



GEMEINDE GREIFENSEE
Gemeinderat

Auszug aus dem Protokoll vom 28. Juni 2021

104 34 S5 STRASSEN
34.01 Strassenplanung und Verkehrsplanung generell, Bauprogramme
Kommunales Gesamtverkehrskonzept (GVK):
Zustimmung / Antrag und Bericht an die Gemeindeversammlung vom
6. Oktober 2021

Antrag

1. Dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) wird in der Fassung der Berichte und Planunterlagen vom März 2021 zugestimmt.
2. Die Massnahmen des GVK werden, soweit möglich, im Rahmen anstehender Strassen- und Leitungssanierungen umgesetzt.
3. Für Massnahmen grösseren Umfangs werden in der Folge Umsetzungsprojekte ausgearbeitet, bei denen die Bevölkerung im Rahmen öffentlicher Mitwirkung und über Budgetbeschlüsse der Gemeindeversammlung beteiligt ist.
4. Abgeleitet vom GVK wird in einem nächsten Schritt der neue kommunale Verkehrsrichtplan erstellt.

Bericht

Das Wichtigste in Kürze

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) zeigt auf, wie sich der Verkehr in der Gemeinde Greifensee in den nächsten 15 Jahren entwickeln soll. Die Ziele sind auf die übergeordneten regionalen und kantonalen Verkehrskonzepte und Richtpläne abgestimmt.

Bei Begehungen vor Ort wurde die bestehende Verkehrssituation in Greifensee analysiert und beurteilt. Die Bevölkerung wurde an zwei Veranstaltungen informiert und mit zwei Workshops miteinbezogen. Anschliessend wurden Massnahmen entwickelt, die im Massnahmenplan dargestellt werden. Ein zweiteiliger Bericht beschreibt das Vorgehen und die Resultate.

Zwischen Mai und September 2020 fand eine breit angelegte Vernehmlassung statt, in der Rückmeldungen zum damaligen Arbeitsstand gesammelt wurden.

Das definitive Konzept umfasst folgende Massnahmen:

- Buslinienergänzung nach Uster zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung
- Einführung einer flächendeckenden Tempo 30-Zone einschliesslich der Kantonsstrassen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Umweltbedingungen
- Tempo 20-Bereiche im Umfeld der Kindergärten und des Primarschulhauses
- Aufwertung der Strassenräume durch Umgestaltung auf der Basis von Betriebs- und Gestaltungskonzepten in Absprache mit den zuständigen kantonalen Stellen
- Verbesserungen im Fuss- und Radwegnetz

Insgesamt sind im GVK über 70 Massnahmen definiert. Für die meisten Massnahmen müssen in der Folge Projekte ausgearbeitet werden. Diese Projekte unterstehen den üblichen Mitwirkungsmöglichkeiten und müssen je nach Höhe des Kredits der Gemeindeversammlung oder einer Urnenabstimmung unterbreitet werden.

Mit der Abstimmung über das GVK erfolgt somit keine Kreditvergabe für die Projekte, sondern es wird dem Gemeinderat der Auftrag erteilt, die Massnahmen des GVK in den kommenden Jahren auszuarbeiten. Alle zugehörigen Berichte und Planunterlagen zum GVK sind auf der Webseite der Gemeinde unter «Aktuelles/Gesamtverkehrskonzept» verfügbar.

Nach der Annahme des GVK durch die Gemeindeversammlung wird der kommunale Verkehrsrichtplan erstellt. Der kommunale Verkehrsrichtplan bildet auf einer Karte die Eckpunkte des GVK ab. Die Gemeinde ist gesetzlich verpflichtet, über einen aktuellen kommunalen Verkehrsrichtplan zu verfügen.

