



Gemeinde Greifensee

Revision Kommunalen Verkehrsrichtplan

Bericht zu den Einwendungen

Vom Gemeinderat festgesetzt am:

Namens des Gemeinderates
Die Gemeindepräsidentin:

Dr. Monika Keller

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion:

Der Gemeindegeschreiber:

Philippe Sturzenegger

BDV Nr.

Wetzikon, 13. März 2023 / gr.1022 / Wei, Hem



member of
suisse.ing



Gossweiler

Gossweiler Ingenieure AG
Bahnhofstrasse 73
8620 Wetzikon
Telefon 044 931 03 00
www.gossweiler.com

Auftraggeber
Bearbeitung
Version

Gemeinde Greifensee
Gossweiler Ingenieure AG
2.0

Versionsverlauf

Version	Datum	Visum	Kommentar
1.0	10.02.2023	Hem / Wei	Entwurf
2.0	13.03.2023	Wei	Ergänzung Stellungnahme GR

1 Einleitung

Vorbemerkung	Der Gemeinderat Greifensee hat mit Beschluss vom 3. Oktober 2022 die Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans (VRP) zu Händen der öffentlichen Auflage und Mitwirkung gemäss § 7 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) verabschiedet.	
Öffentliche Auflage und Anhörung	Die Revisionsvorlage des VRP wurde während 60 Tagen vom 13. Oktober 2022 bis 12. Dezember 2022 öffentlich aufgelegt. Es gingen insgesamt 7 Einwendungen (mit total 31 Anträgen sowie zwei Hinweisen) ein.	
Vernehmlassung Region und Nachbargemeinden	Parallel zur öffentlichen Auflage wurden die nach- und nebengeordneten Planungsträger (Region und Nachbargemeinden) angehört. Es gingen Stellungnahmen der Gemeinde Uster und der Zürcher Planungsgruppe Glattal ein.	
Mitwirkungs- und Genehmigungsprozess	Beschluss GR für öffentliche Auflage	3. Oktober 2022
	Öffentliche Auflage	13. Oktober – 12. Dezember 2022
	Behandlung Einwendungen (vorliegender Bericht)	13. März 2023
	Beschluss GR zu Händen GV	April 2023
	Genehmigung durch Baudirektion	ca. Q3/Q4 2023
	Inkrafttreten	ca. Q4 2023

2 Behandlung der Einwendungen

2.1 Einwendung Nr. 1

2.1.1 Antrag 1

Antrag

Die gemäss VRP Kapitel 5.1.3, Beleuchtung Fusswege, vorgesehene Massnahme BE2 (Ausbau Beleuchtung des Grafenwiesenwegs) ist ersatzlos zu streichen.

Begründung Einwender

Es handelt sich um einen unwesentlichen Gehweg der nachts ausschliesslich von Ortskundigen sowie Hundehaltern genutzt wird und leicht umgangen werden kann.

Der Weg befindet sich in der Landwirtschaftsschutzzone, in welcher ein grosses Augenmerk auf Natur- und Umweltschutz gelegt werden soll. Durch die Beleuchtung entsteht eine erhebliche Beeinträchtigung hinsichtlich Lichtverschmutzung und Gefährdung der Tierwelt. Sie wird als Störfaktor und Fremdkörper wahrgenommen.

Stellungnahme GR

Berücksichtigt:

Der Grafenwiesenweg gehört der Unterhaltsgenossenschaft Greifensee (UHG) und liegt zwischen der Bau- und Nichtbauzone. Zwar ist dieser Weg ein gut genutzter Fussweg, es gibt aber genügend Alternativen, um auf nahegelegenen beleuchteten Wegen zu gehen. Auf die Beleuchtung kann verzichtet werden.

2.2 Einwendung Nr. 2

2.2.1 Antrag 1

Antrag

Streichung des Ziels "Verminderung des hausgemachten motorisierten Verkehrs" unter Kapitel 4.1, Kernstrategie.

Begründung Einwender

Der Entscheid über das Mobilitätsverhalten liegt bei mündigen Bürgern und Bürgerinnen. Zudem wird die technologische Entwicklung den MIV deutlich ökologischer machen.

Stellungnahme GR

Nicht berücksichtigt:

Die Zielsetzung ergibt sich aus den übergeordneten Festlegungen, welche für die Gemeinde verbindlich zu übernehmen sind. Der kantonale Richtplan resp. das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich geben vor, dass der Anteil des ÖV am Zuwachs des gesamten Verkehrsaufkommens mindestens 50 % aller Wege im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr beträgt. Gemäss Gesamtverkehrskonzept wird in der Region Glattal ein ÖV-Anteil von 30 % angestrebt.

