

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.¹ 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 7).

Stetiges Bevölkerungswachstum

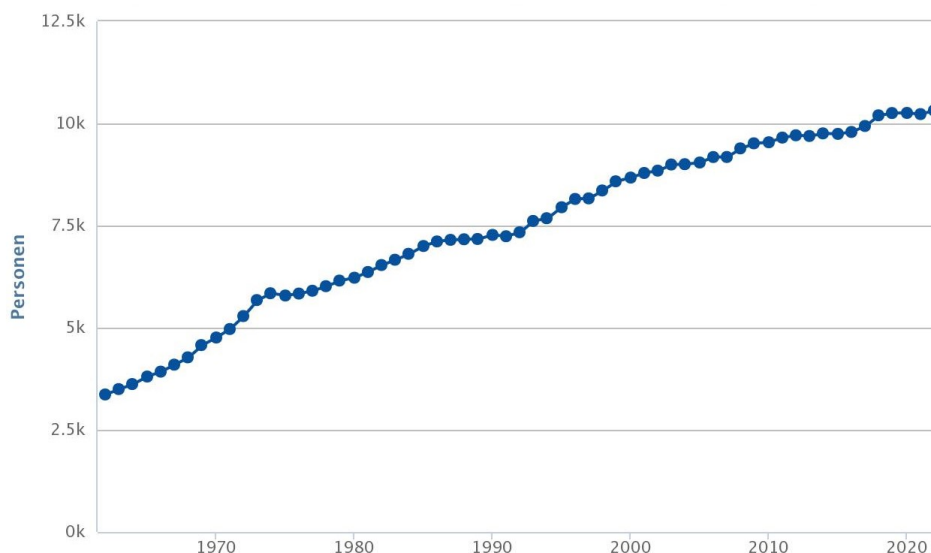


Abbildung 7 Bevölkerungsentwicklung Gossau 1960-2022. Quelle: Statistisches Amt des Kantons Zürich, Kantonale Bevölkerungserhebung, 2023.

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

¹ 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 8).

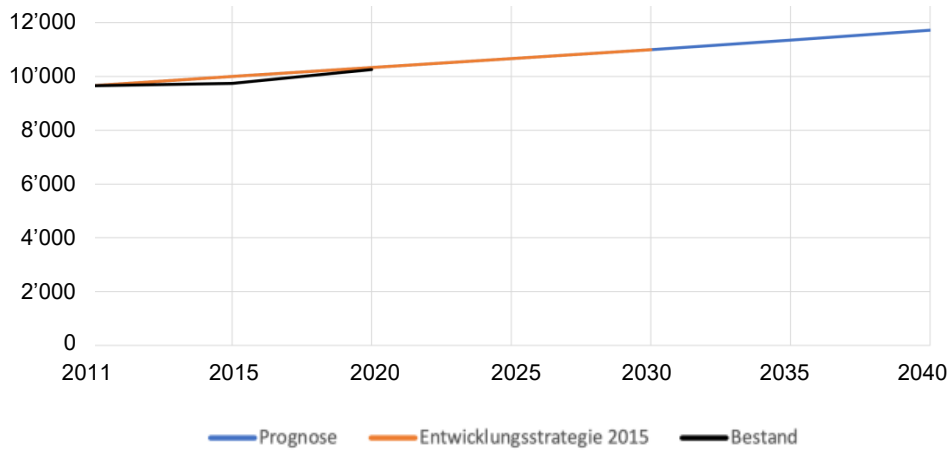


Abbildung 8 Bevölkerungsprognose gemäss Weiterführung der Entwicklungsstrategie. Quelle: Entwicklungsprognose, Planpartner, 2023.

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 9).

