Die signalisierte Ausbaugeschwindigkeit ist mit 50 km/h festgelegt.

### VERKEHR

Auf der Adlikerstrasse besteht heute kein Busbetrieb. Die verkehrstechnische Beurteilung erfolgte mit dem Detailbericht Ersatz Bahnübergang Adlikerstrasse vom 28. Oktober 2010, Verfasser: Bühlmann Ingenieur- und Planungsbüro, Zollikon. Die Verkehrsbelastung wurde auf den Zeithorizont 2020 berechnet und entspricht gegenüber der Belastung von 2007 einer Verkehrszunahme von rund 15%. Im Industriegebiet Regensdorf wird eine deutlich stärkere Verkehrszunahme von 25% angenommen. Das Verkehrssystem und die bedeutenden Verkehrsknotenpunkte sind für den Planungshorizont im Jahre 2020 auf eine minimale Verkehrsqualitätsstufe C anzustreben. Die Strasse wird auf eine Verkehrslastklasse T3 dimensioniert.

### Projekt südlich der SBB-Gleisanlagen

Im Rahmen des Vorprojektes wurde der Knoten Riedthof-/Adlikerstrasse als normaler Knoten ausgebildet. Mit der Projektbearbeitung wurden verschiedene Kreuzungs- und Kreiselvarianten untersucht und aufgezeichnet. Die normale Kreuzung im Knoten wurde als beste Variante festgelegt. Für die Möglichkeit zur späteren Erstellung einer Lichtsignalanlage werden die notwendigen Rohranlagen eingelegt.

Die Parzelle 7219 westlich der neuen Unterführung muss zukünftig über die Riedthofstrasse rückwärtig erschlossen werden. Dies ist in der Baubewilligung vom 9. Januar 1968 festgehalten.

### Projekt nördlich der SBB-Gleisanlagen

Der Knoten Althard-/Adlikerstrasse soll als Kreisels unverändert bleiben.

Die Bahnstrasse wird am östlichen Ende mit einem Wendepplatz als Sackgasse ausgebildet. Sie kann aus verkehrstechnischen Gründen nicht an die Unterführung angeschlossen werden. Für die Fussgänger wird im Bereich der heutigen Kreuzung Bahn-/Adlikerstrasse eine Treppenverbindung zwischen bestehendem Niveau und der Unterführung erstellt.

Für die Parzellen 3688, 4798 und 4799 können im Bereich der alten Adlikerstrasse und dem restlichen Gebiet von Parzelle 8041 (Gemeinde Regensdorf) zusätzlich neue Parkplätze erstellt werden.

### Allgemeines

Für die regionalen/kommunalen Velofahrer und Fussgänger wird voraussichtlich der Rad- und Gehweg auf der östlichen Seite der neuen Unterführung erstellt. Diese Kosten sind im vorliegenden Voranschlag enthalten.

Mit der geplanten SBB-Unterführung entfallen die immer länger werdenden Schliesszeiten der Barriere. Die Staubildungen bis über den Kreisels Althard-/Adlikerstrasse und teilweise bis zur Lichtsignalanlage Wehntaler-/Adlikerstrasse gehören mit der Aufhebung des Niveauüberganges der SBB der Vergangenheit an.

Die heute signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bleibt unverändert.

### GEOLOGIE, BAUGRUND, ALTLASTEN, BODENBELASTUNG, GRÜNDUNG

#### Geologie

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung vom 31. Mai 2011 entschieden, zwei Sondierbohrungen nördlich und südlich des Bahnüberganges ausführen zu lassen. Die Geologiefirma Dr. Heinrich Jäckli AG wurde mit der fachlichen Begleitung und Auswertung der Bohrarbeiten beauftragt.

Die beiden Bohrungen zeigen folgende Untergrundverhältnisse:

- Unter dem Belag resp. dem Humus befinden sich 0,5m bis 0,8m starke künstliche Auffüllungen
- Die rund 1m mächtigen Oberflächenschichten bestehen aus tonigen Silten mit viel Sand und reichlich Kies
- Der obere Schotter besteht aus Kies mit viel Sand und einzelnen Steinen. Die Schichtstärke beträgt 2,3m bis 5m
- Unter dem oberen Schotter wurde eine 3,8m bis 7,2m mächtige Moränenschicht erfasst
- Der untere Schotter wurde bis auf eine Tiefe von 15m vorgefunden, bei dieser Tiefe wurden die Bohrungen abgebrochen

Bei den Bohrungen wurde ab 10,3m bis 10,5m Tiefe nasses Material angetroffen. Das Grundwasser war im unteren Schotter gespannt. Beim Erreichen der Schotterobergrenze waren stärkere Wasserzutritte zu beobachten, und der Wasserspiegel stieg im Bohrloch rasch in die darüber liegende Moräne an.

Der Projektperimeter befindet sich im Gewässerschutzbereich. Die Entfernung zu den beiden nächsten Grundwasserfassungen beträgt ca. 500m (Pumpwerkstrasse) und ca. 980m (Ehrenhau).

#### Baugrund

Im Kreuzungsbereich Bahn-/Adlikerstrasse wurde im Mai 2000 durch die Consultest AG eine Belagsuntersuchung durchgeführt. Der entnommene Bohrkern zeigte eine Belagsstärke von 67mm und einen erhöhten Gehalt an Kohlenwasserstoffen (PAK-Gehalt). Der abgebrochene Belag ist auf eine entsprechende Deponie zu entsorgen.

Der PAK-Gehalt der bestehenden Beläge in der Adliker- und im Kreuzungsbereich der Riedthofstrasse muss vor Baubeginn noch untersucht werden, damit die Beläge ordnungsgerecht entsorgt werden können.