Ausgangslage

Der aktuell gültige kommunale Verkehrsrichtplan, datiert aus dem Jahr 1983, stellt keine aktuelle Entscheidungsgrundlage für verkehrspolitische Fragestellungen und Verkehrsprojekte mehr dar. Dies wurde im Jahr 2018 deutlich, als die Gemeinde zur Stellungnahme zum kantonalen Projekt «Neue Greifenseestrasse» (NGS) eingeladen wurde. Mittels einer Fachexpertise hat die Gemeinde ein Argumentarium erarbeiten lassen und am 1. Oktober 2018 eine ablehnende Stellungnahme zum Projekt NGS abgegeben. Gleichzeitig wurde beschlossen, Offerten für die Ausarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes einzuholen.

Gesamtverkehrskonzept

Auftrag

Mit Beschluss vom 28. Januar 2019 hat der Gemeinderat die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) beim Planungsbüro Prof. Klaus Zweibrücken, Zürich, in Auftrag gegeben. Es wurden ein Steuerungsausschuss als projektleitendes Organ und eine Begleitgruppe eingesetzt.

Das GVK soll die aktuelle Problematik ausleuchten, Leitplanken für die zukünftige Verkehrsentwicklung setzen und Massnahmen definieren, die dann projektweise umgesetzt werden. Gleichzeitig soll das GVK ein Argumentarium liefern, wenn Projekte oder Fachplanungen anstehen, zu denen die Gemeinde Stellung beziehen kann.

Aus dem GVK soll nach Beschluss durch die Gemeindeversammlung ein neuer kommunaler Verkehrsrichtplan entwickelt werden. Die Beteiligung der Bevölkerung bei der Erarbeitung des GVK war dem Gemeinderat ein wichtiges Anliegen.

Zweck des Gesamtverkehrskonzeptes

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) stellt das «Programm» dar, nach dem die Verkehrsentwicklung in der Gemeinde Greifensee in den nächsten 15 Jahren erfolgen soll. Es soll folgende Zwecke erfüllen:

- Planungsgrundlage aufgrund der Betrachtung der Gesamtzusammenhänge statt wie bisher üblich über einzelne Projekte
- Grundlage für künftiges Handeln, auch gegenüber dem Kanton
- Klären der Stossrichtungen, bevor etwas geplant oder gebaut wird
- Abstimmungsinstrument mit kantonaler und regionaler Verkehrsplanung
- Vorarbeit für den kommunalen Verkehrsrichtplan

Das GVK ist also kein «Bauprojekt», aber es sollen auf Basis des GVK Projekte ausgelöst werden, die dann einzeln behandelt werden (Mitwirkung, Einsprachen, Abstimmungen etc.).

Erarbeitungsprozess (Analysebericht Kapitel 5)

Im Rahmen der Erarbeitung eines GVK wurde zunächst das ganze Verkehrssystem der Gemeinde analysiert und bewertet. Es wurden Qualitäten und Schwächen aufgezeigt. Damit wurde die Basis gelegt, um in einer zweiten Phase Zielvorstellungen im Bereich Mobilität zu entwickeln. Aufgrund dieser Ziele wurden Netzkonzepte für alle Verkehrsarten und Massnahmen entwickelt. Die Massnahmen zielen darauf ab, Netzlücken zu schliessen und die festgestellten Mängel zu beheben.

Die Massnahmen wurden in der letzten Arbeitsphase nach Prioritäten geordnet. Unter Berücksichtigung der nötigen weiteren Verfahrensschritte und der grob abgeschätzten Kosten wurden Etappierungsvorschläge erarbeitet. Der Erarbeitungsprozess und die Ergebnisse sind in drei Berichten und sechs Kartenunterlagen dokumentiert.

Der Steuerungsausschuss hat die fachliche Bearbeitung des GVK unter der Leitung von Gemeinderat Thomas Honegger eng begleitet. Eine speziell für das GVK gebildete Begleitgruppe fungierte als «Echogremium». Mit ihr wurden die Resultate der wichtigen Projektphasen vor diskutiert. Die Begleitgruppe setzte sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern der Ortsparteien, von Trägervereinen und Stiftungen sowie Behörden und traf sich insgesamt dreimal.

