



Team West

**Julia Wienecke**  
Teamleiterin West

Kontakt:  
Julia Wienecke  
Teamleiterin West  
Stampfenbachstrasse 12  
8090 Zürich  
Telefon +41 43 259 43 11  
julia.wienecke@bd.zh.ch  
www.zh.ch/are

Referenz-Nr.:  
KS ARE 24-0305

Gemeinde Volketswil  
Gemeinderat  
Herr Jean-Philippe Pinto  
Zentralstrasse 21  
8604 Volketswil

22. Januar 2025

## **Volketswil. Kommunalen Richtplan Verkehr – zweite Vorprüfung**

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident,  
sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns die Revision der Richtplanung Verkehr zur zweiten 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, die Abteilung Planen & Steuern sowie die Fachstelle Lärmschutz des Tiefbauamts (TBA), die Fachstelle Landschaft des Amtes für Raumentwicklung (ARE/FS LA) der Baudirektion zum Mitbericht eingeladen. Deren Stellungnahmen sind in die Vorprüfung eingeflossen. Gerne nehmen wir zur Vorlage wie folgt Stellung:

### **1. Ausgangslage**

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. In der Vorlage sollen punktuelle Massnahmen festgelegt werden, die für die verschiedenen Verkehrsmittel von Bedeutung sind. Der kommunale Verkehrsrichtplan sieht unter anderem Massnahmen zur Umsetzung des Fil Vert sowie allgemeine Massnahmen zum Ausbau des Verkehrsnetzes vor. Die Vorlage umfasst folgende Bestandteile:

- Kommunalen Richtplan Verkehr, Richtplantext & Erläuterungsbericht, 14. Oktober 2024
- Kommunalen Richtplan Verkehr, Richtplankarte Fussverkehr, Mst. 1:20'000, 14. Oktober 2024
- Kommunalen Richtplan Verkehr, Richtplankarte Veloverkehr, Mst. 1:20'000, 14. Oktober 2024
- Kommunalen Richtplan Verkehr, Richtplankarte Öffentlicher Verkehr, Mst. 1:20'000, 14. Oktober 2024
- Kommunalen Richtplan Verkehr, Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr, Mst. 1:20'000, 14. Oktober 2024
- Kommunalen Richtplan Verkehr, Richtplankarte Parkierung / Mobilität P, Mst. 1:20'000, 14. Oktober 2024
- Kommunalen Richtplan Verkehr, Richtplankarte Güterverkehr, Mst. 1:20'000, 14. Oktober 2024



## **2. Gesamtbeurteilung**

### **Planungsrechtlicher Kontext**

Wir verweisen auf die Ausführungen im Rahmen der ersten Vorprüfung vom 15. März 2024.

### **Würdigung**

Die eingereichten Dokumente haben gegenüber der ersten Vorprüfung inhaltlich gewonnen. In den Unterlagen ist jetzt klar nachvollziehbar, was zum behördenverbindlicher Richtplankart gehört und wo es sich um erläuternde Abschnitte handelt. Auch die Richtplankarten, sind jetzt gut lesbar; sie zeigen das Zusammenspiel von kommunalen und übergeordneten Festlegungen nachvollziehbar auf. Gewisse Bereinigung benötigt es noch in der Darstellung von überkommunal und kommunal überlagerten Einträgen; hier konnte mit dem Planer bereits ein Lösungsvorschlag erarbeitet werden.

Auf den Richtplankarten werden auch weiterhin einzelne Festlegungen anderer Richtplankarten als Informationsinhalt dargestellt. So zeigt z.B. die Richtplankarte Veloverkehr neben den öffentlichen Einrichtungen (wie z.B. den Kindergärten etc.) auch die Lage der im anderen Richtplan festgelegten kommunale Bushaltestellen als Informationsinhalt aus. Diese Darstellung ermöglicht die räumliche Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr bzw. verschiedenen Verkehrsträgern. Ein Grossteil der Anträge aus der ersten Vorprüfung wurde umgesetzt. Damit konnten wesentliche fachliche Vorbehalte ausgeräumt werden.

