

**Gemeinde Volketswil**

# **Kommunaler Richtplan Verkehr**

**Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen**

**23.028 / 26. November 2025 – Stand Gemeindeversammlung**

**Auftraggeber**

Gemeinde Volketswil  
Abteilung Tiefbau und Werke  
Zentralstrasse 21  
8604 Volketswil

**Verfasser**

**TEAM**verkehr.zug ag  
Verkehringenieure eth/fh/svi/reg a  
Zugerstrasse 45, ch-6330 Cham  
Blockweg 3, ch-6410 Goldau

Fon 041 783 80 60  
Fon 041 859 10 20  
box@teamverkehr.ch  
www.teamverkehr.ch

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch  
Dipl. Bauingenieur ETH/SVI/Reg A, Verkehringenieur

David Steiner, steiner@teamverkehr.ch  
BSc FHO in Raumplanung, Verkehringenieur

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> _____	<b>1</b>
1.1	Verfahren / Vorbemerkungen	1
1.2	Kantonale Vorprüfung	2
1.3	Öffentliche Auflage	2
1.4	Anhörung	3
<b>2</b>	<b>Ergebnis 1. kantonale Vorprüfung</b> _____	<b>4</b>
2.1	Allgemein	4
2.2	Analyse	4
2.3	Veloverkehr	5
2.4	Motorisierter Individualverkehr	5
2.5	Parkierung / Mobilität	6
<b>3</b>	<b>Ergebnis 2. kantonale Vorprüfung</b> _____	<b>7</b>
3.1	Analyse	7
3.2	Veloverkehr	7
3.3	Parkierung / Mobilität	8
<b>4</b>	<b>Ergebnis öffentliche Auflage</b> _____	<b>9</b>
4.1	Fussverkehr	9
4.2	Veloverkehr	9
4.3	Öffentlicher Verkehr	10
4.4	Motorisierter Individualverkehr	10
4.5	Parkierung / Mobilität	15

# 1 Einleitung

Der Gemeinderat von Volketswil hat mit Beschluss Nr. 100 vom 13. Mai 2025 den kommunalen Richtplan Verkehr zuhanden der öffentlichen Auflage und Anhörung gemäss § 7 PBG verabschiedet. Im vorliegenden Bericht wird der Umgang mit den nicht berücksichtigten Einwendungen begründet.

## 1.1 Verfahren / Vorbemerkungen

Ablauf der Revision:

Was	Wann
Beschluss Gemeinderat für die 1. kantonale Vorprüfung	13. Dezember 2023
1. kantonale Vorprüfung	1. Quartal 2024
Behandlung der Einwendungen aus der 1. kantonalen Vorprüfung in der GPL / Überarbeitung der Unterlagen	2. und 3. Quartal 2024
Beschluss Gemeinderat für die 2. kantonale Vorprüfung	14. Oktober 2024
2. kantonale Vorprüfung	4. Quartal 2024
Behandlung der Einwendungen aus der 2. kantonalen Vorprüfung in der GPL / Überarbeitung der Unterlagen	2. Quartal 2025
Beschluss Gemeinderat für die öffentliche Auflage und Anhörung	13. Mai 2025
Öffentliche Auflage und Anhörung	23. Mai – 22. Juli 2025
Infoveranstaltung öffentliche Auflage	2. Juni 2025
Behandlung der Einwendungen aus der öffentlichen Auflage in der GPL / Überarbeitung der Unterlagen	3 und 4. Quartal 2025
Beschluss Gemeinderat zuhanden der Gemeindeversammlung	9. Dezember 2025
Gemeindeversammlung	17. April 2025
Genehmigung durch Baudirektion	
Auflage und Inkrafttreten	

Die Festsetzung des kommunalen Richtplans obliegt der Gemeindeversammlung (Art. 14 GO), der Kanton erteilt die Genehmigung (Regierungsrat). Die Inhalte des kommunalen Richtplan Verkehrs sind für die Behörden verbindlich. Für die Grundeigentümer entstehen aus dem kommunalen Richtplan keine direkten Verbindlichkeiten, jedoch haben untergeordnete bzw. nachgelagerte Planungen und Verfahren den Vorgaben der Richtplanung zu entsprechen.

Der kommunale Richtplan Verkehr und der Bericht zum Umgang mit den Einwendungen stehen gemäss § 7 Abs. 4 PBG zur Einsichtnahme offen.