Wachstum pro
Ortsteil

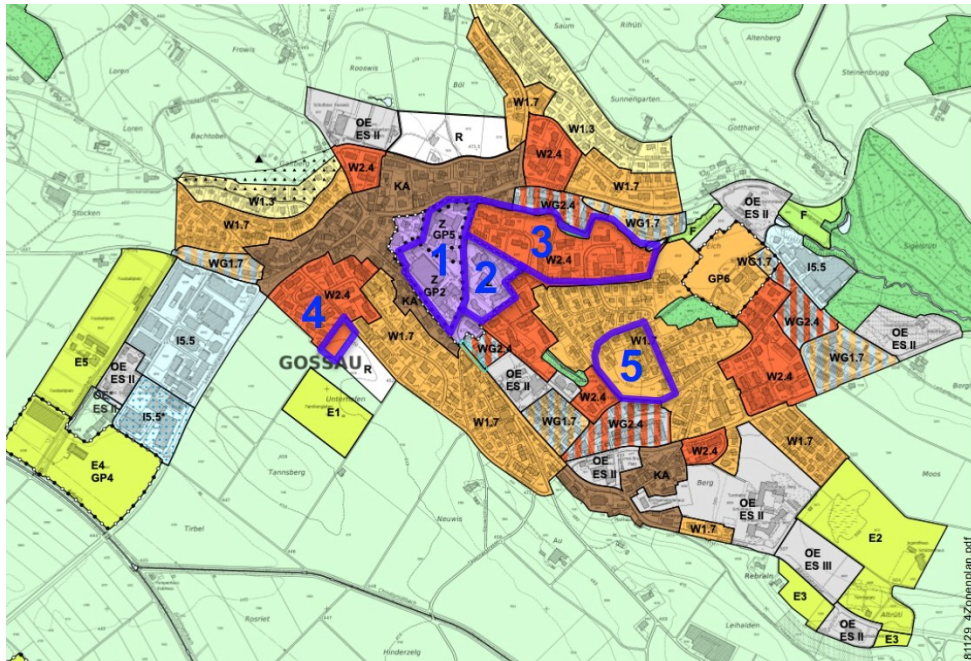


Abbildung 9 Entwicklungspotenzial und Wachstum in ausgewählten Quartieren in Gossau Dorf.
Quelle: Entwicklungsprognose, Planpartner, 2023.

Beschäftigte

Anzahl und Struktur Beschäftigten

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.

Seit Beginn der neuen kantonalen Statistik 2011 verzeichnet die Gemeinde Gossau eine leichte Abnahme der Anzahl Beschäftigten (Abbildung 10). Dieser Rückgang der Beschäftigten ist insbesondere dem Wegzug von Firmen geschuldet (z.B. Hustech).

Beschäftigtenrückgang in den letzten 10 Jahren

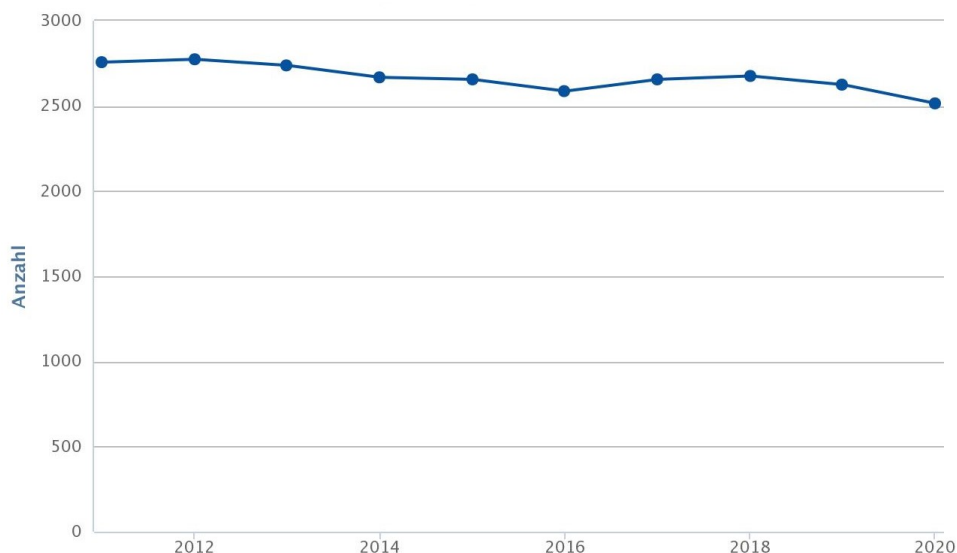


Abbildung 10 Beschäftigtenentwicklung Gossau 2011-2022. Quelle: Statistisches Amt des Kantons Zürich, Kantonale Bevölkerungserhebung, 2023.

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 die Zukunft angepasst. Der Prognosezustand 2040 gibt den Trend bezüglich

Verwendete Grundlagen

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 11).

Ist-Zustand 2018
Anzahl Personen-
wege

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.² 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 11).

Prognosezustand
2040 Anzahl Per-
sonenwege

2 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.

