

Teilrevision Richtplanung

BERICHT ZUM KOMMUNALEN RICHTPLAN

Mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Stand: Fassung für die Gemeindeversammlung

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skww.ch

Inhalt

1	EINLEITUNG	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Bedeutung des Richtplans	5
1.3	Bestandteile	7
2	ZIELE	8
2.1	Übergeordnete Ziele	8
2.2	Kommunale Entwicklungsziele	13
3	ABSTIMMUNG SIEDLUNG UND VERKEHR	16
3.1	Bedeutung	16
3.2	Aktuelle und zukünftige Verkehrssituation	16
3.3	Strategieansätze	17
4	BEREICH LANDSCHAFT	19
4.1	Allgemeines	19
4.2	Umgebungsschutzgebiete	21
5	BEREICH VERKEHR	23
5.1	Allgemeines	23
5.2	Ziele der Gemeinde	24
5.3	Öffentlicher Verkehr	26
5.4	Motorisierter Individualverkehr	31
5.5	Fuss- und Veloverkehr	41
6	BEREICH ÖFFENTLICHE BAUTEN UND ANLAGEN	46
6.1	Allgemeines	46
6.2	Gesamtstrategie	47
6.3	Öffentliche Verwaltung, Werke und Bevölkerungsschutz	48
6.4	Kirchen- und Bestattungswesen	49
6.5	Erziehung und Bildung	50
6.6	Kultur und Begegnung	53
6.7	Sozial- und Gesundheitswesen	54
6.8	Erholung und Sport	56
6.9	Ver- und Entsorgung	57
7	KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN	59
7.1	Allgemeines	59
7.2	Geplante Verkehrsanlagen	60
7.3	Geplante öffentliche Bauten und Anlagen	61
7.4	Übersicht der geplanten Anlagen	61
8	MITWIRKUNG	62
	ANHANG	63
	Abkürzungsverzeichnis	63

Auftraggeber

Gemeinde Bubikon

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Peter von Känel, David Frey

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Richt- und Nutzungsplanung von 2013

Die rechtskräftige Richt- und Nutzungsplanung stammt im Wesentlichen aus dem Jahr 2013. Grundlage für die damalige Revision bildete das Leitbild Siedlungsentwicklung 2009. In den Jahren 2017 und 2021 erfolgten zwei Teilrevisionen des Richtplans Verkehr.

Überarbeitung notwendig

In den vergangenen 30 Jahren hat in der Gemeinde Bubikon eine stetige Entwicklung stattgefunden. Die Bevölkerungszahl und die Anzahl Arbeitsplätze haben kontinuierlich zugenommen. Gleichzeitig bestehen noch etliche Geschossflächenreserven innerhalb der Bauzonen, die ein weiteres Wachstum ermöglichen. Diese Veränderungen erzeugen einen spürbaren Siedlungsdruck und ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und wecken Bedürfnisse nach Erholungsraum und zusätzlicher Infrastruktur. Die Teilrevision der Richt- und Nutzungsplanung soll den gewandelten Ansprüchen Rechnung tragen und die Grundlage für eine qualitätsvolle und nachhaltige Entwicklung bilden.

Gemeindestrategie Bubikon 2035

Im Jahr 2023 hat der Gemeinderat Bubikon die Gemeindestrategie Bubikon verabschiedet. Die Gemeindestrategie enthält eine Vision, wie sich Bubikon 2035 präsentieren soll, benennt Themenfelder, welche eine lebenswerte Gemeinde ausmacht, und formuliert strategische Ziele. Daraus werden die Stossrichtungen für die laufende Legislatur bis 2026 abgeleitet.

Räumliches Entwicklungsleitbild 2040

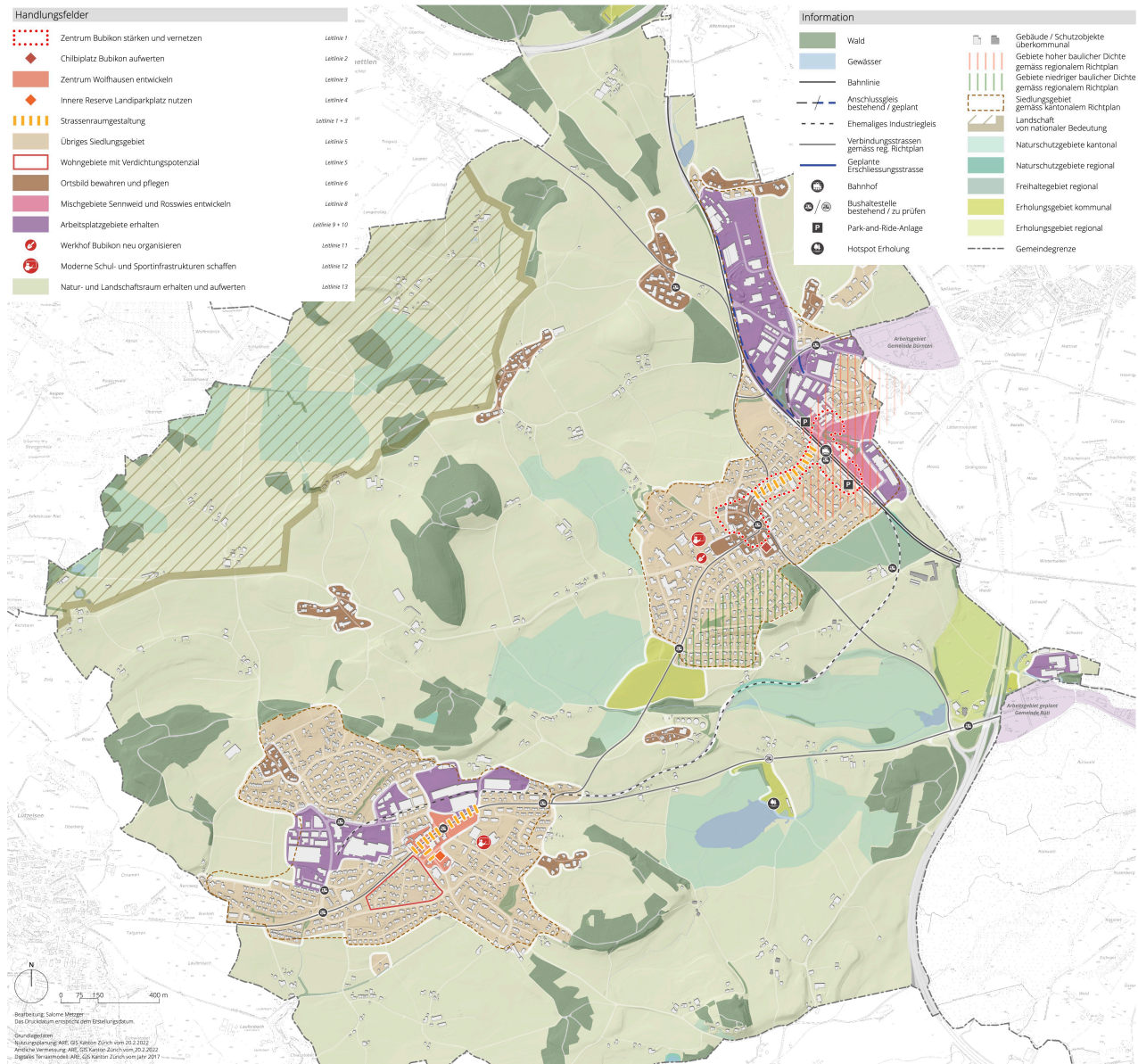
Die in der Gemeindestrategie formulierten raumrelevanten strategischen Ziele und Stossrichtungen wurden im räumlichen Entwicklungsleitbild (REL) 2040 vertieft. Das REL bildet damit eine wichtige konzeptionelle Grundlage für die Revision der Richtplanung. Es wurde in einem kooperativen Prozess mit der Bevölkerung von Bubikon, welche im Rahmen eines Workshops und einer Befragung ihre Anliegen einbringen konnte, erarbeitet. Das REL zeigt im Sinne eines Zielbilds die angestrebte räumliche Entwicklung auf und definiert Leitlinien mit folgenden 15 Handlungsfeldern:

Leitlinien

1. Zentrum Bubikon stärken und vernetzen
2. Chilbiplatz Bubikon aufwerten
3. Zentrum Wolfhausen entwickeln
4. Innere Reserven Landiparkplatz nutzen
5. Wohngebiete differenziert erneuern
6. Ortsbild bewahren und pflegen
7. Preisgünstigen Wohnraum fördern
8. Mischgebiete Sennweid und Rosswies entwickeln
9. Arbeitsplatzgebiete erhalten, Konflikte zwischen Wohnen und Arbeiten minimieren
10. Gewerbegebiet Schwarz weiterentwickeln
11. Werkhof Bubikon neu organisieren

12. Moderne Schul- und Sportinfrastrukturen schaffen
13. Natur- und Landschaftsraum erhalten und aufwerten, Auswirkungen des Klimawandels reduzieren, Biodiversität fördern
14. Umweltfreundliche Mobilität fördern
15. Energieverbrauch reduzieren und auf erneuerbare Ressourcen ausrichten

Für die Revision des Richtplans sind primär die Leitlinien 1, 3, 8, 11, 12 und 14 relevant. Sie werden in Kapitel 2.2 näher erläutert.



Karte zum räumlichen Entwicklungsleitbild (REL) 2040

1.2 Bedeutung des Richtplans

Inhalt

Der Richtplan ist eine Auslegeordnung der wesentlichen öffentlichen Aufgaben mit räumlicher Wirkung. Der Richtplan soll der Gemeinde einen möglichst umfassenden Überblick über bestehende und noch erforderliche raumwirksame Vorhaben verschaffen, die verschiedenen Aufgaben aufeinander abstimmen und die künftige innere Entwicklung der Gemeinde festlegen.

Richtplanung als Zwischenstufe

Inhalte	Konzeptionelle Vorgaben	Richtplanung	Nutzungsplanung
Bauen: wo, was, wie, wie viel	Leitbild Schwerpunktprogramm (Vernetzungsprojekt)	Siedlungs- und Landschaftsplan (Inventare)	Bau und Zonenordnung: - Zonenplan - Bauordnung - Kernzonenpläne - Ergänzungspläne (WAL/GAL) - Gestaltungspläne - Sonderbauvorschriften
Schützen: Ortsbilder, Natur, Bäume, Einzelobjekte, Landschaft, Erholungsgebiete, Aussicht			
Versorgen: (Infrastruktur) Wasser/Entwässerung, Energie, Abfall		Versorgungsplan (Energieplan)	Erschliessungsplan
Verbinden: (Verkehr) Strassen/ Wege/ Velo/ PP, öffentliche Verkehrsmittel		Verkehrsplan	Baulinien Quartierpläne
Ausstatten: Bildung, Jugend, Alter, Kultur, Erholung, Verwaltung usw.		Plan der öffentlichen Bauten	Werkpläne

Planungshorizont

Die Richtplanung war bis anhin auf einen Entwicklungszeitraum von 20–25 Jahren ausgerichtet und zeigte die langfristig angestrebte Entwicklung auf. Heute erfolgen Anpassungen in der Regel in einem Zeitraum von ca. 10–15 Jahren. Für dringliche Anliegen sind schnellere Anpassungen im Rahmen von Teilrevisionen möglich.

Verbindlichkeit und rechtliche Bedeutung

Die im Richtplan enthaltenen Festlegungen sind für die Behörden verbindlich. Gemeinderat und Verwaltung haben sich im Rahmen ihres Ermessensspielraums an die Festlegungen des Richtplanes zu halten.

Einträge im Richtplan bilden die Basis für die Raumsicherung und den Landerwerb. Anzustreben ist immer eine einvernehmliche Lösung auf dem Verhandlungsweg. Sollte die Verhandlung nicht zielführend sein, kann auch ein Werkplan im Sinne von §§ 114 ff PBG ausgearbeitet werden, um die benötigten Flächen zu sichern. Werkpläne bewirken innerhalb ihres Geltungsbereichs ein Veränderungsverbot und erteilen dem anordnenden Gemeinwesen ein Enteignungsrecht.

Der private Grundeigentümer hat im Bereich einer Festlegung gemäss kommunalem Richtplan jederzeit das Recht, einen Werkplan zu verlangen, damit er Klarheit über das Ausmass der beanspruchten Landfläche erhält. Er hat zudem das Heimschlagsrecht für das vom Werkplan erfasste Grundstück.

Pflicht zur Erstellung von kommunalen Richtplänen

Auf kommunaler Stufe sind Richtpläne für die Bereiche Siedlung, öffentliche Bauten und Anlagen, Landschaft, Versorgung und Verkehr bekannt. Auf den kommunalen Verkehrsplan darf nicht verzichtet werden (§ 31 PBG). Teilrichtpläne mit anderen Inhalten sind dagegen nicht zwingend erforderlich.

Bestehende Richtpläne der Gemeinde Bubikon

Die Gemeinde Bubikon verfügt über folgende Richtpläne:

- Verkehrsplan. Dieser hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebietes und des übrigen Gemeindegebietes sicherzustellen. Er dient, falls notwendig, als Grundlage für das Erlassen von Baulinien und Werkplänen oder zur Landsicherung von festgesetzten Massnahmen. Der kommunale Verkehrsplan ist zu revidieren.
- Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen. Dessen Nachführung ist in der Regel zweckmässig. Mit diesem Plan werden frühzeitig Standorte für öffentliche Zwecke deklariert und zusammen mit anderen Instrumenten (Zonenplan, Werkplan) gesichert. Die öffentlichen Bauten und Anlagen der Gemeinde Bubikon sind im aktuell gültigen Verkehrsplan der Gemeinde abgebildet.
- Der Landschaftsplan wurde 2013 aufgehoben, da die Gemeinde über ein Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) verfügt und zahlreiche Natur- und Landschaftsobjekte mit Verordnungen oder Verträgen geschützt sind. Lediglich die Festlegung Umgebungs-schutzgebiete wurde beibehalten und als Bereich Landschaft in den Teilplan 1 integriert.

Die Gemeinde Bubikon ist seit November 2009 zertifizierte Energiestadt. Die Gemeinde verfügt über eine kommunale Energieplanung von 2022, einen generellen Entwässerungsplan (GEP) und ein generelles Wasserversorgungsprojekt (GWP), weshalb die Ausarbeitung eines Versorgungsplanes nicht angezeigt ist.

Festlegungen und Wirkungen

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplantext umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, in den zugehörigen Plänen dargestellt. Ergänzend wird in diesem Bericht die Wirkung der Festlegungen aufgezeigt.

Die im Richtplantext verankerten Ziele und Absichten sind als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen. Dieser soll bei seinen Entscheidungen darauf achten und die ihm zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass die Verkehrsentwicklung auf dem Gemeindegebiet im geplanten Sinne erfolgt.

Behördenverbindliche Festlegungen

Die eingerahmten und grau hinterlegten Textteile sind mit den dazugehörigen Planeinträgen verbindliche kommunale Festlegungen und Gegenstand der Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung.

Erläuterungen

Die übrigen Textpassagen dienen der Erläuterung und sind nicht Gegenstand der Beschlussfassung.

1.3 Bestandteile

Revisionsbestandteile

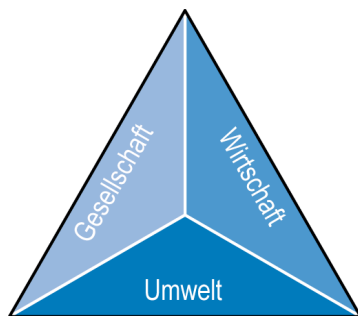
Die vorliegende Teilrevision des kommunalen Richtplans Bubikon umfasst die Bereiche Verkehr, Landschaft sowie öffentliche Bauten und Anlagen. Der Richtplan besteht aus folgenden Teilen:

- Teilplan 1:
 - öffentlicher Verkehr
 - motorisierter Individualverkehr
 - Landschaft
 - öffentliche Bauten und Anlagen
- Teilplan 2:
 - Fuss- und Wanderwege
 - Radwege
- Bericht mit Festlegungen und Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV
- Bericht zu den Einwendungen

2 ZIELE

2.1 Übergeordnete Ziele

ROK-ZH – Kantonales Raumordnungskonzept



Dreieck der Nachhaltigkeit
(Quelle: SKW)

Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK-ZH), das in den kantonalen Richtplan integriert ist, entwirft eine Gesamtschau der räumlichen Ordnung im Kanton. Für die zukünftige Raumentwicklung gelten folgende Leitlinien:

1. Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern. Dies soll insbesondere durch eine Siedlungsentwicklung nach innen, den Erhalt und die Steigerung der Siedlungsqualität sowie den sparsamen Umgang mit Energie und weiteren Ressourcen, insbesondere dem Boden, erfolgen.
2. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Die S-Bahn bildet das Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Der öffentliche Verkehr hat mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Velo- und Fussverkehr entfällt.
3. Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und zu fördern. Im Vordergrund stehen der Schutz der freien Landschaft und die Erhaltung und Aufwertung von Lebensräumen.
4. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten ist auf allen Ebenen zu intensivieren und zu unterstützen. Dies soll vermehrt auch das Dimensionieren und Ausgestalten von Bau-, Freihalte- und Erholungszonen umfassen.
5. Die räumliche Entwicklung orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit. Beim Streben nach einem auf Dauer ausgewogenen Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits fällt der Raumplanung eine Schlüsselrolle zu.