## 1.2 Kantonale Vorprüfung

Das Amt für Raumentwicklung (ARE) hat mit den Schreiben vom 15. März 2024 (Referenz-Nr. ARE 23-0920) und 22. Januar 2025 (Referenz-Nr. ARE 24-0305) der Gemeinde Volketswil die 1. resp. die 2. kantonale Vorprüfung zugestellt. Über die Behandlung der nicht berücksichtigten Anträge, Hinweise und Empfehlungen geben die Kapitel 2 und 3 Auskunft.

## 1.3 Öffentliche Auflage

Die Unterlagen wurden während 60 Tagen vom 23. Mai bis 22. Juli 2025 auf der Abteilung Tiefbau und Werke im Gemeindehaus Volketswil aufgelegt. Zusätzlich wurde die Vorlage auf der Website der Gemeinde aufgeschaltet. Die Publikation der öffentlichen Auflage erfolgte am 23. Mai 2025 in den Volketswiler Nachrichten und im Amtsblatt des Kantons Zürich. Interessierte Personen, Behörden, Vereine und Parteien hatten im Rahmen der öffentlichen Auflage die Gelegenheit, sich zum Richtplaninhalt zu äussern. Die folgenden Dokumente lagen öffentlich auf:

- Richtplantext
- Richtplankarte Fussverkehr
- Richtplankarte Veloverkehr
- Richtplankarte Öffentlicher Verkehr
- Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr
- Richtplankarte Parkierung / Mobilität
- Richtplankarte Güterverkehr

Am 2. Juli 2025 fand in der KUSPO eine Informationsveranstaltung zum kommunalen Richtplan Verkehr gemeinsam mit dem kommunalen Richtplan Siedlung und Landschaft statt.

Aus der öffentlichen Auflage gingen innerhalb der Auflagefrist 26 Stellungnahmen (darunter 2 Presstexte) mit insgesamt 50 Anträgen, Empfehlungen oder Hinweisen. Die Gemeinde hat sämtliche Einwendungen geprüft. Dabei konnten 5 Einwendungen berücksichtigt, 3 Einwendungen teilweise berücksichtigt und 19 Einwendungen nicht berücksichtigt werden. Weitere 18 Hinweise wurden zur Kenntnis genommen und 5 Anliegen waren nicht Gegenstand des kommunalen Richtplan Verkehrs. Im Rahmen des vorliegenden Berichts (Kap. 4) nimmt die Gemeinde Stellung zu den nicht und teilweise berücksichtigten Einwendungen und erläutert deren Behandlung.

Parallel zum vorliegenden Bericht liegt eine Zusammenstellung vor, die sämtliche Einwendungen enthält, welche im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans eingegangen sind. Zu jeder Einwendung wurde ein Antworttext verfasst, welcher dokumentiert, inwiefern die Einwendung im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Richtplans berücksichtigt worden ist. Die Zusammenfassung wird den Einwenderinnen und Einwendern zugestellt. Diese Zusammenstellung ist jedoch nicht Bestandteil des Festsetzungsbeschlusses betreffend den kommunalen Richtplan Verkehr.

Für die Behandlung im vorliegenden Bericht, wie auch in der Zusammenstellung wurden die Einwendungen anonymisiert.

## 1.4 Anhörung

Parallel zur öffentlichen Auflage fand auch die Anhörung bei den Nachbargemeinden und der Region Glattal statt. Es gingen 6 Stellungnahmen der Nachbargemeinden und zusätzlich 1 der regionalen Planungsgruppe Glattal (ZPG) ein. Über die Behandlung der nicht berücksichtigten Begehren gibt das Kapitel 4 Auskunft.

## 2 Ergebnis 1. kantonale Vorprüfung

Es werden die nicht und die teilweise berücksichtigten Anträge und Empfehlungen behandelt. Die angegebenen Nummerierungen und Pläne beziehen sich auf die Unterlagen der damaligen kantonalen Vorprüfung und stimmen deshalb mit der aktuellen Vorlage nicht überein. Die neue Nummerierung der Massnahmen ist in Klammern angegeben.

### 2.1 Allgemein

#### 2.1.1 Unterstützung Übergeordnete Planungsinstrumente

Antrag V1 9

##### Antrag

Es ist nachzuweisen, inwiefern der kommunale Verkehr die übergeordneten Richtpläne sowie das kantonale Gesamtverkehrskonzept unterstützt, d.h. welches der kommunale Beitrag an die regionale und kantonale Zielerreichung ist.