### Altlasten

Im Altlastenverdachtsflächen-Kataster sind die Parzellen 7219, 7220 (Gemeinde Regensdorf) und 7221 (Gemeinde Regensdorf) mit belasteten Standorten ohne schädliche/lästige Einwirkungen erfasst. Die Parzelle 8978 wurde als untersuchungsbedürftiger, belasteter Standort erfasst. In diesem Grundstück sind keine Bauarbeiten geplant.

### Bodenbelastungen

Im Prüferimeter für Bodenverschiebungen sind alle oben erwähnten Parzellen mit belasteten Standorten oder Altlastenverdachtsflächen erfasst.

Die Fachstelle für Bodenschutz wird über das Bauvorhaben frühzeitig informiert. Die entsprechenden Auflagen werden eingehalten und umgesetzt. Die Bodenarbeiten müssen durch eine Fachperson begleitet werden.

### Gründung

Der Baugrund ist nach den vorhandenen Aufnahmen sehr gut tragfähig. Alle Kunstbauten können daher flach gegründet werden. Tiefgründungen sind nicht notwendig.

## BAUBESCHRIEB

### GEOMETRIE

Die Unterführung der neuen Adlikerstrasse unterquert die Furtallinie der SBB und die Bahnstrasse. Der Rad- und Gehweg wird getrennt von der Strasse auf einem höheren Niveau geführt. Die Unterführung wird 31 m lang. Die lichte Breite für die Strasse beträgt 8 m und für den Rad- und Gehweg 3 m. Die minimale lichte Höhe beträgt für die Strasse 4,5 m und für den Rad- und Gehweg 2,5 m. Für Ausnahmetransporte wird die Unterführung nicht ausgelegt. Diese wurde auf den Ostring umgelegt.

Im Bahnbereich beträgt die Überbaustärke 80 cm, die Widerlagerwände bekommen eine Stärke von 80 cm. Die Bodenplatte wird mit der Unterkante vertikal ausgeführt und erhält aufgrund von Längs- und Querneigung eine variable Stärke, die minimal 80 cm beträgt.

Im Bereich der Bahnstrasse sind die Lasten erheblich geringer und der Überbau kann mit einer Stärke von 60 cm ausgeführt werden.

### BAHNÜBERFÜHRUNG

Im Bereich des Bahntrassees kommen die heutige eingleisige Furtallinie und das Industriegleis zu liegen. Das Bauwerk muss allerdings für den Doppelspurausbau der Furtallinie ausgelegt werden, sodass die Bahnüberführung letztlich für drei Gleise gebaut wird.

Die Schotterstärke unter der Gleisschwelle beträgt 45 cm. Zur dynamischen Dämmung wird eine Unterschottermatte verlegt. Die Abdichtung des Überbaues wird mit einer Polymerbitumendichtungsbahn vorgenommen, die durch eine Betonschutzschicht abgedeckt wird.

### KONSTRUKTION

Die Konstruktion besteht aus schlaff bewehrtem Stahlbeton und wird als Rahmenbauwerk ausgebildet. Die Widerlagerwände und die Zwischenwand zwischen Rad- und Gehweg werden vertikal ausgeführt. Im Strassenbereich erhält die Decke der Unterführung links und rechts eine Voute. Der höher gelegene Rad- und Gehweg erhält ein Geländer als Absturzicherung. Über dem Rad- und Gehweg werden keine Vouten ausgeführt.

Die Betonkonstruktion kommt nach geologischen Aufschlüssen der Geologiefirma Dr. Heinrich Jäckli AG auf einen ausreichend tragenden Baugrund zu liegen und wird folglich flach gegründet.

### GRUNDWASSERVERHÄLTNISSE, ABDICHTUNG

Mit der geplanten Geometrie kommt die Unterführung ins Grundwasser zu liegen. Die Abdichtung der Wanne im Grundwasser (weisse Wanne) wird mit wasserdichtem Beton vorgenommen.

Es herrschen zwei Grundwasserstockwerke vor. Das obere Stockwerk wird während der Bauzeit abgesenkt. Das untere Stockwerk fungiert als Trinkwasserspeicher für die Pumpwerke Adlikon und Ehrenhau. Hier herrscht ein gespanntes Grundwasser vor, das mittels erhöhter Pumpleistung der beiden Pumpwerke während der Bauzeit temporär auf 428 m über Meer abgesenkt wird. Die beiden Stockwerke sind heute durch eine Molasseschicht getrennt, dürfen sich in keinem Fall vermischen und müssen vor, während und nach der Bauzeit getrennt gehalten werden. Da beide Stockwerke durch das Bauwerk tangiert werden, wird für den Endzustand eine trennende Lehmschicht eingebracht, die die entfernte Molasse ausserhalb der Betonkonstruktion ersetzt.

In der Unterführung wird der Belag mit einer 3 cm starken Splittmastixschicht ausgebildet, darunter werden 10 cm Gussasphalt eingebaut. In der Splittmastixschicht können die verschwindend geringen Mengen des Restwassers, das durch die weisse Wanne diffundiert, der Entwässerung zugeführt werden. Auf dem Gussasphalt wird das Oberflächenwasser zur Entwässerung geführt.

