



**Gemeinde Greifensee**

**Fassung für die Gemeindeversammlung**

# **Revision Kommunalen Verkehrsrichtplan**

**Inklusive Erläuterungen nach Art. 47 RPV**



Vom Gemeinderat festgesetzt am:

Namens des Gemeinderates  
Die Gemeindepräsidentin:

Dr. Monika Keller

Der Gemeindeschreiber:

Philippe Sturzenegger

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion:

BDV Nr.

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



member of  
**suisse.ing**



**Gossweiler**

Gossweiler Ingenieure AG  
Bahnhofstrasse 73  
8620 Wetzikon  
Telefon 044 931 03 00  
[www.gossweiler.com](http://www.gossweiler.com)

Auftraggeberin  
Bearbeitung  
Version  
Versionsverlauf

Gemeinde Greifensee  
Gossweiler Ingenieure AG

2

Version	Datum	Visum	Kommentar
1.0	04.10.21	Min	Entwurf
1.1	23.12.21	Wei	QS Entwurf
1.2	04.01.22	KZw	QS Entwurf
1.3	18.02.22	Wei	Überarbeitung für 1. VP
1.4	29.08.22	Gul / Wei	Überarbeitung gem. VP-Bericht 1
1.5	10.02.23	Hem / Wei	Überarbeitung gem. VP-Bericht 2
2	13.03.23	Wei	Überarbeitung gem. Einwendungen, Finalisierung Bericht

**Abkürzungsverzeichnis**

AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Amt für Raumentwicklung (des Kantons Zürich)
ASP	Abendspitzenstunde
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAK	Bundesamt für Kultur
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BZO	Bau- und Zonenordnung
FGS	Fussgängerstreifen
FV	Fussverkehr
Gde	Gemeinde
GF	Geschossfläche
GV	Gemeindeversammlung
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVM	Gesamtverkehrsmodell (des Kantons Zürich)
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
IVS	Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
kfr	kurzfristig
KOBI	Kantonales Ortsbildinventar
Kt	Kanton
lfr	langfristig
mfr	mittelfristig
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MM	Mobilitätsmanagement
MSP	Morgenspitzenstunde
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz (des Kantons ZH)
PP	Parkplätze
QS	Qualitätssicherung
RegioROK	Regionales Raumordnungskonzept
RPV	Raumplanungsverordnung
VISOS	Verordnung über das ISOS
VP	Vorprüfung
VRP	Verkehrsrichtplan
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
VTA	Verkehrstechnische Abteilung (der Kantonspolizei Zürich)
VV	Veloverkehr
ZPG	Zürcher Planungsgruppe Glattal
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

## Inhaltsverzeichnis

1	Der Kommunale Verkehrsrichtplan	6
1.1	Einleitung	6
1.2	Bestandteile und Struktur	6
1.3	Grundlagen	7
2	Übergeordnete Planungen	8
2.1	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)	8
2.2	Bundesinventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)	8
2.3	Kantonaler Richtplan	8
2.4	Kantonales Ortsbildinventar (KOBI)	9
2.5	Regionaler Richtplan Verkehr Glattal	10
2.6	Gesamtverkehrskonzept / -modell Kanton Zürich	11
2.7	Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal	11
2.8	Masterplan 2050, Raum Uster – Volketswil vom Januar 2013	12
2.9	Gesamtverkehrskonzept Greifensee	13
3	Analyse	14
3.1	Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung	14
3.1.1	Bevölkerung	14
3.1.2	Historische Bevölkerungsentwicklung	14
3.1.3	Prognose Einwohnendenentwicklung Gemeinde Greifensee	14
3.1.4	Prognose Beschäftigtenentwicklung Gemeinde Greifensee	14
3.2	Bestehendes und erwartetes Mobilitätsverhalten	15
3.3	Fussverkehr	16
3.4	Veloverkehr	17
3.4.1	Verkehrsmengen	17
3.4.2	Veloparkierung	18
3.5	Öffentlicher Verkehr	18
3.6	Motorisierter Individualverkehr	21
3.6.1	Entwicklung der Verkehrsnetze	21
3.6.2	Parkierungsanlagen	23
3.7	Strassenraumgestaltung / Aufenthaltsqualität	23
3.8	Zusammenfassung	25
4	Richtplantext, Gesamtverkehrsstrategie	26
4.1	Kernstrategie	26
4.2	Ziele VRP	27
4.3	Stossrichtungen VRP	27
5	Richtplantext, Festlegungen und Massnahmen	28
5.1	Fussverkehr	29
5.1.1	Massnahmen zur Netzergänzung für den Fussverkehr	29
5.1.2	Massnahmen an Querungsstellen für den Fussverkehr	30

5.1.3	Massnahmen Beleuchtung Fusswege	31
5.1.4	Massnahmen Sitzmöglichkeiten entlang des Fusswegnetzes	31
5.2	Veloverkehr	32
5.2.1	Massnahmen Veloführung	32
5.3	Fuss- und Veloverkehr	33
5.3.1	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr	33
5.3.2	Massnahmen an Querungsstellen für den Fuss- und Veloverkehr	33
5.4	Öffentlicher Verkehr	35
5.5	Motorisierter Individualverkehr	36
5.5.1	Massnahmen im Temporegime	36
5.5.2	Betriebs- und Gestaltungskonzepte	38
5.5.3	Gestaltung Ortseingänge	39
5.5.4	Massnahmen Knotenumgestaltung	40
5.5.5	Massnahmen Durchfahrtsperren	40
5.5.6	Massnahmen Fahrbeschränkungen	41
5.6	Parkierung	42
5.6.1	Massnahmen im Bereich Parkierung	42
5.6.2	Mobilitätsmanagement	43
6	Interessenabwägung	44
7	Mitwirkung	45
8	Würdigung	46

# 1 Der Kommunale Verkehrsrichtplan

## 1.1 Einleitung

Einleitung

Der kommunale Richtplan Verkehr (VRP) der Gemeinde Greifensee stammt aus dem Jahr 1983 und ist in vielen Themenbereichen überholt. In der Zwischenzeit haben sich die übergeordneten Planungsinstrumente geändert und der Verkehr in Greifensee hat zugenommen. Die Anforderungen und Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden sind neu zu beurteilen. Der Gemeinderat hat entsprechend beschlossen, den VRP zu überarbeiten und hat die Gossweiler Ingenieure AG damit beauftragt. Das am 6. Oktober 2021 von der Gemeindeversammlung genehmigte Gesamtverkehrskonzept (GVK) vom März 2021 bildet dabei die wesentliche Grundlage.

Konzeptionelle Grundlage

Der VRP konkretisiert die kantonalen und regionalen Bestimmungen und enthält die verkehrlichen Festlegungen auf Gemeindeebene. Zudem dient er der Abstimmung mit den Planungen der nach- und nebengeordneten Planungsträger (Nachbargemeinden / Regionalplanungsgruppen) sowie dem Kanton Zürich und ist diesbezüglich das zentrale Instrument.

Nach der Festsetzung durch die Gemeindeversammlung und die Genehmigung durch den Kanton gilt der Richtplan behördenverbindlich. Er hat einen Planungshorizont von 15 Jahren. Für die darin enthaltenen Massnahmen nimmt die Rechtssicherheit zu. Weitere Massnahmen und Bestimmungen im Planungshorizont sind nicht ausgeschlossen.

Der vorliegende VRP enthält konkrete und verbindliche Aussagen zu folgenden Themen:

- ◆ Übergeordnete Planungen
- ◆ Gesamtverkehrsstrategie (GVS)
- ◆ Fussverkehr (FV)
- ◆ Veloverkehr (VV)
- ◆ Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- ◆ Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- ◆ Parkierung

## 1.2 Bestandteile und Struktur

Bestandteile und Struktur

Der VRP besteht aus Richtplantext und Richtplankarte. Die Richtplankarte wurde in die Teilbereiche Fussverkehr (FV), Veloverkehr (VV), öffentlicher Verkehr (ÖV), motorisierter Individualverkehr (MIV) sowie Parkierung unterteilt. Auch die Handlungsanweisungen sind nach dieser Struktur gegliedert. Der vorliegende Bericht setzt sich aus den Erläuterungen entsprechend Art. 47 RPV und dem festgesetztem Richtplantext zum VRP (Kapitel 4 und 5) zusammen.

Raumsicherung

Einträge im Richtplan bilden auch die Basis für die Raumsicherung und einen möglichen Landerwerb. Angestrebt wird immer eine einvernehmliche Lösung auf dem Verhandlungsweg. Sollte die Verhandlung nicht zielführend sein, kann auch ein Werkplan im Sinne von Art. 114 ff PBG ausgearbeitet werden, um die benötigten Flächen zu sichern.

## Kostenfolge

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Auswirkungen haben. Allerdings lassen sich diese im jetzigen Zeitpunkt noch nicht beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in nachgelagerten Verfahren zu konkretisieren sind. In aller Regel können die Stimmberechtigten vor der Realisierung von Festlegungen mit Kostenfolgen nochmals über den entsprechenden Sachverhalt befinden.

Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- ◆ Umsetzung von Erschliessungsanlagen in der Nutzungsplanung (z.B. Erschliessungsplan)
- ◆ Planungs- und Projektierungskredite
- ◆ Baukredite (z.B. bauliche Massnahmen für eine Strassenraumgestaltung)
- ◆ Landerwerb, Entschädigungen oder Beiträge
- ◆ Verträge

## Kosten ohne Nachfolgevorgaben

Kosten, über die der Souverän nicht mehr abstimmen kann, betreffen in erster Linie gebundene Ausgaben oder in der Finanzkompetenz des Gemeinderates liegende Ausgaben, gemäss Gemeindeordnung.

Solche Kosten können sein:

- ◆ Infrastrukturanlagen, die mit dem Erschliessungsplan als gebundene Kosten beschlossen wurden (z.B. Trottoirbau)
- ◆ Unterhalt der Infrastrukturanlagen (z.B. Strassensanierungen)
- ◆ Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte (z.B. Studien für Strassenraumgestaltungen, Gutachten für eine Begegnungszone u. dgl.)
- ◆ Feinerschliessung (z.B. öffentlicher Weg in Quartierplan)

### 1.3 Grundlagen

## Grundlagen

- ◆ Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich, September 2022
- ◆ Kantonaler Richtplan Zürich, Festsetzung Kantonsrat, März 2021
- ◆ Regionaler Richtplan Glattal, Festsetzung Regierungsrat, November 2021
- ◆ Gesamtverkehrskonzept (GVK) Kanton Zürich, März 2018
- ◆ Agglomerationsprogramme Stadt Zürich – Glattal
- ◆ Monitoring Siedlung und Verkehr des Kantons Zürich
- ◆ Auswertungen des kantonalen Gesamtverkehrsmodells (GVM)
- ◆ Regionales Raumordnungskonzept (RegioROK) Glattal vom März 2017
- ◆ Masterplan 2050 Uster – Volketswil vom Januar 2013
- ◆ Kommunalen Richtplan Verkehr (VRP), Gemeinde Greifensee vom 1983
- ◆ Gesamtverkehrskonzept (GVK), Gemeinde Greifensee, März 2021

## 2 Übergeordnete Planungen

Nachfolgend werden die für die Revision des VRP relevanten, übergeordneten Festlegungen wiedergegeben (grau hinterlegt).

### 2.1 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)

Betroffenheit Gemeinde

Das ISOS dient als Entscheidungsgrundlage. Die Gemeinde muss das Inventar bei der Erarbeitung ihrer Planungen berücksichtigen. Die Gemeinde Greifensee verfügt über Einträge im ISOS. Das historische Städtchen zeichnet sich besonders durch die dreieckförmige Anlage mit Gassen und Durchgängen aus. Es sind hohe architekturhistorische Qualitäten vorhanden. Diese sind im ISOS gekennzeichnet und sollen entsprechend bewahrt werden, d.h. im Ortsbildperimeter festzulegende Massnahmen müssen die Interessen des ISOS berücksichtigen. Abweichungen sind entsprechend darzustellen und im Rahmen einer Interessenabwägung gemäss Art. 3 RPV zu begründen.

- ◆ Berücksichtigung der Interessen des ISOS bzw. Abstimmung der geplanten Massnahmen mit dem Ortsbildperimeter
- ◆ Abweichungen sind aufzuzeigen und müssen im Rahmen einer Interessenabwägung begründet werden

### 2.2 Bundesinventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Betroffenheit Gemeinde

In Greifensee sind Verkehrswege von regionaler und lokaler Bedeutung im IVS eingetragen. Die Dorfstrasse, Im Hof, Tumigerstrasse und die Sandbühlstrasse sind von regionaler Bedeutung mit "Historischer Verlauf". Die Schlosstrasse und Im Städtli sind auch von regionaler Bedeutung, jedoch mit "Historischer Verlauf mit Substanz" eingetragen. Die Wildsbergstrasse ist von lokaler Bedeutung und mit "Historischer Verlauf" gekennzeichnet. Diese müssen bei Planungen berücksichtigt werden und die Kantonsarchäologie ist frühzeitig miteinzubeziehen.

- ◆ Abstimmung der geplanten Massnahmen mit dem IVS
- ◆ Frühzeitiger Einbezug der Kantonsarchäologie bei der Umsetzung von Massnahmen im IVS-Perimeter

### 2.3 Kantonaler Richtplan

Berücksichtigung

Die Inhalte des kantonalen Richtplans sind von der Gemeinde bei ihren Planungen und Massnahmen zu berücksichtigen. Im VRP werden die zentralen Festlegungen des kantonalen Richtplans übernommen und gelten als Rahmenbedingung.

Kantonales Raumordnungskonzept (ROK)

Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK) ist Bestandteil des kantonalen Richtplans. Es teilt das Kantonsgebiet in verschiedene Raumtypen ein und formuliert für diese unterschiedliche Handlungsanweisungen.

Greifensee wird dem Raumtyp "urbane Wohnlandschaft" zugeordnet. In diesen Gebieten steht das Wohnen im Vordergrund und Arbeitsplätze sollen erhalten bleiben. Das Hauptaugenmerk der zukünftigen Entwicklung liegt auf der Ent-

wicklung nach innen sowie der Schaffung öffentlicher Begegnungsräume und klarer Siedlungsränder. Zudem soll das Angebot des ÖV verdichtet werden.

- Legende
- urbane Wohnlandschaft
  - Greifensee



Abbildung 1 Ausschnitt ROK, Kanton Zürich, Oktober 2019

Richtplanthema Verkehr

Die Richtplankarte des kantonalen Richtplans enthält die folgenden Einträge für die Gemeinde Greifensee:

- Legende
- Station
  - Bahnlinie
  - Unterwerk
  - Anschluss
  - Abklassierung Hauptverkehrsstr.
  - Hochspannungsleitung
  - Höchstspannungsleitung
  - - - Kabelleitung
  - Wassertransportleitung (gepl)
  - Wassertransportleitung (best)
  - Gastransportleitung
  - ◆ Gruben- und Ruderalbiotop
  - ▭ Naturschutzgebiet
  - ▭ Landschaftsschutzgebiet
  - ▭ Freihaltegebiet



Abbildung 2 Ausschnitt aus dem kantonalen Richtplan Zürich, Oktober 2019

Der kantonale Richtplankarte enthält folgende, für den VRP relevante Festlegungen:

Verkehr

- ◆ Im Glattal ist auf einen besonders hohen Anteil an ÖV hinzuwirken
- ◆ Die Trennwirkung des Verkehrs soll vermindert werden
- ◆ Die Aufenthaltsqualität der Strassenräume soll verbessert werden

## 2.4 Kantonales Ortsbildinventar (KOBI)

Im KOBI sind wichtige Gebäude und Gebäudegruppen gekennzeichnet. Das Inventar gewährleistet eine Abstimmung mit dem ISOS. In Greifensee ist ein Ortsbild von kant. Bedeutung vorhanden, welches behördenverbindlich ist. Der VRP berücksichtigt das KOBI. Abweichungen sind entsprechend darzustellen und im Rahmen einer Interessenabwägung gemäss Art. 3 RPV zu begründen.