Der VRP bedarf einer Genehmigung durch den Kanton. Aus diesem Grund müssen die kantonalen Vorgaben zwingend berücksichtigt werden.

2.2.2 Antrag 2

Antrag

Streichung eines "Ziel-Modalsplits" unter Kapitel 4.1, Kernstrategie.

Begründung Einwender

Eine Zielvorgabe der Wahl des Verkehrsmittels ist eine Bevormundung der Gesellschaft durch die Gemeinde.

Stellungnahme GR

Nicht berücksichtigt:

Die Zielsetzung ergibt sich aus den übergeordneten Festlegungen, welche für die Gemeinde verbindlich zu übernehmen sind. Der kantonale Richtplan resp. das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich geben vor, dass der Anteil des ÖV am Zuwachs des gesamten Verkehrsaufkommens mindestens 50 % aller Wege im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr beträgt. Gemäss Gesamtverkehrskonzept wird in der Region Glattal ein ÖV-Anteil von 30 % angestrebt.

Der VRP bedarf einer Genehmigung durch den Kanton. Aus diesem Grund müssen die kantonalen Vorgaben zwingend berücksichtigt werden.

2.2.3 Antrag 3

Antrag	Neues Ziel: "Verkehrssicherheit auch für Zweirad-Verkehr fördern", unter Kapitel 4.1, Kernstrategie.
Begründung Einwender	E-Bikes, E-Mountainbikes und E-Trottinets sind zunehmend verbreitet; sie werden auch immer schneller. Unklar sind die Entwicklung, Begleitfolgen und Gefahren für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die Fussgänger.
Stellungnahme GR	<p>Nicht berücksichtigt:</p> <p>Wie im Kapitel 4.1 festgehalten, soll die Umsetzung der vorgesehenen Gesamtverkehrsstrategie insbesondere zu sicheren und benutzerfreundlichen Verkehrsanlagen führen. Unter den Stossrichtungen zum VRP (Kapitel 4.3) wird zudem festgehalten, dass Konflikte zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr entschärft und alternative (voneinander getrennte) Verbindungen geschaffen werden sollen.</p>

2.2.4 Antrag 4

Antrag	Streichung "Tempo 20-Zonen" unter Kapitel 4.3, Stossrichtungen.
Begründung Einwender	<p>Tempo 20 Zone = Spielstrasse. Die Sandbühlstrasse ist dafür ungeeignet. Vor dem Migrosparkplatz und beim Lehrerparkplatz an der Breitistrasse wird wegen der Sackgasse und den engen Verhältnissen sowieso auf Schritttempo abgebremst.</p> <p>Kinder verstehen Unterschied Tempo 20 (Kind hat Vortritt) zu Tempo 30 (Auto hat Vortritt) nicht. Gefährdungspotential bei mehreren Regimes auf gleichem Strassenabschnitt.</p> <p>Nur bei Initiative durch die Privatwirtschaft.</p>
Stellungnahme GR	<p>Nicht berücksichtigt:</p> <p>Dies wurde im Gesamtverkehrskonzept Greifensee gutgeheissen. Schulen und Kindergärten sind bezüglich der Verkehrssicherheit besonders empfindliche Nutzungen. Den erhöhten Schutzbedürfnissen kann mit einer baulich klar erkennbaren und signalisierten Begegnungszone/Tempo 20-Zone entgegengewirkt werden. Der Unterschied von Tempo 30 zu Tempo 20 ist anhand der Signalisation sowie der Ausgestaltung der Verkehrsflächen klar erkennbar.</p>

2.2.5 Antrag 5

Antrag

Streichung "Förderung von Carsharing" unter Kapitel 4.3, Stossrichtungen.

Begründung Einwender

Dies ist die Aufgabe von Privaten und Firmen und nicht Bestandteil des kommunalen VRP.

Stellungnahme GR

Nicht berücksichtigt:

Gemäss Gesamtverkehrskonzept Greifensee soll Carsharing auf dem Gemeindegebiet gefördert werden. Die Gemeindeverwaltung soll dazu eine Vermittlerrolle einnehmen und Firmen wie auch Private auf bestehende Möglichkeiten hinweisen.

2.2.6 Antrag 6

Antrag

Streichung "verstärkte Zusammenarbeit kantonale Fachstelle Mobilität im Unternehmen" unter Kapitel 4.3, Stossrichtungen.

Begründung Einwender

Firmen sind selbst in der Lage, die Fachstelle bei Bedarf zu kontaktieren.