Quelle: Richtplan Kanton Zürich,
Stand: 6.2.2023

Das Siedlungsgebiet von Bubikon ist dem Handlungsraum «Landschaft unter Druck», dasjenige von Wolfhausen dem Handlungsraum «Kulturlandschaft» zugewiesen. Für den Handlungsraum «Landschaft unter Druck» ergibt sich insbesondere folgender Handlungsbedarf nach dem Prinzip «stabilisieren und aufwerten»:

- Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs aktivieren
- Bauzonenverbrauch verringern
- Attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Zersiedlung eindämmen und Übergänge zur offenen Landschaft so gestalten, dass sich die Siedlungen gut in die Umgebung einfügen
- Landschaftliche Qualitäten erhalten und wiederherstellen
- Eingriffe in die Landschaft auf ihre Notwendigkeit prüfen sowie vermehrt koordinieren und planen
- Landwirtschaftliche Produktionsflächen sichern

- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten

Für den Handlungsraum «Kulturlandschaft» ergibt sich insbesondere folgender Handlungsbedarf:

- Raumverträglichkeit des Strukturwandels in der Landwirtschaft sicherstellen
- Nutzung brachliegender Gebäude, besonders in den Ortskernen und mit Rücksicht auf kulturgeschichtliche Objekte ermöglichen
- Noch verbliebene unverbaute Landschaftskammern erhalten und ausgeräumte Landschaften aufwerten
- Entwicklungsperspektiven konkretisieren, attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten
- Möglichkeiten für die interkommunale Zusammenarbeit stärken
- Zusammenhängende Landwirtschafts-, Erholungs- und Naturräume sichern

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan setzt folgende Ziele für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich:

- Ressourcen schonen
- Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken
- Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern
- Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten

Die Festlegungen des kantonalen Richtplans sind in den Netzplänen im Kapitel 5 enthalten. Sie können durch die Gemeinde nicht verändert werden.

Festlegungen in Bubikon

Der kantonale Richtplan enthält im Bereich Verkehr folgende für die Gemeinde Bubikon relevante Festlegungen. Diese sind im kommunalen Verkehrsplan als übergeordnete Festlegungen enthalten:

- Strassenverkehr: Ausbau der Forchautostrasse zwischen Anschluss Ottikon und Anschluss Betzholz zur Nationalstrasse, Rückbau Kreisel Betzholz (mittelfristig)
- Öffentlicher Verkehr: Vollständiger Ausbau der Linie Uster-Jona auf Doppelspur, ausgenommen im Bereich der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung Nr. 106 (langfristig, Trasseesicherung)

Regio-ROK

Als konzeptionelle Basis für die Gesamtüberprüfung des regionalen Richtplans hat die Region Zürcher Oberland (RZO) ein regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK) erarbeitet. Dieses zeichnet ein räumliches Zukunftsbild der angestrebten Raumordnung für den Zeithorizont 2030 in den Themenbereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr und öffentliche Einrichtungen.

Regionaler Richtplan

Basierend auf dem Regio-ROK wurde der regionale Richtplan Oberland gesamthaft überprüft, überarbeitet und 2018 durch den

Gesamtstrategie Verkehr

Regierungsrat festgesetzt. 2021 gab es eine weitere Teilrevision, welche am 29. Juni 2022 durch den Regierungsrat festgesetzt wurde.

Um das absehbare Bevölkerungswachstum und die zunehmende Mobilität bewältigen zu können, kommt aus Sicht der Region der Abstimmung von Siedlung und Verkehr eine grosse Bedeutung zu. Es soll ein ausgewogenes Verhältnis von Wohnen und Arbeiten angestrebt werden, um kurze Wege zwischen Wohn- und Arbeitsplatz zu ermöglichen. Die Gesamtstrategie umfasst nachfolgende Ziele:

«Der Gesamtverkehr soll möglichst nachhaltig und umweltfreundlich abgewickelt werden. Um dies sicherzustellen sind/ist:

- *die Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur aufeinander abzustimmen. Um dies zu erreichen sind die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen und die Abstimmung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern untereinander zu berücksichtigen.*
- *der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs von heute 17% auf 25% im Jahr 2030 anzuheben (Bimodal-Split). Der öV-Anteil soll insbesondere auf den Achsen von und nach der Stadt Zürich und dem Glattal gesteigert werden. Zudem soll der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr von 20% (2011) auf 22% (2030) gesteigert werden (Trimodal-Split).*
- *ein multimodales Verkehrssystem zu fördern und die Verkehrsträger an ihren Schnittstellen optimal aufeinander abzustimmen.*
- *die Kapazität des übergeordneten Strassen- und Bahnnetzes als Rückgrat der Mobilität sicherzustellen und die bestehenden Lücken zu schliessen, um eine gute Anbindung innerhalb des Oberlandes und an die umliegenden Regionen zu gewährleisten.*
- *verlässliche Reisezeiten für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sicherzustellen.*
- *die Aufenthaltsqualität und Sicherheit der Fussgänger und Velofahrer im Strassenraum insbesondere im Siedlungsgebiet zu erhöhen. Dabei hat die Strassenraumgestaltung unter anderem unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien zu erfolgen.»*

Die Gesamtstrategie wird durch nachfolgende Ziele der einzelnen Verkehrsträger konkretisiert:

Ziele Strassenverkehr

- Verlagerung und Kanalisierung des Durchgangsverkehrs auf die Hauptachsen
- Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung in den Zentren und Ortskernen
- Berücksichtigung der verschiedenen Ansprüche an Verbindungsstrassen im Siedlungsgebiet (Koexistenz)
- Bevorzugung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Individualverkehr

Ziele öffentlicher Personenverkehr

- Optimierung des heutigen öV-Angebots
- Stärkung der öV-Verbindungen zwischen den Zentren in- und ausserhalb der Region und zu den Regionalzentren
- Sicherstellung einer störungsfreien Abwicklung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs

Ziele Fuss- und Veloverkehr

- Gewährleisten von direkten Anschlüssen an die S-Bahn (schnelle Umsteigebeziehungen Bus-Bahn)
- Hindernisfrei gestaltete Zugänge zum öffentlichen Verkehr
- Direkte Zugänge und übersichtliche Gestaltung an Umsteigepunkten
- Ermöglichung der Weiterentwicklung der Infrastruktur durch entsprechende Raumsicherungsmassnahmen
- Für Bewohner und Erwerbstätige ist ein feinmaschiges, attraktives und sicheres Netz an Fuss- und Gehwegen zur Verfügung zu stellen.
- Die noch vorhandene Wegsubstanz historischer Verkehrswege ist als Teil des kulturellen Erbes zu erhalten.
- Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist deutlich zu steigern, was die Ausscheidung eines attraktiven und dichten Netzes von Radwegen erfordert.

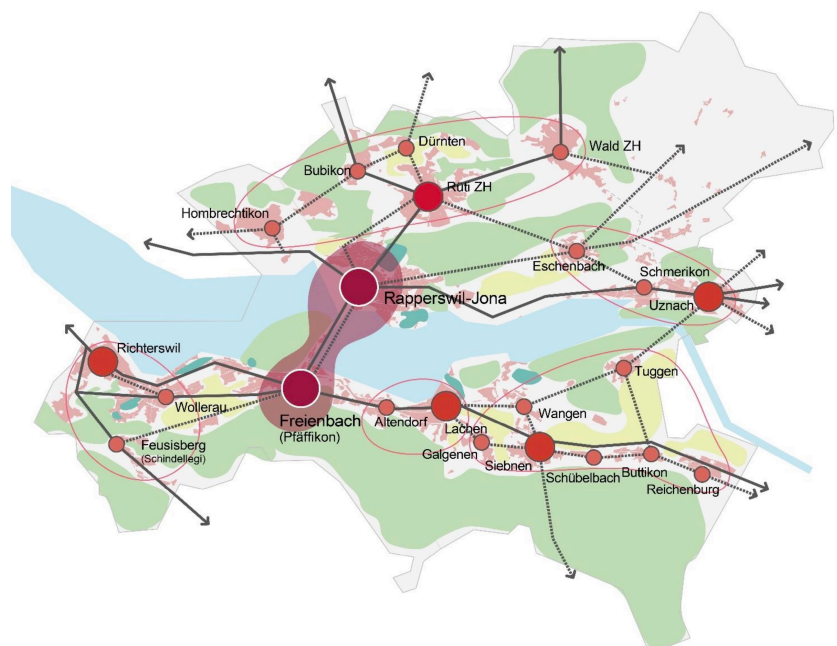
Agglomerationsprogramm Agglo Obersee

Die Gemeinde Bubikon ist zusammen mit Dürnten und Rüti Teil der Agglomerationsprogramme Obersee und Zürcher Oberland. Die jeweiligen Massnahmen sind dem Agglomerationsprogramm (AP) Obersee zugeordnet. Ebenso werden der Handlungsbedarf und die Teilstrategien im AP Obersee konkretisiert, weshalb sich die nachfolgenden Ausführungen auf das AP Obersee beschränken.

Die Agglo Obersee umfasst das Hauptzentrum Rapperswil-Jona und Freienbach und fünf regionale Teilgebiete mit je einem regionalen Zentrum. Das aktuelle AP der 5. Generation zeichnet ein Zukunftsbild für das Jahr 2040.

Bild der Agglo Obersee

- Regionales Teilgebiet
- Siedlungsgebiet
- Bahnnetz
- Wichtige Busverbindung
- Hauptzentrum
- Regionales Zentrum
- Ortszentrum
- Vorranggebiet Landwirtschaft
- Naturraum
- Innere Landschaft



Quelle: Agglomerationsprogramm 5. Generation, Hauptdokumentation, EBP, Stand: Entwurf Januar 2025

Gemäss Zukunftsbild soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Modal Split steigen und damit auch das Erreichen der energie- und klimapolitischen Ziele ermöglichen.

Zu den verschiedenen Verkehrsarten werden folgende für Bubikon relevanten Aussagen gemacht:

Öffentlicher Verkehr

- Die Bahnhöfe sind in ihrer Funktion als wichtige multimodale Drehscheiben gestärkt.
- Wo kein Bahnnetz vorhanden ist, verbinden häufige und direkte Busse die Ortszentren mit den Regionalzentren.
- Durch Busbevorzugungen ist der öffentliche Verkehr konkurrenzfähig.

Strassenverkehr

- Der MIV wird auf dem übergeordneten strategischen Netz gebündelt und auf möglichst direktem Weg darauf gelenkt.
- Der im Siedlungsgebiet verbleibende MIV wird dank aufgewerteten Strassenzügen möglichst siedlungsverträglich und sicher abgewickelt.

Veloverkehr

- Ein dichtes und flächendeckendes Velowegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr ermöglicht direkte und sichere Verbindungen innerhalb und zwischen den Zentren.
- Gezielte Netzergänzungen erhöhen die Erreichbarkeit und verkürzen Wege.
- Das Velo ist auf kurzen Strecken (mit E-Bikes bis ca. 15 km) die Alternative zum MIV und teilweise zum öffentlichen Verkehr.
- Diverse Sharing-Angebote unterstützen die kombinierte Mobilität.

Fussverkehr

- Attraktionsgebiete und Bahnhöfe sind fussläufig gut erreichbar und attraktiv ins Fusswegnetz eingebunden.
- Ein Grossteil der heutigen Schwachstellen in Form von Netzlücken, unattraktiven Längsverbindungen und unzureichenden Quermöglichkeiten des übergeordneten Strassennetzes sind beseitigt.

Massnahmen

In der Gemeinde Bubikon sieht das AP Obersee die folgenden konkreten Massnahmen vor:

- ÖV5.5 Weiterentwicklung Verkehrsdrehscheibe Bubikon inkl. Gebiet Bubikon Nord (Priorität A, Eigenleistung): Die Gemeinde erarbeitet unter Einbezug der Nachbargemeinde Dürnten, dem Kanton Zürich, der SBB und betroffener Grundeigentümer (Dritte) einen Masterplan und ein Verkehrserschliessungskonzept für die Verkehrsdrehscheibe Bubikon und die angrenzenden Entwicklungsgebiete.
- SV5.1 Planungsrechtliche Empfehlungen Parkierung (Priorität A, Eigenleistung): Die Gemeinden prüfen bei der Überarbeitung ihrer Bau- und Zonenordnung respektive Parkierungsreglemente oder -verordnungen die Empfehlungen zur Parkierung.
- FV5.3, TM-4 Regionales Arbeitsplatzgebiet Wändhüslen, Bubikon (Priorität A): Das regional bedeutsame Arbeitsplatzgebiet nördlich des Bahnhofs Bubikon soll mittels Radweg besser an den Bahnhof angebunden werden. Aus diesem Grund soll der Lückenschluss zwischen der Stationstrasse und Industrie-, Wändhüslenstrasse über die Dürntnerstrasse erfolgen.

- FV5.3, TM-5 Zinkerei-, Landstrasse, Bubikon (Priorität A): Für die verkehrssicherheitstechnisch bessere Anbindung des «Bühlhofquartiers» an das Ortszentrum Wolfhausen sowie den öffentlichen Verkehr (Bushaltestelle Hübli) soll ein Radweg auf der Oberwolfhauserstrasse zwischen der Zinkereistrasse und der Landstrasse auf einer Länge von ca. 400 Laufmetern erstellt werden.
- FV5.5, TM-1 Angebotserweiterung und Attraktivierung Veloabstellplätze, Bubikon (Priorität A): Zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs soll am Bahnhof ein Veloparkturm erstellt werden. Zusätzlich zum Veloturm soll die Veloparkierungsanlage an der Bushaltestelle «Hübli» beim Ortseingang Wolfhausen an der Hombrechtikonenerstrasse attraktiviert und ausgebaut werden. Durch die Angebotserweiterung entstehen somit total 40 neue Veloabstellplätze.
- Knoten Ufgänt-/Dürtnerstrasse (AP 4. Generation, A-Massnahme): Anpassung der Knotenform zu einem Kreisverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Ausnahmetransportrouten

In der Gemeinde bestehen zwei Ausnahmetransportrouten des Typs II (Nr. 336 Landstrasse, Rütistrasse und Nr. 734 Grünigerstrasse, Dürtnerstrasse. Diese müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- Minimale lichte Höhe 4.80 m
- Minimale lichte Breite 6.50 m
- Maximales Totalgewicht 240 t
- Maximale Achslast 20 t

2.2 Kommunale Entwicklungsziele

Räumliches Entwicklungsleitbild 2040

Leitlinie 1: Zentrum Bubikon stärken und vernetzen

Leitlinie 3: Zentrum Wolfhausen entwickeln

Das räumliche Entwicklungsleitbild (REL) 2040 bildet die Grundlage für die angestrebte ortsbauliche Entwicklung und definiert 15 Leitlinien. Für die Richtplanung sind primär die folgenden Leitlinien von Bedeutung:

Die Dorfstrasse ist als Verbindungsachse zwischen dem alten Dorfkern und dem Bahnhof zu stärken. Dabei ist der Strassenraum unter Berücksichtigung der Vorzonen und der ersten Bebauungstiefe gestalterisch aufzuwerten. Die Struktur mit den bestehenden, teilweise inventarisierten Gebäuden und Bürgerhäusern und den verbliebenen schützenswerten Gärten soll erhalten werden. Zur Erhöhung des Gestaltungsspielraums sind weitere Lösungsoptionen zu prüfen.

Das Zentrumsgebiet und im Speziellen der Strassenraum der Landstrasse und der Herschärenstrasse sind mittels einer integrierten Betrachtung von Siedlung und Verkehr aufzuwerten. Durch die bauliche Verdichtung entlang der Landstrasse und die Überbauung der noch vorhandenen Baulandreserven soll das Zentrum basierend auf einer Gesamtsicht gestärkt werden. Die nördlich angrenzende Landreserve der Firma Schulthess ist in die Zentrumsplanung konzeptionell

miteinzubeziehen. Die Trennwirkung der Kantonsstrasse ist zu reduzieren. Die Lärmbelastung entlang der Landstrasse ist durch geeignete Massnahmen (z.B. Flüsterbeläge, bauliche Massnahmen, Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten) zu reduzieren. Zur Lösungsfindung für die Umgestaltung des Strassenraums ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinde unter Beteiligung wichtiger Stakeholder anzustreben.

Leitlinie 8: Mischgebiete Sennweid und Rosswies entwickeln

Die knapp 9'000 m² grosse Baulandreserve Sennweid bietet durch die zentrale und gleichzeitig ruhige Lage am Bahnhof Bubikon und am Wändhüslenbach hervorragende Voraussetzungen für eine attraktive Überbauung für Wohnen und publikumsorientierte Dienstleistungsnutzungen. Das Areal liegt an einer für die Gemeinde wichtigen Lage und soll daher in enger Zusammenarbeit zwischen den privaten Grundeigentümern und der Gemeinde entwickelt werden. Die Sicherstellung einer hohen angemessenen Dichte, die Schaffung einer guten Wohn- und Freiraumqualität sowie die Aufwertung des öffentlichen Raumes sind dabei zentrale Anliegen.

