

Gemeinde Volketswil

Kommunaler Richtplan Verkehr

23.028 / 26. November 2025 – Stand Gemeindeversammlung

Öffentliche Auflage vom 23. Mai bis 22. Juli 2025

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 17. April 2026

Der Gemeindepräsident:

Der Gemeindegeschreiber:

Jean-Philippe Pinto

Beat Grob

Von der Baudirektion mit BDV Nr. XXXX/XX genehmigt am XX. XXX XXXX

Für die Baudirektion:

Auftraggeber

Gemeinde Volketswil
Abteilung Tiefbau und Werke
Zentralstrasse 21
8604 Volketswil

Verfasser

TEAMverkehr.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

1	Einleitung _____	1
1.1	Zweck, Bedeutung und Verbindlichkeit	1
1.2	Auslöser für die Revision	1
1.3	Bestandteile & Struktur	2
1.4	Grundlagen	2
1.5	Wichtigste Begriffe und Abkürzungen	3
2	Übergeordnete Vorgaben _____	4
2.1	Planungs- und Baugesetz Zürich Stand 2023	4
2.2	Kantonaler Richtplan Stand 2023	4
2.3	Kantonales Gesamtverkehrskonzept	5
2.4	Regionaler Richtplan (Teilrevision 2021)	5
2.5	Agglomerationsprogramm	8
3	Analyse _____	9
3.1	Siedlungs-, Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur	9
3.2	Netz Öffentlicher Verkehr	11
3.3	Netz Motorisierter Individualverkehr	12
3.4	Modal-Split der Verkehrsbeziehungen und Mobilitätsverhalten, heute	13
3.5	Entwicklung Gesamtverkehrsmodell	14
3.6	Modal-Split der Verkehrsbeziehungen und Mobilitätsverhalten, zukünftig	16
4	Strategie Abstimmung Siedlung und Verkehr _____	17
4.1	Ortsspezifische Entwicklungsziele Siedlung, Landschaft und Verkehr	17
5	Festlegungen und Massnahmen _____	20
5.1	Gesamtverkehrsstrategie	20
5.2	Fussverkehr	21
5.3	Veloverkehr	25
5.4	Öffentlicher Verkehr	30
5.5	Motorisierter Individualverkehr	33
5.6	Parkierung / Mobilität	38
5.7	Güterverkehr	43

1 Einleitung

1.1 Zweck, Bedeutung und Verbindlichkeit

Bund, Kanton und Gemeinden sind verpflichtet, die für ihre raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen zu erarbeiten. Als Instrument, um diese Aufgabe zu erfüllen, werden Richtpläne erarbeitet. Dabei spielen kantonale, regionale und kommunale Richtpläne zusammen. Die jeweils nachgeordnete Planungsstufe hat die Vorgaben der übergeordneten Stufe zu berücksichtigen. Gleichzeitig ergänzt und verfeinert die nachgelagerte Planungsstufe die übergeordneten Festlegungen. Richtpläne halten die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung fest. Sie koordinieren alle räumlich relevanten Tätigkeiten und sind behördenverbindlich, aber weder parzellenscharf noch grundeigentümergebunden.

Die Gemeinde ist in erster Linie für die kommunale Infrastruktur verantwortlich, über welche sie auch abschliessend entscheiden kann. Bei der übergeordneten Infrastruktur von Bund und Kanton hat die Gemeinde keine selbständige Entscheidungsbefugnisse. Bei diesen Anlagen ist sie von den übergeordneten Stellen bei Bund und Kanton abhängig.

Kommunaler Richtplan Verkehr (KRV)

Der kommunale Richtplan Verkehr ist ein wichtiger Bestandteil der kommunalen Raumplanung. Er enthält die kommunalen verkehrlichen Festlegungen und dient auch der Abstimmung mit den Nachbargemeinden. Da er behördenverbindlich ist, ist er ein zentrales Instrument für die Belange des Verkehrs in den nachgelagerten Planungen und Verfahren (Nutzungs- und Sondernutzungsplanung und damit auch für Baubewilligungen, Planungen für Strassen, Velo- und Fusswegnetze). Der kommunale Richtplan Verkehr dient zur Koordination der langfristigen Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastrukturen durch die Gemeinde. Ausserdem übernimmt er die Aufgabe bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

1.2 Auslöser für die Revision

Der aktuell rechtskräftige kommunale Richtplan Verkehr der Gemeinde Volketswil stammt aus dem Jahr 2007 (BDV Nr. 153/07). Er besteht aus Richtplantext und -karte. Richtpläne sind auf einen Planungshorizont von 15 Jahren ausgelegt. Richtpläne müssen überprüft werden, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthafte bessere Lösung möglich ist.

Der übergeordnete, regionale Richtplan Glattal wurde 2018 gesamthafte überarbeitet. Seither gab es drei Teilrevisionen. Der aktuell rechtsgültige regionale Richtplan Glattal (Teilrevision 2021) wurde 2024 (RRB. Nr. 257/2024) durch den Regierungsrat festgesetzt. Die Revision der übergeordneten Richtpläne schafft Anpassungsbedarf auf kommunaler Stufe. Zudem haben sich das Verkehrssystem und die Rahmenbedingungen mehr als fünfzehn Jahre nach Festsetzung des kommunalen Richtplans Verkehr im Jahr 2007 verändert, sodass dieser einer Überprüfung bedarf. Weiter soll die Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Volketswil einer Gesamtrevision unterzogen werden. Um die Entwicklungen im Bereich Siedlung, Landschaft und Verkehr optimal aufeinander abzustimmen und zu koordinieren, wird neben dem kommunalen Richtplan Verkehr ein kommunaler Richtplan Siedlung und Landschaft erarbeitet.

Kommunales Gesamtverkehrskonzept Volketswil

Die Grundlage für den kommunalen Richtplan Verkehr der Gemeinde Volketswil ist das kommunale Gesamtverkehrskonzept. Aufgrund einer detaillierten Analyse und unter Einbezug der Öffentlichkeit sowie in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden wurden Ziele erarbeitet, wie die Mobilität in Volketswil künftig funktionieren soll. Um diese Ziele zu erreichen, wurden Handlungsfelder und Massnahmen definiert. Mit dem kommunalen Richtplan Verkehr werden diese nun behördenverbindlich gesichert.

Kommunaler Richtplan Siedlung und Landschaft

Zeitgleich und in der Abstimmung zum kommunalen Richtplan Verkehr wird der kommunale Richtplan Siedlung und Landschaft erarbeitet. Dieser ist das strategische Führungsinstrument der Gemeinde Volketswil für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung. Er bildet die Grundlage für die nachfolgende Revision der kommunalen Nutzungsplanung und stellt die Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planwerken sicher.

1.3 Bestandteile & Struktur

Der kommunale Richtplan Verkehr der Gemeinde Volketswil besteht aus Richtplantext und Richtplankarte. Die Richtplankarte wurde thematisch in folgende Teilpläne unterteilt: Fussverkehr, Veloverkehr, Öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr, Parkierung und Mobilität sowie den Teilplan Güterverkehr. Auch die Massnahmen im hier vorliegenden Richtplantext sind nach diesem Muster aufgebaut. Gemäss Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich wird der kommunale Richtplan Verkehr von der Gemeindeversammlung festgesetzt und bedarf der Genehmigung durch den Kanton.

In der Richtplankarte und im -text werden die übergeordneten Festlegungen (aus kantonalem und regionalem Richtplan) orientierend aufgeführt. Dazu werden kommunale Ziele und Festlegungen definiert. Diese sind grau hinterlegt und behördenverbindlich. Weitere Festlegungen, welche sich jedoch in der Verantwortung des ASTRA, Kantons, ZVV/VBG oder den Nachbargemeinden befinden sind ebenfalls aufgeführt, haben allerdings nur einen orientierenden Charakter.

1.4 Grundlagen

- Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich vom 07. September 1975 (Fassung vom 01. November 2025)
- Kantonaler Richtplan, Kanton Zürich vom 11. März 2024
- Regionaler Richtplan Glattal, Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) vom 13. März 2024 (RRB Nr. 257/2024)
- Kommunaler Richtplan Siedlung und Landschaft, Gemeinde Volketswil vom 26. November 2025
- Kommunaler Richtplan Verkehr: Öffentlicher Verkehr, Gemeinde Volketswil vom 06. Mai 2002 (BDV Nr. 439/02)
- Kommunaler Richtplan Verkehr: Strassen, Parkierung, Gemeinde Volketswil vom 14. November 2007 (BDV Nr. 153/07)

- Kommunalen Richtplan Verkehr: Fuss- und Velowege, Gemeinde Volketswil vom 14. November 2007 (BDV Nr. 153/07)
- Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich, Kanton Zürich vom 9. Januar 2018 (RRB Nr. 25/2018)
- Regionales Raumordnungskonzept (RegioROK) Glattal, Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) vom 29. März 2017
- Kommunales Gesamtverkehrskonzept, Gemeinde Volketswil vom 26. Februar 2023
- Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 1. - 4. Generation
- Auswertungen des kantonalen Gesamtverkehrsmodells (GVM-ZH) Stand vom 21.08.2020
- Merkblatt Kommunale Fusswegnetzplanung, Amt für Verkehr vom September 2018
- Merkblatt Kommunaler Richtplan Verkehr, Amt für Mobilität vom Februar 2021
- Arbeitshilfe Kommunale Velonetzplanung, Amt für Mobilität (online: www.zh.ch/de/mobilitaet/veloverkehr/veloverkehrsplanung/velonetzplanung.html) abgerufen im November 2025)

1.5 Wichtigste Begriffe und Abkürzungen

AP	Agglomerationsprogramm
F	Fussverkehr
G	Güterverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell
GVK	Gesamtverkehrskonzept
KRP	Kantonaler Richtplan
KRV	Kommunaler Richtplan Verkehr
M	Motorisierter Individualverkehr
Ö	Öffentlicher Verkehr
P	Parkierung / Mobilität
PBG	Planungs- und Baugesetz
RRP	Regionaler Richtplan
V	Veloverkehr
VB	Velobahn
ZPG	Zürcher Planungsgruppe Glattal

2 Übergeordnete Vorgaben

Nachfolgend werden die Stossrichtungen und Ziele aus den übergeordneten Planungsinstrumenten zusammengefasst, die als Grundlage für die kommunalen Festlegungen in Volketswil dienen. Ziele, die die einzelnen Verkehrsarten betreffen, werden beim Kapitel 5 Festlegungen und Massnahmen unter dem jeweiligen Verkehrsmittel berücksichtigt.

2.1 Planungs- und Baugesetz Zürich Stand 2023

Gemäss dem Planungs- und Baugesetz §18 soll die Richtplanung die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen oder sichern sowie der Bevölkerung der verschiedenen Kantonsteile in der Gesamtwirkung räumlich möglichst gleichwertige Lebensbedingungen gewähren.

Neben dem kantonalen und dem regionalen Richtplan ist auf kommunaler Stufe im Minimum ein Verkehrsplan (Kommunaler Richtplan Verkehr) mit Angaben zu den kommunalen Strassen für die Groberschliessung und den Wegen von kommunaler Bedeutung zu erarbeiten.

2.2 Kantonaler Richtplan Stand 2023

Der kantonale Richtplan legt die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung fest und stellt die Abstimmung mit den Sachplänen des Bundes und den Richtplänen der Nachbarkantone sicher. Betreffend Verkehr sind im Richtplan folgende Ziele formuliert: Die Ressourcen sind zu schonen, der öffentliche Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr sind zu stärken und kurze Wege sowie die Siedlungsqualität sind zu fördern. Aufgrund der Vielfalt der räumlichen Strukturen werden im Kanton Zürich fünf Handlungsräume unterschieden. Dabei ist ein Teil des Siedlungsgebiets von Volketswil der urbanen Wohnlandschaft (Volketswil, Zimikon, Hegnau) und der Landschaft unter Druck (Kindhausen, Gutenswil) zugeteilt.

Die im Raumordnungskonzept definierten Grundzüge betreffend Abstimmung Siedlung und Verkehr werden im kantonalen Richtplan wie folgt abgebildet und konkretisiert:

- Die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten, die S-Bahn als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken, mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses durch den öffentlichen Verkehr übernehmen, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt
- Zur Bewältigung der allgemeinen Mobilitätsnachfrage alle Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einsetzen, insbesondere auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten den Fuss- und Veloverkehr fördern
- Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum realisieren, um die Trennwirkung von Strassen zu vermindern und die Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern

2.2.1 Für Volketswil relevante Einträge

Umfahrung Schwerzenbach

Der Eintrag im kantonalen Richtplan dient als Trasseesicherung und die Realisierung ist erst langfristig geplant. Im Rahmen der Realisierung der Umfahrung sollen die Zürcher-, Uster-, Industrie-, Zentral- und Stationsstrasse abklassiert werden.

2.3 Kantonales Gesamtverkehrskonzept

Mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept legt der Regierungsrat die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich fest. Die Gesamtstrategie des KRV wurde in Abstimmung mit den Zielen, Strategien und Handlungsschwerpunkten des kantonalen GVK erarbeitet. Folgend werden die relevanten Ziele aus dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept wiedergegeben:

Ziel 1: Optimieren des Verkehrsangebots

Für den Personenverkehr wird die Erreichbarkeit von urbanen Räumen optimiert und von nicht-urbanen Räumen erhalten. Es wird eine ausreichende Kapazität für den Durchgangsverkehr gewährleistet. Der Kanton Zürich bleibt für den Güter- und den Luftverkehr optimal erreichbar und ein hoher Benutzungscomfort im Personenverkehr wird sichergestellt.

Ziel 2: Steuerung der Verkehrsnachfrage

Die Tagesdistanzen im Personenverkehr werden reduziert und der ÖV-, Veloverkehr- und Fussverkehr-Anteil im Gesamtverkehrsaufkommen erhöht. Die Strassen und die Angebote im ÖV sind gleichmässiger ausgelastet und der Bahnanteil im Massengüterverkehr wird erhöht. Der Anteil des ÖV am Zuwachs des gesamten Verkehrsaufkommens beträgt mindestens 50 % aller Wege im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr.

Ziel 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit

Es soll sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit erhöht werden.

Ziel 4: Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Menschen und Umwelt

Die Belastung der Umwelt, der Ressourcenverbrauch, der Bodenverbrauch sowie die Versiegelung und die Trennwirkung durch Verkehrswege wird vermindert und die Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs verbessert.

Ziel 5: Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit

Die Finanzierbarkeit und die effiziente Mittelverwendung für das Bereitstellen des Gesamtverkehrsangebots wird sichergestellt und dessen Eigenwirtschaftlichkeit optimiert.

2.4 Regionaler Richtplan (Teilrevision 2021)

Die Vorgaben des kantonalen Richtplans werden im regionalen Richtplan differenziert und auf die Bedürfnisse der Region abgestimmt. Dabei stimmt der regionale Richtplan Grundlagen aus allen Fachbereichen aufeinander ab und setzt Prioritäten.

Es wird ein ausgewogenes Verhältnis von Wohnen und Arbeiten angestrebt, um eine Durchmischung zu fördern und kurze Wege zu ermöglichen. Die Siedlungsentwicklung ist auf die Verkehrsinfrastrukturen und deren Leistungsfähigkeit abzustimmen. Um dies zu erreichen, ist die Abstimmung der Verkehrsträger untereinander von grosser Bedeutung. Es werden folgende Stossrichtungen verfolgt:

- Den motorisierten Individualverkehr künftig vermehrt auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren und ableiten, die Siedlung möglichst vom Durchgangsverkehr freihalten
- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal-Split entsprechend den kantonalen Zielwerten steigern, den ÖV vor allem in den dynamischen Gebieten zügig weiter ausbauen
- Die verschiedenen Verkehrsträger an ihren Schnittstellen optimal aufeinander abstimmen, die jeweiligen Potenziale fördern, eine ausgeglichene Auslastung der Netze anstreben, ein multimodales Verkehrssystem fördern

Die Kapazitäten der starken übergeordneten MIV- und ÖV-seitigen Rückgrate sind sicherzustellen, um eine gute Anbindung an die umliegenden Regionen zu gewährleisten. Auf regionaler Ebene werden keine Parallelachsen zu den bestehenden Rückgraten geschaffen, damit die Kanalisierung auf die Hauptachsen erfolgen kann. Um dies zu erreichen, sind beim MIV und beim ÖV kurze und direkte Zubringer zu schaffen. Die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs als Zubringer und zur Entlastung der anderen Verkehrsträger wird gestärkt. Bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems soll die Optimierung bestehender Verkehrsinfrastrukturen Vorrang vor Aus- oder Neubauten haben. Punktuelle Neu- und Ausbauten des Strassennetzes sollen vor allem der Verbesserung der Siedlungsqualität und des Busverkehrs dienen. Die gezielte Einführung eines Verkehrsregelungssystems trägt zu einer homogenen Verkehrsabwicklung und einer Minderung von negativen Umwelteinflüssen bei.

Mit neuen Erholungsgebieten und Aufwertungsmassnahmen soll ein zusätzliches Angebot für die zunehmenden Erholungsbedürfnisse der Bevölkerung geschaffen werden (Parkanlagen in urbanen Gebieten, Fil Bleu und Fil Vert). Diese werden unter Berücksichtigung von anderen Interessen erstellt.

2.4.1 Für Volketswil relevante Einträge

Umgestaltung Strassenraum

Um die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und die Homogenisierung des Verkehrs zu fördern, sollen Ortsdurchfahrten grundsätzlich siedlungsorientiert gestaltet sein. Aus diesem Grund ist auf mehreren Strassen in Volketswil eine Umgestaltung des Strassenraums geplant. Aufgrund des sensiblen Ortsbildes ist der Ausbaustandard sorgfältig festzulegen. Zudem sind gezielte Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer und zur Förderung des ÖV auf dem Kantonsstrassennetz vorzusehen.

Stadtautobahn

Um die Siedlungsverträglichkeit zu optimieren und den Verkehr zu homogenisieren, ist ein Abschnitt der übergeordneten Hochleistungsstrasse (Autobahn A15) mit der Bezeichnung Stadtautobahn festgelegt.

Veloverkehr

An der Gemeindegrenze zu Schwerzenbach ist entlang dem Bahngleis eine kantonale Velobahn geplant. Die Zürcher-, Zentral- und Usterstrasse stellen im kantonalen Netz Hauptverbindungen dar. Die Hegnauer-, Kindhauser-, Brugglen-, Winterthurer-, Pfäffiker- und Industriestrasse sind als Nebenverbindungen gekennzeichnet. Einige Stellen im Netz müssen saniert werden.

Fil Vert

Unter den Begriffen «Fil Bleu» und «Fil Vert» wird das Ziel verfolgt, urbane Freiräume bzw. Erholungsräume im Glattal längs der Glatt, um den Flughafen Zürich, im und am Hardwald, um das Flugplatzareal Dübendorf sowie um den Greifensee zu attraktiven, regionalen Routen für den nichtmotorisierten Freizeitverkehr weiterzuentwickeln, zugänglich zu machen und miteinander zu verbinden.