- ◆ Setzt Vorhaben baulich und freiräumlich in den Gesamtzusammenhang
- ◆ Vorhaben sollen im Kontext des Ortes geplant werden

## 2.5 Regionaler Richtplan Verkehr Glattal

Im regionalen Richtplan Glattal bestehen für das Gemeindegebiet von Greifensee diverse Festlegungen zur Konkretisierung der übergeordneten Planungen. Der regionale Richtplan war aufgrund der Teilrevision (Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf) bis zum 25. Juli 2022 in der öffentlichen Auflage.

### Legende

-  Hafen
-  Parkierungsanlage
-  Verbindungsstrasse
-  Fuss- und Wanderweg
-  Fuss- und Wanderweg, Hartbelag
-  Veloweg



Abbildung 3 Ausschnitt Regionaler Richtplan Verkehr Glattal, November 2021

### Verkehr

- ◆ Bestehende regionale Verbindungsstrassen sind die Greifensee-, See-, Stations-, Schwerzenbach- und Dorfstrasse.
- ◆ Die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) setzt sich beim Kanton dafür ein, dass auf der Seestrasse zwischen Greifensee und Schwerzenbach bei neuen Strassenprojekten im Rahmen von Sanierungen Massnahmen geprüft werden, um eine weitere Verkehrszunahme zu vermeiden.
- ◆ Mögliche Veloschnellroute zwischen Wallisellen und Greifensee.
- ◆ Um die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und die Homogenisierung des Verkehrs zu fördern, sollen Ortsdurchfahrten grundsätzlich siedlungsorientiert gestaltet werden. Aus diesem Grund ist auf mehreren Strassen in Greifensee eine Umgestaltung des Strassenraums geplant. Aufgrund des geschützten Ortsbildes ist der Ausbaustandard sorgfältig festzulegen. Zudem sind gezielte Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Zufussgehende und Velofahrende und zur Förderung des ÖV auf dem Kantonsstrassennetz vorzusehen.
- ◆ Bestehender hindernisfreier Wanderweg am Greifensee-Rundweg vom Städtchen Greifensee über Wanderriet bis Niederuster.
- ◆ Bestehende Hafenanlage Greifensee mit Landliegeplatz ist von regionaler Bedeutung und vor allem für den Tourismus bestimmt.
- ◆ Die kantonalen Verkehrsachsen in Greifensee sind als regionale Verbindungsstrassen klassifiziert. Sie sollen Siedlungsgebiete und Erholungsschwerpunkte an das übergeordnete Strassennetz anbinden und eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung aufweisen.
- ◆ Künftig soll der MIV auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert und abgeleitet werden. So soll die Siedlung möglichst vom Durchgangsverkehr freigehalten werden.
- ◆ Die Parkierungsanlage Ländlihölzli ist für den Freizeitverkehr von regionaler Bedeutung.

## 2.6 Gesamtverkehrskonzept / -modell Kanton Zürich

Gesamtverkehrskonzept  
Kanton Zürich

Wichtige Ziele im Gesamtverkehrskonzept (GVK) des Kantons Zürich sind unter anderem die Erhöhung der Verkehrsanteile des ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr, die Steigerung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsempfindens. So soll schliesslich die Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs erreicht werden.

In der Strategie werden zudem eine homogene, dem Umfeld angepasste Geschwindigkeit des MIV, die Verminderung der Trennwirkung und die Gewährleistung einer guten Aufenthaltsqualität im Strassenraum genannt.

Gemäss kantonalem GVK liegt der Schwerpunkt des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums des Kantons Zürich (unter anderem) im Glattal. Das Wachstum der Beschäftigten soll stärker als das der Einwohnenden sein. Das bedeutet, dass der Anteil der Zupendler ins Glattal sich weiter erhöht. Für die Region Glattal wurde deshalb definiert, dass der ÖV-Anteil am Modalsplit von 21 % (Stand 2013) bis ins Jahr 2030 (Ziel) auf 30 % erhöht werden muss. Im gesamten Kanton Zürich soll der ÖV-Anteil am Modalsplit von 30 % auf 40 % erhöht werden.

Gesamtverkehrsmodell  
Kanton Zürich

Im Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Zürich (Stand 2018) wird davon ausgegangen, dass in Greifensee der Modalsplit-Anteil des ÖV bei 33 % und der des MIV bei 67 % liegt. So ergeben sich im GVM ein Eigenverkehr aus Greifensee mit rund 6'000 Wegen im ÖV und rund 12'000 Wegen im MIV. Diese Annahmen des GVM beruhen jedoch auf einer bimodalen Modalsplit-Betrachtung (d.h. nur ÖV und MIV). Es ist mit Abweichungen beim ÖV- und MIV-Anteil zu rechnen, wenn der Fuss- und Veloverkehr ebenfalls berücksichtigt wird.

## 2.7 Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Damit Agglomerationen von solchen Beiträgen profitieren können, müssen sie ihre Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll auf das Agglomerationsprogramm abstimmen.

Das Agglomerationsprogramm hilft den Gemeinden bei der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und unterstützt sie dabei. Dadurch werden gezielte Investitionen getätigt, welche die Verkehrsinfrastruktur verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen lenkt. Der Schwerpunkt im Agglomerationsprogramm 4. Generation (AP4) liegt beim Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV.

Im AP 4 sind folgende Ziele festgehalten:

- ◆ Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs ist zu erhöhen,
- ◆ Der ÖV soll mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen,
- ◆ Verbesserungen der Verkehrsqualität, der Verkehrssicherheit, der Siedlungs- und Landschaftsqualität, der Umweltbedingungen sowie die Zugänglichkeit der Verkehrsmittel.

Nachfolgend sind die Massnahmen in Greifensee der Agglomerationsprogramme 2. bis 4. Generation aufgelistet, welche noch nicht umgesetzt wurden:

Fuss- und Veloverkehr

- ◆ "Fil Vert" Verbindung der Erholungsräume Greifensee, Flugplatz Dübendorf, Hardwald, Flughafen Zürich (AP2)
- ◆ Fusswegverbindung Waldpark Hardwald – Milandia – Greifensee (AP2)
- ◆ Ausbau Fusswegnetz (AP4)
- ◆ Optimierung von Querungen für Fuss- und Veloverkehr (AP4)

ÖV

- ◆ Einrichtung Bushaltestellen (AP4)

Gesamtverkehr

- ◆ Betriebs- und Gestaltungskonzept Stationsstrasse (AP3) – **sistiert**
- ◆ Einrichtung von Begegnungszonen beim Primarschulhaus (AP4)
- ◆ Einrichtung von Begegnungszonen bei Kindergärten (AP4)
- ◆ Umgestaltung Tumigerstrasse (AP4)
- ◆ Umgestaltung Ortsmitte / Dorfplatz (AP4)

## 2.8 Masterplan 2050, Raum Uster – Volketswil vom Januar 2013

Städtebauliches Zielbild

Der Masterplan Uster - Volketswil stellt ein städtebauliches Zielbild für das Jahr 2050 dar und bezweckt eine überkommunale Vision mit einer Doppelstadt am Greifensee. Darin wird neben den Gemeinden Uster, Volketswil und Schwerzenbach auch Greifensee behandelt. Die darin bezeichnete Doppelstadt besteht zum einen aus der Stadt Uster mit monozentrischer Stadtstruktur sowie zum anderen aus den Gemeinden Greifensee, Schwerzenbach und Volketswil mit einer dezentralen Stadtstruktur.

Legende

- |                   |  |
|-------------------|--|
| <b>Siedlung</b>   |  |
|                   | Verdichtungsgebiete                                |
|                   | Pilotprojekte Verdichtung (Abgrenzung schematisch) |
|                   | Planungszone                                       |
|                   | Optionen für Einzonungen                           |
|                   | Aufwertung Einkaufsmeile                           |
|                   | Bereich mit Zentrumsfunktion                       |
|                   | Platzgestaltung im Hinblick auf ÖV-Trasse          |
|                   | Potential Bauzonenabtausch                         |
| <b>Landschaft</b> |  |
|                   | Siedlungsorientierter Freiraum                     |
|                   | Aufwertung Strassenraum                            |
|                   | Boulevard Industriestrasse                         |
|                   | Freiraumachse Volketswil-Greifensee                |
|                   | kant. Landschaftsverbinding                        |
|                   | Perimeter Schutzverordnung Greifensee              |
|                   | extensive Erholungsnutzungen                       |
|                   | Waldpark   |
|                   | Sportplatz bestehend / allfällige Aufhebung / neu  |
| <b>Verkehr</b>    |  |
|                   | Sicherung ÖV-Trasse                                |
|                   | Anordnungsspielraum ÖV-Trasse                      |
|                   | S-Bahn Station bestehend / optional                |
|                   | Verlängerung/-schiebung S-Bhf. Nän.-Greif.         |
|                   | Überdeckung Autobahn                               |
|                   | geplante regionale Strassen                        |

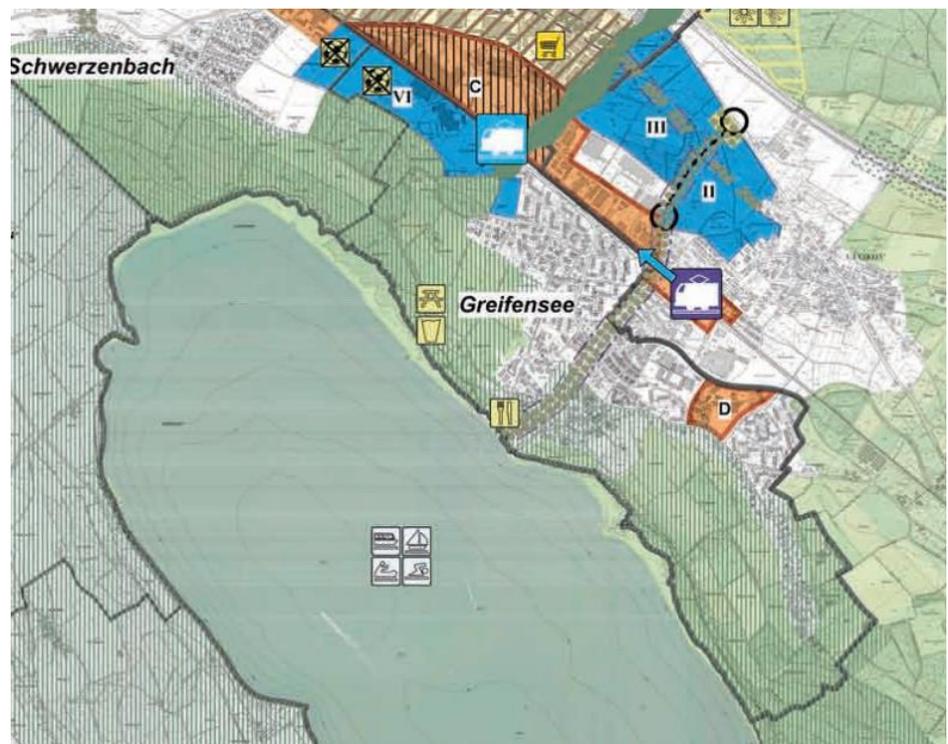


Abbildung 4 Ausschnitt Gemeinde Greifensee aus dem Masterplan

Strategie öffentlicher Verkehr	Die Verkehrszunahme, bedingt durch die Bevölkerungs- und Beschäftigtenzunahme, soll weitgehend mit dem öffentlichen Verkehr abgedeckt werden. Als effektives Rückgrat der ÖV-Strategie erweist sich die bereits gute Ausgangslage der S-Bahn. Langfristig werden die Kapazitäten mit einem Ausbau der Infrastruktur sowie mittels Taktverdichtung und neuer S-Bahnlinie ausgebaut.
MIV	Die Zunahme des MIV soll sich angebotsorientiert auf das bestehende Straßennetz konzentrieren und auf die in den überkommunalen Richtplänen festgelegten Neubaustrecken stützen.
S-Bahnhaltestelle Milandia	Im Masterplan wird ein Spezialfall der "Feinerschliessung" mit der S-Bahnhaltestelle "Milandia" benannt. Die langfristigen Ausbaupläne der S-Bahn mit einer neuen Linie würden einen Bahnhof Milandia ermöglichen. Grundvoraussetzung sind dichte Zonen im Einzugsgebiet der neuen Station. Auf dem Boulevard Industriestrasse in Volketswil wäre das Buseigentrassee weiterhin die optimale Erschliessungsgrundlage. Als Alternative zur S-Bahnhaltestelle Milandia wird die Verlängerung der S-Bahnhaltestelle Nänikon-Greifensee thematisiert.
Einzelmassnahmen Bereich Verkehr	Der Masterplan Uster - Volketswil ist knapp 10-jährig und die darin definierten Einzelmassnahmen im Bereich Verkehr bereits überholt. Der Masterplan wird in den nächsten Jahren neu erstellt. So wird die Entwicklung des Gebiets Milandia auf Greifenseemer Boden nicht weiterverfolgt. Auf Volketswiler Boden entstehen Gewerbegebäude auf Höhe der Milandia. Zudem wird der Bahnhof Milandia ebenfalls nicht weiterverfolgt. Somit sind noch folgende Massnahmen aus dem Masterplan offen: <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Gestaltung "Neue Greifenseestrasse" und Trasseesicherung für deren Verlängerung bis an den Greifensee (BGK)</li> <li>◆ Prüfung einer Route für Velobahnen im Hinblick auf Raumsicherung im Richtplan</li> </ul>
Verhältnis zum kommunalen Richtplan	Im Kapitel 3.6 "Motorisierter Individualverkehr" wird die Neue Greifenseestrasse erneut thematisiert und erläutert. Zudem werden wichtige Velowegverbindungen im Kapitel 3.4 "Veloverkehr" aufgegriffen. Somit wird mit dem vorliegenden VRP auch dem Masterplan Uster – Volketswil Rechnung getragen.

## 2.9 Gesamtverkehrskonzept Greifensee

Leitplanken des VRP	Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) ist als Programm konzipiert, welches aufzeigt, wo im Verkehrsbereich Problemfelder bestehen, ggf. neu entstehen und wie damit umgegangen werden kann. Die im GVK erarbeiteten Grundsätze, Massnahmen und Ziele bilden die Leitplanken für die zukünftige Verkehrsentwicklung und damit einhergehend für den VRP. Aus dem Analysebericht wird deutlich, dass insbesondere die MIV-Verkehrsmengen und der damit verbundene Lärm sowie die bestehenden Sicherheitsdefizite auf dem Velo- und Fussverkehrsnetz ein Problem darstellen.
---------------------	--

### 3 Analyse

#### 3.1 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

##### 3.1.1 Bevölkerung

Tiefes prozentuales Wachstum

Ende 2020 hatte Greifensee 5'307 Einwohnende. Das bisherige Bevölkerungswachstum der letzten 10 Jahre liegt mit rund 7 % nur halb so hoch wie im kantonalen Durchschnitt.