Die südlich angrenzenden, teilweise überbauten Gebiete der Industriezone verfügen ebenfalls über grosse Entwicklungsreserven. Für dieses Gebiet wird die Entwicklung zu einem Mischgebiet angestrebt. Die durch die Umzonung entstehenden Mehrwerte sind durch eine Mehrwertabschöpfung auszugleichen oder es sind mittels eines städtebaulichen Vertrags sachbezogene Leistungen zu Gunsten einer qualitätsvollen Entwicklung im öffentlichen Interesse zu realisieren.

Leitlinie 11: Werkhof Bubikon neu organisieren

Für den sanierungsbedürftigen Werkhof in Bubikon ist eine neue Lösung, allenfalls in Kombination mit der Feuerwehr und einer Entsorgungsstelle, zu finden. Dazu sind basierend auf der kommunalen Immobilienstrategie in einer umfassenden Evaluation verschiedene Varianten (Sanierung, Ersatzneubau, Kombination mehrerer Nutzungen) und Standorte zu prüfen.

Leitlinie 12: Moderne Schul- und Sportinfrastrukturen schaffen

Die Schulinfrastruktur (Schulgebäude, Turnhallen und Schulschwimmbad), welche sanierungsbedürftig ist und den Anforderungen an einen modernen Schulbetrieb nicht mehr genügt, soll auf Basis der Immobilienstrategie saniert, erweitert und ergänzt werden. Die Vorhaben sind mit den finanziellen Ressourcen der Gemeinde in Einklang zu bringen. Ziel ist, dass Bubikon über eine moderne Schulinfrastruktur verfügt und allen Kindern und Jugendlichen vielfältige Lehr- und Lernformen von hoher Qualität bietet.

Leitlinie 14: Umweltfreundliche Mobilität fördern

Die gute bis sehr gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wird beibehalten. Um die Belastungen des Verkehrs für die Bevölkerung und die Umwelt möglichst zu senken, soll der Fuss- und Veloverkehr, der öffentliche Verkehr und die Elektromobilität gefördert werden. Zur Förderung der multimodalen Mobilität sind sichere Veloparkplätze an Umsteigepunkten, E-Bikesharing- und Carsharing-Angebote umzusetzen. Zur Förderung der Elektromobilität sind öffentliche Ladestationen in Bubikon und Wolfhausen geplant. Zudem sollen die Chancen von Cargovelos genutzt werden (z.B. mittels Sharing-

Angebots). Die Bushaltestellen sollen möglichst direkt erreichbar sein. Für die Buslinie 882 Bubikon–Dürnten ist eine direkte Anbindung zum Bahnhof via Sennweidstrasse zu prüfen. Im Sommerhalbjahr sind Massnahmen zur besseren Anbindung des Egelsees zu prüfen (z.B. Kursanpassung Buslinie am Wochenende, flexibler Rufbus (Buxi), Parkplatzbewirtschaftung).

3 ABSTIMMUNG SIEDLUNG UND VERKEHR

3.1 Bedeutung

Grosse Bedeutung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr

In der Gesamtstrategie zur Siedlung im kantonalen Richtplan ist in Bezug auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr folgendes festgehalten:

«Der Bedarf an Geschossflächen für Wohnungen und Arbeitsplätze ist vorrangig durch bauliche Erneuerung und Entwicklung innerhalb des Siedlungsgebietes an mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossenen Lagen zu decken.»

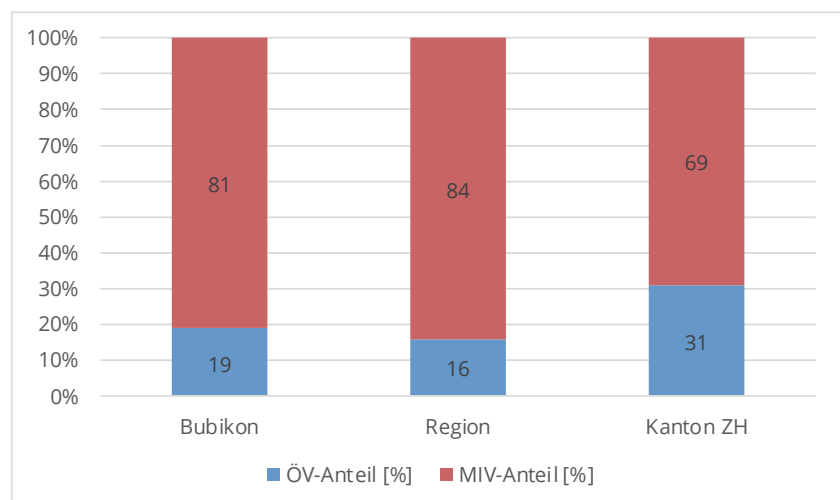
An gut erschlossenen Lagen bestehen heute vielerorts bereits hohe Verkehrs- und Umweltbelastungen, die sich durch das verdichtete Bauen ohne weitere Gegenmassnahmen noch verstärken. Dementsprechend ist die Abstimmung der Themen Siedlung und Verkehr von grosser Bedeutung.

3.2 Aktuelle und zukünftige Verkehrssituation

Aktuelles Verkehrsverhalten

Anhand der Daten des statistischen Amtes des Kantons Zürich lässt sich festhalten, dass in Bubikon der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege im Vergleich mit der Region Zürcher Oberland überdurchschnittlich, im kantonalen Vergleich jedoch stark unterdurchschnittlich ist.

Bi-Modalsplit (Anteil der ÖV-Wege an allen MIV- und ÖV-Wege) der Gemeinden, der Region und des Kantons im Jahr 2018

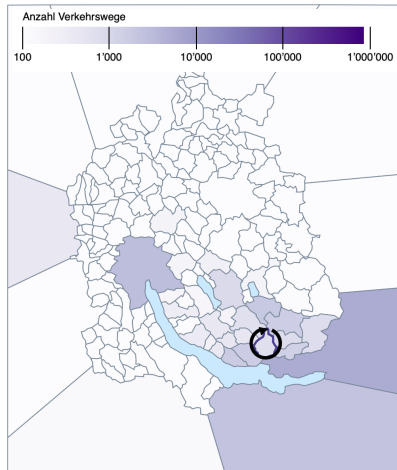


Quelle: Eigene Darstellung mit Daten des Amtes für Mobilität des Kantons Zürich

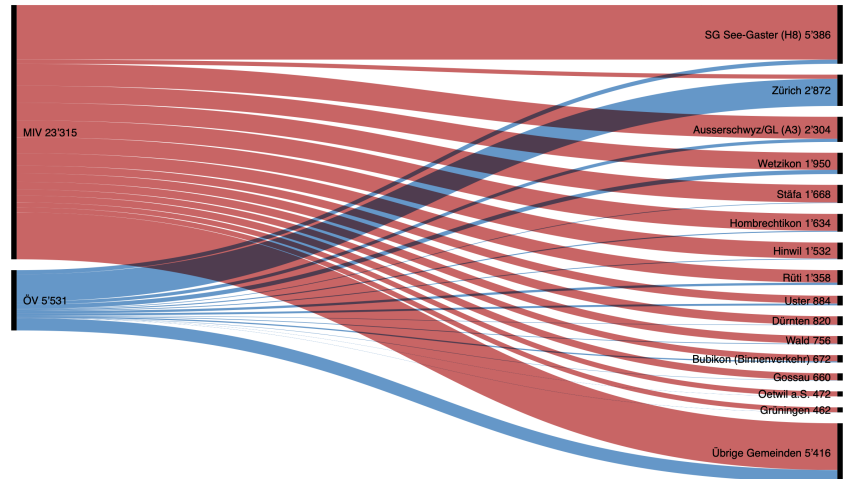
Die Analyse der Verkehrsbeziehungen gemäss Gesamtverkehrsmodell (GVM-ZH) zeigt, dass die ausserkantonale Region See-Gaster mit dem Zentrum Rapperswil-Jona für die Gemeinde Bubikon von herausragender Bedeutung ist. Mit rund 5'400 Fahrten (Ziel- und Quellverkehr) weist diese Beziehung fast doppelt so viele Fahrten auf wie die Stadt Zürich als zweitwichtigste Destination. Auffallend ist der

ausgesprochen tiefe ÖV-Anteil auf der Beziehung Bubikon–Region See-Gaster (rund 7 Prozent), wohingegen auf der Strecke Bubikon–Zürich der ÖV-Anteil mit rund 87 Prozent deutlich überwiegt.

Bedeutendste Verkehrsbeziehungen
Gemeinde Bubikon



Quelle: Amt für Mobilität, Interaktives Tool
Verkehrsbeziehungen, Stand 2018



Beabsichtigte Entwicklung

Gemäss dem regionalen Richtplan soll der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs von heute 16 Prozent bis ins Jahr 2030 auf 25 Prozent erhöht werden (Bi-Modalsplit, Anteil Wege). Zudem soll der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr von 20% (2011) auf 22 Prozent im Jahr 2030 gesteigert werden (Tri-Modalsplit, Anteil Wege). Diese Ziele entsprechen den kantonalen Modalsplit-Zielen gemäss dem Gesamtverkehrskonzept von 2018.

Diese Entwicklungen sind auch in der Gemeinde Bubikon anzustreben und entsprechende Massnahmen zu ergreifen. Gerade in der Beziehung in Richtung Rapperswil-Jona / Region See-Gaster besteht ein grosses Potenzial zur Steigerung des ÖV-Anteils als auch des Veloverkehrs. Die Erhöhung des Veloverkehrsanteils ist auch für die innerörtlichen Verkehrsbeziehungen (u.a. zwischen den Ortsteilen Bubikon und Wolfhausen) für den Alltags- und Freizeitverkehr anzustreben.

3.3 Strategieansätze

Angebotsorientiertes Strassennetz für den MIV

Der motorisierte Individualverkehr führt mit Zunahme des Verkehrs zu erheblichen Belastungen – insbesondere bezüglich Lärm und Luftqualität. Die Verkehrsbelastung muss daher unter der Belastungsgrenze gehalten werden.

Das Strassennetz kann nachfrageorientiert oder angebotsorientiert bereitgestellt werden. Bei einem nachfrageorientierten Strassennetz wird mit einem Strassenausbau auf die Verkehrszunahme reagiert. Erfahrungsgemäss führt dies jedoch zu noch mehr Verkehr, was sich

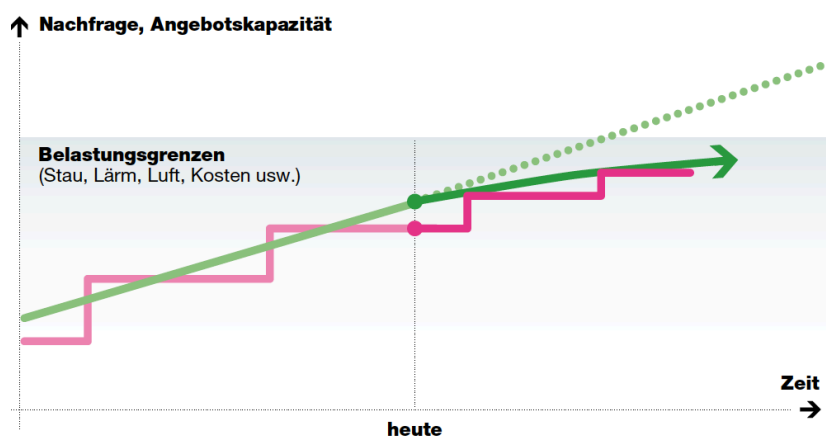
bezüglich der Belastungsgrenzen Lärm und Luftqualität negativ auswirkt und der angestrebten Verlagerung auf den ÖV zuwiderläuft. Beim angebotsorientierten Strassennetz wird das Strassenangebot optimiert vorgegeben und die Verkehrsmenge (Nachfrage) dadurch gesteuert. Es wird in Kauf genommen, dass das Netz in Spitzenstunden an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Damit wird das Umsteigen auf den ÖV oder nach Möglichkeit die Fuss- und Veloverkehrsnetze attraktiver.

Im Sinne der angestrebten Verlagerung des Verkehrs weg vom MIV, orientiert sich die Gemeinde Bubikon im Sinne des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts weitgehend an einem angebotsorientierten Strassennetz.

Nachfrageentwicklung unter Berücksichtigung der Belastungsgrenzen

- Nachfrage Trend
- Nachfrage Ziel
- Angebot optimiert

Quelle: Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018



Kommunale Strategieansätze

Daraus ergeben sich folgende kommunalen Strategieansätze:

- Bauliche Entwicklung schwerpunktmässig im Bereich der gut mit dem öffentlichen Bereich erschlossenen Gebiete (Einzugsbereich Bahnhof Bubikon und Bushaltestellen (ÖV-Güteklassen B und C))
- Gestalterische Aufwertung der Ortsdurchfahrt und Aufwertung des Zentrums Wolfhausen, Aufwertung und Attraktivierung des Ortszentrums und der Dorfstrasse in Bubikon
- Schaffen von guten Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie die kombinierte Mobilität innerhalb des Siedlungsgebiets sowie zwischen Bubikon und Wolfhausen mit einem zweckmässigen Fuss- und Velowegnetz
- Optimierung des öffentlichen Verkehrs mit dem Hinwirken auf eine bessere Anbindung des Gewerbegebiets Schwarz und im Sommerhalbjahr des Egelsees sowie in Richtung Rapperswil-Jona.

4 BEREICH LANDSCHAFT

4.1 Allgemeines

Landschaftsschutz

Der Landschaftsschutz innerhalb des Gemeindegebiets ist vorwiegend auf überkommunaler Ebene geregelt. Zu nennen sind insbesondere die Moorlandschaft von nationaler Bedeutung, das kantonale Inventar der Landschaftsschutzobjekte von 2022, die Verordnung über den Schutz von Natur- und Landschaftsschutzgebieten mit überkommunaler Bedeutung in der Gemeinde Bubikon von 2018 und die Verordnung zum Schutz der Drumlinlandschaft Zürcher Oberland von 1998.

Moorlandschaft Lützelsee

Das nordwestliche Gemeindegebiet liegt in der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung Nr. 385 Lützelsee. Der Weiler Lanzacher grenzt direkt an diese Moorlandschaft.

Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte (KILO)

Das kantonale Inventar der Landschaftsschutzobjekte («KILO») vom 14. Januar 2022 enthält innerhalb des Gemeindegebiets die Objekte Moorlandschaft Itziker Riet – Lützelsee – Seeweidsee, Egelsee, verlandete Toteisseen Bergli-Hüsliriet und Weierriet, Wasserfall der Schwarz mit Flusslauf bis Schlössli und die Drumlinlandschaft Zürcher Oberland.

Die Objekte liegen bis auf das Gebiet Egelsee vollständig ausserhalb des Baugebiets. Der Parkplatz Egelsee und die Strandbadinfrastruktur sind einer kommunalen Erholungszone zugewiesen. Die übrigen Gebiete liegen im Bereich von kantonalen und regionalen Nutzungszonen und damit ausserhalb der Kompetenz der Gemeinde.

Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte (KILO)

Geologische Zeitzeugen

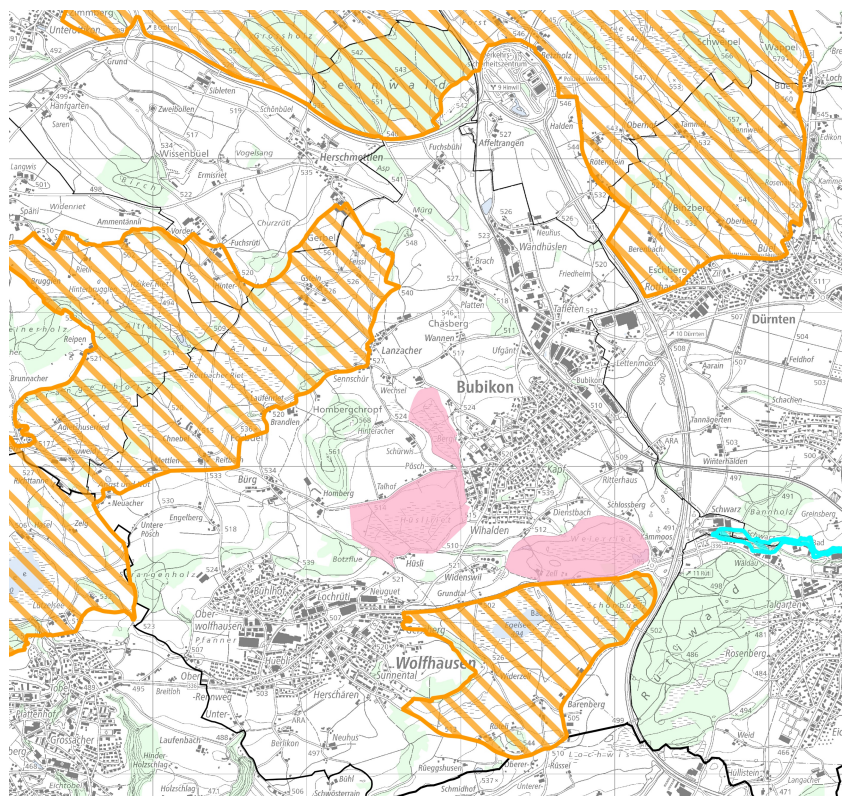
Geologische Zeitzeugen

Gewässerlandschaften

Gewässerlandschaften

Geomorphologisch geprägte Landschaften

Geomorphologisch geprägte Landschaften



Quelle: GIS ZH, 19.5.2025

Inventar der Naturschutzgebiete von
überkommunaler Bedeutung 1980 und
Schutzverordnungen

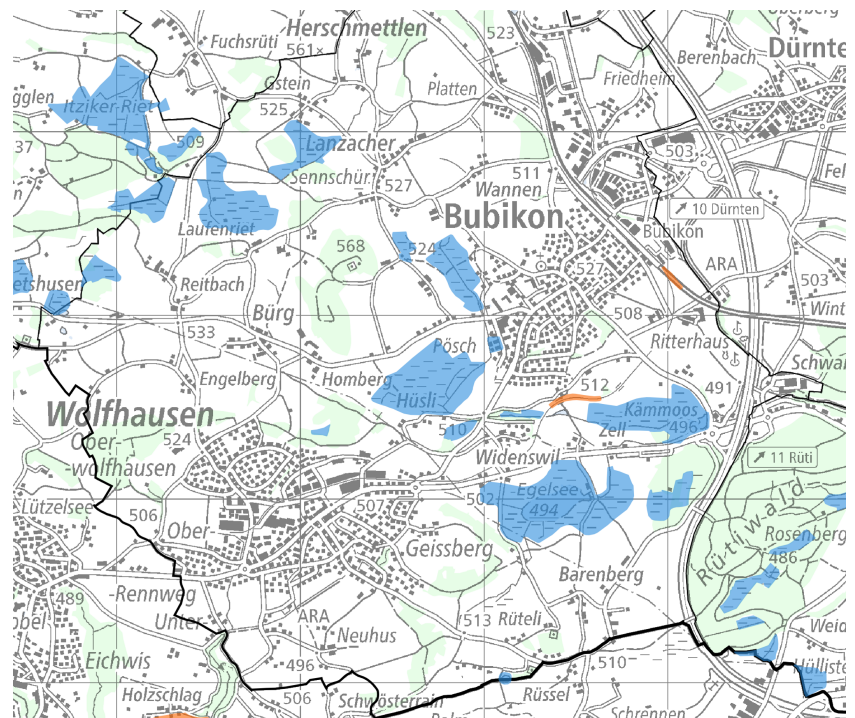
Innerhalb des Gemeindegebiets sind mehrere Objekte im Natur-
schutzinventar von 1980 verzeichnet. Es handelt sich primär um
Feuchtbiotop.

Gemäss Schutzverordnung Bubikon vom 11. August 2008 stehen ins-
gesamt 15 Objekte mit überkommunaler Bedeutung unter Natur-
schutz. Darunter befinden sich etwa der Egelsee mit Ried, der Käm-
moosweiher mit Weiherriet oder das Hüsliriet. Letztgenanntes liegt
teilweise innerhalb des Baugebiets. Darüber hinaus wurden umfang-
reiche Schutzgebiete rund um die Naturschutzobjekte erlassen. Zu-
dem weist die Verordnung zum Schutz der Drumlinlandschaft vom
13. März 1998 das Gebiet Sennwald ganz im Norden der Gemeinde
einer Waldschutzzone zu.

Naturschutzinventar 1980

Naturschutzobjekte

- Feuchtbiotop
- Kiesbiotop
- Trockenbiotop



Quelle: GIS ZH, 19.5.2025

4.2 Umgebungsschutzgebiete

Umgebungsschutzgebiete

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Ritterhaus bestehend R

Kommunal

• Lanzacher	bestehend
• Barenberg	bestehend

Rechtswirkungen:

Die regionale Festlegung bewirkt ein weitgehendes Veränderungsverbot und bildet die Grundlage für die Ausscheidung einer regionalen Freihaltezone.

Das kommunale Umgebungsschutzgebiet bewirkt ein beschränktes Veränderungsverbot. Zulässig sind nur landwirtschaftliche Bauten und Anlagen im Nahbereich der bestehenden Bauten. Sie müssen sich zudem gut ins gewachsene Ortsbild einfügen. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

Erläuterungen:

Die Festlegung Umgebungsschutzgebiete wird als einziger Inhalt des 2013 aufgehobenen Landschaftsplanes beibehalten und ist als Bereich Landschaft im Teilplan 1 integriert.

Der Umgebungsschutz soll sicherstellen, dass im Umkreis von Heimatschutzobjekten keine unerwünschten Veränderungen (Terrainveränderungen, Bauten und Anlagen) erfolgen und den Gesamtwert des Objektes schmälern. Beim Weiler Barenberg geht es um den Schutz der intakten Ansicht der Gebäudegruppe sowie die ortstypische Umgebungsgestaltung mit Obstbaumgärten, beim Weiler Lanza-cher um den Weilerrand gegen Bubikon hin.

Die kommunalen Umgebungsschutzgebiete bewirken kein absolutes Bauverbot. Bauten im Nahbereich der heutigen Gebäude, welche sich gut in das gewachsene Ortsbild eingliedern und für die landwirtschaftliche Nutzung erforderlich sind, sind zulässig. Das kommunale Umgebungsschutzgebiet überlagert eine kantonale Landwirtschaftszone, in welcher grundsätzlich eine kantonale Bewilligungspflicht besteht (vgl. Anhang zur Bauverfahrensverordnung). Die Gemeinde bringt ihre Anliegen in diesem Verfahren ein (§ 238 Abs. 2 PBG).

Kommunale Natur- und Landschafts-
schutzverordnung

Bereits seit 1998 besteht eine kommunale Natur- und Landschafts-schutzverordnung, die auf einem Landschaftsentwicklungskonzept basierte. Am 2008 setzte der Gemeinderat eine überarbeitete Natur- und Landschaftsschutzverordnung fest. Darin sind insgesamt 63 Ge-biete und Objekte von kommunaler Bedeutung unter Schutz gestellt.

Es handelt sich um Feuchtstandorte, Trockenstandorte, Fliessgewässer, Hecken und Feldgehölze, Einzelbäume und Baumgruppen, Geologische Aufschlüsse sowie Findlinge.

Detaillierte Bestimmungen und ein Entschädigungsreglement umschreiben und präzisieren die Wirkungen dieser Verordnung, welche eine analoge Ergänzung der überkommunalen Schutzverordnung darstellt.

Für den Zeitraum 2022–2029 gibt es eine Umsetzungsplanung, welche verschiedene Massnahmen in den Bereichen Frei- und Grünräume, Förderung der Biodiversität, Naherholung, Gewässer, Siedlungsränder und Öffentlichkeitsarbeit vorsieht.

Erholungsgebiete

Im alten kommunalen Landschaftsplan von 1997 waren die Schiessanlage Betzholz, das für Sportanlagen vorgesehene Gebiet Giessen, das Strandbad Egelsee und der Hundeübungsplatz im Gebiet Chämmoos/Schwarz als Erholungsgebiete festgelegt. Für die Gebiete Betzholz, Egelsee und Chämmoos/Schwarz bestehen rechtskräftige Erholungszonen, mit welchen die damaligen Richtplaneinträge grundeigentümerverbindlich umgesetzt sind. Die Sportanlage im Gebiet Giessen ist nicht mehr aktuell. Die bestehenden Familiengärten innerhalb des Gebiets werden über einen neuen Richtplaneintrag gesichert (siehe Kapitel 6.8).

Aussichtspunkte

Die im alten kommunalen Landschaftsplan festgelegten Aussichtspunkte wurden im Rahmen der Revision von 2013 als Informationsinhalte in den Verkehrsplan übernommen. Damit ist die Abstimmung mit dem Fuss- und Wanderwegnetz gewährleistet.

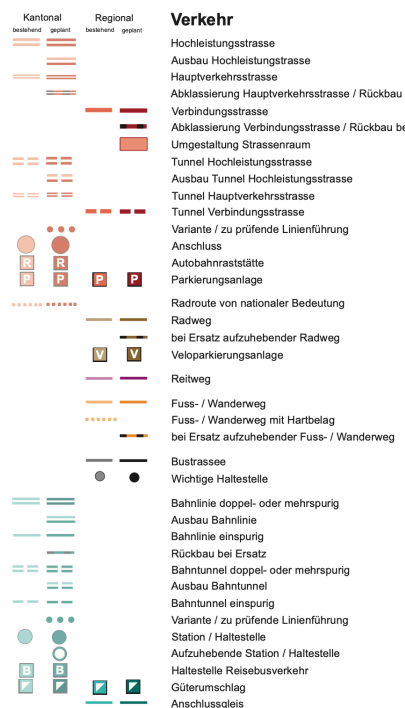
5 BEREICH VERKEHR

5.1 Allgemeines

Übergeordnete Richtpläne Verkehr

Im kantonalen Richtplan Verkehr und in der Karte Verkehr des regionalen Richtplans Oberland (Stand: 29. Juni 2022) sind die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

Ausschnitt regionaler Richtplan Verkehr
Festsetzung vom 29. Juni 2022



Quelle: maps.zh.ch

Kommunaler Richtplan Verkehr

Der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebiets sicherzustellen. Er legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen die Verkehrsanlagen von kommunaler Bedeutung fest. Der kommunale Verkehrsplan dient, falls notwendig, als Grundlage für das Erlassen von Baulinien und Werkplänen oder zur Landsicherung von festgesetzten Massnahmen.

Auf kommunaler Stufe werden neben den eigentlichen Verkehrsanlagen auch Angaben über die Aufgabe der entsprechenden Anlage und den Ausbaustandard gemacht. Damit werden die Festlegungen genauer definiert. Dies ergibt mehr Transparenz, einerseits für das Verständnis der Bewohnerinnen und Bewohner von Bubikon, andererseits für die Umsetzung durch die Behörden und die Verwaltung. Der langfristig ausgelegte Richtplan definiert jedoch nur konzeptionelle

Inhalte und Ziele, er legt keine konkreten Massnahmen fest. Dies ist Sache der stufengerechten Umsetzung in Projekten.

Die im kommunalen Richtplan festgelegten Strassen, Fusswege, Parkierungsanlagen etc. sind Sache der Gemeinde. Landsicherung, Bau und Unterhalt gehen damit zulasten der Gemeinde.

Gründe für die Überarbeitung des Verkehrsplans

Der heute rechtsgültige kommunale Verkehrsplan stammt aus dem Jahre 2013. Seither haben sich verschiedene Rahmenbedingungen geändert und verschiedene Umsetzungen sind in Angriff genommen worden:

- Die kantonalen und regionalen Richtpläne wurden gesamthaft überprüft und überarbeitet.
- Die Gemeindestrategie 2035 und das räumliche Entwicklungsleitbild 2040, welche diverse Stossrichtungen und Ziele im Bereich Verkehr und Mobilität enthalten, wurden beschlossen.
- Ein Teil der Sammelstrassen wurde siedlungsorientiert umgestaltet.
- Es wurden Lücken im regionalen Radwegnetz geschlossen sowie Optimierungen für den Fuss- und Veloverkehr vorgenommen.
- Das Bahnhofareal Bubikon wurde entwickelt und der Bahnhofplatz, die Bushaltekanten und Veloabstellanlage komplett umgestaltet und neu organisiert.

Gliederung

Der Verkehrsplan ist in zwei Teile gegliedert:

- Im Teilplan 1 sind die Inhalte zum öffentlichen Verkehr (ÖV) und zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) festgehalten. In diesem Plan sind auch die Bereiche Landschaft sowie öffentliche Bauten und Anlagen integriert.
- Im Teilplan 2 sind die Inhalte des Langsamverkehrs mit den Fuss- und Radwegen thematisiert.

5.2 Ziele der Gemeinde

Gemäss kantonalen Leitlinien ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten (Kantonaler Richtplan, Kapitel 1.2). Mindestens die Hälfte des Verkehrswachstums soll über den öffentlichen Verkehr und insbesondere über die S-Bahn abgedeckt werden.

Auf kommunaler Ebene werden basierend auf dem räumlichen Entwicklungsleitbild folgende verkehrspolitischen Hauptziele festgelegt:

Übergeordnete Stossrichtung

- Die Gemeinde Bubikon unterstützt die übergeordneten Ziele, die vorsehen, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs an der Gesamtmobilität zunehmen.
- Um dieses Ziel zu erreichen, fördert die Gemeinde Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV).

Motorisierter Individualverkehr

- Die grossen Verkehrsströme und der Schwerverkehr sind auf den übergeordneten Verkehrsachsen kanalisiert. Nebenachsen sind vom Durchgangs- und Schwerverkehr entlastet.
- Der innerörtliche Verkehr wird durch situativ passende Massnahmen siedlungsverträglich und sicher abgewickelt.
- Das Angebot an privaten und öffentlichen Parkplätzen erfolgt unter Berücksichtigung des Verlagerungspotenzials auf den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr bedarfsgerecht.
- Die private und öffentliche Parkierung in den Ortszentren Bubikon und Wolfhausen ist siedlungsverträglich organisiert.

Öffentlicher Verkehr

- Bubikon verfügt über ein attraktives öV-Angebot mit kundenfreundlichen und schnellen Verbindungen in Richtung Zürich und Rapperswil-Jona.
- Der Bahnhof Bubikon ist als leistungsfähige, multimodale und attraktiv gestaltete Verkehrsdrehscheibe mit kurzen, barrierefreien Umsteigebeziehungen organisiert.
- Die Quartiere und Arbeitsplatzgebiete sind gut an das öV-Netz angebunden.
- Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind gut ans Fuss- und Velowegnetz angebunden, hindernisfrei zugänglich und zweckmässig ausgestattet.
- Die Verluststellen der Busse sind behoben, damit eine hohe Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit) sichergestellt ist.

Fuss- und Veloverkehr, multimodale Angebote

- Die Gemeinde Bubikon verfügt über ein attraktives und sicheres Fuss- und Velowegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr.
- Wichtige Zielorte im Siedlungsgebiet (z.B. Zentrum Wolfhausen, Bahnhof) als auch die Erholungsgebiete sind mit direkten Wegen erschlossen. Schwachstellen sind behoben, Netzlücken geschlossen und Veloabstellplätze bedarfsgerecht erstellt.
- (E-)Bikesharing und Carsharing-Angebote werden genutzt.
- Die innerörtlichen Verkehrsachsen und die öffentlichen Strassen- und Platzräume in den Ortszentren Bubikon und Wolfhausen weisen dank gezielten Umgestaltungs- und Aufwertungsmassnahmen eine hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualität auf.

5.3 Öffentlicher Verkehr

Bahn

Festlegungen:

- Uster – Jona: geplant K
Vollständiger Ausbau auf Doppelspur, ausgenommen im Bereich der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung (ML 106)
Realisierungshorizont langfristig (Trasseesicherung)

Rechtswirkungen und Erläuterungen:

Die bestehenden S-Bahnlinien sind im kantonalen Richtplan festgelegt und werden als Information in den kommunalen Plan übernommen. Die Festlegung ist die Grundlage für die Sicherung des erforderlichen Verkehrsraums beim geplanten und teilweise bereits realisierten Ausbau der S-Bahnlinien.

Bubikon ist sehr gut an das S-Bahnnetz angeschlossen (Viertelstundentakt). Mittelfristig besteht kein Handlungsbedarf, was das Bahnnetz betrifft.

Anschlussgleise

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Anschlussgleis Sennweid Bubikon bestehend R
- Anschlussgleis Industrie Wändhüslen geplant R

Kommunal:

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Stammgleis Bubikon–Wolfhausen (inkl. Anschluss an das SBB-Netz) bestehend /
geplant |
|--|

Rechtswirkungen:

Anschlussgleise Sennweid und Industrie Wändhüslen

Die beiden Anschlussgleise Sennweid und Industrie Wändhüslen sind im regionalen Verkehrsplan festgelegt und werden als Information in den kommunalen Plan übernommen. Die Festlegung ist die Grundlage für die Sicherung des erforderlichen Verkehrsraums bei geplanten Anlagen.

Stammgleis Bubikon–Wolfhausen

Ausgehen von einer Einzelinitiative wurde 2021 das Stammgleis Bubikon–Wolfhausen im Rahmen einer Teilrevision in den kommunalen Richtplan aufgenommen. Mit der Festlegung des bestehenden Stammgleises Bubikon–Wolfhausen als Anlage von kommunaler Bedeutung wird das öffentliche Interesse an dessen Erhaltung primär als Zeitzeuge zum Ausdruck gebracht, sodass der Betrieb für Museumsfahrten möglich bleibt.

Der geplante Anschluss des bestehenden Stammgleises an das SBB-Netz tangiert das überkommunale Schutzgebiet "Trockenwiese beim Ritterhaus", Objekt Nr. 13 gemäss der Verordnung zum Schutz der Naturschutzgebiete von überkommunaler Bedeutung in Bubikon,

inkl. Teilgebiet Moorlandschaft Lützelsee vom 11. August 2008. Die Umsetzung der Massnahme ist mit der Fachstelle Naturschutz des Amtes für Landschaft und Natur abzustimmen.