### BAUVORGANG

Die Unterführung unter der Bahnlinie muss möglichst so gebaut werden, dass der Bahnbetrieb so wenig wie möglich gestört wird. Hierfür wird der Betonrahmen seitlich neben dem Gleis in einer offenen Baugrube erstellt und in einer Sperrzeit an einem Wochenende in seine Endlage geschoben. Am selben Wochenende wird die Unterführung hinterfüllt und die Gleisanlage für die Furtallinie eingebaut und wieder in Betrieb genommen. Spätestens binnen Wochenfrist wird auch das Industriegleis wieder eingebaut. Während der Wochenendsperrzeit wird ein Bahnersatzbetrieb mit Bussen vorgesehen. Dieser Vorgang wurde mit den SBB besprochen.

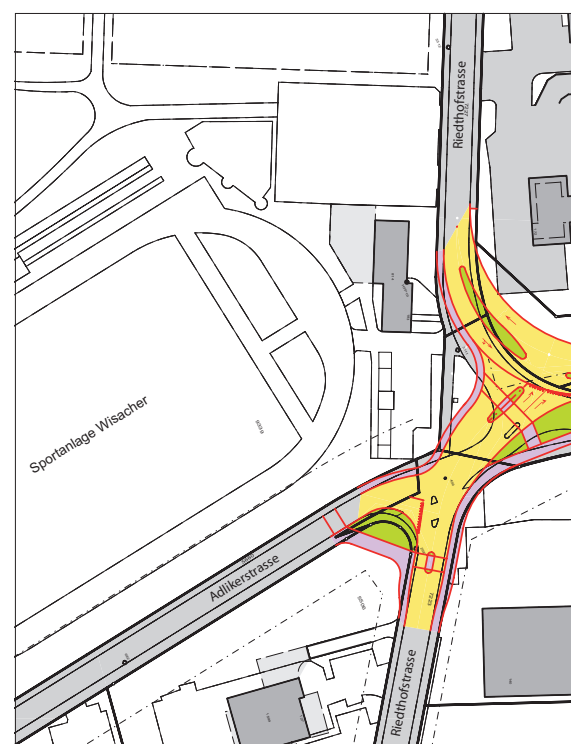
Die Bauweise kann komplett in einer offenen Baugrube erfolgen, die eventuell mit Spritzbeton gesichert werden muss. Baugrubenabschlüsse durch Spund, Rühl- oder Bohrpfehlwände können damit vermieden werden. Die beiden Grundwasserstockwerke werden daher nicht vermischt.

Die ausserhalb der SBB-Linie liegenden Betonteile werden von der Unterführung her nach oben etappenweise in einer offenen, geböschten Baugrube erstellt.

Am südlichen und am nördlichen Ende der Grundwasserwanne hat der Rad- und Gehweg noch einen Niveauunterschied von bis zu 2 m gegenüber dem bestehenden Terrain. Dieser Niveauunterschied wird mittels kleiner Winkelstützmauern bis zur Niveaugleichheit überbrückt. Die südliche Stützmauer wird 30 m lang und diejenige im Norden erhält eine Länge von 20 m. Entsprechend der Grundwasserwanne erhalten diese Stützmauerwände einen Anzug von 20 zu 1. Auf der Mauerkrone ist ein Geländer zur Absturzicherung vorgesehen.



Übersichtskarte der Hauptverkehrsströme in der Gemeinde Regensdorf.



Kartenansicht des heutigen Strassenverlaufes (grau) und des neuen Strassenverlaufes (rot).

Alle Betonbauteile werden mit einem Graffitischutz versehen. Das komplette Bauwerk wird fugenlos mit entsprechender Schwindbewehrung gebaut. In den Arbeitsfugen gelangen innenliegende, injizierbare Fugenbänder zur Ausführung.

Der Anschluss der Bahn- an die Adlikerstrasse kann mit Beginn der Bauarbeiten geschlossen werden. Die Zufahrt zu der Parzelle 7219 muss während des Baus sowie im Endzustand nicht gewährleistet werden. Die Parzelle 8978 ist über die Riedthofstrasse erschlossen. Die Zu- und Wegfahrt zu den Parzellen 3688, 4799, 7832 und 8040 muss sowohl während der Bauarbeiten als auch im Endzustand immer möglich sein.

Während der Bauarbeiten wird mindestens eine Gehwegverbindung durchgehend offen sein (Schulweg).

Während des Baubetriebs schneidet die Baugrube knapp in die bestehende Adlikerstrasse ein. Für die volle zweispurige Nutzung der Adlikerstrasse während des Baus der Unterführung muss diese provisorisch um 1,5m auf das Nachbarareal verschoben werden.

#### BELEUCHTUNG

In der Strassenunterführung sowie in der Unterführung des Rad- und Gehweges werden auf dem Rohbeton Leuchten montiert. Es werden keine Leuchten in die Betonkonstruktion eingelassen.

#### ERDUNG

Die Unterführung wird so geplant, dass das gleichzeitige Berühren zweier Erdungssysteme (SBB/EW) nicht möglich sein wird (z. B. bahngeerdete Teile/Beleuchtungskandelaber). Der minimale Abstand von 1,75m darf in keinem Moment unterschritten werden.

#### ALLGEMEINES UND ABMESSUNGEN

Die Befahrbarkeit der neuen Kreuzung Riedthof-/Adlikerstrasse mit dem Anschluss beim Feuerwehrgebäude wurde für Sattelschlepper und längere Transportfahrzeuge der Robert Aebi AG überprüft. Für die bessere Befahrbarkeit werden die Inselköpfe kürzer und teilweise überfahrbar ausgebildet.

Mit der Detailprojektierung ist eine eventuell zusätzlich erforderliche Überfahrbarkeit der Mittelinseln zu überprüfen.

Die Adlikerstrasse wird mit einer lichten Breite der Fahrbahnen von 2 x 3,5m mit beidseitigen Banketten von je 0,5m erstellt. Der Rad- und Gehweg weist eine Breite von 3m auf. Dadurch ist die Verbindung längs der Adlikerstrasse als regionaler Radweg und kommunaler Gehweg, wie bis anhin, gewährleistet.

