



GEMEINDE **GOSSAU**

EBP

Kommunaler Richtplan Verkehr (kRPV) Gossau ZH

Entwurf z.Hd. öff Mitwirkung/Vorprüfung Kanton
Stand: 21.06.2024



Projektteam

Arbeits- und Projektgruppe

Daniel Baldenweg Ressortvorsteher Hochbau und Planung

Salvatore Giorgiano Ressortvorsteher Sicherheit, ÖV und Abfall

Elisabeth Pflugshaupt Ressortvorsteherin Liegenschaften und Tiefbau

Nicole Wohlwend Leiterin Schulverwaltung

Remo Hürlimann Leiter Bauabteilung

Susanne Frohn Planpartner AG

Daniel Wetzler Planpartner AG

Bearbeitungsteam

Samuel Graf

Kristina Kössler

Andrina Pedrett

Remo Baumberger

EBP Schweiz AG

Mühlebachstrasse 11

8032 Zürich

Schweiz

Telefon +41 44 395 16 16

info@ebp.ch

www.ebp.ch

2024-06-21_kRPV Gossau_Entwurf zhd GR.docx

Inhaltsverzeichnis

1.	Kommunaler Richtplan Verkehr	7
1.1	Ausgangslage	7
1.2	Aufgabe, Inhalt und Wirkung kommunaler Richtplanung	7
1.3	Bezug zum kommunalen Gesamtverkehrskonzept GVK	8
1.4	Organisation	8
2.	Abstimmung mit den übergeordneten Planungen	10
2.1	Kantonaler Richtplan Zürich	10
2.2	Kantonales Gesamtverkehrskonzept Zürich	11
2.3	Regionaler Richtplan	11
2.4	Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland	11
2.5	Weitere relevante Grundlagen	11
3.	Analyse	12
3.1	Bevölkerung	12
3.2	Beschäftigte	13
3.3	Verkehrserzeugung	13
3.4	Fazit	15
4.	Gesamtstrategie Verkehr	16
4.1	Gesamtverkehrliche Zielsetzung	16
4.2	Fuss- und Veloverkehr	19
4.2.2	Fussverkehr	19
4.2.3	Veloverkehr	21
4.3	Kombinierte Mobilität	23
4.4	Öffentlicher Verkehr	24
4.5	Strassenverkehr	27
4.6	Parkierung	31
4.7	Abwägung potenzieller Konflikte	32

Anhang

A1	Richtplankarten: Teilkarten nach Verkehrsthemen	33
	A1.1 Fussverkehr	34
	A1.2 Veloverkehr	35
	A1.3 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	36
	A1.4 Strassenverkehr und Parkierung	37

Verwendete Abkürzungen

AfM	Amt für Mobilität des Kantons Zürich
AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Amt für Raumentwicklung
ASP	Abendspitze
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BZO	Bau- und Zonenordnung
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
ES	Erschliessungsstrasse (kommunal)
FäG	Fahrzeugähnliche Geräte
FV	Fussverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVM-ZH	Gesamtverkehrsmodell des Kt. Zürich
HLS	Hochleistungsstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrasse
KM	Kombinierte Mobilität
KRP	Kantonaler Richtplan
kRPV	Kommunaler Richtplan Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MSP	Morgenspitze
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz
RRP	Regionaler Richtplan
RVS	Regionale Verbindungsstrasse
RZO	Regionalplanung Zürcher Oberland
SV	Strassenverkehr
SS	Sammelstrasse (kommunal)
VS	Verbindungsstrasse (kommunal)
VV	Veloverkehr
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland

1. Kommunaler Richtplan Verkehr

1.1 Ausgangslage

Der genehmigte kommunale Richtplan Verkehr (kRPV) der Gemeinde Gossau stammt aus dem Jahr 2000 und wurde seither nur geringfügig ergänzt. In der Zwischenzeit haben sich die regionale und kantonale Richtplanung verändert. Ebenso hat sich auch die Gemeinde Gossau seither weiterentwickelt. Damit ist die kommunale Richtplanung Verkehr aus dem Jahr 2000 überholt. Dazu wurde die Überarbeitung der Ortsplanung aufgelegt und eine Siedlungsentwicklungsprognose für den Horizont 2040-2050 erarbeitet. Der Gemeinderat hat daraufhin beschlossen, den kommunalen Richtplan Verkehr zu überarbeiten. Als Grundlage für die Überarbeitung wurde ein kommunales Gesamtverkehrskonzept (GVK) im Rahmen eines zweistufigen Partizipationsverfahrens mit der Bevölkerung erarbeitet.

Überarbeitung
kommunaler Richt-
plan Verkehr 2000

1.2 Aufgabe, Inhalt und Wirkung kommunaler Richtplanung

Der kommunale Richtplan Verkehr ist ein wichtiger Bestandteil der kommunalen Raum- und Verkehrsplanung. Mit ihm wird die langfristige räumliche Entwicklung der Gemeinde koordiniert und gesteuert. Er konkretisiert zum einen die Vorgaben des kantonalen und regionalen Richtplans (KRP, RRP) und enthält die kommunalen Festlegungen (vgl. Abbildung 1). Zum übergeordneten nationalen und kantonalen Verkehrsnetz können im kRPV nur Massnahmen aufgeführt werden, die in der kantonalen bzw. regionalen Richtplanung oder in vergleichbaren übergeordneten Instrumenten verankert sind.

Konzeptionelle
Grundlage



Abbildung 1 Übersicht Planungsebenen und -Instrumente.

Nach der Festsetzung durch die Gemeindeversammlung und die Genehmigung durch den Kanton ist der kommunale Richtplan Verkehr behördenverbindlich. Dadurch stellt er ein zentrales Instrument für die Belange des Verkehrs und der Mobilität in nachgelagerten Planungen und Verfahren dar (Strassenplanungen, Velo- und Fusswegnetze sowie Nutzungs- und Sondernutzungsplanungen und damit auch für Baubewilligungen). Der kommunale Richtplan Verkehr enthält verbindliche Festlegungen für die Behörden

Behördenverbind-
lichkeit

aller Stufen, er ist aber weder parzellenscharf noch grundeigentümerverbindlich.

Bei der Realisierung von geplanten Anlagen besteht ein Anordnungsspielraum. Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer werden erst durch einen grundeigentümerverbindlichen Erlass bzw. durch die abgestimmte kantonale und kommunale Nutzungsplanung betroffen. Die grundeigentümerverbindliche Nutzungsplanung hat der Richtplanung zu entsprechen (Art. 16 Abs. 1 PBG). Abweichungen sind nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Natur sind (Art. 16 Abs. 2 PBG). Den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern stehen die üblichen Rechtsmittel zur Verfügung, um sich nötigenfalls gegen Anordnungen zu wenden.

Anordnungsspielraum bei Umsetzung

1.3 Bezug zum kommunalen Gesamtverkehrskonzept GVK

Der Gemeinderat hat beschlossen, den kommunalen Richtplan Verkehr (kRPV) basierend auf einem kommunalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) zu überarbeiten. Das GVK dient einer vertieften Analyse der verkehrlichen Situation und ist auf die Entwicklungsstrategie der Gemeinde Gossau aus dem Jahr 2015 abgestimmt. In den Erarbeitungsprozess des GVK wurde die Bevölkerung durch eine Stichprobenbefragung zur aktuellen Situation sowie im Rahmen von zwei Workshops massgeblich miteinbezogen. Die Ergebnisse und Erkenntnisse des GVK sind direkt in die Gesamtrevision des kRPV eingeflossen.

GVK als Grundlage

Das GVK macht viele Aussagen, die über den kRPV hinausgehen. Dazu gehört eine umfassende Analyse der verkehrlichen Themen in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung. Daraus wird der Handlungsbedarf für die nächsten 15 Jahre abgeleitet. Schliesslich werden Zielsetzungen sowohl qualitativ als auch quantitativ formuliert. Daraus können schliesslich Massnahmen abgeleitet werden, die teilweise über die Themenbereiche des kRPV hinausgehen (Bsp. Mobilitätsmanagement), da sie keine Raumkoordination erfordern. Die Resultate sind dem Bericht zum GVK zu entnehmen. Das GVK selbst ist ein strategisches Instrument und muss nicht durch die Gemeindeversammlung oder den Kanton genehmigt werden.

