



GEMEINDE **GOS SAU**

EBP

Gesamtverkehrskonzept Gossau ZH

Erläuternder Bericht nach Art 47 RPV

Version für die Gemeindeversammlung vom 8. September 2025



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
Samuel Graf	EBP Schweiz AG

Bearbeitungsteam (EBP Schweiz AG)

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

2025-07-09_GVK Gossau_Schlussentwurf zhd GR_mit Anhang.docx

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	7
1.1	Anlass	7
1.2	Organisation	7
1.3	Ablauf und Aufbau	8
2.	Abstimmung	10
2.1	Übergeordnete Zielsetzungen	10
2.1.1	Kantonaler Richtplan Zürich	10
2.1.2	Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich	14
2.1.3	Regionaler Richtplan	16
2.1.4	Agglomerationsprogramm	17
2.2	Weitere relevante Grundlagen	19
2.3	Massnahmen aus übergeordneten Planungsinstrumenten	23
2.4	Kommunale Zielsetzungen und Planungen	24
3.	Analyse Ist-Situation und Entwicklungstrends	25
3.1	Strukturgrössen: Bestand und Prognose	25
3.2	Verkehrserzeugung (Quell-/Ziel-/Binnenverkehr)	27
3.3	Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten (Modal Split)	29
3.4	Verkehrsbelastungen Ist-Zustand	34
3.5	Verkehrsprognose 2040	35
3.6	Verkehrssicherheit	39
3.7	Strassenverkehr / Motorisierter Individualverkehr (MIV)	42
3.8	Öffentlicher Verkehr	50
3.9	Fussverkehr	53
3.10	Veloverkehr	56
3.11	Kombinierte Mobilität	59
3.12	Parkierung	60
3.13	Mobilitätsmanagement	62
3.14	Güterverkehr	62
3.15	Laufende und geplante Projekte	63
4.	Herausforderungen	65
5.	Ziele und strategische Stossrichtungen	67
5.1	Gesamtverkehrliche Zielsetzung	67

5.2	Gesamtverkehrsstrategie nach Verkehrsthemen	70
6.	Massnahmen	71
6.1	Fussverkehr	71
6.2	Veloverkehr	73
6.3	Kombinierte Mobilität	75
6.4	Öffentlicher Verkehr	75
6.5	Strassenverkehr	77
6.6	Parkierung	79
6.7	Mobilitätsmanagement	80
6.8	Fazit	81
7.	Weiteres Vorgehen und Umsetzung	82

Anhang

A1	Analysepläne	84
A1.1	Verkehrssicherheit	85
A1.2	Fussverkehr	86
A1.3	Veloverkehr	87
A1.4	Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	88
A1.5	Strassenverkehr und Parkierung	89
A2	Massnahmenpläne	91
A2.1	Fussverkehr	92
A2.2	Veloverkehr	93
A2.3	Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	94
A2.4	Strassenverkehr und Parkierung	95
A3	Massnahmenliste	96

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. Ausgangslage

1.1 Anlass

Der kommunale Richtplan Verkehr (kRPV) der Gemeinde Gossau stammt aus dem Jahr 2000 und muss erneuert werden. Einerseits entsprechen die Inhalte nicht mehr den aktuellen (kantonalen) Vorgaben. Andererseits müssen die Inhalte mit der angestrebten Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Dazu wurde bereits die Überarbeitung der Ortsplanung aufgelegt und die Siedlungsentwicklungsprognose für den Horizont 2040-2050 erarbeitet. Die Gemeinde Gossau hat die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr Anfang 2023 gestartet. Im neuen Richtplan Verkehr werden die Themenbereiche Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, kombinierte Mobilität, Strassenverkehr und Parkierung mit einem Zeithorizont von 15-20 Jahren behandelt. Als Grundlage wird in einem ersten Schritt ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) erarbeitet. Darin wird die heutige verkehrliche Situation in Gossau analysiert und beschrieben, es werden Ziele zur zukünftigen Mobilität festgelegt und es wird aufgezeigt, welche Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele notwendig sind.

Überarbeitung
kommunaler Richt-
plan Verkehr

1.2 Organisation

Zur Überarbeitung des kRPV und des damit einhergehenden GVK hat der Gemeinderat der Gemeinde Gossau die Firma EBP Schweiz AG beauftragt. Der Prozess wird eng durch die Arbeits- und Projektgruppe kRPV begleitet. Die Arbeitsgruppe setzt 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. Den drei Vertretungen des Gemeinderates kommt eine entscheidende Funktion zu, während die übrigen Mitglieder der Arbeitsgruppe eine beratende Funktion einnehmen. Vorsitz der Arbeitsgruppe hat der Gemeinderat und Ressortsvorsteher Daniel Baldenweg (Abbildung 1)

Erarbeitungspro-
zess

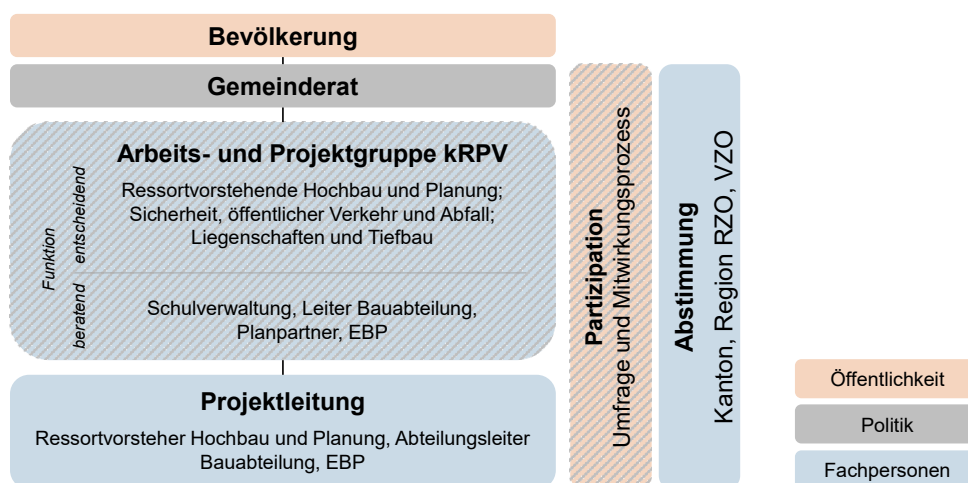


Abbildung 1 Projektorganisation der Erarbeitung des GVK/kRPV Gossau

Partizipation

In den Erarbeitungsprozess des Gesamtverkehrskonzept bezieht der Gemeinderat die Bevölkerung massgeblich mit ein. In einem ersten Schritt wurde im Mai 2023 eine Stichprobenumfrage zur aktuellen verkehrlichen Situation in der Gemeinde Gossau durchgeführt. Basierend auf ausgewählten Kriterien (Wohnort, Altersgruppe, Geschlecht) wurden zufällig potenzielle Umfrageteilnehmer/innen ausgewählt. Die Anzahl Teilnehmer/innen wurde pro Wacht proportional zu den effektiv vorhandenen Einwohner/innen ausgewählt. Ebenfalls wurde die Altersverteilung proportional zur Wohnbevölkerung, die Geschlechterverteilung zu gleichen Teilen (50/50) berücksichtigt. Insgesamt wurden 400 Personen angeschrieben, 134 Personen haben anschliessend an der Umfrage teilgenommen (59 weiblich, 74 männlich). Die Rücklaufquote beträgt somit rund 30%. In einem zweiten Schritt wurden in der zweiten Jahreshälfte 2023 zwei Workshops durchgeführt, in welche sich die gesamte Bevölkerung einbringen konnte. Der erste Workshop am 22. August 2023 widmete sich der Prüfung und Vervollständigung der Situationsanalyse sowie dem Entwurf der Zielen und strategischen Stossrichtungen. Im zweiten Workshop haben die Teilnehmenden den Entwurf der Massnahmen gemeinsam diskutiert, bewertet, angepasst und ergänzt. Die Rückmeldungen aus der Bevölkerung wurden anschliessend gesammelt, ausgewertet und sind in Absprache mit der Arbeitsgruppe in die Überarbeitung der Inhalte eingeflossen. Die Ergebnisse der Workshops wurden jeweils im Nachgang auf der Gemeindehomepage der Bevölkerung zur Verfügung gestellt.¹

Zudem wurde im Rahmen des Erarbeitungsprozesses der Kanton Zürich in Hinblick auf die Prüfung des kommunalen Richtplans Verkehr proaktiv über die Erarbeitung des GVK informiert. In diesem Zusammenhang wurde auch der durch den Gemeinderat beschlossenen erste Teil des GVK (Analyse, Ziele und strategische Stossrichtungen) dem Kanton zugeschickt. Weiter fanden, wenn notwendig, bilaterale Abstimmungen mit der Regionalplanung Züricher Oberland (RZO), den Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland AG (VZO) und weiteren parallelen Planungen statt.

Abstimmung

1.3 Ablauf und Aufbau

Als Grundlage für die Überarbeitung des kRPV hat die Gemeinde, gestützt auf das Merkblatt zu den Kommunalen Richtplänen Verkehr des Amts für Mobilität des Kantons Zürich (AfM), ein kommunales GVK erarbeitet. Aus den umfassenden Arbeiten zum GVK können die Inhalte für den kRPV abgeleitet werden. Damit wird eine optimale konzeptionelle Einbettung der Massnahmen und somit eine koordinierte Verkehrsplanung sichergestellt. Entsprechend den Arbeitsschritten ist auch der Bericht aufgebaut (Abbildung 2).

¹ <https://www.gossau-zh.ch/gesamtverkehrskonzept-und-kommunaler-richtplan/>

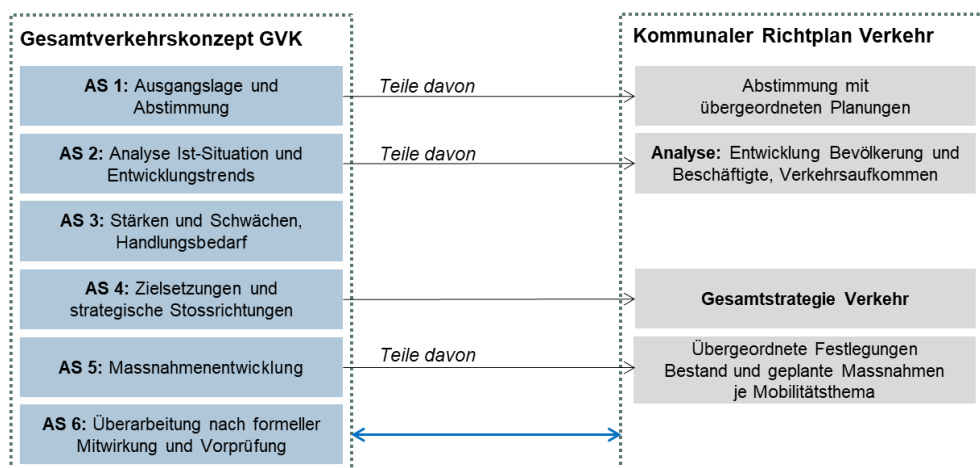


Abbildung 2 Arbeitsschritte (AS) für die Erarbeitung des GVK und die Überführung in den kRPV

2. Abstimmung

2.1 Übergeordnete Zielsetzungen

2.1.1 Kantonaler Richtplan Zürich

Der kantonale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument des Kantons, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten. Die Nachführung des kantonalen Richtplans erfolgt in der Regel in jährlichen Teilrevisionen. Der aktuelle Stand ist vom 22. August 2022. Mit den nachstehenden Auszügen werden die wesentlichen Inhalte des Richtplans zusammengefasst:

Langfristige
räumliche
Entwicklung

Gemäss Kantonalem Richtplan liegt mit dem Ortsteil Gossau-Dorf sowie der Ortsteil Bertschikon der Grossteil des Siedlungsgebiets im Handlungsraum «Landschaft unter Druck». Der Ortsteil Grüt zählt aufgrund der räumlichen Nähe zu Wetzikon zur «urbanen Wohnlandschaft», die Ortsteile Ottikon und Herschmettlen liegen in oder am Rande der Naturlandschaft (Abbildung 3). Urbane Wohnlandschaften zeichnen sich durch ihre Lage im direkten Umfeld von Gemeinden mit regionaler Zentrumsfunktion aus. Die Entwicklungsdynamik der hier lokalisierten Arbeitsplatzgebiete ist jedoch mit jener der Stadtlandschaften nicht vergleichbar, da die Zahl der wegpandelnden Beschäftigten überwiegt. Die 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 Naturlandschaften zeichnen sich durch zusammenhängende Landschaftskammern und besonders wertvolle Lebensräume aus.

Handlungsräume

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. Für die Zukunft ergeben sich daraus verschiedene Herausforderungen: Der Bauzonenverbrauch und die Zersiedlung sollen reduziert werden. Dafür sollen insbesondere die Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs genutzt werden. Im Siedlungsgebiet gilt es attraktive Ortszentren sowie Ortsdurchfahrten zu schaffen. Die landschaftlichen Qualitäten sollen erhalten und wiederhergestellt werden, landwirtschaftliche Produktionsflächen gilt es zu sichern.



Abbildung 3 Raumordnungskonzept Kanton Zürich, Ausschnitt (Quelle: Kantonaler Richtplan, 2018)

In der Richtplankarte sind die relevanten Gebiete sowie die bestehenden und geplanten Infrastrukturen abgebildet (Abbildung 4).

Richtplankarte

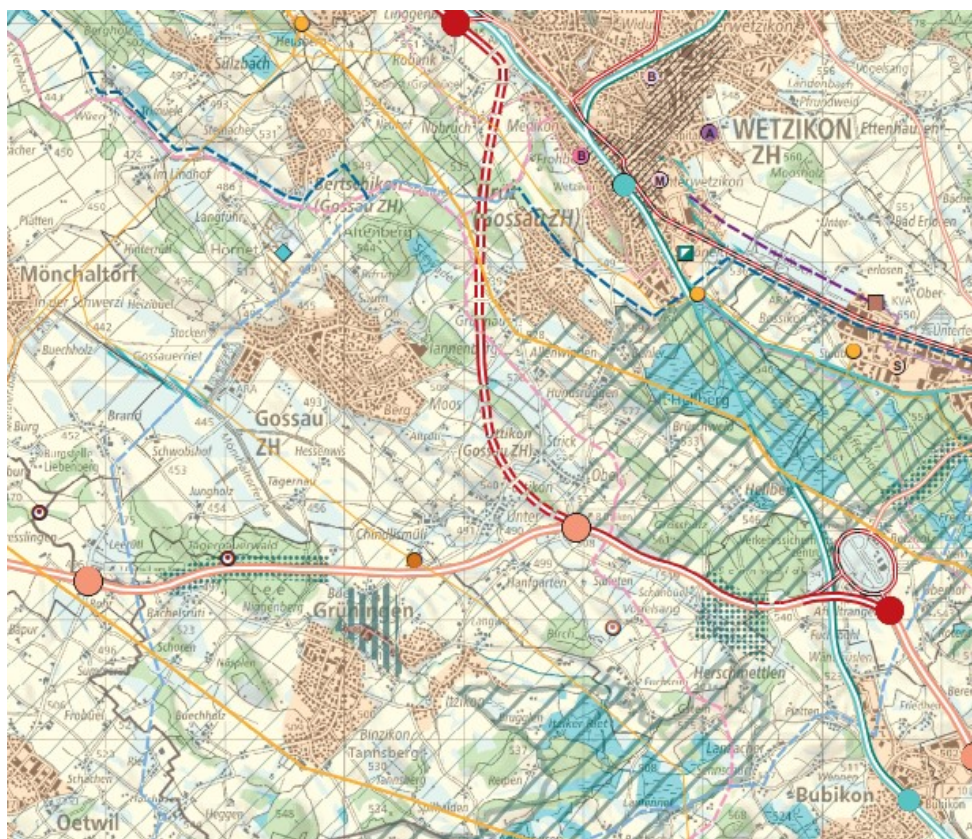


Abbildung 4 Richtplankarte, Ausschnitt (Quelle: Kantonaler Richtplan, 2022)

Gemäss den Grundsätzen des kantonalen Raumordnungskonzepts werden folgende Ziele für die Siedlungsentwicklung festgelegt:

Gesamtstrategie
Siedlung

- Mit dem Boden haushälterisch umgehen
- Siedlungen nach innen entwickeln
- Zentrumsgebiete und Bahnhofbereiche stärken
- Siedlungsqualität erhöhen
- Gewerbe stärken

Voraussetzung für die angestrebte Raumentwicklung ist eine langfristig ausgerichtete Trennung des Siedlungs- vom Nichtsiedlungsgebiet. Die Siedlungsgebiete umfasst neben Gossau-Dorf, Bertschikon und Grüt (in Abbildung 4 als lachsfarbene Flächen dargestellt) auch die Ortsteile Ottikon und Herschmettlen, da auch bestehende Kleinsiedlungen als Siedlungsgebiet gelten, auch wenn sie in der Richtplankarte nicht als solches dargestellt werden. Durch die generalisierte und nicht parzellenscharfe Darstellung des Siedlungsgebiets in der Richtplankarte verbleibt jedoch ein Anordnungsspielraum. Dadurch kann bei der Festlegung von Bauzonen auf örtliche Besonderheiten wie spezielle topografische Verhältnisse oder den Stand der Erschliessung Rücksicht genommen werden. Die Drumlinlandschaft Zürcher Oberland im Osten der Gemeinde ist ein Landschaftsschutzgebiet (in Abbildung 4 blaugrau fett schraffiert) und dient der Erhaltung und nachhaltigen Entwicklung besonders wertvoller Landschaften und dem Landschaftsschutz. Der Grossteil der übrigen Flächen ausserhalb des Siedlungsgebiets ist als Landschaftsfördergebiet (in Abbildung 4 blaugrau dünn schraffiert) gekennzeichnet. Diese sind vergleichsweise unverbaut und unzerschnitten und wesentlich durch die ortsspezifische landwirtschaftliche Nutzung geprägt. In den Landschaftsförderungsgebieten sollen die jeweiligen speziellen Charaktere erhalten und weiterentwickelt werden. Bei der Umsetzung dieser Festlegungen sind die Interessen der Landwirtschaft sachgerecht zu berücksichtigen.

Gemäss Richtplan werden folgende verkehrlichen Ziele verfolgt:

Gesamtstrategie
Verkehr

- Ressourcen schonen
- Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken
- Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern
- Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten

Das Strassennetz dient sowohl dem motorisierten Individualverkehr (MIV), dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem Transport von Gütern wie auch dem Fuss- und Veloverkehr (FVV). Die sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes ist zu gewährleisten. Zur Steigerung der Lebensqualität sind Entlastungen von Wohngebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern. Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen. Wo erforderlich, ist die intermodale Gesamtleistung durch Kapazitätserweiterungen für den MIV und den strassengebundenen ÖV zu steigern. Neu- und Ausbauten von Strassen haben sich in ihrer Erschliessungswirkung am bestehenden

Strassenverkehr

Siedlungsgebiet zu orientieren und zusammenhängende Naherholungsräume zu schonen.

Im Richtplan sind die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen festgelegt. Deren Funktion wird in Abbildung 5 beschrieben. Im Süden der Gemeinde Gossau verkehrt die Hochleistungsstrasse Forchautostrasse A52 mit Anschluss in Ottikon (in Abbildung 4 als lachsfarbene Doppelstriche dargestellt).

Strassenklassierung	Funktion	Instrument für Festlegung
Hochleistungsstrassen (HLS)	Übergeordnete Achsen mit hoher Leistungsfähigkeit: • Möglichst sichere und reibungslose Bewältigung des MIV; • Umfassende Lärmschutzmassnahmen im Bereich von Wohngebieten.	Kantonaler Richtplan (Für Nationalstrassen ist zudem die Aufnahme in den Netzbeschluss des Bundes erforderlich)
Hauptverkehrsstrassen (HVS)	Wichtige Achsen, die zusammen mit den HLS das übergeordnete Strassennetz bilden: • Kanalisieren des Verkehrs möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen; • Strassenraum dient MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr; • Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität.	
Verbindungsstrassen	Anbindung von Siedlungsgebieten und Erholungsschwerpunkten an das übergeordnete Strassennetz: • Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung.	Regionaler Richtplan

Abbildung 5 Funktion Strassen (Quelle: Kantonaler Richtplan, 2018)

Der ÖV im Kanton Zürich zeichnet sich durch eine hohe spezifische Leistungsfähigkeit, einen effizienten Ressourcen-Einsatz und geringe Emissionen aus und entspricht dadurch in hohem Masse den Zielen der schweizerischen wie auch der kantonalen Umwelt- und Raumordnungspolitik. Das Angebot ist auf die Bedürfnisse des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs als auch des Freizeit- und Einkaufsverkehrs auszurichten. Siedlungs- und Erholungsschwerpunkte inner- und ausserhalb des Kantons Zürich sollen mit attraktiven Verbindungen in das Netz des öffentlichen Verkehrs eingebunden werden.

Öffentlicher Verkehr

Der FVV stellt im Verbund mit dem ÖV sowie dem MIV einen Teil des Gesamtsystems «Personenverkehr» dar. Ihm kommt bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr eine Bedeutung zu. In Kombination mit dem ÖV ist der FVV zudem Bestandteil von Transportketten auch über längere Distanzen. Die Stärken liegen beim Fussverkehr (FV) bei Distanzen unter einem Kilometer und beim Veloverkehr (VV) unter fünfzehn Kilometern. FVV sind auf sichere und behindertengerechte Verbindungen angewiesen. Ein zusammenhängendes und durchgängiges Velowegnetz mit Anschluss an den ÖV ist zu fördern.

Fuss- und Veloverkehr

Zur Minimierung der Emissionen sowie zur Schonung der Ressource Boden soll der Verkehr von Motorwagen und der Flächenbedarf durch den ruhenden Verkehr möglichst gering gehalten werden. Während bei der Standortwahl raumplanerische Kriterien im Vordergrund stehen, ist bei der Dimensionierung und Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen den bestehenden Strassenkapazitäten, der Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs, dem ausgewiesenen Nutzungsmix sowie der Luft- und Lärmbelastung Rechnung zu tragen. Ein besonderes Augenmerk ist auf den Parkplatzbedarf von verkehrsintensiven Einrichtungen zu legen.

Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen

Der Transport von Gütern soll möglichst sicher, wirtschaftlich und umweltgerecht durchgeführt werden. Einer übermässigen Belastung des Strassennetzes, insbesondere im Bereich von Ortsdurchfahrten, ist durch die Erstellung von Umfahrungsstrassen zu begegnen, und der Güterverkehr mit der Bahn ist sofern möglich zu fördern. Beim Transport, Umschlag und der Lagerung von gefährlichen Gütern ist der Störfallvorsorge Rechnung zu tragen. Die Lärmbelastung von Wohngebieten ist, vor allem während der Nachtstunden, zu minimieren.

Güterverkehr

2.1.2 Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich

Mit dem 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 wurde ein Instrument geschaffen, welches sicherstellen soll, dass der Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich im Einklang mit der im kantonalen Richtplan definierten Siedlungsentwicklung auch künftig mit allen Verkehrsträgern gut erschlossen ist.

Verkehrliche
Weiterentwicklung

Das Verkehrssystem im Kanton Zürich soll der Gesellschaft und der Wirtschaft eine ausreichende und effiziente Mobilität ermöglichen, die angestrebte Raumentwicklung unterstützen und die Belastung der Umwelt minimieren. Diese Ziele lassen sich nur erreichen, wenn das Angebot im Personenverkehr für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr, den Velo- und Fussverkehr sowie den Luftverkehr aufeinander abgestimmt weiterentwickelt werden. Auch der Güterverkehr muss zweckmässig auf die Verkehrsträger Strasse, Schiene und Luft verteilt werden. Die Grundsätze für diese Aufgaben legt das GVK fest.

Der Regierungsrat richtet die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems an fünf Leitsätzen aus. Aus den Leitsätzen werden konkrete Ziele abgeleitet (vgl. Abbildung 6). Sie beschreiben, welche Zustände bis 2030 erreicht und welche Entwicklungen angestrebt werden.

Leitsätze und Ziele

	Leitsätze				
	L1: Wettbewerbsfähiger Lebens- und Wirtschaftsraum	L2: Raumordnungskonzept als Vorlage für Erschliessung	L3: Raumplanung ermöglicht kurze Wege	L4: Verkehrsbewältigung trotz Belastungsgrenzen	L5: Sichere Finanzierung und wirtschaftlicher Mitteleinsatz
Ziele					
Z1: Optimieren des Verkehrsangebots	•	•	•	•	
Z2: Steuern der Verkehrsnachfrage	•	•	•	•	•
Z3: Verbessern der Verkehrssicherheit	•				
Z4: Vermindern der Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie des Ressourcenverbrauchs	•	•	•	•	
Z5: Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des staatlichen Mitteleinsatzes					•

Abbildung 6 Leitsätze und Ziele (Quelle: GVK Kanton Zürich, 2018)

Nachfolgend werden die für Gossau relevanten Ziele zusammengefasst:

- Ziel 1.1: Die Erschliessung der urbanen Räume, deren Vernetzung und die Verbindung mit ausserkantonalen, nationalen und internationalen Zentren wird für den ÖV verbessert und für den MIV aufrechterhalten. Die Verbindung und Feinerschliessung der Räume für den Velo- und Fussverkehr wird verbessert.
- Ziel 1.2: Die Erschliessungsqualität der nicht-urbanen Räume bleibt für den MIV und den ÖV erhalten, für den Veloverkehr und den Fussverkehr (Wanderwege) wird sie verbessert.
- Ziel 1.3: Der kantonale und regionale Durchgangsverkehr auf der Strasse wird auf übergeordneten Netzen gebündelt und möglichst flüssig geführt.
- Ziel 1.6: Der Benutzungskomfort im ÖV, MIV, Velo- und Fussverkehr hält ein hohes Niveau - unter Berücksichtigung der Behindertengleichstellung und der Wirtschaftlichkeit.
- Ziel 2.1: Die von der Zürcher Bevölkerung zurückgelegten durchschnittlichen Tagesdistanzen nehmen insgesamt ab. Die Distanzen im MIV und im ÖV verringern sich gegenüber dem Trend der vergangenen Jahre. Die Tagesdistanzen von Velo- und Fussverkehr nehmen hingegen zu.
- Ziel 2.2: Der Anteil des ÖV am Zuwachs des gesamten Verkehrsaufkommens beträgt mindestens 50% aller Wege im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Bis 2030 wird damit ein ÖV -Anteil von 40% erreicht; für die Regionen und Korridore gelten differenzierte Zielwerte.
- Ziel 2.3: Der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich kontinuierlich. 2030 werden im Kanton 8% aller Wegetappen auf dem Velo zurückgelegt (Wert 2015: 5,5%). Die Regionen Stadt Zürich, Winterthur und Umgebung, Limmattal und Glattal tragen überdurchschnittlich zum Erreichen des kantonalen Zielwerts bei.
- Ziel 2.4: Der Anteil des Fussverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich. 2030 werden im Kanton 50% aller Wegetappen zu Fuss zurückgelegt (Wert 2015: 45%). Die Regionen Stadt Zürich, Winterthur und Umgebung, Limmattal und Glattal tragen überdurchschnittlich zum Erreichen des kantonalen Zielwerts bei.
- Ziel 2.5: Das Verkehrswachstum entfällt vor allem auf die Nebenverkehrszeiten. Zu den Hauptverkehrszeiten und an den kapazitätskritischen Querschnitten nehmen die Belastungsspitzen im ÖV unterproportional zum Kapazitätsausbau zu; auf der Strasse nehmen die Überlastungen gegenüber heute ab.
- Ziel 3.1: Anzahl und Schwere von Unfällen im Strassenverkehr sinken. Im Schienen- und Luftverkehr wird das heutige hohe Sicherheitsniveau mindestens gehalten.
- Ziel 3.2: Alle Verkehrsteilnehmenden des MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehrs fühlen sich bei der Nutzung der Verkehrsangebote ausreichend sicher.

Ziel 1: Optimieren des Verkehrsangebots

Ziel 2: Steuerung der Verkehrsnachfrage

Ziel 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Ziel 4.1: Vermindern der Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Luftschadstoffe
- Ziel 4.2: Vermindern der Belastung der Umwelt und des Ressourcenverbrauchs
- Ziel 4.3: Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs
- Ziel 4.4: Vermindern des Bodenverbrauchs, der Versiegelung und der Trennwirkung durch Verkehrswege
- Ziel 5.1: Sicherstellen der Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrsangebots
- Ziel 5.2: Sicherstellen der effizienten Mittelverwendung für das Bereitstellen des Gesamtverkehrsangebots
- Ziel 5.3: Optimieren der Eigenwirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrsangebots

Ziel 4: Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt

Ziel 5: Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit

Das kantonale GVK gibt für das gesamte Zürcher Oberland eine Zielentwicklung des ÖV-Anteils im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von 17% (2013) auf 25% (2030) im Bimodal Split (MIV/ÖV) an. Je nach Verkehrsrelation unterscheiden sich die Modal-Split-Ziele (Tabelle 1):

	ÖV-Anteil 2013	ÖV-Anteil 2030 (Ziel)
Quell-, Ziel-, Binnenverkehr Zürcher Oberland	17%	25%
Verkehrsrelation Zürcher Oberland – Stadt Zürich	62%	70%
Verkehrsrelation Zürcher Oberland – Glattal	11%	20%
Verkehrsrelation Zürcher Oberland – Pfannenstil	6%	10%

Tabelle 1 Modal-Split-Ziele zum Zürcher Oberland im kantonalen GVK (in Bezug auf Personenwege)

2.1.3 Regionaler Richtplan

Der regionale Richtplan (RRP) ist das strategische Führungsinstrument der Region für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung (vgl. § 30 PBG). Er konkretisiert den kantonalen Richtplan. Zudem ermöglicht er es, räumliche Chancen und Potenziale frühzeitig zu erkennen und gezielt zu nutzen, und stellt die Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planwerken sicher. Im Bereich Verkehr gilt folgende Gesamtstrategie, die nach Verkehrsmittel bzw. Verkehrsträger weiter verdichtet wird:

Langfristige räumliche Entwicklung auf regionaler Ebene

Der qualitativen Entwicklung der Siedlungsgebiete, der Stärkung der Ortszentren, der Steigerung der Attraktivität der Ortsbilder und der Förderung des kontinuierlichen und gezielten Wachstums von Wohnraum und Arbeitsplätzen bei gleichzeitigem Erhalt der kompakten Siedlungsstrukturen stellen relevante Ziele des RRP Zürcher Oberland dar. Dabei wird der Abstimmung von Siedlung und Verkehr eine hohe Bedeutung beigemessen. Es ist ein

Gesamtstrategie Verkehr

ausgewogenes Verhältnis von Wohnen und Arbeiten anzustreben, um kurze Wege zwischen Wohn- und Arbeitsplatz zu ermöglichen. Um dies zu erreichen sind die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und die Abstimmung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern untereinander zu berücksichtigen.

Der Anteil des ÖV am Modal Split soll entsprechend den kantonalen Zielwerten gesteigert und der ÖV vor allem auf den Achsen von und nach der Stadt Zürich und dem Glattal weiter ausgebaut werden. Weiter sollen die verschiedenen Verkehrsträger an ihren Schnittstellen optimal aufeinander abgestimmt werden, um die jeweiligen Potenziale zu fördern und Netze ausgeglichener auszulasten. Damit wird ein multimodales Verkehrssystem gefördert.

Die Kapazitäten der übergeordneten MIV- und ÖV-seitigen Rückgrate sind sicherzustellen und bestehende Lücken zu schliessen, um eine gute Anbindung innerhalb des Zürcher Oberlandes und an die umliegenden Regionen zu gewährleisten. Um dies zu erreichen sind insbesondere vorhandene Netzlücken im Busnetz zu schliessen sowie die Fahrplanstabilität auf den Zufahrtsachsen zu den Umsteigebahnhöfen zu verbessern und langfristig die Bahnverbindungen zu den Regionalzentren im Zürcher Oberland zu verbessern. Im MIV ist der Lückenschluss der Oberlandautobahn und damit einhergehende punktuelle Ergänzungen des Kantonsstrassennetzes von grosser Bedeutung für die Region. Der Anteil des FVV am Gesamtverkehr wird dank attraktiven Verbindungen kontinuierlich erhöht.

2.1.4 Agglomerationsprogramm

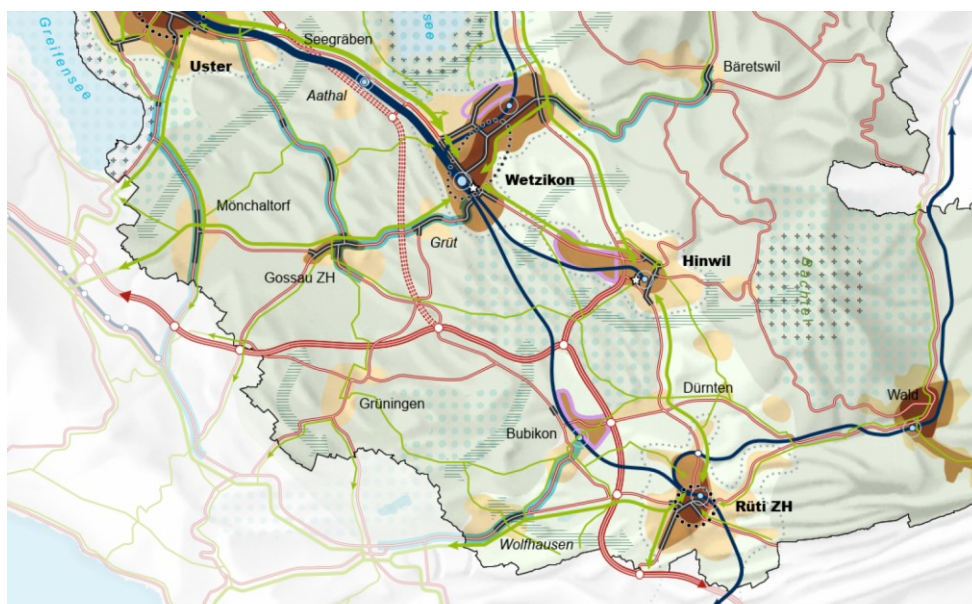
Gemäss Infrastrukturfondsgesetz richtet der Bund aus dem Infrastrukturfonds Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs aus. Dies macht er von einer integrierten Planung in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Umwelt abhängig. Voraussetzungen für Bundesbeiträge ist die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms (AP), das als langfristiges Planungsinstrument angelegt ist und periodisch überarbeitet wird. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung sowie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger eines ganzen Agglomerationsraums.

Instrument
Agglomerations-
programm

Das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland 4. Generation (AP Zürcher Oberland 4G) stellt die Weiterentwicklung des im Jahr 2016 eingereichten AP Zürcher Oberland 3G dar und wurde Mitte 2021 beim Bund eingereicht. Aktuell wird das Agglomerationsprogramm der 5. Generation (AP Zürcher Oberland 5G) erarbeitet. Im Juli 2024 hat der Regierungsrat des Kantons Zürich den Entwurf des AP Zürcher Oberland 5G zur öffentlichen Mitwirkung freigegeben. Das Zukunftsbild wurde im Rahmen des AP 2. Generation auf Basis der übergeordneten Festlegungen zur Raumstruktur entwickelt. In den Folgegenerationen wurde das Zukunftsbild der Agglomeration Zürcher Oberland weiterentwickelt. Das Zukunftsbild bildet den Rahmen für die Bezeichnung und Verortung der Natur- und Landschaftsräume, der zukünftigen Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung und der Gestaltung des Verkehrssystems. Es enthält eine Gesamtsicht zu den Themenbereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft und verdeutlicht insbesondere die unterschiedliche Dynamik der verschiedenen Teilräume und den Bezug des Verkehrs zu

Agglomerationspro-
gramm Zürcher
Oberland

relevanten Gebieten und Standorten. Der Verkehr und die Siedlung werden koordiniert, die bedeutenden Natur- und Landschaftsräume erhalten (Abbildung 7).



Zukunftsbild Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

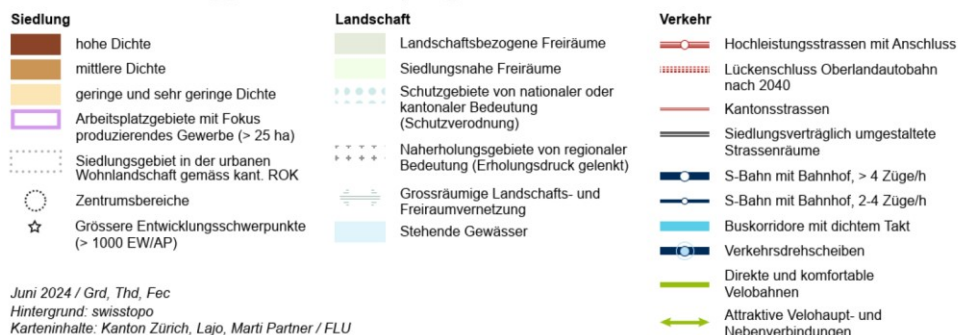


Abbildung 7 Zukunftsbild Agglomeration Zürcher Oberland, Ausschnitt. Quelle: AP Zürcher Oberland 5G, Entwurf Juli 2024.

In Abbildung 8 sind die Ist-, Trend- und Zielwerte der Monitoring und Controlling Indikatoren für Agglomerationsprogramme (MOCA-Indikatoren) für den Perimeter des AP Zürcher Oberland 4G dargestellt.

MOCA-Indikatoren aus dem AP Zürcher Oberland 4G

MOCA-Indikator	Definition	Ist	Ziel 2030 (AP3)	Ziel 2040 (AP4)	Ziel 2040 (AP5)	
Modalsplit	Anteil MIV an Tagesdistanzen [%]	2010: 63.8% 2015: 60.0% 2021: 63.3%	63%	58%	58%	
Unfälle	Verunfallte pro 1'000 Personen (Präsenzbevölkerung)	2014: 1.59 2017: 1.57 2021: 1.45	**	*	1.30	
*: Werte nicht mit AP4 vergleichbar, da in Werte in AP4 auch Unfälle auf Nationalstrassen beinhalteten						
**: Neue Berechnungsmethode seit AP3, Ist- und Zielwerte seit AP3 sind nicht mehr vergleichbar.						
Einwohnerinnen und Einwohner nach ÖV-Güteklasse	A: 5%	A: 5%	A: 6%	A: 5%	A: 10%	
	B: 13%	B: 15%	B: 13%	B: 25%	B: 25%	
	C: 39%	C: 42%	C: 41%	C: 35%	C: 35%	
	D: 31%	D: 29%	D: 28%	D: 25%	D: 20%	
	keine: 12%	keine: 10%	keine: 11%	keine: 10%	keine: 10%	
* Definition: Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner nach Güteklasse in %						
Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse	A: 13%	A: 12%	A: 15%	A: 15%	A: 15%	
	B: 18%	B: 20%	B: 18%	B: 25%	B: 25%	
	C: 30%	C: 30%	C: 28%	C: 30%	C: 30%	
	D: 29%	D: 29%	D: 30%	D: 25%	D: 25%	
	keine: 11%	keine: 9%	keine: 10%	keine: 5%	keine: 5%	
* Definition: Anteil der Beschäftigten nach Güteklasse in%						
Vergleich zu den Zielen AP3 nicht möglich wegen Wechsels von der Betriebszählung (BZ) zur Unternehmensstatistik (STATENT)						
Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen	Einwohnerinnen und Einwohner und Vollzeitäquivalente (VZÄ) pro Hektar	67	69	70	80	80
Keine Ziele von AP3, da dieser Indikator in der 4. Generation neu eingeführt wurde.						

Abbildung 8 Ist-Werte und Zielwerte MOCA-Indikatoren Zürcher Oberland. Quelle: AP Zürcher Oberland 5G, Entwurf Juli 2024.

2.2 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.

Abstimmung mit Natur und Landschaft

Die Gewässerräume wurden vor kurzem durch die Gemeinde ausgeschieden. Die überarbeiteten und somit veralteten Gewässerabstandslinien im Siedlungsgebiet werden somit aufgehoben (in Planung). Der Kanton ist an der Überarbeitung der Gewässerräumen ausserhalb der Bauzonen. Wo diese noch nicht festgesetzt sind, gelten die Übergangsbestimmungen. In den Siedlungsgebieten gelten deshalb die in Abbildung 9 dargestellten festgesetzten Gewässerraumabstandslinien.