##### 3.1.2 Historische Bevölkerungsentwicklung

	2010		2015		2020	
	absolut	relativ	absolut	relativ	absolut	relativ
Einwohnende Greifensee	5'094	100 %	5'360	+ 5.2 %	5'307	+ 4.1 %

Tabelle 1 Historische Bevölkerungsentwicklung Greifensee

	2010		2015		2019	
	absolut	relativ	absolut	relativ	absolut	relativ
Beschäftigte Greifensee	1'645	100 %	1'802	+ 9.5 %	1'732	+ 5.3 %

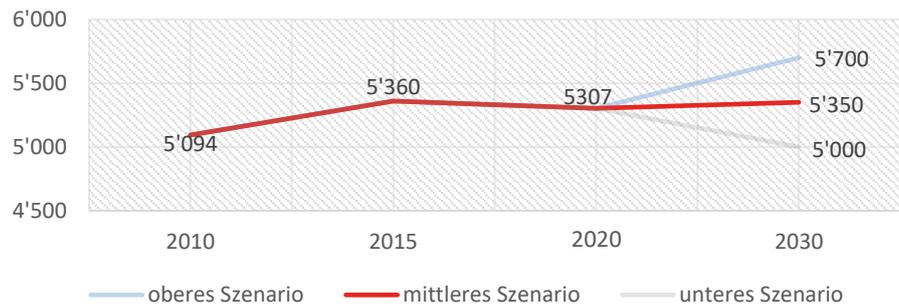
Tabelle 2 Historische Beschäftigtenentwicklung Greifensee

Tiefere Entwicklung als Glattal

Der Vergleich der historischen Bevölkerungs- sowie Beschäftigtenentwicklung für die Gemeinde Greifensee und das Glattal zeigt, dass sich die Entwicklung der Gemeinde in den vergangenen Jahren deutlich unter dem regionalen Niveau des Glattal belief, zum Teil sogar stagnierte oder abnahm. Gemäss der ZPG hat in einer langfristigen Betrachtung (von 1980 bis 2013) die Bevölkerung in Greifensee sogar um 2 % abgenommen. Seit 2013 stagniert das Bevölkerungswachstum bei rund 5'300 Einwohnenden.

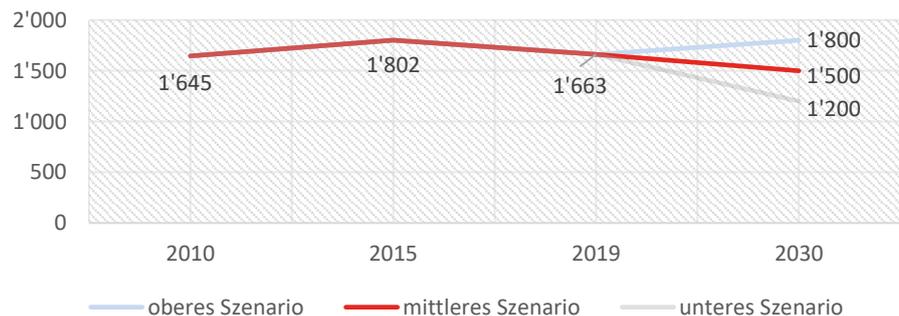
##### 3.1.3 Prognose Einwohnendenentwicklung Gemeinde Greifensee

Drei Szenarien  
Einwohnendenentwicklung



##### 3.1.4 Prognose Beschäftigtenentwicklung Gemeinde Greifensee

Drei Szenarien  
Beschäftigtenentwicklung



Im Rahmen des Regio-ROK wurden drei Szenarien für die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung der Gemeinde Greifensee bis ins Jahr 2030 entwickelt:

- ◆ Beim oberen Szenario wird ein Wachstum von 7 % (Einwohnende) bzw. 5 % (Beschäftigte) prognostiziert. Dies entspricht einem absoluten Zuwachs von 398 Einwohnenden bzw. 137 Beschäftigten im Vergleich zum Jahr 2019.
- ◆ Beim mittleren Szenario wird in Greifensee ein Wachstum von 1 % (Einwohnende) und ein Rückgang von 12 % (Beschäftigte) prognostiziert. Dies entspricht einem effektiven Zuwachs von 48 Einwohnenden und einem Rückgang von 163 Beschäftigten.
- ◆ Beim unteren Szenario wird ein Rückgang von 6 % (Einwohnende) und ein Rückgang von 30 % (Beschäftigte) prognostiziert. Dies entspricht einem effektiven Rückgang von 302 Einwohnenden und 463 Beschäftigten.

Seit 2015 nahm die Anzahl an Einwohnenden und Beschäftigten in der Gemeinde ab. Aufgrund der laufenden Planungen auf dem Sagi-Areal dürfte – insbesondere die Anzahl Einwohnende – in den nächsten Jahren vom oberen Szenario ausgegangen werden.

### 3.2 Bestehendes und erwartetes Mobilitätsverhalten

Kanton Zürich

Gemäss dem Statistischen Amt sind folgende Zahlen aus dem Jahr 2017 bekannt: Im Kanton Zürich entfallen rund 57 % der Tagesdistanz auf den MIV, 32 % auf den ÖV und etwas weniger als 10 % auf den Fuss- und Veloverkehr. Die verbleibenden Prozente fallen auf übrige Verkehrsmittel (z.B. Taxi, Reiseкар, Schiff, etc.). Der Modalsplit hat sich seit dem Jahr 2010 kaum verändert.

Täglich legt die Zürcher Bevölkerung durchschnittlich 35 km zurück. Dieser Wert fällt im Vergleich zu anderen Kantonen eher tief aus, da die Wege im dicht besiedelten Gebiet kürzer sind. Die meisten Kilometer werden in der Freizeit zurückgelegt, nämlich gut 40 % der Tagesdistanz. Etwa ein Drittel fällt auf den Pendelverkehr. Die restlichen Kilometer werden dem Einkauf oder anderen Zwecken zugewiesen. Im Durchschnitt ist die Zürcher Bevölkerung 94 Minuten pro Tag unterwegs.

Der Verkehr nimmt wegen des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums weiter zu. Die Kapazitäten der bestehenden Infrastrukturen stossen zunehmend an Grenzen. Im Kanton Zürich soll der Anteil des ÖV am Modalsplit bis 2040 von 30 % auf 40 % erhöht werden. Dazu sind entsprechende Massnahmen notwendig.

Greifensee

Auf Basis des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich (bimodale Betrachtung des Modal-Split, d.h. nur MIV und ÖV) weist Greifensee im Jahr 2018 total 17'990 Personenwege (Summe aus Ziel-, Quell- und Binnenverkehr) für den durchschnittlichen Werktagsverkehr auf. 67 % dieser Wege werden gemäss Modell mit dem MIV (entspricht 12'055 Wegen) und 33 % mit dem ÖV (entspricht 5'935 Wegen) zurückgelegt.

Für das Jahr 2040 wird im GVM abgeschätzt, dass total 24'463 Personenwege für den durchschnittlichen Werktagsverkehr anfallen, wovon (ohne weitere Massnahmen und bei gleichbleibendem Verkehrsverhalten) 63 % mit dem MIV (entspricht 15'359 Wegen) und 37 % mit dem ÖV (entspricht 9'104 Wegen) bewältigt werden. In absoluten Zahlen nimmt somit der MIV (+3'304) im

Vergleich zum ÖV (+3'169) mehr Personenwege auf, in relativen Zahlen ist die Zunahme beim ÖV (+53 %) jedoch deutlich höher als beim MIV (+27 %).

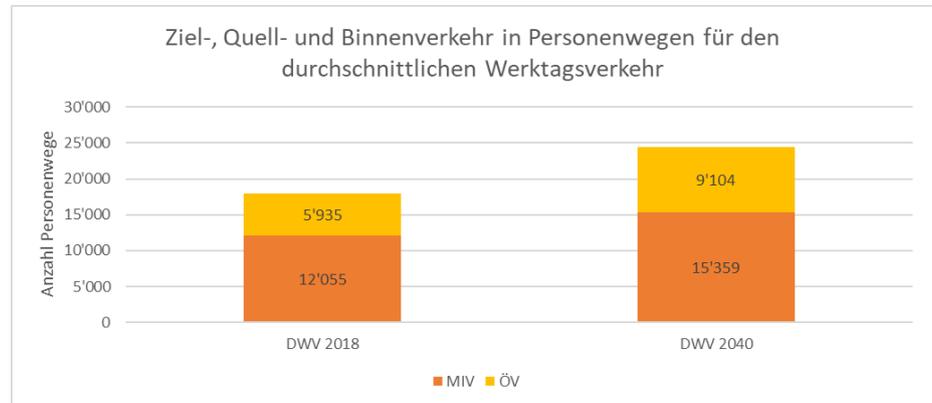


Abbildung 5 Total Personenwege von Greifensee gemäss DVM 2018 & 2040

### 3.3 Fussverkehr

Greifensee verfügt bereits über ein dichtes Fusswegnetz, welches aber noch Optimierungspotential aufweist. Es bestehen noch Netzlücken, die geschlossen werden können. Teilweise sind auch die bestehenden Trottoirs zu schmal bemessen. Auch bestehen auf einigen Routen Konflikte aufgrund der Mischverkehrsführung zwischen dem Fuss-, Velo- und Skaterverkehr (z.B. Dorfstrasse) oder aufgrund der Parkierung und Anlieferung, welche über die Trottoirs führen (z.B. bei der Schulhausstrasse). Bei einigen Querungsstellen besteht das Problem, dass sie entweder als gefährlich eingestuft werden (insbesondere auch weil sie Teil der Schul- und Kindergartenwege sind), oder gar nicht vorhanden sind. Besonders wichtige Querungsstellen liegen auf der Achse Stations-/ Greifenseestrasse, wo Kindergarten-, Schul- und Einkaufswege die Kantonsstrasse kreuzen.

Wichtige Wanderwegverbindungen führen von der Bahnstation zum Städtli, zum See, dann seeparallel Richtung Schwerzenbach und Richtung Niederuster. Um zum Seeufer zu gelangen, müssen immer Kantonsstrassen gequert werden, weshalb der sicheren Ausgestaltung dieser Querungsstellen eine grosse Bedeutung zukommt. Parallel zur Bahnlinie liegt die durch den Kanton geplante Veloschnellroute, was zu einem potenziellen Konflikt führen kann.

Legende  
 Wanderweg  
 Wegweiser



Abbildung 6 Kantonales Wanderwegnetz bestehend

### 3.4 Veloverkehr

In der Velonetzplanung des Kantons Zürich ist die Greifensee-/ Stationsstrasse als wichtige Nebenverbindung für den Veloverkehr klassifiziert. Die seeparallele Schwerzenbacher-/ Seestrasse ist für das Alltagsnetz eine Nebenverbindung. Sie ist aber eine wichtige Freizeitveloroute und wird bei SchweizMobil als Velolandroute 29 (Glattroute) geführt. Sie wird teilweise als separater Veloweg geführt. Im gesamten Siedlungsbereich verläuft der Velo- und auch der Skaterverkehr jedoch im Mischverkehr mit dem Fussverkehr, was zu einer Vielzahl von Konflikten führt.

Legende  
 — Nebenverbindung  
 — Hauptverbindung  
 — Veloschnellroute  
 — SchweizMobil Freizeitrouten



Abbildung 7 Veloverkehr aus dem kantonalen Velonetzplan Zürich

Im Velonetz gibt es noch einige Schwachstellen und Netzlücken, die bereinigt werden sollen, um die nötige Sicherheit des Velofahrens zu gewährleisten und um neue Nutzende für das Velo zu gewinnen. Zudem sind auch beim Veloverkehr die fehlenden Querungsstellen ein Problem. Es gibt keine signalisierten oder baulich speziell gestalteten Querungsstellen für den Veloverkehr.

Legende  
 ■ Schwachstelle  
 ■ Netzlücke



Abbildung 8 Velonetz Mängel aus dem kantonalen Velonetzplan Zürich

#### 3.4.1 Verkehrsmengen

Die durchschnittl. Tagesverkehrsmenge an Velofahrenden beträgt bei der SchweizMobil Freizeitroute auf Höhe Badi Greifensee 1'360 Velofahrende mit stark zunehmender Tendenz (+ 74 % von 2016 bis 2020). Die Route wird auch während den werktäglichen Hauptverkehrszeiten stark genutzt. Die Spitzenstundenwerte werktags liegen bei 120 Velofahrenden pro Stunde, sind an Wochenenden aber mit ca. 200 Velofahrenden pro Stunde fast doppelt so hoch.

### 3.4.2 Veloparkierung

Nebst einer guten Veloinfrastruktur auf dem Velonetz werden am Start- und Zielort bedarfsgerechte Veloabstellanlagen benötigt. Diese sind entsprechend des Bedarfes und der Bedürfnisse zu erstellen.

Am Bahnhof Nänikon-Greifensee ist eine öffentliche Veloabstellanlage vorhanden, die für rund 60 Velos Platz bietet. An Bahnhöfen eignen sich offene Anlagen, die gut einsehbar sowie überdacht sind. Sie erhalten die Funktionstüchtigkeit der Velos, verlängern deren Lebensdauer und bieten mehr Komfort für die Velofahrenden. Der Bedarf an Abstellanlagen sollte überprüft werden und nötigenfalls ergänzt werden.

Weitere öffentliche Veloabstellanlagen sind beim Seebad Furen, Zentrum Meierwis sowie dem Schulhaus Breiti angeordnet, da sie wichtige Ziel- und / oder Freizeitorde sind. Auch eingangs Städtli sowie entlang der Stationsstrasse sind öffentliche Veloabstellanlagen vorhanden.

Entsprechend der rechtsgültigen BZO sind bei Mehrfamilienhäusern in der Nähe des Hauseingangs genügend grosse, leicht zugängliche Abstellflächen für Velos zu schaffen.

### 3.5 Öffentlicher Verkehr

Haltestellen und Einzugsgebiete

Greifensee wird im öffentlichen Verkehr durch die Buslinie 727 und die S-Bahnstation Nänikon-Greifensee erschlossen. Räumlich werden durch diese Linien nicht alle Teile des Gemeindegebietes gut erschlossen. Zu berücksichtigen ist ausserdem, dass zwei der fünf Bushaltestellen auf Gemeindegebiet nur in einer Richtung bedient werden und das Fahrplanangebot bescheiden ist. Die Buslinie dient zudem nicht als Zubringer für den Bahnhof Nänikon-Greifensee. Es befinden sich jedoch die meisten dichter besiedelten Ortsteile in einem Umkreis von 700 m zum Bahnhof.

Linienführung Bus Nr. 727



Abbildung 9 Fahrplan Linienführung Bus Nr. 727 in beide Richtungen

Bestehendes ÖV-Angebot: Bus

Die Buslinie Nr. 727 ist dem Angebotsbereich 2 zugewiesen. Es wird ein 30-Minuten-Takt angeboten, bei welchem das Intervall verkürzt werden kann, um Anschlüsse an übergeordnete Transportmittel sicherzustellen. Bei Nebenverkehrszeiten kann das Intervall auf 60 Minuten ausgedehnt werden. Die Buslinie Nr. 727 erschliesst das Gemeindegebiet mit dem Bahnhof Schwerzenbach, jedoch nicht mit dem Bahnhof Nänikon-Greifensee. Die Buslinie garantiert einen Anschluss in Schwerzenbach auf die S14 nach Zürich.

