Raum Uster–Volketswil

Masterplan 2050

11. Januar 2013

Impressum

Auftraggeber
Baudirektion Kanton Zürich, vertreten durch Amt für Raumentwicklung
Region Zürcher Oberland RZO
Zürcher Planungsgruppe Glattal ZPG
Stadt Uster
Gemeinde Volketswil
Gemeinde Schwerzenbach
Gemeinde Greifensee

unter Mitwirkung
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, vertreten durch Amt für Verkehr
Zürcher Verkehrsverbund ZVV
Verkehrsbetriebe Glattal VBG
Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland VZO

Auftragnehmer
Planpartner AG
Urs Meier, dipl. Architekt ETH/SIA, Planer FSU REG A
Lars Kundert. dipl. Architekt FH, MAS ETH in Raumplanung
Arianne Allemann, dipl. Architektin ETH

TEAMverkehr.winterthur
Otto Hintermeister, Verkehrsingenieur SVI

Inhaltsverzeichnis

Aufgabenstellung 3

Vision «Doppelstadt am Greifensee» 4

Städtebauliches Zielbild 2050 6

Strategie öffentlicher Verkehr 8

Karte zum Masterplan 12

Schlüsselelemente 14

Handlungsbedarf 18

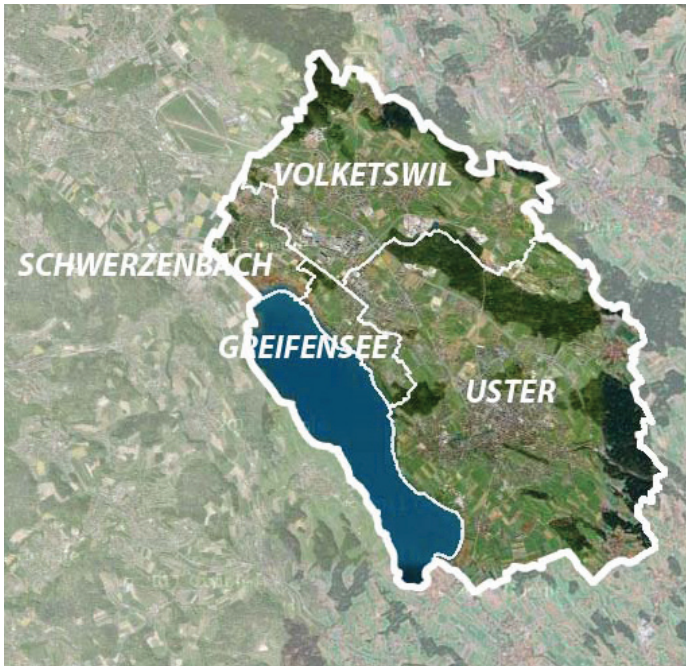
Aufgabenstellung

Ausgangslage / Zielsetzung

Aufgrund des Raumordnungskonzeptes soll das zukünftige Bevölkerungswachstum im Kanton Zürich zu 80 % in urbanen Gebieten stattfinden. Die dafür geeigneten Gebiete sind von kantonaler Bedeutung und sollen einen wesentlichen Pfeiler in der Raumentwicklungsstrategie des Regierungsrats bilden. Das Gebiet Uster-Volketswil gilt als einer der Schlüsselräume im Kanton Zürich.

Im Hinblick auf die kantonale Raumentwicklungsstratgie galt es mit der Gebietsplanung zu untersuchen, welches Potential der Raum für ein Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum aufweist. Die Koordination der Siedlungsentwicklung zwischen den Gemeinden und die Abstimmung mit der übergeordneten Verkehrsplanung waren dabei Hauptaufgaben.

Im Laufe des Verfahrens wurde vom Stimmvolk des Kantons Zürich die Kutlurlandinitiative angenommen. Aufgrund der Möglichkeit aus der Masterplanung wichtige Hinweise für die Umsetzung der Kulturlandinitiative zu erhalten, wurde beschlossen, die Gebietsplanung trotz veränderten Rahmenbedingungen fortzusetzen.



Verfahren

Die Projektpartner (Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich ARE, Planungsregion Zürcher Oberland RZO, Zürcher Planungsgruppe Glattal ZPG, Stadt Uster sowie die Gemeinden Volketswil, Schwerzenbach und Greifensee) haben die Gebietsplanung unter der Leitung des ARE gemeinsam durchgeführt. Das Amt für Verkehr des Kantons Zürich AFV und der Zürcher Verkehrsverbund ZVV mit den marktverantwortlichen Unternehmen Verkehrsbetriebe Glattal VBG und Zürichsee und Oberland VZO haben die Arbeitsgruppe unterstützt.

An vier Workshops haben die Projektpartner die Vorschläge des Planungsteams (Planpartner AG und TEAMverkehr.winterthur) diskutiert. Als Grundlage dienten u.a. eine Strategie für den öffentlichen Verkehr und ein städtebauliches Zielbild. Verschiedene Entwürfe thematisierten umfassende Bauzonenarrondierungen und Verdichtungsgebiet unter Berücksichtigungen verschiedener Szenarien.
Das Ergebnis aus dem Workshopverfahren wurde in den vorliegenden Masterplan überführt. Die Grundlagen sind in den separaten Berichten «Städtebauliches Zielbild 2050» und «Öffentlicher Verkehr» festgehalten.

Die Stellungnahmen der Beteiligten im Verlauf der Erarbeitung und im Rahmen einer Vernehmlassung sind in einem weiteren Bericht dokumentiert.

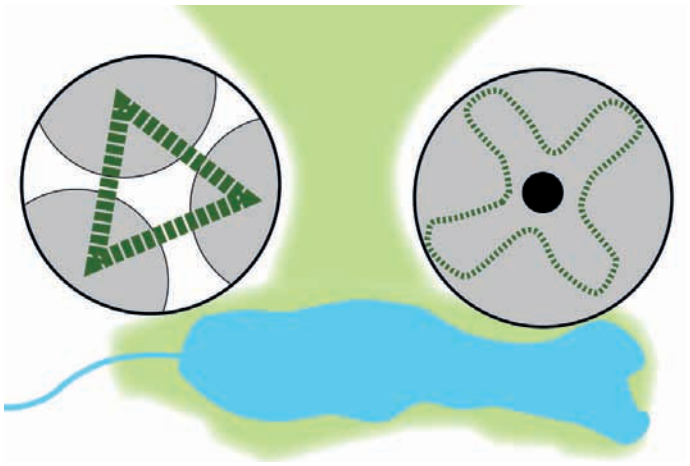
Masterplan

Der vorliegende Masterplan für das Gebiet der Gemeinden Greifensee, Schwerzenbach, Volketswil und Uster dient den Projektpartnern zur Koordination ihrer planerischen Massnahmen. Er umschreibt die Anforderungen an eine zukünftige Bebauung, Nutzung, Erschliessung und Etappierung und zeigt die zu treffenden Massnahmen und ihre Abhängigkeiten auf.

Der Masterplan gibt den Rahmen vor, wie sich das Gebiet entwickeln sollte. Die Umsetzung erfolgt mit den bekannten planungsrechtlichen Instrumenten (Richtplan, Bau- und Zonenordnung, Sondernutzungspläne etc.).