Gewässerräume

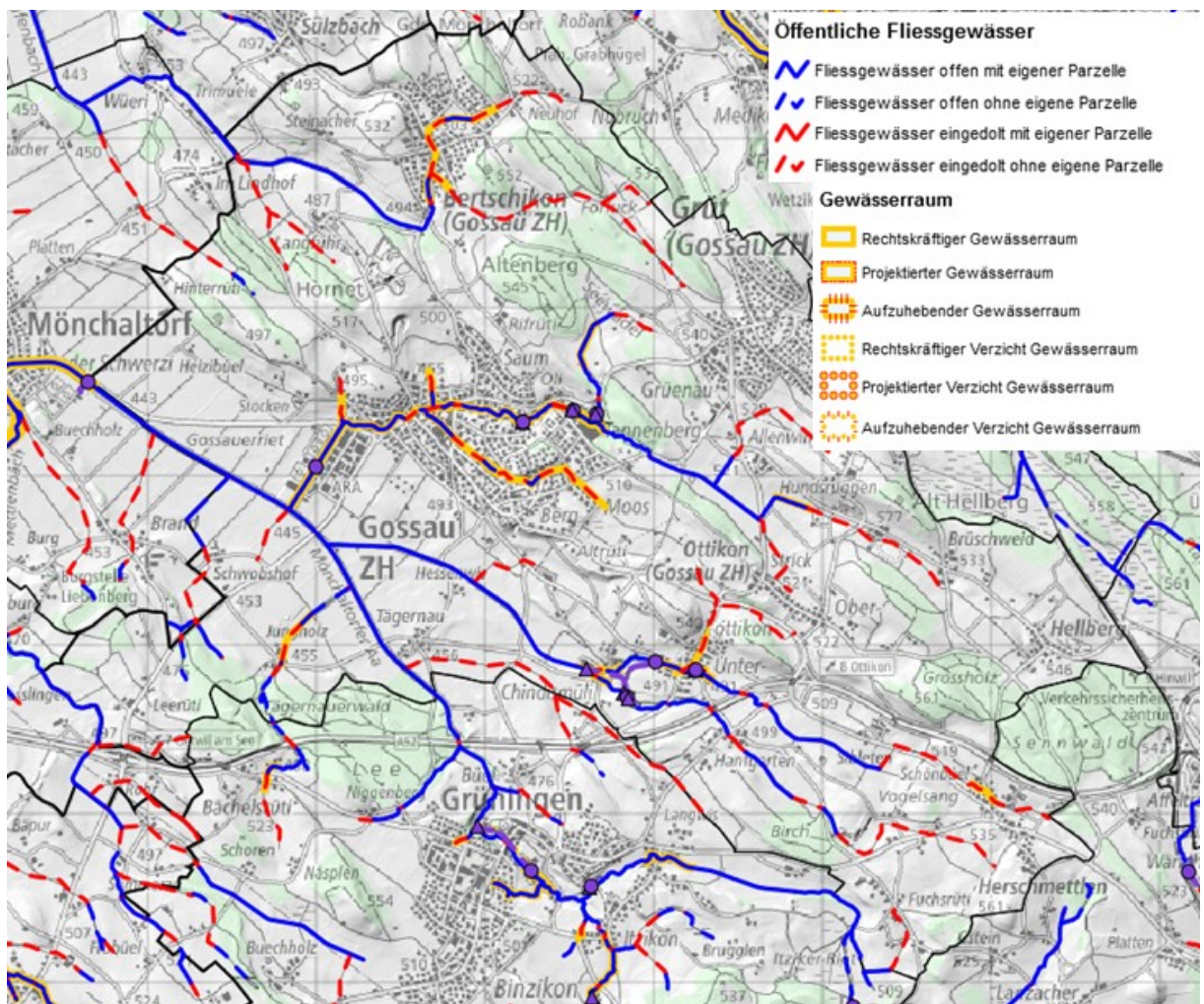


Abbildung 9 Gewässerraum und -Abstandslinien (Quelle: GIS-ZH).

Landschaften sind Lebens-, Kultur- und Wirtschaftsraum. Sie tragen zur Identität eines Ortes oder einer Region bei. Im kantonalen Inventar der Landschaftsschutzobjekte bezeichnet der Kanton besonders schöne und charakteristische Zürcher Landschaften und schreibt diesen, durch die Aufnahme in das Inventar, einen besonderen Wert zu. Weiter werden in der Schutzanordnung Natur und Landschaft die Objekte parzellenscharf abgegrenzt und in verschiedene Naturschutzzonen aufgeteilt. Auf dem Gemeindegebiet Gossau sind verschiedene schützenswerte Landschaften im Landschaftsschutzinventar aufgeführt (Abbildung 10). Der Kanton erlässt für Landschaftsschutzgebiete von kantonomer Bedeutung Schutzverordnungen bzw. überprüft die bestehenden Schutzverordnungen und passt diese, wenn nötig an. Das kantonale Inventar der Landschaftsschutzobjekte sowie die Schutzverordnungen im Bereich Landschaft auf dem Gemeindegebiet Gossau müssen bei der Planung berücksichtigt werden.

Landschaftsschutz

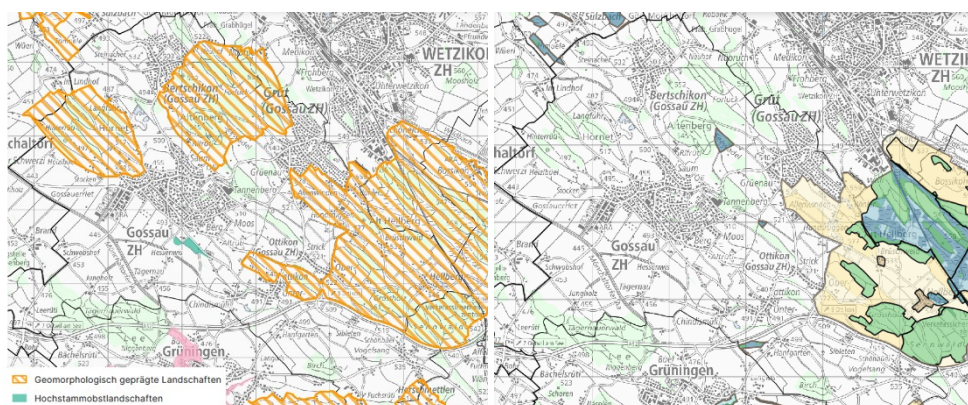


Abbildung 10 Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte (links) und Schutzanordnung Natur und Landschaft (rechts), Gemeinde Gossau (Quelle: GIS-ZH).

Weiter sind die Naturschutzflächen und -objekte zu berücksichtigen. Neben den kantonal ausgewiesenen Naturschutzflächen entsprechend der kantonalen Naturschutzverordnung SVO weist die Gemeinde kommunale Naturschutzobjekte aus (Abbildung 11).

Naturschutz

Gemeinde Gossau 1:5'000

Kommunale Naturschutzobjekte

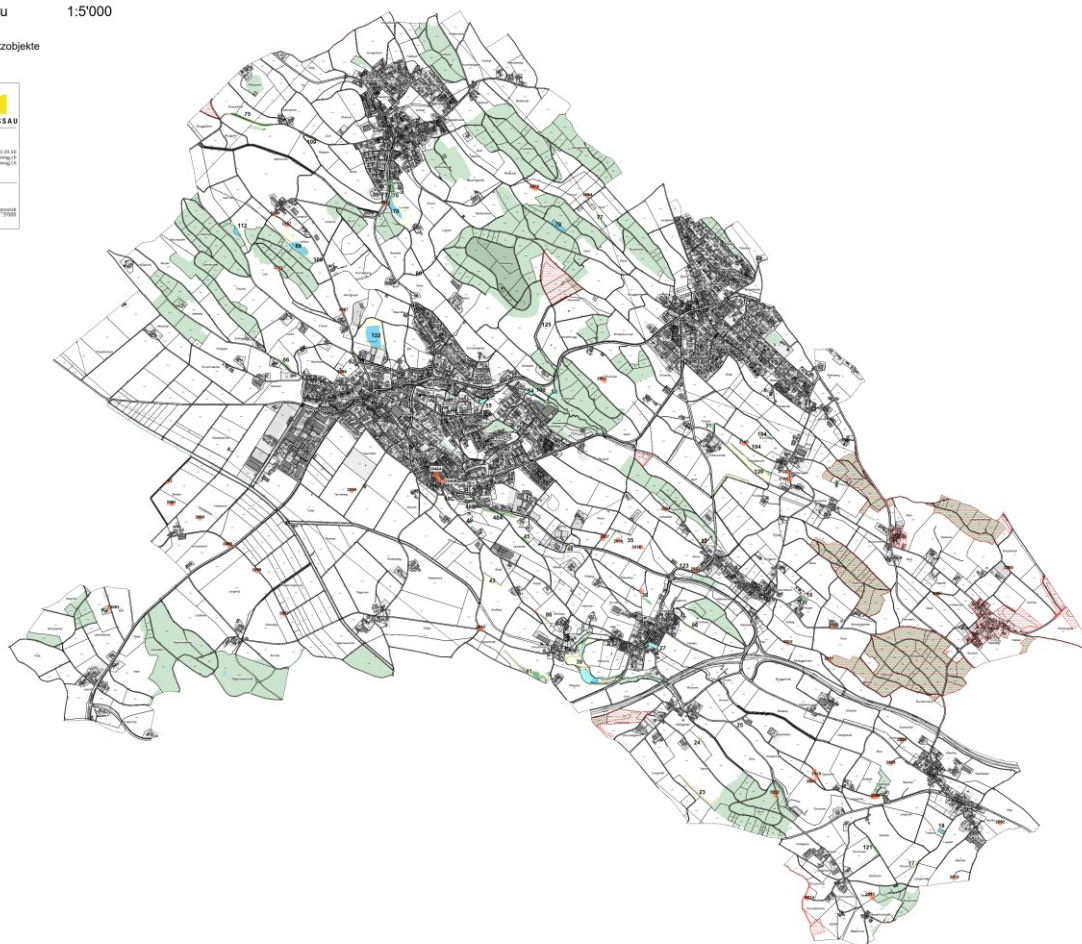
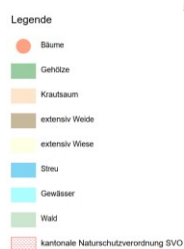


Abbildung 11 Kommunale Naturschutzobjekte, Gemeinde Gossau, 2019.

Fruchtfolgeflächen

Weiterer Abstimmungsbedarf besteht zu den Fruchtfolgeflächen (FFF). Dabei handelt es sich um Ackerböden, welcher der Ernährungssicherheit dienen. FFF dürfen nur beansprucht werden, wenn dafür ein überwiegendes öffentliches Interesse ausgewiesen ist. Werden sie beansprucht, müssen sie kompensiert werden. Ein Grossteil der FFF in der Gemeinde Gossau ist als Fläche der Nutzungseignungsklassen 1-5 geeignet für FFF, Böden der Klasse 6 sind bedingt geeignet (Abbildung 12).

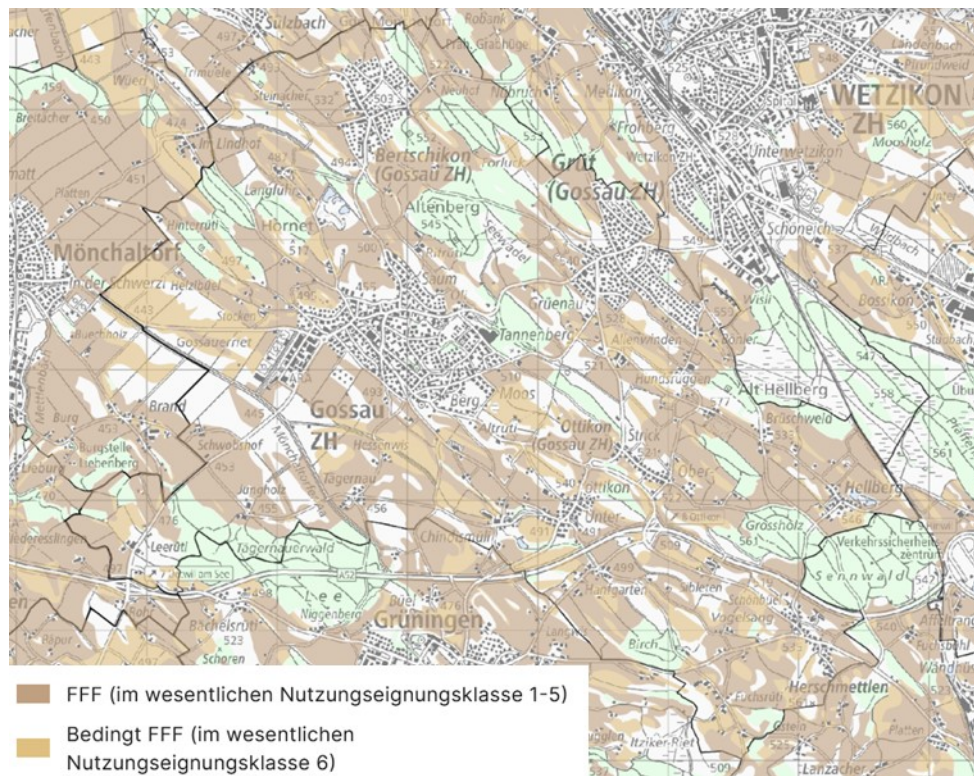


Abbildung 12 Fruchtfolgeflächen, Gemeinde Gossau (Quelle: GIS-ZH).

Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) enthält umfangreiche Informationen zum Verlauf der historischen Verkehrswege, ihrer Geschichte, ihrem Zustand und ihrer Bedeutung gemäss NHG. Auf dem Gemeindegebiet von Gossau sind verschiedene Objekte von regionaler und lokaler Bedeutung, darunter namentlich solche von regionaler Bedeutung mit Substanz bzw. mit viel Substanz vorhanden. Das IVS ist als Grundlage bei der Planung zu berücksichtigen (Abbildung 13 Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz von regionaler und lokaler Bedeutung, Gemeinde Gossau (Quelle: GIS-ZH).Abbildung 13).

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz

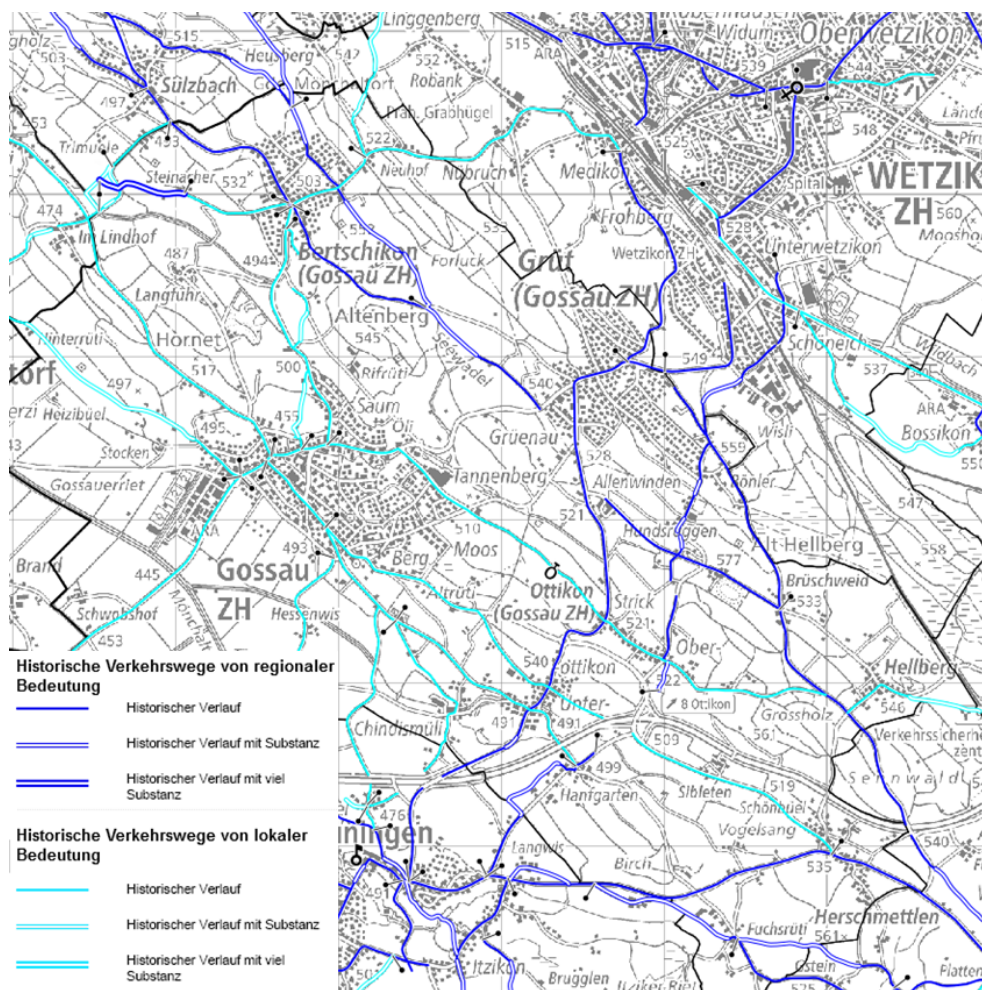


Abbildung 13 Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz von regionaler und lokaler Bedeutung, Gemeinde Gossau (Quelle: GIS-ZH).

2.3 Massnahmen aus übergeordneten Planungsinstrumenten

Gemäss kantonalem Richtplan ist in Gossau und Umgebung folgende Massnahmen geplant:

Kantonaler Richtplan

- A53, Oberlandautobahn, Anschluss Oberuster–Kreisel Betzholz: Neubau von 4-streifiger Autobahn zwischen Anschluss Uster-Ost und Verzweigung mit der Forchautostrasse beim Anschluss Ottikon sowie Ausbau der Forchautostrasse zwischen Anschluss Ottikon und Anschluss Betzholz zur Nationalstrasse.

Darüber hinaus sind Massnahmen aus weiteren Planungsinstrumenten zu berücksichtigen

Weitere Massnahmen

- Regionaler Richtplan Zürcher Oberland
- Kantonale Velonetzplanung
- Agglomerationsprogramme

Auf eine vollständige Auflistung aller Massnahmen der genannten Planungsinstrumente wird an dieser Stelle verzichtet. Die Massnahmen aus der übergeordneten Planung wurden bei der Erarbeitung der GVK-Massnahmen

hinsichtlich neuester Erkenntnisse geprüft und gemäss dem Planungshorizont von GVK und kRPV aufgenommen.

2.4 Kommunale Zielsetzungen und Planungen

Der Gemeinderat Gossau hat im Jahr 2015 als Reaktion auf die seit der umfassenden Ortsplanungsrevisionen (2002-2005) fortschreitende Siedlungsentwicklung und die damit einhergehende Verknappung der nicht überbauten Bauzonen, eine Entwicklungsstrategie ausgearbeitet. Diese stellt die kommunale Grundlage für die künftige Revision der Ortsplanung dar. Für die Bereiche Siedlung, Grün- und Freiräume und Verkehr legt die Entwicklungsstrategie folgende Grundsätze und Zielsetzungen fest:

Entwicklungsstrategie Gossau 2015

- Gossau ist eine semi-urbane Gemeinde in einer ländlichen Umgebung. Sie strebt eine stetige Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung an. Dabei soll entsprechend den Siedlungszielen Gossau ein wahrnehmbares und attraktives Ortszentrum mit vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten haben. Die Quartiere und Wachen von Gossau sind verschiedenartig ausgeprägt und die eigenständigen (Quartier-)Charakter werden gestärkt und weiterentwickelt. Die Arbeitsplatzgebiete bleiben als solche erhalten und werden nicht zu Wohngebieten umgewidmet.
- Gossau bietet attraktive Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet. Ziel ist es, die Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet weiterzuentwickeln, die Aussichtslagen zu erhalten und die Siedlungsränder attraktiv zu gestalten. Zudem weisen alle Quartiere attraktive Fuss- und Velowegverbindungen ins Ortszentrums sowie zu den Erholungsräumen ausserhalb des Siedlungsgebietes auf.
- Gossau verfügt über sichere und orts- respektive siedlungsverträgliche Verkehrswege für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Strassenräume sind entsprechend ihrer Funktion gestaltet. Der MIV hat eine tragende Rolle im Gesamtverkehr, für kurze und mittlere Wegstrecken innerhalb des Siedlungsgebiets hat der FVV eine wichtige Funktion. Der ÖV soll für die überkommunalen, regionalen Verbindungen attraktiv sein.

Zur Koordination von verschiedenen Bau- und Sanierungsvorhaben im Zentrum von Gossau wurde mit dem Gestaltungs- und Konsumkonzept Mitteldorf ein Leitbild für die ortsbauliche, ökonomische und gestalterische Entwicklung des Zentrums erarbeitet. Das Angebot im Zentrum basiert auf alten gewachsenen Strukturen. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes sowie die Fusswegverbindungen zwischen relevanten Zielen sind oft unattraktiv und durch die stark befahrenen Strassen zerschnitten beziehungsweise beeinträchtigt. Mit der Umgestaltung der öffentlichen Räume sollen im Mitteldorf gestalterische und verkehrliche Defizite behoben sowie das Fuss- und Velowegnetz überprüft und gegebenenfalls ergänzt werden. Die Strassenräume sollen siedlungsorientierter gestaltet werden, eine hohe Aufenthaltsqualität erlangen und ihre trennende Wirkung verlieren. Die Läden, Geschäfte und Gewerbebetriebe sollen besser miteinander verbunden und die Schulwege sicherer werden. Zudem soll die Identität von Gossaus Zentrum gestärkt werden.

Gestaltungs- und Konsumkonzept Mitteldorf: Leitbild zur Gestaltung Gossau Zentrum

3. Analyse Ist-Situation und Entwicklungstrends

In den Analyseplänen im Anhang A1 wird auf die folgenden Ausführungen Bezug genommen. Die Stärken/Schwächen nach Verkehrsthema sowie die wichtigsten Herausforderungen wurden aus der Analyse und einer Online-Stichprobenbefragung in der Bevölkerung im Mai 2023 abgeleitet.² Sie wurden mit der beratenden Verkehrskommission der Gemeinde sowie mit der Begleitgruppe besprochen und ergänzt.

3.1 Strukturgrössen: Bestand und Prognose

Wohnbevölkerung

Im Jahr 2022 lebten gemäss Gemeindeportrait (Statistisches Amt Kanton Zürich) 10'318 Personen in der Gemeinde Gossau. Seit Anfang der 60er-Jahren ist die Bevölkerung stetig und ohne grosse Schwankungen gewachsen (Abbildung 14).

Stetiges Bevölkerungswachstum

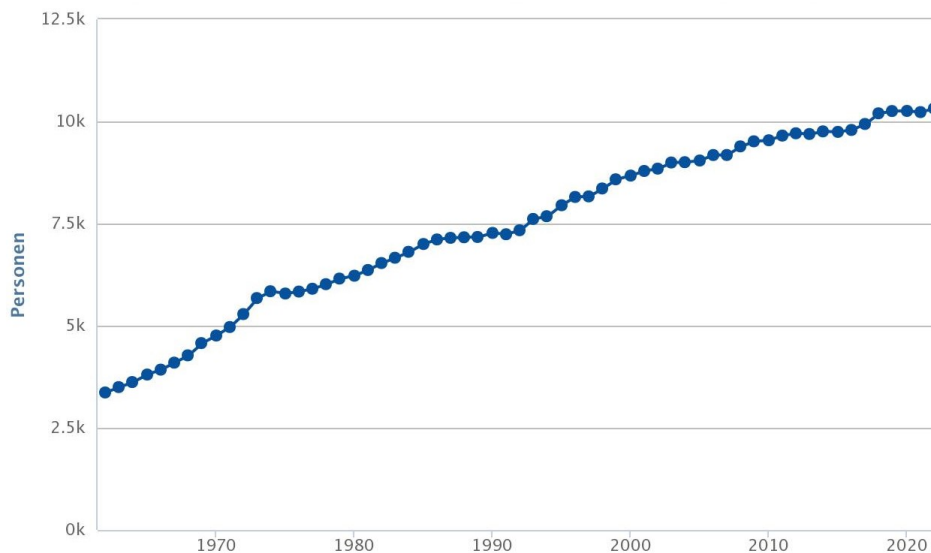


Abbildung 14 Bevölkerungsentwicklung Gossau 1960-2022. Quelle: Statistisches Amt des Kantons Zürich, Kantonale Bevölkerungserhebung, 2023.

Die Bevölkerungsdichte beträgt 563,2 Einwohnende/km². Von den 161 Zürcher Gemeinden liegt Gossau damit ziemlich genau im Mittelfeld. Die am dichtesten besiedelten Gebiete in der Gemeinde sind gemäss Bundesstatistik (STATPOP 2021) die Ortskerne der Wachten. In Gossau Dorf ist im Gebiet Tannenberghof/Berghof am südöstlichen Siedlungsrand das am dichtesten besiedelte Gebiet.

Siedlungsdichte im kantonalen Durchschnitt

Gemäss der prognostizierten Siedlungsentwicklung im Rahmen der Nachführung der kommunalen Entwicklungsstrategie werden im Jahr 2040 rund

Bevölkerungsprognose 2040

² Mittels Stichprobenbefragung in der Bevölkerung wurde das lokale Wissen über die heutige verkehrliche Situation in Gossau sowie die Anliegen und Bedürfnisse der Bevölkerung abgeholt. Insgesamt wurden von der Gemeinde 400 in Gossau wohnhafte Personen angeschrieben. Diese wurden nach dem Zufallsprinzip ausgewählt. Berücksichtigt wurden die Kriterien Geschlecht, Alter und Wohnort respektive Wacht. Damit soll sichergestellt werden, dass trotz zufälliger Auswahl die Bevölkerung aller Wachten, Alterskategorien sowie Geschlechter in der Umfrage vertreten waren. Die Rücklaufquote betrug mit 134 Teilnehmenden rund 30%.

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 (Abbildung 15).

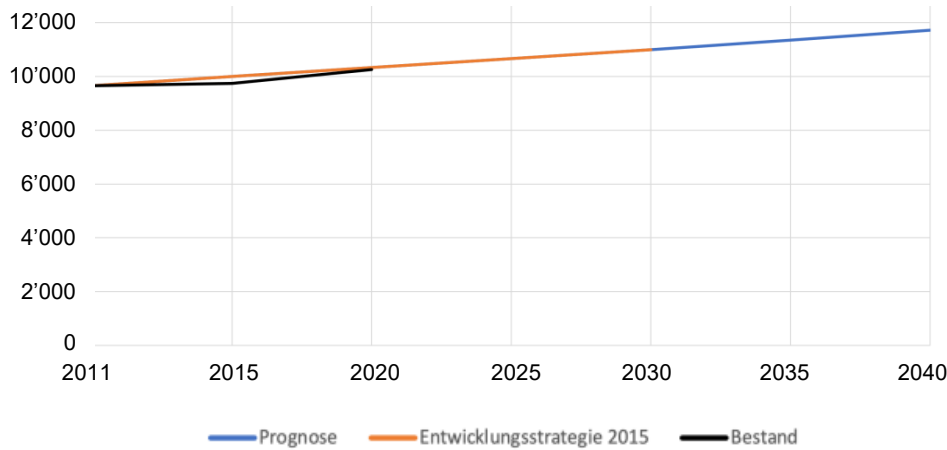


Abbildung 15 Bevölkerungsprognose gemäss Weiterführung der Entwicklungsstrategie. Quelle: Entwicklungsprognose, Planpartner, 2023.

Dreiviertel respektive 75% des gesamten Wachstums der Gemeinde findet voraussichtlich in Gossau Dorf statt. Die Wacht Grüt verzeichnet einen Wachstumsanteil von 15% und die Wacht Bertschikon sowie die übrigen Gebiete wachsen um rund 5%. In Gossau Dorf weisen insbesondere die Quartiere Dorfmitte (1), Laufenbach Ost (2), Im Grünenhof/Weiherweg (3), Unterhofen (4) und Ametsberg (5) die grössten Entwicklungspotenziale auf (Abbildung 16).

Wachstum pro
Ortsteil

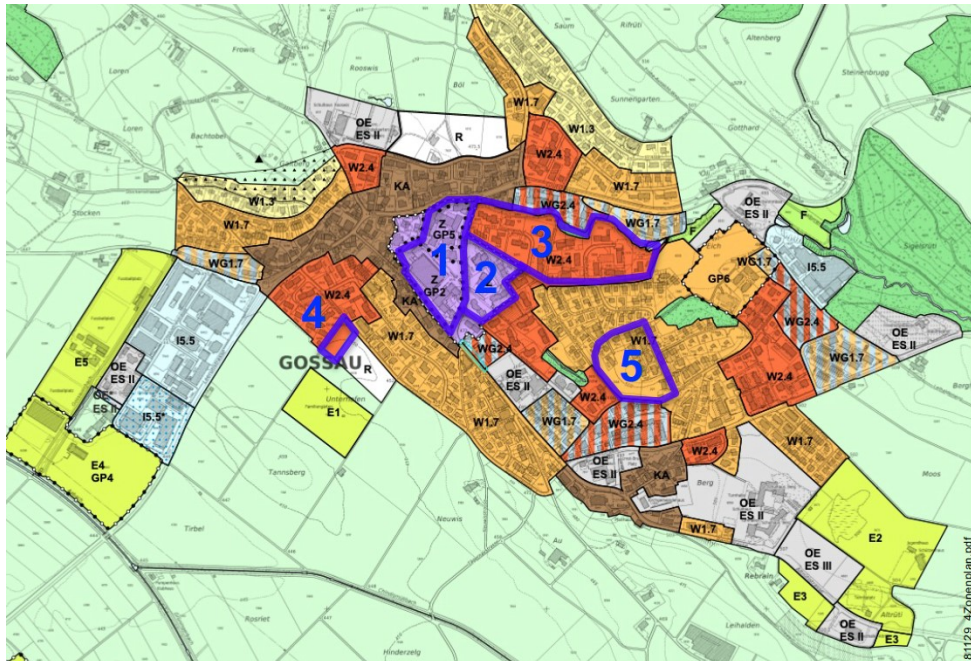


Abbildung 16 Entwicklungspotenzial und Wachstum in ausgewählten Quartieren in Gossau Dorf.
Quelle: Entwicklungsprognose, Planpartner, 2023.

Beschäftigte

Im Jahr 2020 befanden sich 631 Arbeitsstätten mit total 2'515 Beschäftigten bzw. 1'850 Vollzeitäquivalente in 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 Grossteil im Tertiärsektor tätig. Rund 30% sind im Sekundärsektor und weiter 5% im Primärsektor tätig. Im Jahr 2020 gab es in Gossau 46 Landwirtschaftsbetriebe (Statistisches Amt Kanton Zürich, Statistiken Gemeinde Gossau). Die Arbeitsplätze konzentrieren sich gemäss Hektarrasterbetrachtung 2020 primär auf das Gebiet im Westen von Gossau Dorf und das Dorfzentrum. Weitere Gebiete mit erhöhter Arbeitsplatzdichte finden sich um den Ernst-Brugger-Platz sowie in Grüt am westlichen Siedlungsrand.

Anzahl und Struktur Beschäftigten

Seit Beginn der neuen kantonalen Statistik 2011 verzeichnet die Gemeinde Gossau eine leichte Abnahme der Anzahl Beschäftigten (Abbildung 17). Dieser Rückgang der Beschäftigten ist insbesondere dem Wegzug von Firmen geschuldet (z.B. Hustech).

Beschäftigtenrückgang in den letzten 10 Jahren

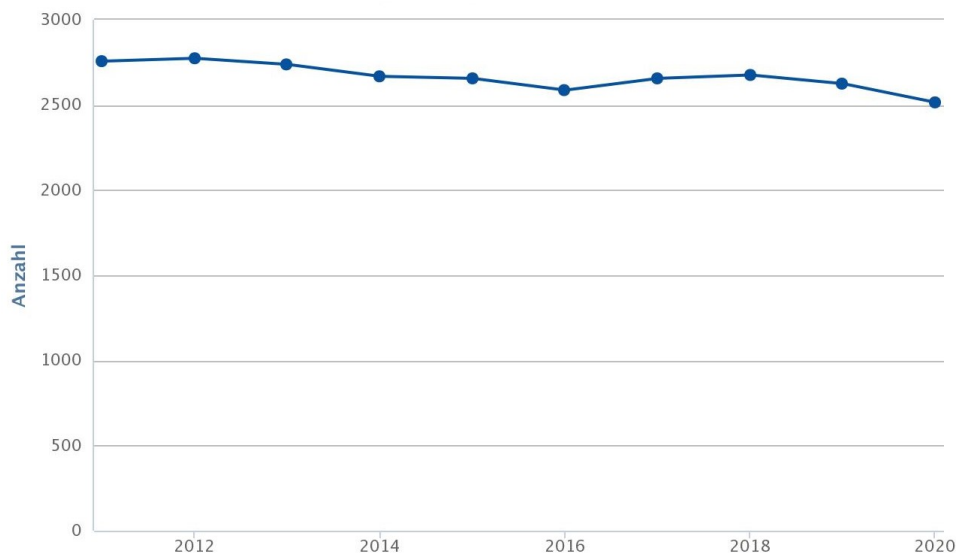


Abbildung 17 Beschäftigtenentwicklung Gossau 2011-2022. Quelle: Statistisches Amt des Kantons Zürich, Kantonale Bevölkerungserhebung, 2023.

Die leicht abnehmende Tendenz liegt im Widerspruch zur prognostizierten Entwicklung in der Entwicklungsstrategie 2015, in welche eine Beschäftigtenzunahme von +0,7% pro Jahr auf rund 2'800 Beschäftigte im Jahr 2030 vorausgesagt wurde. Aufgrund der beobachteten Tendenz wurde die Beschäftigtenentwicklung in der Nachführung der Entwicklungsstrategie angepasst. Neu wird von einer Stabilisierung der Beschäftigtenzahl ausgegangen. Die Anzahl Beschäftigte bleibt auf dem aktuellen Stand stabil. Gemäss Prognose gibt es somit im Jahr 2040 rund 2'500 Beschäftigte in Gossau.

Beschäftigtenprognose 2040

3.2 Verkehrserzeugung (Quell-/Ziel-/Binnenverkehr)

Als Basis für die Verkehrserzeugung in MIV und ÖV kann das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GVM-ZH) verwendet werden. Mit regelmässigen Aktualisierungen werden die laufenden Veränderungen im Verkehrsgeschehen vom Kanton nachgeführt und die Prognosen bis 2040 für

Verwendete Grundlagen

die Zukunft angepasst. Der Prognosezustand 2040 gibt den Trend bezüglich Verkehrsaufkommen und Verkehrsmittelwahl wieder. Zum Fuss- und Veloverkehr (FVV) liegen im GVM-ZH allerdings keine Modellzahlen oder umfassende Zählungen vor. Um Aussagen zum FVV-Anteil abzuleiten und in das Verkehrsaufkommen und die Prognose zu integrieren, stellt die Pendlerstatistik des Bundes eine weitere Grundlage für die Analyse dar. Die Pendlerstatistik zeigt gemeindespezifisch die Verkehrsmittelwahl der Wegzwecke Arbeiten und Ausbildung auf, Freizeitfahrten werden darin jedoch nicht berücksichtigt. Basis für die Pendlerstatistik bilden Stichprobenbefragungen des Bundes (Strukturerhebung 2018-2020, Drei-Jahres-Pooling). Durch die Pendlerstatistik können somit Tendenzen zum FVV-Anteil in der Gemeinde Gossau abgeleitet werden.

Im Ist-Zustand (Modellzustand 2018) sind im GVM-ZH rund 10'000 Einwohner/innen sowie 2'600 Beschäftigte für 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 18).

Ist-Zustand 2018
Anzahl Personenwege

Für den Prognosezustand (Modellzustand 2040) nimmt die Anzahl Personenwege in der Gemeinde Gossau um rund 14% zu. Der Prognose ist im GVM-ZH eine Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung von 10'900 Einwohner/innen und 2'200 Beschäftigte hinterlegt.³ Das prognostizierte Verkehrswachstum entspricht einer Zunahme von insgesamt 4'500 Personenwegen. Damit werden im Jahr 2040 im DWV gesamthaft 37'400 Personenwege im MIV und ÖV in der gesamten Gemeinde entstehen (Summe aus Ziel-, Quell-, Binnenverkehr). 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 18).

Prognosezustand
2040 Anzahl Personenwege

3 Gemäss kommunaler Prognose wächst Gossau bis 2040 auf ca. 10'700 Einwohner/innen und 2'500 Beschäftigte. Diese Prognose unterscheidet sich leicht von den im GVM-ZH hinterlegten Werten. Die kommunale Entwicklungsprognose beinhaltet rund 200 Einwohnende weniger, dafür 300 Beschäftigte mehr. Die Auswirkungen dieser unterschiedlichen Prognosewerte auf die Gesamtanzahl Personenwege ist jedoch geringfügig und kann im Rahmen der mit den Annahmen verknüpften Unsicherheiten vernachlässigt werden.

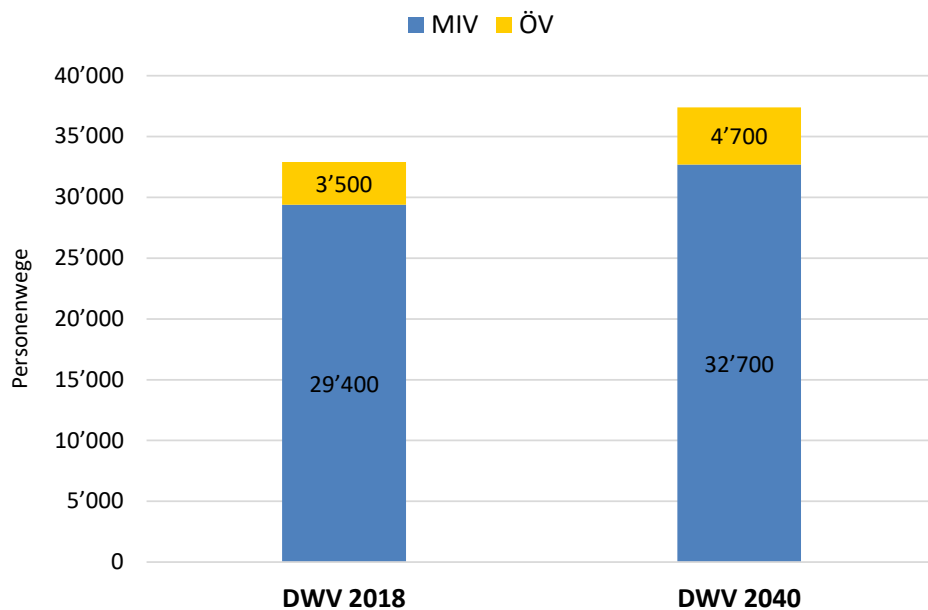


Abbildung 18 Quell-/Ziel-/Binnenverkehr der Gemeinde Gossau in Personenwegen für den Durchschnittlichen Werktagverkehr, DWV 2018 und 2040. Quelle: GVM-ZH, Amt für Mobilität, 2022.

Die Wohnbevölkerung und die Beschäftigten sind für die Verkehrserzeugung massgebend. Ihre Verkehrswege sind dem Binnenverkehr als auch dem Quell-/Zielverkehr der Gemeinde anzurechnen.⁴ Quantitative Aussagen zu Quell-/Ziel-, Binnen- und Durchgangsverkehr werden in Kapitel 0 ausgeführt.

3.3 Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten (Modal Split)

Der Modal Split beschreibt den Anteil eines Verkehrsmittels am Gesamtverkehr in einem Gebiet und verdeutlicht die Verkehrsmittelwahl. In der vorliegenden Definition bezieht sich der Modal Split auf die Personenwege nach dem Territorialprinzip respektive auf alle Personenwege, die im Gemeindegebiet Gossau starten, enden oder innerhalb der Gemeinde entstehen (Quell-/Ziel-/Binnenverkehr). Der Modal Split liefert somit Erkenntnisse für das Verständnis des Mobilitätsverhaltens von Bevölkerung und Beschäftigten. Zur Ermittlung des Modal Splits können kantonale Auswertungen, die Pendlerstatistik des Bundes sowie das kantonale Gesamtverkehrsmodell GVM-ZH zur Orientierung verwendet werden.

Modal Split

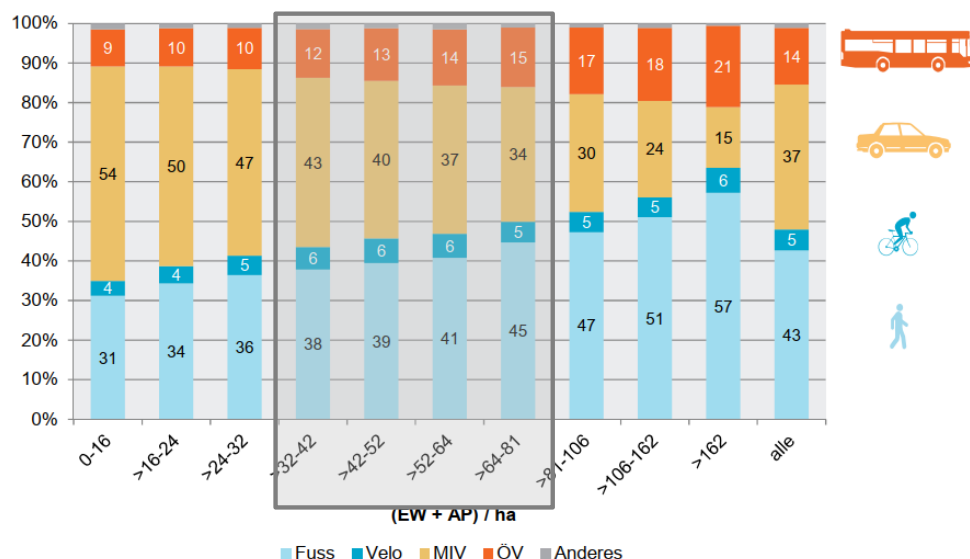
Die Wahl des Verkehrsmittels hat einen relevanten Einfluss auf das Verkehrssystem. Die Verkehrsmittelwahl ist dabei von verschiedenen Einflussgrössen abhängig. Neben der Siedlungsstruktur respektive -dichte sind die persönlich verfügbaren Mobilitätswerkzeuge (bspw. Autobesitz oder ÖV-Abonnemente), die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen oder die persönliche Einstellung bezüglich Mobilität weitere Faktoren, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen.