Erläuterungen:

Anschlussgleis Sennweid

Das Anschlussgleis Sennweid wird nur noch als Servicegleis genutzt. Der bereits etablierte Nutzungsmix im Industriegebiet Wändhüslen mit Gewerbe und Dienstleistung bedingt kein Anschlussgleis.

Stammgleis Bubikon–Wolfhausen

Nachdem das Anschlussgleis Wolfhausen seit 2014 nicht mehr für den Güterverkehr genutzt wird, wurde dieses auf Antrag der Gemeinde 2018 im regionalen Richtplan gestrichen. Das bestehende Bahngleis ab Bahnhof Bubikon bis zur Kreuzung mit der Oberwolfhauserstrasse in Wolfhausen ist ein Teilstück der ehemaligen Urikeron-Bauma-Bahn (1901–1948), welches zusammen mit dem Bahnhofgebäude in Wolfhausen als ganze Anlage erhalten geblieben ist. Diese Bahnanlage ist ein wichtiger und noch intakter Zeuge der Industrie- und Bahnkultur in der Gemeinde Bubikon des 20. Jahrhunderts und soll in ihrer Gesamtheit erhalten bleiben.

Der Anschluss an das SBB-Netz ist seit dem Rückbau der Weiche beim Bahnhof Bubikon im Jahr 2014 nicht mehr vorhanden, weshalb diese Massnahme als geplant gilt. Der Anschluss kann wie früher mittels neuer Weiche an das Streckengleis wiederhergestellt werden. Voraussetzung dafür ist gestützt auf Art. 18m Eisenbahngesetz ein Gesuch zuhanden des Bundesamtes für Verkehr. Der Anschluss an das Netz der SBB muss in einem Anschlussvertrag geregelt werden.

Buslinien

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Bubikon – Wolfhausen (30') bestehend R
- Bubikon – Dürnten (30') bestehend R

Kommunal

Auf kommunaler Stufe setzt sich die Gemeinde beim ZV für ein attraktives Busangebot mit guter Anbindung an den Bahnhof Bubikon und die Nachbargemeinden ein. Zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs sind zusätzliche Bushaltestellen unter Berücksichtigung der Anforderung einer hohen Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit) anzustreben. Dies betrifft unter anderem die Erschliessung des Gewerbegebiets Schwarz in Abstimmung mit der Gemeinde Rüti. Die Gemeinde setzt sich für eine Behebung der Störstellen entlang der Buslinien ein.

Rechtswirkungen und Erläuterungen:

Auf dem Gemeindegebiet Bubikon verkehren heute die Buslinien 880, 882 und 883. Die Buslinie 880 (Rüti–Bubikon–Wolfhausen–Hombrechtikon–Stäfa) verkehrt zwischen Bubikon und Hombrechtikon im Viertelstundentakt, die Buslinie 882 (Bubikon–Dürnten) im Halbstundentakt zur Normalverkehrszeit (Viertelstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten). Die Linie 883 (Bubikon–Ottikon–Hellberg–Grüt–Wetzikon) ist von untergeordneter Bedeutung und verkehrt nur morgens, mittags und abends.

Erschliessung Gewerbegebiet Schwarz

Das Gewerbegebiet Schwarz soll in Abstimmung mit den Nachbargemeinden Rüti und Dürnten zu einem überkommunalen Arbeitsplatzgebiet weiterentwickelt werden. Voraussetzung dafür ist die Festlegung als Siedlungsgebiet im kantonalen Richtplan. Zur besseren Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr soll eine zusätzliche Bushaltestelle zwischen den Haltestellen Bad Kämmoos und Waldau auf der Buslinie 882 realisiert werden. Die Bushaltestelle liegt auf dem Gemeindegebiet Rüti, weshalb diese im Richtplan Bubikon nicht eingetragen werden kann.

Anbindung Buslinie 882 an Bahnhof

Zwecks Entlastung des Bahnhofplatzes und zur Verbesserung der Fahrplanstabilität soll die Buslinie 882 (Bubikon–Dürnten) zukünftig direkt von Nordosten an den Bahnhof Bubikon angebunden werden. Die Zufahrt kann über den neuen Anschluss Kreisel Höslistrasse erfolgen (siehe Kapitel 5.4). Zudem ist eine neue Bushaltestelle erforderlich (siehe unten).

Bushaltestellen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunal

• Bahnhof	bestehend
• Bahnhof Nord	geplant
• Tafleten	bestehend
• Platte	bestehend
• Dorf	bestehend
• Ritterhaus	bestehend
• Wihalde	bestehend
• Bad Kämmoos	bestehend
• Neugut	bestehend
• Zentrum	bestehend
• Oberwolfhausen	bestehend
• Hübli	bestehend
• Bürgstrasse	geplant

Rechtswirkungen:

Die Haltestellen werden im kommunalen Plan bezeichnet, wobei die Vorgaben des ZVW beachtet werden müssen. Die Festlegung im Plan ist die Grundlage für die Sicherung des Raums für den Bau neuer Haltestellen sowie allfällige Haltestellenausbauten / Wartehäuschen. Für die Ausstattung der Bushaltestellen (Unterstände, Veloabstellanlagen und dergleichen) ist die Gemeinde zuständig. Für den Ausbau der Haltestelle (Anlegekante) liegt die Verantwortung beim jeweiligen Strasseneigentümer (Kanton oder Gemeinde).

Erläuterungen:

Grundsatz der Erschliessung

Gemäss Angebotsverordnung (§ 4 AGV) sind zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete ab 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle zu erschliessen. Die Luftlinienentfernungen sollen 400 m zu Bushaltestellen und 750 m zu Bahnhöfen nicht überschreiten.

Qualität und Lage der Haltestellen

Neben der effizienten Buslinie ist die Qualität und Lage der Haltestellen ein wichtiger Qualitätsfaktor der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Bei Sanierungen oder Neubauten werden die Haltestellen überprüft und bei Bedarf mit zusätzlichen Ausstattungselementen versehen (Witterungsschutz, behindertengerechte Anlegekante, Sitzgelegenheit, Licht, Fahrplan, Abfalleimer und ggf. Veloabstellanlage).

Bushaltestelle Bahnhof Nord

Im Zusammenhang mit der geplanten Änderung der Linienführung der Buslinie 882 Bubikon–Dürnten (vgl. Abschnitt Buslinien oben) ist

auf der Nordseite des Bahnhofs eine neue Endhaltestelle mit Wendeschleife erforderlich. Die Machbarkeit, die genaue Lage und der Landbedarf der Bushaltestelle sind in Abstimmung auf die Gebietsentwicklung Bahnhof Nord im Rahmen der weiteren Projektierung zu klären. Die Dimensionierung des Wendeplatzes ist auf einen Gelenkbus auszurichten. Bei einer allfälligen Lage der Buswendeschleife innerhalb des Gewässerraums des Wändhüslenbachs ist die Standortgebundenheit nachzuweisen.

Neuorganisation Bushaltestellen
Zentrum und Zinkereistrasse

Die Bushaltestellen Zinkereistrasse und Zentrum wurden durch eine neue, hindernisfreie und weiter östlich gelegene Haltestelle ersetzt. Damit konnte die Busanbindung Richtung Bubikon und Hombrechtikon an der Landstrasse zusammengefasst werden.

Zusätzliche Haltestelle im Bereich
Bürgstrasse, Bubikon

Die Bushaltestelle Wihalde befindet sich am Rand des Siedlungsgebietes von Bubikon, die Bushaltestelle Dorf liegt rund 600 m entfernt im Ortskern von Bubikon. Diese Distanz führt teilweise zu langen Fussmärschen, insbesondere aus dem Gebiet Bürgstrasse mit dem Alterszentrum Sunnegarte. Es ist daher unter Berücksichtigung der Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit) die Möglichkeit einer zusätzlichen Bushaltestelle auf Höhe Bürgstrasse zu prüfen.

5.4 Motorisierter Individualverkehr

Strassen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- A15 (A53), Oberlandautobahn, Anschluss Oberuster-Kreisel Betzholtz (Ausbau der Forchautostrasse zur Nationalstrasse, Rückbau Kreisel Betzholtz) geplant K (mittelfristig)
- A15 (A53), Oberlandautobahn, Kreisel Betzholtz-Verzweigung Reichenburg bestehend K
- Grünigerstrasse bestehend R
- Dürntnerstrasse bestehend R
- Ufgäntstrasse bestehend R
- Dorfstrasse bestehend R
- Wolfhauserstrasse bestehend R
- Bubikerstrasse bestehend R
- Kämmoosstrasse bestehend R
- Rütistrasse bestehend R
- Landstrasse bestehend R
- Hombrechtikerstrasse bestehend R

Kommunal:

• Wändhüslenstrasse	bestehend
• Stationsstrasse	bestehend
• Ritterhausstrasse	bestehend
• Dorfstrasse	bestehend
• Rutschbergstrasse	bestehend
• Bürgstrasse	bestehend
• Herschärenstrasse	bestehend
• Oberwolfhauserstrasse	bestehend

Rechtswirkungen:

Die übergeordneten Strassen (blau) sind Hochleistungs- oder Verbindungsstrassen. Sie entsprechen den Festlegungen der überkommunalen Richtplanung. Der Erlass von Baulinien, Bau und Unterhalt sind Sache des Kantons. Dasselbe gilt für die Projektierung und Festsetzung der Ausbauprogramme.

Die übrigen bezeichneten Strassen (rot) sind Sammelstrassen. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zu Lasten der Gemeinde, wobei diese bei Neubauten oder beim erstmaligen hinreichenden Ausbau einen Kostenanteil in Form von Mehrwertbeiträgen gemäss Strassengesetz auf die nutzniessenden Grundeigentümer überwälzen kann. Gestützt auf die Festlegungen können Baulinien und Werkpläne ausgearbeitet werden. Geplante oder auszubauende Strassen sind im Rahmen der Nutzungsplanung im Erschliessungsplan zu erfassen. Alternativ kann auch ein Objektkredit beantragt werden.

Erläuterungen:

Überkommunale Strassen

Die regionalen Strassen bilden zusammen mit den kantonalen Strassen ein zusammenhängendes Netz. Grundsätzlich sind nur jene Strassen in den regionalen Verkehrsplan aufgenommen, die für die ganze Region von Interesse sind.

Kommunale Sammelstrassen

Die kommunalen Sammelstrassen ergänzen das übergeordnete Netz. Zusammen mit dem übergeordneten Strassennetz bilden sie die Groberschliessung.

Sammelstrassen dienen dazu, den Verkehr aus den Quartieren zu sammeln und auf das übergeordnete Strassennetz abzuleiten. Ihnen kommt daher eine stärker verkehrsorientierte Bedeutung zu als den übrigen kommunalen Strassen.

In Anlehnung an die Definition der Quartiersammelstrassen in der VSS-Norm SN 40 044 sollen Sammelstrassen siedlungsorientiert gestaltet werden. Sie erschliessen in der Regel ein Gebiet mit über 600 Wohneinheiten, bzw. über 1'000 Wohneinheiten, wenn das Gebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen ist (ÖV-Erschliessungsgüte C oder besser). Massgebend ist der Begegnungsfall Lastwagen/Personenwagen. Die angestrebte Geschwindigkeit beträgt 30 km/h. Der Fussverkehr ist auf durchgehenden Gehwegen zu führen (einseitig oder beidseitig).

Wändhüslenstrasse

Auf der Wändhüslenstrasse ist im Abschnitt Dürntnerstrasse bis eingangs Wändhüslen Tempo 80 signalisiert. Die Strasse dient als Schulweg für Kinder aus dem Gebiet Wändhüslen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr strebt die Gemeinde eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 60 an. In Wändhüslen selbst ist eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 vorgesehen.

Anschluss Kreisel Höslistrasse

Im Rahmen einer Teilrevision wurde 2017 der Anschluss der Höslistrasse an die Dürntnerstrasse in den kommunalen Richtplan aufgenommen. In Übereinstimmung mit den kommunalen Zielen des Verkehrsplanes bezweckt die neue Anbindung eine direkte und effiziente Ableitung des mehrheitlich gewerblichen Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz. Zudem kann so eine Entlastung des Wohngebietes von Gewerbeverkehr (Lärm, Staub etc.) und damit eine Verbesserung der Wohnqualität und Sicherheit im Bereich der Sennweidstrasse erreicht werden. Das Strassenbauprojekt wird bis Ende 2025 realisiert. Nach Inbetriebnahme ist darauf zu achten, dass die Höslistrasse nicht durch quartierfremden Verkehr belastet wird und der Gewerbeverkehr über den neuen Kreisel verkehrt. Dazu sind bei Bedarf flankierende Massnahmen zu ergreifen.

Siedlungsorientierte Gestaltung

Überkommunal (Umgestaltung Strassenraum)

- * Vorstellungen Gemeinde für Optimierung der Strassenraumgestaltung siehe Erläuterungen

• Dorfstrasse	geplant
• Ritterhausstrasse	bestehend
• Sennweidstrasse	bestehend
• Rutschbergstrasse	bestehend
• Bürgstrasse	bestehend
• Herschärenstrasse	bestehend / geplant
• Oberwolfhauserstrasse	bestehend

Rechtswirkungen:

SUTER • VON KÄNEL • WILD

Die Zuständigkeit für die siedlungsverträgliche Gestaltung kantonaler Strassen liegt grundsätzlich beim Kanton und damit auch die Federführung bei der Projektierung und der Ausführung.

Für Projekte an den kommunalen Strassen ist die Gemeinde für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Gestaltung des Strassenraums verantwortlich und muss auch für die entsprechenden Kosten aufkommen.

Erläuterungen:

Eine siedlungsorientierte Gestaltung der Strassen sollte folgende Massnahmen enthalten:

- Es sind minimale Fahrbahnbreiten vorzusehen
- Das Einrichten bzw. das Beibehalten von Kernfahrbahnen ist erwünscht
- Bushaltestellen sollen als Fahrbahnhaltestellen im Strassenraum vorgesehen werden, um den Verkehr zu bremsen
- Die Gestaltung soll eine defensive Fahrweise fördern und mit der angrenzenden Nutzung und dem Ortsbild im Kontext stehen

Mögliche Gestaltungselemente sind beispielsweise:

- Querungshilfen z.B. Einengung auf eine Fahrspur oder Mittelinsel
- Minimale Fahrbahnbreiten, ggf. kombiniert mit separaten Fuss- und Radbereichen
- Pflanzungen von Bäumen zur Verbesserung des Ortsbilds und der Aufenthaltsqualität
- Angepasste Belagsgestaltungen
- Platzgestaltungen
- Sitzbänke

Bei der Wahl der verkehrsberuhigenden Elemente ist darauf zu achten, dass durch die gestalterischen und baulichen Massnahmen nicht neue lokale Geräuschphänomene entstehen, die störend in den Vordergrund treten (Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge, Schlaggeräusche gegen quer zur Fahrbahn gerichtete Hindernisse etc.).

Auf kantonalen Strassen liegt die Ausgestaltung von Haltestellen als Fahrbahnhaltestellen grundsätzlich im Sinne des Kantons.

Landstrasse

Anfangs der 2000er Jahre wurde die Landstrasse in Wolfhausen im Zentrumsbereich umfassend umgestaltet. Der regionale Richtplan weist daher diesen Strassenabschnitt als «bestehend» aus. Für den Abschnitt Zinkereistrasse bis Kreisel Bubikerstrasse hat das kantonale Tiefbauamt kürzlich ein Strassensanierungsprojekt ausgearbeitet. Dieses liess aber eine siedlungsorientierte, auf die Zentrumsentwicklung abgestimmte Gestaltung weitgehend vermissen. Auf entsprechenden Antrag der Gemeinde wurde deshalb das Projekt einstweilen sistiert. Stattdessen wurde ein reduziertes Projekt mit Verschiebung und Ausbau der Bushaltestelle Zentrum umgesetzt. Die eigentliche Umgestaltung der Landstrasse auf der gesamten Länge (von Kreisel bis Kreisel) soll in enger Zusammenarbeit zwischen

Kanton und Gemeinde integral geplant werden. Die Umgestaltung soll nicht zulasten der Leistungsfähigkeit und des Verkehrsflusses gehen. Beim Knoten Landstrasse – Zinkereistrasse sind zudem Busbevorzugungsmassnahmen zu prüfen (siehe Kapitel 5.2, Buslinien).



Ideenskizze Zentrumsentwicklung Wolfhausen

Herschärenstrasse

Die Herschärenstrasse weist im südlichen Abschnitt bereits eine siedlungsorientierte Gestaltung auf. Der nördliche Abschnitt soll abgestimmt auf die Zentrumsentwicklung und die Umgestaltung des Landiparkplatzes neu gestaltet werden.