## Bestehendes ÖV-Angebot: S-Bahn

Für die Beurteilung der Erschliessungsgüte sind das Fahrtenangebot an der S-Bahnstation und die Entfernung von der Station massgebend. Heute wird der auf Näniker Boden liegende Bahnhof Nänikon-Greifensee von den Linien S14 und S9 bedient. Beide Linien verkehren im 30-Minuten-Takt. Daher verkehrt alle 15 Minuten eine S-Bahn Richtung Zürich und eine S-Bahn Richtung Uster. Das Angebot der S-Bahn entspricht gemäss der Angebotsverordnung des ZVV dem "Angebotsbereich 2". Das Intervall kann bei erhöhter Nachfrage verkürzt und während Nebenverkehrszeiten auf 30 Minuten ausgedehnt werden kann. Die Betriebszeiten sind morgens ab 05:28 Uhr Richtung Zürich und ab 05:30 Uhr Richtung Uster. Die letzte S-Bahn in Richtung Zürich fährt um 00:13 Uhr und in Richtung Uster um 00:40 Uhr.

## Erschliessung

Am besten erschlossen sind die bahnhofsnahe Gebiete (Güteklasse B). Grosse Teile der Gemeinde sind jedoch mit den Güteklassen D und E nicht angemessen durch den ÖV erschlossen. Davon betroffen sind auch die Alterssiedlung an der Burstwiesenstrasse, der ganze Bereich Pfisterhölzli, das Entwicklungsgebiet Sagi-Areal, das Städtli, Teile des Gebiets Ocht und Sandbüel sowie die Wildsbergstrasse.

Die nächstgelegene Bushaltestelle vom Bahnhof Nänikon-Greifensee ist relativ weit von den Perrons entfernt und für Ortsunkundige schwer auffindbar. Hinzu kommt, dass die Buslinie lediglich zwischen Pfisterhölzli und Schwerzenbach verkehrt. Die Anbindung Richtung Uster oder Volketswil ist somit mit dem Bus nicht gewährleistet. Die Attraktionen in den Nachbargemeinden, wie Einkaufsgebiete oder Freizeitangebote, sind mit dem ÖV nur mit langen Zufahrtswegen erreichbar. Eine entsprechende Feinverteilung ist somit im Busliniennetz wünschenswert.

## Legende

- Klasse A
- Klasse B
- Klasse C
- Klasse D
- Klasse E
- Klasse F
-  Zughaltestelle
-  Bushaltestelle
-  Schiffstation
-  Einzugsgebiet Bus 300 m
-  Buslinie 727 (BHF Schwerzenbach-Pfisterhölzli)
-  Gemeindegrenzen



Abbildung 10 Güteklassen gemäss GIS ZH, ÖV-Güteklassen, ÖV-Haltestellen und Linienführung Bus Nr. 727

Legende

- Klasse B
- Klasse C
- Klasse D
- Klasse E
- Klasse F

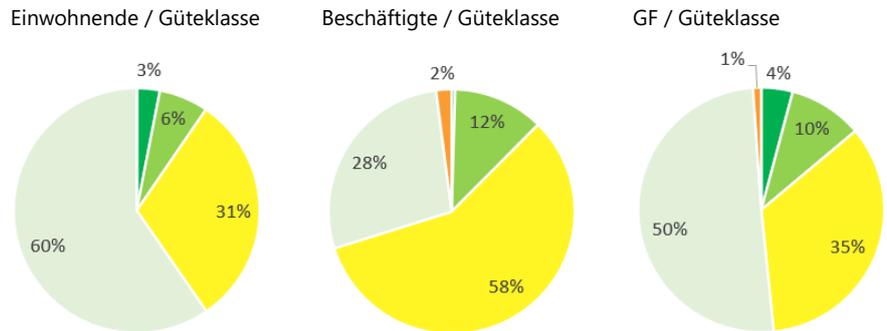


Abbildung 11 Verteilung Einwohner, Beschäftigte und GF nach ÖV-Güteklassen

Der Grossteil der Einwohnenden, insgesamt 60 %, wohnen im Bereich der ÖV-Güteklasse D. Rund 31 % wohnen im Bereich der ÖV-Güteklasse C. Nur rund 9 % aller Einwohnenden wohnen in den ÖV-Güteklassen E und F.

Mehr als die Hälfte aller Beschäftigten (58 %) profitieren von einer ÖV-Güteklasse C. In der Güteklasse D arbeiten etwa halb so viele Personen (28 %).

Die Verteilung der Geschossflächen nach ÖV-Güteklassen gibt eine ähnliche Verteilung wie die der Einwohnenden wieder. In etwa die Hälfte aller Geschossflächen (ca. 180'000 m<sup>2</sup>) liegen in der ÖV-Güteklasse D. Nur rund 14 % aller Geschossflächen weisen eine ÖV-Güteklasse E oder F auf. Die restlichen 36 % liegen in der Güteklasse C (35 %) bzw. Güteklasse B (1 %).

ZVV-Zonierung

In der ZVV-Tarifabgrenzung ist Greifensee der Zone 130 zugeteilt, welcher sich nordöstlich sowie südwestlich des Greifensees erstreckt. Im Vergleich zu den benachbarten Zonierungen befindet sich Greifensee in einem Teilgebiet mit eher kleiner Flächenausdehnung. Dies hat zur Folge, dass bei einem Einzelbillett mehr Zonen gelöst werden müssen im Vergleich zu einem Teilgebiet mit grösserer Flächenausdehnung. Dies ist jedoch auch von der Verbindung abhängig, respektive durch wie viele Zonen diese führt. Bei einem Einzelbillett (ohne Lokaltarif) liegt das Minimum beim Lösen eines Tickets bei 1-2 Zonen. Mit den Kombinationen der Zonen 130 131 oder 130 121 sind somit beispielsweise alle Nachbargemeinden inkl. Querfahrt der Greifensee-Schiffahrt sowie das Glattal inkludiert.

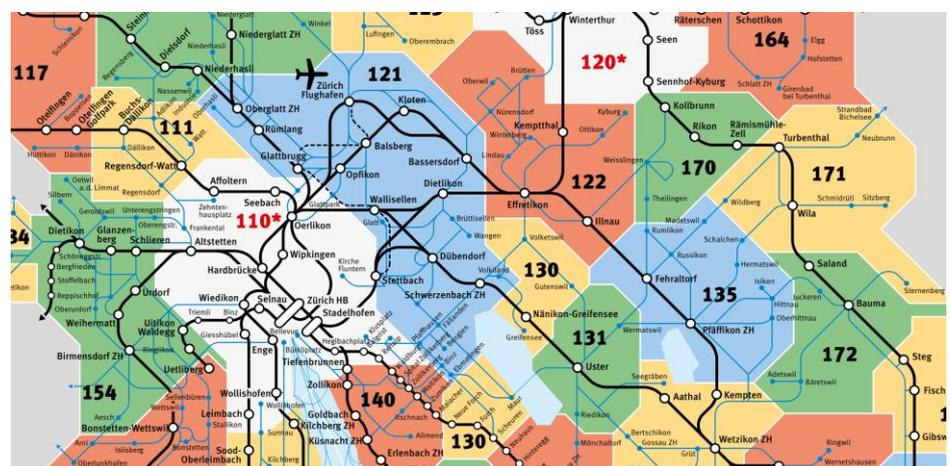


Abbildung 12 Ausschnitt Zonenplan ZVV

Bushaltestellen

Die Buslinie 727 wurde 2008 eingeführt und verkehrt als Stichlinie zwischen Pfisterhölzli und Bahnhof Schwerzenbach. Die Bushaltestellen sind nicht barrierefrei und zudem mangelhaft ausgestattet. Eine angemessene Überdachung, Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung fehlen. Mit Ausnahme der Haltestelle "Im Hof" und "Städtli" hat keine Haltestelle eine barrierefreie Einstiegsmöglichkeit. Gemäss BehiG (Behindertengleichstellungsgesetz) müssen alle Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bis Ende 2023 einen ebenerdigen Einstieg ermöglichen. Für die Umsetzung sind die Gemeinden verantwortlich. Die Gemeinde Greifensee hat dafür bewusst zugewartet, bis das GVK bzw. der VRP festgesetzt ist.

### 3.6 Motorisierter Individualverkehr

#### 3.6.1 Entwicklung der Verkehrsnetze

Grundgerüst Strassennetz

Das Grundgerüst der Erschliessung in Greifensee bilden vor allem die drei Kantonsstrassen, welche die Funktion als regionale Verbindungsstrassen erfüllen (Greifensee-/ Stationsstrasse, Schwerzenbacher-/ Dorfstrasse und See-/ Dorfstrasse).

Greifensee- und Stationsstrasse

Die Greifenseestrasse mit Anbindung an Volketswil entstand erst 1984; zum gleichen Zeitpunkt wurde der Bahnübergang Stationsstrasse aufgehoben und die Bahnunterführung an der Greifenseestrasse gebaut. Die Stationsstrasse verlor damit ihre Bedeutung für den Autoverkehr. Seit 1990 ist sie nicht mehr durchgehend befahrbar. Die Haupteinschliessung von Greifensee erfolgt seitdem über die Greifenseestrasse nach Volketswil und schliesslich zur Autobahn A15.

See- und Schwerzenbacherstrasse

In der See- und der Schwerzenbacherstrasse hat die Baudirektion Dauerzählstellen eingerichtet, so dass dort eine gute Datengrundlage besteht. Die jährlichen Verkehrszunahmen waren dort mit 0.4 % und 0.6 % in den letzten sechs Jahren eher gering. Auffällig sind bei der See- und der Schwerzenbacherstrasse mit ca. 10 % die hohen Anteile der Morgen- und Abendspitzenstunden am Gesamtverkehr. Das weist darauf hin, dass sie typische Pendlerachsen sind. Sie sind beide an Sonntagen trotz des dann auftretenden Freizeitverkehrs deutlich weniger stark belastet.

Tumiger- und Burstwiesenstrasse

Die Tumiger- und die Burstwiesenstrasse sind die wichtigsten Sammelstrassen und weisen ein entsprechend höheres Verkehrsaufkommen auf als die übrigen Erschliessungsstrassen. Durch den Freizeitverkehr in Verbindung mit der Naherholungsfunktion des Greifensees entstehen in der Gemeinde Greifensee zusätzliche Strassenverkehrsbelastungen.

Verkehrsmengen

Die Achse Greifensee- bis Stationsstrasse weist mit 11'000 bis 12'500 Fahrzeugen je Werktag die höchsten Verkehrsbelastungen auf. Die Seestrasse ist mit knapp 7'000 Fahrzeugen werktags relativ hoch belastet; die Schwerzenbacherstrasse mit 4'500 Fahrzeugen deutlich weniger. Um die 4'000 Fahrzeuge weisen auch die Tumiger- und Burstwiesenstrasse auf. Die Heuwinkelstrasse ist eine der Hauptzufahrten zu Mettler-Toledo und weist einen Werktagsverkehr von rund 3'000 Fahrzeugen auf. Die Achse Greifensee- bis Stationsstrasse weist einen Spitzenstundenanteil von 7 % des DTV auf.

Strasse	Zählstelle	Jahr	DTV	DWV	So	MSP			ASP			Anteil SV	Anteil MR
						Aus	Ein	Σ	Aus	Ein	Σ		
Greifenseestrasse	Ortstafel	2012		12'500				800	471	817	1'288	3.0	
Greifenseestrasse	KiGa	2012		11'800				800	398	800	1'198	3.0	
Stationsstrasse	Meierwis	2012		11'000				800			1'200	3.0	
Seestrasse	Friedhof	2018	6'070	6'800	3'500	185	501	686	502	260	708	1.6	3.2
Schwerzenbacher	Seebadi	2018	4'080	4'500	2'700	322	132	454	225	272	497	0.9	4.5
Tumigerstrasse	Im Hof	2014	4'300										
Burstwiesen	Meierwis	2014	4'300										
Heuwinkelstrasse		2012		3'000					187	130	317		

Abkürzungen: DTV Durchschnittl. Tagesverkehr MSP / ASP Morgen- / Abendspitzenstunde  
 DWV Durchschnittl. Werktagsverkehr SV Schwerverkehr  
 So Durchschnittl. Sonntagsverkehr MR Motorräder

Tabelle 3 Verkehrsmengen motorisierter Verkehr aus dem komm. GVK von 2021

Neue Greifenseestrasse

Vom Kanton ist eine Entlastung der Industriestrasse in Volketswil zur Sicherstellung des öffentlichen Verkehrs mit einer neuen Verbindung von der Greifensee- zur Zürichstrasse geplant. Dadurch würde die Gemeinde Greifensee einen direkten Anschluss an das übergeordnete Autobahnnetz erhalten und somit die Belastung des Strassennetzes von Volketswil reduziert werden. Damit wird der Busverkehr im hochausgelasteten Strassenabschnitt stabilisiert. Die Gemeinde Greifensee ist gegenüber diesem Anschluss mit der Neuen Greifenseestrasse an die Autobahn eher kritisch eingestellt.

Legende

- MIV
- - - Neue Greifenseestrasse (geplant)
- .. Bahntrasse
- X Bahnschranke



Abbildung 13 Strassennetz Gemeinde Greifensee

Geschwindigkeitsregime

In Greifensee gibt es insgesamt drei verschiedene Geschwindigkeitsregimes. Im Ortszentrum gilt seit einigen Jahren als Besonderheit eine Tempo 40-Regelung. Ansonsten gilt auf den Kantonsstrassen innerorts Tempo 50. Tempo-30-Zonen gibt es bisher keine auf den Gemeindestrassen. Die Autobesitzquote in Greifensee liegt mit 543 Fz/1'000 EW deutlich unter dem Durchschnittswert des Bezirks Uster (671 Fz/1'000 EW).

- Legende
- Tempo 30
  - Tempo 40
  - Tempo 50
  - Tempo 60
  - Tempo 80

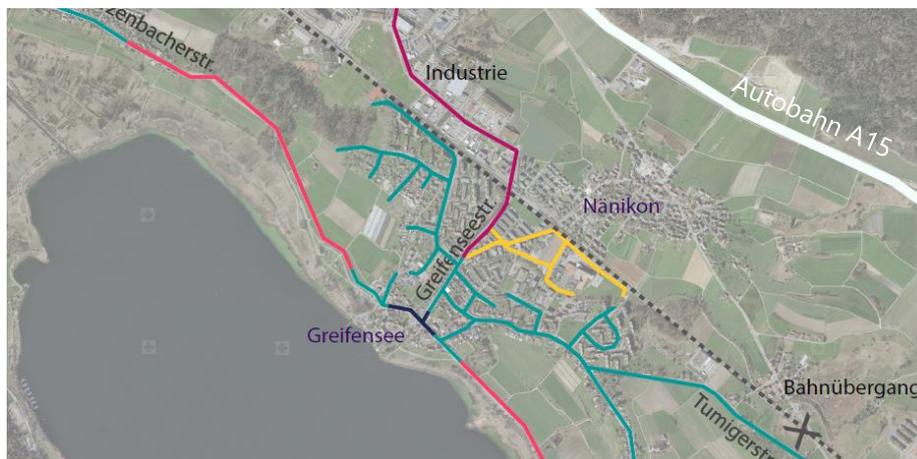


Abbildung 14 Geschwindigkeitsregime

### 3.6.2 Parkierungsanlagen

Treiber des motorisierten Verkehrs

Ein Blick auf die vorhandenen Parkierungsanlagen der verkehrserzeugenden Nutzungen kann ebenfalls Aufschluss darüber geben, wo viel motorisierter Verkehr erzeugt wird. Auffällig sind die grossflächigen Parkierungsanlagen im Bereich der Mettler-Toledo und der Göhner-Siedlungen. Die Entstehungszeit dieser Siedlungen liegt auch in der Epoche der sogenannten „autogerechten“ Siedlungsplanung, was sich konkret auch darin zeigt, dass Erschliessungsstrassen sowie die Anzahl der oberirdischen und unterirdischen Abstellplätze sehr grosszügig bemessen wurden. Ebenfalls erkennbar sind die öffentlichen Parkierungsanlagen in der Schulhausstrasse, in der Ortsmitte und in Seenähe.