Verkehrsmittelwahl

⁴ *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.

Ein wesentlicher Aspekt, der die Verkehrsmittelwahl beeinflusst, ist die Siedlungsdichte.⁵ Der Modal Split korreliert mit der Dichte von Einwohner/innen und Arbeitsplätze (Abbildung 19). Die Werte in Abbildung 19 können nicht direkt mit den Werten für Gossau aus dem GVM-ZH verglichen werden. Erstens wird in der ARE-Auswertung der Modal Split nach Etappen und nicht wie im vorliegenden GVK nach Personenwegen betrachtet.⁶ Zweitens enthalten die für dieses GVK analysierten Werte des GVM-ZH die FVV-Wege nicht. Dennoch liefert die Auswertung Hinweise über das Verhältnis von ÖV- und MIV-Etappen entsprechend unterschiedlichen Siedlungsdichten. Die Siedlungsdichten in den verschiedenen Ortsteilen respektive Wachten sind sehr gering, tendenziell sind die Dichten in Gossau Dorf, Bertschikon und Grüt leicht höher als in den südlichen Wachten Ottikon, Hellberg und Herschmettlen. Unter der Annahme von 2 Etappen pro ÖV-Weg (1x Bus und 1x S-Bahn) bzw. 1 Etappe pro MIV-Weg sowie unter Nichtberücksichtigung von Fuss- und Veloetappen zeigt sich, dass das MIV-ÖV-Verhältnis im Schweizer Mittel bei Siedlungsdichten vergleichbar mit Gossau (grauer Bereich) bei rund 13% ÖV zu 87% MIV liegt. Im Schweizer Mittel werden somit höhere ÖV-Anteile für die Siedlungsdichte von Gossau erreicht.

Siedlungsdichte und Verkehrsmittelwahl in der Schweiz



Basis 2015: 271824 Inlandetappen

Dichte und Mobilitätsverhalten, ARE, 2018

Abbildung 19 Modal Split nach Anzahl Etappen im Inland basierend auf dem Mikrozensus 2015 (grau eingefärbt ist der Bereich, in welchem die Gemeinde Gossau liegt). Quelle: ARE, 2018.

Gemäss dem Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich beträgt der Motorisierungsgrad in Gossau im Jahr 2020 rund 58%. Damit kommen rund 580 Personenwagen auf 1'000 Einwohnende. Gossau lag damit deutlich über dem Kantonsdurchschnitt (Motorisierungsgrad von 47% im Jahr 2020, d.h. 470 Personenwagen auf 1'000 Einwohner) sowie leicht über dem Schnitt des

Mobilitätswerkzeuge

5 Dichte und Mobilitätsverhalten: Auswertungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr. ARE 2018.

6 Ein Personenweg kann beispielsweise der Arbeitsweg von Wohnort zum Arbeitsplatz darstellen. Der Weg kann aus mehreren Teilstücken – respektive Etappen – bestehen: Eine erste Etappe zu Fuss oder mit dem Velo vom Wohnort zur Bushaltestelle, eine ÖV-Etappe in die Nähe des Bürostandortes und eine finale Fussetappe zum Arbeitsplatz. Somit bestünde dieser eine Arbeitsweg aus drei Etappen.

Zürcher Oberlands (Motorisierungsgrad von 54% im Jahr 2017). Ein wichtiger Grund für den überdurchschnittlichen Motorisierungsgrad sind die im ländlichen Raum dispersen Siedlungsstrukturen. Weiter können auch sozio-ökonomische Faktoren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und somit den Motorisierungsgrad haben. Zu weiteren Mobilitätswerkzeugen macht das AP Zürcher Oberland 5G regionale Aussagen. Im Jahr 2015 besaßen rund 64 % aller erwachsenen Einwohnerinnen und Einwohner im Zürcher Oberland ein ÖV-Abonnement. Auch dieser Wert liegt unter dem kantonalen Mittel von rund 70%. Weiter besitzen im Jahr 2015 rund 77% aller Haushalte im Zürcher Oberland mindestens ein Velo (Kantonsdurchschnitt 70%). Die Bevölkerung von Gossau zeigt in Bezug auf Mobilitätswerkzeuge somit im Vergleich zum Gesamtkanton eine deutlich bessere Ausgangslage für die Nutzung des MIV als für den ÖV. Sofern die regionalen Aussagen betreffend Velobesitz auch für Gossau zutreffen, sind die Voraussetzungen für den Veloverkehr leicht besser als im kantonalen Vergleich.

Im GVM-ZH wird die Verkehrsnachfrage (Personenwege) in Bezug auf den MIV und den ÖV abgebildet. Fuss-/Veloverkehr werden im GVM-ZH nicht modelliert. Dementsprechend kann aus dem GVM-ZH ein Bimodal Split (MIV, ÖV) über alle Wegzwecke für den Ist-Zustand 2018 sowie ein Prognosewert 2024 angegeben werden. Werden die Personenwege des Quell-/Ziel-/Binnenverkehrs an einem durchschnittlichen Werktag betrachtet, so beträgt der Bimodal Split in Bezug auf die Personenwege im Jahr 2018 11% ÖV und 89% MIV. Für den Prognosezustand 2040 dürfte sich der Bimodal Split um zwei Prozentpunkte in Richtung ÖV verändern (13% ÖV zu 87% MIV) (Abbildung 20).

Bimodal Split der Gesamtgemeinde gemäss GVM-ZH

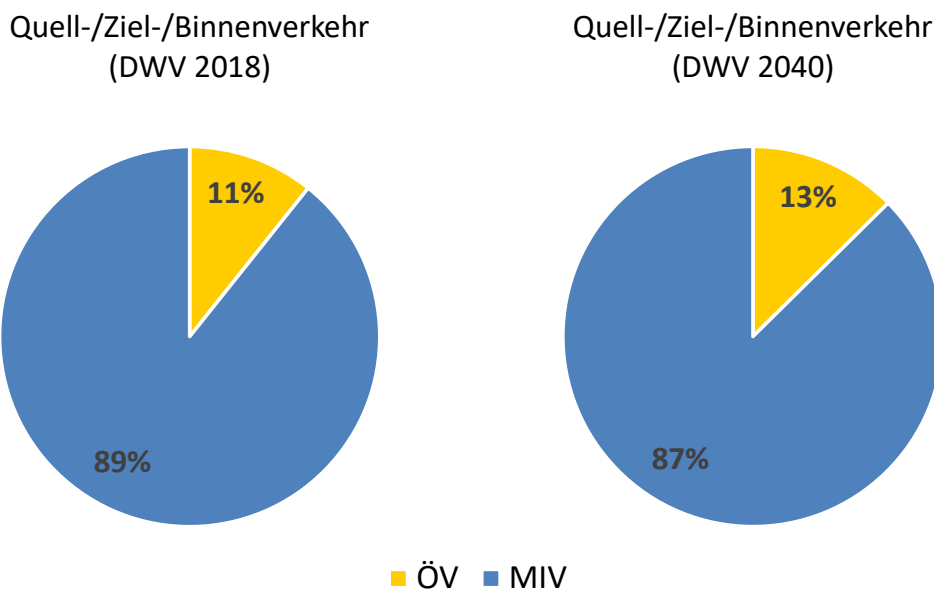


Abbildung 20 Bimodal Split Quell-/Ziel-/Binnenverkehr Gemeinde Gossau für das Jahr 2018 und 2040 (Trend), in Bezug auf Personenwege. Quelle: GVM-ZH, Amt für Mobilität 2022.

Mit der Pendlerstatistik des Bundes wird – im Gegensatz zum GVM-ZH – ausschliesslich die Verkehrsmittelwahl der Wegzwecke Arbeiten und Ausbildung aufgezeigt. Weitere Wegzwecke wie beispielsweise Freizeitfahrten

Verkehrsmittelwahl
Pendlerströme

oder Einkaufsfahrten werden nicht wiedergegeben. Dafür weist die Pendlerstatistik auch den Anteil an zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegten Wegen aus. Basis für die Pendlerstatistik bilden Befragungen.

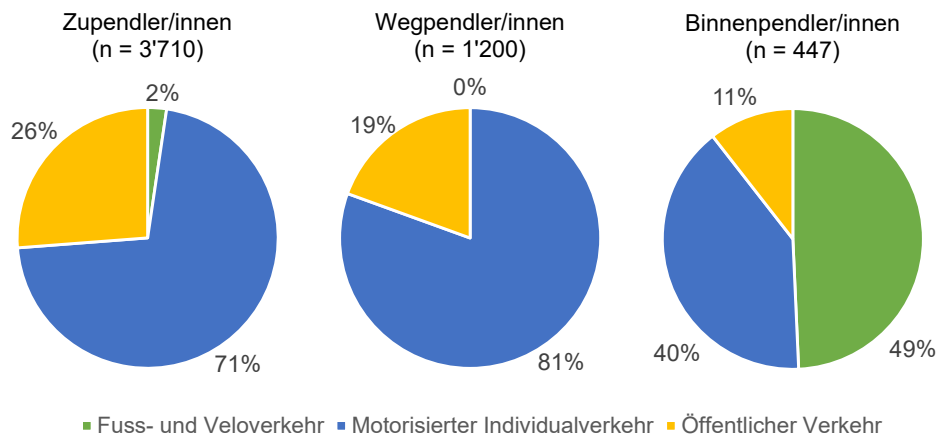


Abbildung 21 Modal Split Pendlerwege Gemeinde Gossau, in Bezug auf Personenwege (Strukturerhebungen 2018-2020, Drei-Jahres-Pooling). Quelle: BFS, 2022.

Bei den Zupendler/innen nach Gossau nutzen knapp drei Viertel (71%) der Befragten den MIV und ein weiterer Viertel (26%) den ÖV. Der ÖV-Anteil ist somit im Vergleich zu Werten aus dem GVM-ZH (11%) verhältnismässig hoch. Bei den Wegpendler/innen von der Gemeinde Gossau ist der ÖV-Anteil mit 19% deutlich geringer und der MIV-Anteil mit 81% deutlich höher als bei den Zupendelnden. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs ist sowohl bei Zu- als auch Wegpendelnden sehr tief (2 bzw. 0%) und ist somit von untergeordneter Bedeutung. Die Binnenpendler/innen hingegen nützen mit 49% überdurchschnittlich oft den Fuss- und Veloverkehr für ihre Pendlerwege. Grund dafür dürften die in der Stichprobe enthaltenen Schüler/innen sein. Allerdings sind die Werte betreffend Binnenverkehr aufgrund der im Vergleich zu den übrigen Pendlergruppen geringen Anzahl an befragten Binnenpendelnden weniger repräsentativ. Generell ist festzustellen, dass Zupendelnde gemäss Pendlerstatistik leicht ÖV-affiner erscheinen als die in Gossau wohnhafte, wegpandelnde Bevölkerung. Diese ist sehr MIV-affin. Weiter wird gemäss GVM-ZH (11%) deutlich weniger der ÖV gewählt als in der Pendlerstatistik (23%, gewichtet über alle Pendlergruppen).

Die Verkehrsströme können mit dem GVM-ZH nach den wesentlichen Relationen der Gemeinde aufgegliedert werden (Abbildung 22):

Relationsbezogener Bimodal Split

- Die wichtigste Verkehrsrelation besteht dabei mit der Nachbargemeinde **Wetzikon** mit insgesamt rund 6'500 Personenwegen an einem durchschnittlichen Werktag im Ist-Zustand (2018).
- Auch die Verbindungen von/zu den Gemeinden **Uster** (3'400 Personenwege im DWV), **Stadt Zürich** (2'500 Personenwege im DWV) und **Hinwil** (1'900 Personenwege im DWV) sind wichtig.

— Weitere wichtige Verbindungen gibt es von/nach den **Regionen Pfannenstil**⁷ (4'400 Personenwege im DWV), **Region Glattal**⁸ (3'200 Personenwege im DWV) und in Richtung **SG See-Gaster** (1'800 Personenwege im DWV).

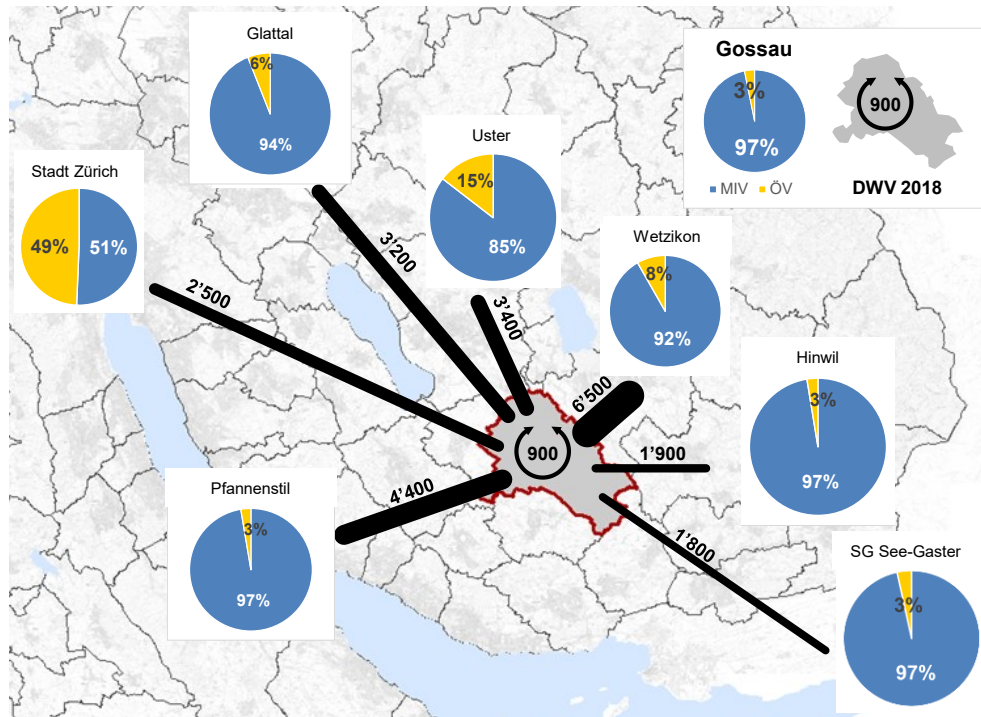


Abbildung 22 Räumliche Verteilung der wichtigsten Verkehrsströme in Bezug auf Personenwege (Bimodal Split), Ist-Zustand 2018 (durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV).
Quelle: GVM-ZH, Amt für Mobilität, 2022.

Der ÖV-Anteil zu den jeweiligen Relationen ist, abgesehen von den knapp 50% von/nach der Stadt Zürich, relativ tief. Ausser von/nach Uster (15% ÖV) liegt der ÖV-Anteil auf allen übrigen Relationen unter 10%. Neben den oben aufgelisteten Gründen stellt das entsprechende ÖV-Angebot ein weiterer Grund für die entsprechenden Modal Split dar. Weitere Gründe für den hohen MIV-Anteil können das leistungsfähige Strassennetz sowie die Verfügbarkeit von Abstell- und Parkierungsmöglichkeiten in den jeweiligen Zielgebieten darstellen. Ausserdem können Zu- und Abgangszeiten im ÖV, also die Etappe zur ÖV-Haltestelle respektive die Etappe von der ÖV-Haltestelle zum Ziel, sowie allfällige Umsteigezeiten attraktivitätsmindernd für die ÖV-Nutzung wirken.

Die Gemeinde Gossau zeichnet sich grundsätzlich durch eine hohe MIV-Affinität aus. Lediglich auf der Verbindung zur Stadt Zürich spielt der ÖV eine grössere Bedeutung. Dies zeigt sich auch in den Mobilitätswerkzeugen der Bevölkerung: Der Motorisierungsgrad liegt über dem kantonalen Durchschnitt, der ÖV-Abo-Besitz darunter. Pendelnde nutzen im Vergleich zu

Fazit

7 Darunter fallen in der vorliegenden Auswertung folgende Gemeinden: Egg, Erlenbach, Herrliberg, Hombrechtikon, Küsnacht, Männedorf, Meilen, Oetwil a.S., Stäfa, Uetikon a.S., Zollikon, Zumikon.

8 Darunter fallen in der vorliegenden Auswertung folgende Gemeinden: Bassersdorf, Dietlikon, Dübendorf, Fällanden, Kloten, Maur, Nürensdorf, Opfikon, Rümlang, Schwerzenbach, Wallisellen, Wangen-Brüttisellen, Volketswil.

anderen Wegzwecken generell eher überdurchschnittlich oft den ÖV. Dies zeigt die Pendlerstatistik. In Bezug auf die gesamten Wegzwecke bestehen gemäss der vorhandenen Siedlungsdichte in Gossau grosse Potenziale, die Verkehrsmittelwahl in Richtung ÖV und FVV zu lenken.

3.4 Verkehrsbelastungen Ist-Zustand

Die Verkehrsbelastungen auf dem Strassennetz in Gossau sind für den durchschnittlichen Werktag (DWV) in Abbildung 23 aufgezeigt. Hohe Belastungswerte bestehen einerseits auf den Kantonsstrassen Forchstrasse (Autostrasse), der Verbindung Leerütistrasse-Grütstrasse-Grüningerstrasse (insbesondere in den Ortskernen), der Altrüti-/Bubikerstrasse und der Berschikerstrasse. Auf dem kommunalen Strassennetz verzeichnen die Heusberg-/Medikerstrasse zwischen Bertschikon und Wetzikon, die Wüeristrasse zwischen Gossau Dorf und Mönchaltorf Nordost und die Brüscheidstrasse zwischen Wetzikon und Herschmettlen höhere Belastungen (rund 4'000 DWV oder mehr). Die Langweidstrasse, welche den Ortsteil Grüt mit Wetzikon verbindet und auch als Schleichroute genutzt wird, ist im GVM des Kantons nicht enthalten. Sie weist gemäss einer Verkehrsstudie im Jahr 2021 eine Belastung von rund 2'000 Fz im DWV auf (Kapitel 3.7).

Verkehrsbelastung
Modellzustand
2018

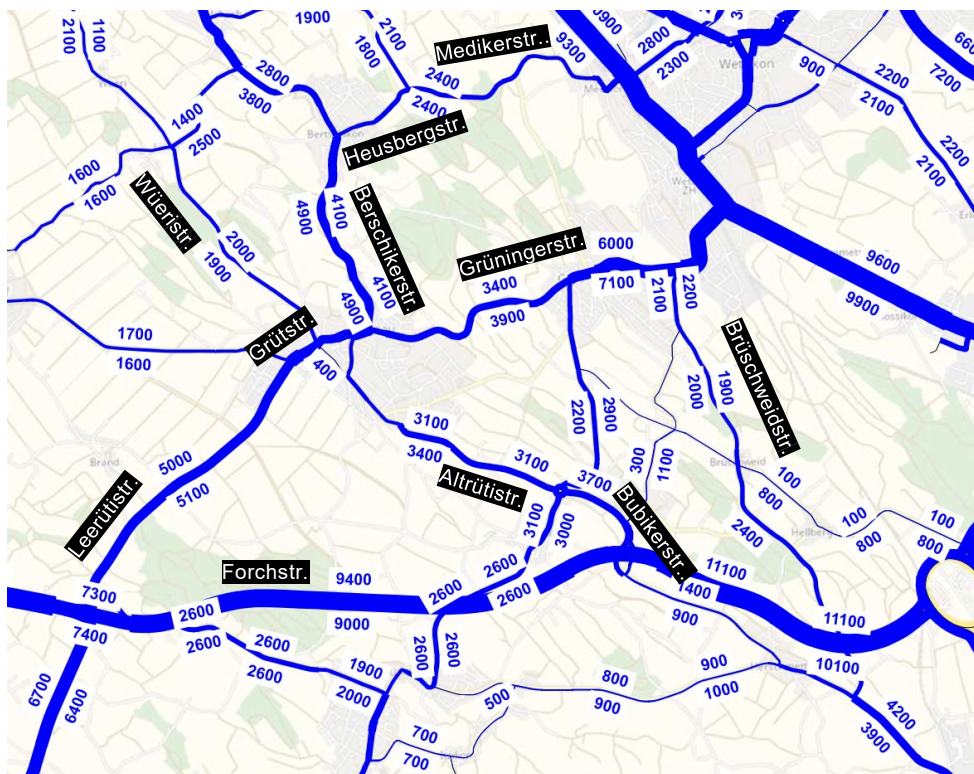


Abbildung 23 Verkehrsbelastungen DWV 2018 [Fz/d] auf dem Strassennetz von Gossau, richtungstrennte Werte. Quelle: GVM-ZH.

Die modellierte Verkehrsbelastungen des GVM-ZH kann mit aktuellen Verkehrsmessungen der kantonalen Verkehrsmessstellen plausibilisiert werden (Leerütistrasse Nr. 1388, Grütstrasse Nr. 2888, Grüningerstrasse 1691,

Plausibilisierung
mit kantonalen
Zählstellendaten 2022

Forchstrasse Nr. 888).⁹ Grundsätzlich zeigen die Belastungswerte der Messstellen ein vergleichbares Bild wie die Modellwerte 2018. Einzig auf der Grüningerstrasse sind die Zählstellenwerte (DTV) leicht höher als die Modellwerte (DWV). Im Modell kann es speziell bei untergeordneten Strassen zu Abweichungen kommen, da weniger Messdaten vorliegen.

3.5 Verkehrsprognose 2040

Bis ins Jahr 2040 wird für den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Gossau eine Verkehrszunahme von 14% bzw. 4'500 Personenwegen an durchschnittlichen Werktagen prognostiziert (siehe Kapitel 3.2). Diese Zunahme kann wiederum auf die wesentlichen räumlichen Relationen ausgewertet werden (Abbildung 24). Das grösste absolute Verkehrswachstum wird mit +1'300 Personenwegen DWV auf der Relation Gossau-Wetzikon erwartet. Die Verkehrsbeziehungen zwischen Gossau und Uster sowie der Stadt Zürich nehmen in absoluten Werten zwar deutlich geringer zu (+700 respektive +600 Personenwege DWV), das relative Wachstum ist jedoch mit dem Wachstum in Richtung Wetzikon vergleichbar. Auf diesen drei Relationen (Wetzikon, Uster, Stadt Zürich) soll der Verkehr gemäss GVM-ZH um rund 20% zunehmen. Auf den übrigen Relationen sowie im Binnenverkehr wird bis ins Jahr 2040 eine Verkehrszunahme von rund 10-15% verzeichnet. In absoluten Werten gesehen fällt das Wachstum auf diesen Relationen mit einer Zunahme von einigen Hundert Personenwege DWV eher moderat aus. Eine leichte Reduktion der Verkehrsbelastung wird auf der Beziehung zwischen Gossau und Hinwil vorhergesagt, was vermutlich mit der reduzierten Beschäftigtenzahl von Gossau zusammenhängen könnte.

Veränderungen
nach Relationen

Die Bimodal Split verzeichnen generell eine geringe Verschiebung vom MIV auf den ÖV von 1-2%-Punkten. Auf der Relation von/nach Stadt Zürich gibt es einen leicht höheren Bimodal Shift von rund 4%-Punkte zugunsten des ÖV und der Binnenverkehr innerhalb der Gemeinde Gossau verzeichnet gar eine Verlagerung von rund 14%-Punkten vom MIV auf den ÖV. Einzige Verschiebung des Bimodal Split zugunsten des MIV wird auf der Relation Gossau-Zürcher Oberland und Pfannenstil prognostiziert (bis zu 2%-Punkte). Als wichtiger Grund dafür können lange ÖV-Reisezeiten oder das Fehlen von direkten ÖV-Verbindungen auf diesen Beziehungen angefügt werden.

Auswirkungen auf
Bimodal Split

9 Die Zählstellenauswertung liegt in durchschnittlichem Tagesverkehr (DTV) und nicht im DWV vor. Allgemein gesehen ist der DWV in der Regel etwas höher als der DTV (rund 10%).

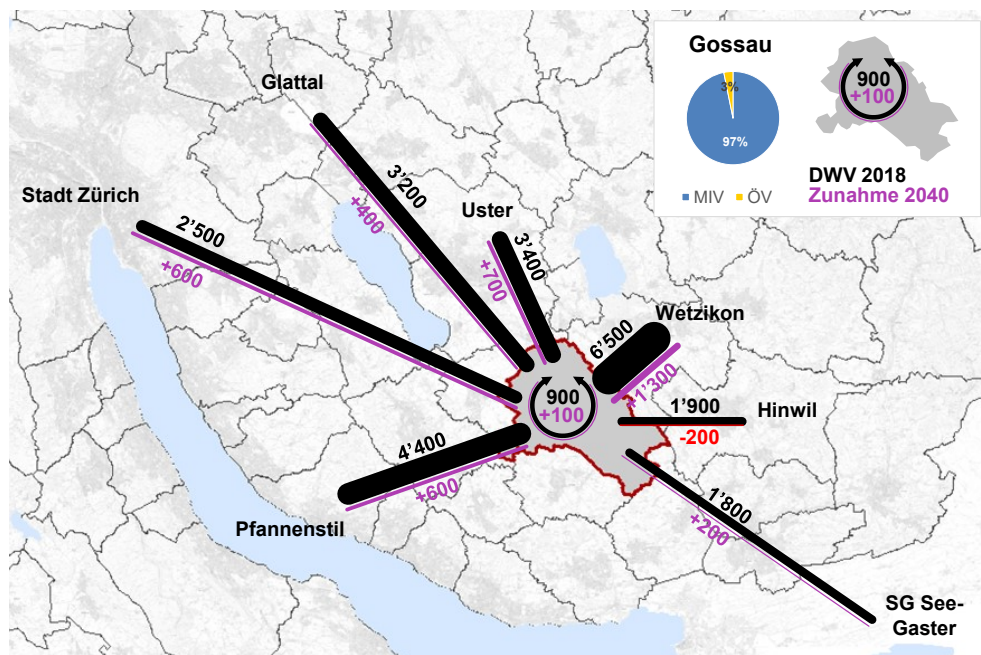


Abbildung 24 Entwicklung der wichtigsten Verkehrsströme und Bimodal Split in Bezug auf Personenwege, Verkehrsprognose 2040. Quelle: GVM-ZH.

Unter Berücksichtigung der prognostizierten räumlichen Siedlungsentwicklung in Gossau werden rund 75% der künftig entstehenden Personenwege im Gebiet Gossau Dorf, 15% in Grüt und 5% in Bertschikon anfallen. Die übrigen 5% verteilen sich auf das restliche Gemeindegebiet. Dies bedeutet, dass im Jahr 2040 rund 3'400 zusätzliche Personenwege in Gossau Dorf entstehen. In Grüt kommen rund 700 zusätzliche Personenwege und in Bertschikon sowie im übrigen Gemeindegebiet je rund 200 zusätzliche Personenwege dazu (Abbildung 25).

Verkehrserzeugung
nach Wachten

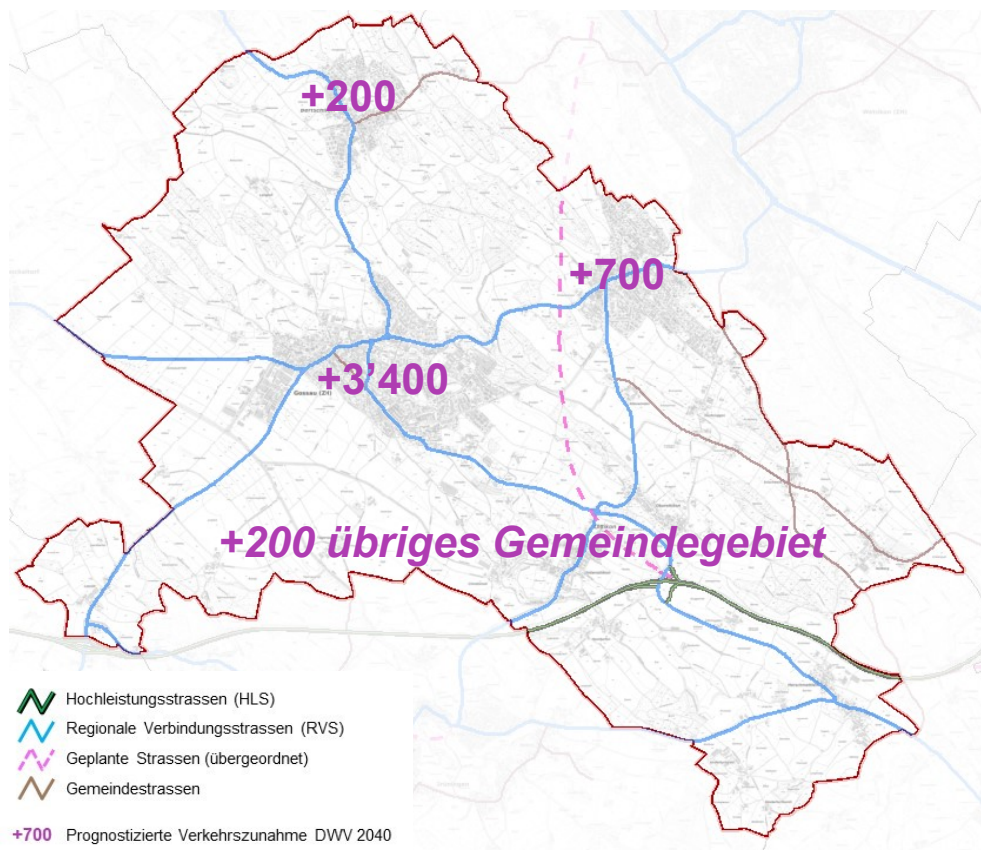


Abbildung 25 Prognostizierte Verkehrszunahme gemäss GVM-ZH unter Berücksichtigung der räumlichen Siedlungsentwicklung entsprechend der Ortsplanung Gossau.

Die Belastungen auf dem Strassennetz von Gossau für einen durchschnittlichen Werktag im Prognosezustand 2040 werden in Abbildung 26 aufgeführt. Auf den bereits heute höher ausgelasteten Kantonsstrassen wird die Verkehrsbelastung nochmals deutlich zunehmen. Beispielsweise ist in Gossau Dorf und Grüt mit einer Zunahme von rund 1'700-2'400 Personenwegen zu rechnen was einer relativen Verkehrszunahme von rund 20-25% entspricht. In südwestlicher Richtung (Leerütistrasse) nimmt die Belastung um rund 35% zu, auf der Nord-Süd-Achse durch Gossau Dorf (Bertschikerstrasse, Altrütistrasse) sogar um 45-55% (Abbildung 26). Ein grosser Teil macht dabei der Quell-/Ziel- und Binnenverkehr von/nach Gossau aus. Allenfalls wird jedoch die (Strassen-)Verkehrszunahme im GVM-ZH auch etwas überschätzt, da die Kapazitäten im untergeordneten Netz nur bedingt abgebildet werden können.

Verkehrsbelastungen Prognosezustand (Modellzustand 2040)

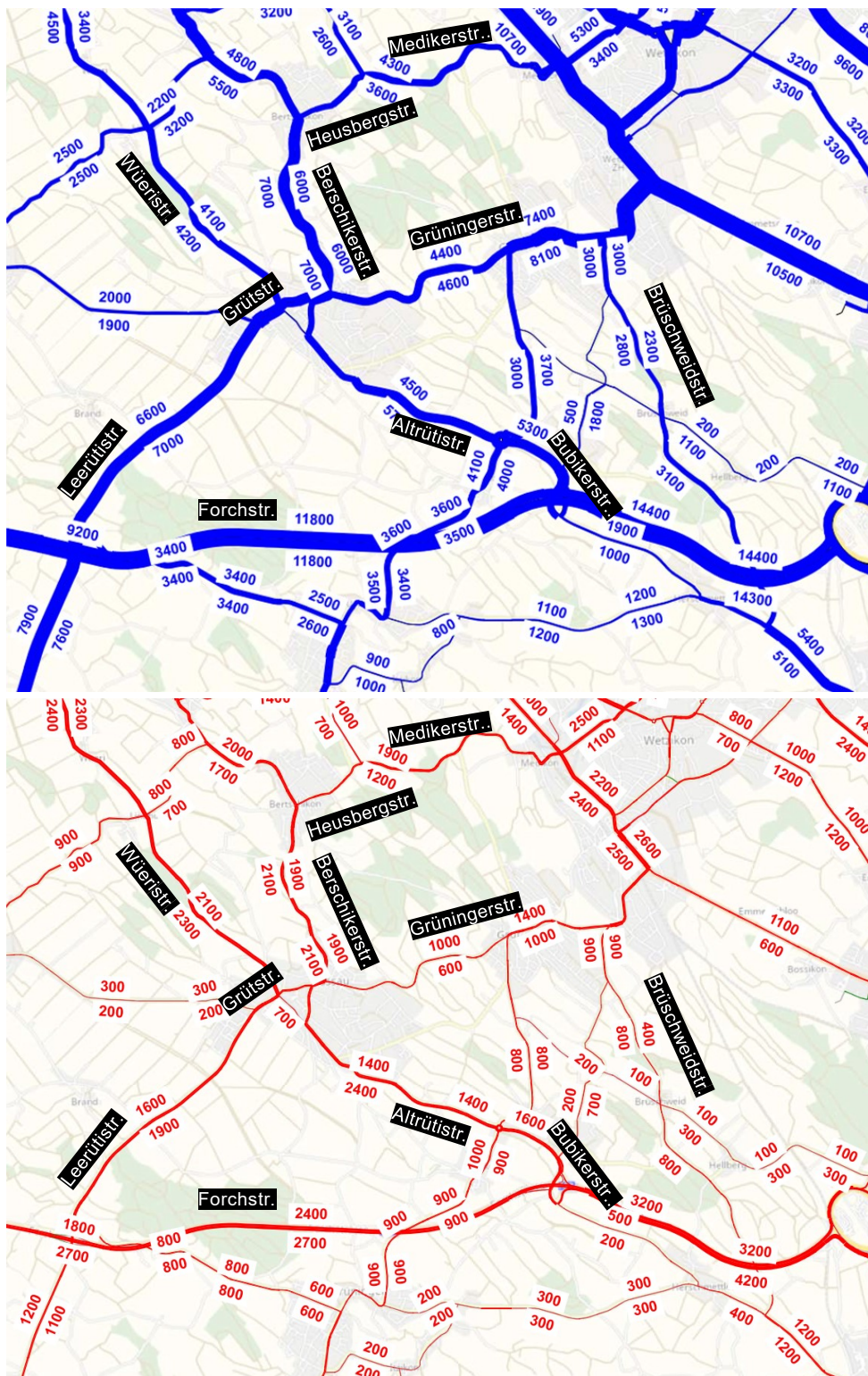


Abbildung 26 Verkehrsbelastungen DWV 2040 [Fz/d] auf dem Strassennetz von Gossau (oben); prognostizierte Verkehrszunahme DWV 2018-2040 (unten). Quelle: GVM-ZH.

Angesichts des bereits heute in der Abendspitzenstunde kritisch ausgelasteten Knotens Grütstrasse/Büelgasse, muss davon ausgegangen werden, dass sich die Verkehrssituation weiter verschlechtert und die Verkehrsspitzen mit der prognostizierten Zunahme verbreitern. Auf dem übrigen Strassennetz werden die Kapazitätsreserven kleiner. Der Verkehrszuwachs im

Siedlungsgebiet wirkt sich zudem negativ auf die Aufenthalts- und Wohnqualität in den Ortschaften aus.

3.6 Verkehrssicherheit

Die kantonale Unfallstatistik (5-Jahresstatistik) weist im Gemeindegebiet Gossau im Zeitraum 2018-2022 insgesamt 372 polizeilich registrierte Unfälle aus. Einen Unfallschwerpunkt gibt es nicht. Ein Grossteil der polizeilich registrierten Unfälle wird auf dem Kantonsstrassennetz registriert. Weitere räumliche Konzentrationen von Unfällen befinden sich:

Objektive Verkehrssicherheit
(Unfallstatistik
2018-2022)

- im Siedlungsgebiet Gossau Dorf sowie der Wachten Bertschikon und Grüt
- nordwestlich von Gossau Dorf entlang der Wüeristrasse
- nördlich und nordwestlich von Grüt entlang der Hardstrasse sowie der Langweidstrasse
- südlich von Grüt in Richtung Hellberg entlang der Verbindung Hasenacher-Brüschweidstrasse

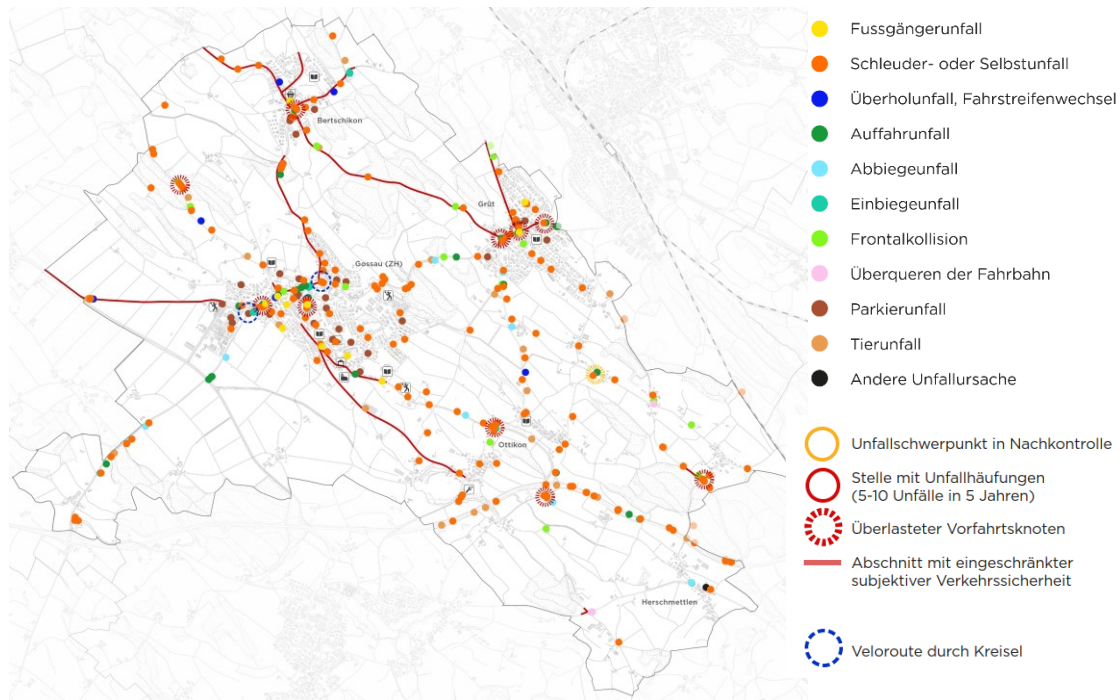


Abbildung 27 Unfälle in Gossau (2018-2022) auf Basis VUGIS, Analysekarte Verkehrssicherheit (siehe Anhang A1.1)

Bei rund 50% aller Unfälle handelt es sich um Schleuder- oder Selbstunfälle (181), was im kantonalen Vergleich ein verhältnismässig hoher Anteil bedeutet (kantonaler Durchschnitt rund 35% im Jahr 2022). Knapp je 10% der Unfälle waren Auffahrunfälle, Einbiegeunfälle, Parkierunfälle oder Tierunfälle. Rund je 5% der Unfälle waren Abbiegeunfälle, Frontalkollisionen, Fussgängerunfälle oder Unfälle, die durch Überqueren der Fahrbahn verursacht wurden (Abbildung 28).

Unfälle nach Unfalltypen

Mehr als die Hälfte aller Unfälle mit Velo- oder E-Bike-Beteiligten liegen entlang dem Kantonsstrassennetz. Eine spezifische Unfallhäufungsstelle für den Veloverkehr kann dabei jedoch nicht eruiert werden. Auch wenn sich

Unfälle im Veloverkehr

lediglich ein Velounfall an einem Knoten mit Kreisverkehr ereignete, können Kreisel ein Sicherheitsrisiko für Velofahrende darstellen. Gemäss einer Analyse der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) waren schweizweit zwischen 2017 und 2021 bei über 40% aller Unfälle in Kreisel ein Velo oder E-Bike involviert.