Dorfstrasse Bubikon

Die Dorfstrasse hat als Verbindungsachse zum Bahnhof eine wichtige Funktion für den motorisierten Individualverkehr und den Busverkehr, aber insbesondere auch für den Velo- und Fussverkehr. Für Letztgenannte stellt die Dorfstrasse in gestalterischer Hinsicht keine attraktive Verbindung dar. Diese soll daher unter Berücksichtigung der Vorzonen und der ersten Bebauungstiefe gestalterisch aufgewertet werden.

Fortsetzung Dorfstrasse / Wolfhauserstrasse

Bei der Fortsetzung der Dorfstrasse / Wolfhauserstrasse handelt es sich um eine Staatsstrasse, welche ebenfalls Gestaltungs- und Sicherheitsdefizite aufweist. So ist unter anderem die Situation für den Veloverkehr unbefriedigend. Die Gemeinde möchte daher in Abstimmung mit dem Kanton eine siedlungsorientierte Umgestaltung anstreben. Beim Knoten Dorfstrasse – Ufgäntstrasse sind zudem Busbevorzugungsmassnahmen zu prüfen (siehe Kapitel 5.2, Buslinien).



Ideenskizze Entwicklung Dorfstrasse

Entlastung von Nebenverbindungen über Land

Zur Kanalisierung der grossen Verkehrsströme und des Schwerverkehrs auf den übergeordneten Verkehrsachsen sollen flankierende Massnahmen geprüft werden. Nebenverbindungen über Land, welche gerne als «Schleichwege» benutzt werden, sollen für den Durchgangsverkehr unattraktiver gestaltet werden. Dies kann bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, Massnahmen im Bereich Signalisation oder auch die Intervention bei Anbietern von Navigationssystemen beinhalten.

Ortseingangstore

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunal

• Ufgäntstrasse, Bubikon	bestehend, Rückbau bei Ersatz
• Ufgäntstrasse, Bubikon	geplant
• Wolfhauserstrasse, Bubikon	bestehend
• Kämmoosstrasse, Bubikon	bestehend
• Hombrechtikerstrasse, Wolfhausen	bestehend
• Rütistrasse, Wolfhausen	bestehend

Rechtswirkungen:

Die Massnahmen befinden sich an Strassen mit übergeordneter Bedeutung. Die Planung von Eingangstoren auf kantonalen Strassen liegt somit in der Hoheit des Kantons. Die Gemeinde hat darauf hinzuwirken, dass die erwähnten Massnahmen für diese Strassen umgesetzt werden. An den Kosten für die Eingangstore wird sich die Gemeinde voraussichtlich beteiligen müssen.

Erläuterungen:

Die Einfahrbremsen sollen dazu dienen, das Geschwindigkeitsniveau auf den überkommunalen Strassen bereits an den Ortseingängen zu senken und so die Verkehrssicherheit innerorts zu verbessern. Für die Rütistrasse existiert seitens des Kantons bereits ein Kreiselprojekt mit einer Spuranpassung, welches eine Reduktion der Geschwindigkeit und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zum Ziel hat.

Wie bei der siedlungsorientierten Gestaltung sollen bei gestalterischen und baulichen Massnahmen störende lokale Geräuschphänomene vermieden werden (Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge, Schlaggeräusche etc.).

Eingangstor Ufgäntstrasse

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebiets Bummeren ist eine Verlegung des Eingangstors und eine Ausdehnung des Innerortsbereichs nach Norden vorgesehen. Das Eingangstor ist mit der geplanten Sanierung und Umgestaltung der Kreuzung Ufgänt-/Grüniger-/Dürntnerstrasse abzustimmen.

Quartierstrassen mit Verkehrsberuhigung

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunal:

Im Bereich der übrigen kommunalen Strassen (alle Gemeindestrassen ausser den Sammelstrassen) steht die siedlungs- und nutzungsorientierte Gestaltung der Strassen im Vordergrund. Hier ist das Hauptaugenmerk auf die Verkehrsberuhigung zu richten. Da die Gemeinde Bubikon bereits flächendeckend Tempo 30 eingeführt hat, sind nur noch punktuelle Massnahmen notwendig, insbesondere zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in einzelnen Weilern.

Rechtswirkungen:

Im Rahmen von Sanierungen werden auf den übrigen kommunalen Strassen bauliche und – je nach Situation und Möglichkeit – signalisatorische Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgesehen. Der Bau erfolgt durch die Gemeinde, signalisatorische Massnahmen müssen durch die Kantonspolizei bewilligt bzw. verfügt werden.

Bei der Erstellung von Feinerschliessungsanlagen (Quartierstrassen) im Rahmen von Quartierplänen etc. ist bereits eine Gestaltung zu fordern, die dem Anspruch der Verkehrsberuhigung Rechnung trägt. Hier erfolgt der Bau durch die privaten Grundeigentümer.

Erläuterungen:

Für verkehrsberuhigende bauliche Massnahmen stehen diverse Möglichkeiten wie Fahrbahnverengungen mit Bäumen, Rinnen zur optischen Verschmälerung der Fahrbahn oder vertikale Versätze zur Verfügung. Alle Massnahmen sollen verkehrsberuhigend wirken, um die Verkehrssicherheit zu verbessern und die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Es ist bekannt, dass die Verkehrssituation im Gebiet Rosswies/Sennweid nicht restlos befriedigt. So wird auf der Sennweidstrasse Tempo 30 häufig überschritten, auf der Höslistrasse weicht der Lastwagenverkehr auf das Trottoir aus und die Markierung ist nicht optimal.

Die im Jahr 2025 umgesetzte Direktanbindung der Höslistrasse an die Dürntnerstrasse ermöglicht eine direkte und effiziente Ableitung des mehrheitlich gewerblichen Verkehrs auf das übergeordnete Strassenetz. Zudem kann so eine Entlastung des Wohngebietes vom Gewerbeverkehr (Lärm, Staub etc.) und damit eine Verbesserung der Wohnqualität und Sicherheit im Bereich der Sennweidstrasse erreicht werden.

Parkieranlagen und Elektroladestationen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Park + Ride Bahnhof Bubikon (78 PP) R, bestehend
- Parkplatz Ritterhus (200 PP) R, bestehend
- Parkplatz Egelsee (80 PP) R, bestehend

Kommunal:

• Parkplatz Gemeindehaus/Friedhof, Bubikon (ca. 50 PP)	bestehend
• Parkplatz Chilbiplatz, Bubikon (ca. 55 PP)	bestehend
• Parkplatz Schulhaus Spycherwise, Bubikon (ca. 38 PP)	bestehend
• Parkplatz Landstrasse, Wolfhausen (ca. 75 PP)	bestehend
• Parkplatz Landiparkplatz, Wolfhausen (ca. 38 PP)	bestehend, Teilrückbau bei Ersatz
Elektroladestationen (ohne Planeintrag)	
• Bubikon	bestehend
• Wolfhausen	geplant

Rechtswirkungen:

Mit der Festlegung der Anlagen wird das öffentliche Interesse dokumentiert. Die Festlegungen im Plan bilden die Grundlage für die Landsicherung. Für den Bau und Betrieb der kommunalen Anlagen ist die Gemeinde zuständig, wobei beides an Private delegiert werden kann.

Erläuterungen:

Von öffentlichem Interesse sind insbesondere Parkplätze für Erholungssuchende, für Kunden der Gemeindeverwaltung und anderen öffentlichen Einrichtungen sowie für Kunden des öffentlichen Verkehrs.

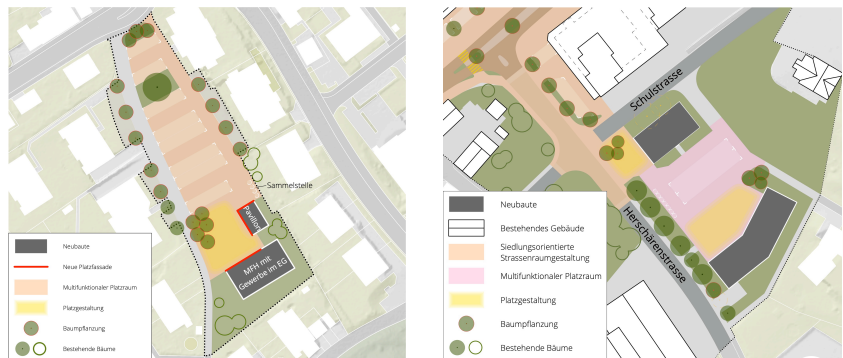
Gemäss dem Synthesebericht der RGVK Zürcher Oberland eignet sich der Bahnhof Bubikon aufgrund des ¼-h-Taktes sowie des nicht allzu stark belasteten Strassennetzes sehr gut als Park and Ride-Standort. Ein Überangebot ist allerdings zu vermeiden, um die bestehenden Busangebote nicht zu stark zu konkurrenzieren. Der P+R-Standort dient in erster Linie der Anbindung weniger dicht besiedelter Gebiete abseits der Busachsen.

Im regionalen Verkehrsplan ist die Park and Ride-Anlage beim Bahnhof bezeichnet. Insgesamt umfasst die Anlage rund 80 Parkfelder auf der Nordseite und ca. 162 Parkfelder auf der Südseite des Bahnhofs.

Weiter sind die bezeichneten Parkplätze für Besucher des Ritterhauses und des Freibads Egelsee von überörtlicher Bedeutung festgelegt. Diese bestehenden Anlagen sollen erhalten bleiben, jedoch nicht vergrössert werden.

Die bestehenden kommunalen Anlagen sollen erhalten bleiben, jedoch teilweise neu gestaltet werden. Der Chilbiplatz in Bubikon hat neben seiner Bedeutung als zentraler Parkplatz eine wichtige Funktion als Mehrzweckfläche für Veranstaltungen. Die Gestaltung dieses Platzes ist unbefriedigend und soll verbessert werden. Gleiches gilt für den Landiparkplatz in Wolfhausen.

Ideenskizzen für die Neugestaltung des Chilbiplatzes (links) und des Landiparkplatzes



Der Parkplatz beim Gemeindehaus in Bubikon sowie beim Schulhaus Spycherwise haben ebenfalls eine wichtige Bedeutung für Anlässe in der Kirche, Schule und Mehrzweckgebäude, während der Parkplatz an der Landstrasse eine Alternative zum Landiparkplatz darstellt.

Zur Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr sollen bei den kommunalen Anlagen und beim Parkplatz Egelsee die Bewirtschaftung, die zeitliche Beschränkung und die Kostenpflicht im Rahmen eines Parkierungskonzepts geprüft und allenfalls angepasst werden.

Für autoarmes/autofreies Wohnen ist gestützt auf ein Mobilitätskonzept oder in gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebieten ein reduzierter Parkplatzbedarf zu ermöglichen. Die Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung sind entsprechend anzupassen.

Zur Förderung der Elektromobilität wurde im Ortsteil Bubikon eine öffentliche Ladestation für Elektrofahrzeuge erstellt. Eine weitere öffentliche Ladestation ist in Wolfhausen geplant. Der Kanton Zürich unterstützt im Rahmen des Förderprogramms Ladeinfrastruktur Gemeinden, aber auch Private und Unternehmen bei der Erstellung von Ladestationen.

Im Verkehrsplan als Information eingezeichnet ist die Car-Sharing-Station beim Bahnhof Bubikon. Seit Kurzem bestehen auf dem Gemeindehaus-Parkplatz in Bubikon und auf dem Landiparkplatz in Wolfhausen zwei weitere Car-Sharing-Standorte mit Elektrofahrzeugen. Es handelt sich vorerst um einen Versuchsbetrieb für zwei Jahre.

5.5 Fuss- und Veloverkehr

Fuss- und Wanderwege

Festlegungen:

Überkommunal

Auf eine detaillierte Aufzählung der überkommunal festgelegten Fusswege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Fuss- und Wanderwege eingetragen.

Kommunal

Auf eine detaillierte Aufzählung der kommunalen Fusswege wird verzichtet und nur die geplanten Verbindungen aufgeführt. Im Plan sind alle Fusswege eingetragen. Zusätzlich werden zwei allgemeine Massnahmen festgelegt:

- | | |
|--|----------------|
| • Ufgäntstrasse (Fussweglücke bei Eingangstor) | geplant |
| • Verbindung Bahnhof Bubikon–Rosswiesstrasse | geplant |

Folgende Massnahmen sind zusätzlich vorgesehen:

- | |
|--|
| • Die Fusswegübergänge über die festgelegten Strassenzüge sind angemessen zu sichern. Dies gilt insbesondere bei Schulwegübergängen. |
| • Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und durchgängiges Wegnetz zu achten. Es wird eine Maschenweite von rund 100 m angestrebt. Die Verbindungen nach aussen und zum übergeordneten Wegnetz sind sicherzustellen. |

Rechtswirkungen:

Die regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwege bilden ein zusammenhängendes Wegnetz. Die Festlegung dieses Netzes bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen (öffentliches Wegrecht, Baulinien), für den Bau der Anlagen und für die Markierung namentlich des Wanderwegnetzes.

Bau und Unterhalt der regionalen Fusswege sind grundsätzlich Sache des Kantons. Für die kommunalen Wege ist die Gemeinde zuständig. Für Flur- und Genossenschaftswege bleibt das Landwirtschaftsgesetz vorbehalten.

Erläuterungen:

Die regionalen Fusswege erschliessen die wichtigen regionalen Erholungsgebiete und die Aussichtspunkte. Das regionale Fusswegnetz wird mit den kommunalen Verbindungen ergänzt, wobei auch die nicht im Plan festgelegten Wege begangen werden können. Diese haben jedoch untergeordnete Bedeutung.

Die geplanten und auszubauenden Wegabschnitte sind schrittweise zu realisieren und zu beschildern.

Verbindung Bahnhof Bubikon–
Rosswiesstrasse

Gestützt auf das räumliche Entwicklungsleitbild 2040 soll im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung Bahnhof Nord respektive der Entwicklung der Gebiete Sennweid und Rosswies zu Mischgebieten die Durchlässigkeit am Bahnhof Bubikon für den Fussverkehr verbessert werden. Dazu ist ein Ausbau der bestehenden nördlichen Unterführung oder aber eine zusätzliche Unterführung zwischen den bestehenden Unterführungen zu prüfen. Die konkrete Umsetzung ist auf die Gebietsentwicklung abzustimmen.

Inventar der historischen Verkehrswege
der Schweiz (IVS)

Im Übrigen ist auf das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) hinzuweisen. In Bubikon sind zahlreiche Verbindungen von regionaler (ZH 39.3, 103.1, 103.2, 103.3, 200.1, 200.2, 201.0, 302.1) und lokaler (ZH 1228, 1233, 1244) Bedeutung verzeichnet. Substanz weisen allerdings nur noch die Wege 39.3 (nördlich Friedheim), 103.1 (Grüningen – Fuchsrüti – Feissi – Landsacher), 201.0 (Adletshusen – Rennweg, Ober Rennweg) und 302.1 (Oberuster – Brach, Brachstrasse) auf. Bei baulichen Massnahmen auf diesen Wegabschnitten sind die überlieferte Substanz und der historische Verlauf von Verkehrswegen zu schonen und möglichst unbeeinträchtigt zu erhalten. Dazu ist eine Vollzugshilfe verfügbar.

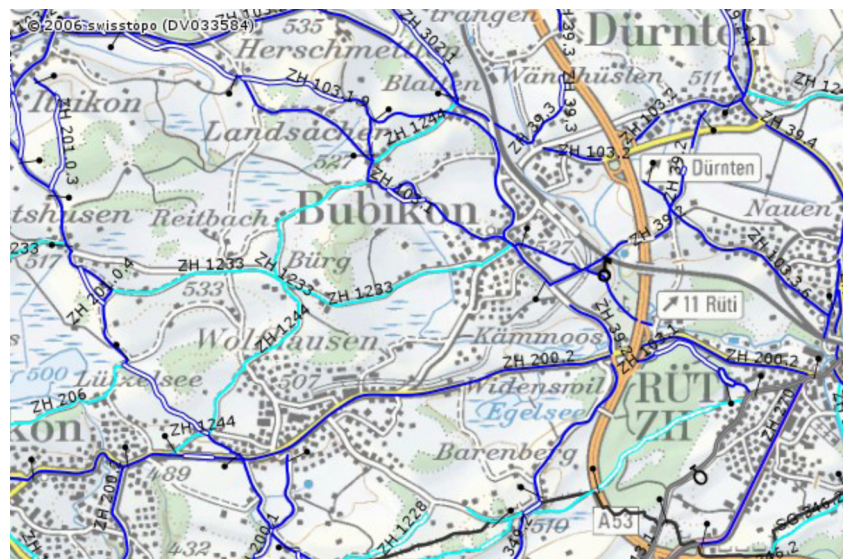
Historische Verkehrswege

Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung

- Historischer Verlauf mit viel Substanz
- Historischer Verlauf mit Substanz
- Historischer Verlauf

Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung

- Historischer Verlauf mit viel Substanz
- Historischer Verlauf mit Substanz
- Historischer Verlauf



Quelle: map.geo.admin.ch

Radwege

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Velowege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Velowege eingetragen. Im regionalen Richtplan sind folgende überkommunalen Velowege als «geplant» bezeichnet:

- Bubikon Dorf – Bahnhof Bubikon – Dürnten (Ausbau einzelner Abschnitte)
- Bubikon – Kämmoos – Barenberg (Kantonsgrenze) (Ausbau mehrerer Abschnitte, Sanierung einzelner Schwachstellen)

Zudem sind die Freizeitrouten SchweizMobil 29 (Glatt-Route), SchweizMobil 99 (Herzroute) und die Veloroute Nr. 9052 (Bubikon – Gossau) als zusätzliche Freizeitverbindung im regionalen Richtplan eingetragen.