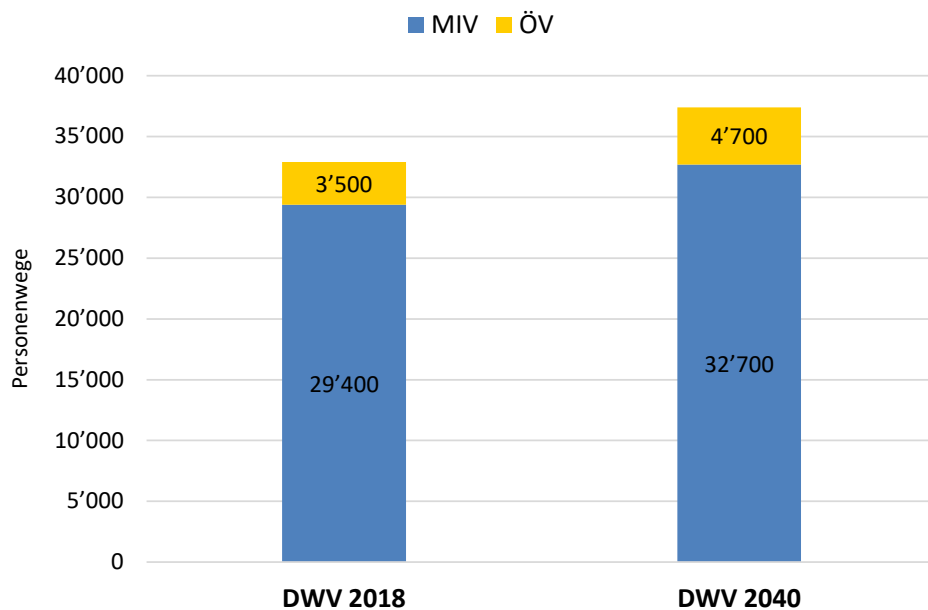


Abbildung 11 Quell-/Ziel-/Binnenverkehr der Gemeinde Gossau in Personenwegen für den Durchschnittlichen Werktagverkehr, DWV 2018 und 2040. Quelle: GVM-ZH, Amt für Mobilität, 2022.

Die Wohnbevölkerung und die Beschäftigten sind für die Verkehrserzeugung massgebend. Ihre Verkehrswege sind dem Binnenverkehr als auch dem Quell-/Zielverkehr der Gemeinde anzurechnen.³ 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

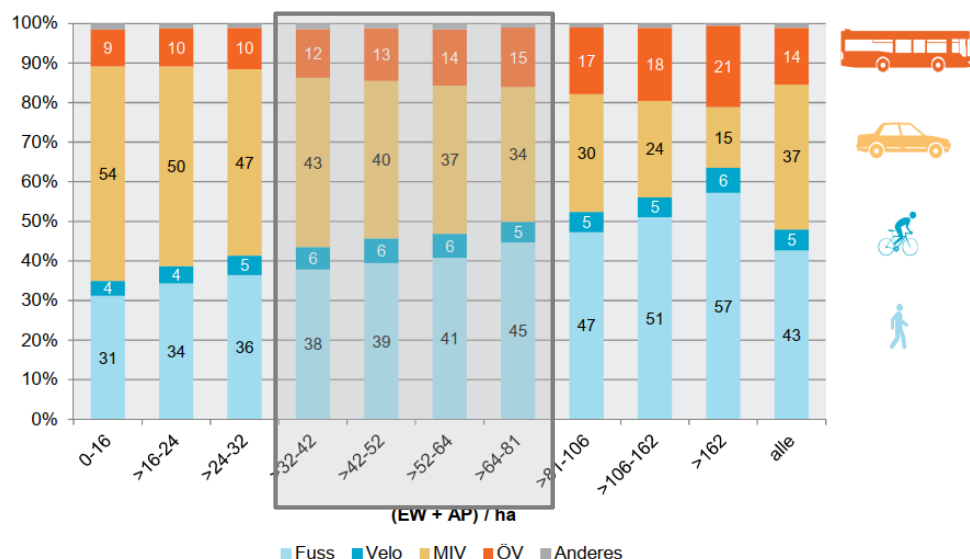
Die Wahl des Verkehrsmittels hat einen relevanten Einfluss auf das Verkehrssystem. Die Verkehrsmittelwahl ist dabei von verschiedenen Einflussgrössen abhängig. Nebst der Siedlungsstruktur respektive -dichte sind die persönlich verfügbaren Mobilitätswerkzeuge (bspw. Autobesitz oder ÖV-Abonnemente), die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

Verkehrsmittelwahl

³ *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.⁴ Der Modal Split korreliert mit der Dichte von Einwohner/innen und Arbeitsplätze (Abbildung 12). Die Werte in Abbildung 12 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.⁵ 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 12 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

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

5 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 4G 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 13).

Bimodal Split der Gesamtgemeinde gemäss GVM-ZH

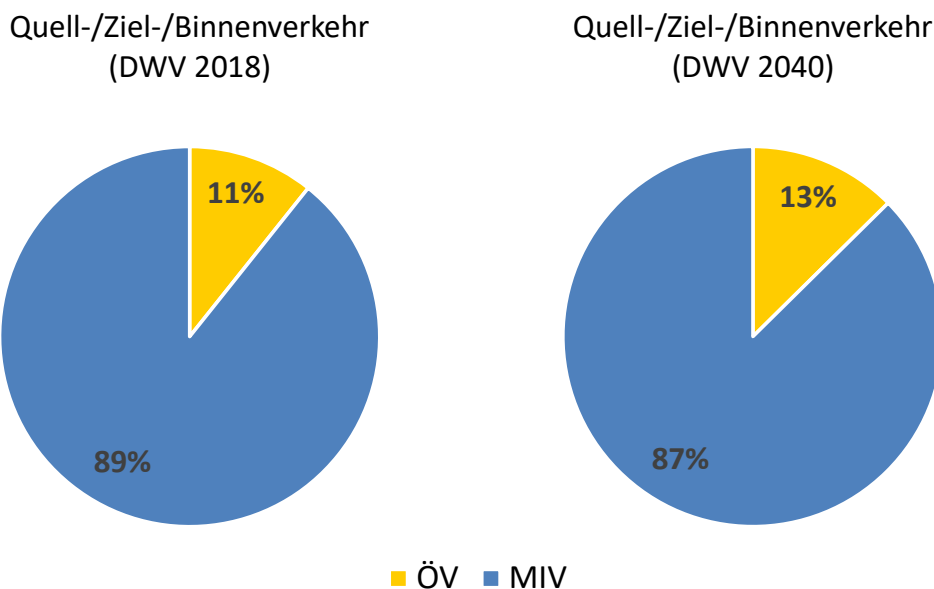


Abbildung 13 Bimodal Split Quell-/Ziel-/Binnenverkehr Gemeinde Gossau für das Jahr 2018 und 2040 (Trend), in Bezug auf Personenwege. Quelle: GVM-ZH, Amt für Mobilität 2022.