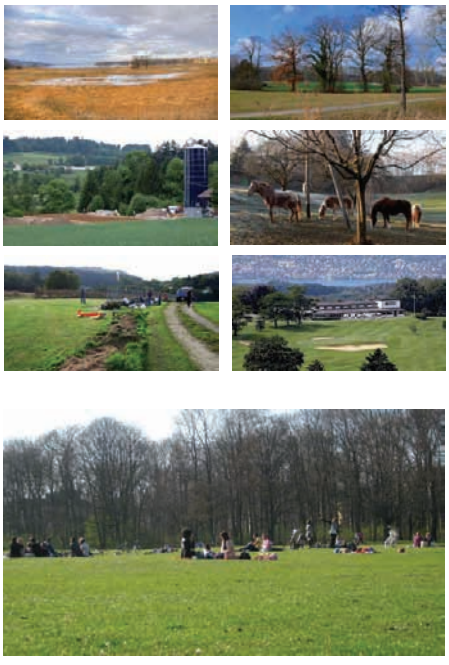
Abweichungen vom Masterplan sind möglich, sofern diese begründet werden können.

Vision «Doppelstadt am Greifensee»



Dem landschaftsorientierten Freiraum zwischen Nänikon und Uster kommt in der Vision «Doppelstadt am Greifensee» eine grosse Bedeutung zu. Er leistet neben dem Greifensee einen wesentlichen Beitrag zur Erholungsfunktion im Raum Uster - Volketswil und ist deshalb von einer Überbauung freizuhalten.

Neben der Landwirtschaft spielen in diesem Bereich der Naturschutz und die Erholung eine wichtige Rolle. Gleichzeitig mit dem Bevölkerungswachstum und zur Entlastung des Landschaftsraums am Greifensee ist aber das Angebot an Erholungsnutzungen zu vergrössern. Neben einem attraktiven Wegnetz gehören Spiel- und Liegewiesen zum zukünftigen Angebot.



Erweiterung der Erholungsangebote im Raum zwischen Uster und Nänikon
(Bilder teilweise RZU (2012): Projekt Landschaftssystem_RZU. Zürich: RZU.)

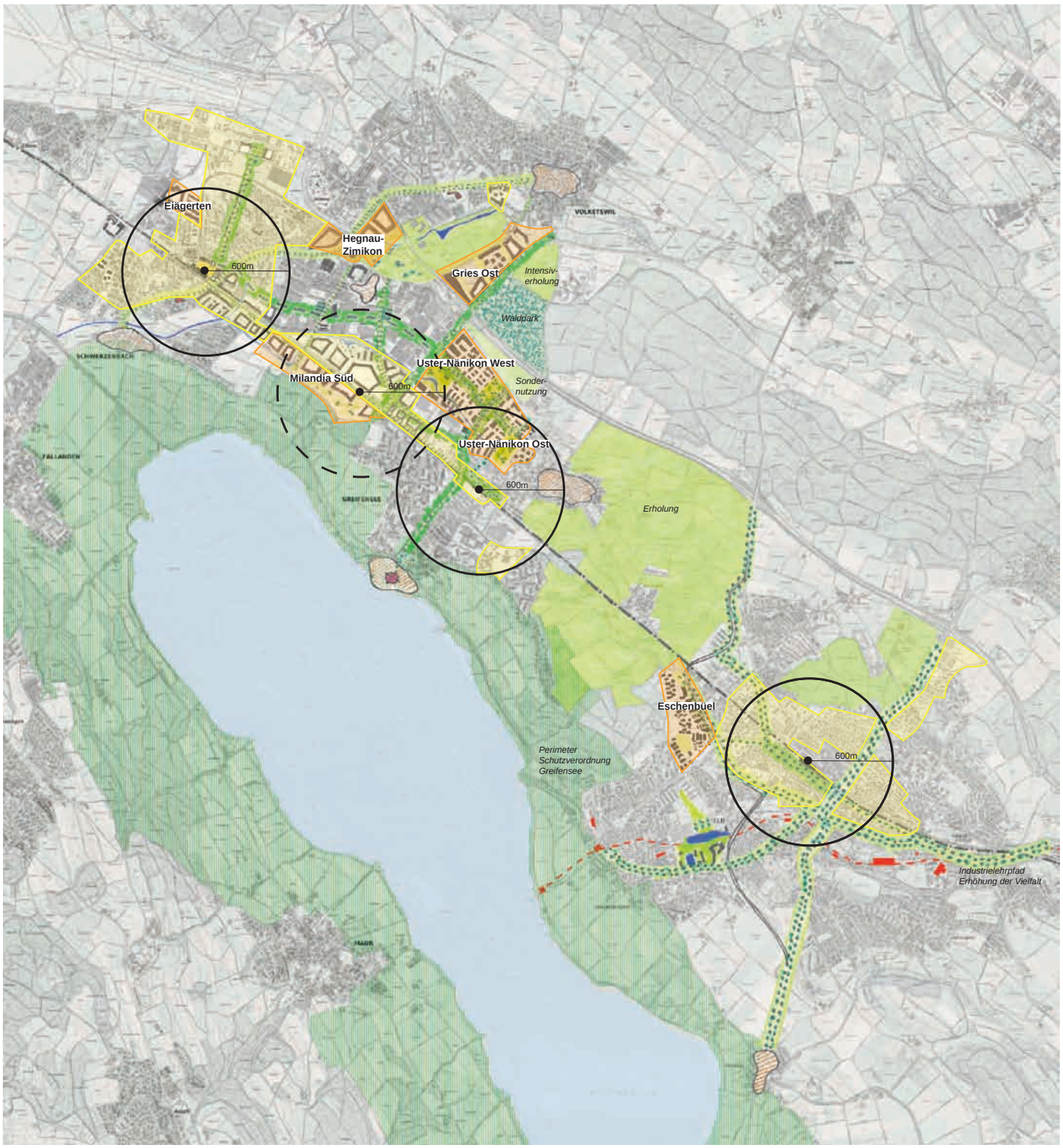
Die «Doppelstadt am Greifensee» besteht aus der Stadt Uster einerseits und den Gemeinden Schwerzenbach, Volketswil und Greifensee mit dem Ortsteil Nänikon andererseits. Während die Stadt Uster als monozentrische Struktur ideale Bedingungen für eine schrittweise Weiterentwicklung aufweist, sind im Bereich Schwerzenbach, Volketswil, Greifensee und Nänikon identitätsstiftende Interventionen nötig.

In der «Doppelstadt am Greifensee» bildet die S-Bahn das Rückgrat für den öffentlichen Verkehr. Eigentrassees für Bus auf bedeutenden Korridoren optimieren ein hervorragendes ÖV-Angebot. Die Buskorridore können bei Bedarf für eine Stadtbahn ausgebaut werden.

Die Freiräume und insbesondere die Strassenräume haben einen hohen Stellenwert und fungieren zunehmend als städtebaulich Elemente.

Gestaltung Tempo-30-Zone, Gerichtsstrasse, Uster.
Quelle: Beilage zu Hochparterre Nr. 3 / 2009

Städtebauliches Zielbild 2050



Das städtebauliche Zielbild ist im Sinne eines übergeordneten Grundgerüstes stark geprägt von einer Freiraumstruktur. Diese soll die städtebauliche Situation akzentuieren, das Verständnis der Teilräume als Ganzes verbessern und die Fragmentierung durch die Verkehrsinfrastruktur minimieren.

