

Revision Richtplanung

Bericht zum Kommunalen Richtplan

mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am:

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion

BDV Nr:

Inhaltsverzeichnis		
	1. Einleitung	3
	1.1 Ausgangslage	3
	1.2 Bedeutung des Richtplans	4
	1.3 Bestandteile	6
	1.4 Wichtige Grundlagen	6
	2. Ziele	7
	2.1 Übergeordnete Ziele	7
	2.2 Kommunale Entwicklungsziele	11
	3. Bereich Landschaft	12
	3.1 Ausgangslage	12
	3.2 Begründung der Aufhebung	12
	4. Bereich Verkehr	16
	4.1 Allgemeines	16
	4.2 Öffentlicher Verkehr	19
	4.3 Motorisierter Individualverkehr	22
	4.4 Langsamverkehr	29
	5. Bereich öffentliche Bauten und Anlagen	34
	5.1 Allgemeines	34
	5.2 Gesamtstrategie	35
	5.3 Öffentliche Bauten und Anlagen	36
	6. Kostenfolgen und Prioritäten	43
	6.1 Allgemeines	43
	6.2 Geplante Verkehrsanlagen	44
	6.3 Geplante öffentliche Bauten und Anlagen	45
	6.4 Übersicht der geplanten Anlagen	46
	7. Mitwirkung	47
	Anhang	48
	Abkürzungsverzeichnis	48
	Nicht im Verkehrsplan enthaltene Massnahmen	49

Auftraggeberin

Gemeinde Bubikon

Bearbeitung

Suter • von Känel • Wild • AG

Peter von Känel, Projektleiter

Fanny Andermatt, Stv. Projektleiterin (bis Oktober 2011)

Beat Jossi, Stv. Projektleiter

Mirco Grob, Sachbearbeiter

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Richt- und Nutzungsplanung von 1997

Im Jahr 1997 wurden die kommunale Richt- und Nutzungsplanung einer Gesamtrevision unterzogen. Grundlage für diese Gesamtrevision bildete ein vom Gemeinderat im Februar 1996 festgesetztes Leitbild. Auf der Grundlage des Leitbildes wurden in einem nächsten Schritt die kommunalen Richtpläne Verkehr, Öffentliche Bauten und Anlagen sowie Landschaft erarbeitet. Basierend auf diesen Richtplänen wurden die Bau- und Zonenordnung sowie der Zonenplan überarbeitet.

Überarbeitung notwendig

Seither hat in der Gemeinde Bubikon eine stetige Entwicklung stattgefunden. Die Bevölkerungszahl und die Anzahl Arbeitsplätze haben in den vergangenen 10 Jahren konstant zugenommen. Der kontinuierliche Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der geplante Ausbau der Oberlandautobahn werden zu einem weiteren Wachstumsschub führen. Diese Veränderungen erzeugen einen spürbaren Siedlungsdruck und ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und wecken Bedürfnisse nach Erholungsraum und zusätzlicher Infrastruktur. Die Revision der Richt- und Nutzungsplanung soll den gewandelten Ansprüchen Rechnung tragen und die Grundlage für eine qualitätsvolle und nachhaltige Entwicklung bilden.

Regionales Raumordnungskonzept und Agglo Obersee als übergeordnete Vorgaben

Eine wichtige Basis zur Revision der Richtplanung ist das regionale Raumordnungskonzept vom 05.05.2011. Dieses konkretisiert das Leitbild Zürcher Oberland vom März 2010. Analog zum kantonalen Raumordnungskonzept bildet das Regio-ROK den konzeptionellen Überbau für die bevorstehende Gesamtüberarbeitung des regionalen Richtplans, dessen Inhalte in der kommunalen Richtplanung übernommen werden müssen. Darüber hinaus konkretisiert das Agglomerationsprogramm Agglo Obersee 2. Generation weitere Entwicklungsabsichten.

Leitbild Siedlungsentwicklung 2009 als kommunale Vorgabe

Eine wichtige Basis zur Revision der Richtplanung ist zudem das Leitbild Siedlungsentwicklung 2009. Das Leitbild zeigt die qualitätsvolle, langfristige räumliche Entwicklung der Gemeinde in den Bereichen Bebauung und Aussenraum, öffentliche Bauten und Anlagen, Verkehr und Landschaft auf. Es wurde in einem kooperativen Prozess zusammen mit Einwohnerinnen und Einwohnern von Bubikon und Wolfhausen sowie Vertretern der Verwaltung erarbeitet. Das Leitbild wurde vom Gemeinderat verabschiedet und somit als behördenverbindlich erklärt.

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

Verbindlichkeit und rechtliche Bedeutung

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

Der Richtplan ist auf einen Entwicklungszeitraum von 20 - 25 Jahren ausgerichtet, d.h. der Richtplan zeigt auch die langfristig angestrebte Entwicklung auf.

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 hat über das Ausmass der beanspruchten Landfläche erhält. Er hat zudem das Heimschlagsrecht für das vom Werkplan erfasste Grundstück.

Pflicht zur Erstellung von Richtplänen

Auf kommunaler Stufe sind Richtpläne für die Bereiche Siedlung, öffentliche Bauten und Anlagen, Landschaft 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:

- Der aus dem Jahre 1982 stammende kommunale Siedlungs- und Landschaftsplan der Gemeinde Bubikon wurde bereits im Jahre 1997 formell aufgehoben. Er diente als Basis für den Zonenplan und legte die Grundzüge der Siedlungsstruktur fest, insbesondere zu den Themen Wohn- und Arbeitsplatzgebiete, Gebiete mit hohem Anteil öffentlicher Bauten, Schutzwürdige Ortsbilder und Baugebiete, die als Reserve für die siedlungsplanerische Entwicklung dienen sollen. Das Leitbild Siedlungsentwicklung 2009 enthält verschiedene Aussagen zu den oben genannten Themen, weshalb auf einen **Siedlungsplan** weiterhin verzichtet wird.
- Der kommunale **Landschaftsplan** der Gemeinde Bubikon stammt aus dem Jahr 1997 und macht vor allem Aussagen zu den Themen Naturschutz, Erholung und Landschaft. Mittlerweile hat die Gemeinde ein Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) erarbeitet. Zahlreiche Natur- und Landschaftsobjekte sind zudem mit Verordnungen oder Verträgen geschützt. Der Landschaftsplan soll daher ebenfalls aufgehoben werden.
- Der kommunale **Verkehrsplan** 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.
- Die Nachführung des kommunalen **Richtplanes öffentliche Bauten und Anlagen** 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.

Die Gemeinde Bubikon ist seit November 2009 zertifizierte Energiestadt. Die Gemeinde verfügt über einen kommunalen Energieplan, einen generellen Entwässerungsplan (GEP) und ein generelles Wasserversorgungsprojekt (GWP), weshalb die Ausarbeitung eines **Versorgungsplanes** nicht angezeigt ist.

1.3 Bestandteile

Verbindliche Bestandteile

Der vorliegende Kommunale Richtplan der Gemeinde Bubikon umfasst die Bereiche Verkehr, Landschaft sowie öffentliche Bauten und Anlagen. Er besteht aus folgenden Teilen:

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

1.4 Wichtige Grundlagen

Kantonaler Richtplan

Die kantonale Richtplanung wird derzeit revidiert. Die öffentliche Auflage der Dokumente fand zwischen Januar und April 2011 statt. Für die Gemeinde Bubikon sind weder im Richtplan Verkehr noch im Richtplan Öffentliche Bauten und Anlagen Änderungen im Vergleich zu den rechtsgültigen Richtplänen vorgesehen.

Regionale Richtpläne und Konzepte

Auf der Stufe Region sind folgende Grundlagen zu beachten:

- Regionaler Richtplan Oberland (RZO)
- Regionaler Richtplan Pfannenstil (ZPP)
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Oberland vom 25.08.2010
- Regionales Raumordnungskonzept Zürcher Oberland (Regio-ROK) vom 30.06.2011
- Agglomerationsprogramm Agglo Obersee (2. Generation) vom 01.06.2012

Kommunale Grundlagen

Auf kommunaler Stufe sind folgende Grundlagen bedeutsam:

- Richtplanung von 1982/1995
- Nutzungsplanung von 1995
- Leitbild Siedlungsentwicklung 2009
- Öffentlicher Gestaltungsplan Bahnhofplatz 2011

2. Ziele

2.1 Übergeordnete Ziele

Kantonales Raum-
ordnungskonzept ROK

Die Entwicklungsziele von Bubikon orientieren sich auch an den kantonalen Zielen. Diese werden z.B. im Raumordnungskonzept ROK festgelegt. Für die zukünftige Raumentwicklung im Kanton Zürich 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 Wohnqualität sowie den sparsamen Umgang mit Energie 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 (Gemeinden, Regionen, benachbarte Kantone und Ausland) 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.