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.

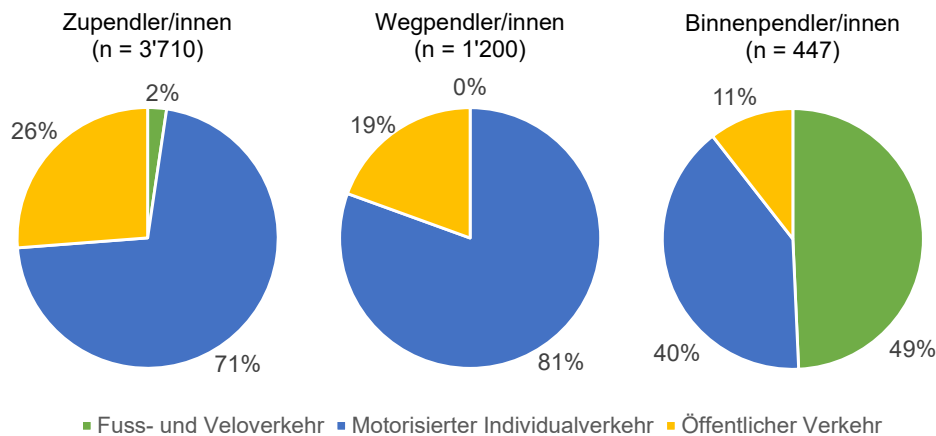


Abbildung 14 Modal Split Pendlerwege Gemeinde Gossau, in Bezug auf Personenwege (Strukturserhebungen 2018-2020, Drei-Jahres-Pooling). Quelle: BFS, 2022.

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 15):

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**⁶ (4'400 Personenwege im DWV), **Region Glattal**⁷ (3'200 Personenwege im DWV) und in Richtung **SG See-Gaster** (1'800 Personenwege im DWV).

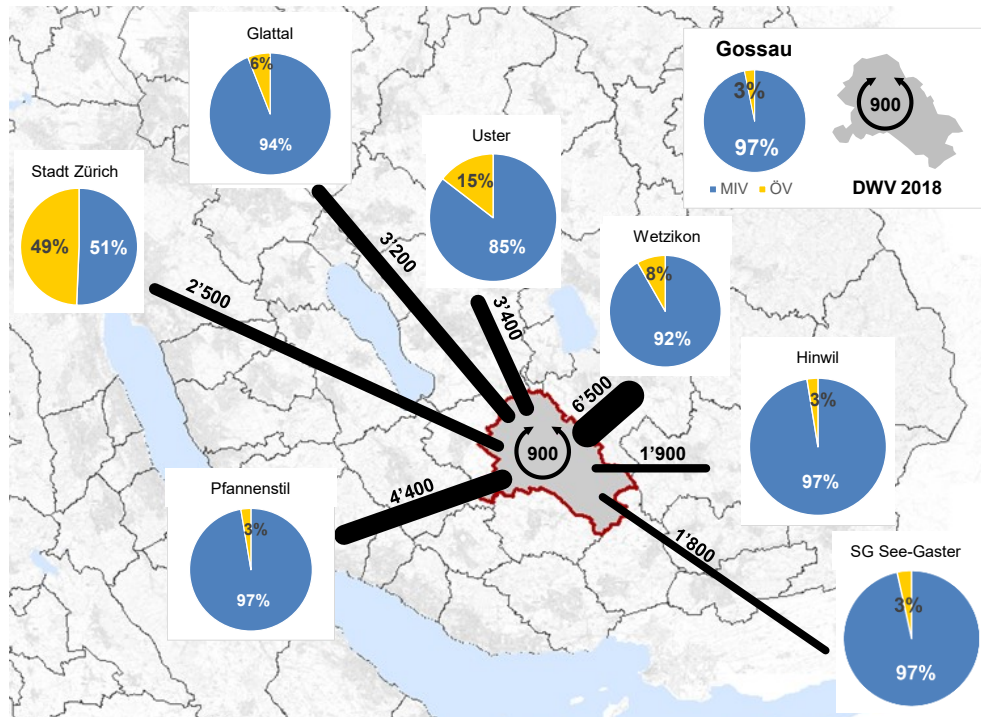


Abbildung 15 Räumliche Verteilung der wichtigsten Verkehrsströme in Bezug auf Personenwege (Bimodal Split), Ist-Zustand 2018 (durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV).
Quelle: GVM-ZH, Amt für Mobilität, 2022.