Kommunal

• Bubikon Bahnhof – Stationsstrasse	bestehend
• Bubikon Bahnhof – Ritterhausstrasse – Ross-wiesstrasse	bestehend
• Bubikon Bahnhof – Ritterhausstrasse – Ritterhausweg – Tannägertenstrasse (– Rütli)	bestehend
• Bubikon Schulen – Bürgstrasse (bis Hüsli-rietstrasse)	bestehend
• Oberwolfhauserstrasse	geplant
• Zinkereistrasse	bestehend

Rechtswirkungen:

Die überkommunalen und kommunalen Radwege bilden ein zusammenhängendes Radwegnetz. Die Festlegung dieses Netzes bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen (Baulinien), für den Bau der Anlagen sowie für die Markierung des Radwegnetzes.

Trasseesicherung, Bau und Signalisation sowie der Unterhalt der regionalen Radwege sind Sache des Kantons. Der Ausbaustandard wird in der Detailprojektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festgelegt. Die Gemeindebehörden haben darauf hinzuwirken, dass ihre Vorstellungen geprüft und umgesetzt werden.

Analog der Fuss- und Wanderwege werden die durch die Gemeinde bezeichneten Radwege zu kommunalen Verbindungen. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde.

Erläuterungen:

Die Radwege sollen ein gefahrenfreies Netz bilden, welches dem Nahverkehr (Schüler, Arbeitspendler, Einkaufen, Verbindung zwischen Bubikon und Wolfhausen sowie den Nachbargemeinden) wie auch dem Erholungs- und Sportverkehr dient.

Strassenraumgestaltungen auf Abschnitten mit geplanten Radwegen sind mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Velofahrer zu projektieren. Dies ist etwa bei steileren Hangneigungen oder bei wechselseitiger Parkierung von Bedeutung. Im Grundsatz wird folgender Ausbaustandard angestrebt:

- auf Sammelstrassen: Radstreifenmarkierung (Kernfahrbahn)
- auf Quartier- und Nebenstrassen: keine Markierung

Innerorts wird das Velo in der Regel auf Radstreifen oder in Koexistenz, ausnahmsweise auf separatem Radweg geführt. Ausserorts wird das Velo auf kombinierten Fuss-/Radwegen oder separaten Radwegen geführt. Bei der Projektierung sind die aktuellen kantonalen Standards Veloverkehr im Sinne einer Empfehlung zu berücksichtigen.

Auf dem übergeordneten Radweg Bubikon Dorf – Bahnhof Bubikon – Dürnten ist primär die bestehende Schwachstelle im Bereich der Bahnhofunterführung zu beheben.

Auf dem Radweg Bubikon – Kämmoos – Barenberg konnte die Schwachstelle entlang der Kämmoosstrasse durch den Bau eines kombinierten Fuss- und Radwegs inzwischen behoben werden. Allerdings bestehen auf der Freizeitroute SchweizMobil 99 im Bereich der Querungen der Kämmoosstrasse von der Dienstbachstrasse zwei punktuelle Schwachstellen aufgrund ungenügender Sichtbereiche.

Die im regionalen Richtplan als bestehend eingetragene Freizeitverbindung Nr. 9052 (Bubikon – Gossau) wird zwischen Bubikon und dem Weiler Brach / Platten (Ufgänt-, Grünigerstrasse) auf einem kombinierten Fuss- und Radweg geführt. Die bestehende Breite von 2.5 m führt zu Konflikten zwischen dem Fuss- und Veloverkehr.

Auf der Ufgäntstrasse besteht im Bereich des Eingangstors eine Radweglücke, welche in Abstimmung mit der geplanten Behebung der Fussweglücke und der Verlegung des Eingangstors (siehe Kapitel 5.4) behoben werden soll.

Die Verbindung Bubikon Bahnhof – Ritterhausweg – Rüti wird als attraktive und direkte Verbindung sowohl vom Veloverkehr als auch vom Fussverkehr rege genutzt. Auf dem Ritterhausweg besteht jedoch aufgrund der geringen Breite ein Konfliktpotenzial. Ein allfälliger Ausbau ist zu prüfen.

Für die Anbindung des Arbeitsplatzgebiets und des Weilers Wändhülsen an den Bahnhof Bubikon soll im Zusammenhang mit den Gebietsentwicklungen Bummeren respektive Bahnhof Nord eine Verbesserung für den Veloverkehr geprüft werden (vgl. Agglomerationsprogramm der 5. Generation).

Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Bahnhof Bubikon (289) bestehend
- Wolfhausen, Hübli (14) bestehend

Kommunal

• Veloabstellplatz Gemeindehaus Bubikon	bestehend
• Veloabstellplatz Schulhäuser, Bubikon	bestehend
• Veloabstellplatz Egelsee, Bubikon	bestehend
• Veloabstellplätze Schulhäuser, Wolfhausen	bestehend
• Veloabstellplätze Zentrum, Wolfhausen	geplant

Rechtswirkungen:

Die Festlegung von Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse verpflichtet den Gemeinderat, bei grösseren Bauvorhaben mit publikumsorientierten Nutzungen (öffentliche Bauten, Läden im Zentrum etc.) die Bedürfnisse der Zweiradfahrer zu berücksichtigen. Für den Bau und Betrieb ist die Gemeinde zuständig, wobei beides an Private delegiert werden kann.

Erläuterungen:

Die Festlegung der Veloabstellplatzanlagen im öffentlichen Interesse ergänzt die Festlegungen der Parkieranlagen für Motorfahrzeuge. Ein genügendes Angebot im Bereich von künftigen publikumsorientierten Nutzungen ist wichtig. Dazu gehören namentlich eine grosszügig bemessene Anzahl, eine benutzerfreundliche Lage sowie eine witterungsgeschützte und diebstahlsichere Ausführung.

Die Veloabstellplatzanlage beim Bahnhof Bubikon und die geplante Veloabstellplatzanlage im Zentrum von Wolfhausen können als «Bike + Ride-Anlagen» verstanden werden. Sie sollen analog den Park + Ride-Anlagen das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr erleichtern und gleichzeitig die vermehrte Benutzung des Velos fördern. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation ist bei den Veloabstellanlagen Bahnhof Bubikon und Wolfhausen, Hübli eine Erweiterung des Angebots an Veloabstellplätzen vorgesehen.

Für die Anzahl der Velostellplätze ist die Wegleitung der Baudirektion massgeblich (Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen von 1997).

6 BEREICH ÖFFENTLICHE BAUTEN UND ANLAGEN

6.1 Allgemeines

Gliederung

Der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen enthält die für die Raumplanung wichtigen Bauten und Anlagen im öffentlichen Interesse von kommunaler Bedeutung, insbesondere für

- die öffentliche Verwaltung und Werke,
- die Kultuspflege und das Bestattungswesen,
- die Erziehung und Bildung,
- die Kultur und die gemeinschaftliche Begegnung,
- das Gesundheitswesen,
- die Erholung und den Sport.

Zusammenfassung mit dem Teilplan 1

Die öffentlichen Bauten und Anlagen sind nicht in einem eigenen Plan dargestellt, sondern in den Teilplan 1 integriert.

Wirkung der Festlegungen

Die Landsicherung für die geplanten öffentlichen Bauten und Anlagen erfolgt durch Werkpläne, soweit das Land nicht bereits im Besitz der Trägerschaft ist oder freihändig erworben werden kann. Werkpläne bewirken innerhalb ihres Geltungsbereichs ein Veränderungsverbot und erteilen dem anordnenden Gemeinwesen das Enteignungsrecht.

Der private Grundeigentümer hat im Bereich einer geplanten öffentlichen Baute oder Anlage jederzeit das Recht einen Werkplan zu verlangen, damit er Klarheit über das Ausmass der beanspruchten Landfläche erhält. Er hat zudem ein Heimschlagrecht für das vom Werkplan erfasste Grundstück.

Mit den nachgeordneten Planungen, insbesondere im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung, sind die Möglichkeiten zur Realisierung der Bauten mittels geeigneter Zonierung und Verkehrserschliessung offen zu halten. Als Zonen kommen die Erholungszone und die Zone für öffentliche Bauten in Frage. Andere Zonen dürfen aufgrund des Richtplaneintrages nicht ausgeschieden werden.

6.2 Gesamtstrategie

Bedürfnisgerechtes Angebot

Der Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen ist ein Koordinationsinstrument zwischen den verschiedenen Trägern von öffentlichen Bauten und Anlagen. Er enthält jene Bauten und Anlagen, die mit der Erfüllung kommunaler öffentlicher Aufgaben im Zusammenhang stehen und Auswirkungen auf die Raumplanung erwarten lassen. Die öffentlichen Bauten sollen die Bedürfnisse der Bevölkerung abdecken und den Trägern den nötigen Entwicklungsspielraum ermöglichen, wobei in verschiedenen Fällen gemeinschaftliche Nutzungen denkbar sind.

Bedarf gedeckt

Zurzeit ist in den Bereichen öffentliche Verwaltung, Kultur und Begegnung, Kirchen- und Bestattungswesen sowie Ver- und Entsorgung kein Zusatzbedarf absehbar.

Im Bereich Sozial- und Gesundheitswesen konnte mit der Fertigstellung des Wohn- und Pflegezentrums Sunnegarte die Nachfrage nach Pflege- und Betreuungsangeboten gedeckt werden. Gleichzeitig konnte mit der Alterssiedlung Bürg das Angebot an altersgerechten Wohnungen erweitert werden. In den nächsten Jahren sollen auch in Wolfhausen altersgerechte Wohnungen mit Service entstehen.

Bedarf zu decken

Im Bereich öffentliche Werke muss der bestehende Werkhof zeitnah durch einen Neubau ersetzt werden, allenfalls in Kombination mit der Feuerwehr und einer Entsorgungsstelle.

Im Bereich Erziehung und Bildung besteht ein grosser Sanierungs- und Ergänzungsbedarf am Schulstandort Bubikon. Zur Deckung der Bedürfnisse von Schulen und Vereinen ist zudem eine neue Dreifachturnhalle mit Schwimmbecken und eine neue Einfachturnhalle geplant. Es handelt sich dabei um ein Generationenprojekt.

6.3 Öffentliche Verwaltung, Werke und Bevölkerungsschutz

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunal

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
V Verwaltungsgebäude / Gemeindehaus	bestehend	Gemeinde
Wh Werkhof Bubikon	bestehend, Neubau geplant	Gemeinde
Wh Magazin Bürgstrasse	bestehend	Gemeinde
Wh Werkhof Wolfhausen	bestehend	Gemeinde
F Feuerwehrgebäude Bubikon	bestehend, Neubau geplant	Gemeinde
S Bereitstellungsanlage Giessen	bestehend	Gemeinde

Erläuterungen:

Mittelfristig besteht im Bereich der öffentlichen Verwaltung kein Flächenbedarf. Allerdings ist für den sanierungsbedürftigen Werkhof in Bubikon eine neue Lösung, allenfalls in Kombination mit der Feuerwehr und einer Entsorgungsstelle, zu finden. Dazu sind basierend auf der kommunalen Immobilienstrategie in einer umfassenden Evaluation verschiedene Varianten (Sanierung, Ersatzneubau, Kombination mehrerer Nutzungen) und Standorte zu prüfen. Diese Evaluation muss aufzeigen, welcher der geprüften Standorte aus technischer, finanzieller sowie raumplanerischer und städtebaulicher Sicht am zweckmässigsten ist.



Gemeindehaus



Feuerwehrdepot



Werkhof Bubikon am Mittlistbergweg

6.4 Kirchen- und Bestattungswesen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunal

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
K Reformierte Kirche	bestehend	Ref. Kirchgemeinde
K Ökumenisches Zentrum	bestehend	Ref. Kirchgemeinde / Kath. Kirchgemeinde St. Niklaus
KH Kirchgemeindehaus	bestehend	Ref. Kirchgemeinde
F Friedhof	bestehend	Gemeinde

Erläuterungen:

Die evangelisch-reformierte Kirche in Bubikon sowie das Ökumenische Zentrum in Wolfhausen sind wichtige Standorte des kirchlichen Lebens. Die katholische Kirche verfügt in Bubikon über keine eigene Kirche, sie benützt diejenigen in Hombrechtikon (Pfarramt St. Niklaus) und Tann (Dreifaltigkeitspfarrei Rüti-Dürnten-Bubikon). Der Friedhof verfügt über genügend Platzreserven.

Die reformierte Kirchgemeinde hat im Jahr 2021 das Kirchgemeindehaus gegenüber der Gemeindeverwaltung eingeweiht.



Reformierte Kirche



Ökumenisches Zentrum

6.5 Erziehung und Bildung

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunal

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
K Kindergarten Dörfli, Bubikon	bestehend	Gemeinde
K Kindergarten Sunneberg, Wolfhausen	bestehend	Gemeinde
K Kindergarten Bühlhof, Wolfhausen	bestehend	Gemeinde
P Primarschule Dörfli, Bubikon	bestehend	Gemeinde
P Primarschule Mittlistberg, Bubikon	bestehend	Gemeinde
P Primarschule Spycherwise, Bubikon	bestehend	Gemeinde
P Primarschule Geissberg, Wolfhausen	bestehend	Gemeinde
P Primarschule Fosberg, Wolfhausen	bestehend	Gemeinde
O Sekundarschule Bergli 1 und Bergli 2, Bubikon	bestehend	Gemeinde

Erläuterungen:

Die Schulpflege verfolgt die Entwicklung der Bevölkerung aufmerksam. Es wird eine Schulraumplanung geführt, sodass zeitgerecht geeignete Vorkehrungen getroffen werden können. Schulraumerweiterungen sollen grundsätzlich auf den bestehenden Arealen der Schulen gedeckt werden.

Im Dorfteil Bubikon sind einzelne Schulgebäude, Turnhallen und insbesondere das Schulschwimmbad sanierungsbedürftig und genügen den Anforderungen an einen modernen Schulbetrieb nicht mehr. Zudem bestehen keine Raumreserven bei steigenden Schülerzahlen. Auch in Wolfhausen sind bei höherer Nachfrage mittelfristig Anpassungen nötig. Die entsprechenden Infrastrukturen sollen daher auf Basis der Immobilienstrategie saniert, erweitert und ergänzt werden. Dabei handelt es sich um ein Generationenprojekt, das planerisch entsprechend vorbereitet und begleitet werden muss. Die Vorhaben

sind mit den finanziellen Ressourcen der Gemeinde in Einklang zu bringen.

Zur Erhöhung der Nutzungsreserven auf dem Schulareal Bubikon soll die Zone für öffentliche Bauten im Gebiet Mittlistbergweg besser arrondiert werden.



Kindergarten Dörfli, Bubikon



Kindergarten Sunneberg, Wolfhausen



Kindergarten Bühlhof, Wolfhausen



Primarschule Spycherwise, Bubikon



Primarschule Dörfli, Bubikon



Primarschule Mittlistberg, Bubikon



Primarschule Geissberg Wolfhausen



Primarschule Fosberg, Wolfhausen



Sekundarschule Bergli, Bubikon

Ideenskizze Weiterentwicklung Schul-
und Sportinfrastrukturen Bubikon



6.6 Kultur und Begegnung

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
M Museum Ritterhaus Bubikon (R)	bestehend	Verein

Kommunal

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
G Mehrzweckhalle Bubikon	bestehend	Gemeinde
G Geissbergsaal Wolfhausen	bestehend	Gemeinde
B Schul- und Gemeindebibliothek Bubikon	bestehend	Gemeinde
B Schul- und Gemeindebibliothek Wolfhausen	bestehend	Gemeinde

Erläuterungen:

Das unter Bundesschutz stehende Ritterhaus ist ein beliebtes Ausflugsziel und gerne gebuchter Ort für Anlässe aller Art. Durch die Nähe zum Bahnhof Bubikon und die eigene Bushaltestelle ist das Ritterhaus optimal durch den öffentlichen Verkehr erschlossen.

Der Geissbergsaal im Primarschulhaus Wolfhausen sowie die Mehrzweckhalle in der Schulanlage Spycherwies in Bubikon decken die Bedürfnisse der Gemeindeverwaltung, der Bevölkerung und der Vereine ab. Auch die Schul- und Gemeindebibliotheken in Bubikon und in Wolfhausen sind für die Bedürfnisse der Gemeinde ausreichend.