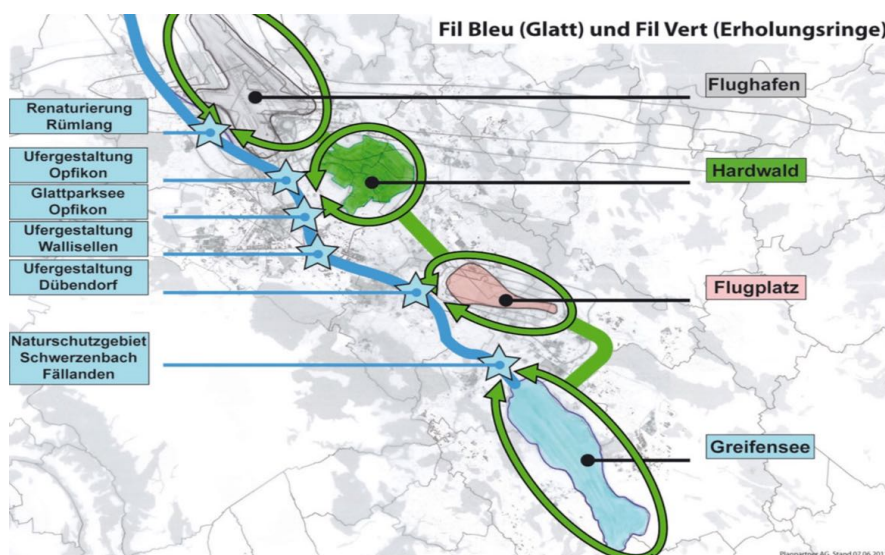


Abbildung 1: Konzept Fil Bleu und Fil Vert (Quelle: RegioROK, 2017)

Beim **Fil Vert** steht vor allem das Verbinden der verschiedenen Erholungsräume im Vordergrund. Dieser ist grundsätzlich kein Projekt, sondern ein Konzept, dessen Abschnitte bei jeder sich bietenden Chance aufgewertet werden. Es sind vielerorts bereits Verbindungen vorhanden. Allerdings können diese in ihrem Potenzial noch nicht überall ausgeschöpft werden. Abschnitte des Fil Vert führen auch durch Volketswil.

Gewässerrevitalisierung

Beim Chimli-, Gunten-, Dürren- und Dorfbach ist eine Gewässerrevitalisierung geplant, welche unter anderem auch der Erholungsnutzung dienen soll.

Buspriorisierung / Bustrasse / Busdepot

In den letzten Jahren wurde das Angebot an regionalen Buslinien stark ausgebaut und die Zubringerfunktion zur S-Bahn verbessert. Durch die zunehmende Überlastung des Strassennetzes in Spitzenstunden und die dadurch entstehenden Engpässe und Staubereiche wird der fahrplanmässige Betrieb der regionalen Buslinien behindert. Das regionale Busliniennetz wird auch in Zukunft schwergewichtig die Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in der Region übernehmen. Es sollen ein störungsfreier, fahrplanmässiger Betrieb der Buslinien gewährleistet und das Angebot bei Bedarf erweitert werden. Zur Raumsicherung werden Bustrassees festgelegt, welche auf Optimierungspotenzial für den Verkehrsfluss des regionalen Busverkehrs hinweisen.

In Volketswil sind auf der Industriestrasse und am Kreisel Hegnau Massnahmen zur Buspriorisierung gekennzeichnet. Auf der Riedstrasse ist ein Bustrasse geplant. Ebenfalls befindet sich ein Busdepot im Gemeindegebiet.

2.5 Agglomerationsprogramm

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehr- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Die Agglomerationsprogramme sind somit ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz.

Die Gemeinde Volketswil befindet sich im Perimeter «Agglomerationsprogramm (AP) Stadt Zürich – Glattal». In Volketswil sind folgende Massnahmen in den AP 1. – 4. Generation enthalten:

Regionale Verkehrssteuerung Glattal – Priorität A

Im Agglomerationsprogramm 1. Generation ist die Massnahme «Regionale Verkehrssteuerung Glattal» definiert. Diese sieht am Autobahnanschluss Volketswil eine Abflussdosierung an bestehender LSA sowie eine Busspur auf der Industriestrasse vor. (ARE-Code 261.056)

Ausbau Radwegnetz im Glattal – Priorität A

Die Massnahme «Ausbau Radwegnetz im Glattal» war Bestandteil des Agglomerationsprogramms 1. Generation. Diese sah vor auf der Station-, Pfäffiker- und Winterthurerstrasse innerorts Radstreifen zu markieren und auf der Winterthurerstrasse ausserorts einen Rad-/Gehweg zu erstellen. Diese Massnahmen wurden inzwischen umgesetzt. (ARE-Code 261.065)

Verbesserung Sicherheit Fussgängerquerungen – Priorität A

Im Agglomerationsprogramm 2. Generation ist die Massnahme «Verbesserung Sicherheit Fussgängerquerungen» festgelegt. Diese sieht eine Fussgängerquerung an der Stationsstrasse vor. Diese Massnahme wurde inzwischen umgesetzt. (ARE-Code 0261.1.2.043)

Netzlückenschliessung und Ausbau Velorouten – Priorität A

Die Massnahme «Netzlückenschliessung und Ausbau Velorouten» war Bestandteil des Agglomerationsprogramms 3. Generation. Diese sieht eine Schliessung der Netzlücke auf der Pfäffikerstrasse vor. Die Massnahme wurde noch nicht umgesetzt. (ARE-Code 0261-1.3.012)

Betriebs- und Gestaltungskonzepte – Priorität A

Im Agglomerationsprogramm 3. Generation ist die Massnahme «Betriebs- und Gestaltungskonzepte» festgelegt. Diese sieht ein Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Zürcherstrasse vor. (ARE-Code 0261.1-1.3.060)

3 Analyse

Eine detaillierte Analyse wurde im kommunalen Gesamtverkehrskonzept vorgenommen und ist diesem zu entnehmen. Nachfolgend werden die wichtigsten Punkte aus dem kommunalen Gesamtverkehrskonzept und dem kommunalen Richtplan Siedlung und Landschaft zusammengefasst:

3.1 Siedlungs-, Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur

Siedlungsstruktur

Die Topografie von Volketswil ist geprägt durch sanfte Hügel und Ebenen. Die Landschaft ist durchzogen von kleinen Bächen und Wäldern. Die Siedlungsstruktur von Volketswil umfasst die Ortsteile Volketswil, Hegnau, Zimikon, Kindhausen und Gutenswil. Diese sind durch landwirtschaftliche Flächen und Waldgebiete voneinander getrennt, was der Gemeinde einen ländlichen Charakter verleiht.

Die folgende Abbildung zeigt die Siedlungsstruktur von Volketswil. Es werden ebenfalls Ortszentren, Wohn- und Arbeitsgebiete sowie wichtige Attraktoren des täglichen Lebens wie Shoppingcenter, Bildungs- und öffentlichen Einrichtungen, Sport- und Freizeitanlagen etc. dargestellt.

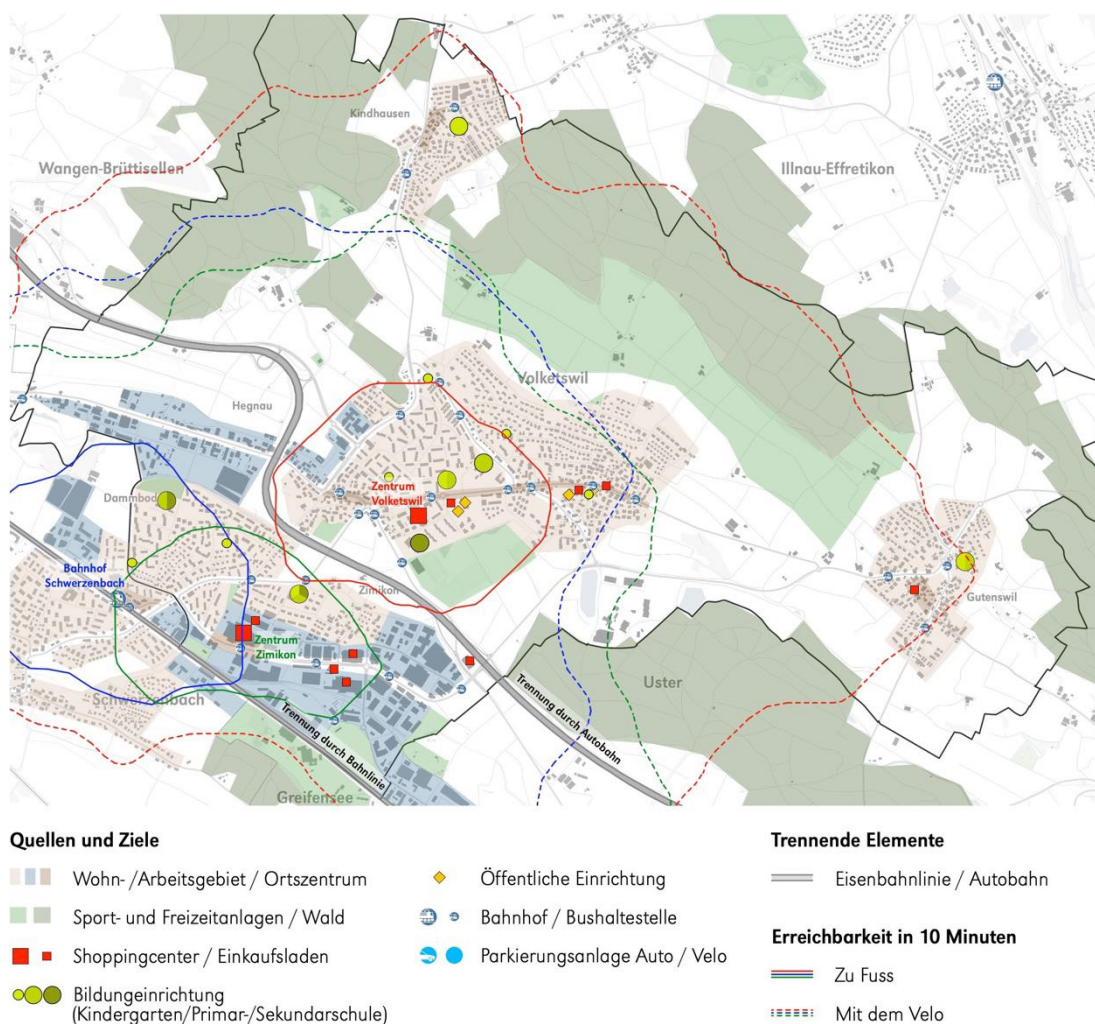


Abbildung 2: Siedlungsstruktur von Volketswil

Es wird die Erreichbarkeit des Zentrums von Volketswil, Zimikon oder dem Bahnhof Schwerzenbach zu Fuss oder mit dem Velo jeweils innerhalb von 10 Minuten dargestellt. Zu Fuss sind in 10 Minuten lediglich Ziele im eigenen Ortsteil zu erreichen. Mit dem Velo hingegen sind ab dem Bahnhof Schwerzenbach oder dem Zentrum Zimikon alle Ortsteile ausser Kindhausen und Gutenswil zu erreichen. Vom Zentrum Volketswil erreicht man gar das gesamte Siedlungsgebiet in der Gemeinde innerhalb von 10 Minuten.

Die räumliche Trennung der Ortsteile (insbesondere Kindhausen und Gutenswil) sowie die hügelige Landschaft führt dazu, dass Fuss- oder Velowege zwischen den Ortsteilen relativ lang sind und teilweise durch Hauptstrassen oder die Autobahn unterbrochen werden. Da es in Volketswil keinen eigenen S-Bahn-Anschluss gibt, sind die Ortsteile auf ein gut funktionierendes Busnetz angewiesen. Weiter begünstigt die gute Anbindung an die A15 den motorisierten Individualverkehr, was zu einem hohen Verkehrsaufkommen beim MIV führt.

Siedlungsentwicklung

Volketswil hatte Ende 2024 rund 19'850 Einwohnerinnen und Einwohner. Folgende Abbildung zeigt die erwartete Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen in den nächsten 10-15 Jahren, aufgeteilt in Gebiete.¹ Die aufgeführten Potenziale, die der kommunale Richtplan bis 2030/35 vorsieht, befinden sich zu rund 30% in Baulücken, die kurzfristig bebaut werden könnten. 15% der genannten Potenziale betreffen heutige Reservezonen, die für eine Bebauung eingezont werden müssten. Rund die Hälfte der beabsichtigten Potenziale befinden sich auf heute bereits bebauten Grundstücken. Insofern ist die Umsetzung stark von den Interessen der privaten Grundeigentümerschaft abhängig. Der Grossteil der Entwicklung wird auf Einwohner entfallen. Die neuen Einwohner und Beschäftigte bringen ein zusätzliches Mobilitätsbedürfnis mit sich.

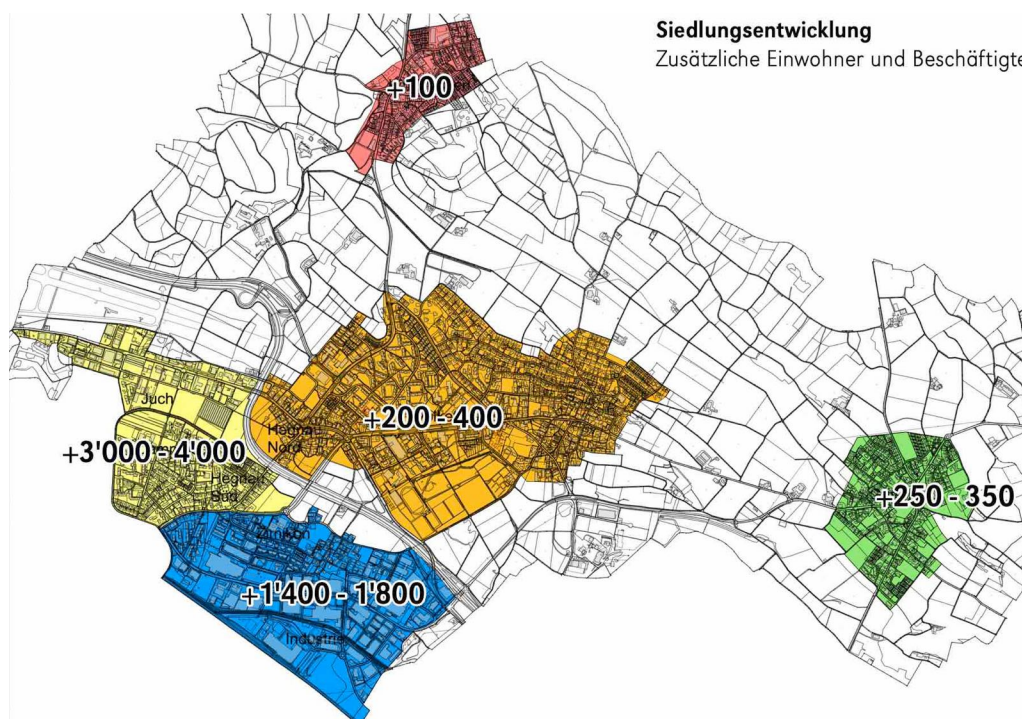


Abbildung 3: Prognose Siedlungsentwicklung (Einwohner & Beschäftigte) bis 2030/35 (Stand gem. Planpartner Juli 2024)

¹ Weitere Informationen zur Siedlungsentwicklung können dem Richtplan Siedlung & Landschaft entnommen werden.

3.2 Netz Öffentlicher Verkehr

Volketswil ist über die Bahnhöfe Schwerzenbach, Uster und Effretikon an das Zürcher S-Bahn-Netz angeschlossen. Ab dem Bahnhof Schwerzenbach verkehren Buslinien nach Volketswil, Kindhausen, Gutenswil und weiter in andere Gemeinden. Auf der Zentral-, Stations- und Industriestrasse treten wegen der hohen Belastungen und fehlenden Buspriorisierungen **Verspätungen** auf.

Wie Abbildung 4 zeigt ist die **ÖV-Erschliessungsgüte** in der Nähe des Bahnhofs Schwerzenbach sehr gut (Güteklasse A). Das Quartier Dammboden und das Zentrum Volketswil befindet sich in der Güteklasse B. Ein Grossteil der Siedlungsfläche befindet sich mindestens in der Güteklasse C. Die Ortsteile Kindhausen und Gutenswil liegen in der ÖV-Güteklasse D. Nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist das Industriegebiet Juch rund um die Zürcherstrasse.

Hinweis: für die abschliessende Beurteilung der ÖV-Erschliessungsgüte ist die kantonale Angebotsverordnung massgebend.

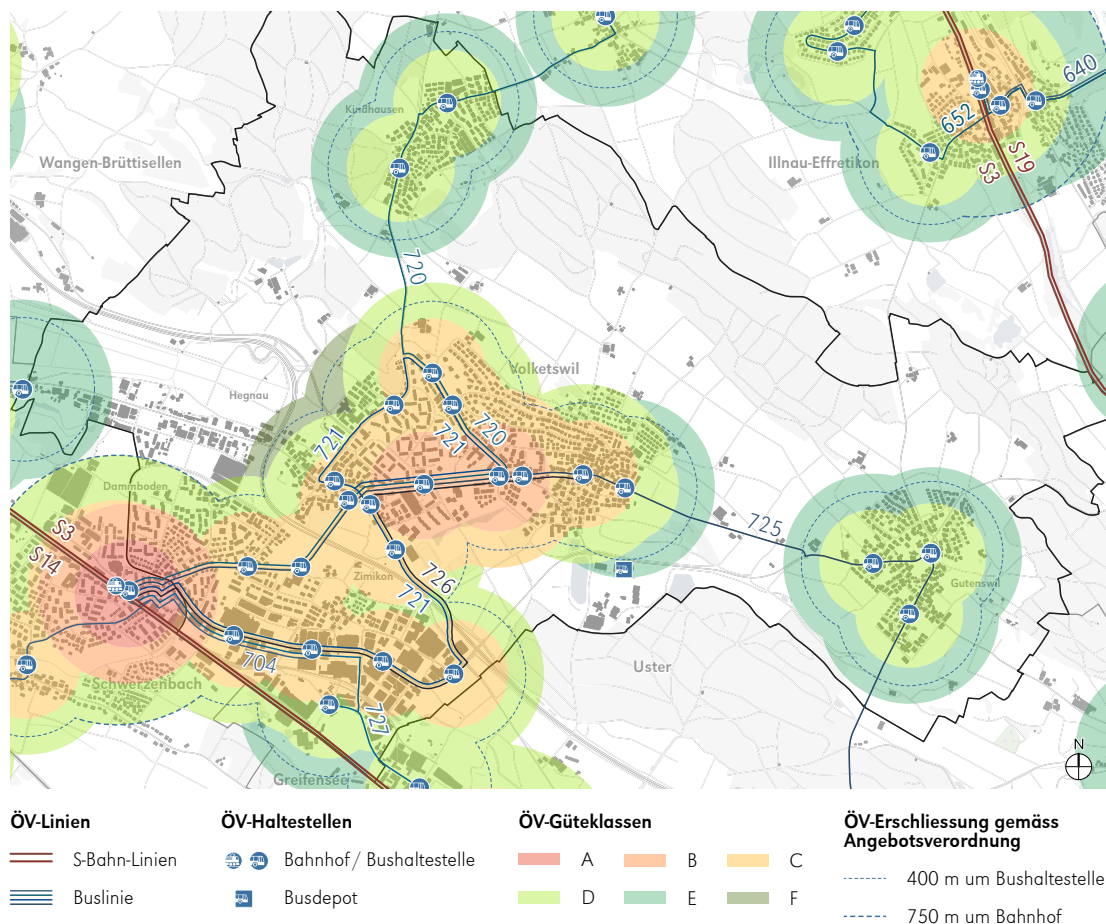


Abbildung 4: Übersicht ÖV-Linien, Haltestellen, Güteklassen und Erschliessung

Die folgende Abbildung zeigt die ÖV-Güteklassen mit den Einwohner- und Arbeitsplatzdichten (Nutzer pro ha) überlagert. Daraus lässt sich schliessen, dass die Gebiete rund um den Bahnhof, trotz der sehr guten ÖV-Erschliessung eher unternutzt, sind. Im Gebiet Zimikon besteht teilweise eine hohe Dichte mit allerdings nur einer mittelmässigen ÖV-Erschliessung und das Gebiet Juch, in welchem eine starke

Siedlungsentwicklung geplant ist, ist noch nicht durch den ÖV erschlossen. In den Ortsteilen Volketswil, Gutenswil und Kindhausen entspricht die Dichte der Erschliessung durch den Öffentlichen Verkehr.