Zentrale Aussagen verbleiben jedoch noch immer vage. Auch fehlen weiterhin Aussagen, wie sich die angestrebte Mobilität in Volketswil zu den strategischen Inhalten aus dem regionalen Richtplan sowie dem Agglomerationsprogramm verhält bzw. wie auf diese reagiert werden soll. Die Ziele des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts (GVK) wurden in die Vorlage aufgenommen. Jedoch sind auch diese noch in konkreten Bezug zur Gemeinde Volketswil zu setzen, bzw. ist festzulegen, mit welchen kommunalen Massnahmen ein Beitrag zu den kantonalen Zielsetzungen geleistet werden soll.

Gleichwohl der kommunale Richtplan in der Überarbeitung deutlich an Qualität gewonnen hat, ist in der zur Genehmigung einzureichenden Vorlage noch besser aufzuzeigen, wie mit den kommunalen Festlegungen den übergeordneten Zielsetzungen entsprochen wird. Zudem ist eine sich ausserhalb der Bauzone befindende Parkierungsanlage nicht genehmigungsfähig.

## **3. Beurteilung im Einzelnen**

### **Richtplankarten Fussverkehr und Veloverkehr**

#### *Abstimmung übergeordnete und kommunale Festlegungen*

In den Richtplankarten Fuss- und Veloverkehr werden übergeordnete Festlegungen, wie der Fil Vert (grün quer schraffiert), mit kommunalen Festlegungen überlagert. Diese Darstellung beurteilen wir als nicht zweckmässig. Auf den Richtplankarten ist das Zusammenspiel von übergeordneten Festlegungen, wie dem Fil Vert oder auch der Flugplatzrundweg, mit den kommunalen Einträgen aufzuzeigen. D.h. es soll abgebildet sein, wie sich die kommunalen Verbindungen in das übergeordnete Netz einordnen. Besteht jedoch bereits ein rechtskräftiger regionalen Linieneintrag, wie der Flugplatzrundweg (Kap. 4.4.2, Nr. 5 regionale Freizeitverbindung um das Flugplatzareal), so ist eine Überlagerung mit einem



kommunalen Eintrag nicht zielführend. Mit dem übergeordneten Eintrag wird die Zuständigkeit für dessen Umsetzung bereits dem Kanton zugewiesen. Aus diesem Grund ist ein Gemeindeversammlungsentscheid zu diesem Eintrag nicht notwendig.

In Rücksprache mit dem zuständigen Planungsbüro wurde die Sachlage geklärt und vereinbart, wie das Kartenwerk zu überarbeiten ist, damit das Anliegen der Gemeinde, ihr Fuss- und Velowegenetz vollständig abzubilden, gleichwohl umgesetzt werden kann.

- In den Richtplankarten ist die Darstellung der kommunalen Fuss- und Velowegverbindungen auf die übergeordneten Einträge abzustimmen. «Doppelte» Festlegungen sind zu streichen.

### **Richtplantext**

#### *Kap. 3 Analyse*

Die Analyse der aktuellen Situation wurde nicht in der gewünschten Qualität ergänzt und lässt sich im GVK nicht finden. Weiterhin fehlen relevante Aussagen zur bestehenden und zukünftigen Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur, die eine Einschätzung zum Potential einer MIV-unabhängigen Mobilität als auch der grundsätzlichen Mobilitätsbedürfnisse erlauben. Hierzu zählen beispielsweise Haltestelleneinzugsgebiete mit Einwohner- und Arbeitsplatzdichten überlagert; Anteile der Bevölkerung, welche durch die verschiedenen ÖV-Güteklassen erschlossen sind; Entfernungen zwischen den Ortsteilen und zu den wichtigen Attraktoren im täglichen Leben sowie topografische Merkmale des Gemeindegebiets und ihr jeweiliger Bezug zur Mobilität.

Die Ausführungen auf der Basis des GVK weisen zwar Kennzahlen aus, davon ausgehend wird jedoch wenig auf das aktuelle Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Beschäftigten eingegangen. Nur sehr knappe Aussagen finden sich zu den Anforderungen an eine zeitgemässe Mobilität sowie zum gewünschten gesamtverkehrlichen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Vor dem Hintergrund, dass heute 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 darstellen, besteht Erklärungsbedarf.

