

GEMEINDE GREIFENSEE



GESAMTVRKEHRSKONZEPT

Auswertung Vernehmlassung
Januar 2021

Auftraggeber
Gemeinderat Greifensee

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

Zusammenstellung
Prof. Dipl.-Ing. Klaus Zweibrücken
Büro für Verkehrsplanung
Laufferweg 7
8006 Zürich
Tel. 044-364 39 81
zweibruecken@bluewin.ch

Zürich, 15. Januar 2021

Inhalt (thematisch geordnet)	Seite
Mitwirkung (generell)	3
Bezüge zu übergeordneten Planungen	4
Aussagen zum Verkehrssystem	8
Andere Analyseaussagen	13
Zielaussagen	15
Massnahmen auf Gebiet Stadt Uster	17
Städtli, Dorfmitte, Dorfplatz	19
Busnetz, Buslinien, Ortsbus, ZVV-Zonen	29
Temporegime (60, 40, 30, 20)	50
Neue Wegverbindungen	71
Radverkehr	89
Querungen See-/Schwerzenbacherstrasse	99
Tumigerstrasse	101
Knotenpunkte in der Stationsstrasse	105
Quartierstrassen (Pfisterhölzli, Sandbüel-, Burstwiesen-, Stationsstr.)	108
Beleuchtung (Hirzerenacherweg, Grafenwiesenweg)	112
Baumpflanzungen, Baumtore	115
Befahrbarkeit, Zufahrtsmöglichkeiten Schwerverkehr	119
Fahrverbote, Durchfahrtsperren	121
Parkierung, Parkplatzbewirtschaftung	124
Mobilitätsmanagement	128
Neue Greifenseestrasse	131
Überführung GVK in kommunalen Richtplan	135

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Mitwirkung	
Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion VWD, Amt für Verkehr Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Die Gemeinde Greifensee hat die kantonalen Empfehlungen für die Erarbeitung eines kommunalen Gesamtverkehrskonzepts teilweise übernommen. Insbesondere begrüssen wir den erfolgten mehrstufigen Einbezug der Bevölkerung in die Erarbeitung der Vorlage. Auf diese Art kann sichergestellt werden, dass eine von der Bevölkerung getragene Haltung zur zukünftigen verkehrlichen Entwicklung innerhalb der Gemeinde vorliegt.	Vorschlag/Antrag keiner
Berücksichtigung ja <input checked="" type="checkbox"/> nein teilweise	Bemerkungen	

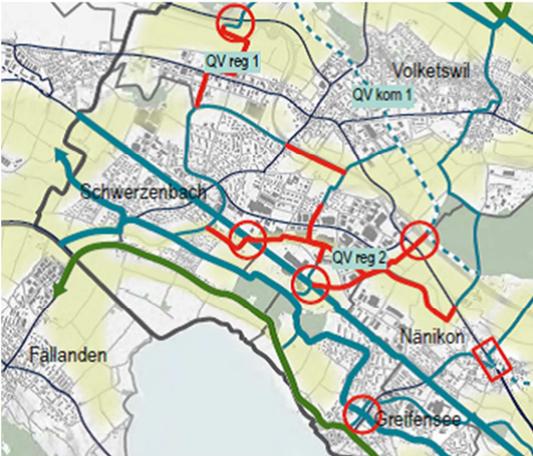
Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Bezug zur Richtplanung und kantonalem GVK und Aggloprogramm	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Der kommunale Richtplan Verkehr ist ein wichtiger Bestandteil der kommunalen Raumplanung. Er konkretisiert die Vorgaben des kantonalen und regionalen Richtplans. In diesem Sinne ist darin aufzuzeigen, ob bzw. inwiefern der kommunale Richtplan Verkehr diese übergeordneten Planungen grundsätzlich unterstützt. Abweichungen sind zu begründen. In diesem Kontext gilt entsprechendes auch für das kommunale Gesamtverkehrskonzept, in welchem darzustellen ist, wie dieses die Vorgaben des kantonalen und regionalen Gesamtverkehrskonzepts und des Agglomerationsprogramms aufnimmt. Die Konzepte über alle drei Ebenen bilden letztlich die Grundlage für die Beurteilung von Bau- und Entwicklungsvorhaben im Rahmen der Nutzungsplanung und von Baubewilligungen sowie für Planung, Betrieb und Sanierung sämtlicher Infrastrukturen.	Empfehlung Das GVK Greifensee ist mit Bezügen zu den übergeordneten Richtplanungen und Gesamtverkehrskonzepten sowie des Agglomerationsprogramms in beiden Berichtteilen zu ergänzen.
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die Bezüge werden im Bericht ergänzt. Hier geht es aber um evtl. Abweichungen von den Richtplanaussagen, z.B. auch um die Haltung zur NGS. Diese Haltung der Gemeinde ist klar und in der Expertise zur NGS enthalten. Es werden Texte aus der Expertise übernommen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Abstimmung auf Ziele des regionalen Richtplans	
Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)	Argumentation Die ZPG nimmt <u>zustimmend</u> Kenntnis von den Inhalten des GVK Greifensee. Das Gemeindegebiet ist von verschiedenen Festlegungen des regionalen Richtplans betroffen. Die vorgeschlagenen Stossrichtungen des GVK zur Verminderung von Durchgangsverkehr und hausgemachtem Verkehr entsprechen den regionalen Zielen und Vorgaben. Die Festlegungen zum MIV sind zweckmässig und entsprechenden Zielen der ZPG. Die beabsichtigte Stärkung des öffentlichen Verkehrs deckt sich mit den Zielen des regionalen Richtplans. Die Festlegungen zum Fuss- und Veloverkehr sind sowohl betreffend Alltags-, auch hinsichtlich Freizeitverkehr zweckmässig.	Vorschlag/Antrag keine
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Im Text wird ergänzt, dass die genannten Zielsetzungen denen der ZPG entsprechen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Berücksichtigung anderer Planungen	
Region Zürcher Oberland RZO	Argumentation Bei den übergeordneten Strassen sind keine Hierarchien dargestellt. Die Querverbindung durch das (private) Milandia-Areal für den Fuss- und Veloverkehr gemäss Masterplan 2050 und Fil Vert ist nicht eingetragen. Tempo 60 wurde auch im Rahmen des Konzeptes Freizeitverkehr Greifensee vorgeschlagen.	Vorschlag/Antrag Querverbindung Milandia eintragen Strassenhierarchien ergänzen
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen Die Hierarchien und die Wegverbindung (Aggloprogramm 3) können in Text und Plan nachgetragen werden. Die zu ergänzende Querverbindung Milandia (im Planausschnitt rechts rot eingetragen) liegt auf Volketswiler Gemeindegebiet. Im Bereich Greifensee sind diese Querverbindungen Im Milandiagelände bereits vorhanden. Hinweis bei Tempo 60 auf Konzept Freizeitverkehr.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Einbezug Verkehrsbetriebe Glattal (VBG)	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Wie im Bericht auch festgehalten, wurde das Gesamtverkehrskonzept ohne Einbezug der marktverantwortlichen Verkehrsunternehmung VBG erarbeitet. Dementsprechend sind seitens der Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs auch grundlegende Vorbehalte zum Konzept vorhanden.	Empfehlung Aus Sicht des ZVV ist ein Einbezug der marktverantwortlichen Verkehrsunternehmung VBG vor Abschluss des Gesamtverkehrskonzepts unbedingt zu empfehlen.
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Der direkte Einbezug der Verkehrsunternehmungen wurde im Vorfeld von Steuerungsgruppe und Gemeinderat diskutiert und verworfen. Die VBG wurden im Vernehmlassungsverfahren beteiligt und haben eine Rückmeldung abgegeben. Deshalb müssen sie nicht nochmals spezielle einbezogen werden. Ebenfalls einbezogen in die Vernehmlassung wurden ZVV, VZO und Postauto. Die Rückmeldung des ZVV ist in die kantonale Stellungnahme eingeflossen; die beiden anderen Unternehmen haben sich nicht vernehmen lassen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Verkehrsbelastungen (Kap. 6)	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Auf die vorhandenen Verkehrsbelastungen des MIV wird speziell eingegangen. Diese werden als erheblich bezeichnet, ohne festzuhalten, an welchen Kriterien sich diese Einschätzung orientiert. Ebenfalls wird auf die Korrelation zwischen Verkehrsbelastung und Funktion der Strasse sowie kantonaler MIV-Strategie nicht eingegangen. Mehrfach wird des Weiteren der hohe Anteil Durchgangsverkehr auf den Kantonsstrassen erwähnt, ohne Auslegeordnung der möglichen Ursachen und Prüfung eines allfälligen Zusammenhangs mit der Siedlungsstruktur im weiteren Umfeld der Gemeinde sowie übergeordneten Verkehrsnetzen und darauf abgestimmten Strassenfunktionen.	Empfehlung Es ist der Gesamtzusammenhang der MIV-Belastungen des Strassennetzes mit der regionalen Siedlungs- und Verkehrsnetzstruktur sowie den Funktionen der Kantonsstrassen aufzuzeigen. In die Betrachtungen zum Durchgangsverkehr ist eine Ursachenanalyse einzubeziehen. Die vom Kanton vorgegebenen Strassenfunktionen für die Staatsstrassen sind zu übernehmen und zu berücksichtigen.
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen Gewisse Aussagen lassen sich ergänzen, aber wenn die „vorgegebenen“ Strassenfunktionen einfach übernommen werden, entspricht das nicht unbedingt den Absichten des GVK und würde teilweise auch der Haltung zur NGS widersprechen. Unstrittiges wird übernommen. Eine Ursachenanalyse kann nicht Aufgabe eines kommunalen GVK sein, das müssten die übergeordneten Planungen liefern.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Verkehrsentwicklung (Kap. 6)	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Die IST-Zustände für die verschiedenen Verkehrsnetze und Problembereiche in der Verkehrsabwicklung der Gemeinde sind ausführlich beschrieben. Ebenfalls enthalten sind Betrachtungen zu den aktuellen Strukturdaten sowie dem daraus ableitbaren Verkehrsaufkommen und zu Pendlerdaten. Keine Hinweise sind in der Analyse zum Zusammenhang zwischen den bestehenden Netzen, der räumlichen Struktur der Gemeinde und dem Verkehrsaufkommen sowie dem Modalsplit zu finden. Ebenfalls fehlen Aussagen, wie sich die beschriebenen baulichen Entwicklungen der nächsten 10-15 Jahre auf die Nachfrageentwicklung im Verkehr bei unverändertem Verhalten und Verkehrssystem auswirken würden. Aufgrund der räumlichen und funktionalen engen Verflechtung mit den Nachbargemeinden, wäre auch eine Einordnung des Grades der Auswirkungen der dort zu erwartenden Entwicklungen sinnvoll. In der Schlussfolgerung konnte so ein allenfalls notwendiger Handlungsbedarf bei den Infrastrukturen als auch zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens abgeleitet werden.	Empfehlung Die Analyse von Einzelthemen ist dahingehend zu ergänzen, dass ein Gesamtbild zur Wechselwirkung zwischen der zu erwartenden Siedlungsentwicklung und der Nachfrageentwicklung in den bestehenden Verkehrsnetzen ersichtlich wird und sich der Handlungsbedarf ableiten lässt. Es ist nach Untersuchungs- und Betrachtungsperimeter zu unterscheiden.
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die Empfehlung geht wohl in die Richtung, darauf hinzuweisen, dass auch Greifensee Verkehr produziert. Auf diese Thematik wurde im Bericht in Kap. 6.10 auf S. 21 und S. 25 explizit eingegangen. Der Text wird nochmals auf sinnvolle Ergänzungen geprüft.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Aussagen zu Netzveränderungen	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Gemäss kantonalem sowie regionalem Richtplan und aktuellen Planungen, in welche die Gemeinde Greifensee einbezogen ist, soll das übergeordnete Strassennetz im Betrachtungsperimeter und -zeitraum Veränderungen erfahren, die sich unterschiedlich auf das Verkehrsgeschehen in Greifensee auswirken können. Im Teil II wird im Kapitel 3, Strategie in einem kurzen Absatz die Haltung der Gemeinde zur Planung der Neuen Greifenseestrasse thematisiert. In der Analyse wird auf die erwarteten Auswirkungen auf die Gemeinde und den resultierenden Handlungsbedarf, der zur Meinungsbildung führte, jedoch nicht eingegangen.	Empfehlung In die Betrachtungen zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der Verteilung der Verkehrsströme im Strassennetz sind die geplanten Netzveränderungen im gemeindenahe, übergeordneten Strassennetz einzubeziehen. Dazu gehört neben der Neuen Greifenseestrasse auch eine Ersatzvariante für die Strasse Uster West sowie der Doppelspurausbau Uster-Aathal der SBB und die Taktverdichtung im S-Bahnbetrieb mit den Folgen auf die Bahnübergänge in Uster. In Anbetracht des aktuellen Planungsstandes stehen qualitative Aussagen im Vordergrund.
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die angesprochenen Themen könnten im Bericht kurz thematisiert werden. Allerdings sind wegen mangelnder Grundlagendaten seitens Kanton, SBB oder ZVV wirklich nur marginale qualitative Aussagen möglich	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Strassenfunktionen Kap. 6	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation In Kapitel 6.5 wird im Rahmen der Netzanalyse lediglich auf die Eigentumsverhältnisse der wichtigsten Strassen eingegangen, nicht jedoch auf die Strassenfunktionen und die generelle Erschliessung des Siedlungsgebietes mit dem MIV. Dieses steht jedoch in engem Zusammenhang mit den vorhandenen Verkehrsbelastungen, den Überlagerungen von Verkehrsströmen des MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehrs sowie der Anlage der Infrastrukturen. Das Kapitel Strassennetz geht nicht auf die Anbindung der Gemeinde an das Autobahnnetz ein. Gemäss kantonalem GVK ist sicher zu stellen, dass möglichst viel motorisierter Verkehr direkt und schnell auf die höchstmögliche Hierarchiestufe, die Hochleistungsstrassen, gelangt.	Empfehlungen Die Analyse des Strassennetzes ist mit Aussagen zu den Funktionen der Strassen und den daraus folgenden Zusammenhängen mit den Netzen der einzelnen Verkehrsträger zu ergänzen. Der Anschluss des Siedlungsgebietes der Gemeinde Greifensee an das Autobahnnetz ist aufzuzeigen und die Unterstützung der Strategie 3.1 des kantonalen GVK ist zu erläutern.
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen Aussagen zu den Strassenfunktionen finden sich im Analysebericht im Kap. 6.5 und im Konzeptbericht unter 4.2. Aussagen zur Anbindung an die Autobahn können ergänzt werden. In der Strategie 3.1 des kant. GVK steht sinngemäss, dass die Leistungsfähigkeit des Hauptstrassennetzes erhalten bleiben muss und der Autoverkehr möglichst schnell wegbefördert werden muss auf die Autobahn. Die kantonale Strategie wird in Bezug auf die NGS nicht unterstützt, solange zu erwarten ist, dass diese Strategie mehr Durchgangsverkehr in Greifensee erzeugt. Die Prognosen des kantonalen Verkehrsmodells weisen eindeutig in diese Richtung. Bisher wurden seitens Kanton keine Untersuchungen vorgenommen, welche aufzeigen, wie das Durchgangsverkehrsproblem gemindert oder gelöst werden kann. In der Expertise zur NGS wird eine solche Untersuchung angeregt und empfohlen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Zusätzliche Verkehrsuntersuchungen	
Privatperson	<p>Argumentation</p> <p>Entsprechend den Empfehlungen von Prof. Zweibrücken in seiner Expertise vom März 2019 sollten in Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr Kt ZH (und der Baudirektion?) untersucht werden, welche Wirkungen allfällige Netzveränderungen hätten, inkl. Sperrung der Seestrasse, der Schwerzenbacherstrasse und der Tumigerstrasse (mit/ohne Uster West; mit/ohne Sperrung von Strassenabschnitten)</p> <p>Frage 1: Hat die Stichstrassenerschliessung von Greifensee (mit Schliessung der drei Zubringerstrassen) eine minimale Chance? > Falls ja, sollte sie unbedingt weiterverfolgt werden und auch bei der aktuellen Planung der Stationsstrasse berücksichtigt werden</p> <p>Frage 2: Ist die Forderung nach Tempo 20 primär ein Verhandlungspoker? > Die Workshopteilnehmer wollten jedenfalls eher 30 bevorzugen...</p>	<p>Vorschlag/Antrag</p> <p>Zusätzliche gezielte Verkehrsuntersuchungen/-prognosen vornehmen</p>
<p>Berücksichtigung</p> <p>ja</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>teilweise</p>	<p>Bemerkungen</p> <p>Es ist seitens Kanton kein Interesse erkennbar, auf die in der Expertise zur NGS aufgeworfenen Fragestellungen einzugehen oder sich damit zu beschäftigen.</p> <p>Der Tenor der kant. Stellungnahme geht eher in die Richtung, dass „alles klar ist“ hinsichtlich des Strassennetzes und sich danach gerichtet werden soll. Jedenfalls gehen einige der Empfehlungen in diese Richtung (Übernahme des Vorhandenen). Es ist deshalb nicht zu erwarten, dass eine Stickerschliessung in absehbarer Zeit eine Realisierungschance hätte.</p> <p>Die Vorschläge zu Tempo 20 sind ernst gemeint und auf S. 24 des Konzeptberichtes deshalb nochmals argumentativ begründet.</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Allgemeine Analyse (Kapitel 6, Kapitel 6.1-6.5)	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation In der Analyse werden die Entwicklung der Siedlung und des Verkehrssystems in Greifensee näher beleuchtet. Die Gemeinde Greifensee wird dabei sehr isoliert betrachtet. Gleichwohl liegt sie jedoch am Rand des hochdynamischen Glatttals und an der Schnittstelle zur drittgrössten Stadt des Kantons sowie dem Oberland. Die nördliche Gemeindegrenze mit der Stadt Uster verläuft ohne Zwischenraum mitten durch den Siedlungskörper. Auf die Einbettung in diesen regionalen Kontext und die daraus resultierenden Verflechtungen und Abhängigkeiten wird nicht eingegangen. Insbesondere für die regionalen Verkehrsströme und die dafür erforderlichen Verkehrsnetze spielt dies jedoch eine wichtige Rolle.	Empfehlung Die Analyse des GVK Greifensee ist um eine Betrachtung des regionalen Kontextes hinsichtlich Siedlung und Verkehr und insbesondere zu den Verflechtungen der Gemeinde Greifensee mit den Nachbargemeinden und im Rahmen des Masterplans Uster Volkswil zu ergänzen.
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen Aussagen zum regionalen Kontext werden im Bericht ergänzt. Die Masterplanung von 2013 hat ihren Schwerpunkt in der baulichen Entwicklung und Verdichtung. Aus Sicht der Gemeinde Greifensee sind viele Inhalte nicht mehr aktuell, weil sich zu viele Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen inzwischen geändert haben. Insbesondere beinhaltet die Masterplanung auch wiederum die NGS, welche von der Gemeinde Greifensee in der geplanten Form wegen der Verkehrszunahmen abgelehnt wird. Die Entwicklung Sägiareal ist ein Element aus der Masterplanung, welches weiterverfolgt wird.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Spezifische Problembereiche (Kapitel 7)	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Das Kapitel 7 des Analyseberichts zeigt verschiedene spezifische Probleme nach Themenbereichen auf, welche sich aus Einschätzungen der Planer wie auch Anliegen der Bevölkerung anlässlich der Mitwirkungs-Workshops zusammensetzen. Diese basieren teilweise darauf, dass dem IST-Zustand ein subjektiver Wunschzustand gegenübergestellt wird. Damit die individuellen Schwachstellen bzw. Problemthemen als zu behebende Mangel definiert werden können, benötigt es jedoch einen von allen Beteiligten übereinstimmend angestrebten SOLL-Zustand, der als Messlatte dient. Aus unserer Sicht benötigte es eine fachplanerische Einordnung der verschiedenen Anliegen.	Empfehlung Die Sammlung der Problembereiche des Kapitels 7 ist fachplanerisch zu bewerten und zu objektivieren. Welche Anliegen bedürfen einer zwingenden Veränderung, welches sind die zusätzlich wünschbaren Massnahmen? Welche Aufgaben sind im Rahmen der Umsetzung des GKV Greifensee zu lösen und sind richtplanrelevant?
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen Ein kommunales GVK beinhaltet immer ein auf die Gemeinde zugeschnittenes, spezifisches Problembild. Dieses ist fachplanerisch erarbeitet, kann aber nicht ein objektives Bild auf kantonaler Ebene liefern, weil es aufgabengemäss auf die kommunalen Probleme fokussiert. Ein von allen Beteiligten übereinstimmend definierter Sollzustand ist eine unrealistische Anforderung. Das „Soll“ kann aber noch klarer definiert werden. Die Richtplanrelevanz wird erst nach der weiteren Diskussion der Massnahmen festgehalten. Es ist vorgesehen, einen kommunalen Richtplan Verkehr aus dem GVK zu entwickeln.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Ziele, Entwicklungsszenarien, Strategien (Kapitel 1-3)	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	<p>Argumentation</p> <p>In den Kapiteln 1-3 wird der Versuch unternommen, Strategie und Ziele für die zukünftige Verkehrsentwicklung zu formulieren. Abzulesen sind jedoch nur Handlungsschwerpunkte ausgehend von den festgestellten Mängeln im Analysebericht. Nicht erkennbar sind der angestrebte Zielzustand im Bereich Mobilität und Verkehrsangebot sowie darauf aufbauend die Umsetzungsstrategien bzw. Stossrichtungen. Obwohl die richtigen Fragen formuliert wurden, fehlen die Antworten darauf. Die konkretisierten Zielsetzungen des Abschnitts 1.3 umfassen jedoch eine Sammlung aus Strategien und Einzelmassnahmen, die es zu ordnen gälte. Ziele könnten beispielsweise sein: „Steuerung der Verkehrsnachfrage“ mit Formulierung des angestrebten Modalsplit für Greifensee oder „Siedlungsverträgliches Verkehrsangebot“, „Verbesserung der Verkehrssicherheit“, „Verminderung der Belastungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt“, „Regional koordinierte Verkehrsentwicklung“ usw.</p> <p>Dem zugeordnet werden könnten dann Handlungsstrategien als Leitplanken wie z.B. („Die Gemeinde stellt den Erhalt der vorhandenen Qualitäten im Fuss- und Velowegnetz sicher und schliesst bestehende Netzlücken“, „An öffentlichen Einrichtungen md Haltestellen des öffentlichen Verkehrs stehen nachfragegerechte Abstellanlagen für den Veloverkehr zur Verfügung“, „Schutz des Siedlungsgebietes vor unerwünschtem Durchgangsverkehr“ usw. Diesen könnten dann die konkreten Massnahmen zugeordnet werden.</p>	<p>Vorschlag/Antrag</p> <p>Das GVK Greifensee muss klar formulierte und auf ihre Wirksamkeit überprüfbare Ziele und Handlungsstrategien ausweisen. Es ist die Abstimmung mit dem regionalen sowie kantonalen Richtplan und den dazugehörigen Raumordnungs- und Gesamtverkehrskonzepten aufzuzeigen. Da der kommunale Richtplan auf die übergeordneten Richtpläne abzustimmen ist, ist aufzuzeigen, wie die Ziele und Strategien des GVK Greifensee die Zielvorgaben der übergeordneten Richtplanungen unterstützen. Greifensee gehört zudem zum Perimeter des Agglomerationsprogramms Stadt Zurich - Glattal, weshalb auch der Beitrag der Gemeinde zu den Zielen des Agglomerationsprogramms auszuweisen ist.</p> <p>Der Vorteil der stringenten strategischen Überlegungen liegt in der Robustheit gegenüber kurzfristigen Ereignissen und als Rückgrat für die langfristigen Entwicklungsprozesse. Sie gewähren sowohl für die Behörden, die Verwaltung als auch die Bevölkerung und Investoren die nötige Planungssicherheit und schaffen damit grundsätzlich einen Entwicklungsanreiz.</p>
<p>Berücksichtigung</p> <p>ja</p> <p>nein</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> teilweise</p>	<p>Bemerkungen</p> <p>Im GVK sind in Teil II, Kap. 1.3 viele sehr konkrete Ziele genannt. In Kap. II, 3 ist eine Strategie formuliert, die allenfalls noch ausgebaut werden könnte.</p> <p>Die oben gemachten Vorschläge umfassen wenig konkrete und wenig fassbare Zielaussagen. Modalsplit-Ziele können auf kommunaler Ebene aufgrund fehlender Daten nicht gemessen werden, also ist diesbezüglich auch keine Erfolgskontrolle möglich.</p> <p>Der Bezug zur Agglomerationsplanung wird noch deutlicher herausgestellt.</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Konkretisierte Ziele (Kapitel 1.3)	
Interessensvertretung	Argumentation <i>Angemessene</i> Umsetzung der Anforderungen an die Barrierefreiheit Kommentar: Unter angemessen wird je nach Sichtweise viel Unterschiedliches verstanden. Massgebend für die Umsetzung sind das Behindertengleichstellungsgesetz BehiG; die Kantonsverfassung (§ 11,13 KV); das Strassengesetz (§14 StrG); die Verkehrserschliessungsverordnung (§ 4,5 VErV) und die Norm VSS SN 640 075 Hindernisfreier Verkehrsraum. Bei Interessenskonflikten ist eine Interessensabwägung und Konsensarbeit unter Einbezug aller betroffenen Interessensvertretungen vorzunehmen. Bezüglich hindernisfreien Bauens ist dies die BKZ-Bauberatung.	Vorschlag/Antrag Streichen von „angemessene“
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Vorschlag wird umgesetzt	