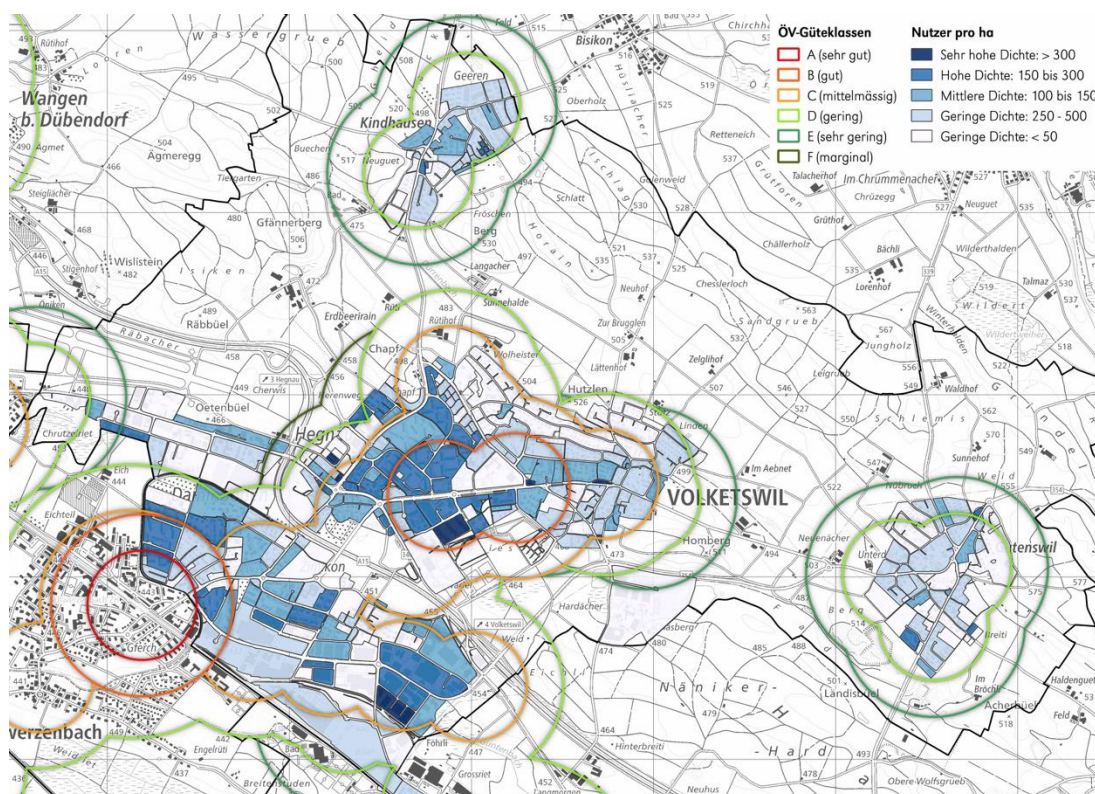


Abbildung 5: ÖV-Güteklassen und Nutzer pro ha

Das folgende Diagramm zeigt die Anteile an Einwohnern, welche durch die jeweiligen ÖV-Güteklassen erschlossen sind. Praktisch die gesamte Bevölkerung wird durch die ÖV-Güteklasse B, C oder D erschlossen.

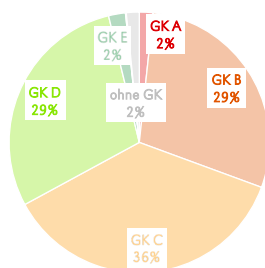


Abbildung 6: Anteile an Einwohnern in den verschiedenen ÖV-Güteklassen

3.3 Netz Motorisierter Individualverkehr

Gemäss dem Monitoring Siedlung und Verkehr des Kantons Zürich sind in Volketswil **diverse Knoten während der Abendspitze überlastet**. Die Kreisel in Hegnau, der Knoten Stations-/Industriestrasse und der Industriekreisel in Zimikon sowie die Einmündung Winterthurer-/Pfäffikerstrasse in Gutenswil weisen heute während der Abendspitze keine Reserven mehr auf. Weitere Knoten weisen eine kritische Auslastung auf.

Im Monitoring Siedlung und Verkehr wurde weiter die **Siedlungsverträglichkeit der Strassenräume** entlang Kantonsstrassen anhand der Belastung, der Bebauungsdichte, Nutzungen entlang des Strassenraums und der Geometrien beurteilt. Insbesondere der Strassenabschnitt auf der Uster- und Zürcherstrasse in Hegnau ist nicht siedlungsverträglich. Strassen, welche durch Industriegebiete führen, wurden für die Siedlungsverträglichkeit nicht beurteilt.

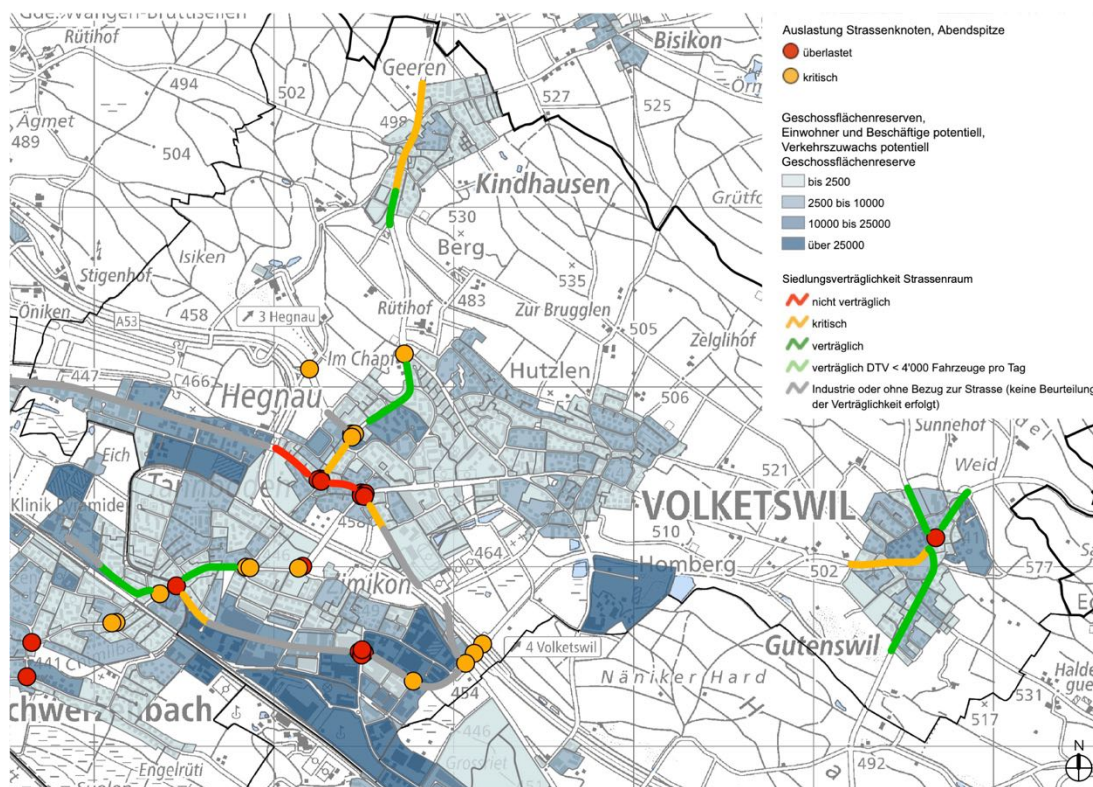


Abbildung 7: Auslastung Strassenknoten Abendspitze ASP und Siedlungsverträglichkeit Strassenraum (Quelle: Monitoring Siedlung & Verkehr, GIS ZH)

3.3.1 Durchgangsverkehr

Gemäss dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell (Stand 21.08.2020) besteht in den verschiedenen Ortsteilen ein erhöhter Durchgangsverkehrsanteil. In Gutenswil liegt der Anteil bei 50 bis 70 %, abhängig vom gewählten Querschnitt. Auch in Kindhausen ist der Durchgangsverkehrsanteil auf der Effretikerstrasse mit etwa 80 % hoch. Dieser Durchgangsverkehr entsteht und endet aber zum Grossteil in anderen Ortsteilen von Volketswil. In Volketswil liegt der Durchgangsverkehrsanteil auf der Zentralstrasse bei 50 %, auf der Eichholz- und Hardstrasse liegt der Anteil bei 30 %.

3.4 Modal-Split der Verkehrsbeziehungen und Mobilitätsverhalten, heute

Volketswil weist einen **hohen Motorisierungsgrad** von 597 Fahrzeugen/1000 Einwohner auf, was über dem Schweizer bzw. Zürcher Durchschnitt liegt (544 respektive 474).

Gemäss Gesamtverkehrsmodell wurden 2018 ein Grossteil der MIV-Fahrten Richtung Zürich, Uster, Dübendorf und innerhalb der Gemeinde (Binnenverkehr) zurückgelegt. Insgesamt wurden rund 103'000 Personenwege (DWV) primär mit dem MIV und rund 10'000 Personenwege primär mit dem ÖV gemacht.

Der Binnenverkehrsanteil (MIV+ÖV) beträgt 10%. Die wichtigste Verkehrsbeziehung mit dem ÖV ist in die Stadt Zürich. Betrachtet man die Anteile (Modal-Split MIV/ÖV) ist der **ÖV mit einem Anteil von rund 10% tief** und kann gemäss Daten aus dem Gesamtverkehrsmodell bis ins Jahr 2040 leicht erhöht werden. Es gilt zu beachten, dass es sich bei den Daten um modellierte und nicht gemessene Daten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell handelt.

Volketswil: bedeutendste Verkehrsbeziehungen

Die 15 bedeutendsten Verkehrsbeziehungen sind im Modal Split dargestellt. Alle anderen Verkehrsbeziehungen sind unter "Übrige Gemeinden" zusammengefasst.

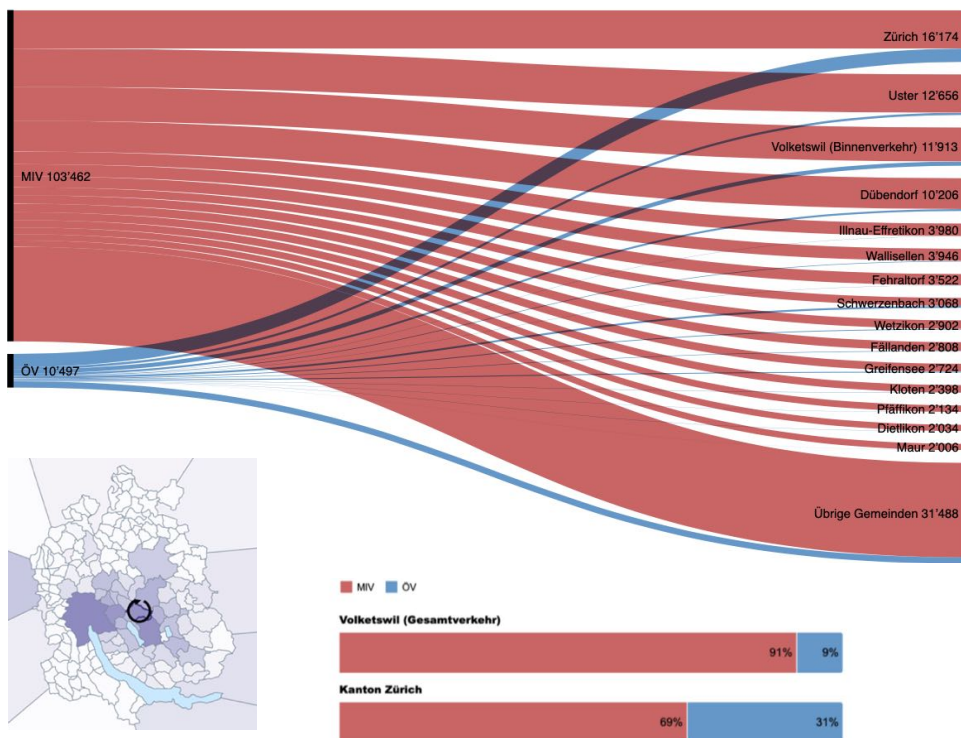


Abbildung 8: Verkehrsbeziehungen und Modal-Split Volketswil 2018 (Quelle: Gesamtverkehrsmodell ZH)

3.5 Entwicklung Gesamtverkehrsmodell

Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GVM-ZH) bildet die Verkehrsnachfrage für den MIV und ÖV im Zustand 2018 und Prognosezustand 2040 ab. Die Nachfrage des Prognosezustands basiert auf der Entwicklung der Raumstrukturen (Einwohner, Arbeitsplätze) und Änderungen im Verkehrsverhalten (gesteigerter Mobilitätsraten, PW-Besitz, ÖV-Abos). Beim Verkehrsangebot des Prognosezustands werden nur beschlossene und finanzierte Projekte berücksichtigt (Strassenausbauten und ÖV-Ausbau schritt 2025/30).

Volketswil ist im GVM-ZH in acht Zonen unterteilt. Abbildung 9 zeigt den prognostizierten Mehrverkehr zwischen 2018 und 2040 zur Abendspitze (Fahrten pro Stunde). Zusätzlich ist dargestellt, wie sich der Mehrverkehr auf den MIV und den ÖV verteilt.

Das Ziel des kantonalen GVKs, mindestens die Hälfte des Mehrverkehrs mit dem ÖV aufzunehmen, wird nur in der Zone Hegnau erreicht. In den anderen Zonen ist die ÖV-Erschliessung zu wenig gut, bzw. die MIV-Erschliessung zu attraktiv, als dass mehr als ein Drittel des Mehrverkehrs mit dem ÖV

aufgenommen werden kann. In der Zone West, welche auch das Gebiet Juch umfasst, wird wegen der fehlenden ÖV-Erschliessung fast der gesamte Mehrverkehr mit dem MIV abgewickelt.

Im GVM-ZH ist die starke Siedlungsentwicklung im Gebiet Juch/Dammboden nicht modelliert. Umgekehrt geht das Verkehrsmodell von einer stärkeren Entwicklung im Industriegebiet Zimikon aus, als gemäss der Prognose der Ortsplanungsrevision vorgesehen ist. Diese Unterschiede in der Verortung der Entwicklung lassen sich durch die Bearbeitungstiefe des GVM-ZH begründen, die kantonale Prognose wurde in erste Linie auf Stufe Gemeinde kalibriert. Die kommunalen Absichten widersprechen der kantonalen Entwicklungsstrategie nicht.

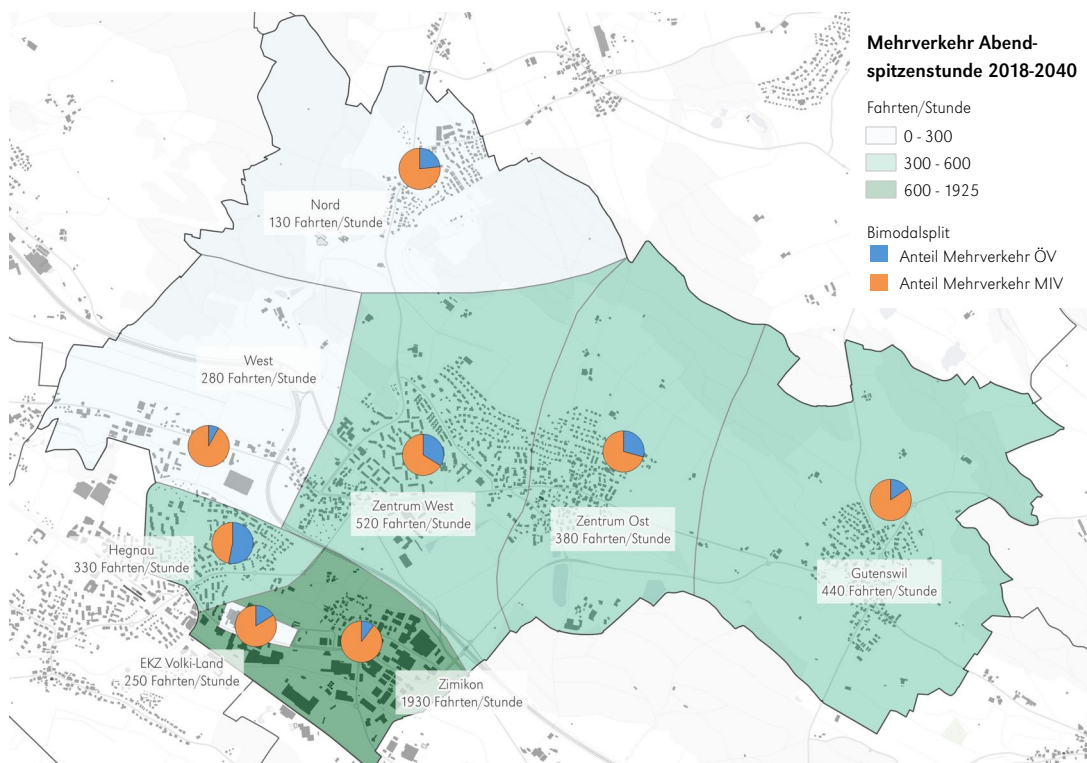


Abbildung 9: Prognose Anzahl Fahrten und Modal-Split Gesamtverkehrsmodell Zürich

Gemäss Abbildung 8 aus dem Gesamtverkehrsmodell werden rund die Hälfte der Auto-Fahrten in die Stadt Zürich, in die Nachbargemeinden und innerhalb von Volketswil selbst zurückgelegt. Es besteht Potential, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehr zu fördern und damit eine Verkehrsverlagerung zu erzielen. Jedoch kann ohne zusätzliche Massnahmen seitens Verkehrs- und Siedlungsplanung das angestrebte Modal-Split-Ziel des kantonalen GVKs nicht erreicht werden. Gemäss Gesamtverkehrskonzept weist das Strassennetz im Bestand kaum Reserven auf, es liegt somit auch im Interesse von Volketswil, den MIV-Mehrverkehr zu kontrollieren. Die ÖV-Erschliessungsgüte innerhalb Volketswils ist unterschiedlich. Um in Gebieten, welche nicht in Nähe des Bahnhofs Schwerzenbach liegen, den ÖV-Anteil zu erhöhen, ist eine Verbesserung des ÖV-Angebots zwingend nötig.