- 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 in den Bericht aufzunehmen, die Rückschlüsse auf die Mobilitätsbedürfnisse und das Potential der Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖV sowie insbesondere Fuss- und Veloverkehr zulassen.

#### *Kap. 3.5 Modal-Split und Mobilitätsverhalten, zukünftig*

Unter dieser Überschrift reicht es nicht, die Aussagen des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich (GVM-ZH) zu erläutern. In diesem Kapitel gilt es, das angestrebte kommunale Ziel des Mobilitätsverhaltens darzustellen und die entsprechende Festsetzung zuzuführen. Es wird kein numerischer Modal-Split erwartet, aber konkrete Aussagen, anhand deren die Vorhaben des Richtplans sowie später der Nutzungsplanung «gemessen» und beurteilt werden können.

- Kap. 3.5 ist im Sinne der Erwägungen zu ergänzen.



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

Dieses Kapitel hat mit der grösseren Spezifizierung unter Kap. 4.1 sehr gewonnen. Wenn in Kap. 3.5 das angestrebte Mobilitätsverhalten tatsächlich dargelegt würde, wäre ein logischer Übergang zu Kap. 4 gegeben. Jetzt kommt es noch immer etwas überraschend bzw. folgen strategische Überlegungen ohne Zielvorgabe. Üblicherweise folgt die Planungslogik der Kette Ziel-Strategie/Handlungsanweisung-Massnahme. Wir empfehlen, die Gesamtstrategie zur Abstimmung Siedlung und Verkehr auf dem angestrebten zukünftigen Mobilitätsverhalten aufzubauen, bevor diese für die einzelnen Ortsteile spezifiziert wird.

#### *Kap. 4.1 Ortsspezifische Entwicklungsziele Siedlung, Landschaft und Verkehr*

##### *Dammboden*

Die neue ÖV-Achse fokussiert nicht ausschliesslich auf Pendler. Es geht darum, dass das gesamte Gebiet aufgrund der Nähe zum Bahnhof Schwerzenbach sowie fast allen wichtigen Volketswiler Zentralitäten prädestiniert ist, in der Mobilität anstelle auf den MIV grundsätzlich auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu setzen. Damit ein wichtiger Beitrag an die Erreichung des gesamtverkehrlichen Ziels von Gemeinde, Region und Kanton geleistet wird.

Veloabstellanlagen an den geplanten, neuen Bushaltestellen machen wenig Sinn, da aufgrund des engen Einzugsgebiets kaum jemand mit dem Velo dort hinfahren wird, um auf den Bus umzusteigen. Vielleicht war aber auch etwas anderes gemeint? Wir empfehlen, die Formulierung zu präzisieren und im Sinne der Erwägung in einen plausiblen nachvollziehbaren Gesamtzusammenhang zu bringen.

Wir weisen darauf hin, dass neu zu erstellende Haltestellen zwingend das Behinderten-gleichstellungsgesetz erfüllen müssen und damit automatisch behindertengerecht sind.

##### *Gutenswil / Kindhausen*

Auch die Gutenswiler Bevölkerung soll den ÖV nicht nur zum Pendeln nutzen. Mit einem durchschnittlichen Weg von 200-400m zur nächsten Bushaltestelle erscheint es sowohl in Gutenswil wie auch Kindhausen unwahrscheinlich, dass dieser mit dem Velo zurückgelegt wird. Veloabstellplätze an Bushaltestellen erübrigen sich. Wir empfehlen, die Formulierungen auf Sinnhaftigkeit zu prüfen und entsprechend anzupassen.

##### *Industrie und Zimikon*

In diesem Gebiet überlagern sich Pendler- und Einkaufsverkehr, woraus sich anspruchsvolle Situationen ergeben. Das Einkaufsgebiet und insbesondere das Volkiland zieht zudem nicht nur für Grosseinkäufe an, sondern auch für Events und Kleineinkäufe, wofür kein Transportmittel zum Warentransport benötigt wird. In der Folge fokussiert die geplante Umgestaltung ja auch auf die Infrastrukturen für den Velo- und Fussverkehr sowie den ÖV. Aus den Erläuterungen geht dieser angestrebte Wandel in der Mobilität jedoch nicht hervor. Unklar bleibt auch, welche Abstellanlagen bereitgestellt werden sollen, zu welchem Zweck und wo genau.