##### Stellungnahme

Stossrichtungen und Ziele aus übergeordneten Planungsinstrumenten sind in Kap. 2 bereits zusammengefasst. Ziele der einzelnen Verkehrsarten werden in den Festlegungen und Massnahmen (Kap. 5) berücksichtigt. Der Nachweis zum kantonalen GVK fehlt und wird ergänzt.

teilweise berücksichtigt

### 2.2 Analyse

#### 2.2.1 Auswirkungen auf prognostizierte Entwicklung ohne Gegenmassnahmen Antrag V1 16

##### Antrag

In der Analyse sind die Auswirkungen der prognostizierten Entwicklung ohne Gegenmassnahmen darzulegen und der resultierende Handlungsbedarf auszuweisen, auf den die Gesamtverkehrsstrategie sowie die Massnahmen eine Antwort geben sollen.

##### Stellungnahme

In Kapitel 4 wird bereits aufgezeigt, dass ohne zusätzliche Massnahmen das Modal-Split-Ziel (50%) des Kantons nicht erreicht werden kann. Auf weitere Darlegungen wird verzichtet.

nicht berücksichtigt

## 2.3 Veloverkehr

### 2.3.1 Bodenschutz und Fruchtfolgefleichen

Antrag V1 26

#### Antrag

Die Einträge von Veloverbindungen Massnahmen V04 «Schliessung Netzlücke Guntenbach», V15 «Schliessung Netzlücke Flugplatzrundweg» und V20 (neu V09) «Schliessung Netzlücke Heubüel/Chimlibachweg» können erst nach Vorliegen einer Interessenabwägung beurteilt werden.

#### Stellungnahme

Eine Interessenabwägung ist nicht stufengerecht mit dem KRV. In der Beschreibung der Massnahme V20 (neu V09) wird "Interessenabwägung/Koordination mit FFF" ergänzt. Die Massnahme V04 wurde inzwischen aus dem KRV entfernt, da diese durch die Naturschutzzone Zimikerriet und Uferbereiche des Guntenbachs führt (Antrag V2 10). Die Massnahme V15 wurde ebenfalls entfernt, da hierzu bereits ein übergeordneter Eintrag aus dem RRP vorhanden ist (Antrag V2 1).

teilweise berücksichtigt

## 2.4 Motorisierter Individualverkehr

### 2.4.1 Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen

Antrag V1 32

#### Antrag

Das Ziel von Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts ist nicht zweckmässig. Temporeduktionen auf Staatsstrassen sind im Einzelfall zu prüfen. Eine Überprüfung soll überall dort erfolgen, wo Verbesserungen der Verkehrssicherheit, der Verkehrsverhältnisse oder im Lärmschutz erzeugt werden können. Die Zielformulierung ist anzupassen.

#### Stellungnahme

Der Zweck des Ziels wurde missverstanden. Beim Ziel geht es darum verkehrsorientierte Strassen innerorts, welche bisher mit 60 km/h signalisiert sind herunterzusetzen auf maximal 50 km/h. Das Ziel wird umformuliert: "Maximal Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts".

Die Zielformulierung führte in der öffentlichen Auflage erneut zu Rückmeldungen (siehe Kap. 4.4.1). Das Ziel wurde darauf in «Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts, Abweichungen sind im Einzelfall zu prüfen» umformuliert.

teilweise berücksichtigt

### 2.4.2 Temporegime

Antrag V1 35

#### Antrag

Eine pauschale Festlegung der signalisierten Geschwindigkeit auf dem übergeordneten Strassennetz ist nicht zweckmässig. Temporeduktionen auf Staatsstrassen sind im Einzelfall zu prüfen, wenn dadurch

Verbesserungen der Verkehrssicherheit, der Verhältnisse oder im Lärmschutz erreicht werden können. Das Model 30/50 des BFU sieht im Übrigen vor, das untergeordnete Netz gemeindeweit als Tempo-30-Zone zu signalisieren. Zusätzlich sollen beidseits dicht bebaute, verkehrsorientierte Strassen des übergeordneten Netzes ebenfalls mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h signalisiert werden. Solche Strassen können unter bestimmten Bedingungen auch in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden. Der Text ist im Sinne der Erwägung anzupassen.

