



**EINGANG**

**18. März 2024**

**Hochbau, Tiefbau &  
Werke, Volketswil**

Gemeinde Volketswil  
Bausekretariat  
Charles Roll  
Zentralstrasse 21  
8604 Volketswil



Kanton Zürich  
Baudirektion  
**Amt für Raumentwicklung**  
Raumplanung

Team Ost

**Sabrina Petrocchi**  
Gebietsbetreuerin Richt-/Nutzungsplanung  
Stampfenbachstrasse 12  
8090 Zürich  
Telefon +41 43 259 41 94  
sabrina.petrocchi@bd.zh.ch  
www.zh.ch/are

Referenz-Nr.:  
KS-ARE 23-0920

15. März 2024

### **Volketswil. Revision Kommunalen Richtplan Verkehr - Vorprüfung**

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident,  
sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns im Dezember 2023 die Revision der Richtplanung Verkehr zur Vorprüfung eingereicht. Wir haben das Amt für Mobilität (AFM) der Volkswirtschaftsdirektion, das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), das Amt für Landschaft und Natur (ALN), das Strasseninspektorat, Abteilung Planen & Steuern sowie die Fachstelle Lärmschutz des Tiefbauamts (TBA) der Baudirektion zum Mitbericht eingeladen. Deren Stellungnahmen sind in die Vorprüfung eingeflossen. Gerne nehmen wir zur Vorlage wie folgt Stellung:

#### **1. Ausgangslage**

Der rechtskräftige kommunale Richtplan Verkehr der Gemeinde Volketswil stammt aus dem Jahr 2007 (BDV Nr. 153/07) und ist nicht mehr aktuell. Richtpläne müssen überprüft werden, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist. Die zwischenzeitliche Revision der übergeordneten Richtpläne schafft Anpassungsbedarf auf kommunaler Stufe. Zudem haben sich das Verkehrssystem und die Rahmenbedingungen mehr als 15 Jahre nach Festsetzung des kommunalen Richtplans Verkehr im Jahr 2007 verändert, sodass dieser einer Überprüfung bedarf. Die Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Volketswil soll 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, welcher in einer separaten Vorlage vorgeprüft wird. Um die vorab erarbeiteten Ziele zu erreichen, wurden Handlungsfelder und Massnahmen definiert. Mit dem kommunalen Richtplan sollen diese nun behördenverbindlich gesichert werden.

Die Vorlage umfasst folgende Bestandteile:

- Kommunalen Richtplan Fussverkehr Mst. 1:20'000 vom 16. November 2023
- Kommunalen Richtplan Veloverkehr Mst. 1:20'000 vom 6. November 2023
- Kommunalen Richtplan Öffentlicher Verkehr Mst. 1:20'000 vom 16. November 2023
- Kommunalen Richtplan Motorisierter Individualverkehr Mst. 1:20'000 vom 16. November 2023



- Kommunalen Richtplan Parkierung / Mobilität Mst. 1:20'000 vom 16. November 2023
- Kommunalen Richtplan Güterverkehr Mst. 1:20'000 vom 16. November 2023
- Richtplantext vom 1. Dezember 2023

## **2. Gesamtbeurteilung**

### **Planungsrechtlicher Kontext**

#### *Kantonaler Richtplan*

Gemäss kantonalem Raumordnungskonzept (ROK) ist die Gemeinde Volketswil grossmehrheitlich dem Handlungsraum «Urbane Wohnlandschaft» zugeordnet, die Ortsteile Kindhausen und Gutenswil liegen im Handlungsraum «Landschaft unter Druck». Die «Urbane Wohnlandschaft» zeichnet sich durch eine regionale Zentrumsfunktion sowie eine hohe Entwicklungsdynamik bzw. eine sehr gute Erschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln aus. 80% des künftigen Bevölkerungswachstums soll in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «Urbane Wohnlandschaft» stattfinden. Die dafür notwendigen Kapazitäten sind unter konsequenter Mobilisierung der inneren Reserven bereitzustellen. Gemäss Richtplan besteht in der «Urbanen Wohnlandschaft» zudem folgender Handlungsbedarf: Siedlungen unter Wahrung einer hohen Wohnqualität nach innen entwickeln, Potenziale in den bereits überbauten Bauzonen, auf brachliegenden Flächen aktivieren und erhöhen, sozialräumliche Durchmischung fördern, Arbeitsplätze erhalten und deren Lage optimieren, öffentliche Begegnungsräume schaffen, klare Siedlungsränder erhalten, Übergänge zur offenen Landschaft gestalten und das Angebot im ÖV verdichten. Im Handlungsraum «Landschaft unter Druck» lauten die Handlungsanweisungen und Zielsetzungen: Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des ÖV aktivieren, attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten, die Zersiedlung eindämmen und Übergänge zur offenen Landschaft sorgsam gestalten, landschaftliche Qualitäten erhalten und wiederherstellen sowie Eingriffe in die Landschaft auf ihre Notwendigkeit prüfen.

Im kantonalen Richtplan ist die Umfahrung von Schwerzenbach eingetragen. Damit ist das Trasse gesichert. Die Realisierung ist erst langfristig geplant. Im Rahmen der Realisierung der Umfahrung sollen die Zürcher-, Uster-, Industrie-, Zentral- und Stationsstrasse abklassiert werden.

#### *Regionaler Richtplan*

Gemäss regionalem Richtplan Glattal ist die Umgestaltung von mehreren Strassen in Volketswil geplant. Zudem sind gezielte Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) auf dem Kantonsstrassennetz vorzusehen. Um den Verkehr zu homogenisieren und die Siedlungsverträglichkeit zu optimieren, ist ein Abschnitt der übergeordneten Hochleistungsstrasse (Autobahn A15) mit der Bezeichnung Stadtautobahn festgelegt. Ein Teil der Stations- und Zentralstrasse (Ortsdurchfahrt) sind nach Erstellung der Umfahrung Schwerzenbach zur Abklassierung vorgesehen.

Ferner sind auf der Industriestrasse sowie am Kreisweg Hegnau Massnahmen zur Buspriorisierung kurzfristig zu definieren und umzusetzen. Auf der Riedstrasse (Volketswil / Schwerzenbach) ist der Neubau eines Bustrassees mit einer guten Einbettung in den Stadtraum geplant. Es befindet sich ein Busdepot im Gemeindegebiet.



Entlang dem Bahngleis ist an der Gemeindegrenze zu Schwerzenbach eine Veloschnellroute geplant.

Die Usterstrasse stellt im kantonalen Netz des Veloverkehr eine bestehende, die Zürcher-, Zentral- und Stationsstrasse geplante, Hauptverbindungen dar. Die Industrie- und Hegnauerstrasse sind als bestehende Nebenverbindungen gekennzeichnet. Die Pfäffikerstrasse ist teilweise als bestehende und teilweise als geplante Nebenverbindung gekennzeichnet. Die Kindhauserstrasse ist grösstenteils als bestehende Nebenverbindung eingetragen. Die Brugglen- und Winterthurerstrasse stellen bestehende Nebenverbindungen dar. Einige Stellen im Netz müssen saniert werden. Bei Ersatz soll der Radweg aufgehoben werden. In Volketswil besteht eine regionale Veloparkierungsanlage.