Insgesamt wurden 24 schwerverletzte Personen (9 Velo-/E-Bikefahrende, 1 Zufussgehende) sowie 72 Leichtverletzte (21 Velo-/E-Bike/FäG-Fahrende, 8 Zufussgehende) gezählt. Zwei Personen sind aufgrund ihres Unfalls verstorben, eine Person ist dem Veloverkehr zuzuordnen. Rund 40% aller durch Verkehrsunfälle Verletzten und Verstorbenen dem Fuss- und Veloverkehr zuzuordnen. Bei weiteren 20% handelt es sich um Motorradfahrende.

Unfallfolgen

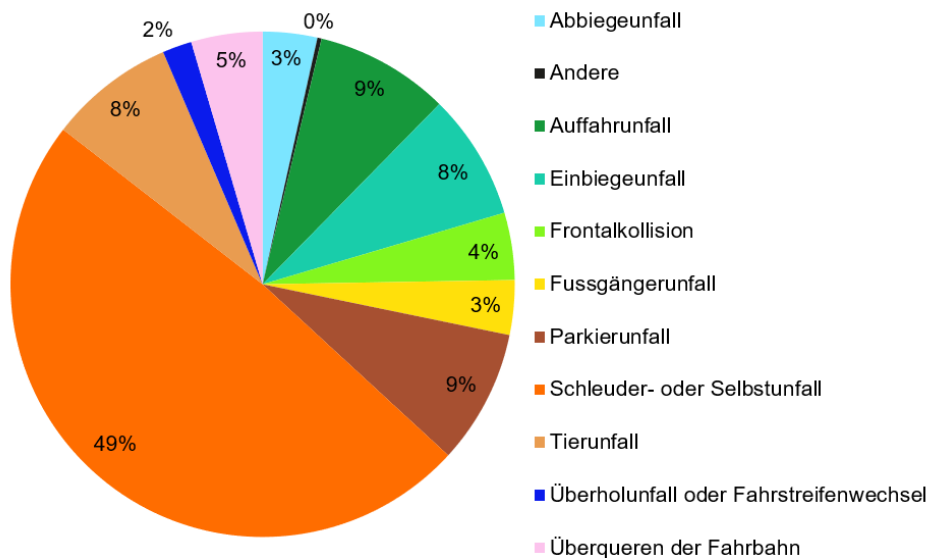


Abbildung 28 Unfälle in Gossau (2018-2022) entsprechend der Unfallursache. Quelle VUGIS.

Der Anteil an verkehrsberuhigten Quartierstrassen ist in Gossau im kantonalen Vergleich relativ hoch. Grosse Teile der Wachten Bertschikon, Gossau Dorf, Grüt und Oberottikon verfügen über T30-Zonen. Dennoch zeigt die Bevölkerungsumfrage, dass insbesondere in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr die subjektive Verkehrssicherheit an verschiedenen Knoten und Streckenabschnitten als eingeschränkt beurteilt wird. Wichtige Strecken mit eingeschränkter subjektiver Verkehrssicherheit sind neben den Ortsdurchfahrten (inkl. Knoten) die Langweidstrasse, die Heusbergstrasse, die Bergstrasse, die Austrasse, die Poststrasse und die Knoten Grüninger-/Bönlenerstrasse (Gemeindegebiet Wetzikon) und Fuchsrüti-/Dürntenerstrasse. Wichtige Gründe sind grundsätzlich unübersichtliche Verkehrssituationen sowie die Kombination von engen Strassenräumen und den Geschwindigkeiten von Fahrzeugen, die insbesondere auf Ausserortsabschnitten hoch sind.

Subjektive Verkehrssicherheit

Zur Schulwegsicherheit gibt es in Gossau keine detaillierten Grundlagen. Im Rahmen der Stichprobenbefragung wurde deshalb diese Thematik explizit abgefragt. Die Schulwege für Kinder werden von 10% als vollkommen sicher bewertet, weitere 42% bewerten die Situation als eher sicher. Rund 20% empfindet die Schulwege als eher nicht bis gar nicht sicher. Insbesondere die Querung der Ortsdurchfahrten durch mangelhafte Querungshilfen oder

Schulwegsicherheit

die Missachtung von Vortrittsverhältnissen an Fussgängerstreifen durch den MIV (z.B. Heusbergstrasse Berschikon, Ortskern Grüt, Bergstrasse) werden kritisch betrachtet.

Stärken	Schwächen
Keine Unfallschwerpunkte	Mehrere Stellen mit Unfallhäufungen (5-10 Unfälle in 5 Jahren): — Bubiker-/Grundstrasse — Grüninger-/Langweidstrasse — Grüninger-/Schulstrasse — Grüninger-/Altrüti-/Bubikerstrasse (Kreisel) — Grüt-/Haldenstrasse — Hard-/Grüt-/Grüningerstrasse — Heusberg-/Uster-/Bertschikerstrasse — Hinwiler-/Schönbüel-/Sennweidstrasse — Laufenbachstrasse — Wüeristrasse (ausserorts)
Im Veloverkehr können keine speziellen Unfallhäufungsstellen identifiziert werden	Verschiedene sicherheitsrelevanten Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz in Schulhausnähe — Chapfstrasse (Parkierung, Dooring) — Bergstrasse (Querungen) — Heusbergstrasse (Schleichverkehr, Querungen) — Grüningerstrasse, Höhe Schulstrasse (Geschwindigkeit T60, Querung)
Grosser Anteil an verkehrsberuhigten Quartierstrassen (T30-Zonen) auf dem Gemeindegebiet (gute Voraussetzungen für erhöhte objektive und subjektive Verkehrssicherheit)	Ortsdurchfahrten stellen potenzielle Gefahrensituation für Zufussgehende und Velofahrende dar.
	Stellen mit eingeschränkter subjektiver Verkehrssicherheit. Knoten — Fuchsrüti-/Dürntenerstrasse — Grüninger-/Bönlerstrasse (<i>Gemeindegebiet Wetzikon</i>) — Grüninger-/Hard-/Grütstrasse — Grüninger-/Langweidstrasse — Grüt-/Wüeristrasse — Heusberg-/Uster-/Bertschikerstrasse Strecke — Austrasse — Brüscheidstrasse — Bergstrasse — Hardstrasse — Heusbergstrasse — Langweidstrasse — Poststrasse — Rebhaldenstrasse — Tannenbergrasse — Wüeristrasse

Tabelle 2 Resultat Analyse Verkehrssicherheit (lila: Inputs aus Bevölkerungsbefragung)

3.7 Strassenverkehr / Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Strassennetz ist hierarchisch strukturiert. Es setzt sich aus übergeordneten sowie kommunalen Strassen zusammen, welche je nach Strassentyp unterschiedliche Funktionen erfüllen (Tabelle 3):

Strassentyp	Funktion	Eigentum
Hochleistungsstrasse (HLS)	Verbindung der Gemeinde Gossau mit den umliegenden Regionen (Stadt Zürich-Zumikon-Hinwil-Reichenburg). <i>Bedeutung und Funktion gemäss KRP ZH: Übergeordnete Achsen mit hoher Leistungsfähigkeit; möglichst sichere und reibungslose Bewältigung des MIV; umfassende Lärmschutzmassnahmen im Bereich von Wohngebieten.</i>	Kanton (KRP)
Hauptverkehrsstrasse (HVS)	Auf dem Gemeindegebiet Gossau gibt es keine HVS. <i>Bedeutung und Funktion gemäss KRP ZH: Wichtige Achsen, die zusammen mit den HLS das übergeordnete Strassennetz bilden; kanalisieren des Verkehrs möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen; Strassenraum dient MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr; Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität.</i>	Kanton (KRP)
Regionale Verbindungsstrasse (RVS)	Übergeordnete, kantonale RVS in Gossau verbinden die Wachten untereinander und stellen Verbindungen zu den Nachbargemeinden sicher. <i>Bedeutung und Funktion gemäss KRP ZH: Anbindung von Siedlungsgebieten und Erholungsschwerpunkten an das übergeordnete Strassennetz; siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung.</i>	Kanton (RRP)
Kommunale Verbindungsstrasse	Gewährleisten zwischenörtliche Verbindungen zwischen den Wachten sowie teilweise zwischen Wachten und angrenzenden Gebieten der Nachbargemeinden bei begrenzter Leistung und Geschwindigkeit auf dem untergeordneten Netz; dient kommunalem Verkehr als Verbindung zu den Wachten und angrenzenden Gemeindegebieten; siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung, der Betrieb ist auf den Strassenquerschnitt abgestimmt.	Gemeinde (kRP)
Kommunale Sammelstrasse	Dienen der Konzentration des Erschliessungsverkehrs in Siedlungsgebiete; stellen die Basiserschliessung der Wohn-, Gewerbe- und Zentrumsgebiete sicher; siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung.	Gemeinde (kRP)
Kommunale Erschliessungsstrasse	Quartierstrassen mit quartierinterner Bedeutung; dienen der parzellenweisen Erschliessung der Liegenschaften; siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung.	Gemeinde (kRP)

Tabelle 3: Strassentypisierung und Funktionen (übergeordnete Strassentypisierung und Funktion gemäss KRP ZH).

An die kantonale Forchautostrasse A52 im Süden verfügt die Gemeinde Gossau über zwei direkte Anschlüsse an eine Hochleistungsstrasse (HLS).

Anschluss an
Hochleistungs-
strasse A52

Sie beginnt in Zumikon als Fortsetzung der Forchstrasse, einer Hauptverkehrsstrasse (HVS) von/nach Zürich und endet an der Verzweigung Hinwil (Betzholzkreisel). Dort gibt es direkten Anschluss an die Nationalstrasse N15 Richtung Rapperswil. Die A52 dient als Verbindung zwischen dem Zürcher Oberland und der Stadt Zürich.

Nordöstlich der Gemeinde führt die N15 von der Verzweigung Brüttisellen bis zur Verzweigung Reichenburg und verbindet damit die Autobahn N1 direkt mit der Autobahn N3. Zwischen Uster und Hinwil gibt es eine Lücke. Das fehlende Verbindungsstück bewirkt, dass der Verkehr auf den Hauptverkehrsstrassen durch die Ortschaften Aathal, Wetzikon und Hinwil geführt wird. Zu Spitzenzeiten kommt es durch Überlastungen im Raum Wetzikon zu unerwünschtem Ausweichverkehr. Davon ist auch die Gemeinde Gossau sehr stark betroffen. Die Gemeinden Gossau und Hinwil sowie die Stadt Wetzikon setzen sich gemeinsam dafür ein, dass der Lückenschluss der sogenannten Oberlandautobahn im Interesse der betroffenen Gemeinden weiter vorangetrieben wird. Für die Linienführung zwischen Wetzikon West und dem Betzholz existieren aktuell zwei Lösungsvarianten (vgl. Abbildung 29): einerseits die im Richtplan vermerkte, oberflächennahe Linienführung. Diese führt über das Gemeindegebiet Gossau zur Forchautostrasse A52 und von da über die A52 in Richtung Hinwil respektive Autobahn N3; andererseits die Variante «Tunnel tief». Diese Variante führt vom Anschluss Wetzikon West unterirdisch direkt zum Kreisel Betzholz und von dort aus weiter in Richtung Rapperswil und Autobahn N3. Die betroffenen Gemeinden Wetzikon, Hinwil und Gossau fordern ausdrücklich nur die Variante «Tunnel tief». Sie verursacht geringere Eingriffe in die Landschaft, schont die Siedlungen und die Natur und verhindert Lärmprobleme. Für diese Variante werden erden momentan verschiedene Untervarianten mit/ohne Anschluss Wetzikon und mit unterschiedlichen Linienführungen aufgrund der Geologie untersucht. Die verkehrliche Auswirkung eines Lückenschlusses wird aktuell vom Bundesamt für Strassen ASTRA untersucht. Zum aktuellen Zeitpunkt können dazu noch keine belastbaren Aussagen gemacht werden.

Lückenschluss
Oberlandautobahn
(N15)

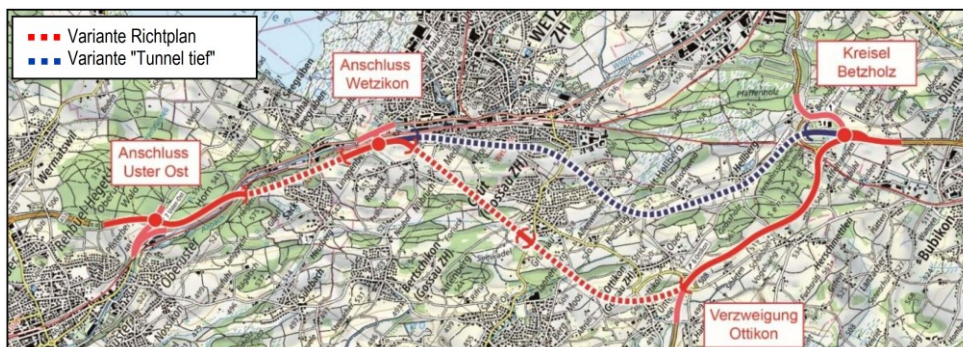


Abbildung 29 Varianten Lückenschluss Oberlandautobahn N15

Aktuell verlaufen die HLS und HVS am Rande der Gemeinde. Anders verhält es sich mit den regionalen Verbindungsstrassen (RVS). Diese dienen gemäss kantonalem Richtplan der Anbindung von Siedlungs- und Erholungsgebieten an das übergeordnete Strassennetz. Von Gossau Dorf führen folgende Strassen radial respektive sternförmig in die umliegenden Wachen bzw. Nachbargemeinden: Bertschikerstrasse, Grütstrasse,

Hauptverkehrs-
und regionale Ver-
bindungsstrassen

Grüningerstrasse, Altrütistrasse, Leerütistrasse und Mönchaltorferstrasse (vgl. Analyseplan A1.5 Strassenverkehr und Parkierung).

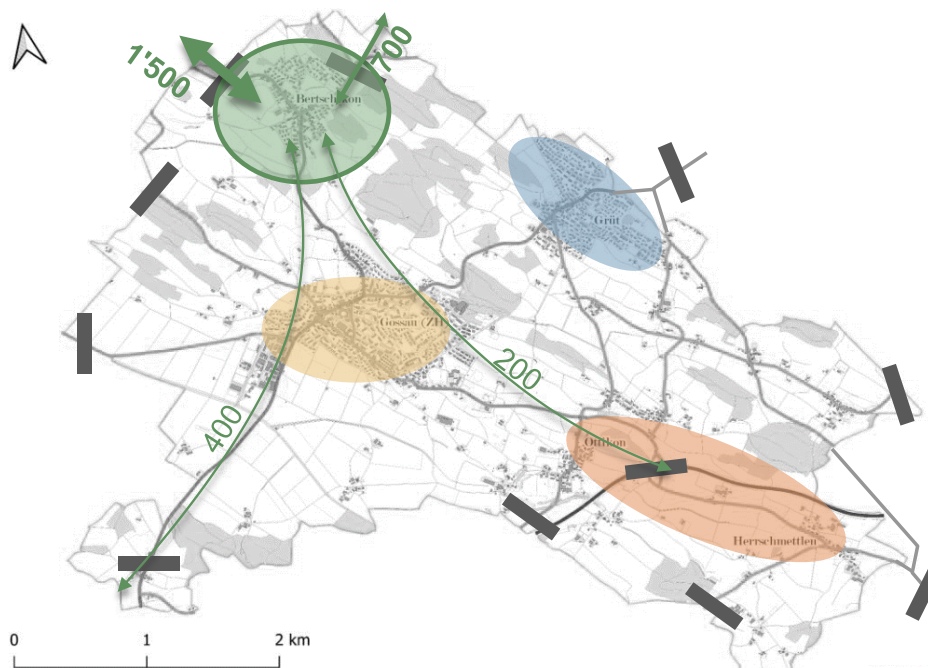
Auf dem kantonalen Strassennetz gibt es gemäss kantonalem Monitoring für das Jahr 2018 grundsätzlich keine Strecken mit Überlastungen. Einzig die Auslastung des Knotens Grütstrasse/Büelgass wird in der Abendspitze als kritisch beurteilt (Auslastungsgrad 80%-100%). Grund dafür ist insbesondere die Linksabbiegebeziehung, welche zu Rückstau führen kann. Die Bevölkerungsbefragung zeigt, dass der Verkehrsfluss in den Ortskernen (insbesondere durch Gossau Dorf) in den Hauptverkehrszeiten teilweise als beeinträchtigt wahrgenommen wird. Die Verkehrsbelastungen auf den RVS werden in Kapitel 3.4 in Abbildung 23 aufgeführt.

Kapazitäten und Auslastungen

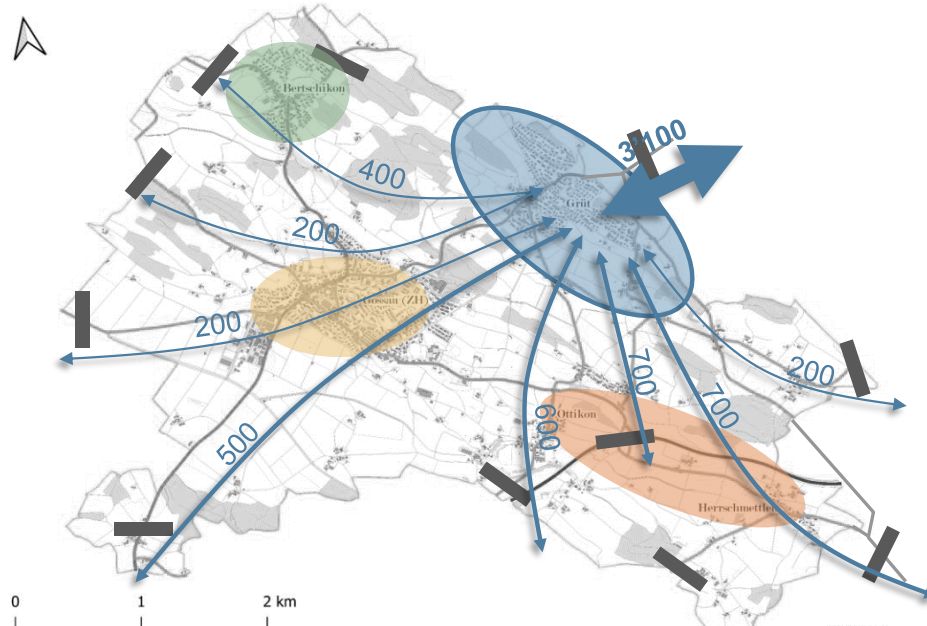
Das Siedlungsgebiet von Gossau weist gemäss GVM-ZH einen Quell-/Zielverkehr von rund 24'000 Fahrten an einem durchschnittlichen Werktag auf. Die nachfolgenden Abbildungen visualisieren die wichtigsten Verkehrsbeziehungen mit Start oder Ziel in den entsprechenden Teilgebieten der Gemeinde von/nach relevanten Verbindungen (Abbildung 30). Zwischen den einzelnen Wachen gibt es kaum nennenswerte Verkehrsströme. Lediglich zwischen Grüt und Gossau Dorf gibt es im DWV einen Quell-Zielverkehr von rund 200 Fz/d.

Verkehrsbeziehungen und Quell-/Ziel Verkehr einzelner Teilgebiete

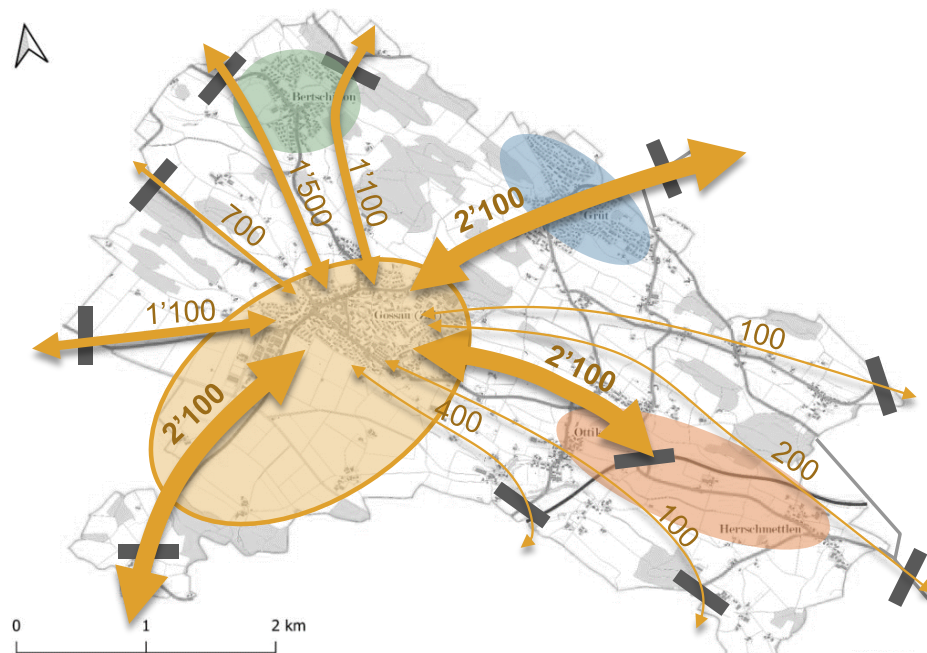
Quell-/Zielverkehr von/nach Bertschikon (DWV 2018, 2'800 Fz/d)



Quell-/Zielverkehr von/nach Grüt (DWV 2018, 6'600 Fz/d)



Quell-/Zielverkehr von/nach Gossau Dorf (DWV 2018, 11'500 Fz/d)



Quell-/Zielverkehr von/nach Ottikon/Herrschmettlen (DWV 2018, 3'000 Fz/d)

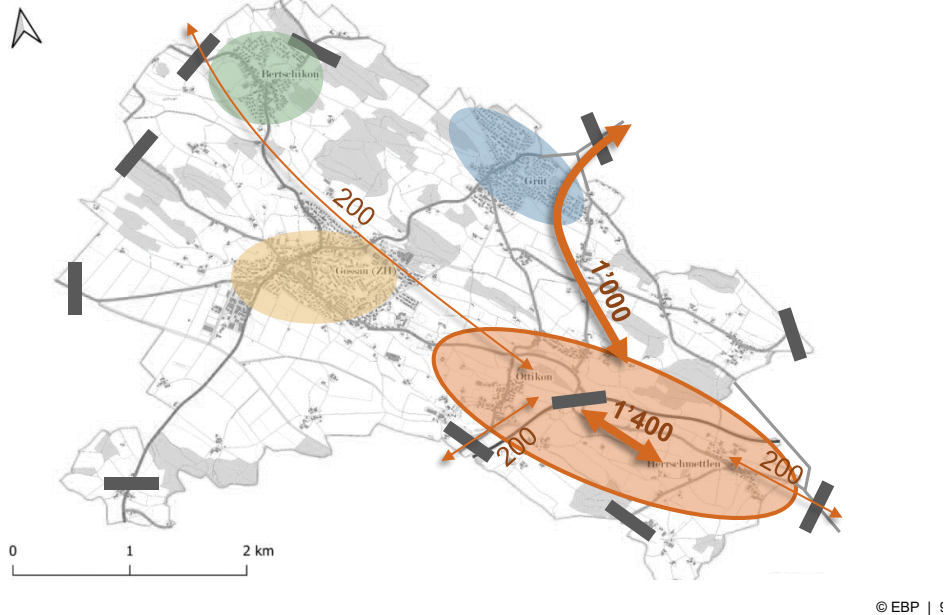


Abbildung 30 Wichtigste Verkehrsbeziehungen des Quell-/Zielverkehr von/nach Teilgebieten (nicht dargestellt sind Verkehrsbelastungen < 100 Fz./DWV). Quelle: GVM-ZH Modellzustand 2018, eigene Darstellung.

Zusätzlich zum ortseigenen Quell-/Zielverkehr verkehrt auch regionaler Durchgangsverkehr auf den RVS.¹⁰ Auf einzelnen Verbindungen zwischen den Wachten kann der Durchgangsverkehr gemäss Modell einen beträchtlichen Anteil am Gesamtverkehr betragen (z.B. Grüningen-Wetzikon rund 70%, Bubikon-Wetzikon rund 90%) (Abbildung 31).

¹⁰ Die Thematik «Durchgangsverkehr Langweidstrasse» wird nachfolgend behandelt, da es sich dabei um eine kommunale Strasse handelt.

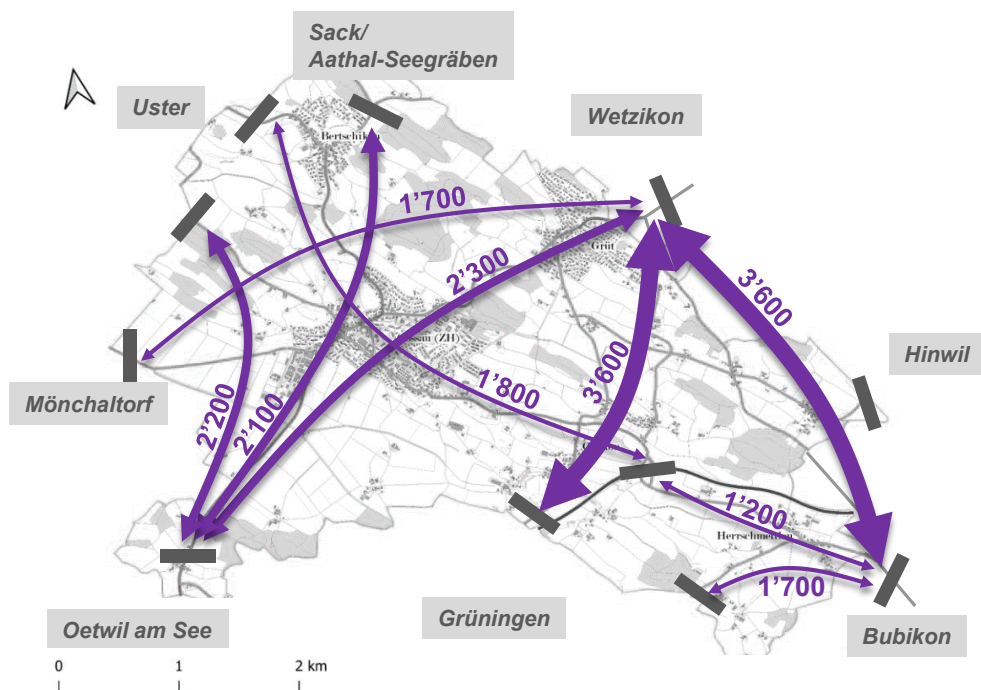


Abbildung 31 Durchgangsverkehr (DWV) durch die Gemeinde Gossau. Quelle: GVM-ZH Modellzustand 2018, eigene Darstellung.

Die Siedlungsverträglichkeit des Verbindungstrassennetzes ist gemäss Analyse des Kantons grundsätzlich gegeben. Lediglich entlang der Grüningerstrasse im Ortskern Grüt wird die Siedlungsverträglichkeit als kritisch beurteilt. Die Stichprobenbefragung hat aufgezeigt, dass die Siedlungsverträglichkeit insbesondere in den Ortsdurchfahrten Bertschikon und Gossau Dorf aber auch in den übrigen Wachten als beeinträchtigt empfunden wird. Gründe dafür sind die wahrgenommenen hohen Verkehrsbelastungen und Geschwindigkeiten, die teilweise engen Strassenquerschnitte und die hohe Trennwirkung der Strassen.

Siedlungsverträglichkeit

Die kommunalen Quartierstrassen von der Gemeinde Gossau sind zu grossen Teilen verkehrsberuhigt (Tempo 30). Trotzdem gibt es unerwünschter Schleichverkehr durch einzelne Wohnquartiere. Davon sind insbesondere die Langweidstrasse im Grüt (Verbindung zwischen Anschluss Ottikon und Aathal) und die Heusbergstrasse in Bertschikon (Verbindung zwischen Bertschikon und Aathal resp. Wetzikon) betroffen.

Kommunales Strassennetz

Die Langweidstrasse ist als lokale kommunale Verbindungsstrasse konzipiert und verbindet den Ortsteil Grüt mit Wetzikon Nordwest und Aathal-Seegräben im Norden. Insbesondere in den Spitzenstunden stellt die Verbindung eine Ausweichroute zur Zürcherstrasse (HVS in Wetzikon) dar. Im Rahmen einer Verkehrsstudie wurde im Jahr 2021 die Verkehrsbelastung erhoben. Insgesamt beträgt die Verkehrsbelastung im DWV knapp 2'000 Fz. In der Morgenspitze (MSP) verkehren 130 Fz./h, in der Abendspitze (ASP) 210 Fz./h auf der Langweidstrasse. Die MSP und die APS haben leicht unterschiedliche Lastrichtungen. In der MSP verkehren rund 60% in nördliche Richtung, in der ASP ebenfalls rund 55% in Richtung Grüt. Der Schwerverkehrsanteil ist mit knapp 3% relativ gering. Zur Reduktion des

Verkehrsstudien zum Schleichverkehr Langweidstrasse

Schleichverkehrs wurden in den Jahren 2021/2022 zwei Pilotversuche (Lastwagenfahrverbot, Vollsperrung durch allgemeines Fahrverbot) durchgeführt. Die Einführung des Lastwagenfahrverbots führte zu keiner Reduktion der Verkehrsbelastung. Eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Hard- oder Bertschikerstrasse konnte nicht festgestellt werden. Die Anzahl Lastwagen nahm auf diesen Verbindungen sogar leicht ab. Durch das Lastwagenverbot kommt es somit gemäss Studie zu einer (Rück-)Verlagerung auf die HVS (Zürcherstrasse). Eine Vollsperrung der Langweidstrasse hat hingegen eine Verkehrsverlagerung auf die Hardstrasse zur Folge (DWV +350 Fz/h, Zunahme von rund 50%, wobei die Nullmessung Corona-bedingt zu relativieren ist). Dabei gilt festgehalten, dass nur ca. 20% der von der Langweidstrasse verlagerten Verkehrs neu über die Hardstrasse verkehrt.

Parallel zur Erarbeitung des GVK wurde das Konzept Verkehrsberuhigung Gossau ZH durch den Kanton Zürich erarbeitet (Entwurf, 6. Januar 2025). Ziel des Konzepts ist die Entwicklung und Empfehlung wirksamer Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des MIV in Gossau. Der quartierfremde Verkehr soll auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt werden und die Funktionalität des übergeordneten Strassennetzes gleichzeitig gewährleistet bleiben. Als Handlungsempfehlungen werden u.a. verschiedene betriebliche Anpassungen am kommunalen Strassennetz in der Gemeinde Gossau aufgelistet (Abbildung 32). Die im Verkehrsberuhigungskonzept Gossau zusätzlich identifizierten Strassenzügen mit hohen Geschwindigkeiten (Mediker-, Heusberg- und Bönlerstrasse) werden als zusätzliche Massnahmen im GVK und im kRPV aufgenommen (siehe SV 5).

Konzept Verkehrs-
beruhigung Gossau
ZH

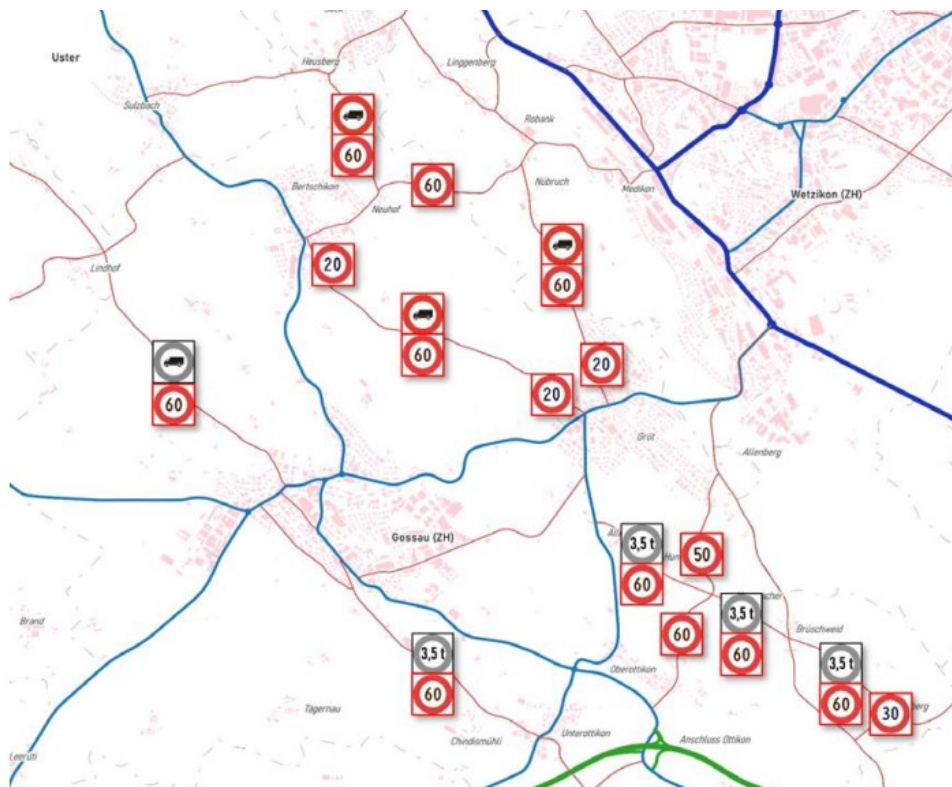


Abbildung 32 Massnahmenkonzept «MK1» auf kommunalen Strassen. Quelle: Konzept Verkehrsberuhigung Gossau ZH (6. Januar 2025, Entwurf).

Stärken	Schwächen
Die verschiedenen Wachten der Gemeinde sind direkt vernetzt.	Verschiedene Verbindungen weisen im Verhältnis zur erlaubten Höchstgeschwindigkeit schmale Querschnitte auf (siehe Analyseplan A1.1 Verkehrssicherheit).
Siedlungsorientierte Quartierstrassen sind überwiegend verkehrsberuhigt.	Fehlendes Autobahnverbindungsstück zwischen Uster und Hinwil verursacht Ausweichfahrten durch Ortschaften, insbesondere auf der Langweidstrasse (Grüt) und der Hardstrasse
	Unerwünschter Schleichverkehr auf Heusberg- und Medikerstrasse.
	Siedlungsverträglichkeit kritisch auf Ortsdurchfahrten im Grüt.
	Kritische Verkehrsbelastung in der Abendspitze des Knotens Grütstrasse/Büelgass insbesondere durch Linksabbiegebeziehungen.
	Verkehrsbelastung und Knotenauslastung sowie Fahrtgeschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten und Siedlungsrändern werden in der Bevölkerungsumfrage als hoch beurteilt.
	Schwerverkehr/Lastwagen wird von der Bevölkerung als störend empfunden und verkehrt teilweise auf nicht dafür vorgesehenem Netz.

Tabelle 4: Resultat Analyse MIV (lila: Inputs aus Bevölkerungsbefragung und Workshop)

3.8 Öffentlicher Verkehr

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Gossau ist mit wenigen Lücken flächendeckend mit ÖV erschlossen. Erschliessungslücken bestehen westlich der Mönchaltorfer Aa sowie im Gebiet Langfuhr. Zusätzlich liegt im Gebiet zwischen Grüt und Herschmettlen nur die ÖV-Güteklasse F vor (vgl. Analyseplan im Anhang A1, inkl. Verortung von Netzlücken und Problemstellen).¹¹

Flächendeckende
ÖV-Erschliessung
mit einzelnen
Lücken

Die Gemeinde Gossau wird heute von vier Buslinien bedient, wovon mit Ausnahme der Linie 845 alle am Bahnhof Wetzikon die Anbindung an das regionale S-Bahnnetz sicherstellen (Abbildung 33):

Gossau von vier Buslinien bedient

- **845: Uster – Gossau – Grüningen – Oetwil am See** (15'-Takt zwischen Uster-Gossau, 30'-Takt zwischen Gossau-Grüningen, bis Oetwil am See nur Sa/So 60'-Takt)
- **862: Wetzikon – Grüt – Gossau – Wetzikon** (15' Takt, Haltestelle Unterhofen nur im 30'-Takt bedient)
- **867: Wetzikon – Grüningen – Oetwil am See** (Richtung Wetzikon ab 21 Uhr und Sa/So 60'-Takt, Richtung Grüningen ab 21 Uhr, bis Oetwil am See nur Sa/So 60'-Takt)
- **883: Bubikon – Herschmettlen – Wetzikon** (nur HVZ)

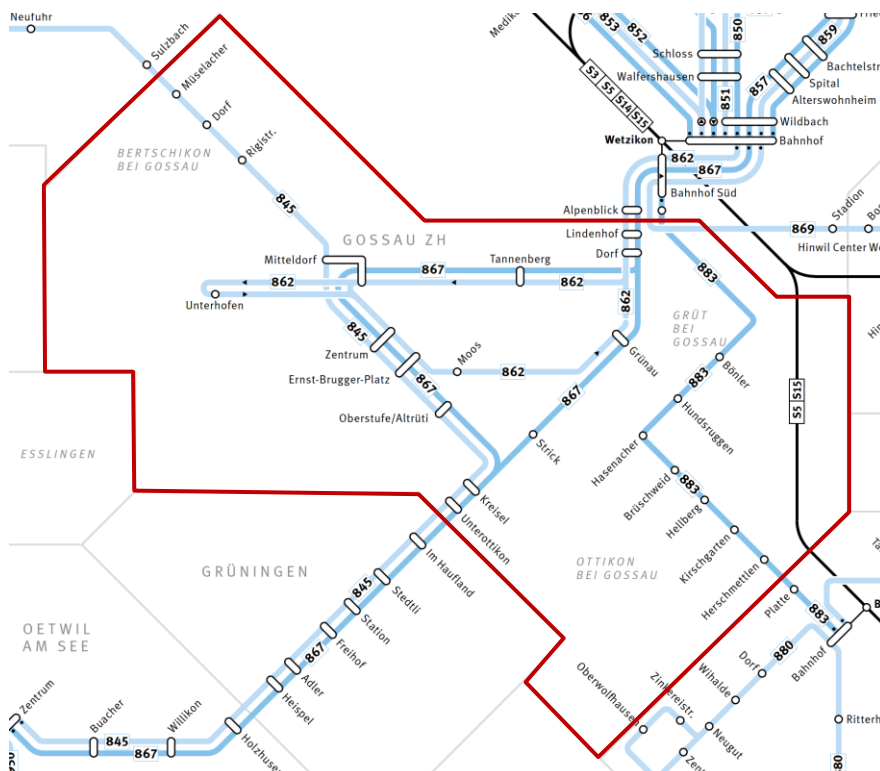


Abbildung 33 Netzplan (ZVV, 2022/23)

11 Der Kanton Zürich berechnet die kantonalen ÖV-Güteklassen, angelehnt an die Berechnungsmethodik des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE-CH. Abhängig von der ermittelten Haltestellenkategorie und dem Abstand zur Haltestelle werden die ÖV-Güteklassen A bis F gebildet. Die Haltestellenkategorie basiert auf dem ÖV-Verkehrsmittel und dem Kursintervall an einer Haltestelle. Die Güteklasse A bedeutet eine sehr gute Erschliessung eines Standortes; Güteklasse F heisst eine marginale Erschliessung.

Im ÖV-Netz gibt es keine nennenswerte Fahrzeitverluststellen in Gossau. Die Fahrplanstabilität des Busverkehrs ist grundsätzlich gut. Folgende Problemstellen sind gemäss VZO einerseits im Angebot, andererseits im Betrieb im aktuellen Netz auszumachen:

Fahrplanstabilität
und Verluststellen

- Fehlende Verbindung zwischen Esslingen/Mönchaltorf und Gossau/Wetzikon (inkl. Entlastung der Linie 862).
- Fahrzeitverluste auf der Verbindung Uster – Gossau, Ernst-Brugger-Platz und umgekehrt (Linie 845).
- Umsteigebeziehung zwischen Sulzbach/Bertschikon und Grüt/Wetzikon in Gossau nicht gewährleistet.

Neben diesen Problemstellen zeigt ein Vergleich der ÖV- und MIV-Reisezeiten, dass die ÖV-Reisezeiten zu den Nachbargemeinden und auf weiteren relevanten Verbindungen teilweise deutlich höher sind als mit dem MIV. Zwischen Gossau (alle Wachten) und Wetzikon Dorf/Kempton oder Uster sind die ÖV-Reisezeiten zwei bis drei Mal länger als mit dem MIV.

Teilweise hohe ÖV-
Reisezeiten

Während des Nachtbetriebs verkehrt stündlich die S-Bahn SN5 von Knonau über Zürich und Wetzikon nach Pfäffikon SZ und umgekehrt. In Wetzikon besteht Anschluss an den Bus N86 über Grüt, Gossau und Grüningen nach Wolfhausen (Fr/Sa und Sa/So, stündlich zwischen 1:45 Uhr und 4:45 Uhr). Dieser hält an zehn Haltestellen in der Gemeinde: Lindenhof, Grüt Dorf, Tannenbergr, Mitteldorf, Unterhofen, Zentrum, Ernst-Brugger-Platz, Oberstufe/Altrüti, Kreisel und Unterottikon.