Charakteristisch für die Stadt Uster sind die monozentrische Struktur und das sternförmige Erschliessungssystem. Diese Eigenschaft wird akzentuiert, indem für die entsprechenden Strassen ähnliche Gestaltungselemente und -prinzipien Anwendung finden.

In den Gemeinden Schwerzenbach, Volketswil und Greifensee mit dem Ortsteil Nänikon werden im Hinblick auf die bessere Lesbarkeit als Teilraum wichtige Achsen aufgewertet und geschaffen.
Die neue Freiraumachse in der Verlängerung der Umfahrungsstrasse in Volketswil soll die Anbindung des Siedlungsgebietes an den Greifensee verbessern.

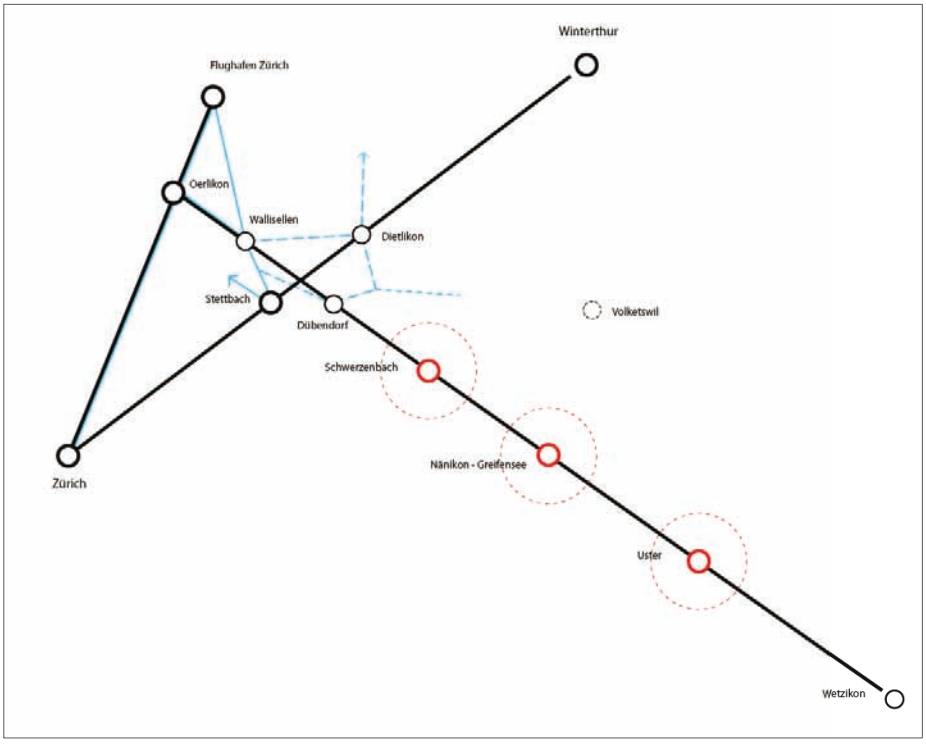
Mögliche Aufwertung der Zürcherstrasse in Uster;
Quelle: Verein Wirtschaftsforum Uster (2012),
Ein attraktives Zentrum für Uster

Strategie öffentlicher Verkehr

Ausgangslage

Die Verkehrszunahme, bedingt durch die gewünschte Bevölkerungs- und Beschäftigtenzunahme im Perimeter, soll weitgehend durch den öffentlichen Verkehr aufgefangen werden, welcher phasengerecht zur Nachfrage auszubauen ist. Die Verkehrszunahme im motorisierten Individualverkehr soll sich angebotsorientiert auf das bestehende Strassennetz sowie auf die in überkommunalen Richtplänen festgelegten Neubaustrecken stützen - insbesondere die neue Greifenseestrasse, die Umfahrung Uster-West, sowie die Umfahrung Fällanden-Schwerzenbach.

Mit den bestehenden Bahnhöfen Uster, Nänikon-Greifensee und Schwerzenbach ist die Region bereits heute gut ins S-Bahnnetz eingebunden. Eine S-Bahnlinie mit Direktverbindung ins Glattal (Wallisellen, Oerlikon) und eine weitere nach Zürich sowie in Gegenrichtung ins Zürcher Oberland sorgen für eine optimale Ausgangslage. Von Uster bestehen zwei zusätzliche Direktverbindung nach Stadelhofen und Zürich HB. Langfristig wird der Kapazitätsausbau nach Uster vorbereitet mit Taktverdichtungen und einer zusätzlichen Linie. Alle wichtigen Wunschlinien der Pendler werden somit durch die Bahn und die direkten Buszubringer optimal abgedeckt.



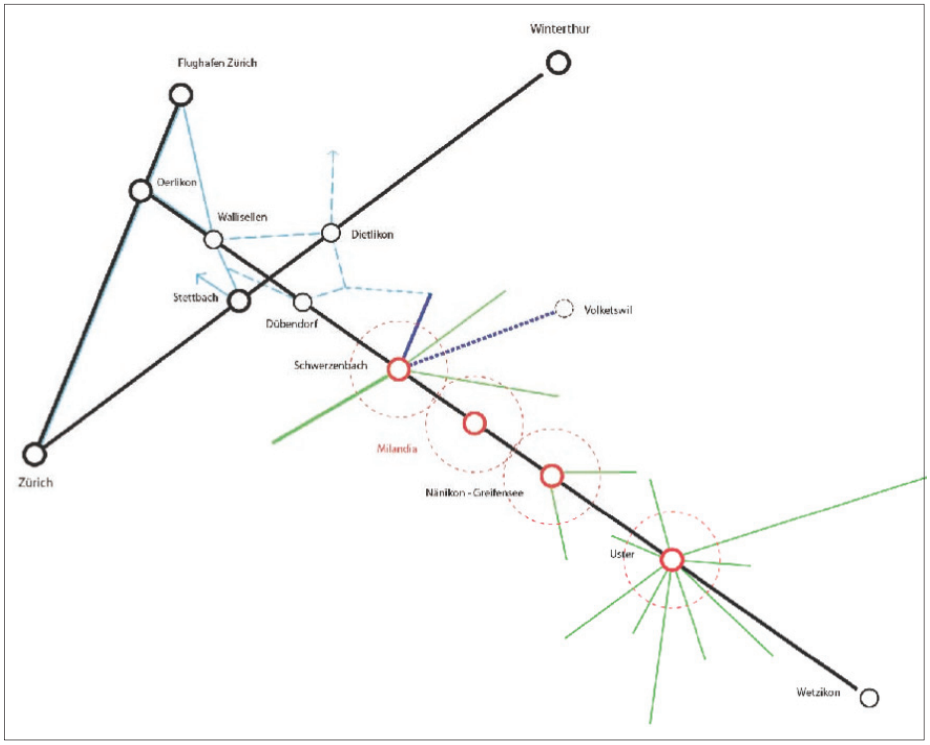
Rückgrat der ÖV-Erschliessung bildet die S-Bahn (schwarze Linien) mit direkten Verbindungen ins Glattal und nach Zürich. Bedingung für einen Stadtbahnbetrieb ist der Anschluss an das bestehende und diskutierte Netz der Glattalbahn (blau)

S-Bahn als Rückgrat

Die gute Ausgangslage der S-Bahn erweist sich als effektiver Rückgrat der Strategie öffentlicher Verkehr. Langfristig können mit einem Ausbau der Infrastruktur mit Taktverdichtung und einer neuen S-Bahnlinie die Kapazitäten befriedigt und das Angebot optimal ausgebaut werden.