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%. Nebst 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

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

7 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 16 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 aufgrund ihrer Verbindungsfunktion eine wichtige Achse darstellt, ist im GVM des Kantons nicht enthalten.

Verkehrsbelastung
Modellzustand
2018

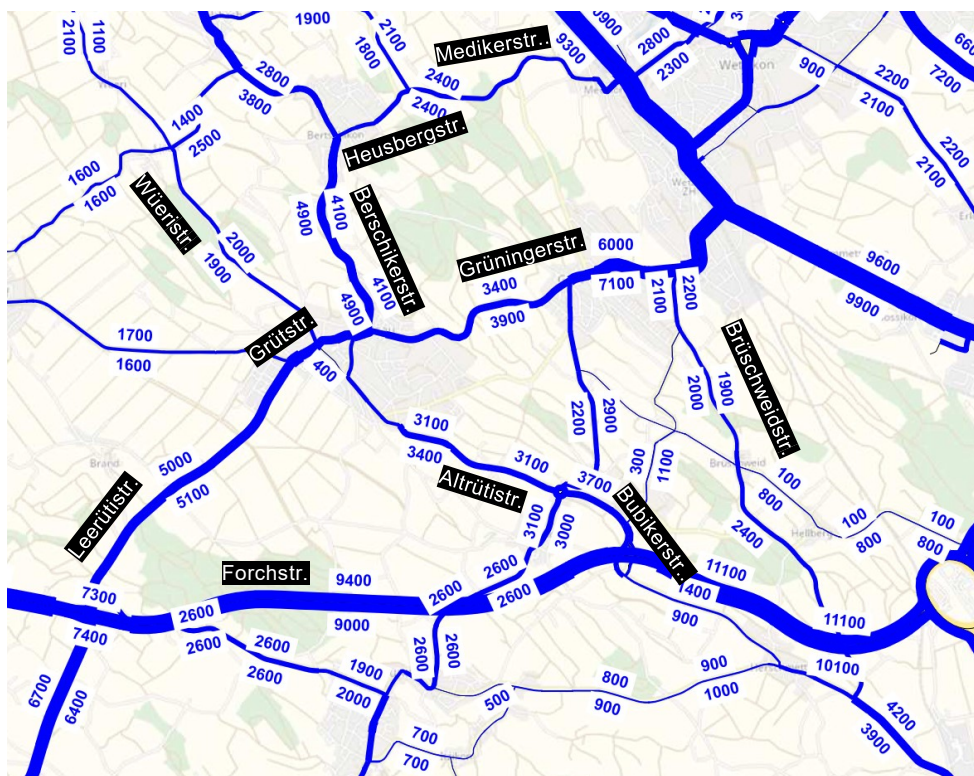


Abbildung 16 Verkehrsbelastungen DWV 2018 [Fz/d] auf dem Strassennetz von Gossau, richtungsgetrennte Werte. Quelle: GVM-ZH.

Die modellierte Verkehrsbelastungen des GVM-ZH kann mit aktuellen Verkehrsmessungen der kantonalen Verkehrsmessstellen plausibilisiert werden (Leerütistrasse Nr. 1388, Grütstrasse Nr. 2888, Grüningerstrasse 1691, Forchstrasse Nr. 888).⁸ Grundsätzlich zeigen die Belastungswerte der

Plausibilisierung
mit kantonalen
Zählstellendaten 2022

⁸ 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%).

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 17). 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