Im Anschluss- und Kreuzungsbereich zur Riedthofstrasse beträgt die minimale Breite der Fahrbahn (im Bereich der Mittelinsel) 3,75m. Die Fahrbahnränder der Kurve mit dem Anschluss an die Riedthofstrasse weisen einen Radius von 40m auf. In diesem Bereich wird die Fahrbahn infolge der Schleppkurven auf 5,3 bis 5,4m verbreitert. Die Zufahrt von der Adlikerstrasse (vom Sportplatz her) und der Riedthofstrasse (vom Feuerwehrgebäude her) wird doppelspurig ausgebildet, damit die Verbindung zur Riedthofstrasse (Richtung Moosackerstrasse) und zur Bahnstrasse (Richtung SBB-Unterführung) mit einem grösseren Stauvolumen ausgebildet werden kann. Auf der Seite zum Sportplatz wird ein 2m breiter Gehweg als Verbindung von der Adliker- zur Riedthofstrasse erstellt.

Der Knoten Adliker-/Althardstrasse soll unverändert als Kreisell bestehen bleiben. Der neue Anschluss an den Kreisell wird (gegenüber der bestehenden Adlikerstrasse) um 5m nach Westen verschoben. Der westliche Gehweg wird 2m breit erstellt; es ist eine kurze Anpassung vom Kreisell bis zum neuen Fussgängerübergang notwendig. Die bestehende Adlikerstrasse (zwischen Riedthofstrasse und SBB-Gleisanlagen) wird zurückgebaut. Diese Strassenfläche wird nicht mehr für den Verkehr benötigt.

Zwischen den SBB-Gleisanlagen und der Althardstrasse wird die alte Adlikerstrasse weiterhin für die Erschliessung der Parzellen 3688, 4799 und 7832 benötigt. Die alte Strasse kann mit dem restlichen Zwischengebiet zur neuen Unterführung umgestaltet und mit zusätzlichen Parkmöglichkeiten ausgebildet werden. Die Grundeigentümer wurden von der Gemeinde entsprechend informiert. Die Umgestaltung muss durch die entsprechenden Grundeigentümer vorgenommen werden.

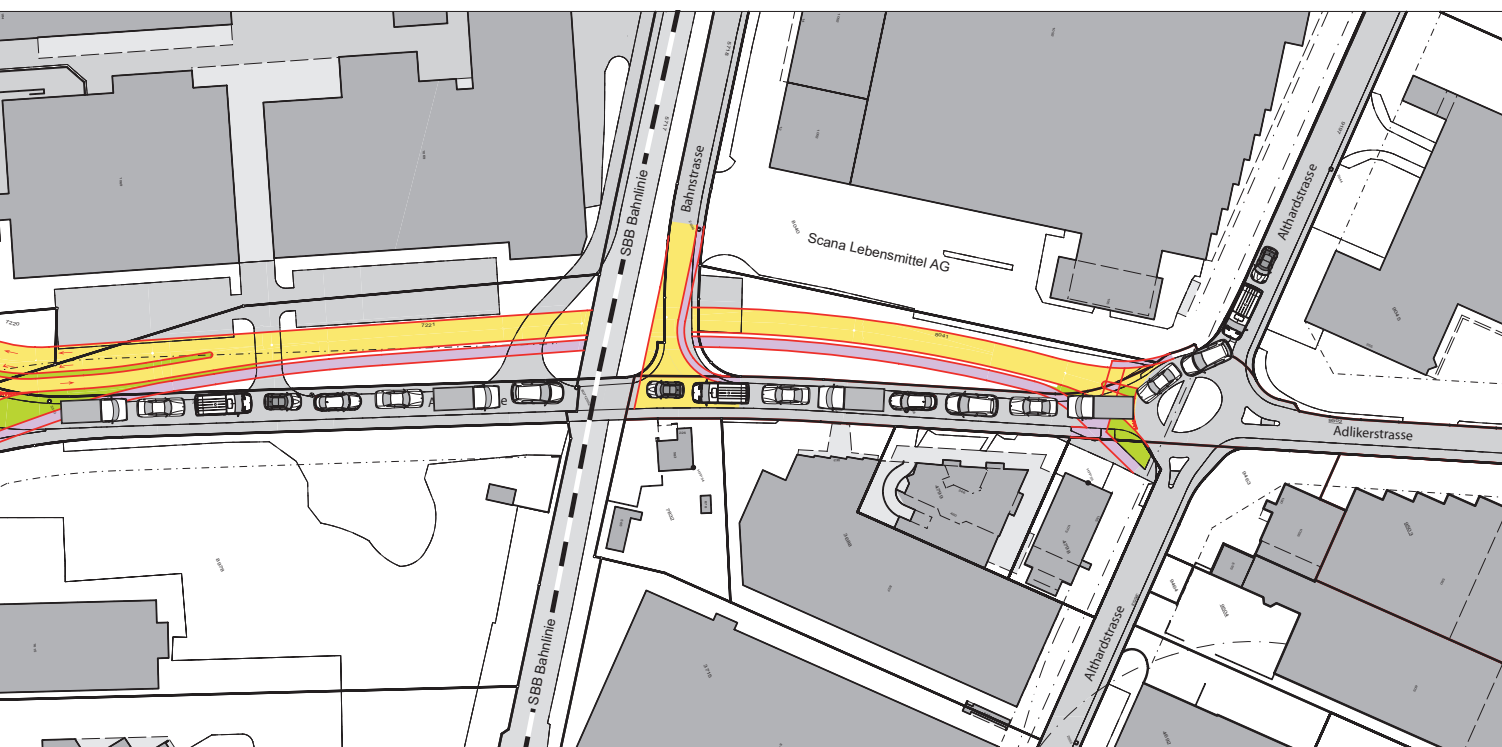
Nach der Erstellung der neuen Unterführung wird die Bahnstrasse mit einer leicht reduzierten Fahrbahnbreite von 7m (heute 7,5m) wieder erstellt. Damit die Länge der Unterführung kürzer wird, wird die Bahnstrasse vor dem Zusammenschluss mit der Adlikerstrasse mittels zweier Bogen parallel zu den Bahngleisen weitergeführt. Die anschliessende Kurve zur Adlikerstrasse wird dem Radius entsprechend verbreitert.