Nachtnetz

Die Fahrgastfrequenzen der Bushaltestellen basieren auf den Datengrundlagen aus dem Jahr 2019 (vor COVID-19). Gemäss Einschätzung der VZO ist mit einem Rückgewinn der Fahrgastzahlen nach den Pandemiejahren 2020/2021 zu rechnen. Die Fahrgastzahlen 2022 stimmen voraussichtlich in der Grössenordnung mit den Fahrgastzahlen 2019 überein. Die Auswertung der Fahrgastfrequenzen zeigt, dass die Haltestellen Ernst-Brugger-Platz, Mitteldorf und Gossau Zentrum über 500 Ein- und Aussteiger/innen pro Tag verzeichnen. Weitere gut frequentierte Haltestellen (200-500 Personen pro Tag) sind: Grüt Dorf, Bertschikon Dorf, Grüt Lindenhof und Gossau Moos. Diese Haltestellen werden von den Linien 845 und 862 (Gossau Dorf und Bertschikon) sowie von den Linien 862 und 867 (Grüt) bedient. Gemäss VZO zählte die Linie 845 zwischen Grüningen und Uster im Jahr 2019 zu den am meisten genutzten Buslinien im Oberland.

Fahrgastfrequen-
zen

Die Bevölkerungsbefragung zeigte, dass der Ausbaustandard der ÖV-Haltestellen teilweise als ungenügend wahrgenommen wird. Verschiedene relevante Haltestellen verfügen beispielsweise über keinen Witterungsschutz. Weiter ist der selbstständige Einstieg für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, an diversen Haltestellen nicht möglich (nicht BehiG-konform).

Ausstattung ÖV-
Haltestellen

Der nächstliegende Bahnhof von Gossau, der Bahnhof Wetzikon, wird heute von vier S-Bahnlinien bedient (Abbildung 33):

Heutiges Angebot:
S-Bahn

- **S3: Bülach – Glattbrugg – Zürich HB – Stadelhofen – Effretikon – Wetzikon** (Abfahrtszeiten: xx.18 / xx.48)
- **S5: Zug – Affoltern a.A. – Zürich HB – Uster – Pfäffikon SZ** (Abfahrtszeiten: Richtung Pfäffikon xx.15 / xx.45, Richtung Zug xx.15 / xx.45)
- **S14: Affoltern a.A. – Altstetten – Zürich HB – Oerlikon – Hinwil** (Abfahrtszeiten: Richtung Hinwil xx.12 / xx.42, Richtung Affoltern a.A. xx.18 / xx.48)
- **S15: Rapperswil – Uster – Zürich HB – Oberglatt – Niederweningen** (Abfahrtszeiten: Richtung Niederweningen xx.26 / xx.56. Richtung Rapperswil xx.04 / xx.34)

Die ZVV prognostiziert ab 2024 einen Anstieg der Nachfrage im ÖV. Aufgrund dieser Prognose und des aktuellen Angebots ist eine neue Buslinie zwischen Esslingen und Wetzikon in Planung. Die neue Buslinie soll zuerst während den Hauptverkehrszeiten morgens und abends von Montag bis Freitag starten und die Bahnanschlüsse in Esslingen und Wetzikon bedienen. Der Hauptnutzen des neuen Angebotes sind Direktverbindungen von und nach Gossau ZH und Bahnhof Wetzikon für die Gemeinden Egg, Esslingen und Mönchaltorf. Der Einführungszeitpunkt ist offen, wird aber nicht vor Dezember 2027 erwartet.

Ausblick Busangebot und Infrastrukturbedarf

Stärken	Schwächen
Auf dem VZO-Netz sind fast keine nennenswerte Fahrzeitverluststellen in der Gemeinde zu verzeichnen.	Linie 845: Fahrzeitverluste auf der Verbindung Uster – Gossau, Ernst-Brugger-Platz und umgekehrt
	Verbindung nach Bhf. Wetzikon oft knapp
Siedlungsgebiet ist fast flächendeckend mit ÖV erschlossen und direkt mit den umliegenden S-Bahn-Haltestellen verknüpft	Auf relevanten Relationen gegenüber dem MIV teilweise hohe ÖV-Reisezeiten
	Umsteigebeziehungen zwischen Sulzbach/Bertschikon und Grüt/Wetzikon in Gossau nicht gewährleistet
	Fehlende Verbindung zwischen Esslingen/Mönchaltorf und Gossau/Wetzikon
	Ausgedünnter ÖV-Takt abends und an Wochenenden.
	Mangelhaftes ÖV-Angebot in Oberottikon und Herschmettlen (insbes. abends und an Wochenenden)
	Linienführung 863 (Ring) reduziert Attraktivität der Haltestelle «Badi» und «Moos»
Nachtbus bedient zehn Haltestellen in der Gemeinde	Keine Nachtbusverbindung zwischen Uster und Bertschikon
	ÖV-Haltestellen verfügen teilweise über schlechten Ausbaustandard (ungedeckt) oder sind nicht BehiG-konform

Tabelle 5 Resultat Analyse ÖV (lila: Inputs aus Bevölkerungsbefragung und Workshop)

3.9 Fussverkehr

Die Gemeinde Gossau verfügt über keinen Fusswegnetzplan. Die «Durchwegung» des Gemeindegebietes ist im Allgemeinen dicht. Grundsätzlich sind alle Strassen im Siedlungsgebiet sowie alle Wege inner- und ausserorts Teil des kommunalen Fusswegnetzes. Im Analyseplan werden neben den übergeordneten Wanderwegen die wichtigsten Fussverkehrsverbindungen als kommunale Hauptverbindungen dargestellt (vgl. Anhang A1.4 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität). Auch dargestellt werden die Netzlücken sowie lineare und punktuelle Schwachstellen.¹²

Dichtes
Fusswegnetz

Da viele verkehrsberuhigte Quartiere bestehen, sind die Bedingungen für den Fussverkehr in den Quartieren grundsätzlich gut. Von besonderer Bedeutung sind die kommunalen Hauptverbindungen, welche primär auf den Alltagsverkehr ausgerichtet sind. Alle wichtigen Ziele des Fussverkehrs (öffentliche Einrichtungen, ÖV-Haltestellen, wichtige Einkaufsmöglichkeiten) sind ans Fusswegnetz angebunden. Die kommunalen Hauptverbindungen entlang der RVS verfügen innerorts in der Regel über beidseitiges Trottoir.

Fussverkehr inner-
orts

Ausserorts zwischen den Wachten bestehen entlang der RVS abgetrennte Fuss-/Radwege: Grütstrasse zwischen Grüt und Gossau, Altrütistrasse zwischen Gossau und Ottikon, Leerütistrasse zwischen Gossau und HLS-Anschluss Oetwil am See. Auf der Grüningerstrasse zwischen Ottikon und Grüningen gibt es ein einseitiges Trottoir. Auf den folgenden RVS besteht keine Infrastruktur für den Fussverkehr: Grüningerstrasse zwischen Ottikon und Grüt, Bertschikerstrasse zwischen Gossau und Bertschikon, Bubikerstrasse zwischen Ottikon und Herschmettlen, Mönchaltorferstrasse zwischen Gossau und Mönchaltorf. Diese Verbindungen werden durch Wanderwege abgedeckt, welche zwar mit Umwegen verbunden sind, dafür attraktiv sind. Die Gemeinde verfügt über ein dichtes Netz an Wanderwegen. Die Attraktivität dieser Wanderwege wurde von der Bevölkerung in der Umfrage besonders hervorgehoben.

Fussverkehr aus-
serorts

Zum Fussverkehr sind keine umfassenden Nachfragedaten vorhanden. Die Auswertung zum Mobilitätsverhalten (vgl. Kapitel 3.3) gibt Hinweise, dass der Fussverkehrsanteil bei den Binnenpendlern hoch ist.

Nachfrage

Im Jahr 2019 hat der Kanton Zürich eine Beurteilung des Fussverkehrspotenzials sowie der Relevanz von Netzabschnitten für den Fussverkehr vorgenommen (Abbildung 34). Das ermittelte Fussverkehrspotenzial gibt Aufschluss über die zu erwartende Anzahl an Fusswegverbindungen pro Gebäude und deren Übertragung auf das Strassennetz. Hierbei wird ersichtlich, welche Abschnitte des Fusswegenetzes für den Alltagsfussverkehr von grosser Bedeutung sind. In der Gemeinde Gossau weisen insbesondere die Ortszentren von Gossau Dorf und Grüt ein grösseres Fussverkehrspotenzial

Fussverkehrspo-
tenzial

¹² In der Fuss- und Veloverkehrsplanung werden grundsätzliche Netzlücken und Schwachstellen unterschieden. *Netzlücken* sind fehlende Bestandteile im Wegnetz. Lineare Netzlücken sind fehlende Wege und Verbindungen. Punktuelle Netzlücken können fehlende Querungsmöglichkeiten als Verbindung zweier Netzstücke, fehlende Aufenthalts-/Begegnungsräume oder nicht vorhandene Abstellanlagen für Velos darstellen. *Schwachstellen* sind hingegen lineare oder punktuelle Netzelemente, welche qualitative Mängel aufweisen. Die Abgrenzung zwischen Netzlücken und Schwachstellen ist fließend.

auf. Insbesondere in den Siedlungsgebieten gibt es verschiedene Netzabschnitte von grösserer Relevanz. Ausserorts, als Verbindung der Wachten, spielt der Fussverkehr eine weniger wichtige Rolle und es besteht auch kein Potenzial.

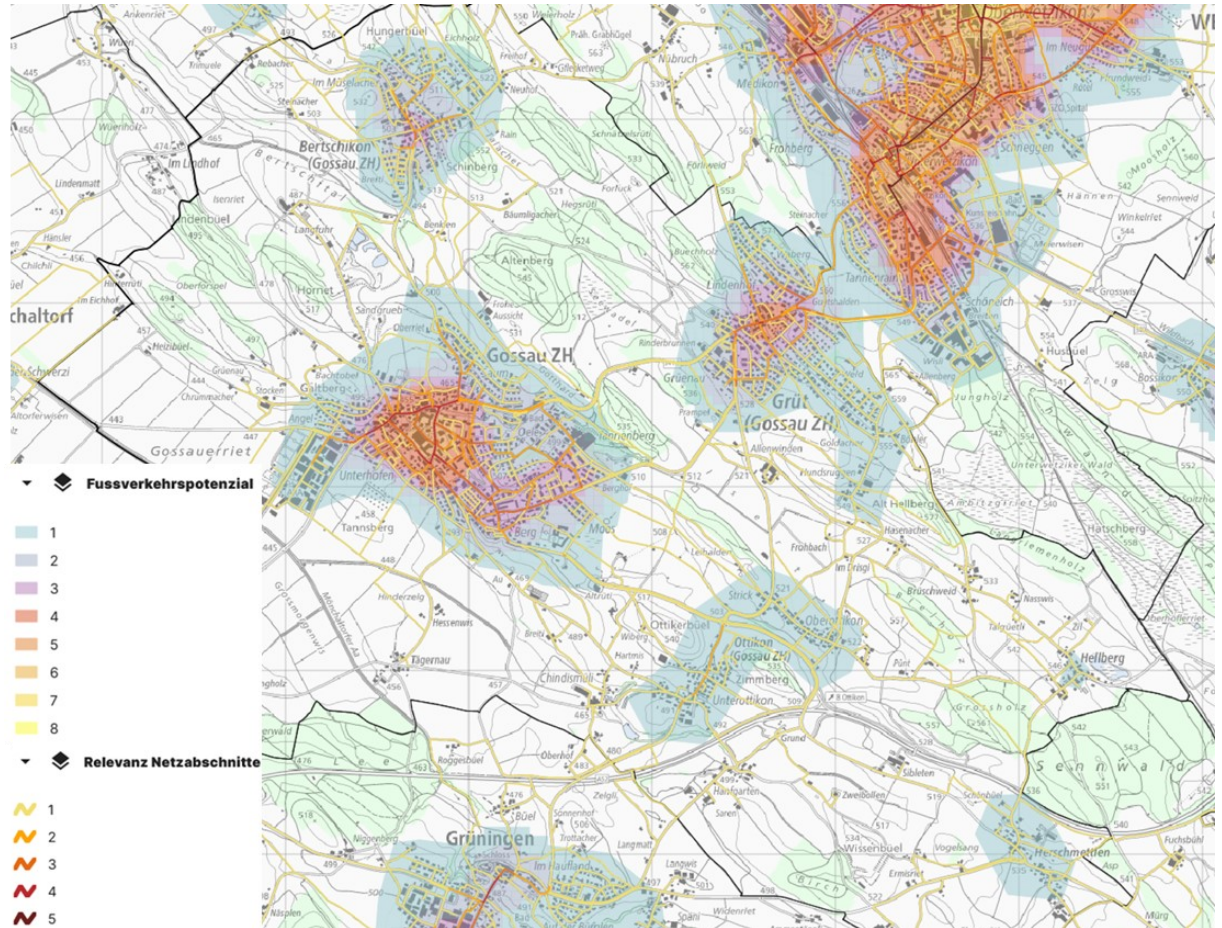


Abbildung 34 Fussverkehrspotenzial und Relevanz von Netzabschnitten (gewichtet). Quelle: GIS ZH.

Die Durchwegung des Gemeindegebietes für den Fussverkehr ist grundsätzlich dicht und weist kaum Lücken auf. Einzig die Verbindung Laufenbachstrasse-Grütstrasse sowie ein Fussweg entlang der Bertschikerstrasse (Ortseingang Gossau Dorf) entlang dem Laufenbach ist für Zufussgehende nicht möglich und stellt eine Lücke im kommunalen Fusswegnetz dar.

Netzlücken

Entlang der Hauptachsen in den Ortskernen gibt es grösstenteils beidseitig Trottoirs. Bei Engstellen kann es vorkommen, dass die beidseitige Längsführung unterbrochen ist. Die schwach befahrenen Quartierstrassen sind verkehrsberuhigt (Tempo 30). Da sie jedoch meistens über kein Trottoir verfügen, werden diese Strassen von Fussgänger/innen subjektiv trotzdem als unsicher empfunden. Die Schwachstellen basierend auf der kantonalen Schwachstellenanalyse 2015 (Masterplan Fussverkehr MaPlaFu) sowie der Bevölkerungsbefragung und setzen sich aus linearen und punktuellen Schwachstellen zusammen. Lineare Schwachstellen sind beispielsweise fehlende oder zu schmale Trottoirs oder gefährliche Längsverbindung, punktuellen Schwachstellen sind z.B. fehlende oder mangelhafte

Lineare Schwachstellen

Querungsstellen oder gefährliche Fussgängerstreifen. Die Schwachstellen sind im Analyseplan A1.4 dargestellt.

Schulkinder und Kindergärtnerinnen und Kindergärtner sind Gruppen, die es im Fussverkehr besonders gut zu schützen gilt. Im Analyseplan Verkehrssicherheit A1.1 sind die sicherheitsrelevanten Schulwege dargestellt.

Schulwege

Stärken	Schwächen
Die Durchwegung des Gemeindegebietes ist im Allgemeinen dicht.	Im Fusswegnetz gibt es folgende Netzlücken: — Laufenbachstrasse-Grütstrasse: Verbindung für Zufussgehende fehlt
Die Gemeinde verfügt über ein attraktives Wanderwegnetz	
Alle wichtigen Attraktoren und ÖV-Haltestellen sind ans Fusswegnetz angebunden.	
Viele verkehrsberuhigte Quartiere mit grundsätzlich attraktiven Bedingungen für Fussverkehr	Im Fusswegnetz ist die Infrastruktur auf einigen wichtigen Verbindungen mangelhaft und weist Schwachstellen auf. Lineare Schwachstelle: — Grütstrasse, Höhe Wüeristrasse (südlicher Strassenrand): Fehlende Längsverbindung Büelgass-Im Zentrum — Grütstrasse, Höhe Büelgass (nördlicher Strassenrand): Mangelhafte Längsverbindung, zu schmales Trottoir — Rebhaldenstrasse: Enger Strassenquerschnitt, Beeinträchtigung Längsführung Fussverkehr — Langweidstrasse (bis Siedlungsrand): Fehlende Längsverbindung (südlicher Abschnitt), nur markierte Längsverbindung (nördlicher Abschnitt) — Hardstrasse, Bertschikon: Fehlende / mangelhafte Längsführung — Chapfstr.-Grünenhofstrasse: Mangelhafter Ausbaustandard der Längsverbindung — Grüningerstrasse: Fehlende Infrastruktur entlang übergeordneter Fusswegverbindung (Frohbachweg-Moosweg) — Bertschikerstrasse (nördlich Rigistrasse, Ortseingang Gossau Dorf): Fussweg entlang der Bertschikerstrasse fehlt. — Grüningerstrasse (Hasenacherstrasse-Berghofstrasse): Anbindung Grüt an den Wanderweg Punktuelle Schwachstelle: — Bertschikon (Zentrum): Querung der Heusbergstrasse sowie Hardstrasse unübersichtlich — Herti-/Heusbergstrasse: Fehlende Quermöglichkeit — Wüeri-/Grütstrasse: Mangelhafte Querung, ungenügende Sichtverhältnisse, schräger Querungsbereich — Im Zentrum/Grütstrasse: Mangelhafte Querung, Sichtweiten ungenügend, mangelhafte Markierung — Haldenstrasse: Querung für Kindergartenkinder mangelhaft — Bergstrasse: Diverse Querungen in Schulhausnähe (Chapf-, Bergschulhaus) mangelhaft bis fehlend

	— Altrüti: Fehlende Querungsmöglichkeit, hohe Geschwindigkeiten, Sichtverhältnisse beeinträchtigt — Leerütistrasse: Fehlende Querungsmöglichkeit, hohe Geschwindigkeiten — Grüningerstrasse (Ottikon): Fehlende Querungsmöglichkeit — Brüscheidstrasse (Brüscheid): Mangelhafte Querung, Mittelinsel wird überfahren — Bertschikerstrasse, (Bertschikon Süd): Fehlende Querungsmöglichkeit — Grütstrasse: Fehlende Querungsmöglichkeit — Grüningerstrasse (Grüt Süd): Fehlende Querungsmöglichkeit Mehrere Netzlücken und Schwachstellen wurden auch im Rahmen der Bevölkerungsbefragung erwähnt.
--	--

Tabelle 6 Resultat Analyse Fussverkehr (lila: Inputs aus Bevölkerungsbefragung und Workshop)

3.10 Veloverkehr

Die Gemeinde Gossau ist durch verschiedene Verbindungen an das kantonale Velonetz, welches vom Kantonsrat 2016 beschlossen wurde, angebunden. Eine kantonale Hauptverbindung führt auf der Ost-West-Achse von Wetzikon Richtung Mönchaltorf/Egg. Zusätzliche kantonale Nebenverbindungen verlaufen quer dazu und dienen als Verbindung zwischen Gossau Dorf, den Wachten und den Nachbargemeinden. Auf der Achse Uster-Gossau Dorf-Oberottikon-Herschmettlen-Bubikon gibt es eine regionale Freizeitverbindung, zwischen Mönchaltorf-Unterottikon-Bubikon sowie zwischen Wetzikon und Hellberg gibt es zwei SchweizMobil-Freizeitrouten. Abgesehen von den überkommunalen Freizeitrouten werden die kantonalen Veloverkehrsverbindungen überwiegend entlang den MIV-Hauptverkehrsachsen geführt.

Übergeordnetes Velowegnetz

Das kommunale Velonetz ergänzt durch kommunale Hauptverbindungen das kantonale und regionale Velonetz. Diese verlaufen entlang weniger verkehrsbelastete Gemeindestrassen und durch Quartiere. Sie stellen die Verknüpfung aller Wachten sicher und erschliessen die wichtigen Ziele im Siedlungsgebiet. In den Quartieren sollen grundsätzlich alle Strassen auch auf den Veloverkehr ausgerichtet sein und ein sicheres und attraktives Velofahren ermöglichen. Das kommunale Velonetz wurde im Rahmen dieser GVK-Erarbeitung basierend auf dem Netz der Stärken-Schwächen-Analyse Veloverkehr 2022 weiterentwickelt (vgl. Analyseplan Veloverkehr, Anhang A1.5).

Kommunale Velonetz

Die Netzlücken und Schwachstellen der Stärken-Schwächen-Analyse wurden auf das neukonzipierte kommunale Velonetz adaptiert und Analyseplan A1.5 Veloverkehr dargestellt (zu Netzlücken und Schwachstellen vgl. Fussnote 12). Durch die Weiterentwicklung des Velonetzes sind die Netzlücken und Schwachstellen der Stärken-Schwächen-Analyse nicht eins zu eins im GVK wiedergegeben. Die Priorisierung und empfohlenen Umgänge mit den ausgewiesenen Schwachstellen kann der Stärken-Schwächen-Analyse Veloverkehr 2022 entnommen werden. Die übrigen Schwachstellen aus der Stärken-Schwächen-Analyse, welche nicht als kommunale Hauptverbindungen ausgewiesen sind, sollen nach Möglichkeit dennoch behoben werden.

Netzlücken und Schwachstellen im Velonetz

Im Rahmen der Stärken-Schwächen-Analyse wurden bei für den Veloverkehr wichtigen Zielen die Verfügbarkeit von Veloparkierungsanlagen geprüft. Bei vielen Veloparkierungsanlagen ist die Ausstattung veraltet oder ungeeignet und es besteht Handlungsbedarf betreffend Komfort und Sicherheit (z.B. Witterungsschutz, Diebstahlschutz, geeignete Lenkerhalter etc.). Bei den öffentlichen Gebäuden und Sport-/Freizeitanlagen sind verschiedene Anlagen veraltet (z.B. Freibad, Fussballplatz, Altrüti, Friedhof) oder es besteht gar kein Angebot (Post, Gemeindehaus, Bibliothek). Bei allen Schulhäusern gibt es gedeckte Veloparkierungsanlagen, teilweise sind diese jedoch veraltet und entsprechen nicht den heutigen Standards. Bei den Einkaufsmöglichkeiten erfüllt lediglich die Veloparkierung bei der Migros die Anforderungen, bei den meisten Läden gibt es kein oder ein ungenügendes Angebot an Veloparkierungsmöglichkeiten.

Stärken	Schwächen
In die wichtigsten Zentrumsgebiete und die meisten umliegenden Ortschaften gibt es Veloverbindungen. Wichtige kantonale und regionale Zentren liegen in Velo/E-Bike-Distanz von weniger als 15 km (Uster, Wetzikon, Hinwil, Pfäffikon ZH, Rüti, Stäfa, Rapperswil).	Die Topografie (hügelige Gemeinde) stellt eine Herausforderung für den Veloverkehr dar (Höhenunterschied zwischen Gossauerriet und Grüt etwas mehr als 100 Höhenmetern).
Die wichtigsten Attraktoren in den verschiedenen Ortsteilen der Gemeinde sind ans Velowegnetz angebunden.	Das Velonetz weist verschiedene Lücken durch fehlende Verbindungen zwischen den Ortsteilen und Schwachstellen im bestehenden Velonetz auf. Lücken sind: — Regionale Direktverbindung zwischen Grüningen und Wetzikon via Ottikon
	Im Velonetz ist die Veloinfrastruktur auf einigen wichtigen Veloverbindungen mangelhaft und weist Schwachstellen auf. Lineare Schwachstellen: — Bertschikerstrasse (Fehlende Veloinfrastruktur, Hohes Verkehrsaufkommen, Schnelles Temporegime, Tempoorientierte Strassengeometrie) — Heusbergstrasse – Medikerstrasse (Fehlende Veloinfrastruktur, Schnelles Temporegime, Tempoorientierte Strassengeometrie, Enge Platzverhältnisse) — Hardstrasse (Fehlende Veloinfrastruktur, Schnelles Temporegime, Enge Platzverhältnisse, Ungünstige Sichtverhältnisse) — Grüningerstrasse (Fehlende Veloinfrastruktur, Hohes Verkehrsaufkommen, Tempoorientierte Strassengeometrie) — Wüeristrasse (Fehlende Veloinfrastruktur, Schnelles Temporegime, Enge Platzverhältnisse, Ungünstige Sichtverhältnisse) — Mönchaltorfstrasse (Fehlende Veloinfrastruktur, Schnelles Temporegime, Tempoorientierte Strassengeometrie) — Grütstrasse (Fehlende Veloinfrastruktur, Hohes Verkehrsaufkommen, Enge Platzverhältnisse, Ungünstige Sichtverhältnisse) — Zwetschmetweg (Fahrverbot) — Oelestrasse-Freibad (Fehlende Veloinfrastruktur) — Bergstrasse (Fehlende Veloinfrastruktur, Hohes Verkehrsaufkommen, Tempoorientierte Strassengeometrie) — Chapfstrasse (Konflikt Autoparkierung)

Stärken	Schwächen
	— Büelgass (Fehlende Veloinfrastruktur, Enge Platzverhältnisse) — Austrasse (Fehlende Veloinfrastruktur, Tempoorientierte Strassengeometrie, Enge Platzverhältnisse) — Esslingerstrasse (Fehlende Veloinfrastruktur, Schnelles Temporegime, Tempoorientierte Strassengeometrie) — Grundstrasse-Bubikerstrasse (Fehlende Veloinfrastruktur, Schnelles Temporegime, Tempoorientierte Strassengeometrie) — Dürntnerstrasse (Fehlende Veloinfrastruktur, Schnelles Temporegime, Tempoorientierte Strassengeometrie) — Schönbühlstrasse (Fehlende Veloinfrastruktur, Enge Platzverhältnisse, Ungünstige Sichtverhältnisse) — Hasenacher-Hinwilerstrasse (Fehlende Veloinfrastruktur, Schnelles Temporegime, Tempoorientierte Strassengeometrie, Enge Platzverhältnisse) Punktueller Schwachstellen finden sich bei wichtigen Knoten oder Querungsstellen entlang den Hauptverbindungsachsen (vgl. Analyseplan) Mehrere Schwachstellen wurden auch im Rahmen der Bevölkerungsbefragung erwähnt.
Verschiedene attraktive Naherholungsgebiete (z.B. Greifensee, Pfäffikersee, Lützelsee, Bachtel, Pfannenstil) liegen in Velodistanz und bieten eine hohe Attraktivität für Freizeitrouten.	Der Zugang zu den kommunalen Freizeitanlagen (Fussballplatz und Turnhalle Berg) ist für die Velofahrenden ungünstig (Querung).
Es gibt sehr gut ausgebaute Rad-/Gehwege nach Grüt, Oetwil am See und Ottikon, sowie von Ottikon nach Grüningen (Teilstrecke).	Wichtige kantonale Veloverbindungen weisen Defizite im Ausbaustandard auf (keine Rad- oder Rad-/Gehwege Gossau-Mönchaltorf, Gossau-Bertschikon-Uster).
Die weitgehend flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren führt zu mehr Sicherheit für die Velofahrenden.	Velofahrer/innen sind mehrheitlich im Mischverkehr mit dem MIV unterwegs (gleicher Strassenraum), die Querschnitte sind teilweise schmal.
	Die Ortsdurchfahrten werden für den Veloverkehr aufgrund der wahrgenommenen hohen Verkehrsbelastung und Fahrtgeschwindigkeit als unattraktiv empfunden. Gründe sind: — kaum Veloinfrastruktur durch Ortskerne vorhanden — unübersichtliche Knoten entlang der Hauptachsen — Unübersichtliche Querungsstellen für Velofahrende
	Prognostizierte Zunahme des MIV verschlechtert Situation für Velofahrende insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen innerorts und den untergeordneten Verbindungsstrassen in die umliegenden Ortschaften.
	Bei vielen relevanten Zielen für den Veloverkehr (öffentliche Gebäude, Freizeitanlagen, Schulhäuser, Einkaufsläden, Bushaltestellen)

Stärken	Schwächen
	gibt es keine oder ungeeignete/ungenügende Veloparkierungsmöglichkeiten.

Tabelle 7 Resultat Analyse Veloverkehr (lila: Inputs aus Bevölkerungsbefragung und Workshop)

3.11 Kombinierte Mobilität

Mit Angeboten zur kombinierten Mobilität soll die Verknüpfung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln vereinfacht und damit Alternativen zur reinen MIV-Mobilität attraktiver werden. Bahnhöfe gelten als wichtige Verknüpfungspunkte. Da Gossau über keinen Bahnhof verfügt, stehen die wichtigsten Bushaltestellen im Fokus: Ernst-Brugger-Platz, Mitteldorf und Gossau Zentrum mit über 500 Ein- und Aussteiger/innen pro Tag sowie Grüt Dorf, Bertschikon Dorf, Grüt Lindenhof und Gossau Moos mit 200-500 Ein- und Aussteiger/innen pro Tag. Aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur sollte jedoch der Bedarf für Veloparkierungsanlagen an Bushaltestelle insbesondere auch für periphere gelegenen Haltestellen geprüft werden

In Gossau sind Angebote zur Verknüpfung zwischen Auto/Motorrad und ÖV wenig sinnvoll, da es keinen Bahnhof gibt. Entsprechend gibt es auch keine Park&Ride-Anlage auf dem Gemeindegebiet. Aufgrund des weitläufigen Siedlungsgebietes ist die Verknüpfung zwischen Velo und ÖV aber wichtig. Allerdings gibt es heute nur bei der Bushaltestelle Mitteldorf eine Veloparkierungsanlage (Abbildung 35).

Park & Ride und
Bike & Ride

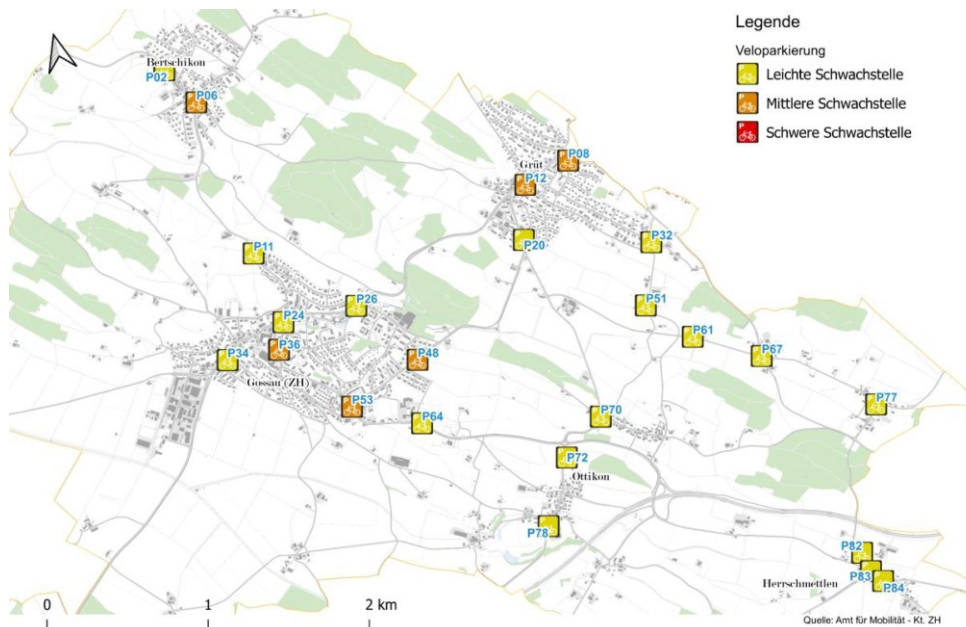


Abbildung 35 Schwachstellen Veloparkierung an ÖV-Haltestellen. Quelle: Stärken-Schwächen-Analyse Veloverkehr 2022.

In der Gemeinde Gossau gibt es ein Carsharing-Angebot. Mobility verfügt in Gossau über zwei Standorte mit total zwei Fahrzeugen: einer beim Gemeindehaus und einer bei der Lindenhofstrasse im Grüt. Im Vergleich mit anderen Agglomerationsgemeinden ist das Angebot eher bescheiden, dieses wird

Sharingangebote

jedoch durch Mobility an der Nachfrage ausgerichtet. Weitere Sharingangebote wie beispielsweise Bikesharing gibt es in der Gemeinde Gossau nicht.

Stärken	Schwächen
	In der Gemeinde Gossau bestehen nahezu keine Angebote der kombinierten Mobilität.
Bei der Bushaltestelle Mitteldorf ermöglicht eine Veloabstellanlage den Umstieg von Velo auf den ÖV.	An den für den Umstieg relevanten ÖV-Haltestellen gibt es grösstenteils keine Veloabstellanlagen.
	Es ist kein Bikesharing-Angebot vorhanden.
	Nur zwei Carsharing-Standorte vorhanden.

Tabelle 8 Resultat Analyse Kombinierte Mobilität

3.12 Parkierung

In der Gemeinde Gossau gibt es verschiedene öffentliche Parkplätze. Die grossen Parkierungsanlagen befinden sich grösstenteils in der Nähe der Sport-/Freizeitanlagen (Freibad, Fussballplatz, AL-Arena, Schützenhaus) sowie bei der Gemeindeverwaltung. Weiter gibt es in Bertschikon und in Grüt kleinere Parkplätze. Alle Parkplätze sind nicht bewirtschaftet.

Öffentlich zugängliche Parkierung im Besitz der Gemeinde

Zusätzlich zu den Parkierungsanlagen der Gemeinde gibt es im Zentrum von Gossau Dorf zwei öffentlich zugängliche Parkhäuser in Privatbesitz (Coop/Migros). Im Coop-Parkhaus gibt es rund 60 Parkfelder für Coop-Kund/innen plus rund 50 weitere Parkfelder für Öffentlichkeit. Im Migros-Parkhaus gibt es rund 30 Parkfelder für Kund/innen. Diese Parkplätze sind bewirtschaftet.

Weitere öffentlich zugängliche Parkierung

Die Gebührenverordnung (2021) regelt die Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund. Für das Parkieren auf öffentlichem Grund können marktübliche Gebühren unter Berücksichtigung der Zeit der Beanspruchung erhoben werden. Die Gemeinde Gossau verfügt jedoch über keine einheitliche und flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, es werden keine Parkplätze bewirtschaftet.

Parkiergebühren

Es gibt ein Reglement über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (2019). Darin ist festgehalten, dass es nur mit einer Bewilligung gestattet ist, Fahrzeuge aller Art nachts regelmässig auf öffentlichem Grund abzustellen. Die Bewilligung wird allen Fahrzeugbesitzern/innen erteilt, die mangels anderer Parkierungsmöglichkeiten auf das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund angewiesen sind. Das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund ist kostenpflichtig. Für die Bewilligung sind Gebühren zu entrichten. Je nach Fahrzeug kostet es CHF 40-60 pro Monat. Anfangs Juni 2023 hat die Gemeinde Gossau insgesamt 145 Bewilligungen erteilt (125 Personenwagen, 14 Lieferwagen und 6 Anhänger).

Nächtliches Dauerparkieren

In der Bau- und Zonenordnung (2023) wird der Bedarf an Abstellplätzen für Personenwagen und Fahrräder auf privatem Grund geregelt. Je nach Nutzungsart und aufgeteilt nach Bewohner/innen bzw. Arbeitsplätze und Besucher/innen bzw. Kund/innen werden die erforderlichen Abstellplätze ausgewiesen. Im Umkreis von 300 m um die intensiv bedienten Bushaltestellen

Private Parkierung

(ÖV-Erschliessung: Güteklasse C) reduziert sich die Mindestzahl der erforderlichen Abstellplätze – ausgenommen für Wohnnutzungen – um $\frac{1}{4}$. In der BZO sind keine Maximalwerte bei der Parkplatzerstellung vorgesehen und es gibt keine Möglichkeit zur Erstellung autoarmer Siedlungen (ausser Ausnahmebeiwillingung).

Aufgrund übergeordneter Planungen sind die Gemeinden der Region Zürcher Oberland verpflichtet, ein Parkraummanagement einzuführen. Im Jahr 2020 wurde ein regionales Parkraumkonzept erarbeitet. Das Konzept dient als Grundlage für eine regional abgestimmte Regelung der Parkraum Bedarfsermittlung, Erstellung und Bewirtschaftung. Die Gemeinden sind jedoch weiterhin frei, inwieweit sie mit ihren Festsetzungen dem regionalen Parkraumkonzept entsprechen. Entsprechend dem Konzept wird für die Gemeinde Gossau eine zeitliche und monetäre Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze im Zentrumsbereich empfohlen. Weiter wird empfohlen, für die Erstellungspflicht privater Parkplätze einen Grenzbedarf (obere Grenze) sowie Reduktionsfaktoren festzulegen.

Regionale Parkraumkonzept 2020

Stärken	Schwächen
In Gossau sind grundsätzlich genügend Parkplätze vorhanden.	Die Gemeinde Gossau verfügt über keine einheitliche und flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Der Grossteil der öffentlichen Parkierung ist gebührenfrei (Schwäche aus fachlicher Beurteilung).
Die BZO enthält eine Reduktion der Parkplatzerstellungspflicht in Abhängigkeit der ÖV-Güteklasse.	In der BZO sind keine Maximalwerte bei der Parkplatzerstellung vorgesehen und es gibt keine Möglichkeit zur Erstellung autoarmer Siedlungen.
	Teilweise Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit durch (unerlaubten) ruhenden Verkehr (z.B. Betschürenstrasse, Hinwilerstrasse, Lindenhofstrasse, Rebhalden- und Tannenbergrasse/Badi).

Tabelle 9 Resultat Analyse Parkierung (lila: Inputs aus Bevölkerungsbefragung und Workshop)

3.13 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr. Es soll dazu dienen, den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV zu fördern, deren Nutzung für die entsprechenden Mobilitätsbedürfnisse zu erhöhen und zu einer möglichst effizienten Nutzung von motorisierten Fahrzeugen animieren. Zentrale Akteure sind neben den Gemeinden selbst (öffentliche Verwaltung, Schulen etc.) auch Unternehmen und Arbeitgebende sowie Veranstalterinnen und Veranstalter. In Gossau gibt es folgende Bestrebungen im Bereich Mobilitätsmanagement.

Mobilitätsmanagement zur Lenkung der Verkehrsnachfrage

Stärken	Schwächen
Die Gemeinde informiert bei grösseren Anlässen auf der Einladung (z.B. Flyer) über die beschränkte Anzahl von Parkplätzen und motiviert Besuchende für eine Anreise mit ÖV/FVV.	Die Gemeinde macht bei grösseren Anlässen und Veranstaltungen keine Vorgaben hinsichtlich Mobilität bzw. An-/Abreise von Besuchenden.
	Die Gemeinde verfügt über kein Mobilitätsmanagement in der Verwaltung bzw. Schule.
	Es gibt kein Angebot für eine Beratung zum Mobilitätsmanagement für grosse Unternehmen. Der Kanton Zürich unterstützt jedoch durch Mobilitätsberatungen (Impuls Mobilität) Betriebe und Bauherren/-herrinnen bei der Ausrichtung kostensparender, umweltfreundlicher und sozialverträglicher Mobilität.

3.14 Güterverkehr

In der Gemeinde Gossau gibt es keine der folgenden Infrastrukturen, welche für den Güterverkehr von Bedeutung wären: Güterumschlaganlage, Verladeanlage für Kies- und Aushub, Anschlussgleis und Standort von Logistikzentren.

Keine besonderen Güterverkehrsinfrastrukturen

Die Industriezone befindet sich im Osten von Gossau Dorf und damit am Rande der Gemeinde. Gemäss Art. 17 BZO sind in der Industriezone mässig störende Betriebe und Anlagen, provisorische Gemeinschaftsunterkünfte für betriebsangestellte Personen sowie Handels- und Dienstleistungsbetriebe zulässig. Für Güter des täglichen Bedarfs ist die Verkaufsfläche auf maximal 200 m² beschränkt.

Standorte Industrie- und Gewerbezone

Von Gossau Dorf Richtung Bertschikon, Mönchaltorf, Grüningen und Bubikon verlaufen Ausnahmetransportrouten des Typs II. Die Strassen müssen damit folgende Bedingungen erfüllen: min. 4.80 m lichte Höhe, min 6.50 m lichte Breite, Totalgewicht von max. 240 t und Achslast von max. 20 t.

Ausnahmetransportrouten

Stärken	Schwächen
Keine besonderen Güterverkehrsinfrastrukturen	Industriezone liegt am Rande der Gemeinde, sodass das Konfliktpotenzial gering ist.