3.6 Modal-Split der Verkehrsbeziehungen und Mobilitätsverhalten, zukünftig

Gemäss den Zielen des kantonalen Richtplans ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. Der Fuss- und Veloverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.

Das kantonale Gesamtverkehrskonzept sieht vor, dass die Tagesdistanzen im Personenverkehr reduziert und der ÖV-, Veloverkehr- und Fussverkehrs-Anteil im Gesamtverkehrsaufkommen erhöht wird. Konkret ist im Glattal eine Erhöhung der ÖV-Anteile am Modal-Split von 21% auf 30% und in der Verkehrsbeziehung Glattal – Zürcher Oberland von 11% auf 20% bis 2030 vorgesehen.

Die Absichten der Gemeinde Volketswil stützen die übergeordneten Vorgaben und damit die Verschiebung des Modal-Splits. Im Binnenverkehr soll der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Eine grundsätzliche Veränderung am Modal-Split kann allerdings nur durch einen starken ÖV und eine Verbesserung zum Anschluss an den Bahnhof Schwerzenbach stattfinden.

4 Strategie Abstimmung Siedlung und Verkehr

Auf Grundlage des Gesamtverkehrskonzepts und in Abstimmung mit dem Richtplan Siedlung und Landschaft verfolgt die Gemeinde zur gegenseitigen Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung folgende Strategie:

- Siedlungsentwicklung auf Gebiete mit sehr guter ÖV-Erschliessung fokussieren. Dies betrifft hauptsächlich Gebiete in Gehdistanz des Bahnhofs Schwerzenbach
- Bedingung für die Entwicklung des Gebiets Juch ist die Erschliessung durch den ÖV
- In Gutenswil sind weitere Einzonungen für Wohnnutzung nur mit einer Verbesserung der ÖV-Erschliessung möglich (heute Güteklasse D/E)
- Die Güteklassen-Gebiete und Reduktionsfaktoren des Parkplatzreglements zwingend anpassen
- Die ÖV-Erschliessung von Volketswil und Gutenswil verbessern
- Der Fuss- und Veloverkehr fördern, um insbesondere Mobilitätsbedürfnisse innerhalb von Volketswil aufzunehmen
- Weitere Massnahmen zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens prüfen

4.1 Ortsspezifische Entwicklungsziele Siedlung, Landschaft und Verkehr

Im Richtplan Siedlung und Landschaft sind zudem ortsspezifische Entwicklungsziele definiert, welche teilweise ein Zusammenspiel mit Massnahmen im Bereich Verkehr erfordern. Diese werden nachfolgend kurz beschrieben:

Dammboden, Hegnau Süd und Juch

Es wird eine qualitative innere Siedlungsentwicklung (-erweiterung) an mittels öffentlichen Verkehrs gut erschlossenen Lagen angestrebt. Gleichzeitig soll der Gewerbestandort im Nahbereich Zürcherstrasse und zum Flugplatz Dübendorf verdichtet werden, so dass eine Nutzungsmischung im Übergang zwischen Wohn-, Misch- und Arbeitszonen erzielt wird. Es ist vorgesehen, die Riedstrasse/Riedweg städtebaulich zu akzentuieren und gleichzeitig soll der Chimlibach aufgewertet werden.

Die Achsen Riedstrasse und Zürcherstrasse stellen die Verbindung zu den wichtigen Zielorten Bahnhof, Zürcherstrasse und Flugplatz Dübendorf dar. Diese sollen attraktiv ausgestaltet sein. Neu sollen Verkehrsbeziehungen aus und in den Ortsteil mit einer ÖV-Verbindung zwischen Bahnhof Schwerzenbach und Dübendorf getätigt werden. Die neuen ÖV-Haltestellen werden zeitgemäss behindertengerecht erstellt und die wichtigen Zielorte mit Abstellanlagen für das Velo ausgestattet. Einkaufsmöglichkeiten sollen zu Fuss erreicht werden können. Hierfür werden ebenfalls die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr ausgebaut. In Bahnhofnähe wird ein autoreduziertes Wohnen gefördert. Dazu gehören auch ein lenkungswirkendes Parkraummanagement für öffentliche Parkfelder.

Industrie und Zimikon

Im Bereich Siedlung wird eine Stärkung und Verdichtung gewerblicher und industrieller Nutzungen an gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen angestrebt, ebenso eine schrittweise Transformation des Gebiets Industriestrasse zu einem Zentrumsgebiet, vordringlich im Nahbereich des Bahnhofs Schwerzenbach. Dabei soll das Ortsbild Zimikon erhalten bleiben. Eine Gebietsentwicklung in «Milandia

Nord» ist in Abstimmung mit den Nachbargemeinden und der Verkehrsplanung gesamtheitlich zu betrachten. Zusätzlich soll der Guntenbach aufgewertet werden.

Im Gebiet Industrie und Zimikon überlagern sich Pendler- und Einkaufsverkehr. Das Einkaufsgebiet (insbesondere das Volkiland) zieht zudem Menschen nicht nur für Grosseinkäufe an, sondern auch für Events und Kleineinkäufe, wofür kein Transportmittel für den Warentransport benötigt wird. Durch die Entwicklung zum «Zentrumsgebiet» wird dies weiter verstärkt. Die Umgestaltung der bestehenden Durchfahrtsachse fokussiert sich auf die Infrastrukturen für den Velo- und Fussverkehr sowie den ÖV. Zudem wird sie durch die Neue Greifenseestrasse vom Durchgangsverkehr befreit. Es werden attraktive Infrastrukturen zu den Zielorten (Bahnhof und Volkiland) bereitgestellt. An diesen werden Abstellanlagen für den Einkaufsverkehr (Volkiland) oder Pendlerverkehr (Bahnhof) angeboten.

Volketswil und Hegnau Nord

Die vorhandenen Nutzerpotenziale sollen aktiviert und gleichzeitig die vorhandenen Landschafts- und Siedlungsqualitäten sowie das Ortsbild erhalten bleiben. Eine Siedlungserweiterung soll an gut erschlossenen Lagen und in Abstimmung auf die Autobahnüberdeckung geschehen. Es sind landschaftliche Verbindungen über die Autobahn hinweg zu schaffen und es soll eine Planungsgrundlage für siedlungsorientierten Freiraums und einer Freiraumachse im Gebiet Gries erstellt werden.

Auch im Ortsteil Volketswil und Hegnau Nord sollen für den Fuss- und Veloverkehr attraktive Infrastrukturen auf die Zielorte (Gemeindehaus, Zänti, Alter Ortsteil) ausgerichtet sowie Veloabstellanlagen bereitgestellt werden. Die Pendlerbeziehungen auf den Bahnhof Schwerzenbach werden verbessert und auch die Verbindungen nach Dübendorf, Illnau-Effretikon, Fehraltorf und Uster bei Bedarf angeboten werden. Die Einkaufsmöglichkeiten in Fusswegdistanz werden gefördert.

Gutenswil

Mittels qualitativer Siedlungsentwicklung von unüberbauten Arealen sollen innere Reserven genutzt werden. Dabei sind bestehende landschaftliche und ortsbauliche Qualitäten sowie das Ortsbild zu erhalten bzw. zu stärken. Gleichzeitig sollen Orte der Begegnung und für den Einkauf geschaffen werden.

Die Einkaufsmöglichkeiten in Fusswegdistanz sollen auch in Gutenswil gefördert und Verkehrsbeziehungen stärker mit dem Öffentlichen Verkehr abgewickelt werden. Ein weiterer Ausbau ist aufgrund der peripheren Lage schwierig.

Kindhausen

Die Bevölkerungszahl und die gewerblichen Nutzungsmöglichkeiten sollen erhalten bleiben. Spezifische Areale sollen qualitativ entwickelt werden, es ist aber keine generelle Verdichtung angestrebt. Gleichzeitig soll auch das Ortsbild erhalten und gestärkt werden. Zusätzlich wird eine Aufwertung der Landenbergstrasse / Effretikerstrasse angestrebt. In selben Masse wie in Gutenswil soll in Kindhausen der Fuss- und Veloverkehr gestärkt werden.

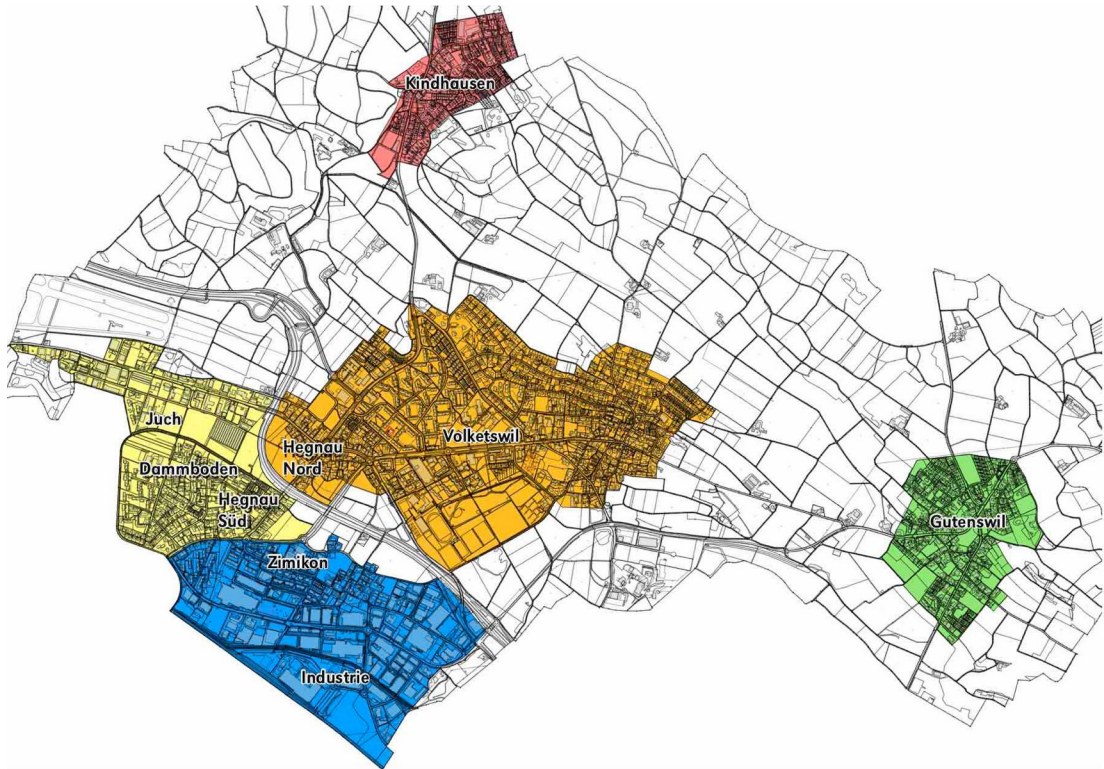


Abbildung 10: Übersicht Ortsteile

5 Festlegungen und Massnahmen

Nachfolgend werden neben der Gesamtverkehrsstrategie pro Verkehrsart die kommunalen Ziele und Festlegungen definiert. Zudem werden die übergeordneten Festlegungen (orientierend) aufgeführt. Es werden Massnahmen beschrieben, die einzeln umgesetzt werden können, jedoch der Erreichung eines gesamtheitlichen, übergeordneten Ziels dienen. Gleichzeitig wird darauf geachtet, dass diese mit den raumplanerischen, ökonomischen und ökologischen Zielen verträglich sind. Die Ziele (grau hinterlegt) und die Massnahmen zur Festlegung (ebenfalls grau hinterlegt) sind die behördenverbindlichen Inhalte des KRV. Die Massnahmen zur Orientierung (weiss) sind nicht verbindlich.

Die Massnahmen sind nach den Prioritäten A bis C unterteilt. Die Prioritätsstufen ordnen die Massnahmen nach der Dringlichkeit der Massnahme und dem Beitrag zur Erreichung der Ziele im kommunalen Richtplan Verkehr.

Bei den Massnahmen ist neben der Zuständigkeit auch der Zeitpunkt der Umsetzung definiert. Diese wird in folgende drei Klassen unterteilt:

- kurzfristig: Umsetzung wird innerhalb der nächsten 5 Jahre angestrebt
- mittelfristig: Umsetzung in 5 bis 10 Jahren
- langfristig: eine Realisierung der Massnahmen wird erst in 10 bis 15 Jahren erfolgen

Die Spalte «Koordination» weist auf weitere Massnahmen und Synergien hin, die mit der Umsetzung der betroffenen Massnahmen genutzt werden sollen. Gleichzeitig sind die einzelnen Massnahmen nummeriert und in den jeweiligen Teilplänen bezeichnet.

5.1 Gesamtverkehrsstrategie

Die Gemeinde Volketswil verfolgt folgende Gesamtverkehrsstrategie, wie die Mobilität in der Gemeinde künftig funktionieren soll. Diese unterstützen die Zielsetzungen des Kantons und der Region und stützt sich auf den Zielen und Handlungsfeldern aus dem kommunalen Gesamtverkehrskonzept ab.

Volketswil verfolgt eine gesamtheitliche Verkehrspolitik, in der alle Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden können. Es wird ein rücksichtsvolles Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger angestrebt. Die Verkehrsanlagen werden sicher und benutzerfreundlich gestaltet. Dabei sind die Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen berücksichtigt. Weiter soll die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume bzw. der Strassenräume in Volketswil erhöht und die Trennwirkung der Verkehrsanlagen sowie der Flächenverbrauch des motorisierten Verkehrs minimiert werden. Weiter werden die negativen Umwelteinflüsse des Verkehrs reduziert. Die Gemeinde fördert ein angenehmes Lokalklima im Strassenraum und unterstützt Massnahmen für die Biodiversität. Wenn möglich werden Flächen sicherfähig ausgestaltet und Strassenräume begrünt / beschattet.

Künftige Planungen werden dahingehend gelenkt, dass das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen auf den bestehenden Infrastrukturen abgewickelt werden kann und dass die MIV-Belastung auf dem Strassennetz mindestens auf dem heutigen Niveau stabilisiert wird. Weder der Quell-/Zielverkehr von Volketswil, noch der Durchgangsverkehr dürfen zunehmen. Zusätzlich wird eine Verschiebung des Modal-Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt. Dabei ist es das übergeordnete Ziel, dass mindestens die Hälfte des Mehrverkehrs durch den öffentlichen Verkehr übernommen wird. Um dies zu erreichen, wird die Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsplanung abgestimmt und Lenkungsmaßnahmen gefördert. Einerseits sollen publikumsintensive Nutzungen ideal ans ÖV-, Fuss- und Veloverkehrsnetz angebunden sein, andererseits sind Einkaufs-, Erholungs- und Freizeitnutzungen über kurze Wege erreichbar.

5.2 Fussverkehr

5.2.1 Ausgangslage

Der Fussverkehr macht einen bedeutenden Anteil unserer Mobilität aus. Denn die erste und letzte Etappe der Wege wird normalerweise zu Fuss zurückgelegt. Weiter liegen die Stärken des Fussverkehrs bei kurzen Distanzen. Mittels einem breiten, lokalen Versorgungsangebot und einem feinmaschigen Fusswegnetz – welches die Anziehungspunkte optimal miteinander verbindet – kann dazu beigetragen werden, dass der Anteil der ausschliesslich zu Fuss zurückgelegten Wege zunimmt.

Es werden die übergeordneten regional festgelegten Fuss- und Wanderwege abgebildet. Durch Volketswil führen keine Schweiz Mobil-Routen. Das regionale Wegnetz führt einerseits zu und entlang von bedeutenden Erholungsnutzungen, andererseits verbindet es einzelne Siedlungsgebiete miteinander. Um die Erreichbarkeit verschiedener Anziehungspunkte in Volketswil sicherzustellen, wurde in Ergänzung zu den regionalen Festlegungen im vorliegenden Richtplan das lokale Fusswegnetz definiert.

5.2.2 Ziele

- **Sicheres, attraktives und durchgängiges Fussverbindungsnetz**
- **Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr vermeiden**
- **Der Weg zur Schule erfolgt zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem ÖV**
- **Direkte Zugänge zu den ÖV-Haltestellen**

Volketswil verfügt über ein sicheres, attraktives und durchgängiges Fussverbindungsnetz, welches die Bedürfnisse der jeweiligen Nutzergruppen optimal berücksichtigt. Konflikte mit dem Veloverkehr werden vermieden, die Wege haben eine angemessene Breite und neben der objektiven Sicherheit wird auch die subjektive Sicherheit gewährleistet. Anziehungspunkte wie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulen, Quartierschwerpunkte sowie Einkaufs- und Freizeitnutzungen sind für den Fussverkehr gut erschlossen. Dazu ist die Trennwirkung von Strassen und teilweise der Bahnlinie zu verringern. Um eine attraktive Verknüpfung zwischen Fussverkehr und ÖV zu erzielen, wird bei den Zugängen für Fussgänger zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs besonders darauf geachtet, dass diese sicher, direkt und behindertengerecht gestaltet sind. Weiter ist das kommunale Netz optimal an jenes der Nachbargemeinden

sowie an das übergeordnete Netz angebunden. Um dieses Ziel zu erreichen, werden Vorhaben laufend mit den anderen betroffenen Gemeinden koordiniert.