Nachhaltigkeit in der
Planung

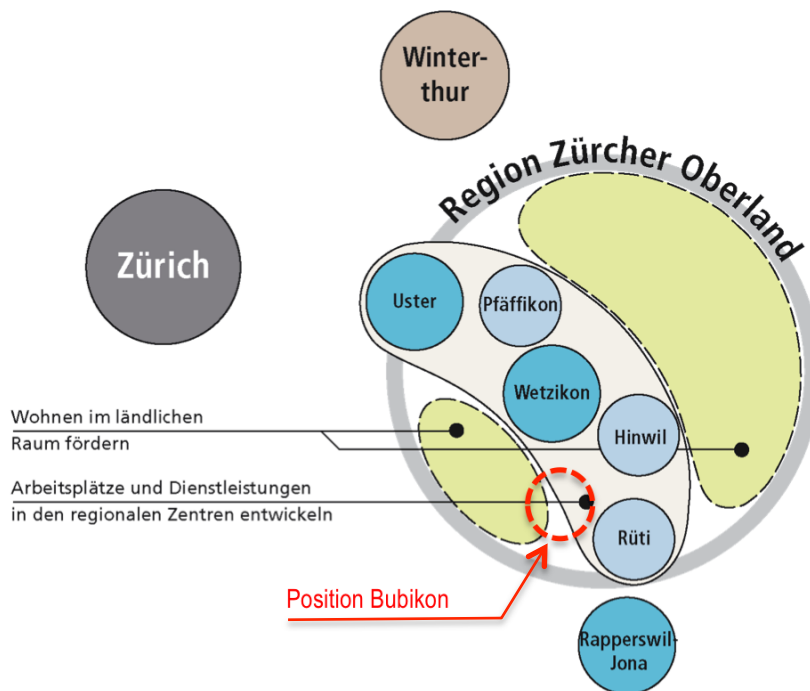
Ein weiteres wichtiges Ziel ist die Nachhaltigkeit der Planungen, also dem langfristig rücksichtsvollen Zusammenspiel zwischen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltrelevanten Aspekten.

Regionales Raumordnungs-konzept Zürcher Oberland (Regio-ROK)

Schema zur regionalen Entwicklung des Zürcher Oberlandes

Quelle: SKW in Anlehnung an das Leitbild der RZO 2009

Die Regionalplanung des Zürcher Oberlandes wird ebenfalls revidiert und auf die neuen Inhalte des kantonalen Richtplans abgestimmt. Als Auftakt wurde ein Leitbild zur räumlichen Entwicklung der Region entwickelt, welches von der Delegiertenversammlung am 30. Juni 2011 verabschiedet wurde.



Aussagen im Regio-ROK zu Bubikon

Öffentlicher Verkehr (S-Bahn)

Innerhalb des Raumordnungskonzeptes sind verschiedene Massnahmen aufgeführt, welche die Gemeinde Bubikon betreffen. Die folgenden Leitsätze gelten für Bubikon:

«Um die steigende Nachfrage bewältigen zu können, sind die im kantonalen Richtplan enthaltenen Doppelspurausbauten, insbesondere zwischen Uster und Bubikon sowie zwischen Effretikon und Wetzikon baldmöglichst zu realisieren. Der Doppelspurausbau Wetzikon-Bubikon setzt eine Klärung des Konfliktes hinsichtlich der eidgenössischen Moorschutzbestimmungen voraus.»

«Anstelle des Doppelspurausbaus Rüti-Tann-Dürnten soll ab Tann-Dürnten ein Anschluss Richtung Bubikon (-Zürich) erstellt werden. Damit kann eine direkte Anbindung des Jona- und des Tösstals (Wald, Fischenthal resp. der Linie S26) zu den Regionalzentren und zu Zürich erreicht werden.»

→ Bahntrassée zwischen Betzholz und Bahnhof Bubikon

Verdichtungsgebiete

«In den Verdichtungsgebieten sind die Baulücken zu schliessen und die Verdichtungspotenziale zu nutzen. (...) Die Verdichtungsgebiete befinden sich jeweils im Umkreis der bestehenden öV-Haltestellen und insbesondere im Ortszentrum. Es handelt sich u.a. um die Gemeinde Bubikon»

→ Nahumgebung Bahnhof Bubikon

Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung

«Die Gemeinde Bubikon weist ein Arbeitsplatzgebiet von regionaler Bedeutung auf. Für diese Gebiete wird – wo noch nicht vorhanden – eine gute bis sehr gute öV-Erschliessung angestrebt (mindestens öV-Güteklasse C). In den Arbeitsplatzgebieten von regionaler Bedeutung wird eine gemischte Nutzung nicht ausgeschlossen. Die Wohnnutzung ist der Arbeitsnutzung klar unterzuordnen.»

→ Gebiet Wändhüslen/Sennweid

Wohnen und Arbeiten an öV-Achse

«Wohnen und Arbeiten an ÖV-Achse bezeichnet Gebiete, welche einen Wegpendlerüberschuss aufweisen und durch den öffentlichen Verkehr gut bis sehr gut erschlossen sind. Dank der guten öV-Erschliessung soll im Einzugsbereich der Haltestellen eine überdurchschnittlich hohe bauliche Entwicklung stattfinden. Die Gemeinde Bubikon gehört dieser Kategorie von Gemeinden an.»

→ Nahumgebung Bahnhof Bubikon

Entwurf Regionales
Gesamtverkehrskonzept
Zürcher Oberland

Für die Region Oberland wird zurzeit ein Regionales Gesamtverkehrskonzept (RGVK) erarbeitet, das im Entwurf zur Vernehmlassung vom 25. August 2010 vorliegt. Ziel des RGVKs ist die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr, das Entwickeln von Strategien und Massnahmen für die Bereiche Siedlung und Verkehr sowie die Bewertung von unterschiedlichen Massnahmen und das Aufzeigen des weiteren Vorgehens.

Nebst einer Vielzahl an allgemein gültigen Aussagen betrifft namentlich folgende Aussage die Gemeinde Bubikon:

«Das Angebot an Park+Ride-Parkplätzen am Bahnhof Bubikon ist auszudehnen.»

→ Nahumgebung Bahnhof Bubikon

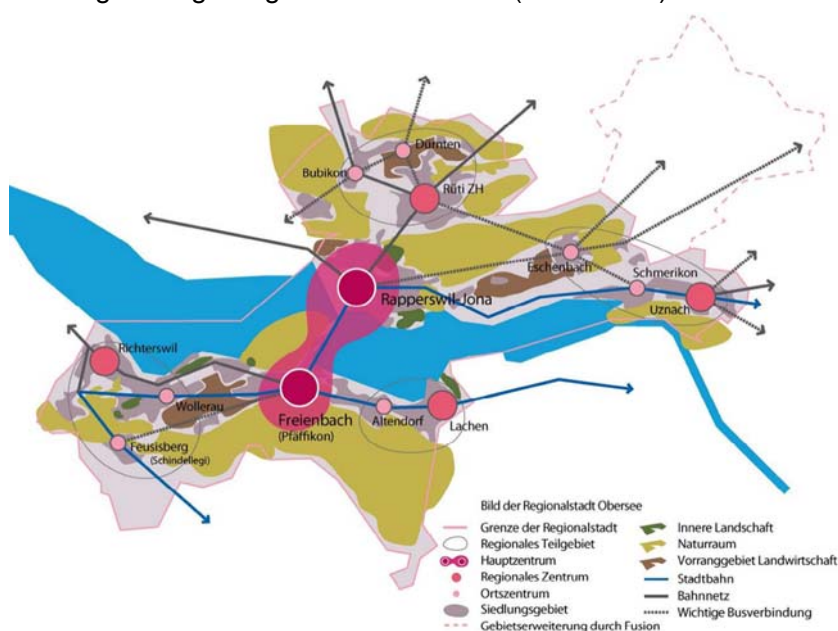
Agglomerationsprogramm Agglo Obersee

Die Agglo Obersee, bestehend aus 13 Gemeinden, gehört zu 3 Kantonen. Sie bildet eine wirtschaftliche Einheit von ca. 14'900 ha am oberen Zürichsee. Rund 120'000 Einwohner und Einwohnerinnen (Stand 2010) leben und rund 55'500 Menschen (Stand 2010) arbeiten in der Region.