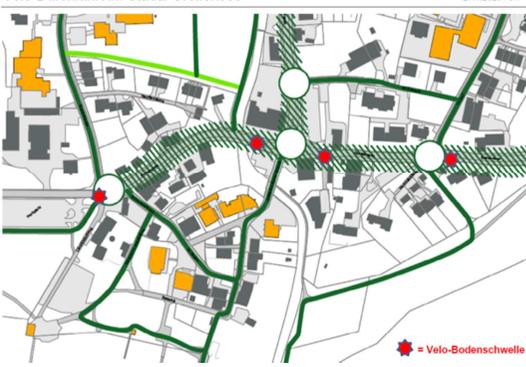
Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Kenntnisnahme GVK, Massnahmen auf Gebiet Nänikon	
Nachbargemeinde	Lob GVK ist ein gelungenes Werk und zusammen mit dem STEK Uster ein gutes Koordinationsinstrument. Argumentation Die Stadt Uster legt Wert darauf, dass Gemeindegrenzen und Zuständigkeiten klar sind. Dargestellte Massnahmen auf Gebiet Uster stellen nur eine Erwartungshaltung dar und müssen von den eigentlichen Massnahmen getrennt werden. Die Haltung der Gemeinde Greifensee zum Vorprojekt Stationsstrasse/Greifenseestrasse wird hinterfragt. Die Zuständigkeit für die Veloparkierung am Bahnhof Uster liegt bei der Stadt Uster. Regelmässig überbelegt sind die Heuwinkelweg und Velopark Nord. Der Velokeller wird neu organisiert.	Vorschlag/Antrag Trennung der Massnahmen, die nicht auf Gemeindegebiet Greifensee liegen Darstellung des Gemeindegebietes auf allen Plänen, auch den Netzplänen Zuständigkeit Veloparkierung am Bahnhof Uster benennen Abgleichen der Netze FV und RV mit dem Ustermer Plänen Streichen der Massnahmen: BE3 Beleuchtung BU Wildsbergweg BE4 Hirzerenweg BR2 Baumreihe Heuwinkelweg
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Das Übergreifen auf Gebiet Nänikon war bewusst und in den Sachzusammenhängen begründet. Es war nicht die Idee, der Stadt Uster Massnahmen „vorzuschreiben“, was ja auch gar nicht möglich ist. Die Idee war aber, die Vorschläge bilateral mit der Stadt Uster zu diskutieren. Ein solcher Termin ist coronabedingt bisher nicht zustande gekommen. Bei allen Massnahmen, die auf Gebiet Uster liegen, ist im Bericht in Klammern (Nänikon) angegeben. Dies kann noch deutlicher formuliert werden, sofern diese Massnahmen belassen werden sollen. Die Kenntlichmachung der Gemeindegrenzen ist kein Problem. Die Massnahme BR2 entfällt; BE3 und BE4 werden belassen, aber so, dass klar ist, dass sie auf Gebiet Nänikon liegen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Massnahmen auf Gemeindegebiet Stadt Uster	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Wir stellen fest, dass einzelne der vorgeschlagenen Massnahmen (z.B. F12 oder BGK3) ausserhalb des Gemeindegebiets von Greifensee, d.h. auf dem Gemeindegebiet von Uster/Nänikon, liegen.	Empfehlung In den Dokumenten sind die Gemeindegrenzen kenntlich zu machen. Im Text ist gesamthaft und insbesondere bei den einzelnen Massnahmen darauf hinzuweisen, dass sie teilweise ausserhalb der Gemeinde Greifensee liegen.
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Das Übergreifen auf Gebiet Nänikon war bewusst und in den Sachzusammenhängen begründet. Es war nicht die Idee, der Stadt Uster Massnahmen „vorzuschreiben“, was ja auch gar nicht möglich ist. Die Idee war aber, die Vorschläge bilateral mit der Stadt Uster zu diskutieren. Ein solcher Termin ist coronabedingt bisher nicht zustande gekommen. Bei allen Massnahmen, die auf Gebiet Uster liegen, ist im Bericht in Klammern (Nänikon) angegeben. Dies kann noch deutlicher formuliert werden, sofern diese Massnahmen belassen werden sollen. Die Kenntlichmachung der Gemeindegrenzen ist kein Problem. Es wird noch deutlicher gekennzeichnet, welche Massnahmen auf Gebiet Nänikon liegen. Diese tauchen bei den Kosten und der Umsetzung sowieso nicht mehr auf.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Städtli, Konflikte Velo-/Fussverkehr im Städtli	
Privatperson	Argumentation Trotz Bodenmarkierung „Langsam fahren“ fahren die Velos im Bereich Städtli zu schnell. Der kombinierte Fuss-/Veloweg wird auch von Töffli benutzt. Es gab 2018 Ende 2018 eine Kollision zwischen einem Rennvelo und einer Fussgängerin mit Kinderwagen.	Vorschlag/Antrag Bauliche Bodenschwellen für Velos an 4 definierten Punkten (Skizze dazu) Velo-Durchfahrt im Städtli Greifensee 27.4.2020 /JR  <p style="text-align: right; font-size: small;">* = Velo-Bodenschwelle</p>
Berücksichtigung ja x nein teilweise	Bemerkungen Bodenschwellen wären aus Sicht des Fussverkehrs nicht optimal (Stolperfallen, Behinderungen für Rollatoren, Kinderwagen, Einkaufsrollis etc.). Das Konzept sieht im betreffenden Bereich die Einrichtung einer Begegnungszone vor mit gestalterisch abgetrenntem Fussverkehrsbereich. Die Velos und Skater werden auf der Fahrbahn geführt; der Trottoirbereich bleibt dem Fussverkehr vorbehalten. Dadurch sollen die Konflikte Fuss-/Velo/Skater eliminiert werden. Seitens Gemeinde wurden schon mögliche Massnahmen zusammen mit der Kantonspolizei geprüft, aber verworfen, auch wegen des zusätzlichen Unfallrisikos.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Geschwindigkeiten Velos und Skater im Bereich Zufahrt Städtli	
Privatperson	Argumentation <p>Ich habe eine Anregung bezüglich der Ein- und Ausfahrten beim Städtli. Da ich selbst im Städtli wohne, ist mir oft aufgefallen, wenn ich zum Fussgängerstreifen gehen wollte, dass manchmal Fahrradfahrer oder Personen mit Rollerblades mit sehr hoher Geschwindigkeit auf mich zukamen. Diese Personen konnten in diesen Fällen bestimmt nicht rechtzeitig bremsen. Ich war also als Fussgänger gezwungen rechtzeitig auszuweichen. Ob Kinder diese Situationen richtig einschätzen können bezweifle ich. In der gleichen Situation befinden sich Autofahrer welche ins Städtchen einfahren wollen. Gilt bei der Einfahrt Kirche der Rechtsvortritt bezüglich der Velo- und Rollerbladfahrer? Es ist von der Einfahrt her nichts gekennzeichnet. Gewiss wir überqueren einen Geh-Fahrweg. Dieser kann aber auch von Personen mit sehr schnellen Fortbewegungsmitteln genutzt werden. Noch ist alles gut gegangen. Ich bitte Sie dennoch auch ein Augenmerk auf diese Situationen zu werfen. Im Zufahrtsbereich zum Städtli muss auch die Geschwindigkeit der Geh- Fahrwegbenutzer drastisch begrenzt (Schwellen) werden, denn die geschriebenen Worte auf dem Boden sind wirkungslos.</p>	Vorschlag/Antrag Schwellen auf Rad-/Gehweg
Berücksichtigung ja <input checked="" type="checkbox"/> nein teilweise	Bemerkungen <p>Bodenschwellen wären aus Sicht des Fussverkehrs nicht optimal (Stolperfallen, Behinderungen für Rollatoren, Kinderwagen, Einkaufsrollis etc.). Das Konzept sieht im betreffenden Bereich die Einrichtung einer Begegnungszone vor mit gestalterisch abgetrenntem Fussverkehrsbereich. Die Velos und Skater werden auf der Fahrbahn geführt; der Trottoirbereich bleibt dem Fussverkehr vorbehalten. Dadurch sollen die Konflikte Fuss-/Velo/Skater eliminiert werden. Seitens Gemeinde wurden schon mögliche Massnahmen zusammen mit der Kantonspolizei geprüft, aber verworfen, auch wegen des zusätzlichen Unfallrisikos.</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Geschwindigkeiten Velos und Skater im Bereich Städtli	
Ortspartei	Argumentation Weiter muss durch bauliche Massnahmen sichergestellt werden, dass auf der Höhe des Städtlis in der vorgesehenen 20er-Zone auch Velos nicht weiterhin mit 50 durch das Dorf rasen und andere Menschen gefährden können. Ebenfalls notwendig sind bauliche Massnahmen, die die Skater dazu bringen, Ihre Geschwindigkeit und ihr Fahrverhalten auf ein mit der Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer verträgliches Mass zu reduzieren. Ohne solche Massnahmen besteht das Risiko, dass sich die Situation gegenüber heute sogar noch verschlechtern könnte.	Vorschläge/Anträge Bauliche Massnahmen gegen „Veloraser“
Berücksichtigung ja <input checked="" type="checkbox"/> nein teilweise	Bemerkungen Zu beachten ist, dass bauliche Massnahmen auch immer auf die Bedürfnisse des Fussverkehrs und der Barrierefreiheit abgestimmt sein müssen. Seitens Gemeinde wurden schon mögliche Massnahmen zusammen mit der Kantonspolizei geprüft, aber verworfen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Umwidmung Veloweg entlang See-/Schwerzenbacherstrasse	
Ortspartei	Argumentation Zusätzlich zu den vorgesehenen Massnahmen fordern wir, dass der bestehende Veloweg entlang der Seestrasse und der Schwerzenbacherstrasse ebenfalls als Trottoir klassiert wird, auf dem Velos erlaubt sind. Auf diese Weise lässt sich der Veloschnellverkehr auf die (verkehrsberuhigte) Strasse verlagern und die Sicherheit vor allem von Kindern auf Velos aber auch von Skateboardern verbessern.	Vorschläge/Anträge Veloweg als Trottoir umwidmen Velos und Skater auf Fahrbahn führen
Berücksichtigung ja <input checked="" type="checkbox"/> nein teilweise	Bemerkungen Wenn hier die gemischten Bereiche für den Fuss- und Radverkehr ausserhalb der Ortslage, also im Bereich der heutigen 80 km/h-Regelungen gemeint sind, so sind solche Umwidmungen nicht sinnvoll, zumal die Konflikthanfälligkeit wegen grosszügigerer Platzverhältnisse dort auch geringer ist als im Bereich Städtli/Ortszentrum. Auch mit einer Absenkung auf Tempo 60 wird es nicht als sinnvoll erachtet, dort den Veloverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Eine Mischung von Rad- und Autoverkehr wird aus Gründen der Verkehrssicherheit erst ab Geschwindigkeiten von 30 km/h oder tiefer als sinnvoll angesehen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Dorfmitte: Veloverkehrsführung	
Ortspartei	Argumentation Die Veloverkehrsführung im Mischverkehr mit dem MIV wird begrüsst.	Vorschlag/Antrag Der Veloverkehr soll gemäss GVK im Ortskern im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Wir begrüssen dies, sofern die Strassenraumgestaltung, wie im Konzept vorgesehen, ein gefahrloses Nebeneinander gewährleistet. Den Übergängen zu den weiterführenden Rad-Gehwegen ist dabei besondere Beachtung zu schenken.
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die Mischverkehrsführung ist im GVK weiterhin vorgesehen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Dorfmitte, Verkehrsführung Einmündung Dorfstrasse-Stationstrasse	
Privatperson	<p>Lob Verbesserungen für den Fussverkehr im Bereich Dorfstrasse</p> <p>Kritik/ Argumentation Situation Einmündung Stationstrasse ist chaotisch und unsicher, weil der Vortritt unklar ist</p>	Vorschlag/Antrag Vortritt für die Dorfstrasse, Sicherheitslinien auf der Dorfstrasse, Tempo 30 punktuell
Berücksichtigung	Bemerkungen	
<p>ja</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>teilweise</p>	<p>Der heutige Rechtsvortritt wurde seitens Kanton in Absprache mit der Gemeinde eingeführt, um die Sicherheit zu verbessern.</p> <p>Eine Zonengeschwindigkeitsbeschränkung, wie im GVK vorgeschlagen, wäre auch mit einem Rechtsvortritt verbunden.</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Dorfmitte, Zufahrtssperren Städtli	
Privatperson	<p>Argumentation</p> <p>Mit versenkbaren Pollern könnten zwar bestimmt unerwünschte Fahrten ins Städtli reduziert werden; aber für eine Vielzahl von notwendigen und erwünschten Zubringerfahrten ergäben sich enorme Komplikationen: z.B. für Senioren- und Behindertenzubringer bei kulturellen, kirchlichen und anderen öffentlichen und privaten Anlässen sowie für die Anlieferungen im Zusammenhang mit öffentlichen und privaten Anlässen im Schloss, Landenberghaus und Pfarrhaus. (Oder wären für diese Anlässe eine seeseitige Zufahrt möglich?)</p> <p>Bemerkungen: Diese im Übrigen schon oft diskutierte und immer wieder verworfene Massnahme wurde an den Workshops praktisch nie erwähnt und deshalb auch nicht diskutiert! > sie wäre deshalb nicht breit abgestützt.</p>	<p>Vorschlag/Antrag</p> <p>Verzicht auf die versenkbaren Zufahrtssperren im Städtli</p> <p><i>Alternativantrag:</i> Thematisierung der Pollerlösung mit Zusatzinformationen über Vor- und Nachteile für die verschiedenen Interessensgruppen > Publikation in den NaG, Diskussion in der Steuerungsgruppe etc.</p> <p>(3) Zusätzliche gezielte Verkehrsuntersuchungen/-prognosen vornehmen</p>
<p>Berücksichtigung</p> <p>ja</p> <p>nein</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> teilweise</p>	<p>Bemerkungen</p> <p>In der Präsentation zur 2. Infoveranstaltung am 26.10.2019 wurden die Durchfahrtssperren im Städtli angesprochen. Es ist möglich, dass diese im 2. Workshop nicht explizit besprochen wurden. Nur in den Unterlagen eines Tisches taucht das Stichwort auf.</p> <p>In jedem Fall soll der Vorschlag Senkpoller mit den Betroffenen noch diskutiert werden. Die Umsetzung erfordert ein Detailkonzept, welches im Rahmen des GVK nicht erarbeitet werden kann.</p> <p>Der Vorschlag wird aber im GVK belassen.</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Zufahrtssperren Städtli	
Institution	Argumentation <p>Im Rahmen der Vernehmlassung zum neuen Gesamtverkehrskonzept möchten wir eine Rückmeldung zu den beiden Städtli-Einfahrten geplanten versenkbaren Pollern geben. Uns haben zu dieser Massnahme Rückmeldungen einiger Gemeindemitglieder erreicht und auch wir selbst haben im Pfarreiteam und im Pfarreirat der katholischen Gemeinde das Konzept studiert und besprochen. Die Notwendigkeit solcher Poller wird unterschiedlich beurteilt. Mehreren unter uns stellt sich die Frage, ob die Verkehrsbelastung im Städtli wirklich so gross ist, dass eine solche Massnahme zwingend ist. Mindestens im Blick auf die Werktage und den Sonntag wird dies nicht von allen so erlebt, lässt sich aber aus unserer Sicht nicht abschliessend beurteilen. Was wir Ihnen in jedem Fall mit auf den Weg geben möchten, weil es aus unserer Sicht und der Sicht unsrer Gemeindemitglieder dringend notwendig ist zu beachten, ist die Frage, wie sicher gestellt werden kann, dass gehbehinderte Seniorinnen und Senioren und andere in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen unkompliziert vor der Limi vorfahren können bzw. sich vorfahren lassen können, um an Gottesdiensten (betrifft vorwiegend die Sonntage), Trauerfeiern (betrifft alle Werktage) und anderen punktuellen Anlässen (tagsüber und abends) teilnehmen zu können. Dies gilt analog natürlich auch für Anlässe im Landenberghaus und in anderen Gebäuden im Städtli. Im Blick auf die demografische Entwicklung ist zu erwarten, dass entsprechende Bedürfnisse der Gemeindemitglieder in den nächsten Jahren noch zunehmen werden, doch bereits jetzt ist es immer wieder der Fall, dass einzelne Gemeindemitglieder bis zum Eingang gefahren werden müssen. Auch Handwerker und Zubringerdienste müssen die Möglichkeit haben, vorfahren zu können. Hier bräuchte es, sofern die Poller realisiert werden, unbedingt eine im Alltag praktikable(!) Lösung, die nicht zu Lasten des Arbeitsaufwandes der Angestellten oder Freiwilligen der Pfarrei geht. Wir bitten Sie dringend, dieses Anliegen zu Gunsten unserer älter werdenden Bevölkerung in Ihren weiteren Planungen zu berücksichtigen.</p>	Vorschlag/Antrag Verzicht oder alltagstaugliche Lösung, welche folgende Fragen löst: <ul style="list-style-type: none"> - Steuerung der Poller via App? - Grosszügige Abgabe von Fernbedienungen an mehrere Mitarbeitende und Freiwillige der Gemeinden? - Poller nur samstags und ab Sonntagmittag (und trotzdem individuell steuerbar)? ...
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen In jedem Fall soll der Vorschlag Senkpoller mit den Betroffenen noch diskutiert werden. Die Umsetzung erfordert ein Detailkonzept, welches im Rahmen des GVK nicht erarbeitet werden kann. Der Vorschlag wird aber im GVK belassen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Dorfmitte, Dorfplatz	
Ortspartei	Argumentation In Greifensee sind die Begegnungszentren das Schulareal, das Städtli und die Seeanlagen. Für eine Dorfplatzgestaltung unter Einbezug der Stationsstrasse besteht <i>kein Bedarf</i> . Es wäre zudem ein kostspieliges Vorhaben.	Vorschlag/Antrag Verzicht auf Planeintrag Dorfplatzgestaltung
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die Idee eines Dorfplatzes stammt aus Überlegungen des Gemeinderates und wurde ins GVK integriert, weil es Sachzusammenhänge gibt. Die Entscheidung für oder gegen einen gestalteten Dorfplatz ist grundsätzlich eine strategische Entscheidung. Der Gemeinderat hat in seinen Legislaturzielen eine positive Haltung zur Dorfplatzidee eingenommen. Die Option Dorfplatz soll offen gehalten werden und wird im GVK belassen. Es muss in jedem Fall noch eine seriöse Prüfung der Zweckmässigkeit erfolgen. Diese ist aber nicht Inhalt des GVK. Im Text wird noch eine Herleitung ergänzt, warum ein Dorfplatz als wichtig erachtet wird.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Dorfmitte, Dorfplatz	
Ortspartei	Argumentation Wir sehen in absehbarer Zeit keine Notwendigkeit für einen neuen Dorfplatz. Mit dem Zentrum Meierwis verfügt Greifensee bereits über einen Ort, der die täglichen Einkaufsbedürfnisse der Bevölkerung abdeckt. Zusätzliche Geschäfte dürften nur dann kommerziell Sinn ergeben, wenn sie sich grösstenteils an ein auswärtiges Publikum richten. Dies wäre jedoch mit zusätzlichem Zubringerverkehr verbunden, den wir vermeiden möchten. Das Bedürfnis eines ‚Umsteigehubs‘ für Buspassagiere lässt sich auch mit bescheideneren Mitteln befriedigen.	Vorschläge/Anträge Kein Dorfplatz nötig
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen Die Idee eines Dorfplatzes stammt aus Überlegungen des Gemeinderates und wurde ins GVK integriert, weil es Sachzusammenhänge gibt. Die Entscheidung für oder gegen einen gestalteten Dorfplatz ist grundsätzlich eine strategische Entscheidung. Der Gemeinderat hat in seinen Legislaturzielen eine positive Haltung zur Dorfplatzidee eingenommen. Die Option Dorfplatz soll offen gehalten werden und wird im GVK belassen. Es muss in jedem Fall noch eine seriöse Prüfung der Zweckmässigkeit erfolgen. Diese ist aber nicht Inhalt des GVK. Im Text wird noch eine Herleitung ergänzt, warum ein Dorfplatz als wichtig erachtet wird.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Erschliessung im öffentlichen Verkehr (Kapitel 6.6)	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Im GVK Greifensee werden Aussagen zu Linienführungen des öffentlichen Verkehrs gemacht. In §19 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr ist festgelegt, dass das Verbundangebot durch den Verkehrsrat festgelegt wird. Dies umfasst auch Linienführung, Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten von Buslinien. Gemäss der kantonalen Angebotsverordnung bestehen in der Gemeinde Greifensee keine Erschliessungslücken. Auch die Erschliessungsqualität entspricht derjenigen im Angebotsbereich 2 definierten Bedienungshäufigkeit vollumfänglich. Der Grossteil der Gemeinde Greifensee liegt innerhalb des 750m Einzugsbereiches des Bahnhofs Nänikon-Greifensee und verfügt mit den beiden S-Bahnlinien S9 und S14 über einen 15'-Takt in Richtung Uster und Zürich. Die Gemeinde Greifensee ist damit sehr gut an das S-Bahnnetz angebunden. Mit der Buslinie 727 wird die Feinerschliessung im Halbstundentakt sichergestellt.	Hinweise Die Aussagen im GVK Greifensee bzgl. Elemente der oben genannten ÖV-Erschliessung sind lediglich als Wunsch der Gemeinde zu verstehen. Es entstehen daraus keine Ansprüche an eine Umsetzung. Nur die kantonale Angebotsverordnung ist für die Beurteilung der Erschliessungspflicht und Erschliessungsqualität massgebend. Die ÖV-Güteklassen werden dabei nicht berücksichtigt.
Berücksichtigung <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die im Bericht gemachten Aussagen zur ÖV-Erschliessungsqualität beziehen sich auf die im WebGis Zürich veröffentlichten, aktuellen Güteklassen und sind auf die von der VWD/dem AfV herausgegebenen Merkblatt abgestützt. Die Unterschiede in der Erschliessungsqualität sind aus Abb. 19 auf S.15 des Analyseberichtes ersichtlich und können nicht wegdiskutiert werden. Die Angebotsverordnung in die Einteilung in Angebotsklassen datiert aus dem Jahr 1988. Man könnte im Übrigen auch die Meinung vertreten, Greifensee gehöre in die Angebotsklasse 1. Eine Verbesserung des ÖV-Angebotes dient vor allem älteren und schwächeren Verkehrsteilnahmegruppen und wird deshalb weiterhin als wichtig erachtet.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Erschliessung im öffentlichen Verkehr	
Privatperson	Argumentation Greifensee ist meiner Meinung nach mit ÖV sehr gut erschlossen, anders als Sie es in Ihrer Analyse feststellen. Falls die Buslinien wirklich ausgebaut werden sollten, wäre die einzig sinnvolle Linienführung, die Bahnlinie ungefähr bei Milandia /JOWA oder bei der bestehenden Fussgängerüberführung zu queren (Unter- oder Überführung müsste erstellt werden) und dann über das Städtli und über die Tumigerstrasse bis nach Uster weiterzuführen, wo sich allfällige Ziele von Personen befinden, die nicht mit dem Velo fahren können oder wollen. Weiter ist ja auch grundsätzlich etwas Bewegung zu Fuss der Volksgesundheit sehr bekömmlich.	Vorschlag/Antrag Falls Buslinienausbau, dann besser mit Bahnquerung im Bereich Milandia/Jowa.
Berücksichtigung ja <input checked="" type="checkbox"/> nein teilweise	Bemerkungen Die im Bericht gemachten Aussagen zur ÖV-Erschliessungsqualität beziehen sich auf die im WebGis Zürich veröffentlichten, aktuellen Güteklassen und sind auf das von der VWD/dem AfV herausgegebene Merkblatt abgestützt. Die Unterschiede in der Erschliessungsqualität sind aus Abb. 19 auf S.15 des Analyseberichtes ersichtlich und können nicht wegdiskutiert werden. Eine Verbesserung des ÖV-Angebotes dient vor allem älteren und schwächeren Verkehrsteilnahmegruppen und wird deshalb weiterhin als wichtig erachtet. Der Bau einer neuen Bahnquerung wird im Hinblick auf Realisierbarkeit und Finanzierbarkeit als unrealistisch erachtet.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Kapitel 4.3, Busliniennetz	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Selbstfahrende Kleinbussysteme sind derzeit weder betriebstauglich noch wirtschaftlich einsetzbar. Wann im Busbereich die notwendige Marktreife erreicht wird ist derzeit kaum prognostizierbar.	Vorschlag/Antrag Der Einbezug von selbstfahrenden Fahrzeugen im Buskonzept ist zum jetzigen Zeitpunkt noch mit grossen Unsicherheiten verbunden. Dies sollte in der Planung entsprechend berücksichtigt werden.
Berücksichtigung ja x nein teilweise	Bemerkungen In Sion, Neuhausen, Bern, Meyrin, Marly und Zug sind bzw. waren autonom fahrende Kleinbusse im Testbetrieb im Einsatz (siehe Karte). Die Tests verliefen durchwegs erfolgreich und werden fortgeführt bzw. laufen noch. Man kann also nicht generell behaupten, dass die Fahrzeuge nicht betriebstauglich seien. Eine Zweckmässigkeitsstudie würde darüber Aufschluss geben, ob solche Fahrzeuge für Greifensee sinnvoll einsetzbar wären. Das Bedürfnis für eine Ortsbuslinie wäre abzuklären. Im GVK ist eine Machbarkeitsabklärung als Massnahme vorgesehen, nicht eine Ortsbuslinie. Die Ortsbusidee wird nicht als prioritär erachtet, die Option soll aber offen gehalten werden und wird deshalb im GVK belassen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Ortsbus	
Ortspartei	Argumentation Der Ortsbus hat für uns nicht oberste Priorität, wir befürworten aber, dass er als zu prüfende Option im GVK verankert wird. Er kann insbesondere für Einwohner/innen, welche nicht mehr gut zu Fuss sind und nicht mehr Velo fahren können, einen wichtigen Beitrag zum selbständigen Leben leisten.	Vorschlag/Antrag Ortsbus soll geprüft werden
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die Ortsbusidee wird nicht als prioritär erachtet, die Option soll aber offen gehalten werden und wird deshalb im GVK belassen. Die Zweckmässigkeit und Machbarkeit eines Ortsbussystems soll seriös geprüft werden.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Ortsbus	
Ortspartei	Argumentation Eine Ortsbuslinie ist unrealistisch, einerseits finanziell, andererseits wegen des fehlendes Bedürfnisses	Vorschlag/Antrag GVK ohne Ortsbuslinien
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen Eine Verbesserung des ÖV-Angebotes dient vor allem älteren und schwächeren Verkehrsteilnahmegruppen und wird deshalb weiterhin als wichtig erachtet. Das Bedürfnis für eine Ortsbuslinie soll erst abgeklärt werden. Im GVK ist eine Zweckmässigkeitsabklärung als Massnahme vorgesehen, nicht eine Ortsbuslinie. Die Ortsbusidee wird nicht als prioritär erachtet, die Option soll aber offen gehalten werden und wird deshalb im GVK belassen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Buskonzept und Bushaltestellen (Kapitel 5.2)	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Das Nachfragepotenzial für eine Verlängerung der Linie 727 nach Uster ist gering, da mit der S-Bahn bereits ein attraktives Angebot im 15'-Takt besteht. Eine Parallelerschliessung durch den Bus ist auch aufgrund wirtschaftlicher Aspekte nicht zweckmässig. Aufgrund der bereits heute sehr guten Erschliessungswirkung des Bahnhofes Nänikon-Greifensee ist das Nachfragepotential für eine zusätzliche Ortsbuslinie gering. Zudem weist die vorgeschlagene Ortsbuslinie sehr viele Haltestellen auf, was die Reisezeit erhöht und die Attraktivität deutlich mindert. Die Verlängerung der Buslinie 814 von Uster nach Greifensee ist weder mit den VZO noch dem ZVV abgestimmt. In den Konzepten der Stadt Uster fehlen noch Überlegungen zu den Auswirkungen des S-Bahn-Ausbauschnittes 2035 sowie zu notwendigen Netzveränderungen infolge von Auswirkungen, die den Busverkehr beeinträchtigen. Bis zum Ausbau des Bushofes Uster fehlen an diesem zudem weitere Haltekannten, welche zusätzliche Angebote mit attraktiven Bahnanschlüssen überhaupt erst wieder ermöglichen würden.	Empfehlung Auf eine Ortsbuslinie soll verzichtet werden. Hingegen ist zu prüfen, ob mit einem geeigneten Fuss- und Veloverkehrskonzept die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ressourcenschonender und klimafreundlicher bewältigt werden können. Es muss zuerst noch geklärt werden, inwiefern sich die Netzideen der Stadt Uster als zweckmässig und im Rahmen des Verbundangebots als umsetzbar erweisen. Eine Absprache mit der Stadt Uster und der VZO ist anzustreben.
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Eine Verbesserung des ÖV-Angebotes dient vor allem älteren und schwächeren Verkehrsteilnahmegruppen und wird deshalb weiterhin als wichtig erachtet. Die Idee einer verlängerten Buslinienführung soll deshalb im GVK beibehalten werden. Es bedarf vertiefter Abklärungen, die nicht im Rahmen des GVK erfolgen können. Im GVK werden 2 Linienführungsvarianten dargestellt: - Verlängerung der Linie 727 Schwerzenbach-Greifensee-Städtli-Niederuster (Seestrasse) - Buslinie vom Bahnhof Uster über Tumigerstrasse und Greifenseestrasse zum Bahnhof Nänikon (gemäss Vorschlag Stadt Uster) Ein Fuss- und Veloverkehrskonzept ist Bestandteil des GVK. Absprachen mit der Stadt Uster und der VZO sind vorgesehen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema ÖV-Erschliessung und Buslinie	
Verkehrsbetrieb	<p>Argumentation</p> <p>Gemäss Angebotsverordnung verfügt Greifensee über ein adäquates ÖV-Angebot und es besteht kein Handlungsbedarf. Der Buslinientakt ist mit 30'-Frequenz ausreichend.</p> <p>Die Beurteilung der Bushaltestellen hinsichtlich Ausstattung und die suboptimale Anbindung der Heuwinkelstrasse an den Bahnhof wird geteilt.</p> <p>Das Nachfragepotenzial einer Verlängerung der Buslinie 727 nach Uster wird wegen Parallelführung zur S-Bahn als gering eingeschätzt. Aus Sicht VBG sollte eine optimierte Anbindung der Linie 727 an den Bahnhof geprüft werden.</p> <p>Die Erfolgsaussichten für eine Ortsbuslinie wird als schlecht eingeschätzt, stattdessen soll auf den Fuss- und Veloverkehr gesetzt werden.</p> <p>Selbstfahrende Kleinbusse sind aus Sicht VBG nicht betriebstauglich und weisen zu hohe Kosten auf. Die VBG gehen davon aus, dass sie erst in 5-10 Jahren einsatztauglich sind.</p> <p>Die Verlängerung der Buslinie 814 nach Greifensee ist weder mit den Nachbargemeinden, noch mit dem ZVV oder der VZO abgestimmt. Inhaltlich fehlen Anpassungen an den bahnseitigen Ausbauschritt 2035. Am Bahnhof Uster fehlen dafür Haltekannten.</p>	<p>Vorschlag/Antrag</p> <p>Buslinie 727 an Bahnhof Greifensee anbinden, nicht nach Uster weiterführen</p> <p>Keine selbstfahrenden Kleinbusse</p> <p>Keine Verlängerung der Buslinie 814</p>
<p>Berücksichtigung</p> <p>ja</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>teilweise</p>	<p>Bemerkungen</p> <p>Die im Bericht gemachten Aussagen zur ÖV-Erschliessungsqualität beziehen sich auf die im WebGis Zürich veröffentlichten, aktuellen Güteklassen und sind auf die von der VWD/dem AfV herausgegebenen Merkblatt abgestützt.</p> <p>In Sion, Neuhausen, Bern, Meyrin, Marly und Zug sind bzw. waren autonom fahrende Kleinbusse im Testbetrieb im Einsatz (siehe Karte). Die Tests verliefen durchwegs erfolgreich und werden fortgeführt bzw. laufen noch. Man kann also nicht generell behaupten, dass die Fahrzeuge nicht betriebstauglich seien. Eine Zweckmässigkeitsstudie würde darüber Aufschluss geben, ob solche Fahrzeuge für Greifensee sinnvoll einsetzbar wären.</p> <p>Eine Verbesserung des ÖV-Angebotes dient vor allem älteren und schwächeren Verkehrsteilnahmegruppen und wird deshalb weiterhin als wichtig erachtet.</p> <p>Die Idee einer verlängerten Buslinienführung soll deshalb im GVK beibehalten werden. Es bedarf vertiefter Abklärungen, die nicht im Rahmen des GVK erfolgen können. Im GVK werden 2 Linienführungsvarianten dargestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung der Linie 727 Schwerzenbach-Greifensee-Städtli-Niederuster (Seestrasse) - Buslinie vom Bahnhof Uster über Tumigerstrasse und Greifenseeestrasse zum Bahnhof Nänikon (gemäss Vorschlag Stadt Uster) <p>Zumindest die Mängel bzgl. Haltestellenausstattung und Bahnhofsanbindung werden von den VBG auch gesehen.</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Buslinien und Ortsbus	
Ortspartei	<p>Argumentation</p> <p>Die glp unterstützt die Schaffung eines Ortsbusses und hat darum während den Mitwirkungsveranstaltungen die Idee von selbstfahrenden Bussen eingebracht.</p> <p>Der Entwurf des Verkehrskonzeptes sieht den Ortsbus als zweiten Schritt eines dreistufigen Vorgehens vor. Wir sind der Meinung, dass ein selbstfahrender Ortsbus dann geschaffen werden soll, wenn die dafür notwendigen Technologien genügend ausgereift und die dadurch entstehenden Kosten tragbar und durch den erwarteten Nutzen gerechtfertigt sind. Dies könnte durchaus auch vor der Verlängerung der Linie 727 nach Uster der Fall sein, oder auch erst später, eventuell sogar erst nachdem Uster Nänikon erschlossen hat. Da alle drei Stufen/Massnahmen auch isoliert Sinn machen, schlagen wir vor, dass die drei Bausteine unabhängig voneinander und nicht in einer strikten zeitlichen Reihenfolge betrachtet werden, sondern zum jeweilig sinnvollen Zeitpunkt vorangetrieben werden.</p>	<p>Vorschläge/Anträge</p> <p>Abgestuftes Vorgehen</p> <p>Selbstfahrender Ortsbus, wenn technisch „reif“</p> <p>Buslinie nach Uster unabhängig vom Ortsbus</p>
<p>Berücksichtigung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja</p> <p><input type="checkbox"/> nein</p> <p><input type="checkbox"/> teilweise</p>	<p>Bemerkungen</p> <p>In Sion, Neuhausen, Bern, Meyrin, Marly und Zug sind bzw. waren autonom fahrende Kleinbusse im Testbetrieb im Einsatz. Die Tests verliefen durchwegs erfolgreich und werden fortgeführt bzw. laufen noch. Eine Zweckmässigkeitsstudie ist angedacht. Sie würde darüber Aufschluss geben, ob solche Fahrzeuge für Greifensee sinnvoll einsetzbar wären.</p> <p>Die Idee einer verlängerten Buslinienführung soll im GVK beibehalten werden. Es bedarf vertiefter Abklärungen, die nicht im Rahmen des GVK erfolgen können. Im GVK werden 2 Linienführungsvarianten dargestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung der Linie 727 Schwerzenbach-Greifensee-Städtli-Niederuster (Seestrasse) - Buslinie vom Bahnhof Uster über Tumigerstrasse und Greifenseestrasse zum Bahnhof Nänikon (gemäss Vorschlag Stadt Uster) 	