### **Stellungnahme**

Der Text wird nicht angepasst siehe Ziel, Kap. 6.4.2 Ziele. Zur Klarstellung, welche Strassen es betrifft, werden die Namen der betroffenen Strassen (Industrie-/Greifenseestrasse) ergänzt.

nicht berücksichtigt

## **2.5 Parkierung / Mobilität**

### **2.5.1 Ziele**

**Antrag V1 38**

#### **Antrag**

Der im Bericht beschriebene Grundsatz, in Abhängigkeit vom alternativen Mobilitätsangebot, so wenig wie möglich neue Parkplätze zu erstellen, ist bei den Zielen als dritter Punkt aufzunehmen.

#### **Stellungnahme**

Die Ziele werden wie folgt ergänzt: "Möglichst wenig neue Parkfelder bei Neu- und Umbauten, abgestimmt auf das Mobilitätsangebot in der Umgebung".

teilweise berücksichtigt

### **2.5.2 Bodenschutz und Fruchtfolgeflächen**

**Antrag V1 42**

#### **Antrag**

Falls die Parkierungsanlagen (Nr. P01) FFF beanspruchen sollten, ist die Teilrevision zurückzuweisen. Der Antrag kann erst nach Vorliegen einer Interessenabwägung beurteilt werden.

#### **Stellungnahme**

P01 wird entfernt. Der Hinweis "Parkfelder anbieten" bleibt bei M16 (Durchfahrtsperre Ischlagstrasse und Bruggenstrasse) bestehen.

teilweise berücksichtigt

### 3 Ergebnis 2. kantonale Vorprüfung

Es werden die nicht und die teilweise berücksichtigten Anträge und Empfehlungen behandelt. Die angegebenen Nummerierungen und Pläne beziehen sich auf die Unterlagen der damaligen kantonalen Vorprüfung und stimmen deshalb mit der aktuellen Vorlage nicht überein. Die neue Nummerierung der Massnahmen ist in Klammern angegeben.

#### 3.1 Analyse

##### 3.1.1 Modal-Split und Mobilitätsverhalten

Antrag V2 3

###### Antrag

Es reicht nicht, die Aussagen des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich (GVM-ZH) zu erläutern. In diesem Kapitel gilt es, das angestrebte kommunale Ziel des Mobilitätsverhaltens darzustellen und die entsprechende Festsetzung zuzuführen. Es wird kein numerischer Modal-Split erwartet, aber konkrete Aussagen, anhand deren die Vorgaben des Richtplans sowie später der Nutzungsplanung "gemessen" und beurteilt werden können. Das Kapitel ist im Sinne der Erwägungen zu ergänzen.

###### Stellungnahme

Der Titel des Kap. 3.5 wird wieder "Entwicklung Gesamtverkehrsmodell" (wie beim Stand VP1) genannt und zeigt eine Zusammenfassung des GVM. Nachfolgend wird das Kapitel 3.6 ergänzt. Dieses zeigt die kantonalen Absichten bezüglich Mobilitätsverhalten sowie die Positionierung von Volketswil darin.

teilweise berücksichtigt

#### 3.2 Veloverkehr

##### 3.2.1 Interessenabwägung FFF

Antrag V2 12

###### Antrag

Die Einträge von Veloverbindungen Massnahme V12 (Schliessung Netzlücke Heubüel/Chimlibachweg und V04 (Schliessung Netzlücke Guntenbach) können erst nach Vorliegen einer Interessenabwägung beurteilt werden.

###### Stellungnahme

V04 wird bereits im Zusammenhang mit dem Zimikerriet entfernt. V12 (neu V09) wird beibehalten. In der Beschreibung wird auf die Interessenabwägung/Koordination FFF bei Überdeckung Autobahn hingewiesen.

teilweise berücksichtigt

### 3.3 Parkierung / Mobilität

#### 3.3.1 Parkierungsanlagen ausserhalb Siedlungsgebiet

#### Antrag V2 15

##### **Antrag**

Für die zwei Parkierungsanlagen "Wald" an der Pfäffikerstrasse (P06) und Wangenstrasse (P10) liegen für uns keine plausiblen Begründungen vor. Ein öffentliches Interesse an diesen Anlagen ausserhalb der Bauzone ist nicht aufgezeigt. Die Tatsache, dass eine Parkierungsanlage ausserhalb des Siedlungsgebiets bereits vorhanden ist, führt nicht automatisch zu einer Legitimation für einen Eintrag im kommunalen Verkehrsrichtplan. Die Parkierungsanlagen sind aus der Richtplankarte Parkierung und Mobilität sowie aus dem Richtplantext Kap. 5.6.4 als kommunale Festlegung zu streichen.