Die Gemeinden Altendorf, Bubikon, Dürnten, Eschenbach, Feusisberg, Freienbach, Lachen, Rapperswil-Jona, Richterswil, Rüti, Schmerikon, Uznach und Wollerau, alle im Randgebiet ihres jeweiligen Kantons angesiedelt, haben gemeinsam mit den drei involvierten Kantonen St. Gallen, Schwyz und Zürich 2007 beim Bund ein Agglomerationsprogramm eingereicht. Schweizweit sind insgesamt 30 solche Programme erarbeitet und dem Bund vorgelegt worden. Mit dem Agglomerationsprogramm werden Visionen der zukünftigen Entwicklung einer Region geschaffen. Die Anliegen müssen aus einer überregionalen Perspektive priorisiert und gemeinsam etappiert werden. Im Fokus stehen die Siedlungsentwicklung und der Verkehr. Mit dem Agglomerationsprogramm Agglo Obersee 2. Generation (Synthesebericht vom 1. Juni 2012) wurden diese Ideen weiterentwickelt. Es wurden ein Zukunftsbild 2030 sowie vier Teilprojekte in den Bereichen Siedlung, MIV/ÖV, Langsamverkehr und Landschaft erarbeitet.

Für die Gemeinde Bubikon sind insbesondere folgende Sachverhalte erwähnt:

- Umsteigeknotenpunkt Bubikon
- Erhaltung/Sanierung Industriegleis Bubikon-Wolfhausen
- Kreisel Kreuzung Rössli Wolfhausen
- Ergänzung Langsamverkehrsnetz (Radrouten)



2.2 Kommunale Entwicklungsziele

Kommunales Leitbild 2009	Das Leitbild Siedlungsentwicklung 2009, das der Bevölkerung zur informellen Vernehmlassung unterbreitet wurde, bildet die Grundlage für die angestrebte ortsbauliche Entwicklung. Aus der bisherigen Siedlungsentwicklung und einer Stärken-Schwächen-Analyse wurden als Leitplanken für die künftige bauliche Entwicklung und Umsetzung Entwicklungsziele formuliert:
Moderate bauliche Entwicklung	Die Gemeinde strebt eine moderate Bevölkerungszunahme und somit auch eine moderate bauliche Entwicklung an. Die vorhandenen Qualitäten der Siedlungsentwicklung sollen gestärkt und neue Qualitäten und Innovationen bei zukünftigen Überbauungen mittels Anreizen gefördert werden.
Masstäblichkeit festlegen	Im Hinblick auf die künftige Bautätigkeit ist die Masstäblichkeit der weiteren Siedlungsentwicklung zu überprüfen und neu festzulegen. Bei der weiteren Bautätigkeit soll eine Ausgewogenheit zwischen Mensch, Technik und Umwelt erreicht werden.
Qualität der Bauten verbessern	Die Gemeinde geht mit gutem Beispiel voran und führt bei der Planung von öffentlichen Bauten konsequent Konkurrenzverfahren durch, um eine hohe architektonische und energetische Qualität zu sichern. Eigentümer von grösseren Grundstücken werden ermuntert, bei der Planung ihrer Grundstücke ebenfalls Konkurrenzverfahren durchzuführen. Sie werden von der Gemeinde ideell unterstützt.
Energetisch vorbildliche, nachhaltige Bauweise fördern	Die Reduktion des Energieverbrauchs, die umweltschonende Energieversorgung und -nutzung und die nachhaltige Bauweise sind von öffentlichem Interesse. Bubikon ist Energiestadt mit 243 Punkten (55%), Stand 2009. Die weitere Siedlungsentwicklung soll daher hohen energetischen Anforderungen gerecht werden. Zudem sind nachwachsende Baustoffe mit geringer Grauenergie zu bevorzugen.
Qualitativ hochwertige Zentren definieren	Für Bubikon und Wolfhausen sollen Dorfzentren definiert werden, deren Baustrukturen, Nutzungen, Aussenräume und Erschliessung die jeweiligen Bedürfnisse abdecken und gestalterisch eine Strahlkraft auf die Entwicklung der angrenzenden Quartiere ausüben.
Nicht motorisierter Verkehr fördern	Sichere Rad- und Fusswege sowie eine attraktive Infrastruktur für Velofahrer (witterungsgeschützte, diebstahlsichere und zielnahe Veloabstellplätze) sollen zum Verzicht aufs eigene Auto und zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr animieren.

3. Bereich Landschaft

3.1 Ausgangslage

Aufhebung kommunaler
Landschaftsplan 1997

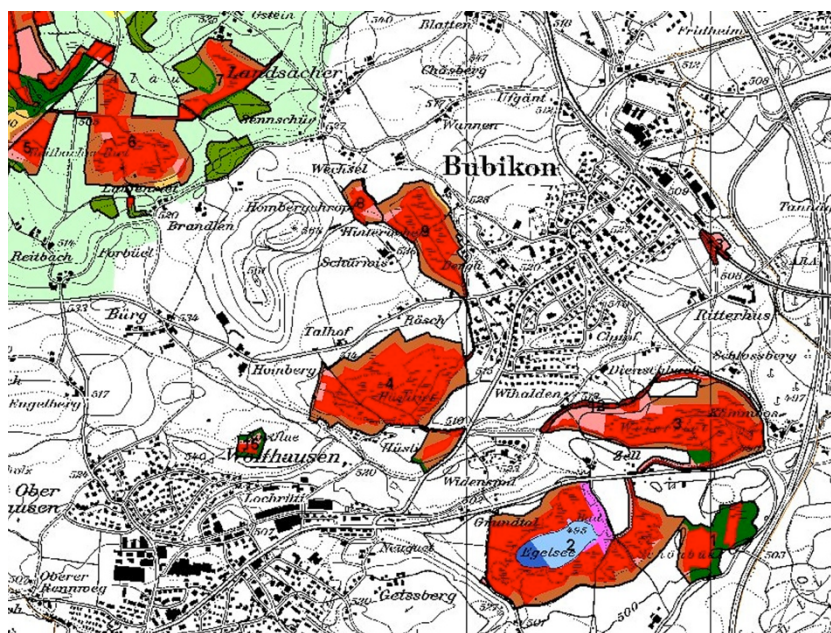
Der kommunale Landschaftsplan der Gemeinde Bubikon basiert auf dem vorgängig erarbeiteten Landschaftsentwicklungskonzept (LEK). Der Landschaftsplan wurde 1997 durch die Gemeindeversammlung festgesetzt. Er macht vor allem Aussagen zu den Themen Naturschutz, Erholung und Landschaft. In der Zwischenzeit hat die Gemeinde eine Kommunale Natur- und Landschaftsschutzverordnung festgesetzt. Der Landschaftsplan soll daher formell aufgehoben werden, zumal er gesetzlich nicht vorgeschrieben ist (§ 31 PBG).

Die Aufhebung des Landschaftsplans erfordert einen Beschluss der Gemeindeversammlung.

3.2 Begründung der Aufhebung

Überkommunale
Schutzverordnung

Es besteht eine überkommunale Schutzverordnung vom 11.08.2008 für grosse Teile der Landschaft in Bubikon („Verordnung über den Schutz von Natur- und Landschaftsschutzgebieten mit überkommunaler Bedeutung in der Gemeinde Bubikon inklusive Teilgebiet Moorlandschaft Lützelsee“). Darin werden detaillierte Schutzanordnungen getroffen.



Ausschnitt Plan Schutzverordnung

Kommunale Natur- und Landschaftsschutz- verordnung

Bereits seit 1998 besteht eine kommunale Natur- und Landschaftsschutzverordnung, die auf einem Landschaftsentwicklungskonzept basierte. Am 06.02.2008 setzte der Gemeinderat eine überarbeitete Natur- und Landschaftsschutzverordnung fest. Darin sind insgesamt 63 Gebiete 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. Damit werden die im geltenden Landschaftsplan eingetragenen kommunalen Naturschutzgebiete und Vernetzungskorridore in aktualisierter Form grundeigentümerverbindlich gesichert.

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

Erholungsgebiete

Im geltenden kommunalen Landschaftsplan sind vier Erholungsgebiete festgelegt. Es handelt sich um die Schiessanlage Betzholz, das für Sportanlagen vorgesehene Gebiet Giessen, das Strandbad Egelsee und den Hundeübungsplatz im Gebiet Chämмоos/Schwarz. Für alle vier Gebiete bestehen rechtskräftige Erholungszonen, mit welchen die entsprechenden Richtplaneinträge grundeigentümerverbindlich umgesetzt sind.