Neben einem attraktiven Fussverbindungsnetz wird auch eine attraktive Gestaltung der Aussenräume angestrebt. Dazu werden die kommunalen Strassen siedlungsorientiert gestaltet. Sie werden so betrieben, dass sie die Bedürfnisse, die der Fussverkehr an den Strassenraum stellt, erfüllen können. Weiter werden in der Gemeinde kleinmassstäbliche Aufenthaltsorte (Begegnungsorte mit Aufenthaltsqualität) vorgesehen, die an das Fuss- und Veloverbindungsnetz angeschlossen sind und Erholungsgebiete oder öffentlichen Bauten und Anlagen ergänzen. In Bezug auf die Sicherheit wird insbesondere auf den Schulwegen und bei den Querungsstellen ein hoher Standard angestrebt.

5.2.3 Übergeordnete Festlegungen

Fil Vert Erholungsring

Volketswil befindet sich zwischen den beiden Erholungsringen «Greifensee» und «Flugplatz Dübendorf». Im Rahmen des Fil Vert sollen diese Erholungsräume (besser) miteinander vernetzt werden. Das Netz des Fil Vert ist im regionalen Richtplan (Abb. 4.4b) als Konzept und in Teilabschnitten schon als Linien festgelegt. Im kommunalen Richtplan ist das Netz des Fil Vert dargestellt. Dabei ist das Netz im Siedlungsgebiet feinschichtiger ausgebildet als in den Verbindungselementen zwischen den Siedlungs- und Erholungsgebieten. Die Gemeinde Volketswil achtet bei ihrer Planung darauf, den Fil Vert umzusetzen, indem sie Synergien nützt. Auf das Netz des Fil Vert wird in den jeweiligen Massnahmen zur Koordination hingewiesen. Es wird darauf hingewirkt, ein durchgehendes, attraktives Netz zu schaffen. Dabei sollen die Massnahmen mit den Nachbargemeinden koordiniert und die übergeordneten Vorgaben berücksichtigt werden.

Gewässerrevitalisierung

Gemäss dem regionalen Richtplan (S.53) ist beim Chimli-, Gunten-, Dürren- und Dorfbach eine Gewässerrevitalisierung vorgesehen. Diese Gewässerrevitalisierung dient dem Hochwasserschutz und der ökologischen Aufwertung. Gleichzeitig sollen die Gewässer auch für die naturbezogene Erholung aufgewertet werden. Werden in diesem Zusammenhang Massnahmen umgesetzt, sollen diese mit der kommunalen Fusswegnetzplanung koordiniert werden (gem. Kap.2.4.1).

5.2.4 Kommunale Festlegungen

Kommunale Massnahmen zur Festlegung

Die Zuständigkeit bei Massnahmen auf den kommunalen Strassen liegt bei der Gemeinde Volketswil (Trasseesicherung, Projektierung, Bau- und Unterhalt). Bei Massnahmen im Bereich des Chimlibachs koordinieren die Gemeinde und der Kanton ihre Vorhaben. Jede Massnahme wird mit der Grundeigentümerschaft koordiniert und im Austausch mit den betroffenen Stellen umgesetzt.

Nr.	Vorhaben	Beschreibung	Priorität	Umsetzung	Koordination
F01	Verbesserung Fussverbindung und Schliessung Netzlücke Riedstrasse	Verbindung für Fussverkehr in Koordination mit Bustrasse (Bahnhof Schwerzenbach bis Zürcherstrasse) verbessern resp. erstellen	A	langfristig	Gemeinde Schwerzenbach, F02, V01, Ö01, Ö02, Ö03, Ö04
F02	Schliessung Netzlücke Chimlibachweg	Netzlücke zwischen Stations- und Riedstrasse entlang Chimlibach schliessen	A	mittelfristig	RRP (Gewässerrevitalisierung geplant), KRV Schwerzenbach, F01, Freiraumkonzept Chimlibach

Tabelle 1: Kommunale Massnahmen zur Festlegung Fussverkehr Teil 1

Nr.	Vorhaben	Beschreibung	Priorität	Umsetzung	Koordination
F03	Schliessung Netzlücke Lindenhof und Riethof	Öffentliches Wegerecht sichern	C	kurzfristig	
F04	Schliessung Netzlücke Ackerstrasse	Öffentliches Wegerecht sichern	C	kurzfristig	
F05	Schliessung Netzlücke Grossriet	Verbindung für Fussverkehr (Bahnhof Schwerzenbach bis Industriestrasse) erstellen	B	mittelfristig	KRV Schwerzenbach
F06	Verbesserung Fussverbindung Parkplatz Milandia	Fussverbindung über Parkplatz verbessern	A	mittelfristig	V06
F07	Verbesserung Fussverbindung Volkiland	Fussverbindung über Parkplatz verbessern, Siedlungsverträglichkeit erhöhen, Anbindung Aufenthaltsort sicherstellen, Fussverbindung mit Zweitanbindung Volkiland sicherstellen	A	mittelfristig	M02, BGK Industriestrasse
F08	Schliessung Netzlücke Heubüel-/Chimlibachweg	Fuss- und Veloverbindung bei Überdeckung der Autobahn erstellen. Wege so nutzen, dass Böden und FFF erhalten, bleiben	C	langfristig	V10, M16
F09	Verbesserung Fussverbindung Tolacker-/Büelstrasse	Fussverbindung für Fil Vert aufwerten	C	langfristig	V09, M16, Fil Vert
F10	Schliessung Netzlücke Autobahnbrücke	Bei Überdeckung Autobahn Netzlücke über Autobahn von Chimlibachweg bis Im Gässli schliessen	C	langfristig	V08, M16
F11	Schliessung Netzlücke Heubüelstrasse	Öffentliches Wegerecht sichern	C	kurzfristig	
F12	Verbesserung Querung Im Zentrum	Verbesserung Querung von Sportweg über Strasse Im Zentrum	B	kurzfristig	
F13	Schliessung Netzlücke Mythenweg	Privatrechtliches Verbot langfristig (bei Umbau) aufheben und öffentliches Wegerecht sichern	C	langfristig	
F14	Schliessung Netzlücke und Verbesserung Querung Pfäffikerstrasse	Fussverbindung ergänzen und Querungshilfe über Pfäffikerstrasse erstellen	A	kurzfristig	RRP (Radweg geplant), M09
F15	Verbesserung Querung Geerenstrasse	Sichtweiten bei Fussgängerstreifen Blickrichtung Geerenstrasse verbessern	B	kurzfristig	Strassenprojekt Kanton
F16	Aktualisierung Schulwegplan (ohne Karteneintrag)	Bestehenden Schulwegplan überprüfen und aktualisieren	B	kurzfristig	

Tabelle 2: Kommunale Massnahmen zur Festlegung Fussverkehr Teil 2

Kommunale Massnahme zur Orientierung

Die Zuständigkeit bei Massnahmen auf Kantonsstrassen liegt beim Kanton Zürich und bei Strassen an der Gemeindegrenze bei den Nachbargemeinden. Die Gemeinde Volketswil setzt sich für die Umsetzung der Massnahmen auf diesen Strassen bei der zuständigen Behörde ein. Sie sollen in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Volketswil umgesetzt werden. Sie haben lediglich orientierenden Charakter.

Nr.	Vorhaben	Beschreibung	Priorität	Umsetzung	Zuständig	Koordination
F17	Verbesserung Querung Zürcherstrasse	Querungshilfe von Ötenbüelweg über Zürcherstrasse erstellen, Sichtweiten verbessern	B	mittelfristig	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil, RRP (Radweg geplant), Ö05, M17, QP Ötenbüel West, BGK Zürcherstrasse
F18	Schliessung Netzlücke Zürcher-/ Büelstrasse Verbesserung Querung Zürcherstrasse	Netzlücke zwischen Zürcher- und Büelstrasse schliessen Querungshilfe über Zürcherstrasse erstellen	B	mittelfristig	Kanton Zürich, Gemeinde Volketswil	Ö01, Ö02, Ö05, M17, BGK Zürcherstrasse
F19	Verbesserung Querung Winterthurerstrasse Verbesserung Fussverbindung Im Amt	Querungshilfe von Dorfstrasse und Im Amt über Winterthurerstrasse erstellen Neben der bereits erstellten verkehrsberuhigten Zone eine Fussverkehrsinfrastruktur entlang der Strasse im Amt prüfen	C	langfristig	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil
F20	Verbesserung Querung Winterthurerstrasse	Querungshilfe von Mittelweg über Winterthurerstrasse erstellen	C	langfristig	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil
F21	Verbesserung Fussverbindung und Querung Pfäffikerstrasse	Infrastruktur für Fussverkehr entlang Pfäffikerstrasse und Querungshilfe von Grindelweg über Pfäffikerstrasse erstellen	B	mittelfristig	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil, Wanderweg
F22	Verbesserung Querung Effretikerstrasse	Querungshilfe von Geerenstrasse und Schiterbüechliweg über Effretikerstrasse erstellen	B	kurzfristig	Kanton Zürich	Gemeinde, Volketswil, RRP (Umgestaltung Strassenraum, Radweg geplant), Strassenprojekt Kanton
F23	Schliessung Netzlücke Geerenstrasse	Infrastruktur für Fussverkehr entlang Geerenstrasse erstellen	B	mittelfristig	Gemeinde Illnau-Effretikon	Gemeinde Volketswil, V25

Tabelle 3: Kommunale Massnahmen zur Orientierung Fussverkehr

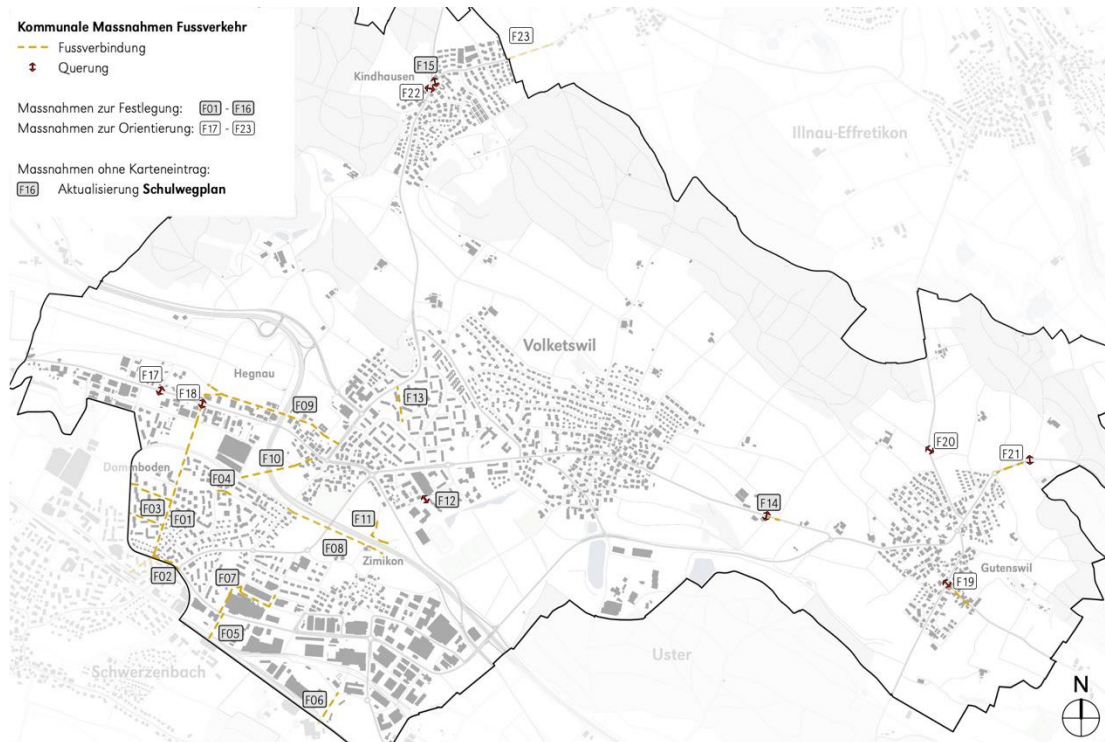


Abbildung 11: Kommunale Massnahmen Fussverkehr

5.3 Veloverkehr

5.3.1 Ausgangslage

Volketswil liegt im Glattal und ist Teil des vernetzten Siedlungsgebiets in der Agglomeration Zürich. Zudem sind die Landschaftsräume um Volketswil flach. Gleichzeitig ist der Veloverkehr nicht an einen Takt und eine bestimmte Linienführung gebunden sowie nicht von Verkehrsüberlastungen betroffen. Im Zusammenspiel mit einer attraktiven Infrastruktur können deshalb mit dem Velo kurze und mittlere Strecken schnell und flexibel zurückgelegt werden. Dies sind gute Gründe / Voraussetzungen für die Nutzung des Velos als Fortbewegungsmittel zwischen den lokalen und regionalen Anziehungspunkten. Der Bewegungsradius vergrössert sich bei der Nutzung eines E-Bikes.

Der Kanton Zürich verfügt seit dem Jahr 2016 über einen kantonalen Velonetzplan. Dieser zeigt das anzustrebende kantonale Velonetz für den Alltagsverkehr. Verbindungen aus dem kantonalen Velonetzplan werden in den vorliegenden Richtplan übernommen. Beim Freizeitverkehr werden sowohl die Velo- als auch die Skatingrouten von SchweizMobil dargestellt, wobei keine Routen durch das Gemeindegebiet von Volketswil führen. In Ergänzung zu diesen übergeordneten Verbindungen werden kommunale Veloverbindungen sowie bedeutende öffentliche Veloabstellplätze (Anlagen mit mehr als 30 Abstellplätzen) bezeichnet.

5.3.2 Ziele

- Sicheres, attraktives und durchgängiges Veloverbindungsnetz innerhalb und zwischen den Ortsteilen
- Konflikte zwischen Velos, E-Bikes und anderen Verkehrsmittel vermeiden
- Der Weg zur Schule erfolgt zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem ÖV
- Genügend und attraktive Veloabstellplätze an wichtigen ÖV-Haltestellen, öffentlichen sowie zentralen Quell- und Zielorten

Der Veloverkehr wird innerhalb von Volketswil auf einem sicheren, attraktiven und durchgängigen Netz innerhalb und zwischen den Ortsteilen geführt. Dazu werden Netzlücken geschlossen und das Netz wird so betrieben, dass Konflikte zwischen Velos mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten, mit anderen Verkehrsmitteln und insbesondere mit dem Fussverkehr vermieden werden können. – Gleichzeitig soll der Grundsatz der «Toleranz / gegenseitigen Rücksichtnahme» gelten. Die Infrastrukturanlagen sind entsprechend den Anforderungen der vorwiegenden Nutzergruppe und nach den aktuellen planerischen Grundlagen ausgestaltet und verfügen über eine komfortable Breite.² Anziehungspunkte wie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulen, Arbeitsgebiete, Aufenthaltsorte sowie Einkaufs- und Freizeitnutzungen usw. sind für den Veloverkehr gut erschlossen, direkt erreichbar und verfügen über genügend attraktive, diebstahlsichere und gedeckte Abstellplätze. Weiter bestehen für den Veloverkehr direkte und komfortable Verbindungen zu den Nachbargemeinden sowie an das übergeordnete Netz. Planungen, die benachbarte Gemeinden betreffen, werden laufend mit diesen koordiniert.

5.3.3 Übergeordnete Festlegungen

Velonetz: kantonaler Velonetzplan / regionaler Richtplan

Wie bereits erwähnt, wurden die Linienführungen aus dem kantonalen Velonetzplan bzw. dem regionalen Richtplan übernommen. Die Anforderungen an dieses Netz sind im regionalen Richtplan beschrieben. Wo das Netz noch nicht den gestellten Anforderungen entspricht, sind Schwachstellen bzw. Netzlücken bezeichnet.

Folgende Alltagsverbindungen führen durch Volketswil: An der Gemeindegrenze zu Schwerzenbach ist entlang der Gleise eine kantonale Velobahn geplant. Sie soll als schnelle Verbindung zwischen Dübendorf und Uster dienen und ist noch nicht umgesetzt. Es wird angestrebt, unter Berücksichtigung der übrigen Ansprüche an den Raum eine durchgängige Veloverbindung umzusetzen. Die Zürcher-, Zentral-, Stations- und Usterstrasse stellen im kantonalen Netz Hauptverbindungen dar. Abschnitte auf der Zürcher-, Zentral- und Stationsstrasse sind als Schwachstelle definiert, da eine Veloinfrastruktur fehlt bzw. diese ungenügend ist. Die Hegnauer-, Kindhauser-, Brugglen-, Winterthurer-, Pfäffiker- und Industriestrasse sind als Nebenverbindungen gekennzeichnet. Schwachstellen sind auf der Hegnauer-, Kindhauser-, Pfäffiker- und Winterthurerstrasse definiert, wobei im Ortsteil Gutenswil ein Radstreifen erstellt wurde. Die Ortsteile Kindhausen und Gutenswil werden mit einer zusätzlichen Freizeitverbindung verbunden. Um den Flugplatz Dübendorf ist ebenfalls eine zusätzliche Freizeitverbindung geplant.

² Standards Veloverkehr des Kantons Zürich

Fil Vert Erholungsring

Volketswil befindet sich zwischen den beiden Erholungsringen «Greifensee» und «Flugplatz Dübendorf». Im Rahmen des Fil Vert sollen diese Erholungsräume (besser) miteinander vernetzt werden. Das Netz des Fil Vert ist im regionalen Richtplan (Abb. 4.4b) als Konzept und in Teilabschnitten schon als Linien festgelegt. Im kommunalen Richtplan ist das Netz des Fil Vert dargestellt. Dabei ist das Netz im Siedlungsgebiet feinschichtiger ausgebildet als in den Verbindungselementen zwischen den Siedlungs- und Erholungsgebieten. Die Gemeinde Volketswil achtet bei ihrer Planung darauf, den Fil Vert umzusetzen, indem sie Synergien nützt. Auf das Netz des Fil Vert wird in den jeweiligen Massnahmen zur Koordination hingewiesen. Es wird darauf hingewirkt, ein durchgehendes, attraktives Netz zu schaffen. Dabei sollen die Massnahmen mit den Nachbargemeinden koordiniert und die übergeordneten Vorgaben berücksichtigt werden.

Gewässerrevitalisierung

Gemäss dem regionalen Richtplan (S.53) ist beim Chimli-, Gunten-, Dürren- und Dorfbach eine Gewässerrevitalisierung vorgesehen. Diese Gewässerrevitalisierung dient dem Hochwasserschutz und der ökologischen Aufwertung. Gleichzeitig sollen die Gewässer auch für die naturbezogene Erholung aufgewertet werden. Werden in diesem Zusammenhang Massnahmen umgesetzt, sollen diese mit der kommunalen Velonetzplanung koordiniert werden (gem. Kap. 2.4.1).

5.3.4 Kommunale Festlegungen

Kommunale Massnahmen zur Festlegung

Die Zuständigkeit bei Massnahmen auf den kommunalen Strassen liegt bei der Gemeinde Volketswil (Trasseesicherung, Projektierung, Bau- und Unterhalt). Bei Massnahmen im Bereich des Chimlibachs koordinieren die Gemeinde und der Kanton ihre Vorhaben. Jede Massnahme wird mit der Grundeigentümerschaft koordiniert und im Austausch mit den betroffenen Stellen umgesetzt.