##### **Stellungnahme**

Die Parkierungsanlagen werden nicht gestrichen. Gemäss der Gemeinde Volketswil besteht ein öffentliches Interesse an diesen Anlagen zudem bestehen die Einträge bereits im aktuell rechtsgültigen kommunalen Richtplan Verkehr Strassen, Parkierung von 2007 (BDV Nr. 153/07). Bei der Parkierungsanlage P06 besteht das öffentliche Interesse an der Nutzungszuordnung zum Homberg und bei P10 der Zugänglichkeit zum Wangenerwald.

nicht berücksichtigt

## 4 Ergebnis öffentliche Auflage

Es werden die nicht und die teilweise berücksichtigten Einwendungen behandelt. Thematisch gleiche Einwendungen sind im vorliegenden Bericht zusammengefasst. Die Struktur orientiert sich an der Kapitelstruktur des Richtplantextes. Die angegebenen Nummerierungen und Pläne beziehen sich auf die Unterlagen der öffentlichen Auflage und stimmen deshalb mit der aktuellen Vorlage nicht überein. Die neue Nummerierung der Massnahmen ist in Klammern angegeben.

### 4.1 Fussverkehr

#### 4.1.1 Schmiedgasse

Antrag A 8

##### Antrag

Die gesamte Schmiedgasse soll als Fuss- und Wanderweg berücksichtigt werden.

##### Stellungnahme

Die Bezeichnung der Fuss- und Wanderweg im KRV entspricht der übergeordneten Festlegung aus dem Regionalen Richtplan. Die Gemeinde hat auf die Linienführung der Wanderwege keinen Einfluss.

nicht berücksichtigt

### 4.2 Veloverkehr

#### 4.2.1 Zielformulierung und Massnahme

Antrag A 9

##### Antrag

Folgendes Ziel soll ergänzt werden: "Der Strassenraum ist velofreundlich zu gestalten, kurze Strecken werden vermehrt mit dem Velo zurückgelegt". Ebenfalls soll folgendes Vorhaben ergänzt werden: "Velofreundliche Gestaltung von Installationen zur Verlangsamung oder Abschränkung des motorisierten Verkehrs sowie Querungshilfen".

##### Stellungnahme

Die verlangte Zielergänzung widerspricht der Grundhaltung des KRV nicht, ist aber sinngemäss bereits in den formulierten Zielen enthalten:

- «velofreundliche Gestaltung» → «sicheres, attraktives und durchgängiges Veloverbindungsnetz»
- «kurze Distanzen mit dem Velo zurücklegen» ist eine Folge eines sicheren und attraktiven Velonetzes
- «Velofreundliche Gestaltung von baulichen Massnahmen» ist in «Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln» enthalten.

nicht berücksichtigt

## 4.3 Öffentlicher Verkehr

### 4.3.1 Zielformulierung

Antrag A 12

#### Antrag

Beim Ziel "Der öffentliche Verkehr ist pünktlich, die Anschlüsse an die S-Bahn werden gewährleistet" soll "... und schnell" ergänzt werden.

#### Stellungnahme

Die verlangte Zielergänzung ist problematisch, da damit der Fokus einseitig auf die Reisezeit gelegt würde. «Schnelle» Verbindungen stehen im Widerspruch zu einer angestrebten Versorgung aller Ortsteile und einer angemessenen Zahl von Haltestellen. Jede Haltestelle «bremst» eine schnelle Verbindung. Ein attraktives ÖV-Netz bedeutet auch, dass die Kunden innert nützlicher Frist zum Ziel gelangen.

nicht berücksichtigt

### 4.3.2 Ö03/Ö04 Bushaltestellen Riedstrasse und Chimlibach

Antrag A 13

#### Empfehlung

Es wird empfohlen die Bushaltestelle Ö03 auf der Höhe des Schulhauses Hellwies und die Bushaltestelle Ö04 bei der Kreuzung mit der Zürcherstrasse zu platzieren.