Inhalte des GVK

1.4 Organisation

Das Projektteam zur Gesamtrevision des kRPV wurde durch die Abteilung Hochbau und Planung der Gemeinde Gossau und EBP als Auftragsnehmer gebildet. Der Erarbeitungsprozess wurde eng durch die Arbeits- und Projektgruppe kRPV begleitet. Diese setzte sich aus drei Vertretungen des Gemeinderates, einer Vertretung der Schulverwaltung, dem Abteilungsleiter der Bauabteilung, sowie zwei Vertretenden der Firma Planpartner AG, welche die Abstimmung der Entwicklungsstrategie sicherstellen, zusammen. Die Mitglieder der Arbeits- und Planungsgruppe sind:

Erarbeitungsprozess

— Daniel Baldenweg, Gemeinderat, Ressortvorsteher Hochbau und Planung

— Salvatore Giorgiano, Gemeinderat, Ressortvorsteher Sicherheit, öffentlicher Verkehr und Abfall

- Elisabeth Pflugshaupt, Gemeinderätin, Ressortvorsteherin Liegenschaften und Tiefbau
- Remo Hürlimann, Leiter Bauabteilung
- Nicole Wohlwend, Leiterin Schulverwaltung
- Susanne Frohn, Planpartner AG¹
- Daniel Wetzel, Planpartner AG¹

¹ Beauftragt mit der Ortsplanungsrevision der Gemeinde Gossau ZH.

2. Abstimmung mit den übergeordneten Planungen

2.1 Kantonaler Richtplan Zürich

Die übergeordneten, kantonalen Bestimmungen sind im kantonalen Richtplan festgelegt (KRP, Stand 22. August 2022). Der KRP bildet eine Grundlage für die kommunalen Festlegungen. Der kRPV Gossau wurde sowohl in Bezug auf die Ziele als auch auf die Massnahmen mit dem KRP abgestimmt.

Abstimmung mit
KRP

Im Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans wird ein Grossteil des Siedlungsgebiets der Gemeinde Gossau dem Handlungsraum «Landschaft unter Druck» zugeordnet. Weitere Siedlungsgebiete werden sowohl den «urbanen Wohnlandschaften» als auch den «Naturlandschaften» zugeordnet:

Handlungsräume

- «Landschaften unter Druck» befinden sich im Übergangsbereich zwischen den dichter besiedelten und den ländlich geprägten Gebieten. Die verschiedenen Ansprüche an die Landschaft unter Druck überlagern sich und stehen oftmals in Konkurrenz zueinander. Der Raum soll Arbeits- und Lebensraum für die Landschaft, Raum für Freizeit und Erholung oder Standort von Infrastrukturanlagen bieten. Die Bevölkerungszunahme in den Landschaften unter Druck lag deutlich über dem kantonalen Mittel. Grund für diese Entwicklung sind die immer kürzeren Reisezeiten in die städtischen Gebiete in Verbindung mit den verfügbaren Bauzonenreserven und den moderaten Bodenpreisen in diesen Gebieten. Der Wohnungsbau hat dadurch eine ausserordentlich starke Entwicklung erlebt und die Grenzen zwischen Siedlung und Landschaft werden zunehmend unschärfer.
- Der Ortsteil Grüt im Osten zählt aufgrund der räumlichen Nähe zu Wetzikon zur «urbanen Wohnlandschaft», welche sich durch ihre Lage im direkten Umfeld von Gemeinden mit regionaler Zentrumsfunktion auszeichnen. In diesen ist die Entwicklungsdynamik der Arbeitsplatzgebiete jedoch nicht mit jener der Stadtlandschaften vergleichbar, da die Zahl der wegpandelnden Beschäftigten überwiegt.
- Die Ortsteile Ottikon und Herschmettlen im Südosten der Gemeinde liegen in oder am Rande der «Naturlandschaft» und zeichnen sich als solche durch zusammenhängende Landschaftskammern und besonders wertvolle Lebensräume aus.

Gemäss den Grundsätzen des kantonalen Richtplans gilt es, mit dem Boden haushälterisch umzugehen und die Siedlungsentwicklung nach innen und in Zentrumsgebieten zu stärken sowie die Siedlungsqualität zu erhöhen. In Bezug auf Mobilität gilt es Ressourcen zu schonen, den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Fuss- und Veloverkehr (FVV) zu stärken sowie kurze Wege zu fördern.

2.2 Kantonales Gesamtverkehrskonzept Zürich

Mit der zweiten Ausgabe des kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) legte der Regierungsrat 2018 die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich für den Planungs- und Prognosehorizont 2030 fest. Mit dem kantonalen GVK schaffte er eine Grundlage, damit der Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich im Einklang mit der im kantonalen Richtplan definierten Siedlungsentwicklung auch künftig mit allen Verkehrsträgern gut erschlossen ist. Die Gesamtverkehrsstrategie des kRPV wurde in Abstimmung mit den Zielen, Strategien und Handlungsschwerpunkten des kantonalen GVK erarbeitet. Es sind keine Widersprüche vorhanden.

Abstimmung mit
kantonalem GVK

2.3 Regionaler Richtplan

Die überkommunalen, regionalen Bestimmungen und sind im Regionalen Richtplan Oberland festgelegt (RRP Oberland, Stand 12. November 2021). Der RRP differenziert und präzisiert den KRP. In Bezug auf die Mobilität werden für die Gemeinde Gossau im RRP Oberland beispielsweise regionale Verbindungsstrassen, Verbindungen für den Veloverkehr oder Wander- und Fusswegewege festgelegt. Der RRP Oberland wurde im Juni 2022 durch den Regierungsrat beschlossen. Der RRP Oberland bildet eine Grundlage für die kommunalen Ergänzungen. Der kRPV Gossau wurde sowohl in Bezug auf die Ziele als auch auf die Massnahmen mit dem RRP Oberland abgestimmt.

Abstimmung mit
RRP Oberland

2.4 Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Ein weiteres übergeordnetes Planungsinstrument, welches im Rahmen der Gesamtrevision des kRPV Gossau berücksichtigt wurde, stellt das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland der 4. Generation (AP Zürcher Oberland 4G) dar. Die Gesamtverkehrsstrategie sowie die Massnahmen des kRPV sind auf die Teilstrategien und Massnahmen des AP Zürcher Oberland 4G abgestimmt. Parallel zum kRPV fand die Erarbeitung des AP Zürcher Oberland 5G statt, das einer Weiterentwicklung der 4. Generation entspricht. Eine inhaltliche Abstimmung mit dem AP 5G hat nicht stattgefunden, da dieses bis zum Abschluss der Arbeiten am kRPV nicht beschlossen war.

Abstimmung mit AP
Zürcher Oberland
4G

2.5 Weitere relevante Grundlagen

Im Bereich Natur und Landschaft sind insbesondere die Abstimmungen mit dem Gewässerraum, mit Naturschutzflächen und -Objekten sowie mit den Fruchtfolgeflächen (FFF) von Bedeutung. Die Gewässerräume resp. die Gewässerraumabstandslinien wurden vor kurzem durch die Gemeinde ausgeschieden, der Kanton ist an der Überarbeitung der Gewässerräumen ausserhalb der Bauzonen. Im Bereich Naturschutz gibt es kantonal ausgewiesene Naturschutzflächen entsprechend der kantonalen Naturschutzverordnung SVO, sowie durch die Gemeinde ausgewiesene kommunale Naturschutzobjekte. Weiter gibt es in der Gemeinde viele Fruchtfolgeflächen, bei deren Beanspruchung ein überwiegendes öffentliches Interesse auszuweisen ist.

Abstimmung mit
Natur und Land-
schaft

3. Analyse

3.1 Bevölkerung

Im Jahr 2022 lebten 10'318 Personen in der Gemeinde Gossau (Statistisches Amt Kanton Zürich). Seit Anfang der 60er-Jahren ist die Bevölkerung stetig und ohne grosse Schwankungen gewachsen (Abbildung 2).