Nr.	Vorhaben	Beschreibung	Priorität	Umsetzung	Koordination
V01	Verbesserung Veloverbindung und Schliessung Netzlücke Riedstrasse	Veloverbindung in Koordination mit Bustrasse (Bahnhof Schwerzenbach bis Zürichstrasse) verbessern resp. erstellen	A	langfristig	Gemeinde Schwerzenbach, F01, Ö01, Ö02, Ö03, Ö04
V02	Schliessung Netzlücke Chimlibachweg (Abschnitt Ried- bis Stationsstrasse)	Netzlücke zwischen Industrie- bis Riedstrasse entlang Chimlibach schliessen	A	mittelfristig	RRP (Gewässerrevitalisierung geplant), KRV Schwerzenbach, F02, Freiraumkonzept Chimlibach, Fil Vert
V03	Schliessung Netzlücke bzw. Verbesserung Veloverbindung und Anschluss an Velobahn Chimlibachweg (Abschnitt Industriestr. bis VB)	Durchgehende Veloverbindung entlang Chimlibach erstellen/ aufwerten und Anschluss an VB via Unterführung verbessern	A	mittelfristig	RRP (Radweg geplant, Gewässerrevitalisierung geplant)
V04	Verbesserung Verbindung Grindelstrasse	Veloweg zwischen Grindel- und Riedstrasse aufwerten	C	mittelfristig	
V05	Verbesserung Knoten Stations-/Ackerstrasse	Sicht und Anschluss an kant. Radweg verbessern	B	mittelfristig	RRP (Radweg geplant), M12

Tabelle 4: Kommunale Massnahmen zur Festlegung Veloverkehr Teil 1

Nr.	Vorhaben	Beschreibung	Priorität	Umsetzung	Koordination
V06	Verbesserung Velo- verbindung und An- schluss an VB Park- platz Milandia	Veloinfrastruktur über Parkplatz vorsehen und Anschluss an VB er- stellen	A	langfristig	Kanton Zürich, Gemeinde Greifen- see, RRP (Radweg geplant), F06
V07	Verbesserung Velo- verbindung Greifen- seestrasse	Radstreifen verbreitern	B	langfristig	RRP (Bei Ersatz aufzuhebender Radweg), Stadt Uster
V08	Schliessung Netzlü- cke Autobahnbrü- cke	Netzlücke über Autobahn von Chimlibachweg bis Im Gässli schliessen	C	langfristig	F10, M16
V09	Verbesserung Velo- verbindung Tola- cker-/Büelstrasse	Veloweg für Fil Vert aufwerten, Konflikt mit Parkierung beheben	C	mittelfristig	F09, M06, M12, M16
V10	Schliessung Netzlü- cke Heubüel-/Chim- libachweg	Fuss- und Veloverbindung, Interes- senabwägung Koordination FFF bei Überdeckung Autobahn	C	langfristig	M16, F08, FFF
V11	Verbesserung Que- rung Knoten Hegnauerstr./ Guetenbüelweg	Querungshilfe von Guetenbüelweg über Hegnauerstrasse erstellen	C	langfristig	RRP (Radweg geplant), M18
V12	Verbesserung Velo- verbindung Tola- ckerstrasse	Veloverbindung bei starken Ver- kehrsaufkommen (LW) verbessern und Konflikte mit Anschluss Landi lösen	B	mittelfristig	M06, M12
V13	Erstellung Veloab- stellplätze Bushalte- stellen Hegnau, Zentrum, Wallberg und Dorf	Veloabstellplätze bei Bushaltestel- len erstellen, Bedarf je Standort ab- schätzen	C	mittelfristig	
V14	Kommunales Velo- verbindungsnetz (ohne Karteneintrag)	Velosignalisation bei kommunalen Veloverbindungen verbessern	B	mittelfristig	

Tabelle 5: Kommunale Massnahmen zur Festlegung Veloverkehr Teil 2

Kommunale Massnahmen zur Orientierung

Für den Bau und Unterhalt der im regionalen Richtplan festgelegten Veloverbindungen entlang von Kantonsstrassen ist der Kanton zuständig. Mit dem kantonalen Velonetzplan werden regionale Veloverbindungen auch auf kommunalen Strassen festgelegt. Für Verbindungen, die im regionalen Richtplan festgehalten sind, ist eine Kostenbeteiligung des Kantons an der Veloinfrastruktur vorgesehen. Deshalb informiert die Gemeinde Volketswil den Kanton (Fachstelle Veloverkehr beim Amt für Mobilität) rechtzeitig über Sanierungsabsichten kommunaler Strassen mit regionalen Veloverbindungen. Die Gemeinde Volketswil setzt sich für die Umsetzung der Massnahmen auf diesen Strassen bei der zuständigen Behörde ein. Sie sollen in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Volketswil umgesetzt werden. Sie haben lediglich orientierenden Charakter.

Nr.	Vorhaben	Beschreibung	Priorität	Umsetzung	Zuständig	Koordination
V15	Anpassung Knoten Stations-/Dammbo-denstrasse	Bei Anpassung Knoten Bedürfnisse Veloverkehr berücksichtigen	B	mittelfristig	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil, RRP (Abkl. RVS, Radweg geplant, Busprio. geplant), M13, Fil Vert, BGK Industriestrasse
V16	Verbesserung Querung Knoten Stations-/Steibruggstrasse	Sichtverhältnisse bei Ausfahrt Seibruggstrasse verbessern und Abbiegehilfe über Stationsstrasse erstellen	B	mittelfristig	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil, RRP (Abkl. RVS, Radweg geplant, Busprio. geplant), Fil Vert
V17	Verbesserung Querung In-der-Höh-Kreisel	Querungen für Velo verbessern und Anschlüsse an kant. Radweg sicherstellen	B	mittelfristig	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil, RRP (Abkl. RVS, Radweg geplant, Busprio. geplant), Fil Vert
V18	Anpassung Knoten Industrie-/Chliriet-/Guntenbachstrasse	Querungen für Velo von Chliriet- und Guntenbachstrasse über Industriestrasse verbessern und Anschlüsse an kant. Radweg erstellen	A	mittelfristig	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil, RRP (Abkl. HVS, Radweg geplant, Busprio. geplant), M14, M02, BGK Industriestrasse
V19	Anpassung Industriekreisel	Bei Anpassung Knoten Bedürfnisse Veloverkehr berücksichtigen	A	mittelfristig	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil, RRP (Abkl. HVS, Radweg geplant, bei Ersatz aufzuehender Radweg, Busprio. geplant), M14, M01, BGK Industriestrasse
V20	Anpassung Knoten Industrie-/Hölzliwi-senstrasse	Anschlüsse an kant. Radweg sicherstellen	A	mittelfristig	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil, RRP (Abkl. HVS, Radweg geplant, Busprio. geplant), BGK Industriestrasse
V21	Verbesserung Querung Knoten Zürcher-/Büelstrasse	Anschluss Büelstrasse an kant. Radweg entlang Zürcherstrasse erstellen	B	mittelfristig	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil, RRP (Radweg geplant), Ö05, M17, BGK Zürcherstrasse
V22	Verbesserung Querung Knoten Zürcher-/Juchstrasse und Anschluss kant. Radweg Zürcherstrasse	Verbesserung Querung zu Industrierealien, Anschluss an kant. Radweg sicherstellen	B	mittelfristig	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil, RRP (Radweg geplant), F01, F18, V01, Ö01, Ö02, Ö05, BGK Zürcherstrasse
V23	Verbesserung Querung Knoten Usterstrasse/ Kirchweg	Querungshilfe von Kirchweg über Usterstrasse erstellen	B	kurzfristig (2024/25)	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil
V24	Verbesserung Querung Knoten Kindhauser-/Sunnebühlstr.	Querungshilfe von Sunnebühlstrasse auf Radweg entlang Kindhauserstrasse erstellen	C	mittelfristig	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil
V25	Verbesserung Velo-Verbindung Geerenstrasse	Veloinfrastruktur entlang Geerenstrasse erstellen	B	mittelfristig	Gemeinde Illnau-Effretikon	Gemeinde Volketswil, F23

Tabelle 6: Kommunale Massnahmen zur Orientierung Veloverkehr

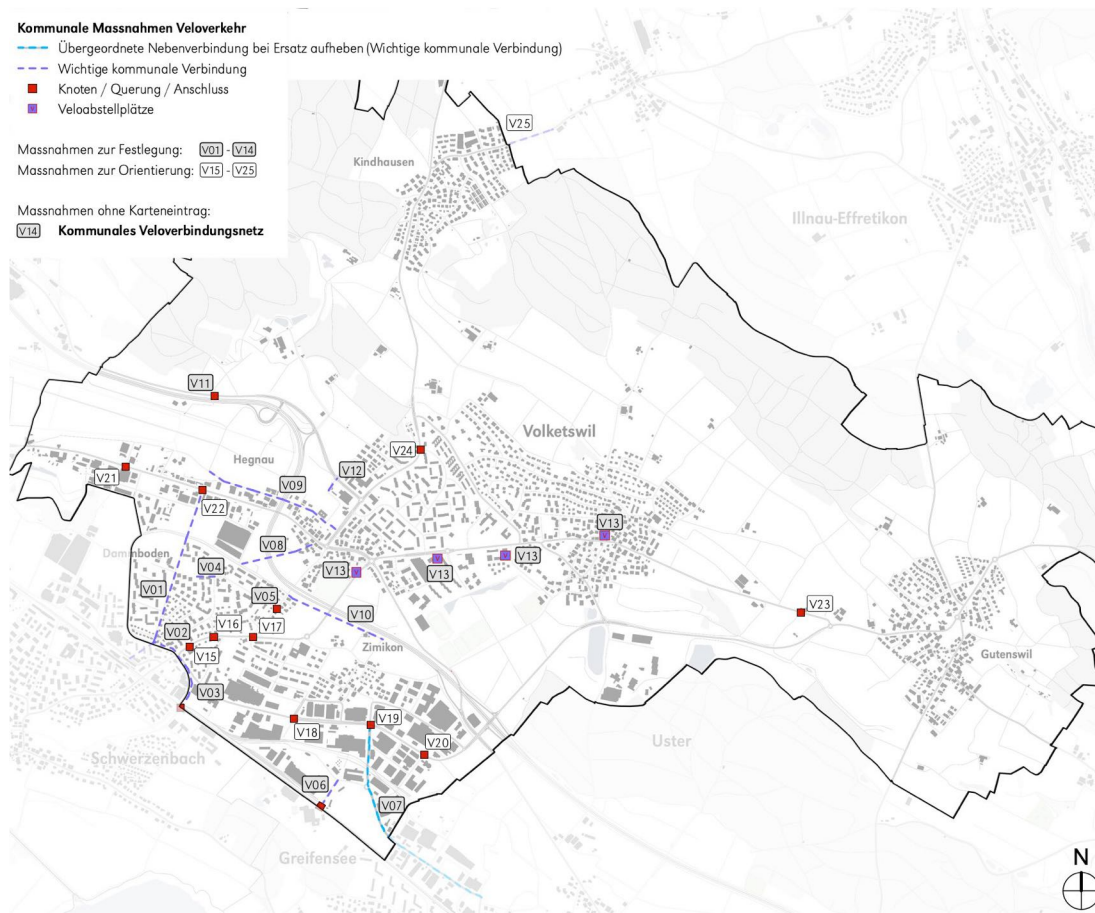


Abbildung 12: Kommunale Massnahmen Veloverkehr

5.4 Öffentlicher Verkehr

5.4.1 Ausgangslage

Volketswil ist durch den Bahnhof Schwerzenbach mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (Grobverteiler). Zwei S-Bahn-Linien verbinden Schwerzenbach jeweils im Halbstundentakt mit den umliegenden Gemeinden und der Stadt Zürich. Das Netz des öffentlichen Verkehrs wird durch verschiedene Buslinien ergänzt. Diese dienen als Mittel- und Feinverteiler in der Region und auch innerhalb der Gemeinde Volketswil und stellen einen wichtigen Zubringer zum Bahnhof Schwerzenbach dar.

Der öffentliche Verkehr kann dicht besiedelte Gebiete erschliessen und miteinander verbinden. Mit dem Schienenverkehrsnetz auch dort, wo der Strassenverkehr an die Grenzen stösst. In Kombination mit einem dichten Takt, optimalen Umsteigebeziehungen, einer funktionierenden Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln und einer guten Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz kann die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zusätzlich gefördert und die Strassen entlastet werden. Für die Fahrplanstabilität und damit das Busverkehrsnetz eine konkurrenzfähige Alternative zum MIV ist, ist es wichtig, dass das Busnetz nicht von Verkehrsüberlastungen betroffen ist.

5.4.2 Ziele

- Volketswil hat ein gut ausgebautes und attraktives ÖV-Netz
- Alle Ortsteile von Volketswil sind untereinander und mit den Nachbargemeinden verbunden
- Der öffentliche Verkehr ist pünktlich, die Anschlüsse an die S-Bahn werden gewährleistet
- Angemessenes ÖV-Angebot auch zu Randzeiten vorhanden
- ÖV-Kapazitäten werden bereitgestellt
- Die Haltestellen weisen einen angemessenen Komfort auf

Gemäss den übergeordneten Planungsinstrumenten soll der künftige Mehrverkehr neben dem Velo- und Fussverkehr hauptsächlich mit ÖV bewältigt werden. Dazu werden die für das Siedlungswachstum nötigen Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs bereitgestellt und Knotenpunkte mit Anschlüssen an den Fernverkehr – insbesondere der Hauptbahnhof Zürich – werden mit attraktiven Verbindungen angebunden. Weiter ist das Angebot sowohl auf die Bedürfnisse des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs als auch des Freizeit- und Einkaufsverkehrs auszurichten. Alle Haltestellen verfügen über direkte Zugänge, haben nach Möglichkeit einen Witterungsschutz und es sind Sitzmöglichkeiten für wartende Passagiere vorhanden.

In ausgelasteten urbanen Strassennetzen gleichen sich die Geschwindigkeiten von MIV und ÖV zunehmend an. Die Attraktivität des ÖV ist daher neben dem Takt vor allem an die Zuverlässigkeit des Betriebs und stabile, planbare Wegeketten gebunden. Es werden einen dichten Takt, zuverlässigen Betrieb sowie stabile und planbare Wegeketten angestrebt.

5.4.3 Übergeordnete Festlegungen

Bustrassee Riedstrasse

Mit einer guten Einbettung in den Stadtraum ist künftig der Neubau eines Bustrassees zwischen dem Bahnhof Schwerzenbach und der Zürcherstrasse via Riedstrasse geplant. Dieses dient der direkten Anbindung der gemeindeübergreifenden Entwicklungsgebiete in Schwerzenbach und Volketswil an den Bahnhof Schwerzenbach. Das Bustrassee soll neben der ÖV-Erschliessung der Entwicklungsgebiete auch als stadträumliche Orientierungsachse dienen. Das Bustrassee soll die Mitbenutzung durch den Fuss- und Veloverkehr durch geeignete und attraktive Flächen mit guten Anbindungen an die umliegenden Wegnetze sicherstellen. Die Mitbenutzung durch den motorisierten Quartierverkehr ist im Rahmen der weiteren Planungen zu prüfen.

Massnahmen zur Buspriorisierung

Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs wird dieser auf der Industrie-, Greifensee-, Stations-, Uster- und Zentralstrasse gegenüber dem MIV angemessen bevorzugt.

5.4.4 Kommunale Festlegungen

Kommunale Massnahmen zur Festlegung

Im KRV Teilplan Öffentlicher Verkehr gibt es keine kommunalen Massnahmen zur Festlegung.

Kommunale Massnahmen zur Orientierung

Die Planung von Busachsen, Haltestellen und die Verknüpfung der Verkehrsarten liegt in der Zuständigkeit des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) und der marktverantwortlichen Unternehmung Verkehrsunternehmen Glattal (VBG). Die Gemeinde setzt sich für die Umsetzung der Massnahmen ein. Sie sollen in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Volketswil umgesetzt werden. Sie haben lediglich orientierenden Charakter.