Speziallfall «Feinerschliessung» mit S-Bahnhaltestelle «Milandia»

Die langfristigen Ausbaupläne der S-Bahn mit einer neuen Linie würden einen Bahnhof Milandia ermöglichen. Grundvoraussetzung sind dichte Zonen im Einzugsgebiet der neuen Station. Auf dem Boulevard Industriestrasse wäre das Buseigentrassee weiterhin die optimale Erschliessungsgrundlage.



Schema der ÖV-Strategie mit neuem Bahnhof Milandia. Grundvoraussetzung sind dichte Zonen beidseits der Bahnlinien.

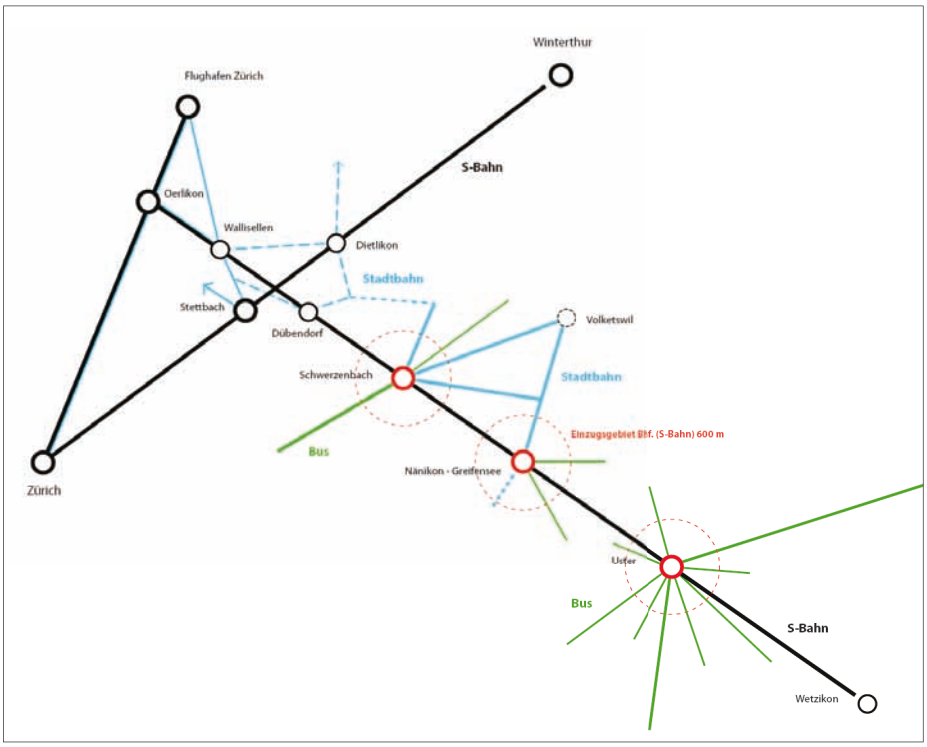
Strategie öffentlicher Verkehr

Bus mit Eigentrassierung im Vordergrund

Betriebliche Voraussetzung für eine Stadtbahn ist der Anschluss ans bestehende Netz.

Die heutige BZO erlaubt zwar in Volketswil die Dichte an Einwohnern und Arbeitsplätzen, welche die Minimalanforderungen für eine Stadtbahn erfüllen. Der heutige Ausbaugrad vor allem im Industriegebiet ist jedoch noch weit unter diesem Potential. Zudem ist im kantonalen Vergleich eine Stadtbahn nur mit zusätzlichen, starken Verdichtungen wirtschaftlich und konkurrenzfähig. Trotzdem sind die Korridore Schwerzenbach – Volketswil Zentrum und Schwerzenbach – Industrie bedeutende Buskorridore. Die verkehrliche und städtebauliche Bedeutung dieser Korridore soll durch eine Aufwertung des Strassenraumes und durch ein Eigentrassee für Bus gesichert werden. Die Eigentrassierung erlaubt bei zukünftigem Bedarf, den Busvorlauf durch eine Stadtbahn abzulösen. Es besteht eine Abhängigkeit zur Stadtentwicklung und Stadtbahnplanung im Raum Dübendorf Flugplatze, die zurzeit noch offen ist.

Die möglichen Einzonungen Richtung Nänikon-Greifensee ergeben sinnvolle Korridorverlängerungen zum Bahnhof Greifensee.
Aus heutiger Sicht ist auch längerfristig kein Stadtbahnbetrieb in Uster wirtschaftlich und sinnvoll. Die monozentrische Stadtstruktur kann mit Bussen optimal an den Bahnhof Uster angebunden werden.



Bedeutende ÖV-Korridore mit Eigentrassee für Bus oder Stadtbahn (blaue Linien, mögliche maximale Strategie, falls alle Einzonungsoptionen umgesetzt sind). Zusätzliche Erschliessung der weiteren Quartiere mit starken, behinderungsfreien Buslinien (grüne Linien).