Im Bereich dieser Verbreiterung befindet sich das offizielle Ende der Bahnstrasse. Die Fläche für einen normgerechten Kehrplatz kann im Kurvengebiet markiert werden. Die alte Adlikerstrasse ist im Kreisellbereich nicht mehr mit der Althardstrasse verbunden und dient nur noch zur Erschliessung der anliegenden Grundstücke.

Die Gehwegbreite bleibt bei 2m. Auf der Kurveninnenseite wird eine neue Treppenverbindung vom heutigen Niveau auf die tiefer liegende Unterführung mit dem Rad- und Gehweg erstellt.

Die Gefällsverhältnisse werden den bestehenden Höhen angepasst. Ab der Riedthofstrasse fällt die Fahrbahn in Richtung der Unterführung mit 5% Gefälle. Dieses maximale Gefälle von 5% ist infolge der Ausrundungen nur auf knapp 60m notwendig. Der tiefste Punkt wird unter den SBB-Gleisanlagen erreicht. Auf der Seite zur Althardstrasse beträgt das Gefälle 5,8%. Hier beträgt die Länge des maximalen Gefälles von 5,8% nur 5m. Die Ausrundungsradien mit der Anpassung an das bestehende Strassengebiet weisen auf beiden Seiten einen Radius von 1400m auf. Der Radius in der Wanne beträgt 1350m. Die minimale lichte Höhe in der Unterführung beträgt 4,5m und entspricht den Zugangsnormalien und den VSS-Normen. Die minimale Höhe in der Unterführung wird bei der nordwestlichen Ecke infolge des Quergefälles erreicht. Die Höhenlage der Rad- und Gehwegunterführung wird auf eine minimale lichte Höhe unter den Gleisanlagen von 2,5m (Platzbedarf für Unterhaltsfahrzeuge) ausgerichtet. Die beidseitigen Rampen werden mit einem behindertengerechten Längsgefälle von 6% ausgebildet. Damit kann die Rampenlänge gegenüber der Fahrbahn verringert werden.

Die Ausbildung der Quergefälle erfolgt entsprechend SN 640 120 und beträgt im grössten Teil der neuen Fahrbahn 3%. Durch die Erstellung eines einseitigen Quergefälles werden nur am östlichen Fahrbahnrand Sammler für die Strassenentwässerung erforderlich.



Strassenverlaufes (gelb).

## ANPASSUNGEN

Die privaten Vorplatzgebiete werden höhenmässig an die neuen Abschlüsse angepasst.

Die Besprechung mit den Anwohnern über die detaillierten Anpassungen wird mit der weiteren Projektierung vorgenommen.

Mit der Betonkonstruktion sind auf der ganzen Länge beidseitige Mauern bis auf die Höhe des bestehenden Terrains geplant. Das anschliessende Land befindet sich bereits heute im Eigentum der Gemeinde Regensdorf und kann den anstossenden und interessierten Grundeigentümern verkauft werden.

## ENTWÄSSERUNG

Die Entwässerung der neuen Verkehrsanlagen wird an den bestehenden Hauptsammelkanal angeschlossen. Das Fahrbahn- und Rad-/Gehweggebiet kann grösstenteils im natürlichen Gefälle an die vorhandenen Leitungen in der Riedthofstrasse und an den bestehenden Betonkanal längs der Adlikerstrasse angeschlossen werden. Ausserhalb der Betonkonstruktion können die Sammler im freien Gefälle direkt am bestehenden Betonkanal angeschlossen werden.

Mit dem Rückbau der bestehenden Adlikerstrasse (zwischen Riedthofstrasse und SBB-Gleisen) werden auch die vorhandenen Sammler ausser Betrieb gesetzt. Die Abdeckung mit Betonkragen und Gussrost wird entfernt und entsorgt. Die bestehenden Schächte der Kanalisationsanlagen bleiben unverändert bestehen.

Am bestehenden Strassenentwässerungssystem der Adlikerstrasse (zwischen SBB-Gleisen und Althardstrasse) werden keine Änderungen vorgenommen. Allfällige Änderungen und Anpassungen mit der Erstellung von Parkplätzen müssen durch die entsprechenden Grundeigentümer vorgenommen werden.

## LÄRMSCHUTZ

Die Erstellung der SBB-Unterführung gilt im Sinne von Artikel 8 der Lärmschutzverordnung als wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage. Dies bedeutet, dass die Lärmemissionen des neu zu erstellenden Abschnitts der Adlikerstrasse soweit begrenzt werden müssen, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

Da sich die projektierte Unterführung in der Industriezone mit Lärmempfindlichkeitsstufe IV befindet, ist der Immissionsgrenzwert am Tag mit 70 db(A) massgebend. Entlang des Neubauabschnittes sind nur vereinzelte lärmempfindliche Betriebsräume vorhanden. Lärmschutzmassnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg sind deshalb im vorliegenden Projekt nicht notwendig.