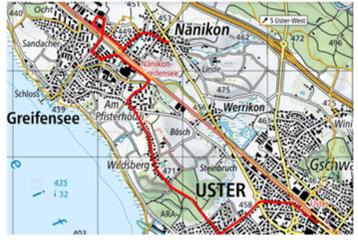
Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Bushaltestellen (Kapitel 5.2)	
Interessensvertretung	Argumentation Bis Ende 2023 müssen ausserdem gemäss Behindertengleichstellungsgesetz alle Bushaltestellen barrierefrei umgebaut werden. <i>Die Notwendigkeit eines Umbaus ist in Abhängigkeit des Buskonzeptes zu prüfen.</i> Kommentar: Die Anpassung aller Bushaltestellen gemäss Vorgabe BehiG ist unabhängig eines lokalen Buskonzeptes. Sie gilt grundsätzlich für alle Bushaltestellen. Bei Interessenskonflikten ist eine Interessensabwägung und Konsensarbeit unter Einbezug aller betroffenen Interessensvertretungen vorzunehmen. Bezüglich hindernisfreien Bauens ist dies die BKZ-Bauberatung. Mögen bei der Umsetzung der einzelnen Massnahmen auch das beiliegende Merkblatt Bushaltestellen der Schweizer Fachstelle Hindernisfreie Architektur Beachtung finden.	Vorschlag/Antrag Streichen von “Die Notwendigkeit...zu prüfen“
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Der Satz war wohl missverständlich formuliert. Mit dem Verweis auf die Abhängigkeit war gemeint, dass noch unklar ist, ob es neue Bushaltestellen gibt. Der Satz wird umformuliert.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Bushaltestellen	
Ortspartei	Argumentation Wir befürworten, dass bestehende und neue Bushaltestellen neben der Behindertengerechtigkeit auch mit einfachen Sitzgelegenheiten aufgewertet werden. Hingegen sehen wir keine Notwendigkeit, diese auch flächendeckend mit Wetterschutz und Veloabstellplätzen auszurüsten. Allenfalls kann dies im Einzelfall an einer oder anderen der am meisten frequentierten Haltestellen sinnvoll sein. Wetterschutz hat eine grosse Anfälligkeit gegen Vandalismus und verursacht dadurch auch grössere Unterhaltskosten. Wir sehen das kritisch und als einen Luxus, der sich nicht mit einer sorgfältigen Finanzpolitik vereinbaren lässt. Auch Veloabstellplätze machen nur dann Sinn, wenn eine Haltestelle weiter entfernt liegende Gebiete erschliesst, zum Beispiel bei einer Haltestelle, die von den Anwohnern der Wildsbergstrasse genutzt wird.	Vorschläge/Anträge Wetterschutz und Veloabstellplätze nicht an allen Haltestellen nötig
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen An der Zielsetzung, alle Bushaltestellen mit Sitzmöglichkeiten und Wetterschutz auszustatten, wir festgehalten. Die Notwendigkeit der Erstellung von Veloabstellplätzen gemäss kantonaler Empfehlungen (Merkblatt Veloabstellplätze) wird situativ je nach Lage der Haltestelle beurteilt. Grundsätzlich besteht in Greifensee tatsächlich ein geringes Bedürfnis, zunächst mit dem Velo zu einer Bushaltestelle zu fahren und dann in den ÖV umzusteigen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Buslinienführung	
Privatperson	Argumentation Zum Vorschlag „Buslinie Uster-Greifensee-Nänikon via Wildsbergstrasse“ könnte es zwei Varianten der Linienführung durch Greifensee geben: <i>Variante A</i> via Hirzerenstrasse (Pfisterhölzli) und Heuwinkelweg (siehe Anhang): der Vorteil wäre, dass die Menschen vom Wildsberg und vom Pfisterhölzli den kürzeren Weg zum Bahnhof Nänikon (auf der Seite Greifensee) hätten; <i>Variante B</i> via Tumigerstrasse und Stationsstrasse (siehe Anhang): der Vorteil wäre, dass Greifensee-Zentrum die Verbindung zum Bahnhof Nänikon (allerdings umständlich auf der Seite Nänikon) und zum Dorfzentrum Nänikon hätte.	Vorschlag/Antrag Varianten Buslinienführung A/B prüfen  
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen Die Idee einer verlängerten Buslinienführung soll im GVK beibehalten werden. Es bedarf vertiefter Abklärungen, die nicht im Rahmen des GVK erfolgen können. Im GVK werden 2 Linienführungsvarianten dargestellt: - Verlängerung der Linie 727 Schwerzenbach-Greifensee-Städtli-Niederuster (Seestrasse) - Buslinie vom Bahnhof Uster über Tumigerstrasse und Greifenseeestrasse zum Bahnhof Nänikon (gemäss Vorschlag Stadt Uster) Eine Buslinienführung über die Wildsbergstrasse wird nicht als zweckmässig angesehen.	Buslinienkonzept gemäss Entwurf GVK 

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Ausbau Busverbindungen	
Privatperson	Argumentation Ich möchte meine Bedenken zum geplanten Ausbau der Busverbindungen hinein in diese Quartiere ausdrücken. Wir haben jetzt schon genügend Verkehr auf diesen Strassen und mit den parkierten Autos beidseitig würde ein Bus den Verkehr zusätzlich stark behindern. Auch für Velofahren würde es immer enger werden.	Vorschlag/Antrag Verzicht auf Busverbindungen in den Quartieren
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen Eine Verbesserung des ÖV-Angebotes dient vor allem älteren und schwächeren Verkehrsteilnahmegruppen und wird deshalb weiterhin als wichtig erachtet. Die Idee einer verlängerten Buslinienführung soll deshalb im GVK beibehalten werden. Es bedarf vertiefter Abklärungen, die nicht im Rahmen des GVK erfolgen können. Im GVK werden 2 Linienführungsvarianten dargestellt: - Verlängerung der Linie 727 Schwerzenbach-Greifensee-Städtli-Niederuster (Seestrasse) - Buslinie vom Bahnhof Uster über Tumigerstrasse und Greifenseestrasse zum Bahnhof Nänikon (gemäss Vorschlag Stadt Uster) Das Bedürfnis für eine Ortsbuslinie soll erst abgeklärt werden. Im GVK ist eine Zweckmässigkeitsabklärung als Massnahme vorgesehen, nicht eine Ortsbuslinie.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Buskonzept	
Ortspartei	Argumentation Die Argumente zum Buskonzept, verbunden mit Veloabstellplätzen an gewissen Bushaltestellen, gemahnt an eine Problemsituation einer grösseren Stadt. Legitim ist die Frage nach einer Überdachung von Haltestellen. Prüfwert ist allenfalls die Verlängerung einer Buslinie nach Uster, wobei diese z.B. Niederuster bedienen sollte. Wenn der Bus ebenfalls nur zum Bahnhof Uster fährt, ist dies ein teures Überangebot im ÖV. Einen Ortsbus braucht es nicht.	Vorschläge/Anträge Verlängerung der Buslinie nach Uster prüfen, möglichst mit Bedienung von Niederuster. Kein Ortsbus nötig.
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen Die Idee einer verlängerten Buslinienführung soll im GVK beibehalten werden. Es bedarf vertiefter Abklärungen, die nicht im Rahmen des GVK erfolgen können. Im GVK werden 2 Linienführungsvarianten dargestellt: - Verlängerung der Linie 727 Schwerzenbach-Greifensee-Städtli-Niederuster (Seestrasse) - Buslinie vom Bahnhof Uster über Tumigerstrasse und Greifenseeestrasse zum Bahnhof Nänikon (gemäss Vorschlag Stadt Uster) An der Zielsetzung, alle Bushaltestellen mit Sitzmöglichkeiten und Wetterschutz auszustatten, wird festgehalten. Die Notwendigkeit der Erstellung von Veloabstellplätzen gemäss kantonaler Empfehlungen (Merkblatt Veloabstellplätze) wird situativ je nach Lage der Haltestelle beurteilt. Das Bedürfnis für eine Ortsbuslinie soll erst abgeklärt werden. Im GVK ist eine Zweckmässigkeitsabklärung als Massnahme vorgesehen, nicht eine Ortsbuslinie. In Sion, Neuhausen, Bern, Meyrin, Marly und Zug sind bzw. waren autonom fahrende Kleinbusse im Testbetrieb im Einsatz. Die Tests verliefen durchwegs erfolgreich und werden fortgeführt bzw. laufen noch. Eine Zweckmässigkeitsstudie ist angedacht. Sie würde darüber Aufschluss geben, ob solche Fahrzeuge für Greifensee sinnvoll einsetzbar wären.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Busführung über Betriebsareal von Mettler-Toledo	
Firma	Argumentation Das betroffene Grundstück ist ein Betriebsareal und benötigt die bestehenden internen Wege für logistische Abläufe sowie für allfällige Betriebserweiterungen. Eine Buslinie, die durch das Betriebsareal führt, erzeugt betriebliche Probleme und erhöht das Konflikt- und Gefahrenpotenzial auf dem Betriebsareal. Weiter muss beachtet werden, dass das Betriebsareal aus Sicherheitsgründen teilweise eingezäunt ist, und dass damit zu rechnen ist, dass es in Zukunft weiter eingezäunt wird. Somit wird eine Öffnung für die Durchfahrt von Bussen des öffentlichen Verkehrs nicht möglich sein. Für weitere Details zu diesem Punkt verweisen wir auf Anhang 1, Kapitel 4.2.	Vorschlag/Antrag
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die angedachte Führung einer möglichen Ortsbuslinie durch das Betriebsareal wird gestrichen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Verlängerung Buslinie nach Uster	
Ortspartei	Argumentation Wird begrüsst	Vorschlag/Antrag keiner
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Die Idee einer verlängerten Buslinienführung wird im GVK beibehalten. Es bedarf vertiefter Abklärungen, die nicht im Rahmen des GVK erfolgen können. Im GVK werden 2 Linienführungsvarianten dargestellt: - Verlängerung der Linie 727 Schwerzenbach-Greifensee-Städtli-Niederuster (Seestrasse) - Buslinie vom Bahnhof Uster über Tumigerstrasse und Greifenseeestrasse zum Bahnhof Nänikon (gemäss Vorschlag Stadt Uster)	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Ausbau Buslinie 727	
Ortspartei	Argumentation Wir begrüßen den vorgeschlagenen Ausbau der Buslinie 727 nach Uster, welche durch die geplante Stadtbuslinie 814 gemäss STEK Uster mit einer Haltestelle beim Bahnhof ergänzt wird.	Vorschlag/Antrag Ausbau der Buslinie 727 nach Uster, welche durch die geplante Stadtbuslinie 814 gemäss STEK Uster mit einer Haltestelle beim Bahnhof ergänzt wird, wird begrüsst.
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Die Idee einer verlängerten Buslinienführung soll im GVK beibehalten werden. Es bedarf vertiefter Abklärungen, die nicht im Rahmen des GVK erfolgen können. Im GVK werden 2 Linienführungsvarianten dargestellt: - Verlängerung der Linie 727 Schwerzenbach-Greifensee-Städtli-Niederuster (Seestrasse) - Buslinie vom Bahnhof Uster über Tumigerstrasse und Greifenseestrasse zum Bahnhof Nänikon (gemäss Vorschlag Stadt Uster)	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Neue Buslinie am Sportplatz	
Privatperson	Argumentation Die Buslinie ist unnötig; man kann in 10 min. zufuss zum Bahnhof und den vorhandenen Haltestellen laufen.	Vorschlag/Antrag Buslinie weglassen
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Das Bedürfnis für eine Ortsbuslinie wäre abzuklären. Im GVK ist eine Zweckmässigkeitsabklärung als Massnahme vorgesehen, nicht eine Ortsbuslinie. Die Linienführung am Sportplatz wird gestrichen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Neue Buslinie am Sportplatz	
Privatperson	Argumentation Bus: Die jetzige Lösung mit dem Weg über die Bahnpasserelle zur Bushaltestelle ist gut. Wenn man diesen Weg nicht mehr gehen kann, dann kann man auch nicht mehr in einen Bus einsteigen, weil man zu gebrechlich ist. Für die Siedlungen auf der andern Seite der Burstwiesenstrasse - Seilerwies etc. hat es eine Haltestelle an der Hauptverbindungsstrasse durch Greifensee, für diese Bewohner auch gut erreichbar. Ich meine einmal gelesen zu haben, dass das Projekt Bus an der Burstwiesen- und Sandbühlstrasse „gestorben“ ist, weil zu teuer. Die Buslinie steht weiterhin im Konzeptplan.	Vorschlag/Antrag Buslinie weglassen
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Das Bedürfnis für eine Ortsbuslinie wäre abzuklären. Im GVK ist eine Zweckmässigkeitsabklärung als Massnahme vorgesehen, nicht eine Ortsbuslinie. Die Linienführung am Sportplatz wird gestrichen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

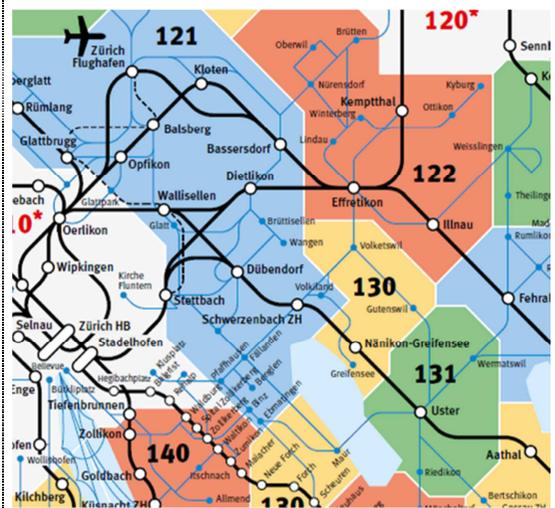
Verfasser	Thema Neue Buslinie am Sportplatz	
Privatpersonen	Argumentation Auch die geplanten Buslinien entlang der Sandbüel- und Burstwiesenstrasse sind einfach eine Nummer zu gross für unsere engen verkehrsstrapazierten Strassen. Es würden dadurch sicher nicht weniger Autos fahren.	Vorschlag/Antrag Verzicht auf Buslinie
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Das Bedürfnis für eine Ortsbuslinie wäre abzuklären. Im GVK ist eine Zweckmässigkeitsabklärung als Massnahme vorgesehen, nicht eine Ortsbuslinie. Die Linienführung am Sportplatz wird gestrichen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Neue Buslinie am Sportplatz	
Privatperson	Argumentation Ebenfalls abzulehnen ist die allfällige Busverbindung entlang des Waldes in der Ocht.	Vorschlag/Antrag keine neue Buslinie
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Das Bedürfnis für eine Ortsbuslinie wäre abzuklären. Im GVK ist eine Zweckmässigkeitsabklärung als Massnahme vorgesehen, nicht eine Ortsbuslinie. Die Linienführung am Sportplatz wird gestrichen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema ÖV, Änderungen der Zoneneinteilung	
Privatpersonen	Argumentation Im ZVV-Zonenplan sind die Tarifzonen im Zürcher Oberland generell kleiner als im übrigen Tarifgebiet. In der Folge müssen für kürzere Strecken höhere Tarife gezahlt werden. Während man z.B. von Schwerzenbach mit einer Zone bis zum Flughafen kommt, muss man von Nänikon bis zum Volkiland 2 Zonen lösen (einfach 1 h 3.10 CHF, retour 6.20 CHF, mit Halbtax). Das gleiche gilt für Fahrten nach Volketswil-Zentrum oder nach Maur. Der Zonenplan ist nicht gleich gerecht für alle Einwohner des ZVV-Gebietes strukturiert. Der ÖV ist nicht attraktiv genug, wenn man von Greifensee-Nänikon immer 2 Zonen für kurze Strecken lösen muss.	Vorschläge/Anträge Fusion der Zonen 130/131 (Uster) Verlegung der Zonengrenze 121/130 an den Bahnhof Schwerzenbach Einbezug der Gemeinde Fällanden in die Zone 130/131
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Die Idee wird ins GVK aufgenommen und weiterverfolgt.	



Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Temporegime (Kapitel 5.3)	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Wie richtigerweise festgehalten wurde, können gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21) Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden, wenn ein Gutachten aufzeigt, dass die Herabsetzung nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind. Insbesondere ist auch für jene Kantonsstrassen, die nicht in der Durchgangsstrassenverordnung festgehalten sind, sicherzustellen, dass diese ihre Funktion, den Verkehr aufzunehmen, zu bündeln und möglichst direkt durchzuleiten, erfüllen können. Begegnungszonen sind dafür eher nicht geeignet. Die Schwerzenbacher- und die Seestrasse befinden sich beide im Ausserortsbereich. Eine Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit lässt sich dort kaum begründen. Auch hierfür wäre ein Gutachten nötig, welches aufzeigt, dass die Herabsetzung nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind. Aus den Netzbeschreibungen geht hervor, dass primär bessere Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr das Ziel sind. Im derzeit gültigen kommunalen Richtplan wird auf die Bezeichnung von reduzierten Geschwindigkeiten auf den Kantonsstrassen verzichtet. Im GVK Greifensee werden die Ziele und Strategien hinsichtlich der angestrebten Verträglichkeit von strassenangrenzenden Nutzungen und Verkehr entlang der Kantonsstrassen sowie die angestrebten Zielgeschwindigkeiten formuliert.	Empfehlung Wir empfehlen im kommunalen Richtplan für den Innerortsbereich analog zum regionalen Richtplan eine Signatur für die Umgestaltung des Strassenraums mit dem Vermerk „Zielgeschwindigkeit < 50 km/h“ aufzunehmen. Ausserorts könnten statt Temporeduktionen allenfalls die fehlenden Fussgängerquerungen eingetragen <i>(werden)</i> .
Berücksichtigung ja x nein teilweise	Bemerkungen 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. Eine Zielgeschwindigkeit von < 50 km/h zu formulieren ist schwammig und unverbindlich. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten wird angestrebt und im GVK festgehalten: <ul style="list-style-type: none"> - 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 (Naherholungsgebiet) - 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 empfindlicher Nutzungen bzgl. Verkehrssicherheit 	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Verhältnismässigkeit Tempo 30 und Tempo 60	
Privatperson	<p>Lob Anpacken der Verkehrsprobleme</p> <p>Kritik/ Argumentation Tempo 30 ist als Pauschallösung für völlig unterschiedliche Verkehrssituationen nicht geeignet. Es gibt in der Stationsstrasse und in der Tumigerstrasse lange und gerade, übersichtliche Strassenabschnitte, in denen Tempo 30 nicht plausibel ist. Es müssten deshalb flächendeckend und permanent Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden, um die Einhaltung von Tempo 30 sicherzustellen, was nicht realistisch ist. Tempo 60 ist für die Ausserortsabschnitte Schwerzenbacherstrasse und See- strasse unangemessen. Es wird sich niemand daran halten. Das GVK verstösst beim Thema Verkehrsberuhigung gegen den Grundsatz der Verhältnismässigkeit.</p>	Vorschlag/Antrag Verzicht auf flächendeckend Tempo 30, Tempo 50 belassen stattdessen punktuell verkehrsberuhigende Massnahmen, wie im Pfisterhölzli, in der Burstwiesenstrasse und in der Heuwinkelstrasse. Diese funktionieren auch ohne Tempo 30. Bauliche Massnahmen sind zwar teuer, entfalten aber im Gegensatz zu Geboten oder Verboten eine Lenkungswirkung.
<p>Berücksichtigung</p> <p>ja</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>teilweise</p>	<p>Bemerkungen Mit dem GVK sind klare Zielsetzungen verbunden. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten sollen neue Masstäbe gesetzt werden, die Verbesserungen hinsichtlich Lärm, Flächenaufteilung, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität usw. bringen. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten wird angestrebt und im GVK festgehalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 (Naherholungsgebiet) - 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 empfindlicher Nutzungen bzgl. Verkehrssicherheit <p>Bauliche Massnahmen wären flächendeckend nicht sinnvoll und auch nicht finanzierbar.</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Temporeduktionen Seestrasse und Schwerzenbacherstrasse	
Ortspartei	Argumentation Seestrasse und Schwerzenbacherstrasse: Eine Abklassierung oder Temporeduktion ist auf diesen Strassen nicht nötig, sofern die neue Greifenseestrasse nicht gebaut wird.	Vorschläge/Anträge Keine Abklassierungen und Temporeduktionen auf Seestrasse und Schwerzenbacherstrasse
Berücksichtigung ja x nein teilweise	Bemerkungen Mit dem GVK sind klare Zielsetzungen verbunden. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten sollen neue Masstäbe gesetzt werden, die Verbesserungen hinsichtlich Lärm, Flächenaufteilung, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität usw. bringen. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten wird angestrebt und im GVK festgehalten: <ul style="list-style-type: none"> - 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 (Naherholungsgebiet) - 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 empfindlicher Nutzungen bzgl. Verkehrssicherheit Die Situation erfordert auch Massnahmen im Ausserortsbereich ohne den Bau der NGS.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Temporeduktionen Seestrasse und Schwerzenbacherstrasse	
Ortspartei	Argumentation Ausserhalb des Bereichs des Städtlis fordern wir Tempo 50 statt wie vorgeschlagen 60, aus folgenden Gründen: <ul style="list-style-type: none"> - Zusätzliche Beruhigung des Verkehrs und Erhöhung des Durchfahrts-widerstands - Mehr Sicherheit beim Queren für Fussgänger und Velofahrer - Mehr Sicherheit für den Velo-Schnellverkehr, der nicht mehr auf dem abgetrennten Veloweg geführt werden sollte 	Vorschläge/Anträge Tempo 50 statt 60 ausserorts
Berücksichtigung ja x nein teilweise	Bemerkungen Aus Akzeptanzgründen wird ein abgestuftes Geschwindigkeitskonzept 60-30-20 vorgezogen mit einem grösseren Unterschied zwischen innerorts- und Ausserortsgeschwindigkeiten. Tempo 60 ergibt im Vergleich zu Tempo 80 auch schon deutlich spürbare Verbesserungen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Temporeduzierte Zonen	
Ortspartei	Argumentation Vereinfachung des Temporegimes in Greifensee, insgesamt nur drei (20/30/50) statt wie vorgeschlagen vier (20/30/50/60) verschiedene Zonen	Vorschläge/Anträge Nur drei Tempozonen statt vier: 20/30/50
Berücksichtigung <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die Anregung einer vereinfachten Abstufung wird aufgenommen. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten wird angestrebt und im GVK festgehalten: <ul style="list-style-type: none"> - 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 (Naherholungsgebiet) - 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 empfindlicher Nutzungen bzgl. Verkehrssicherheit 	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Temporeduzierte Zonen	
Ortspartei	Argumentation Mit den temporeduzierten Zonen lässt sich ein beruhigtes Verkehrsverhalten allgemein und im Speziellen für den Veloverkehr im Mischverkehr mit dem MIV umsetzen.	Vorschlag/Antrag Das Konzept der temporeduzierten Zonen auf allen kommunalen und kantonalen Strassen wird begrüsst. Die Gemeinde soll sich beim Kanton stark machen, dass die vorgeschlagenen T30 und T20 Zonen auf den Kantonsstrassen umgesetzt werden
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Hinsichtlich der Geschwindigkeiten wird angestrebt und im GVK festgehalten: - 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 (Naherholungsgebiet) - 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 empfindlicher Nutzungen bzgl. Verkehrssicherheit	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Temporeduzierte Zonen	
Interessensvertretung	Argumentation Wir begrüßen die Bestrebungen zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 auf dem gesamten Gemeindegebiet. Gerade wo der Platz für Veloinfrastruktur fehlt entschärft die Geschwindigkeitsreduktion des MIV die Situation und macht die Fahrbahn für Velofahrende sicherer.	Vorschlag/Antrag Es muss jedoch zwingend darauf geachtet werden, dass die Umsetzung velofreundlich gestaltet wird: <ul style="list-style-type: none"> - Es soll auf wechselseitige Parkierungen als "Bremsmassnahme" verzichtet werden, da diese zusätzliche Gefahrenstellen für Velofahrende schaffen - Des Weiteren sind bei vertikalen Versätzen jeweils genügend breite Durchfahrten ohne Versatz für Velos zu schaffen. Velofahrende erreichen leicht auch ohne elektrische Unterstützung in der Ebene 25-30km/h. Vertikale Versätze führen bei Velofahrenden jedoch zu drastischen Komforteinbussen, diese können mit einer geeigneten Gestaltung leicht vermieden werden.
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die Anregungen zur baulichen Ausgestaltung sollen im Zuge der Umsetzung berücksichtigt werden. Das GVK geht noch nicht in diese Tiefe.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Tempo 30 Greifenseeestrasse	
Privatperson	Argumentation Die Greifenseeestrasse führt durch Wohngebiete; der Spass- und Freizeitverkehr verursacht Lärm Tempo 30 senkt Attraktivität für den Durchgangsverkehr Tempo 30 reduziert die Emissionen	Vorschlag/Antrag Tempo 30 Greifenseeestrasse bis Beginn Industriezone weiterziehen (statt 50 und 60)
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Hinsichtlich der Geschwindigkeiten wird angestrebt und im GVK festgehalten: - 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 (Naherholungsgebiet) - 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 empfindlicher Nutzungen bzgl. Verkehrssicherheit	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Tempo 30	
Privatperson	Argumentation Tempo 30 ist, dort wo die Höchstgeschwindigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit angepasst werden muss, einer Zone 30 mit Hindernissen in jedem Fall vorzuziehen, da die Brems- und Anfahrvorgänge unnötig Energie verbrauchen und mehr Lärm verursachen als eine konstante Geschwindigkeit.	Vorschlag/Antrag nicht ganz klar: Tempo 30 statt Tempo 30-Zone?
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Eine Tempo 30-Zone ist nicht zwangsläufig mit dem Einbau von „Hindernissen“ verbunden. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten wird angestrebt und im GVK festgehalten: - 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	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Tempo 20	
Ortspartei	Argumentation Tempo 30 genügt	Vorschlag/Antrag Verzicht auf Tempo 20-Zonen
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen Nur noch in Bereichen mit besonders hohem Schutzbedürfnis (Verkehrssicherheit) werden Tempo 20-Zonen vorgeschlagen. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten wird angestrebt und im GVK festgehalten: <ul style="list-style-type: none"> - 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 (Naherholungsgebiet) - 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 empfindlicher Nutzungen bzgl. Verkehrssicherheit 	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Tempo 20	
Privatperson	Argumentation Wie man als Autofahrer an den Bushaltestellen vorbeikommen soll, ist ein anderes Thema, auch Tempo 20 überzeugt mich nicht, im Gegenteil, es erzieht Fussgänger dazu, nicht mehr aufpassen zu müssen, finde ich psychologisch falsch. Hinter Tempo 30 kann ich jedoch voll und ganz stehen.	Vorschlag/Antrag Verzicht auf Tempo 20-Zonen
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Nur noch in Bereichen mit besonders hohem Schutzbedürfnis (Verkehrssicherheit) werden Tempo 20-Zonen vorgeschlagen. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten wird angestrebt und im GVK festgehalten: <ul style="list-style-type: none"> - 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 (Naherholungsgebiet) - 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 empfindlicher Nutzungen bzgl. Verkehrssicherheit 	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Tempo 20 Dorfstrasse/Stationsstrasse	
Interessensvertretung	Argumentation Wir begrüßen die Bestrebungen zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 auf dem gesamten Gemeindegebiet. Gerade wo der Platz für Veloinfrastruktur fehlt entschärft die Geschwindigkeitsreduktion des MIV die Situation und macht die Fahrbahn für Velofahrende sicherer.	Vorschlag/Antrag Es muss jedoch zwingend darauf geachtet werden, dass die Umsetzung velofreundlich gestaltet wird: <ul style="list-style-type: none"> - Es soll auf wechselseitige Parkierungen als "Bremsmassnahme" verzichtet werden, da diese zusätzliche Gefahrenstellen für Velofahrende schaffen - Des Weiteren sind bei vertikalen Durchfahrten jeweils genügend breite Durchfahrten ohne Versatz für Velos zu schaffen. Velofahrende erreichen leicht auch ohne elektrische Unterstützung in der Ebene 25-30km/h. Vertikale Versätze führen bei Velofahrenden jedoch zu drastischen Komforteinbussen, diese können mit einer geeigneten Gestaltung leicht vermieden werden.
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Ist so vorgesehen wie vorgeschlagen. Nur noch in Bereichen mit besonders hohem Schutzbedürfnis (Verkehrssicherheit) werden Tempo 20-Zonen vorgeschlagen. Tempo 20 bleibt eine Option für den Bereich eines künftigen Dorfplatzes. Die Anregungen zur baulichen Ausgestaltung sollen im Zuge der Umsetzung berücksichtigt werden. Das GVK geht noch nicht in diese Tiefe.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Tempo 20 Dorfstrasse/Stationsstrasse	
Ortspartei	Argumentation Entlang der Dorfstrasse sowie der unteren Stationsstrasse ist eine Begegnungszone angedacht. Dadurch wird der nutzbare Strassenraum für Velofahrende als gesamtes grösser.	Vorschläge/Anträge Dennoch ist hier bei der Ausgestaltung im BGK besondere Vorsicht geboten: Die Übergänge von Radweg auf die Fahrbahn haben möglichst flüssig befahrbar zu erfolgen. Da trotz Umgestaltung mit einem relativ hohem DTV zu rechnen ist, soll es weiterhin möglich sein, die Dorfstrasse ohne zusätzliche Querungen zu befahren, da dies entsprechend der Freizeitnutzung die Hauptrichtung für die meisten Velofahrenden ist (Greifensee-Rundweg, 800 Velos pro Tag).
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Nur noch in Bereichen mit besonders hohem Schutzbedürfnis (Verkehrssicherheit) werden Tempo 20-Zonen vorgeschlagen. Tempo 20 bleibt eine Option für den Bereich eines künftigen Dorfplatzes. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten wird angestrebt und im GVK festgehalten: <ul style="list-style-type: none"> - 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 (Naherholungsgebiet) - 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 empfindlicher Nutzungen bzgl. Verkehrssicherheit Die Anregungen zur baulichen Ausgestaltung sollen im Zuge der Umsetzung berücksichtigt werden. Das GVK geht noch nicht in diese Tiefe.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Tempo 20 Dorfstrasse/Stationsstrasse	
Ortspartei	<p>Argumentation</p> <p>Die vor wenigen Jahren umgestaltete Einmündung Stationsstrasse / Dorfstrasse ist ein gelungenes Beispiel, welches zu vorsichtigem Fahren führt. Eine positive Erfahrung war auch die Einführung von Tempo 40 auf der Dorfstrasse; selten angewendet bei kantonalen Strassen.</p> <p>In diesem unübersichtlichen Abschnitt mit oft hoher Verkehrsintensität ist allerdings das Nebeneinander von Strasse, Rad- und Fussweg ein Problem. Sollen die Velofahrer auf die Strasse; wenn ja, wo wechseln sie vom Radweg auf die andere Strassenseite? Sollen die Fussgänger durchs Städtli? Kurz: wie soll eine Entflechtung gestaltet werden? Tempo 20 - wie im Verkehrskonzept vorgeschlagen – ist keine taugliche Lösung; ganz abgesehen von der Frage der Zuständigkeit auf einer Kantonsstrasse.</p>	<p>Vorschlag/Antrag</p> <p>Die FDP fordert eine Vorstudie zur Spurführung auf der Strasse und dem Radweg im Bereich der Dorfstrasse! Diese muss vor einer Festlegung von Tempolimiten vorliegen.</p>
<p>Berücksichtigung</p> <p>ja</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>teilweise</p>	<p>Bemerkungen</p> <p>Mit dem GVK sind klare Zielsetzungen verbunden. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten sollen neue Masstäbe gesetzt werden, die Verbesserungen hinsichtlich Lärm, Flächenaufteilung, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität usw. bringen.</p> <p>Hinsichtlich der Geschwindigkeiten wird angestrebt und im GVK festgehalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 (Naherholungsgebiet) - 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 empfindlicher Nutzungen bzgl. Verkehrssicherheit <p>Für die geforderte Entflechtung müsste Raum zur Verfügung gestellt werden. Dieser ist aber nur in Form der Fahrbahn vorhanden. Die Frage Querschnittsaufteilung wird Bestandteil des BGK Stationsstrasse/Greifenseestrasse.</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Tempo 30 aus Sicht Blaulichtorganisation	
Feuerwehr Greifensee	<p>Argumentation</p> <p>Als Kommandant der Feuerwehr Greifensee lehne ich das Gesamtverkehrskonzept mit der Temporeduktion auf 30 km/h ab. Wie oben erwähnt können die gesetzlichen Vorgaben nicht mehr erfüllt werden. Die Haltung der Stabsoffiziere ist einheitlich, es wird die Ablehnung des Gesamtverkehrskonzeptes beantragt.</p> <p>Bei einer Notfallsituation kann es auch beim heutigen Stand zu Wartezeiten kommen, mit einer Temporeduktion würde sich die Situation erheblich verschlechtern und wäre nicht mehr tragbar.</p> <p>Die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich gibt den Feuerwehren folgende Einsatzzeiten an: 10 Mann in 10 Minuten und 30 Mann in 30 Minuten — dies während 365 Tagen im Jahr, Tag und Nacht. Die Feuerwehr Greifensee besteht aus ca. 50 Angehörigen aus folgenden Gemeinden: Greifensee, Nänikon, Uster, Schwerzenbach, Turbenthal, Uznach, Volketswil und Wangen. Von den Offizieren sind 40% Auswärtige. Die Unteroffiziere kommen 64% von Ausserhalb. Bei den Soldaten sind es 28%. Die gesamte Feuerwehr wird nur mit 64% Greifenseer betrieben. Alle Auswärtigen kommen zu einem späteren Zeitpunkt ins Depot. Gemäss inoffizieller Stelle, wird bei den Blaulichtfahrten eine Tempoüberschreitung von 50% toleriert. Diese gilt auch für alle Blaulichtorganisationen. Mit dem neuen Gesamtverkehrskonzept würden bei einem Brand die Angehörigen der Feuerwehr mit maximal 30 km/h ins Depot fahren und mit Blaulicht und Sirene mit maximal 45 km/h ausrücken. Diese Regelung gälte auch für unsere Partner-Organisationen, z.B. arbeiten wir mit der Gemeinde Schwerzenbach, der Betriebsfeuerwehr Mettler Toledo und beim ADL-Konzept mit Uster zusammen. Auch die Durchfahrt für die Stützpunktfeuerwehr würde stark verlangsamt.</p>	Vorschlag/Antrag
<p>Berücksichtigung</p> <p>ja</p> <p>nein</p> <p>x teilweise</p>	<p>Bemerkungen</p> <p>Mit dem GVK sind klare Zielsetzungen verbunden. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten sollen neue Masstäbe gesetzt werden, die Verbesserungen hinsichtlich Lärm, Flächenaufteilung, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität usw. bringen.</p> <p>Gemäss geltender gesetzlicher Bestimmungen dürfen Blaulichtorganisationen auf Dienstfahrten nur die geltenden Vorschriften missachten, wenn sie die erforderliche Sorgfalt walten lassen. Bei Einsatz von Blaulicht und Sirene drohen keine Bussen. Das Anliegen, dass Blaulichtorganisationen nicht mit Raser-Bussen belegt werden, ist als Postulat Aebischer Ende 2019 vom Bundesrat angenommen und dem Nationalrat zur Annahme empfohlen worden. Es soll im ersten Quartal 2021 behandelt werden. Es ist zu hoffen, dass sich das Thema damit erledigen wird.</p> <p>https://www.vrs-asa.ch/files/Dokumente/Beruf/Berufspolitik/Stellungnahmen/Postulat_Aebischer_Matthias_190924.pdf</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Tempo 20 und Tempo 30 aus Sicht Blaulichtorganisation	
Privatperson	Argumentation <p>Für alle Blaulichtorganisationen gilt die Weisung, dass die jeweilige Höchstgeschwindigkeit um maximal 20km/h überschritten werden darf. In 20er- und 30er-Zonen um maximal 10km/h.</p> <p>Wenn Sie die maximale Anfahrtszeit von den aktuellen Rettungswachen Uster und Dübendorf für den Rettungsdienst Uster berechnen, so würden Sie mit dem neuen Verkehrskonzept (insbesondere bei den Haupt-Zufahrtsstrassen) die Anfahrtszeit für den Rettungsdienst in Greifensee je nach Notfallort um 2 - 3min. verlängern.</p> <p>Dies würde insbesondere im Falle eines Herz-Kreislaufstillstands die Überlebenschance um 20 - 30% reduzieren. Bis jetzt gibt es in der Gemeinde Greifensee kein First-Responder-Konzept, um die essentiellen ersten Minuten zu überbrücken, obwohl genügend Ressourcen vorhanden wären. Mit dem neuen Verkehrskonzept würde sich dieses Problem verschärfen. Das gleiche Problem gilt für die Anfahrt der Polizei oder Feuerwehr (vor allem mit speziellem Rettungsmaterial und einer Drehleiter, die es in Greifensee nicht gibt).</p>	Vorschlag/Antrag Verzicht auf Tempo 20 und 30?
Berücksichtigung <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen <p>Verminderte Geschwindigkeiten im Autoverkehr sollen u.a. auch zur Verbesserung der Umweltbedingungen (auch Gesundheit, ganze Bevölkerung) beitragen. Verschiedentlich wurden Blaulichtorganisationen als Folge der „Raserbussen“ wegen Geschwindigkeitsübertretungen gebüsst, was wohl zu der o.g. Weisung führte (die keinen Gesetzescharakter hat). Gemäss geltender gesetzlicher Bestimmungen dürfen Blaulichtorganisationen auf Dienstfahrten nur die geltenden Vorschriften missachten, wenn sie die erforderliche Sorgfalt walten lassen. Bei Einsatz von Blaulicht und Sirene drohen keine Bussen. Das Anliegen, dass Blaulichtorganisationen nicht mit Raser-Bussen belegt werden, ist als Postulat Aebischer Ende 2019 vom Bundesrat angenommen und dem Nationalrat zur Annahme empfohlen worden. Es ist anzunehmen, dass sich die o.g. Weisung damit erledigen wird.</p> <p>Empfehlung: Es sollte unabhängig vom GVK vom Gemeinderat geprüft werden, wie das Konzept first responder gefördert werden kann (Betriebe, Feuerwehr, Schulen usw.).</p> <p>www.first-responder.ch https://www.vrs-asa.ch/files/Dokumente/Beruf/Berufspolitik/Stellungnahmen/Postulat_Aebischer_Matthias_190924.pdf</p> <p>Die Tempo 20-Abschnitte werden reduziert.</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Geschwindigkeitsregime, Betriebsfeuerwehr	
Firma	Argumentation Das geplante Geschwindigkeitsregime sieht eine massive Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf dem Strassennetz in und um Greifensee vor. Ausserdem ist für die seeparallele Achse ein Sonntagsfahrverbot (inkl. Feiertage) für den motorisierten Fahrverkehr vorgesehen. Dadurch würde sich die Einrückungszeit der Betriebsfeuerwehr-Einsatzkräfte um bis zu zwei Minuten verlängern. Gleichzeitig wurde sich auch die Fahrzeit der Einsatzfahrzeuge verlängern, denn diese dürfen die signalisierte Höchstgeschwindigkeit nur um max. 20 km/h überschreiten. Die gesamtschweizerische Vorgabe, dass 10 Minuten nach Alarmauslösung 10 Mann am Schadenplatz einsatzbereit sein müssen, könnte somit kaum mehr erfüllt werden. Das geplante Fahrverbot durch das Dorfzentrum an Sonn- und Feiertagen verschärft die Situation noch mehr. Für weitere Details zu diesem Punkt verweisen wir auf Kapitel 2.4 des Berichts "Vernehmlassung Gesamtkonzept Greifensee, Beurteilung aus Sicht der Firma", vom Ingenieurbüro Enz & Partner GmbH mit Stand vom 23. April 2020 (Anhang 1).	Vorschlag/Antrag Verzicht auf Tempo 20 und 30?
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Verminderte Geschwindigkeiten im Autoverkehr sollen u.a. auch zur Verbesserung der Umweltbedingungen (auch Gesundheit, ganze Bevölkerung) beitragen. Verschiedentlich wurden Blaulichtorganisationen als Folge der „Raserbussen“ wegen Geschwindigkeitsübertretungen gebüsst, was wohl zu der o.g. Weisung führte (die keinen Gesetzescharakter hat). Gemäss geltender gesetzlicher Bestimmungen dürfen Blaulichtorganisationen auf Dienstfahrten nur die geltenden Vorschriften missachten, wenn sie die erforderliche Sorgfalt walten lassen. Bei Einsatz von Blaulicht und Sirene drohen keine Bussen. Das Anliegen, dass Blaulichtorganisationen nicht mit Raser-Bussen belegt werden, ist als Postulat Aebischer Ende 2019 vom Bundesrat angenommen und dem Nationalrat zur Annahme empfohlen worden. https://www.vrs-asa.ch/files/Dokumente/Beruf/Berufspolitik/Stellungnahmen/Postulat_Aebischer_Matthias_190924.pdf Die Tempo 20-Abschnitte werden reduziert.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema „Variable“ Höchstgeschwindigkeiten	
Privatperson	Argumentation <p>Grundsätzlich sind variable Höchstgeschwindigkeiten, die an die Tageszeit oder das Verkehrsaufkommen angepasst werden könnten, zu prüfen. Auch ist beim Kanton allgemein zu sondieren, ob solche variablen Höchstgeschwindigkeiten bewilligungsfähig sind. Ein Beispiel für eine solche variable Höchstgeschwindigkeit gibt es in Niederuster, wo das Tempo 50 in Schulwegszeiten auf Tempo 30 reduziert wird. Gleiches wäre auch ausserorts zur Reduktion von Wildunfällen (Dämmerung) oder Konflikten bei der Strassenquerung am See (schöne Wochenenden) denkbar. Anstatt pauschal das Tempo zu reduzieren, um die Lärmbelastung zu verringern, sollte sich die Gemeinde Greifensee für die Einführung von Lärmgrenzwerten für Autos stark machen, um «getunete» Autos mit «Lärmblitzern» zu überführen und zu büssen.</p>	Vorschlag/Antrag Zeitlich limitierte Geschwindigkeitsbegrenzungen prüfen
Berücksichtigung ja x nein teilweise	Bemerkungen <p>Mit dem GVK sind klare Zielsetzungen verbunden. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten sollen neue Masstäbe gesetzt werden, die Verbesserungen hinsichtlich Lärm, Flächenaufteilung, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität usw. bringen.</p> <p>Diese Vorteile sollen dauerhaft und nicht nur zeitweise ihre Wirkung entfalten. Die in der Schweiz geltenden Lärmgrenzwerte sind nicht so schlecht, es stellt sich allerdings tatsächlich die Frage einer besseren Durchsetzungskontrolle, wofür die kantonalen Polizeidienststellen zuständig sind.</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Tempo 30-Zonen	
Ortspartei	Argumentation Tempo 30 Zonen werden unterstützt für a) das Kerngebiet, d.h. Stationsstrasse bis Heuwinkelstrasse, Dorfstrasse, Strasse Im Hof, Tumigerstrasse ab Stationsstrasse bis Einmündung Im Hof. b) die Burstwiesenstrasse mit allen Abzweigungen in die Quartiere. Mit der Einführung von Tempo 30 entfällt die heutige Verkehrsberuhigungsmassnahme. c) das Quartier Pfisterhölzli, inkl. Hirzerenstrasse. Die Temporeduktion soll mit baulichen Massnahmen im Strassenraum erzielt und unterstützt werden (Beispiele: Geerenstrasse in Dübendorf, Wildsbergstrasse in Uster).	Vorschläge/Anträge Tempo 30 im Kerngebiet (statt Tempo 20) Tempo 30 in der Burstwiesenstrasse; Aufhebung der vorhandenen baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen Tempo 30 im Quartier Pfisterhölzli und der Hirzerenstrasse Alle Temporeduktionen sollen mit baulichen Massnahmen unterstützt werden
Berücksichtigung <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die flächendeckende Verkehrsberuhigung hat die Verkehrsberuhigung mit baulichen Massnahmen abgelöst, welche sehr teuer ist und gar nicht umfassend eingesetzt werden kann. Bauliche Massnahmen sollen sparsam und nur dort eingesetzt werden, wo es absolut nötig ist oder einen Zusatznutzen bringt (z.B. Verbesserung der Querungsmöglichkeiten durch Fahrbahnplateaus) Hinsichtlich der Geschwindigkeiten wird angestrebt und im GVK festgehalten: <ul style="list-style-type: none"> - 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 (Naherholungsgebiet) - 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 empfindlicher Nutzungen bzgl. Verkehrssicherheit Bauliche Massnahmen wären flächendeckend nicht sinnvoll und auch nicht finanzierbar.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Wechsel von Zonengeschwindigkeiten, Tempo 20 und Tempo 30	
Privatperson	Argumentation In einigen 30er-Zonen des Verkehrskonzepts gibt es Abschnitte mit 20er-Zonen (z.B. Pfisterhölzli). Hier sehe ich das Problem, dass der Wechsel von verschiedenen Zonen eher zur Verwirrung der Bevölkerung führt. Mehr Verkehrszeichen führen dazu, dass diese (unbewusst) nicht mehr wahrgenommen werden und ablenken. Dadurch erreichen Sie genau das Gegenteil. Aus diesem Grund würde ich lediglich bei der Zufahrt zum Parkplatz Meierwies eine 20er-Zone einführen. In allen anderen Bereichen würde ich nur 30er-Zonen einführen.	Vorschlag/Antrag Verzicht auf Tempo 20-Zonen
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Im GVK wird ein abgestuftes, situationsangepasstes Geschwindigkeitssystem vorgeschlagen. Dort, wo ein erhöhtes Schutzbedürfnis besteht, soll langsamer gefahren werden. Ausserdem ist Tempo 20 mit einem Fussgängervortritt verbunden, was die Qualität und Sicherheit für den Fussverkehr erhöht. Tempo 20-Zonen innerhalb von Tempo 30-Zonen sind an verschiedenen Orten in der Schweiz realisiert. Es gibt keine Hinweise aus Untersuchungen, dass unterschiedliche Geschwindigkeitsregimes zur Verwirrung führen, wenn die Absichten klar kommuniziert werden und die Systemwechsel auch gestalterisch erkennbar gemacht werden. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten wird angestrebt und im GVK festgehalten: <ul style="list-style-type: none"> - 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 (Naherholungsgebiet) - 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 empfindlicher Nutzungen bzgl. Verkehrssicherheit 	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Wildsbergstrasse, Tempo 40	
Ortspartei	Argumentation Die markierten Parkfelder sind im Prinzip eine geeignete Massnahme zur Geschwindigkeitsreduktion, jedoch nur, wenn dort Autos parkiert sind. Notwendig sind <i>bauliche Elemente bei den Parkfeldern</i> , welche zu vorsichtigem (Slalom-) Fahren zwingen, dann sind weitere Massnahmen nicht erforderlich. Aus Kontinuitätsgründen sollte für die Wildsbergstrasse dieselbe Tempolimit wie für die Tumigerstrasse gelten, d.h. Tempo 40.	Vorschlag/Antrag Tempo 40 statt 30
Berücksichtigung ja <input checked="" type="checkbox"/> nein teilweise	Bemerkungen Das GVK sieht für die Tumigerstrasse Tempo 30 vor, aus dieser Logik wurde auch für die Wildsbergstrasse Tempo 30 vorgesehen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Neue Wegverbindungen, Fusswegnetz	
Interessensvertretung	<p>Argumentation</p> <p>Herzlichen Dank für die Einladung zu Vernehmlassung zum Gesamtverkehrskonzept Greifensee. Als nationale Fachorganisation gemäss Fuss- und Wanderweggesetz nehmen wir hauptsächlich zum Bereich Fussverkehr Stellung.</p> <p>Wir haben den Netzplan Fussverkehr geprüft und sind zum Schluss gekommen, dass dieser aus unserer Sicht die Anforderungen des Fuss- und Wanderweggesetzes erfüllt. Positiv ist zu vermerken, dass bei Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen festgelegt ist, dass und auf welcher Strassenseite der Fussweg liegt und, dass in Zentrumslage die Fusswege beidseitig eingezeichnet sind. Es ist zu begrüßen, dass nebst dem Verlauf der Fusswege auch die Querungsstellen definiert sind. Begrüssenswert ist zudem, dass ein dichtes Fusswegnetz mit gezielten Netzergänzungen weiterentwickelt wird. Als Mangel ist uns aufgefallen, dass das Fusswegnetz im Südosten der Gemeinde nicht wirklich dicht ist. Dort sind teilweise grosse Umwege notwendig, um vom Siedlungsraum in den Naherholungsraum zu kommen.</p> <p>Über den spezifischen Teil zum Netzplan Fussverkehr hinaus begrüßen wir die konsequente Verkehrsberuhigung in Greifensee. Tiefere Tempi des MIV haben sowohl auf die Attraktivität der Fusswege als auch auf die Sicherheit der Querungen positive Auswirkungen.</p>	<p>Vorschlag/Antrag</p> <p>Verdichtung des Fusswegnetzes im Südosten zur besseren Verbindung von Siedlungsraum und Naherholungsraum</p>
<p>Berücksichtigung</p> <p>ja</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>teilweise</p>	<p>Bemerkungen</p> <p>Die nicht mit der Schutzverordnung kompatiblen Wegestücke F1, FR3 und F13 werden aus dem GVK gestrichen.</p> <p>Sie werden auch aus dem Antrag auf Aufnahme ins Aggloprogramm 4 entfernt.</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Neue Wegverbindungen, Konflikt mit Schutzgebieten	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Das GVK sieht einige Netzergänzungen des Fuss- und Fuss-/Radwegnetzes vor, die mit den Bestimmungen der Greifensee-Schutzverordnung nicht vereinbar und deshalb nicht bewilligungsfähig sind. Auf die folgenden Einträge soll deshalb verzichtet werden: F13, neuer Verbindungsweg Chrottenbuelwald bis Seestrasse und FQ9 Bemerkungen: Der grosse Chrottenbuel-/Jungholzwald weist heute schon ein dichtes Wegnetz auf. Der neue Weg führt zu einer weiteren Fragmentierung des Lebensraums von Wildtieren. Nur 200 m südwestlich des geplanten Wegs besteht eine Verbindung an die Seestrasse. Der geplante Weg liegt in Waldschutzzonen, in denen das Errichten von Bauten verboten ist. FR1, Fuss-/Radweg zwischen Burstwiesen- und Sandbuelstrasse Begründung: Der geplante Fuss-/Radweg FR1 zwischen Burstwiesen- und Sandbuelstrasse liegt zwar ausserhalb des Greifenseeschutzgebiets, grenzt aber an eine Waldschutzzone des Schutzgebiets. Der Wald, entlang dem der Weg geplant ist, wird heute auf drei Seiten und mittendurch von Wegen erschlossen. Mit dem neuen Weg wurde er rundherum von Wegen eingeschlossen, was zu einer starken, unerwünschten Störungszunahme führen würde. Ungestörte und unerschlossene Übergänge von Wald zu Feld sind ökologisch sehr wertvoll, auf neue Wege entlang von Waldrändern ist grundsätzlich zu verzichten.	
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Das nicht mit der Schutzverordnung kompatible Wegestücke F13 wird aus dem GVK gestrichen. Es wird auch aus dem Antrag auf Aufnahme ins Aggloprogramm 4 entfernt. Der Weg am Sportplatz (FR1) wird an den Siedlungsrand verlegt, nur noch als Fussweg.	