Flugplatzareal entscheidend für Stadtbahn

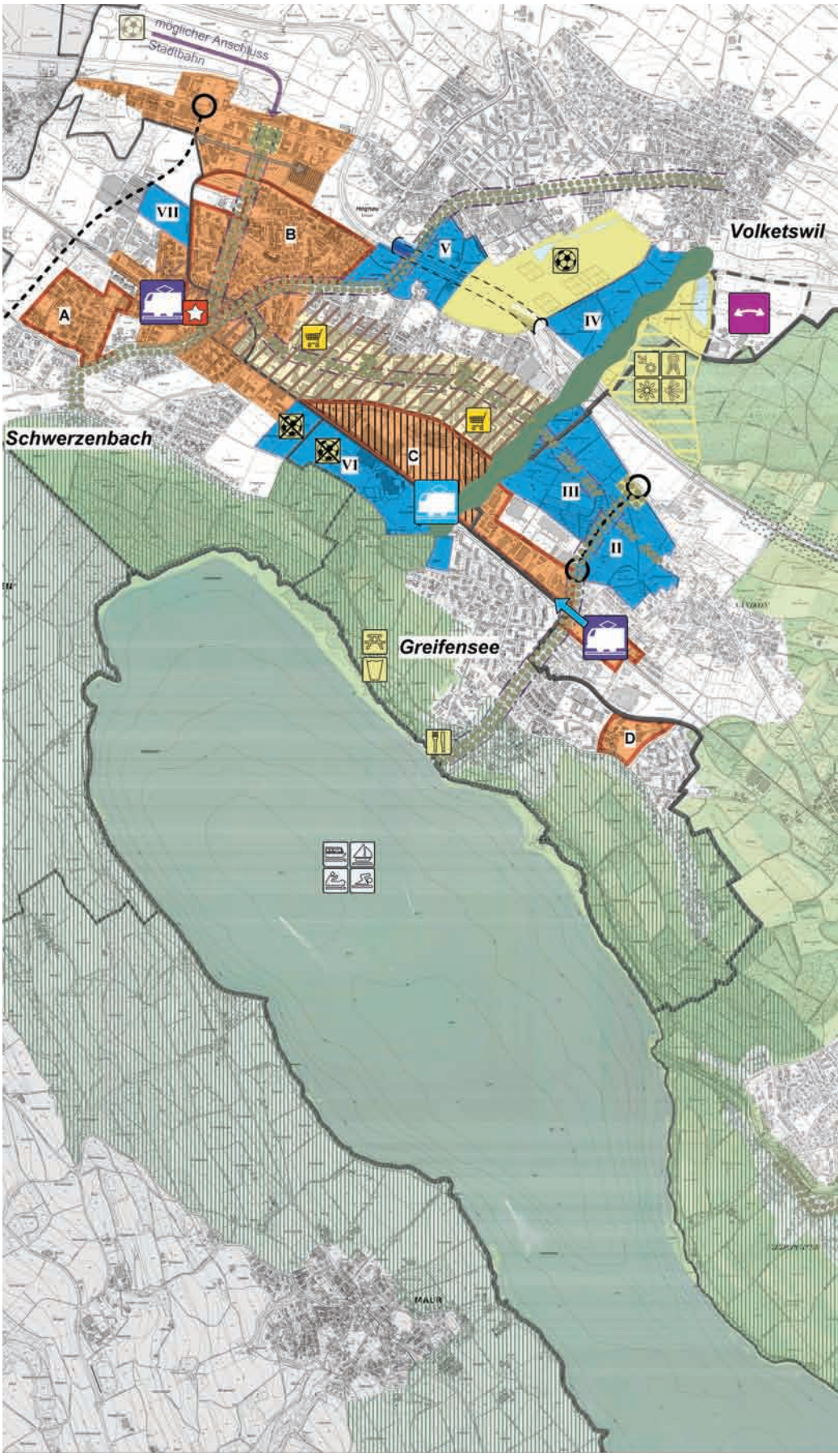
Das Tram und die Stadtbahn bedienen die Korridore zwischen Stettbach und Wallisellen sowie den Flughafen. Diskutiert werden Stadtbahnverlängerungen nach Dietlikon und Dübendorf. Für künftig dichte Nutzungen auf dem Flugplatzareal Dübendorf könnte die Stadtbahn ein wichtiger Verkehrsträger werden und wäre für Volketswil und Schwerzenbach der nötige Anschluss an die teure Service-Infrastruktur.

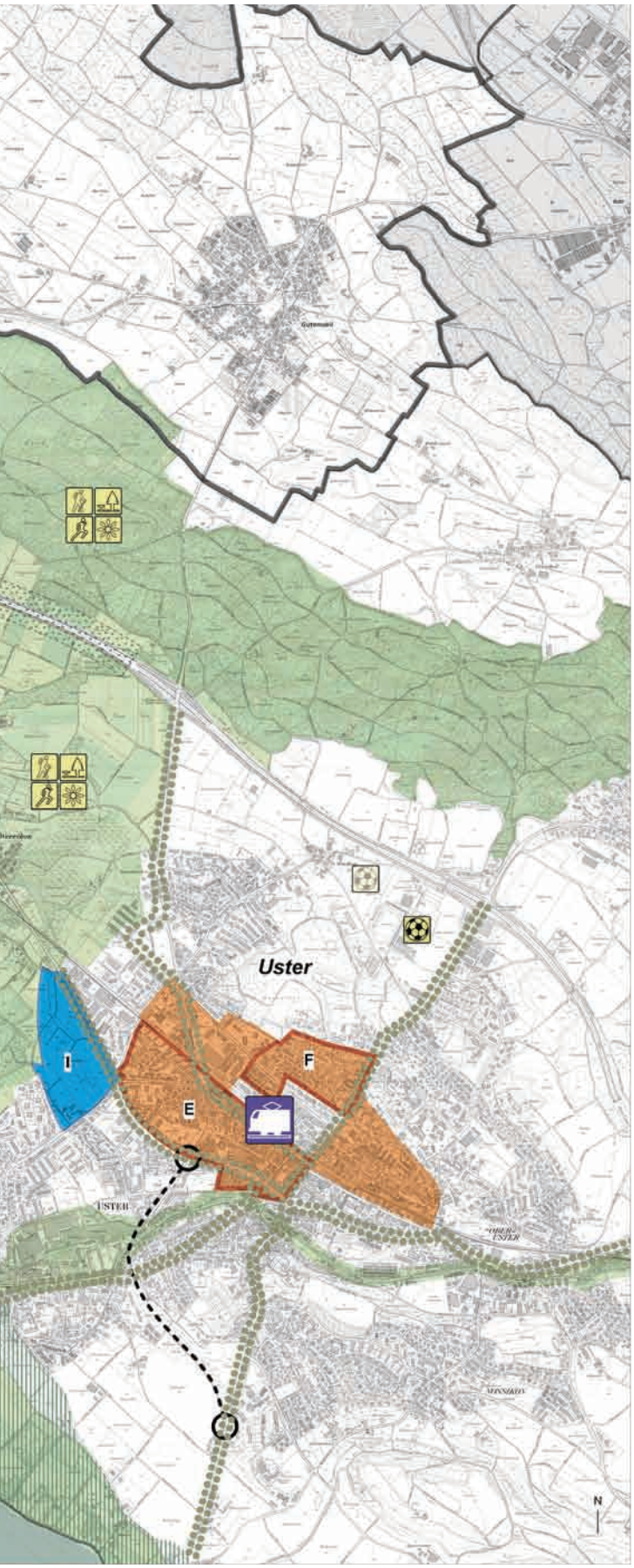
Prioritär sammeln sich die Wunschlinien im Raum Volketswil am Bahnhof Schwerzenbach. Die grösste Chance für eine Stadtbahn Volketswil ist somit ein Korridor zum Bahnhof und ein Anschlusskorridor zum Flugplatzareal. Zonenverdichtungen und Neueinzonungen in diesen Gebieten sind deshalb besonders attraktiv.

Mit der Eigentrassee wäre auch das Trassee einer zukünftigen Stadtbahn vorbereitet (Bild: Busvorlauf in Nantes, F)

Grossräumige Lage von S-Bahn, Stadtbahn und Tram. Abb. mit Nutzung auf dem Flugplatzareal Dübendorf (rot). Anschlussmöglichkeit bietet eine Stadtbahn auf dem Flugplatzareal Dübendorf (blau gestrichelt).