Der erwartete Mehrverkehr durch die Unterführung darf nach Artikel 9 der Lärmschutzverordnung nicht dazu führen, dass durch die Mehrbelastung auf angrenzenden Strassenabschnitten die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, oder bei sanierungsbedürftigen Strassen wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden.

Im Detailbericht mit der verkehrstechnischen Beurteilung (Verfasser: Bühlmann Ingenieur- und Planungsbüro, Zollikon) wird auf der Adlikerstrasse mit einer Verkehrszunahme von 20% aufgrund des Neubauprojektes gerechnet. Diese Verkehrszunahme führt zu kaum wahrnehmbaren stärkeren Lärmimmissionen. Dennoch sind mit der weiteren Projektbearbeitung allfällig notwendige Massnahmen zu überprüfen.

## WERKLEITUNGEN

Die Wasserversorgung Regensdorf plant eine Anpassung der Hydrantenanlage im Bereich des Kreisels Adliker-/Althardstrasse. Die bestehende Leitung (Durchmesser 300 mm) wird aus dem Fahrbahnbereich des Kreisels entfernt und weiter südlich neu eingelegt. Zusammen mit der neuen Wasserleitung wird ein Leerrohr für das Steuerkabel eingelegt.

Im Bereich der Verlegung der Bahnstrasse sind folgende Leitungen betroffen: Wasser, Gas, EKZ und Telefon. Für die Querung der Wasserleitung wird eine Rohrkulisse im neuen Bauwerk eingelegt. Die Anpassung der übrigen Werkleitungen ist Sache der entsprechenden Werke und geht zu ihren Lasten.

Mit dem Beleuchtungsprojekt werden die EKZ auch ihre weiteren Anpassungen, Umlagungen und Netzausbauten projektieren.

Die Anpassung der SBB-Leitungen wird zusammen mit der neuen Unterführung und der Aufhebung der Barriere vorgenommen.

Die weiteren Werke (Swisscom, Erdgas Zürich AG, Cablecom) wurden noch nicht über das geplante Bauvorhaben informiert.

## MARKIERUNG UND SIGNALISATION

Mit dem vorliegenden Projekt sind vier Fussgängerübergänge vorgesehen. Am nördlichen Ende der Sportanlage Wisacher ist ein Fussgängerübergang vom westlichen Gehweg zum östlichen Rad-/Gehweg der Adlikerstrasse geplant. Der Rad- und Gehweg längs der Adlikerstrasse quert die Riedthofstrasse in der Nähe des Feuerwehrgebäudes. Diese Querung ist mit einer neuen Mittelinsel geplant. Die Verbindung zum westlichen Teil der Riedthofstrasse soll ebenfalls über eine neue Insel führen. Beim Kreisel Adliker-/Althardstrasse wird der bestehende Fussgängerübergang dem neuen Projekt angepasst. Die Fussgängerübergänge und die weiteren Markierungen und Signalisationen müssen durch die Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung, bewilligt werden.

## BAULINIEN

Die bestehende Verkehrsbaulinie längs der «alten» Adlikerstrasse, Teilstück Riedthofstrasse bis SBB-Gleisanlagen soll infolge der bestehenden Abwasserkanäle nicht verändert werden. Im übrigen Ausbaubereich befinden sich keine weiteren bestehenden Baulinien.

## LANDERWERB UND VERKAUF

Mit der Anpassung der Linienführung in der Kurve Riedthofstrasse werden von der Parzelle 7219 ca. 70 m<sup>2</sup> Landerwerb erforderlich. Andererseits kann diesem Grundstück vom restlichen Land der Gemeinde Regensdorf ca. 1200 m<sup>2</sup> Land zum Kauf offeriert werden. Auf der östlichen Seite der neuen Unterführung werden von der Parzelle 8978 ca. 25 m<sup>2</sup> Landerwerb notwendig. Diesem Grundstück kann dafür ca. 2300 m<sup>2</sup> Land vom alten Strassengebiet und vom restlichen Land der Gemeinde Regensdorf zum Kauf offeriert werden.

Mit der leichten Verlegung der Bahnstrasse werden von der Parzelle 5717 der SBB ca. 70 m<sup>2</sup> Land beansprucht. Die SBB haben dem Verkauf zugestimmt.

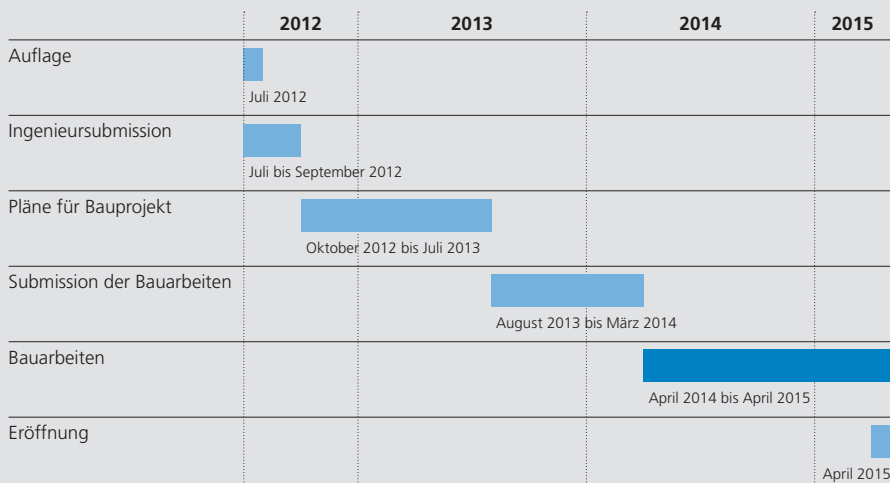
Nördlich der SBB-Gleisanlagen kann der Parzelle 8040 vom neuen Strassengebiet ca. 570 m<sup>2</sup> Land zum Kauf offeriert werden. Im Anschlussbereich des Kreisels ist von der Parzelle ca. 5 m<sup>2</sup> Land erforderlich. Der für den Strassenbau nicht benötigte Bereich von ca. 420 m<sup>2</sup> zwischen der alten Adlikerstrasse und der neuen Unterführung kann der Parzelle 3688 Land zum Kauf offeriert werden.