Mit Parkscheibe bewirtschaftete Strassenparkplätze (8 bis 19 Uhr) befinden sich in der Burstwiesen-, Sandbüel- und Hirzerenstrasse; sowie in den Strassen Meierwis, Wildsbergstrasse, Am Pfisterhölzli und im Mettmenriedweg. Die Höchstparkzeit beträgt jeweils 8 Stunden.

Folgende Parkplätze sind in Greifensee bestehend:

Lage	Anzahl Plätze	Bewirtschaftung	Tarif	Zeit
Schwerzenbacherstrasse Ländlihölzli	76	Parkuhr	1,- CHF/h	täglich, 8-19 Uhr
Dorfplatz, Im Espach	35	Parkuhr	1,- CHF/h	täglich, 8-19 Uhr
Städtlieingang, Kirche	14	Parkscheibe		täglich, 8-19 Uhr
Stationsstrasse, Jugendhaus	10	Parkscheibe		8-19 Uhr
Sportplätze/Tennisplätze	20	Parkuhr	1,- CHF/h	8-19 Uhr
Breitstrasse/Schule	16	Parkuhr	1,- CHF/h	8-19 Uhr
Breitstrasse/Schule	12	Parkscheibe		8-19 Uhr
Im Hof, Alterszentrum	10	Parkscheibe		täglich, 8-19 Uhr
Im Hof, Alterszentrum	16	Parkuhr	1,- CHF/h	täglich, 8-19 Uhr
Friedhof	10	Parkscheibe		8-19 Uhr

Tabelle 4 Auflistung der Parkplätze in Greifensee

### 3.7 Strassenraumgestaltung / Aufenthaltsqualität

MIV ausgerichtete Gestaltung

Viele Strassenräume in Greifensee vermitteln den Raumeindruck, dass sie sehr stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet oder einfach für ihre Funktion zu breit ausgefallen sind. Letzteres ist z.B. bei der Erschliessungsstrasse "Im Baumgarten" der Fall. Entlang von Fusswegen hat es grundsätzlich zu wenig Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Auch die Beleuchtung sowie die Qualität des Bodenbelags entlang von einzelnen Fusswegen sind mangelhaft bzw. verbesserungswürdig.

Mangelhafte Knotenpunkte

Auch bestehen diverse Knotenpunkte und Einmündungen, welche Mängel (teilweise betrieblicher, aber auch gestalterischer Art) aufweisen. Es fällt auf, dass eine verkehrstechnisch orientierte Gestaltung häufig im Vordergrund steht und z.B. sehr grosse Einlenkradien vorhanden sind. Auch lange Querungswege für den Fussverkehr oder eine fehlende Übersichtlichkeit ist häufig festzustellen.

Fehlende Ortseingangsgestaltung

An allen Ortseingängen der klassifizierten Strassen fehlt eine klar ablesbare Ausgestaltung des Übergangs von der Ausserortsstrecke zum Innerortsbereich. Diese Bereiche sind wichtige Orte, um auch das angestrebte Innerorts-Geschwindigkeitsniveau zu verdeutlichen. Die bereits früher getroffenen Umbaumaassnahmen an der Schwerzenbacherstrasse und der Seestrasse reichen noch nicht aus.

### 3.8 Zusammenfassung

Entwicklungsprognosen	Aufgrund der laufenden Planungen auf dem Sagi-Areal werden die Anzahl Beschäftigten und insbesondere die Anzahl Einwohnende in Greifensee zunehmen. Entsprechend wird auch vom oberen Szenario bei der Prognose der Einwohnenden- und Beschäftigtenentwicklung ausgegangen. Dieses Szenario prognostiziert ein Wachstum von 7 % (Einwohnende) bzw. 5 % (Beschäftigte).
Zunahme an Personenwegen	Es ist mit einer Zunahme von 36 % bei den Personenwegen im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr bis ins Jahr 2040 zu rechnen. Damit gewinnt der ÖV an Bedeutung (v.a. prozentual deutlich). Beim MIV ist zu erwarten, dass der prozentuale Anteil bei den Personenwegen und für den durchschnittlichen Werktagsverkehr weniger stark als beim ÖV zunimmt, absolut gesehen nimmt der MIV aber stärker zu.
Hohe Verkehrsbelastung	Die Hürde im kommunalen Verkehrssystem besteht aktuell in hohen Verkehrsbelastungen im Siedlungsgebiet mit überwiegender Wohnnutzen. Dadurch ist auch der Ortskern betroffen, dessen Qualität unter dem Strassenverkehr leidet. Die Gemeinde Greifensee wies in den vergangenen Jahren im Vergleich zu den umliegenden Gemeinden unterdurchschnittliches Wachstum in der Einwohnenden- und Beschäftigtenentwicklung auf. Die Menge an Durchfahrtsverkehr ist jedoch gleichzeitig gestiegen.
Mängel bei den Verkehrsmitteln	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Fussverkehr: Das Fussverkehrsnetz ist zwar dicht, trotzdem sind einige Netzlücken, Querungsschwierigkeiten, zu schmale Trottoirs sowie Konflikte mit dem Veloverkehr auf gemeinsam geführten Wegen vorhanden.</li> <li>◆ Veloverkehr: Im Bereich des Veloverkehrs wurden in der Analyse wenige Netzlücken festgestellt. Viele Wege werden allerdings gemeinsam mit dem Fussverkehr geführt. Querungsschwierigkeiten für den Fuss- und Veloverkehr sind vorzufinden.</li> <li>◆ ÖV: Die Erschliessungsgüte der Siedlungsgebiete von Greifensee ist verbesserungsbedürftig. Alle Bushaltestellen innerhalb der Gemeindegrenzen sind mangelhaft ausgestattet. Eine angemessene Überdachung, Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung fehlen.</li> <li>◆ MIV: Die regionalen Verbindungsstrassen weisen eine hohe Verkehrsbelastung auf. Zudem sind viele Strassen im Gemeindegebiet (scheinbar) nur auf den MIV ausgerichtet. Dies ist insbesondere auch bei der Vielzahl von Parkplätzen (an zentralen Orten / im Ortsbildperimeter) bzw. Parkfeldern oder dem nicht mehr zeitgemässen Temporegime auf den Quartierstrassen zu erkennen. Auch sind diverse Mängel in den Knoten / Einmündungen vorhanden.</li> <li>◆ Strassenraum / Aufenthalt: In Sachen Gestaltung und Aufenthaltsqualität weisen die Strassenräume von Greifensee noch erhebliches Verbesserungspotenzial auf. Die Strassen berücksichtigen des Öfteren praktisch nur die Bedürfnisse des MIV. Entsprechend grosszügig sind viele Strassen und Knotenpunkte ausgebaut und entsprechend viel Potenzial besteht bei der Aufwertung der Strassenräume. Auch Ortseingänge sind nicht als solche erkennbar.</li> </ul>

## 4 Richtplintext, Gesamtverkehrsstrategie

### 4.1 Kernstrategie

Nachhaltige Verkehrsplanung

Die Gemeinde Greifensee ist sich den Herausforderungen des erhöhten Verkehrsaufkommens aufgrund der Entwicklungsprognosen bewusst und möchte diesem mit einer nachhaltigen Verkehrsplanung entgegenwirken. Deshalb werden die folgenden zwei Kernstrategien verfolgt:

Strategie VRP

#### 1. Verminderung des Durchgangsverkehrs

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

#### 2. Verminderung des hausgemachten motorisierten Verkehrs

Hier geht es darum, im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr Verkehrsanteile vom motorisierten Verkehr auf den Fuss-, Velo und öffentlichen Verkehr umzulagern. Dies soll mit der Schaffung von verbesserten Bedingungen auf den Verkehrsnetzen des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs erreicht werden.

In der Umsetzung dieser Strategien sollen die Verkehrsanlagen sicher und benutzerfreundlich (v.a. für den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV) gestaltet werden. Die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Strassenräume soll deutlich erhöht werden. Die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (Lärm- und Schadstoffemissionen, vorhandene Trennwirkung, Verkehrssicherheit) sollen insgesamt deutlich reduziert werden.

Abwicklung wachsendes Verkehrsaufkommen

Das wachsende Verkehrsaufkommen soll mehrheitlich mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden. Der motorisierte Verkehr soll auf den bestehenden Infrastrukturen abgewickelt werden (kein Bau von zusätzlichen Strassen).

Die Personenwege sollen sich dabei grob auf die gemäss nachfolgender Abbildung dargestellten Verkehrsmittel aufteilen. Der Modalsplitanteil des Fuss- und Veloverkehrs wurde abgeschätzt und pauschal ergänzt gemäss den vorhandenen Kennzahlen gemäss dem GVK und GVM des Kantons Zürich.

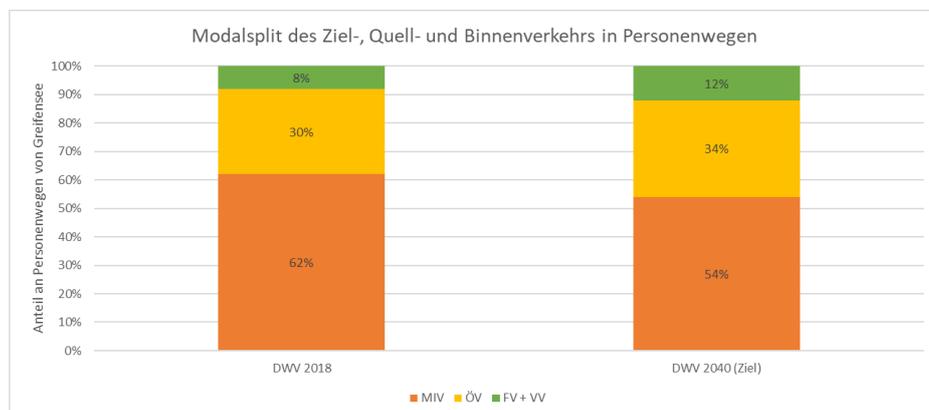


Abbildung 15 Verteilung der Personenwege auf die Hauptverkehrsmittel

### 4.2 Ziele VRP

Um die obgenannten Strategien und die Vorgaben des kommunalen GVK sowie auch der übergeordneten Planungsinstrumente zu erreichen, werden mit dem VRP die folgenden Ziele verfolgt:

Allg.	FV + VV	ÖV	MIV	Parkierung	Gestaltung
Durch Siedlungsverdichtung zusätzlich entstehendes Verkehrsaufkommen wird in Greifensee zu mindestens 50 % durch den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV aufgenommen.	Greifensee schafft attraktive Fuss- und Veloverkehrsanlagen / -netze.	Das ÖV-Angebot in Greifensee ist attraktiv. Insbesondere werden ÖV-Infrastrukturen (Bahnhof und Bushaltestellen) sicher und benutzerfreundlich ausgestaltet.	Der Durchgangsverkehr in Greifensee wird reduziert. Auf den Strassen von Greifensee gilt ein angepasstes Temporegime (max. 30 km/h).	Die Parkierung des MIV ist auf den Gesamtverkehr und den öffentlichen Raum abgestimmt.	Die Strassenräume werden angemessen auf sämtliche Verkehrsmittel ausgerichtet und entsprechend attraktiv und sicher gestaltet. Die Ortseingänge sind als solche erkennbar.

### 4.3 Stossrichtungen VRP

Die Gemeinde sieht dabei folgende Stossrichtungen vor:

Allg.	FV + VV	ÖV	MIV	Parkierung	Gestaltung
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Verbesserung der Bedingungen für den FV und VV.</li> <li>◆ Attraktives ÖV-Angebot mit entsprechenden Infrastrukturen (Haltestellen) schaffen.</li> <li>◆ Niedriggeschwindigkeitskonzept (T30/20) in den Quartieren.</li> <li>◆ Funktionsgerechte Gestaltung der Strassenräume.</li> <li>◆ Förderung von Car-Sharing-Angeboten.</li> <li>◆ Parkraumbewirtschaftung.</li> <li>◆ Regelmässige Information über Verkehrsthemen</li> <li>◆ Verstärkte Zusammenarbeit mit Betrieben und kant. Fachstellen beim Thema Mobilität in Unternehmen (KMU).</li> <li>◆ Flankierende Massnahmen bei Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturplanungen resp. Projekte der Nachbargemeinden und dem Kanton Zürich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Erhaltung von vorhandenen Qualitäten im Fuss- und Velowegnetz (Feinmaschigkeit).</li> <li>◆ Schliessung von Netzlücken.</li> <li>◆ Behebung von Schwachstellen auf dem Fuss- und Velowegnetz.</li> <li>◆ Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den FV + VV.</li> <li>◆ Entschärfung der Konflikte zwischen FV + VV / Schaffung von alternativen Fuss- oder Veloweg-Verbindungen.</li> <li>◆ Verbesserung der Beleuchtung entlang von Fusswegen.</li> <li>◆ Erstellung von genügend Sitzgelegenheiten entlang des Fusswegnetzes / im öffentlichen Raum.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Verbesserung des ÖV-Angebotes im Bereich der Feinerschliessung durch den Bus.</li> <li>◆ Prüfung eines Ortsbusses.</li> <li>◆ Verbesserung der Ausstattung der Bushaltestellen.</li> <li>◆ Verbesserung der Zugänge zu den Bushaltestellen.</li> <li>◆ Schaffung zusätzlicher Bushaltestellen.</li> <li>◆ Busbevorzugung an Knoten und Haltestellen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Niedrige Geschwindigkeiten auf den Hauptstrassen (Zielgrösse 30 km/h).</li> <li>◆ Verstetigung der Verkehrsabläufe (langsamer, aber flüssiger).</li> <li>◆ Niedriggeschwindigkeitskonzept (T30/20) für die Quartiere.</li> <li>◆ Geschwindigkeitskonzept für den Bereich Ortsmitte (Dorf- / Stationsstrasse).</li> <li>◆ Anpassung der Zufahrtsregelung fürs Städtli.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Überprüfung des Parkierungskonzeptes und der Parkierungsregelungen.</li> <li>◆ Überprüfung der Bewirtschaftungsregelungen öffentlicher Parkplätze</li> <li>◆ Keine Erhöhung der Parkplatzzahlen für den seebezogenen Freizeitverkehr (gemäss Vereinbarung der Seegemeinden).</li> <li>◆ Voraussetzung für die Möglichkeit von autoarmem Wohnraum schaffen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Funktionsgerechte Gestaltung der Strassen unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel, der Sicherheit, der Umwelt, des Stadtklimas, der ortsbaulichen Qualitäten sowie nach akustischen Prinzipien.</li> <li>◆ Umfassende Verbesserungen in der Strassenraumgestaltung der Staatsstrassen.</li> <li>◆ Schaffung attraktiver Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum.</li> <li>◆ Verbesserung der Gestaltung überbreiter Quartierstrassen.</li> <li>◆ Erkennbare Ortseingänge für den Übergang ins Siedlungsgebiet.</li> </ul>