#### Stellungnahme

Die verlangte Verschiebung der Haltestellen wird nicht aufgenommen. Die konkrete Positionierung der Haltestelle «Juch» ist abhängig von der Gebietsentwicklung und wird bei einer Konkretisierung definitiv festgelegt. Auch die Positionierung der Haltestelle Riedstrasse wird bei der Umsetzung festgelegt. Die Unschärfe eines Richtplans lässt eine abweichende Positionierung zu.

nicht berücksichtigt

## 4.4 Motorisierter Individualverkehr

### 4.4.1 Temporegime

Antrag A 16

#### Antrag

In Kapitel 5.5.2 findet sich die Formulierung «maximal Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts». Die Formulierung «maximal» ist irreführend und öffnet die Tür für eine flächendeckende Absenkung auf Tempo 30 – ohne dass dies explizit begründet oder demokratisch legitimiert wäre. Die gesetzliche Regelgeschwindigkeit innerorts beträgt 50 km/h. Eine flächendeckende Temporeduktion ohne Einzelfallprüfung ist abzulehnen. Es wird beantragt «Zielgeschwindigkeit innerorts 50 km/h».

**Stellungnahme**

Die Einwender interpretieren diese Formulierung so, dass auf verkehrsorientierten Strassen innerorts grundsätzlich eine tiefere Geschwindigkeit als 50 km/h angestrebt würde (Regelfall 30 km/h, ausnahmsweise 50 km/h). Die Absicht ist es jedoch, dass Strecken mit höheren Geschwindigkeiten von 60 km/h auf 50 km/h reduziert werden sollen also: Regelfall 50 km/h, ausnahmsweise tiefer. Das Ziel wird umformuliert in «Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen, Abweichungen sind im Einzelfall zu prüfen». Die Zuordnung zu verkehrsorientierten Strassen bleibt allerdings weiterhin bestehen, da auf siedlungsorientierten Strassen tiefere Geschwindigkeiten möglich sein sollen (siehe Ziel: Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren).

teilweise berücksichtigt

**4.4.2 Kapazitätsausbau Strassen und Knoten****Antrag A 19****Antrag**

In Kapitel 5.2.2 heisst es: «Beim Strassenverkehr sollen keine zusätzlichen Kapazitäten für Autos auf den Strassen in Volketswil durch Ausbauten geschaffen werden und die Leistungsfähigkeit von Knoten wird nicht erhöht». Trotz klar erwarteter Zunahme des Verkehrs (z.B. infolge der geplanten Verdichtung beim Areal Bauarena, Entwicklung Gebiet Juch) sieht der Richtplan keine Erweiterung der Infrastruktur vor. Das ist planerisch kurzsichtig. Es wird beantragt, dass «ein gezielter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur angegangen und planerisch vorbereitet» wird.

**Stellungnahme**

Ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist kaum realistisch. Trotzdem verhindert die Formulierung auch punktuelle Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses und damit indirekt die Kapazitätsoptimierung. Die Formulierung wird durch «Die MIV-Belastung auf dem Strassennetz von Volketswil wird stabilisiert und die Leistungsfähigkeit der Knoten optimiert» ersetzt. Dies trägt dem Grundsatz «kein Ausbau, aber Optimierung» Rechnung.

teilweise berücksichtigt

**4.4.3 Durchgangsverkehr auf Hauptachsen****Antrag A 20****Antrag**

Der Satz "Der Durchgangsverkehr soll auf die Hauptachsen verlagert und kanalisiert werden" soll gestrichen oder umformuliert werden. Ebenfalls ist die Aussage «Gleichzeitig werden die Wohngebiete durch geeignete Massnahmen vom quartierfremden Verkehr geschützt» anzupassen in: «Wohngebiete können vom quartierfremden Verkehr geschützt werden, sobald die Hauptachsen auf die erforderliche Kapazität ausgebaut werden».

**Stellungnahme**

Der Antrag widerspricht den übergeordneten Vorgaben aus dem Regionalen Richtplan (Kap. 4.2.1 Ziele). Die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Strassennetz ist einer der Grundpfeiler der Verkehrsstrategie. Diese Grundhaltung gilt auf allen Ebenen: Autobahnen > Staatsstrassen > verkehrsorientierte Kommunalstrassen > Quartierstrassen. So unzweckmässig es ist, den überregionalen

Verkehr von der Autobahn auf die Ortsdurchfahrten und Quartiere zu verteilen, so wichtig ist der Schutz der Quartiere vor regionalem Ausweichverkehr. Würden die Quartierstrassen als Ausweichstrassen für temporär überlastete Durchgangsstrassen geöffnet, würde die ganze Gemeinde vom Verkehr überschwemmt, was sich in Bezug auf Verkehrssicherheit und Lebensqualität negativ auswirken würde.

nicht berücksichtigt

#### 4.4.4 Gestaltung Kantonsstrassen

Antrag A 22

##### Antrag

Der Satz "Die Gemeinde Volketswil bemüht sich bei allen Kantonsstrassen um eine sichere und verträgliche Gestaltung" ist durch "Die Gemeinde Volketswil stellt sicher, dass..." zu ersetzen.