Karte zum Masterplan





Siedlung

- Verdichtungsgebiete
- Pilotprojekte Verdichtung (Abgrenzung schematisch)
- Planungszone
- Optionen für Einzonungen
- Aufwertung Einkaufsmeile
- Bereich mit Zentrumsfunktion
- Platzgestaltung im Hinblick auf ÖV-Trassee
- Potential Bauzonenabtausch

Landschaft

- Siedlungsorientierter Freiraum
- Aufwertung Strassenraum
- Boulevard Industriestrasse
- Freiraumachse Volketswil-Greifensee
- kant. Landschaftsverbindung
- Perimeter Schutzverordnung Greifensee
- extensive Erholungsnutzungen
- Waldpark
- Sportplatz bestehend / allfällige Aufhebung / neu

Verkehr

- Sicherung ÖV-Trassee
- Anordnungsspielraum ÖV-Trassee
- S-Bahn Station bestehend / optional
- Verlängerung/-schiebung S-Bhf. Nän.-Greif.
- Überdeckung Autobahn
- geplante regionale Strassen

Schlüsselelemente

Pilotprojekte

Die Erarbeitung des Masterplans hat gezeigt, dass die Einschätzung der qualitativen und quantitativen Potentiale der Inneren Verdichtung kontrovers beurteilt werden. Deshalb gilt es mittels Pilotprojekten (A bis F) in allen vier Gemeinden zu evaluieren, wo welche Verdichtung angestrebt werden soll und wieviel Zeit eine substanzielle Entwicklung erfordert. Anschliessend kann verifiziert werden, in welchem Verhältnis Einzonungen und Innere Verdichtung in den kommenden 40 Jahren angestrebt werden sollen und wie diese Strategie in der Richt- und Nutzungsplanung verankert werden kann.
Mit den Pilotprojekten ist ebenfalls zu ermitteln, welche Planungsinstrumente für welche Typen der Inneren Verdichtung zur Anwendung kommen können. Motto soll sein, mit dem jeweils sanftesten Instrument eine hohe Qualität der Überbauung zu sichern.

Werden die Pilotprojekte rasch angegangen, kann zum Zeitpunkt, wenn die Form der Umsetzung der Kulturlandinitiative klar ist und eine Verifizierung des Masterplans wahrscheinlich ist, bereits von ersten Ergebnissen profitiert werden.

Ergänzende Einzonungen anstreben

Die Erarbeitung des städtebaulichen Zielbilds und die Diskussionen anlässlich der Workshops haben gezeigt, dass einzelne Einzonungen im Rahmen einer Gesamtbetrachtung von übergeordnetem Interesse sind. Diese sind als Ergänzung zu den Verdichtungsgebieten weiter zu verfolgen.

Heute leben rund 87´000 Einwohner und Beschäftigte in diesem Raum. Ohne Einzonungen weist der Raum Uster – Volketswil je nach Dichte ein Potential auf für ungefähr 100‘000 (120K/ha) bis 120‘000 Köpfe (220K/ha).
Werden für den Raum Uster - Volketswil kantonale Zielsetzungen erwogen, die darüber hinausgehen, sind Einzonungen anzustreben.

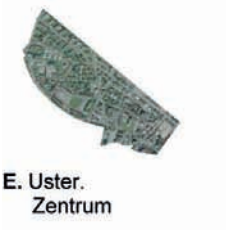
Der Masterplan bezeichnet Optionen für Einzonungen und nennt die dafür notwendigen Voraussetzungen. Im Hinblick auf eine Erweiterung des Siedlungsgebiets ist für Räume von strategischer Bedeutung eine entsprechende Flexibilisierung bei der Umsetzung der Kulturlandinitiative anzustreben.

A. Schwerzenbach.
Zielackerstrasse

B. Volketswil. (Schwer.)
Dammboden

C. Volketswil, Uster.
Milandia Nord, Bahnhof Nänikon

D. Greifensee.
Sägereiareal



E. Uster.
Zentrum

F. Uster.
Brunnenwiesenstr.

So könnte das neue Kernzentrum Uster nach einer Verdichtung in 20 Jahren aussehen. (Quelle: Verein Wirtschaftsforum Uster (2012), Ein attraktives Zentrum für Uster)

Einzonungsoptionen

I. Uster. Eschenbüel

Ziel: Weiterentwicklung Stadtkörper

Anforderungen: Erhöhung bauliche Dichte prüfen (mind. 150 K/ha),
Attraktive Fusswegverbindung zum Bahnhof
ÖV-Angebot nachfrageorientiert ausbauen

II. Uster. Uster-Nänikon Ost

Ziel: Arrondierung Einzugsgebiet S-Bahn,
Nutzung Neue Greifenseestrasse als städtebaulichen Impuls

Anforderungen: Hohe bauliche Dichte (mind. 150 K/ha),
Angemessene städtebauliche Reaktion auf Neue Greifenseestrasse
Attraktive Fusswegverbindung zum Bahnhof

III. Uster. Uster-Nänikon West

Ziel: Siedlungsband Schwerzenbach bis Nänikon entlang verlängertem Boulevard Industriestrasse

Anforderungen: Hohe bauliche Dichte (mind. 150 K/ha),
ÖV-Angebot im verlängertem Boulevard,
Attraktive Fusswegverbindungen zum Bahnhof

IV. Volketswil. Gries Ost

Ziel: Zusammenbinden der Ortsteile von Volketswil über Autobahn hinweg,
Stärkung Park Gries durch räumliche Fassung

Anforderungen: Hohe bauliche Dichte (mind. 150 K/ha),
Ausbau ÖV-Angebot,
Akzentuierung Freiraumachse Volketswil - Greifensee,
Beitrag zur Autobahnüberdeckung und Erweiterung Park Gries

V. Volketswil. Hegnau-Zimikon

Ziel: Städtebauliches Scharnier entlang Ortsverbindungsachse

Anforderungen: Hohe bauliche Dichte (mind. 150 K/ha)
Beitrag zur Aufwertung Ortsverbindungsachse,
Beitrag zur Autobahnüberdeckung und Erweiterung Park Gries

VI. Greifensee/Schwerz. Milandia Süd

Ziel: Arrondierung Einzugsgebiet S-Bahn

Anforderungen: Hohe bauliche Dichte (mind. 150 K/ha)
S-Bahn-Station Milandia ist Voraussetzung,
Tragfähiges Erschliessungskonzept für MIV,
Ersatzmassnahme Sportanlage

VII. Schwerzenbach. Eiägerten

Ziel: Abschluss Siedlungsrand

Anforderungen: Hohe bauliche Dichte (mind. 150 K/ha),
Attraktiver Siedlungsrand entlang Umfahrungsstrasse,
Attraktives Fusswegnetz zum Bahnhof,
Ggf. Akzentuierung der ÖV-Achse Flugplatzareal - Schwerzenbach Bhf.

Schlüsselelemente

Aufwertung Strassenraum mit einem Bus-Eigentrassee

Für die in der Karte bezeichneten ÖV-Trassees ist zu Gunsten der Aufwertung des Strassenraumes und der städtebaulichen Entwicklung der Raum zu sichern. Die Raumsicherung gewährleistet u.a. auch die angestrebt Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in Form eines Eigentrassees für den Bus.
Mit einer gesicherten ÖV-Achse mit Eigentrassee vom Flugplatzareal Dübendorf zum Bahnhof Schwerzenbach soll die Erschliessung des Entwicklungsgebietes Hegnau sowie der betriebliche Anschluss an ein künftiges Stadtbahnnetz offen bleiben.

In Uster ist die günstige Zentrumslage sowie die gute S-Bahn-Bedienung des Bahnhofs mit starken Buslinien in die Quartiere zu unterstützen.

Prägnante Freiraumstruktur als Grundgerüst

Die Freiraumstruktur ist für einen Raum prägender als die einzelnen Gebäude und darum als übergeordnetes Grundgerüst von grosser Bedeutung. Das städtebauliche Zielbild ist deshalb geprägt von gestalteten Freiräumen und attraktiven Strassenräumen.

Der Masterplan bezeichnet wichtige Freiräume und Strassenräume, welche im Sinne des übergeordneten Ganzen zu erstellen, auszubauen oder aufzuwerten sind und bezeichnet die Zuständigkeit bei deren Umsetzung.

