

GEMEINDE GREIFENSEE



GESAMTVERKEHRSKONZEPT

BERICHT
(Teil II: Konzept und Massnahmen)
März 2021

Auftraggeber
Gemeinderat Greifensee

Steuerungsausschuss GVK
Gemeinderat Thomas Honegger (Leitung)
Gemeinderätin Franziska Graf Schläppi
Gemeinderat Markus Bauer
Manuel Anrig, Gossweiler Ingenieure AG, Wetzikon

Berichtsverfasser
Prof. Dipl.-Ing. Klaus Zweibrücken
Büro für Verkehrsplanung
Laufferweg 7
8006 Zürich
Tel. 044-364 39 81
zweibruecken@bluewin.ch
Plandarstellungen/Grafiken; Florian Weibel, Stefanie Bregenzer

Zürich, 8. März 2021

Inhalt

1.	Ziele	5
1.1	Entwicklungsprognosen	5
1.2	Generelle Zielsetzungen des Gesamtverkehrskonzeptes	5
1.3	Konkretisierte Zielsetzungen	6
2.	Entwicklungsszenarien	7
2.1	Generelle Stossrichtung des Gesamtverkehrskonzeptes	7
2.2	Szenario-Methode	7
2.3	Szenarien für die Verkehrsentwicklung Greifensee	8
3.	Strategie	12
4.	Bezug zu den übergeordneten Planungen	12
4.1	Übereinstimmende Zielsetzungen des GVK	12
4.2	Abweichende Zielsetzungen des GVK	13
5.	Einbezug der Ergebnisse der Vernehmlassung	15
6.	Netzplanung	16
6.1	Zweck und Methodik der Netzplanung	16
6.2	Netz des motorisierten Verkehrs	16
6.3	Busliniennetz	18
6.4	Fussverkehrsnetz	20
6.5	Radverkehrsnetz	21
7.	Massnahmen	22
7.1	Bezug zum Gebiet Nänikon/Stadt Uster	22
7.2	Netzverbesserungen	22
7.3	Buskonzept, Bushaltestellen und öffentlicher Verkehr	24
7.4	Temporegimes	25
7.5	Betriebliche und gestalterische Massnahmen	28
7.6	Parkierung	32
7.7	Mobilitätsmanagement	33
8.	Etappierung	34
8.1	Kurzfristig realisierbare Massnahmen	34
8.2	Mittelfristig realisierbare Massnahmen	34
8.3	Längerfristig realisierbare Massnahmen	34

9.	Kosten	35
9.1	Zweck und Genauigkeit der Kostenangaben	35
9.2	Aufschlüsselung der Kosten	35
9.3	Zusammenhang mit dem Gemeindebudget.....	36
9.4	Hinweise zu den Kosten	36
10.	Umsetzungshinweise	38
10.1	Umsetzungsschritte.....	38
10.2	Verfahrensschritte	38
10.3	Zuständigkeiten.....	38
10.4	Erfolgskontrolle	38
Anhang 1: Argumentarium zu Geschwindigkeitsbeschränkungen		39
Anhang 2: Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Beispiele		45
Anhang 3: Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen, Beispiele (Webseite).....		46
Anhang 4: Massnahmentabellen		47
Anhang 5: Kostentabellen		49
Anhang 6: Einwendung Gemeinde Greifensee zur NGS nach §12 StrG.....		52
Anhang 7: Verwendete Unterlagen.....		57

Planbeilagen

- Netzplan motorisierter Verkehr
- Netzplan Bus
- Netzplan Fussverkehr
- Netzplan Radverkehr
- Massnahmenplan
- Massnahmenplan mit Zuordnung der Massnahmen

1. Ziele

1.1 Entwicklungsprognosen

Aufgrund der zusätzlichen Siedlungsentwicklung in der Region und im Kanton ist absehbar, dass die Verkehrsmengen im motorisierten Verkehr weiter zunehmen werden, sofern nicht Steuerungsmassnahmen ergriffen werden, um dem entgegenzuwirken.

Die Hochrechnungen des Gesamtverkehrsmodells für den Kanton Zürich (Anhang 5 im Analysebericht) zeigen deutlich, dass sich bis zum Zeitpunkt 2040 die Verkehrsmengen im motorisierten Verkehr auch in Greifensee gegenüber den Werten von 2016 nochmals deutlich erhöhen werden:

Greifenseestrasse/Stationsstrasse:	+ 58%
Schwerzenbacherstrasse:	+ 52%
Tumigerstrasse:	+ 55%
Seestrasse:	+ 74%

Diese Prognosen basieren auf einem prognostizierten kantonalen Bevölkerungszuwachs bis 2040 von 400'000 Einwohnern (1,8 Mio. statt 1,4 Mio.). Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von rund 1,4%. Die Gemeinde Greifensee hatte in den letzten 10 Jahren ein durchschnittliches Bevölkerungswachstum von 0,5 %, also deutlich weniger.

Mit der Entwicklung des Sagiareals wird die Bevölkerungszahl in Greifensee um 20% auf 6'500 Einwohner wachsen. Im Gestaltungsplan werden Festsetzungen zur Beschränkung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Verkehr getroffen.

Mit der Fertigstellung des Umbaus des Landenberghauses wird der dort entstehende veranstaltungsbedingte Besucherverkehr und Anlieferverkehr nochmals etwas zunehmen. Die Erweiterung des Alters- und Pflegezentrums Im Hof ist hingegen nicht verkehrsrelevant.

Mit steigenden Verkehrsmengen im motorisierten Verkehr steigen die Lärm- und Luftbelastungen weiter an, die Voraussetzungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden eingeschränkt und die Trennwirkung der Strassen nimmt zu. Die Voraussetzungen für eine gute Lebensqualität in Greifensee würden in dieser Hinsicht in der Folge abnehmen.

1.2 Generelle Zielsetzungen des Gesamtverkehrskonzeptes

Das Gesamtverkehrskonzept ist als Programm konzipiert, welches aufzeigt, wo im Verkehrsbereich Problemfelder bestehen, ggf. neu entstehen und wie damit umgegangen werden kann. Aus dem Analysebericht wird deutlich, dass insbesondere die MIV-Verkehrsmengen und der damit verbundene Lärm und die Sicherheitsprobleme sehr ernst zu nehmen sind.

Das GVK soll die Leitplanken für die zukünftige Verkehrsentwicklung setzen und gleichzeitig ein Argumentarium liefern, wenn Projekte oder Fachplanungen anstehen, zu denen die Gemeinde Stellung beziehen kann.

Mit dem Gesamtverkehrskonzept soll aufgezeigt werden:

- wie die in der Analyse aufgezeigten Mängel behoben werden können
- wie die bestehenden Verkehrsprobleme gelöst werden können
- in welche Richtung sich die Gemeinde im Bereich Verkehr weiterentwickeln will

Es gibt drei grundsätzlich unterschiedliche Stossrichtungen von Zielen (und später daraus abgeleiteten Massnahmen):

- Was soll gefördert werden?
- Wo soll gebremst werden?
- Was muss bewältigt werden?

Die nachfolgenden, konkreten Zielsetzungen sind nach Zielbereichen aufgebaut, orientieren sich inhaltlich aber an den drei genannten, generellen Stossrichtungen. Aus den Zielbereichen werden im konzeptionellen Teil des GVK Interventionsbereiche mit Massnahmen.

1.3 Konkretisierte Zielsetzungen

Aufgrund der Analyse und den Diskussionen im Steuerungsausschuss, der Begleitgruppe und dem ersten Workshop lassen sich konkrete Ziele formulieren:

Zielbereich Abstimmung von Siedlung und Verkehr

- Überprüfung der Verkehrserzeugung von Entwicklungsflächen
- Abstimmung der kommunalen Entwicklungsplanungen auf die Ziele des GVK
- Verminderung des hausgemachten Verkehrs durch Verbesserung der Verkehrsnetze des Fuss- und Radverkehrs sowie Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr

Zielbereich Verkehrsnetze, Erschliessung

Fuss- und Veloverkehr

- Erhaltung vorhandener Qualitäten im Fuss- und Velowegnetz
- Ausbau des feinmaschigen Fuss- und Velowegnetzes und Schliessen von Netzlücken
- Sicherstellung guter Fuss- und Radverkehrserschliessungen bei Entwicklungsplanungen
- Mehr Veloabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und Bushaltestellen
- Angemessene Umsetzung der Anforderung an die Barrierefreiheit, v.a. an Haltestellen

Öffentlicher Verkehr

- Verbesserung des ÖV-Angebotes im Bereich der Feinerschliessung durch den Bus
- Erhöhung des ÖV-Anteils bei starken Pendlerbeziehungen

Motorisierter Verkehr

- Reduktion der Verkehrsbelastungen im MIV
- Verminderung des Anteils an Durchgangsverkehr
- Überprüfung des Parkierungskonzeptes und der Parkierungsregelungen
- Überprüfung der Bewirtschaftungsregelungen öffentlicher Parkplätze
- Keine Erhöhung der Parkplatzzahlen für den seebezogenen Freizeitverkehr (gemäss Vereinbarung der Seegemeinden)

Zielbereich Verkehrsablauf (Betrieb) und Verkehrssicherheit

- Unterbinden oder Vermindern der Schleichverkehre
- Niedrigere Geschwindigkeiten auf den Hauptstrassen (Zielgrösse 30 km/h)
- Verstetigung der Verkehrsabläufe im motorisierten Verkehr (langsamer, aber flüssiger)
- Niedriggeschwindigkeitskonzept (Tempo 30/20) für die Quartiere
- Geschwindigkeitskonzept für den Bereich Ortsmitte (Dorfstrasse/Stationsstrasse)
- Entschärfung der Konflikte zwischen Fussverkehr, Radverkehr, Skatern und Trottinettis
- Anpassung der Zufahrtsregelungen fürs Städtli an die veränderten Verhältnisse
- Entschärfung der Unfallhäufungspunkte/-bereiche und der Konfliktstellen
- Mehr und sichere Überquerungsstellen über die Hauptstrassen (auch Schulwege)
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, vor allem an Hauptstrassen und Fusswegen
- Bevorzugung für Bus an Knoten und Haltestellen

Zielbereich Gestaltung

- Funktionsgerechte Gestaltung der Strassen
- Umfassende Verbesserungen in der Strassenraumgestaltung der Hauptstrassen
- Schaffung attraktiver Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Verbesserung der Gestaltung überbreiter Quartierstrassen
- Bessere Haltestellenausstattung und -gestaltung

Zielbereich Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Kooperation

- Regelmässige Information über Verkehrsthemen
- Verstärkte Zusammenarbeit mit Betrieben und kantonalen Fachstellen beim Thema Mobilität in Unternehmen (MIU)
- Verstärkte Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden bei Verkehrsthemen

2. Entwicklungsszenarien

2.1 Generelle Stossrichtung des Gesamtverkehrskonzeptes

Mit dem GVK sollen zukunftsgerichtete Leitplanken für die Verkehrsentwicklung gesetzt werden. Deshalb sind zunächst Überlegungen sinnvoll, welche grundsätzlich unterschiedlichen Entwicklungsmöglichkeiten im Verkehrsbereich denkbar sind. Diese grundsätzlichen Überlegungen sollen dabei helfen, einen möglichst breiten Lösungsfächer einzubeziehen, um die Stossrichtung des GVK zu klären.

2.2 Szenario-Methode

Die Szenario-Methode kann dazu beitragen, Klarheit über die Entwicklungsabsichten zu gewinnen und Konsequenzen bestimmter Stossrichtungen grob abschätzen zu können. Inhaltlich werden dabei unter Berücksichtigung der relevanten Fachinformationen Ideal- und Realszenarien (Zukunftsbilder) erarbeitet. Eine vernetzte Betrachtung von Sachbereichen ist sinnvoll (z.B. Verkehr und Umwelt, Energie etc.). Der unten abgebildete Trichter soll darstellen, dass Komplexität und Unsicherheit grösser werden, je weiter man vom Ausgangszustand $t(0)$ entfernt denkt. Gleichzeitig wird aber auch das Spektrum der vorstellbaren „Zukünfte“ grösser.

Die Planungshorizonte $t(i)$ bis $t(n)$ stehen für kurz-, mittel- und langfristige Zeiträume. Die Schnittfläche des Trichters bezeichnet die Summe aller denkbaren und theoretisch möglichen Zukunftssituationen für den angepeilten Zeithorizont.

In Mitwirkungsverfahren dient die Szenario-Methode auch dazu, isolierte Vorstellungen der Beteiligten über positive oder negative Veränderungen oder über einzelne Entwicklungsfaktoren zu umfassenden Zukunftsbildern zusammenzufügen.

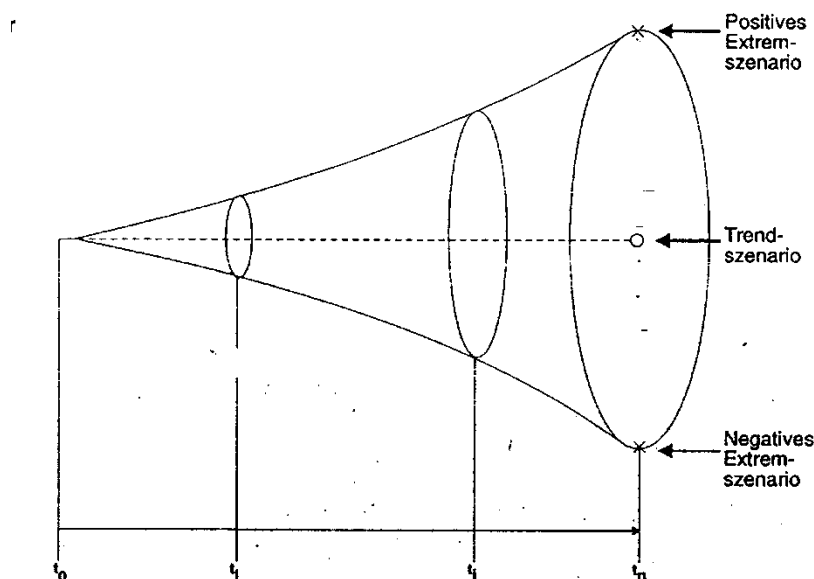


Abbildung 1: Der Szenario-Trichter und die drei Grundtypen von Szenarien, Quelle (1)

2.3 Szenarien für die Verkehrsentwicklung Greifensee

In Anlehnung an die in 2.2 dargestellte Methode wurden drei Verkehrsentwicklungsszenarien für Greifensee entwickelt, zwei Extremszenarien gemäss Abb.1 und ein mittleres Trendszenario.

Szenario 1: Extremszenario („nichts oder wenig machen“)

Bewertung der Ausgangslage:

- Wir sind zufrieden mit der heutigen Situation und spüren keinen grossen Problemdruck
- Wir sehen keinen grossen Handlungsbedarf seitens der Gemeinde

Ansatz:

- Wir konzentrieren uns auf die jetzige Situation
- Falls Probleme auftreten, suchen wir punktuell nach Lösungen
- Wir vertrauen auf die kantonale und regionale Verkehrspolitik
- Wir vertrauen auf die Kompetenz der kantonalen Stellen
- Wir setzen auf technologische Verbesserungen (bzgl. Lärm- und Luftbelastungen)
- Wir setzen auf technologische Neuerungen (autonome Fahrzeuge)
- Wir vertrauen auf Konzepte anderer zur Verlagerung von Autoverkehr
- Das GVK dient für die Belange in Gemeindehoheit
- Auf Eingaben fürs Aggloprogramm wird verzichtet

Chancen (+)

- Auftretende Probleme werden punktuell und ohne grossen Aufwand gelöst
- Die Gemeinde muss keinen hohen Planungsaufwand betreiben
- Es gibt keinen grossen Diskussionsbedarf
- Die finanziellen Auswirkungen des GVK halten sich in bescheidenem Rahmen

Risiken (-)

- Die Verkehrsmengen im MIV nehmen stetig zu, entsprechend der Prognosen
- Es werden neue Strassen, Strassenausbauten und Kapazitätserweiterungen nötig
- Die verkehrsbezogenen Umweltbelastungen nehmen eher zu als ab
- Das Durchgangsverkehrsproblem wird tendenziell grösser
- Das Schleichverkehrsproblem wird tendenziell grösser (Barriere Werrikon)
- Die Unzufriedenheit in Teilen der Bevölkerung nimmt zu

Szenario 2: Extremszenario („alles anders machen“)

Bewertung der Ausgangslage:

- Wir sind nicht zufrieden mit der heutigen Situation und haben Probleme identifiziert
- Wir sehen nicht, dass andere unsere Probleme lösen werden
- Wir sehen weitreichenden Handlungsbedarf, der die Gemeindegrenzen überschreitet

Ansatz:

- Wir denken völlig um
- Wir versuchen, die Probleme mit einem weitreichenden Ansatz zu lösen
- Wir scheuen uns dabei nicht, weit vorausschauend zu denken
- Das Erschliessungssystem Strasse wird völlig verändert: Greifensee wird nur noch durch eine zentrale Stichachse (Greifenseeestrasse-Stationstrasse) erschlossen; diese ist ggf. über die Neue Greifenseeestrasse ins Strassennetz eingebunden; diese Achse wird auf Basis eines BGK umgestaltet
- Tumiger-, See-, Schwerzenbacher- und Wildsbergstrasse werden für den MIV gesperrt, deshalb sind dort weniger aufwändige Umgestaltungen nötig
- Ggf. wird die Realisierung der neuen Greifenseeestrasse akzeptiert (mit Bedingungen)



Das Siedlungsgebilde der Gemeinde Greifensee erstreckt sich auf einem Streifen zwischen der Bahnlinie Zürich-Uster und dem Greifensee.

Das Grundgerüst, welches für die Strassenverkehrserschliessung des Siedlungsgebietes nötig ist, ist einfach strukturiert: Von der zentralen Achse Greifensee-/Stationstrasse aus erfolgt die Erschliessung über seitliche Stichstrassen (rot).

Die blau eingetragenen Strassen mit Ortsverbindungsfunktion werden für den durchfahrenden MIV gesperrt. Die Erschliessung und Anlieferung der Grundstücke sind gewährleistet.

Abbildung 2: Erschliessungssystem bei Szenario 2, eigene Darstellung

Chancen (+)

- Das Durchgangsverkehrsproblem ist erledigt, es gibt keine Schleichverkehrsströme mehr
- Es gibt keinen Zusatzverkehr durch die Neue Greifenseeestrasse (NGS)
- Die Strassenanbindung der Gemeinde ans übergeordnete Netz wird mit NGS direkter
- Die Verbindungsstrassen nach Uster, Niederuster und Schwerzenbach stehen ganz dem ÖV und Fuss- und Radverkehr zur Verfügung, das setzt grosse Anreize
- Eine Busverbindung nach Uster hätte eine „eigene“ Route über die Tumigerstrasse
- Die Verkehrsmenge im MIV nimmt gesamthaft ab, in der Folge sinken auch die verkehrsbedingten Umweltbelastungen
- Es gibt weniger Verkehrssicherheitsprobleme
- Es braucht ausserorts keine zusätzlichen Infrastrukturen für den Fuss- und Radverkehr
- Die Seestrassen stehen ganz dem Fuss- und Radverkehr zur Verfügung (wie beim slow up), das setzt grosse Anreize für die Benutzung dieser Verkehrsmittel im Freizeitverkehr
- Die Steuerung der Verkehrsströme in der Industrie Volketswil wird mit NGS einfacher; das vorhandene Steuerungskonzept kann umgesetzt werden
- Die Seestrassen könnten für Buslinien (Freizeitverkehr) genutzt werden; ggf. autonom fahrende Fahrzeuge

- Das Mobilitätskonzept der Greifenseestiftung könnte umgesetzt werden
- Die Barrierschliesszeiten an der Bahnschranke Werrikon treffen Greifensee nicht mehr
- Durch den Sperrungsansatz gibt es auch in Teilen von Niederuster und Schwerzenbach weniger Verkehr
- Infolge Umsteigens sinken die MIV-Verkehrsmengen gesamthaft, auch regional
- Der Ansatz funktioniert evtl. sogar auch ohne Neue Greifenseestrasse, wenn die Verkehrsmengen sinken
- Die Bevölkerung findet den Ansatz gut und zieht mit

Risiken (-)

- Es gibt keine direkten Autoverbindungen nach Uster, Niederuster und Schwerzenbach
- Es entstehen Umwegfahrten für diese Relationen, dadurch werden andere Strassen mehrbelastet
- Die Gefahr von Parksuchverkehr im Freizeitverkehr wird etwas grösser (Stichstrasse)
- Die Gemeinde muss die gesperrten Strassen übernehmen, was mit Unterhaltskosten verbunden ist (es gibt aber eine „Ablösesumme“)
- Die Lösung erfordert einen hohen Abstimmungsbedarf (Kanton, Region, Nachbargemeinden) und kann nur gemeinsam realisiert werden
- Die Umsetzung ist eher langfristig anzusetzen
- Die Beteiligten bringen nicht die nötige Geduld und das nötige Durchhaltevermögen zur Umsetzung des GVK auf
- Die zur Umsetzung nötige regionale Abstimmung funktioniert nicht
- Der Ansatz ist nur mit NGS realisierbar, weil die Kapazitäten erhalten werden müssen
- Grössere Teile der Bevölkerung finden den Ansatz zu weitreichend und lehnen ihn ab
- Die Umsetzung sprengt den politisch machbaren Rahmen

Szenario 3: Trendszenario („das mittlere Szenario – der Mittelweg“)

Bewertung der Ausgangslage:

- Wir sind nicht zufrieden mit der heutigen Situation und haben Probleme identifiziert
- Wir sehen, dass andere nur teilweise unsere Probleme lösen werden
- Wir sehen Handlungsbedarf seitens der Gemeinde

Ansatz:

- Wir machen auf dem bisher eingeschlagenen Weg weiter
- Wir nutzen das GVK als Handlungsprogramm zur Steuerung der Verkehrsentwicklung
- Wir versuchen, die Probleme mit einem umfassenden Ansatz zu lösen
- Wir versuchen, vorausschauend und zukunftsgerichtet zu handeln
- Wir setzen Anreize, damit die Nutzung von ÖV, Velo- und Fussverkehr attraktiver wird
- Wir optimieren die Verkehrsabläufe im Strassenverkehr (langsamer, aber flüssiger)
- Die Neue Greifenseestrasse wird möglichst verhindert, um Mehrverkehr zu vermeiden
- Kantonsstrassen und Tumigerstrasse werden auf Basis BGK's¹ umgebaut
- Die Gemeinde setzt sich für Tempo 30 auf den Kantonsstrassen ein
- Die Gemeinde setzt sich für eine bessere Buserschliessung ein
- Die Gemeinde setzt sich für Optimierungen im Freizeitverkehr ein
- Ab der Bahnunterführung gilt auf dem ganzen Gemeindegebiet Tempo 30 (Zone) und im Bereich der Ortsmitte Tempo 20 (Begegnungszonen)
- Im Schul-/Kindergartenumfeld werden konsequent Tempo 20-Zonen eingerichtet
- Die Massnahmen des GVK in Gemeindekompetenz werden möglichst rasch umgesetzt
- Die Gemeinde beantragt eine Mitfinanzierung der Massnahmen übers Aggloprogramm
- Die Gemeinde nimmt die Anregungen aus der Bevölkerung auf

Chancen (+)

- Die Verkehrsabläufe werden optimiert, es wird langsamer, aber flüssiger gefahren
- Uster, Niederuster und Schwerzenbach sind wie heute direkt anfahrbar
- Zusätzlicher Autoverkehr wird im Netz verteilt, alle werden etwas mehr belastet
- Die Umsetzung von Massnahmen gemäss GVK bringt Verbesserungen für alle
- Es gibt keine zusätzlichen Konflikte mit den Nachbargemeinden
- Der finanzielle Aufwand zur Umsetzung des GVK wird gefördert

Risiken (-)

- Das Durchgangsverkehrsproblem wird nicht erledigt, bestenfalls optimiert
- Es gibt weiterhin Schleichverkehr, bestenfalls etwas weniger
- Das Verkehrsproblem Volketswil (Industriestrasse) kann nicht gelöst werden
- Die Barrierschliesszeiten in Werrikon sind weiterhin ein Problem
- Die Lärm- und Luftbelastungen werden nur bei Technologieverbesserungen abnehmen
- Die Unzufriedenheit von Teilen der Bevölkerung bleibt bestehen
- Der finanzielle Aufwand zur Umsetzung des GVK wird als zu hoch angesehen
- Es mangelt an nötiger Geduld und Durchhaltevermögen zur Umsetzung des GVK

¹ BGK = Betriebs- und Gestaltungskonzept

3. Strategie

Aufgrund der Diskussionen im Steuerungsausschuss, der Begleitgruppe und dem Gemeinderat wird auf der Stossrichtung des Szenarios 3 als Basis fürs Gesamtverkehrskonzept aufgebaut. Ein sehr wichtiges Thema des GVK ist der Umgang mit dem Thema Durchgangsverkehr (siehe Analysebericht Kap. 7.9 sowie Kap. 1.1 in diesem Bericht).