Tabelle 10 Resultat Analyse Güterverkehr

3.15 Laufende und geplante Projekte

Auf dem Gemeindegebiet sind verschiedene Infrastrukturprojekte geplant oder bereits in Realisierung. Diese werden voraussichtlich identifizierte Schwächen im Ist-Zustand verbessern (Erarbeitungsstand Mitte 2023). Auf dem übergeordneten Strassennetz gibt es folgende Strassenbauprojekte:

Laufende und geplante Projekte

- **Bergstrasse, Gossau:** Bauarbeiten inzwischen abgeschlossen.
Die Schwachstelle im Fussverkehr (Fussgängerquerung beim Fussballplatz Schulhaus Chapf) wurde durch eine Sicherheitsinsel ergänzt und behoben. Die Markierung eines Zebrastreifens bei der Einmündung der Austrasse direkt vor dem Schulhaus Chapf wurde nachträglich ins Projekt aufgenommen und umgesetzt. Vor dem Schulhaus Berg wird auf die Markierung eines Zebrastreifens verzichtet. Entlang der Bergstrasse wurden grösstenteils beidseitig Velostreifen markiert (Kernfahrbahn). Beim Schulhaus Berg wurde die Sicherheitsinsel leicht nach Westen verschoben, womit das Querungsproblem für die Schüler entschärft wurde. Bei der Fahrbahnhaltestelle dient ein Abbiege-Velostreifen für eine sichere Querung für den Veloverkehr.
- **Grütstrasse, Gossau:** Auflage nach StrG abgeschlossen, Baubeginn anfangs 2025 2024 bis ca. Ende 2026
Die Schwachstelle für den Fussverkehr wird durch das Projekt behoben: Die Querung «Im Zentrum» wird durch eine Trottoirüberfahrt behoben. Der Knoten Wüeri-/Grütstrasse wird redimensioniert und der Fussgängerstreifen leicht verschoben. Am südlichen Strassenrand wird ein durchgängiges Trottoir errichtet. Das zu schmale Trottoir wird leicht verbreitert. Für den Veloverkehr werden zwischen dem Kreisel Laufenbach-/Grütstrasse und der Einmündung «Im Zentrum» beidseitig Velostreifen markiert. Zwischen «Im Zentrum» und der Haldenstrasse wird der Veloverkehr im Mischverkehr auf einer rund 6m breiten Strasse geführt, die Schwachstelle bleibt bestehen. Zwischen dem Kreisel Industrie und der Haldenstrasse wird der Velofahrer auf einem kombinierten Rad-/Gehweg geführt und somit vom Strassenverkehr entflochten. Es sind beidseitig der Fahrbahn Gehwege vorhanden.
- **Verlegung Bushaltestelle Müselacher, Bertschikon:** Auflage nach StrG abgeschlossen, Ausführung 2025 abgeschlossen
Durch die Verlegung der Bushaltestelle wurde der Sichtbereich optimiert, was sich positiv auf die Verkehrssicherheit rund um die Bushaltestelle auswirkt. Zudem wurde ein Buswartehäuschen auf der Seite Richtung Gossau gebaut. Auf der anderen Seite ist eines in Koordination mit dem angrenzenden Überbauungsprojekt geplant.
- **Grüningerstrasse, Grüt:** BGK abgeschlossen, Projektierungsauftrag ausgelöst; Vorprojekt abgeschlossen und Auflage nach §12/13 Strassen-gesetz durchgeführt; Umsetzung ca. ab 2027
Die Verkehrssicherheit bei der Ortseinfahrt Grüt (Höhe Schulstrasse) wird durch zwei Fahrbahnhaltstellen mit Schutzinseln sowie eine Querungshilfe für Velofahrende in Fahrtrichtung West verbessert. Die Ortsdurch-fahrt wird als Kernfahrbahn mit beidseitigen Velostreifen gestaltet, ein kurzer Abschnitt (Hofacher-/Hardstrasse) wird temporeduziert (T30). Die

Verkehrssicherheit durch die Ortsdurchfahrt Grüt wird dadurch optimiert. Der Knoten Hard-/Grüt-/Grüningerstrasse wird als Kreisel umgestaltet. Eine neue Querung ermöglicht das Queren östlich des Kreisels. Die Verkehrssicherheit am Knoten wird optimiert. Im Rahmen der öffentlichen Auflage sind diverse Einwendungen eingegangen, die nun bearbeitet werden.

4. Herausforderungen

Die Herausforderungen können basierend auf der Analyse der Ist-Situation und den erwarteten Entwicklungstrends und Prognosen abgeleitet werden. Im Wesentlichen entstehen Herausforderungen entweder dort, wo Schwächen im Ist-Zustand identifiziert wurden, oder dort, wo die Trendentwicklung neue Schwächen schafft oder bestehende Stärken gefährdet. Folgende Herausforderungen betreffend Verkehr und Mobilität können identifiziert werden:

— **Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung und Beschäftigten:**

Die Gemeinde Gossau ist im Vergleich mit anderen Gemeinden gleicher Siedlungsdichte sehr MIV-affin. Einen Grossteil der Wege, auch im Binnenverkehr, wird mit dem Auto zurückgelegt. Der Veloverkehrsanteil in der Gemeinde ist trotz Veloverkehrsinfrastruktur und verkehrsberuhigten Strassen im Siedlungsgebiet relativ gering. Es bestehen Potenziale für eine Verkehrsverlagerung.

— **Strassennetz und Strassenfunktionen:**

Gossau verfügt über eine grosse Anzahl von Strassen mit unterschiedlichen Hierarchien sowie Funktionen. Die Funktion der Strassen hat Auswirkungen auf die Nutzung sowie die Strassenraumgestaltung, sie ist aktuell nicht in allen Fällen in der Gestaltung und dem Betrieb abgebildet. Kommunale Verbindungen zwischen Wachten oder Nachbargemeinden verfügen über schmale Querschnitte (z.B. Heusbergstrasse, Hardstrasse, Wüeristrasse) oder in den Ortsdurchfahrten sind die siedlungsbezogenen Ansprüche im Strassenraum noch untergeordnet (z.B. Grüt, Gossau Dorf).

— **Teilweise lückenhaftes und unattraktives ÖV-Angebot:**

Das ÖV-Angebot weist punktuelle Schwachstellen auf. Trotz der bedeutenden verkehrlichen Beziehung zwischen Gossau und der Region Pfannenstil, gibt es kein ÖV-Angebot in Richtung Westen (Pfannenstil/Zürichsee). Von/nach Wetzikon, einer weiteren wichtigen Verkehrsrelation, gibt es keine Direktverbindungen, die über den Bahnhof Wetzikon hinausgehen. Zusätzlich ist der ÖV-Takt insbesondere abends und an Wochenenden ausgedünnt. Das Angebot ist für Nutzer/innen schwer merkbar.

— **Infrastruktur Fuss- und Veloverkehr:**

Im Fuss- und Velonetz gibt es aktuell eine Vielzahl von Schwachstellen sowohl in den Siedlungsgebieten als auch ausserorts. In den Ortsdurchfahrten Grüt und Gossau Dorf sowie entlang der Bergstrasse werden wichtige Schwachstellen mit laufenden oder geplanten Projekten behoben. Die Behebung weiterer Schwachstellen ist ein zentraler Aspekt zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.

— **Parkierung:**

Die Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze sowie die Regelungen zur Erstellungspflicht privater Parkplätze entspricht nicht den Handlungsempfehlungen des regionalen Parkierungskonzepts. Die freie Verfügbarkeit von öffentlich zugänglichen Parkplätzen wirkt

attraktivitätssteigernd auf den MIV, eine Verlagerung vom MIV auf alternative Mobilitätsformen wird dadurch erschwert.

— **Lückenschliessung Oberlandautobahn:**

Die Lücke im Nationalstrassennetz zwischen Uster und Hinwil hat insbesondere in den Spitzenstunden Auswirkungen auf die Belastungen des Verkehrsnetzes Gossau (Ausweichrouten). Weiter dienen kommunale Strassen teilweise als direkte Verbindung zu den Nationalstrassenanschlüssen.

5. Ziele und strategische Stossrichtungen

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. Die Gesamtverkehrsstrategie basiert einerseits auf den richtungsweisenden Zielsetzungen der übergeordneten Planungsinstrumenten (Kapitel 2.1) sowie der Analyse des Ist-Zustandes sowie der Entwicklungsprognose (Kapitel 3).

5.1 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

Für ein orts- und umweltverträgliches Gesamtverkehrssystem spielen Fuss- und Veloverkehr sowie der ÖV eine wichtige Rolle. Bereits heute wird die MIV-Belastung in den Ortschaften als Herausforderung und das Strassennetz teilweise als stark belastet wahrgenommen. Die Verkehrsbelastung durch den MIV soll deshalb nicht weiter ansteigen. Darum gilt: Die Anzahl der Personenwege im MIV nimmt gegenüber heutigem Niveau nicht weiter zu. Der Mehrverkehr wird primär über den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr abgewickelt, und zwar auf folgenden Beziehungen:

- Fussverkehr: Zunahme im Binnenverkehr der Gemeinde
- Veloverkehr: Zunahme im Binnenverkehr der Gemeinde sowie auf den Verbindungen zu den umliegenden Gemeinden im Zürcher Oberland und der Region Pfannenstil. Auf den Verbindungen von/nach Wetzikon und Uster wird eine überproportionale Zunahme im Veloverkehr verzeichnet.
- ÖV: Zunahme im Binnenverkehr, auf den Verbindungen mit den umliegenden Gemeinden im Zürcher Oberland und der Region Pfannenstil sowie mit der Stadt Zürich und dem Glattal.

Betreffend dem Mobilitätsverhalten und den ÖV-Anteilen definiert der Kanton Zürich im kGVK Modal-Split-Ziele, welche bis ins Jahr 2030 erreicht werden sollen (vgl. Tabelle 1 in Kapitel 2.1.2). Die Gesamtverkehrsstrategie der Gemeinde Gossau nimmt diese Ziele auf, allerdings für den Zeithorizont 2040. Eine Zielerreichung per 2030 scheint aufgrund der strukturellen Voraussetzungen als ländlich geprägte Gemeinde unrealistisch. Gleichzeitig können durch die kantonal definierten Ziele dennoch die Anzahl Personenwege im MIV auf heutigem Niveau plafoniert werden. Dadurch sollen keine grossen Strassenausbauten oder gar neue Strassen notwendig sein und der Fokus eher auf Qualitätsverbesserung und Anreize im ÖV und FVV liegen.

Quantifizierung der Ziele

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.

Entsprechend sollen sich künftig die Personenwege grob gemäss Abbildung 36 auf die Verkehrsmittel und räumliche Relationen aufteilen. Der resultierende Modal Split der Gemeinde ist in Abbildung 37 aufgeführt (Personenwege nach Territorialprinzip).

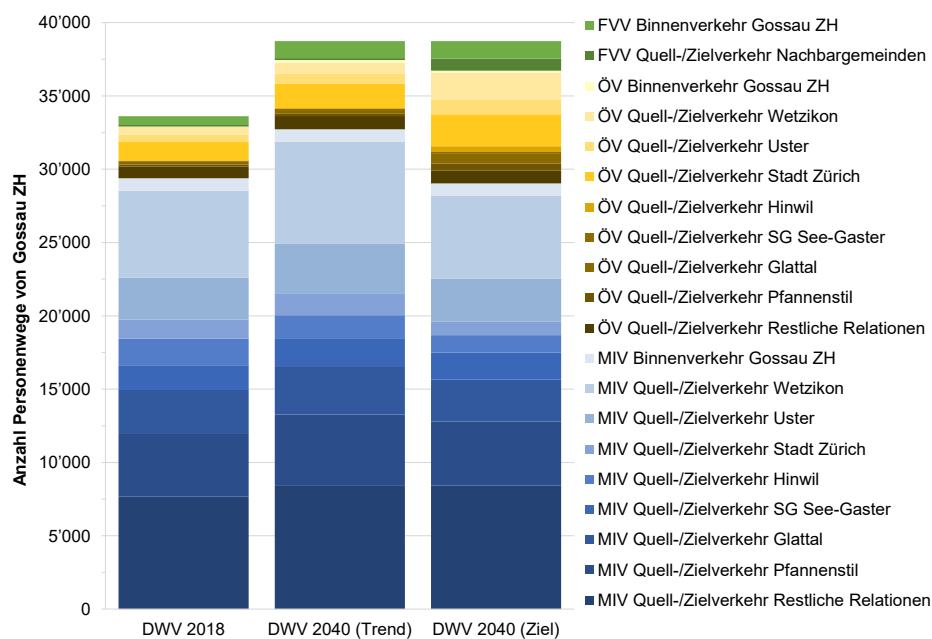


Abbildung 36 Verteilung der Personenwege des Quell-, Ziel- und Binnverkehrs von Gossau auf die Verkehrsmittel und räumliche Relationen; Ist-Zustand, Prognose/Trend und Ziele (Basis: GVM-ZH, FVV ergänzt.)

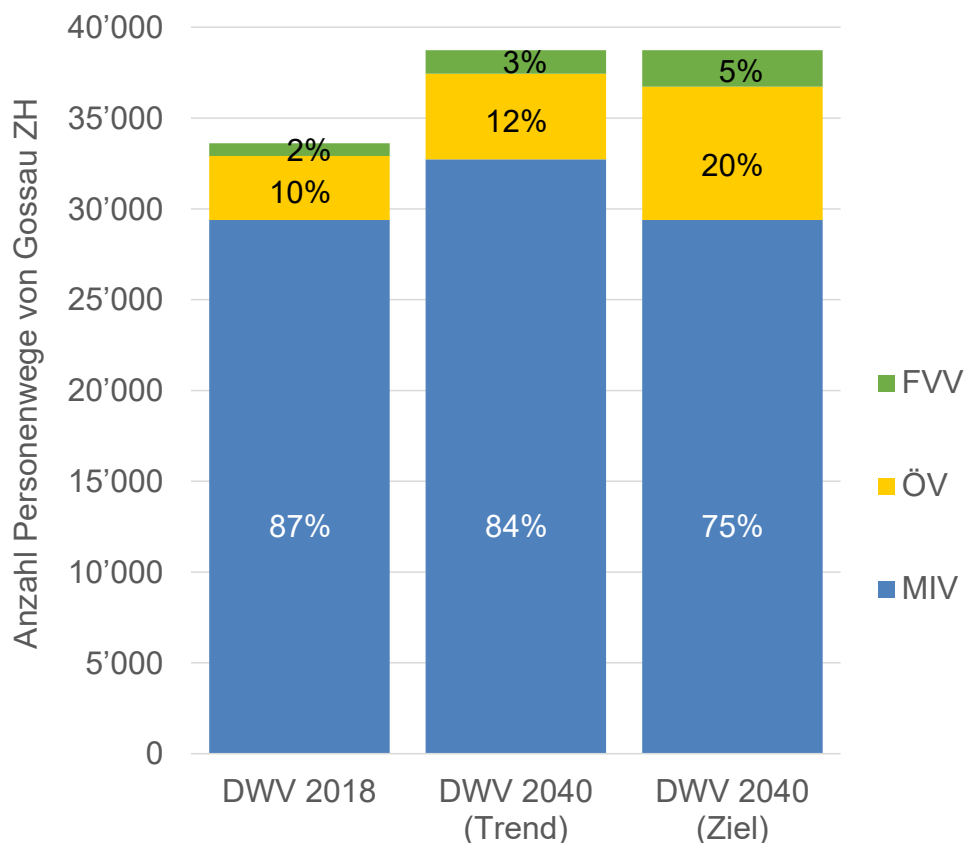


Abbildung 37 Modal Split des Quell-, Ziel- und Binnverkehrs von Gossau (Personenwege nach Territorialprinzip); Ist-Zustand, Prognose/Trend und Ziele (Basis: GVM-ZH, FVV ergänzt).

5.2 Gesamtverkehrsstrategie nach Verkehrsthemen

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.								
Verkehrsthema	Abstimmung Verkehr und Siedlung (VS)	Mobilitätsmanagement (MM)	Fuss- und Veloverkehr (FVV)	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Kombinierte Mobilität (KM)	Strassenverkehr (SV)	Parkierung des MIV (P)	Güterverkehr (GV)
Ziel	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.	Ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten und eine Verlagerung der Mobilitätsnachfrage, wo sinnvoll möglich, auf umweltverträgliche und flächeneffiziente Verkehrsmittel werden von der Gemeinde gezielt gefördert.	Ein direktes, sicheres und möglichst hindernisfreies Fuss- und Velowegenetz stellt die Erschliessung innerhalb und zwischen den Wachten sowie der wichtigsten öffentlichen Einrichtungen für den FVV sicher und ermöglicht möglichst kurze Distanzen innerhalb der Gemeinde sowie zu den Nachbargemeinden.	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.	Attraktive und optimal aufeinander abgestimmte Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln ermöglichen eine intermodale Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote.	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 Wachten erfolgen möglichst auf direktem Weg. Der überkommunale Verkehr wird zur Entlastung der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr grundsätzlich über die regionalen Verbindungsstrassen (Kantonsstrassen) abgewickelt.	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	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 Wachten 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.	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 Quersstellen 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.	ÖV-I: Der ÖV ist ein wichtiger Teil der Mobilität in Gossau. Das Angebot wird finanziell tragbar, bedarfsorientiert weiterentwickelt. ÖV-II: Alle Wachten 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.	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.	SV-I: Die Wachten sind direkt miteinander verbunden. SV-II: Der Durchgangsverkehr und der Lastwagenverkehr werden auf den regionalen Verbindungsstrassen (Kantonsstrassen) kanalisiert. Auf diesen wird der Verkehrsfluss sichergestellt, um unerwünschte Umwegefahrten 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 den Lückenschluss der Oberlandautobahn ein. Es wird jene Variante eingefordert, die für die Gemeinde den grössten Nutzen resp. die geringsten Belastungen hat. 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-/Begegnungsraums wird der Ort- und Anwohnerverträglichkeit eine hohe Bedeutung beigemessen. Eine umwelt- und klimaverträgliche sowie klimaangepasste Strassenraumgestaltung soll positiv dazu beitragen. 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 Quermöglichkeiten 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.	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.	

6. Massnahmen

Auf Basis der identifizierten Herausforderungen (Kapitel 3 und 4) sowie den festgelegten Zielen und Stossrichtungen (Kapitel 5) wurden konkrete Massnahmen abgeleitet. Zudem wurden bereits bestehende Massnahmen auf kommunaler Ebene sowie aus den übergeordneten Planungen auf ihre Übereinstimmung mit den Zielen und Stossrichtungen überprüft. Daraus wurde ein umfassendes Massnahmenpaket gebildet. Diverse Massnahmen betreffen nicht nur ein Verkehrsmittel und haben vielfältige Wirkungen. Zur Vereinfachung werden die Massnahmen im Folgenden dennoch einem Thema zugeordnet, Querbeziehungen zu anderen Massnahmen, Zeithorizonte/Prioritäten und weitere Details werden in der Massnahmenliste aufgeführt (Anhang A3). Die Prioritäten werden wie folgt festgelegt: kurzfristig (<5 Jahre), mittelfristig (5-10 Jahre), langfristig (10-15 Jahre).

Alle Massnahmen werden in den Massnahmenplänen des GVK (Anhang A2). Die meisten Massnahmen wurden in den kRPV übernommen, die Selektion erfolgte nach den Inhalten gemäss kantonalem Merkblatt zur kommunalen Richtplanung.

6.1 Fussverkehr

Die Massnahmen im Fussverkehr beziehen sich schwerpunktmässig auf die Optimierung der Verkehrssicherheit für Zufussgehende. Im Alltags- als auch im Freizeitverkehr werden attraktive und sichere Querungen geschaffen, ein Fokus liegt dabei auf der Schulwegsicherheit. Zudem wird eine Netzlücke geschlossen sowie eine Weiterentwicklung der Durchwegung gefördert. Die Massnahmen zum Fussverkehr sind in folgender Tabelle aufgeführt.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
FV 1	Laufenbach, Gossau Dorf: Schliessung Netzlücke zwischen Laufenbachstrasse und Grütstrasse (via Im Zentrum)	Erstellung einer neuen Verbindung zwischen Laufenbachstrasse und Grütstrasse (via Strasse Im Zentrum) für den Fussverkehr. Im Rahmen der bevorstehenden Gebietsentwicklung soll die Netzlücke geschlossen werden. Die Wegführung erfolgt somit über bestehende Verbindungen, so dass der Gewässerraum nicht zusätzlich belastet wird. Sollte der Weg partiell mit dem Gewässerraum in Konflikt stehen, muss die Standortgebundenheit nachgewiesen werden oder anders/ausserhalb des Gewässerraums geplant werden.	mittelfristig	Gemeinde
FV 2	Wanderwegnetz: Behebung Schwachstellen	Die Gemeinde setzt sich bei Region und Kanton ein, dass die mangelhaften Querungen der Kantonsstrassen bei allfälligen Projekten behoben werden, Opportunitäten sollen genutzt werden. FV 2.1 Bertschikerstrasse (Bertschikon Süd) FV 2.2 Grütstrasse (Gossau Dorf Ost) FV 2.3 Grüningerstrasse Höhe Hasenacherstr. FV 2.4 Grüningerstrasse Höhe Frohbachweg FV 2.5 Leerütistrasse	kurzfristig mittelfristig mittelfristig mittelfristig mittelfristig	Gemeinde, Kanton <i>(in kRP als Informationsinhalt aufgenommen, da übergeordnetes Netz betreffend)</i>

FV 3	Bertschikerstrasse, Gossau Dorf (Ortseinfahrt Gossau Dorf Nord): Behebung Schwachstelle	Pfad ohne Versiegelung (Optimierung Anbindung Bertschikerstr. 61 resp. Verbindung zwischen Feldwegen, kt. Wanderweg): Der Weg liegt in einer Landwirtschaftszone und Fruchtfolgeflächen. Die Standortgebundenheit wird im Rahmen der Bewilligung nachgewiesen. Der Weg wird so geplant, dass keine Konflikte mit den übergeordneten Grundlagen bestehen. Kann dies nicht erfüllt werden, wird die Massnahme nicht umgesetzt.	mittelfristig	Gemeinde
FV 4	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.	2024 ausgeführt	Gemeinde, Kanton <i>(in kRP als Informationsinhalt aufgenommen, da übergeordnetes Netz betreffend)</i>
FV 5	Grüningerstrasse, Ottikon (Querung Fussverkehr): Behebung Schwachstelle	Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine sichere Fussgängerquerung vor der Bushaltestelle "Strick" zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie dem erleichterten Zugang zur Haltestellen ein.	mittelfristig	Gemeinde, Kanton <i>(in kRP als Informationsinhalt aufgenommen)</i>
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.	Daueraufgabe	Gemeinde
FV 7	Optimierung Verkehrssicherheit beim Europa-Kreisel (Bubiker-/Grüninger-/Altrütistrasse)	Der Kreisel Bubiker-/Grüninger-/Altrütistrasse ist eine Stelle mit Unfallhäufungen auf einem sicherheitsrelevanten Schulweg. Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine Optimierung der Verkehrssicherheit beim Kreisel für Zufussgehende und Velofahrende ein. Mögliche Massnahmen wären beispielsweise Temporeduktionen und die Erstellung von Fussgängerstreifen.	kurzfristig	Gemeinde, Kanton <i>(in kRP als Informationsinhalt aufgenommen, da übergeordnetes Netz betreffend)</i>
FV 8	Bönlérstrasse (Fochenmattweg – Allenbergstrasse): Behebung Schwachstelle	Die Gemeinde erstellt einen Pfad ohne Versiegelung für den Fussverkehr (z.B. chaussierter Gehweg) zwischen Fochenmattweg und Allenbergstrasse. Der Weg liegt in einer Landwirtschaftszone und Fruchtfolgeflächen. Um allfällige Konflikte zu verhindern, soll ein Pfad ohne Versiegelung gebündelt mit der bestehenden Strasse erstellt werden. Die Standortgebundenheit wird im Rahmen der Bewilligung nachgewiesen. Bemerkung/Koordinationshinweis: Eine durchgängige Fuss- und Veloverbindung von/nach Wetzikon wird durch die Gemeinde unterstützt, muss aber mit Wetzikon koordiniert werden.	mittelfristig	Gemeinde
FV 9	Grüningerstrasse (Hasenacherstrasse–Berghofstrasse): Behebung Schwachstelle	Pfad ohne Versiegelung: Für den Fussverkehr stellt die Verbindung entlang der Grüningerstrasse eine wichtige Anbindung an das Wanderwegnetz dar. In den vergangenen Jahren hat sich deshalb ein Trampelpfad entwickelt. Der Weg liegt in einer Landwirtschaftszone und	kurzfristig	Gemeinde

		Fruchtfolgeflächen. Die Standortgebundenheit wird im Rahmen der Bewilligung nachgewiesen.		
--	--	---	--	--

Tabelle 11 Massnahmenübersicht Fussverkehr

Im Bereich Strassenverkehr dienen diverse Massnahmen der Verkehrssicherheit für Zufussgehende: Entlang der Ortsdurchfahrten werden Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) umgesetzt (SV 3, SV 4). Weiter sollen bei verschiedenen Ortseinfahrten oder -Durchfahrten Optimierungen zugunsten der Zufussgehenden geprüft werden (SV 8, SV 9). Auf verschiedenen kommunalen Routen sind zudem Verkehrsberuhigungen und Anpassungen geplant (SV 5, SV 6, SV 7).

6.2 Veloverkehr

Beim Veloverkehr liegt der Fokus auf der Behebung der Schwachstellen auf dem kantonalen Velonetz. Zudem setzt sich die Gemeinde auf übergeordneter Ebene für die Schliessung einer relevanten Netzlücke sowie der Behebung einer zusätzlichen Schwachstelle ein. Auf kommunaler Ebene werden einerseits Schwachstellen bei der Veloparkierung, andererseits Schwachstellen aus der Veloverkehr-Schwachstellenanalyse im Rahmen von Strassenbauprojekten behoben. Weiter wird die Signalisation/Beschilderung insbesondere auf Flurwegen verbessert. Die Massnahmen zum Veloverkehr sind in folgender Tabelle aufgeführt.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
VV 1	Grünigerstrasse, Grüt: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle (keine Radwege vorhanden) im Abschnitt Ortskern Grüt entlang Grünigerstrasse	kurzfristig	Kanton
VV 2	Mönchaltorferstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle (keine Radinfrastruktur vorhanden) im Abschnitt Mönchaltorferstrasse, Gossauerstrasse.	mittelfristig	Kanton
VV 3	Bertschikerstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle, eine Radweginfrastruktur fehlt	langfristig	Kanton
VV 4	Hinwilerstrasse (Abschnitt Brüscheidstr.-Sennwaldstr.), Hellberg: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle entlang Hinwilerstrasse (keine Radinfrastruktur vorhanden)	langfristig	Kanton
VV 5	Grütstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle (keine Radinfrastruktur vorhanden) im Abschnitt durch Gossau Dorf und auf Verbindung nach Bertschikon	kurzfristig	Kanton
VV 6	Usterstrasse, Bertschikon: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle entlang der Usterstrasse (Verbindung Oberuster – Bertschikon), teilweise keine Radinfrastruktur vorhanden, die Schwachstelle soll behoben werden	langfristig	Kanton
VV 7	Lindhofstrasse, Bertschikon: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle im Abschnitt Bertschikon – Lindhof. <i>Bemerkung: Schwachstelle gem. Velonetzplan nicht auf dem Gemeindegebiet Gossau.</i>	langfristig	Kanton
VV 8	Verbindung Grüt – Ottikon: Behebung Netzlücke	Zwischen Grüt und Ottikon gibt es keine Verbindung im Velonetz. Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine regionale	langfristig	Gemeinde, Kanton

		Veloverkehrsverbindung zwischen Ottikon und Grüt (Grünigerstrasse) und eine Anbindung an Wetzikon ein.		(in kRP als Informationsinhalt aufgenommen, da übergeordnetes Netz betreffend)
VV 9	Optimierung Veloabstellanlagen an relevanten Zielen: Behebung Schwachstelle	An wichtigen Zielen werden Abstellanlagen mit ausreichend Kapazitäten und gutem Ausbaustandard (abschliessbar, Witterungsschutz bei Bedarf) errichtet. Wichtige Ziele sind: 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, Wolf-richti Grüt, Männetsriet Bertschikon, Strick Ottikon und Schönbüel Herschmettlen) Bei allfälligen Konflikten mit dem Gewässerraum gilt zu beachten, dass der Gewässerraum von Bauten und Anlagen freizuhalten ist. Innerhalb des Gewässerraums sind nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen zulässig. Die Veloabstellanlagen werden so geplant, dass keine Konflikte mit übergeordneten Grundlagen bestehen. Kann dies nicht erfüllt werden, wird die Massnahme nicht umgesetzt.	kurzfristig	Gemeinde
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.	Daueraufgabe	Gemeinde
VV 11	Verbindung Herschmettlen - Bubikon: Optimierung regionale Freizeitroute	Die Gemeinde setzt sich im Rahmen der regionalen Richtplanung für eine Optimierung der regionalen Freizeitroute (Dürntnerstrasse - Grünigerstrasse) ein (z.B. Erstellung von Veloinfrastruktur, Verlegung der regionalen Route)	langfristig	Kanton, Gemeinde (in kRP als Informationsinhalt aufgenommen, da übergeordnetes Netz betreffend)
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.	kurzfristig	Gemeinde
VV 13	Reglementierung Veloparkierung in BZO	Details siehe Massnahme P 4.	kurzfristig	Gemeinde
VV 14	Optimierung Pumertweg für Fuss- und Veloverkehr	Der Pumertweg stellt eine wichtige Schulwegverbindung zwischen Grüt Unterdorf und Kindergarten Böschacher/Schule Wolfrichti dar. Der Pumertweg wird für den Fuss- und Veloverkehr optimiert, wobei die Verkehrssicherheit berücksichtigt wird.	kurzfristig	Gemeinde

Tabelle 12 Massnahmenübersicht Veloverkehr

Im Bereich Strassenverkehr dienen diverse Massnahmen der Verkehrssituation für Velofahrende: Entlang der Ortsdurchfahrten werden BGK umgesetzt (SV 3, SV 4). Auf für den Veloverkehr relevanten Verbindungen werden verkehrsberuhigende Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ergriffen (SV 5) und bei verschiedenen Ortseinfahrten sollen Temporeduktionen geprüft und umgesetzt werden (SV 7, SV 8).

6.3 Kombinierte Mobilität

Bei der kombinierten Mobilität wird durch verbesserte Veloabstellanlagen an relevanten Bushaltestellen der Umstieg vom Velo auf den ÖV gefördert. Die Massnahme dazu ist in der folgenden Tabelle aufgeführt.

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

Tabelle 13 Massnahmenübersicht kombinierte Mobilität

6.4 Öffentlicher Verkehr

Beim ÖV liegt der Schwerpunkt der Massnahmen auf einer Optimierung des Busangebotes. Eine wichtige Weiterentwicklung im ÖV stellt die Angebots-erweiterung in/aus Richtung Westen durch die neu geplante Verbindung von/nach Mönchaltorf und Esslingen dar. Weiter werden die relevanten Haltestellen zweckmässig ausgebaut und weiterentwickelt. Darüber hinaus sollen die bestehenden Anbindungen an die Nachbargemeinden Wetzikon und Uster weiter gefördert werden sowie die Anbindungen der Wachten und die Verbindung nach Oberwetzikon optimiert werden. Die folgende Tabelle gibt die geplanten ÖV-Massnahmen wieder.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
ÖV 1	Neue Buslinie Esslingen – Wetzikon (Buslinie 866) und 2. Halte-kante Halte-stelle Unterhofen, Gossau Dorf	Es ist eine neue Verbindung Esslingen – Mönchaltorf – Gossau – Wetzikon geplant (866). Dazu ist eine zweite Halte-kante bei der Halte-stelle Unterhofen (Richtung Mönchaltorf) notwendig. Die Gemeinde setzt sich für eine Linienführung entlang der Grütstrasse ein.	mittelfristig	ZVV/VZO (Angebot), TBA/Gemeinde (Haltestelle).
ÖV 2	Angebotsverbesserung Gossau –	Angebotsverbesserung am Samstag durch Taktverdichtung (862).	kurzfristig	ZVV/VZO, Änderungen im Verbundfahrplan 2025/26

	Wetzikon an Samstagen			
ÖV 3	Zusatzkurs Uster – Gossau Dorf	Die Gemeinde nimmt die geplante Angebotsanpassung (Zusatzkurs der Linie 845 für Fahrplanstabilität und Angebot) zur Kenntnis.	kurzfristig	ZVV/VZO (Angebot) und Gemeinde <i>(in kRP als Informationsinhalt aufgenommen, da Taktverdichtung/keine Infrastruktur)</i>
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 Tannenberg und Moos ein.	mittelfristig	ZVV/VZO (Angebot) und Gemeinde <i>(in kRP als Informationsinhalt aufgenommen, da Prüfauftrag an VZO)</i>
ÖV 5	Optimierung ÖV-Erschliessung Ottikon und Herschmettlen	Die Wachten im Süden (Ottikon, Herschmettlen) sind mit dem ÖV schlecht erschlossen, die Nutzung des ÖV ist unattraktiv. Generell erschwert die disperse Siedlungsstruktur innerhalb der Gemeinde eine regelmässige, ausreichend nachgefragte ÖV-Anbindung im konventionellen Stil. 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.).	langfristig	Gemeinde in Zusammenarbeit mit VZO, Region- / Nachbargemeinden <i>(in kRP als Informationsinhalt aufgenommen)</i>
ÖV 6	Verbesserung Ausgestaltung ÖV-Haltestellen	Die optimale und zweckmässige Ausgestaltung der ÖV-Haltestellen ist sichergestellt, ausgewählte Ergänzung des Ausbaustandards werden vorgenommen (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Abfalleimer etc.). Zudem BehiG-konforme Gestaltung von kommunalen Bushaltestellen. 6.1 Tannenbergstr., Gossau Dorf 6.2 Bertschikon Dorf, Bertschikon	kurzfristig kurzfristig	Gemeinde
ÖV 7	Prüfung Direktverbindung Gossau – Oberwetzikon/Wetzikon Zentrum	Zur Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit von/nach Wetzikon Zentrum setzt sich die Gemeinde für die Prüfung einer Direktverbindung von Gossau nach Oberwetzikon/Kempton ein.	mittelfristig	ZVV/VZO (Angebot) und Gemeinde <i>(in kRP als Informationsinhalt aufgenommen, da Prüfauftrag an VZO)</i>
ÖV 8	Regionale Kooperation zur Optimierung ÖV-Angebot und -Erreichbarkeit in der Region	Die Gemeinde Gossau setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten und in konstruktiver Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden für ein attraktives regionales ÖV-Angebot und eine verbesserte ÖV-Erreichbarkeit in der Region ein (z.B. Oberland – Glattal, Uster – Meilen via Gossau etc.).	mittelfristig	ZVV/VZO (Angebot) und Gemeinde <i>(in kRP als Informationsinhalt aufgenommen, da Prüfauftrag an VZO)</i>

Tabelle 14 Massnahmenübersicht öffentlicher Verkehr

6.5 Strassenverkehr

Beim Strassenverkehr liegt der Fokus der ausgearbeiteten Massnahmen auf der Reduktion von Durchgangsverkehr auf dem untergeordneten Netz und der gleichzeitigen Sicherstellung von direkten Verbindungen zwischen den Wachten entsprechend den definierten Zielsetzungen und den strategischen Stossrichtungen (vgl. Kapitel 5.2). Dabei werden insbesondere der Betrieb und die Gestaltung von Strassenräumen entlang der betroffenen Verbindungen angepasst. Ziel ist es dadurch den vielfältigen Ansprüche bzgl. Verkehr und Siedlung gerecht zu werden und gleichzeitig die Attraktivität der Verbindungen für den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Die vorgesehenen Massnahmen zum Strassenverkehr werden in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
SV 1	Oberlandautobahn A53, Anschluss Uster Ost – Kreisel Betzholz	Die bestehende Lücke im Nationalstrassennetz (A15) im Zürcher Oberland soll zwischen dem Anschluss Uster-Ost und der Verzweigung Betzholz geschlossen werden. Dies beinhaltet den Neubau einer 4-streifigen Autobahn zwischen Anschluss Uster-Ost und der Verzweigung mit der Forchautostrasse beim Anschluss Ottikon sowie den Ausbau der Forchautostrasse zwischen Anschluss Ottikon und Anschluss Betzholz zur Nationalstrasse. Aktuell existieren dazu zwei Varianten: Das Richtplanprojekt (oberflächennaher Tunnel), welcher durch die Gemeinde Gossau führt, sowie die Variante "Tunnel Tief" (Tunnel im Fels). Die Gemeinde Gossau setzt sich für die Variante "Tunnel Tief" ein.	langfristig	Bund / ASTRA
SV 2	Reduktion Durchgangsverkehr aufgrund Netzlücke Nationalstrasse	Die Gemeinde setzt sich für die Reduktion von Durchgangsverkehr auf dem kommunalen Strassennetz 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.	Daueraufgabe	Gemeinde (in kRP als Informationsinhalt aufgenommen, da übergeordnetes Netz betreffend)
SV 3	Umsetzung BGK Grüningerstrasse, Grüt	Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zur Umgestaltung Strassenraum aufgrund der Studie Verträglichkeit Strassenraum des Amts für Verkehr (KT ZH), Teilstück mit T30.	mittelfristig	Kanton
SV 4	Umsetzung BGK Grütstrasse, Gossau Dorf	Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zur Umgestaltung Strassenraum von Abzweigung Laufenbachstrasse bis Abzweigung Leerütistrasse aufgrund geschützter Ortsbilder und weiterer Kriterien, Teilstück mit T30	kurzfristig	Kanton
SV 5	Geschwindigkeitsreduktion und Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr ausserhalb des Siedlungsgebietes	Entlang kommunalen Strassen mit kritischen Bedingungen (z.B. schmalen Querschnitten, beeinträchtigte Sicherheit, ungeeignet für Schwerverkehr) werden entsprechend den vorhandenen Strassenräumen Anpassung der Höchstgeschwindigkeiten (max. 60km/h) sowie teilweise Zufahrtsverbote für den Schwerverkehr (Zubringer und landwirtschaftliche Fahrzeuge gestattet) vorgenommen. Eine Geschwindigkeitsreduktion erhöht die Verkehrssicherheit und reduziert die Attraktivität der Verbindung als Durchfahrt für den ortsfremden Verkehr (Schleichverkehr). SV 5.1 Hardstrasse	kurzfristig	Gemeinde

		SV 5.2 Wüeristrasse SV 5.3 Austrasse SV 5.4 Hasenacherstrasse SV 5.5 Bönlerstrasse SV 5.6 Heusbergstrasse SV 5.7 Medikerstrasse		
SV 6	Heusbergstrasse, Bertschikon: Optimierung Verkehrssicherheit	Zur Erhöhung der Schulwegsicherheit und der sicheren Querung für Zufussgehende werden weitere Massnahmen geprüft und umgesetzt (z.B. Strassenraumgestaltung, Markierungen und bauliche Optimierungen, Beleuchtung etc.).	mittelfristig	Gemeinde
SV 7	Optimierung Betrieb und Strassenraumgestaltung (Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr, ausgenommen Landwirtschaftsverkehr)	Entlang Strassenabschnitten mit kritischen Verkehrsverhältnissen (z.B. beeinträchtigtes obj./subj. Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit, regionaler Durchgangsverkehr etc.) im Siedlungsgebiet werden Betrieb und Strassenraumgestaltung überprüft und entsprechend umgestaltet. Für den Schwerverkehr wird ein Durchfahrtsverbot (Zubringer gestattet) durch die Gemeinde unterstützt und eine mögliche Umsetzung geprüft: SV 7.1 Langweidstrasse bis Gemeindegrenze inkl. Verhinderung negativer Auswirkungen auf umliegende Erschliessungsstrassen SV 7.2 Hardstrasse, Bertschikon Süd SV 7.3 Hardstrasse, Grüt West	kurzfristig	Gemeinde
SV 8	Temporeduktion bei Ortseinfahrt	Die Gemeinde setzt sich aufgrund der beeinträchtigten Verkehrssicherheit bei Ortseinfahrt beim Kanton für eine Temporeduktion (T60 oder T50) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der vereinfachten Querung für den FVV rund um publikumsintensive Einrichtungen (Altrüti, Sporthalle, Schulhaus etc.) ein. Dabei sollen auch bauliche Massnahmen zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung sowie als Querungshilfe für den Fussverkehr geprüft werden: SV 8.1 Bertschikerstrasse, Bertschikon Süd SV 8.2 Bergstrasse, Altrüti, Gossau Dorf Süd SV 8.3 Mönchaltorferstrasse, Sportplatz, Gossau Dorf West	kurzfristig	Gemeinde, Kanton <i>(in kRP als Informationsinhalt aufgenommen, da übergeordnetes Netz betreffend)</i>
SV 9	Grüningerstrasse, Oberottikon: Anpassung Ortsdurchfahrt	Die Gemeinde setzt sich auf der Ortsdurchfahrt Oberottikon für eine Reduktion der Trennwirkung der Grüningerstrasse (Kantonsstrasse) ein.	langfristig	Gemeinde, Kanton <i>(in kRP als Informationsinhalt aufgenommen, da übergeordnetes Netz betreffend)</i>
SV 10	Optimierung Verkehrssicherheit Schwobshofstrasse	Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schwobshof wird auf der Schwobshofstrasse ein Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder mit Ausnahme Zubringerdienst gestattet umgesetzt.	kurzfristig	Gemeinde
SV 11	Optimierung Verkehrssicherheit Bönlerstr.-/Brüschweidstrasse	Die Höchstgeschwindigkeit wird aufgrund der beeinträchtigten Verkehrssicherheit für Zufussgehende und Velofahrende sowie zur Optimierung der Querung im Raum Brüschweidstr.– Bönlerstr. –Fochemattweg reduziert.	kurzfristig	Gemeinde