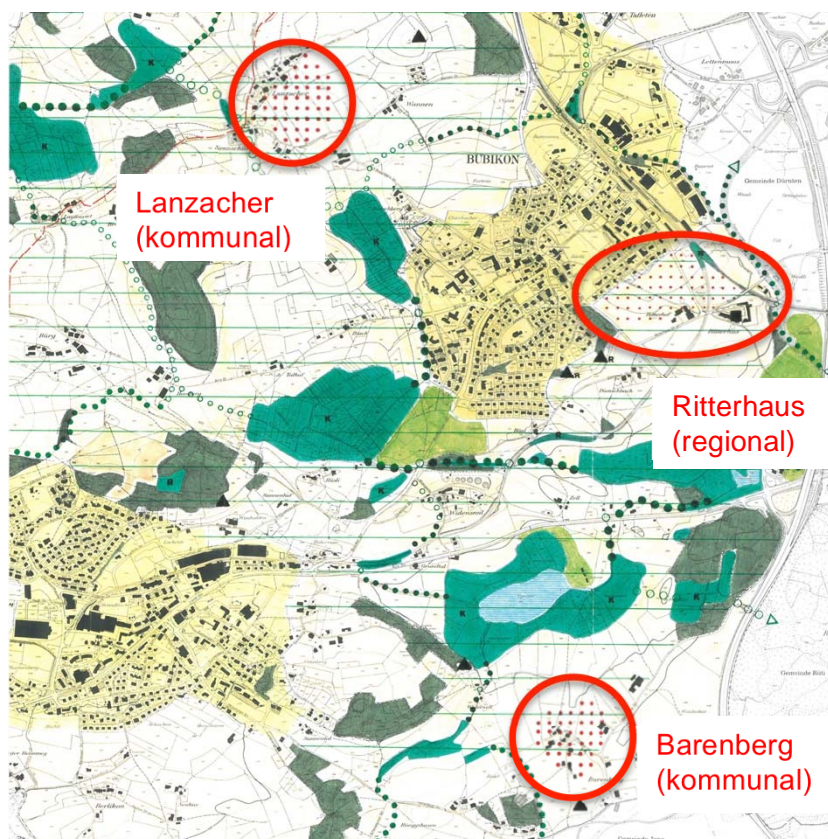
Aussichtspunkte

Die im geltenden kommunalen Landschaftsplan festgelegten Aussichtspunkte werden in den Verkehrsplan übernommen. Damit wird eine präzise Abstimmung mit dem Fuss- und Wanderwegnetz erreicht.

Umgebungsschutzgebiete

Im geltenden kommunalen Landschaftsplan sind drei Umgebungsschutzgebiete festgelegt. Das Gebiet Ritterhaus ist von regionaler Bedeutung, die Gebiete Lanzacher und Barenberg sind von kommunaler Bedeutung.

Die Ziele der Umgebungsschutzgebiete sind nach wie vor aktuell. Mit der Aufhebung des kommunalen Landschaftsplanes würden diese Inhalte jedoch entfallen. Daher werden die Umgebungsschutzgebiete einschliesslich des bisherigen Richtplantes neu als Bereich Landschaft in den Teilplan 1 integriert.



Ausschnitt Landschaftsplan mit Umgebungsschutzgebieten

Fazit

Aus all den genannten Gründen kann der kommunale Landschaftsplan von 1997 aufgehoben werden. Er hat seinen Zweck erfüllt.

Umgebungsschutzgebiete

Festlegungen

Regional:

• Ritterhaus	bestehend
--------------	-----------

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 aufzuhebenden Landschaftsplanes beibehalten und als Bereich Landschaft in den Teilplan 1 integriert.

Der Umgebungsschutz soll sicherstellen, dass im Umkreis von Heimatschutzobjekten keine unerwünschte 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, beim Weiler Lanzacher um den Weilerand 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 Baubewilligungen der Baudirektion gemeldet werden müssen und allenfalls durch diese zu genehmigen sind. Die Gemeinde bringt ihre Anliegen in diesem Verfahren ein (§ 238, Abs. 2 PBG).

4. Bereich Verkehr

4.1 Allgemeines

Übergeordnete Richtpläne Verkehr

Im Kantonalen Richtplan Verkehr von 2007 sowie im Regionalen Richtplan der Planungsgruppe Zürcher Oberland (PZO, heute RZO) von 1998/2008 sind die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

Kommunaler Richtplan Verkehr

Der Kommunale Verkehrsplan 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.

Auf kommunaler Stufe werden neben den eigentlichen Verkehrsanlagen auch Angaben über die Aufgabe der entsprechenden Anlage und den Ausbaustandard gemacht. Damit werden diese genauer definiert. Dies ergibt mehr Transparenz, einerseits für das Verständnis der 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.

Gründe für die Überarbeitung des Verkehrsplans

Der heute noch rechtsgültige kommunale Verkehrsrichtplan datiert vom 26.03.1997. Seither haben sich verschiedene Rahmenbedingungen geändert und verschiedene Umsetzungen sind in Angriff genommen worden, z.B.:

- ein Teil der Sammelstrassen wurde siedlungsorientiert umgestaltet
- es wurden Lücken im regionalen Radwegnetz geschlossen
- in den Quartieren wurden flächendeckend Tempo-30-Zonen eingerichtet
- es wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes Bubikon erarbeitet
- zahlreiche Optimierungen für den Fuss- und Veloverkehr wurden vorgenommen
- die Pförtneranlagen ausgangs Bubikon Richtung Dürnten und Ausgangs Wolfhausen Richtung Hombrechtikon wurden realisiert
- Im Agglomerationsprogramm Agglo Obersee ist das künftige regionale Radwegnetz umrissen

Strategieansatz

Der Verkehrsplan basiert auf einem ganzheitlichen Strategieansatz mit folgenden Hauptzielen:

Motorisierten Verkehr bewältigen und beruhigen

Leistungsfähiges und siedlungsorientiertes Hauptstrassennetz zur Verfügung stellen

Attraktive Strassenräume mit hoher Aufenthalts- und Bewegungsqualität anbieten, insbesondere in den Wohngebieten

Nicht motorisierten Verkehr stärken

Sicheres und attraktives Fuss- und Radwegnetz bereitstellen

Witterungsgeschützte und diebstahlsichere Veloabstellplätze bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, bei öffentlichen Einrichtungen und bei Detailhandelsgeschäften einrichten

Alternativen zum motorisierten Individualverkehr fördern

Optimiertes, kundenfreundliches Angebot an Busverbindungen und Haltestellen schaffen

Hauslieferdienst, Verleih von Veloanhängern und Elektrovelos u. dgl. initiieren

Ergänzende Ziele

Wichtige ergänzende Ziele sind:

- Der motorisierte Individualverkehr soll beruhigt und auf einem Strassennetz abgewickelt werden, welches eine genügende Leistungsfähigkeit aufweist, das siedlungsverträglich gestaltet ist und eine gute Aufenthaltsqualität besitzt.
- Für den ruhenden Verkehr sollen an geeigneten Lagen angemessene Angebote an Parkplätzen und Veloabstellplätzen bestehen.
- Als Alternative zum motorisierten Individualverkehr kommen dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr wichtige Bedeutungen zu. Die Anbindung an den ÖV und seine Qualität resp. Frequenzdichte sowie der Ausbau der Haltestellen sind daher vorrangige Anliegen.
- Daneben stellt die Verkehrssicherheit eine wichtige Säule der Verkehrsplanung dar. Die Verbindungen für Rad- und Fussgänger, insbesondere für Schulkinder, sollen sicher, durchgängig und attraktiv sein.

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.

Festlegungen und Wirkungen

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

Wichtig ist die Unterscheidung der überkommunalen und der kommunalen Festlegungen:

Die eingerahmten und weiss hinterlegten Textteile sind verbindliche überkommunale Festlegungen (kantonal, regional). Diese Inhalte dienen der Information.

Die eingerahmten und grau hinterlegten Textteile sind verbindliche kommunale Festlegungen. Diese Inhalte, wie auch spätere Anpassungen und Revisionen, sind durch die Gemeindeversammlung festzusetzen.

4.2 Öffentlicher Verkehr

Bahnlinien

Festlegungen

Kantonal:

• Bahnlinie S5, Niederweningen – Pfäffikon SZ	bestehend
• Bahnlinie S15, Affoltern am Albis – Rapperswil	bestehend

Rechtswirkungen

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.

Erläuterungen

Bubikon ist sehr gut an das S-Bahnnetz angeschlossen. Mittelfristig besteht kein Handlungsbedarf, was das Netz betrifft. Die Neugestaltung des Bahnhofumfeldes ist Sache der Gemeinde.