## TERMINE

Nach der Objektkreditbewilligung durch den Souverän ist bis anfangs September 2012 die Durchführung einer Ingenieursubmission für die weitere Projektbearbeitung geplant. Gleichzeitig ist die Projektauflage im Sommer 2012 geplant. Die Erstellung des Bauprojektes mit den Detailplänen, statischen Berechnungen und den notwendigen Prüfungen und Genehmigungen ist auf anfangs August 2013 terminiert. Anschliessend ist die Submission der Bauarbeiten geplant. Die Vergabe der Bauaufträge ist im Frühjahr 2014 vorgesehen.

Falls Einsprachen nicht verzögernd wirken, kann mit den Bauarbeiten im Frühling 2014 begonnen werden. Mit einer Bauzeit von einem Jahr kann die Unterführung im Frühling 2015 in Betrieb genommen werden.

Die SBB sind baldmöglichst über die geplante Bauzeit zu informieren. Die SBB benötigen eine Vorlaufzeit von 20 Monaten. Die Eingabe des Bauprojektdossiers muss mindestens 16 Monate vor Baubeginn vorgenommen werden.



## KOSTEN

Die Preisbasis der Kostenschätzung ist das Jahr 2012. Für den Bau der neuen SBB-Unterführung Adlikerstrasse inkl. Landerwerb ist mit Bruttoinvestitionskosten von Fr. 15 800 000.– (plus/minus 15%) inkl. MwSt. zu rechnen (siehe Tabelle 1).

Die durchschnittliche Belastung der Folgekosten belaufen sich auf Fr. 1 252 866.– (siehe Tabelle 2).

Nicht berücksichtigt sind Kostenanteile, die von Dritten (SBB, Kanton usw.) getragen werden.

Mit dem Gemeindeamt des Kantons Zürich wird abgeklärt, ob die Abschreibungsdauer erheblich verlängert werden kann, sodass die tatsächlichen Gegebenheiten besser abgebildet werden können. Wird dies möglich, verringern sich die jährlichen Folgekosten massgeblich.

### KOSTENBETEILIGUNGEN

Die SBB haben in einem ersten Gespräch zugesagt, einen Kostenbeitrag für die Schliessung und Aufhebung der Barriere von Fr. 495 000.– zu leisten. Dieser Beitrag entspricht den Kosten für den Rückbau des Bahnüberganges mit der Barriere und weiteren SBB-Einrichtungen. Es werden noch weitere Gespräche mit den SBB stattfinden, um einen grösseren Beitrag der SBB zu erreichen.

Mit dem Amt für Verkehr des Kantons ist über eine Kostenbeteiligung an den regionalen Radweg längs der Adlikerstrasse zu verhandeln.

Aus den Verkäufen der nicht mehr benötigten Flächen ist mit ca. Fr. 2 000 000.– zu rechnen.

## FINANZIERUNG

Im Rahmen des Finanzplanes ist vorgesehen, die Baukosten über die Investitionsrechnungen 2013 bis 2015 abzurechnen. Die Finanzierung ist über einen Abbau des Nettovermögens zu realisieren und muss somit durch Neuverschuldung (Fremdfinanzierung) oder durch Landverkäufe gewährleistet werden. Die Folgekosten gemäss Abschreibungstabelle werden den Steuerhaushalt belasten. Die Landverkäufe aus nicht mehr benötigten Strassenflächen, Landreserven in diesem Bereich sowie der Beitrag der SBB tragen zur Finanzierung bei. Die möglichen Einnahmen sind bei den Finanzierungskosten nicht berücksichtigt.

## ABSCHIED DER RECHNUNGS-PRÜFUNGSKOMMISSION

Der Gemeinderat beantragt einen Bruttokredit von Fr. 15 800 000.– für die Realisierung der SBB-Unterführung an der Adlikerstrasse.

Der Bedarf an einer niveaufreien Querung der SBB-Gleise ist seit Jahren gegeben, es löst ein schon lang bestehendes Verkehrsproblem.

Nach Ansicht der RPK kann dieses Projekt aufgrund der heutigen angespannten finanziellen Situation zu einer Steuerfusserhöhung führen. Die durchschnittlichen jährlichen Folgekosten des Projektes sind mit Fr. 1 252 866.26 ausgewiesen.

Trotz der hohen Kosten beantragt die RPK das für die Gemeinde wichtige Projekt an der Urne zu genehmigen.