Das GVK beinhaltet zwei zentrale Strategien:

a. Verminderung des Durchgangsverkehrs

Der Durchgangsverkehr soll einschliesslich der damit verbundenen negativen Auswirkungen im Bereich Lärm, Lufthygiene, Trennwirkung und Verkehrssicherheit vermindert werden. Es geht auch darum, durch eine Reduktion der Menge des Durchgangsverkehrs verloren gegangene Wohn- und Aufenthaltsqualitäten entlang des Hauptstrassennetzes wiederzugewinnen.

b. Verminderung des hausgemachten motorisierten Verkehrs

Hier geht es darum, durch Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV im Binnen-, Ziel- und Quellverkehr Verkehrsanteile vom motorisierten Verkehr umzulagern auf Fuss- /Veloverkehr und öffentlicher Verkehr.

In der Umsetzung dieser Strategie sollen die Verkehrsanlagen sicher und benutzerfreundlich gestaltet werden. Die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Strassenräume soll deutlich erhöht werden. Die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs sollen insgesamt deutlich reduziert werden.

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

4. Bezug zu den übergeordneten Planungen

4.1 Übereinstimmende Zielsetzungen des GVK

Alle Kantonsstrassen in Greifensee sind als regionale Verbindungsstrassen klassifiziert. Diese haben gemäss kantonalem Richtplan keine Kanalisierungsfunktion und damit auch keine Funktion als Durchgangsstrassen. Sie sollen Siedlungsgebiete und Erholungsschwerpunkte an das übergeordnete Strassennetz anbinden und sie sollen eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung aufweisen. Diese Zielsetzungen zu Funktion und Gestaltung der Kantonsstrassen werden im GVK Greifensee aufgenommen.

Gemäss kantonalem GVK sind wichtige generelle Ziele unter anderen die Erhöhung der Verkehrsanteile des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr, die Steigerung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsempfindens sowie die Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs. Im GVK Greifensee werden diese Ziele aufgenommen und es wird konkret dargestellt, wie diese auf kommunaler Ebene umgesetzt werden können.

In der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie werden unter anderem eine homogene, dem Umfeld angepasste Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs, die Verminderung der Trennwirkung und die Gewährleistung einer guten Aufenthaltsqualität im Strassenraum genannt (Strategie 3.3). Die in Kap. 3 des vorliegenden Berichtes zum GVK Greifensee formulierte Strategie nimmt diese strategischen Ansätze auf. Reduzierte Geschwindigkeiten im motorisierten Verkehr sind ein wichtiger Baustein des GVK Greifensee.

Die strategischen Ziele des kantonalen Richtplans im Bereich Verkehr (Kap. 4-1-1, Textteil zum Richtplan) sagen unter anderem aus, dass im Glattal auf einen besonders hohen Anteil an öffentlichem Verkehr hinzuwirken ist. Ausserdem soll der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Die qualitative Siedlungsentwicklung soll mit Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum unterstützt werden. Dabei soll die Trennwirkung vermindert werden und die Aufenthaltsqualität soll verbessert werden, auch für den Fuss- und Veloverkehr. Diese Zielsetzungen sind aus der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie abgeleitet. Sie werden im GVK Greifensee aufgenommen. Massnahmenvorschläge zur Verbesserung der Erschliessungsqualität im ÖV und zur Verbesserung der Bedingungen im Fuss- und Veloverkehr sind weitere Schwerpunkte des GVK Greifensee.

Im Jahr 2004 verabschiedete der Regierungsrat des Kantons Zürich die „Strategie für den Agglomerationsverkehr“. Diese Strategie orientiert sich an einer Reihe von Zielen. Insbesondere soll der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs ist ebenfalls zu erhöhen. Die Gemeinde Greifensee versucht, mit den Massnahmen des GVK zu diesen Absichten einen Beitrag zu leisten. Für einen Teil der Massnahmen aus dem Bereich ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr wurde die Förderung über das Agglomerationsprogramm 4. Generation beantragt, sie sind im Berichtsentwurf zum Aggloprogramm 4. Generation enthalten.

Der Regionale Richtplan von 2018 sieht unter anderem vor, den motorisierten Individualverkehr künftig vermehrt auf dem übergeordneten Strassennetz zu kanalisieren und abzuleiten und die Siedlung möglichst vom Durchgangsverkehr freizuhalten. Die Strategie des GVK stimmt mit diesem Punkt überein. Ferner soll gemäss Richtplan der Anteil des ÖV am Modalsplit entsprechend den kantonalen Zielwerten gesteigert werden. Vor allem in den dynamischen Gebieten soll der ÖV weiter ausgebaut werden. Das GVK Greifensee sieht vor, die Buserschliessung zu verbessern, wovon auch das Entwicklungsgebiet Sagiareal profitieren würde. Aus Sicht der Gemeinde Greifensee ist eine bessere Erschliessungsqualität im ÖV Voraussetzung, um die kantonal angestrebten Zielwerte beim Modalsplit auch in Greifensee zu erreichen. Die Umgestaltungen der Kantonsstrassenabschnitte in Greifensee sind im Regionalen Richtplan bereits enthalten. Die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) hat im Rahmen der Vernehmlassung ausdrücklich zustimmend von den Inhalten des GVK Kenntnis genommen und hebt in ihrer Stellungnahme hervor, dass die Stossrichtung des GVK den regionalen Zielen und Vorgaben entspricht.

4.2 Abweichende Zielsetzungen des GVK

Das Verkehrsproblem der Gemeinde Greifensee besteht in hohen Verkehrsbelastungen im Siedlungsgebiet, welches überwiegend Wohnnutzungen aufweist. Besonders betroffen ist auch der Ortskern, dessen Qualität unter dem Strassenverkehr leidet.

Die Lösung dieser Probleme wird seitens der Gemeinde Greifensee nicht im Bau zusätzlicher Strassen, wie der neuen Greifenseestrasse (NGS), gesehen, sondern in einem anderen Umgang mit den Verkehrsmengen. Die Verminderung des Durchgangsverkehrs und ein anderes Temporegime sind dabei zentrale Strategien des GVK.

Erschwerend kommen in der Gemeinde Greifensee Strassenverkehrsbelastungen durch Freizeitverkehr in Verbindung mit der Naherholungsfunktion des Greifensees hinzu. Diese Problematik müsste aus Sicht der Gemeinde Greifensee kantonal angegangen werden.

Mit dem Ansatz „Regionale Verkehrssteuerung Glattal“ (RVS) ist ein Geflecht von Massnahmen entstanden, die stark miteinander verwoben sind, aber auch Zusammenhänge mit Infrastrukturplanungen haben (Umfahrung Schwerzenbach, Uster West), welche nicht Bestandteil der RVS sind. Es ist relativ schwer zu durchschauen, was wie zusammenhängt, wo

Abhängigkeiten bestehen und wo nicht. Dies kommt z.B. auch darin zum Ausdruck, dass im Regionalen Richtplan Infrastrukturmassnahmen eingetragen sind, die im kantonalen Richtplan nicht vorkommen - die NGS ist eine davon. Im kantonalen Gesamtverkehrsmodell ist die NGS hingegen im Zustand ab 2030 enthalten, die anderen o.g. Planungen hingegen nicht.

Die NGS ist das „Medikament“, mit dem die Verkehrsüberlastungen im Gebiet Industrie Volketswil behandelt werden sollen und zusätzliche Strassenkapazitäten geschaffen werden sollen, um dort weitere Entwicklungen zu ermöglichen. Diese Therapie ist mit „Nebenwirkungen“ verbunden, die sich vor allem auf dem Strassennetz der Gemeinde Greifensee in Form von erhöhten Verkehrsbelastungen negativ bemerkbar machen würden. Alle vorliegenden Untersuchungen weisen auf diese Zusammenhänge hin und stimmen in ihren Aussagen darin überein, dass auf dem untergeordneten Strassennetz der Gemeinde Greifensee Massnahmen „zur Erhöhung des Durchfahrwiderstandes“ nötig sind. Diese betreffen gemäss den vorliegenden Untersuchungen die Tumigerstrasse, die Seestrasse und die Schwerzenbacherstrasse. Allerdings ist es aber auch nicht im Sinne der Gemeinde Greifensee, dass die zentrale Achse Stationsstrasse/Greifenseestrasse, welche mitten durchs Siedlungsgebiet und durch den Ortskern führt, mehrbelastet wird.

Die Art dieser Massnahmen zur Erhöhung des Durchfahrwiderstandes wurde bisher nie bestimmt; sie wäre unbedingt in Abstimmung mit der kommunalen Verkehrsplanung der Gemeinde Greifensee zu treffen. Das GVK Greifensee macht hierzu konkrete Vorschläge, die auch ohne NGS Sinn machen.

In den vorliegenden Untersuchungen wird auch auf den Zusammenhang mit anderen Planungen hingewiesen, insbesondere mit der Strasse Uster-West. Da die Realisierung dieser Entlastungsstrasse in weitere Ferne gerückt ist, müssen Lösungen gefunden werden ohne die Abhängigkeit von dieser oder anderen Planungen.

Die Gemeinde Greifensee hat sich bereits im Oktober 2018 mit einer Einwendung, begründet auf einer Fachexpertise, gegen die Planung einer weiteren kantonalen Strassenverbindung, der sogenannten "Neuen Greifenseestrasse" gewendet (Anhang 6). Anlässlich einer Einsprache-Besprechung am 26. März 2019 hat die Gemeinde Greifensee ihre Haltung zur kantonalen Verkehrsplanung nochmals deutlich dargelegt.

Sowohl die Stadt Uster wie auch die Gemeinde Greifensee forderten dabei nochmals explizit den Kanton auf, die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) einer NGS zu überarbeiten. Insbesondere müssten die Zusammenhänge, Abhängigkeiten und Wechselwirkungen der verschiedenen Strassenprojekte aufgearbeitet und dargelegt werden. Die ZMB ist zudem unter Berücksichtigung der Expertise der Gemeinde Greifensee zu den Auswirkungen der neuen Greifenseestrasse sowie des Projektes der SBB und der Stadt Uster zu den verkehrlichen Auswirkungen der künftigen Barriere-Schliessungszeiten der Bahnübergänge auf Stadtgebiet Uster, zu überarbeiten. Zum heutigen Zeitpunkt sind noch sehr viele Fragen unbeantwortet. Zudem wurde mit der SBB und der Stadt Uster ein Projekt zu den verkehrlichen Auswirkungen der künftigen Barrierschliesszeiten gestartet. In diesem Projekt werden Lösungsvorschläge für die Behebung allfälliger Verkehrsprobleme vor den Bahnübergängen in Uster entwickelt. Es soll keine isolierte Betrachtungsweise dieses Projektes erfolgen, sondern aktiv in die ZMB eingebunden werden.

Auswertungen des Gesamtverkehrsmodells seitens Amt für Mobilität zeigen, dass durch die Neue Greifenseestrasse nur unwesentlich mehr Verkehr durch Greifensee fliessen würde. Diese Auswertungen korrespondieren aber nicht mit den Erkenntnissen aus dem Gutachten zu den Auswirkungen der neuen Greifenseestrasse. Dieses Gutachten wäre entsprechend einzubeziehen und die Widersprüche wären zu bereinigen.

5. Einbezug der Ergebnisse der Vernehmlassung

Insgesamt gingen von etwas über 40 Stellen oder Personen Rückmeldungen zum Entwurf des GVK ein. Die Rückmeldungen betrafen folgende Themen:

- Mitwirkung generell (1)
- Bezüge zu anderen Planungen (4)
- Aussagen zum Verkehrssystem (5)
- Andere Analyseaussagen (2)
- Zielaussagen (2)
- Massnahmen auf Gebiet Stadt Uster (2)
- Städtli, Dorfmitte, Dorfplatz (10)
- Busnetz, Buslinien, Ortsbus, ZVV-Zonen (21)
Temporegime (21)
- Neue Wegverbindungen, Fusswegnetz (18)
- Radverkehr (10)
- Querungen See-/Schwerzenbacherstrasse (2)
- Tumigerstrasse (4)
- Knotenpunkte in der Stationsstrasse (3)
- Quartierstrassen (Pfisterhölzli, Sandbüel-, Burstwiesen-, Stationsstr.) (4)
- Beleuchtung (Hirzerenacherweg, Grafenwiesenweg) (3)
- Baumpflanzungen, Baumtore (4)
- Befahrbarkeit, Zufahrtsmöglichkeiten Schwerverkehr (2)
- Fahrverbote, Durchfahrtssperren (3)
- Parkierung, Parkplatzbewirtschaftung (3)
- Mobilitätsmanagement (2)
- Neue Greifenseestrasse (4)
- Überführung GVK in kommunalen Richtplan (1)

Obwohl die Rückmeldungen auch Lob für die Arbeit umfassten, stand doch die kritische Würdigung von Massnahmen im Vordergrund und das Einbringen alternativer Lösungen bzw. von Ergänzungen. Als Hauptthemen schälten sich der öffentliche Verkehr, das vorgeschlagene Temporegime, die vorgesehenen Netzergänzungen im Fuss- und Radverkehr und der Themenbereich Ortsmitte heraus. Viele Eingaben betrafen die gleiche Thematik.

Zu jeder Eingabe wurde im Vernehmlassungsbericht ein Themenblatt erstellt, auf welchen Verfasser/in, Thematik und Argumentation erfasst wurden. Zu jeder Eingabe wurde im Bericht vermerkt, wie mit der Stellungnahme umgegangen wurde, einschliesslich Begründung.

Die wesentlichen inhaltlichen Anpassungen im Entwurf des GVK wurden von der Steuerungsgruppe in Abstimmung mit dem Gemeinderat vorgenommen. Dies sind:

- Anpassung des Buslinienkonzeptes, Ortsbuskonzept nur noch als Option
- Anpassung des Temporegimes: gesamthaft Tempo 30, incl. Kantonsstrassen, Tempo 20-Zonen nur noch im Umfeld von Schulhaus und Kindergärten
- Verzicht auf verschiedene Ergänzungen des Fusswegnetzes (v.a. Landschaftsschutz)
- Dorfplatz nur noch als Option

Ausserdem wurden verschiedene Massnahmen ergänzt und zahlreiche Textanpassungen und -ergänzungen vorgenommen.

6. Netzplanung

6.1 Zweck und Methodik der Netzplanung

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 den vier Netzplänen sind die vorhandenen Verbindungen dargestellt und die zur Vervollständigung der Netze nötigen Netzergänzungen. Beim Fuss- und Radverkehr sind vorhandene Verbindungen mit Mängeln nochmals speziell gekennzeichnet und ebenso Querungsstellen mit Mängeln oder fehlende Querungsstellen (siehe Planbeilagen Netzpläne).

6.2 Netz des motorisierten Verkehrs

Am Strassennetz für den motorisierten Verkehr sind keine Veränderungen vorgesehen. Das Grundgerüst des Strassennetzes in Greifensee bilden die 3 Kantonsstrassen, welche im Netzplan als Hauptstrassen klassifiziert sind:

- Achse Greifenseestrasse-untere Stationsstrasse
- Schwerzenbacherstrasse/Dorfstrasse
- Seestrasse/Dorfstrasse

Als Haupterschliessungsstrassen sind folgende Gemeindestrassen eingetragen:

- Tumigerstrasse
- Burstwiesenstrasse
- Sandbühlstrasse
- Heuwinkelstrasse
- Wildsbergstrasse

Aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Emissionen und damit verbunden der Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität soll aber auf allen Strassen das Temporegime verändert werden. Das Konzept sieht ein abgestuftes Geschwindigkeitsregime 60-30-20 km/h unter Einbezug der Kantonsstrassen vor.

Das ganze Gemeindegebiet einschliesslich der Hauptstrassen soll zur Tempo 30-Zone werden. Speziell sensible Bereiche sollen innerhalb dieser grossen Tempo 30-Zone als Tempo 20-Bereiche ausgeschieden werden:

- die Schulhausstrasse (Schule)
- die die Breitstrasse im oberen Bereich (Schule)
- die Sandbühlstrasse zwischen Burstwiesenstrasse und Albertus Walder-Weg (Kiga)
- die Strasse Am Pfisterhölzli im Bereich Kindergarten Rüti (Kiga)

Auf den beiden seeparallelen Hauptstrassen soll in den Bereichen ausserhalb der bebauten Ortslage die Geschwindigkeit auf Tempo 60 herabgesetzt werden. Dies betrifft die Schwerzenbacherstrasse und die Seestrasse ab/bis zur Gemeindegrenze. Auf der seeparallelen Strassenachse soll damit vor allem die Sicherheit bei den zahlreichen Querungen des

Fuss- und Veloverkehrsnetzes verbessert werden. Diese Massnahme stellt auch eine wichtige Verbesserung für die Zeiten mit starkem Freizeitverkehr dar.

Das Konzept sieht somit folgende Geschwindigkeitsabstufungen vor:

- 60 km/h auf den Zufahrten der Seestrasse und der Schwerzenbacherstrasse wegen des erhöhten Sicherheitsbedürfnisses des querenden nichtmotorisierten Verkehrs und zur Sicherung des Veloverkehrs
- 30 km/h als Zonengeschwindigkeit auf dem gesamten Gemeindegebiet
- 20 km/h im direkten Umfeld des Primarschulhauses und der 3 Kindergärten

Auf der Greifenseeestrasse soll ab der Bahnunterführung punktuell als Übergang zur Tempo 30-Zone Tempo 50 signalisiert werden.

Heute bestehen auf Gebiet Greifensee-Nänikon 5 verschiedene Temporegimes: Tempo 80, Tempo 60, Tempo 50, Tempo 40 und Tempo 30.

Durch Temporeduktionen ergeben sich für einige Relationen geringfügige Fahrzeitverlängerungen, wobei jene für den Durchgangsverkehr nicht relevant sind, weil dieser ja generell unerwünscht ist. Für den Ziel- und Quellverkehr sind die Fahrstrecken auf Gemeindegebiet so kurz, dass die Fahrzeitverluste nicht ins Gewicht fallen. Durch eine Verbesserung der Betriebsabläufe (Verstetigung) auf den Hauptachsen können diese kompensiert werden (siehe dazu auch Anhang 1).

Alle tempobezogenen Vorschläge sind im Massnahmenteil (Kap. 7.4) ausführlich begründet.

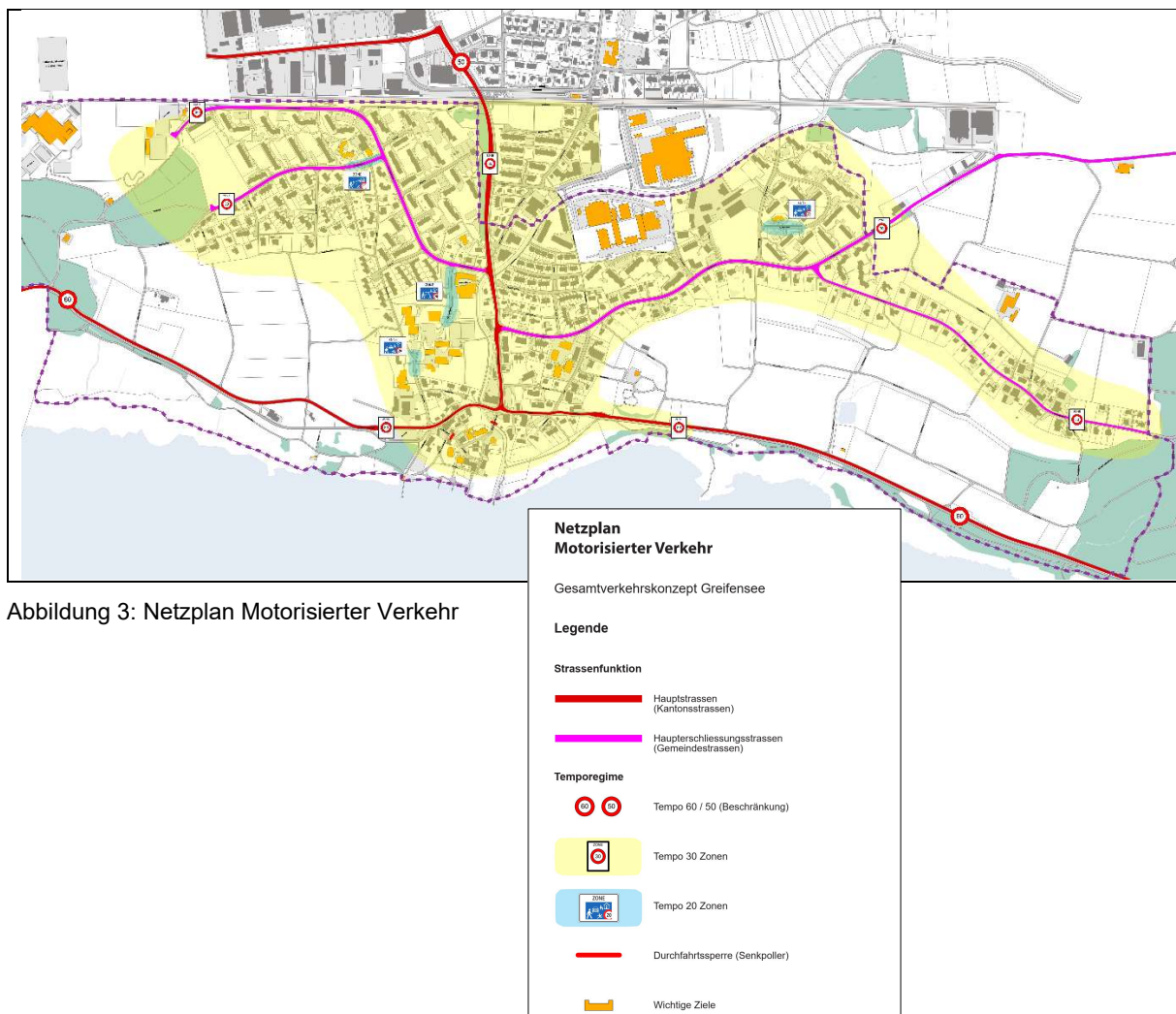


Abbildung 3: Netzplan Motorisierter Verkehr

6.3 Busliniennetz

Die Analyse hat deutliche Mängel in der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr aufgezeigt. Diese betreffen sowohl dicht besiedelte Bereiche der Grosswohnsiedlungen im Bereich Ocht und Pfisterhölzli, das Entwicklungsgebiet Sagiareal sowie den Ortskern und das Seeufer. Die Mängel sind vor allem durch die Entfernung zur S-Bahnstation Nänikon-Greifensee bedingt und durch eine ungenügende Feinerschliessung durch Buslinien.