In Volketswil bestehen verschiedene Wanderwege mit Natur- oder Hartbelag. Auf dem Gemeindegebiet von Volketswil sind keine Fuss- und Wanderwege gekennzeichnet. Der Fil Vert und der Fil Bleu dienen der Verbindung der regionalen Erholungsringe und Erholungsräume. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist ein zusammenhängendes und gut zugängliches Fuss- und Veloverkehrsnetz zentral für eine abgestimmte Siedlungsentwicklung. Zu einem grossen Teil führen die Verbindungen auf bestehenden Infrastrukturen, sind jedoch nicht signalisiert. Abschnitte des Fil Vert führen durch Volketswil, und es bestehen einzelne Netzlücken.

In Volketswil sind ein Güterumschlag sowie drei Anschlussgleise von regionaler Bedeutung festgelegt.

#### *Agglomerationsprogramm*

Einige Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1.- 4. Generation wurden umgesetzt. Die Massnahme «Regionale Verkehrssteuerung Glattal» aus der 1. Generation sieht am Autobahnanschluss Volketswil eine Abflusssdosierung an der bestehenden Lichtsignalanlage sowie eine Busspur auf der Industriestrasse vor. Im Agglomerationsprogramm der 3. Generation ist die Schliessung einer Netzlücke der Veloroute auf der Pfäffikerstrasse vorgesehen. Auf der Zürcherstrasse ist gemäss Agglomerationsprogramm der 3. Generation ein Betriebs- und Gestaltungskonzept vorgesehen. Diese drei Massnahmen wurden noch nicht umgesetzt.

#### **Würdigung**

Die vorliegenden Richtplandokumente, insbesondere die Karten, weisen bereits einen recht guten Arbeitsstand aus. Die Verdichtung der Fuss- und Radwegverbindungen begrüssen wir. Mit den verkehrsberuhigten Quartieren, der Erhöhung Durchfahrtswiderstand/-sperrern und den verkehrsberuhigten Zonen werden neue Festlegungen in den Richtplan aufgenommen, welche positiv zu würdigen sind.

Wesentliche Lücken wurden jedoch noch im strategischen Teil des Richtplantextes und des erläuternden Berichts ausgemacht. Hier ist der rote Faden von der räumlich-verkehrlichen Analyse, über die Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, das angestrebte Mobilitätsverhalten und den Handlungsbedarf hin zu den darauf basierenden Massnahmen zu wenig erkennbar.



Für eine genehmigungsfähige Vorlage sind verschiedene Themen noch aufzuarbeiten, wie z.B. die Abstimmung der kommunalen Richtplaninhalte mit den regionalen Richtplanvorgaben, weitere Analysen und Überlegungen zur Erreichung der übergeordneten Zielsetzungen, Überprüfung der Zuständigkeiten der Massnahmen sowie die Berücksichtigung der Naturschutzthemen.

Das Amt für Mobilität bietet gerne an, vor Beginn der Überarbeitung im Rahmen eines Austausches die wichtigsten Anliegen und Fragen zu unseren Rückmeldungen zu besprechen.

Auch formal ist der Richtplan noch dahingehend zu überarbeiten, dass klar zwischen Richtplanktextfestlegungen und den «nur» erläuternden Abschnitten unterschieden werden kann. Festlegungen können z.B. im Text hinterlegt oder in einem Kasten dargestellt werden. So wird verdeutlicht, welche Massnahmen, Ziele etc. behördenverbindlich sind und welche Textpassagen diese Festlegungen lediglich herleiten und begründen. Damit wird zum einen die Verbindlichkeit der vorgenommenen Massnahmen gestärkt und zum anderen die Transparenz und Lesbarkeit des Dokuments verbessert.

Wir haben uns gefragt, warum die beiden Richtplanvorlagen nicht als eine zusammengeführt und uns zur Vorprüfung eingereicht wurden. Die beiden kommunalen Richtplanvorlagen (Verkehr und Siedlung / Landschaft) sind aus unserer Sicht zusammenzufassen. Die Zweckmässigkeit der Richtplanung ist sonst nur bedingt gewährleistet, da die Abstimmung und Nachvollziehbarkeit der verschiedenen Inhalte und Festlegungen erschwert wird. Die Zusammenführung gewährleistet zum einen eine bessere Abstimmung der verschiedenen Themen und ermöglicht zum anderen, Doppelspurigkeiten, Wiederholungen bzw. Widersprüche zu vermeiden. Beide Richtpläne stehen in engem Zusammenhang, basieren überwiegend auf den gleichen Grundlagen zur Entwicklung von Einwohnern und Beschäftigten sowie prognostiziertem Verkehrsaufkommen und müssen die jeweilige Abstimmung mit dem anderen Teil (Siedlung / Landschaft und Verkehr) aufzeigen.

Damit sich die vorliegende Revision als rechtmässig, zweckmässig und angemessen gemäss § 5 PBG erweist, ist sie entsprechend den Auflagen und Anmerkungen im Vorprüfungsbericht zu überarbeiten und zu einer zweiten Vorprüfung einzureichen.

### **3. Beurteilung im Einzelnen**

#### **Richtplankarten allgemein**

Festlegungen (kommunale und übergeordnet) sind nicht als Informationsinhalte aufzuführen. In der Regel werden die Festlegungen thematisch gegliedert und dabei dann jeweils die übergeordneten Festlegungen den kommunalen gegenübergestellt. Die Festlegungen sind auf jeden Fall in Legenden bzw. Richtplankarte so darzustellen, dass eindeutig ablesbar ist, welche Festlegungen kommunal bzw. übergeordnet sind. Ohne diese Unterscheidung kann nicht geprüft werden, inwiefern bzw. ob die Massnahmen der verschiedenen Ebenen aufeinander abgestimmt sind und ineinandergreifen.

Nur Wald, Gewässer oder auch Gemeindegrenzen sind im Richtplan Verkehr als Informationsinhalte aufzuführen.

Der Legendeneintrag Gemeindegrenze stimmt nicht mit der Darstellung in den Richtplankarten überein.



Die Symbole in den verschiedenen Richtplankarten werden unterschiedlich gross dargestellt. Beispielsweise ist das Symbol des Güterumschlags oder der Parkierungsanlagen viel grösser abgebildet als beispielsweise das Busdepot oder die Veloabstellplätze / -parkierungsanlagen, welches von der Grösse eher schwer zu finden sind. Wir empfehlen, die Symbolgrössen aufeinander abzustimmen.

- In den Legenden der Richtplankarten ist zwischen «Festlegungen» und Informationsinhalten zu unterscheiden. Die Festlegungen sind nach kommunalen und übergeordneten (regional und kantonale kann hier zusammengefasst sein) zu untergliedern.
- Die Legenden sind mit den Richtplankarten abzustimmen und die Priorität bzw. Grösse der verschiedenen Symbole ist zu überprüfen und ggf. anzupassen.

#### **Richtplankarte Fussverkehr**

Der Fussweg mit dem Grundstück Kat.-Nr. 7401 ist als bestehender übergeordneter Fuss- und Wanderweg in der Karte Fussverkehr eingetragen. Dieser ist jedoch im regionalen Richtplan nicht aufgeführt.

Der als kommunale Fussverbindung mit dem Grundstück Kat.-Nr. 653 eingetragene Weg müsste als übergeordneter bestehender Fuss- und Wanderweg bezeichnet werden.