## 5 Richtplandtext, Festlegungen und Massnahmen

GVK als Grundlage	<p>Auf Grundlage des GVK werden nachfolgend pro Hauptverkehrsmittel (Fuss- und Veloverkehr, ÖV, motorisierter Verkehr) sowie zum Thema Mobilität Festlegungen und Massnahmen definiert. Es werden Massnahmen beschrieben, die einzeln umgesetzt werden können, jedoch der Erreichung eines gesamtheitlichen, übergeordneten Ziels dienen. Gleichzeitig wird darauf geachtet, dass diese mit den raumplanerischen, ökonomischen und ökologischen Zielen verträglich sind und die übergeordneten Zielsetzungen präzisieren. Bei den Massnahmen ist neben der Zuständigkeit auch die Etappierung definiert. Diese wird in folgende drei Klassen unterteilt:</p>
Etappierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Kurzfristig (kfr): Umsetzung in den nächsten fünf Jahren geplant</li> <li>◆ Mittelfristig (mfr): Umsetzung in 5 – 10 Jahren geplant</li> <li>◆ Langfristig (lfr): Umsetzung in 10 – 15 Jahren geplant</li> </ul>
Zuständigkeit	<p>Die Spalte Zuständigkeit definiert, welche Behörde / Stelle / Firma über die Planungshoheit der jeweiligen Massnahme verfügt. Liegt die Planungshoheit nicht bei der Gemeinde Greifensee, besteht nur die Möglichkeit, auf diese Massnahmen hinzuwirken bzw. sich für diese einzusetzen. Eine Garantie zur Umsetzung besteht nicht.</p>
Koordinationshinweis	<p>Die Spalte Koordinationshinweis weist auf weitere Massnahmen und Synergien hin, die mit der Umsetzung der betroffenen Massnahmen genutzt werden sollen. Gleichzeitig sind die einzelnen Massnahmen nummeriert und in den jeweiligen Teilplänen bezeichnet.</p>
Festzusetzende Inhalte	<p>Sämtliche in diesem Kapitel 5 enthaltenen Massnahmen (aufgeführt in den blau hinterlegten Tabellen) werden für die Gemeinde Greifensee festgelegt.</p>
Definition hellgrau hinterlegte Massnahmen	<p>In den nachfolgenden Tabellen sind einige Massnahmen hellgrau aufgeführt. Das bedeutet, dass sich diese Massnahmen ausserhalb des Gemeindegebietes von Greifensee befinden und die Planungshoheit bei einer Nachbargemeinde oder dem Kanton liegt. Somit sind diese Massnahmen interkommunal oder kantonal.</p>

## 5.1 Fussverkehr

Mangelhafte Querungen

Der Bestand des Fusswegnetzes in Greifensee weist betreffend Dichte und der Anzahl an Querverbindungen eine gute Qualität auf. Trotzdem wurden in der Analyse Netzlücken und Mängel, vor allem bei Querungsstellen, festgestellt. Besonders die Querungen der drei Kantonsstrassen sowie der Tumigerstrasse sind überwiegend mangelhaft. Im Rahmen des kommunalen Verkehrsrichtplans gilt es, die Mängel etappenweise zu beheben.

Freizeit- und Alltagsrouten

Um die Erreichbarkeit verschiedener Anziehungspunkte in Greifensee sicherzustellen, wurden in Ergänzung zu den regionalen und kantonalen Festlegungen die Qualitätskriterien definiert. Beim Freizeitverkehr wird eine natürliche Beschaffenheit der Wege und eine abwechslungsreiche Umgebung geschätzt. Die Direktheit ist hingegen weniger wichtig – Umwege werden, bis zu einem bestimmten Grad, in Kauf genommen. Bei Alltagsrouten ist die direkte Verbindung massgebend. Deshalb werden Umwege und Wartezeiten weniger akzeptiert und schnell missachtet. Direkte, sichere und gut ausgebaute Wege zwischen den Anziehungspunkten werden hingegen geschätzt.

Kantonsstrassen

Bei Massnahmen auf Kantonsstrassen liegt die Planungshoheit beim Kanton. Die Gemeinde kann somit lediglich auf eine Umsetzung hinwirken und sich dafür einsetzen. In der nachfolgenden Massnahmentabelle sind die Massnahmen auf Kantonsstrassen entsprechend ausgewiesen.

Gemeinsame Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Diverse Massnahmen im Bereich des Veloverkehrs sind zusammen mit dem Fussverkehr zu koordinieren bzw. realisieren (z.B. ein gemeinsamer Fuss- und Veloweg). Diejenigen Massnahmen, welche sowohl den Fuss- wie auch den Veloverkehr betreffen, werden gemeinsam (und ausschliesslich) im Kapitel 5.3 behandelt. Diese Massnahmen werden sowohl im Teilplan Fussverkehr wie auch im Teilplan Veloverkehr (mit identischer Bezeichnung / Nummer) aufgeführt.

### 5.1.1 Massnahmen zur Netzergänzung für den Fussverkehr

Netzlücken im Fussverkehr sollen mit den folgenden Massnahmen geschlossen werden (ist auch als Massnahme im Agglomerationsprogramm 4. Gen. aufgeführt). Die Mindestbreite für einen Fussweg soll dabei mind. 2.20 m betragen, damit ein bequemes Nebeneinandergehen und Kreuzen möglich ist. Nur punktuell, z.B. an Engstellen, ist eine Reduktion auf mind. 1.50 m akzeptabel.

Bei der Gestaltung von Fusswegen innerhalb des Ortsbildperimeters ist eine sorgfältige Gestaltung mit ortsüblichen Materialien wichtig. Die kommunalen Strassenprojekte müssen für eine Beurteilung bei der Baudirektion eingereicht werden.

Massnahmentabelle Netzergänzung Fussverkehr

Nr.	Objekt & Umsetzung	Zuständig	Koordinationshinweis
F1	Trottoir an der Greifenseestrasse zwischen Bushaltestelle Heuwinkel und Burstwiesenstrasse Umsetzung: kfr	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen. Abhängigkeit mit BGK Greifensee-/Seestrasse.
F2	Fussweg entlang Parkplatz Städtli Umsetzung: mfr.	Gde. Greifensee	Östlich (ausserhalb) Gewässerraum und -parzelle anzuordnen. Mit der geplanten Revitalisierung des Werrikerbachs (1. Prio.) zu koordinieren.

F3	Trottoir auf der Nordseite der Dorfstrasse bis zum Friedhof Umsetzung: mfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen. Massnahme innerhalb Ortsbildperimeter.
F4	Trottoir auf der Westseite der Hirzerenstrasse Umsetzung: mfr.	Gde. Greifensee	Abstimmung mit Entwicklung GP Sagi. Derzeit in Bearbeitung.

### 5.1.2 Massnahmen an Querungstellen für den Fussverkehr

Damit die Querungen des Fusswegnetzes über die Fahrstrassen sicher ausgestaltet werden (ist auch als Massnahme im Agglomerationsprogramm 4. Gen. aufgeführt), kommen drei verschiedene Querungstypen als Massnahme zum Zug:

- ◆ Querung mit Fussgängerstreifen
- ◆ Querung mit Mittelinsel und Fussgängerstreifen (nur Markierung und Signalisation)
- ◆ durch Fahrbahneinengung hervorgehobene Querungsstelle

Kantonsstrassen

Sind bei den Massnahmen Kantonsstrassen betroffen, müssen die Standards des Tiefbauamtes / der Kantonspolizei eingehalten werden. In Einzelfällen ist zu prüfen, ob ein Fussgängerstreifen oder eine Fahrbahneinengung angemessen und notwendig ist.

Massnahmentabelle Querungen Fussverkehr

Nr.	Objekt & Umsetzung	Zuständig	Koordinationshinweis:
FQ1	Neubau Querung Greifensee- strasse mit FGS und Mittelinsel auf Höhe Kindergarten Umsetzung: mfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen. Bei Einführung T30 Bedarf prüfen. Abhängigkeit mit BGK Greifensee-/Seestrasse.
FQ2	Markierung FGS Tumigerstrasse auf Höhe "Im Hof" Umsetzung: mfr.	Gde. Greifensee	FGS heute vorhanden. Im BGK Tumigerstrasse erhalten / wieder markieren. Bei Einführung T30 Bedarf prüfen.
FQ3	Markierung Fussgängerstreifen Tumigerstrasse auf Höhe "Im Langacher" Umsetzung: mfr.	Gde. Greifensee	Einführung FGS in Koordination mit BGK Tumigerstrasse. Bei Einführung T30 Bedarf prüfen.
FQ4	Markierung Fussgängerstreifen Tumigerstrasse auf Höhe "Hirzer- enstrasse" Umsetzung: mfr.	Gde. Greifensee	FGS heute vorhanden. Im BGK Tumigerstrasse erhalten / wieder markieren. Bei Einführung T30 Bedarf prüfen.
FQ5	Markierung Fussgängerstreifen Tumigerstrasse auf Höhe "Wilds- bergstrasse" Umsetzung: mfr.	Gde. Greifensee	FGS heute vorhanden. Im BGK Tumigerstrasse erhalten / wieder markieren. Bei Einführung T30 Bedarf prüfen.
FQ6	Markierung Fussgängerstreifen Tumigerstrasse auf Höhe "Orts- eingang" Umsetzung: mfr.	Gde. Greifensee	Einführung FGS in Koordination mit BGK Tumigerstrasse. Bei Einführung T30 Bedarf prüfen.

FQ7	Ergänzung Fussgängerstreifen an Mittelinsel Friedhof Umsetzung: mfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen. Bei Einführung T30 Bedarf prüfen.
-----	---	--------	--

### 5.1.3 Massnahmen Beleuchtung Fusswege

Beleuchtung

Mit einer angemessenen Beleuchtung entlang des Fussverkehrsnetzes gestaltet sich die Route für Zufussgehende sicherer und angenehmer. Die "Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen" (BAFU 2021) und die Anforderungen gemäss der SIA-Norm 491 zur Vermeidung von unnötigen Lichtemissionen im Aussenraum sind zu berücksichtigen – insbesondere bei Wegen im Bereich des Gewässerraumes.

Massnahmentabelle Beleuchtung Fusswege

Nr.	Objekt & Umsetzung	Zuständig	Koordinationshinweis
BE1	Beleuchtung Bachweg zw. Städtli und Zentrum Meierwis Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee	Berücksichtigung ISOS und insbesondere die Empfehlung zur Vermeidung von Lichtemissionen (BAFU 2021). Abstimmung mit Revitalisierungsprojekt
BE2	Verbesserung Beleuchtung Greifenseestrasse (BGK) Umsetzung: kfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen. Mit (gewünschtem) BGK koordinieren / realisieren. Berücksichtigung ISOS.
BE3	Verbesserung Beleuchtung Langacherweg Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee	

### 5.1.4 Massnahmen Sitzmöglichkeiten entlang des Fusswegnetzes

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sind Sitzmöglichkeiten entlang des Fusswegnetzes vorgesehen, die Besuchende zum Verweilen einladen sollen. Da es sich um eine allgemeine Massnahme handelt und das ganze Fusswegnetz betrifft (keine spezifische Örtlichkeit), ist sie in keinem Teilplan aufgeführt.

Sitzmöglichkeiten

Nr.	Objekt & Umsetzung	Zuständig	Koordinationshinweis
S1	Sitzmöglichkeiten entlang des Fusswegnetzes Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee	Ohne Planeintrag.

## 5.2 Veloverkehr

Optimale Voraussetzungen

Die Gemeinde Greifensee liegt im Glattal und ist Teil des vernetzten Siedlungsgebiets in der Agglomeration Zürich. Zudem sind die Landschaftsräume in und um Greifensee relativ flach, womit optimale Voraussetzungen für den Veloverkehr gegeben sind.

Der Bestand des Velonetzes in Greifensee ist engmaschig und dicht. Allerdings werden einige Wege gemeinsam mit dem Fussverkehr genutzt. Entlang der Achsen Greifensee- und Stationsstrasse sowie Schwerzenbacher-, See- und Dorfstrasse kommt es deshalb zu gravierenden Konflikten. Auf der Tumigerstrasse ist das Velofahren im heutigen Zustand vor allem aufgrund der hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs gefährlich.

Freizeit- und Alltagsrouten

Alltagsrouten sind meist «der Weg zum Ziel». Nutzende der Alltagsrouten schätzen direkte, sichere und gut ausgebaute Wege (Hartbelag), die ein schnelles Befahren ermöglichen. Deshalb werden Unterbrüche im Fahrfluss und insbesondere Wartezeiten schlecht akzeptiert. Aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten und dem damit verbundenen Konfliktpotential soll bei den Alltagsrouten von einer gemeinsamen Führung mit dem Fussverkehr abgesehen werden. Bei den Freizeitrouten steht, wie auch beim Fussverkehr, der Erlebniswert im Vordergrund. Es werden breite Wege mit einer natürlichen Beschaffenheit geschätzt, welche die Erholungsräume direkt verbinden und durch eine intakte und abwechslungsreiche Natur- und Siedlungslandschaft führen. Weil bei Freizeitrouten meist der Erlebniswert im Vordergrund steht, sind neben dem Wegnetz auch Orte für eine Pause und zum Verweilen von Bedeutung. Die Direktheit ist hingegen weniger wichtig – Umwege werden, bis zu einem bestimmten Grad, in Kauf genommen. Bei einer gemeinsamen Führung mit anderen Verkehrsteilnehmern wird auf gegenseitige Toleranz und Rücksichtnahme gesetzt. Dabei soll aber darauf geachtet werden, dass die Wege genügend breit und gut ausgebaut sind (Materialisierung).

Kantonsstrassen

Bei Massnahmen auf Kantonsstrassen liegt die Planungshoheit beim Kanton. Die Gemeinde kann somit lediglich auf eine Umsetzung hinwirken und sich dafür einsetzen.

Gemeinsame Massnahmen  
Velo- und Fussverkehr

Diverse Massnahmen im Bereich des Veloverkehrs sind zusammen mit dem Fussverkehr zu koordinieren bzw. realisieren (z.B. ein gemeinsamer Fuss- und Veloweg). Diejenigen Massnahmen, welche sowohl den Velo- wie auch den Fussverkehr betreffen, werden gemeinsam (und ausschliesslich) im Kapitel 5.3 behandelt. Diese Massnahmen werden sowohl im Teilplan Fussverkehr wie auch im Teilplan Veloverkehr (mit identischer Bezeichnung / Nummer) aufgeführt.

### 5.2.1 Massnahmen Veloführung

Mit folgender Ergänzung des Velonetzes soll das Velofahren attraktiver werden.

Massnahmentabelle Netzergänzung  
Veloverkehr

Nr.	Objekt & Umsetzung	Zuständig	Koordinationshinweis
V1	Ausbau der Fusswegverbindung im Langacher – Bächliweg als Fuss- / Veloweg Umsetzung: mfr.	Gde. Greifensee	

### 5.3 Fuss- und Veloverkehr

Diverse Massnahmen im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs sind gemeinsam zu koordinieren bzw. realisieren (z.B. ein gemeinsamer Fuss- und Veloweg). Diese Massnahmen werden in diesem Kapitel behandelt und sind sowohl im Teilplan Fussverkehr wie auch im Teilplan Veloverkehr (mit identischer Bezeichnung / Nummer) ersichtlich.

#### 5.3.1 Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr

Netzlücken sollen mit den folgenden Massnahmen geschlossen werden (ist auch als Massnahme im Agglomerationsprogramm 4. Gen. aufgeführt).