Wichtige Anforderungen an eine verbesserte Buserschliessung sind:

- bessere ÖV-Anbindung der Grosssiedlungen mit hoher Einwohnerdichte
- verbesserte Erschliessung des Entwicklungsgebietes Sagiareal
- Erschliessung wichtiger Zielpunkte (Ortszentrum, Seeufer, Einkaufszentrum, Bahnhof, Sportplatz, Alterszentrum)
- direkte Verbindung nach Uster
- Angebot auch abends und am Wochenende
- Taktfahrplan mit einer angestrebten Taktfolge von 15 min.

Der Netzplan Bus stellt eine erste Idee für Verbesserungen der Buserschliessung dar. Er berücksichtigt die Diskussionsergebnisse aus den Mitwirkungsrunden. Die Netzidee ist noch nicht mit den Nachbargemeinden und dem ZVV abgestimmt (Abbildung 4).

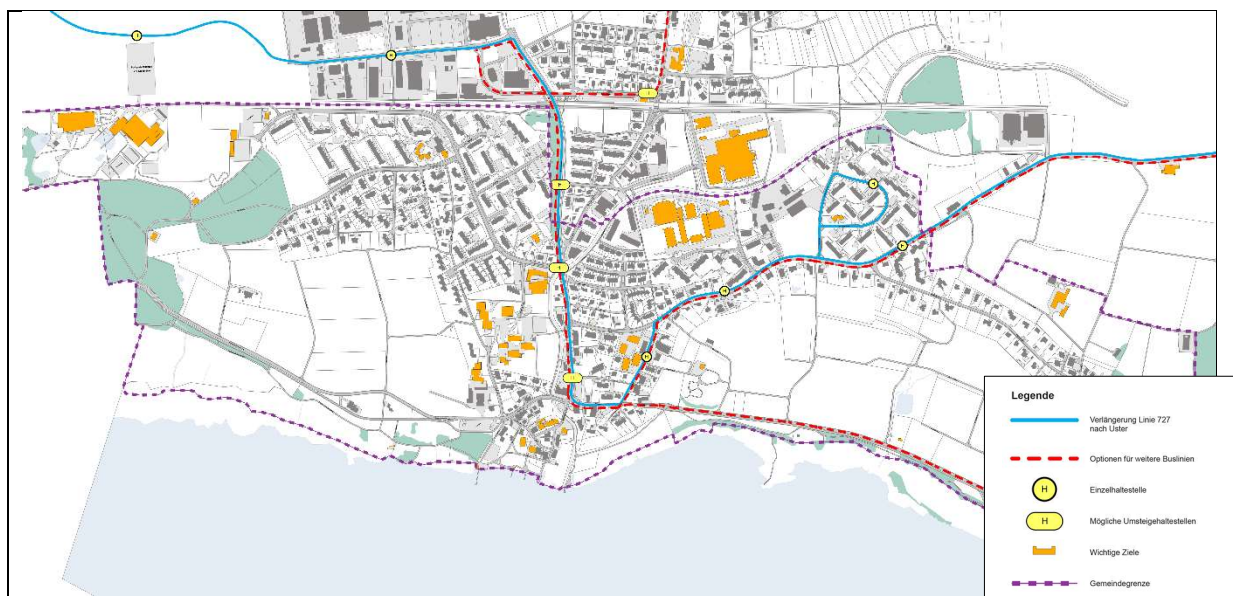


Abbildung 4: Netzplan Bus

In einer Zweckmässigkeitsstudie soll untersucht werden, ob und wie die bestehende Linie 727 nach Uster verlängert werden kann. Für die Gemeinde Greifensee steht eine Führung über die Tumigerstrasse im Vordergrund. In den Netzüberlegungen der Stadt Uster im Rahmen ihres Stadtentwicklungskonzeptes (STEK Zielzeitpunkt 2035) ist eine zusätzliche Buslinie (814) angedacht, die über die Tumigerstrasse und die Ortsmitte Greifensee zum Stadtteil Nänikon geführt werden soll (Abbildung 5). Inhalt der Zweckmässigkeitsstudie soll deshalb auch sein, ob weitere Linienführungen sinnvoll sind. Im Netzplan sind weitere optionale Linienführungen eingetragen, die zu untersuchen wären.



Abbildung 5: Busnetzerweiterung 2035 gemäss STEK Uster, 2016

Über die Sinnhaftigkeit einer allfälligen weiteren Ausbaustufe, einer Ortsbuslinie, die ggf. mit selbstfahrenden Fahrzeugen betrieben wird, soll die angesprochene Zweckmässigkeitsstudie ebenfalls Aussagen machen. Zu den selbstfahrenden Fahrzeugen laufen momentan in mehreren Schweizer Städten Testbetriebe. Es darf erwartet werden, dass durch die deutlich geringeren Betriebskosten einfache Ortsbussysteme in den nächsten Jahren auch für kleine Gemeinden finanzierbar werden.



Abbildung 6: Selbstfahrende Busse im Test: Schaffhausen, Bern, Zug, Sion (von links nach rechts)

Wichtiger Bestandteil der Konzeptidee ist, dass die Regionalbuslinie 727 und mögliche weitere Linien das Ortszentrum Greifensee und den See erschliessen. Damit kann auch ein attraktives Angebot für den Freizeitverkehr geschaffen werden, um mit öffentlichen Verkehrsmitteln anstatt mit dem Auto das Seeufer in Greifensee zu erreichen.

Im Bereich des bestehenden Parkplatzes in der Ortsmitte soll in beiden Richtungen eine gut gestaltete Bushaltestelle entstehen, an der dann auch Umsteigemöglichkeiten bestünden, wenn es mehrere Linien gäbe.

Im Umfeld des Parkplatzes bestehen auch Bauflächenreserven, die z.B. für ein Wohn-/Geschäftshaus genutzt werden könnten. Langfristiges Ziel ist die Stärkung und Aufwertung der Ortsmitte, auch durch die Bushaltestelle und eine Neugestaltung des Dorfplatzes als Option.

Die Haltestellenstandorte sind aus dem Netzplan ersichtlich. Ausser der Ortsmitte ist es wichtig, die Siedlung Pfisterhölzli, das Sagiareal, das Alterszentrum und das Einkaufszentrum Meierwis zu erschliessen. Dort soll eine zusätzliche Haltestelle entstehen. Der vordere Bereich Burstwiesenstrasse wird durch die Linienüberlagerung an der Achse Greifensee-Strasse-Stationsstrasse besser erschlossen. Die Haltestelle Heuwinkelstrasse wird im Zuge der Umsetzung des BGK Greifensee-Strasse aufgewertet.

6.4 Fussverkehrsnetz

Das Fusswegnetz in Greifensee weist eine gute Qualität auf, was die Dichte des Netzes und die Anzahl der Querverknüpfungen angeht (siehe Analysebericht Kap. 7.7 und 8.5). In der Analyse wurden aber auch Netzlücken festgestellt, die es zu beheben gilt. Ausser den linearen Verbindungen sind die Querverbindungen über die Strassen wichtige Elemente des Fusswegnetzes. Was die Querungen angeht, wurden in der Analyse erhebliche Mängel festgestellt, welche insbesondere die drei Kantonsstrassen und die Tumigerstrasse betreffen. Diese Mängel sollen im Rahmen der Umgestaltung dieser Strassen auf der Basis von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) behandelt und beseitigt werden.

In folgenden Abschnitten des Fusswegnetzes werden Netzergänzungen vorgeschlagen:

- zwischen Burstwiesenstrasse (Sportplatz) und Sandbüelstrasse
- von der Burstwiesenstrasse zur Greifenseestrasse (hinter Kindergarten Müllerwies)
- an der Greifenseestrasse zwischen Haltestelle Heuwinkelstrasse und Burstwiesenstrasse
- zwischen Schulhausstrasse und Stationsstrasse am Zentrum Meierwis
- zwischen Breitistrasse und Stationsstrasse (Schulweg), mit zusätzlicher Bachquerung
- entlang des Dorfbaches am Parkplatz Städtli (Verlängerung des vorhandenen Weges)
- Garnhänkiweg (Aufhebung der Absperrung)
- auf der Nordseite der Dorfstrasse bis zum Friedhof
- zwischen Greifenseestrasse und Stationsstrasse, 2 kurze Verbindungsstücke (Nänikon)
- zwischen Im Langacher und Mettmenrietweg
- zwischen Im Langacher und Hirzerenstrasse (durchs Sagiareal)
- auf der Westseite der Hirzerenstrasse
- entlang der Tumigerstrasse (Südseite) bis zum Ponyhof (Nänikon)

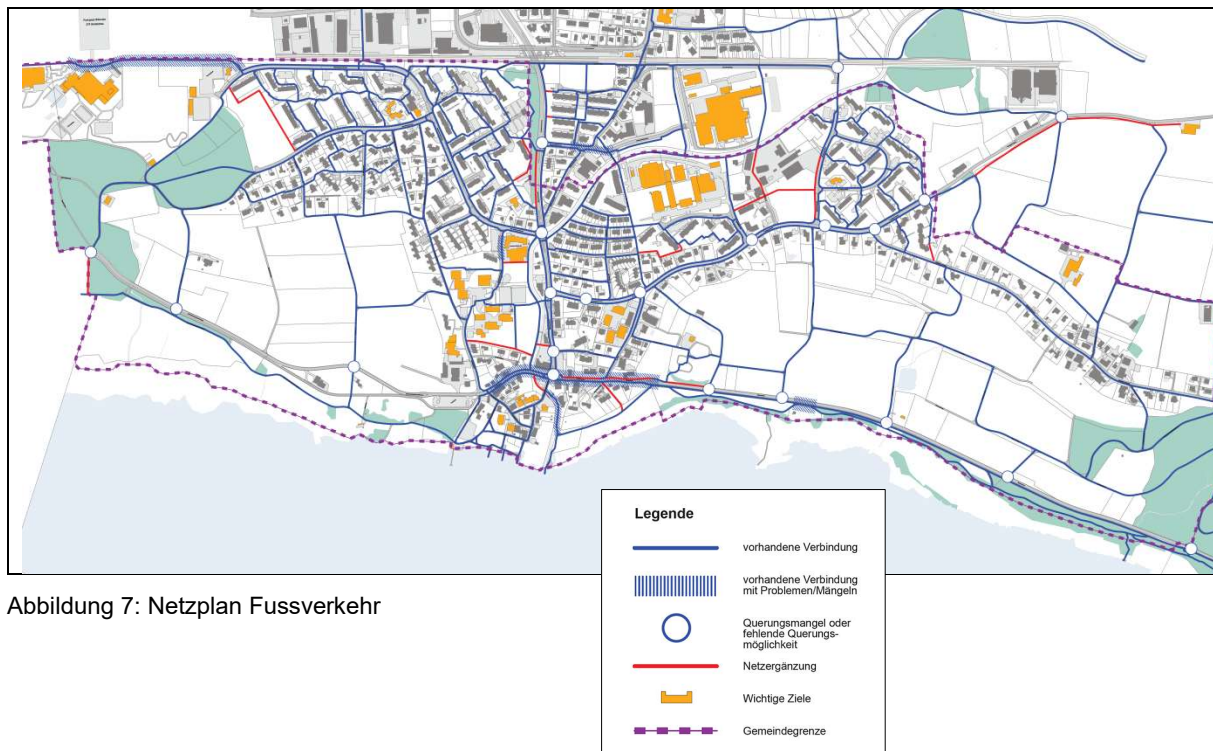


Abbildung 7: Netzplan Fussverkehr

6.5 Radverkehrsnetz

Greifensee weist ein relativ dichtes Radwegnetz auf, allerdings werden viele Wege gemeinsam mit dem Fussverkehr genutzt. Entlang der Achsen Greifenseestrasse-Stationsstrasse, Schwerzenbacherstrasse und Dorfstrasse kommt es deshalb zu gravierenden Konflikten, welche im Rahmen der Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten für die genannten Strassenzüge zu behandeln und zu lösen sind. Auf der Tumigerstrasse ist das Velofahren im heutigen Zustand gefährlich. Eine Umgestaltung und ein anderes Temporegime sollen das Velofahren dort künftig sicherer machen. Auch für die Tumigerstrasse ist die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes vorgesehen.

Im Grundsatz soll der Veloverkehr künftig bei Hauptstrassen auf den Fahrbahnen und nicht auf den Trottoirs geführt werden. Das angestrebte, niedrige Tempo des Autoverkehrs auf den Hauptstrassen ist dazu eine wichtige Voraussetzung. Die Schulkinder bis zum Alter von 12 Jahren haben mit den Änderungen der gesetzlichen Bestimmungen, die ab 1.1.2021 in Kraft getreten sind, weiterhin die Möglichkeit, mit den Velos auf Trottoirs zu fahren.

Im Bereich des Radverkehrs wurden in der Analyse einige wenige Netzlücken festgestellt, die behoben werden sollen. Dies sind in der Regel mit dem Fussverkehr gemeinsam genutzte Wege, die deshalb eine ausreichende Breite aufweisen müssen.

Ausser den linearen Verbindungen sind, wie beim Fussverkehr, auch die Querverbindungen über die Strassen wichtige Elemente des Radverkehrsnetzes. Was die Querungen angeht, wurden in der Analyse auch beim Radverkehr erhebliche Mängel festgestellt, welche insbesondere wieder die drei Kantonsstrassen und die Tumigerstrasse betreffen. Die Quermängel sollen auch im Rahmen der Umgestaltung dieser Strassen auf der Basis von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) beseitigt werden.

Im Netz für den Radverkehr werden folgende Netzergänzungen vorgeschlagen:

- zwischen Greifenseestrasse und Stationsstrasse (Nänikon)
- zwischen Greifenseestrasse und Bahnweg (Rampe im Bereich der Unterführung)
- zwischen Im Langacher und Hirzerenstrasse sowie Bachweg (durchs Sagiareal)

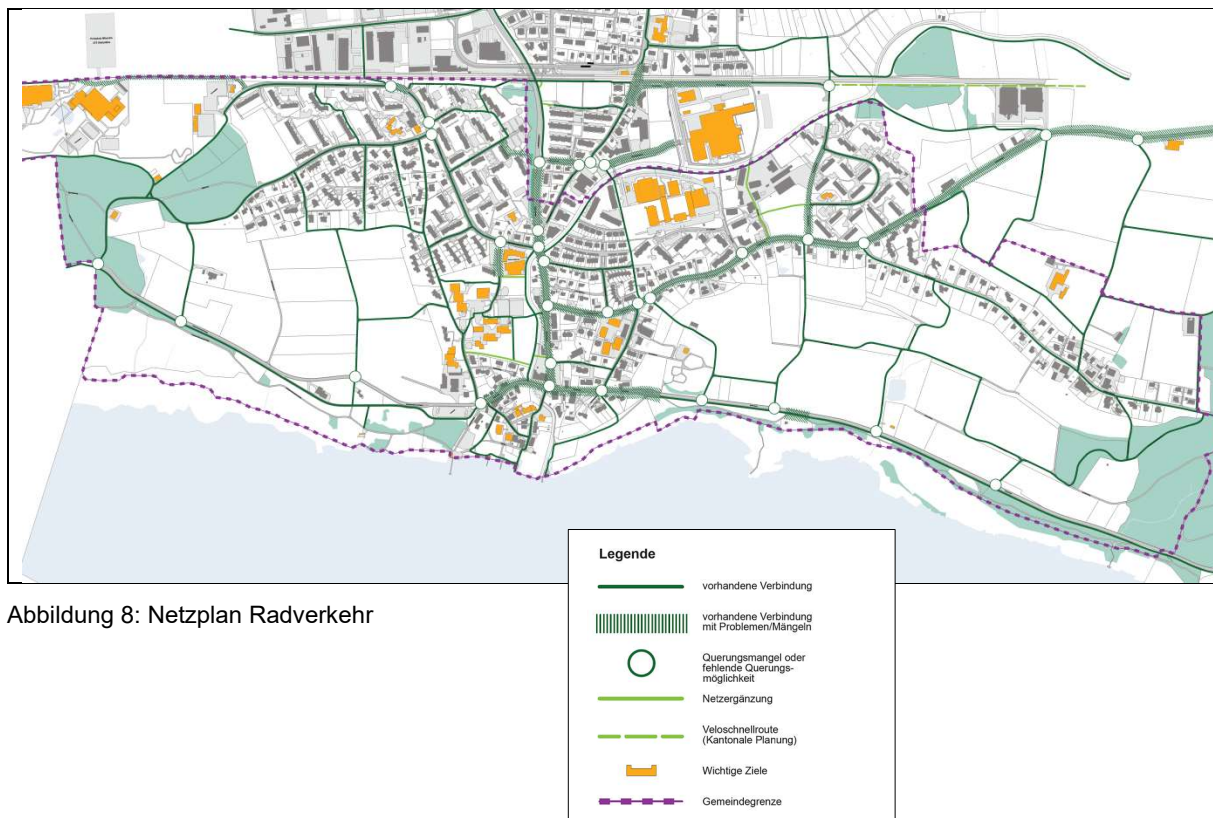


Abbildung 8: Netzplan Radverkehr

7. Massnahmen

7.1 Bezug zum Gebiet Nänikon/Stadt Uster

Das nordöstliche Gemeindegebiet von Greifensee ist eng verwoben mit dem Teil von Nänikon (Stadt Uster), der südlich der Bahnlinie liegt. Die Greifenseestrasse liegt bis zum Ortsbeginn von Greifensee auf Gebiet der Stadt Uster und auch der Zugang zur Bahnstation erfolgt hauptsächlich über das Strassen- und Wegnetz von Nänikon.

Wegen dieser engen Verflechtung wurde der gesamte Bereich südlich der Bahnstation in die Analysephase einbezogen, auch der betreffende Teil von Nänikon. Aus den Sachzusammenhängen heraus sind im vorliegenden Bericht und in den Planunterlagen auch vereinzelt Massnahmenvorschläge auf Gebiet der Stadt Uster entstanden, was im Rahmen der Vernehmlassung zu Missverständnissen führte. Alle Massnahmen, die ausserhalb des Gemeindegebietes Greifensee liegen, sind deshalb im Text entsprechend gekennzeichnet und zusätzlich kursiv gedruckt. Massnahmenvorschläge, welche die Greifenseestrasse betreffen, sollen nach Vorstellung der Gemeinde Greifensee in einem gemeindeübergreifenden Gesamtpaket „Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)“ umgesetzt werden und sind entsprechend bezeichnet.

7.2 Netzverbesserungen

Mit den Netzverbesserungen sollen Netzlücken geschlossen werden. Dies betrifft insbesondere den Fuss- und Radverkehr sowie die Buserschliessung (letztere siehe Kap. 6.3). Die Attraktivität der Wegenetze soll so erhöht werden und es sollen Anreize fürs Zufussgehen und Velofahren geschaffen werden im Sinne einer bewegungsfreundlichen Wohn- und Freizeitumgebung.

Ausbaustandards

Als Mindestbreite für einen Fussweg wird von 2,2 m ausgegangen, damit ein bequemes Nebeneinandergehen und Kreuzen möglich sind. Bei Flächenmangel oder kurzen Teilstücken kann von diesem Mass nach unten abgewichen werden, aber nicht unter 1,5 m. Trottoirs sollten nach Norm mindestens 2,4 m breit sein.

Für Wege, die gemeinsam vom Fuss- und Radverkehr genutzt werden, wird eine Mindestbreite von 3,5 m angesetzt. Bei dieser Breite können Begegnungskonflikte weitgehend vermieden werden. Bei Flächenmangel oder kurzen Teilstücken kann von diesem Mass nach unten abgewichen werden, aber nicht unter 2,5 m. Eine ausreichende Beleuchtung gehört zum Ausbau dazu, soweit sich die Wegstücke im bebauten Bereich befinden.

Falls Velostreifen zum Einsatz kommen, sollten diese 2 m breit markiert werden, damit auch für Veloanhänger ausreichend Platz ist. Minimalmass für Velostreifen ist 1,5 m.



Typ 2



Typ 3



Typ 4

Abbildung 9: Typen von Querungsstellen

Bei den Querungsstellen über Hauptstrassen gibt es folgende Typen (siehe auch Abbildung 9):

- Typ 1: Querung mit Fussgängerstreifen (nur Markierung und Signalisation), ohne Abbildung
- Typ 2: Querung mit Mittelinsel und Fussgängerstreifen (im Foto mit Veloquerung)
- Typ 3: Querung mit Mittelinsel, ohne Fussgängerstreifen (nur ausserorts)
- Typ 4: Durch Fahrbahneinengung hervorgehobene Querungsstelle (ausserorts/innerorts)

Die Breite einer Mittelinsel muss mindestens 2 m betragen. Wird die Querungsstelle auch vom Radverkehr benutzt, muss die Mittelinsel so ausgebildet werden, dass genügend Aufstellfläche für den Fuss- und Radverkehr vorhanden ist.

Die Markierung von Fussgängerstreifen (Querung Typ 1) macht auch auf Tempo 30-Abschnitten Sinn, wenn es sich um Schulwegquerungen handelt oder die Querungen in der Nähe des Alterszentrums liegen.

Die Art und Stärke der Beleuchtung von Querungsstellen ist situationsabhängig zu beurteilen. Die Anforderung an Querungsstellen über Hauptstrassen ist, dass sie die Erkennbarkeit der Querungsstelle auch bei Dunkelheit sicherstellen.