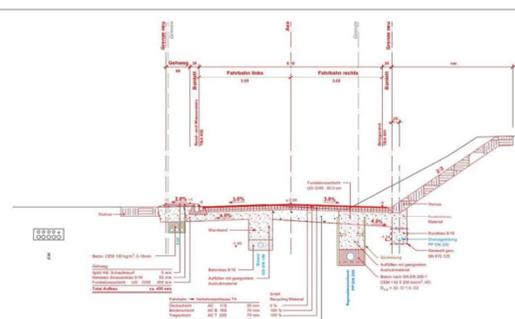
Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Neue Wegverbindungen, Konflikte mit Schutzgebieten	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Fast das ganze Gemeindegebiet ausserhalb der Bauzone befindet sich innerhalb des Perimeters des Greifenseeschutzgebiets. Die Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit des Seewegs über die Kantonstrasse hinweg, namentlich die Massnahmen FRQ1, 2 und 3 sowie FRQ5, 6, 7 und 8, werden von uns grundsätzlich begrüsst. Das GVK sieht jedoch einige Netzergänzungen des Fuss- und Fuss-/Radwegnetzes vor, die mit den Bestimmungen der Greifenseeschutzverordnung nicht vereinbar und deshalb nicht bewilligungsfähig sind. Auf die folgenden Einträge soll deshalb verzichtet werden: F1, Verlängerung Sandbühlstrasse, Begründung: Der geplante Verbindungsweg führt durch eine Naturschutzzone (Zone IR). Die Fachstelle Naturschutz hat zur Verhinderung dieser Verbindung vor einigen Jahren am Radweg eine Hecke gepflanzt. FR3, Neuer Weg zwischen Oberriedweg und Schützenweg; Begründung: in der Melioration Greifensee wurden im Landwirtschaftsgebiet zwischen Greifensee und Uster verschiedene Flächen für ökologische Aufwertungen und Vernetzungen ausgeschieden, die zum Teil aufgewertet und nun extensiv genutzt werden. Südlich der Schützenstrasse wurde ein neues, 1.2 ha grosses Naturschutzgebiet mit Weiher, Bach und Streuwiesen geschaffen, das heute von grossem Wert ist. Heute wird das Gebiet auf zwei Seiten von Wegen begrenzt. Mit dem Bau des geplanten Wegs würde es auf drei Seiten von Wegen begrenzt, was zu einer massiven Zunahme von Störungen und einer Entwertung des Schutzgebiets führen würde. Ausserdem ist in der Landschaftsschutzzone III das Errichten von Bauten verboten.	Vorschlag/Antrag Auf die Massnahmen F1 und FR3 ist zu verzichten. Ggf. müssen diese Massnahmen auch aus dem Agglomerationsprogramm 4. Generation Stadt Zurich-Glattal gestrichen werden.
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die nicht mit der Schutzverordnung kompatiblen Wegestücke F1 und FR3 werden aus dem GVK gestrichen. Sie werden auch aus dem Antrag auf Aufnahme ins Aggloprogramm 4 entfernt.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Neuer Fussweg (Massnahme F1)	
Privatperson	Argumentation Aus Gründen des Kulturlandschutzes, der Verhinderung weiterer Versiegelung des Bodens plus der Verhinderung weiterer Fragmentierung der Lebensräume ist z.B. ein Fussweg entlang der Gemeindegrenze zu Schwerzenbach (wie auf dem Plan eingezeichnet entlang des Waldes seeseitig von der Strasse /vom Veloweg zum Kiesweg am See) ebenfalls abzulehnen.	Vorschlag/Antrag kein Fussweg F1
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die nicht mit der Schutzverordnung kompatiblen Wegestücke F1 und FR3 werden aus dem GVK gestrichen. Sie werden auch aus dem Antrag auf Aufnahme ins Aggloprogramm 4 entfernt.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Fussweg zum Ponyhof (Massnahme F12)							
Privatperson	Argumentation Der Ponyhof Werrikon kann als wichtiges Ziel gestrichen werden, da die Haltung von so vielen Pferden dort nicht zonenkonform war, der Pferdebestand reduziert und die Erteilung von Reitunterricht mittlerweile eingestellt wurde. Eine Fusswegverbindung dorthin ist demnach nicht nötig und tangiert sowieso die Stadt Uster.	Vorschlag/Antrag Fussweg F12 streichen						
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Jacques Rimbeaux hat zum Bauprojekt Tumigerstrasse bei der Stadt Uster Einsprache eingereicht und die Verlängerung des Fussweges (GVK Massnahme F12 verlangt). Wie die Stadt Uster mit Schreiben vom 6.3.2020 an Herrn Rimbeaux mitteilt, wurde das Bauprojekt insofern angepasst, dass der Gehweg bis zum Ponyhof verlängert wird; das wäre der Querschnitt rechts mit einem 80 cm breiten, gesplitteten „Trampelpfad“.	Von km -0.000 bis ca. 0.350 (Abbildung 5): <table border="1" style="float: right; margin-left: 20px;"> <tr> <td>Fahrbahn</td> <td>6.10 m</td> </tr> <tr> <td>Bankett</td> <td>0.30 m</td> </tr> <tr> <td>Fussweg</td> <td>0.80 m</td> </tr> </table>  <p>Abbildung 5: Querschnitt 1 (NP 100.00 - 300.00)</p>	Fahrbahn	6.10 m	Bankett	0.30 m	Fussweg	0.80 m
Fahrbahn	6.10 m							
Bankett	0.30 m							
Fussweg	0.80 m							

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Fusswegnetz: Neuer Fussweg beim Pfadihaus	
Institution	Argumentation Generell sieht die Institution die Möglichkeit, neue Wegstücke zu unterhalten, sofern sie den Ansprüchen eines Flurweges genügen. Die Fortsetzung des Oberriedweges zum Schützenweg bringt für die Landwirtschaft keinen wesentlichen Nutzen, er diesen Ausbau als Flurweg rechtfertigen würde. Aus der Sicht des Naturschutzes würde sogar ein einfacher Pfad die Flora und Fauna zu stark negativ beeinflussen, dass die Institution diesen Ausbau empfehlen kann.	Vorschlag/Antrag Auf neuen Weg beim Pfadihaus/Biotop verzichten
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Es handelt sich um den Planeintrag FR3, der auch nicht mit der Schutzverordnung kompatibel ist und aus dem GVK gestrichen wird. FR3 wird auch aus dem Antrag auf Aufnahme ins Aggloprogramm 4 entfernt.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Fusswegnetz, neue Fusswegverbindungen	
Ortspartei	Argumentation Mehrere Vorschläge für Verbesserungen im Fussgängernetz sind prüfenswert. <i>Netzverbindungen der Flurwege werden abgelehnt.</i> Durch die Vernetzung würde auch die Nutzung durch e-Bikes und E-Mountainbikes sowie für Hundebesitzer noch attraktiver gemacht, was nicht zum Nutzen von Fauna & Flora in diesem engen Raum sein kann.	Vorschläge/Anträge Keine Netzverbindungen der Flurwege
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Die nicht mit der Schutzverordnung kompatiblen Wegestücke F1, FR3 und F13 werden aus dem GVK gestrichen. Sie werden auch aus dem Antrag auf Aufnahme ins Aggloprogramm 4 entfernt. Der Weg am Sportplatz (FR1) wird an den Siedlungsrand verlegt, nur noch als Fussweg.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Fusswegnetz, Neue Fusswegverbindungen	
Ortspartei	Argumentation Wir begrüssen das feinmaschige Fusswegnetz. Wichtige neue Verbindungen, wie zum Beispiel durch das Sagi-Areal, sind aufgenommen. Wir bedauern, dass der anfänglich vorgesehene Siedlungsrandweg im Bereich Grafenwiesenweg und am Wildsberg nicht in das GVK aufgenommen wurde.	Vorschlag/Antrag keine
Berücksichtigung ja x nein teilweise	Bemerkungen Die nicht mit der Schutzverordnung kompatiblen Wegestücke F1, FR3 und F13 werden aus dem GVK gestrichen. Sie werden auch aus dem Antrag auf Aufnahme ins Aggloprogramm 4 entfernt. Der Weg am Sportplatz (FR1) wird an den Siedlungsrand verlegt, nur noch als Fussweg.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Neue Wegverbindungen: neue Fusswegverbindung am Grafenwiesenweg	
Privatperson	Argumentation Im Fusswegnetzplan und bei den Massnahmen werden die rechts violett markierten Fusswegverbindungen als Verlängerung vom Grafenwiesenweg zum Feldweg und zur Sandbühlstrasse vermisst. Der Feldweg endet heute als Sackgasse.	Vorschlag/Antrag (dazu Skizze) Wegverbindungen ins Konzept aufnehmen 
Berücksichtigung ja x nein teilweise	Bemerkungen Auf die ursprünglich vorgesehenen Verlängerung des Grafenwiesenweges als Fussweg wurde verzichtet, um den Naherholungsraum nicht noch zusätzlich zu belasten. Solche zusätzlichen Belastungen wurden auch in den Stellungnahmen des ALN (Amt für Landschaft und Natur) an anderen Stellen als kritisch eingestuft. Im betroffenen Bereich befindet sich ausserdem ein Kiebitzbrutgebiet, was als unbedingt schutzbedürftig eingestuft wird; Störungen sollten unbedingt vermieden werden; siehe auch www.vogelwarte.ch	Netzplan Fussverkehr, Stand Vernehmlassung 

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Neue Wegverbindungen, Waldrandweg Sandbüelstrasse-Sportplatz	
Privatpersonen	Argumentation Es hat heute schon zu viele Ausflügler und Besucher in diesem Gebiet, deshalb keine zusätzlichen Angebote.	Vorschlag/Antrag Weg weglassen, Buslinie weglassen
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Zur Info aus der kantonalen Stellungnahme: <i>FR1, Fuss-/Radweg zwischen Burstwiesen- und Sandbüelstrasse</i> <i>Begründung: Der geplante Fuss-/Radweg FR1 zwischen Burstwiesen- und Sandbüelstrasse liegt zwar ausserhalb des Greifenseeschutzgebiets, grenzt aber an eine Waldschutzzone des Schutzgebiets. Der Wald, entlang dem der Weg geplant ist, wird heute auf drei Seiten und mittendurch von Wegen erschlossen. Mit dem neuen Weg wurde er rundherum von Wegen eingeschlossen, was zu einer starken, unerwünschten Störungszunahme führen würde. Ungestörte und unerschlossene Übergänge von Wald zu Feld sind ökologisch sehr wertvoll, auf neue Wege entlang von Waldrändern ist grundsätzlich zu verzichten.</i> Auf den Eintrag der Ortsbuslinie wird verzichtet. Der Weg am Sportplatz (FR1) wird an den Siedlungsrand verlegt, nur noch als Fussweg.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Neue Wegverbindungen: Fuss/Veloweg entlang Breitenstudenhholz	
Privatperson	Argumentation Mein zweiter Vorstoss geht gegen den geplanten Fuss- und Veloweg entlang des Waldrands des Breitenstudenholzes. Ganz selten noch tritt ein Reh oder Fuchs dort aus dem Wald. Der Raum für die Tiere wird sonst schon immer enger, damit wir Menschen uns verwirklichen können. Rund herum hat es bereits Strassen und Wege, so dass das Wild hier noch die Möglichkeit hatte, aus dem Wald zu treten. Das wäre dann auch nicht mehr möglich.	Vorschlag/Antrag Verzicht auf Fuss/Veloweg entlang Breitenstudenhholz
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Zur Info aus der kantonalen Stellungnahme: <i>FR1, Fuss-/Radweg zwischen Burstwiesen- und Sandbühlstrasse</i> <i>Begründung: Der geplante Fuss-/Radweg FR1 zwischen Burstwiesen- und Sandbühlstrasse liegt zwar ausserhalb des Greifenseeschutzgebiets, grenzt aber an eine Waldschutzzone des Schutzgebiets. Der Wald, entlang dem der Weg geplant ist, wird heute auf drei Seiten und mittendurch von Wegen erschlossen. Mit dem neuen Weg wurde er rundherum von Wegen eingeschlossen, was zu einer starken, unerwünschten Störungszunahme führen würde. Ungestörte und unerschlossene Übergänge von Wald zu Feld sind ökologisch sehr wertvoll, auf neue Wege entlang von Waldrändern ist grundsätzlich zu verzichten.</i> Der Weg am Sportplatz (FR1) wird an den Siedlungsrand verlegt, nur noch als Fussweg.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Neue Wegverbindungen: Fuss/Veloweg entlang Breitenstudenholtz	
Privatpersonen	<p>Argumentation</p> <p>Leider hat mich erst heute eine Nachbarin auf den im Gesamtverkehrskonzept enthaltenen Fuss- und Veloweg entlang dem Waldrand Breitenstudenholtz aufmerksam gemacht.</p> <p>Ich möchte den allerletzten Moment benutzen, um mich auf's Dringlichste gegen ein solches Vorhaben auszusprechen. Immer wieder können wir am Morgen Rehe beobachten, wie sie aus dem Wald treten, weil sie dort noch relativ ungestört sind. Wohl gibt es jetzt schon Hundebesitzer, die dort durchgehen. Wäre aber erst mal ein offizieller Weg und zudem für Velofahrer, wäre es auch mit diesem letzten Rückzugsgebiet vorbei, denn der Wald ist rundum bereits "erschlossen".</p> <p>Es geht immer darum, dem Menschen mehr Bewegungsraum zu bieten und das auf Kosten der anderen Erdbewohner. Das darf einfach nicht geschehen.</p>	<p>Vorschlag/Antrag</p> <p>Verzicht auf Fuss/Veloweg entlang Breitenstudenholtz</p>
<p>Berücksichtigung</p> <p>ja</p> <p>nein</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> teilweise</p>	<p>Bemerkungen</p> <p>Zur Info aus der kantonalen Stellungnahme: <i>FR1, Fuss-/Radweg zwischen Burstwiesen- und Sandbühlstrasse</i> <i>Begründung: Der geplante Fuss-/Radweg FR1 zwischen Burstwiesen- und Sandbühlstrasse liegt zwar ausserhalb des Greifenseeschutzgebiets, grenzt aber an eine Waldschutzzone des Schutzgebiets. Der Wald, entlang dem der Weg geplant ist, wird heute auf drei Seiten und mittendurch von Wegen erschlossen. Mit dem neuen Weg wurde er rundherum von Wegen eingeschlossen, was zu einer starken, unerwünschten Störungszunahme führen würde. Ungestörte und unerschlossene Übergänge von Wald zu Feld sind ökologisch sehr wertvoll, auf neue Wege entlang von Waldrändern ist grundsätzlich zu verzichten.</i></p> <p>Der Weg am Sportplatz (FR1) wird an den Siedlungsrand verlegt, nur noch als Fussweg.</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Neue Wegverbindungen: Fuss/Veloweg entlang Breitenstudenhholz	
Privatperson	Argumentation <p>Ich meine einmal gelesen zu haben, dass das Projekt Bus an der Burstwiesen- und Sandbuelstrasse „gestorben“ ist, weil zu teuer. Die Buslinie steht weiterhin im Konzeptplan. Dem Breitenstudenhholz entlang läuft sowohl eine Busspur wie ein Rad- resp. Fussweg. Diesem Waldrand entlang kommen oft Wildtiere raus, es ist dieses Stück Wald, das bis jetzt nicht von Fussgängern und Spielgruppen überbenutzt wird, wo man gegenüber der Natur noch Respekt zeigt. Anstatt diesen Respekt zu fördern und dieses Stück Natur zu wahren, will man auch das aufgeben. Wir hier hinten in der Ocht haben fast alles verloren, was die gerne gerühmte Wohnqualität von Greifensee anbelangt. „Dank“ Corona ist es im Moment massiv ruhiger geworden, sobald man sich aber wieder normal bewegen und Sport treiben darf, die Fussballplätze und das Milandia wieder offen zugänglich sind, werden wir wieder unter oftmals extremem Lärm, z.Teil bis tief in die Nacht, bis 2 oder 3 Uhr morgens, zu leiden haben. Mit diesem Bus-, Fuss- und Radweg als Verbindung von Burstwiesen- zu Sandbuelstrasse kommt noch mehr Unruhe rein und es ist zu befürchten, dass man dann auch hier ins Breitenstudenhholz dringt, feuert, grölt, Tiere aufschreckt. Ich bin total gegen die Erschliessung Burstwiesenstrasse/Sandbuelstrasse dem Waldstück entlang. Für Velofahrer ist es kein Problem, den Bogen um die Ocht oder auf den bestehenden Wegen im und am Breitenstudenhholz zu machen. Für Fussgänger gibt es auch genug Möglichkeiten. Es wäre eine Sache der Kommunikation und wirklich lohnenswert, diesen Bereich vollständig zu schützen.</p>	Vorschlag/Antrag Verzicht auf Fuss/Veloweg entlang Breitenstudenhholz
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Der Weg am Sportplatz (FR1) wird an den Siedlungsrand verlegt, nur noch als Fussweg.	