Stellungnahme GR

Nicht berücksichtigt:

Gemäss Gesamtverkehrskonzept Greifensee sollen die Betriebe auf das Angebot der «Fachstelle Mobilität im Unternehmen» auf geeignete Art und Weise hingewiesen werden. Die Kontaktaufnahme resp. die Durchführung von etwaigen Projekten muss durch die Firmen selbst initiiert werden.

2.2.7 Antrag 7

Antrag

Streichung " Schliessung Netzlücken Fusswege / Schaffung alternativer Fuss- und Velowegverbindungen " unter Kapitel 4.3, Stossrichtungen.

Begründung Einwender

Greifensee hat ein sehr dichtes Fuss- und Velowegnetz, welches rege genutzt wird, auch von auswärtigen Sporttreibenden und Erholungssuchenden. Dieses Netz noch attraktiver zu machen, ist weder funktional noch notwendig noch aus Sicht der Erholung oder Nachhaltigkeit erstrebenswert. Die neu geplanten Verbindungen sind grösstenteils überflüssig.

Flurwege sind wegen des Landschaftsschutzes als solche zu erhalten und weder zu asphaltieren noch zu beleuchten. Die Greifenseeschutzverordnung erlaubt zudem eine Beleuchtung im Perimeter von Zone IIIb gar nicht.

Die Themen Lichtverschmutzung und Energiesparen stehen der Schaffung von unnötiger Beleuchtung entgegen.

Stellungnahme GR

Nicht berücksichtigt:

Dies ist bereits im Gesamtverkehrskonzept Greifensee enthalten. Gemäss Gesamtstrategie Verkehr des Kantons Zürich (vgl. kantonaler Richtplan) sind kurze Wege zu fördern. Ein dichtes Wegenetz erhöht auch die Attraktivität. Einzig die Massnahme BE2 liegt auf der Grenze der Landschaftsschutzzone IIB und der Siedlungsrandzone VII. Die Aussage «nicht erlaubt» stimmt so nicht.

2.2.8 Antrag 8

Antrag

Streichung " Ortsbus" unter Kapitel 4.3, Stossrichtungen.

Begründung Einwender

Der Bedarf ist nicht ausgewiesen oder erkennbar, da insbesondere der wichtigste Ort für den ÖV, der Bahnhof, für rund 90 % der Bevölkerung zu Fuss erreichbar ist. Ein Ortsbus würde mit grosser Wahrscheinlichkeit vom Steuerzahler weitgehend subventioniert werden müssen.

Stellungnahme GR

Nicht berücksichtigt:

Mit dem vorgesehenen Zweckmässigkeitsgutachten, welches unter anderem der Ermittlung der Zweckmässigkeit eines Ortsbusses dient, sollen ausschliesslich das vorhandene Potenzial bzw. der Bedarf ermittelt werden.

2.2.9 Antrag 9

Antrag

Streichung "umfassenden Verbesserung der Strassenraumgestaltung " unter Kapitel 4.3, Stossrichtungen VRP.

Begründung Einwender

Eine Strassenraumgestaltung ist bei der Grösse und Siedlungsstruktur unserer Gemeinde von untergeordneter Bedeutung. Ein Umbau der Quartiersstrassen wäre zudem teuer.

Stellungnahme GR

Nicht berücksichtigt:

Dies ist bereits im Gesamtverkehrskonzept Greifensee enthalten. Gemäss Gesamtstrategie Verkehr des Kantons Zürich (vgl. kantonaler Richtplan) sind kurze Wege und die Siedlungsqualität zu fördern. Dazu soll die qualitative Siedlungsentwicklung mit gezielten Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum unterstützt werden. Insbesondere soll dadurch die Trennwirkung von Strassen vermindert und die Aufenthaltsqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.

2.2.10 Antrag 10

Antrag	Streichung Massnahme " BE2, Grafenwiesenweg" unter Kapitel 5.1.3, Massnahmen Beleuchtung Fusswege.
Begründung Einwender	<p>Der Grafenwiesenweg ist ein Flurweg und ansonsten ein reiner Spazierweg. Der offizielle und beleuchtete Schulweg führt über die "Sandbühlstrasse" und über die Strasse "Im Baumgarten".</p> <p>Auch wegen der Greifenseeschutzverordnung ist eine Beleuchtung rechtlich nicht zulässig (Zone IIIb: Bauten und Anlagen nur für Land- und Forstwirtschaft gestattet, Beleuchtung fällt nicht darunter).</p> <p>Läuft Zielen des Landschaftsschutzes und Vermeidung von Lichtverschmutzung entgegen.</p> <p>Der Weg ist nicht im Eigentum der Gemeinde (Flurgenossenschaft).</p>

Stellungnahme GR

Berücksichtigt:

Der Grafenwiesenweg gehört der Unterhaltsgenossenschaft Greifensee (UHG) und liegt zwischen der Bau- und Nichtbauzone. Zwar ist dieser Weg ein gut genutzter Fussweg, es gibt aber genügend Alternativen, um auf nahegelegenen beleuchteten Wegen zu gehen. Auf die Beleuchtung kann verzichtet werden.