Massnahmentabelle Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr

Nr.	Objekt & Umsetzung	Zuständig	Koordinationshinweis
FV1	Fuss-/ Veloweg Sagi-Areal Umsetzung: mfr.	Gde. Greifensee	Abstimmung mit Entwicklung GP Sagi. Derzeit in Bearbeitung
FV2	Fuss-/ Veloweg Greifen-seestrasse und Stationsweg als Rampe (Nänikon) Umsetzung: kfr.	Kt. ZH	In Umsetzung.
FV3	Netzergänzung Breitstrasse und Werrikerbach Umsetzung: mfr.	Gde. Greifensee	Berücksichtigung ISOS. Abstimmung mit Revitalisierungsprojekt.
FV4	Netzergänzung Schulhaus- und Stationsstrasse Umsetzung: mfr.	Gde. Greifensee	Berücksichtigung ISOS

#### 5.3.2 Massnahmen an Querungsstellen für den Fuss- und Veloverkehr

An einigen Stellen wird eine sichere Querungsmöglichkeit des FV zusammen mit dem VV betrachtet, um Synergien nutzen zu können. Mit den nachfolgenden Massnahmen wird eine Verbesserung der Querungsstellen für den FV und VV angestrebt (ist auch als Massnahme im Agglomerationsprogramm 4. Gen. aufgeführt).

Kantonsstrassen

Sind bei den Massnahmen Kantonsstrassen betroffen, müssen die Standards des Tiefbauamtes / der Kantonspolizei eingehalten werden. In Einzelfällen ist zu prüfen, ob ein FGS oder eine Fahrbahneinengung notwendig ist.

Etwaiiges Lastwagenfahrverbot

Im Falle eines Lastwagenfahrverbots auf den Kantonsstrassen (vgl. Massnahme Fahrbahnbeschränkung FB1, Kapitel 5.5.6) kann eine reduzierte Fahrbahnbreite in Koordination mit den Querungsstellen sowie mit den Betriebs- und Gestaltungskonzepten angestrebt werden.

Massnahmentabelle Querungen Fuss- und Veloverkehr

Nr.	Objekt & Umsetzung	Zuständig	Koordinationshinweis
FVQ1	Durch Fahrbahneinengung hervorgehobene Querung an der Einmündung Lochacherweg-Schwerzenbacherstrasse Umsetzung: mfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen. Koordination mit Massnahmen FB.

FVQ2	Durch Fahrbahneinengung hervorgehobene Querung an der Einmündung Furenweg-Schwerzenbacherstrasse Umsetzung: mfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen. Koordination mit Massnahmen FB.
FVQ3	Neue Querung mit Mittelinsel und Fussgängerstreifen am Knoten Greifensee-Heuwinkelstrasse Umsetzung: mfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen. Koordination mit Massnahmen FB.
FVQ4	Durch Fahrbahneinengung hervorgehobene Querung an der Einmündung Schwerziweg-Seestrasse Umsetzung: mfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen. Koordination mit Massnahmen FB.
FVQ5	Durch Fahrbahneinengung hervorgehobene Querung an der Einmündung Zilacherweg-Seestrasse Umsetzung: mfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen. Koordination mit Massnahmen FB.
FVQ6	Durch Fahrbahneinengung hervorgehobene Querung an der Einmündung Schützenweg-Seestrasse Umsetzung: mfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen. Koordination mit Massnahmen FB.
FVQ7	Durch Fahrbahneinengung hervorgehobene Querung an der Einmündung Oberriedweg-Seestrasse Umsetzung: mfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen. Koordination mit Massnahmen FB.

## 5.4 Öffentlicher Verkehr

Bahn- und Buslinie

Das GVK hat deutliche Mängel in der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr aufgezeigt. Die Verbesserung der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind in den Zielsetzungen aller übergeordneten Planungen und im kommunalen Gesamtverkehrskonzept festgehalten. In Kombination mit einem dichten Takt, optimalen Umsteigebeziehungen, einer funktionierenden Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln und einer guten Anbindung an das Fuss- und Velonetz kann die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zusätzlich gefördert und die Strassen entlastet werden.

Verkehrsrat

Bei den nachfolgenden Massnahmen entstehen keine Ansprüche an eine Umsetzung. In § 19 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr ist festgelegt, dass das Verbundangebot durch den Verkehrsrat festgelegt wird. Das umfasst auch die Linienführung, Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten von Buslinien.

Massnahmentabelle  
öffentlicher Verkehr

Nr.	Objekt & Umsetzung	Zuständig	Koordinationshinweis
B1	Erstellung eines Zweckmässigkeitsgutachtens zur Verlängerung der Buslinie 727 und eines Ortsbusses (mit selbstfahrenden Fahrzeugen) und weiteren Linienoptionen Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee	Verkehrsunternehmen, Stadt Uster und Kanton in die Planung miteinbeziehen. Ohne Planeintrag. Massnahme im Agglo-Programm 4. Gen.
B2	Antrag auf Linienverlängerung bzw. Anbindung der Buslinie 727 an den Bahnhof Uster Umsetzung: kfr.	Verkehrsrat / ZVV	Koordination mit ZVV / VBG / Stadt Uster.
B3	Barrierefreier Umbau der bestehenden Bushaltestellen und Verbesserung der Einrichtung Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee	ZVV / VBG in die Planung miteinbeziehen und mit BGK abstimmen. Berücksichtigung ISOS. Massnahme im Agglo-Programm 4. Gen.
B4	Neue Bushaltestelle beim Zentrum Meierwis Umsetzung: kfr.	ZVV / Gde. Greifensee	ZVV / VBG in die Planung miteinbeziehen und mit BGK abstimmen. Berücksichtigung ISOS. Massnahme im Agglo-Programm 4. Gen.
B5	Neue / verlegte Haltestelle auf der Tumigerstrasse (bei Buslinienverlängerung an den Bahnhof Uster) Umsetzung: mfr.	ZVV / Gde. Greifensee	Abhängig von der Buslinienverlängerung nach Uster. Massnahme B3 bei Verlegung berücksichtigen. Massnahme im Agglo-Programm 4. Gen.

## 5.5 Motorisierter Individualverkehr

Regionale Verbindungsstrassen	Das Rückgrat des Strassennetzes in Greifensee bilden die in den übergeordneten Planungsinstrumenten eingetragenen regionalen Verbindungsstrassen. Diese haben den Zweck, den lokalen Verkehr zu bündeln und Greifensee mit dem übergeordneten Strassennetz und den Nachbargemeinden zu verbinden. Diese Verkehrsanlagen sind grundsätzlich siedlungsorientiert zu gestalten und mit einem siedlungsverträglichen Temporegime zu versehen. Ein Ausbau des kommunalen Strassennetzes ist nicht vorgesehen.
Sammelstrassen	Die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete in Greifensee wird durch das kommunale Strassennetz sichergestellt. Dieses besteht aus Sammel- und Erschliessungsstrassen, wobei im Richtplan lediglich die Sammelstrassen dargestellt werden.
Geschwindigkeitsregime	Um die Verkehrssicherheit zu verbessern, Emissionen zu minimieren und die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu verbessern, soll das Geschwindigkeitsregime angepasst werden. Für den Ziel- und Quellverkehr sind die Fahrstrecken auf dem Gemeindegebiet so kurz, dass Fahrzeitverluste nicht ins Gewicht fallen.
Kantonsstrassen	Bei Massnahmen auf Kantonsstrassen liegt die Planungshoheit beim Kanton. Die Gemeinde kann somit lediglich auf eine Umsetzung hinwirken und sich dafür einsetzen (z.B. Erstellung eines BGK, Knotenumbauten, Gestaltung Ortseingänge und Temporeduktion).

### 5.5.1 Massnahmen im Temporegime

Auf dem Gemeindegebiet soll flächendeckend Tempo 30 gelten. Damit kann die Verkehrssicherheit erhöht, das Wohnumfeld verbessert und dem Umweltschutz gleichzeitig entsprochen werden. Die geringfügigen Fahrzeitverluste auf den Verbindungsstrassen kann durch die Verstetigung der Verkehrsabläufe ausgeglichen werden. Dazu sollen Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeitet werden und Umgestaltungen an wichtigen Knotenpunkten erfolgen.

Für die Anpassung des Temporegimes ist die Kantonspolizei zuständig. Auf Kantonsstrassen wird Tempo 30 nur erlassen, wenn es aus Verkehrssicherheit oder aus Lärmschutzgründen notwendig ist. Dafür ist bei verkehrsorientierten Strassen ein Gutachten notwendig. Ab dem 1. Januar 2023 ist auf nicht verkehrsorientierten Strassen kein Gutachten mehr notwendig.

Regionale Verbindungsachsen	Die regionalen Verbindungsachsen sollen siedlungsorientiert gestaltet werden. Damit eine umweltverträgliche Verkehrsinfrastruktur entsteht und die Klang- und Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen gefördert / verbessert wird, sind die regionalen Verbindungsachsen nach den akustischen Prinzipien zu planen. Insbesondere dürfen durch gestalterische und bauliche Massnahmen keine Geräuschphänomene entstehen, welche störend sind. Zusätzlich gibt es Massnahmen zur Förderung der akustischen Aufenthaltsqualität.
-----------------------------	---

Massnahmentabelle Temporegime

Nr.	Objekt & Umsetzung	Zuständig	Koordinationshinweis
T1	Tempobeschränkung 50 km/h Greifensee- bis Heuwinkelstrasse (Nänikon) Umsetzung: kfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen. Koordination mit Uster.

T2	Tempo 30-Zone Kantonsstrassen innerorts (Greifensee-, Stations-, See-, Schwerzenbacherstrasse) Umsetzung: kfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen. Massnahme innerhalb Ortsbildperimeter. Koordination mit VTA Kapo.
T3	Tempo 30-Zone Wohnquartiere West (Burstwiesen-, Sandbühlstrasse) Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee / VTA Kapo	Koordination mit VTA Kapo.
T4	Tempo 30-Zone Wohnquartiere Ost (Tumiger-, Wildsberg-, Hirzerenstrasse, Am Pfisterhölzli, Im Langacher, Im Näppenriet, In der Mettmen, Mettmenriedtweg) Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee / VTA Kapo	Koordination mit VTA Kapo.
T5	Begegnungszone (Tempo 20) Schulhausstrasse Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee / VTA Kapo	Koordination mit VTA Kapo. Massnahme im Agglo-Programm 4. Gen.
T6	Begegnungszone (Tempo 20) Im Pfisterhölzli im Bereich Kindergarten Rüti Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee / VTA Kapo	Koordination mit VTA Kapo. Massnahme im Agglo-Programm 4. Gen.
T7	Begegnungszone (Tempo 20) obere Breitstrasse im Bereich Schulhaus Breiti Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee / VTA Kapo	Koordination mit VTA Kapo. Massnahme im Agglo-Programm 4. Gen.
T8	Begegnungszone (Tempo 20) Sandbühlstrasse im Bereich Kindergarten Ocht Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee / VTA Kapo	Koordination mit VTA Kapo. Massnahme im Agglo-Programm 4. Gen.

### 5.5.2 Betriebs- und Gestaltungskonzepte

Für den Bereich Greifensee-/ Stationsstrasse wurde 2014 bereits ein BGK erarbeitet, allerdings noch nicht auf Basis einer gesamtverkehrlichen Betrachtung und den daraus formulierten Zielsetzungen. Für alle Kantonsstrassen ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK1) vorgesehen. Es wird dabei von einer gemeinsamen Führung des Veloverkehrs mit dem motorisierten Verkehr ausgegangen. Deshalb ist auch eine grundlegende Überarbeitung des BGK 2014 nötig. Die Tumigerstrasse soll ebenfalls mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept aufgewertet werden. Dieses wurde im Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal aufgenommen.

Bei der Planung der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt ist eine frühe Einbindung des ARE (Gebietsbetreuung Ortsbild und Städtebau) empfohlen. So können die Interessen des Ortsbildschutzes frühzeitig einfließen.

Massnahmentabelle BGK

Nr.	Objekt & Umsetzung	Zuständig	Koordinationshinweis
BGK1	Umgestaltung Greifensee-, Stationsstrasse, Erarbeitung BGK bzw. Überarbeitung BGK 2014 Umsetzung: kfr.	Kt. ZH	Kanton, Verkehrsunternehmen und Stadt Uster in die Planung miteinbeziehen. Massnahme im Ortsbildperimeter.
BGK2	Umgestaltung Dorfstrasse / Ortsmitte, Erarbeitung BGK Umsetzung: kfr.	Kt. ZH	Kanton und Verkehrsunternehmen in die Planung miteinbeziehen. Massnahme im Ortsbildperimeter. Massnahme im Agglo-Programm 4. Gen.
BGK3	Umgestaltung Tumigerstrasse, Erarbeitung BGK Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee	Kanton und Verkehrsunternehmen in die Planung miteinbeziehen. Massnahme im Agglo-Programm 4. Gen.

### 5.5.3 Gestaltung Ortseingänge

Damit der MIV auf den Wechsel von ausser- zu innerorts sensibilisiert werden kann, sind jeweils bei Signalisationsänderungen zur Geschwindigkeit Strassengestaltungsmassnahmen in Form von sogenannten Ortseingängen geplant.

Die Gestaltung von Ortseingängen auf Kantonsstrassen ist im Einzelfall mit dem Tiefbauamt und der Kantonspolizei abzustimmen.

Massnahmentabelle  
Ortseingänge

Nr.	Objekt & Umsetzung	Zuständig	Koordinationshinweis
OE1	Ortseingang Furenweg / Schwerzenbacherstr. Umsetzung: mfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen.
OE2	Ortseingang Schwerzenbacherstr. Tempo 50-30 Umsetzung: mfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen.
OE3	Ortseingang Seestrasse Höhe Schwerziweg Umsetzung: mfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen.
OE4	Ortseingang Seestrasse Höhe Schützenweg (Querung) Umsetzung: mfr.	Kt. ZH	Planungshoheit (Entscheidungsträger) Kanton. Umsetzung beim Kanton beantragen.

### 5.5.4 Massnahmen Knotenumgestaltung

Einige Knotenpunkte im Verlauf der Strassen weisen erhebliche Betriebs- und Gestaltungsmängel auf. Drei dieser Knotenpunkte liegen auf der Achse Greifenseestrasse / untere Stationsstrasse, für welche eine gesamthafte Umgestaltung aufgrund eines BGK vorgeschlagen wird. Die Knotenpunkte Burstwiesen- / Stationsstrasse sowie Tumiger- / Stationsstrasse sollen ebenfalls aufgewertet werden.

Massnahmentabelle  
Knotenumgestaltung

Nr.	Objekt & Umsetzung	Zuständig	Koordinationshinweis
K1	Umgestaltung Knoten Stations- / Heuwinkelstrasse (Nänikon) auf Basis BGK Greifensee- strasse Umsetzung: kfr.	Stadt Us- ter	Koordination mit Kanton sowie BGK 1. Berücksichtigung ISOS.
K2	Umgestaltung Knoten Burstwiesenstrasse auf Basis BGK Greifensee- strasse Umsetzung: kfr.	Kt. ZH	Kanton sowie BGK 1 / 2 in die Planung miteinbeziehen. Berücksichtigung ISOS.
K3	Umgestaltung Knoten Tumigerstrasse auf Basis BGK Stationsstrasse/Tumigerstrasse Umsetzung: kfr.	Kt. ZH	Kanton sowie BGK 3 in die Planung miteinbeziehen. Berücksichtigung ISOS.

### 5.5.5 Massnahmen Durchfahrtsperren

Damit der Dorfkern die historischen Qualitäten für den Fuss- und Veloverkehr wiedererhält und die Aufenthaltsqualität verbessert wird, soll die Zufahrt zum Städtli mit Senkpollern gelenkt und eingeschränkt werden.