→ Der Abschnitt ist in seinen Aussagen im Sinne der Erwägungen zu überarbeiten.



### *Kap. 5.1 Gesamtverkehrsstrategie*

Ausgangslage der kommunalen Gesamtverkehrsstrategie können nicht allein die kantonalen GVK-Ziele sein. Das Kap. 5.1.1 ist somit unzureichend. Der Inhalt gehört zur Analyse der übergeordneten Grundlagen.

Die Ausführungen in Kap. 5.1.2 umfassen hingegen wichtige Aussagen, die sich im festzusetzenden Inhalt (grauer Kasten) nicht wiederfinden.

- Kap. 5.1.1 ist in die Analyse zu überführen.
- Kap. 5.1.2 ist gesamthaft als festzusetzender Inhalt aufzunehmen, wodurch auf den bestehenden Kasten mit den drei kurzen Punkten verzichtet werden kann.

### *Kap. 5.2.4 kommunale Festlegungen zum Fussverkehr*

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).

Die geplante Fussverbindung F06 (wie auch die Veloverbindung V04) führen 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.

- Auf die Fussverbindung F06 und die Veloverbindung V04, beide innerhalb des Zimikerriets, ist zu verzichten. Die Einträge sind aus den Richtplankarten und im Richtplantext zu streichen.

### *Kap. 5.3 Veloverkehr*

In den Dokumenten wird der Begriff Veloschnellroute für die höchste Hierarchiestufe des kantonalen Velonetzes verwendet. Der Kanton Zürich übernimmt neu den Begriff Velobahn aus dem Bundesgesetz über Velowege sowie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA. Der Begriff Veloschnellroute wird mit Velobahn ersetzt.



- Für die höchste Hierarchiestufe des kantonalen Velonetzplans ist in den Dokumenten der Begriff Velobahn zu verwenden.

#### *Kap. 5.3.4 Kommunale Festlegungen zum Veloverkehr*

Die kommunalen Velowege Nrn. V12 (Schliessung Netzlücke Heubüel / Chimlibachweg) und V04 (Schliessung Netzlücke Guntenbach) haben auch Relevanz auf den Bodenschutz.

Gemäss § 18 des Planungs- und Baugesetzes (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 Artikel 2 der Raumplanungsrechtverordnung (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 (kantonaler Richtplan). Gemäss Sachplan FFF geht 'einem allfälligen Verbrauch [...] eine Interessenabwägung inkl. einer Prüfung von Standortalternativen voraus' (Grundsatz G1).

Die Fachstelle Bodenschutz des ALN haben mit Daten vom 24. Januar 2024 bzw. 9. Februar 2024 im Rahmen der ersten Vorprüfung Stellung genommen und beantragt, die Teilrevision hinsichtlich der kommunalen Velowege Nrn. V20 (neu: V12) *Schliessung Netzlücke Heubüel / Chimlibachweg* und V04 *Schliessung Netzlücke Guntenbach* zurückzuweisen. Die Einträge können erst nach Vorliegen einer Interessenabwägung beurteilt werden.

In Kap. 5.3.4 des Richtplantextes wurde nun die Betroffenheit des Schutzgutes FFF sowie die Notwendigkeit einer Interessenabwägung erkannt. Es ist jedoch nicht ersichtlich, dass eine Bewertung und Abwägung der Interessen stattgefunden hat.

Den Anträgen 2 und 3 aus der ersten Vorprüfung wurde vollständig entsprochen, respektive wird auf den Eintrag Nr. P01 (Parkfelder Ischlag- und Brugglenstrasse) verzichtet. Am Antrag 1 der Stellungnahme vom 24. Januar 2024 bzw. 9. Februar 2024 wird weiterhin festgehalten. Die Teilrevision ist in diesen Punkten zurückzuweisen.

- Die Einträge der kommunalen Velowege Nrn. V 12 (Schliessung Netzlücke Heubüel / Chimlibachweg) und V04 (Schliessung Netzlücke Guntenbach) können erst nach Vorliegen einer Interessenabwägung beurteilt werden.