Stetiges Bevölkerungswachstum

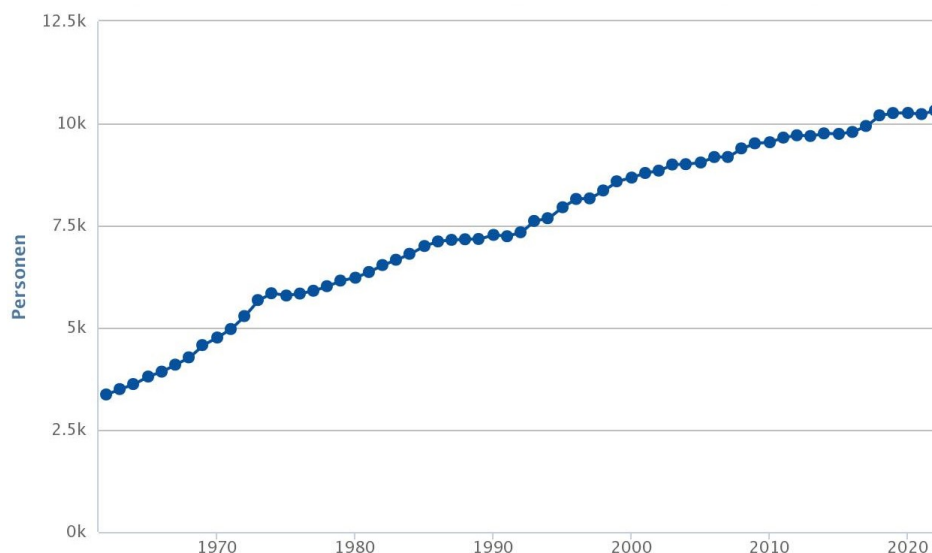


Abbildung 2 Bevölkerungsentwicklung Gossau 1960-2022. Quelle: Statistisches Amt des Kantons Zürich, Kantonale Bevölkerungserhebung, 2023.

Gemäss der kommunalen Entwicklungsstrategie werden im Jahr 2040 rund 11'700 Personen in Gossau leben. Diese Prognose basiert auf der Annahme einer stetigen Entwicklung von rund 0,6% pro Jahr, was in etwa dem bisherigen Wachstum entspricht. Ein Grossteil des Wachstums findet voraussichtlich in Gossau Dorf statt.

Bevölkerungsprognose 2040

3.2 Beschäftigte

Im Jahr 2020 befanden sich 631 Arbeitsstätten mit total 2'515 Beschäftigten bzw. 1'850 Vollzeitäquivalente in Gossau (Statistisches Amt Kanton Zürich, Statistiken Gemeinde Gossau). Die Gemeinde liegt damit bei der Anzahl Beschäftigten deutlich über dem kantonalen Median von rund 1'400 Beschäftigten. Von den Beschäftigten ist mit 65% aller Arbeitnehmenden der Grösste Teil im Tertiärsektor tätig. Rund 30% sind im Sekundärsektor und weiter 5% im Primärsektor tätig. Seit Beginn der neuen kantonalen Statistik 2011 verzeichnet die Gemeinde Gossau eine leichte Abnahme der Anzahl Beschäftigten (Abbildung 3). Dieser Rückgang der Beschäftigten ist insbesondere dem Wegzug von Firmen geschuldet (z.B. Hustech).

Anzahl und Struktur Beschäftigten

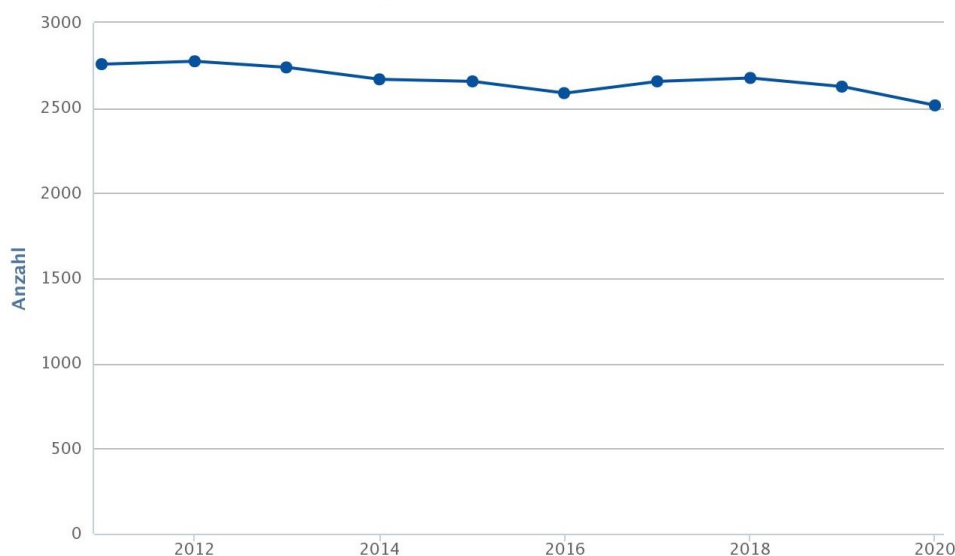


Abbildung 3 Beschäftigtenentwicklung Gossau 2011-2022. Quelle: Statistisches Amt des Kantons Zürich, Kantonale Bevölkerungserhebung, 2023.

Aufgrund der beobachteten Tendenz wird in der überarbeiteten Entwicklungsstrategie von einer Stabilisierung der Beschäftigtenzahl auf dem aktuellen Stand ausgegangen. Gemäss Prognose gibt es somit im Jahr 2040 rund 2'500 Beschäftigte in Gossau.

Beschäftigtenprognose 2040

3.3 Verkehrserzeugung

Sowohl die Wohnbevölkerung der Gemeinde Gossau als auch die Beschäftigten sind für die Verkehrserzeugung massgebend. Ihre Verkehrswege sind dem Binnenverkehr als auch dem Quell-/Zielverkehr der Gemeinde anzurechnen.² Als Basis für die Verkehrserzeugung im motorisierten Individualverkehr (MIV) und ÖV kann das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GVM-ZH) verwendet werden. Die Resultate zum Quell-, Ziel-, und Binnenverkehr von Gossau werden in Abbildung 4 aufgeführt. Zum Fuss- und Veloverkehr liegen keine Modelldaten oder umfassende Zählungen vor. Die Strukturerhebung des Bundesamtes für Statistik (BFS) weist für den

Verwendete Grundlagen

² *Binnenverkehr* ist der Verkehr, welcher innerhalb der Gemeinde verkehrt, ohne die Gemeindegrenze zu überschreiten. *Quellverkehr* beinhaltet alle Verkehrsbeziehungen, die in der Gemeinde starten und ihr Ziel ausserhalb der Gemeinde haben. *Zielverkehr* beinhaltet alle Verkehrsbeziehungen, welche ausserhalb der Gemeinde starten und im Gemeindegebiet enden.

Pendlerverkehr folgende Anteile im Fuss- und Veloverkehr aus (Drei-Jahres-Pooling, Stand 2020).

- Zupendler/innen: 2% (Stichprobe n=3 '710)
- Wegpendler/innen: 0% (Stichprobe n=1 '200)
- Binnenpendler/innen: 49% (Stichprobe n=447)

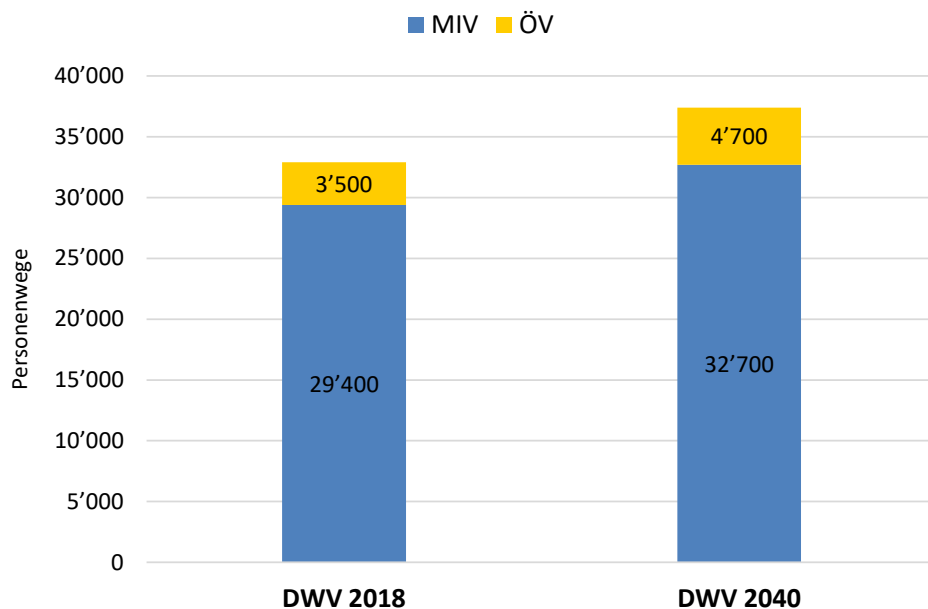


Abbildung 4 Quell-/Ziel-/Binnenverkehr der Gemeinde Gossau in Personenwegen für den Durchschnittlichen Werktagerverkehr, DWV 2018 und 2040. Quelle: GVM-ZH, Amt für Mobilität, 2022.