Beteiligung der Bevölkerung

Zum Planungsauftritt wurde im Juni 2019 eine erste öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt, wo über Inhalt und Zweck der Arbeit sowie über erste Analyseergebnisse informiert wurde. Daran anschliessend fand im Juli 2019 ein erster öffentlicher Workshop statt, der als «Chropfleerete» deklariert war und an dem es darum ging, mit den interessierten Teilnehmenden eine Auslegeordnung der Mängel und Qualitäten im Verkehrsbereich vorzunehmen. Zur Diskussion und Mitarbeit an den Workshops eingeladen waren ausser der gesamten Bevölkerung auch Parteien, Verbände und Organisationen des Dorfes. An der ersten Informationsveranstaltung nahmen rund 70 Personen teil, am nachfolgenden Workshop wurde von rund 50 Personen an insgesamt 7 «runden Tischen» themenbezogen diskutiert.

Eine zweite öffentliche Informationsveranstaltung mit Schwerpunkt auf Zielen, Netzplanung und Massnahmenvorschlägen fand im Oktober 2019 statt, wieder gefolgt von einem Workshop anfangs November 2019. Vorrangiges Ziel des zweiten Workshops war es, über die Massnahmenvorschläge zu diskutieren. Die zweite Informationsveranstaltung war mit rund 50 Personen etwas schwächer besucht. Der zweite Workshop war mit fast 80 Personen aber sehr gut besucht und es wurde an insgesamt 10 Tischen sehr intensiv diskutiert. Im Nachgang gab es noch die Möglichkeit, weitere Anregungen auf dem Mail- oder Postweg einzubringen.

Da das GVK auch Belange der kantonalen Verwaltung und der Nachbargemeinden berührt, wurde in der Konzeptphase zwischen März und September 2020 ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt. Dazu wurden alle Planunterlagen und Berichte zum GVK auf der Webseite der Gemeinde öffentlich zugänglich gemacht. Zur Vernehmlassung offiziell eingeladen wurden die Ortsparteien, Trägervereine und Stiftungen, die zuständigen oder betroffenen kantonalen Dienststellen, alle Nachbargemeinden, verschiedene Behörden wie z.B. die Schulpflege oder die Stadtpolizei Uster, alle betroffenen Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände, die Feuerwehr, der Gewerbeverein sowie ortsansässige Firmen. Ausserdem war die ganze Bevölkerung zur Teilnahme an der Vernehmlassung aufgerufen. Insgesamt gingen von etwas über 40 Stellen oder Personen Rückmeldungen zu den verschiedensten Themen ein. Die Stellungnahmen wurden thematisch in einem Vernehmlassungsbericht auf 135 Themenblättern zusammengefasst. Zu jeder Eingabe wurde im Bericht vermerkt, wie mit der Stellungnahme umgegangen wurde. Der Bericht wurde wiederum auf der Gemeindef Webseite öffentlich verfügbar gemacht.

Eine dritte und letzte Informationsveranstaltung fand im Juni 2021 statt. Hier wurde über die Ergebnisse der Vernehmlassung informiert und es wurde das überarbeitete GVK vorgestellt. Die Erkenntnisse aus den Mitwirkungsveranstaltungen und aus der Vernehmlassung flossen jeweils direkt in die betreffenden und nächsten Arbeitsphasen ein.

In den «Nachrichten aus Greifensee» (NaG) wurde regelmässig über den Bearbeitungsstand des GVK informiert.

Bestandesanalyse (Analysebericht Kapitel 7 und 8)

Die Bestandsanalyse umfasst zwei Teile. In einem ersten Analyseteil (Analysebericht Kapitel 7) werden die Entwicklung der Siedlung und der Verkehrsnetze in Greifensee kurz beleuchtet und es sind die wichtigsten Strukturdaten zusammengestellt. Die allgemeine Analyse dient dem Einstieg und dem Verständnis für das Verkehrssystem und dessen Zusammenhänge mit dem Siedlungs- und Freiraumgefüge, innerhalb dessen sich die Gemeinde Greifensee befindet. In Kapitel 8 des Analyseberichtes werden dann konkrete Problembereiche beschrieben.