- Die Fusswegverbindungen sind auf den regionalen Richtplan abzustimmen.

#### **Richtplankarte Veloverkehr**

Die Richtplankarte Veloverkehr ist unübersichtlich und schlecht lesbar. Die Symbole der Festlegungen sind gleich gross dargestellt wie die Anziehungspunkte.

- Die Festlegungen sollen einfach und eindeutig im Plan ablesbar sein.

An der Lage der Skatingroute SchweizMobil im Bereich Dammboden besteht ein regionaler Richtplaneintrag für einen bestehenden Radweg. Der Radweg Freizeit ist als übergeordneter bestehender Radweg darzustellen. Die Veloroute SchweizMobil verläuft nicht durch die Gemeinde Volketswil. Wir empfehlen, diese nicht in der Richtplankarte und Legende darzustellen.

- Die Radwegverbindungen sind auf den regionalen Richtplan abzustimmen.

#### **Richtplankarte Öffentlicher Verkehr**

Die Bahnhof- und Stationsstrasse sind im regionalen Richtplan nicht als Festlegung «Busstrasse» definiert. In der vorliegenden Richtplankarte Öffentlicher Verkehr wird auf einem Abschnitt der beiden Strassen jedoch die übergeordnete Festlegung Massnahmen zur Buspriorisierung aufgeführt.

- Die Inhalte des kommunalen Richtplans sind auf den regionalen Richtplan und dessen Legendeneinträge abzustimmen.



## **Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr**

In Gutenswil besteht im regionalen Richtplan die Festlegung Umgestaltung Strassenraum. Diese fehlt in der vorliegenden Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr.

- Die Inhalte des kommunalen Richtplans sind auf den regionalen Richtplan und dessen Legendeneinträge abzustimmen.

Die Massnahme M17 ist im Legendeneintrag Feinerschliessung dargestellt. Im Richtplankartext ist die Massnahme M17 als kommunale Strassen bezeichnet.

- Die jeweiligen Festlegungen sind in den Richtplankarten und dem Richtplankartext aufeinander abzustimmen.

Die Richtplankarte zum Motorisierten Individualverkehr ist durch die farblich homogene Darstellung der verschiedenen Festlegungen in pink/rosa schlecht lesbar. Wir empfehlen, die Darstellung bzw. Farben in diesem Plan anzupassen.

## **Richtplankartext**

### *Allgemein*

Die Richtplanung ist das strategische Führungsinstrument des Kantons, der Regionen sowie der Städte und Gemeinden für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung. Die Steuerung der Raumentwicklung ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Kanton, Regionen und Gemeinden. Die Richtplanung entfaltet ihre Wirkung daher erst im Zusammenspiel mit den kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplänen, wobei die Planungen der unteren Stufen denjenigen der oberen Stufe, die Nutzungsplanungen jeder Art und Stufe der Richtplanung, zu entsprechen haben (§ 16 Abs. 1 PBG).

Auf der kommunalen Ebene ist nur die Erstellung des Richtplans Verkehr gesetzlich verankert. Er hat zum einen die Vorgaben des kantonalen und regionalen Richtplans zu konkretisieren. Zum anderen enthält er die kommunalen verkehrlichen Festlegungen und ist nach der kantonalen Genehmigung behördenverbindlich – auch für den Kanton. Damit ist er das zentrale Instrument für die Belange des Verkehrs in den nachgelagerten Planungen und Verfahren wie Nutzungs- und Sondernutzungsplanungen, Baubewilligungen, Strassen-, Velo- und Fusswegnetzplanungen etc. Diesem Umstand ist sowohl im Richtplankartext wie auch insbesondere im Planungsbericht nach Art. 47 RPV Rechnung zu tragen.

Im Bereich Verkehr und Mobilität wird die räumliche Entwicklung nicht nur durch bestehende und geplante Infrastrukturen bestimmt, sondern dem Verkehrsverhalten und der Verkehrsmittelwahl kommt bereits eine entscheidende Rolle zu. Neben den übergeordneten Richtplänen finden sich diesbezüglich im kantonalen und im regionalen Gesamtverkehrskonzept Vorgaben und Zielsetzungen. Auf beides wird im Richtplanbericht nicht eingegangen. Auch das Agglomerationsprogramm ist nicht nur eine Massnahmensammlung, sondern die teilnehmenden Gemeinden verpflichten sich zur dazugehörigen Entwicklungsstrategie in der Mobilität.

In diesem Sinne wird ein hoher Wert daraufgelegt, dass im Erläuterungsbericht konkrete und verbindliche Aussagen zu einer mit der Ortsplanung in Einklang stehenden



verkehrlichen Entwicklung enthalten sind. Während der Richtplantext in der Regel weniger auf die Herleitung von Massnahmen eingeht, als vielmehr den angestrebten Zielzustand und die Strategie der nächsten 20 Jahre darlegt, sowie die dazugehörigen Massnahmen verankert, enthält der Erläuterungsbericht die vorausgegangenen Analysen und detaillierten Massnahmenüberlegungen. Diese ermöglichen, den Richtplan hinsichtlich der Anforderungen aus der räumlichen Gesamtentwicklung zu überprüfen.

Mit den vorliegenden Dokumenten zum kommunalen Richtplan Verkehr ist diese Prüfung leider nicht ausreichend möglich. Mit der Zusammenfassung des Richtplantexts und des Erläuterungsberichts in einem Dokument vermischen sich die festzusetzenden Inhalte mit Grundlagen zur Herleitung der Festlegungen. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr lässt sich nicht nachvollziehen, womit der Nachweis der Abstimmung aus unserer Sicht nicht erfolgt ist.

Das Amt für Mobilität stellt den Städten und Gemeinden ein Merkblatt «Kommunaler Richtplan Verkehr» als Arbeits- und Orientierungshilfe bei (Teil-)Revisionen zur Verfügung, das unter folgendem Link abgerufen werden kann: <http://www.zh.ch/kommverkehr>. Es konkretisiert nicht nur das Thema Abstimmung von Siedlung und Verkehr, sondern weist auch auf diejenigen Themen hin, die bei den Vorprüfungen und der Genehmigung kommunaler Richtpläne Verkehr durch die kantonalen Fachämter besondere Beachtung finden.

- Es ist nachzuweisen, inwiefern der kommunale Richtplan Verkehr die übergeordneten Richtpläne sowie das kantonale Gesamtverkehrskonzept unterstützt, d.h. welches der kommunale Beitrag an die regionale und kantonale Zielerreichung ist.
- Die festzusetzenden Inhalte und die Erläuterungen sowie Grundlagen zu deren Festlegung sind auszuweisen.

*Korrekturhinweis zum Richtplantext, S. 1, Kap. 1.1, 3. Absatz:*

Der kommunale Richtplan Verkehr dient zur Koordination der langfristigen Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastrukturen durch die öffentliche Hand Gemeinde.

*Kap. 1.3, Bestandteile und Struktur*

- Die Aussagen im Kap. 1.3, zweiter Absatz sind hinsichtlich der formulierten Anträge zur Unterscheidung in Festlegungen und Informationsinhalte bzw. in übergeordnete und kommunale Festlegungen gesamthaft zu überarbeiten.