Nr.	Vorhaben	Beschreibung	Priorität	Umsetzung	Zuständig	Koordination
Ö01	Einführung Buslinie Riedstrasse	Verbindung vom Bahnhof Schwerzenbach entlang der Riedstrasse, inkl. Flächensicherung, Abstimmung mit Kapazität Bushof Schwerzenbach	A	langfristig	ZVV/VBG	Gemeinde Volketswil, RRP (Bustrasse geplant), F01, F10, V01, V14, Ö02, Ö03, Ö04, Ö05, Ö07, M07, M08, M18
Ö02	Einführung Buslinie Riedstrasse (Dammbodenstr.)	Verbindung vom Bahnhof Schwerzenbach entlang Dammboden- und Riedstrasse, Abstimmung mit Kapazität Bushof Schwerzenbach, mittelfristige Massnahme bis Ö01 umgesetzt werden kann	A	mittelfristig	ZVV/VBG	Gemeinde Volketswil, RRP (Bustrasse geplant), F01, F10, FA1, V01, V14, Ö01, Ö03, Ö04, Ö05, Ö07, M07, M08, M18
Ö03	Erstellung Bushaltestelle Riedstrasse	Bushaltestelle Riedstrasse prüfen (in beide Fahrtrichtungen), attraktive und behindertengerechte Gestaltung, Zugänglichkeit für den Fussverkehr sicherstellen	A	mittelfristig	ZVV/VBG	Gemeinde Volketswil, RRP (Bustrasse geplant), F01, V01, Ö01, Ö02
Ö04	Erstellung Bushaltestelle Chimlibach	Bushaltestelle Chimlibach prüfen (in beide Fahrtrichtungen), attraktive und behindertengerechte Gestaltung, Zugänglichkeit für den Fussverkehr sicherstellen	A	mittelfristig	ZVV/VBG	Gemeinde Volketswil, RRP (Bustrasse geplant), F01, V01, Ö01, Ö02
Ö05	Einführung Buslinie nach Dübendorf	Weiterführung Buslinie Riedstrasse (Ö01/Ö02) nach Dübendorf, Linienführung noch zu definieren (evtl. über Zürcher- oder Maierstrasse)	A	mittelfristig	ZVV/VBG	Gemeinde Volketswil, F17, F18, V21, V22, Ö01, Ö02, Ö06, Ö07
Ö06	Erstellung Bushaltestelle Zürcherstrasse	Bushaltestelle Zürichstrasse prüfen (in beide Fahrtrichtungen), attraktive und behindertengerechte Gestaltung, Zugänglichkeit für den Fussverkehr sicherstellen	A	mittelfristig	ZVV/VBG	Gemeinde Volketswil, RRP (Bustrasse geplant), Ö05
Ö07	Prüfung ÖV-Verbindungen	Verbindungen prüfen: - Industrie – Gutenswil - Gutenswil – Illnau/Fehraltorf - Volketswil – Dübendorf - Volketswil – Uster	C	mittelfristig	ZVV/VBG	Gemeinden Volketswil, Dübendorf, Uster, Illnau-Effretikon und Fehraltorf
Ö08	Verbesserung Angebot zu Randzeiten Bushaltestellen Gries, Chappeli, Chamwisen und Chapf	ÖV-Angebot nach 21 Uhr anbieten	C	mittelfristig	ZVV/VBG	Gemeinde Volketswil, Ö07
Ö09	Optimierung Umsteigebeziehungen Bushaltestelle Wallberg	Betriebliche Optimierung der Umsteigebeziehungen (Volketswil/ Gutenswil-Industriegebiet und Volketswil-Kindhausen)	B	kurzfristig	ZVV/VBG	Gemeinde Volketswil, Ö07

Tabelle 7: Kommunale Massnahmen zur Orientierung Öffentlicher Verkehr Teil 1

Nr.	Vorhaben	Beschreibung	Priorität	Umsetzung	Zuständig	Koordination
Ö10	Verbesserung ÖV-Angebot (ohne Karteneintrag)	ÖV-Angebot verbessert und ausbauen (15-Minuten-Takt bei ausgewiesenem Bedarf)	B	laufend	ZVV/VBG	Gemeinde Volketswil
Ö11	ZVV-Lokalnetz (ohne Karteneintrag)	Bekanntheit ZVV-Lokalnetz erhöhen	C	kurzfristig	ZVV/VBG	Gemeinde Volketswil

Tabelle 8: Kommunale Massnahmen zur Orientierung Öffentlicher Verkehr Teil 2



Abbildung 13: Kommunale Massnahmen Öffentlicher Verkehr

5.5 Motorisierter Individualverkehr

5.5.1 Ausgangslage

Der Aufbau des Strassennetzes in Volketswil ergibt sich aus der Funktion, welche die einzelnen Strassen erfüllen müssen. Das Rückgrat des Strassennetzes der Gemeinde Volketswil bilden die in den übergeordneten Planungsinstrumenten eingetragenen Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen. Diese haben den Zweck, den ortsfremden Verkehr durchzuleiten, den lokalen Verkehr zu bündeln und Volketswil an das übergeordnete Verkehrsnetz anzubinden. Diese Verkehrsanlagen ermöglichen sichere, effektive und wirtschaftliche Verbindungen. Dabei wird aber auch auf eine landschafts- und siedlungsverträgliche Gestaltung der Infrastrukturen geachtet. Ziele und Vorgaben zu diesen Strassen sind in den übergeordneten Planungen definiert und werden für die kommunale Ebene übernommen. Weiter führen Ausnahmetransportrouten Typ II über die Zürcher-, Kindhauser-, Landenberg-, Effretiker-, Uster-, Umfahrungs-, Pfäffiker-, Industrie-, Hölzliwisen-, und Greifenseestrasse durch Volketswil.

Die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete in Volketswil wird durch das kommunale Strassennetz sichergestellt. Dieses besteht aus Sammelstrassen und den Strassen der Feinerschliessung, welche den motorisierten Verkehr möglichst direkt auf das übergeordnete Netz führen. Diese Strassen sind siedlungsorientiert bzw. nicht verkehrsorientiert gestaltet und müssen verschiedenen Nutzungsansprüchen gerecht werden. Daraus leiten sich besondere Anforderungen an die Gestaltung des Strassenraums ab.

5.5.2 Ziele

- MIV auf Hauptachsen bündeln und kein Durchgangsverkehr in Quartieren
- Verkehr in/zu Ortsteilen sicher und siedlungsverträglich abwickeln
- Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts, Abweichungen sind im Einzelfall zu prüfen
- Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren

Der Strassenverkehr wird so ausgestaltet, dass (im Normalbetrieb) ein reibungsloser Verkehrsablauf sichergestellt wird und sich alle Verkehrsteilnehmenden sicher in Volketswil bewegen können. Neben den Ansprüchen an die Sicherheit sollen die Anlagen benutzerfreundlich gestaltet sein und es soll die Qualität der öffentlichen Räume bzw. der Strassenräume in Volketswil erhöht werden.

Die Gemeinde Volketswil bemüht sich bei allen Kantonsstrassen um eine sichere und verträgliche Gestaltung. Auf den verkehrsorientierten Strassen innerorts soll die Geschwindigkeit 50 km/h betragen. Abweichungen sind im Einzelfall zu prüfen. In den Ortszentren wird eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung angestrebt (RRP) – Strassen sollen vermehrt als städtebauliches Element fungieren und bieten neben der Verbindungsfunktion auch eine hohe Aufenthaltsqualität. Dabei ist die siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung auch unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien zu planen und zu realisieren. Die Strassen der Feinerschliessung werden so betrieben, dass sie die verschiedenen Ansprüche, die an den Strassenraum gestellt werden, erfüllen können. In Siedlungsgebieten werden sie als Teil der Umgebung wahrgenommen, dienen auch als Begegnungsort und der Aussenraum weist eine hohe Aufenthalts- und Wohnqualität auf. Deshalb soll in diesen Strassen der Verkehr verträglich abgewickelt und das Tempo der Situation angepasst werden.

Die MIV-Belastung auf dem Strassennetz von Volketswil wird stabilisiert und die Leistungsfähigkeit der Knoten optimiert.

Der Durchgangsverkehr soll auf die Hauptachsen verlagert und kanalisiert werden (RRP). Gleichzeitig werden die Wohngebiete durch geeignete Massnahmen vom quartierfremden Verkehr geschützt. Neue Gebiete sollen möglichst direkt an das übergeordnete Netz angeschlossen werden.

Mittels zweckmässiger Massnahmen ist die Trennwirkung von Strassen zu vermindern und Querbeziehungen sind zu stärken. Alle Strassen werden – unter Berücksichtigung ihrer Typisierung – so gestaltet, dass die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden ausreichend berücksichtigt werden.

5.5.3 Übergeordnete Festlegungen

Umfahrung Schwerzenbach

Gemäss dem kantonalen Richtplan ist entlang der westlichen Siedlungsgrenze von Schwerzenbach eine Umfahrung geplant. Im Rahmen der Realisierung der Umfahrung sollen die Zürcher-, Uster-, Industrie-Zentral-, und Stationsstrasse abklassiert werden. Es wird nicht davon ausgegangen, dass die Realisierung der Umfahrung im Zeithorizont von diesem Richtplan erfolgt.

Neue Greifenseestrasse

Die Haupterschliessung von Greifensee und Nänikon (Stadt Uster) zur Autobahn A15 erfolgt heute über die Greifensee- und Industriestrasse von Volketswil. Der daraus resultierende Verkehr bildet insbesondere auf der hoch belasteten Industriestrasse reinen Durchgangsverkehr. Die Neue Greifenseestrasse soll dazu dienen, diesen direkt auf das übergeordnete Strassennetz zu leiten, um dadurch die

Leistungsfähigkeit der Industriestrasse zugunsten eines stabilen Busbetrieb sicherzustellen und die Umgestaltung der Industriestrasse zu einer siedlungs- und nutzungsverträglichen Verkehrsachse zu ermöglichen. Zur Erreichung der angestrebten Mobilität entlang der Industriestrasse und zur Umsetzung der Ziele und Vorgaben aus dem Masterplan 2050 für den Raum Uster-Volketswil ist die Neue Greifensee-Strasse für die Gemeinde Volketswil unverzichtbar. Der Gemeinderat hat diese Haltung gegenüber den Nachbargemeinden Greifensee und Uster mehrmals bekräftigt und wird sich gegen eine allfällige Streichung im regionalen Richtplan wehren. Sollte die Neue Greifensee-Strasse dennoch aus dem regionalen Richtplan gestrichen werden, wird die Gemeinde Volketswil geeignete Massnahmen zur Verkehrslenkung und -dosierung auf dem Gemeindegebiet prüfen.

Umgestaltung Strassenraum

Auf der Zürcher-, Kindhauser-, Uster-, Industrie-, Landenberg- und Effretikerstrasse ist die Umgestaltung des Strassenraums im regionalen Richtplan eingetragen. Ebenfalls eingetragen ist die Umgestaltung des Strassenraums auf der Pfäffiker- und Winterthurerstrasse in Gutenswil. Diese wurden allerdings bereits umgebaut. Die Anforderungen an diese Strassen sind im regionalen Richtplan beschrieben. Die Gemeinde Volketswil setzt sich dafür ein, dass die Strassenräume umgestaltet werden. Weiter arbeitet sie daraufhin, dass bei baulichen Massnahmen an den zuvor benannten Strassen sowohl die übergeordneten als auch die kommunalen Ziele umgesetzt werden. Die Massnahmen werden vom Kanton umgesetzt und mit der Gemeinde Volketswil koordiniert. Entlang der Industrie- und Zürcherstrasse setzt sich die Gemeinde Volketswil ein, dass der Perimeter für die Strassenraumumgestaltung erweitert wird.

5.5.4 Kommunale Festlegungen

Strassentypisierung kommunale Strassen

Die Geeren-, Hard-, Eichholz-, und ein Abschnitt der Pfäffikerstrasse (zwischen Zentralstrasse und Knoten Umfahungsstrasse) sowie der Zentralstrasse (Usterstrasse bis Pfäffikerstrasse) sind als Sammelstrassen typisiert. Diese sammeln den Verkehr aus den Quartieren und leiten diesen direkt auf das übergeordnete Netz. Weiter ist geplant, die Stationsstrasse und ein Abschnitt der Zentralstrasse (Usterstrasse bis Stationsstrasse) von einer regionalen Verbindungsstrasse in eine Sammelstrasse abzuklassieren. Alle übrigen, in der Richtplankarte nicht speziell bezeichneten Strassen dienen der kommunalen Feinerschliessung. Diese Strassen sind ihrer Typisierung entsprechend zu gestalten und auszubauen (M17). Die Vorgaben an diese Strassen bezüglich Gestaltung und Leistungsfähigkeit sind in den Normen und in der Verkehrserschliessungsverordnung des Kantons Zürich definiert.

Temporegime

Auf den verkehrorientierten Strassen innerorts soll Tempo 50 (Industrie-, Greifensee- und Zürcherstrasse) eingeführt werden. Abweichungen sind im Einzelfall zu prüfen. Auf den siedlungsorientierten Strassen soll Tempo 30 umgesetzt werden. Dadurch entsteht ein einheitliches und logisches 50/30 Modell.

Überdeckung Autobahn

Aufgrund der Autobahn besteht zwischen Zimikon, Dammboden und Hegnau Netzlücken für den Fuss- und Veloverkehr. Mit einer Autobahnüberdeckung können die Ortsteile langfristig zusammenrücken und bestehende Netzlücken geschlossen werden.

Kommunale Massnahmen zur Festlegung

Trasseesicherung, Projektierung, Bau und Unterhalt der Sammelstrassen liegen in der Zuständigkeit der Gemeinde. Alle Strassen der Feinerschliessung werden grundsätzlich im Quartierplanverfahren erstellt und durch die Grundeigentümerschaft finanziert. Die Zuständigkeit betreffend Ausbau und Gestaltung liegt bei der Gemeinde.

Nr.	Vorhaben	Beschreibung	Priorität	Umsetzung	Koordination
M01	Reduktion Geschwindigkeit und Erhöhung Durchfahrtswiderstand Greifen-seestrasse	Tempo 50 und Dosierung prüfen	A	mittelfristig	Stadt Uster, V07, M19, BGK Industriestrasse
M02	Umgestaltung Strassenraum und Reduktion Geschwindigkeit Volkiland	Strassenraum aufwerten, Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen, Beschleunigungsvorgänge und hohe Geschwindigkeiten verhindern, Tempo 30 prüfen	A	mittelfristig	F07, M12
M03	Erhaltung Durchfahrtsperre Riedstrasse	Bei Einführung des Bustrasses soll die Durchfahrtsperre erhalten bleiben	A	-	F01, V01, Ö01, Ö02, Ö04
M04	Reduktion Geschwindigkeit Kirchweg	Tempo 50/60 zu Verbesserung der Verkehrssicherheit bei den Sportanlagen prüfen	B	mittelfristig	
M05	Umgestaltung Strassenraum Zentralstrasse Anpassung Knoten Zentral-/Ifangstrasse	Strassenraum aufwerten, Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden und akustische Prinzipien berücksichtigen, Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit Knoten Zentral-/Ifangstrasse optimieren, Sichtweiten auf Radstreifen herstellen	B	mittelfristig	RRP (Busprio. geplant)
M06	Erhöhung Durchfahrtswiderstand Tolackerstrasse	Umfahrungsrouten Kantonsstrassen-netz verhindern	B	mittelfristig	M12, P11
M07	Erhöhung Durchfahrtswiderstand Ifangstrasse	Umfahrungsrouten Kantonsstrassen-netz verhindern	B	kurzfristig	M12
M08	Umgestaltung Strassenraum und Reduktion Geschwindigkeit Ortskern Volketswil Anpassung Knoten Zentral-/Hardstrasse	Strassenraum aufwerten, Aufenthaltsqualität erhöhen, Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden und akustische Prinzipien berücksichtigen, Tempo 30 prüfen Vortrittsverhältnisse an Knoten Zentral-/Hardstrasse neu regeln, Zentralstr. West-Hardstr. gegenüber Knotenarm Zentralstr. Ost im Vortritt	B	mittelfristig	RRP (Radweg geplant), V13
M09	Reduktion Geschwindigkeit Pfäffikerstrasse	Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verlagerung des MIV auf Umfahrungsstrasse, Tempo 60 prüfen	A	mittelfristig	RRP (Radweg geplant), F14, ÖV-Verbindungen
M10	Erstellung Durchfahrtsperren Ischlagstrasse und Brugglenstrasse	Durchfahrtsperren erstellen um Konflikte auf Waldwegen zwischen Autos und Fussgängern verhindern, Parkfelder anbieten	B	kurzfristig	Gemeinde Illnau-Effretikon, P11

Tabelle 9: Kommunale Massnahmen zur Festlegung Motorisierter Individualverkehr Teil 1

Nr.	Vorhaben	Beschreibung	Priorität	Umsetzung	Koordination
M11	Feinerschliessung (Legende)	Alle Strassen die der Feinerschliessung (alle in der Richtplankarte nicht speziell bezeichneten Strassen in Volketswil) dienen, der Klassierung entsprechend gestalten und ausbauen	B	laufend	Alle Massnahmen auf Strassen der Feinerschliessung
M12	Verkehrsberuhigte Zonen Quartierstrassen (Legende)	Geschwindigkeitsniveau senken, Siedlungsverträglichkeit Strassenraum / Aufenthaltsqualität erhöhen, mit Siedlungsentwicklung abstimmen	A	mittelfristig	

Tabelle 10: Kommunale Massnahmen zur Festlegung Motorisierter Individualverkehr Teil 2

Kommunale Massnahmen zur Orientierung

Die Zuständigkeit bei Massnahmen auf den nationalen Strassen (Hochleistungsstrasse) liegt beim Bund und bei kantonalen Strassen (Hauptverkehrs- und Verbindungstrasse) beim Kanton. Die Gemeinde Volketswil setzt sich für die Umsetzung der Massnahmen auf diesen Strassen bei der zuständigen Behörde ein. Sie sollen in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Volketswil umgesetzt werden. Sie haben lediglich orientierenden Charakter.

Nr.	Vorhaben	Beschreibung	Priorität	Umsetzung	Zuständig	Koordination
M13	Anpassung Knoten Stations-/Dammbo-denstrasse	Knotenform optimieren und Einbezug in benachbarte LSA prüfen	B	mittelfristig	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil, RRP (Abkl. RVS, Radweg geplant, Busprio. geplant), V15, BGK Industriestrasse
M14	Umgestaltung Strassenraum und Reduktion Geschwindigkeit Industriestrasse Anpassung Industriekreisell und Zweitanbindung Volkiland	Erweiterung Massnahme 29 RRP, Strassenraum aufwerten, Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden und akustische Prinzipien berücksichtigen, Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit, Tempo 50 prüfen Zweitanbindung Volkiland und LSA bei Industriekreisell prüfen	A	mittelfristig	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil, RRP (Abkl. Strasse, Radweg geplant, Busprio. geplant), BKG Industriestrasse, M19
M15	Reduktion Geschwindigkeit Autobahn	Lärmemission verringern, Tempo 80 prüfen	B	mittelfristig	ASTRA	M16
M16	Überdeckung Autobahn	Lärmemissionen verringern, Siedlungs- und Landschaftsgebiet verbinden	C	langfristig	ASTRA	Gemeinde Volketswil, F09, F10, V08, V09, V10, M15
M17	Umgestaltung Strassenraum und Reduktion Geschwindigkeit Zürcherstrasse	Erweiterung Massnahme 27 RRP, Strassenraum aufwerten, Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden und akustische Prinzipien berücksichtigen, Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit, Tempo 50 prüfen	B	mittelfristig	Kanton Zürich	Gemeinden Volketswil und Dübendorf, RRP (Abkl. Strasse, Radweg geplant), F17, F18, V21, V22, Ö05, Ö06, P11, BGK Zürcherstrasse
M18	Reduktion Geschwindigkeit Hegnauerstrasse	Tempo 60 ausserorts bis nach dem Autobahnzubringer prüfen	C	mittelfristig	Kanton Zürich	Gemeinde Volketswil, RRP (Radweg geplant)

Tabelle 11: Kommunale Massnahmen zur Orientierung Motorisierter Individualverkehr Teil 1

Nr.	Vorhaben	Beschreibung	Priorität	Umsetzung	Zuständig	Koordination
M19	Realisierung Neue Greifenseestrasse	Volketswil setzt sich für die Realisierung der Neuen Greifenseestrasse ein			Kanton Zürich, Stadt Uster	Gemeinde Volketswil, RRP (RVS geplant, Radweg geplant), M14, M01

Tabelle 12: Kommunale Massnahmen zur Orientierung Motorisierter Individualverkehr Teil 2