Anschlussgleise

Festlegungen

Regional:

• Anschlussgleis Wolfhausen	bestehend
• Anschlussgleis Sennweid Bubikon	bestehend
• Anschlussgleis Industrie Wändhüslen	geplant

Rechtswirkungen

Die Anschlussgleise 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.

Erläuterungen

Das Anschlussgleis Sennweid wird nach wie vor rege genutzt. Der bereits etablierte Nutzungsmix im Industriegebiet Wändhüslen mit Gewerbe und Dienstleistung bedingt kein Anschlussgleis, so dass die geplante Festlegung aufgehoben werden soll. Dabei ist jedoch die Raumsicherung für den Doppelspurausbau der S-Bahnlinie zu berücksichtigen. Die Weiche beim Bahnhof Bubikon für das Anschlussgleis nach Wolfhausen wird 2014 rückgebaut, weil kein ausgewiesener Bedarf seitens der Betriebe besteht. Diese Festlegung soll daher ebenfalls aufgehoben werden, auch wenn das Trassée bleibt einstweilen erhalten bleibt. Der Region Zürcher Oberland (RZO) werden die entsprechenden Anträge gestellt. Die Aufhebung der Festlegungen muss durch die Delegiertenversammlung der RZO beschlossen und durch den Regierungsrat genehmigt werden.

Buslinien

Festlegungen

Regional:

<ul style="list-style-type: none"> Linie 880 Rüti Bahnhof – Bubikon Bahnhof – Hombrechtikon Eichtal und alternierend: Rüti Bahnhof – Bubikon Bahnhof – Hombrechtikon – Stäfa Frohberg 	bestehend
<ul style="list-style-type: none"> Linie 882 Bubikon Bahnhof – Dürnten, J.-C.-Heerstrasse 	bestehend
<ul style="list-style-type: none"> Linie 883 Bubikon Bahnhof – Wetzikon Bahnhof 	bestehend

Rechtswirkungen

Die bestehenden Buslinien sind im regionalen Verkehrsplan festgelegt und als Information in den kommunalen Plan übernommen. Die Festlegung im regionalen Plan ist die Grundlage für die Sicherung des erforderlichen Verkehrsraums.

Erläuterungen

Die Gemeinde Bubikon soll mit dem öffentlichen Verkehr gut an die umliegenden Bahnhöfe angeschlossen sein. Wichtig sind dabei insbesondere effiziente Verbindungen zu den Bahnhöfen Rüti und Wetzikon sowie nach Hombrechtikon.

Bushaltestellen

Festlegungen



Kommunal:

• Bahnhof	bestehend
• Tafleten	bestehend
• Platte	bestehend
• Dorf	bestehend
• Ritterhaus	bestehend
• Wihalde	bestehend
• Bad Kämmoos	bestehend
• Neugut	bestehend
• Post	bestehend
• Zinkereistrasse	bestehend
• Oberwolfhausen	bestehend
• Hübli	bestehend

Rechtswirkungen

Die Haltestellen werden im kommunalen Plan bezeichnet, wobei die Vorgaben des ZVV beachtet werden müssen. Die Festlegung im Plan ist die Grundlage für die Sicherung des Raums, um allfällige Haltestellenausbauten / Wartehäuschen erstellen zu können. Für die Bushaltestellen inkl. Ausstattung (Unterstände, Veloabstellanlagen u. dgl.) ist die Gemeinde zuständig.

Die Bushaltestelle Dienstbach weist gemäss einer Statistik der VZO (Linien 880, 882, 883, Montag-Sonntag, Haltestellenmittelwert 2010) eine sehr geringe Anzahl Ein- und Ausstiege auf. Der Bus hält auf der Fahrbahn und eine Haltestellenausstattung besteht nicht. Wegen den ungenügenden Fahrgast-Frequenzen wurde die Haltestelle Dienstbach im Jahre 2012 ersatzlos aufgehoben.

Erläuterungen

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

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

Ein besonderer Stellenwert kommt der Bushaltestelle am Bahnhof Bubikon als Umsteigebeziehung zur S-Bahn zu. Die Gemeinde Bubikon hat 2009 zusammen mit einem privaten Grundeigentümer einen Studienauftrag durchgeführt, um Vorstellungen für die künftige Entwicklung am Bahnhof zu entwickeln. Im Vordergrund standen die Aufwertung des Bahnhofplatzes, die bessere Nutzung der angrenzenden Gemeindegrundstücke sowie die ortsbauliche Aufwertung des ehemaligen Landiareals durch eine zeitgemässe Überbauung. Das erstrangierte Projekt bildete die Grundlage für den von der Gemeindeversammlung am 16.03.2011 beschlossenen öffentlichen Gestaltungsplan.



Visualisierung des neuen Bahnhofplatzes

4.3 Motorisierter Individualverkehr

Strassen

Festlegungen

Kantonal:

• HLS-Autobahn A53	bestehend
• HLS-Autostrasse A52	bestehend

Regional:

• Grüningerstrasse	bestehend
• Dürntnerstrasse	bestehend
• Ufgäntstrasse	bestehend
• Dorfstrasse	bestehend
• Wolfhauserstrasse	bestehend
• Kämmoosstrasse	bestehend
• Rütistrasse	bestehend
• Bubikerstrasse	bestehend
• Landstrasse	bestehend
• Hombrechtikerstrasse	bestehend

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 Hauptverkehrsstrassen. 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. Trasséesicherung, Bau und Unterhalt gehen zu Lasten der Gemeinde, wobei diese bei Neubauten oder beim erstmaligen hinreichenden Ausbau einen Kostenanteil in Form von Mehrwertsbeiträgen gemäss Strassengesetz auf die nutznussenden Grundeigentümer überwälzen kann. Gestützt auf die Festlegungen können Baulinien und Werkpläne ausgearbeitet werden.

Erläuterungen

Geplante oder auszubauende Strassen sind im Rahmen der Nutzungsplanung im Erschliessungsplan zu erfassen.

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.

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.

Siedlungsorientierte Gestaltung

Festlegungen

Regional:

Im Innerortsbereich sind die regionalen Hauptverkehrsstrassen siedlungsorientiert zu gestalten.

• Ufgäntstrasse	bestehend
• Dorfstrasse	bestehend
• Wolfhauserstrasse	geplant
• Landstrasse	bestehend

Kommunal:

Auch die kommunalen Sammelstrassen sind siedlungsorientiert zu gestalten.



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

Rechtswirkungen

Die siedlungsorientierte Gestaltung der regionalen Hauptverkehrsstrassen sowie der kommunalen Sammelstrassen hat zum Ziel, den Verkehr zu beruhigen, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Querung der Strassen zu erleichtern.

Die Zuständigkeit für die siedlungsverträgliche Gestaltung kantonalen 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.

Ortseingangstore

Festlegungen



Kommunal:

An folgenden Ortseingängen sind Einfahrbremsen zu erstellen:

• Ufgängstrasse, Bubikon	bestehend
• Wolfhauserstrasse, Bubikon	geplant
• Kämmoosstrasse, Bubikon	bestehend
• Hombrechtikerstrasse, Wolfhausen	bestehend
• Rütistrasse, Wolfhausen	geplant

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 Kreiselpjekt mit einer Spuranpassung, welches eine Reduktion der Geschwindigkeit und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zum Ziel hat.

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

Quartierstrassen mit Verkehrsberuhigung

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 heutige 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. Da den Festlegungen im Kommunalen Richtplan jedoch der Charakter von Zielen und nicht von Massnahmen zukommt, ist es zweckmässig, die Verbesserungsmassnahmen in eine konzeptionelle Gesamtschau einzubetten.

Mit dem Kanton wurden bereits Gespräche betreffend Direktanbindung der Höslistrasse an die Dürntnerstrasse aufgenommen und Studien in Auftrag gegeben. Die Gemeinde hat zudem Radarkontrollen veranlasst. Die Auswertungen werden zeigen, ob weitergehende Massnahmen ergriffen werden müssen. Das zeitliche Vorziehen einzelner Massnahmen in der Prioritätenliste wird angestrebt.

Parkierungsanlagen

Festlegungen



Regional:

• Park + Ride Bahnhof Bubikon (ca. 117 PP)	bestehend
• Parkplatz Ritterhaus (ca. 124 PP)	bestehend
• Parkplatz Egelsee (ca. 100 PP)	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 Sportplatz Giessen, Bubikon	geplant
• Parkplatz Landstrasse, Wolfhausen (ca. 75 PP)	bestehend
• Parkplatz Landiparkplatz, Wolfhausen (ca. 38 PP)	bestehend

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 P+R-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 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.

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.