Massnahmen zur Netzergänzung für den Fussverkehr

- F1** Fussweg zwischen Burstwiesenstrasse und Sandbuelstrasse
- F2** Fussweg hinter dem Lärmschutzwall beim Kindergarten Müllerwies
- F3** Trottoir an der Greifenseestrasse zwischen Bushalt Heuwinkel und Burstwiesenstrasse
- F4** Fussweg entlang des Dorfbaches am Parkplatz Städtli
- F5** Aufhebung der Absperrung Garnhänkiweg, Anlegen eines Kiesweges
- F6** Trottoir auf der Nordseite der Dorfstrasse bis zum Friedhof
- F7** Fussweg zwischen Im Langacher und Mettmenrietweg
- F8** Trottoir auf der Westseite der Hirzerenstrasse
- F9** Fussweg zwischen Wildsbergstrasse und Eingang Haus Wildsbergstrasse Nr. 94
- F10** Fussweg zwischen Schulhausstrasse und Stationsstrasse am Zentrum Meierwis
- F11** Fussweg zwischen Breitstrasse und Stationsstrasse mit Bachbrücke
- F12 Fussweg entlang der Tumigerstrasse (Südseite) bis zum Ponyhof (Nänikon)*

Massnahmen zur Netzergänzung für den Fuss-/Radverkehr

- FR1** Fuss-/Radweg zwischen Im Langacher und Hirzerenstrasse (durchs Sagiareal)
- FR2 Kurzer Fuss-/Radweg zwischen Greifenseestrasse und Mettmenriedweg (Nänikon)*
- FR3 Fuss-Radweg zwischen Greifenseestrasse und Bahnweg als Rampe (Nänikon)*

Massnahmen zum Ausbau/Neubau von Querungsstellen für den Fuss- /Radverkehr

- FRQ1** neue Querung Typ 4 an der Einmündung Sandbuelstrasse-Schwerzenbacherstrasse
- FRQ2** Neubau Querung Typ 4 an der Einmündung Lochacherweg-Schwerzenbacherstrasse
- FRQ3** Neubau Querung Typ 4 an der Einmündung Furenweg-Schwerzenbacherstrasse
- FRQ4** Neubau Querung Typ 2 am Knoten Greifenseestrasse-Heuwinkelstrasse
- FRQ5** Neubau Querung Typ 4 an der Einmündung Schwerziweg-Seestrasse
- FRQ6** Neubau Querung Typ 4 an der Einmündung Zilacherweg-Seestrasse
- FRQ7** Neubau Querung Typ 4 an der Einmündung Schützenweg-Seestrasse
- FRQ8** Neubau Querung Typ 4 an der Einmündung Jungholzweg-Seestrasse

Massnahmen zum Ausbau/Neubau von Querungsstellen für den Fussverkehr

- FQ1** Neubau Querung Typ 1 auf der Greifenseestrasse Höhe Kindergarten Müllerwies
- FQ2** Markierung Querung Typ 1 auf der Tumigerstrasse Höhe Im Hof
- FQ3** Markierung Querung Typ 1 auf der Tumigerstrasse Höhe Im Langacher
- FQ4** Markierung Querung Typ 1 auf der Tumigerstrasse Höhe Hirzerenstrasse
- FQ5** Markierung Querung Typ 1 auf der Tumigerstrasse Höhe Wildsbergstrasse
- FQ6** Markierung Querung Typ 1 auf der Tumigerstrasse Höhe Ortseingang
- FQ7** Ergänzung Fussgängerstreifen an vorhandener Mittelinsel
- FQ8 Markierung Querung Typ 4 an der Bushaltestelle Grossriet (Nänikon)*

7.3 Buskonzept, Bushaltestellen und öffentlicher Verkehr

Die Erstellung einer Zweckmässigkeitsstudie zu den Buslinien ist eine wichtige Massnahme des GVK. In der Vernehmlassung wurde die Verlängerung der Buslinie 727 (Schwerzenbach-Greifensee Pfisterhölzli) nach Uster thematisiert. Diese Idee wird ins GVK übernommen, mit einer modifizierten Linienführung im Bereich Städtli. Damit könnte auch die Einbindung der Freizeitgebiete am See ins ÖV-Netz etwas verbessert werden.

Die Stadt Uster hat in ihrem Stadtentwicklungskonzept für den Zielzeitpunkt 2035 eine zusätzliche Stadtbuslinie vom Bahnhof Uster über die Tumigerstrasse nach Nänikon vorgesehen. Dieser Vorschlag würde die ÖV-Erschliessung in den östlichen Ortsteilen Greifensees verbessern.

Beide Ideen sollen einer Zweckmässigkeitsuntersuchung unterzogen werden. Dabei soll auch die zunächst zurückgestellte Idee eines Ortsbusses mit selbstfahrenden Fahrzeugen einbezogen werden. Für ein tragfähiges Konzept wird heute davon ausgegangen, dass mindestens 30% der Betriebskosten durch Billettverkäufe gedeckt sind, d.h. es muss eine bestimmte Grössenordnung der Auslastung erreicht werden.

Ergibt die Zweckmässigkeitsstudie sinnvolle Ergänzungen im Bereich Bus, so müssen diese mit dem ZVV, und den Nachbargemeinden Volketswil, Schwerzenbach abgestimmt werden.

Bis Ende 2023 müssen ausserdem gemäss Behindertengleichstellungsgesetz alle Bushaltestellen barrierefrei umgebaut werden. Die Anforderungen an den Umbau richten sich nach dem Behindertengleichstellungsgesetz und der SN 640 075. Zur Umsetzung bieten die Fachstelle Hindernisfreie Architektur und die Behindertenkonferenz Zürich zusätzlich Merkblätter und auch eine Fachberatung im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten an.

Alle weiterhin bestehenden und alle neuen Bushaltestellen sollen mit einem Wetterschutz, einer Sitzmöglichkeit und, dort, wo es Sinn macht, mit einigen Veloabstellplätzen versehen werden.



Abbildung 10: Veloabstellplätze an Bushaltestellen (Beispiel Steinhausen/ZG)

In der Vernehmlassung wurde auch angeregt, dass die Gemeinde sich bei den kantonalen Dienststellen für eine Anpassung des ZVV-Zonensystems einsetzt, wobei folgende Ziele verfolgt werden:

- Fusion der Zonen 130/131 (Uster)
- Verlegung der Zonengrenze 121/130 an den Bahnhof Schwerzenbach
- Einbezug der Gemeinde Fällanden in die Zone 130/131

Massnahmen im Bereich Busführung, Bushaltestellen und ÖV (B1 bis B3 ohne Planeintrag)

- B1** Erstellung eines Zweckmässigkeitsgutachtens zur Verlängerung der Linie 727 und eines Ortsbusses (mit selbstfahrenden Fahrzeugen) und weiterer Liniensoptionen
- B2** Antrag auf Linienverlängerung Buslinie 727 nach Uster
- B3** Barrierefreier Umbau der bestehenden Haltestellen in der Greifenseestrasse, der Stationsstrasse und der Tumigerstrasse in Abstimmung mit den entsprechenden Betriebs- und Gestaltungskonzepten für diese Strassen
- B4** Neue/verlegte Haltestellen auf der Tumigerstrasse (bei Buslinienverlängerung)
- B5** Zusätzliche Bushaltestelle beim Zentrum Meierwis
- B6** Antrag auf Fusion und Anpassung der ZVV-Zonen 121/130

7.4 Temporegimes

Mit dem GVK sind klare Zielsetzungen verbunden. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten sollen neue Masstäbe gesetzt werden, die Verbesserungen hinsichtlich Lärm, Flächenaufteilung, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität usw. bringen. Deshalb ist ein klares Bekenntnis zur angestrebten Geschwindigkeit ein wichtiges Element des GVK. Innerorts wird eine Zonensignalisation (30 km/h) angestrebt.

Das Gesamtverkehrskonzept sieht umfassende Änderungen an den bisherigen Temporegimes vor und bezieht in der gesamthaften Betrachtung nicht nur alle Gemeindestrassen ein, sondern auch die Kantonsstrassen und auch die Ausserortsstrecken. Es wird ein abgestuftes Geschwindigkeitsregime 60-30-20 km/h vorgeschlagen:

- 60 km/h (statt 80 km/h) im Gemeindebereich ausserorts zum Zweck der Verbesserung der Verkehrssicherheit, v.a. der Querbarkeit von See- und Schwerzenbacherstrasse, übereinstimmend mit Konzept Freizeitverkehr (Greifenseestiftung)
- 30 km/h (statt 50 km/h) als Zone im gesamten Innerortsbereich mit dem Zweck, die o.g. Ziele zu erreichen und die Velos im Mischverkehr führen zu können
- 20 km/h (statt 50 km/h) als Begegnungszone mit Fussverkehrsvortritt im Bereich von Kindergärten als besonders empfindliche Nutzungen bzgl. Verkehrssicherheit

Im Ausserortsbereich soll die Geschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h reduziert werden, um die Verkehrssicherheit an den zahlreichen Querungsstellen zu den Seeuferwegen für Velo- und Fussverkehr zu verbessern. Für die Einführung abweichender Geschwindigkeiten ist ein Verkehrsgutachten nötig.

Das ganze Gemeindegebiet innerorts einschliesslich der Hauptstrassen soll zu einer grossen Tempo 30-Zone werden.

Die Umfelder der Kindergärten und des Schulhauses Breiti sollen wegen der dort erhöhten Schutzbedürfnisse als Tempo 20-Bereiche ausgeschieden werden.

Die reduzierte Geschwindigkeit soll auch innerorts einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten. In der Ortsmitte soll die Einrichtung der Tempo 30-Zone einerseits einen Beitrag zur Aufwertung leisten, andererseits sollen dadurch die Konflikte zwischen Fussverkehr, Radverkehr und Skatern gelöst werden. Der Radverkehr soll überall konsequent im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Dieser Vorschlag ist kompatibel mit dem Mobilitätskonzept Freizeitverkehr Greifensee²:

„Durch Greifensee ist keine getrennte Führung von Strasse, Rad- und Fussweg möglich, die beidseitig teilweise bis an den Strassenrand reichende Bebauung lässt einen Strassenausbau nicht zu. Mit einer Gestaltung als Mischverkehrsfläche kann der Verkehr beruhigt, die

² Gossweiler Ingenieure/Greifenseestiftung 2004, Massnahme GR 2

Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht und das Ortsbild aufgewertet werden“. Der Durchfahrwiderstand für den unerwünschten Durchgangsverkehr wird gleichzeitig erhöht.

Beispiele für den Einbezug von Kantonsstrassen in Tempo 30-Zonen

Es gibt in der Schweiz eine ganze Reihe an Beispielen, bei denen Kantonsstrassen in Tempo 30-Zonen einbezogen wurden, teilweise auch mit höheren Verkehrsbelastungen, als sie in Greifensee bestehen (siehe folgende Abbildungen). Zur Einordnung einige Verkehrsmengenangaben aus Greifensee: Greifenseestrasse 11'000 DTV, Seestrasse 7'000 DTV, Schwerzenbacherstrasse 4'500 DTV (DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge an Motorfahrzeugen).



Abbildung 11: Stans/NW (7'000 Fz DTV)



Abbildung 12: Brunnen/SZ (9'500 Fz DTV)



Abbildung 13: Dachsen/ZH (2'000 Fz DTV)



Abbildung 14: Köniz/BE (17'000 Fz DTV)

Beispiele für Tempo 20-Zonen und Gestaltung im Bereich von Schulen/Kindergärten



Abbildung 15:
Primarschulhaus Geeren, Bassersdorf/ZH



Abbildung 16:
Schulhaus Milchbuck, Zürich

Gesetzliche Voraussetzungen für Tempobeschränkungen innerorts

Die Regelgeschwindigkeit innerorts ist seit 1984 generell Tempo 50. Von der Regelgeschwindigkeit gibt es Ausnahmen, die in der Signalisationsverordnung (SSV, Art. 108) umschrieben sind. Für solche Ausnahmen sind jeweils Begründungen in Form von Verkehrsgutachten zu liefern. Im Jahr 2002 wurde vom Gesetzgeber die „Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen“ in Kraft gesetzt. Seitdem sind nur noch Tempo 20- (Begegnungs-) und Tempo 30-Zonen möglich. Tempobeschränkungen dürfen gemäss Art. 100, Abs. 4 SVG bei Blaulichtfahrten missachtet werden (Beachtung Sorgfaltspflicht).

Einbezug von Hauptstrassen in tempobeschränkte Bereiche

Hauptstrassen dürfen unter bestimmten Voraussetzungen in Tempo 30-Zonen einbezogen werden, sofern es sich nicht um Durchgangsstrassen handelt. Dann müssen auf den Hauptverkehrsstrassen die generellen Grundsätze beim Entwurf und der Gestaltung von Tempo 30-Zonen (Rechtsvortritt, keine Fussgängerstreifen) nicht eingehalten werden. In Greifensee ist keine Strasse als Durchgangsstrasse eingestuft.

In den letzten Jahren wird die abschnittsweise oder generelle Reduktion der Geschwindigkeit auf Innerortsstrassen zunehmend öffentlich diskutiert. Die schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) ist Vorreiter bei der Forderung nach Tempo 30 auf Innerortsstrassen. Zunehmend wird auch die Thematik des Lärmschutzes in die Diskussion eingebracht. Das Bundesgericht hat in mehreren Fällen entschieden, dass Tempo 30 auch einen Beitrag zur Lärminderung auf Hauptstrassen darstellen kann und in die Massnahmendiskussion einzubeziehen ist. Es ist grundsätzlich auch möglich, Hauptstrassenabschnitte mit einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit (z.B. 30 km/h) zu versehen.

Das bekannteste Schweizer Beispiel für den Einbezug von Kantonsstrassen in tempobeschränkte Bereiche ist die Schwarzenburgstrasse in Köniz/BE. Hier liegen aufgrund begleitender Forschungsarbeiten auch Vergleichsresultate zum Zustand ohne und mit Tempo 30 vor. So konnte mit Tempo 30 die Zahl der Unfälle um 30% gesenkt werden bei 40% weniger Verletzten. Es konnte auch nachgewiesen werden, dass sich die Verkehrsabläufe verstetigten und für den motorisierten Verkehr deutliche Zeitgewinne beim Durchfahren resultierten, weil Beschleunigungs- und Bremsvorgänge reduziert werden konnten. Weitere Positiv-Effekte waren eine deutlich grössere gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden und Gewinne an Aufenthaltsqualität.

Massnahmen im Bereich Temporegime

- T1** Tempobeschränkung 50 km/h Greifenseestrasse bis Heuwinkelstrasse (Nänikon)
- T2** Tempobeschränkung 60 km/h Seestrasse (Gemeindegrenze bis Friedhof)
- T3** Tempobeschränkung 60 km/h Schwerzenbacherstrasse (Gemeindegrenze bis Ortseingang)
- T4** Tempo 30-Zone Hauptstrassen innerorts (Greifenseestrasse, Stationsstrasse, Seestrasse, Schwerzenbacherstrasse)
- T5** Tempo 30 Zone Wohnquartiere West (Burstwiesenstrasse, Sandbüelstrasse)
- T6** Tempo 30-Zone Wohnquartiere Ost (Tumingerstrasse, Pfisterhölzli, Wildsbergstrasse)
- T7** Tempo 20-Zone Schulhausstrasse
- T8** Tempo 20-Zone Im Pfisterhölzli im Bereich Kindergarten Rüti
- T9** Tempo 20-Zone obere Breitistrasse im Bereich Schulhaus Breiti
- T10** Tempo 20-Zone Sandbüelstrasse im Bereich Kindergarten Ocht

Zur Umsetzung sind in allen Fällen ein Verkehrsgutachten und ein Umsetzungskonzept nötig. Dies muss mit den kantonalen Dienststellen abgestimmt werden. Im Umsetzungskonzept werden auch bauliche und gestalterische Massnahmen dargestellt, soweit sie nötig sind.

7.5 Betriebliche und gestalterische Massnahmen

Gesamthafte Umgestaltung von Strassenräumen (Betriebs- und Gestaltungskonzepte)

Wie in der Analyse aufgezeigt werden konnte, ist die Problematik im Bereich der stärker belasteten Strassen in Greifensee komplex. Die Nutzungsansprüche des Umfeldes vertragen sich nicht mit den Verkehrsmengen; die Schulwege führen entlang und über die Hauptstrassen, die Emissionssituation ist grenzwertig und die Gestaltung der Strassenräume unbefriedigend. Es sind umfassende Umgestaltungen dieser Strassenräume nötig. Die komplexe Problematik der Hauptstrassen kann nicht im Rahmen der Erarbeitung des GVK abschliessend gelöst werden; sie erfordert detaillierte und umfassend ausgearbeitete Lösungsansätze. Deshalb ist es nötig, für alle Kantonsstrassen und auch für die Tumigerstrasse Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) zu erarbeiten. Wichtige Zielsetzungen sind dabei:

- Geschwindigkeitsreduktion auf den Innerortsabschnitten (Tempo 30)
- Entflechtung der Führung des Fuss- und Veloverkehrs (Veloführung auf der Fahrbahn)
- Verbesserung der Querungsbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr
- Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Belassen vorhandener Baumbestände, soweit irgend möglich (Klimaschutzaspekte)
- Erhöhung des Durchfahrwiderstandes zur Reduktion der Durchfahrreize
- Optimierung der Verkehrssicherheit

Im Bereich der Dorfstrasse muss im Rahmen eines BGK auch die wichtige Frage geklärt werden, wie die schnellen Skater möglichst konfliktfrei mit dem Fussverkehr geführt werden können. Für den Bereich Greifenseestrasse/Stationsstrasse wurde 2014 bereits ein BGK erarbeitet, allerdings noch nicht auf Basis einer gesamtverkehrlichen Betrachtung und den daraus formulierten Zielsetzungen. Deshalb ist eine grundlegende Überarbeitung des damaligen Konzeptes nötig.

Massnahmen im Bereich Umgestaltung von Strassenräumen (auf Basis von BGK's)

BGK1 Umgestaltung Greifenseestrasse/Stationsstrasse, Überarbeitung BGK 2014

BGK2 Umgestaltung Dorfstrasse/Ortsmitte, Erarbeitung BGK

BGK3 Umgestaltung Tumigerstrasse, Erarbeitung BGK

Umbau von Knotenpunkten

Verschiedene Knotenpunkte im Verlauf der Strassen weisen erhebliche Betriebs- und Gestaltungsmängel auf, wie die Analyse gezeigt hat.

Drei dieser Knotenpunkte liegen auf der Achse Greifenseestrasse/untere Stationsstrasse, für welche eine gesamthafte Umgestaltung vorgeschlagen wird. Die Knotenpunkte sollen in diese Gesamtumgestaltung integriert werden und sind demgemäss auch integral in den Betriebs- und Gestaltungskonzepten zu behandeln.

Der Knoten Heuwinkelstrasse/obere Stationsstrasse (Gemeindegebiet Nänikon) weist für den Fuss- und Radverkehr Richtung Greifensee eine ungünstige Geometrie und Gestaltung auf. Gleichzeitig muss er mit grossen Fahrzeugen befahren werden. Eine Umgestaltung als Mischverkehrsfläche könnte ein Lösungsansatz sein.

Massnahmen im Bereich Knotenumbauten

K1 *Umgestaltung Knoten Stations-/Heuwinkelstrasse (Nänikon) auf Basis BGK Greifenseestrasse*

K2 Umgestaltung Knoten Burstwiesenstrasse auf Basis BGK Greifenseestrasse

K3 Umgestaltung Knoten Tumigerstrasse auf Basis BGK Stationsstrasse/Tumigerstrasse

Durchfahrtssperren

Das bestehende Durchfahrtsverbot im Städtli wird häufig missachtet. Deshalb sollen an den beiden Zufahrten absenkbare Poller eingebaut werden, welche nur den Berechtigten die Zufahrt ermöglichen. Die Umsetzung erfordert ein Detailkonzept einschliesslich Mitwirkung der Betroffenen, welches im Rahmen des GVK nicht erarbeitet werden kann.

Massnahmen Durchfahrtssperren

SP 1 Einbau von Senkpollern an den beiden Städtlizufahrten



Abbildung 21: Absenkbarer Absperrpoller (Quelle: www.gifas.at)

Fahrbeschränkungen

Der Durchgangsverkehr von Lastwagen stellt ein besonderes Problem dar, sowohl hinsichtlich der Lärmbelastungen, als auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Der Gemeinderat setzt sich deshalb bei den kantonalen Dienststellen für streckenbezogene LW-Fahrverbote ein. Dies betrifft das ganze Gemeindegebiet. Ausgenommen sind der Zubringer- und Anliegerverkehr. In der Nachbargemeinde Schwerzenbach gibt es auf der Gfennstrasse (Hermikon) beispielsweise ein solches Lastwagenfahrverbot.

Der Freizeitverkehr weist an den Wochenenden, insbesondere sonntags, hohe Verkehrsbelastungen auf. Dies betrifft den Autoverkehr, aber auch das Verkehrsaufkommen von Velos und Skatern. Um die potentiellen Konflikte zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr und zwischen Velos, Skatern und Fussverkehr an Wochenenden zu entschärfen, soll beim Kanton beantragt werden, die seeparallele Achse mit einem Sonntagsfahrverbot (incl. Feiertage) für den motorisierten Fahrverkehr zu versehen. Anlieger und Zulieferverkehr wären ausgenommen. Das bestehende Sonntagsfahrverbot in der Wildsbergstrasse soll bestehen bleiben.

Massnahmen Fahrbeschränkungen (keine Planeinträge)

- FB1** Antrag bei den kantonalen Dienststellen auf Signalisation einer Fahrbeschränkung für Lastwagen auf dem ganzen Gemeindegebiet; Zubringer- und Anliegerverkehr wäre zugelassen
- FB2** Antrag bei den kantonalen Dienststellen auf Signalisation eines Sonntagsfahrverbotes auf See/Dorf- und Schwerzenbacherstrasse

Verbesserung der Beleuchtung

Aufgrund von Ortsbegehungen und im Rahmen der Mitwirkungsrunden wurde an verschiedenen Strassen und Wegen die vorhandene Beleuchtung als nicht ausreichend klassifiziert. Diese Mängel sollen behoben werden, damit auch in der Dunkelheit das Wegnetz angstfrei benutzt werden kann. Wo Naturschutzaspekte und Aspekte der Lichtverschmutzung beachtet werden müssen, soll eine Steuerung mit Bewegungsmeldern ins Auge gefasst werden. Die Unterhaltsgenossenschaft (UHG) soll an der Umsetzung beteiligt werden. Bei der Beleuchtung Grafenwiesenweg ist auch eine Mitwirkung der Anwohner sinnvoll.

Massnahmen zur Verbesserung der Beleuchtung

BE1 Beleuchtung des bachparallelen Wegs zwischen Städtli und Zentrum Meierwis

BE2 Beleuchtung des Grafenwiesenweges, Steuerung mit Bewegungsmeldern

BE3 Verbesserung der Beleuchtung am oberen Langacherweg

BE4 Verbesserung der Beleuchtung an der Greifenseestrasse (als Teil des BGK)

BE5 Beleuchtung Bahnunterführung Wildsbergweg (Nänikon)

BE6 Beleuchtung Veloroute Hirzerenweg, Steuerung mit Bewegungsmeldern (Nänikon)

Verbesserung der Ausstattung von Fusswegen

Im Rahmen der Mitwirkungsrunden wurde angeregt, entlang der Fusswege mehr Sitzmöglichkeiten anzubieten, um insbesondere älteren oder gehbehinderten Menschen Möglichkeiten zum Ausruhen und Verweilen zu bieten.