##### Stellungnahme

Die Gestaltung der Kantonsstrassen liegt in der Verantwortung des Kantons. Die Gemeinde Volketswil kann nur beschränkt darauf Einfluss nehmen.

nicht berücksichtigt

#### 4.4.5 M01 Greifenseeestrasse

Antrag A 26

##### Antrag

M01 ist abzulehnen. Die Greifenseeestrasse ist die Anbindung Greifensee/Nänikon an die Autobahn. Eine angesprochene Durchfahrtswiderstandserhöhung ist absolut Volketswil egoistisch. Volketswil hat eine Verantwortung gegenüber den Nachbarn. Ausserdem ist das ein Industriegebiet. Verkehrsreduzierende oder behindernde Massnahmen haben hier keine Berechtigung.

##### Stellungnahme

Die Reduktion der Geschwindigkeit folgt dem Ziel, auf allen verkehrsorientierten Strassen innerorts Tempo 50 einzuführen. Die Dosierung auf der Greifenseeestrasse kommt zum Zug, sollte die Neue Greifenseeestrasse aus dem Regionalen Richtplan gestrichen werden.

nicht berücksichtigt

#### 4.4.6 M02 Volkiland

Antrag A 27

##### Antrag

M02 ist abzulehnen.

##### Stellungnahme

Ohne Begründung kann der Antrag nicht berücksichtigt werden.

nicht berücksichtigt

**4.4.7 M05 Zentralstrasse****Antrag A 30****Antrag**

M05 ist abzulehnen. Es wird nur "Aufwertung" angegeben. In der Regel bedeutet dies eine Verminderung der Nutzbarkeit.

**Stellungnahme**

Durch eine Aufwertung des Strassenraumes wird die Nutzbarkeit nicht vermindert, sondern für alle Verkehrsteilnehmenden gesteigert.

nicht berücksichtigt

**4.4.8 M08 Zentralstrasse****Antrag A 31****Antrag**

M08 ist abzulehnen. Es wird auch der Busverkehr gebremst.

**Stellungnahme**

Inwiefern der Busverkehr durch die Reduktion der Geschwindigkeit gebremst wird, ist im Rahmen des Prüfauftrags aufzuzeigen.

nicht berücksichtigt

**4.4.9 M06/M07 Tolacker- und Ifangstrasse****Antrag A 32****Antrag**

M06 und M07 sind zu streichen. Die Kreisel Hegnau und Usterstrasse sind bereits heute überlastet. Mehr Stautunden wären die Folge. Dies ist nicht nur unnötig, sondern auch umweltschädlich. Die Punkte sollen erst zu dem Zeitpunkt geplant werden, zu dem die Kapazitäten des Kantonsstrassennetzes in diesem Bereich angepasst wird.

**Stellungnahme**

Gemeindestrassen sind nicht dazu da, um die Verkehrsbelastung des Kantonsstrassennetzes aufzunehmen. Die verlangte Streichung der Erhöhung des Durchfahrtswiderstands in der Tolackerstrasse und der Ifangstrasse widerspricht dem Ziel der Bündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen. Die Tolackerstrasse dient primär der Erschliessung des Baugebiets und nicht der Umfahrung des belasteten übergeordneten Strassennetzes. Die Ifangstrasse führt durch ein Wohngebiet und soll primär als Zufahrt zum Sunnebüel-Quartier dienen. Weitere Begründung siehe Stellungnahme A20.

nicht berücksichtigt

**4.4.10 M10 Ischlagstrasse und Brugglenstrasse****Antrag A 33****Antrag**

Die Massnahme M10 ist zu streichen.

**Stellungnahme**

M10 entspricht dem Ziel den MIV auf den Hauptachsen zu bündeln. Weitere Begründung siehe Stellungnahme A20.

nicht berücksichtigt

**4.4.11 M11 Feinerschliessung****Antrag A 36****Antrag**

Ohne spezielle Ausführung was wie gestaltet wird, ist M11 abzulehnen.