2.2.11 Antrag 11

Antrag	Streichung "Spazierweg entlang Schrebergärten"
Begründung Einwender	Der Weg dient keiner Erschliessung eines Wohnquartiers und läuft den Zielen des Landschaftsschutzes und Vermeidung von Lichtverschmutzung entgegen.

Stellungnahme GR

Nicht berücksichtigt:

Hierbei ist mutmasslich die Rede von der im kommunalen VRP eingetragenen Fusswegverbindung entlang des Grafenwiesenwegs/der Schrebergärten. Diese Fusswegverbindung ist bestehend und soll auch in Zukunft erhalten bleiben. Die Verbindung dient der Erschliessung der umliegenden Quartiere und wird als Schulweg genutzt. Weiter erfüllt der Weg als Zugang zum umliegenden Naherholungsgebiet eine wichtige Rolle für Erholungssuchende.

2.2.12 Antrag 12

Antrag	Streichung Massnahme "FV4, Netzergänzung Breitistrasse und Werrikerbach" unter Kapitel 5.3.1, Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr.
Begründung Einwender	Kein Bedarf. Eine ähnliche Querverbindung besteht entlang der Dorfstrasse in kurzer Distanz.

Stellungnahme GR

Nicht berücksichtigt:

Durch die Schliessung der Netzlücke zwischen der Breitistrasse und dem Werrikerbach entsteht eine bessere, direktere und vom motorisierten Verkehr abgewandte Verbindung zum Schulhaus Breiti.

2.2.13 Antrag 13

Antrag	Streichung Massnahme "FV5, Netzergänzung Schulhaus und Stationsstrasse" unter Kapitel 5.3.1, Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr.
Begründung Einwender	Kein Bedarf. Eine ähnliche Querverbindung besteht entlang der Brustwiesenstrasse in kurzer Distanz. Schüler fahren direkt durch die Schulanlage.
Stellungnahme GR	<p>Nicht berücksichtigt:</p> <p>Durch die Schliessung der Netzlücke zwischen dem Schulhaus Breiti und der Stationsstrasse entsteht eine direktere und vom motorisierten Verkehr abgewandte Verbindung zum Schulhaus Breiti.</p>

2.2.14 Antrag 14

Antrag	Streichung "Ortsbus" aus Massnahme "B1" unter Kapitel 5.4, öV.
Begründung Einwender	Kein Bedarf für Ortsbus bei einer so kleinen Einwohnerzahl erkennbar; Gefahr von unverhältnismässigen Subventionen.
Stellungnahme GR	<p>Nicht berücksichtigt:</p> <p>Das Zweckmässigkeitsgutachten soll den Bedarf im Detail aufzeigen.</p>

2.2.15 Antrag 15

Antrag	Streichung Massnahme "B2, Bus nach Bhf. Uster" unter Kapitel 5.4, öV.
Begründung Einwender	Es besteht bereits eine gut ausgebaute S-Bahnverbindung nach Uster, ineffiziente Doppelspurigkeit. Das Zweckmässigkeitsgutachten gemäss Massnahme B1 soll ausgewertet werden.
Stellungnahme GR	<p>Nicht berücksichtigt:</p> <p>Das Gesamtverkehrskonzept Greifensee legt verschiedene Mängel der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr offen. Insbesondere im Bereich des Entwicklungsgebiets Sagi-Areal und der Siedlung Pfisterhölzli herrscht mit den heutigen ÖV-Güteklassen C und D eine verbesserungsbedürftige Erschliessungsgüte durch den öffentlichen Verkehr. Durch die Verlängerung der Buslinie 727 und die neue Haltestelle an der Tumigerstrasse wird eine der Siedlungsdichte entsprechende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr angestrebt. Auch wenn durch die zusätzliche Verlängerung der Buslinie eine gewisse Doppelspurigkeit entsteht, so überwiegt der für die Bevölkerung entstehende Mehrwert aufgrund der direkten und ohne Umstieg möglichen Verbindung an den Bahnhof Uster.</p>

2.2.16 Antrag 16

Antrag	Streichung Massnahme "B5, Bushaltestelle Tumigerstrasse" unter Kapitel 5.4, öffentlicher Verkehr.
Begründung Einwender	Das Zweckmässigkeitsgutachten gemäss Massnahme B1 soll ausgewertet werden.
Stellungnahme GR	Nicht berücksichtigt: Insbesondere im Bereich des Entwicklungsgebiets Sagi-Areal und der Siedlung Pfisterhölzli herrscht mit den heutigen ÖV-Güteklassen C und D eine verbesserungsbedürftige Erschliessungsgüte durch den öffentlichen Verkehr.