Für den Ist-Zustand (Modellzustand 2018) sind im GVM-ZH rund 10'000 Einwohner/innen sowie 2'600 Beschäftigte in Gossau hinterlegt. Es resultieren 32'900 Personenwege in MIV und ÖV pro durchschnittlichem Werktag (Montag-Freitag) in der gesamten Gemeinde (Summe aus Ziel-, Quell-, Binnenverkehr). Diese teilen sich auf in 3'500 Personenwege, die primär mit dem ÖV zurückgelegt, und 29'400 Personenwege, die primär mit dem MIV zurückgelegt werden (Abbildung 4).

Ist-Zustand 2018

Der Modellzustand 2040 gibt den globalen Trend bei gleichem Verhalten und ohne weitere Massnahmen wieder. Hinterlegt sind die kantonalen Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognosen. Für den Prognosezustand (Modell 2040) werden gemäss GVM-ZH die Wege im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Gossau um 14% zunehmen. Damit werden im Jahr 2040 gesamthaft 37'400 Personenwege im MIV und ÖV pro Werktag entstehen. Diese teilen sich auf 32'700 Personenwege beim MIV und 4'700 Personenwege beim ÖV auf. Der ÖV verzeichnet dabei im Vergleich mit dem MIV – relativ betrachtet – die deutlichere Zunahme an Personenwegen (+34% ÖV und +11% MIV). In absoluten Zahlen nimmt jedoch der MIV klar mehr zu (+ 1'200 Personenwege im ÖV und +3'300 Personenwege im MIV) (Abbildung 4).

Prognosezustand 2040

3.4 Fazit

Die Bevölkerung wird in den nächsten Jahren in Gossau weiter zunehmen während die Beschäftigtenzahl auf dem heutigen Niveau stagniert. Bis 2040 ist deshalb mit einer Zunahme von 14% bei den Personenwegen im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Gossau zu rechnen. Die Bedeutung des ÖV nimmt in Zukunft zwar zu, der MIV verzeichnet jedoch absolut gesehen die deutlich stärkere Zunahme. Diese Zahlen geben den prognostizierten Trend wieder. Sie sind nicht als Zielszenario zu verstehen (vgl. dazu Kapitel 4).

MIV weiterhin von
grosser Bedeutung

4. Gesamtstrategie Verkehr

Die Gesamtverkehrsstrategie der Gemeinde Gossau besteht aus einem gesamtverkehrlichen Ziel sowie Zielen und Stossrichtungen für die spezifischen Mobilitäts- und Verkehrsthemen. Die verkehrlichen Ziele geben an, worauf das Handeln grundsätzlich ausgerichtet ist. Die Stossrichtungen zeigen auf, mit welchen Strategien und Mitteln die gesetzten Ziele erreicht werden sollen.

4.1 Gesamtverkehrliche Zielsetzung

Gossau ZH verfügt über ein sicheres sowie orts- und umweltverträgliches Gesamtverkehrssystem. Das Verkehrssystem von Gossau ist, unter Berücksichtigung lokaler Interessen, optimal in das regionale Gesamtverkehrssystem eingebettet und vernetzt. Bei der Planung werden die betroffenen Anspruchsgruppen (z.B. Anwohner/innen, Gewerbe, Landwirtschaft etc.) angemessen berücksichtigt.

Gesamtverkehrliche Zielsetzung

Spezifisch werden folgende Zielwerte für den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Gossau für folgende relevanten Beziehungen im Zeithorizont 2040 definiert:

Modal Split Ziele 2040

- **Erhöhung des FVV-Anteils im Quell-/Zielverkehr zu den Nachbargemeinden und im Binnenverkehr:** Innerhalb der Gemeinde werden insgesamt mindestens 55% aller Personenwege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Der FVV-Anteil zu den Nachbargemeinden macht rund 5% aller Wege aus, die Beziehungen von/nach Uster und Wetzikon tragen überproportional dazu bei.
- **Erhöhte ÖV-Anteile auf der Relation mit der Stadt Zürich:** Zwischen Gossau und der Stadt Zürich werden insgesamt mindestens 70% aller Personenwege über den ÖV abgewickelt.
- **Erhöhung ÖV-Anteile zu den benachbarten Gemeinden im Zürcher Oberland und den Regionen Pfannenstil und Glattal:** Innerhalb der Region Zürcher Oberland werden insgesamt mindestens 25% aller Personenwege im ÖV zurückgelegt. Zwischen Gossau und der Region Pfannenstil werden künftig insgesamt mindestens 10% aller Wege im ÖV zurückgelegt, zwischen Gossau und der Region Glattal 20%.
- **Die absolute Anzahl Personenwege im MIV werden auf heutigem Niveau plafoniert:** Es findet grundsätzlich kein Verkehrswachstum im MIV statt und die Anzahl Personenwege im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr werden auf dem heutigen Stand begrenzt. Insbesondere der künftige Mehrverkehr respektive die durch die prognostizierte Entwicklung entstehenden zusätzlichen Personenwege sollen mit dem ÖV oder dem FVV abgewickelt werden. Da zusätzliche Wege jedoch auch teilweise mit dem MIV abgewickelt werden, bedeutet dies, dass auch die bestehenden Wege – zumindest teilweise – verlagert werden müssen.

Die folgenden Darstellungen zeigen die Verteilung der Nachfrage auf relevanten Beziehungen je Verkehrsmittel für die unterschiedlichen Zustände auf. Künftig sollen sich die Personenwege grob gemäss dem Zielwert in

Abbildung 5 auf die Verkehrsmittel und räumlichen Relationen aufteilen. Der resultierende Modal Split der Gemeinde ist in Abbildung 6 aufgeführt (Personenwege nach Territorialprinzip³). Die definierten Zielwerte der Verkehrsverlagerung sind mit den übergeordneten Modal-Split Zielsetzungen vereinbar, vor allem mit den Zielen 2030 aus dem kantonalen GVK. Für den Horizont 2040 wird die aufgezeigte Entwicklung aus dem kantonalen GVK fortgeschrieben.

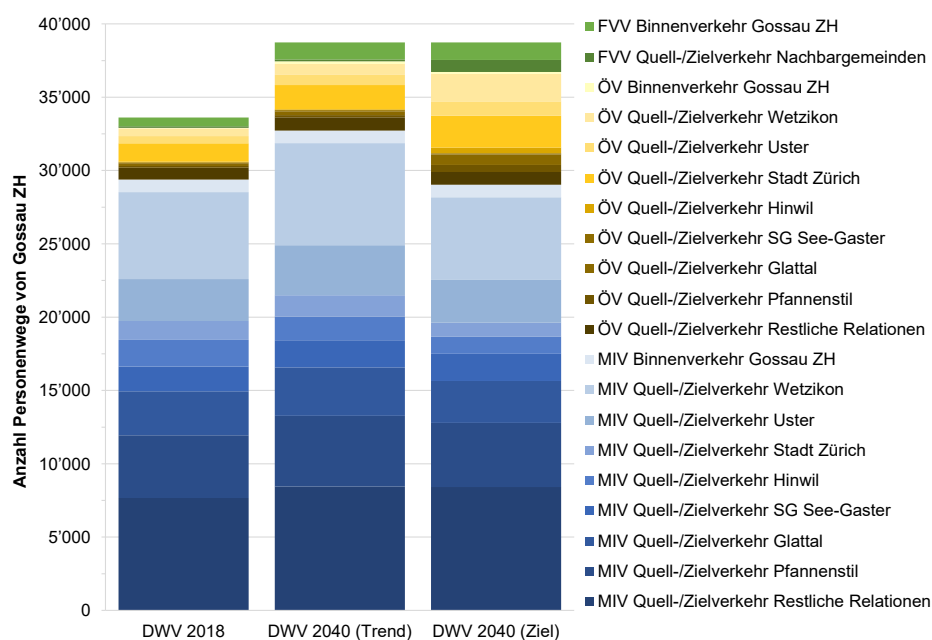


Abbildung 5 Verteilung der Personenwege des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs von Gossau auf die Verkehrsmittel und räumliche Relationen; Ist-Zustand, Prognose/Trend und Ziele (Basis: GVM-ZH, FVV ergänzt.)