Massnahme Sitzmöglichkeiten (ohne Planeinträge)

S1 Schaffung von Sitzmöglichkeiten entlang des Fusswegnetzes

Umsetzung aufgrund eines vorgängig zu erstellenden Konzeptes in Abstimmung auf den Netzplan Fussverkehr

Gestaltung der Ortseingänge

Die Übergänge von der freien Strecke in den Siedlungsbereich sollen betont werden und gleichzeitig soll der Übergang zwischen verschiedenen Geschwindigkeitsregimes gekennzeichnet werden. Dazu sind Umgestaltungen der Ortseingangssituationen nötig. Diese sollen dazu beitragen, den sogenannten „optischen Durchschuss“ zu mindern und einen gestalterischen Beitrag zur Geschwindigkeitsdämpfung leisten. Teilweise sind die Ortseingänge kombiniert mit Querungsstellen für den Fuss- und Radverkehr. Ggf. können Baumpflanzungen einen Beitrag zur Gestaltung leisten. Für die Ortseingänge sind in Abstimmung mit den kantonalen Dienststellen und unter Berücksichtigung der Naturschutzbelange entsprechende Gestaltungskonzepte auf Basis des GVK zu entwickeln.

Massnahmen an den Ortseingängen

OE1 Ortseingangsgestaltung in Höhe der Einmündung Furrenweg auf der Schwerzenbacherstrasse

OE2 Ortseingangsgestaltung an der Schwerzenbacherstrasse im Übergang Tempo 50-30, zur Betonung der vorhandenen Eingangsbremse (Mittelinsel) und der Querung

OE3 Ortseingangsgestaltung an der Seestrasse Höhe Einmündung Schwerziweg im Übergang Tempo 60-30

OE4 Ortseingangsgestaltung an der Seestrasse Höhe Einmündung Schützenweg (Querung)

Baumreihen

Mittels Anpflanzen von Baumreihen entlang von Strassen und Wegen kann die Benutzungsqualität gesteigert werden (Schatten, Windschutz) und gleichzeitig ein Beitrag zur ökologischen und gestalterischen Aufwertung monotoner Wegstrecken geleistet werden. Baumreihen können auch zur Auflockerung und Beschattung von Längsparkplätzen dienen.

Massnahme Baumreihe

BR1 Anpflanzen einer lockeren Baumreihe in der Längsparkierung Burstwiesenstrasse



Abbildung 17: Referenzbild Baumreihe

Dorfplatzgestaltung (Option)

Als Option für die Zukunft könnte am Standort des heutigen Parkplatzes ein gestalteter Dorfplatz entstehen. Neben der Parkierung soll er Platz bieten für die Bushaltestelle und Aufenthaltsmöglichkeiten. In unmittelbarer Nähe des Platzes besteht in überschaubarem Umfang Raum für bauliche Entwicklungsmöglichkeiten, z.B. mit platzbezogenen Nutzungen in den Erdgeschossen. Die Platzgestaltung muss auf die BGK's für die untere Stationsstrasse und die Dorfstrasse abgestimmt werden. Wahrscheinlich macht ein Studienauftrag Sinn, um die baulichen und gestalterischen Möglichkeiten für Strasse und Platz auszuloten. In Zusammenhang mit einem solchen Vorhaben soll auch die Möglichkeit der Einführung einer Begegnungszone geprüft werden.

Option Dorfplatz

D1 Umgestaltung des Parkplatzes in der Ortsmitte zu einem Dorfplatz mit Bushaltestelle und Parkmöglichkeiten als Zukunftsoption



Abbildung 18: Referenzbild: Umgestalteter Marktplatz in Schönebeck (Sachsen)
Landesstrasse mit einer Verkehrsbelastung von 7'000 Fz DTW
LW-Fahrverbot, Schrittgeschwindigkeit, 2016 realisiert, Quelle: (21)

7.6 Parkierung

Im Bereich der Parkierung ergaben sich aus der Analyse vor allem Mängel im Bereich des Freizeitverkehrs (Seeufer, Sportplatz und bei Veranstaltungen).

Die in der Mitwirkung geäusserte Idee eines zusätzlichen Parkplatzes beim Sportplatz wird nicht weiter verfolgt. Stattdessen soll die Strategie verfolgt werden, dass die nur 400 m vom Sportplatz entfernten Milandia-Parkplätze bei Veranstaltungen mitbenutzt werden. Entsprechende Gespräche sind mit den Sportvereinen und der Milandia zu führen, um diese Möglichkeit auch öffentlich kommunizieren zu können.

Hinsichtlich der gebührenpflichtigen öffentlichen Parkplätze ist eine Vereinheitlichung der heute noch leicht unterschiedlichen Tarife anzustreben. Das betrifft den Parkplatz beim Schulhaus Breiti. Der Parkplatz am Jugendhaus sollte wegen seiner attraktiven Lage mit einer Gebührenpflicht versehen werden.

Alle Parkierungsanlagen sollen rollstuhlgerechte Parkplätze aufweisen. Deren Anzahl richtet sich nach der Grösse der Anlage und ist gemäss SN 640 281 (Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen) zu dimensionieren.

Für das Gemeindegebiet soll ein Parkplatzreglement als Ergänzung zur Bau- und Zonenordnung erarbeitet werden.

Massnahmen im Bereich Parkierung

PP1 Nutzungsabsprachen mit Milandia zwecks Mitbenutzung der Parkplätze bei Sportanlässen

PP2 Einführung einer Gebührenpflicht für den Parkplatz beim Jugendhaus

PP3 Vereinheitlichung der Parkgebühren der gebührenpflichtigen öffentlichen Parkplätze (ohne Planeintrag)

PP4 Erarbeitung eines kommunalen Parkplatzreglements (ohne Planeintrag)

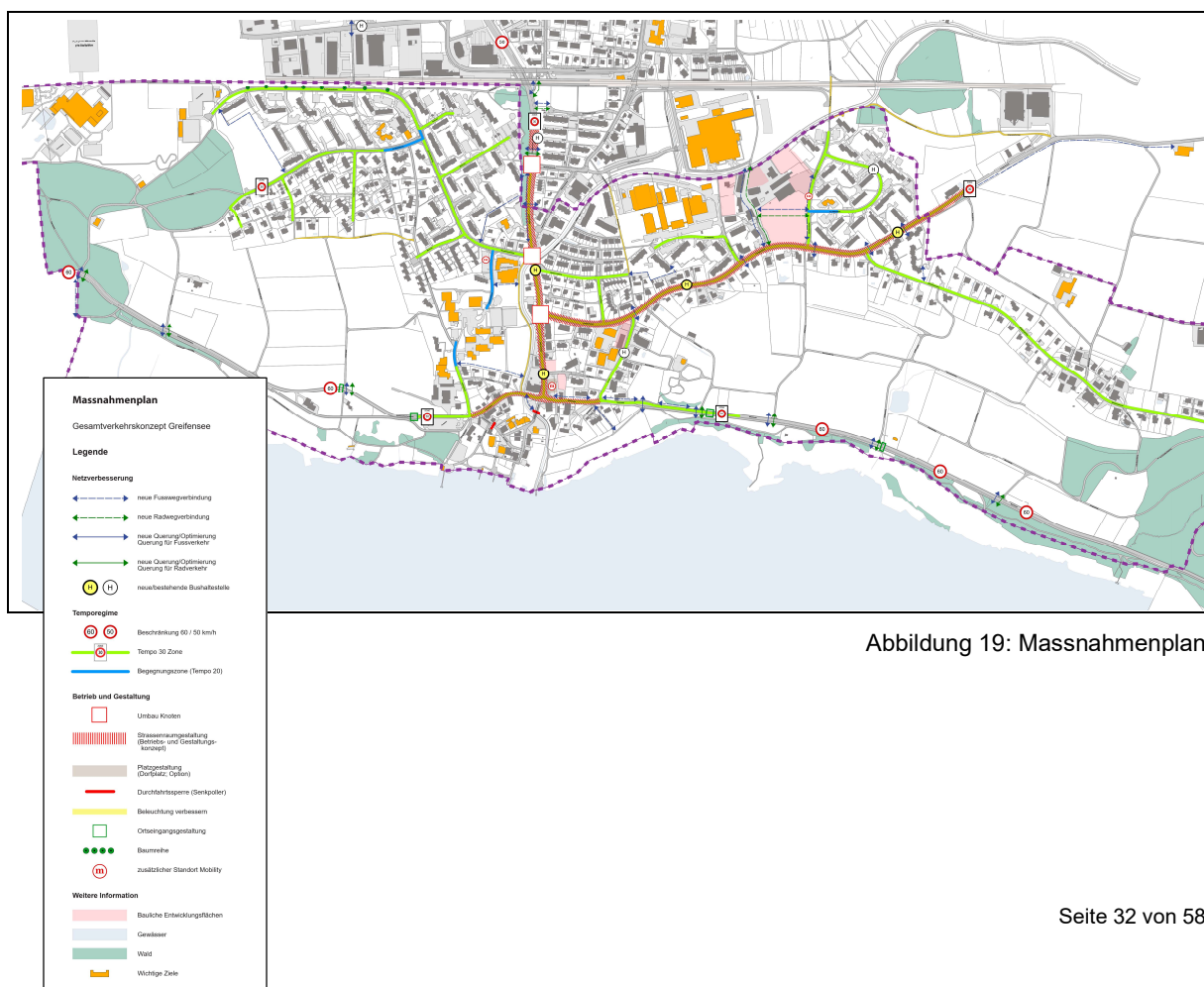


Abbildung 19: Massnahmenplan

7.7 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement zählt zu den „weichen“ verkehrsplanerischen Massnahmen. Das heisst, es wird vor allem auf das Verkehrsverhalten bestimmter Nutzergruppen abgezielt. Dabei stehen organisatorische Massnahmen und das Thema Kommunikation im Vordergrund und nicht bauliche Massnahmen.

Das Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ von Energie Schweiz (www.energieschweiz.ch) richtet sich an Betriebe mit mehr als 50 Mitarbeitenden und bietet finanzielle Unterstützung bei der Einführung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements an (z.B. Parkraumbewirtschaftung, Förderung der Benutzung von Velo und ÖV, Car Sharing usw.). Im Kanton Zürich besteht unter dem Titel „Impuls Mobilität“ für Betriebe jeder Grössenordnung ein kostenloses Erstberatungsangebot (www.impulsmobilitaet.ch, siehe auch Anhang 2). Die Rolle der Gemeindeverwaltung kann es sein, die Betriebe auf diese Angebote hinzuweisen oder zusammen mit dem kantonalen Amt für Verkehr Informationsveranstaltungen dazu durchzuführen. In Greifensee wären auch die grossen Immobilienfirmen gute Ansprechpartner für ein siedlungsbezogenes Mobilitätsmanagement (MIWO Mobilitätsmanagement www.wohnen-mobilitaet.ch, siehe auch Anhang 3).

Das Angebot von Car Sharing-Fahrzeugen ist ein Baustein im Rahmen des Mobilitätsmanagements, der sich relativ einfach umsetzen lässt. In Greifensee gibt es bisher keinen Mobility-Standort. Seitens Gemeinde können Vorstösse unternommen werden, auch auf Gebiet der Gemeinde Greifensee Standorte für Car Sharing Fahrzeuge (Mobility) einzurichten.

Massnahmen des Mobilitätsmanagements (MM), MM 4-6 ohne Planeinträge

MM1 Zusätzlicher Mobility Standort am Parkplatz in der Ortsmitte

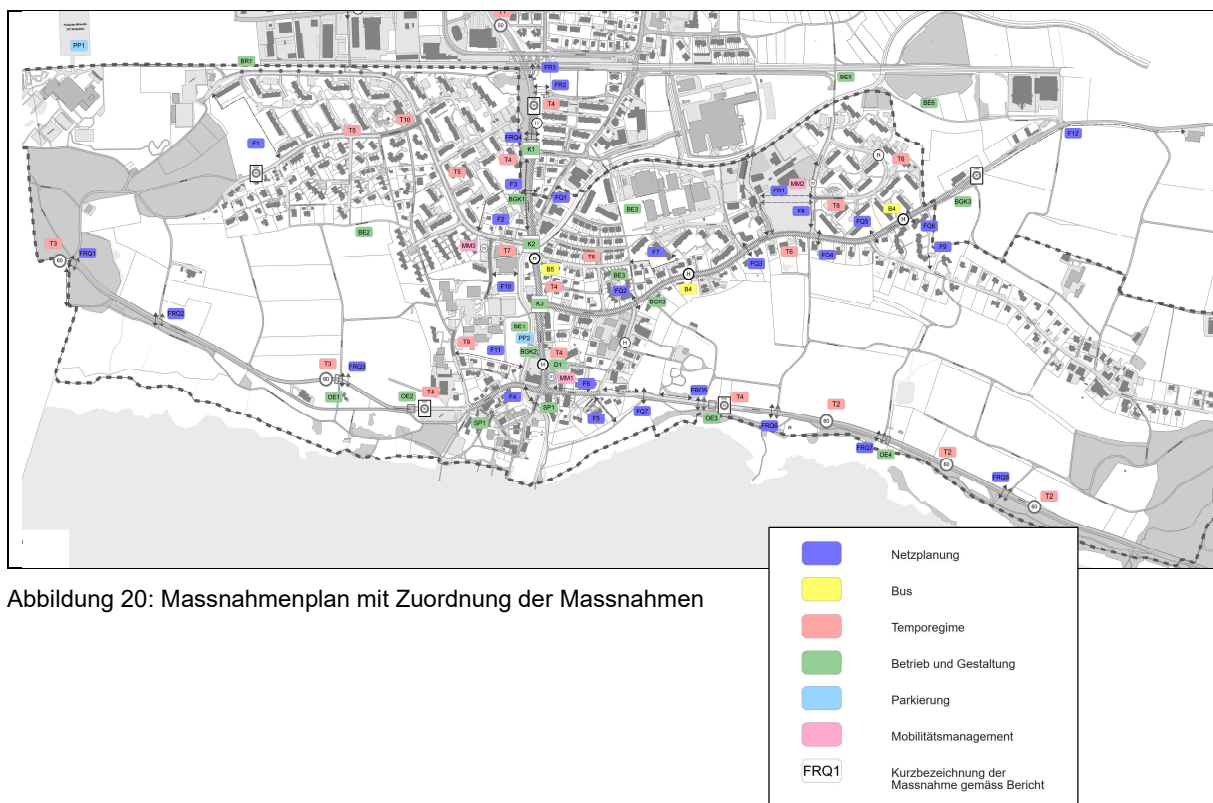
MM2 Zusätzlicher Mobility Standort Hirzerenstrasse/Sagiareal

MM3 Zusätzlicher Mobility Standort am Parkplatz Zentrum Meierwis

MM4 Durchführung einer Informationsveranstaltung für Betriebe zum Thema MM

MM5 Durchführung einer Informationsveranstaltung für Immobilienfirmen zum Thema MM

MM6 Schaffung weitere Standorte für Cargo-Velo Ausleihsystem



8. Etappierung

Unter dem Titel „Etappierung“ wird aufgezeigt, in welcher Reihenfolge die Massnahmen umgesetzt werden könnten. Dazu wird versucht, auf die verschiedensten Abhängigkeiten und Verfahrensschritte hinzuweisen und alle Massnahmen dementsprechend drei Umsetzungsstufen zuzuordnen. In den Massnahmentabellen im Anhang 4 ist die vorgesehene Etappierung der Massnahmen ersichtlich.

8.1 Kurzfristig realisierbare Massnahmen

Massnahmen, deren Realisierung in den nächsten 5 Jahren erwartet werden kann (2022-2026), werden als kurzfristig realisierbare Massnahmen bezeichnet. Darunter sind solche Massnahmen, welche überwiegend im Kompetenzbereich der Gemeinde liegen und für die keine oder wenig aufwändige Verfahren nötig sind. Zum Beispiel wäre dies die Einrichtung von Tempo 30-Zonen auf den Gemeindestrassen. Dazu sind zwar jeweils verkehrstechnische Gutachten, Bewilligungen der Kantonspolizei und Baubewilligungen für evtl. bauliche Massnahmen nötig, dies alles sollte aber in einem 5-Jahreszeitraum leistbar sein. Dies trifft ebenfalls auf die angestrebte Verlängerung der Buslinie 727 nach Uster zu, die ins reguläre Fahrplanverfahren integriert werden muss. Sofern Einsprachemöglichkeiten bestehen, kann dies die Realisierung verzögern, was in der Terminierung natürlich nicht in den Tabellen berücksichtigt werden konnte. Auch die aufwändigen Umgestaltungsmassnahmen auf der Greifensee-/Stationsstrasse und Tumigerstrasse sind aus verkehrsplanerischer Sicht prioritär und deshalb im ersten 5-Jahreszeitraum platziert. Sie bedürfen zwar einer vorgeschalteten Planungsphase, eines Projektierungs- und nachher eines Ausführungskredites. Bei aufwändigen Massnahmen muss auch eine Volksabstimmung im Zeitplan einkalkuliert werden. Hier sind aber auch schon Vorarbeiten geleistet, so dass zumindest mit dem Beginn in der ersten Etappierungsphase gerechnet wird.

Wichtig ist bei den kurzfristig realisierbaren Massnahmen, dass die ersten Schritte zur Umsetzung bei diesen Themen rasch vollzogen werden.

8.2 Mittelfristig realisierbare Massnahmen

Massnahmen, deren Realisierung ab 2027 erwartet werden kann, werden als mittelfristig realisierbare Massnahmen bezeichnet. Bei diesen Massnahmen fallen auch einige nicht in den Kompetenzbereich der Gemeinde, sondern in den des Strassenträgers (Kanton) oder anderer öffentlicher Stellen. Der Anstoss zu den Massnahmen muss aber immer von der Gemeinde kommen. Die Umgestaltungsmassnahmen auf den Kantonsstrassen und auf der Tumigerstrasse werden sich wahrscheinlich auch noch bis in diese Umsetzungsphase erstrecken. Sofern Einsprachen stattfinden bestehen, kann dies auch hier die Realisierung verzögern, was in der Terminierung nicht in den Tabellen berücksichtigt ist.

8.3 Längerfristig realisierbare Massnahmen

Massnahmen, deren Realisierung ab 2031 erwartet werden kann, werden als längerfristig realisierbare Massnahmen bezeichnet. Dabei handelt es sich um relativ wenige Massnahmen, die aber längere Planungsvorläufe benötigen (z.B. Parkplatzreglement) oder von anderen abhängig sind (z.B. Einführung Buslinie 814 von Uster).

9. Kosten

9.1 Zweck und Genauigkeit der Kostenangaben

Für die kommunale Finanzplanung ist es sehr wichtig, die durch die Umsetzung des GVK entstehenden Investitionen (Investitionen) und Aufwendungen (Erfolgsrechnung) Kosten ungefähr zu kennen. Auf der Stufe eines Gesamtverkehrskonzeptes lassen sich die Kosten (Investitionen und Aufwendungen) nur grob abschätzen. Im Anhang 5 sind in vereinfachter Form Kostenangaben zu jeder einzelnen Massnahme enthalten. Die Angaben basieren auf Erfahrungswerten vergleichbarer Fälle oder auf bereits vorhandenen Vorarbeiten.

Zuverlässigere Kostenangaben lassen sich erst auf der Basis von Planungen, Projekten oder Ausschreibungen ermitteln, die für die Realisierung der Massnahmen fallweise nötig werden. Zusammen mit den Massnahmentabellen und der Zuordnung zu den drei Umsetzungsetappen steht damit ein Hilfsmittel für die kommunale Planung zur Verfügung, welches eine koordinierte Umsetzung des GVK ermöglicht, sofern die erforderlichen finanziellen Mittel bereitgestellt werden.

9.2 Aufschlüsselung der Kosten

Bei den Kostenangaben wird unterschieden in Investitionen und (übriger) Aufwand. Investitionen werden dann über die Abschreibungen ebenfalls zu erfolgswirksamen Aufwendungen. Baumassnahmen im Strassenbereich sind z.B. Investitionen, Signalisationen u.ä. finden sich beim übrigen Aufwand. Die Verlängerung der Buslinie 727 macht sich kostenmässig mit den jährlich auftretenden Beiträgen (von geschätzt je 60'000 CHF) am stärksten bemerkbar.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Kosten nach Etappierungsschritten und nach Massnahmenbereichen aufteilt. In der ersten Etappierungsstufe wären die Kosten am höchsten, dies bedingt vor allem durch den Umbau von Greifensee- und Tumigerstrasse und die Einführung temporeduzierter Zonen.

Massnahmenbereich		Geschätzte Kosten					
		Kurzfristig 2022-2026		Mittelfristig 2027-2031		Langfristig nach 2031	
		Investitionen (IR)	Übriger Aufwand (ER)	Investitionen (IR)	Übriger Aufwand (ER)	Investitionen (IR)	Übriger Aufwand (ER)
Ausbau Fuss-/Radwegnetz	F, FR	222'000		464'000			
Verbesserung Querungen FV-RV	FQ, FRQ		21'000	82'000			
Liniennetz, Bushaltestellen	B	130'000	11'000				
Buslinie 727	B2		300'000		300'000		300'000
Temporeduzierte Zonen 30	T4-T6	350'000					
Temporeduzierte Zonen 20	T7-T10	350'000					
Andere Temporegimes	T1-T3		8'000		8'000		
Umgestaltung Greifensee-/Stationsstrasse	BGK1	1'300'000					
Umgestaltung Dorfstrasse/Ortsmitte	BGK2			300'000			
Umgestaltung Tumigerstr.	BGK3	700'000					
Fahrbeschränkungen	SP, FB		10'000				10'000
Beleuchtung	BE	130'000					
Sitzmöglichkeiten	S		15'000				
Ortseingänge	OE			12'000			
Baumpflanzungen	BR	50'000					
Dorfplatz	D					500'000	
Parkierung	PP		7'500				35'000
Mobilitätsmanagement	MM		14'500				
Summen		3'232'000	387'000	858'000	308'000	500'000	345'000

Abbildung 21:

Geschätzte Kosten nach Massnahmenbereichen, Etappierung, Investitions- (IR) und Erfolgsrechnung (ER)

9.3 Zusammenhang mit dem Gemeindebudget

Die Erfolgsrechnung der Gemeinde wird durch die Umsetzung der Massnahmen des GVK mit rund 100'000 CHF jährlich belastet.

Als Abschreibungszeitraum für die Investitionen sind in der nachfolgenden Übersicht 40 Jahre eingerechnet. Teile der Investitionen sind bereits im langfristigen Strassensanierungsprogramm der Gemeinde enthalten, fallen somit unabhängig vom GVK an und werden deshalb in Abzug gebracht, ebenso wie erwartete Zuschüsse aus dem Agglomerationsprogramm. Für das Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal der 4. Generation hat die Gemeinde Greifensee bereits Verkehrsmassnahmen im Umfang von 3'250'000 CHF eingegeben. Es wird von einem Fördersatz von rund 40% ausgegangen, was in der nachfolgenden Übersicht bei den Zuschüssen berücksichtigt wurde. Massnahmen, die aus Mitteln des 4. Agglomerationsprogramms gefördert werden, müssen bis 2028 abgeschlossen sein. Der Aufwand für die Buslinie 727 und für weitere Aufwendungen sind in der Übersicht für jede Umsetzungsetappe separat ausgewiesen.