*Kap. 2.3.1, Für Volketswil relevante Einträge*

Auf S. 7 des Richtplantexts unter dem Titel Buspriorisierung / Bustrasse / Busdepot wird ausgeführt, dass auf der Industrie-, Greifensee-, Stations-, Uster- und Zentralstrasse Massnahmen zur Buspriorisierung gekennzeichnet sind. Im regionalen Richtplan sind allerdings nur auf der Industriestrasse und am Kreisel Hegnau (Uster- und Zentralstrasse) Massnahmen zur Buspriorisierung aufgeführt.

- Die Inhalte des regionalen Richtplans sind zu prüfen und ggf. der Text des kommunalen Richtplans anzupassen.



### *Kap. 3, Analyse*

Mit Verweis auf das kommunale Gesamtverkehrskonzept ist das Analysekapitel kurzgehalten. Allerdings fehlen auch dort relevante Aussagen zur bestehenden und zukünftigen Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur, die eine Einschätzung zum Potential einer MIV-unabhängigen Mobilität als auch der grundsätzlichen Mobilitätsbedürfnisse erlauben, wie beispielsweise: Haltestelleneinzugsgebiete überlagert mit Einwohner- und Arbeitsplatzdichten, Anteile der Bevölkerung, die durch die verschiedenen ÖV-Güteklassen erschlossen sind, Entfernungen zwischen den Ortsteilen und zu den wichtigen Attraktoren im täglichen Leben, topografische Merkmale des Gemeindegebiets und Bezug zur Siedlungsstruktur etc.

Das Gemeindegebiet von Volketswil ist weder ein zusammenhängender Siedlungskörper noch besteht eine homogene Dichtestruktur. Dies bedeutet, dass für die einzelnen Gemeindeteile sehr unterschiedliche Grundvoraussetzungen in der Mobilität bestehen. Der vorliegende Richtplan trägt diesem nicht genügend Rechnung.

Die Ausführungen auf der Basis des kantonalen Gesamtverkehrsmodells weisen zwar Kennzahlen aus, es wird jedoch wenig auf das aktuelle Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Beschäftigten eingegangen. Keine Aussagen finden sich zur bestehenden und zukünftigen Siedlungs-, Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur, Pendlerbeziehungen und den daraus resultierenden Anforderungen an eine zeitgemässe Mobilität, zu heutigen und zukünftigen verkehrserzeugenden Attraktoren innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes sowie zum gewünschten gesamtverkehrlichen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.

Vor dem Hintergrund, dass mehr als die Hälfte der MIV-Wege innerhalb der Gemeinde oder in Beziehung mit den unmittelbar benachbarten Gemeinden zurückgelegt werden und damit sehr kurze Wege sind, besteht Erklärungsbedarf. Was bedeuten die Erkenntnisse für die Gemeinde? Wo setzt Volketswil an, um die Vorgabe des kantonalen Richtplans, mindestens 50% des Neuverkehrs mit dem ÖV abzuwickeln, zu erreichen? Welcher Auftrag entsteht aus den Erkenntnissen für die Handlungsstrategien des kommunalen Richtplans?

- ➔ Um die Wirksamkeit der geplanten Massnahmen und Strategien zur Erreichung der Mobilitätsziele und den Beitrag an die übergeordneten strategischen Ziele abschätzen zu können, sind ergänzende Aussagen und Analysen im Sinne der Erwägungen erforderlich, die Rückschlüsse auf die Mobilitätsbedürfnisse und das Potential der Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖV sowie insbesondere Fuss- und Veloverkehr zulassen.

### *Kap. 3.5, Entwicklung Gesamtverkehrsmodell*

Mittlerweile liegen die neuen Versionen des Gesamtverkehrsmodells (GVM-ZH) vor, bis zur Genehmigung des vorliegenden Richtplans werden die alten Versionen voraussichtlich nicht mehr in Gebrauch sein. In der Folge ist exakt auszuweisen, auf Basis welcher Version die Auswertungen vorgenommen wurden. Allenfalls empfiehlt sich noch ein Abgleich mit dem neuen Modell, welchem auch eine feinere räumliche Gliederung hinterlegt ist. Wir gehen davon aus, dass sich an der grundsätzlichen Aussage, dass die kommunalen Absichten den im Verkehrsmodell hinterlegten Entwicklungen hinsichtlich der verorteten Siedlungsentwicklung nicht widersprechen, jedoch nichts ändern wird.

Aus der Prognose des GVM zur Entwicklung des Mehrverkehrs bis 2040 und dem mutmasslichen Modalsplit ergibt sich für die Gemeinde Volketswil offen ersichtlich zwingender Handlungsbedarf, um das kantonale und regionale Ziel der Reduktion des MIV-Anteils am Gesamtverkehr zu erreichen oder zumindest einen Beitrag an die Zielerreichung zu leisten. Die Gesamtverkehrsstrategie ist darauf auszurichten.

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

#### *Kap. 4, Abstimmung Siedlung und Verkehr*

Das Kapitel gibt hinsichtlich der Strategie, wie Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden sollen, nur rudimentäre Antworten. Eine nahezu alleinige Fokussierung auf die ÖV-Erschliessung wird dem nicht gerecht. Vielmehr geht es auch um die angestrebte Steuerung einer umfeldverträglichen, wesensgerechten Verkehrsmittelwahl für die verschiedenen Verkehrszwecke sowie Distanzen und die Ermöglichung von Alternativen zu Auto und Bus. Für kurze Distanzen im Binnenverkehr stellen das Velo und der Fussverkehr eine äusserst attraktive Alternative dar, in Volketswil insbesondere infolge der überwiegend flachen Topografie der Gemeinde. Die verschiedenen Ortsteile benötigen da differenzierte, unterschiedliche Strategien für die jeweiligen Rahmenbedingungen, wie sie in den ortsspezifischen Entwicklungszielen für die Siedlungsteile beschrieben sind.

Im Gebiet Volketswil/Hegnau Nord wird von einer Autobahnüberdeckung ausgegangen. Wir nehmen an, dass sich diese Aussage grundsätzlich auf den Eintrag Nr. 36 Strassenverkehr im Regionalen Richtplan bezieht. Dort ist allerdings keine Überdeckung erwähnt. Eine solche läge in der Zuständigkeit des ASTRA und wäre mit kurzfristigem Realisierungshorizont auch nicht umsetzbar.

- ➔ Die beabsichtigte Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist für die «Entwicklungsgebiete» je spezifisch ausgerichtet auf das angestrebte Mobilitätsverhalten darzulegen. Den Strategien sollte ein Handlungsbedarf aus der Analyse zugrunde liegen.

#### *Kap. 6.1.4, geplante Massnahmen Fussverkehr / Karteneinträge*

Die Massnahmen F11, F12, F16, F20, F22 und F23 betreffen Kantonsstrassen und liegen somit in der Verantwortung des Kantons oder F25 in einer anderen Gemeinde. Diese Massnahmen können kein Genehmigungsinhalt im kommunalen Richtplan sein. Dort kann allenfalls festgehalten werden, dass sich die Gemeinde beim Kanton für die Realisierung einsetzt und mit welchen anderen Massnahmen sie zu koordinieren sind.

- ➔ Die vorgehend genannten Massnahmen sind aus den Festlegungen des Richtplantextes sowie als festzusetzender Inhalt der Richtplankarte Fussverkehr zu streichen. Sie können jedoch als Informationsinhalte in einer eigenen Tabelle im Text abgebildet werden.