2.2.17 Antrag 17

Antrag	Änderung Massnahme "T5, Burstwiesenstrasse", unter Kapitel 5.5.1, Massnahmen Temporegime. Anpassung der Schwellen.
Begründung Einwender	Bei Einführung von Tempo 30 auf der Burstwiesenstrasse müssen gleichzeitig minimale Anpassungen an den unglücklichen Verkehrsbehinderungsmassnahmen aus dem letzten Jahrhundert gemacht werden (flachere Rampen und Elimination seitlicher Einengungen) damit der Verkehr langsam, aber flüssig laufen kann.
Stellungnahme GR	Nicht berücksichtigt: Die genaue Ausgestaltung der Burstwiesenstrasse ist im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts resp. eines Strassenprojekts zu ermitteln. Im VRP wird lediglich festgesetzt, dass die Burstwiesenstrasse eine Tempo 30-Zone werden soll.

2.2.18 Antrag 18

Antrag	Änderung Massnahme "T6, Tumigerstrasse", unter Kapitel 5.5.1, Massnahmen Temporegime. Beibehalten Tempo 50.
Begründung Einwender	Tempo 30 für alle Quartiere (Am Pfisterhölzli, im Langacher, etc.) nicht jedoch für die Tumigerstrasse. Diese ist sowohl Erschliessungsstrasse wie auch Ortsverbindungsstrasse nach Uster. Zudem ist sie wichtig für eine attraktive Busverbindung. Mit baulichen Mitteln (wie in vielen anderen Gemeinden) Einfluss auf die Geschwindigkeit nehmen.
Stellungnahme GR	<p>Nicht berücksichtigt:</p> <p>Die Tumigerstrasse weist gemäss Gesamtverkehrskonzept Greifensee verschiedenste Defizite im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs auf. Die vorgesehene Umgestaltung sowie die Temporeduktion sind Massnahmen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität auf und entlang der Tumigerstrasse.</p> <p>Die Tumigerstrasse stellt für die Gemeinde eine Wohn- und Feinerschliessungsstrasse dar. Gemäss akustischem Projekt Lärmsanierung Gemeindestrassen aus dem Jahr 2015 wird bei 15 Liegenschaften der Immissionsgrenzwert IGW überschritten. Die Gemeinde ist gesetzlich verpflichtet (Art. 13 Abs. 2 LSV), bei einer wesentlichen Änderung der Strasse sämtliche Massnahmen zur Lärmsanierung umzusetzen, soweit diese technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind. Die Einführung von Tempo 30 stellt eine derartige Massnahme dar.</p>

2.2.19 Antrag 19

Antrag	Streichung der Massnahmen "T7" bis "T10", Begegnungszone (Tempo 20), unter Kapitel 5.5.1, Massnahmen Temporegime.
Begründung Einwender	<p>Siehe Begründung zu Antrag Nr. 4:</p> <p><i>"Tempo 20 Zone = Spielstrasse. Die Sandbühlstrasse ist dafür ungeeignet. Vor dem Migrosparkplatz und beim Lehrerparkplatz an der Breitstrasse wird wegen der Sackgasse und den engen Verhältnissen sowieso auf Schritttempo abgebremst.</i></p> <p><i>Kinder verstehen Unterschied Tempo 20 (Kind hat Vortritt) zu Tempo 30 (Auto hat Vortritt) nicht. Gefährdungspotential bei mehreren Regimes auf gleichem Strassenabschnitt.</i></p> <p><i>Nur bei Initiative durch die Privatwirtschaft."</i></p>
Stellungnahme GR	<p>Nicht berücksichtigt:</p> <p>Dies wurde im Gesamtverkehrskonzept Greifensee gutgeheissen. Schulen und Kindergärten sind bezüglich der Verkehrssicherheit besonders empfindliche Nutzungen. Den erhöhten Schutzbedürfnissen kann mit einer baulich klar erkennbaren und signalisierten Begegnungszone/Tempo 20-Zone entsprochen werden. Der Unterschied von Tempo 30 zu Tempo 20 ist anhand der Signalisation sowie der Ausgestaltung der Verkehrsflächen klar erkennbar. Ein gleichlautender Antrag wurde an der Gemeindeversammlung vom 6. Oktober 2021 durch die Stimmberechtigten abgelehnt.</p>

2.3 Einwendung Nr. 3

2.3.1 Antrag 1

Antrag

Streichung der Massnahmen "BE2, Ausbau Beleuchtung des Grafenwiesenwegs", Kapitel 5.1.3 Beleuchtung.