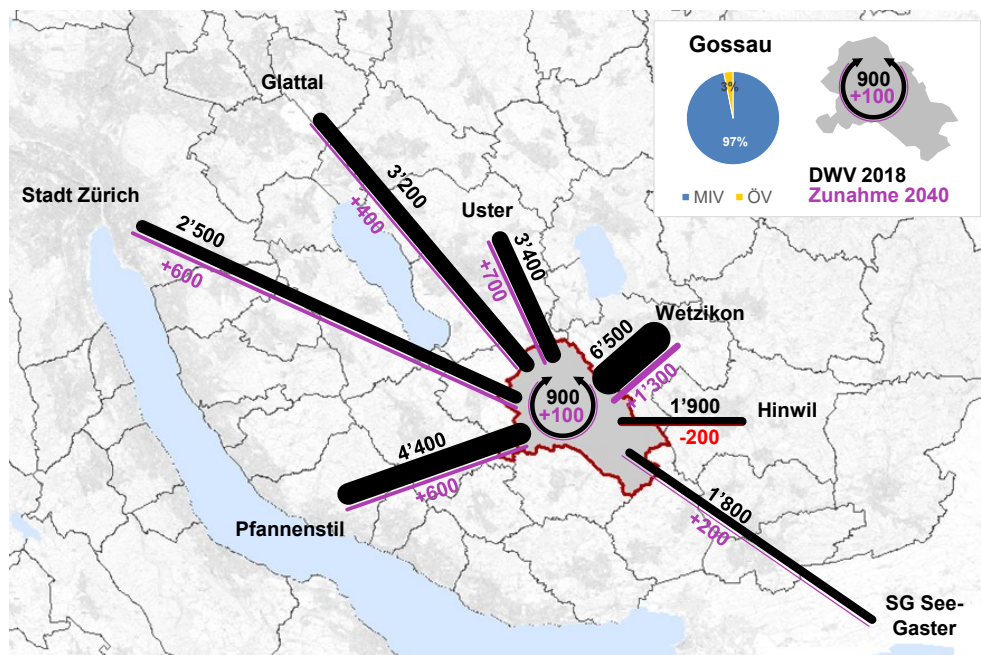


Abbildung 17 Entwicklung der wichtigsten Verkehrsströme und Bimodal Split in Bezug auf Personenwege, Verkehrsprognose 2040. Quelle: GVM-ZH.

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 18).

Verkehrserzeugung
nach Wachten

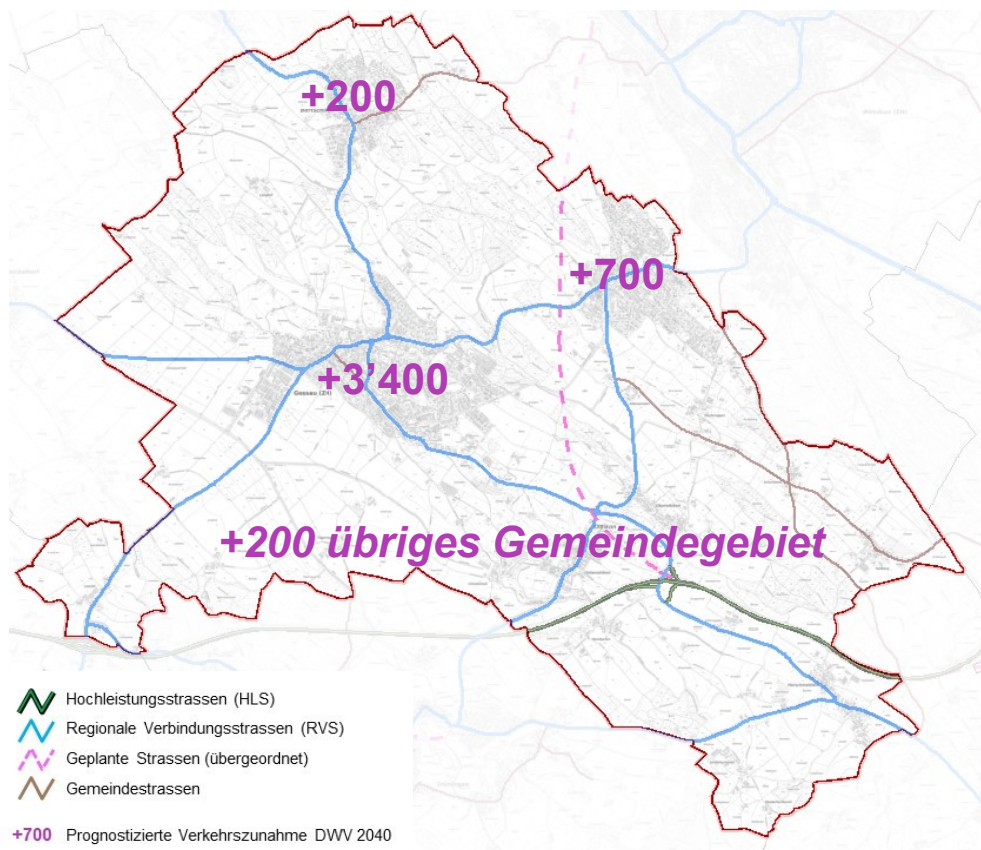


Abbildung 18 Prognostizierte Verkehrszunahme gemäss GVM-ZH unter Berücksichtigung der räumlichen Siedlungsentwicklung entsprechend der Ortsplanung Gossau.

Die Belastungen auf dem Strassennetz von Gossau für einen durchschnittlichen Werktag im Prognosezustand 2040 werden in Abbildung 19 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 19). 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)