**Stellungnahme**

Strassen der Feinerschliessung werden nach den Vorgaben der VSS-Norm sowie der Verkehrserschliessungsverordnung (VErV) gestaltet.

nicht berücksichtigt

**4.4.12 M16 Überdeckung Autobahn****Antrag A 38****Antrag**

In der weiteren Planung sowie in den politischen Prozessen ist konsequent eine vollständige Überdeckung von der Einfahrt/Ausfahrt Hegnau bis zur Einfahrt/Ausfahrt Volketswil anzustreben.

**Stellungnahme**

Eine längere Überdeckung wird aus Kostengründen keine Chance haben.

nicht berücksichtigt

**4.4.13 M19 Realisierung Greifenseestrasse****Antrag A39****Antrag**

M19 ist aus dem Richtplantext und der Richtplankarte zum motorisierten Individualverkehr zu entfernen.

**Stellungnahme**

Die Gemeinde Volketswil hält an der Neuen Greifenseestrasse fest.

nicht berücksichtigt

**4.4.14 Umfahrung Gutenswil****Antrag A 40****Antrag**

Die Umfahrung Gutenswil ist in den KRV aufzunehmen.

**Stellungnahme**

Die geforderte Neuaufnahme und der Bau einer Umfahrung Gutenswil verlagert die angeführte Lärmproblematik nur an den Siedungsrand und beansprucht grosse Flächen Kulturland. Um Gutenswil vollständig vom Durchgangsverkehr zu entlasten, reicht eine Südumfahrung nicht aus. Drei der vier Hauptstrassenäste wären durch die neue Umfahrungsstrasse zu verbinden.

nicht berücksichtigt

**4.4.15 Durchgangssperre Alte Greifenseestrasse****Antrag A 41****Antrag**

An der Alten Greifenseestrasse soll eine Durchfahrtssperre mit Poller erstellt werden.

**Stellungnahme**

Die geforderte bauliche Durchfahrtssperre ist nicht auf Stufe Richtplan zu regeln. Es besteht ein Fahrverbot und es gilt zu prüfen, ob der Vollzug mit baulichen Massnahmen verbessert werden soll.

nicht berücksichtigt

**4.5 Parkierung / Mobilität****4.5.1 Dauerparkieren****Antrag A 45****Antrag**

Der MIV soll, wie bisher Parkmöglichkeiten auf dem öffentlichen Grund haben. Im KRV soll deshalb folgendes festgehalten werden: «Die Erreichbarkeit mit dem MIV soll auch künftig durch ein angemessenes Angebot an öffentlichen Parkmöglichkeiten gewährleistet sein. Eine Reduktion oder Aufhebung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund ist nicht vorgesehen».

**Stellungnahme**

Der KRV sieht keine Aufhebung von Parkplätzen auf dem öffentlichen Grund vor. Er sieht allerdings vor, dass die öffentlichen Parkfelder bewirtschaftet werden. Die Bewirtschaftung hat das Ziel, Fremd- und Dauerparkieren zu vermeiden und eine hohe Auslastung der Parkfelder sicherzustellen. Der Erhalt von öffentlichen Parkfelder ist ein wichtiges kommunales Ziel. Es wird folgendes Ziel ergänzt: «Öffentliche Parkierungsanlagen sollen erhalten bleiben».

teilweise berücksichtigt

**4.5.2 Mobilitätskonzepte****Antrag A 47****Antrag**

Im Satz "Dies beinhaltet das Einfordern einer zweckmässigen Parkfeldreduktion bei Neu- und Umbauten und bei Bedarf das Einfordern von Mobilitätskonzepten, um das Thema gesamtheitlich zu betrachten" soll das Wort "Einfordern" durch "zusammen erarbeitet" ersetzt werden.

**Stellungnahme**

Die Gemeinde hat im Rahmen von Mobilitätskonzepten die Befugnisse Anforderungen zu stellen.

nicht berücksichtigt

**4.5.3 Parkplatz Bruggenstrasse und Ischlagstrasse****Antrag A 49****Antrag**

Es ist ein weiterer Parkplatz bei der Bruggenstrasse und Ischlagstrasse beim Beginn des geplanten Fahrverbots auszuscheiden.

**Stellungnahme**

Die geforderten zusätzlichen Parkplätze Ischlagstrasse und Bruggenstrasse können nicht im KRV aufgenommen werden, da sie ausserhalb Baugebiet zu liegen kämen.

nicht berücksichtigt