Begründung Einwender

Der Grafenwiesenweg ist mit einem Fahrverbot versehen und wird nur als Spazierweg sowie von einigen Hundehaltern genutzt. Tagsüber nutzen ihn einige Primarschüler als Abkürzung, der offizielle und beleuchtete Schulweg verläuft aber über die Sandbühlstrasse und die Burstwiesenstrasse.

Der Grafenwiesenweg liegt in der Landschaftsschutzzone III B gemäss Greifenseeschutzverordnung. Es sind nur Bauten und Anlagen erlaubt die der land- oder forstwirtschaftlichen Nutzung dienen, was bei einer Strassenbeleuchtung eindeutig nicht der Fall ist.

Auch Anlagen der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung müssen sich gut ins Orts- und Landschaftsbild einfügen (Ziff. 4.3 Greifenseeschutzverordnung). Die Einordnung von Strassenlampen ist aufgrund des Lichtes nicht gegeben.

Lichtverschmutzung wird zunehmend als weitere Form der Umweltverschmutzung anerkannt. Störende Einflüsse auf Menschen und Tier sind nachgewiesen. In der Konsequenz reduzieren viele Gemeinden die Beleuchtung auf das Notwendige. Die vorgesehene Installation widerspricht steht Zielen diametral entgegen.

Der Fussweg wird vom Kanton Zürich gemäss GIS-Browser "Fussverkehrspotential und Relevanz von Netzabschnitten" in der tiefsten Kategorie 1 geführt. Der Weg ist somit nicht relevant und hat kein Fussverkehrspotential. Eine Strassenbeleuchtung wäre unverhältnismässig.

Der Grafenwiesenweg ist ein Flurweg im Eigentum der Unterhaltsgenossenschaft Greifensee. Der VRP würde Massnahmen auf einem Grundstück anordnen, dass gar nicht im Eigentum der Gemeinde ist. Art. 109 des Landwirtschaftsgesetzes LG bestimmt im Übrigen, dass Flurwege auch bei einer Übernahme durch die Gemeinde explizit nicht öffentliche Sachen im Gemeingebrauch werden. Sie bleiben materiell Flurwegen gleichgestellt.

Im Rahmen eines Baurekursverfahrens zur Rückverlegung unserer Böschung um 30 cm brachte die Gemeinde als Argument vor, dieser Abstand sei nötig damit der Schneepflug und das Spülfahrzeug bei Kanalspülungen ungehindert verkehren könne. Nun möchte die Gemeinde vertikale Beleuchtungskandelaber genau vor diese Böschung setzen. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso eine schräge Böschung die Kommunalfahrzeuge behindert, vertikale Strassenlampen aber nicht.

Die Gemeinde kam bereits zu einem früheren Zeitpunkt zum Schluss, dass ein Ausbau der Beleuchtung nur vom Weg "Im Baumgarten" bis zum "Sandacherweg" möglich ist, nicht jedoch auf der anderen Hälfte des Weges.

Stellungnahme GR

Berücksichtigt:

Der Grafenwiesenweg gehört der Unterhaltsgenossenschaft Greifensee (UHG) und liegt zwischen der Bau- und Nichtbauzone. Zwar ist dieser Weg ein gut genutzter Fussweg, es gibt aber genügend Alternativen, um auf nahegelegenen beleuchteten Wegen zu gehen. Auf die Beleuchtung kann verzichtet werden.

2.4 Einwendung Nr. 4

2.4.1 Antrag 1

Antrag

Der neu im revidierten VRP zwischen den Liegenschaften "Garnhänkiweg 1" und "Seestrasse 2" eingezeichnete "Veloweg", u.a. auf Kat.-Nr. 1212, in Greifensee sei nicht als Veloweg, sondern nur als Fussweg zuzulassen.