Bauliche Verdichtung im Einzugsgebiet der Bahnhöfe

Die S-Bahn ist auch langfristig die gute und schnelle Verbindung zu den Nachbargemeinden, zu den Zentren und ins nationale Netz der Bahn.

Das Einzugsgebiet der Bahnhöfe ist deshalb für bauliche Verdichtungen hervorragend geeignet.

Infrastrukturkasse

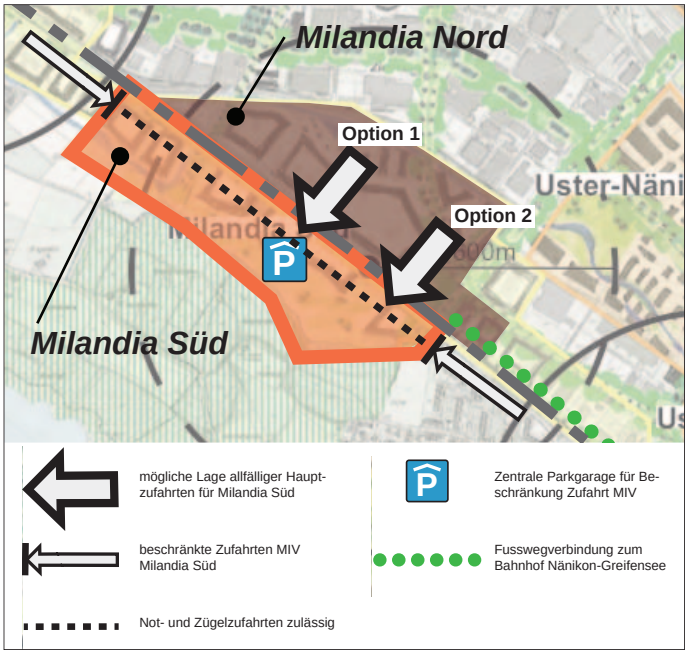
Die interkommunale Planung und Realisierung einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsstruktur braucht eine zielgerichtete Organisations- und Finanzierungsstruktur. Es ist zu erwägen, ein Gebietsmanagement einzusetzen und aus Infrastrukturbeiträgen zu allimentieren, indem bei Einzonungen 20% des Landmehrwertes und bei Aufzonungen 10% abgeschöpft werden. Zudem sind Modelle auszuarbeiten für gemeinsame Finanzierung von Vorhaben.

Milandia

Das Gebiet Milandia Nord eignet sich mutmasslich für eine höher wertige Nutzung. Im Hinblick auf eine Änderung der Nutzungsplanung erlässt die Gemeinde Volketswil eine Planungszone.
Die Gebietsplanung zur Konkretisierung der Absichten ist anforderungsreich und weist insbesondere für eine allfällige Erschliessung von Milandia Süd einen grossen Koordinationsbedarf mit den Nachbargemeinden auf.

Für eine erfolgreiche Umnutzung von Milandia Nord sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

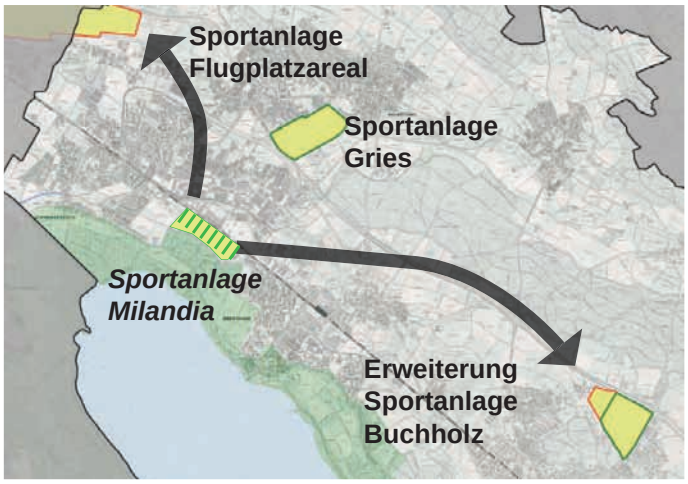
- hohe bauliche Dichte (mind. 220 K/ha)
- Nutzungsmix klären
- attraktive Fusswegverbindung zum Bhf. Nänikon-Greifensee
- Zufahrt für eine allfällige Entwicklung Milandia Süd sichern
- Entwicklungsstrategie mit/ohne S-Bahn-Station.



Regionale Sportstättenplanung

Wird langfristig eine Entwicklung von Milandia Süd angestrebt, sind die aufzuhebenden Sportplätze an einem anderen Ort zu kompensieren. Mögliche Lösungen wären ggf. im Rahmen einer regionalen Sportstättenplanung zu ermittteln.

Eine Variante zur Kompensation der Sportplätze ist die Erweiterung der Sportanlage Buchholz in Uster sowie das Erstellen einer neuen regionalen Sportanlage im Zusammenhang mit dem Regionalpark auf dem Flugplatzareal.



neue regionale Sportanlage Flugplatzareal und Erweiterung Sportanlage Buchholz als Option bei Aufhebung Sportanlage Milandia

Verbesserung «Feinerschliessung» mit S-Bahn

Es ist anzustreben, die «Feinerschliessung» mit der S-Bahn zu verbessern. Im Vordergrund steht eine zusätzliche S-Bahnhaltestelle Milandia.

Weiteres Potential besteht in der Verbesserung der Zugänglichkeit zu den S-Bahnhaltestellen für den Langsamverkehr.
Eine Verlängerung bzw. eine Verschiebung der Haltestelle Nänikon Greifensee mit einem Perronzugang westlich der Greifenseestrasse würde die Wege zu den Zügen aus dem Gebiet von Volketswil minimieren.
Städtebauliche Massnahmen im Zusammehang mit der geplanten Eigentrassierung des ÖV weisen Potential auf, am Schnittpunkt S-Bahn und Greifensseestrasse eine attraktive Haltestelle zu erstellen und optimale Umsteigebeziehungen zu gewährleisten.

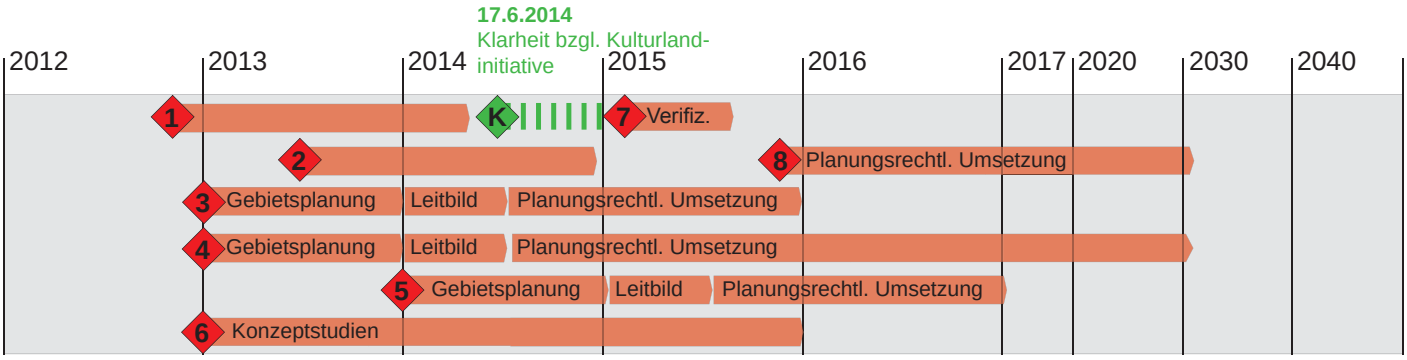
Bahnhof Milandia als Option in den langfrstigen Ausbauplänen der S-Bahn.