#### *Kap. 5.6.4 kommunale Festlegungen Parkierung*

In der Richtplankarte Parkierung / Mobilität P sind zehn öffentliche Parkierungsanlagen als Festlegungen in der Karte eingetragen ohne Nummerierung bzw. Bezeichnung. Hiervon liegen vier ausserhalb des Siedlungsgebiets nach kantonaalem Richtplan. Im Richtplantext sind diese zehn Parkierungsanlagen hingegen nicht als Festlegung ausgewiesen, d.h. nicht grau hinterlegt, wie alle anderen Festlegungen im Dokument. Gleichwohl wird die Tabelle, in der sie samt Bezeichnung, Lage und Anzahl Parkplätze aufgelistet sind, als Festlegung



betitelt. Somit ist unklar, wie verbindlich diese Tabelle sein soll. Für eine genehmigungsfähige Vorlage ist der Richtplantext mit der Richtplankarte unmissverständlich abzustimmen.

Wie bereits in der ersten Vorprüfung betragt, sind Stellenwert und Zweck der vier Parkierungsanlagen ausserhalb der Bauzone darzulegen. Und dass ohne eine plausible Begründung für die Lage ausserhalb der Bauzone kein Eintrag für eine Parkierungsanlage im Richtplan eingetragen bzw. genehmigt werden kann.

Für die zwei Parkierungsanlagen «Wald» an der Pfäffikerstrasse (neun Parkplätze) sowie die Parkierungsanlage (22 Parkplätze) an der Wangenstrasse in Kindhausen, auch als «Wald» bezeichnet, liegen für uns keine plausiblen Begründungen vor. Ein öffentliches Interesse an diesen Anlagen ausserhalb der Bauzone ist nicht aufgezeigt. Die Tatsache, dass eine Parkierungsanlage ausserhalb des Siedlungsgebiets bereits vorhanden ist, führt nicht automatisch zu einer Legitimation für einen Eintrag im kommunalen 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 bei diesen beiden Einträgen nicht ersichtlich. Der Richtplaneintrag soll im Grundsatz zu keiner nachträglichen Legalisierung führen und möglicherweise später Ausbaubehgehren sowie eine neue Zonierung ermöglichen. Es werden auch keine Angaben im Bericht gemacht, welchen Bewilligungsstatus die einzelnen Parkierungsanlagen aufweisen. Gemäss unseren Abklärungen liegt für die Anlage in Kindhausen eine Baubewilligung aus dem Jahr 2003 vor.

- ➔ Die Parkierungsanlage «Wald» an der Pfäffikerstrasse ist aus der Richtplankarte Parkierung und Mobilität P sowie aus dem Richtplantext Kap. 5.6.4. als kommunale Festlegung zu streichen.
- ➔ Im Kap. 5.6.4 ist die Tabelle 13 entsprechend den Erwägungen zu bereinigen. Zudem ist diese in der Logik des Richtplantextes darzustellen, d.h. grau zu hinterlegen, dass klar ist, dass es sich um verbindliche Festlegungen handelt.

#### **4. Hinweise für nachfolgende Verfahren**

##### *Grundwasser*

Der kommunale Richtplan Fussverkehr vom 16. November 2023 (Massnahme Nr. F06) und der kommunale Richtplan Veloverkehr vom 6. November 2023 (Massnahme Nr. V04) tangieren die Grundwasserschutzzone um die Grundwasserfassung Edlibrunnen (Grundwasserrecht g 15-8). Im Schutzzonenperimeter gelten die Bestimmungen des mit Verfügung des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) Nr. GWV 2021-0279 genehmigten Schutzzonenreglements. Im Schutzzonenperimeter sind die Bestimmungen des Schutzzonenreglements zu beachten.

#### **5. Formelle Hinweise**

##### *Einreichung von Unterlagen zur Genehmigung*

Für die Genehmigung sind die Unterlagen (kommunale Richtplankarten, Richtplantext mit Planungsbericht 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 Planung rechtskräftig.

#### **6. Weiteres Vorgehen**

Unter Berücksichtigung der oben erwähnten Auflagen kann eine Genehmigung der Planung in Aussicht gestellt werden.

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

Julia Wienecke