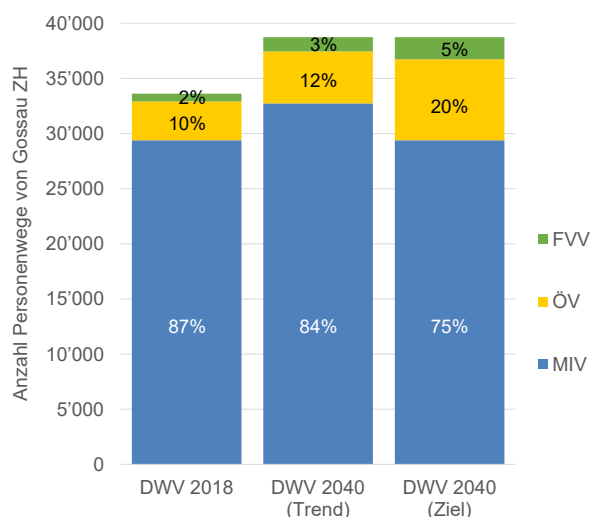


Abbildung 6 Modal Split des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs von Gossau (Personenwege nach Territorialprinzip); Ist-Zustand, Prognose/Trend und Ziele (Basis: GVM-ZH, FVV ergänzt).

3 Nach Territorialprinzip werden alle Personenwege berücksichtigt, die auf dem Territorium respektive dem Gemeindegebiet der Gemeinde Gossau zurückgelegt wurden, unabhängig davon, ob der Weg von der Gossauer Bevölkerung selbst oder von Auswärtigen zurückgelegt wurde.

Die Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung und dem Verkehr sowie die Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens werden als Teil der gesamtverkehrlichen Zielsetzung betrachtet.

Ziele

Verkehr und Siedlung (VS): Verkehr- und Siedlungsentwicklungen sind frühzeitig aufeinander abgestimmt. Insbesondere an zentralen Lagen sind die verkehrlichen Anlagen räumlich gut eingebettet und siedlungsorientiert gestaltet. Der Mehrverkehr soll prioritär mit dem ÖV und dem FVV abgewickelt werden.

Mobilitätsmanagement (MM): Ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten und eine Verlagerung der Mobilitätsnachfrage, wo sinnvoll möglich, auf umweltverträgliche und flächeneffiziente Verkehrsmittel werden von der Gemeinde gezielt gefördert.

Strategische Stossrichtungen

VS-I: Die Siedlungsentwicklung, der ÖV und der FVV sind aufeinander abgestimmt. Voraussetzungen für die Nutzung des ÖV und FVV werden und, wo notwendig und finanziell verkraftbar, verbessert.

VS-II: Die Verknüpfung der Wachen ist optimalerweise mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet. Innerhalb der Siedlungsgebiete fördern möglichst kurze, sichere und direkte Wege den FVV.

VS-III: Vorgaben für die Parkierung von Velos, Veloanhängern, Kinderwagen und dergleichen werden entsprechend den kantonalen Richtlinien wo möglich gefördert.

VS-IV: Die Vorgaben zur privaten Parkplatzerstellungspflicht werden auf die Verkehrserschliessung und die Nutzung abgestimmt, ohne den öffentlichen Raum zu belasten.

MM-I: Die Gemeinde sensibilisiert die Bevölkerung sowie relevante Arbeitgebende betreffend dem Mobilitätsverhalten.

MM-II: Für die Gemeindeverwaltung und Angestellte der Gemeinde werden Massnahmen zur Förderung des FVV und ÖV sowohl für den Arbeits-/Pendlerweg als auch für Dienstfahrten angestrebt.

MM-III: Für öffentliche Veranstaltungen mit einem hohen Aufkommen an Besuchenden kann ein Mobilitätskonzept verlangt werden.

4.2 Fuss- und Veloverkehr

Ziele

Ein direktes, sicheres und möglichst hindernisfreies Fuss- und Velowegnetz stellt die Erschliessung innerhalb und zwischen den Wachen sowie der wichtigsten öffentlichen Einrichtungen für den FVV sicher und ermöglicht möglichst kurze Distanzen innerhalb der Gemeinde sowie zu den Nachbargemeinden.

Strategische Stossrichtungen

FVV-I: Netzlücken sowie lineare und punktuelle Schwachstellen im Fuss- und Velonetz werden unter Vorbehalt der finanziellen Verhältnismässigkeit behoben.

FVV-II Die Sicherheit für Zufussgehende und Velofahrende sowie die Schulwegsicherheit wird, soweit möglich, erhöht. Ein spezieller Fokus liegt auf den Ortsdurchfahrten, bei Knoten und Querungsstellen sowie bei Verbindungen mit begrenzten/engen Platzverhältnissen.

FVV-III: Für regionale Velowegverbindungen wird ein möglichst direktes und sicheres Velonetz zur Verfügung gestellt. Kommunale Routen verlaufen entlang weniger verkehrsbelastete Gemeindestrassen und durch Quartiere.

FVV-IV: Der anzustrebende Ausbaustandard der Veloinfrastruktur orientiert sich an den kantonalen Richtlinien. Wichtige kommunale Achsen und Verbindungen werden dabei prioritär umgesetzt.

FVV-V: Durch weitere Verkehrsberuhigung im Siedlungsgebiet wird die Sicherheit für den FVV erhöht und die Aufenthaltsqualität verbessert.

FVV-VI: Für den Veloverkehr wichtigen Zielen verfügen über Abstellanlagen mit ausreichender Kapazität.

4.2.2 Fussverkehr

Übergeordnete Festsetzungen und Massnahmen

Das übergeordnete Fuss- und Wanderwegnetz ist in der Karte Verkehr des RRP Oberland (29. Juni 2022) festgesetzt. Weitere übergeordnete Festsetzungen sind:

Übergeordnete Festsetzungen		
Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
H1	Hindernisfreier Wanderweg von reg. Bedeutung: Grüningen – Mönchaltorf – Riedikon, Kies	RRP

Übergeordnete Massnahmen		
keine		

Informationsinhalt

Darüber hinaus setzt sich die Gemeinde für folgende Massnahmen zum übergeordneten Netz ein, die noch nicht in den übergeordneten Planungsinstrumenten festgesetzt sind:

- Wanderwegnetz, Behebung Schwachstellen: Die Gemeinde setzt sich bei Region und Kanton ein, dass die mangelhaften Querungen der Kantonsstrassen bei allfälligen Projekten behoben werden, sich bietende Opportunitäten sollen genutzt werden (FV 2.1-2.5 GVK).
- Bergstrasse, Gossau Dorf (Schulhaus Chapf), Behebung Schwachstelle: Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine zusätzliche sichere Fussgängerquerung vor Schulhaus Chapf (Fussgängerstreifen Höhe Austrasse) ein (FV 4 GVK).
- Grüningerstrasse, Ottikon (Querung Fussverkehr), Behebung Schwachstelle: Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine sichere Fussgängerquerung (Fussgängerstreifen) vor der Bushaltestelle «Strick» zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie dem erleichterten Zugang zur Haltestellen ein (FV 5 GVK).
- Optimierung Verkehrssicherheit beim Europa-Kreisel (Bubiker-/Grüninger-/Altrütistrasse): Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine Optimierung der Verkehrssicherheit beim Kreisel für Zufussgehende und Velofahrende ein (FV 7 GVK).

Kommunale Festsetzungen und Massnahmen

Das kommunale Fusswegnetz wird im Teilplan Fussverkehr aufgeführt. Dabei wurden die kommunalen Hauptverbindungen festgelegt, die zwischen den relevanten Attraktoren für den alltäglichen Fussverkehr liegen. Darüber hinaus werden die folgenden Massnahmen festgelegt.

Kommunale Massnahmen		
Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
FV 1	Laufenbach, Gossau Dorf: Schliessung Netzlücke entlang dem Laufenbach	-
FV 3	Bertschikerstrasse, Gossau Dorf (Ortseinfahrt Gossau Dorf Nord): Behebung Schwachstelle	Erstellung Pfad für den Fussverkehr
FV 6	Durchwegung bei Neubauten fördern	Die Gemeinde fördert den Fussverkehr: Bei der Bewilligung von Neubauprojekten prüft sie eine optimale Fussweganschliessung sowie eine Durchwegung (z.B. Anbindung ÖV-Haltestellen für zweite Bautiefe, sichere Schulwege abseits grösseren Strassen etc.) und fordert diese von den EigentümerInnen ein.