Investitionen sowie Belastung der Erfolgsrechnung der Gemeinde durch Massnahmen des GVK						
	Kurzfristig 2022-2026		Mittelfristig 2027-2031		Langfristig nach 2031	
	Investitionen	Erfolgs- rechnung	Investitionen	Erfolgs- rechnung	Investitionen	Erfolgs- rechnung
Investitionen brutto	3'232'000		858'000		500'000	
bereits im Strassensanierungsprogramm enthalten	-1'132'000		-300'000		0	
Zuschüsse Aggloprogramm	-975'000		-167'000		-150'000	
Investitionen netto	1'125'000		391'000		350'000	
Abschreibungsbetrag für den Zeitraum		140'600		48'900		43'750
Abschreibungsbetrag aus vorhergehenden Zeiträumen				140'600		189'500
Buslinie 727 (jährlich 60'000)		300'000		300'000		300'000
Übriger Aufwand		87'000		8'000		45'000
Summe 5 Jahre		527'600		497'400		578'250
Belastung pro Jahr		105'520		99'500		115'650

Abbildung 22: Investitionen und Belastung der Erfolgsrechnung der Gemeinde nach Etappierungsschritten

9.4 Hinweise zu den Kosten

Die Umsetzung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die Kantonsstrassen und die Tumigerstrasse sind die grössten Einzelpositionen in der Kostenschätzung (siehe Anhang 5), es sind aber auch Massnahmen, die grosse Effekte haben. Bei den Staatsstrassen ist der Kanton der Hauptkostenträger. Als Gemeindeanteil wurden bei den Kantonsstrassen 25% angenommen, bei der Tumigerstrasse (Gemeindestrasse) 60%.

Allfällige Landerwerbskosten, welche für die Realisierung von Massnahmen in kleinem Umfang an Kantonsstrassen anfallen könnten, sind für den Gemeindeanteil nicht relevant.

Nicht berücksichtigt sind allfällige Zinskosten, welche für die Finanzierung der Investitionen anfallen. Es wird davon ausgegangen, dass diese Kosten nicht wesentlich sind.

Für den Betrieb der verlängerten Buslinie 727 nach Uster entstehen jährlich laufende Aufwendungen. Diese sind in der Kostenschätzung pauschal mit 60'000 CHF/Jahr angesetzt. Momentan zahlt die Gemeinde Greifensee pro Jahr rund 340'000 CHF an den ZVV für alle Verkehrsleistungen des öffentlichen Verkehrs (Bahn und Bus).

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz müssen bis Ende 2023 alle Bushaltestellen barrierefrei ausgestaltet sein. Dies würde bei den bestehenden fünf Haltestellen auf Gemeindegebiet Investitionen von über 300'000 CHF bedingen. Der barrierefreie Umbau der Haltestellen ist deshalb erst im Rahmen der Umsetzung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte für Greifenseestrasse, Stationsstrasse und Tumigerstrasse vorgesehen (später als 2023). Für die barrierefreie Umgestaltung der Haltestellen sind deshalb in den Kostentabellen keine separaten Kosten eingerechnet, für die Wartehäuser hingegen schon (B4).

Gemäss geltender Gemeindeordnung müssen einmalige Ausgaben, welche die Grössenordnung von 200'000 CHF überschreiten, der Gemeindeversammlung zum Beschluss vorgelegt werden. Bei jährlich wiederkehrenden Kosten liegt diese Grenze bei Ausgaben über 40'000 CHF. Eine obligatorische Urnenabstimmung ist nötig, wenn einmalige Ausgaben 2'000'000 CHF überschreiten und jährlich wiederkehrende Kosten 400'000 CHF überschreiten.

10. Umsetzungshinweise

10.1 Umsetzungsschritte

Der Massnahmenplan des GVK stellt das „Programm“ dar, nach dem die Verkehrsentwicklung in der Gemeinde Greifensee in den nächsten 15 Jahren erfolgen soll. Für die meisten Massnahmen müssen in der Folge Projekte ausgearbeitet werden, für welche die dafür üblichen Mitwirkungs- und Einspruchsmöglichkeiten sowie eigene Finanzierungsmodalitäten gelten. Das GVK selbst ist also nicht ein Projekt, das gesamthaft realisiert wird.

Die Massnahmentabellen im Anhang 4 stellen alle Massnahmen in eine Reihenfolge nach der Zuständigkeit und nach Umsetzungsschritten (Etappen).

10.2 Verfahrensschritte

Viele Massnahmen brauchen ein geregeltes Verfahren zur Umsetzung. Je nach Art, Dauer, Mitwirkungs- und Einspruchsmöglichkeiten kann dies die Umsetzungsdauer deutlich beeinflussen. Bei der Festlegung möglicher Umsetzungsetappen wurde versucht, diese Tatsache bereits in die Überlegungen einzubeziehen.

Ein Teil der Massnahmen (so z.B. Ergänzungen in den Verkehrsnetzen) sollte in den geplanten kommunalen Verkehrsrichtplan aufgenommen werden. Dieser Plan entfaltet hat zwar keine Rechtswirksamkeit gegenüber den Grundeigentümern, stellt aber eine sogenannte „Behördenverbindlichkeit“ für die Gemeinde hinsichtlich der Zielaussage dar. Das formelle Verfahren dazu ist im kantonalen Planungs- und Baugesetz geregelt. Es ist ein Gemeindeversammlungsbeschluss und eine kantonale Genehmigung erforderlich.

10.3 Zuständigkeiten

Die Zuständigkeiten spielen eine bedeutende Rolle: Längst nicht alle Massnahmen fallen nämlich in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinde. Die Zuständigkeiten sind in den Massnahmentabellen im Anhang 4 zu jeder Massnahme genannt.

Massnahmen auf dem Staatsstrassennetz (Kantonsstrassen) fallen in den Zuständigkeitsbereich des kantonalen Tiefbauamtes und müssen von der Gemeinde dort beantragt werden. Das Tiefbauamt beteiligt dann andere Dienststellen, z.B. die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei.

Für bauliche Massnahmen auf den kommunalen Strassen hingegen ist die Gemeinde zuständig. Für Verkehrsanordnungen (z.B. Vortritt, Signalisation) muss eine Stellungnahme der Kantonspolizei eingeholt werden.

Für signal- und markierungstechnische Massnahmen (z.B. Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen, Zufahrtsbeschränkungen etc.) erfolgt ebenfalls eine Beurteilung durch die verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei, welche dann ggf. auch eine entsprechende Verfügung erlässt.

Bei anderen Massnahmen sind möglicherweise private Grundeigentümer betroffen und es wirkt gegebenenfalls das öffentliche und private Recht.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind die Verkehrsunternehmen und der ZVV die Hauptansprechpartner.

10.4 Erfolgskontrolle

Es wird empfohlen, nach spätestens fünf Jahren eine Umsetzungskontrolle vorzunehmen: welche Massnahmen des GVK wurden kurzfristig umgesetzt, welche nicht und warum nicht? Welche Massnahmen müssen in den nächsten 5-Jahreszeitraum verschoben werden?

Anhang 1: Argumentarium zu Geschwindigkeitsbeschränkungen

Für die Analysephase des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) ergaben sich durch die konstruktive Mitarbeit der Bevölkerung im Workshop weitere wichtige Erkenntnisse. In den bisherigen Diskussionen wurden auch häufig die Geschwindigkeitsbeschränkungen, insbesondere Tempo 30 und Tempo 20 diskutiert. Deshalb wird hier aufgezeigt, welche Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts möglich sind und was davon erwartet werden darf.

Welches sind die gesetzlichen Regelungen für temporeduzierte Innerortsstrassen?

Im Jahr 2002 wurde vom Gesetzgeber die „Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen“ in Kraft gesetzt. Seitdem sind nur noch Tempo 20- (Begegnungs-) und Tempo 30-Zonen möglich. Tempo 30-Zonen werden vor allem in Wohngebieten eingesetzt, um negative Verkehrsauswirkungen abzumindern.

Ist langsamer auch sicherer?

Ein wichtiges Argument ist dabei die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Der Anhalteweg eines Autos setzt sich aus Reaktionsweg und Bremsweg zusammen. Bei Tempo 30 ist der Anhalteweg nur noch halb so lang wie bei Tempo 50. Besonders wichtig ist dabei: Das Auto mit Tempo 30 steht bereits, wenn das Auto mit Tempo 50 erst mit dem Bremsen beginnt, also noch 50 km/h fährt.

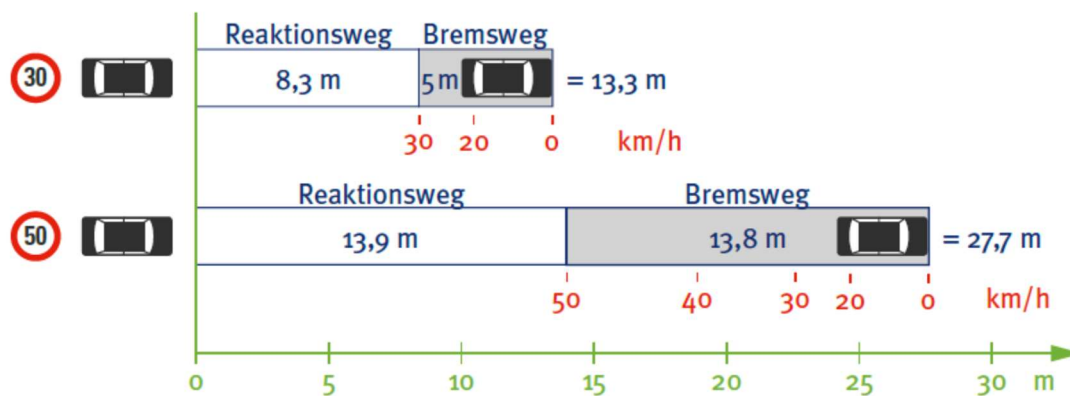


Abb.1: Veränderung des Anhalteweges bei Tempo 30 statt Tempo 50

Quelle: Tempo 30 in Ortszentren, Bern 2010

Das heisst, wenn es zu einem Konflikt kommt, kann dieser wegen des geringeren Reaktions- und Bremsweges in vielen Fällen ohne Unfall bewältigt werden. Falls es aber doch zu einem Unfall kommt, sind die Unfallschäden aufgrund des niedrigen Tempos drastisch geringer.

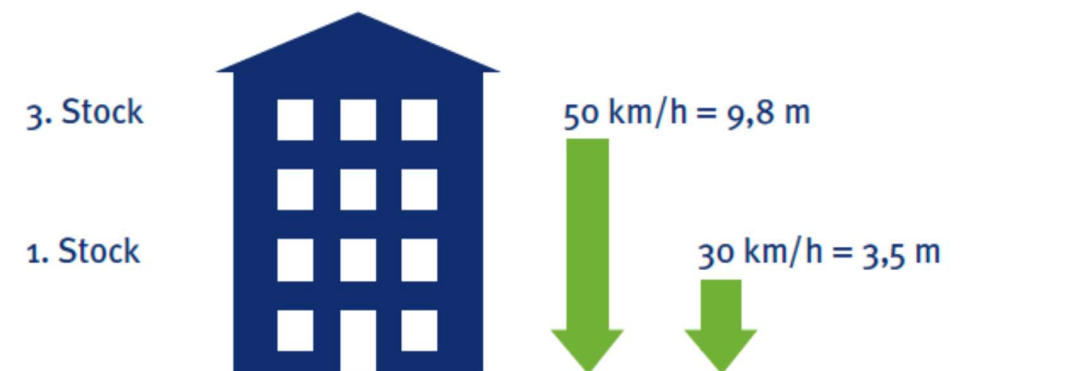


Abb.2: Veränderung des Anhalteweges bei Tempo 30 statt Tempo 50

Quelle: Tempo 30 in Ortszentren, Bern 2010

Wird z.B. ein Fussgänger von einem Auto mit Tempo 50 angefahren, entsprechen die Unfallfolgen für ihn ungefähr denen eines Sturzes aus dem 3. Stock eines Gebäudes. Bei Tempo 30 sind die Unfallfolgen mit einem Sturz aus dem ersten Stock eines Gebäudes vergleichbar. 9 von 10 Fussgängern, die von einem Auto mit Tempo 30 angefahren werden, überleben einen solchen Unfall; bei Tempo 50 überleben nur 3 von 10 Fussgängern.

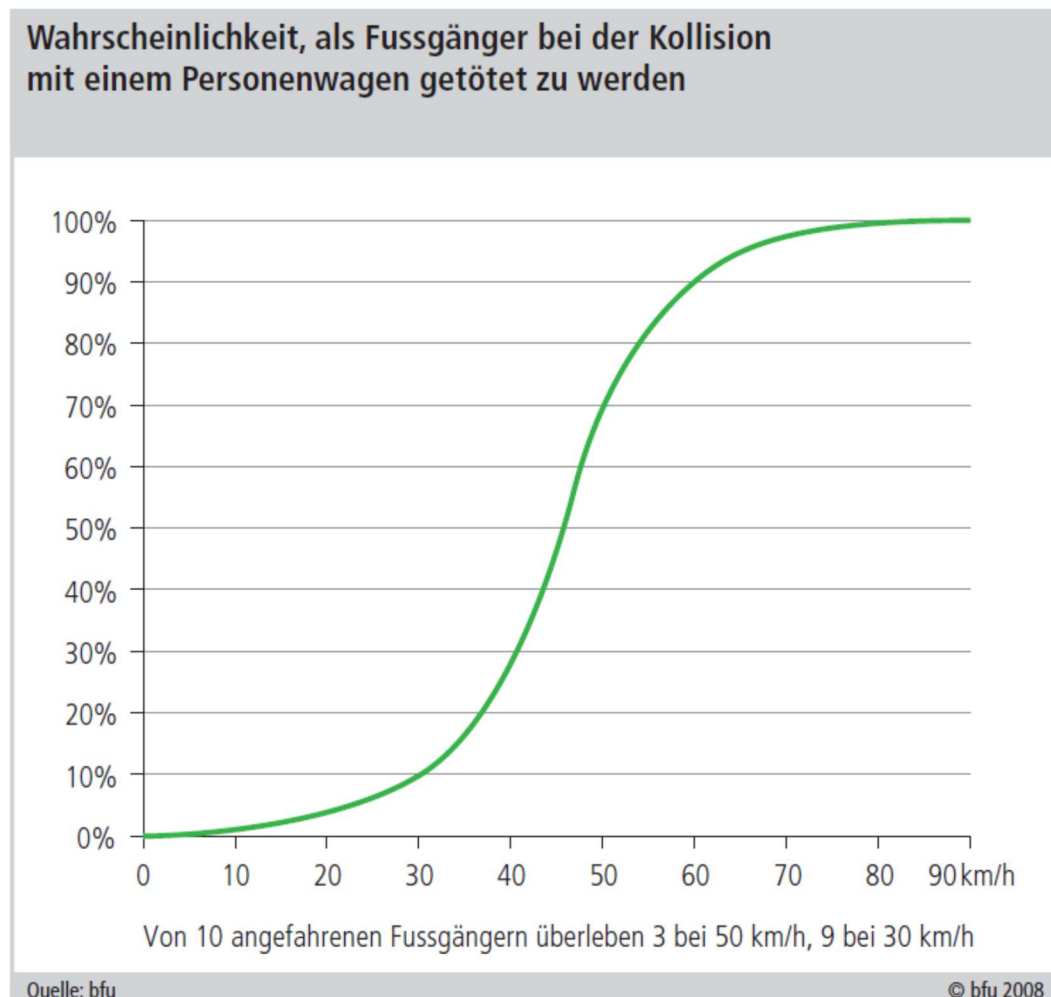


Abb.3: Wahrscheinlichkeit, als Fussgänger bei der Kollision mit einem Personenwagen getötet zu werden
Quelle: Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), 2008

Bedeutet langsamer mehr Stau?

Tempo 30 nützt auch dem Autoverkehr. Wie vergleichende Untersuchungen vor und nach der Einführung von Tempo 30 zeigen, verändert sich das Geschwindigkeitsband (V) des Autoverkehrs. Sowohl die Bremsvorgänge wie die Beschleunigungen nehmen im Verlauf einer Fahrtstrecke bei Tempo 30 ab. Das reduziert nicht nur Treibstoffverbrauch und Emissionen, sondern führt insgesamt zu einem stetigeren und flüssigeren Fahrtverlauf mit niedrigerer, aber gleichmässigerer Geschwindigkeit, so dass man insgesamt weniger lang unterwegs ist. Auf der Schwarzenburgstrasse in Köniz konnte nachgewiesen werden, dass auf einem 1 km langen Streckenabschnitt im Ortszentrum die durchschnittlichen Durchfahrzeiten von 6 auf 4 Minuten sanken, nachdem statt Tempo 50 Tempo 30 eingeführt wurde.

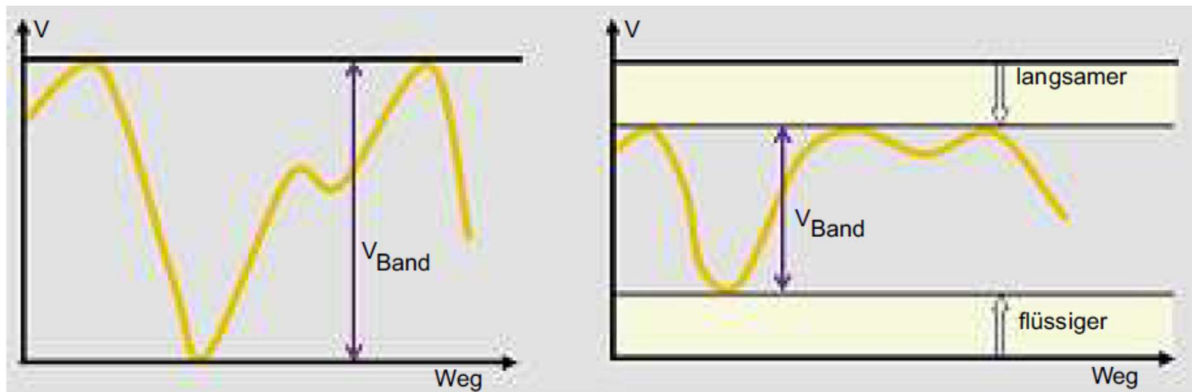


Abb.4: Veränderung des Geschwindigkeitsbandes von Tempo 30 zu Tempo 50
 Quelle: Ortsdurchfahrten, Tiefbauamt Kanton Aargau, 2009

Bedeutet langsamer weniger Leistungsfähigkeit?

Ein Nebeneffekt von Tempo 30 ist, dass die rechnerische Leistungsfähigkeit eines Strassenquerschnitts ansteigt. Dies liegt daran, dass die nötigen Sicherheitsabstände bei Tempo 30 kleiner sein können, so dass mehr Autos in der gleichen Zeit in einem Streckenabschnitt fahren können. Das heisst, durch Tempo 30 wird die Leistungsfähigkeit nicht vermindert, sondern sogar erhöht. Innerorts sind für die Leistungsfähigkeit aber meistens die Knotenpunkte ausschlaggebender als die Streckenabschnitte. Auch die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten wird erhöht, weil einmündende Fahrzeuge davon profitieren, dass der Hauptstrom langsamer fährt und auch kleine Zeitlücken im Fahrzeugstrom zum sicheren Einmünden oder Kreuzen ausreichen.

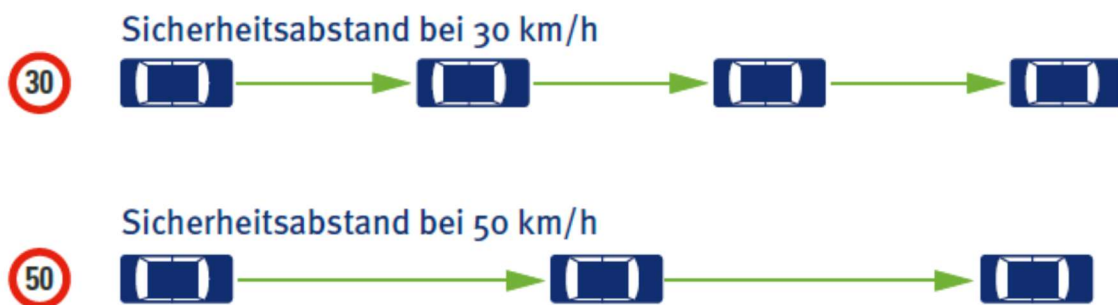


Abb.5: Veränderung des nötigen Sicherheitsabstandes bei Tempo 30 statt Tempo 50
 Quelle: Tempo 30 in Ortszentren, Bern 2010

Nützt eine Temporeduktion hinsichtlich der Lärmemissionen überhaupt etwas?

In einer umfassenden Forschungsarbeit aus dem Jahr 2017 wurde aufgrund der Untersuchung von Fallbeispielen festgestellt, dass wesentliche Lärmreduktionen durch die Einführung von Tempo 30 möglich sind. Zum Beispiel konnten in der Kalchbühlstrasse in Zürich nach Einführung von Tempo 30 Lärmsenkungen von bis zu 4,5 Dezibel nachgewiesen werden. Mit einer solchen Reduktion wären in Greifensee die meisten Grenzwertüberschreitungen durch Verkehrslärm eliminiert. Eine Senkung des Verkehrslärms um 3 Dezibel darf erfahrungsgemäss bei einer Umstellung von Tempo 50 auf Tempo 30 mindestens erwartet werden. Das entspricht ungefähr demselben Lärmeffekt, als wenn die Verkehrsmenge halbiert würde; ist also deutlich spürbar. Das Absinken der Lärmbelastungen wirkt sich positiv auf die Wohnqualität in der Umgebung der Strasse aus.

Was ist für die Verkehrsteilnehmenden bei Tempo 30 anders als bei Tempo 50?

Bei Tempo 30 geht es ruhiger und entspannter zu als bei Tempo 50, ohne dass der Autoverkehr Nachteile erleidet. Neben den Verkehrsgefahren und den Emissionen werden mit Tempo 30 auch die Voraussetzungen für ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden verbessert. Für Velofahrende und zuzuss Gehende wird der Strassenraum angenehmer nutzbar, auch die Querungen werden einfacher.

Gibt es auch Kantonsstrassen mit reduziertem Tempo?

Die Regelgeschwindigkeit innerorts ist generell Tempo 50. Diese Regelung gilt erst seit 1984, zuvor galt innerorts Tempo 60 und vor 1959 gab es innerorts keine Geschwindigkeitsbeschränkungen. Der Hauptgrund für die Geschwindigkeitsreduktion war damals die erschreckend hohe Zahl von Unfällen mit schweren Unfallfolgen.

Von der Regelgeschwindigkeit gibt es Ausnahmen, die in der Signalisationsverordnung (SSV, Art. 108) umschrieben sind. Für die Ausnahmen sind jeweils Begründungen in Form von Verkehrsgutachten zu liefern.

Hauptstrassen dürfen unter bestimmten Voraussetzungen in Tempo 30- oder Tempo 20-Zonen einbezogen werden, sofern es sich nicht um Durchgangsstrassen handelt. In Greifensee ist keine Strasse als Durchgangsstrasse eingestuft.