Tabelle 15 Massnahmenübersicht Strassenverkehr

6.6 Parkierung

Zur Parkierung werden vor allem Massnahmen festgelegt, welche die gewünschte Lenkung der Verkehrsnachfrage unterstützen. Darunter fallen die angepasste Parkplatzerstellungspflicht in der BZO für Neubauten sowie die Überarbeitung des Parkierungsreglements. Die Massnahmen zur Parkierung werden in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
P 1	Überarbeitung Parkierungsreglement auf öffentlichem Grund entsprechen regionalem Parkraumkonzept/RRP	Das Parkplatzreglement wird entsprechend dem regionalen Parkraumkonzept (2020) überarbeitet, die Parkierung auf öffentlichem Grund wird dabei entsprechend dem Konzept reglementiert.	kurzfristig	Gemeinde
P 2	Überarbeitung BZO hinsichtlich Parkplatzerstellungspflicht	Die Parkierungsbestimmungen für Private werden im Sinne einer Harmonisierung mit den kantonalen und regionalen Parkierungsvorgaben überprüft und angepasst. Das Parkierungsangebot wird dabei entsprechend den kantonale Wegleitung zur Parkierung auf die Kapazitäten des Strassennetzes ausgerichtet: - Die Gemeinde überprüft die in der Bau- und Zonenordnung BZO festgelegten Bestimmungen zur Reduktion der Parkraumerstellungspflicht und passt diese an. Bei guter Erschliessungsqualität mit dem ÖV, einer gewissen Siedlungsdichte oder einer guten Anbindung ans FVV-Netz, soll die Pflichtparkplatzanzahl weiter reduziert werden dürfen. - Unterirdische Parkierung wird gefördert: Können in einem privaten Bauvorhaben durch die Erstellung einer grossen, unterirdischen Parkierungsanlage bisherige öffentliche, oberirdische Parkplätze ersetzt werden, kann die Zahl der insgesamt zulässigen Parkplätze um diejenige der Aufzuhebenden erhöht werden. - Autoarmes Wohnen wird ermöglicht. Dabei kann der geforderte Minimalparkplatzbedarf gestützt auf ein Mobilitätskonzept unterschritten werden. Das Vorgehen im Falle der Nichteinhaltung der Vorgaben des Mobilitätskonzepts werden festgehalten. - Festschreibung von erforderlichen Mobilitätskonzepten in der BZO bei Projekten mit Gestaltungsplänen. Darin wird u.a. die Erschliessung mit ÖV/Fuss- und Veloverkehr, Anzahl Parkplätze und Veloabstellplätze festgesetzt. Prüfung durch Gemeinde. Bei Nutzungsformen, die ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Folge haben, wird eine Bewirtschaftungspflicht für neue private, öffentlich zugängliche Parkplätze vorgeschrieben. - Bei Parkierungsanlagen von Neubauprojekten werden entsprechend dem regionalen Parkraumkonzept Vorgaben für die Erstellung für E-Mobilität Parkfelder erlassen, weitere Vorgaben und Anreize zur Förderung der E-Mobilität sind zu prüfen.	kurzfristig	Gemeinde

P 3	Kontrolle und Durchsetzung Parkierung auf öffentlichem Grund	Die Einhaltung der Parkierungsregelungen wird weiterhin durch regelmässige Kontrollen durchgesetzt.	Daueraufgabe	Gemeinde
P 4	Reglementierung Veloparkierung in BZO	Die Gemeinde konkretisiert die Errichtung von privaten Veloabstellplätzen und verankert diese in der BZO. Angelehnt an das Handbuch Veloparkierung (ASTRA) bzw. an die VSS-Norm 40 065 legt die Gemeinde 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.) fest. Bei grösseren Veloparkierungsanlagen werden Vorgaben zur E-Bike-Parkierung formuliert.	kurzfristig	Gemeinde
P 5	Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Strassenparkierung	Entlang Strassen, an welchen es zu Beeinträchtigungen der objektiven oder subjektiven Verkehrssicherheit durch unerlaubte Parkierung kommt, wird die Parkierung geregelt (z.B. Markierung von Parkfelder, Parkverbote, etc.). Diese sind zum Beispiel: - Hinwilerstrasse, Ottikon - Lindenhofstrasse, Grüt - Rebhaldenstrasse, Gossau Dorf - Tannenbergsstrasse, Gossau Dorf	Daueraufgabe	Gemeinde

Tabelle 16 Massnahmenübersicht Parkierung

6.7 Mobilitätsmanagement

Massnahmen zum Mobilitätsmanagement sollen eine Lenkungswirkung bei der Verkehrsnachfrage bezwecken. Der Fokus liegt dabei auf der Lenkung der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung als auch der Beschäftigten. Mit den folgenden, breit gefächerten Massnahmen wird das Umsteigen vom MIV auf den ÖV und den FVV gefördert.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Priorität	Massnahmen-träger
MM 1	Mobilitätsmanagement für Angestellte der Gemeinde prüfen	Betreffend Lenkung der Verkehrsmittelwahl geht die Gemeinde mit gutem Beispiel voran. Für Angestellte der Gemeinde/Verwaltung prüft die Gemeinde Anreize zum Umstieg vom MIV auf den ÖV oder FVV (z.B. ÖV- und FVV-Bonus, Verwaltungs-E-Bikes etc.).	kurzfristig	Gemeinde
MM 2	Mobilitätsmanagement für Unternehmen	Betriebliches Mobilitätsmanagement: Die Gemeinde informiert Unternehmungen und grosse Verkehrserzeuger über das Angebot der Mobilitätsberatung durch den Kanton (Impuls Mobilität) und bietet allfällige Unterstützung an. Der Fokus liegt dabei bei der Lenkung der Verkehrsmittelwahl.	Daueraufgabe	Gemeinde
MM 3	Mobilitätskampagnen und -aktionen	Die Gemeinde sensibilisiert die Bevölkerung hinsichtlich Verkehrsmittelwahl. Die Gemeinde führt verschiedene Aktionen betreffend Mobilitätsmanagement durch (z.B. Förderung E-Mobilität, Aktionstage für einzelne Zielgruppen, Bike to Work, Gratis-Veloflicktag, mit dem Velo zur Schule, Veloprüfung, Spielerisches Velofahren z.B. in einem Parcours oder Pumptrack, Velo-Check-Tag bei Schulen mit kleinen Reparaturen vor Ort etc.).	kurzfristig	Gemeinde

		In Bezug auf den Schleichverkehr/quartierfremder Verkehr und überhöhte Geschwindigkeiten auf Quartierstrassen werden kontinuierlich neue (Plakat-)Kampagnen erarbeitet, die zur Selbstreflektion und angepasstem Verkehrsverhalten führen (z.B. "Für die QuartierbewohnerInnen sind Sie hier Durchgangsverkehr - bitte nehmen Sie Rücksicht", Speedy installieren etc.).		
MM 4	Prävention und Eindämmung Elterntaxi	Durch Kommunikations- und Informationsmassnahmen (z.B. Plakatkampagnen, Flyers, Elternabende etc.) werden Eltern aktiv über die Problematik des Elterntaxi und die damit verbundenen Gefahren angesprochen. Weitere Massnahmen (z.B. Schulwege anschauen und mit den Klassen ablaufen etc.) fördern einen Schulweg ohne Auto. Zusätzlich zu den Präventionsmassnahmen sind betriebliche Massnahmen wie z.B. (temporäre) Zufahrtsbeschränkungen oder Halteverbote vor den Schulen zu prüfen. Ziel ist die Verbesserung der Schulwegsicherheit.	kurzfristig	Gemeinde
MM 5	Verkehrsabwicklung von grösseren Veranstaltungen	Für grössere öffentliche Veranstaltungen und/oder die Nutzung öffentlicher Anlagen mit einem erwarteten Besucher/innenaufkommen von > 400 Personen setzt die Gemeinde im Bewilligungsprozess Auflagen betreffend der Verkehrsabwicklung fest. Der/die Veranstalter muss Besuchende über die Möglichkeiten betreffend Anreise mit dem öffentlichen Verkehr, dem Velo und zu Fuss informieren und im Rahmen des Verhältnismässigkeitsprinzips die Anreise ohne Auto durch geeignete Massnahmen sicherstellen (z.B. Shuttle-Bus-Angebot je nach Örtlichkeit).	kurzfristig	Gemeinde

Tabelle 17 Massnahmenübersicht Mobilitätsmanagement

6.8 Fazit

Über alle Themengebiete (Kapitel 6.7 bis 6.7) wurden insgesamt 55 Massnahmen definiert. Alle Massnahmen sind auf die definierten Zielsetzungen abgestimmt und das Massnahmenpaket nimmt alle definierten strategischen Stossrichtungen (Kapitel 5) auf. Die Wirksamkeit aller Massnahmen wurde hinsichtlich der Zielerreichung qualitativ in den drei Stufen «gering», «mittel» und «hoch» eingeschätzt. Darüber hinaus wurde auch eine grobe Kosten-grösse angegeben (vgl. Massnahmenliste im Anhang A3).

7. Weiteres Vorgehen und Umsetzung

Das vorliegende kommunale Gesamtverkehrskonzept (GVK) stellt die Basis für den kommunalen Richtplan Verkehr (kRPV) dar. Zusammen bilden GVK und kRPV den Rahmen für verkehrlichen Massnahmen in Gossau. Der Gemeinderat ist gewillt, die erarbeiteten Massnahmen im Interesse der Siedlungs- und Verkehrsqualität schrittweise umzusetzen und die dafür erforderlichen Mittel in die Finanzplanung aufzunehmen. Die Umsetzung erfolgt anhand der festgelegten Priorisierungen (kurzfristig, mittelfristig, langfristig). Dabei werden nach Möglichkeit Synergien und Opportunitäten mit baulichen Sanierungen von Strassen oder Werkleitungen genutzt.

Grundsatz

Bei Konflikten zwischen Massnahmen mit dem Gewässerraum, mit Naturschutzflächen und -objekten sowie mit Fruchtfolgeflächen (vgl. Kapitel 2.2), muss für die Beanspruchung der Flächen ein überwiegendes öffentliches Interesse ausgewiesen werden. Nach aktuellem Wissenstand können mögliche potenzielle Konflikte insbesondere bei den folgenden Massnahmen auftreten:

Abwägungen potenzielle Konflikte und öffentliches Interesse

- 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 Linieneinführungen, Beschaffenheit / Gestaltung der Wege etc. erst mit den konkreten Projekten erarbeitet und bekannt ist, kann die Beurteilung der Interessensabwägung erst in diesem Schritt erfolgen. Sollte sich aufgrund der objektiven Interessensabwägung ergeben, dass eine Massnahme zu wenig begründet ist, darf diese nicht umgesetzt werden.

Bei einem Grossteil der Massnahmen ist eine Mitwirkung der Einwohner/innen von Gossau beispielsweise durch Kreditvorlagen von baulichen Massnahmen an der Gemeindeversammlung sichergestellt. Abhängig von Massnahme werden auch bilaterale Gespräche mit Betroffenen geführt.

Mitwirkung und Information

Die Arbeits- und Projektgruppe und die Bauabteilung der Gemeinde Gossau sind mit dem Vollzugscontrolling der Massnahmen des kRPV beauftragt. Dabei wird die Prioritätenliste jährlich aktualisiert und dem Gemeinderat Bericht über den Stand der Massnahmen erstattet. Der Gemeinderat informiert anschliessend regelmässig über den Umsetzungsstand der aufgeführten Massnahmen.

Umsetzungscontrolling

Die Arbeits- und Projektgruppe und der Gemeinderat beschreiben die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in regelmässigen Abständen über folgende vorgesehene Indikatoren:

Wirkungscontrolling

- Anzahl Unfälle von Fussgängern und Velofahrern, insbesondere an Orten mit erhöhter Häufigkeit
- Gesamtverkehrsaufkommen auf den Hauptachsen

- Geschwindigkeitsmessungen entlang relevanten Strassenzügen in Quartieren und Niedrigtempozonen
- Fahrgastfrequenzen auf den ÖV-Linien
- Umgesetzte Aktivitäten des Mobilitätsmanagements
- Anzahl bewirtschaftete und nicht-bewirtschaftete, öffentlich zugängliche Parkplätze
- Ermittlung der Reduktion der Parkplätze durch Förderung des autoarmen Wohnens
- weitere relevanten Indikatoren (situativ)

Durch das aufgelisteten Indikatoren des Wirkungscontrollings ist gewährleistet, dass die Wirksamkeit der Massnahmen aus dem GVK erfasst werden. Allfällige unerwünschten Entwicklungen können frühzeitig erkannt und behoben werden.

A1 Analysepläne

A1.1 Verkehrssicherheit

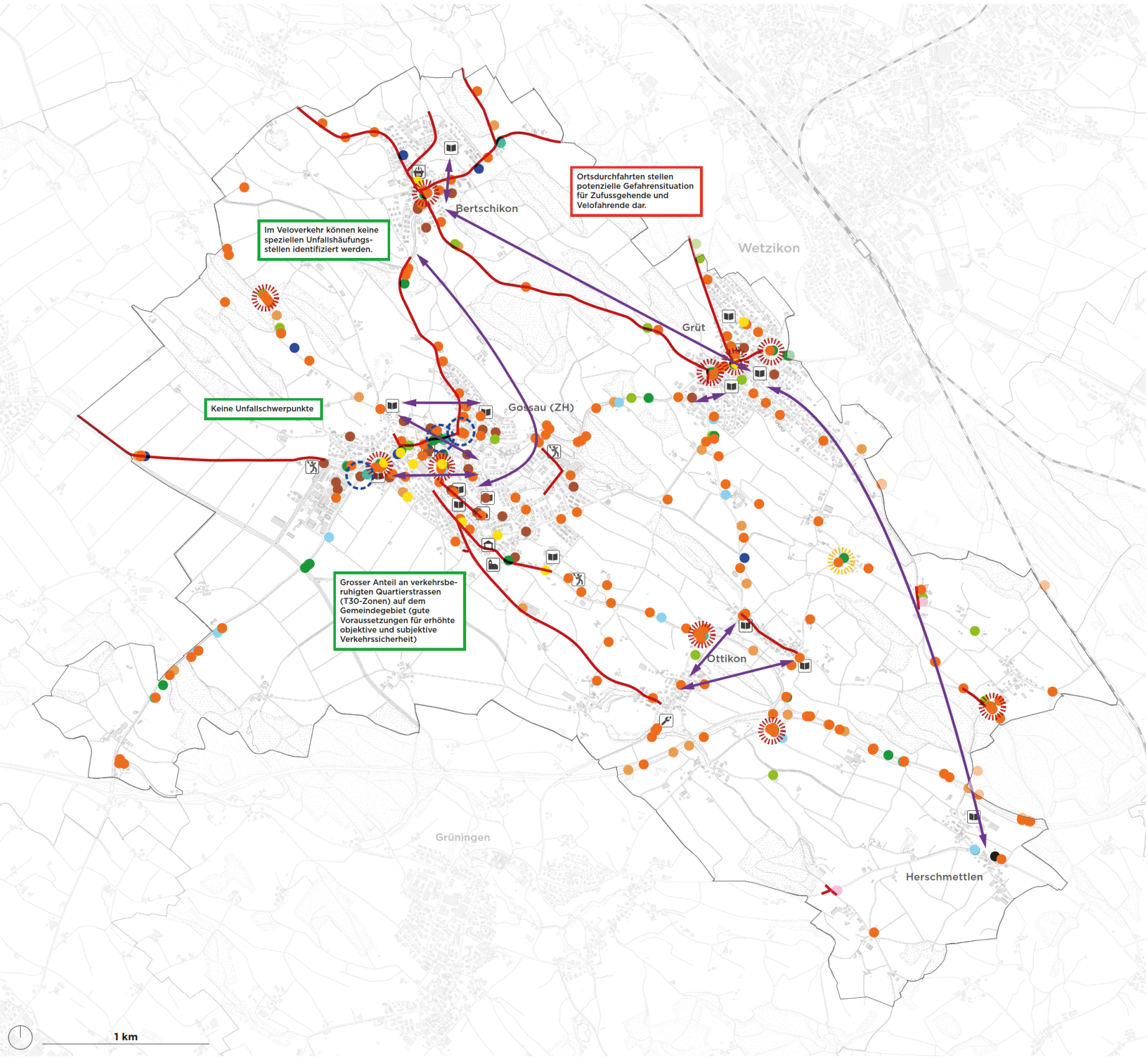
A1.5 Strassenverkehr und Parkierung

A1.3 Veloverkehr

A1.4 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

A1.5 Strassenverkehr und Parkierung

A1.1 Verkehrssicherheit



Gesamtverkehrskonzept Gossau ZH

Analyseplan Verkehrssicherheit

Unfälle

- Fussgängerunfall
- Schleuder- oder Selbstunfall
- Überholunfall, Fahrstreifenwechsel
- Auffahrunfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegeunfall
- Frontalkollision
- Überqueren der Fahrbahn
- Parkierunfall
- Tierunfall
- Andere Unfallursache

Schwachstellen

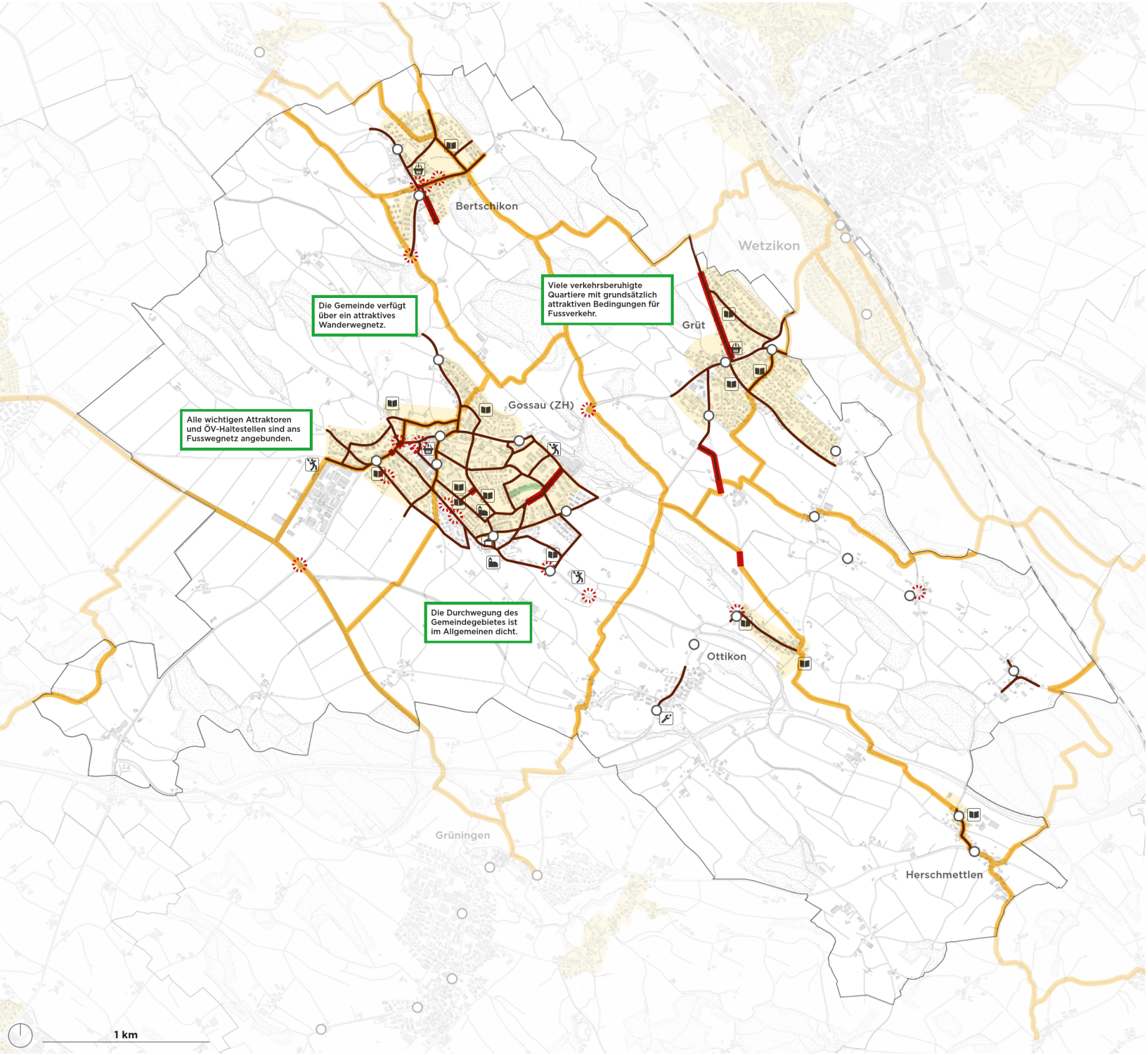
- Unfallschwerpunkt in Nachkontrolle
- Stelle mit Unfallhäufungen (5-10 Unfälle in 5 Jahren)
- Veloroute durch Kreisel
- Abschnitt mit eingeschränkter subjektiver Verkehrssicherheit
- Sicherheitsrelevanter Schulweg

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Schule / Kindergarten
- Verwaltung
- Werkhof / Hauptsammelstelle
- Kirche
- Einkaufen
- Freizeit

Stand: 20.09.2023
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WMS)

A1.2 Fussverkehr



Gesamtverkehrskonzept Gossau ZH

Analyseplan Fussverkehr

Fusswegnetz

- Kommunale Hauptverbindung
- Wanderweg
- Tempo 30-Zone
- Begegnungszone (T20)

ÖV

- Bushaltestelle

Schwachstellen / Netzlücken

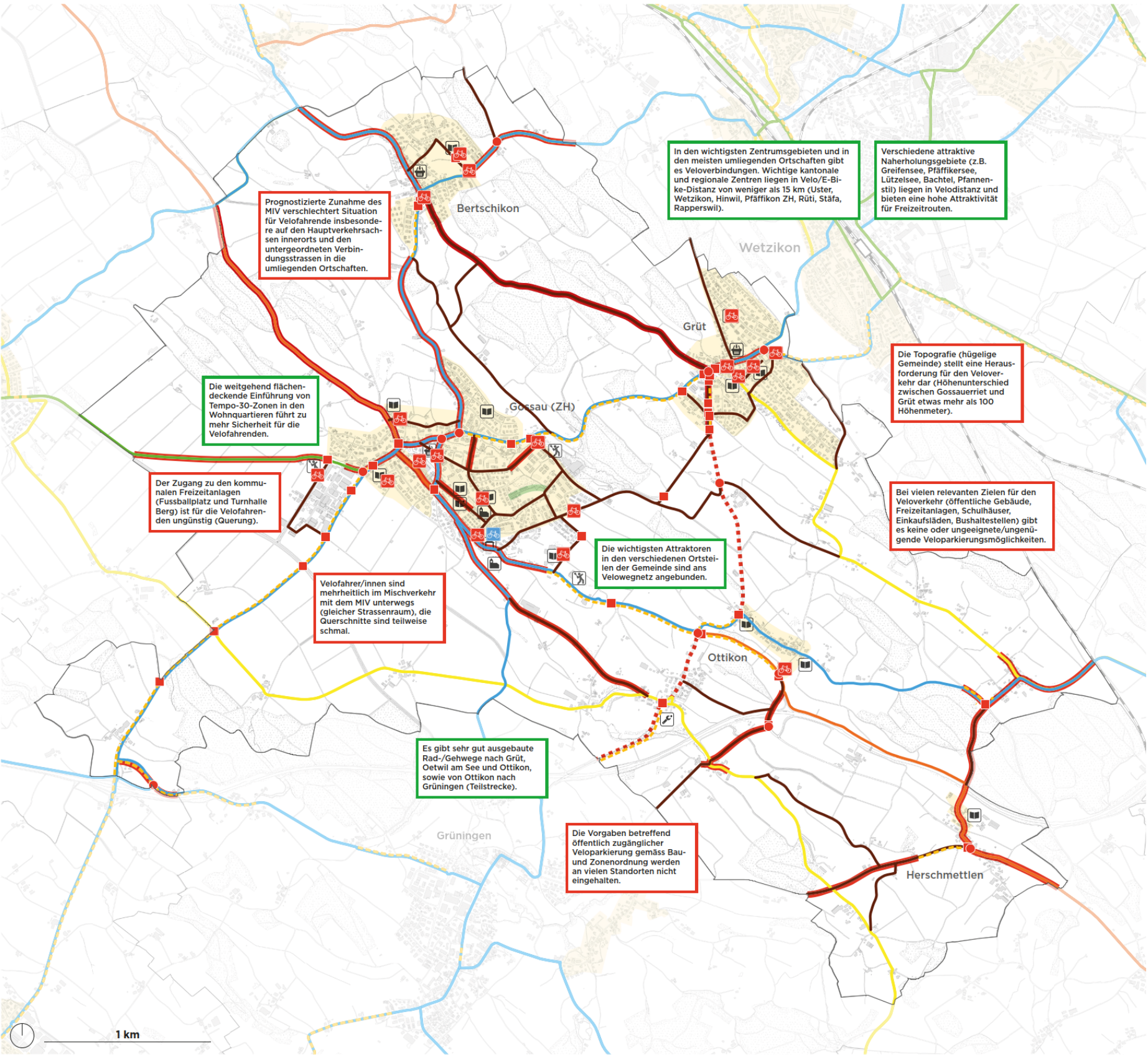
- Netzlücke
- Lineare Schwachstelle
- Punktuelle Schwachstelle

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Schule / Kindergarten
- Verwaltung
- Werkhof / Hauptsammelstelle
- Kirche
- Einkaufen
- Freizeit

Stand: 08.07.2025
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WMS)

A1.3 Veloverkehr



Gesamtverkehrskonzept Gossau ZH

Analyseplan Veloverkehr

Velonetz

- Kant. Hauptverbindung
- Kant. Nebenverbindung
- SchweizMobil-Route
- Zusätzliche Freizeitverbindung
- Kommunale Hauptverbindung

Veloinfrastruktur

- Infrastruktur Radweg
- Veloparkierung
- Tempo 30-Zone
- Begegnungszone (T20)

Schwachstellen / Netzlücken

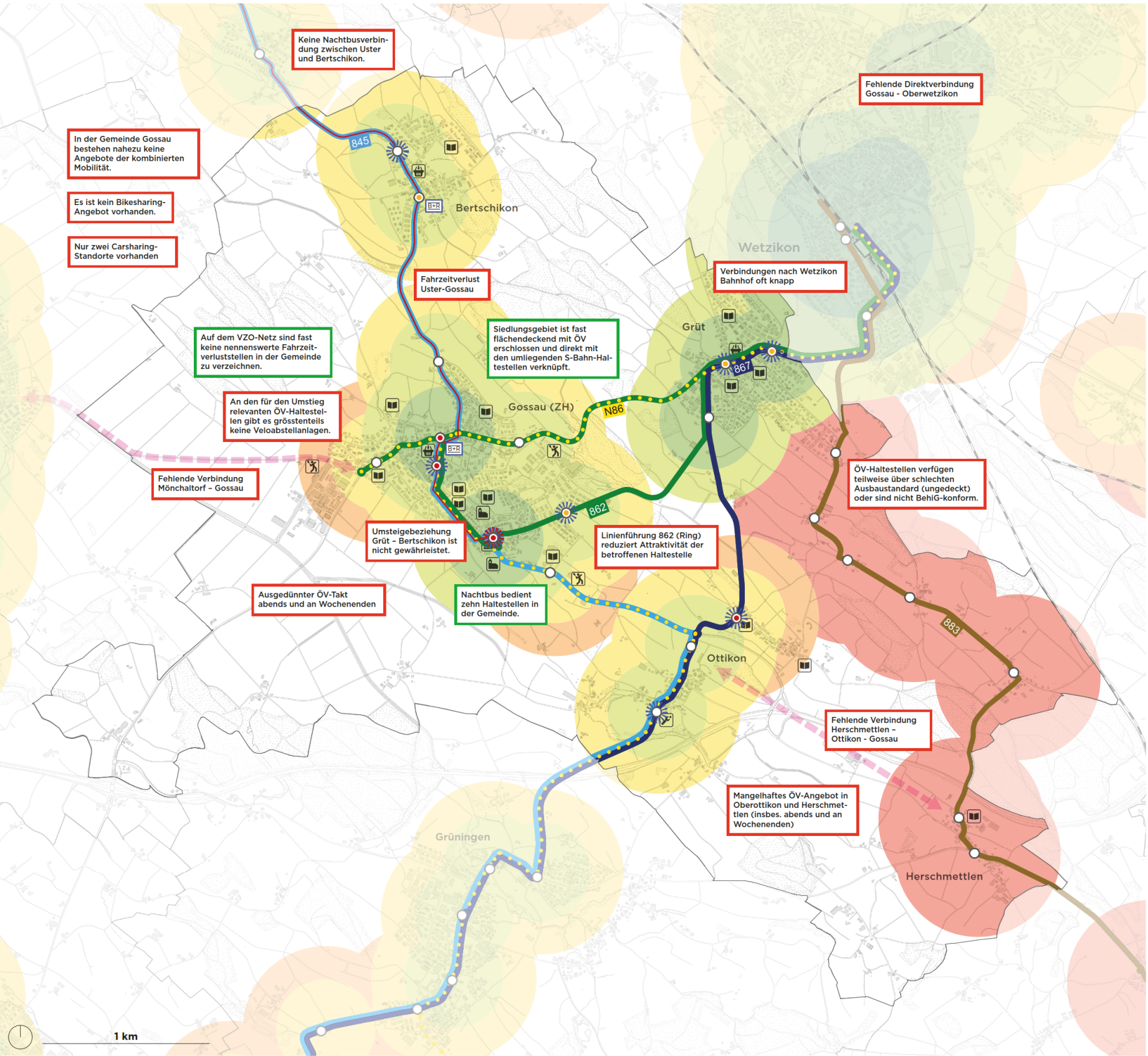
- Netzlücke
- Lineare Schwachstelle
- Schwachstelle Knoten
- Schwachstelle Querung
- Schwachstelle Parkierung

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Schule / Kindergarten
- Verwaltung
- Werkhof / Hauptsammelstelle
- Kirche
- Einkaufen
- Freizeit

Stand: 20.09.2023
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WMS)

A1.4 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität



Gesamtverkehrskonzept Gossau ZH

Analyseplan ÖV

- Öv**
- Liniennetz Tag
 - Nachtliniennetz
 - Bushaltestelle
 - Hoch frequentierte Bushaltestelle (> 500 Ein-/Ausstiege pro Tag)
 - Mittel frequentierte Bushaltestelle (200-500 Ein-/Ausstiege pro Tag)
 - Bike and ride

ÖV-Güteklassen (Kanton Zürich)

- A
- B
- C
- D
- E
- F

Schwachstellen / Netzlücken

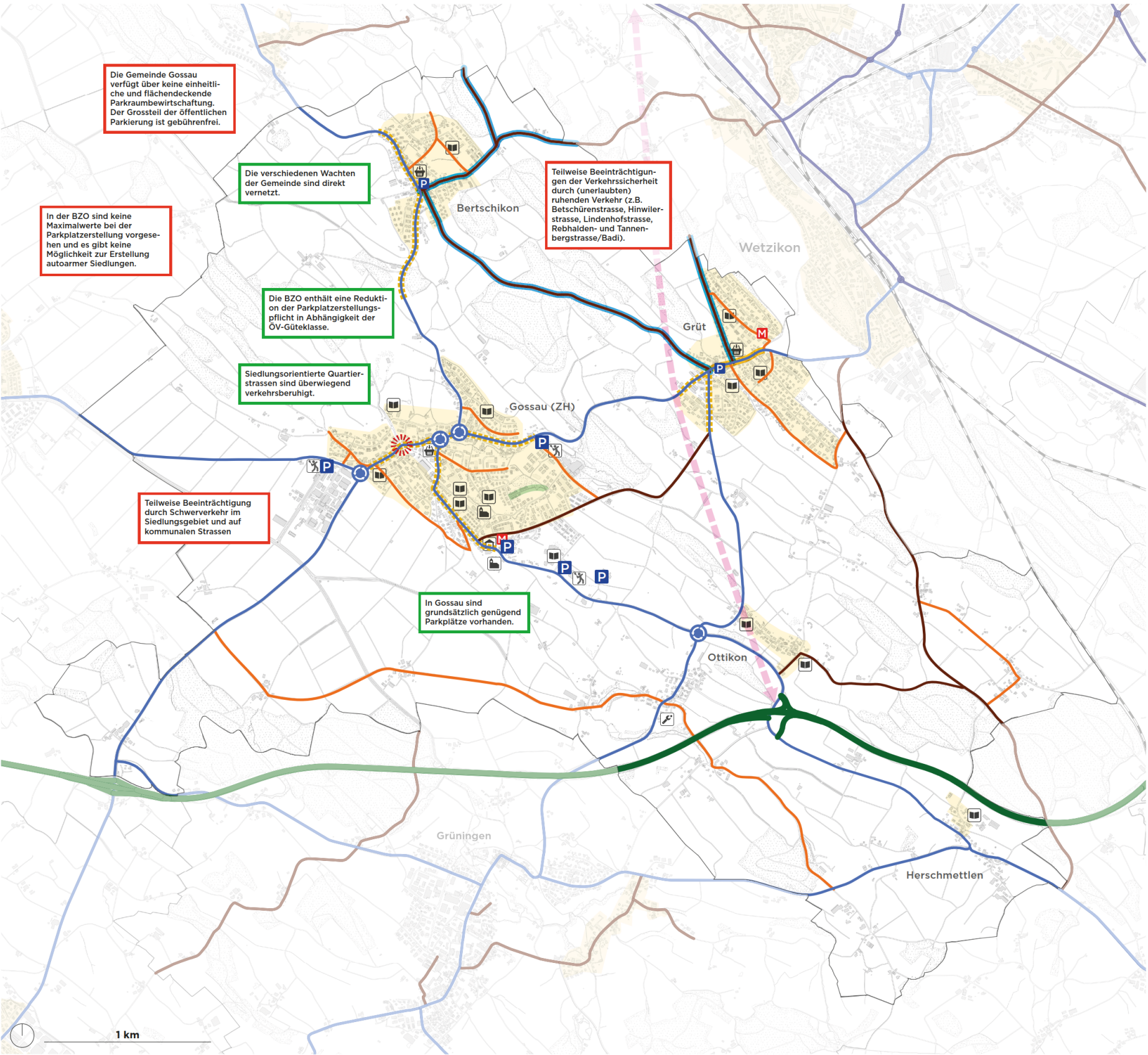
- Netzlücke
- Lineare Schwachstelle
- Punktuelle Schwachstelle
- Schwachstelle B+R

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Schule / Kindergarten
- Verwaltung
- Werkhof / Hauptsammelstelle
- Kirche
- Einkaufen
- Freizeit

Stand: 20.09.2023
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WMS)

A1.5 Strassenverkehr und Parkierung



Gesamtverkehrskonzept Gossau ZH

Analyseplan MIV

Strassennetz

- HLS Bund
- HVS Kanton
- RVS Kanton
- Kom. Verbindungsstrasse
- Kom. Sammelstrasse
- Tempo 30-Zone
- Begegnungszone (T20)
- Kreisel

Parkierung

- Parkierungsanlage klein (≤ 10 PP)
- Parkierungsanlage gross (> 40 PP)
- Mobility-Standort

Schwachstellen / Netzlücken

- Verkehrsfluss beeinträchtigt (Wahrnehmung Bevölk.)
- Siedlungsverträglichkeit beeinträchtigt
- Route mit Ausweichverkehr / Schleichverkehr
- Lückenschluss N15
- Auslastung Knoten kritisch (Abendspitze)

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Schule / Kindergarten
- Verwaltung
- Werkhof / Hauptsammelstelle
- Kirche
- Einkaufen
- Freizeit

Stand: 20.09.2023
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WMS)

A2 Massnahmenpläne

A2.1 Fussverkehr

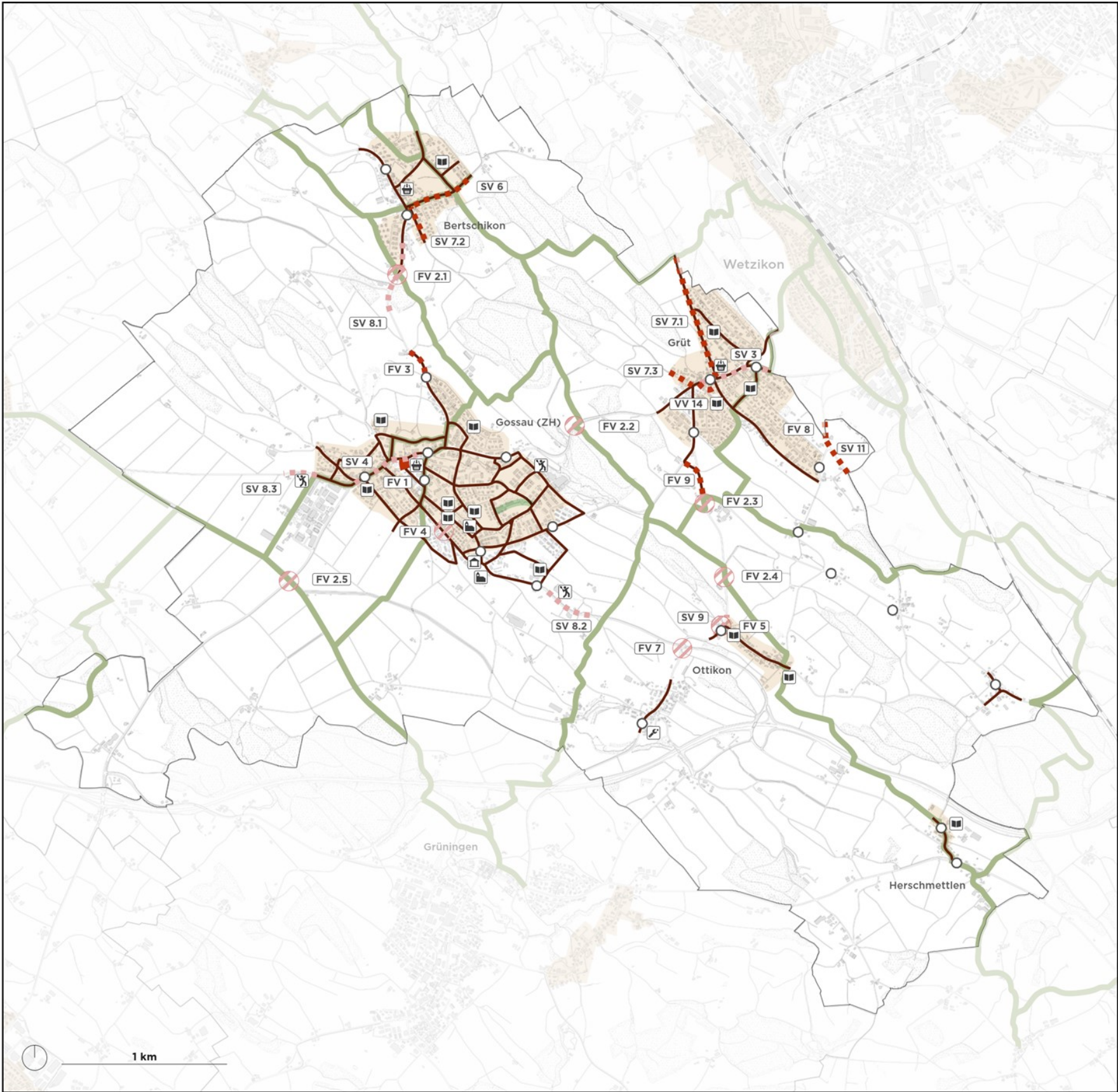
A2.2 Veloverkehr

A2.3 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

A2.4 Strassenverkehr und Parkierung

A2.1 Fussverkehr

GEMEINDE GOSSAU Kommunales Gesamtverkehrskonzept Massnahmenplan Fussverkehr	Übergeordnete Festlegungen best. gepl. Wanderweg Behebung Netzlücke Behebung Schwachstelle Massnahmen (SV 3) Umsetzung BGK Grüningerstrasse, Grüt (SV 4) Umsetzung BGK Grütstrasse, Gossau Dorf	Kommunale Festlegungen best. gepl. Kommunale Hauptverbindung Behebung Netzlücke Behebung Schwachstelle Behebung Schwachstelle Massnahmen FV 1 Laufenbach, Gossau Dorf: Schliessung Netzlücke zwischen Laufenbachstrasse und Grütstrasse (via Im Zentrum) FV 3 Bertschikerstrasse, Gossau Dorf (Ortseinfahrt Gossau Dorf Nord): Behebung Schwachstelle FV 6 Durchwegung bei Neubauten fördern (nv*) FV 8 Bönlerstrasse (Fochenmattweg – Allenbergstrasse): Behebung Schwachstelle FV 9 Grüningerstrasse (Hasenacherstrasse – Berghofstrasse): Behebung Schwachstelle (SV 6) Heusbergstrasse, Bertschikon: Optimierung Verkehrssicherheit (SV 7) Optimierung Betrieb und Strassenraumgestaltung inkl. Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr > SV 7.1 Langweidstrasse > SV 7.2 Hardstrasse, Bertschikon Süd > SV 7.3 Hardstrasse, Grüt West (SV 11) Optimierung Verkehrssicherheit Bönler-/Brüschweidstrasse, Grüt (VV 14) Optimierung Pumertweg für Fuss- und Veloverkehr * nicht verortet	Informationsinhalt Tempo 30-Zone Begegnungszone (T20) Massnahmen FV 2 Wanderwegnetz: Behebung Schwachstellen > FV 2.1 Bertschikerstrasse (Bertschikon Süd) > FV 2.2 Grütstrasse (Gossau Dorf Ost) > FV 2.3 Grüningerstrasse Höhe Hasenacherstr. > FV 2.4 Grüningerstrasse Höhe Frohbachweg > FV 2.5 Leerütstrasse FV 4 Bergstrasse, Gossau Dorf (Schulhaus Chapf): Behebung Schwachstelle FV 5 Grüningerstrasse, Ottikon (Querung Fussverkehr): Behebung Schwachstelle FV 7 Optimierung Verkehrssicherheit beim Europa-Kreisel (Bubiker-/Grüninger-/ Altrütstrasse) (SV 8) Temporeduktion bei Ortseinfahrt > SV 8.1 Bertschikerstrasse, Bertschikon Süd > SV 8.2 Bergstrasse, Altrüti, Gossau Dorf Süd > SV 8.3 Mönchaltorfstrasse, Sportplatz, Gossau Dorf West (SV 9) Grüningerstrasse, Ottikon: Anpassung Ortsdurchfahrt Orientierungsinhalt Gemeindegrenze Bahnlinie mit Bahnhof Bushaltestelle Schule / Kindergarten Verwaltung Werkhof / Hauptsammelstelle Kirche Einkaufen Freizeit Stand: 08.07.2025, Quellen: AV-Daten Kt. Zürich (2021)