Neu aufgenommen wurde die im Zusammenhang mit dem Sportplatz Giessen notwendige Parkierungsanlage, welche jedoch nur bei der Erstellung des Sportplatzes notwendig wird. Die Realisierung von Abstellplätzen mit Zufahrt von der Wolfhauserstrasse ist im Bereich der Kat. Nrn. 4245 und 1793 ohne Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen möglich.

Im Verkehrsplan als Information eingezeichnet ist die Car-Sharing-Station beim Bahnhof Bubikon.

Es wäre wünschenswert, wenn auch im Ortsteil Wolfhausen ein Car-Sharing-Angebot eingerichtet werden könnte. Dies ist zwar nicht Sache der öffentlichen Hand. Sie kann jedoch bei einem entsprechenden Betreiber eine entsprechende Anfrage einreichen und auf den öffentlichen Parkierungsanlagen für diesen Zweck Parkflächen ausscheiden.

4.4 Langsamverkehr

Fuss- und Wanderwege

Kommunal:

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fusswege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Fusswege eingetragen. Folgende Teilstücke sind als geplant eingetragen:



• Verbindung Bushaltestelle Dorf – Huswiesstrasse	geplant
• Ufgäntstrasse (Fussweglücke bei Pförtner)	geplant
• Bürgstrasse (Verbesserung Fussgängerschutz)	geplant

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.

Für die geplante direkte Wegverbindung zwischen der Industrie- und der Wändhüslenstrasse ist der Region Zürcher Oberland (RZO) ein entsprechender Antrag zu unterbreiten.

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

Im Übrigen ist auf das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) hinzuweisen. In Bubikon sind zahlreiche Verbindungen von regionaler (ZH 39.2, 103.1, 103.2, 103.3, 200.1, 200.2) und lokaler (ZH 1228, 1233, 1244) Bedeutung verzeichnet. 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.

dunkelblau regionale Bedeutung
 hellblau lokale Bedeutung



Historische Verkehrswege

Radwege

Festlegungen

Regional:

• Rüti – Wolfhausen – Hombrechtikon	bestehend
• Fuchsrüti (Gemeinde Gossau) – Lanzacher – Bubikon Dorf	bestehend
• Bubikon Dorf – Dienstbach – Kämmoos	bestehend
• Bubikon Dorf – Bahnhof Bubikon – Dürnten	bestehend
• Wolfhausen Hüebli – Berlikon – Hombrechtikon	bestehend

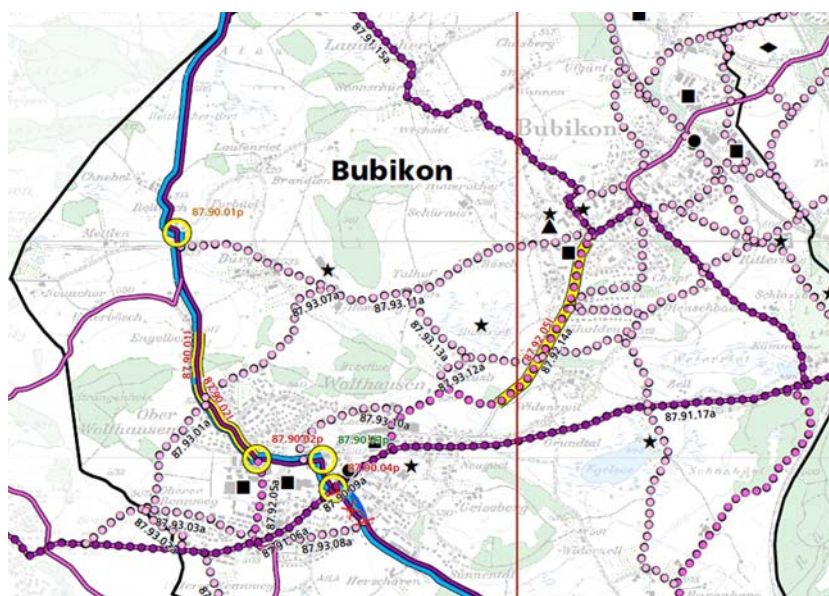


Im kommunalen Richtplan Verkehr sind drei Kategorien regionale Radwege bezeichnet:

- Radwege von überkommunaler Bedeutung gemäss dem Regionalen Richtplan Verkehr (dunkelblau)
- Überkommunale Netzergänzungen gemäss Agglo Obersee 2. Generation (lila)
- Regionale Veloland-Schweiz-Radroute 29 „Glatt“ (hellblau)

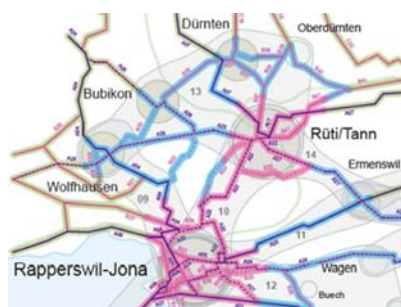
Die Festlegungen im regionalen Richtplan Verkehr (RRB Nr. 2257/1998) sind nicht mehr in allen Teilen aktuell. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Agglo Obersee wurde 2011 eine Zustandsanalyse erhoben, gemäss welcher die im Regionalen Richtplan seinerzeit als geplant bezeichneten Wege in der Zwischenzeit alle als bestehend einzustufen sind.

Das Agglo Obersee unterscheidet nationale, kantonale, regionale und lokale Radrouten. Demgemäss sind auf dem Gemeindegebiet von Bubikon weitere Radrouten von kantonaler oder regionaler Bedeutung bezeichnet und zur Aufnahme in den Regionalen Richtplan vorgemerkt. Teilweise handelt es sich um bestehende kommunale Radwege, welche entsprechend aufklassiert werden sollen (z.B. Wolfhauerstrasse, Chilehölzlistrasse, Oberwolfhauerstrasse). Diese zusätzlichen Radrouten sind der Region Zürcher Oberland RZO zu beantragen. Sie müssen von der Delegiertenversammlung der RZO beschlossen und vom Regierungsrat genehmigt werden.



Ausschnitt Agglo Obersee (Radrouten)

Der RZO zu beantragende Festlegungen



Ergänzungen im regionalen Richtplan gemäss Agglo Obersee 2. Generation (im Teilplan 2 als Information dargestellt):

• Bubikon Schulen – Wolfhauerstrasse (bis Chilehölzlistrasse)	geplant *)
• Chilehölzlistrasse	bestehend
• Fuchsrüti (Gde. Gossau) – Chnebelstrasse – Oberwolfhauerstrasse (ohne Abschnitt Zinkereistrasse bis Engelberg)	bestehend
• Oberwolfhauerstrasse (Abschnitt Zinkereistrasse bis Engelberg)	geplant *)
• Zinkereistrasse – Freihofstrasse	bestehend
• Lützelseestrasse	bestehend
• Herschärenstrasse	bestehend
• Schwöschterrainstrasse	bestehend
• Barenbergstrasse	bestehend

*) Handlungsbedarf aufgrund der Schwachstellenanalyse der Agglo Obersee (lineale Schwachstellen)

Kommunal:

• Ufgäntstrasse – Grüningerstrasse	bestehend
• Ufgäntstrasse (Radweglücke bei Pförtner)	geplant
• Bubikon Bahnhof – Stationsstrasse	bestehend
• Bubikon Bahnhof – Ritterhausstrasse - Rosswiesstrasse	bestehend
• Bubikon Schulen – Bürgstrasse (bis Hüslirietstrasse)	bestehend
• 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.

Trasséesicherung, 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. Trasséesicherung, 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.

Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse

Festlegungen



Kommunal:

• Veloabstellplätze Bahnhof, Bubikon	bestehend
• Veloabstellplätze Gemeindehaus und Schulhäuser, Bubikon	bestehend
• Veloabstellplatz Egelsee, Bubikon	bestehend
• Veloabstellplätze Sportplatz Giessen, Bubikon	geplant
• 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. Bei der geplanten Neugestaltung des Bahnhofumfeldes ist auch das Angebot an Veloparkplätzen zu vergrössern.

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 Parkierungsanlagen 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 Gebiet Giessen ist die Realisierung von Veloabstellplätzen im Bereich der Kat. Nrn. 4245 und 1793 ohne Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen möglich.

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

5. Bereich öffentliche Bauten und Anlagen

5.1 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.

5.2 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, sowie Kultuspflge und Bestattungswesen kein Zusatzbedarf absehbar.

Der Richtplan von 1997 wies mehrere geplante Festlegungen im Bereich Erziehung und Bildung auf. Aufgrund der mittlerweile erstellten Schulbauten sind diese Festlegungen nicht mehr aktuell.

Im Bereich Sozial- und Gesundheitswesen erfordert die höhere Lebenserwartung bedarfsgerechte Angebote, insbesondere Pflege- und Betreuungsangebote für Betagte.