Die schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) und der Schweizerische Städteverband (SSV) sind Vorreiter bei der Forderung nach Tempo 30 auf Innerortsstrassen.



Abb.6: Ortseinfahrt Dachsen/ZH, Aufnahme: Klaus Zweibrücken

In der Gemeinde Dachsen (ZH) ist die Dorfstrasse, welche gleich klassifiziert ist wie die Kantonsstrassen in Greifensee, schon seit vielen Jahren in die flächendeckende Tempo 30-Zone einbezogen.



Abb.7: Schwarzenburgstrasse in Köniz, Aufnahme: Klaus Zweibrücken

In Köniz (BE) ist die Schwarzenburgstrasse, eine Kantonsstrasse mit einer Verkehrsbelastung von 17'000 Fahrzeugen pro Tag, als Tempo 30-Zone signalisiert.

Was gilt in Tempo 30-Zonen?

- die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h
- der Fahrverkehr hat vor dem Fussverkehr Vortritt
- in der ganzen Zone gilt Rechtsvortritt
- Fussgänger/innen dürfen überall queren
- weitgehender Verzicht auf Fahrbahnmarkierungen
- Fussgängerstreifen sind aber möglich
- Parkieren auf der Fahrbahn ist erlaubt
- Skates, Trottinettes, Kinderräder u.ä. dürfen auf der Fahrbahn fahren

Eine deutliche Ausgestaltung der Übergänge zu Tempo 50 ist wichtig. Häufig werden Tempo 30-Zonen mit Parkierungsbeschränkungen (Anwohnerparkzonen) kombiniert.



Was unterscheidet eine Tempo 20-Zone von einer Tempo 30-Zone?

Es gibt 3 hauptsächliche Einsatzbereiche für Begegnungszonen (Tempo 20-Zonen):

- auf ruhigen Quartierstrassen, um die Voraussetzungen für Aufenthalt und Kinderspiel zu verbessern
- im Umfeld von Schulen und Kindergärten zur Verbesserung der Schulwegsicherheit
- dort, wo die Bedingungen für den Fussverkehr gezielt verbessert werden sollen, z.B. auf Plätzen, in Bahnhofsumfeldern oder in Ortszentren.

Für alle diese Einsatzmöglichkeiten finden sich Beispiele auf www.begegnungszonen.ch

Was ist speziell an Begegnungszonen (Tempo 20)?

- die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h
- der Fussverkehr hat Vortritt
- Parken ist nur auf markierten Plätzen erlaubt

Ansonsten gelten die Regeln wie in Tempo 30-Zonen.



Abb.8: Tempo 20-Zone Bahnhofstrasse Affoltern/ZH, Aufnahme: Klaus Zweibrücken

Beispielmassnahmen für eine effiziente Mobilität

Parkraummanagement

Von einem Parkraummanagement profitieren alle gleichermassen, unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel. Das bestehende Parkplatzangebot wird der Nachfrage angepasst sowie der Fuss- und Veloverkehr gefördert.

Mobilitätsverantwortliche/r

Die mobilitätsverantwortliche Person plant Massnahmen und koordiniert deren Umsetzung. Sie trägt die Verantwortung und dient als Anlaufstelle für Mobilitätsfragen.

Veloabstellplätze

Mit sicheren, überdachten Veloabstellanlagen kann der Veloverkehr wirksam, schnell und kostengünstig gefördert werden. Noch einen Schritt weiter geht die Anschaffung einer eigenen Velo- oder E-Bike-Flotte bzw. die Bereitstellung von Ladestationen.

Flexible Arbeitsformen

Viele Arbeiten können auch ausserhalb des Betriebsstandortes, beispielsweise zu Hause, durchgeführt werden. Flexible Arbeitsformen bieten sowohl für Arbeitnehmende als auch für den Betrieb einen Mehrwert.

Carsharing

Carsharing kombiniert die Vorteile und den Komfort eines Autos, ohne dessen hohen Fixkosten selber tragen zu müssen. Eine ideale Alternative zum eigenen Fahrzeug und eine Ergänzung zum ÖV.

Kommunikation

Bei der Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen spielen die Kommunikation und Information nach innen und aussen eine wichtige Rolle. Denn nur wer weiss, was wieso angeboten wird, kann davon auch profitieren.

Impuls Mobilität: Informieren Sie sich!

Erfahren Sie, wie andernorts Mobilität organisiert wird, bleiben Sie am Thema dran, erweitern Sie Ihr Netzwerk oder besuchen Sie eine unserer Veranstaltungen! Alle Informationen finden Sie übersichtlich und aktuell auf unserer Webseite: www.impulsmobilitaet.ch

Bleiben Sie auf dem Laufenden und abonnieren Sie unseren Newsletter: www.newsletter.impulsmobilitaet.ch

Geschäftsstelle Impuls Mobilität

Gladbachstrasse 33
8006 Zürich
+41 44 262 11 61
www.impulsmobilitaet.ch
contact@impulsmobilitaet.ch




Impressum

Erscheinungsdatum: März 2016


Herausgeber und Bezugsquelle: Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr, Neumühlequai 10, 8090 Zürich, +41 43 259 30 61, afv@vd.zh.ch, www.afv.zh.ch

Anhang 3: Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen, Beispiele (Webseite)



Aktuell Angebot Fallbeispiele Links Über uns

- Angebot
- Mobilitätsmanagement
- Massnahmen
- Wohnbauträger
- Massnahmen Gemeinde



Angebot

MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen ist ein Analyse- und Beratungsangebot für Liegenschaftsverwaltungen. Es wurde mit Unterstützung von Bund, Kantonen und Städten sowie diversen weiteren Partnern aufgebaut. Die folgenden Dokumente geben Informationen über die Zielsetzungen und den Ablauf einer Beratung

MIWO-Flyer
Kurzvorstellung für Liegenschaftsverwaltungen, Gemeinden und Interessierte (4 Seiten)

Carsharing in Wohnsiedlungen Fördern
Handlungsmöglichkeiten für Liegenschaftsverwaltungen

Erschliessung von Wohnsiedlungen für den Fussverkehr
Hinweise für die Planung

MIWO-Präsentation
PowerPoint-Präsentation mit den wichtigsten Schritten und möglichen Massnahmen


MIWO-Massnahmen in den Pilotsiedlungen
Überblick über die 10 Pilotsiedlungen, Eckwerte der Siedlungsanalyse, Massnahmenvorschläge und Umsetzung

MIWO-Teilbericht Befragung
Resultate der Bewohner-Befragung in den 10 Pilotsiedlungen.

«MIWO hat aufgezeigt, dass ein gutes Mobilitätsmanagement bereits bei der Planung erarbeitet werden sollte. Nach Inbetriebnahme einer Überbauung sind Optimierungen oft mit baulichen Massnahmen verbunden, welche so kurz nach Fertigstellung eines Baus meist nicht ins Budget passen. Für weitere Projekte ist diese Arbeit wertvoll».
Lilo Hartmann, Teamleiterin
Bewirtschaftung Wohnhäuser,
PRIVERA AG, Basel

MIWO
Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen
E-Mail: [miwo \[at\] wohnen-mobilitaet \[dot\] ch](mailto:miwo[at]wohnen-mobilitaet[dot]ch)

Unterstützt durch:



Anhang 4: Massnahmentabellen

Nr.	Art der Massnahme	Zuständigkeit				Etappierung		
		G	K	V	P	k	m	l
F1	Fussweg zw. Burstwiesenstrasse und Sandbuelstrasse	X					X	
F2	Fussweg beim Kindergarten Müllerwies	X			X		X	
F3	Trottoir Greifenseestrasse Bushalt Heuwinkel	X	X			X		
F4	Fussweg entlang des Dorfbaches am Parkplatz Städtli	X				X		
F5	Aufhebung Absperrung Garnhänkiweg, Kiesweg	X				X		
F6	Trottoir Nordseite Dorfstrasse bis Friedhof	X	X				X	
F7	Fussweg zwischen Im Langacher und Mettmenrietweg	X			X	X		
F8	Trottoir auf der Westseite der Hirzerenstrasse	X			X	X		
F9	Fussweg Wildsbergstrasse - Haus Wildsbergstr. Nr. 94	X			X	X		
F10	Fussweg Schulhausstrasse- Stationsstrasse (Meierwis)	X					X	
F11	Fussweg Breitistrasse- Stationsstrasse mit Bachbrücke	X					X	
FR1	Fuss-/Radweg durchs Sagiareal	X			X		X	
FRQ1	Querung Typ 4 Sandbuelstr.-Schwerzenbacherstr.	X	X				X	
FRQ2	Querung Typ 4 Lochacherweg-Schwerzenbacherstr.	X	X				X	
FRQ3	Querung Typ 4 Furenweg-Schwerzenbacherstrasse	X	X				X	
FRQ4	Querung Typ 2 Greifenseestrasse-Heuwinkelstrasse	X	X				X	
FRQ5	Querung Typ 4 Schwerziweg-Seestrasse	X	X				X	
FRQ6	Querung Typ 4 Zilacherweg-Seestrasse	X	X				X	
FRQ7	Querung Typ 4 Schützenweg-Seestrasse	X	X				X	
FRQ8	Querung Typ 4 Jungholzweg-Seestrasse	X	X				X	
FQ1	Neubau Querung Typ 1 Greifenseestr. Höhe KiGa	X	X			X		
FQ2	Mark. Querung Typ 1 Tumigerstrasse Höhe Im Hof	X	X			X		
FQ3	Mark. Querung Typ 1 Tumigerstrasse Höhe Langacher	X	X			X		
FQ4	Mark. Querung Typ 1 Tumigerstrasse Hirzerenstr.	X	X			X		
FQ5	Mark. Querung Typ 1 Tumigerstrasse - Wildsbergstr.	X	X			X		
FQ6	Mark. Querung Typ 1 Tumigerstrasse Ortseingang	X	X			X		
FQ7	Ergänzung Fussgängerstreifen an Mittelinsel	X	X			X		
B1	Zweckmässigkeitsgutachten Buslinien und Ortsbus	X		X		X		
B2	Linienverlängerung Buslinie 727 nach Uster	X	X	X		X		
B3	Barrierefreier Umbau bestehender Haltestellen	X		X		X		
B4	Haltestellen Tumigerstrasse	X	X	X		X		
B5	Zusätzliche Bushaltestelle beim Zentrum Meierwis	X	X	X		X		
B6	Antrag auf Zonenänderungen ZVV 121/130	X	X	X		X		
T1	Signalisation 50 km/h Greifenseestrasse (Nänikon)	X	X			X		
T2	Signalis. 60 km/h Seestrasse (ausserorts)	X	X				X	
T3	Signalis. 60 km/h Schwerzenbacherstr. (ausserorts)	X	X				X	
T4	Tempo 30-Zone Hauptstrassen innerorts	X	X			X		
T5	Tempo 30 Zone Wohnquartiere West	X	X			X		
T6	Tempo 30-Zone Wohnquartiere Ost	X	X			X		
T7	Tempo 20-Zone Schulhausstrasse	X	X			X		
T8	Tempo 20-Zone im Bereich Kindergarten Rüti	X	X			X		
T9	Tempo 20-Zone Breitistrasse im Bereich Schulhaus	X	X			X		
T10	Tempo 20-Zone Sandbuelstr. im Bereich KiGa Ocht	X	X			X		
BGK1	Umgestaltung Greifenseestrasse/Stationsstrasse	X	X	X		X		
BGK2	Umgestaltung Dorfstrasse/Ortsmitte	X	X	X			X	
BGK3	Umgestaltung Tumigerstrasse	X	X	X		X		

Zuständigkeiten: G=Gemeinde, K=kantonale Stellen, V=Verkehrsunternehmen, P = Private/Organisationen
 Etappierung: k=kurzfristige Umsetzung , m=mittelfristige Umsetzung, l=langfristige Umsetzung

Massnahmentabellen (Forts.)

Nr.	Art der Massnahme	Zuständigkeit				Etappierung		
		G	K	V	P	k	m	l
K1	Umgestaltung Knoten Stations-/Heuwinkelstr. (BGK)	x	x			x		
K2	Umgestaltung Knoten Burstwiesenstrasse (BGK)	x	x			x		
K3	Umgestaltung Knoten Tumigerstrasse (BGK)	x	x			x		
SP1	Einbau von Senkpollern an den beiden Städtlizufahrten	x				x		
FB1	Signalisation Fahrbeschränkung für Lastwagen		x					x
FB2	Sonntagsfahrverbot See-/Schwerzenbacherstr.		x					x
BE1	Beleuchtung Bachweg Städtli-Zentrum Meierwis	x				x		
BE2	Beleuchtung des Grafenwiesenweges	x				x		
BE3	Verbesserung der Beleuchtung am Langacherweg	x				x		
BE4	Verbesserung Beleuchtung Greifenseestrasse (BGK)	x	x			x		
S1	Sitzmöglichkeiten entlang des Fusswegnetzes	x				x		
OE1	Ortseingang Furrenweg/Schwerzenbacherstr.	x	x				x	
OE2	Ortseingang Schwerzenbacherstr. Tempo 50-30	x	x				x	
OE3	Ortseingang Seestrasse Höhe Schwerziweg	x	x				x	
OE4	Ortseingang Seestrasse Höhe Schützenweg (Querung)	x	x				x	
BR1	Anpflanzen Baumreihe Burstwiesenstrasse	x				x		
D1	Dorfplatz mit Bushaltestelle Ortsmitte (Option)	x	x	x				x
PP1	Mitbenutzung Milandia-Parkplätze bei Sportanlässen	x			x	x		
PP2	Gebührenpflicht für den Parkplatz beim Jugendhaus	x				x		
PP3	Vereinheitlichung der Parkgebühren öffentlicher PP	x				x		
PP4	Erarbeitung eines kommunalen Parkplatzreglements	x						x
MM1	Mobility Standort am Parkplatz in der Ortsmitte	x			x	x		
MM2	Mobility Standort Hirzerenstrasse/Sagiareal	x			x	x		
MM3	Mobility Standort am Parkplatz Zentrum Meierwis	x			x	x		
MM4	Informationsveranstaltung für Betriebe Thema MM	x	x			x		
MM5	Informationsveranstaltung für Immo-Firmen Thema MM	x	x			x		
MM6	Weitere Standorte für Cargo-Velo Ausleihsystem	x				x		

Zuständigkeiten: G=Gemeinde, K=kantonale Stellen, V=Verkehrsunternehmen, P = Private/Organisationen

Etappierung: k=kurzfristige Umsetzung , m=mittelfristige Umsetzung, l=langfristige Umsetzung

Anhang 5: Kostentabellen

Nr.	Art der Massnahme	Geschätzte Kosten CHF	Kostenbeteiligung Kanton	Anteil Gemeinde CHF	mögl. Zuschüsse	Umsetzung mit Strassen Sanierung	Weitere Bemerkungen	E
F1	Fussweg zw. Burstwiesenstrasse und Sandbuelstrasse	81'000		81'000	AP 4			m
F2	Fussweg beim Kindergarten Müllerwies	60'000		60'000	AP 4			m
F3	Trottoir Greifenseestrasse Bushalt Heuwinkel	115'000	100'000	15'000	AP 4		in BGK 1 enthalten	k
F4	Fussweg entlang des Dorfbaches am Parkplatz Städtli	15'000		15'000	AP 4			k
F5	Aufhebung Absperrung Garnhänkiweg, Kiesweg	18'000		18'000				k
F6	Trottoir Nordseite Dorfstrasse bis Friedhof	120'000	100'000	20'000	AP 4		evtl. mit BGK 2	m
F7	Fussweg zwischen Im Langacher und Mettmenrietweg	40'000		40'000	AP 4			k
F8	Trottoir auf der Westseite der Hirzerenstrasse	122'000		122'000	AP 4			k
F9	Fussweg Wildsbergstrasse - Haus Wildsbergstr. Nr. 94	12'000		12'000		Wildsbergstr.		k
F10	Fussweg Schulhausstrasse- Stationsstrasse (Meierwis)	18'000		18'000	AP 4			m
F11	Fussweg Breitistrasse- Stationsstrasse mit Bachbrücke	85'000		85'000	AP 4			m
FR1	Fuss-/Radweg durchs Sagiareal	200'000		200'000	AP 4		Gestaltungsplan	m
FRQ1	Querung Typ 4 Sandbuelstr.-Schwerzenbacherstr.	30'000	20'000	10'000	AP 4			m
FRQ2	Querung Typ 4 Lochacherweg-Schwerzenbacherstr.	30'000	20'000	10'000	AP 4			m
FRQ3	Querung Typ 4 Furenweg-Schwerzenbacherstrasse	30'000	20'000	10'000	AP 4		plus OE 1	m
FRQ4	Querung Typ 2 Greifenseestrasse-Heuwinkelstrasse	35'000	23'000	12'000	AP 4			m
FRQ5	Querung Typ 4 Schwerziweg-Seestrasse	30'000	20'000	10'000	AP 4		plus OE3	m
FRQ6	Querung Typ 4 Zilacherweg-Seestrasse	30'000	20'000	10'000	AP 4			m
FRQ7	Querung Typ 4 Schützenweg-Seestrasse	30'000	20'000	10'000	AP 4		plus OE4	m
FRQ8	Querung Typ 4 Jungholzweg-Seestrasse	30'000	20'000	10'000	AP 4			m
FQ1	Neubau Querung Typ 1 Greifenseestr. Höhe KiGa	6'000	3'000	3'000*			evtl. erst in BGK 1	k
FQ2	Mark. Querung Typ 1 Tumigerstrasse Höhe Im Hof	3'000		3'000*		Tumigerstr.	evtl. erst. in BGK 3	k
FQ3	Mark. Querung Typ 1 Tumigerstrasse Höhe Langacher	3'000		3'000*		Tumigerstr.	evtl. erst. in BGK 3	k
FQ4	Mark. Querung Typ 1 Tumigerstrasse Hirzerenstr.	3'000		3'000*		Tumigerstr.	evtl. erst. in BGK 3	k
FQ5	Mark. Querung Typ 1 Tumigerstrasse - Wildsbergstr.	3'000		3'000*		Tumigerstr.	evtl. erst. in BGK 3	k
FQ6	Mark. Querung Typ 1 Tumigerstrasse Ortseingang	3'000		3'000*		Tumigerstr.	evtl. erst. in BGK 3	k
FQ7	Ergänzung Fussgängerstreifen an Mittelinsele Friedhof	6'000	3'000	3'000*				k

AP4 = Agglomerationsprogramm 4. Generation * = nicht als Infrastruktur-Investition behandelt
E=Etappierung: k=kurzfristige Umsetzung , m=mittelfristige Umsetzung, l=langfristige Umsetzung

Nr.	Art der Massnahme	Geschätzte Kosten CHF	Kostenbeteiligung Kanton	Anteil Gemeinde CHF	mögl. Zuschüsse	Umsetzung mit Strassen Sanierung	Weitere Bemerkungen	E
B1	Zweckmässigkeitsgutachten Buslinien und Ortsbus	6'000		6'000*				k
B2	Linienverlängerung Buslinie 727 nach Uster	60'000		*			jährlicher Aufwand	k
B3	Barrierefreier Umbau bestehender Haltestellen	350'000		0			in BGK 1/3 enthalten	k
B4	3 Haltestellen Tumigerstrasse und Bus Linie 814	120'000		120'000		Tumigerstr	6 Wartehäuser	k
B5	Zusätzliche Bushaltestelle beim Zentrum Meierwis	100'000	90'000 (K)	10'000	AP 4		in BGK1	k
B6	Antrag auf Zonenänderungen ZVV 121/130	5'000		5'000*				k
T1	Signalisation 50 km/h Greifenseestrasse (Nänikon)	6'000	3'000 (K)	3'000*			incl. Gutachten	k
T2	Signalisation 60 km/h Seestrasse (ausserorts)	6'000	3'000 (K)	3'000*			incl. Gutachten	m
T3	Signalisation 60 km/h Schwerzenbacherstr. (ausserorts)	6'000	3'000 (K)	5'000*			incl. Gutachten	m
T4	Tempo 30-Zone Hauptstr. innerorts (Signalisation)	30'000	25'000 (K)	5'000*			incl. Gutachten	k
T5	Tempo 30 Zone Wohnquartiere West	200'000		200'000		Burstwiesen	plus BR1	k
T6	Tempo 30-Zone Wohnquartiere Ost	150'000		150'000				k
T7	Tempo 20-Zone Schulhausstrasse	80'000		80'000	AP 4	Schulhausstr		k
T8	Tempo 20-Zone im Bereich Kindergarten Rüti	100'000		100'000	AP 4		incl. Gutachten	k
T9	Tempo 20-Zone Breitistrasse im Bereich Schulhaus	70'000		70'000	AP 4		incl. Gutachten	k
T10	Tempo 20-Zone Sandbühlstr. im Bereich KiGa Ocht	100'000		100'000	AP 4		incl. Gutachten	k
BGK1	Umgestaltung Greifenseestrasse/Stationsstrasse	5'300'000	4'000'000	1'300'000		Wasserltg.		k
BGK2	Umgestaltung Dorfstrasse/Ortsmitte	1'300'000	1'000'000	300'000		Wasserltg.		m
BGK3	Umgestaltung Tumigerstrasse	1'200'000	500'000	700'000		Tumigerstr		k
K1	Umgestaltung Knoten Stations-/Heuwinkelstr. (BGK)	0		0			in BGK 1 enthalten	k
K2	Umgestaltung Knoten Burstwiesenstrasse (BGK)	0		0			in BGK 1 enthalten	k
K3	Umgestaltung Knoten Tumigerstrasse (BGK)	0		0			in BGK 1 enthalten	k
SP1	Einbau von Senkpollern an den beiden Städtlitzufahrten	10'000		10'000*				k
FB1	Signalisation Fahrbeschränkung für Lastwagen	25'000	20'000	5'000*			Gutachten	l
FB2	Sonntagsfahrverbot See-/Schwerzenbacherstr.	30'000	25'000	5'000*			Gutachten, Komm.	l
BE1	Beleuchtung Bachweg Städtli-Zentrum Meierwis	60'000		60'000				k
BE2	Beleuchtung des Grafenwiesenweges	50'000		50'000				k
BE3	Verbesserung der Beleuchtung am Langacherweg	20'000		20'000		Wasserltg.		k
BE4	Verbesserung Beleuchtung Greifenseestrasse (BGK)	0		0			in BGK 1 enthalten	k

AP4 = Agglomerationsprogramm 4. Generation * = nicht als Infrastruktur-Investition behandelt
E=Etappierung: k=kurzfristige Umsetzung , m=mittelfristige Umsetzung, l=langfristige Umsetzung

Nr.	Art der Massnahme	Geschätzte Kosten CHF	Kostenbeteiligung Kanton	Anteil Gemeinde CHF	mögl. Zuschüsse	Umsetzung mit Strassen Sanierung	Weitere Bemerkungen	E
S1	Sitzmöglichkeiten entlang des Fusswegnetzes	15'000		15'000*				k
OE1	Ortseingang Furrenweg/Schwerzenbacherstr.	4'000	2'000	2'000	AP 4		plus FRQ3	m
OE2	Ortseingang Schwerzenbacherstr. Tempo 50-30	8'000	4'000	4'000	AP 4			m
OE3	Ortseingang Seestrasse Höhe Schwerziweg	8'000	4'000	4'000	AP 4		plus FRQ5	m
OE4	Ortseingang Seestrasse Höhe Schützenweg	4'000	2'000	2'000	AP 4		plus FRQ7	m
BR1	Anpflanzen Baumreihe Burstwiesenstrasse	50'000		50'000		Burstwiesen	plus T5	k
D1	Dorfplatz mit Bushaltestelle Ortsmitte (Option)	750'000	250'000	500'000	AP 5		incl. Konzept	l
PP1	Mitbenutzung Milandia-Parkplätze bei Sportanlässen	0		0			Vereinbarung/Gebühr	k
PP2	Gebührenpflicht für den Parkplatz beim Jugendhaus	2'500		2'500*			Signalisation, Parkuhr	k
PP3	Vereinheitlichung der Parkgebühren öffentlicher PP	5'000		5'000*			Konzeptkosten	k
PP4	Erarbeitung eines kommunalen Parkplatzreglements	35'000		35'000*			Konzeptkosten	l
MM1	Mobility Standort am Parkplatz in der Ortsmitte	1'500		1'500*				k
MM2	Mobility Standort Hirzerenstrasse/Sagiareal	1'500		1'500*				k
MM3	Mobility Standort am Parkplatz Zentrum Meierwis	1'500		1'500*				k
MM4	Informationsveranstaltung für Betriebe Thema MM	5'000	2'500	2'500*				k
MM5	Informationsveranstaltung für Immo Firmen Thema MM	5'000	2'500	2'500*				k
MM6	2 Weitere Standorte für Cargo-Velo Ausleihsystem	5'000		5'000*			Sponsoringvertrag	k

AP4 = Agglomerationsprogramm 4. Generation * = nicht als Infrastruktur-Investition behandelt
E=Etappierung: k=kurzfristige Umsetzung , m=mittelfristige Umsetzung, l=langfristige Umsetzung

Anhang 6: Einwendung Gemeinde Greifensee zur NGS nach §12 StrG



GEMEINDE GREIFENSEE Gemeinderat

Protokoll-Auszug vom 1. Oktober 2018

226.