Geissbergsaal Wolfhausen



Schul- und Gemeindebibliothek

6.7 Sozial- und Gesundheitswesen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
Pf Sonderschule Friedheim (R)	bestehend	Verein
Pf Züriwerk Platten (R)	bestehend	Stiftung

Kommunal

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
A Alters- und Pflegezentrum Sunnegarte mit Alterssiedlung Bürg	bestehend	Gemeinde
A Alterssiedlung Mooswies	bestehend	Gemeinde
A Alterssiedlung Zentrum Wolf- hausen (ohne Planeintrag)	geplant	noch offen
Pf Pflegewohnungen Erspel Bubikon	bestehend	Verein
Pf Heim zum Birkenhof, Wolfhausen	bestehend	Stiftung
S Spitex-Stützpunkt Bubikon	bestehend	Gemeinde

Erläuterungen:

Das Sonderschulheim Friedheim ist ein Wohn- und Bildungsort für Kinder und Jugendliche, welche sich in einer schwierigen persönlichen oder familiären Situation befinden und in ihrem sozialen Verhalten auffällig und/oder in ihren Lernmöglichkeiten eingeschränkt sind.

Das Züriwerk Platten bietet Menschen mit einer Behinderung verschiedene Angebote in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Ausbildung und Kultur.



Sonderschulheim Friedheim



Züriwerk Platten

Die Zentrum Sunnegarte AG ist ein Kompetenzzentrum für alle Altersfragen in der Gemeinde Bubikon. Es führt das Alters- und

Pflegezentrum Sunnegarte, die Alterssiedlungen Bürg und Mooswies und bietet mit der Spitex Dienstleistungen im ambulanten Bereich an.

Die Alterssiedlung Bürg verfügt über 26 moderne, hindernisfreie Zwei- und Dreizimmerwohnungen mit individuellem Service.

Die Alterssiedlung Mooswies bietet 20 Ein- und Zweizimmerwohnungen, welche alle eine eigene Küche und eine eigene Nasszelle haben.

Gestützt auf das kommunale Alterskonzept 2030 sollen im Zentrum von Wolfhausen ca. 40 altersgerechte Wohnungen mit Service entstehen.

6.8 Erholung und Sport

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
Sa Schiessanlage Betzholz, Bubikon (R)	bestehend	Zweckverband

Kommunal

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
F Freibad Egelsee, Bubikon	bestehend	Gemeinde
G Swiss Golf	bestehend	Privat
T Turnhalle Bubikon	bestehend	Gemeinde
T Dreifachturnhalle mit Schwimmbecken und Einfachturnhalle Bubikon	geplant	Gemeinde
T Turnhalle Wolfhausen	bestehend	Gemeinde
Fg Familiengärten Giessen, Bubikon	bestehend	Gemeinde

Erläuterungen:

Die regionale Schiessanlage Betzholz wird durch einen Zweckverband betrieben, in welchem die Gemeinden Bubikon, Dürnten, Hinwil, Rüti und Wetzikon vertreten sind.

Der Golfplatz im Chämмоos ist eine gemeindeübergreifende Anlage und planungsrechtlich mit einem Gestaltungsplan gesichert.

Das Freibad Egelsee in Bubikon ist ein regional beliebtes See- und Moorbad. Dementsprechend ist der Ansturm bei schönem Sommerwetter, was regelmässig zu einer Übernutzung dieser Naherholungsanlage führt. Die Gemeinde beabsichtigt, geeignete Massnahmen zu ergreifen (siehe Kapitel 5.4, Parkieranlagen).

In Bubikon ist zur Deckung der Bedürfnisse von Schulen und Vereinen eine neue Dreifachturnhalle mit Schwimmbecken und eine neue Einfachturnhalle geplant (siehe Kapitel 6.5). In Wolfhausen wurde im Jahr 2015 eine neue Doppeltturnhalle realisiert.

6.9 Ver- und Entsorgung

Festlegungen:

Überkommunal

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunal

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
A Abwasserreinigungsanlage Schachen, Wolfhausen	bestehend, Aufhebung bei Er- satz	Gemeinde
Ws Wertstoffsammelstelle, Bubikon	bestehend	Gemeinde
Ws Wertstoffsammelstelle, Wolfhausen	bestehend	Gemeinde

Erläuterungen:

Zukunft ARA Schachen

Die Betriebsbewilligung der Abwasserreinigungsanlage (ARA) Schachen in Wolfhausen läuft Ende 2027 ab. Um die ARA darüber hinaus weiterbetreiben zu können, wären grosse Investitionen notwendig. Die Gemeinden Bubikon und Hombrechtikon prüfen deshalb, ob die ARA Schachen an die ARA Seewis in Hombrechtikon angeschlossen und mögliche Synergien genutzt werden können. Die Frage soll bis Ende 2026 geklärt werden.

Wertstoffsammelstellen

Glas, Kleider und Schuhe können täglich bei den stationären Sammelstellen auf dem Chilbiplatz Bubikon und auf dem Landiparkplatz Wolfhausen entsorgt werden. Das Angebot der mobilen Multisammelstellen wird überprüft.

ARA Weidli, Dürnten

Ein Teil der Abwässer der Gemeinde Bubikon wird in der Kläranlage Weidli gereinigt. Diese Anlage liegt auf dem Gemeindegebiet von Dürnten und wird gemeinsam durch die beiden Gemeinden betrieben. Die Kläranlage Weidli soll mittelfristig an die ARA Rüti angeschlossen werden. Die Bevölkerung der drei Gemeinden wird im Herbst 2025 darüber abstimmen.



Wertstoffsammelstelle, Bubikon



Wertstoffsammelstelle, Wolfhausen



ARA Schachen, Wolfhausen



ARA Weidli, Dürnten

Fernwärme Zürcher Oberland

Im Rahmen des Projekts «Fernwärme Zürcher Oberland» soll die Abwärme aus der Kerichtverwertung Zürcher Oberland (KEZO) für die Wärmeversorgung genutzt werden. Dazu sind zwei Transportleitungen in westlicher und südlicher Richtung vorgesehen. Für die Gemeinde Bubikon besteht zusammen mit den Gemeinden Hinwil, Dürnten, Rüti und Rapperswil-Jona die Möglichkeit, sich dem südlichen Ast anzuschliessen. Es handelt sich dabei um ein Projekt von überkommunaler Bedeutung. Ein Eintrag der Transport- und Hauptleitungen im kommunalen Richtplan ist nicht erforderlich.

7 KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN

7.1 Allgemeines

Kosten mit Nachfolgevorlagen

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese üblicherweise im jetzigen Zeitpunkt nicht zuverlässig beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren ist.

Da für den Anschluss Höslistrasse bereits ein Projekt durch das Amt für Verkehr erarbeitet wurde, bestehen hier bereits Angaben zu den Kosten.

In aller Regel kann die Stimmbürgerschaft vor der Realisierung von Festlegungen mit Kostenfolgen nochmals über den entsprechenden Sachverhalt befinden. Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- Planungs- und Projektierungskredite (z.B. Nutzungsplanung)
- Baukredite (z.B. Radweg, Strassenraumgestaltung)
- Entschädigungen oder Beiträge (z.B. Landerwerb oder Mehrwertbeiträge)
- Verträge (z.B. Sicherung der Parkierungsmöglichkeiten im Bahnhofquartier)

Kosten ohne Nachfolgevorlagen

Kosten, über die der Souverän nicht mehr abstimmen kann, betreffen in erster Linie gebundene Ausgaben oder in der Finanzkompetenz des Gemeinderates liegende Ausgaben gemäss Gemeindeordnung. Solche Kosten können sein:

- Unterhalt der Infrastrukturanlagen (z.B. Strassensanierungen)
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte (z.B. Strassenraumgestaltung)
- Feinerschliessung (z.B. öffentliche Wege)

Separate Kreditbeschlüsse notwendig

Für die meisten festgelegten Massnahmen sind somit noch separate Kreditbeschlüsse notwendig. Diese werden mit der nachgeordneten Nutzungsplanung (Erschliessungsplan) oder durch spezielle Objektkredite den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zur Beschlussfassung unterbreitet. Im Sinne einer möglichst transparenten Information werden nachstehend die Richtplaninhalte mit einer möglichen Kostenfolge aufgelistet.

7.2 Geplante Verkehrsanlagen

Punktuelle Massnahmen

Punktuelle Verbesserungen, Aufwertungen und Ergänzungen bereits bestehender Verkehrsanlagen sind nicht Gegenstand des Verkehrsplans.

Prioritäten

Die einzelnen Massnahmen sind bedürfnisorientiert und zeitlich gestaffelt umzusetzen. Dementsprechend sind sie verschiedenen Prioritäten zuzuordnen:

sofort	2023–2026	Priorität 1
kurzfristig	2026–2029	Priorität 2
mittelfristig	2029–2032	Priorität 3
langfristig	nach 2032	Priorität 4

Öffentlicher Verkehr

Zum öffentlichen Verkehr (ÖV) sind auf kommunaler Stufe folgende Massnahmen und Prioritäten geplant:

Nr.	Code	Festlegung	Priorität
1	ÖV	Anschluss des bestehenden Stammgleises an das SBB-Netz	4
2	ÖV	Bushaltestelle Bahnhof Nord	3
3	ÖV	Bushaltestelle Bürgstrasse	2

Motorisierter Individualverkehr

Zum motorisierten Individualverkehr (MIV) sind auf kommunaler Stufe folgende Massnahmen und Prioritäten geplant:

Siedlungsorientierte Gestaltung

Ortseingangstore

Parkieranlagen

Nr.	Code	Festlegung	Priorität
4	MIV	Dorfstrasse	3
5	MIV	Neugestaltung und Verkehrsberuhigung Herschärenstrasse	2
6	MIV	Verkehrsberuhigung Ortseinfahrt Bubikon auf der Ufgäntstrasse (in Abstimmung mit der Gebietsentwicklung Bummeren und der Umgestaltung der Kreuzung Ufgänt-/Grüniger-/Dürntnerstrasse)	3
7	MIV	Elektroladestation in Wolfhausen (ohne Planeintrag)	1

Fuss- und Veloverkehr

Zum Fuss- und Veloverkehr sind auf kommunaler Stufe folgende Massnahmen und Prioritäten geplant:

Fuss- und Wanderwege

Radwege

Veloabstellanlagen

Nr.	Code	Festlegung	Priorität
8	FRV	Ufgäntstrasse (Fussweglücke bei Eingangstor)	3
9	FRV	Verbindung Bahnhof Bubikon–Rosswiesstrasse	3
10	FRV	Radweglücke auf der Oberwolfhauserstrasse	3
11	FRV	Veloabstellanlage im öffentlichen Interesse im Zentrum Wolfhausen	2

7.3 Geplante öffentliche Bauten und Anlagen

Bei den öffentlichen Bauten und Anlagen (ÖBA) sind auf kommunaler Stufe folgende Massnahmen und Prioritäten geplant:

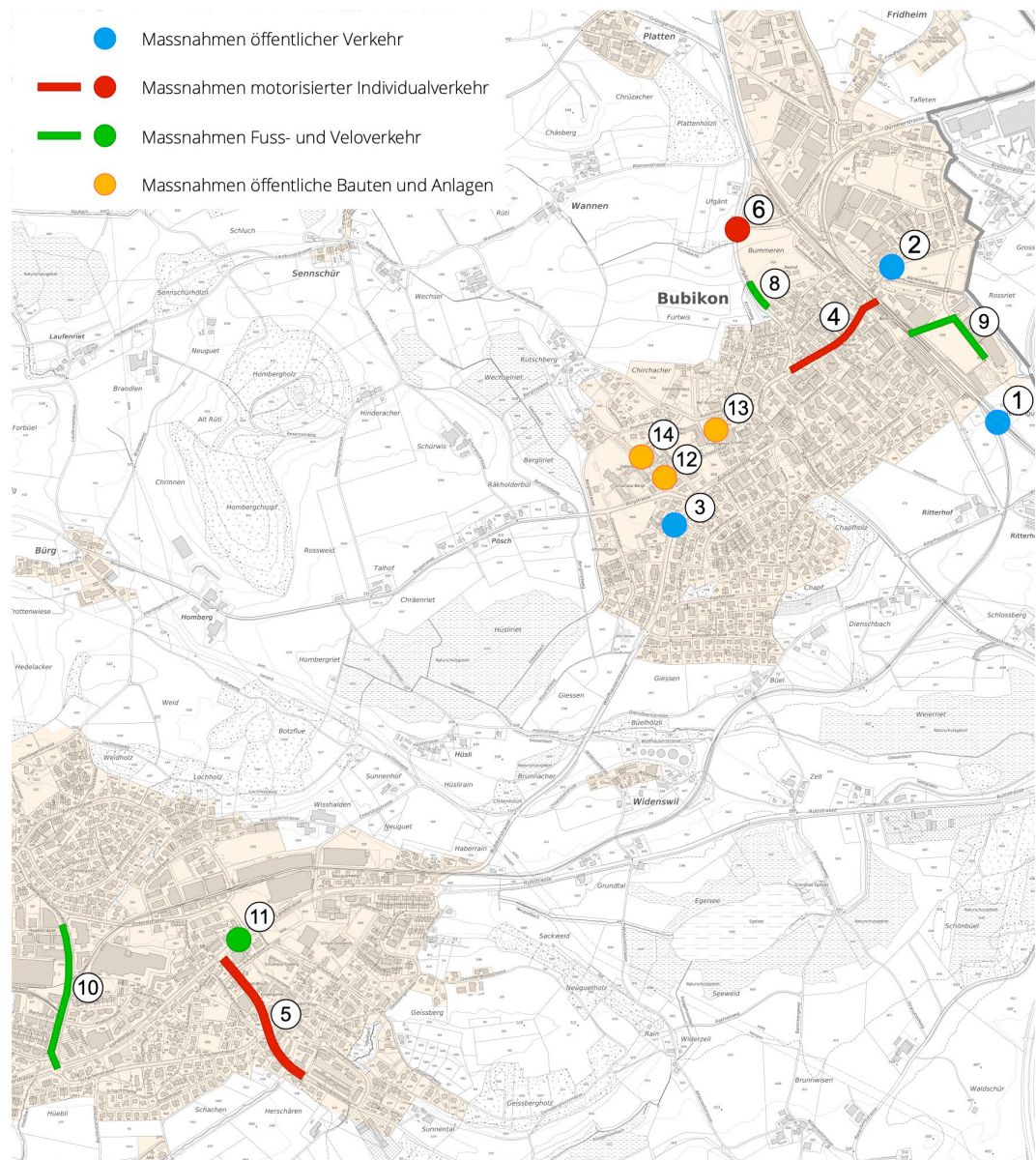
Nr.	Code	Festlegung	Priorität
12	ÖBA	Werkhof Bubikon	2
13	ÖBA	Feuerwehrgebäude Bubikon (in Abstimmung mit Werkhof Bubikon)	2
14	ÖBA	Gesamtschulzentrum Bubikon mit Dreifachturnhalle, Einfachturnhalle und Schwimmbecken	2
15	ÖBA	Alterssiedlung Zentrum Wolfhausen (ohne Planeintrag)	4

Öffentliche Verwaltung, Werke und Bevölkerungsschutz

Erziehung und Bildung / Erholung und Sport

Sozial- und Gesundheitswesen

7.4 Übersicht der geplanten Anlagen



8 MITWIRKUNG

Vorprüfung

Die Teilrevision wurde der kantonalen Baudirektion zur Vorprüfung unterbreitet. Im Vorprüfungsbericht vom 13. März 2025 wird die Vorlage zusammenfassend als positiv beurteilt. Gleichzeitig wurde aber ein Überarbeitungsbedarf bezüglich des Erholungsgebiets Giessen sowie hinsichtlich einzelner Ziele und Festlegungen zum öffentlichen Verkehr festgestellt. Die entsprechenden Auflagen und Hinweise wurden allesamt berücksichtigt.

Öffentliche Auflage

Die Teilrevision der Richt- und Nutzungsplanung wurde gestützt auf § 7 PBG vom 13. Dezember 2024 bis 11. Februar 2025 während 60 Tagen öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist konnte sich jede Person zur Planungsvorlage äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen.

Innert der Auflagefrist sind gegen die Teilrevision der Richt- und Nutzungsplanung insgesamt 25 Einwendungen eingegangen. Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird gesamthaft bei der Planfestsetzung durch die Stimmbevölkerung entschieden.

Anhörung

Parallel zur öffentlichen Auflage fand die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger, namentlich der Nachbargemeinden, der Region Zürcher Oberland (RZO) sowie des Vereins Agglo Obersee statt.

Die Region Zürcher Oberland RZO, der Verein Agglo Obersee und die Gemeinde Dürnten haben die Vorlage zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Gemeinden Gossau, Grüningen und Hombrechtikon verzichteten auf eine inhaltliche Stellungnahme.

Festsetzung

Die Teilrevision der Richt- und Nutzungsplanung wird den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern an der Gemeindeversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt.

Genehmigung

Nach der Festsetzung durch die Gemeindeversammlung ist die Revisionsvorlage durch die Baudirektion zu genehmigen.

ANHANG

Abkürzungsverzeichnis

FRV	Fuss- und Radverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Auto, Motorrad)
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Bus, Tram, Bahn)
PBG	Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich
RGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
ROK-ZH	Raumordnungskonzept des Kantons Zürich (Teil des kantonalen Richtplans)
Regio-ROK	Regionales Raumordnungskonzept der Region Zürcher Oberland (Teil des Regionalen Richtplans)
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung
RPV	Raumplanungsverordnung