Verlängerung der S-Bahnhaltestelle Nänikon-Greifensee als Alternative zur S-Bahnhalstelle Milandia. Mögliche städtebauliche Disposition mit einem Platz auf dem Niveau der Greifenseestrasse.

Handlungsbedarf

Siedlung

Nr.	Umsetzungsschritt	Zuständigkeit	Instrument / Massnahme
1.	Flexibilisierung bei der Umsetzung der Kulturlandinitiative anstreben	Kanton Regionen Gemeinden	Vorschläge Umsetzungsvorlage zu Handen Kanton
2.	Möglichkeiten Bauzonenabtausch vertiefen (kommunal, regional)	Kanton	Im Rahmen Umsetzung Bundesgesetz für die Raumplanung
3.	Sicherung «Milandia Nord» für höher wertige Nutzung	Volketswil	Gebietsplanung (Planungszone), planungsrechtliche Umsetzung
4.	Erfahrungen sammeln im Umgang mit planerischer Verdichtung	alle Gemeinden	Gebietsplanungen als Pilotprojekte, Leitbilder für Umsetzung
5.	Akzentuierung und Aufwertung Einkaufsmeile Industriestrasse Volketswil	Volketswil	Gebietsplanungen (städtebauliches Konzept), Umsetzung BZO
6.	Evaluation Stationsumfeld S-Bahn-Haltestelle Milandia und optimierte Station Greifensee	ARE (Federführung) ZVV Volketswil Greifensee	Konzepte u.a. als Grundlage für S-Bahm weiterer Generationen
7.	Verifizierung Masterplan zur Konkretisierung Handlungsbedarf in Kenntnis Umsetzung Kulturlandinitiative	Projektpartner	Gebietsplanung
8.	phasengerechte planungsrechtliche Umsetzung Masterplan	Kanton Gemeinden	Richtplanung, Umsetzung BZO, Sondernutzungspläne

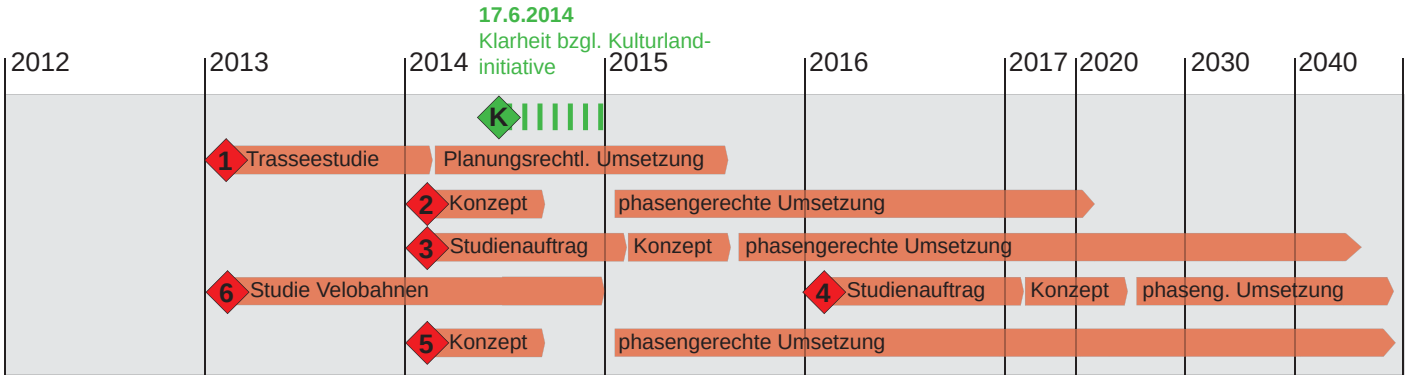
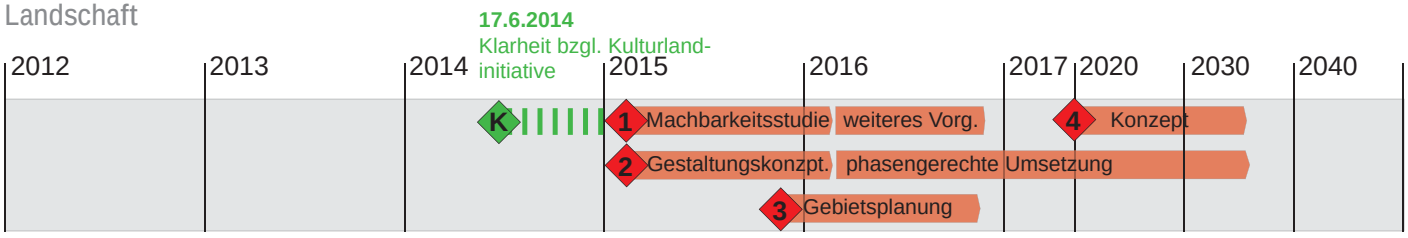


Landschaft

Nr.	Umsetzungsschritt	Zuständigkeit	Instrument / Massnahme
1.	Evaluation Autobahnüberdeckung für Erweiterung Park Gries	Volketswil	Machbarkeitsstudie
2.	Freiraumachse «Volketswil Dorf» - «Greifensee»	Volketswil (Federführung) Uster / Greifensee Region	Gestaltungskonzept, fil vert Element, Eintrag im regionalen Richtplan
3.	Lenkung des Erholungsangebotes	Kanton Regionen Gemeinden	Freiraumkonzept, Sicherung der Landschaftsqualität
4.	Sportstättenplanung zur Kompensation von allfälligen Um-nutzungen	Region	regionales Sportstättenkonzept

Verkehr

Nr.	Umsetzungsschritt	Zuständigkeit	Instrument / Massnahme
1.	Vertiefung ÖV-Trasseesicherung hinsichtlich Richtplaneintrag	AfV (Federführung) ARE, VBG, VZO Regionen	Klären der Rahmenbedingungen für Trasseesicherung, Betriebs- und Gestaltungskonzept
2.	Gestaltung «Neue Greifenseestrasse» und Trasseesicherung für deren Verlängerung bis an den Greifensee	Uster Greifensee	Betriebs- und Gestaltungskonzept
3.	Aufwertung und Tasseesicherung für «Boulevard Industriestrasse» und dessen Verlängerung	Volketswil (Federführung) Uster	Betriebs- und Gestaltungskonzept
4.	Aufwertung und Eigentrassierung für «Bahnhofstrasse Schwerzenbach - Volketswil»	Volketswil (Federführung) Schwerzenbach	Betriebs- und Gestaltungskonzept
5.	Aufwertung und Akzentuierung Strassenraum in Uster	Kanton in Absprache mit Uster	Betriebs- und Gestaltungskonzept
6.	Prüfung einer Route für Velobahnen im Hinblick auf Raumsicherung im Richtplan	AfV	Studie Velobahnen



Landschaft