S5.01

Strassen

Strassenplanung und Verkehrsplanung, gemeindeübergreifende Strassenbelange

- Neue Greifenseestrasse
- Anhörung gemäss § 12 in Verbindung mit § 13 Strassengesetz / Stellungnahme

Ausgangslage

Mit Schreiben vom 24. August 2018 unterbreitet das Tiefbauamt (TBA) Kanton Zürich der Gemeinde Greifensee die Projektunterlagen für die Neue Greifenseestrasse. Die Gemeinde wird gemäss § 12 in Verbindung mit § 13 Strassengesetz (StrG) zur Anhörung eingeladen.

Die Neue Greifenseestrasse als Verlängerung der Greifenseestrasse bis zur Zürichstrasse in Nänikon soll sowohl als Erschliessungsstrasse als auch als Entlastungsachse für das Industriegebiet Volketswil dienen. Die Neue Greifenseestrasse nimmt eine zentrale Rolle im regionalen Verkehrsmanagement Glattal ein. Mit dem Ziel, die jetzigen Anbindungen über das Industriegebiet Volketswil vom Durchgangsverkehr zu entlasten, ist sie gleichzeitig eine Zubringerstrasse für die Gemeinde Greifensee.

Der Verkehr in Greifensee hat auf den Durchgangachsen Schwerzenbacher-, Dorf-, See- und Stationstrasse in den letzten 20 Jahren trotz unveränderter Bevölkerungszahl der Gemeinde Greifensee stetig zugenommen. Das genannte Strassennetz führt mitten durch den Dorfkern und durchtrennt dabei das Dorf in drei Teile. Dadurch ergibt sich eine starke Einschränkung der Erholungsnutzung des Dorfkerns bis und mit dem historischen Städtli von Greifensee. Über die Stationsstrasse führen zudem vier neuralgische Fussgängerstreifen, die intensiv als Schul- und Kindergartenweg genutzt werden. Insbesondere die Dorfeinfahrt Nord auf der Stationsstrasse stellt ein grosses Sicherheitsrisiko dar. Die besagte Fussgängerüberquerung wird täglich von freiwilligen Verkehrsaufsichtspersonen betreut, um gefährliche Situationen zu vermeiden. Die beiden Kommunalstrassen Tumiger- und Burstwiesenstrasse münden in die Stationsstrasse und nehmen beinahe den gesamten Ortsverkehr auf. Bereits beim momentanen Verkehrsaufkommen kann die Stationsstrasse zu Stosszeiten den Verkehr kaum aufnehmen und es entstehen lange Wartezeiten an der Tumiger- und Burstwiesenstrasse. Um die Sicherheit der Stationsstrasse zu verbessern und die Burstwiesenstrasse mittels Verlängerung der Strasse Müllerwis zu entlasten, hat der Gemeinderat den kommunalen Anteil des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Stationsstrasse verabschiedet und plant dessen Umsetzung.

Die Ortsdurchfahrt in Greifensee ist aus besagten Gründen gänzlich ungeeignet um Mehrverkehr aufzunehmen oder als Autobahnzubringer zu fungieren. Die im Jahr 2004 erstellte Zweckmässigkeitsbeurteilung des Kantons verlangte daher zwingend den Bau der Umfahrungsstrasse Uster West und die Umfahrungsstrasse Schwerzenbach, bevor die Neue Greifenseestrasse gebaut würde.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat an der Sitzung vom 7. September 2005 diesbezüglich klar Stellung bezogen und auf die Anfrage 1237 (Umfahrung von Uster über die Gemeinde Greifensee) geantwortet: „Die Baudirektion, der Stadtrat Uster und der Gemeinderat Greifensee setzen alles daran, dass die Strasse West ihre Funktion als direkte Verbindung zur Oberlandautobahn erfüllen und mit ihrer Attraktivität den heutigen und zukünftigen Schleichverkehr verhindern kann. Dazu gehört, dass die Neue Greifenseestrasse erst nach der Inbetriebnahme der Strasse West eröffnet werden soll.“

Da sich der Bau von Uster West verzögerte, willigte der Gemeinderat Greifensee im Jahr 2010 zum Bau der Neuen Greifenseestrasse ein, unter der Bedingung, dass die Seestrasse nach Niederuster und die Dorfstrasse nach Schwerzenbach zu Kommunalstrassen abklassiert werden. Diese Forderung stellte die Gemeinde Greifensee ebenfalls bei der Revision des regionalen Richtplanes Glattal im Jahr 2015. In den Folgejahren bis zum heutigen Datum verpasste die Gemeinde Greifensee keine Gelegenheit, um die für den Bau der Neuen Greifenseestrasse erforderlichen flankierenden Massnahmen zu fordern.

Mit dem vorliegenden Vorprojekt der Neuen Greifenseestrasse möchte das Tiefbauamt Kanton Zürich (TBA) im Mai 2021 mit dem Bau beginnen. Jedoch wurde weder das Versprechen des Regierungsrates eingehalten, noch wurden die schon lange geforderten flankierenden Massnahmen der Gemeinde Greifensee aufgegriffen. Dadurch gewichtet der Kanton die Entlastung eines Industriegebiets höher, als die Belastung eines dicht besiedelten Wohngebiets.

Des Weiteren hat sich das verkehrstechnische und politische Umfeld im Kanton stark entwickelt, was zu zusätzlichen Planungsmängeln am vorliegenden Projekt führt, die im Folgenden gerne erläutert werden.

Stellungnahme zum Vorprojekt 2018

Strassenverkehr

Mit dem Bau der Neuen Greifenseestrasse wird die Fahrzeit von Greifensee zum Autobahnanschluss Volketswil stark verkürzt. Die Stationsstrasse und die (Neue) Greifenseestrasse bilden zusammen einen Autobahnzubringer, der mitten durch den Ort Greifensee führt.

Nordwestlich von Greifensee ist die Ortsdurchfahrt Schwerzenbach bereits heute stark befahren und die geplante Umfahrung wird vermutlich nie gebaut. Schwerzenbach plant zudem eine flächendeckende Einführung von Tempo 40, was die Ortsdurchfahrt unattraktiver machen wird. Ohne flankierende Massnahmen erscheint es offensichtlich, dass ein Teil des Verkehrs von Zürich über Fällanden Richtung A53 und Oberland in Schwerzenbach abbiegen und über Greifensee und die Neue Greifenseestrasse fahren wird. Dieselbe Achse entsteht auf der Gegenrichtung.

Südöstlich von Greifensee ist die Ortsdurchfahrt Uster bereits heute stark befahren und die geplante Umfahrung West wird vorerst nicht gebaut. Der Verkehr von Riedikon kommend wird in Niederuster weiter entlang des Sees fahren und via Neue Greifenseestrasse zur A53 oder Richtung Volketswil fahren. Dieselbe Achse entsteht auf der Gegenrichtung. Diese Problematik wurde und wird weiter verstärkt durch starke Wohnbauaktivitäten im Ortsteil Niederuster.

Es wird eine weitere massive Verkehrszunahme auf der Stationsstrasse und der Greifenseestrasse erwartet. Das Dorf wird in der Mitte geteilt. Die Burstwiesenstrasse und die Tumigerstrasse, welche den gesamten Ortsverkehr auf die Stationsstrasse führen, werden den

Verkehr mutmasslich nur noch stark behindert auf die Stationsstrasse leiten können. Schon heute sind die besagten Kreuzungen zu Stosszeiten kaum mehr befahrbar, insbesondere das links abbiegen ist in Folge des Verkehrsaufkommens schwierig und gefährlich. Der Gemeinderat erwartet, dass der Ortsverkehr in Greifensee bei weiterer Verkehrszunahme kollabieren wird.

Die Fussgängerüberquerungen auf der Höhe Tumigerstrasse, beim Zentrum Meierwis und beim Kindergarten Müllerwis sind bereits jetzt schwierig zu passieren. Die Fussgängerquerung Kindergarten Müllerwis muss sogar vom freiwilligen Verkehrsdienst geregelt werden. Eine Verschärfung der heutigen Situation, welche insbesondere die schwächsten Verkehrsteilnehmenden trifft, ist programmiert.

Aus dem aktuellen Projektbeschrieb ist nicht ersichtlich, ob Varianten zur Entlastung des Volkswiler Industriegebiets über das bestehende Strassennetz geprüft wurden (wie beispielsweise aktuell die temporäre Verkehrsführung über die Hölzliwisenstrasse).

Schutzgut Greifensee

Um den Greifensee entstand die erste und nach wie vor grösste Schutzverordnung im Kanton Zürich. Aus diesem Grund beschloss das ALN, Amt für Landschaft und Natur, das 75-jährige Bestehen der Greifenseeschutzzone in Greifensee zu feiern und auf unsere 5-Sterne-Natur aufmerksam zu machen. Entsprechend sorgfältig sollten Entscheide mit direktem Einfluss auf die Moore und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung um den Greifensee getroffen werden.

Der Einfluss der Neuen Greifenseestrasse auf das Schutzobjekt «Greifensee» wurde jedoch von Seiten des Kantons nicht untersucht, obwohl sich die Regierung in vergleichbaren Schutzobjekten durchaus der belastenden Wirkung der Strassen in Moorlandschaften bewusst ist. Im Beschluss Nr. 74 «Verlegung der Strassen aus dem Neeracherried» des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 31. Januar 2018 wird festgehalten, dass die Verlegung der Strasse aus dem Schutzgebiet weiterverfolgt wird. Am Pfäffikersee arbeitet das Amt für Verkehr an einem kantonalen Verkehrskonzept «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee» mit Zeithorizont 2030.

Der kantonale Richtplan sah eigentlich vor, dass der Verkehr sternförmig vom Greifensee weg und nicht um den See geleitet wird. Da die Ortsumfahrungen in Schwerzenbach und Uster nicht erstellt sind, soll der Verkehr nun trichterförmig um den See und dann mitten durch Greifensee geführt werden. Dadurch entsteht ein hohes Verkehrsaufkommen entlang dem Greifensee mit negativen Einflüssen auf das Naherholungs- und Naturschutzgebiet mit hohem, überregionalem Schutzwert.

Die Seestrasse von Niederuster sowie die Dorfstrasse/Greifenseestrasse nach Schwerzenbach führen über weite Strecken entlang des Radweges um den Greifensee und sind mit Tempo 80 km/h signalisiert. Mit dem Bau der Neuen Greifenseestrasse und dem Mehrverkehr auf diesen Strassenabschnitten wird der Radweg unattraktiver. Schon heute beobachtet die Greifenseestiftung, dass viele Fahrradfahrer den Kiesweg in Seenähe bevorzugen, der eigentlich für die Fussgänger vorgesehen ist. Die Nutzungskonflikte auf dem Langsamverkehrsnetz um den Greifensee werden zunehmen und das Naherholungsgebiet in seiner gesamten Attraktivität wird leiden.

Die Standortgemeinden um den Greifensee sind sich einig darüber, dass die Verkehrsmenge am Greifensee stabilisiert und das Freizeitangebot nicht erweitert werden soll. Am 30. Juni 2003 hat der Stiftungsrat der Greifenseestiftung, bestehend aus Exekutivvertreterinnen und -vertretern der sieben Gemeinden, bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes einstimmig diesen Zielen zugestimmt.

Raumplanung

Der regionale Richtplan, welchen die Mitglieder des Planungsverbands „Region Zürcher Oberland“ (RZO) Ende 2017 verabschiedet haben und welcher die Neue Greifenseestrasse vorsieht, wurde vom Regierungsrat noch nicht genehmigt. Es ist unpassend, das Mitwirkungsverfahren vorgängig zu starten.

Die Neue Greifenseestrasse soll im Grossriet die neuen Stadtteile Nänikon Ost und West erschliessen. Die Stadt Uster führt im Rahmen der Stadtentwicklung 2035 zurzeit einen Mitwirkungsprozess durch, wie und ob die neuen Stadtteile gebaut werden sollen. Nach der Durchführung einer Testplanung, welche schlussendlich zu einer Zonenplanrevision führt, wird das Stimmvolk voraussichtlich frühestens in 7 Jahren über die geplante Einzonung abstimmen können. Sollte das Kulturland nicht zu Bauland eingezont werden, muss ein neuer Verlauf der Strasse geprüft werden können. Mit dem Bau der Strasse werden Präjudizen geschaffen, die die Mitwirkung der Bevölkerung ad absurdum führen.

Das Stimmvolk hat im Jahr 2012 die Kulturlandinitiative angenommen, um Erschliessungen und Einzonungen auf Vorrat, wie sie in Nänikon geplant sind, zu verhindern. Obwohl letztendlich die Kulturlandinitiative nie umgesetzt wurde, werden Einzonungen sehr kontrovers diskutiert. Bereits im Februar 2019 wird über die Zersiedelungsinitiative abgestimmt, deren Annahme ebenfalls die Rechtsgrundlage des Masterplans 2050 des Raumes Volketswil-Uster verändern würde. Der Boden im Grossriet verfügt über die Güteklasse 2 auf einer Skala von 1 (erster Güte) bis 10 (Streuland). Mit dem Bau der Neuen Greifenseestrasse und einem allfälligen Siedlungsbau geht bestes Ackerland verloren. Da die Neue Greifenseestrasse die Überbauung im Grossriet erschliesst, soll mit dem Bau der Strasse zugewartet werden, bis die Einzonung rechtskräftig wird.

Das Naherholungsgebiet Greifensee steht bereits heute unter grossem Druck. An Spitzentagen ertrinkt das Gebiet in Freizeitsuchenden, die Nutzungskonflikte und der Druck auf die Schutzgebiete steigen stetig weiter; innerhalb von dreissig ÖV-Minuten erreichen über eine halbe Million Menschen das Naherholungsgebiet Greifensee. Im Zuge von Siedlungsbau und Verdichtung müssen die letzten Grünräume erhalten resp. in ihre Qualitäten gesichert werden, um den Menschen an ihren Wohnorten einen Naherholungsraum bieten zu können. Das Grossriet stellt für den Weiler Nänikon einen wichtigen Naherholungsraum dar. Es beherbergt einen landschaftlich schönen Hochstammobstgarten, eine Denkmalstätte und zudem einen Modellflugplatz. Werden diese letzten grünen Flächen verbaut und mit Strassen durchschnitten, wird der Naherholungsdruck in Greifensee und auf das Naturschutzgebiet Greifensee weiter steigen.

Die Arbeitsgruppe Uster, Volketswil, Schwerzenbach und Greifensee erarbeitet daher im Rahmen der Vertiefungsstudie 3 in den kommenden Jahren ein Freiraum- und Naherholungskonzept. Ziele sind die Abstimmung von Freiraum- und Naherholungsangebot, die Vernetzung mit dem Langsamverkehrsnetz, die Systeme von bestehenden und neuen Freizeit- und Naherholungsräumen aufzuzeigen und die Definition von Freiraumtypen (Zielgruppen, Charakter). Bevor die Vertiefungsstudie 3 nicht erarbeitet wurde, sollte nicht die grösste zusammenhängende Grünfläche im Ballungsgebiet Nänikon, Volketswil, Greifensee mit einer Strasse durchschnitten werden.

Der Gemeinderat beschliesst:

1. Das Vorprojekt zur Neuen Greifenseestrasse wird im Sinne der Erwägungen zurückgewiesen. Der Gemeinderat fordert:
 - 1.1. Die Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) müssen mit den vorherrschenden Vorzeichen neu durchgeführt und die Auswirkungen der Neuen Greifenseestrasse auf die Gemeinde Greifensee und das Schutzgebiet Greifensee beurteilt werden.
 - 1.2. Der Kanton erarbeitet für die Schutzverordnung „Greifensee“ ein Verkehrskonzept und ergreift Massnahmen, um mindestens einen weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens im Perimeter der Schutzverordnung zu verhindern.
 - 1.3. Die Gemeinde Greifensee wird mit Möglichkeiten für verbindliche und griffige flankierende verkehrs- und immissionsmindernde Massnahmen für die Stations-/Greifenseestrasse ausgestattet, die sie in eigener Kompetenz umsetzen kann.
2. Die Baudirektion Kanton Zürich wird ersucht, der Gemeinde Greifensee zu gegebener Zeit den Einwendungsbericht zukommen zu lassen.
3. Sofern seitens des Kantons durch entsprechende Massnahmen den Anliegen der Gemeinde Greifensee entsprochen wird, behält sich der Gemeinderat eine Neubeurteilung vor.
4. Mitteilung durch Protokoll-Auszug an:
 - Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, Walcheplatz 2, 8090 Zürich (Ref.-Nr. S01/84S-81238/Kü)
 - Gemeinderat Schwerzenbach
 - Gemeinderat Volketswil
 - Stadtrat Uster
 - Planungsvorsteher
 - Hoch- und Tiefbau

GEMEINDERAT GREIFENSEE

Die Gemeindepräsidentin:



Dr. Monika Keller

Der Gemeindeschreiber:



Roland Sibler

Anhang 7: Verwendete Unterlagen

- (1) Gemeinde Greifensee
Kommunaler Gesamtplan
Greifensee 1983
- (2) Stiftung Mitarbeit/Heino Apel/Dorothee Dernbach/Thomas Ködelpeter/Peter Weinbrenner
Wege zur Zukunftsfähigkeit – ein Methodenhandbuch
Bonn 1998
- (3) Greifenseestiftung/Gossweiler Ingenieure
Mobilitätskonzept Freizeitverkehr Greifensee, Schlussbericht
Uster 2004
- (4) Greifenseestiftung/Gossweiler Ingenieure
Mobilitätskonzept Freizeitverkehr Greifensee, Aktionsplan
Uster 2005
- (5) Gemeinde Greifensee/Emch+Berger
Übersicht über die Verkehrsvorhaben
Greifensee 2005
- (6) Kanton Zürich, Baudirektion (SNZ Ingenieure)
Regionale Verkehrssteuerung Glattal, Konzept
Zürich 2006
- (7) Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr (sce-ingenieure)
Regionale Verkehrssteuerung- Synthese der Konzepte und Kostenrahmen
Zürich 2009
- (8) Kanton Zürich, Baudirektion (SNZ Ingenieure)
Uster Greifenseestrasse; Verkehrstechnische Untersuchung Neue Greifenseestrasse
Zürich 2009
- (9) Gemeinde Greifensee/Emch+Berger
Verkehrliches Gutachten Wechselgeschwindigkeitssignal Greifenseestrasse
St. Gallen 2010
- (10) Kanton Zürich, Fachstelle Lärmschutz, ewp
Lärmsanierung Staatsstrassen, Kurzbericht zum Beurteilungsplan Machbarkeit Greifensee
Effretikon 2010
- (11) Kanton Zürich, Baudirektion, Amt für Raumplanung
Masterplan 2050 Raum Uster-Volketswil
Zürich 2013
- (12) Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr
Betriebs- und Gestaltungskonzept Stations-/Greifenseestrasse, Bericht
Zürich 2014
- (13) Gemeinde Greifensee/Porta Ingenieure
Lärmsanierung Gemeindestrassen
Greifensee 2015
- (14) Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr
Betriebs- und Gestaltungskonzept Industriestrasse Schwerzenbach
Präsentation Informationsveranstaltung
Zürich 2016
- (15) Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr
Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal 3. Generation, Teil 1: Bericht
Zürich 2016

- (16) Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr
Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal 3. Generation, Teil 2: Massnahmen
Zürich 2016
- (17) Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr
Kommunale Velonetzplanung, Merkblatt
Zürich 2017
- (18) Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr
Kommunale Fusswegnetzplanung, Merkblatt
Zürich 2018
- (19) Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr
Kommunaler Richtplan Verkehr, Merkblatt
Zürich 2018
- (20) VSS/Metron/BSV/Feddersen und Klostermann
Leitfaden für den Entwurf von innerörtlichen Hauptverkehrsstrassen
Zürich 2016
- (21) Umweltbundesamt (D)
Strassen und Plätze neu denken
Berlin 2017
- (22) Kanton Zürich, Regierungsrat
Regionaler Richtplan Glattal
Zürich 2018
- (23) Kanton Zürich, Regierungsrat
Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018
Zürich 2018
- (24) Stadt Uster, Stadtraum und Natur
Stadtentwicklungskonzept STEK, Stadtraum Uster 2035, Kap. 7 (Mobilität)
Uster 2019
- (25) Hochschule für Technik Rapperswil/Gemeinde Greifensee
Expertise zu den Auswirkungen der neuen Greifenseestrasse
Rapperswil 2019
- (26) Gebietsmanagement Uster-Volketswil
Vertiefungsstudie III: Freiraum-, Naherholungs- und Langsamverkehrskonzept
SKK/ewp 2020
- (27) Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr
Agglomerationsprogramme Zürich, 4. Generation, Rahmenbericht, Version 09/20
Zürich 2020
- (28) Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr
Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal 4. Generation, Teil 1: Bericht,
Version Mitwirkung 09/20
Zürich 2020
- (29) Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr
Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal 4. Generation, Teil 2: Massnahmen,
Version Mitwirkung 09/20
Zürich 2020