4.2.3 Veloverkehr

Übergeordnete Festsetzungen und Massnahmen

Übergeordnete Festsetzungen		
Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
05_060	Mönchaltorf – Gossau Dorf	Hauptverbindung, Alltag
05_059 /05_056	Gossau Dorf – Grüt – Wetzikon Bahnhof (via Morgenstrasse)	Hauptverbindung, Alltag
05_059	Grüt – Wetzikon (Grüningerstr.)	Nebenverbindung, Alltag
05_066	Esslingen – Grüt Dorf	Nebenverbindung, Alltag
05_064	Gossau Dorf – Oberottikon – Hell- berg – Hinwil	Nebenverbindung, Alltag
05_065	Grünigen – Gossau Dorf	Nebenverbindung, Alltag
05_055	Gossau Dorf – Bertschikon	Nebenverbindung, Alltag
05_051	Bertschikon – Wetzikon	Nebenverbindung, Alltag
05_036	Bertschikon – Uster	Nebenverbindung, Alltag
05_052, Schweiz- Mobil 41	Bertschikon – Lindenhof	Nebenverbindung, Alltag / Freizeitroute SchweizMobil
9050	Gossau Dorf – Lindenhof (via Wü- erstrasse)	Zusätzliche Freizeitverbindung
9052	Ottikon – Herschmettlen – Bubikon	Zusätzliche Freizeitverbindung
Schweiz- Mobil 86	Hinwil – Hellberg – Grüt – Wetzikon	Freizeitroute SchweizMobil
Schweiz- Mobil 29	Mönchaltorf – Unterottikon – Bubi- kon	Freizeitroute SchweizMobil

Übergeordnete Massnahmen		
Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
VV 1 und VV 5	Gossau – Wetzikon Bahnhof, Orts- kern Grüt entlang Grüningerstrasse	VNP 05_056 / 05_059
VV 2	Gossau – Mönchaltorf, Mönchaltorferstrasse, Gossauerstrasse	VNP 05_060
VV 3	Bertschikon – Gossau: Oberdorf - Bertschikon	VNP 05_055
VV 4	Gossau – Hinwil: Laufenbachstra- sse – Bergstrasse – Ottikon – Hel- lerg – Hinwil	VNP 05_064
VV 6	Oberuster – Bertschikon: Ortskern Bertschikon entlang Usterstrasse	VNP 05_036
VV 7	Mönchaltorf – Bertschikon: Bert- schikon - Lindhof	VNP 05_052

Informationsinhalt

Darüber hinaus setzt sich die Gemeinde für folgende Massnahmen zum übergeordneten Netz ein, die noch nicht in den übergeordneten Planungsinstrumenten festgesetzt sind:

- Verbindung Grüt – Ottikon, Behebung Netzlücke: Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine regionale Veloverkehrsverbindung zwischen Ottikon und Grüt (Grüningerstrasse) und eine Anbindung an Wetzikon ein (VV 8 GVK).
- Verbindung Herschmettlen – Bubikon, Optimierung regionale Freizeitroute: Die Gemeinde setzt sich im Rahmen der regionalen Richtplanung für eine Optimierung der regionalen Freizeitroute (Dürntnerstrasse - Grüningerstrasse) ein (VV 11 GVK).

Kommunale Festsetzungen und Massnahmen

Das kommunale Velowegnetz wird im Teilplan Veloverkehr aufgeführt. Darüber hinaus werden die folgenden Massnahmen festgelegt.

Kommunale Massnahmen		
Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
VV 9.1- 9.5	Optimierung Veloabstellanlagen an relevanten Zielen: Behebung Schwachstelle — 9.1 Badi Gossau — 9.2 Sportanlage / Fussballplatz — 9.3 Gossau Dorf Zentrum (Einkaufen) — 9.4 Gossau Dorf Gemeindeverwaltung — 9.5 Schulhäuser (Chapf, Rooswis, Berg, Wolfrichti Grüt, Männetsriet Bertschikon, Strick Ottikon und Schönbüel Herschmettlen)	An wichtigen Zielen werden Abstellanlagen mit ausreichend Kapazitäten und gutem Ausbaustandard (abschliessbar, Witterungsschutz bei Bedarf) errichtet.
VV 10	Behebung Schwachstellen Veloverkehr im Rahmen von Strassenbauprojekten	Bei zukünftigen Strassenbauprojekten wird die Stärken-Schwächen-Analyse Veloverkehr berücksichtigt, allfällige identifizierten Schwachstellen werden im Rahmen von Bauprojekten geprüft und behoben. Bei regionalen/kantonalen Projekten auf dem übergeordneten Netz setzt sich die Gemeinde für eine bedarfsgerechte Umsetzung von Veloinfrastrukturen ein.
VV 12	Beschilderungskonzept Flurwege	Die Gemeinde erarbeitet in Zusammenarbeit mit der Flurgenossenschaft ein Beschilderungskonzept zur Nutzung der Flurwege für den Veloverkehr und setzt dieses um.
VV 13	Reglementierung Veloparkierung in BZO	Die Gemeinde konkretisiert die Errichtung von privaten Veloabstellplätzen und verankert diese in der BZO. Es werden verbindliche Werte bezüglich Quantität und – sobald eine Rechtsgrundlage vorliegt – auch für die Qualität der zu errichtenden Veloparkierung für unterschiedliche Nutzungen (z.B. Wohnen, Einkaufen etc.) festgelegt (vgl. GVK, PP 4).

4.3 Kombinierte Mobilität

Ziele

Attraktive und optimal aufeinander abgestimmte Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln ermöglichen eine intermodale Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote.

Strategische Stossrichtungen

KM-I: An den relevanten Umsteigehaltestellen werden Veloabstellanlagen vorgesehen.

KM-II: Direkte und hindernisfreie Zugänge für den FVV ermöglichen eine gute, behindertengerechte Erschliessung der ÖV-Haltestellen.

Übergeordnete Festsetzungen und Massnahmen

Es gibt keine übergeordneten Festsetzungen und Massnahmen in Bezug auf die kombinierte Mobilität.

Kommunale Festsetzungen und Massnahmen

Kommunale Festsetzungen		
Keine		

Kommunale Massnahmen		
Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
KM 1	Veloabstellanlagen an relevanten Haltestellen (Bike + Ride) — Ottikon, Unterottikon — Ottikon, Strick — Grüt, Dorf — Grüt, Lindenhof — Gossau, Ernst-Brugger-Platz — Gossau, Moos	Die Bike + Ride Abstellanlagen sollen im Sinne der Förderung der kombinierten Mobilität ausgebaut werden. Die Abstellanlagen sind attraktiv und sicher zu gestalten (direkte Zufahrt, Abschliessmöglichkeit, Beleuchtung, Witterungsschutz, allenfalls Ladestation etc.), die Kapazität der Anlagen sind auch in Zukunft sichergestellt. Ausbau an folgenden Standorten zu prüfen

4.4 Öffentlicher Verkehr

Ziele

Ein attraktives und zuverlässiges ÖV-Angebot stellt die Erschliessung der wichtigen Siedlungsgebiete sicher. Der ÖV übernimmt dabei eine Verbindungsfunktion innerhalb der Gemeinde und zu angrenzenden Gemeinden und regionalen Zielen. Die attraktive Anbindung ans S-Bahn-Netz, kurze Reisezeiten und gut eingebettete und gut gestaltete Haltestellen begünstigen die Nutzung des ÖV.

Strategische Stossrichtungen

ÖV-I: Der ÖV ist ein wichtiger Teil der Mobilität in Gossau. Das Angebot wird finanziell tragbar, bedarfsorientiert weiterentwickelt.

ÖV-II Alle Wachen sowie die wichtigen öffentlichen Einrichtungen verfügen über ein bedarfsgerechtes ÖV-Angebot werktags, wie auch über das Wochenende.

ÖV-III Zu den benachbarten Gemeinden und Regionen werden möglichst attraktive und direkte ÖV-Verbindungen angeboten.

ÖV-IV Verlässliche Reisezeiten und Fahrplanstabilität im strassengebundenen ÖV werden gewährleistet und durch Priorisierungsmassnahmen erhöht.

ÖV-V: Die ÖV-Haltestellen verfügen entsprechend ihrer Bedeutung über eine angemessene Ausstattung und sind möglichst direkt zugänglich.