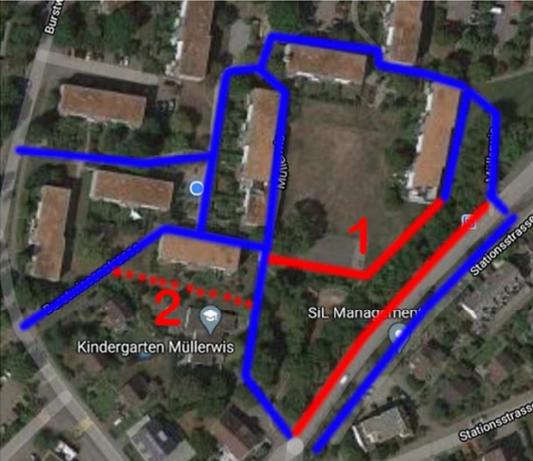
Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Fuss/Veloweg entlang Breitenstudenholtz	
Privatperson	Argumentation Ebenfalls abzulehnen ist die Fusswegverbindung entlang des Waldes in der Ocht. Der Waldrand darf nicht durch einen wohl stark begangenen Weg von der offenen Fläche abgeschnitten werden.	Vorschlag/Antrag kein neue Verbindung FR 1
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Zur Info aus der kantonalen Stellungnahme: <i>FR1, Fuss-/Radweg zwischen Burstwiesen- und Sandbuelstrasse</i> <i>Begründung: Der geplante Fuss-/Radweg FR1 zwischen Burstwiesen- und Sandbuelstrasse liegt zwar ausserhalb des Greifenseeschutzgebiets, grenzt aber an eine Waldschutzzone des Schutzgebiets. Der Wald, entlang dem der Weg geplant ist, wird heute auf drei Seiten und mittendurch von Wegen erschlossen. Mit dem neuen Weg wurde er rundherum von Wegen eingeschlossen, was zu einer starken, unerwünschten Störungszunahme führen würde. Ungestörte und unerschlossene Übergänge von Wald zu Feld sind ökologisch sehr wertvoll, auf neue Wege entlang von Waldrändern ist grundsätzlich zu verzichten.</i> Der Weg am Sportplatz (FR1) wird an den Siedlungsrand verlegt, nur noch als Fussweg.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Fusswegnetz, neue Fusswegverbindungen	
Privatpersonen	Argumentation <p>Im publizierten Netzplan Fussverkehr sind im Bereich Albertus-Walder-Weg/Im Baumgarten Fusswege eingezeichnet, die nicht den Tatsachen entsprechen und auch nicht für den öffentlichen Fussverkehr gewünscht sind (GVK Netzplan Fussverkehr Ausschnitt A unten):</p> <p>Die im Ausschnitt GVK Netzplan Fussverkehr Ausschnitt B rot markierten Wege führen über Privateigentum (Hauszugänge und private Gartenwege) und sollen aus dem Konzept gestrichen werden. Auch die grün markierte Verbindung Im Baumgarten → Albertus-Walder-Weg liegt eigentlich im privaten Eigentum der Miteigentümergeinschaft Albertus-Walder-Weg, ist aber mit einem Wegrecht zugunsten der Gemeinde belegt. Da die vor 35 Jahren angedachte Weiterführung des Weges bis zur Burstwießenstrasse nie realisiert wurde, halten wir das Wegrecht für sinnlos, und es könnte allenfalls aus dem Grundbuch gestrichen werden. Falls das möglich ist, sollte auch die «grüne» Verbindung aus dem Netzplan Fussverkehr entfernt werden.</p>	Vorschlag/Antrag Streichen von Fusswegverbindungen aus dem Netzplan Fussverkehr  Ausschnitt B
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen <p>Im Netzplan Fussverkehr sind nicht nur öffentliche Wege eingetragen, sondern alle begehbaren Wege, welche aus der Netzsystematik Sinn machen. Querverbindungen zwischen Quartierstrassen sind für den Fussverkehr wichtige Netzelemente, sie sparen Umwege zum Kindergarten, zur Schule, auf den Wegen zur Arbeit und zum Einkaufen.</p> <p>Den Anforderungen an die Netzdicke (ca. alle 100 m eine Querverbindung) kann aber mit der grünen Verbindung Rechnung getragen werden. Die beiden rot markierten Teilstücke werden aus dem Netzplan entfernt. Im Massnahmenplan sind keine Einträge anzupassen, da es bestehende Wege sind.</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Fusswegnetz, neue Fusswegverbindungen	
Ortspartei	Argumentation Wie schon an den Mitwirkungsveranstaltungen eingebracht, ist die vorgesehene Ergänzung hinter dem Kindergarten Müllerwis (2) komplett überflüssig, da ca. 20 Meter nördlich davon bereits eine Verbindung besteht (im Netzplan nicht eingezeichnet). Was hingegen fehlt, ist eine Verbindung auf der Nordwestseite des naheliegenden Walls (1):	Vorschläge/Anträge Fussweg beim Kindergarten überflüssig Fussweg entlang Greifenseestrasse ergänzen
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Der Hinweis ist richtig; der Planeintrag war am falschen Ort. Die blauen Linien werden als bestehend ergänzt. Die rote Linie 1 wird als zu ergänzende Verbindung in den Netzplan Fussverkehr und als Massnahme F2 den Massnahmenplan aufgenommen. Die Ergänzung der rot eingetragenen, fehlenden Fusswegverbindung entlang der Greifenseestrasse ist bereits im Netzplan Fussverkehr als Ergänzung eingetragen und als Massnahme F3 im Konzept und im Massnahmenplan enthalten.	
		

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Neue Fuss- und Veloverbindungen	
Privatperson	Argumentation Zwischen Schwerzenbacherstrasse und Grabenweg bzw. Mettmenriedstrasse sind 4 neue Fuss- und Radwegverbindungen vorgeschlagen. Mit den bestehenden Verbindungen sind dies auf 250 m Länge 6 Verbindungen. Kostenersparnis durch Weglassen kleine Umweg von 100-200m sind tolerierbar	Vorschlag/Antrag neue Wege aus Kosten- und Zweckmässigkeitsgründen (Mehrwert) überdenken und reduzieren.
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen Es ist unklar, welche Verbindungen hier gemeint sind. Alle zusätzlichen Verbindungen in diesem Bereich sind aber aus der Logik der Netzplanung für den Fuss- und Radverkehr (Netzlücken) gut begründbar. Die Anforderungen an die Netzdichte erfordern ca. alle 100 m eine Querverbindung, damit für den Fussverkehr keine grösseren Umwege entstehen. Beim Fusswegnetz werden gegenüber dem Entwurf verschiedene Reduktionen vorgenommen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Fussgänger- und Radverkehr über Betriebsareal von Mettler-Toledo	
Firma	Argumentation Die angedachten Verkehrsachsen, die durch die privaten Grundstücke und das Betriebsareal führen, erzeugen betriebliche Probleme wie Behinderungen der Logistik (z.B. Staplerverkehr, Zulieferanten, etc.) und erhöhen das Konflikt- und Gefahrenpotenzial auf dem Betriebsareal. Zudem würden sie eine bauliche Entwicklung behindern. Für weitere Details hierzu verweisen wir auf Anhang 1, Kapitel 5 und 6.	Vorschlag/Antrag keine öffentlichen Verbindungen über das Firmenareal
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Wahrscheinlich geht es um die Querverbindung zwischen Langacher und Bächliweg, die heute schon vorhanden ist, aber gemäss Vorschlag GVK auch für den Radverkehr nutzbar gemacht und deshalb ausgebaut werden sollte. Wenn auf diese verzichtet werden sollte, bliebe zwischen Langacherweg und Hirzerenstrasse eine Netzlücke im Radverkehrsnetz. Nicht abgeklärt wurde, ob Wegerechte vorhanden sind oder das Begehen bisher nur geduldet wurde. Die Massnahme R1 wird gestrichen. Im Netzplan Radverkehr werden alle Verbindungen gestrichen, die über das Betriebsareal verlaufen. Die vorhandenen Netzlücken im Radverkehrsnetz bleiben somit bestehen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Netzplan Radverkehr	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Wir begrüßen die detaillierte Analyse des Fuss- und Veloverkehrs und die daraus resultierenden Massnahmen, um dem Ziel „ein feinmaschiges Velonetz zu erstellen“, Rechnung zu tragen. Der Netzplan Radverkehr zeigt das vorgesehene feinmaschige Velonetz gut auf, sowie die wichtigen Querungspunkte, die es teilweise noch zu lösen gilt. Aus dem Netzplan Radverkehr ist nicht ersichtlich, welche Verbindungen kommunal und welche kantonal sind. Für die Velofahrenden sollte dies natürlich keine Rolle spielen. Bei Planungen sind die Unterscheidungen jedoch relevant und sie müssen auch als kommunale und überkommunale Einträge in die kommunalen Verkehrsrichtpläne eingetragen resp. unterschieden werden. Auf dem Radwegplan wird beispielsweise die kantonale Veloschnellroute von anderen Einträgen überlagert und ist nur noch im östlichen Teil der Gemeinde entlang des Bahnwegs sichtbar.	Empfehlung Das Velonetz ist im Netzplan Radverkehr so darzustellen, dass das kommunale und kantonale Netz unterschieden werden kann.
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Für den Richtplan wird die geforderte Unterscheidung nötig sein, für das GVK und die kommunalen Bedürfnisse ist sie nicht relevant. Aus Sicht des kommunalen Netzes wurde bewusst auf eine Hierarchisierung verzichtet. Es gibt in Greifensee 2 kantonal klassifizierte Nebenverbindungen, eine auf der Achse Greifenseestrasse/Stationsstrasse und eine auf der Achse Schwerzenbacherstrasse/Seestrasse. Die Veloschnellroute ist erst als Konzept und im Ansatz vorhanden und nicht durchgehend. Sie wird informationshalber ergänzt.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Radverkehrsführung (Kapitel 4.6)	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Der Grundsatz, dass innerorts die Velofahrenden auf die Fahrbahn geführt werden und ausserorts auf gemeinsam geführten Fuss-/Radwegen, gilt grundsätzlich gemäss Zweiradrichtlinie des Kantons Zurich. In Greifensee wird auf der Seestrasse, Dorfstrasse und Stationstrasse entgegen diesem Grundsatz der Veloverkehr innerorts auf gemeinsam geführten Fuss-/Radwegen geführt. Der Grund liegt darin, dass die Innerortsstrecken eher kurz sind und die Verknüpfungen der Radstreifen und Radwege zu sehr heterogenen Infrastrukturen führen wurden. Diese Fuss-/Radwege sind als solche konzipiert worden, es handelt sich dabei nicht um Trottoirs. Die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs kann erhöht werden, wenn für beide genügend sichere Fläche zur Verfügung gestellt wird. Die Sonderlösung, dass die Fuss-/ Radwege zu reinen „Fusswegen mit Velo gestattet“ umsignalisiert werden, kann erst erfolgen, wenn für den Veloverkehr sichere Massnahmen auf der Fahrbahn und sichere Querungsstellen eingerichtet sind. Die Velomassnahmen sind dann so umzusetzen, dass es diese Sonderlösung (Velo gestattet) nicht mehr braucht. Der Grundsatz sollte verfolgt werden, dass die Veloinfrastruktur von allen (8 bis ca. 80-jährige) genutzt werden kann. Die Schüler können dann auch sicher auf der Fahrbahn Velo fahren. Der Bericht suggeriert, dass es sich bei den gemeinsam geführten Fuss- und Radwegen um sehr gefährliche Abschnitte handelt, es sind jedoch keine Unfallschwerpunkte. Gemäss Bericht Teil 1, Kap. 6.11, sind die meisten Unfälle Schleuder- und Selbstunfälle sowie Parkierunfälle.	Vorschlag/Antrag Auf die Sonderlösung „die Fuss-/ Radwege zu reinen Fusswegen mit Velo gestattet umzusignalisieren“ ist zu verzichten. Rad-/ Fusswege können sichere Infrastrukturen für beide Teilnehmende bieten. Der Fussverkehr soll den Veloverkehr nicht verdrängen und umgekehrt auch nicht.
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die vorhandene Mischinfrastruktur für den Fuss- und Radverkehr weist grosse Schwächen auf. Unfallzahlen sind kein geeigneter Indikator für Probleme zwischen Fuss- und Radverkehr, auch weil die Dunkelziffer sehr hoch ist. Das GVK stellt auf die Lösung der Konflikte zwischen Fuss- und Radverkehr ab und diese Problem sind erheblich. In diesem Aspekt ist die Analyse eindeutig. Der Ansatz des GVK ist, die Geschwindigkeiten auf den Hauptstrassen zu senken und dadurch eine Mischverkehrslösung MIV-Velo auf der Fahrbahn zu ermöglichen. Die Umsignalisation wäre dann als Nachfolgemassnahme gedacht gewesen. Diese erübrigt sich, weil ab 1.1.2021 aufgrund einer durch den Bundesrat beschlossenen Gesetzesänderung Kindern bis 12 Jahren das Velofahren auf dem Trottoir gestattet wird.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Netzverbesserungen Radverkehr (Kapitel 5.1)	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Gewisse Aussagen im Gesamtverkehrskonzept lassen darauf schliessen, dass die Veloverkehrsplanung stark aus dem Blickwinkel der Fussverkehrsplanung erstellt worden ist. Begrüssenswert ist, dass im Netzplan Radverkehr neue Verbindungen aufgenommen wurden, welche aus der Mängelanalyse des Fussverkehrs resultieren. Dies hat jedoch zur Folge, dass bei den Massnahmen (Bericht Teil II, 5.19) nur eine einzige reine Radwegmassnahme aufgeführt wird. Alle anderen Massnahmen sind Fuss-/Radwegmassnahmen. Diese sind tatsächlich sehr oft kombinierbar, jedoch wird dies nicht konsequent umgesetzt. Die meisten Querungen werden als Typ 4 (durch Fahrbahneinengung hervor gehobene Querungsstelle) ausgeführt. Jedoch funktionieren FRQ 1, 2, 3, 6, 7 und 8 nach unseren Erfahrungen andernorts nicht bei Tempo 60.	Vorschlag/Antrag Die Querungen und Massnahmen sind aus Sicht des Veloverkehrs zu überprüfen und anzupassen.
Berücksichtigung ja x nein teilweise	Bemerkungen Wie ein Blick auf die Analysekarte und auf den Netzplan Radverkehr zeigt, bestehen im Radverkehr weniger Mängel und es gibt kaum Netzlücken. Aus dieser Logik gibt es auch weniger reine Velomassnahmen. Im Velonetzplan des Kantons Zürich (2016) sind auf Gemeindegebiet Greifensee keine Schwachstellen eingetragen. Durch Fahrbahneinengungen wird der Querungsweg verkürzt, davon profitieren Rad- und Fussverkehr, soweit sie die gleichen Querungen benützen. Querungen mit Mittelinseln wären sehr platzintensiv und im Landschaftsschutzgebiet unangemessen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Trottoir mit Velo gestattet (Stationsstrasse/Greifenseestrasse)	
Interessensvertretung	Argumentation Gemäss Bericht Teil II, S.17 soll der Veloverkehr künftig auf der Fahrbahn geführt werden, auch auf der Hauptstrasse. Zusätzlich ist das Trottoir mit "Velo gestattet" auszuführen, um die Schulwegsicherheit zu garantieren. Mit der neuen Verkehrsregel (Inkrafttreten 1.1.2021) wird es Kindern bis 12 Jahren erlaubt, auf dem Trottoir zu fahren.	Vorschlag/Antrag Auf die "Sonderregelung" mit der Beschilderung von Velos auf dem Trottoir kann daher verzichtet werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das gewünschte Ziel, Fuss- und Veloverkehr zu entflechten, nicht zu erreichen (da bei "Velo gestattet" auch Erwachsene auf dem Trottoir verkehren dürfen). Es ist jedoch sicherzustellen, dass Velofahrende auf den Hauptstrassen durch den MIV nicht behindert werden und ein flüssiges Befahren möglich ist (kein Rückstau für Velos). Daher sind Radstreifen auf der Fahrbahn auch bei reduziertem Tempo aufgrund des hohen DTV in Betracht zu ziehen.
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Der Ansatz des GVK ist, die Geschwindigkeiten auf den Hauptstrassen zu senken und dadurch eine Mischverkehrslösung MIV-Velo auf der Fahrbahn zu ermöglichen. Die Umsignalisation wäre dann als Nachfolgemassnahme gedacht gewesen. Diese erübrigt sich, weil ab 1.1.2021 aufgrund einer durch den Bundesrat beschlossenen Gesetzesänderung Kindern bis 12 Jahren das Velofahren auf dem Trottoir gestattet wird. Radstreifen würden aber mindestens 4 m Breite beanspruchen, was die Fahrbahnbreite deutlich vergrössern würde. Die vorhandenen Baumreihen müssten zugleich entfernt werden, was als kontraproduktiv erachtet wird und deshalb nicht erwogen wurde.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema SBB-Unterführung Stationsstrasse	
Interessensvertretung	Argumentation Längerfristig soll die Unterführung der SBB-Gleise in Fortführung der Stationsstrasse genügend breit ausgebaut werden um Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr zu vermeiden (gemäss Netzplan Radverkehr als "vorhandene Verbindung mit Problemen/Mängeln" ausgewiesen).	Vorschlag/Antrag Ausbau Bahnunterführung Stationsstrasse
Berücksichtigung Ja <input checked="" type="checkbox"/> nein teilweise	Bemerkungen Die Unterführung ist im kantonalen Velonetzplan (2016) als Schwachstelle eingetragen. Die Massnahme wäre auf Gebiet Nänikon (Uster) und wird nicht zusätzlich ins GVK aufgenommen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Velos auf Trottoir in der Wildsbergstrasse	
Privatpersonen	<p>Argumentation</p> <p>Mit dem umstrittenen Entscheid des Bundesrates, ab 1.1.2021 Kindern bis zwölf Jahren das Velofahren auf dem Trottoir zu erlauben, wird die Gefahr eines Unfalls an der Wildsbergstrasse grösser, v.a. im Bereich der Häuser Nr.4 bis 18, seeseitig. Es liegt in der Natur dieser Altersklasse, sich der Gefahren nicht immer bewusst zu sein. Durch die Verjüngung der Anwohnerschaft und den Gymnasiasten auf dem Weg nach/von Uster ist der Veloverkehr an der Wildsbergstrasse markant gestiegen. Es ist damit zu rechnen, dass ein Teil der Jugendlichen auch nach ihrem zwölften Geburtstag das Trottoir mit dem Velo weiterbenützen werden. Für eine genügende Übersicht seitens der Anwohner/Besucher/Lieferanten wäre eine Totalrodung der teilweise ökologisch wertvollen Hecken nötig, was unverhältnismässig wäre und auf erbitterten Widerstand stossen würde. Unterdessen ist das Trottoir an der Wildsbergstrasse auch ein beliebter Spazierweg für zahlreiche, verletzbare Senioren geworden. Sechs neue Wohneinheiten (Nr. 14 und 16) erhöhen die Aus- und Einfahrtfrequenzen. Im Rahmen des neuen Verkehrskonzepts unserer Gemeinde liesse sich eine sichere Lösung integrieren. Die Krux ist, dass für die Wildsbergstrasse bereits bis Ende Jahr eine Lösung gefunden werden sollte.</p>	<p>Vorschlag/Antrag</p> <p>Hierzu einige nicht ausgereifte Ideen unse-rerseits zur Sicherung, die man Experten als Diskussionsgrundlage vorlegen könnte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gut sichtbare Schwellen vor den seesei-tigen Ausfahrten - Alle Parkplätze auf die Bergseite verlegen, allenfalls kombiniert mit Tempo 30 - Velostreifen (roter Belag) parallel zum Trottoir - Beschildertes Velofahrverbot auf dem Trottoir
<p>Berücksichtigung</p> <p>ja</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>teilweise</p>	<p>Bemerkungen</p> <p>Das GVK sieht auch in der Wildsbergstrasse eine Tempo 30-Zone vor, wobei auch die Kinder auf dem Velo auf der Fahrbahn fahren sollen. Für Velomarkierungen ist zu wenig Platz und sie wären in der Tempo 30-Zone auch nicht sinnvoll.</p> <p>Schwellen auf dem Trottoir sind mit den Anforderungen an die Barrierefreiheit nicht vereinbar.</p> <p>Auf dem Trottoir ist Velofahren grundsätzlich verboten; die Kinder sind eine grundsätzli-che Ausnahme, die man nicht wegsignalisieren kann.</p> <p>Die heutige Parkplatzanordnung wurde seinerzeit gezielt als Verkehrsberuhigungs-massnahme eingerichtet. Die seeseitigen Parkplätze verhindern, dass Autos übers Trottoir ausweichen.</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Fahrverbot für Velos am Seeufer	
Privatpersonen	Argumentation Velos benutzen trotz vorhandener Radwege die Naturwege am See	Vorschlag/Antrag Naturwege am See für den Veloverkehr sperren
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die Beschilderungen und die Fahrverbote wurden seitens Gemeinde bereits mit dem Ranger-Team der Greifensee-Stiftung hinsichtlich Mängeln und Verbesserungsmöglichkeiten angeschaut. Anpassungen sind geplant, vor allem in Richtung einer Vereinheitlichung der Fahrverbote und deren Beschilderung. Im GVK werden diesbezüglich keine weiteren Massnahmen ergänzt.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Umwidmung Veloweg entlang See-/Schwerzenbacherstrasse	
Ortspartei	Argumentation Zusätzlich zu den vorgesehenen Massnahmen fordern wir, dass der bestehende Veloweg entlang der Seestrasse und der Schwerzenbacherstrasse ebenfalls als Trottoir klassiert wird, auf dem Velos erlaubt sind. Auf diese Weise lässt sich der Veloschnellverkehr auf die (verkehrsberuhigte) Strasse verlagern und die Sicherheit vor allem von Kindern auf Velos aber auch von Skateboardern verbessern.	Vorschläge/Anträge Veloweg als Trottoir umwidmen Velos und Skater auf Fahrbahn führen
Berücksichtigung ja x nein teilweise	Bemerkungen Bei den angesprochenen Wegen handelt sich um klassifizierte Wegführungen für Velos und Skater (Seerundweg, Schweizmobil-Route). Es ist im GVK nicht vorgesehen, in Bereich mit Tempo 60 die Velos und die Skater im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren zu lassen, weil dort Verkehrssicherheitsgründe dagegen sprechen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Signalisation von Vortrittsrechten für Velos	
Privatperson	Argumentation Bei Strassenquerungen sind für Velos die Vortrittsrechte klar zu signalisieren, z.B. durch Aufmalen von kleinen, gelben «kein Vortritt» Dreiecken. Velofahrer und Velofahrerinnen sind entsprechend zu schulen. Andernfalls sind die Velowege so anzupassen, dass die Velos klar Vortritt haben. Grundsätzlich ist sich auch zu überlegen, wie die unterschiedlich schnellen Velos (Kinder, normale Velos, Elektrovelos) voneinander entflochten werden könnten. Hier etwas Hintergrundinformation: Ich bin viel mit einem (normalen) Velo unterwegs, auch in anderen Gemeinden in der Region. Am mühsamsten ist in weiten Teilen die Gemeinde Volketswil. Statt Einmündungen in die Kreisel für Velos zu planen, werden diese häufig neben Fussgängerstreifen durchgelotst, wo sie entweder (fahrend) keinen Vortritt haben oder dann eben absteigen müssen, um als Fussgänger zu gelten. Weiter gälte eigentlich eine Velowegbenutzungspflicht, die jedoch auf gewissen Abschnitten für mich eine Belastung ist, da ich dann einen engen Weg mit Fussgängern teilen müsste, anstatt ohne Probleme auf der Strasse zu fahren. Häufig sind die Konflikte zwischen Velo und Auto nur durch mangelhafte Signalisation und Fahrtaktik begründet (man denke nur an «sicher durch die Mitte» in Kreiseln). Weitere Konflikte und Gefahrenpotentiale entstehen z.B. auf dem Velo- und Fussweg in Nänikon, wo sich Fussgänger und schnelle E-Bike Fahrer mit 45 km/h den gleichen Weg teilen.	Vorschlag/Antrag <ul style="list-style-type: none"> - Signalisation von „kein Vortritt“ bei Strassenquerungen - Klarer Vortritt für Velos auf Velowegen - Entflechtung von schnellen und langsamen Velos
Berücksichtigung ja <input checked="" type="checkbox"/> nein teilweise	Bemerkungen Die Stossrichtung der Vorschläge ist nicht ganz klar. Die Massnahmen des GVK zielen u.a darauf ab, die Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr zu reduzieren. Bei den vorgesehenen, reduzierten Fahrgeschwindigkeiten sollen die Velos auf der Fahrbahn verkehren. Die Querungsstellen verlieren dann an Bedeutung. Bei ausgebauten oder signalisierten Querungsstellen (Fussgängerstreifen) werden eigene Flächen für den Veloverkehr ausgeschieden. Die heutigen Längsquerungen über Tumigerstrasse und Heuwinkelstrasse entfallen bei einer Führung auf der Fahrbahn.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Veloförderung statt Busausbau	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Sollt die Gemeinde Greifensee verstärkt auf den Ausbau der Buslinien in die sehr nahen Nachbarortszentren setzen, so stellt sich die Frage, ob die Verlagerung auf den Veloverkehr gelingen wird. Das Zentrum Greifensee liegt ca. 3,5 km entfernt vom Zentrum Uster und ca. 3 km vom Einkaufsgebiet Volketswil, beide Distanzen, die mit dem Velo bewältigt werden können.	Vorschlag/Antrag Wir empfehlen, den Ausbau des Veloverkehrs (inkl. Velo-Logistik oder Velo-Heimlieferdienst) anstelle des Bus-Ausbaus zu prüfen.
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen Das Velo ist als Verkehrsmittel zur Distanzüberwindung nicht für alle Bevölkerungsgruppen gleich gut geeignet (z.B. Senioren/innen). Ein Heimlieferdienst kann eine sinnvolle Ergänzung für das Einkaufen vor Ort darstellen, dann bleibt aber trotzdem der Einkaufsweg, für den der ÖV ein gutes Verkehrsmittel darstellt. Heimlieferdienste sind allerdings auch immer auf die Kooperation mit den Einkaufsgeschäften angewiesen. Als Alternative zum vorgeschlagenen Busausbau ist ein Heimlieferdienst nur sehr bedingt geeignet. Der Bus deckt weitaus mehr Wegzwecke ab als nur das Einkaufen. Ein Verleihsystem für Transportvelos ist bereits in Betrieb und wird ausgebaut. Das GVK wird um eine entsprechende Massnahme (MM6) ergänzt.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Querungen Seestrasse und Schwerzenbacherstrasse	
Ortspartei	Argumentation Auf der Seestrasse und der Schwerzenbacherstrasse sind jedoch vermehrt Fussgängerquerungen mit Mittelinsel zu erstellen.	Vorschläge/Anträge Vermehrte Fussgängerquerungsmöglichkeiten mit Mittelinsel auf der Seestrasse und Schwerzenbacherstrasse
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen Das GVK sieht die Verbesserung dieser Querungen und eine Geschwindigkeitsreduktion vor. Diese Massnahmen sollen in Kombination ihre Wirkung entfalten. Durch die vorgesehenen Fahrbahneinengungen wird der Querungsweg verkürzt, davon profitieren Rad- und Fussverkehr, soweit sie die gleichen Querungen benützen. Querungen mit Mittelinseln wären sehr platzintensiv und im Landschaftsschutzgebiet unangemessen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Querungsstellen Seestrasse, Verbesserte Seezugänge	
Ortspartei	Argumentation Der Vorschlag zur Schaffung von sicheren, komfortablen Querungsstellen der Seestrasse und der Schwerzenbacherstrasse für den Fuss- und Veloverkehr wird begrüsst.	Vorschlag/Antrag Der Vorschlag zur Schaffung von sicheren, komfortablen Querungsstellen der Seestrasse und der Schwerzenbacherstrasse für den Fuss- und Veloverkehr wird unterstützt.
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die Vorschläge im GVK bleiben bestehen; sie sind wenig umstritten, müssen aber im Detail noch mit den kantonalen Dienststellen besprochen werden bezüglich baulicher Ausgestaltung und Bewilligungsprozedere.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Tumigerstrasse, Lastwagenverkehr	
Privatperson	Argumentation Das GVK bietet gute Ansätze. Die Tumigerstrasse muss verkehrsberuhigt werden und für den LW-Durchgangsverkehr möglichst unattraktiv sein. Es ist aber nicht einzusehen, dass internationale Schwertransporte über eine Gemeindestrasse verlaufen und man daran nichts ändern können soll.	Vorschlag/Antrag Längsparkplätze auf der Tumigerstrasse
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die Tumigerstrasse soll Teil der Tempo 30-Zone und verkehrsberuhigt umgestaltet werden. Inwieweit Parkplätze angeordnet werden können, wird das nötige Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zeigen; das GVK hat nicht diesen Detaillierungsgrad.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Tumigerstrasse	
Privatperson	Argumentation Auf Höhe Tumigerstrasse 88 mündet ein Fussweg vom Pfisterhölzi in die Tumigerstrasse. Diese Situation ist gefährlich. Es hat an dieser Stelle schon gefährliche Situation und mindestens einen Unfall gegeben, weil aus Richtung Uster sehr schnell bergab gefahren wird, auch von Velos.	Vorschlag/Antrag Signalisation „Kinder“ in Höhe Tumigerstrasse 88 aus beiden Richtungen
Berücksichtigung <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die Problematik ist erkannt; die Querung ist als fehlend in der Mängelkarte und im Netzplan Fussverkehr gekennzeichnet. Im Massnahmenplan des GVK ist für die Tumigerstrasse Tempo 30 (Zone) und im genannten Bereich eine neue Querungsstelle für den Fussverkehr vorgesehen. Die genaue Lage und Ausgestaltung der Querung ist in Zusammenhang mit dem BGK Tumigerstrasse und mit der Lage einer Bushaltestelle festzulegen, sofern die Buslinie Richtung Uster verlängert würde. Dem Ausbau der Querung wird planerisch der Vorzug vor einer Signalisation gegeben. Das Signal „Kinder“ (Signalisationsverordnung 1.23) kann gemäss Art 11 SSV im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Spielplätzen aufgestellt werden. Denkbar wäre auch die besondere Markierung gemäss SN 640 851, sie darf allerdings nur im Bereich von Kindergärten und Schulen angebracht werden. Bei beidem wäre eine Bewilligung durch die Kantonspolizei nötig.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Tumigerstrasse	
Interessensvertretung	Argumentation Die Stadt Uster plant die Tumingerstrasse demnächst ohne Umsetzung eines Rad-/Gehweges zu sanieren. Wir begrüssen es sehr, wenn sich hier die Gemeinde Greifensee für eine geeignete Lösung für den Fuss- und Veloverkehr stark macht.	Vorschlag/Antrag keiner
Berücksichtigung Ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Auf Gemeindegebiet Greifensee ist im GVK eine Tempo 30-Zone vorgesehen, auch auf der Tumigerstrasse. Damit wird die Veloverkehrsführung zumindest innerorts verbessert. Gemäss Projektunterlagen der Stadt Uster zur Tumigerstrasse kann „ <i>der Rad-/Gehweg in einem separaten Schritt erstellt werden</i> “. Ein „Trampelpfad“ von der Gemeindegrenze Greifensee bis zum Ponyhof wurde nachträglich ins Projekt aufgenommen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Tumigerstrasse	
Ortspartei	Argumentation Ab Abzweigung Strasse Im Hof soll <i>Tempo 40</i> eingeführt werden, verbunden mit baulichen Massnahmen im Strassenraum (Parkfelder und Inseln).	Vorschlag/Antrag Tempo 40 statt 30
Berücksichtigung <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen <p>Es wird nicht ganz klar, auf welchen Abschnitt der Tumigerstrasse sich der Vorschlag bezieht (einwärts/auswärts?). Tempo 40 kann nur punktuell signalisiert werden, müsste also bei jeder Einmündung wieder neu signalisiert werden.</p> <p>Die Idee des GVK ist, mit Zonensignalisationen zu arbeiten, die flächig gelten. In die Zone 30 soll auch die Tumigerstrasse integriert werden. Tempo 30 hat hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Emissionsminderung deutliche Vorteile gegenüber Tempo 40. Bei einer Zonengeschwindigkeitsbeschränkung ist der Ansatz, auf bauliche Massnahmen soweit möglich zu verzichten und somit auch eine kostengünstige Verkehrsberuhigung zu betreiben.</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Einmündung Heuwinkelstrasse-Stationstrasse	
Ortspartei	Argumentation Der vom kant. TBA geplante <i>Kreisel</i> bei der Einmündung Heuwinkelstrasse <i>wird begrüsst</i> . Die Möglichkeit, damit auch zwei Parkgaragen im Quartier Seilerwis zu erschliessen, wird begrüsst.	Vorschlag/Antrag keiner
Berücksichtigung ja <input checked="" type="checkbox"/> nein teilweise	Bemerkungen Im GVK ist am Knoten Heuwinkelstrasse/Greifenseestrasse ein Knotenumbau vorgesehen. Es ist noch nicht definiert, ob diese ein Kreisverkehr sein soll. Die definitive Knotenform soll im BGK Greifenseestrasse/Stationstrasse bestimmt werden. Ein Strassenanschluss des Quartiers Seilerwis an die Greifenseestrasse ist im GVK nicht vorgesehen. Vorabklärungen haben ergeben, dass sich ein Anschluss Müllerwis in der Burstwiesenstrasse mit einer Verkehrsentlastung von ca. 14% bemerkbar machen würde, was im Vergleich zum Aufwand wenig ist ein sich z.B. lärmässig nicht bemerkbar machen würde.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Umgestaltung der Knoten Heuwinkelstrasse (Nänikon) auf der Basis BGK Greifenseestrasse und Heuwinkelstrasse/Stationsstrasse (Nänikon)	
Firma	Argumentation Würde der Kreisel wie vorgesehen mit einem Durchmesser von 26 Metern realisiert, wäre er für Sattelschlepper und Lastenzüge zu eng und somit nicht befahrbar. Das hätte erhebliche negative Konsequenzen für den Betrieb und die Logistik, welche zwingend darauf angewiesen sind, dass der Schwerverkehr die Betriebsareale in Nänikon und Greifensee ungehindert erreichen und wieder verlassen kann. Damit dies weiterhin gewährleistet ist, müsste der Kreisel am Knoten Heuwinkelstrasse (Nänikon) auf der Basis BGK Greifenseestrasse idealerweise einen Durchmesser von 30 Metern haben, in jedem Fall jedoch mindestens 28 Meter. Weiter ist zentral, dass die Ein- und Ausfahrbereiche bei den Kreiselästen entsprechend ausgestaltet werden, dass sie für den Schwerverkehr passierbar sind. Im Übrigen gilt es auch bei der Umgestaltung des Knoten Heuwinkelstrasse-Stationsstrasse (Nänikon) zu beachten, dass er nach wie vor für den Schwerverkehr problemlos befahrbar bleibt und die erforderlichen fahrdynamischen Nachweise erbracht werden. Für weitere Details hierzu verweisen wir auf Anhang 1, Kapitel 7.	Vorschlag/Antrag Befahrbarkeit am Knoten für Schwerverkehr gewährleisten
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Im GVK ist am Knoten Heuwinkelstrasse/Greifenseestrasse ein Knotenumbau vorgesehen. Es ist noch nicht definiert, ob diese ein Kreisverkehr sein soll. Die definitive Knotenform soll im BGK Greifenseestrasse/Stationsstrasse bestimmt werden. Unabhängig von der Knotenform ist klar, dass die Befahrbarkeit mit den dort verkehrenden Fahrzeugen gewährleistet sein muss. Dieser Nachweis wird im Rahmen des BGK erbracht werden. Es gibt Beispiele von Kreiseln mit Durchmesser unter 28 m, die diesen Ansprüchen genügen; das kommt auf die Ausgestaltung der Kreisfahrbahn und der Kreismitte an.	