Begründung Einwender

Gemäss Gesamtverkehrskonzept ist zwischen den Liegenschaften "Garnhänkiweg 1" und Seestrasse 2" nur eine neue Fusswegverbindung vorgesehen. Eine neue Radwegverbindung, ist nicht enthalten. Gegen die Fusswegverbindung ist nichts einzuwenden, da die Verkehrsverhältnisse aufgrund der sich dort bewegendenden Spaziergänger ruhig und langsam sind. Der eingetragene Radweg widerspricht der bisherigen Erkenntnis und damit sind wir auch nicht einverstanden. Ein Nebeneinander von Fussgängern und rasenden "Bikern" führt unweigerlich zu Unfällen. Ein ausgebauter Weg würde zudem unweigerlich durch Autos als Zufahrt zur Wiese vor dem Seeufer genutzt. Zudem widerspricht ein ausgebauter Veloweg der Landwirtschaftszone resp. ist nicht Zonenkonform.

Stellungnahme GR

Berücksichtigt:

Hier hat sich ein plangrafischer Fehler eingeschlichen. Der Weg soll ein reiner Fussweg bleiben.

2.5 Einwendung Nr. 5

2.5.1 Antrag 1

Antrag Der Bericht (Kapitel 5.5.1, Massnahmen im Temporegime) ist bezüglich Zeitverzögerung, welche durch die flächendeckende Einführung von Tempo 30 entsteht, zu präzisieren.

Begründung Einwender Durch die geplante flächendeckende Einführung von Tempo 30 wird die Zeitverzögerung zur Durchfahrt durch die Gemeinde Greifensee über 100 Sekunden betragen. Dies wurde bisher nicht thematisiert resp. ist in den Akten nicht ersichtlich.

Stellungnahme GR

Teilweise berücksichtigt:

Die theoretischen Fahrzeitverluste infolge der tieferen Höchstgeschwindigkeiten wurden durch einen Verkehrsexperten gutachterlich erhoben und betragen (jeweils die Strecke bis zur Gemeindegrenze):

Greifenseestrasse/Stationsstrasse (T50/T30 statt T60/T50):	18 sec.
Seestrasse (T60/T30 statt T80/T50):	37 sec.
Schwerzenbacherstrasse (T60/T30 statt T80/T50):	10 sec.
Burstwiesenstrasse (T30 statt T50):	0 sec.
Wildsbergstrasse (T30 statt T50):	34 sec.

Die theoretischen Fahrzeitverluste sind im Sekundenbereich und nehmen erst ab längeren Streckenabschnitten ein signifikantes Mass an. Im Fall der Burstwiesenstrasse würde die Fahrzeit sogar um 6 Sekunden verkürzt, wenn statt der aktuellen Situation mit Temposchwellen und T50 stattdessen ohne Temposchwellen mit T30 gefahren werden könnte.

Die theoretischen Fahrzeitverluste stellen möglicherweise für die einrückenden Personen der Feuerwehr ein Problem dar. Zudem summieren sich die theoretischen Fahrzeitverluste für Personen, die aus einiger Entfernung einrücken, mit jeder Gemeinde, die T30 einführt.

Im Siedlungsgebiet fallen die theoretischen Zeitverluste auch bei einer flächendeckenden Einführung von T30 sehr klein aus. Aus diesem Grund überwiegen im Siedlungsraum die Vorteile, die der Gemeinde aus dem neuen Temporegime entstehen (z.B. Sicherheitsgewinn, Lärmreduktion, Ermöglichung eines Mischverkehrs Velo/MIV).

Ausserhalb des Siedlungsraums soll hingegen zu Gunsten der Fahrzeit auf die Einführung von T60 verzichtet werden. Auf die Massnahmen T2 (Tempobeschränkung 60km/h Seestrasse) und T3 (Tempobeschränkung 60km/h Schwerzenbacherstrasse) wird verzichtet.

2.6 Einwendung Nr. 6

2.6.1 Antrag 1

Antrag	Die Massnahme "FV2", Kapitel 5.3.1, Netzergänzung FV + VV, ist zu löschen.
Begründung Einwender	Die Massnahme "FV2", Kapitel 5.3.1, Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr, entspricht nicht dem Fuss- und Veloverkehrsnetz von Uster.

Stellungnahme GR

Berücksichtigt:

Die Aussage der Stadt Uster ist korrekt. Diese Massnahme stammt aus dem GVK.

2.6.2 Antrag 2

Antrag	Es sind keine Massnahmen zur Beleuchtung auf ustermer Gemeindegebiet einzutragen.
Begründung Einwender	Im Richtplan von Uster werden keine Beleuchtungen bezeichnet, deshalb auch keine Massnahmen zur Beleuchtung auf ustermer Gemeindegebiet eintragen.