Im Bereich Erziehung und Bildung sind die zu den Schulanlagen gehörenden Spiel- und Sportanlagen zu berücksichtigen.

Bedarf zu decken

Im Bereich Erholung und Sport ist für die Öffentlichkeit insbesondere die im Gebiet Giessen als geplant bezeichnete Sport- und Freizeitanlage von Bedeutung.

5.3 Öffentliche Bauten und Anlagen

Öffentliche Verwaltung

Festlegungen

Kommunal:

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
V = Verwaltungsgebäude / Gemeindehaus	bestehend	Gemeinde
Wh = Werkhof Bubikon	bestehend	Gemeinde
Wh = Werkhof Wolfhausen	bestehend	Gemeinde
F = Feuerwehrgebäude Bubikon	bestehend	Gemeinde

Erläuterungen

Mittelfristig besteht im Bereich der öffentlichen Verwaltung kein Flächenbedarf.



Gemeindehaus



Feuerwehrdepot

Kultuspflege und Bestattungswesen

Festlegungen

Kommunal:

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
K = Reformierte Kirche	bestehend	Ref. Kirchgemeinde
K = Oekumenisches Zentrum	bestehend	Ref. Kirchgemeinde / Kath. Kirchgemeinde St. Niklaus
KH = Kirchgemeinde- haus	geplant	Ref. Kirchgemeinde
F = Friedhof	bestehend	Gemeinde

Erläuterungen

Die evangelisch-reformierte Kirche in Bubikon sowie das Oekumenische 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 plant längerfristig zwischen Gemeindehaus und Kirche ein neues Kirchgemeindehaus mit Pfarrwohnung. Im Hinblick auf einen späteren Abbruch der bisherigen Pfarrhausliegenschaft Berglihöh und eine Neuüberbauung mit Wohnungen ist eine Umzonung erforderlich.



Reformierte Kirche



Oekumenisches Zentrum

Erziehung und Bildung

Festlegungen

Kommunal:

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
K = Kindergarten Dörfli, Bubikon	bestehend	Gemeinde
K = Kindergarten Mittlistberg, Bubikon	bestehend	Gemeinde
K = Kindergarten Sonnenberg, 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 auf den bestehenden Arealen der Schulen gedeckt 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

Kultur und Begegnung

Festlegungen

Regional:

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
M = Museum Ritterhaus Bubikon	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.



Ritterhaus

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

Sozial und Gesundheitswesen

Festlegungen

Regional:

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
Pf = Sonderschulheim Friedheim	bestehend	Verein
Pf = Züriwerk Platten	bestehend	Stiftung

Kommunal:

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
A = Alters- und Pflegeheim Sunnegarte	bestehend	Gemeinde
A = Alterssiedlung Mooswies	bestehend	Gemeinde
Pf = Pflegewohnungen Erspel Bubikon	bestehend	Verein
Pf = Heim zum Birkenhof, Wolfshausen	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 Pflegeheim Sunnegarte, die Alterssiedlung Mooswies und bietet mit der Spitex Dienstleistungen im ambulanten Bereich an.

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



Alters- und Pflegeheim Sunnegarte



Alterssiedlung Mooswies, Bubikon

Erholung und Sport

Festlegungen

Regional:

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
Sa = Schiessanlage Betzholz, Bubikon	bestehend	Zweckverband

Kommunal:

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
F = Freibad Egelsee, Bubikon	bestehend	Gemeinde
G = Swiss Golf	bestehend	Privat
T = Turnhalle Bubikon	bestehend	Gemeinde
T = Turnhalle Wolfhausen	bestehend	Gemeinde
S = Sportanlage Giessen, Bubikon	geplant	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 Chämmoos 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.

Sowohl in Bubikon wie auch in Wolfhausen sind zur Deckung der Bedürfnisse von Schulen und Vereinen Doppelturnhallen geplant.

Es besteht Bedarf nach einer Ergänzung des Angebotes an Aussenflächen für den Sportunterricht. Daher wurden im Bereich Giessen Flächen der Erholungszone zugewiesen.

Ver- und Entsorgung

Festlegungen

Kommunal:

Bezeichnung	Status	Trägerschaft
A = Abwasserreinigungsanlage Bubikon-Wolfhausen	bestehend	Gemeinde
Ws = Wertstoffsammelstelle, Bubikon	bestehend	Gemeinde
Ws = Wertstoffsammelstelle, Wolfhausen	bestehend	Gemeinde

Erläuterungen

Die Kläranlage Schachen in Bubikon funktioniert seit der Sanierung und Erweiterung, welche im März 2005 abgeschlossen werden konnte, ohne grössere Probleme.

Glas, Kleider und Schuhe können täglich bei den stationären Sammelstellen auf dem Chilbiplatz Bubikon und auf dem Landiparkplatz Wolfhausen entsorgt werden.

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.



Wertstoffsammelstelle, Bubikon



Wertstoffsammelstelle, Wolfhausen



ARA Schachen, Wolfhausen



ARA Weidli, Dürnten

6. Kostenfolgen und Prioritäten

6.1 Allgemeines

Kosten mit Nachfolge-
vorlagen

Die Kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese 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. 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 Mehrwertsbeiträge)
- Verträge (z.B. Sicherung der Parkierungsmöglichkeiten im Bahnhofquartier)

Kosten ohne Nachfolge-
vorlagen

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.

6.2 Geplante Verkehrsanlagen

Punktuelle Massnahmen

Punktuelle Verbesserungen, Aufwertungen und Ergänzungen bereits bestehender Verkehrsanlagen sind nicht Gegenstand des Verkehrsplans. Der Handlungsbedarf aus heutiger Sicht ist im Anhang als Information aufgeführt.

Prioritäten

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

sofort	2012 – 2016	Priorität 1
kurzfristig	2016 – 2019	Priorität 2
mittelfristig	2019 – 2023	Priorität 3
langfristig	nach 2023	Priorität 4

Motorisierter Individualverkehr

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

Siedlungsorientierte Gestaltung

Nr.	Code	Festlegung	Priorität
1	MIV	Neugestaltung und Verkehrsberuhigung Herschärenstrasse	3
2	MIV	Neugestaltung und Verkehrsberuhigung Oberwolfhauserstrasse im Bereich der Kernzone	3

Ortseingangstore

3	MIV	Verkehrsberuhigung Ortseinfahrt Bubikon durch Erstellung einer Insel auf der Wolfhauserstrasse durch das kantonale Tiefbauamt	1
4	MIV	Verkehrsberuhigung Ortseinfahrt Wolfhausen durch Erstellung eines Kreisels am Knoten Bubiker-/Landstrasse durch das kantonale Tiefbauamt	1

Parkierungsanlagen

5	MIV	Parkplatz für Sportplatz Giessen, Bubikon (sofern Sportplatz gebaut wird)	4
---	-----	---------------------------------------------------------------------------	---

Langsamverkehr

Zum Langsamverkehr (LV) sind auf kommunaler Stufe folgende Massnahmen und Prioritäten geplant:

Fuss- und Wanderwege

Nr.	Code	Festlegung	Priorität
6	LV	Verbindung Bushaltestelle Dorf – Huswiesstrasse (– Bahnhof)	2
7	LV	Fussgängerschutz Bürgstrasse (separater Kiesweg neben Fahrbahn)	1

Veloabstellanlagen

8	LV	Veloabstellanlage im öffentlichen Interesse im Gebiet Giessen, Bubikon (sofern Sportplatz gebaut wird)	4
9	LV	Veloabstellanlage im öffentlichen Interesse im Zentrum Wolfhausen	2