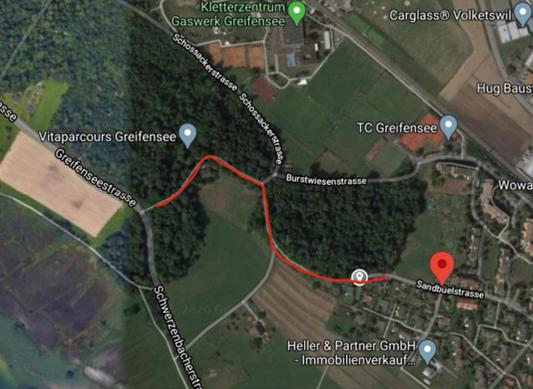
Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Kreisel Burstwiesenstrasse	
Ortspartei	Argumentation Ein Kreisel eingangs Greifensee auf der Stationsstrasse mit Anschluss an die Mül- lerwis oder eine Weiterführung der Burstwiesenstrasse über die Bahnlinie nach Volketswil (so wie vor 30 Jahren) würden wir begrüssen. Einerseits würde er es ermöglichen, den Bus in die Burstwiesenstrasse zu führen und so einen weiteren Teil von Greifensee zu erschliessen und andererseits den Verkehrsproblempunkt Burstwiesenstrasse (Höhe Einkaufszentrum) von einem Teil des Verkehrs zu entlas- ten.	Vorschlag/Antrag Kreisel am Knoten Burstwiesenstrasse
Berücksichtigung ja x nein teilweise	Bemerkungen Im GVK ist am Knoten Heuwinkelstrasse/Greifenseeestrasse ein Knotenumbau vorgesehen. Es ist noch nicht definiert, ob diese ein Kreisverkehr sein soll. Die definitive Knotenform soll im BGK Greifenseeestrasse/Stationsstrasse bestimmt werden. Ein Strassenanschluss des Quartiers Seilerwis an die Greifensee- strasse ist im GVK nicht vorgesehen. Vorabklärungen haben ergeben, dass sich ein Anschluss Müllerwis in der Burstwiesenstrasse mit einer Verkehrs-ent- lastung von ca. 14% bemerkbar machen würde, was im Vergleich zum Auf- wand wenig ist ein sich z.B. lärmässig nicht bemerkbar machen würde. Eine Busführung in der Burstwiesenstrasse wurde von den kantonalen Stellen, vom ZVV und von den VBG im Rahmen der Vernehmlassung als nicht nötig erachtet.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Einbahnstrasse im Pfisterhölzli	
Privatperson	Lob Besten Dank für das tolle Konzept! Obwohl ich kein Einwohner von Greifensee bin, erlaube ich mir, mich zum Entwurf des Gesamtverkehrskonzepts Greifensee zu äussern: Ich wohne in Nänikon und bin seit Jahren ohne Auto unterwegs. Deshalb sind mir alle Verbesserungen für Fussgänger und Velo ein grosses Anliegen. Wir tätigen unsere Einkäufe vorwiegend in Greifensee und sind täglich auch in Greifensee zu Fuss unterwegs, auch in der Freizeit am schönen Greifensee. Ich begrüsse deshalb den vorliegenden Entwurf Gesamtverkehrskonzept Greifensee sehr und hoffe, dass er auf Anklang stossen wird und auch so umgesetzt wird. Ich möchte nur ein paar wenige Entwurfsdetails hervorheben, die mir am meisten am Herzen liegen: Insbesondere die zahlreichen Verbesserungen für Fussgänger und Velofahrer finde ich sehr positiv, z.B. die geplanten, bisher fehlenden, Fussgängerquerungen / Fussgängerverbindungen über die Seestrasse und die Schwerzenbacherstrasse. Auch die Geschwindigkeitsbeschränkung an der Seestrasse wird den Lärm für die Spaziergänger und Sportler dem See entlang massiv verringern. Ich freue mich schon darauf! Die Begegnungszone rund um die Meierwis ist ebenso erfreulich.	Vorschlag/Antrag Einbahnstrasse im Pfisterhölzli, Gegenverkehr Velos erlaubt Einen einzigen Wunsch hätte ich noch: Könnte man nicht die Schlaufe "Am Pfisterhölzli" als Einbahn (mit erlaubtem Gegenverkehr für Velos) markieren. Der Bus hätte so oft bessere Fahrt und als Fussgänger hätte man auch mehr Sicherheit.
Berücksichtigung ja x nein teilweise	Bemerkungen Mit Dank für die lobenden Worte verbunden die Bemerkung, dass im Pfisterhölzli im GVK eine Tempo 30-Zone vorgesehen ist, was die Verkehrssicherheit verbessern sollte. Eine Einbahnführung wäre für einen Teil der Gebäude mit Umwegfahrten (also Mehrkilometern) verbunden, was nicht unbedingt erwünscht ist. Ausserdem bergen Einbahnführungen immer auch die Gefahr einer Beschleunigungswirkung.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Schleichverkehr Sandbuelstrasse	
Privatperson	Argumentation <p>Das neue Verkehrskonzept, vorgestellt in der NAG, finde ich zukunftsweisend und werde es vorbehaltlos unterstützen - auch wenn einige Neuerungen nicht bequem sind, so sind sie nötig und richtig. Ich werde in meinem Umfeld „Werbung“ für das Konzept machen.</p> <p>Ich nehme an, dass die Schwellen an der Burstwiesenstrasse ja irgendwann verschwinden werden, spätestens, wenn die Strasse/Leitungen sowieso saniert werden? Das würde mit einer Verkehrsberuhigung resp. Zone 30 sicherlich Sinn machen und die Zustimmung der Anwohner für das Konzept erhöhen.</p> <p>Eine Ergänzung: Es ist uns in letzter Zeit mehrmals aufgefallen, dass der Teil hintere Sandbuelstrasse / am CEVI-Haus (Ferienheim) vorbei bis zur Einmündung Schwerzenbacherstrasse (s. Foto) als Schleichweg von Kurierfahrzeugen und wohl auch Anwohnern benützt wird. In ziemlichem Tempo wird an den Spaziergängern vorbei gabraust und nicht mal abgebremst. Es ist „Anwohner erlaubt“ signalisiert, an der Tafel aber nicht definiert, wer das ist... dann könnte das ja für die Anwohner der ganzen Sandbuelstrasse gelten und wäre für alle erlaubt. Klar ist das angenehmer, als den Weg über die Burstwiesenstrasse, über die Schwellen und durch das Zentrum zu nehmen...</p>	Vorschlag/Antrag Vorschlag für Umgang mit Schleichverkehr durch die Fahrverbotszone (Kartenausschnitt) 
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die Möglichkeit einer Umsignalisation wird von der Sicherheitsabteilung der Gemeinde geprüft. Die Thematik wird aber nicht ins GVK aufgenommen, weil ja bereits ein Fahrverbot besteht.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Burstwiesenstrasse	
Privatpersonen	Argumentation Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen und parkierte Autos behindern die Durchfahrt. Die Schwellen sind zu hoch.	Vorschlag/Antrag keiner
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die Problematik ist erkannt. Die Burstwiesenstrasse ist im GVK als Teil einer Tempo 30-Zone vorgesehen. Im Rahmen des zur Umsetzung der Zone nötigen Verkehrsgutachtens muss geprüft werden, welche baulichen Massnahmen nötig sind oder nicht mehr nötig sind.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Obere Stationsstrasse	
Interessensvertretung	Argumentation Auf der oberen Stationsstrasse sind nebst dem Knoten Heuwinkelstrasse keine Massnahmen geplant. Dies obwohl gemäss Velonetzplan auf der Hauptroute eine resp. zwei Schwachstellen ausgewiesen sind.	Vorschlag/Antrag Um diese Schwachstelle zu beheben, sind die Längsparkierungen entweder alle auf eine Seite zu verlegen oder idealerweise gänzlich aufzuheben. Diese Massnahme hat gemäss Verbindungsdatenblatt des Velonetzplans eine hohe Priorität und ist mit geringen Kosten verbunden. Daher ist sie entweder möglichst zeitnah umzusetzen oder dann in das GVK als Massnahme aufzunehmen.
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen Die Problematik ist bekannt, allerdings liegt der genannte Bereich auf Näniker Gebiet (Stadt Uster). Das Thema soll, wie einige andere auch, bilateral mit der Stadt Uster angesprochen werden.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Beleuchtung Hirzerenacherweg	
Privatperson	<p>Argumentation</p> <p>Ich teile die Meinung, dass dieser Weg in der Nacht wirklich dunkel ist. Doch dieser Weg geht entlang von einem Kantonalen Schutzgebiet mit der Schutzzone I (https://maps.zh.ch/s/y0pon4b4). In diesem Fall soll das Gebiet in erster Linie der Natur und nicht dem Mensch dienen. Weiter sollte am Abend jedes Fahrrad Licht haben. Für jene, die diesen Weg regelmässig in der Nacht zu Fuss gehen, gibt es heute gute Taschen oder Stirnlampen. Diese erhellen den Weg, wenn wirklich jemand diesen benützt. Wird auf diesem Weg eine Beleuchtung installiert, wird diese viele Zeit brennen, obwohl niemand den Weg benützt. Gleichzeitig wird ein Gebiet heller gemacht. In unserer 24 Stunden-Gesellschaft, wo rund um die Uhr immer mehr Lichter brennen, braucht es auch noch Bereiche, die der Natur Ruhe und auch Dunkelheit gönnen. Da es sich um ein Kantonalen Schutzgebiet handelt, ist es sicher wichtig, die Massnahmen auch mit dem Kanton und mit der Gemeinde Uster (da das Grundstück auf Ustermer Boden liegen) genau abzuwägen.</p>	<p>Vorschlag/Antrag</p> <p>Verzicht auf Beleuchtung oder Berücksichtigung gemäss Merkblatt Lichtverschmutzung</p> <p>Ist es wirklich unumgänglich, dass in diesem Bereich eine Beleuchtung installiert wird, verweise ich gerne noch auf das Merkblatt der Lichtverschmutzung vom Kanton https://awel.zh.ch/internet/baudirektion/awel/de/luft_klima_elektrosmog/licht/jcr_content/contentPar/morethemes/items/merkblatt_f_r_gemei.spooler.download.1439963063463.pdf/Merkblatt+Lichtverschmutzung.pdf</p>
<p>Berücksichtigung</p> <p>ja</p> <p>nein</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> teilweise</p>	<p>Bemerkungen</p> <p>Die Massnahme liegt auf dem Gebiet der Stadt Uster und soll bilateral mit den dortigen Amtsstellen besprochen werden. Der Vorschlag Beleuchtung kam in den Workshops aus der Bevölkerung.</p> <p>Die Massnahme wird ergänzt: „Lichtsteuerung mit Bewegungsmeldern“ gemäss Merkblatt Lichtverschmutzung.</p> <p>Dazu gibt es bereits zwei Beispiele im Kanton Aargau (Würenlos, Mellingen), in Zumikon (Waldweg) und im Kanton Bern.</p> <p>Die bewegungsabhängige Lichtsteuerung käme auch andernorts in Frage, z.B. auch für wenig frequentierte Quartierstrassen.</p> <p>Wurde in der kantonalen Stellungnahme nicht ausdrücklich bemängelt, könnte aber in der Tat problematisch sein, auch mit Bewegungsmeldern.</p>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Beleuchtung Grafenwiesenweg	
Institution	Argumentation Der Grafenwiesenweg wird von vielen Fussgängern intensiv benützt (Schüler, Spaziergänger, Hündeler etc.)... Die Beleuchtung des Grafenwiesenweges wird unterstützt, solange sie die landwirtschaftlichen Aktivitäten auf den angrenzenden Parzellen nicht beeinflusst. Die Gestaltung der Beleuchtung müsste den Bedürfnissen möglichst gut angepasst sei. Die Institution ist interessiert, an der weiteren Planung mitzuwirken.	Vorschlag/Antrag Der Vorschlag zur Beleuchtung des Grafenwiesenweges wird unterstützt. Die Ausübung der Landwirtschaft darf nicht beeinträchtigt werden. Die Gestaltung der Beleuchtung ist den Bedürfnissen anzupassen.
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Der Vorschlag zur Beleuchtung kam in den Workshops aus der Bevölkerung. Die UHG soll unbedingt bei der Umsetzung einer Beleuchtung beteiligt werden. Da die Anwohnerschaft wahrscheinlich nicht unbedingt einhellig begeistert sein wird, sollen Mitwirkungsmöglichkeiten eingeräumt werden.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Beleuchtung	
Privatperson	Argumentation An Wegen, wo die Beleuchtung verbessert werden soll, sind minimal zur Seite und nach oben abstrahlende Lampen zu wählen. Weiter ist zu prüfen, ob allenfalls Laternen mit Bewegungsmeldern eingesetzt werden könnten (Pilotprojekt im Kanton Graubünden).	Vorschlag/Antrag Beleuchtung bündeln statt streuen ggf. Bewegungsmelder einsetzen
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Ergänzen des Vorschlags Beleuchtung: „Lichtsteuerung mit Bewegungsmeldern“ gemäss Merkblatt Lichtverschmutzung. Dazu gibt es bereits zwei Beispiele im Kanton Aargau (Würenlos, Mellingen), in Zumikon (Waldweg) und im Kanton Bern.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Baumpflanzungen, Massnahmen in der Landschaftsschutzzone	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Einige der vorgesehenen Massnahmen liegen innerhalb des Geltungsbereichs der Verordnung zum Schutz des Greifensees (SVO) vom 3. März 1994. Innerhalb der Landschaftsschutzzone IIIA gemäss SVO sind unter anderem das Errichten von oberirdischen Bauten und Anlagen aller Art sowie Geländeänderungen und Ablagerungen aller Art verboten (gemäss Ziffer 4.3 SVO). Bewilligungen nach der SVO werden durch die Baudirektion erteilt. Wenn spezielle Verhältnisse, insbesondere ein überwiegendes öffentliches oder wissenschaftliches Interesse es erfordert, kann die Baudirektion unter sichernden Bedingungen Ausnahmen von den Vorschriften der SVO gestatten (Ziffer 6 SVD).	Empfehlungen Bei baulichen Massnahmen in der Landwirtschaftszone IIIA (<i>wahrscheinlich war Landschaftsschutzzone gemeint</i>), für welche eine Ausnahme nötig ist, ist im Rahmen des Bewilligungs- oder Genehmigungsverfahrens aufzuzeigen, welches überwiegende öffentliches Interesse vorliegt. Bei einigen Massnahmen (Baumtore, Baumreihen, usw.) sollen neue Bäume gesetzt werden. Innerhalb der SVO, aber auch grundsätzlich ausserhalb der Bauzone, sind dafür standortgerechte, einheimische Pflanzen zu verwenden.
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die vorgeschlagenen neuen Querungsstellen entlang der Seestrasse und der Schwerzenbacher Strasse liegen alle auf der Grenzlinie zwischen der Landschaftsschutzzone II und der seenahen Naturschutzzone I. deshalb wurde darauf verzichtet, platzaufwändige Querungen mit Mittelinseln vorzuschlagen. Es ist mit den kantonalen Stellen zu klären, welche Auswirkungen auf die bauliche Ausgestaltung der Querungsstellen die Schutzbestimmungen haben.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Baumtore	
Privatperson	Argumentation Ebenfalls abzulehnen sind nur der Optik dienende «Baumtore», die nur Kultur-land oder anderes Land verbrauchen. Dafür sind die bestehenden Fusskies-wege am See besser zu unterhalten und freizuschneiden.	Vorschlag/Antrag keine Baumtore
Berücksichtigung ja nein x teilweise	Bemerkungen Die Baumtore sind Teile eines Massnahmenpaketes zur Sicherung der Querungen über die Hauptstrassen von/nach dem Seeuferbereich. Sie dienen folglich nicht nur der „Optik“. Die Machbarkeit und Zweckmässigkeit von Baumtoren muss allerdings noch mit den kantonalen Stellen (Natur und Landschaft) und der Greifenseestiftung abgeklärt werden. Deshalb wird der Text im Bericht angepasst: <i>Massnahme zur Gestaltung der Querungsstellen und Ortseingänge</i>	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Baumreihen entlang des Heuwinkelwegs	
Firma	Argumentation Ein Teil der geplanten Baumreihenbepflanzung entlang des Heuwinkelwegs befindet sich auf dem privaten Grundstück der Firma, was die Entwicklungsmöglichkeiten einschränkt. Für weitere Details hierzu verweisen wir auf Anhang 1, Kapitel 7.	Vorschlag/Antrag keine Bäume auf Privatgrund der Mettler Toledo am Heuwinkelweg?
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Auf die Massnahme BR2 Baumreihen am Heuwinkelweg wird verzichtet.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Massnahmen ausserhalb Bauzonen	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Einige der vorgeschlagenen Massnahmen kommen auch ausserhalb der Bauzone zu liegen. Im Rahmen der Plangenehmigungs- oder Baugesuchverfahrens ist für solche Massnahmen aufzuzeigen, weshalb sie auf den gewählten Standort ausserhalb der Bauzone angewiesen sind. Vorhaben sind im Sinne von Art. 24 RPG standortgebunden, wenn eine dem Zonenzweck widersprechende Baute oder Anlage aus technischen oder betriebswirtschaftlichen Gründen oder wegen der Bodenbeschaffenheit auf einen Standort ausserhalb der Bauzone angewiesen ist. Dabei beurteilen sich die Voraussetzungen nach objektiven Massstäben. Es kann weder ausschliesslich auf subjektive Vorstellungen und Wünsche des Einzelnen noch lediglich auf die persönliche Zweckmässigkeit und Annehmlichkeit ankommen. An die Erfordernisse der Standortgebundenheit sind hohe Anforderungen zu stellen (BGE 117 Ib 383 E. 3a, mit Hinweisen). Ausserdem dürfen dem Vorhaben keine überwiegenden Interessen entgegenstehen (Art. 24 lit. b RPG).	Empfehlung Mit dem GVK wird das öffentliche Interesse der Gemeinde an den vorgeschlagenen Massnahmen bekundet. Die Standortbegründung ist im Rahmen des anzuwendenden Bewilligungs- oder Genehmigungsverfahrens noch zu präzisieren.
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Es wird vor dem Erarbeitung eines kommunalen Verkehrsrichtplans mit der Verfasserin abgeklärt, um welche Massnahmen es hier genau geht.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Einengungen der Fahrbahn und Schwellen auf Verkehrsachsen	
Firma	Argumentation Gemäss GVK Greifensee sind künftig Einengungen und/oder Schwellen auf den Verkehrsachsen vorgesehen, auf welchen der Schwerverkehr verkehrt. Damit ist die Firma nur einverstanden, sofern sichergestellt wird, dass allfällige Einengungen und/oder Schwellen so gestaltet werden, dass ein problemloses und sicheres Befahren für Sattelschlepper und Lastenzüge gewährleistet bleibt. Für weitere Details verweisen wir auf des Kapitel 7 von Anhang 1.	Vorschlag/Antrag Gewährleisten einer sicheren Befahrbarkeit für den Schwerverkehr
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die Befahrbarkeit für Busse und anderen Schwerverkehr bleibt auf den dafür vorgesehenen Achsen überall erhalten. Bodenschwellen sind im GVK nirgends vorgesehen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Gewährleistung von Zufahrt, Ausweichmöglichkeiten und Umfahrungen	
Firma	Argumentation Für den Betrieb der Firma ist es zwingend notwendig, dass bei Fahrbehinderungen und Baustellen auch in Zukunft Ausweichmöglichkeiten und Umfahrungen vorhanden sind und dass während der Bauphase und der Realisierung der verschiedenen Massnahmen des Gesamtverkehrskonzepts Greifensee sowie auch während allfälliger Unterhalts- und Sanierungsarbeiten die Zufahrten und Durchfahrten immer gewährleistet bleiben.	Vorschlag/Antrag Gewährleisten der Zu-/Wegfahrten zum Firmenbereich bei baulichen Massnahmen in Zusammenhang mit der Realisierung des GVK.
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die Gewährleistung von notwendigen Zufahrten und Durchfahrmöglichkeiten im Zuge von Strassenbaustellen wird nicht auf Ebene des GVK behandelt. Sie ist fallweise zu klären, soll aber immer sichergestellt werden.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Fahrverbote (Betriebliche und gestalterische Massnahmen, Kapitel 5.4)	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Die angestrebte Überarbeitung des BGK Greifensee-/Stationsstrasse inkl. der Knotenpunkte entlang der Strecke, dessen Realisierung nach der Auflage des Vorprojekts Ende 2018 gestoppt wurde, wird zur Kenntnis genommen. Eine Neugestaltung der Dorfstrasse ist seitens des Kantons nicht vorgesehen. Der aktuelle Zustand mit der Geschwindigkeitsreduktion auf 40 km/h ist nach umfassender Diskussion bereits das Ergebnis einer Umgestaltung zugunsten gesicherter Verkehrsräume unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzergruppen, der Strassenfunktion und der beengten Platzverhältnisse im geschützten Ortsbild. Mit der Aufhebung des Rechtsvortritts wurde auch dem Wunsch der Erhöhung des Durchfahrtwiderstands Rechnung getragen. Es gilt vielmehr die Koexistenz zu fördern und Verständnis für die unterschiedlichen Bedürfnisse zu schaffen. Entgegen der Aussage im Bericht wird der Anteil des Lastwagenverkehrs durch Greifensee durch das AFV nicht als problematisch eingeschätzt. Gemäss der kantonalen Dauerverkehrsmessstellen auf der Schwerzenbacherstrasse und Seestrasse betrug der durchschnittliche Anteil am Tagesverkehr im Jahr 2019 nur 1% bzw. 2%. Lastwagenverbote sind durch die Kantonspolizei zu genehmigen. Hierfür ist auch aufzuzeigen, wohin der Verkehr verdrängt wird und welche Folgen dies hat. Eine ähnliche Situation stellt sich für den Freizeitverkehr an den Wochenenden dar. Die Wochenganglinie des motorisierten Verkehrs der beiden Zählstellen bewegt sich absolut vergleichbar zu denen anderer Messstellen im weiteren Umfeld und am Sonntag verkehren nur ca. halb so viele Fahrzeuge wie an den Werktagen. Hingegen ist das hohe Aufkommen im Velo-Freizeitverkehr und von Skatern am Wochenende und insbesondere am Sonntag rund um den Greifensee, die sich die Velowege teilen müssen, unbestritten. Den Fussgängern stehen weitgehend getrennt geführte Wege zur Verfügung. Ein Ausbau der Infrastrukturen oder das Bereitstellen zusätzlicher Flächen durch Sperrung der Strassen für den motorisierten Verkehr brächte jedoch nur eine kurzzeitige Entlastung. Entgegen der eigentlichen Absicht wurde die Erreichbarkeit und damit Attraktivität des Erholungsraumes damit noch zusätzlich deutlich gesteigert und es wurden noch mehr Nutzer angezogen. Vielmehr gilt es, ein neues Miteinander am Greifensee zu finden und ein „Betriebssystem“ zu schaffen, dass die Koexistenz ermöglicht und vor Übernutzung schützt. Analog zum Lastwagenfahrverbot wäre die temporäre Sperrung der Schwerzenbacher-/Seestrasse durch die Kantonspolizei zu genehmigen.	Hinweis Das Amt für Verkehr erachtet sowohl das Lastwagen-Fahrverbot als auch die temporäre Sperrung der seeparallelen Achse für den motorisierten Verkehr nicht als zielführend und würde diese nicht unterstützen.
Berücksichtigung ja <input checked="" type="checkbox"/> nein teilweise	Bemerkungen Die vorgeschlagenen LW-Fahrverbote entspringen der Absicht, wochentags die Lärmbelastungen und potentiellen Gefährdungen durch den Lastwagenverkehr zu mindern. In Greifensee herrscht der Eindruck vor, dass es sich zu beträchtlichen teilen um Durchgangsverkehr handelt, der durch Navigationssystem und Beschilderung auf dafür ungeeignete Strecken geleitet wird. Das Sonntagsfahrverbot hat den Zweck, die Nutzbarkeit der Naherholungsgebiete zu optimieren, indem Konflikte zwischen den Verkehrsteilnahgruppen minimiert werden. Der Gemeinderat ist mehrheitlich der Meinung, den Vorschlag im GVK zu belassen	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Fahrverbote	
Interessensvertretung	Argumentation Das Sonntags-Fahrverbot für den MIV sowie die eingeschränkten LKW-Zufahrten begrüssen wir sehr.	Vorschläge/Anträge keine
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die vorgeschlagenen Massnahmen werden vom Gemeinderat mehrheitlich befürwortet und trotz ablehnender Haltung der kantonalen Stellungnahme im GVK belassen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Durchfahrtssperre auf der Strasse Im Langacher	
Firma	Argumentation Die Quartierstrasse Im Langacher wurde von der Firma erstellt und befindet sich auf dem privaten Grundstück der Firma. Eine Sperrung der Zufahrt ab dieser Strasse hätte schwerwiegende betriebliche Konsequenzen für die Firma (Behinderungen der Kunden und Lieferbewegungen). Für weitere Details hierzu verweisen wir auf Anhang 1, Kapitel 7.	Vorschlag/Antrag
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Die Massnahme SP 2 ist nicht netzrelevant und wird gestrichen. Beabsichtigt war eine Verminderung der Störungen im Wohnquartier. Die Anregung entsprang den durchgeführten Workshops.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Parkierung (Kapitel 5.5)	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Wir begrüssen die Doppelnutzung bestehender Parkierungsflächen und die Vereinheitlichung der Parkgebühren. Die Massnahmen im Themenfeld Parkierung fokussieren jedoch primär auf Kapazitätsprobleme bei öffentlichen Parkplätzen. Gänzlich unbeachtet geblieben ist die Tatsache, dass Parkplätze baulicher Weiterentwicklungen und Veränderungen grundsätzlich zusätzlichen Verkehr erzeugen, der als motorisierter Verkehr dann wiederum störend wahrgenommen wird und Strassenflächen benötigt. Im Hinblick auf die in Teil I gemachte Aussage, dass das GVK Greifensee auch ein Mobilitätskonzept ist, sind Überlegungen zum Parkplatzregime angebracht.	Empfehlung Das Konzept ist mit Massnahmen zum Parkierungsangebot und -management für Neubauten und Umnutzungen im Sinne der Zielerreichung in Bezug auf Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu ergänzen.
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Die Empfehlung geht in Richtung eines kommunalen Parkplatzreglements, so wie es in der Gemeinde Schwerzenbach in Zusammenhang mit dem GVK erarbeitet wurde. Die Massnahme wird ergänzt (PP4).	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Parkierung (Kapitel 5.5)	
Interessensvertretung	Argumentation Massnahmen im Bereich Parkierung: Parkieranlagen sind mit rollstuhlgerechten Parkplätzen zu versehen. Die Anzahl richtet sich nach SN 640 281 Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen.	Vorschlag/Antrag Ergänzung des Textes
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Wird im Bericht ergänzt.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Mitbenutzung Milandia-Parkplatz	
Nachbargemeinde	Argumentation Die Problematik des Parkierens beim Sportplatz soll auf Gebiet der Gemeinde Greifensee gelöst werden. Es fehlen konstruktive Ansätze zur Erschliessung des Milandia Areal.	Vorschlag/Antrag Parkplätze Milandia stehen nicht zur Verfügung für Greifensee
Berücksichtigung ja <input checked="" type="checkbox"/> nein teilweise	Bemerkungen Diese Aussage ist sehr eindeutig, steht aber natürlich im Gegensatz zu den Aussagen der kantonalen Fachstellen zum Kap. 5.5 Parkierung. Beim Milandia-Parkplatz handelt es sich um einen Privatparkplatz. Deshalb wurde die Massnahme PP1 (Bericht Seite 28) auch so formuliert „Absprache mit Milandia“.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Parkplatzbewirtschaftung	
Ortspartei	Argumentation Wir befürworten eine generelle Parkplatzbewirtschaftung aller öffentlichen Parkplätze mit adäquaten Tarifen, welche eine Nutzung des ÖV priorisieren.	Vorschlag/Antrag Die Gemeinde soll im Rahmen ihrer Möglichkeiten anstreben, dass auch Parkplätze von Gewerbebetrieben (z.B. Migros) gebührenpflichtig werden.
Berücksichtigung ja nein <input checked="" type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Der Gemeinderat befürwortet mehrheitlich die im GVK vorgeschlagenen Massnahmen zur Parkplatzbewirtschaftung (PP2 und PP3). Es wird eine Massnahme PP4 ergänzt (Erarbeitung Parkplatzreglement).	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Mobilitätsmanagement (Kapitel 5.6)	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Vor dem Hintergrund, dass durch Mobilitätsmanagement die Entstehung von störendem Verkehr verhindert oder doch reduziert werden kann, erscheinen die vorgeschlagenen Massnahmen eher knapp. In Anbetracht der sehr hohen Parkplatzzahl für Mitarbeitende der Mettler Toledo, deren Gebäude fussläufig zum Bahnhof Nänikon-Greifensee liegen, benötigt es mehr Aktivitäten seitens der Gemeinde. Dies gilt auch hinsichtlich der grossen Immobilienfirmen. Zum Mobilitätsmanagement zählt aber auch die Bewusstseinsarbeit mit der eigenen Bevölkerung, dass sich der in der Gemeinde störende Autoverkehr durch sie selbst vermeiden lässt. Hierzu findet sich im gesamten Konzept keine Stossrichtung, ob wohl das Thema Verkehrsverhalten im Teil I angesprochen wird. Bei Arealentwicklungen oder einzelnen grösseren Bauvorhaben können mit Mobilitätskonzepten eine optimierte Mobilität sichergestellt werden. Das AFV hat ein Merkblatt Mobilitätskonzepte herausgegeben: (www.zh.ch/mobilitaetskonzepte), welches eine Arbeitshilfe zu Inhalten und Umsetzung von Mobilitätskonzepten bietet. Beispielsweise kann die Gemeinde das Festschreiben von Mobilitätskonzepten im Rahmen von Gestaltungsplänen festlegen.	Empfehlung Das Konzept ist mit Massnahmen zum Mobilitätsmanagement im Sinne der Zielerreichung in Bezug auf Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu ergänzen.
Berücksichtigung ja x nein teilweise	Bemerkungen Es werden keine weiteren, ergänzenden Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement bei Siedlungen und Betrieben ausser den bereits formulierten massnahmen MM4 und MM5 (Bericht Seite 28) gesehen. Im Entwicklungsgebiet Sägiareal wird im Rahmen des Gestaltungsplans bereits ein Mobilitätskonzept eingefordert.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Mobilitätsmanagement	
Ortspartei	Argumentation Die Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement werden befürwortet.	Vorschlag/Antrag Die Gemeinde soll sich insbesondere bei Neuplanungen (z.B. Gestaltungspläne) für ein Mobilitätsmanagement einsetzen oder dieses fordern, so dass auf eine nachhaltige Mobilität hingewirkt wird. Im Vordergrund steht dabei der Gestaltungsplan des Sagi-Areals, in welchem nun die Chance besteht, autoarme Siedlungsformen einzufordern. Wir regen an, Standorte für Carsharing und CarVelo-Angebote in allen Wohnquartieren vorzusehen. Diese wären vorteilhafter als die Standorte im Ortszentrum.
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Diese Eingabe zielt in die gleiche Richtung wie die der kantonalen Fachstellen zu Kap. 5.6. Gemeint waren Cargo-Velostandorte. Diese Massnahme wird als MM6 ergänzt. Am Bahnhof Nänikon gibt es bereits eine Ausleihmöglichkeit für Cargo Velos.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Mobility-Pricing	
Privatperson	Argumentation Es sollte grundsätzlich geprüft werden, wie auf kantonaler oder eidgenössischer Ebene ein Mobility-Pricing eingeführt werden könnte, um unnötige Fahrten zu reduzieren, ohne notwendige, unentbehrliche Fahrten pauschal durch Fahrverbote zu verunmöglichen.	Vorschlag/Antrag Mobility pricing prüfen
Berücksichtigung ja <input checked="" type="checkbox"/> nein teilweise	Bemerkungen Massnahmen des Mobility-Pricing sprengen den Rahmen eines kommunalen Verkehrskonzeptes. Sie wären, wie bereits bemerkt wird, auf Bundesebene oder Ebene Region/Agglomeration anzusiedeln. Zum Mobility-pricing siehe Webseite des Bundesamtes für Strassen: https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Neue Greifenseestrasse (NGS)	
Privatperson	Argumentation Zusammenfassung der wichtigsten Fakten u. Argumente aus früheren Dokus: z.B. Hinweise auf die wiederholten Versprechen der Regierung betreffend Uster West - Stellungnahmen und Einwendungen der Gemeinde z.Hd. der Baudirektion (z.B. der im GVK Bericht II im Abschnitt 3, S.11 erwähnten Unterlage vom Okt. 2018 - Expertise HSR zu den Auswirkungen der neuen Greifensee-strasse (März 2019) Begründung: Wenn in dem breit abgestützten Gesamtverkehrskonzept die wichtigsten Fakten und Argumente gegen die Verlängerung der Greifensee-strasse überzeugend dargestellt sind, würden diese bestimmt ein grösseres Gewicht erhalten und die Position der Gemeinde bestimmt stärken.	Vorschlag/Antrag Ergänzung des GVK durch einen speziellen Abschnitt mit überzeugenden Argumentationen gegen die Verlängerung der Greifensee-strasse Zusätzliche gezielte Verkehrsuntersuchungen/-prognosen vornehmen
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Die geforderten Fakten sind grösstenteils in der genannten Expertise enthalten. Diese ist ja den kantonalen Stellen zugegangen. Der Bericht wird aber an geeigneter Stelle um diese Aussagen ergänzt.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Neue Greifenseestrasse (NGS)	
Nachbargemeinde	Argumentation Der Gemeinderat Greifensee verfolgt hinsichtlich NGS eine Verhinderungsstrategie. Die Anbindung von Greifensee an die Oberlandautobahn erfolgt heute durch das Industriegebiet Volketswil. Die Gemeinde entwickelt im Sägiareal neue Wohnbauflächen, die eine weitere Verkehrszunahme bewirken werden.	Vorschlag/Antrag keiner
Berücksichtigung ja nein teilweise	Bemerkungen Der Gemeinderat Greifensee hat im Jahr 2019 die Auswirkungen der NGS mittels einer Expertise der Hochschule Rapperswil untersuchen lassen. Aufgrund der Diskussion der Ergebnisse dieser Expertise hat der Gemeinderat eine ablehnende Stellungnahme mit ausführlicher Begründung zum Projekt NGS verfasst. Hinsichtlich der Entwicklung des Sägiareals werden im Gestaltungsplan Festlegungen zur Beschränkung des Verkehrsaufkommens getroffen.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Neue Greifenseestrasse (NGS)	
Interessensvertretung	Argumentation Auch wir stehen der Neuen Greifenseestrasse kritisch gegenüber. Aufgrund gänzlich fehlender Veloinfrastruktur haben wir beim Kantonalen Tiefbauamt ebenfalls eine Einwendung eingereicht (zur Info liegt sie diesem Schreiben bei). Um Mehrverkehr zu vermeiden, würden wir auch die gänzliche Streichung dieser neuen Strasse unterstützen. Für uns ist es klar, dass es entweder eine Strasse mit Veloinfrastruktur geben müsste oder dann gar keine Strasse.	Vorschlag/Antrag keiner
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Der Gemeinderat Greifensee hat im Jahr 2019 die Auswirkungen der NGS mittels einer Expertise der Hochschule Rapperswil untersuchen lassen. Aufgrund der Diskussion der Ergebnisse dieser Expertise hat der Gemeinderat eine ablehnende Stellungnahme mit ausführlicher Begründung zum Projekt NGS verfasst.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasserin	Thema Neue Greifenseestrasse (NGS)	
Privatperson	Argumentation Aus Gründen des Kulturlandschutzes und der Verhinderung weitere Versiegelung des Bodens ist mit allen Mitteln die «neue Greifenseestrasse» (Verlängerung der Grossrietstrasse in Richtung Autobahn) und die Erschliessung / Erweiterung des Siedlungsgebietes in Nänikon auch von Greifensee aus zu verhindern.	Vorschlag/Antrag keine NGS
Berücksichtigung x ja nein teilweise	Bemerkungen Der Gemeinderat Greifensee hat im Jahr 2019 die Auswirkungen der NGS mittels einer Expertise der Hochschule Rapperswil untersuchen lassen. Aufgrund der Diskussion der Ergebnisse dieser Expertise hat der Gemeinderat eine ablehnende Stellungnahme mit ausführlicher Begründung zum Projekt NGS verfasst.	