Massnahmentabelle  
Durchfahrtsperren

Nr.	Objekt & Umsetzung	Zuständig	Koordinationshinweis
SP1*	Einbau von Senkpollern an den beiden Zufahrten zum "Städtli" Umsetzung: mfr.	Gde. Greifensee	Massnahme im Ortsbildperimeter. Koordination mit Anlieferung, Unterhalts- und Notdienste. Berücksichtigung ISOS / KOBI / IVS.

\* Interessenabwägung notwendig. Siehe Kapitel 6 "Interessenabwägung"

### 5.5.6 Massnahmen Fahrbeschränkungen

Mit Fahrbeschränkungen für den Durchgangsverkehr von Lastwagen und dem motorisierten Verkehr an Sonntagen will die Gemeinde potenzielle Konflikte zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr entschärfen. Das bestehende Sonntagsfahrverbot in der Wildsbergstrasse soll bestehen bleiben.

Koordinationshinweis

Die Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs Nummer FVQ1-7 betreffen Fahrbahneinengungen und sind bei den Massnahmen der Fahrbeschränkungen zu beachten. Bei Einführung eines Lastwagenfahrverbots wird auf Kantonsstrassen eine reduzierte Fahrbahnbreite in Koordination mit den Querungsstellen des Fuss- und Veloverkehrs sowie den BGK angestrebt.

Massnahmentabelle  
Fahrbeschränkungen

Nr.	Objekt & Umsetzung	Zuständig	Koordinationshinweis
FB1	Antrag bei den kantonalen Dienststellen auf Signalisation einer Fahrbeschränkung für Lastwagen auf dem Gemeindegebiet ohne Kantonsstrassen (Dorf-/See-/Schwerzenbacherstrasse, Stations-/Greifenseestrasse); Zubringer- und Anliegerverkehr wäre zugelassen Umsetzung: mfr.	Kt. ZH	Koordination mit Massnahmen FVQ. Ohne Planeintrag.
FB2	Antrag bei den kantonalen Dienststellen auf Signalisation eines Sonntagsfahrverbotes für Lastwagen auf See-, Dorf- und Schwerzenbacherstrasse Umsetzung: mfr.	Kt. ZH	Koordination mit Massnahmen FVQ. Ohne Planeintrag.

## 5.6 Parkierung

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

Parkierung und Mobilität

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und ist Teil des Alltags. Die Anforderungen an die Mobilität unterscheiden sich je nach Alter der Person, dem Zweck und dem Ziel der Reise. Diese unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse sollen angemessen und gleichwertig berücksichtigt werden. Dabei ist die Wahl des Verkehrsmittels auch abhängig vom Mobilitätsangebot am Ausgangspunkt und der Zieldestination. Dort befindet sich der Ansatz, um die Mobilitätsbedürfnisse zu beeinflussen und zu lenken. Aufgrund der Abhängigkeit werden in diesem Kapitel die Themen «Parkierung und Mobilität» gemeinsam behandelt.

Öffentliche Parkfelder

An verschiedenen Standorten in der Gemeinde sind öffentliche Parkplätze vorhanden: Am Seeufer gibt es mehrere Parkfelder, die durch die Gemeinde monetär bewirtschaftet werden. Die übrigen öffentlichen Parkplätze in Greifensee sind nicht monetär bewirtschaftet, aber teilweise mit Parkzeitbeschränkungen versehen. Im vorliegenden Richtplan werden sowohl die übergeordneten, d.h. regional festgelegten, als auch die kommunalen öffentlichen Parkierungsanlagen abgebildet. Weiter sollen die öffentlichen Parkplätze so bewirtschaftet werden, dass sie insbesondere für die Nutzergruppen des Standortes (Aktivitäten / vorhandene Nutzungen) zur Verfügung stehen. Grundsätzlich sollen alle öffentlichen Parkfelder lenkungswirksam bewirtschaftet werden, da die Verfügbarkeit und Kosten der Parkplätze ein effizientes Steuerungsinstrument im Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs sind.

### 5.6.1 Massnahmen im Bereich Parkierung

Hinsichtlich der gebührenpflichtigen öffentlichen Parkplätze ist eine Vereinheitlichung der heute noch leicht unterschiedlichen Tarife anzustreben. Das betrifft den Parkplatz beim Schulhaus Breiti. Der Parkplatz beim Jugendhaus sollte wegen seiner attraktiven Lage mit einer Gebührenpflicht versehen werden. Alle Parkplätze sollen behindertengerechte Parkfelder aufweisen. Deren Anzahl richtet sich nach der Grösse der Anlage und ist gemäss VSS 40 281 zu dimensionieren. Zudem soll ein kommunales Parkplatzreglement erarbeitet werden, indem auch die Gebühren festgelegt werden. Mit dem Parkplatz- und Gebührenreglement wird eine einheitliche Grundlage für Greifensee vorgegeben.

Massnahmentabelle Parkierung

Nr.	Objekt & Umsetzung	Zuständig	Koordinationshinweis
PP1	Mitbenutzung Milandia-PP bei Sportanlässen Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee	privatrechtlich durch die Gemeinde zu regeln.
PP2	Einführung einer Gebührenpflicht für den PP beim Jugendhaus Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee	Einheitliches Gebührenreglement.
PP3	Vereinheitlichung der Parkgebühren der gebührenpflichtigen öffentlichen PP Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee	Einheitliches Gebührenreglement. Ohne Planeintrag
PP4	Erarbeitung eines kommunalen Parkplatzreglements inkl. eines Gebührenreglements Umsetzung: lfr.	Gde. Greifensee	Ohne Planeintrag.

### 5.6.2 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement (MM) zielt vor allem auf das Verkehrsverhalten bestimmter Nutzergruppen ab. Das Programm "Mobilitätsmanagement in Unternehmen" von Energie Schweiz richtet sich an Betriebe mit mehr als 50 Mitarbeitenden und bietet finanzielle Unterstützung bei der Einführung von Massnahmen des MM an. Das Programm «EnergieSchweiz für Gemeinden» zeigt Projektfördermöglichkeiten für gemeindeeigene Betriebe und für die Weiterentwicklung von Siedlungsflächen auf. Es ist zu prüfen, welche untenstehenden Massnahmen im Rahmen der kommunalen Energieplanung abgedeckt werden können.

Massnahmentabelle  
Mobilitätsmanagement

Nr.	Objekt & Umsetzung	Zuständig	Koordinationshinweis
MM1	Carsharing-Standort am PP in der Ortsmitte Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee	privatrechtlich durch die Gemeinde zu regeln. Berücksichtigung ISOS / KOBI.
MM2	Carsharing-Standort Hirzerenstrasse / Sagi-Areal Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee	privatrechtlich durch die Gemeinde zu regeln.
MM3	Carsharing-Standort am PP Zentrum Meierwis Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee	privatrechtlich durch die Gemeinde zu regeln. Berücksichtigung ISOS.
MM4	Informationsveranstaltung für Betriebe, Thema MM Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee	Kanton in die Planung miteinbeziehen. Ohne Planeintrag.
MM5	Informationsveranstaltung für Immobilienfirmen Thema MM Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee	Kanton in die Planung miteinbeziehen. Ohne Planeintrag.
MM6	Weitere Standorte für Cargo-Velo Ausleihsystem prüfen. Umsetzung: kfr.	Gde. Greifensee	Private und Betriebe einbeziehen. Ohne Planeintrag

## 6 Interessenabwägung

Abgrenzung	Nachfolgend werden die Massnahmen behandelt, welche ein geschütztes Inventar (ISOS, KOBİ und IVS) betreffen. Massnahmen, die in den Zuständigkeitsbereich des Kantons oder einer Nachbargemeinde fallen, werden nicht behandelt. Eine allfällige Interessenabwägung für diese Massnahmen ist durch die jeweils zuständige Behörde durchzuführen.
ISOS / KOBİ	<p>Die folgenden festzulegenden Massnahmen liegen entweder im Perimeter des ISOS und / oder KOBİ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>BE1 Beleuchtung Bachweg zw. Städtli und Zentrum Meierwis</li> <li>BE2 Verbesserung Beleuchtung Greifenseestrasse (BGK)</li> <li>FV3 Netzergänzung Breitstrasse und Werrikerbach</li> <li>FV4 Netzergänzung Schulhaus- und Stationsstrasse</li> <li>B3 Barrierefreier Umbau der bestehenden Haltestellen</li> <li>B5 Neue Bushaltestelle beim Zentrum Meierwis</li> <li>K2 Umgestaltung Knoten Burstwiesenstrasse auf Basis BGK Greifenseestrasse</li> <li>K3 Umgestaltung Knoten Tumigerstrasse auf Basis BGK Stationsstrasse/Tumigerstrasse</li> <li>SP1 Einbau von Senkpollern an den beiden Zufahrten zum "Städtli"</li> <li>MM1 Carsharing-Standort am PP in der Ortsmitte</li> <li>MM3 Carsharing-Standort am PP Zentrum Meierwis</li> </ul>
Massnahmen mit Auswirkungen	Die Massnahmen BE1, BE2, FV3, FV4 und SP1 haben Auswirkungen auf das Ortsbild. Im Rahmen der Realisierung dieser Massnahmen ist auf eine sorgfältige Gestaltung mit ortsüblichen Materialien sowie auf eine gute Eingliederung in die Umgebung zu achten. Dabei sind frühzeitig die zuständigen Behörden (ARE – Archäologie und Denkmalpflege, evtl. Natur- und Heimatschutz, evtl. BAK) beizuziehen.
Massnahmen ohne Auswirkungen	Die Massnahmen B3, B5, K2, K3, MM1 und MM3 sind grundsätzlich "nur" verkehrstechnische Anpassungen / Aufwertungen und haben keine Auswirkungen auf das Ortsbild.
IVS	<p>Bei den festzulegenden Massnahmen in Kapitel 5 ist einzig die Massnahme SP1 "Einbau von Senkpollern an den beiden Zufahrten zum Städtli" betr. IVS zu berücksichtigen, da beide Zufahrten von regionaler Bedeutung und mit "Historischer Verlauf mit Substanz" eingetragen sind. Die Massnahme SP1 verändert die Struktur und die Substanz der beiden Zufahrten nicht. Es stehen somit keine Interessen gegenüber. Trotzdem wird empfohlen, bei der Realisierung mit der zuständigen Behörde (Bereich Langsamverkehr und historische Verkehrswege) den Einbau der Senkpoller abzusprechen.</p> <p>Die restlichen in Kapitel 5 aufgeführten Massnahmen betreffen das IVS insofern nicht, als dass sie keine Auswirkungen auf den Strassenverlauf nach sich ziehen und somit kein Schutzziel tangieren.</p>

## 7 Mitwirkung

Kantonale Vorprüfung	Die Revisionsvorlage wurde am 29. März 2022 vom Gemeinderat zuhanden der kantonalen Vorprüfung verabschiedet. Die Vorprüfung erfolgt vorgelagert zur öffentlichen Auflage und Anhörung. Die Revisionsvorlage wurde zur zweiten kantonalen Vorprüfung am 05. Oktober 2022 vom Gemeinderat verabschiedet.
Stellungnahme ARE 1. VP	Das ARE hat mit Vorprüfungsbericht vom 14. Juni 2022 zur Revisionsvorlage Stellung genommen. Die Anpassungsvorschläge gemäss dem Vorprüfungsbericht wurden berücksichtigt bzw. übernommen.
Stellungnahme ARE 2. VP	Das ARE hat mit Vorprüfungsbericht vom 09. Januar 2023 zur überarbeiteten Revisionsvorlage erneut Stellung genommen. Die Anpassungsvorschläge gemäss dem zweiten Vorprüfungsbericht wurden berücksichtigt bzw. übernommen.
Öffentliche Auflage	Während der zweiten Vorprüfung wurde die Revisionsvorlage am 03. Oktober 2022 vom Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Auflage und Anhörung verabschiedet. Die öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG erfolgte vom 13. Oktober 2022 bis 11. Dezember 2022. Während der Auflagefrist konnte sich jedermann zur Planvorlage äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen.
Bericht zu den Einwendungen	Im Rahmen der öffentlichen Auflage und Anhörung sind insgesamt 7 Einwendungen (mit total 31 Anträgen) eingegangen. Zu den Einwendungen wird im separaten Bericht "Bericht zu den Einwendungen" vom 13. März 2023 Stellung genommen.

## 8 Würdigung

### Wirkungen der Festlegungen

Die Festlegungen im kommunalen Richtplan entfalten eine behördenverbindliche Wirkung. Mit dem Festsetzungsbeschluss der Gemeindeversammlung wird der Gemeinderat angewiesen, den Verkehr auf den innerörtlichen Strassen und Wegen im Sinne der Richtplanfestlegungen zu organisieren. Werden diese Vorgaben umgesetzt, kann die Wirkung des kommunalen Richtplans wie folgt zusammengefasst werden:

- ◆ Der Fokus des VRP liegt auf einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung. Mit der Situation angemessenen Fahrgeschwindigkeiten soll die Lärm- und Schadstoffbelastung reduziert und die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthaltsqualität erhöht werden.
- ◆ Das vorhandene Fuss- und Velowegnetz soll sinnvoll weiter verdichtet werden. Damit soll der Anreiz zum Zufussgehen erhöht werden.
- ◆ Die Verkehrsflächen und öffentlichen Anlagen sind wichtig für das Erscheinungsbild der Gemeinde und werden entsprechend gestaltet. Ein besonderes Augenmerk gilt nicht nur dem öffentlichen Raum, sondern auch den daran angrenzenden privaten Vorbereichen.

### Abgleich übergeordnete Planungen

Die Ziele und Festlegungen des ISOS, IVS und des KOBİ werden entsprechend berücksichtigt. Die genauen Ausführungen der betroffenen Massnahmen werden in Kapitel 6 "Interessenabwägung" behandelt.

Im kantonalen Richtplan ist festgehalten, das Angebot des ÖV weiter zu verdichten. Als Massnahmen sind die Verlängerung der Buslinie, die Ergänzung einer Bushaltestelle und der Umbau der Haltekanten nach BehiG vorgesehen.

Der regionale Richtplan sieht vor, dass Ortsdurchfahrten grundsätzlich siedlungsorientiert gestaltet werden sollen. Somit soll der Strassenraum umgestaltet werden. Die Ortsbilder sind dabei zu berücksichtigen. Die Sicherheit soll beim Fuss- und Veloverkehr gesteigert und der ÖV soll gefördert werden. Diese Anliegen werden im VRP mit den Massnahmen im Bereich MIV, Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV aufgegriffen.

Die Agglomerationsprogramme sehen eine Erhöhung der Anteile des Fuss- und Veloverkehrs vor. Mit den Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr werden neue Verbindungen festgelegt und das Netz ausgebaut. Dabei wird zwischen direkten Verbindungen und längeren / schöneren Abschnitten unterschieden. Zudem sollen die Querungen für den FV verbessert werden. Dazu wurden mehrere Massnahmen im VRP definiert. Der ÖV soll mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen. Durch eine Verlängerung der Buslinie und Ergänzung der Haltestelle am Bahnhof wird der Busverkehr in Greifensee verbessert. Die Bushaltekanten müssen nach BehiG umgebaut werden, wozu ebenfalls Massnahmen definiert wurden. Das S-Bahn-Angebot könnte seitens ZVV weiter verdichtet werden. Der "Fil Vert" soll weitergeführt werden, was ebenfalls in den Teilplänen eingetragen wurde. Die Strassenräume insbesondere die Tumigerstrasse soll umgestaltet werden. Dazu wurden mehrere BGK im Teilplan aufgenommen.

Der VRP entspricht damit den Zielen und Festlegungen der übergeordneten Planungen.