Massnahmen	
VV 1	Grüningerstrasse, Grüit: Behebung Schwachstelle
VV 2	Mönchaltorfstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle
VV 3	Bertschikerstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle
VV 4	Hinwilstrasse, Hellberg: Behebung Schwachstelle
VV 5	Grütstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle
VV 6	Unterstrasse, Bertschikon: Behebung Schwachstelle

Maschinen	
VV 9	Optimierung Velobastellanlagen an relevanten Zielen: Behebung Schwachstelle
	> VV 9.1 Badi Gossau
	> VV 9.2 Sportanlage / Fussballplatz
	> VV 9.3 Gossau Dorf Zentrum (Einkaufen)
	> VV 9.4 Gossau Dorf Gemeindeverwaltung
	> VV 9.5 Schulhäuser
VV10	Behebung Schwachstellen Veloverkehr im Rahmen von Strassenbauprojekten (nv*)
VV12	Beschilderungskonzept Flurwege (nv*)
VV13	Reglementierung Veloparkierung in BZO (nv*)
VV14	Optimierung Purnetweg für Fuss- und Veloverkehr
(SV 5)	Geschwindigkeitsreduktion und Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr ausserhalb des Siedlungsgebiets
	> SV 5.1 Hardstrasse (Lastwagenverbot)
	> SV 5.2 Wüeristrasse
	> SV 5.3 Austrasse
	> SV 5.4 Hasenacherstrasse
	> SV 5.5 Bönlérstrasse (Weiler Hundsuggen T50)
	> SV 5.6 Heusergstr. (Lastwagenverbot nördlich Neuhof)
	> SV 5.7 Medikerstrasse
(SV 6)	Heusergstrasse, Bertschikon: Optimierung Verkehrssicherheit
(SV 7)	Optimierung Betrieb und Strassenraumgestaltung inkl. Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr
	> SV 7.1 Langweidstrasse
	> SV 7.2 Hardstrasse, Bertschikon Süd
	> SV 7.3 Hardstrasse, Grüt West
(SV 11)	Optimierung Verkehrssicherheit Bönlér-/Brüschweidstrasse, Grüt
	* nicht verortet

Informationsinhalt

Tempo 30-Zone

Begegnungszone (T20)

Massnahmen

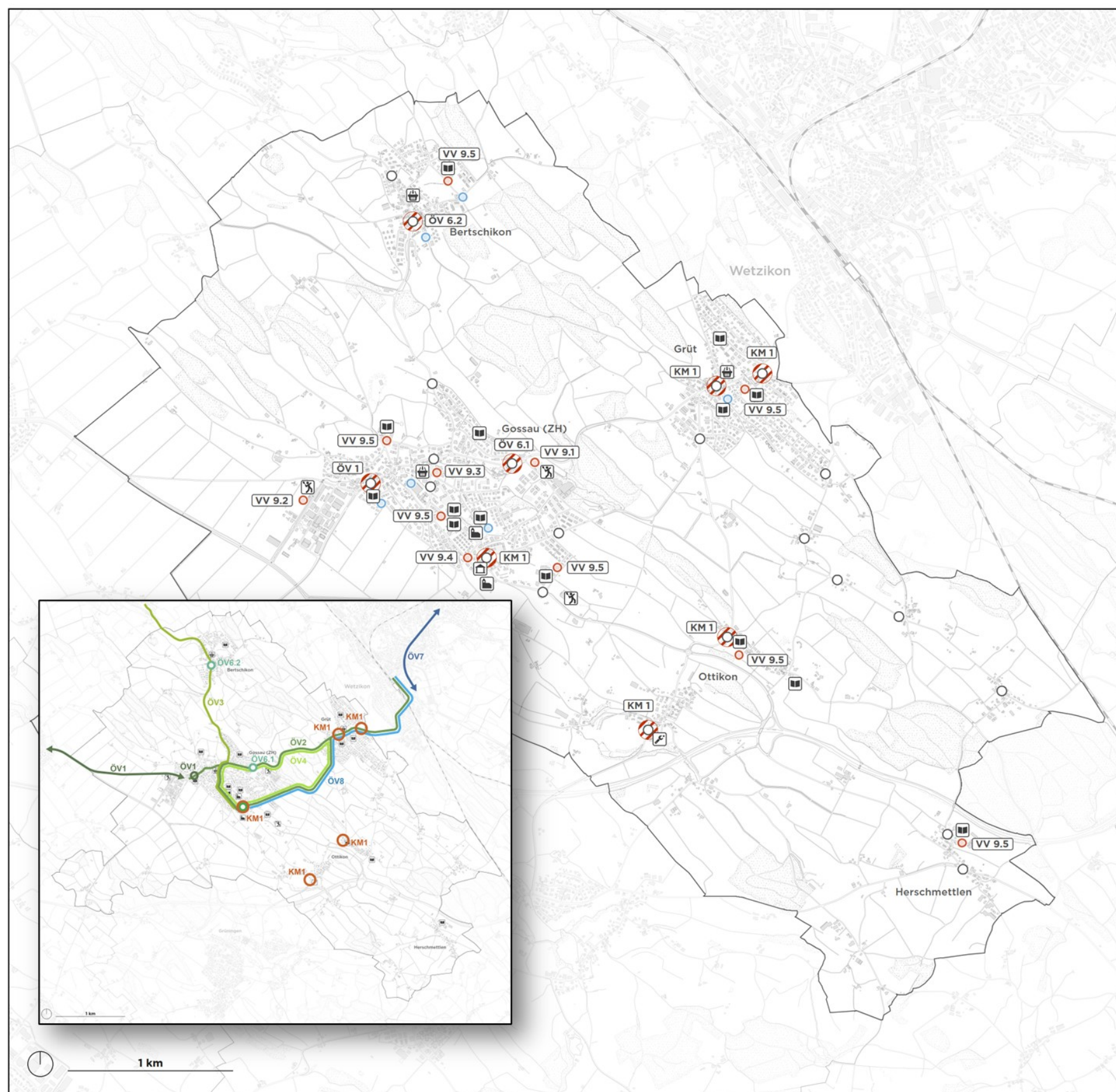
- VV 7** Lindhofstrasse, Bertschikon:
Behebung Schwachstelle
- VV 8** Verbindung Grüt - Ottikon:
Behebung Netzlücke
- VV11** Verbindung Henschmettlen - Bubikon:
Optimierung regionale Freizeitroute
- (SV 8)** Temporeduktion bei Ortsenfahrt
 - > SV 8.1 Bertschikerstrasse, Bertschikon Süd
 - > SV 8.2 Bergstrasse, Altrüti, Gossau Dorf Süd
 - > SV 8.3 Mönchaltorfstrasse, Sportplatz, Gossau Dorf West
- (SV 9)** Grüngerstrasse, Ottikon:
Anpassung Ortsdurchfahrt

Orientierungsinhalt

	Gemeindegrenze		Werkhof / Hauptsammelstelle
	Bahnlinie mit Bahnhof		Kirche
	Bushaltestelle		Einkaufen
	Schule / Kindergarten		Freizeit
	Verwaltung		

Stand: 05.02.2025
Quellen: AV-Daten Kt. Zürich (2021)





A2.4 Strassenverkehr und Parkierung



GEMEINDE GOSSAU

Kommunales Gesamtverkehrskonzept

Massnahmenplan Strassenverkehr und Parkierung

Übergeordnete Festlegungen

best.	gepl.	
		HLS Bund
		HLS Kanton
		RVS Kanton
		Behebung Netzlücke
		Behebung Schwachstelle

Massnahmen

SV 1	Oberlandautobahn A53, Anschluss Uster Ost - Kreisel Betzholz
SV 3	Umsetzung BGK Grüningerstrasse, Grüt
SV 4	Umsetzung BGK Grütstrasse, Gossau Dorf

Kommunale Festlegungen

best.	gepl.	
		Kom. Verbindungsstrasse
		Kom. Sammelstrasse
		Parkierungsanlage
		Behebung Schwachstelle
		Tempo 30-Zone
		Begegnungszone (T20)

Massnahmen

SV 5	Geschwindigkeitsreduktion und Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr ausserhalb des Siedlungsgebiets (ausgenommen Zubringer / Landwirtschaftsverkehr) > SV 5.1 Hardstrasse > SV 5.2 Würerstrasse > SV 5.3 Austrasse > SV 5.4 Hasenacherstrasse > SV 5.5 Bönlerstrasse > SV 5.6 Heusbergstrasse > SV 5.7 Medikerstrasse
SV 6	Heusbergstrasse, Bertschikon: Optimierung Verkehrssicherheit
SV 7	Optimierung Betrieb und Strassenraumgestaltung inkl. Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr / Zubringer > SV 7.1 Langweidstrasse > SV 7.2 Hardstrasse, Bertschikon Süd > SV 7.3 Hardstrasse, Grüt West
SV 10	Optimierung Verkehrssicherheit Schwobshofstrasse (Erschliessungsstrasse)
SV 11	Optimierung Verkehrssicherheit Bönler-/Brüschweidstrasse, Grüt
P 1	Überarbeitung Parkierungsreglement auf öffentlichem Grund (nv*)
P 2	Überarbeitung BZO hinsichtlich Parkplatzerstellungspflicht (nv*)

* nicht verortet

Informationsinhalt

Massnahmen

SV 2	Reduktion Durchgangsverkehr aufgrund Netzlücke Nationalstrasse (nv*)
SV 8	Temporeduktion bei Ortschaftsfahrt > SV 8.1 Bertschikerstrasse, Bertschikon Süd > SV 8.2 Bergstrasse, Altrüti, Gossau Dorf Süd > SV 8.3 Mönchaltorfstrasse, Sportplatz, Gossau Dorf West
SV 9	Grünigerstrasse, Ottikon: Anpassung Ortsdurchfahrt

* nicht verortet

Orientierungsinhalt

	Gemeindegrenze		Werkhof / Hauptsammelstelle
	Bahnlinie mit Bahnhof		Kirche
	Bushaltestelle		Einkaufen
	Schule / Kindergarten		Freizeit
	Verwaltung		

Stand: 08.07.2025.
Quellen: AV-Daten Kt. Zürich (2021)

Seite 95

A3 Massnahmenliste

Nr.	Titel	Beschrieb	Wirksamkeit	Kostengrösse	Zeithorizont / Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger
Fuss- und Veloverkehr								
FV 1	Laufenbach, Gossau Dorf: Schliessung Netzlücke zwischen Laufenbachstrasse und Grütstrasse (via Im Zentrum)	Erstellung einer neue Verbindung zwischen Laufen-bachstrasse und Grütstrasse (via Strasse Im Zentrum) für den Fussverkehr. Im Rahmen der bevorstehenden Gebietsentwicklung soll die Netzlücke geschlossen werden. Die Wegführung erfolgt somit über bestehende Verbindungen, so dass der Ge-wässerraum nicht zusätzlich belastet wird. Sollte der Weg partiell mit dem Gewässerraum in Konflikt stehen, muss die Standortgebundenheit nachgewiesen werden oder anders/ausserhalb des Gewässerraums geplant werden.	gering	< 100'000	mittelfristig	x	x	Gemeinde
FV 2	Wanderwegnetz: Behebung Schwachstellen	Die Gemeinde setzt sich bei Region und Kanton ein, dass die mangelhaften Querungen der Kantonsstrassen bei allfälligen Projekten behoben werden, Opportunitäten sollen genutzt werden. FV 2.1 Bertschikerstrasse (Bertschikon Süd) FV 2.2 Grütstrasse (Gossau Dorf Ost) FV 2.3 Grüningerstrasse Höhe Hasenacherstr. FV 2.4 Grüningerstrasse Höhe Frohbachweg FV 2.5 Leerütistrasse	gering gering gering gering gering	< 100'000 < 100'000 < 100'000 < 100'000 < 100'000	kurzfristig mittelfristig mittelfristig mittelfristig mittelfristig	x	Information sinhalt	Gemeinde, Kanton
FV 3	Bertschikerstrasse, Gossau Dorf (Ortseinfahrt Gossau Dorf Nord): Behebung Schwachstelle	Die Gemeinde erstellt einen Pfad ohne Versiegelung für den Fussverkehr (z.B. chausseierter Gehweg) zwischen Rigi-strasse und Bertschikerstrasse 61. Der Weg liegt in einer Landwirtschaftszone und Fruchtfolgeflächen. Die Standortgebundenheit wird im Rahmen der Bewilligung nachgewiesen. Der Weg wird so geplant, dass keine Konflikte mit den über-geordneten Grundlagen bestehen. Kann dies nicht erfüllt werden, wird die Massnahme nicht umgesetzt.	gering	< 100'000	mittelfristig	x	x	Gemeinde
FV 4	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.	gering	< 100'000	2024 ausgeführt	x	Information sinhalt	Gemeinde, Kanton
FV 5	Grüningerstrasse, Ottikon (Querung Fussverkehr): Behebung Schwachstelle	Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine sichere Fussgängerquerung vor der Bushaltestelle "Strick" zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie dem erleichterten Zugang zur Haltestellen ein.	gering	< 100'000	mittelfristig	x	Information sinhalt	Gemeinde, Kanton
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.	gering	< 100'000	Daueraufgabe	x	x	Gemeinde
FV 7	Optimierung Verkehrssicherheit beim Europa-Kreisel (Bubiker-/Grüninger-/Altrütistrasse)	Der Kreisel Bubiker-/Grüninger-/Altrütistrasse ist eine Stelle mit Unfallhäufungen auf einem sicherheitsrelevanten Schulweg. Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine Optimierung der Verkehrssicherheit für Zufussgehende und Velofahrende ein. Mögliche Massnahmen sind beispielsweise Temporeduktionen bei Kreiselzufahrten oder die Erstellung von sicheren Querungsstellen (Fussgängerstreifen).	gering	< 100'000	kurzfristig	x	Information sinhalt	Gemeinde, Kanton
FV 8	Bönlérstrasse (Fochenmattweg - Allenbergstrasse): Behebung Schwachstelle	Die Gemeinde erstellt einen Pfad ohne Versiegelung für den Fussverkehr (z.B. chausseierter Gehweg) zwischen Fochenmattweg und Allenbergstrasse. Der Weg liegt in einer Landwirtschaftszone und Fruchtfolgeflächen. Die Standortgebundenheit wird im Rahmen der Bewilligung nachgewiesen. Bemerkung/Koordinationshinweis: Eine durchgängige Fuss- und Veloverbindung von/nach Wetzikon wird durch die Gemeinde unterstützt, muss aber mit Wetzikon koordiniert werden.	gering	< 100'000	mittelfristig	x	x	Gemeinde
FV 9	Grüningerstrasse (Hasenacherstrasse – Berghofstrasse): Behebung Schwachstelle	Die Gemeinde erstellt einen Pfad ohne Versiegelung für den Fussverkehr zwischen Hasenacherstrasse und Berghofstrasse. Für den Fussverkehr stellt die Verbindung entlang der Grüningerstrasse eine wichtige Anbindung an das Wanderwegnetz dar. In den vergangenen Jahren hat sich deshalb ein Trampelpfad entwickelt. Der Weg liegt in einer Landwirtschaftszone und Fruchtfolgeflächen. Die Standortgebundenheit wird im Rahmen der Bewilligung nachgewiesen	gering	< 100'000	kurzfristig	x	x	Gemeinde

Nr.	Titel	Beschrieb	Wirksamkeit	Kostengrösse	Zeithorizont / Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger
VV 4	Hinwilerstrasse (Abschnitt Brüscheidstr.-Sennwaldstr.), Hellberg: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle entlang Hinwilerstrasse (keine Radinfrastruktur vorhanden).	gering	< 100'000	langfristig	x	x	Kanton
VV 5	Grütstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle (keine Radinfrastruktur vorhanden) im Abschnitt durch Gossau Dorf und auf Verbindung nach Bertschikon.	mittel	< 100'000	kurzfristig	x	x	Kanton
VV 6	Usterstrasse, Bertschikon: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle entlang der Usterstrasse (Verbindung Oberuster – Bertschikon), teilweise keine Radinfrastruktur vorhanden, die Schwachstelle soll behoben werden.	gering	100'000 - 1 Mio.	langfristig	x	x	Kanton
VV 7	Lindhofstrasse, Bertschikon: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle im Abschnitt Bert-schikon – Lindhof. Bemerkung: Schwachstelle gem. Velonetzplan nicht auf dem Gemeindegebiet Gossau.	gering	< 100'000	langfristig	x	x	Kanton
VV 8	Verbindung Grüt – Ottikon: Behebung Netzlücke	Zwischen Grüt und Ottikon gibt es keine Verbindung im Velonetz. Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine regionale Veloverkehrsverbindung zwischen Ottikon und Grüt (Grüningerstrasse) und eine Anbindung an Wetzikon ein.	mittel	100'000 - 1 Mio. (abhängig von Landerwerb)	langfristig	x	Information sinhalt	Gemeinde, Kanton
VV 9	Optimierung Veloabstellanlagen an relevanten Zielen: Behebung Schwachstelle	An wichtigen Zielen werden Abstellanlagen mit ausreichend Kapazitäten und gutem Ausbaustandard (abschliessbar, Witterungsschutz bei Bedarf) errichtet. Wichtige Ziele sind: 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) Bei allfälligen Konflikten mit dem Gewässerraum gilt zu beachten, dass der Gewässerraum von Bauten und Anlagen freizuhalten ist. Innerhalb des Gewässerraums sind nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen zulässig. Die Veloabstellanlagen werden so geplant, dass keine Konflikte mit übergeordneten Grundlagen bestehen. Kann dies nicht erfüllt werden, wird die Massnahme nicht umgesetzt.	gering gering gering gering gering	< 100'000 < 100'000 < 100'000 < 100'000 < 100'000	kurzfristig kurzfristig kurzfristig kurzfristig kurzfristig	x	x	Gemeinde
VV10	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.	gering	< 100'000	Daueraufgabe	x	x	Gemeinde
VV 11	Verbindung Herschmettlen - Bubikon: Optimierung regionale Freizeitroute	Die Gemeinde setzt sich im Rahmen der regionalen Richtplanung für eine Optimierung der regionalen Freizeitroute (Dürntnerstrasse - Grüningerstrasse) ein (z.B. Erstellung von Veloinfrastruktur, Verlegung der regionalen Route).	gering	< 100'000	langfristig	x	Information sinhalt	Kanton, Gemeinde
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.	gering	< 100'000	kurzfristig	x	x	Gemeinde
VV 13	Reglementierung Veloparkierung in BZO	Details siehe Massnahme P 4.	gering	< 100'000	kurzfristig	x	x	Gemeinde
VV 14	Optimierung Pumertweg für Fuss- und Veloverkehr	Der Pumertweg stellt eine wichtige Schulwegverbindung zwischen Grüt Unterdorf und Kindergarten Böschacher/Schule Wolfrichti dar. Der Pumertweg wird für den Fuss- und Veloverkehr optimiert, wobei die Verkehrssicherheit berücksichtigt wird.	gering	< 100'000	kurzfristig	x	x	Gemeinde

Nr.	Titel	Beschrieb	Wirksamkeit	Kostengrösse	Zeithorizont / Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger
Kombinierte Mobilität								
KM 1	Veloabstellanlagen an relevanten Haltestellen (Bike + Ride)	Die Bike + Ride Abstellanlagen sollen im Sinne der Förderung der kombinierten Mobilität ausgebaut werden. Die Abstellanlagen sind attraktiv und sicher zu gestalten (direkte Zufahrt, Abschiessmöglichkeit, Beleuchtung, Witterungsschutz, allenfalls Ladestation, etc.), die Kapazität der Anlagen sind auch in Zukunft sichergestellt. Ausbau an folgenden Standorten zu prüfen: - Ottikon, Unterottikon - Ottikon, Strick - Grüt, Dorf - Grüt, Lindenhof - Gossau, Ernst-Brugger-Platz	mittel	100'000 - 1 Mio.	kurzfristig	x	x	Gemeinde

Nr.	Titel	Beschrieb	Wirksamkeit	Kostengrösse	Zeithorizont / Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger
Öffentlicher Verkehr								
ÖV 1	Neue Buslinie Esslingen – Wetzikon (Buslinie 866) und 2. Haltekante Haltestelle Unterhofen, Gossau Dorf	Es ist eine neue Verbindung Esslingen – Mönchaltorf – Gossau – Wetzikon geplant (866). Dazu ist eine zweite Haltekante bei der Haltestelle Unterhofen (Richtung Mönchaltorf) notwendig. Die Gemeinde setzt sich für eine Linienführung entlang der Grütstrasse ein.	hoch	> 1 Mio. (inkl. Betrieb)	mittelfristig	x	x	ZVV/VZO (Angebot), TBA/Gemeinde (Haltestelle).
ÖV 2	Angebotsverbesserung Gossau – Wetzikon an Samstagen	Angebotsverbesserung am Samstag durch Taktverdichtung (862).	mittel	100'000 - 1 Mio.	kurzfristig	x	x	ZVV/VZO, Änderungen im Verbundfahrplan 2025/26
ÖV 3	Zusatzkurs Uster – Gossau Dorf	Die Gemeinde nimmt die geplante Angebotsanpassung (Zusatzkurs der Linie 845 für Fahrplanstabilität und Angebot) zur Kenntnis. Es soll jedoch kein Infrastrukturausbau damit verbunden sein.	mittel	> 1 Mio.	kurzfristig	x	Information inhalt	ZVV/VZO (Angebot) und Gemeinde
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 Tannenberg und Moos ein.	niedrig	< 100'000 (sofern ohne zusätzliche Kurse umsetzbar)	mittelfristig	x	Information inhalt	ZVV/VZO (Angebot) und Gemeinde
ÖV 5	Flexibles (regionales) On-Demand Angebot	Die Wachen im Süden (Ottikon, Herschmettlen) sind mit dem ÖV schlecht erschlossen, die Nutzung des ÖV ist unattraktiv. Generell erschwert die disperse Siedlungsstruktur innerhalb der Gemeinde eine regelmässige ÖV-Anbindung im konventionellen Stil. Anstelle der Einführung einer Ortsbuslinie sind neue, bedarfsorientierte ÖV-Angebote (z.B. Rufbus), optimalerweise in Koordination mit den Nachbargemeinden zu prüfen.	mittel	100'000 - 1 Mio.	langfristig	x		Gemeinde, VZO Region/Nachbargemeinden
ÖV 6	Verbesserung Ausgestaltung ÖV-Haltestellen	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. 6.1 Tannenbergstr., Gossau Dorf 6.2 Bertschikon Dorf, Bertschikon	gering gering	< 100'000 < 100'000	kurzfristig kurzfristig	x	x	Gemeinde
ÖV 7	Prüfung Direktverbindung Gossau – Oberwetzikon/Wetzikon Zentrum	Zur Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit von/nach Wetzikon Zentrum setzt sich die Gemeinde für die Prüfung einer Direktverbindung von Gossau nach Oberwetzikon/Kempten ein.	mittel	100'000 - 1 Mio.	mittelfristig	x	Information inhalt	ZVV/VZO (Angebot) und Gemeinde
ÖV 8	Regionale Kooperation zur Optimierung ÖV-Angebot und -Erreichbarkeit in der Region	Die Gemeinde Gossau setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten und in konstruktiver Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden für ein attraktives regionales ÖV-Angebot und eine verbesserte ÖV-Erreichbarkeit in der Region ein (z.B. Oberland – Glattal, Uster – Meilen via Gossau etc.).	gering	< 100'000	mittelfristig	x	Information inhalt	ZVV/VZO (Angebot) und Gemeinde

Nr.	Titel	Beschrieb	Wirksamkeit	Kostengrösse	Zeithorizont / Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger
Strassenverkehr								
SV 1	Oberlandautobahn A53, Anschluss Uster Ost – Kreisel Betzholz	Die bestehende Lücke im Nationalstrassennetz (A15) im Zürcher Oberland soll zwischen dem Anschluss Uster-Ost und der Verzweigung Betzholz geschlossen werden. Dies beinhaltet den Neubau einer 4-streifigen Autobahn zwischen Anschluss Uster-Ost und der Verzweigung mit der Forchautostrasse beim Anschluss Ottikon sowie den Ausbau der Forchautostrasse zwischen Anschluss Ottikon und Anschluss Betzholz zur Nationalstrasse. Aktuell existieren dazu zwei Varianten: Das Richtplanprojekt (oberflächennaher Tunnel), welcher durch die Gemeinde Gossau führt, sowie die Variante "Tunnel Tief" (Tunnel im Fels). Die Gemeinde Gossau setzt sich für die Variante "Tunnel Tief" ein.	hoch	> 1 Mio.	langfristig	x	x	Bund/ASTRA
SV 2	Reduktion Durchgangsverkehr aufgrund Netzlücke Nationalstrasse	Die Gemeinde setzt sich für die Reduktion von Durchgangsverkehr auf dem kommunalen Strassennetz 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.	mittel	< 100'000	Daueraufgabe	x	Information sinhalt	Kanton, Gemeinde
SV 3	Umsetzung BGK Grüningerstrasse, Grüt	Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zur Umgestaltung Strassenraum aufgrund der Studie Verträglichkeit Strassenraum des Amts für Verkehr (KT ZH), Teilstück mit T30.	hoch	> 1 Mio.	mittelfristig	x	x	Kanton
SV 4	Umsetzung BGK Grütstrasse, Gossau Dorf	Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zur Umgestaltung Strassenraum von Abzweigung Laufenbachstrasse bis Abzweigung Leerütistrasse aufgrund geschützter Ortsbilder und weiterer Kriterien, Teilstück mit T30.	hoch	> 1 Mio.	kurzfristig	x	x	Kanton
SV 5	Geschwindigkeitsreduktion und Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr ausserhalb des Siedlungsgebietes	Entlang kommunalen Strassen mit kritischen Bedingungen (z.B. schmalen Querschnitten, beeinträchtigte Sicherheit, ungeeignet für Schwerverkehr) werden entsprechend den vorhandenen Strassenräumen Anpassung der Höchstgeschwindigkeiten (max. 60km/h) sowie teilweise Zufahrtsverbote für den Schwerverkehr (Zubringer gestattet) vorgenommen. Eine Geschwindigkeitsreduktion erhöht die Verkehrssicherheit und reduziert die Attraktivität der Verbindung als Durchfahrt für den ortsfremden Verkehr (Schleichverkehr). SV 5.1 Hardstrasse (Lastwagenverbot) SV 5.2 Wüeristrasse SV 5.3 Austrasse SV 5.4 Hasenacherstrasse SV 5.5 Bönlerstrasse (Weiler Hundsruggen T50) SV 5.6 Heusbergstrasse (Lastwagenverbot nördlich Neuhof) SV 5.7 Medikerstrasse	mittel mittel mittel mittel mittel mittel mittel	< 100'000 < 100'000 < 100'000 < 100'000 < 100'000 < 100'000 < 100'000	kurzfristig kurzfristig kurzfristig kurzfristig kurzfristig kurzfristig kurzfristig	x	x	Gemeinde
SV 6	Heusbergstrasse, Bertschikon: Optimierung Verkehrssicherheit	Zur Erhöhung der Schulwegsicherheit und der sicheren Querung für Zufussgehende werden weitere Massnahmen geprüft und umgesetzt (z.B. Strassenraumgestaltung, Markierungen und bauliche Optimierungen, Beleuchtung etc.).	mittel	< 100'000	mittelfristig	x	x	Gemeinde
SV 7	Optimierung Betrieb und Strassenraumgestaltung (Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr, ausgenommen Landwirtschaftsverkehr)	Entlang Strassenabschnitten mit kritischen Verkehrsverhältnissen (z.B. beeinträchtigtes obj./subj. Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit, regionaler Durchgangsverkehr etc.) im Siedlungsgebiet werden Betrieb und Strassenraumgestaltung überprüft und entsprechend umgestaltet. Für den Schwerverkehr wird ein Durchfahrtsverbot (Zubringer gestattet) durch die Gemeinde unterstützt und eine mögliche Umsetzung geprüft: SV 7.1 Langweidstrasse bis Gemeindegrenze inkl. Verhinderung negativer Auswirkungen auf umliegende Erschliessungsstrassen SV 7.2 Hardstrasse, Bertschikon Süd SV 7.3 Hardstrasse, Grüt West	mittel mittel mittel	> 1 Mio. 100'000 - 1 Mio. 100'000 - 1 Mio.	kurzfristig kurzfristig kurzfristig	x	x	Gemeinde

Nr.	Titel	Beschrieb	Wirksamkeit	Kostengrösse	Zeithorizont / Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger
SV 8	Temporeduktion bei Ortseinfahrt	Die Gemeinde setzt sich aufgrund der beeinträchtigten Verkehrssicherheit bei Ortseinfahrt beim Kanton für eine Temporeduktion (T60 oder T50) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der vereinfachten Querung für den FVV rund um publikumsintensive Einrichtungen (Altrüti, Sporthalle, Schulhaus etc.) ein. Dabei sollen auch bauliche Massnahmen zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung sowie als Querungshilfe für den Fussverkehr geprüft werden:				x	Information sinhalt	Gemeinde, Kanton
		SV 8.1 Bertschikerstrasse, Bertschikon Süd	gering	< 100'000	kurzfristig			
		SV 8.2 Bergstrasse, Altrüti, Gossau Dorf Süd	gering	< 100'000	kurzfristig			
		SV 8.3 Mönchaltorferstrasse, Sportplatz, Gossau Dorf West	gering	< 100'000	kurzfristig			
SV 9	Grüningerstrasse, Oberottikon: Anpassung Ortsdurchfahrt	Die Gemeinde setzt sich auf der Ortsdurchfahrt Oberottikon für eine Reduktion der Trennwirkung der Grüningerstrasse (Kantonsstrasse) ein.	gering	< 100'000	langfristig	x	Information sinhalt	Gemeinde, Kanton
SV 10	Optimierung Verkehrssicherheit Schwobshofstrasse (Erschliessungsstrasse)	Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schwobshof wird auf der Schwobshofstrasse ein Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder mit Ausnahme Zubringerdienst gestattet umgesetzt.	gering	< 100'000	kurzfristig	x	x	Gemeinde
SV 11	Optimierung Verkehrssicherheit Bön- lerstr.-/Brüschweidstrasse	Die Höchstgeschwindigkeit wird aufgrund der beeinträchtigten Verkehrssicherheit für Zufussgehende und Velofahrende sowie zur Optimierung der Querung im Raum Brüschweidstr.– Bönlerstr. –Fochemattweg reduziert.	gering	< 100'000	kurzfristig	x	x	Gemeinde

Nr.	Titel	Beschrieb	Wirksamkeit	Kostengrösse	Zeithorizont / Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger
Parkierung								
P 1	Überarbeitung Parkierungsreglement auf öffentlichem Grund entsprechen regionalem Parkraumkonzept/RRP	Das Parkplatzreglement wird entsprechend dem regionalen Parkraumkonzept (2020) überarbeitet, die Parkierung auf öffentlichem Grund wird dabei entsprechend dem Konzept reglementiert.	hoch	< 100'000	kurzfristig	x	x	Gemeinde
P 2	Überarbeitung BZO hinsichtlich Parkplatzstellungspflicht	Die Parkierungsbestimmungen für Private werden im Sinne einer Harmonisierung mit den kantonalen und regionalen Parkierungsvorgaben überprüft und angepasst. Das Parkierungsangebot wird dabei entsprechend den kantonale Wegleitung zur Parkierung auf die Kapazitäten des Strassennetzes ausgerichtet: - Die Gemeinde überprüft die in der Bau- und Zonenordnung BZO festgelegten Bestimmungen zur Reduktion der Parkraumerstellungspflicht und passt diese an. Bei guter Erschliessungsqualität mit dem ÖV, einer gewissen Siedlungsdichte oder einer guten Anbindung ans FVV-Netz, soll die Pflichtparkplatzanzahl weiter reduziert werden dürfen. - Unterirdische Parkierung wird gefördert: Können in einem privaten Bauvorhaben durch die Erstellung einer grossen, unterirdischen Parkierungsanlage bisherige öffentliche, oberirdische Parkplätze ersetzt werden, kann die Zahl der insgesamt zulässigen Parkplätze um diejenige der Aufzuhebenden erhöht werden. - Autoarmes Wohnen wird ermöglicht. Dabei kann der geforderte Minimalparkplatzbedarf gestützt auf ein Mobilitätskonzept unterschritten werden. Das Vorgehen im Falle der Nichteinhaltung der Vorgaben des Mobilitätskonzepts werden festgehalten. - Festschreibung von erforderlichen Mobilitätskonzepten in der BZO bei Projekten mit Gestaltungsplänen und Neu-/Ersatzbauten (>50 Parkfelder). Darin wird u.a. die Erschliessung mit ÖV/Fuss- und Veloverkehr, Anzahl Parkplätze und Veloabstellplätze festgesetzt. Prüfung durch Gemeinde. Bei Nutzungsformen, die ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Folge haben, wird eine Bewirtschaftungspflicht für neue private, öffentlich zugängliche Parkplätze vorgeschrieben. - Bei Parkierungsanlagen von Neubauprojekten werden entsprechend dem regionalen Parkraumkonzept Vorgaben für die Erstellung für E-Mobilität Parkfelder erlassen, weitere Vorgaben und Anreize zur Förderung der E-Mobilität sind zu prüfen.	hoch	< 100'000	kurzfristig	x	x	Gemeinde
P 3	Kontrolle und Durchsetzung Parkierung auf öffentlichem Grund	Die Einhaltung der Parkierungsregelungen wird weiterhin durch regelmässige Kontrollen durchgesetzt.	mittel	< 100'000	Daueraufgabe	x		Gemeinde
P 4	Reglementierung Veloparkierung in BZO	Die Gemeinde konkretisiert die Errichtung von privaten Veloabstellplätzen und verankert diese in der BZO. Angelehnt an das Handbuch Veloparkierung (ASTRA) bzw. an die VSS-Norm 40 065 legt die Gemeinde 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.) fest. Bei grösseren Veloparkierungsanlagen werden Vorgaben zur E-Bike-Parkierung formuliert.	mittel	< 100'000	kurzfristig	x	x	Gemeinde
P 5	Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Strassenparkierung	Entlang Strassen, an welchen es zu Beeinträchtigungen der objektiven oder subjektiven Verkehrssicherheit durch unerlaubte Parkierung kommt, wird die Parkierung geregelt (z.B. Markierung von Parkfelder, Parkverbote, etc.). Diese sind zum Beispiel: - Hinwilerstrasse, Ottikon - Lindenhofstrasse, Grüt - Rebhaldenstrasse, Gossau Dorf - Tannenbergrasse, Gossau Dorf	gering	< 100'000	Daueraufgabe	x		Gemeinde

Nr.	Titel	Beschrieb	Wirksamkeit	Kostengrösse	Zeithorizont / Priorität	GVK	kRPV	Massnahmenträger
Mobilitätsmanagement								
MM 1	Mobilitätsmanagement für Angestellte der Gemeinde prüfen	Betreffend Lenkung der Verkehrsmittelwahl geht die Gemeinde mit gutem Beispiel voran. Für Angestellte der Gemeinde/Verwaltung prüft die Gemeinde Anreize zum Umstieg vom MIV auf den ÖV oder FVV (z.B. ÖV- und FVV-Bonus, Verwaltungs-E-Bikes etc.).	gering	< 100'000	kurzfristig	x		Gemeinde
MM 2	Mobilitätsmanagement für Unternehmen	Betriebliches Mobilitätsmanagement: Die Gemeinde informiert Unternehmungen und grosse Verkehrserzeuger über das Angebot der Mobilitätsberatung durch den Kanton (Impuls Mobilität) und bietet allfällige Unterstützung an. Der Fokus liegt dabei bei der Lenkung der Verkehrsmittelwahl.	gering	< 100'000	Daueraufgabe	x		Gemeinde
MM 3	Mobilitätskampagnen und -aktionen	Die Gemeinde sensibilisiert die Bevölkerung hinsichtlich Verkehrsmittelwahl. Die Gemeinde führt verschiedene Aktionen betreffen Mobilitätsmanagement durch (z.B. Förderung E-Mobilität, Aktionstage für einzelne Zielgruppen, Bike to Work, Gratis-Veloflicktag, mit dem Velo zur Schule, Veloprüfung, Spielerisches Velofahren z.B. in einem Parcours oder Pumptrack, Velo-Check-Tag bei Schulen mit kleinen Reparaturen vor Ort etc.). In Bezug auf den Schleichverkehr/quartierfremder Verkehr und überhöhte Geschwindigkeiten auf Quartierstrassen werden kontinuierlich neue (Plakat-)Kampagnen erarbeitet, die zur Selbstreflektion und angepasstem Verkehrsverhalten führen (z.B. "Für die QuartierbewohnerInnen sind Sie hier Durchgangsverkehr - bitte nehmen Sie Rücksicht", Speedy installieren etc.).	gering	< 100'000	kurzfristig	x		Gemeinde
MM 4	Prävention und Eindämmung Elterntaxi	Durch Kommunikations- und Informationsmassnahmen (z.B. Plakatkampagnen, Flyers, Elternabende, etc.) werden Eltern aktiv über die Problematik des Elterntaxi und die damit verbundenen Gefahren angesprochen. Weitere Massnahmen (z.B. Schulwege anschauen und mit den Klassen ablaufen etc.) fördern einen Schulweg ohne Auto. Zusätzlich zu den Präventionsmassnahmen sind betriebliche Massnahmen wie z.B. (temporäre) Zufahrtsbeschränkungen oder Halteverbote vor den Schulen zu prüfen. Ziel ist die Verbesserung der Schulwegsicherheit.	gering	< 100'000	kurzfristig	x		Gemeinde
MM 5	Verkehrsabwicklung von grösseren Veranstaltungen	Für grössere öffentliche Veranstaltungen und/oder die Nutzung öffentlicher Anlagen mit einem erwarteten Besucher/innenaufkommen von > 400 Personen setzt die Gemeinde im Bewilligungsprozess Auflagen betreffend der Verkehrsabwicklung fest. Der/die Veranstalter muss Besuchende über die Möglichkeiten betreffend Anreise mit dem öffentlichen Verkehr, dem Velo und zu Fuss informieren und im Rahmen des Verhältnismässigkeitsprinzips die Anreise ohne Auto durch geeignete Massnahmen sicherstellen (z.B. Shuttle-Bus-Angebot je nach Örtlichkeit).	gering	< 100'000	kurzfristig	x		Gemeinde