- Verkehrsbelastungen
- Geschwindigkeiten
- Lärm- und Luftbelastungen
- Buserschliessung und Bushaltestellen
- Situation im Fuss- und Veloverkehr
- Schulwegsicherheit
- Beleuchtung
- Parkierung und Anlieferung

Alle Problemfelder sind ausführlich beschrieben und auf dem Mängelplan dargestellt. Vor allem die Kantonsstrassen weisen die höchsten Verkehrsbelastungen und die grössten Mängel in der Strassenraumgestaltung auf. Im kantonalen Gesamtverkehrsmodell wird auf allen klassifizierten Strassen des Gemeindegebietes für den Prognosezeitpunkt 2040 mit massiven Verkehrszunahmen gerechnet (zwischen 50 % und 75 % gegenüber dem Zeitpunkt 2016). Bereits heute sind auf einigen Strassen die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung überschritten, teilweise sogar die Alarmwerte. Mit zunehmenden Verkehrsbelastungen wird sich die unbefriedigende Situation im Bereich Umweltauswirkungen und Verkehrssicherheit (insbesondere Schulwege) verschärfen.

Zielsetzungen (Konzeptbericht Kapitel 1)

Der Durchgangsverkehr soll einschliesslich der damit verbundenen negativen Auswirkungen im Bereich Lärm, Lufthygiene, Trennwirkung und Verkehrssicherheit vermindert werden. Dadurch sollen auch verloren gegangene Wohn- und Aufenthaltsqualitäten entlang des Hauptstrassennetzes wiedergewonnen werden.

Durch die Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr sollen Verkehrsanteile vom motorisierten Verkehr umgelagert werden.

Alle Verkehrsanlagen sollen sicher und benutzerfreundlich gestaltet werden. Die Aufenthaltsqualität der Strassenräume soll deutlich erhöht werden.

Durch Siedlungsverdichtung zusätzlich entstehendes Verkehrsaufkommen soll mehrheitlich mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr aufgefangen werden. Der motorisierte Verkehr wird auf den bestehenden Infrastrukturen abgewickelt. Das GVK bildet die konzeptionelle Grundlage dafür, dass diese Strategie umgesetzt werden kann.

Netzplanung (Konzeptbericht Kapitel 6)

Mit Verbesserungen der Verkehrsnetze des nichtmotorisierten und des öffentlichen Verkehrs kann ein wesentlicher Anreiz zur Benutzung dieser Verkehrsmittel gegeben werden. Verbesserungen im Verkehrsablauf des motorisierten Verkehrs zielen auf eine Minimierung der Belastungen und auf einen sichereren Verkehrsablauf.

Mit dem Arbeitsschritt der Netzplanung werden Netzkonzepte für alle Verkehrsarten entwickelt, welche den angestrebten Idealzustand der Verkehrsnetze für den motorisierten Verkehr, den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und den Radverkehr beinhalten. In der Realität verlaufen diese Netze allerdings nicht unbedingt räumlich getrennt, sondern überlagern sich häufig. Deshalb beinhaltet die Netzoptimierungsphase auch eine Abstimmung der Verkehrsnetze unter- und aufeinander. Sinnvolle Netzergänzungen werden ebenso in diesem Arbeitsschritt entwickelt. In vier Netzplänen sind die vorhandenen Verbindungen dargestellt und die zur Vervollständigung der Netze nötigen Netzergänzungen.

Massnahmen (Konzeptbericht Kapitel 7)

Der Massnahmenplan des GVK umfasst über 70 Einzelmassnahmen zu den Themen:

- Buskonzept, Bushaltestellen und Buslinien
- Temporegimes
- Betriebliche und gestalterische Massnahmen
- Netzverbesserungen (Fuss- und Radverkehr)
- Parkierung
- Mobilitätsmanagement

Wichtige Massnahmen sind:

- Buslinienergänzungen zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung
- Einführung einer flächendeckenden Tempo 30-Zone einschliesslich der Kantonsstrassen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Umweltbedingungen
- Tempo 20-Bereiche im Umfeld der Kindergärten und des Primarschulhauses
- Aufwertung der Strassenräume durch Umgestaltung auf der Basis von Betriebs- und Gestaltungskonzepten in Absprache mit den zuständigen kantonalen Stellen
- Verbesserungen im Fuss- und Radwegnetz

Prioritäten (Konzeptbericht Kapitel 8)

Die vorgeschlagenen Massnahmen wurden aus planerischer Sicht aufgrund ihrer Wichtigkeit für die Verkehrsentwicklung, für den Verkehrsablauf, für die Verkehrssicherheit oder für die Strassenraum- und Ortsgestaltung in drei Prioritätskategorien eingeteilt:

- sehr hohe Priorität (Stufe 1)
- hohe Priorität (Stufe 2)
- wichtig, aber nicht prioritär (Stufe 3)

Diese Einstufung nach der Wichtigkeit ist klar zu unterscheiden von der Etappierung einer Massnahme: Die Etappierung hängt von zahlreichen Faktoren ab, welche die Realisierung beeinflussen, z.B. von der Dauer des Verfahrens, das zur Umsetzung der betreffenden Massnahme ausgelöst werden muss.

Die Einstufung nach Prioritäten bedeutet für die Umsetzung, dass die wichtigsten Massnahmen zuerst angegangen werden sollen, unabhängig davon, wie die Einstufung in der Etappierung und die Realisierungsdauer sind. Die Umsetzung von Massnahmen anderer Prioritätsstufen, die z.B. schnell realisiert werden können, kann parallel dazu erfolgen.

Etappierung (Konzeptbericht Kapitel 9)

Alle Massnahmen wurden einer Etappierungsstufe (kurz-, mittel- und langfristig) zugeordnet. Als kurzfristig realisierbare Massnahmen werden solche bezeichnet, deren Realisierung in den nächsten 5 Jahren erwartet werden kann (2022–2026). Massnahmen, deren Realisierung ab 2027 erwartet werden kann, werden als mittelfristig realisierbare Massnahmen bezeichnet. Massnahmen, deren Realisierung ab 2031 erwartet werden kann, sind dann längerfristig realisierbare Massnahmen.

Kosten (Konzeptbericht Kapitel 10)

Für alle im GVK vorgeschlagenen Massnahmen wurden die Kosten grob abgeschätzt. Die Kosten wurden nach Massnahmebereichen aufgeschlüsselt und den drei Etappierungsstufen zugeordnet. Es wurde ausserdem abgeklärt, welche Massnahmen kostengünstig zusammen mit sowieso vorgesehenen Leitungs- und Strassensanierungsarbeiten umgesetzt werden können. Auch die zu erwartenden Zuschüsse wurden abgeschätzt, insbesondere beim Agglomerationsprogramm, wo schon vorab Massnahmen angemeldet wurden.

Während der Umsetzungsdauer von 15 Jahren ergäbe sich eine jährliche Belastung des Gemeindebudgets in der Grössenordnung von Fr. 100'000.– bis Fr. 115'000.–. Eine Finanzierung mittels Mehrwertausgleichsgesetz (MAG) wurde noch nicht berücksichtigt. Sämtliche vorgeschlagenen Massnahmen könnten jedoch Teil eines städtebaulichen Vertrags sein oder über den kommunalen MAG-Fonds finanziert werden.

Mit der Abstimmung über das GVK ist keine Kreditvergabe für die Projekte verbunden, sondern es geht um die programmatische Ausrichtung der künftigen Verkehrspolitik.

Umsetzung (Konzeptbericht Kapitel 11)

Für die Umsetzung der meisten Massnahmen müssen Projekte ausgearbeitet werden, für welche die dafür üblichen Mitwirkungs- und Einsprachemöglichkeiten sowie die üblichen Finanzierungsmodalitäten der Gemeindeordnung gelten. Aus dem GVK soll nach dem Beschluss durch die Gemeindeversammlung ein neuer kommunaler Verkehrsrichtplan entwickelt werden.