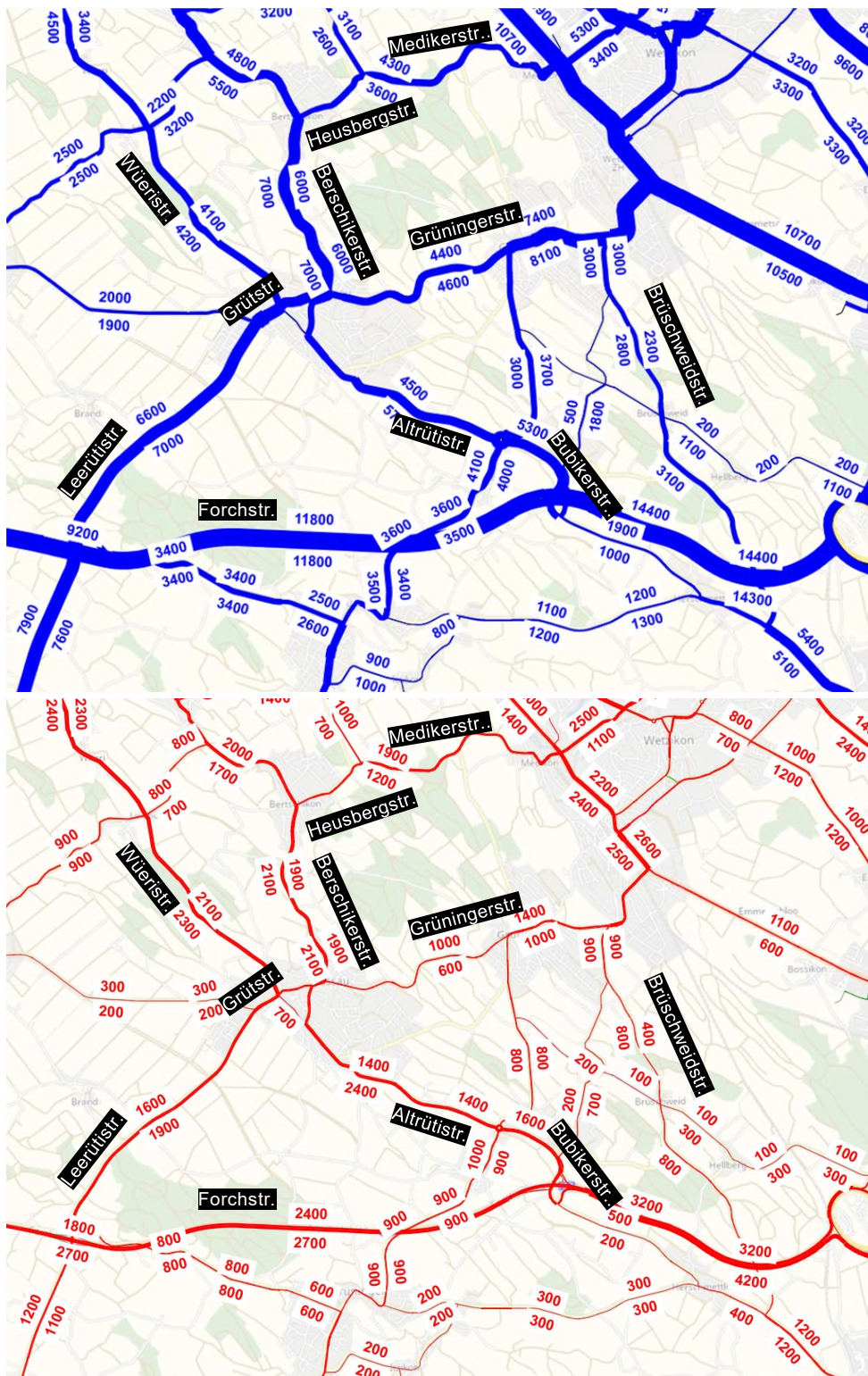


Abbildung 19 Verkehrsbelastungen DWV 2040 [Fz/d] auf dem Strassennetz von Gossau (oben); prognostizierte Verkehrszunahme DWV 2018-2040 (unten). Quelle: GVM-ZH.

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 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 nebst 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.