Stellungnahme GR

Berücksichtigt:

Die Aussage der Stadt Uster ist korrekt. Diese Massnahme stammt aus dem GVK.

2.6.3 Antrag 3

Antrag	Streichung der Massnahme "F5, Fussweg entlang der Tumigerstrasse" unter Kapitel 5.1.1, Massnahmen zur Netzergänzung für den Fussverkehr.
Begründung Einwender	Die Tumigerstrasse wurde auf ustermer Boden kürzlich saniert und ein Trottoir neu erstellt. Es besteht somit keine Netzlücke mehr, deshalb analog des Richtplans der Stadt Uster als bestehender Fussweg in der Karte darstellen und den Eintrag in der Massnahmentabelle löschen.

Stellungnahme GR

Berücksichtigt:

Die Aussage der Stadt Uster ist korrekt. Diese Massnahme stammt aus dem GVK.

2.6.4 Antrag 4

Antrag	Die Wegführung resp. die Einfärbung des übergeordneten regionalen Wanderwegs entlang des Werrikerbachs ist zu korrigieren.
Begründung Einwender	Der übergeordnete Wanderweg entlang dem Werrikerbach und der Gemeindegrenze befindet sich nach unserem Wissen auf Gemeindegebiet von Greifensee. Die korrekte Darstellung wäre demnach dunkel- und nicht hellblau.

Stellungnahme GR

Berücksichtigt:

Die Aussage der Stadt Uster ist korrekt, der Weg liegt mehrheitlich auf dem Gemeindegebiet von Greifensee.

2.6.5 Antrag 5

Antrag

Die Massnahme "FV2", Kapitel 5.3.1, Netzergänzung FV + VV, ist zu löschen.

Begründung Einwender

Die Massnahme FV2 gemäss den obigen Ausführungen nicht mehr darstellen.

Stellungnahme GR

Berücksichtigt:

Die Aussage der Stadt Uster ist korrekt. Diese Massnahme stammt aus dem GVK.

2.6.6 Antrag 6

Antrag

Die Wegführung resp. die Einfärbung Veloverkehrsverbindung entlang des Werrikerbachs ist zu korrigieren.

Begründung Einwender

Die bestehende Veloverkehrsverbindung entlang dem Werrikerbach und der Gemeindegrenze befindet sich nach unserem Wissen auf Gemeindegebiet von Greifensee. Die korrekte Darstellung wäre demnach rot und nicht orange.

Stellungnahme GR

Berücksichtigt:

Die Aussage der Stadt Uster ist korrekt, der Weg liegt mehrheitlich auf dem Gemeindegebiet von Greifensee.

2.6.7 Antrag 7

Antrag

Die Veloabstellanlage an der Grabenstrasse 8 ist aus dem Richtplan zu löschen.

Begründung Einwender

Die eingetragene Veloabstellanlage an der Grabenstrasse 8 ist privat und nicht öffentlich.

Stellungnahme GR

Berücksichtigt:

Ist nur als Informationsinhalt im Teilplan Veloverkehr eingetragen. Analog den Abstellanlagen auf Gemeindegebiet Greifensee. Kann gelöscht werden.

2.6.8 Hinweis 1

Im Richtplanentwurf der Stadt Uster sind die Veloabstellanlagen generalisierter abgebildet, die fünf im Richtplanentwurf von Greifensee dargestellten Anlagen sind bei uns in zwei Einträgen zusammengefasst.

Stellungnahme GR

Wird übernommen (d.h. im VRP Greifensee auch so dargestellt).

2.6.9 Hinweis 2

Die Linienverlängerung der Buslinie 727 nach Uster wurde bereits im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts von Greifensee und des Stadtentwicklungskonzepts von Uster diskutiert. Nach wie vor ist dieses Vorhaben aus Sicht der Stadt Uster abhängig von der Entwicklung des Gebiets "Eschenbüel" und vom Ausbau des Bushofs Uster.

Stellungnahme GR

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

2.7 Einwendung Nr. 7

2.7.1 Antrag 1

Antrag

Die regionale Parkierungsanlage Ländiholzli ist im Teilplan Parkierung als übergeordnete Parkierungsanlage zu bezeichnen.

Begründung Einwender

Die ZPG stellt fest, dass die regionale Parkierungsanlage Ländliholzli im kommunalen VRP, Teilplan Parkierung, als kommunale Parkierungsanlage bezeichnet ist. Bei der Parkierungsanlage handelt es sich um eine übergeordnete Festlegung.

Stellungnahme GR

Berücksichtigt:

Kann mit blauer Farbe einfach angepasst werden.