Schlussfolgerungen

Das GVK beinhaltet strategische Weichenstellungen im Bereich Verkehrsentwicklung/Mobilität. Mit dem Gesamtverkehrskonzept verfügt die Gemeinde über eine zeitgemässe Planungs- und Entscheidungsgrundlage im Verkehrsbereich. Das GVK geht von einem Umdenken im Verkehrsbereich aus. Die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs sollen insgesamt deutlich reduziert und dadurch Aufenthalts- und Wohnqualität zurückgewonnen werden. Die Strategie des GVK berücksichtigt sämtliche Verkehrsträger angemessen und ist entsprechend weniger Auto-orientiert als Konzepte vergangener Jahrzehnte. Das GVK entspricht in dieser Hinsicht kantonalen und regionalen Zielsetzungen.

Der Gemeinderat beschliesst:

1. Der Gemeindeversammlung vom 6. Oktober 2021 wird obiger Antrag und Bericht zur Beschlussfassung unterbreitet.
2. Die zum Beschluss unterbreiteten Unterlagen zum GVK (Berichte, Planunterlagen) werden auf der Webseite der Gemeinde öffentlich zugänglich gemacht.
3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass am 12. Juni 2021 in virtueller Form eine Informationsveranstaltung zur vorliegenden Fassung des GVK stattfand.

4. Anlässlich der Gemeindeversammlung werden Ziele und wesentliche Massnahmen des GVK präsentiert.
5. Die Rechnungsprüfungskommission wird eingeladen, den vorliegenden Antrag zu prüfen und zuhanden der nächsten Gemeindeversammlung zu verabschieden.
6. Mitteilung durch Protokollauszug an:
 - RPK, Präsident Bruno Hug, Rietpark 55, 8606 Greifensee (per E-Mail)
 - Steuerungsausschuss GVK
 - Finanzen
 - Hoch- und Tiefbau
 - Akten

GEMEINDERAT GREIFENSEE

Die Gemeindepräsidentin:

Der Gemeindeschreiber:

Dr. Monika Keller

Philippe Sturzenegger

Versandt am:

GEMEINDE GREIFENSEE
Rechnungsprüfungskommission



Abschied

Geht an: Gemeinderat Greifensee

Datum: 10. August 2021

z.K. an: Mitglieder der RPK Greifensee

Betrifft: Kommunales Gesamtverkehrskonzept (GVK)

Im Auftrag des Gemeinderates wurde ein neues Gesamtverkehrskonzept (GVK) ausgearbeitet, welches der Gemeindeversammlung unterbreitet wird. Das Konzept soll für den Gemeinderat Entscheidungsgrundlage für verkehrspolitische Fragestellungen und anstehende Verkehrsprojekte bilden.

Mit dem GVK wird ein Instrument für die Planung der anstehenden Leitungs- und Strassensanierungsarbeiten geschaffen. Nach Ansicht der RPK lassen sich durch eine weitsichtige Planung Fehlinvestitionen bei Bauprojekten vermeiden. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, alternative Finanzierungsmöglichkeiten und Synergien bei Strassenbauten zu nutzen.

Die konkrete Umsetzung der einzelnen Vorhaben des Massnahmenkataloges, welche sich aus dem Verkehrsrichtplan ergeben werden, unterliegen jeweils dem politischen Entscheid der Stimmberechtigten. Die im GVK aufgeführten Massnahmen sind nicht bindend und für die einzelnen Projekte gelten die üblichen Einsprache- und Rekursmöglichkeiten. Die RPK beurteilt deshalb zum aktuellen Zeitpunkt nur die finanziellen Aspekte des GVK und nicht einzelne Massnahmen.

Aus finanzpolitischer Sicht unterstützt die RPK das vorliegende kommunale Gesamtverkehrskonzept (GVK) und empfiehlt dem Antrag des Gemeinderates zuzustimmen.

Rechnungsprüfungskommission Greifensee

Bruno Hug
Präsident

Dario Frattini
Mitglied