### *Kap. 6.2.1, Ausgangslage (Veloverkehr)*

Korrekturhinweis zum Richtplantext Abs. 2: Wir empfehlen, den nachfolgenden Satz zu streichen, da viele Autofahrten sehr kurz sind und das Velo damit unabhängig vom Antrieb eine Alternative darstellen kann. «Der Bewegungsradius vergrössert sich bei der Nutzung eines E-Bikes. Aus diesem Grund ist das Velo konkurrenzfähig zum ÖV sowie zum MIV.»

Hinweis zu Abs. 2: SchweizMobil wird auf nächsten Frühling hin die nationale SkatingRoute 3 aufheben. Eine entsprechende Information aller betroffenen Gemeinde ist in den nächsten Wochen vorgesehen. Die Idee, Skatingrouten als verknüpftes Netz mit Mehrtagesetappen analog dem Veloroutennetz anzulegen und touristisch zu vermarkten, hat sich seit 2008 nicht so entwickelt wie erwartet. Die Anzahl an Inlineskatenden, die zusammenhängende Mehrtagestouren mit Übernachtungen unternehmen, ist sehr gering. SchweizMobil sieht aber weiterhin ein Potential auf kurzen Rundrouten mit hoher Infrastruktur- und Landschaftsqualität in Siedlungsnähe (z. B. Greifensee Skate, Flughafen-Glattal Skate). Der Corona-Lockdown hat gezeigt, wie wichtig ein niederschwelliges und breites Angebot an Freizeitrouten vor der eigenen Haustüre ist. Hierfür sieht SchweizMobil im Skatingland nach wie vor eine sinnvolle Ergänzung des Naherholungsangebots. Die Skatingroute 3 wird deshalb zugunsten von attraktiven, nachfragegerechten lokalen Routen für die Lokalbevölkerung aufgehoben werden. Die regionalen Richtpläne sind dementsprechend anzupassen. Die Skatingroute 3 muss daher nicht als Informationsinhalt dargestellt werden.

### *Kap. 6.2.4, Karteneinträge Veloverkehr*

Korrekturhinweis Richtplantext Zuständigkeiten: «Deshalb informiert die Gemeinde Volketswil den Kanton (Fachstelle Veloverkehr beim Amt für Mobilität Entwicklungsingenieure des Amtes für Verkehr) rechtzeitig über Sanierungsabsichten kommunaler Strassen mit regionalen Veloverbindungen.»

In der Tabelle der geplanten Massnahmen fehlt V04. In der dazugehörigen Richtplankarte ist sie eingetragen.

Die Massnahmen V05, V06, V07, V10, V11, V12, V17, V23 bis V26 betreffen Kantonsstrassen und liegen somit in der Verantwortung des Kantons oder V02, V03 in einer anderen Gemeinde. Diese können kein Genehmigungsinhalt im kommunalen Richtplan sein. Dort kann allenfalls festgehalten werden, dass sich die Gemeinde beim Kanton für die Realisierung einsetzt und mit welchen anderen Massnahmen sie zu koordinieren sind.

- ➔ Die vorgehend genannten Massnahmen sind aus den Festlegungen des Richtplantextes zu streichen. Sie können jedoch als Informationsinhalte ausgewiesen in einer eigenen Tabelle im Text mitgenommen werden.

### *Gewässerrenaturierung und Gewässerraum*

In der Richtplankarte ist entlang des Guntenbachs, öffentliches Gewässer Nr. 6255, ein geplanter Veloweg V04 eingetragen. Falls ein neuer Weg entlang des Guntenbachs vorgesehen ist, ist als Koordinationshinweis eine Abstimmung mit der Gewässerrevitalisierung am Guntenbach aufzunehmen.



Für die Zulässigkeit von Wegen an Gewässern verweisen wir auf das Faktenblatt «Wege im Gewässerraum» (AWEL, 2020, [www.gewaesserraum.zh.ch](http://www.gewaesserraum.zh.ch)). Das Faktenblatt fasst die rechtlichen Rahmenbedingungen und die Anforderungen aus der Bewilligungspraxis zusammen und dient als Hilfestellung für die Planung von Velowegen sowie Fuss- und Wanderwegen entlang von Gewässern.

Verbreiterungen oder Anpassungen bestehender Wege – auch Änderungen des Oberflächenbelags – innerhalb des Uferstreifens bzw. Gewässerraums bedürfen einer Bewilligung des AWEL. Innerhalb des Uferstreifens bzw. Gewässerraums sind bei neuen oder angepassten Wegen grundsätzlich nur unbefestigte Beläge (z.B. wassergebundene Naturbeläge) erlaubt. Mögliche Ausnahmen sind im Einzelfall zu prüfen.

- ➔ Falls ein neuer Weg entlang des Guntenbachs vorgesehen ist, ist als Koordinationshinweis eine Abstimmung mit der Gewässerrevitalisierung am Guntenbach aufzunehmen.

#### *Kap. 6.3.2, Ziele (Öffentlicher Verkehr)*

Die Angebotsverordnung sagt nichts darüber aus, dass alle Ortsteile miteinander und mit den Nachbargemeinden verbunden sein müssen. Des Weiteren wurde die kantonale Strategie ungenau formuliert.

- ➔ Die Formulierung ist entsprechend anzupassen: «Alle Ortsteile von Volketswil sind gemäss Angebotsverordnung untereinander und mit den Nachbargemeinden verbunden»..
- ➔ In den Erläuterungen unterhalb der Ziele muss es zur kantonalen Strategie korrekt heissen: «Gemäss den übergeordneten Planungsinstrumenten soll der künftige Mehrverkehr neben dem Velo- und Fussverkehr hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden.»

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.

#### *Kap. 6.3.4, Karteneinträge Öffentlicher Verkehr (Ö)*

Bei den Massnahmen Ö01 – Ö09 ist die Planung der Linien und Haltestellen Sache des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) und der marktverantwortlichen Unternehmung Verkehrsbetriebe Glattal (VBG). Das Angebot wird durch den Verkehrsrat festgelegt. Entsprechend können die Massnahmen im kommunalen Richtplan nicht als Festsetzungsinhalte gelistet werden, sondern nur als Informationsinhalte.

Eine andere Variante wäre, im Richtplan festzuhalten, dass sich die Gemeinde beim ZVV / der VBG für die Prüfung von (...) mit dem Verweis einsetzt, dass es für die Realisierung eine Genehmigung des Verkehrsrates benötigt.

- ➔ Die Massnahmen Ö01 – Ö09 sind aus der Tabelle der geplanten Massnahmen zu entfernen bzw. die Zuständigkeiten sind korrekt auszuweisen.



#### *Kap. 6.4.1, Ausgangslage (Motorisierter Individualverkehr)*

Analog zu den kommunalen Strassen müssen auch die Staatstrassen (HVS, RVS) verschiedenen Nutzungsansprüchen gerecht werden, woraus sich besondere Anforderungen an die Gestaltung des Strassenraums ableiten. Vgl. auch zweiter Absatz im Kap. 6.4.2.

In der Mitte des ersten Absatzes empfehlen wir, den Text wie folgt anzupassen: «Diese Verkehrsanlagen sind grundsätzlich verkehrorientiert gestaltet und ermöglichen sichere, effektive und wirtschaftliche Verbindungen.