Übergeordnete Festsetzungen und Massnahmen

Übergeordnete Festsetzungen	
Siedlungsgebiet der Gemeinde	Angebotsstandard, Grundtakt
Gossau Dorf	15' (von/zu S-Bahn-Station Uster oder Wetzikon)
Gossau, Ottikon	60' (von/zu S-Bahn-Station Wetzikon)
Gossau, Grüt	15' (von/zu S-Bahn-Station Wetzikon)
Gossau Bertschikon	30' (von/zu S-Bahn-Station Uster)

Übergeordnete Massnahmen		
Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
ÖV 1	Neue Buslinie Esslingen – Wetzikon (Buslinie 866) und 2. Haltekante Haltestelle Unterhofen, Gossau Dorf	Angebotsplanung VZO, Teilbereich Massnahme ÖV1 bei Gemeinde
ÖV 2	Angebotsverbesserung Gossau – Wetzikon an Samstagen	Fahrplanverfahren ZVV
ÖV 3	Zusatzkurs Uster – Gossau Dorf	Angebotsplanung VZO

Informationsinhalt

Darüber hinaus setzt sich die Gemeinde für folgende Massnahmen zum übergeordneten Netz ein, die noch nicht in den übergeordneten Planungsinstrumenten festgesetzt sind:

- ÖV 1 (zusätzlich zum Ausbaus Haltestelle Unterhofen): Neue Buslinie 866 (Esslingen – Wetzikon): Die Gemeinde setzt sich für eine Linienführung entlang der Grütstrasse ein (mit dieser erübrigt sich der Ausbau der Haltekante Ernst-Brugger-Platz).
- ÖV 4: Prüfung Anpassung der Linienführung Buslinie 862: Die Gemeinde setzt sich für eine Überprüfung und allfällige Anpassung der Linienführung (Ringkurs, Linie 862) zur Erhöhung der Attraktivität der Haltestellen Tannenbergl und Moos ein.
- ÖV 5: Optimierung ÖV-Erschliessung Ottikon und Herschmettlen: Die Gemeinde prüft im Rahmen ihrer Möglichkeit Verbesserungen der ÖV-Erschliessung, idealerweise in Koordination mit den Nachbargemeinden (z.B. neue bedarfsorientierte ÖV-Angebote, Linienführung, Input bei ordentlichen Fahrplanverfahren etc.).
- ÖV 7: Prüfung Direktverbindung Gossau – Oberwetzikon/Wetzikon Zentrum: Die Gemeinde setzt sich für eine Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit von/nach Wetzikon Zentrum ein.
- ÖV 8: Weiterführung Buslinie 845 nach Hombrechtikon: Zur Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit von/nach Hombrechtikon setzt sich die Gemeinde für die Prüfung einer Linienverlängerung (845) ein.

Kommunale Festsetzungen und Massnahmen

Kommunale Festsetzungen
Bezeichnung
Bushaltestelle Bertschikon b. G., Dorf
Bushaltestelle Bertschikon b. G., Müselacher
Bushaltestelle Gossau ZH, Ernst-Brugger-Platz
Bushaltestelle Gossau ZH, Mitteldorf
Bushaltestelle Gossau ZH, Moos
Bushaltestelle Gossau ZH, Oberstufe/Altrüti
Bushaltestelle Gossau ZH, Rigistrasse
Bushaltestelle Gossau ZH, Tannenbergl
Bushaltestelle Gossau ZH, Unterhofen
Bushaltestelle Gossau ZH, Zentrum
Bushaltestelle Grüt (Gossau ZH), Bönler
Bushaltestelle Grüt (Gossau ZH), Dorf
Bushaltestelle Grüt (Gossau ZH), Grünau
Bushaltestelle Grüt (Gossau ZH), Hundsuggen
Bushaltestelle Grüt (Gossau ZH), Lindenhof

Bushaltestelle Ottikon (Gossau), Brüscheid
Bushaltestelle Ottikon (Gossau), Hasenacher
Bushaltestelle Ottikon (Gossau), Hellberg
Bushaltestelle Ottikon (Gossau), Kirschgarten
Bushaltestelle Ottikon (Gossau), Kreisel
Bushaltestelle Ottikon (Gossau), Strick
Bushaltestelle Ottikon (Gossau), Unterottikon
Bushaltestelle Ottikon (Gossau), Herschmettlen

Kommunale Massnahmen		
Nr	Bezeichnung	Bemerkung
ÖV 1	2. Haltekante Haltestelle Unterhofen, Gossau Dorf	Teilbereich Massnahme ÖV1
ÖV 6.1 - 6.2	Verbesserung Ausgestaltung ÖV-Haltestellen — 6.1 Tannenbergsstr., Gossau Dorf — 6.2 Bertschikon Dorf, Bertschikon	Die optimale und zweckmässige Ausgestaltung der ÖV-Haltestellen ist sichergestellt, ausgewählte Ergänzungen des Ausbaustandards werden vorgenommen (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Abfalleimer etc.). Zudem BehiG-konforme Gestaltung von kommunalen Bushaltestellen.

4.5 Strassenverkehr

Ziele

Die Berücksichtigung der verkehrlichen und städtebaulichen Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sowie aller Anwohnenden wird gewährleistet. Einem sicheren und rücksichtsvollen Mit- und Nebeneinander im Strassenverkehr wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Die überkommunalen Erschliessungen der Siedlungsgebiete sowie die kommunalen Erschliessungen der Wachen erfolgen möglichst auf direktem Weg. Der überkommunale Verkehr wird zur Entlastung der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr über die regionalen Verbindungsstrassen abgewickelt.

Strategische Stossrichtungen

- SV-I:** Die Wachen sind direkt miteinander verbunden.
- SV-II** Der Durchgangsverkehr und der Lastwagenverkehr werden auf den Regionalen Verbindungsstrassen (RVS) kanalisiert. Auf diesen wird der Verkehrsfluss sichergestellt, um unerwünschte Umwegfahrten zu verhindern.
- SV-III** Der in langfristigem Horizont zu realisierende Lückenschluss der Oberlandautobahn (A15) stellt für die Aufnahme des überregionalen Verkehrs ein wichtiges Netzelement dar. Der Gemeinderat setzt sich für «Best-Variante Tunnel Tief» ein. Ein funktionsfähiges Strassennetz wird auch bis zur Realisierung des Lückenschlusses sichergestellt.
- SV-IV** Die Strassen werden entsprechend ihrer Funktion gestaltet und betrieben. Die siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung ermöglicht eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung.
- SV-V:** Die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum werden erhöht.
- SV-VI:** Bei der Gestaltung des öffentlichen Strassen- und Aufenthalts-/Begrünungsraums wird der Ort- und Anwohnerverträglichkeit eine hohe Bedeutung beigemessen.
- SV-VII:** Die Strassenräume in Zentrumsbereichen und im Umfeld von öffentlichen Einrichtungen sowie Läden und Gastronomie sind mit hoher Gestaltungsqualität durchlässig, fussgängerfreundlich und identitätsstiftend auszubilden. Ein durchlässig gestaltetes Strassennetz mit optimalen Querungsmöglichkeiten reduziert die Trennwirkung der Strassen. Insbesondere an zentralen Lagen und bei grösserem Aufkommen an Zufussgehenden (z.B. bei Läden / Restaurants / öffentlichen Einrichtungen) werden verkehrsberuhigte Bereiche ausgeschieden

Übergeordnete Festsetzungen und Massnahmen

Übergeordnete Festsetzungen		
Typ	Bezeichnung	Bemerkung
HLS	A52, Forchautostrasse	Kantonsstrasse
RVS	Mönchaltorferstrasse, Gossau Dorf	Kantonsstrasse
RVS	Leerütistrasse, Gossau Dorf	Kantonsstrasse
RVS	Grütstrasse, Gossau Dorf/Grüt	Kantonsstrasse
RVS	Laufenbachstrasse, Gossau Dorf	Kantonsstrasse
RVS	Bergstrasse, Gossau Dorf	Kantonsstrasse
RVS	Altrütistrasse, Gossau Dorf/Ottikon	Kantonsstrasse
RVS	Grüningerstrasse, Ottikon/Grüt	Kantonsstrasse
RVS	Bubikerstrasse, Ottikon/Herschmettlen	Kantonsstrasse
RVS	Bertischerstrasse, Gossau Dorf/Bertschikon	Kantonsstrasse
RVS	Usterstrasse, Bertschikon	Kantonsstrasse

Übergeordnete Massnahmen		
Nr	Bezeichnung	Bemerkung
SV 1	Oberlandautobahn A53, Anschluss Uster Ost – Kreisel Betzholz	KRP
SV 3	Umsetzung BGK Grüningerstrasse, Grüt	KRP
SV 4	Umsetzung BGK Grütstrasse, Gossau Dorf	KRP

Informationsinhalt

Darüber hinaus setzt sich die Gemeinde für folgende Massnahmen zum übergeordneten Netz ein, die noch nicht in den übergeordneten Planungsinstrumenten festgesetzt sind:

- Reduktion Durchgangsverkehr aufgrund Netzlücke Nationalstrasse: Die Gemeinde setzt sich für die Reduktion von Durchgangsverkehr auf dem kommunalen Strassennetz, der insbesondere durch die Überlastung auf dem übergeordneten Netz im Raum Wetzikon entsteht, ein. Durch den Austausch zwischen den betroffenen Gemeinden und dem Kanton soll eine Studie bezüglich Massnahmen auf dem übergeordneten Netz erarbeitet werden. Die Gemeinde Gossau bringt sich in diesem Zusammenhang weiterhin aktiv für die Entwicklung von möglichen Lösungen der Durchgangsverkehrsproblematik ein (SV2, GVK).
- Temporeduktion bei Ortseinfahrt: Die Gemeinde setzt sich aufgrund der beeinträchtigten Verkehrssicherheit bei Ortseinfahrt beim Kanton für eine Temporeduktion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der vereinfachten Querung für den FVV rund um publikumsintensive Einrichtungen (Altrüti, Sporthalle, Schulhaus etc.) ein (SV 8.1-8.4, GVK).