6.3 Geplante öffentliche Bauten und Anlagen

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

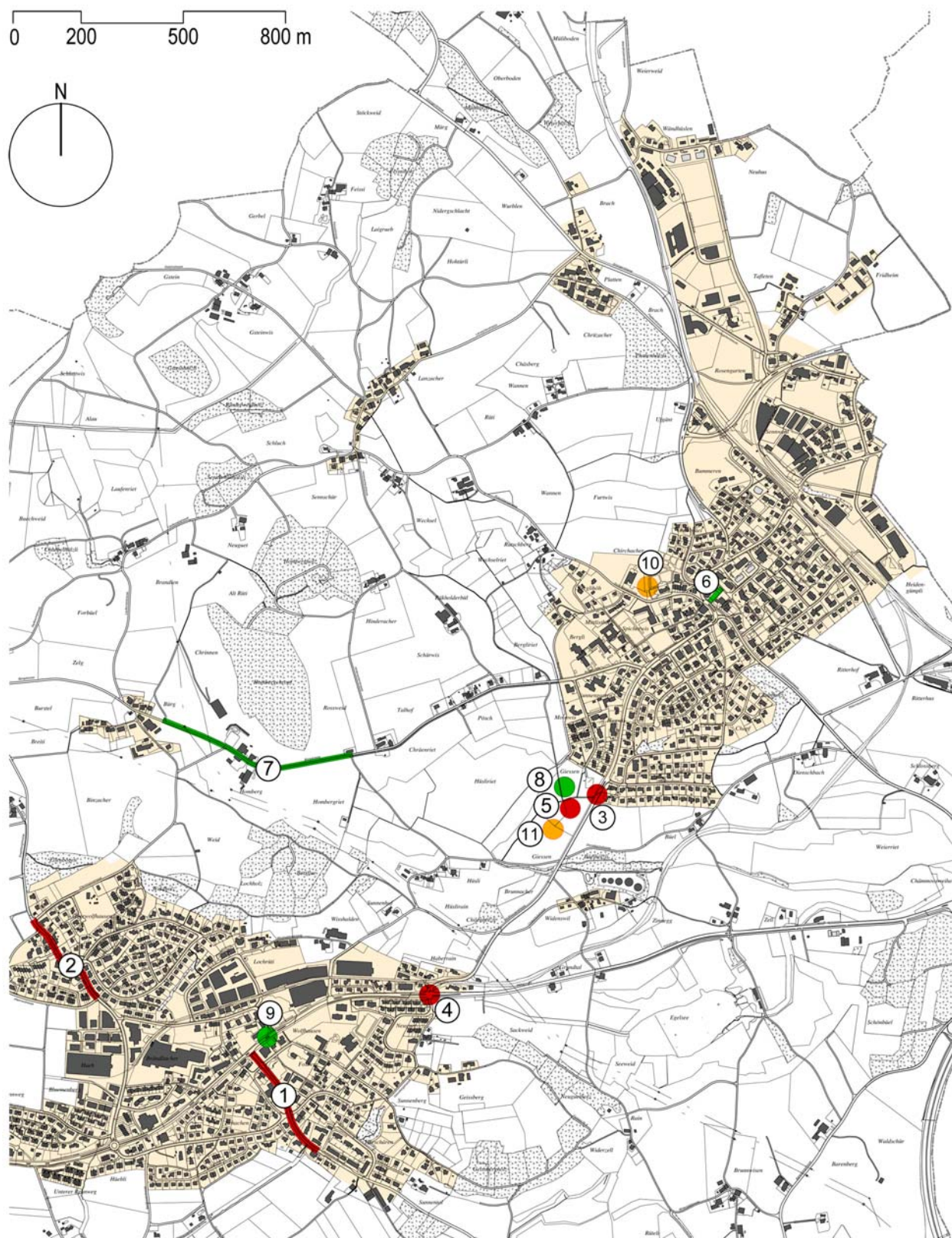
Kultuspflege und Bestattungswesen

Nr.	Code	Festlegung	Priorität
10	ÖBA	Kirchgemeindehaus mit Pfarrwohnung	2

Erholung und Sport

11	ÖBA	Sportplatz Giessen (Infrastruktur, Ausstattung)	4
----	-----	-------------------------------------------------	---

6.4 Übersicht der geplanten Anlagen



7. Mitwirkung

Öffentliche Auflage	Die Revision der Richt- und Nutzungsplanung wurde von der Ortsplanungskommission beantragt und vom Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Auflage und Anhörung verabschiedet. Die Revisionsvorlage wurde gestützt auf § 7 PBG während 60 Tagen vom 27.04.2012 bis 26.06.2012 öffentlich aufgelegt.
Anhörung	Die Nachbargemeinden Hombrechtikon, Grüningen, Gossau, Hinwil, Dürnten, Rüti und Rapperswil-Jona sowie der Zweckverband Region Zürich Oberland RZO (Regionalplanung) wurden zur Anhörung eingeladen. Von den Gemeinden Grüningen, Hinwil, Dürnten und Rapperswil-Jona liegen Kenntnisnahmen ohne Anträge vor. Die RZO hat mit Schreiben vom 13.07.2012 ausführlich Stellung genommen.
Einwendungen	Während der Auflagefrist konnte sich jedermann zu den Entwürfen äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen. Insgesamt sind von 39 Antragstellern total 48 Einwendungen eingegangen. Die Anliegen wurden auf ihre Zweckmässigkeit geprüft und flossen bei positiver Beurteilung ganz oder teilweise in die Revisionsvorlage ein. Die abgelehnten Anliegen sind gemäss § 7 PBG im „Bericht zu den Einwendungen“ aufgeführt. Dieser Bericht ist als Teil der Revisionsvorlage von der Gemeindeversammlung festzusetzen.
Vorprüfung	Die Revisionsvorlage wurde dem Kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) parallel zur öffentlichen Auflage zur Vorprüfung eingereicht. Der Vorprüfungsbericht liegt mit Datum vom 30.07.2012 vor. Die Hinweise zur Vorprüfung sind im Erläuternden Bericht gemäss Art. 47 RPV festgehalten.
Veranstaltungen	Während der öffentlichen Auflage wurde die Revision der Richt- und Nutzungsplanung der interessierten Öffentlichkeit an der Orientierungsversammlung vom 14.05.2012 vorgestellt.
Festsetzung	Die Revision der Richt- und Nutzungsplanung wird den Stimmbürgern an der Gemeindeversammlung vom 13. März 2013 zur Beschlussfassung vorgelegt.
Genehmigung	Nach der Festsetzung durch die Gemeindeversammlung ist die Revisionsvorlage durch die Baudirektion zu genehmigen.

Anhang

Abkürzungsverzeichnis

BZO	Bau- und Zonenordnung Bubikon
LV	Langsamverkehr (Fussgänger/innen, Velo, Trottinett)
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Auto, Motorrad)
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Bus, Tram, Bahn)
PBG	Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich
RGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
ROK	Raumordnungskonzept des Kantons Zürich (Teil des Kantonalen Richtplans)
RP	Richtplan
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung
RPV	Raumplanungsverordnung
RZO	Regionalplanungsgruppe Zürcher Oberland
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland
ZP	Zonenplan

Nicht im Verkehrsplan enthaltene Massnahmen

Punktuelle Massnahmen

Neben den geplanten Festlegungen des Verkehrsplans sind auch Einzelmassnahmen ins Auge zu fassen, die nicht im Verkehrsplan festgelegt sind. Es handelt sich um punktuelle Verbesserungen, Aufwertungen und Ergänzungen an bestehenden Verkehrsanlagen.

Prioritäten

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

sofort	2012 – 2016	Priorität 1
kurzfristig	2016 – 2019	Priorität 2
mittelfristig	2019 – 2023	Priorität 3
langfristig	nach 2023	Priorität 4

Öffentlicher Verkehr

Geplant sind folgende Massnahmen zum öffentlichen Verkehr (ÖV):

Bushaltestellen

Nr.	Code	Massnahme	Priorität
1	ÖV	Rückbau der ungenutzten Busbucht bei der Haltestelle „Neugut“ (im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotens Bubikoner-/Rütistrasse)	1
2	ÖV	Optimierung Ausstattung Bushaltestellen „Oberwolfhausen“	1
3	ÖV	Optimierung Ausstattung Bushaltestellen „Hüebli“	1

Motorisierter Individualverkehr

Geplant sind folgende Massnahmen zum motorisierten Individualverkehr (MIV):

Regime und Gestaltung

Nr.	Code	Massnahme	Priorität
4	MIV	Verkehrsregime Quartier Sennweid	1
5	MIV	Neugestaltung Chilbiplatz	3
6	MIV	Einmündung Neugutweg in Landstrasse	2
7	MIV	Unterbindung Schleichverkehr auf der Widerzellstrasse	1
8	MIV	Unterbindung Schleichverkehr auf der Schachenstrasse	1

Knotengestaltung

9	MIV	Umbau Knoten Ufgänt-/Dürntnerstrasse prüfen	2
---	-----	---------------------------------------------	---

Langsamverkehr

Geplant sind folgende Massnahmen zum Langsamverkehr (LV):

Fusswege

Nr.	Code	Massnahme	Priorität
10	LV	Fussweganbindung Grüningerstrasse	3
11	LV	Fussgängersicherung Höslistrasse	1
12	LV	Fussgängerquerung Wolfhauserstrasse	1

Radwege

13	LV	Radwegüberfahrt Einfahrt Bürgstrasse	1
14	LV	Übergang Chilehölzlistrasse - Landstrasse	1
15	LV	Radführung Kreisel Hübli Wolfhausen	1