#### *Kap. 6.4.2, Ziele (Motorisierter Individualverkehr)*

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

→ Die Zielformulierung ist im Sinne der Erwägungen anzupassen.

#### *Formulierungsempfehlung zum letzten Satz des Kapitels*

Alle Strassen werden – unter Berücksichtigung ihrer Typisierung – so gestaltet, dass die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden ~~neben den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs auch die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs~~ ausreichend berücksichtigt werden.

#### *Kap. 6.4.3, Übergeordnete Festlegungen - Neue Greifenseestrasse*

Die Neue Greifenseestrasse dient grundsätzlich der Sicherstellung des Busbetriebs entlang der Industriestrasse. Hierfür ist der Abschnitt der Industriestrasse zwischen Industriekreisel und Autobahnanschluss zwingend vom Durchgangsverkehr von Greifensee/Uster/Nänikon zu entlasten. Es geht nicht darum, Kapazitäten für den MIV auf der Industriestrasse zu schaffen oder zu erhalten. Auf dieser Basis wurde der Kredit im Kantonsrat gesprochen.

Die Neue Greifenseestrasse ist das Schlüsselement für die Umgestaltung der Industriestrasse zu einer siedlungs- und nutzungsverträglichen Verkehrsachse. Für diese Strasse braucht es ein starkes Commitment der Gemeinde.

→ Dieser Sachverhalt muss aus dem Text hervorgehen.

#### *Berücksichtigung akustischer Prinzipien bei der Strassenraumgestaltung*

Strassenräume werden nicht nur visuell, sondern auch auditiv wahrgenommen. Die Qualität der Räume wird deshalb auch massgeblich durch die Geräuschkulisse bestimmt. Diesem Aspekt ist auch bei den Zielen und Massnahmen im Rahmen der Richtplanung vermehrt Beachtung zu schenken. Strassenräume sind im Rahmen der Möglichkeiten akustisch so zu verbessern, dass angenehme Klangräume entstehen. Die Attraktivität der Strassenräume hängt massgebend auch von der Geräuschkulisse ab.



Es wird daher empfohlen, im Rahmen von Strassenraumumgestaltungen u.a. auch die akustischen Prinzipien zu berücksichtigen und die zugehörige Festlegung (Kap. 6.4.3) entsprechend zu ergänzen.

#### *Kap. 6.4.4, Karteneinträge Motorisierter Individualverkehr - Temporegime*

Eine pauschale Festlegung der signalisierten Geschwindigkeit auf dem übergeordneten Strassennetz ist nicht zweckmässig. Temporeduktionen auf Staatsstrassen sind im Einzelfall zu prüfen, wenn dadurch Verbesserungen der Verkehrssicherheit, der Verkehrsverhältnisse oder im Lärmschutz erreicht werden können. Das Modell 30/50 des BFU sieht im Übrigen vor, das untergeordnete Netz gemeindeweit als Tempo-30-Zone zu signalisieren. Zusätzlich sollen beidseits dicht bebaute, verkehrsorientierte Strassen des übergeordneten Netzes ebenfalls mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h signalisiert werden. Solche Strassen können unter bestimmten Bedingungen auch in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.

→ Der Text ist im Sinne der Erwägungen anzupassen.

#### *Kap. 6.4.4, Karteneinträge Motorisierter Individualverkehr - Überdeckung Autobahn*

Eine Überdeckung der Autobahn liegt nicht in der Verantwortung der Gemeinde, sondern des Bundesamts für Verkehr. Um jedoch die Absicht der Gemeinde, im Sinne der Siedlungsreparatur die Autobahn in diesem Abschnitt zu überdecken, zu bekunden, kann der Eintrag als Prüfauftrag umformuliert aufgenommen werden. Dabei ist auch zu vermerken, dass das Anliegen auch von der Planungsregion unterstützt wird. Im kommunalen Richtplan kann das Vorhaben nicht als Festsetzungsinhalt in der Karte eingezeichnet sein, sondern lediglich als Informationsinhalt. Mit einer entsprechenden Erläuterung im Bericht könnte sie allenfalls als Informationsinhalt verble

~~→ Der Eintrag zur Überdeckung der Autobahn ist aus dem Genehmigungsinhalt der Richtplankarte und des Textes zu entfernen.~~

#### *Kap. 6.4.4, Geplante Massnahmen (Motorisierter Individualverkehr)*

Die Verantwortung der Massnahmen M01, M02, M08, M13 liegt beim Kanton bzw. bei den Massnahmen M05, M06 beim Bund. Diese können kein Genehmigungsinhalt im kommunalen Richtplan sein. Dort kann allenfalls festgehalten werden, dass sich die Gemeinde beim Kanton bzw. Bund für die Realisierung einsetzt und mit welchen anderen Massnahmen sie zu koordinieren sind.

→ Die vorgehend genannten Massnahmen sind aus den Festlegungen des Richtplantextes sowie als festzusetzender Inhalt der Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr zu streichen. Sie können jedoch als Informationsinhalte in einer eigenen Tabelle im Text mitgenommen werden.

#### *Kap. 6.5.1, Ausgangslage (Parkierung / Mobilität)*



Das Mobilitätsangebot beeinflusst die Mobilitätsbedürfnisse im Alltagsverkehr in der Regel nicht. Gemeint ist jedoch vermutlich die Verkehrsmittelwahl. Wir empfehlen, die Terminologie nochmals zu überprüfen, damit die Aussage korrekt ist.

Die Verfügbarkeit oder Nichtverfügbarkeit von Fahrzeugabstellplätzen ist neben dem Angebot zu alternativen Verkehrsmitteln zum Auto immer noch das stärkste Lenkungsinstrument bei der Verkehrsmittelwahl. Das Angebot von Parkplätzen steuert demzufolge massgeblich die gewünschte Verlagerung vom MIV auf den ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr.

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

#### *Kap. 6.5.4, Karteneinträge Parkierung / Mobilität (P)*

Parkplätze sind ein effizientes und wirksames Mittel zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens. Vor dem Hintergrund der gewünschten Verlagerung des Verkehrs innerhalb der Gemeinde für die kurzen Wege auf den Fuss- und Veloverkehr erscheinen Parkplätze für Naherholungsgebiete mit kommunaler Bedeutung dem angestrebten Ziel entgegenzuwirken. Aus den Erläuterungen gehen die Grundprinzipien der öffentlichen Parkierung in Volkswil nicht hervor. Zum Nachweis der Abstimmung von Siedlung und Verkehr und zum Nachweis der Kongruenz mit den Zielsetzungen des regionalen und kantonalen Richtplans bzw. sind die Festlegungen mindestens in den Erläuterungen zu konkretisieren.

- Die bestehenden öffentlichen Parkierungsanlagen sind explizit auszuweisen. In den Erläuterungen sind des Weiteren die Zahl der Parkplätze, die öffentliche Nutzungszuordnung, allfällige Doppelnutzungen, wie z.B. Schule / Sportanlagen, und die Art der Bewirtschaftung aufzuführen.

In der Richtplankarte sind dreizehn öffentliche Parkierungen festgelegt, wovon sich vier ausserhalb des Siedlungsgebiets und damit ausserhalb der Bauzone befinden.