- Grüningerstrasse, Oberottikon, Anpassung Ortsdurchfahrt: Die Gemeinde setzt sich auf der Ortsdurchfahrt Oberottikon für eine Reduktion der Trennwirkung der Grüningerstrasse ein.

Kommunale Festsetzungen und Massnahmen

Kommunale Festsetzungen		
Typ	Bezeichnung	Bemerkung
VS	Austrasse	Ottikon – Gossau Dorf
VS	Berghofstrasse	Gossau Dorf – Grüt
VS	Hardstrasse	Berschikon – Grüt
VS	Langweidstrasse	Grüt – Wetzikon Medikon
VS	Heusbergstrasse	Bertschikon – Sack
VS	Medikerstrasse	Bertschikon – Wetzikon Medikon
VS	Wüeristrasse	Gossau Dorf – Uster
VS	Brüschweidstrasse	Grüt – Hellberg – Hinwil
VS	Hinwilerstrasse	Ottikon – Hellberg – Hinwil
VS	Hasenacherstrasse	Hellberg – Grüt
SS	Stockenstrasse	
SS	Bachstrasse	
SS	Haldenstrasse	
SS	Oelestrasse	
SS	Tannenbergrasse	
SS	Goldistenstrasse	
SS	Böschacherstrasse	
SS	Böndlerstrasse	Abschnitt Brüschweidstrasse - Böschacherstrasse
SS	Schulstrasse	
SS	Lindenhofstrasse	
SS	Chindismülistrasse	
SS	Hanfgartenstrasse	
SS	Fuchsrütistrasse	

Kommunale Massnahmen		
Nr	Bezeichnung	Bemerkung
SV 5.1 - 5.4	Geschwindigkeitsreduktion und Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr ausserhalb des Siedlungsgebietes — SV 5.1 Hardstrasse — SV 5.2 Wüeristrasse — SV 5.3 Austrasse — SV 5.4 Hasenacherstrasse	
SV 6	Heusbergstrasse, Bertschikon: T-30 Strecke plus Fussgängerstreifen	

SV 7.1 – 7.3	Begegnungszonen — SV 7.1 Langweidstrasse — SV 7.2 Hardstrasse, Bertschikon Süd — SV 7.3 Hardstrasse, Grüt West	
SV 8	Temporeduktion bei Ortseinfahrt	
SV 10	Optimierung Verkehrssicherheit Schwobshofstrasse (Erschliessungsstrasse)	

Die folgende Tabelle stellt für das kommunale Strassennetz die bestehenden und geplanten Niedrigtempozonen dar.

Niedrigtempozone			
Typ	Bezeichnung	Bemerkung	Nr.
SS, ES	T30-Zone Büelgass, Gossau Dorf	bestehend	-
SS, ES	T30-Zone Galtberg, Gossau Dorf	bestehend	-
ES	T30-Zone Bülstrasse, Gossau Dorf	bestehend	-
SS, ES	T30-Zone Goldistenstrasse, Gossau Dorf	bestehend	-
VS, SS, ES	T30-Zone Oelestrasse, Gossau Dorf	bestehend	-
VS, SS, ES	T30-Zone Bertschikon Ost, Bertschikon	bestehend	-
ES	T30-Zone Bertschikon West, Bertschikon	bestehend	-
SS, ES	T30-Zone Waberg, Grüt	bestehend	-
ES	T30-Zone Grünau, Grüt	bestehend	-
ES	T30-Zone Leibgrueb, Grüt	bestehend	-
SS, ES	T30-Zone Rehrain, Grüt	bestehend	-
ES	T30-Zone Oberottikon, Ottikon	bestehend	-
ES	T30-Zone Schönbüelstrasse, Herschmettlen	bestehend	-
VS	T30-Zone Langweidstrasse, Grüt	geplant	SV 7.1
VS	T30-Zone Hardstrasse Nord, Bertschikon	geplant	SV 7.2
VS	T30-Zone Hardstrasse Süd, Grüt	geplant	SV 7.3
ES	Begegnungszone Ametsbergstrasse	bestehend	-

4.6 Parkierung

Ziele

Die Parkierung des MIV ist auf die gesamtverkehrliche Entwicklung, die räumlichen Gegebenheiten sowie die Entwicklungen im Bereich E-Mobilität abgestimmt. Der Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs wird möglichst geringgehalten. Die private Parkierung findet primär auf Privatgrund statt.

Strategische Stossrichtungen

P-I: Mit einem optimierten kommunalen Parkraummanagement für öffentlich zugängliche Parkplätze werden die bestehenden Parkflächen effizient und entsprechend den festgelegten Bestimmungen genutzt

P-II: Parkierungsanlagen werden optimal ausgelastet.

P-III: Bestehende oberirdische sowie künftige Parkierungsflächen werden nach Möglichkeit siedlungsverträglich gestaltet.

P-IV: In privaten Parkierungsanlagen von Neubauten werden die Voraussetzungen für Ladestationen für die E-Mobilität eingefordert, sobald die gesetzlichen Voraussetzungen dazu geschaffen sind.

Übergeordnete Festsetzungen und Massnahmen

Es gibt keine übergeordneten Festsetzungen und Massnahmen in Bezug auf die Parkierung des MIV.

Kommunale Festsetzungen und Massnahmen

Kommunale Festsetzungen	
Bezeichnung	Bemerkung
Parkplatz Sportplatz / Fussballplatz	
Parkplatz Pumpenhaus Klubhaus / Rosrietweg	
Parkplatz Schulhaus Berg	
Parkplatz Mehrzweckhalle/AL Arena	
Parkplatz Schützenhaus	
Parkplatz Weid / Berghofstrasse	
Parkplatz Schwimmbad	
Parkplatz Bertschikon Dorfplatz	
Parkplatz Grüt Zentrum	
Parkplatz Alt Hellberg / Brüscheidstrasse	

Kommunale Massnahmen	
Nr.	Bezeichnung
PP 1	Überarbeitung Parkierungsreglement auf öffentlichem Grund entsprechen regionalem Parkraumkonzept/RRP
PP 2	Überarbeitung BZO hinsichtlich Parkplatzerstellungspflicht

4.7 Abwägung potenzieller Konflikte

Bei Konflikten zwischen Massnahmen insbesondere mit dem Gewässer-
raum, mit Naturschutzflächen und -objekten sowie mit Fruchtfolgeflächen
(vgl. Kapitel 2.5), muss für die Beanspruchung der Flächen ein überwiegen-
des öffentliches Interesse ausgewiesen werden. Nach aktuellem Wissen-
stand können mögliche potenzielle Konflikte insbesondere bei den folgenden
Massnahmen auftreten:

- Realisierung der Fusswegverbindung entlang des Laufenbachs (FV 1)
und Gewässerraum
- Realisierung Fusswegpfad entlang der Bertschikerstrasse, Ortseinfahrt
Gossau Dorf (FV 3) und FFF

Da die konkrete Umsetzung und damit verbundene Fragen wie exakte Lini-
enführungen, Beschaffenheit / Gestaltung der Wege etc. erst mit den kon-
kreten Projekten erarbeitet und bekannt ist, kann die Beurteilung der Inte-
ressensabwägung erst in diesem Schritt erfolgen. Sollte sich aufgrund der
objektiven Interessensabwägung ergeben, dass eine Massnahme zu wenig
begründet ist, darf diese nicht umgesetzt werden.

A1 Richtplankarten: Teilkarten nach Verkehrsthemen

A1.1 Fussverkehr

A1.2 Veloverkehr

A1.3 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

A1.4 Strassenverkehr und Parkierung

The map illustrates the proposed tram line (red dashed line) connecting Bertschikon, Wetzikon, Gossau (ZH), Grütingen, Ottikon, and Herschmettlen. The line is marked with various SV numbers (SV 1, SV 3, SV 4, SV 5.1, SV 5.2, SV 5.3, SV 5.4, SV 6, SV 7.1, SV 7.2, SV 7.3, SV 8.1, SV 8.2, SV 8.3, SV 8.4, SV 9, SV 10). The map also shows existing infrastructure, including roads, rivers, and other tram lines. A scale bar indicates 1 km.