Auswertung der Vernehmlassung zum Entwurf Gesamtverkehrskonzept

Verfasser	Thema Überführung GVK in kommunaler Richtplan	
Kanton Zürich, VWD Mitbericht ZVV, ALF, ARE	Argumentation Das AFV begrüsst die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr und die Erstellung eines GVK als Grundlage dafür. Das GVK Greifensee stellt eine wichtige kommunale Grundlage für zukünftige Planungen und für die zu vollziehende Abstimmung von Siedlung und Verkehr dar. Die Diskussionen zwischen der Gemeinde Greifensee und dem AFV im Rahmen der Erarbeitung verschiedener Infrastrukturmassnahmen an den Kantonsstrassen haben gezeigt, dass verschiedene Fragen der zukünftigen Entwicklung von Greifensee und der Abstimmung von Siedlung und Verkehr eine Aktualisierung der Gesamtsicht und eine Definition von Handlungsstrategien für die Zukunft erfordern.	Empfehlung Um die wichtigen Massnahmen des GVK im nächsten Schritt auch behördenverbindlich (d.h. sowohl für die kommunale als auch für die kantonale Stufe) festzulegen, ist der kommunale Richtplan Verkehr zu revidieren. Der gültige kommunale Gesamtplan Verkehr datiert aus dem Jahr 1983. Bei der Überführung des GVK in die kommunale Richtplanung ist der Einbettung in den planerischen Kontext (Kanton sowie Regionen Glattal und Oberland) und der Abstimmung mit dessen Vorgaben besondere Aufmerksamkeit zu schenken.
Berücksichtigung <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> teilweise	Bemerkungen Der Gemeinderat Greifensee hat im Jahr 2019 die Auswirkungen der NGS mittels einer Expertise der Hochschule Rapperswil untersuchen lassen. Aufgrund der Diskussion der Ergebnisse dieser Expertise hat der Gemeinderat eine ablehnende Stellungnahme mit ausführlicher Begründung zum Projekt NGS verfasst. Die Handlungsstrategien zur besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr können sich nicht auf die Gemeinde Greifensee beschränken. Sie müssen auch eine Betrachtung der Zweckmässigkeit und der Folgewirkungen zusätzlicher Verkehrsinfrastrukturen umfassen. Im GVK wird auch der Versuch unternommen, aufzuzeigen, wie die negativen Wirkungen bestehender Verkehrsinfrastrukturen gemindert werden könnten. Aus Sicht der Gemeinde Greifensee ist dies ein sehr wesentlicher Aspekt der Abstimmung von Siedlung und Verkehr.	