Regensdorf, 19.04.2012

Die Rechnungsprüfungskommission Regensdorf

**Der Präsident**

R. Mathis

**Der Aktuar**

P. Giger

**Tabelle 1: Kostenschätzung (Preisbasis 2012)**

Kosten für Grundstück	Fr.	165 000
Vorbereitungsarbeiten	Fr.	2 325 000
Tiefbauarbeiten	Fr.	10 440 000
Umlegung Hydrantenleitung	Fr.	50 000
Beleuchtung	Fr.	160 000
Technische Arbeiten	Fr.	1 750 000
Übrige Aufwendungen und Unvorhergesehenes (ca. 5%)	Fr.	910 000
<b>Total Bruttoinvestitionskosten inkl. MwSt.</b>	<b>Fr.</b>	<b>15 800 000</b>
Bruttoinvestitionskosten ohne Landerwerb	Fr.	15 635 000

**Tabelle 2: Folgekostenberechnung (gemäss § 37 KSGH)**

### Abschreibungstabelle gemäss gesetzlichen kantonalen Vorgaben

Kapitalfolgekosten für zehn Jahre bei 10% Abschreibung vom Restwert (ohne Landpreis)

Jahr	Restwert Fr.	Abschreibung und Verzinsung	Sachaufwand Folgekosten 1,5%	total Aufwand pro Jahr	Steuer- prozent
1	15 635 000	1 563 500	234 525	1 798 025	4,3
2	14 071 500	1 407 150	234 525	1 641 675	3,9
3	12 664 350	1 266 435	234 525	1 500 960	3,6
4	11 397 915	1 139 792	234 525	1 374 317	3,3
5	10 258 124	1 025 812	234 525	1 260 337	3,0
6	9 232 311	923 231	234 525	1 157 756	2,8
7	8 309 080	830 908	234 525	1 065 433	2,5
8	7 478 172	747 817	234 525	982 342	2,3
9	6 730 355	673 035	234 525	907 560	2,2
10	6 057 319	605 732	234 525	840 257	2,0

Die Abschreibungstabelle basiert auf einem einfachen Steuerertrag von Fr. 42 000 000.–. Nicht berücksichtigt sind Kostenanteile, die von Dritten (SBB, Kanton usw.) getragen werden.

Die Angaben der Steuerprozente in der obigen Tabelle haben rein informativen Charakter und ziehen nicht automatisch Steuerfusserhöhungen nach sich.

## GUTE GRÜNDE FÜR DIE UNTERFÜHRUNG

«Für ein Dorf ohne Schranken und die Verbindung der drei Ortsteile Watt, Adlikon und Regensdorf.»

### Wirtschaftlich

- Wirtschaftlicher Nutzen durch Einsparung von Wartezeit und Treibstoff
- Attraktiv für Bevölkerung, Gewerbe und Industrie
- Unterführung kann parallel zum bestehenden Bahnübergang erstellt werden.  
SBB-Übergang bleibt während der Bauzeit offen, dadurch keine zusätzlichen Verkehrsbehinderungen
- Unterführung kann auf Gemeindeland erstellt werden
- Es kann mehr Land verkauft werden, als erworben werden muss

### Sicherheit

- Zusätzliche Sicherheit für Schulweg, weil der Rad- und Gehweg getrennt von der Strasse auf erhöhtem Niveau geführt wird
- Gesteigerte Sicherheit für Individualverkehr
- Massiv verkürzte Fahrzeit der Feuerwehr nach Watt und Adlikon
- Mit der Unterführung rückt das bestehende Feuerwehrlokal an einen idealen, zentralen Standort, die gesetzlichen Vorgaben der maximalen Einsatzzeit können so besser eingehalten werden

### Ökologisch

- Flüssiger Verkehr, weniger Abgase
- Verbesserung der Luftqualität
- Technische Machbarkeit im Grundwasser ist gegeben, abgeklärt mit Baudirektion
- Keine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes infolge der Unterführung

### Pro öffentlicher Verkehr

- Neue Möglichkeiten zur Optimierung des Busfahrplans/Anschluss SBB-Station

### Pro Individualverkehr

- Optimierte Radfahrer- und Fussgängerunterführung
- Fussgängerunterführung ist rollstuhltauglich
- Kein Rückstau mehr bis zur Wehntalerstrasse
- Noch längere Wartezeiten an der Barriere beim späteren Doppelspurausbau und Einführung des Viertelstundentaktes des SBB-Fahrplans sind hinfällig
- Verbesserte Parkplatzsituation für die Anrainer

## SCHLUSSWORT

Nach Ansicht des Gemeinderates kann mit dieser Unterführung ein lang erwartetes Anliegen von Bevölkerung, Industrie und Gewerbe erfüllt und der unhaltbare Zustand mit den langen Wartezeiten an der Barriere endlich beseitigt werden.

Für die südlich der Bahnlinie stationierte Feuerwehr ist schon die heutige Situation bezüglich Interventionszeit problematisch. Dieses Problem wird sich ohne Lösung der Bahnquerung in nächster Zeit noch zusätzlich verschärfen. Eine Alternative dazu ist ein Neubau des Feuerwehrlokals an einem zentraleren, anderen Standort. Dies würde aber einzig das Problem der Feuerwehr lösen. Mit der Erstellung der SBB-Unterführung wird ein guter Teil der Verkehrsproblematik in Regensdorf gelöst. Mit der Unterführung rückt das Feuerwehrlokal an eine ideale, zentrale Lage.

Industrie, Gewerbe und Bevölkerung fordern, dass dieser unhaltbare Zustand durch eine niveaufreie Querung beseitigt wird.

Das Projekt unterstützt zudem die Bestrebungen der Gemeinde, Firmen mit qualitativ hochwertigen Arbeitsplätzen nach Regensdorf zu holen und damit die Steuereinnahmen der Gemeinde bei gleichbleibendem Steuerfuss zu steigern. Nachweislich ist eine gute Verkehrsinfrastruktur eines der Hauptkriterien bei der Standortwahl von steuerkräftigen Unternehmen.

rege Stadt  
reges Dorf  
Regensdorf