Die Tatsache, dass eine Parkierungsanlage ausserhalb des Siedlungsgebiets bereits vorhanden ist, führt nicht automatisch zu einer Legitimation für einen Eintrag im kommunalen Verkehrsplan. Der Verkehrsplan ist kein Parkplatzverzeichnis. Vielmehr soll eine Auseinandersetzung stattfinden, welchen Zweck und welchen Stellenwert den einzelnen Anlagen zukommen soll und wie die funktionale Einbettung in das Verkehrsnetz aussieht. Die diesbezügliche Auseinandersetzung ist vorliegend nicht ersichtlich. Es werden auch keine Angaben im Bericht gemacht, welchen Bewilligungsstatus die einzelnen Parkierungsanlagen aufweisen. Der Richtplaneintrag soll im Grundsatz zu keiner nachträglichen Legalisierung führen und möglicherweise später Ausbaubegehren sowie eine neue Zonierung ermöglichen.

- In der Überarbeitung ist darzulegen, welchen Stellenwert und welchen Zweck diese vier Parkierungsanlagen ausserhalb der Bauzone haben. Ohne eine plausible Begründung für die Lage ausserhalb der Bauzone kann kein Eintrag für eine Parkierungsanlage im Richtplan eingetragen werden.

Bei der Massnahme P05 handelt es sich vermutlich eher um ein Mobilitätsmanagement als eine Mobilitätsstrategie. Wir empfehlen die Terminologie zu überprüfen.

### Kap. 6.6, Güterverkehr

Im Richtplan Verkehr wird der Güterverkehr unter Kap. 6.6.1 wie folgt definiert: «Als Güterverkehr wird der Transport von Gütern zu gewerblichen Zwecken 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».

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) segmentiert in seiner Grundlagenstudie «Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen» (2019) den Wirtschaftsverkehr folgendermassen:

Abbildung 2: Segmentierung des Wirtschaftsverkehrs

<b>Wirtschaftsverkehr</b>			
<b>Güterwirtschafts- verkehr</b>	<b>Dienstleistungs- verkehr mit Waren</b>	<b>Dienstleistungs- verkehr ohne Waren</b>	<b>Personen- wirtschafts- verkehr</b>
<b>Kommerzielle Gütertransporte</b>	<b>Mischform aus Personen- und Güterwirtschafts- verkehr</b>	<b>Personentransport zur Ausübung einer geschäftlichen oder dienstlichen Tätigkeit</b>	<b>kommerzieller Personentransport, nicht konzessioniert</b>

Die im kommunalen Richtplan Verkehr gewählte Definition schliesst die hier dargelegten Kategorien Güterwirtschaftsverkehr, Dienstleistungsverkehr mit Waren sowie den Dienstleistungsverkehr ohne Waren ein. Nach dem Verständnis der Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik umfasst der herkömmliche Begriff Güterverkehr gemäss dieser Kategorisierung den Güterwirtschaftsverkehr und den Dienstleistungsverkehr mit Waren, also den Warentransport im engeren Sinne, nicht aber den Dienstleistungsverkehr ohne Waren.

Weil planerische Festlegungen zum Güterverkehr den Warenumschlag betreffen, empfehlen wir, die entsprechende Anpassung der Definition, im Sinne von: «Unter Güterverkehr werden der Güterwirtschaftsverkehr und der Dienstleistungsverkehr mit Waren verstanden.»

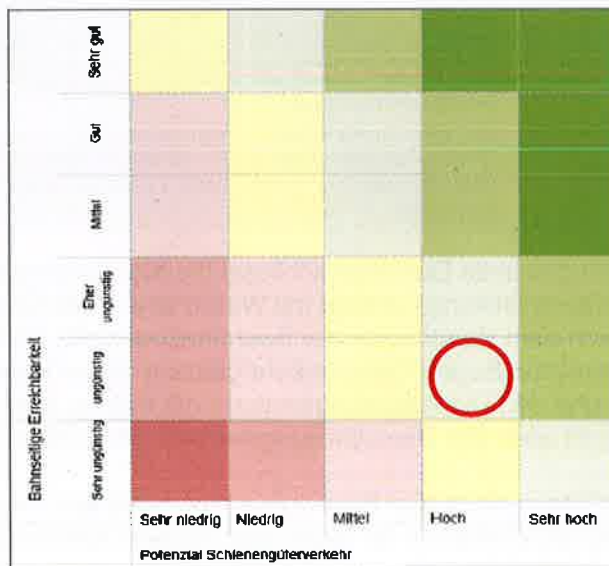
### Kap. 6.6.3, Anschlussgleise im regionalen Richtplan

Im regionalen Richtplan sind in der Gemeinde Volketswil folgende Anschlussgleise eingetragen:

7	Industriegebiet Zimikon nördlich Guntenbach, Volketswil	bestehend
8	Industriegebiet Zimikon südlich Guntenbach, Volketswil	bestehend
9	Jowa Industriegebiet Zimikon, Volketswil	bestehend

Die Gemeinden können im Rahmen der kommunalen Planung Massnahmen treffen, welche die Erhaltung der Anschlussgleise erlauben und die wirtschaftliche Nutzung der Gleise fördern. Die Gemeinden können in den Bauordnungen die Nutzweise der Industriezonen auf das Vorhandensein von Anschlussgleisen abstimmen.

In der Erhebung «Anschlussgleise, Freiverlade und Umschlaganlagen» von 2019 hat das Amt für Mobilität die Relevanz der Anschlussgleisanlage auf dem Gemeindegebiet von Volketswil als «eher hoch» beurteilt.



Als Gesamtbeurteilung sind folgende Werte möglich:

- Sehr hoch
- Hoch
- Eher hoch
- Mittel
- Eher niedrig
- Niedrig
- Sehr niedrig



- Der Eintrag zum Anschlussgleis im Richtplan ist mit der Prüfung der grundeigentümerverbindlichen Sicherung der Anlage zu ergänzen (z.B. mittels Baulinien in der Nutzungsplanung).

### *Naturschutz*

Nach Art. 18 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG) ist durch die Erhaltung genügend grosser Lebensräume (Biotope) und andere geeignete Massnahmen dem Aussterben einheimischer Tier- und Pflanzenarten entgegenzuwirken. Besonders zu schützen sind Uferbereiche, Riedgebiete und Moore, seltene Waldgesellschaften, Hecken, Feldgehölze, Trockenrasen und weitere Standorte, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllen oder besonders günstige Voraussetzungen für Lebensgemeinschaften aufweisen (Art. 18 Abs. 1bis NHG). Lässt sich eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden, so hat der Verursacher für besondere Massnahmen zu deren bestmöglichem Schutz, für Wiederherstellung oder ansonsten für angemessenen Ersatz zu sorgen (Art. 18 Abs. 1ter NHG).

Zu den Festlegungen F06 und vermutlich V04 (der Richtplantext fehlt zu dieser Nummer): Die geplante Fuss- und Veloverbindung führt auf einem Abschnitt entlang der Gemeindegrenze durch das Zimikerriet, welches gemäss kommunaler Schutzverordnung (SVO) vom 9. Juli 2013 ein Naturschutzgebiet (Naturschutzzone I) ist. Ferner liegt diese Verbindung innerhalb des Zimikerriets und führt teilweise entlang des wenig beeinträchtigten Guntenbachs mit Bachgehölz. Uferbereiche gehören zu den schutzwürdigen Lebensräumen nach Art. 18 1bis NHG. Auf die Erstellung der Fuss- und Veloverbindung entlang des Guntenbachs im Zimikerriet und im Zimikerriet insgesamt soll deshalb verzichtet werden. Beide Einträge (Fuss- und Veloverbindung) sind auf dem Plan und in der Tabelle im Richtplantext zu löschen. Zumal es innerhalb des Zimikerriets bereits bestehende Wege gibt. Diese Wege dürfen zudem nicht verbreitert werden. Im Richtplantext ist ein entsprechender Hinweis anzubringen.