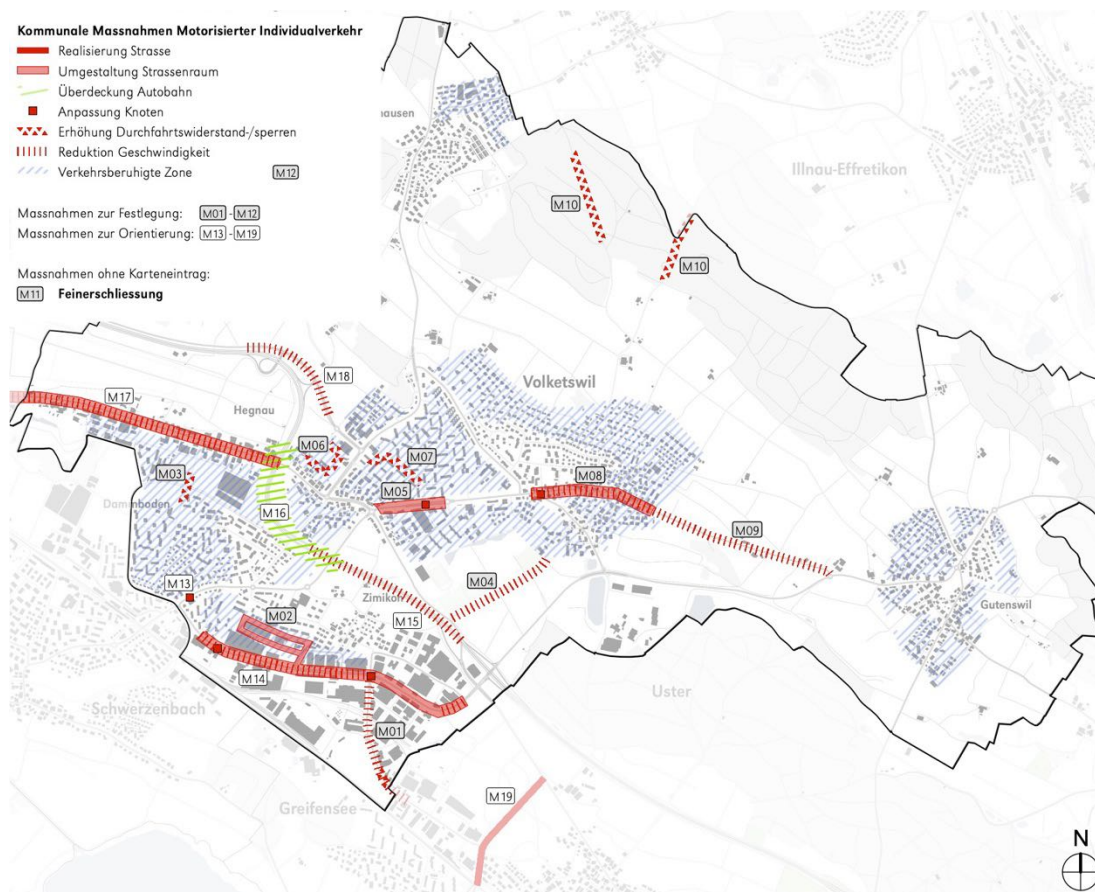


Abbildung 14: Kommunale Massnahmen Motorisierter Individualverkehr

5.6 Parkierung / Mobilität

5.6.1 Ausgangslage

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und ist Teil des Alltags. Die Anforderungen an die Mobilität unterscheiden sich je nach Alter der Person, dem Zweck und dem Ziel der Reise. Diese unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse sollen angemessen und gleichwertig berücksichtigt werden. Dabei ist die Wahl des Verkehrsmittels auch abhängig vom Mobilitätsangebot am Ausgangspunkt und der Zieldestination. Dort befindet sich der Ansatz, um die Mobilitätsbedürfnisse zu beeinflussen und zu lenken. Aufgrund der Abhängigkeit werden in diesem Kapitel die Themen «Parkierung und Mobilität» gemeinsam behandelt.

An verschiedenen Standorten in der Gemeinde sind öffentliche Parkfelder vorhanden. Im vorliegenden Richtplan werden die kommunalen öffentlichen Parkierungsanlagen (auf Grundlage des rechtsgültigen KRV) abgebildet. Die Lage der Veloparkierungsanlagen ist in Kap. 5.3 behandelt.

5.6.2 Ziele

- **Öffentliche Parkierungsanlagen sollen erhalten bleiben**
- **Das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund wird vermieden, Ausnahmen für Anwohner sind möglich**
- **Gesamtheitliche Betrachtung der Mobilität bei Neu- und Umbauten**
- **Möglichst wenig neue Parkfelder bei Neu- und Umbauten, abgestimmt auf das Mobilitätsangebot in der Umgebung**

Es wird eine zweckmässige Anzahl öffentlicher Parkfelder für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse im Sinne der Gesamtverkehrsstrategie in Volketswil angeboten. Die öffentlichen Parkierungsanlagen der Gemeinde sollen erhalten bleiben. Sie werden jedoch flächendeckend, lenkungswirksam und zeitlich oder monetär bewirtschaftet. Die Bewirtschaftung von den Nutzenden soll als fair und zweckmässig empfunden werden. Sie hat das Ziel, Fremd- und Dauerparkieren zu vermeiden und gleichzeitig eine hohe Auslastung der Parkfelder sicherzustellen. Wo zweckmässig, soll eine Mehrfachnutzung der Parkfelder gefördert werden.

Die Siedlungsentwicklung in Volketswil konzentriert sich auf gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen. Dabei wird bei Neu- und Umbauten das Thema Mobilität ganzheitlich betrachtet. Dazu werden bei Bedarf mobilitätslenkende Massnahmen eingefordert. Mit dem Ziel, ein auf die jeweilige Überbauung zugeschnittenes, attraktives Mobilitätsangebot zu schaffen. Die Zahl der Parkfelder und die Art der Bewirtschaftung sind auf das Mobilitätsangebot in der Umgebung abgestimmt – grundsätzlich werden möglichst wenige neue Parkplätze erstellt.

5.6.3 Übergeordnete Festlegungen

Es gibt keine übergeordneten Festlegungen für das Gemeindegebiet Volketswil.

5.6.4 Kommunale Festlegungen

Öffentliche Parkierungsanlagen

Die kommunalen öffentlichen Parkierungsanlagen werden aus dem rechtsgültigen KRV (2007) übernommen. Zu diesen werden in der vorliegenden Revision keine Änderungen vorgenommen. Die öffentlichen Parkierungsanlagen werden durch Nutzungen wie Freizeit-, Kultur-, Sport- und öffentliche Nutzung begründet. Es bestehen unterschiedliche Bewirtschaftungsarten.

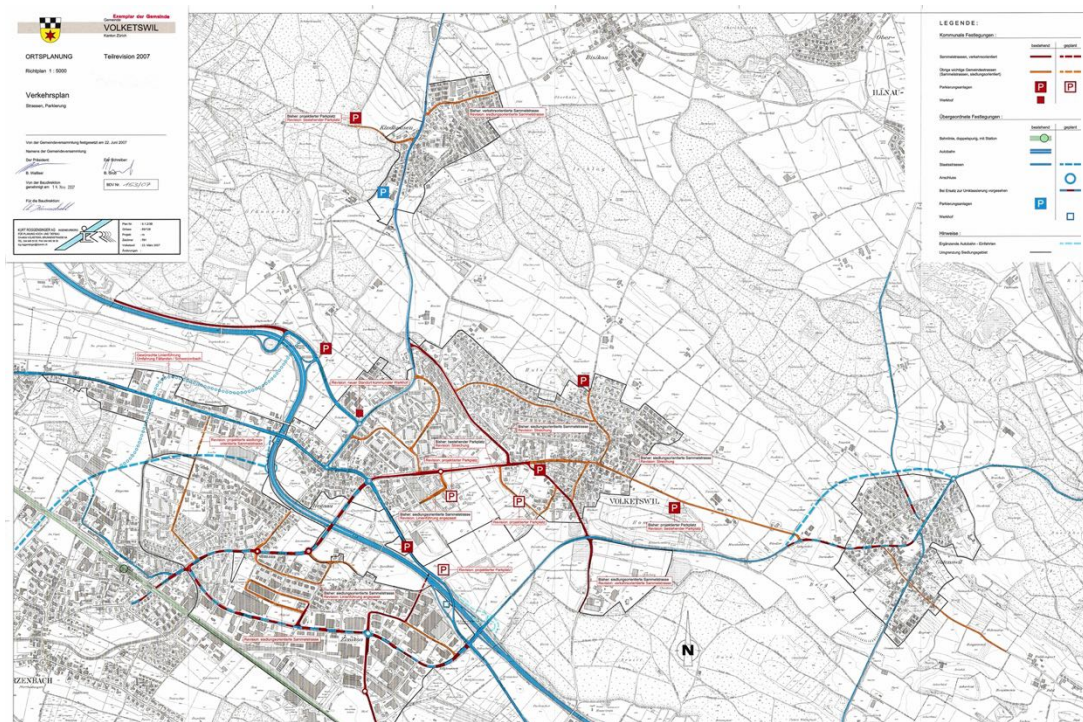


Abbildung 15: Ausschnitt KRV 2007 mit den kommunalen öffentlichen Parkierungsanlagen (Kommunal Richtplan Verkehr Strassen, Parkierung, Gemeinde Volketswil vom 14.11.2007)

Kommunale Massnahmen zur Festlegung

Die Zuständigkeit für die Erstellung und Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder liegt bei der Gemeinde. Weiter ist die Gemeinde für das Mobilitätsmanagement zuständig. Dies beinhaltet das Einfordern einer zweckmässigen Parkfeldreduktion bei Neu- und Umbauten und bei Bedarf das Einfordern von Mobilitätskonzepten, um das Thema Mobilität gesamtheitlich zu betrachten.

Nr.	Vorhaben	Beschreibung	Priorität	Umsetzung	Koordination
P01	Öffentliche Parkierungsanlage Sportweg	Bestehende öffentliche Parkierungsanlage (84 Parkfelder) ausserhalb Siedlungsgebiet; Bewirtschaftung durch zeitliche Beschränkung (max. 15 Std.); Nutzungszuordnung durch Griespark (Freizeitnutzung)	-	bestehend	P12
P02	Öffentliche Parkierungsanlage Usterstrasse	Bestehende öffentliche Parkierungsanlage (100 Parkfelder) im Siedlungsgebiet; Bewirtschaftung durch zeitlich Beschränkung (max. 15 Std.); Nutzungszuordnung durch Kuspo (Kultur- und Sportnutzung)	-	bestehend	P12
P03	Öffentliche Parkierungsanlage Feldhofstrasse	Bestehende öffentliche Parkierungsanlage (Anzahl unklar) im Siedlungsgebiet; Bewirtschaftung durch richterliches Verbot; Nutzungszuordnung durch Pfarreizentrum (Öffentliche Nutzung)	-	bestehend	P12

Tabelle 13: Kommunale Massnahmen zur Festlegung Parkierung / Mobilität Teil 1

Nr.	Vorhaben	Beschreibung	Priorität	Umsetzung	Koordination
P04	Öffentliche Parkierungsanlage Neuwiesenstrasse	Bestehende öffentliche Parkierungsanlage (23 Parkfelder) im Siedlungsgebiet; Bewirtschaftung durch richterliches Verbot; Nutzungszuordnung durch Friedhof (Öffentliche Nutzung)	-	bestehend	P12
P05	Öffentliche Parkierungsanlage Zentralstrasse	Bestehende öffentliche Parkierungsanlage (23 Parkfelder) im Siedlungsgebiet; Bewirtschaftung durch Blaue Zone; Nutzungszuordnung durch Gemeindehaus (Öffentliche Nutzung)	-	bestehend	P12
P06	Öffentliche Parkierungsanlage Pfäffikerstrasse	Bestehende öffentliche Parkierungsanlage (9 Parkfelder) ausserhalb Siedlungsgebiets; Keine Bewirtschaftung; Nutzungszuordnung durch Homberg (Freizeitnutzung). Auf dem Homberg ist eine Freizeitanlage mit mehreren Feuerstellen und Aussichtspunkt vorhanden. Der Parkplatz ist mit einem Fussweg mit der Freizeitanlage verbunden.	-	bestehend	P12
P07	Öffentliche Parkierungsanlage Brugglenstrasse	Bestehende öffentliche Parkierungsanlage (23 Parkfelder) innerhalb Siedlungsgebiet; Bewirtschaftung durch zeitliche Beschränkung (max. 15 Std.); Nutzungszuordnung durch Tennisclub (Sportnutzung)	-	bestehend	P12
P08	Öffentliche Parkierungsanlage Schützenhausstrasse	Bestehende öffentliche Parkierungsanlage (23 Parkfelder) ausserhalb Siedlungsgebiet; Keine Bewirtschaftung; Nutzungszuordnung durch Schiessanlage (Sportnutzung)	-	bestehend	P12
P09	Öffentliche Parkierungsanlage Neuguetweg	Bestehende öffentliche Parkierungsanlage (705 Parkfelder) im Siedlungsgebiet; Bewirtschaftung durch zeitliche Beschränkung (max. 15 Std.); Nutzungszuordnung durch Schwimmbad (Sportnutzung)	-	bestehend	P12
P10	Öffentliche Parkierungsanlage Wangenstrasse	Bestehende öffentliche Parkierungsanlage (22 Parkfelder) ausserhalb Siedlungsgebiet; Bewirtschaftung durch zeitliche Beschränkung (max. 15 Std.); Nutzungszuordnung durch Wangenerwald (Freizeitnutzung). Mit der Sperrung der Durchgangsstrasse wurde die Parkierung am Waldeingang konzentriert als Ersatz für die vorherige Möglichkeit der Parkierung bei den abgehenden Waldstrassen. Identische Anlage besteht auf Seite Wangen-Brüttsellen.	-	bestehend	P12
P11	Verhindern Dauerparkieren Parkfelder Tolacker- und Zürcherstrasse	Dauerparkieren mit geeigneten Massnahmen unterbinden (Signalisation einer zeitlichen oder monetären Parkplatzbewirtschaftung)	B	kurzfristig	P12

Tabelle 14: Kommunale Massnahmen zur Festlegung Parkierung / Mobilität Teil 2

Nr.	Vorhaben	Beschreibung	Priorität	Umsetzung	Koordination
P12	Bewirtschaftung Öffentliche Parkfelder (ohne Karteneintrag)	Einführung einer einheitlichen zeitlichen oder monetären Parkplatzbewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder	B	kurzfristig	P01, P02, P03, P04, P05, P06, P07, P08, P09, P10, P11
P13	Überarbeitung Parkplatzverordnung (ohne Karteneintrag)	Die kommunale Parkplatzverordnung und das Parkkartenreglement überarbeiten: Richtwerte zu Anzahl Velo- und Autoabstellplätze aktualisieren, auf Siedlungsentwicklung abstimmen, Vorgaben nach Gebieten differenzieren, Reduktion der Parkfelder ermöglichen (bspw. mittels Mobilitätskonzepten)	B	kurzfristig	Siedlungsentwicklung, P11, P04
P14	Mobilitätsmanagement (ohne Karteneintrag)	Volketswil setzt auf Gemeindeebene mobilitätslenkende Massnahmen für eine nachhaltige Mobilität um und integriert diese in den Betrieb	B	Laufend	Siedlungsentwicklung, Um- und Neubauten, P03

Tabelle 15: Kommunale Massnahmen zur Festlegung Parkierung / Mobilität Teil 3

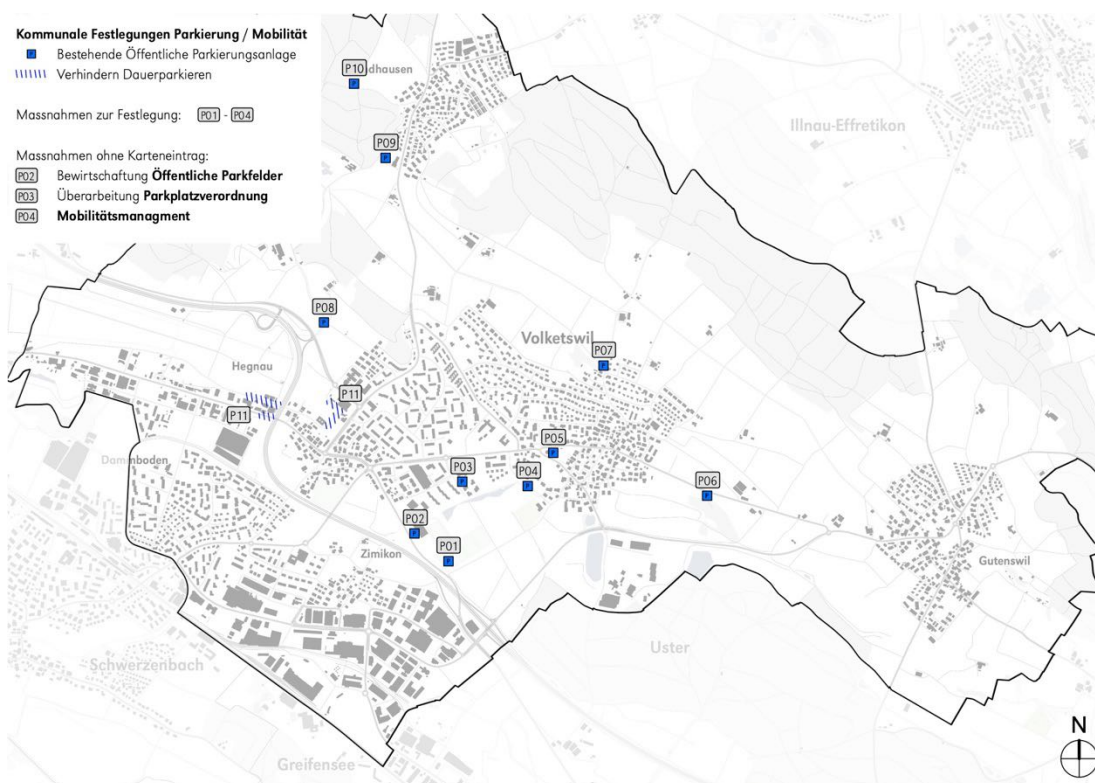


Abbildung 16: Kommunale Massnahmen Parkierung / Mobilität

5.7 Güterverkehr

5.7.1 Ausgangslage

Unter Güterverkehr werden der Güterwirtschaftsverkehr und der Dienstleistungsverkehr mit Waren verstanden. Dazu gehören auch der Dienstleistungs- und der Gewerbeverkehr. Diese bezeichnen Geschäftsfahrten sowie den Verkehr für das Erbringen von gewerblichen und sonstige nicht-privaten Dienstleistungen.

5.7.2 Ziele

Volketswil trifft für den Güterverkehr keine Ziele auf kommunaler Ebene.

5.7.3 Übergeordnete Festlegungen

Anschlussgleis

Auf dem Gemeindegebiet von Volketswil bestehen drei Anschlussgleise im Industriegebiet Zimikon jeweils nördlich und südlich des Guntenbachs sowie zur Jowa. Diese sind im regionalen Richtplan eingetragen. Die Festlegung dient als Grundlage für die Trasseesicherung mittels Baulinien und der grundeigentümergebundenen Sicherung der Anlagen. Die Gemeinde Volketswil ist für Massnahmen zuständig.

5.7.4 Kommunale Festlegungen

Die Erschliessung der Gewerbebauten funktioniert gut und es sind keine Probleme in den Wohnquartieren bekannt. Mit dem übergeordneten Anschlussgleis wird eine ausreichende Ver- und Entsorgung in Volketswil sichergestellt. Die Gemeinde trifft für den Güterverkehr keine Massnahmen auf kommunaler Ebene.