Es muss zudem überprüft werden, ob weitere kommunale Inventar- und Schutzobjekte von den Änderungen im Richtplan Verkehr betroffen sind.

- Fussverbindung F06 und auf derselben Strecke die geplante Veloverbindung (vermutlich V04): Innerhalb des Zimikerriets ist auf die Fuss- und Veloverbindung zu verzichten. Der Eintrag ist auf dem Plan und in der Tabelle im Richtplantext zu löschen. Es ist ein Koordinationshinweis anzubringen: «Das Zimikerriet darf vom geplanten Fussweg nicht tangiert werden (keine Verbreiterung bestehender Wege ins Schutzgebiet).»
- Es muss überprüft werden, ob weitere kommunale Inventar- und Schutzobjekte von den Änderungen im Richtplan Verkehr betroffen sind.

### *Bodenschutz und Fruchtfolgeflächen*

Gemäss § 18 PBG soll die Richtplanung u.a. räumliche Voraussetzungen für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen. Boden ist dabei sparsam zu beanspruchen und vor Beeinträchtigungen zu schützen: Gemäss Art. 2 RPV ist insbesondere auch zu



prüfen, welche Alternativen und Varianten in Betracht fallen und welche Möglichkeiten bestehen, den Boden haushälterisch und umweltschonend zu nutzen.

Bodenverändernde Nutzungen sind möglichst auf Flächen ohne Boden (Flächenrecycling) oder auf in ihrem Aufbau bereits massgeblich anthropogen veränderten Böden zu lokalisieren. Fruchtfolgeflächen (FFF) dürfen nur in Anspruch genommen werden, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse vorliegt. Gemäss dem Sachplan Fruchtfolgeflächen geht «einem allfälligen Verbrauch [...] eine Interessenabwägung inkl. einer Prüfung von Standortalternativen voraus» (Grundsatz G1).

Die Unterlagen enthalten keine Angaben zur Schutzgutbetroffenheit von Böden und FFF. Zudem liegen keine Interessenabwägungen vor.

Von den kommunalen Velowegen Nrn. V20 (Schliessung Netzlücke Heubüel / Chimlibachweg), V15 (Schliessung Netzlücke Flugplatzrundweg) und V04 (Schliessung Netzlücke Guntenbach) sind FFF betroffen (Querung von Landwirtschaftsland). Es fehlen Hinweise zu massgeblichen anthropogenen Veränderungen des Bodens.

- ➔ Die Einträge Velowegen Nrn. V20 (Schliessung Netzlücke Heubüel / Chimlibachweg), V15 (Schliessung Netzlücke Flugplatzrundweg) und V04 (Schliessung Netzlücke Guntenbach) können erst nach Vorliegen einer Interessenabwägung beurteilt werden.

Von den kommunalen Fuss- und Wanderwege Nrn. F09 (Schliessung Netzlücke Heubüel / Chimlibach), F10 (Schliessung Netzlücke Flugplatzrundweg) und F06 (Schliessung Netzlücke Guntenbach) sind FFF (Querung von Landwirtschaftsland) betroffen. Es fehlen Hinweise zu massgeblichen anthropogenen Veränderungen des Bodens. Wir gehen davon aus, dass die Fuss- und Wanderwege in den geplanten Bereichen grundsätzlich so genutzt werden können, dass die Schutzgüter erhalten bleiben.

- ➔ Um folgende Bedingung sind die Einträge Fuss- und Wanderwege Nrn. F09 (Schliessung Netzlücke Heubüel / Chimlibach), F10 (Schliessung Netzlücke Flugplatzrundweg) und F06 (Schliessung Netzlücke Guntenbach) zu ergänzen: «Die Wege sind so zu nutzen, dass Böden und Fruchtfolgeflächen erhalten bleiben.»

Gemäss dem Richtplanteil sollen am Waldrand Parkfelder (Kommunale Parkierungsanlage Nr. P01 (Parkfelder Ischlag- und Bruggenstrasse) erstellt werden, um die Erholungsgebiete im Wald zu erreichen. Ein geeigneter Standort sei noch zu evaluieren.

Betroffen sind allenfalls FFF. Es fehlen Hinweise zu anthropogenen Veränderungen des Bodens. Schutzgüter FFF und natürlich gewachsener Boden sind bei der genauen Standortwahl der Parkierungsanlagen zu berücksichtigen.

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

#### **4. Formelle Hinweise**

*Einreichung von Unterlagen zur Genehmigung*



Für die Genehmigung sind die Unterlagen (Richtpläne, Kommunaler Richtplangentext, Bericht nach Art. 47 RPV) im Minimum siebenfach einzureichen, wovon je zwei Exemplare das Amt für Raumentwicklung, zwei das Baurekursgericht und eines das Verwaltungsgericht erhalten. Zusätzlich sind die Unterlagen in elektronischer Form gemäss Checkliste «Unterlagen für die Vorprüfungs- und Genehmigungsverfahren von Richt- und Nutzungsplänen sowie Quartierplänen» einzureichen. Diese kann unter [www.are.zh.ch](http://www.are.zh.ch) (→ Raumplanung → Nutzungspläne → Merkblätter) heruntergeladen werden. Weiter sind das Beschlussdokument der Gemeindeversammlung und eine Publikationsbestätigung sowie eine Rechtskraftbescheinigung betreffend den Rekurs in Stimmrechtssachen beizulegen. Der Erläuternde Bericht nach Art. 47 RPV muss Angaben zur Vorprüfung, Mitwirkung und Festsetzung sowie den Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen beinhalten.

#### *Publikation*

Die Planfestsetzung und der Genehmigungsentscheid der Baudirektion werden durch die Gemeinde gleichzeitig eröffnet (vgl. § 5 Abs. 3 PBG). Am Tag nach der Eröffnung beginnt für die Festsetzung und die Genehmigung die 30-tägige Rekursfrist zu laufen, innert der beide Akte gemeinsam beim Baurekursgericht (BRG) angefochten werden können. Sofern keine Rekurse eingegangen sind, haben die Gemeinden das Inkrafttreten nach eingeholter Bescheinigung zu publizieren. Erst am Tag nach der Publikation bzw. an dem von der Gemeinde individuell festgelegten Datum ist die Revision der Richtplanung rechtskräftig.

#### **5. Weiteres Vorgehen**

Wir empfehlen, die Revision der Richtplanung zu einer weiteren kantonalen Vorprüfung einzureichen. Damit kann sichergestellt werden, dass unter Berücksichtigung der oben erwähnten Auflagen einer Genehmigung nichts entgegensteht.

Wir hoffen, Ihnen mit den Hinweisen aus der Vorprüfung bei der Weiterbearbeitung der Vorlage behilflich zu sein. Bei Rückfragen können Sie uns gerne kontaktieren.

Freundliche Grüsse

Sabrina Petrocchi