3.7 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

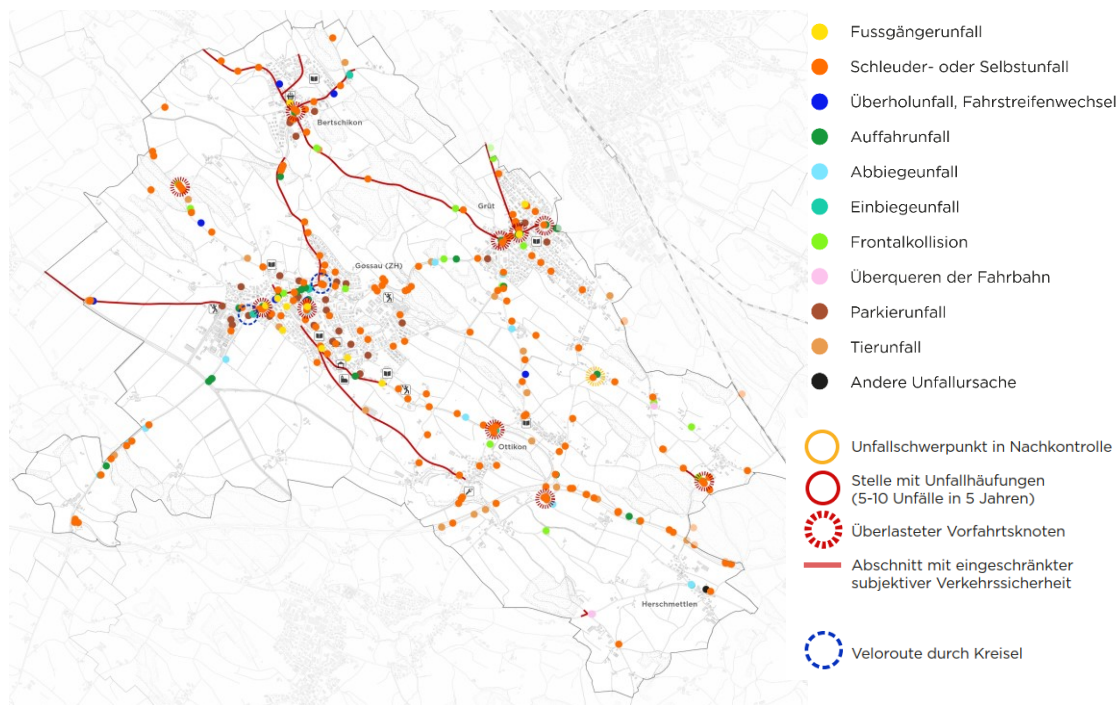


Abbildung 20 Unfälle in Gossau (2018-2022) auf Basis VUGIS, Analysekarte Verkehrssicherheit (siehe Anhang A1.1)

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 21).

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 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.

Unfälle im Veloverkehr

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

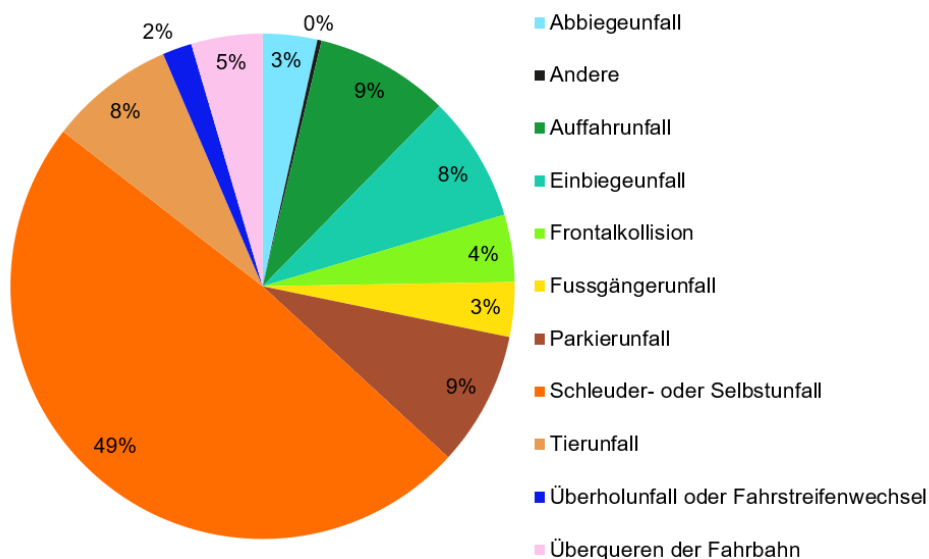


Abbildung 21 Unfälle in Gossau (2018-2022) entsprechend der Unfallursache. Quelle VUGIS.

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

Schulwegsicherheit

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)

3.8 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 Wachen 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 und regionale Verbindungen bei begrenzter Leistung und Geschwindigkeit auf dem untergeordneten Netz; dient quartier- und ortsfremdem Verkehr als Verbindung; siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung.	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). 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

Anschluss an
Hochleistungs-
strasse A52

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 22): 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. 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)

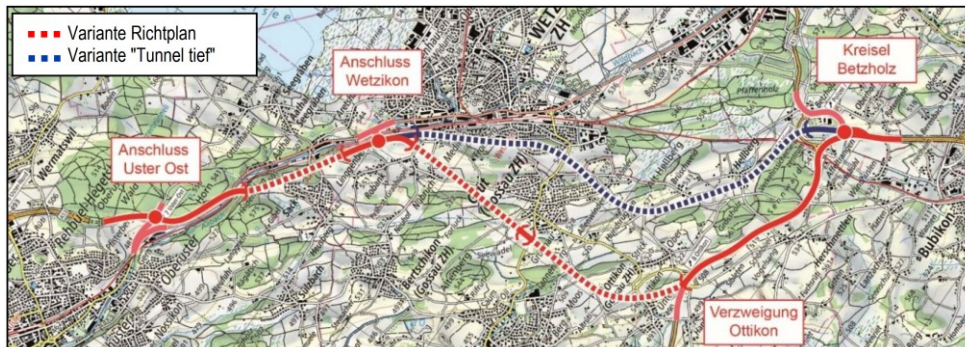


Abbildung 22 Varianten Lückenschluss Oberlandautobahn N15

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, Grüningerstrasse, Altrütistrasse, Leerütistrasse und Mönchaltorferstrasse (vgl. Analyseplan A1.2 Strassenverkehr und Parkierung).

Hauptverkehrs-
und regionale Ver-
bindungsstrassen

Auf dem kantonalen Strassennetz gibt es gemäss kantonalem Monitoring für das Jahr 2018 grundsätzlich keine Strecken mit Überlastungen. Einzig die

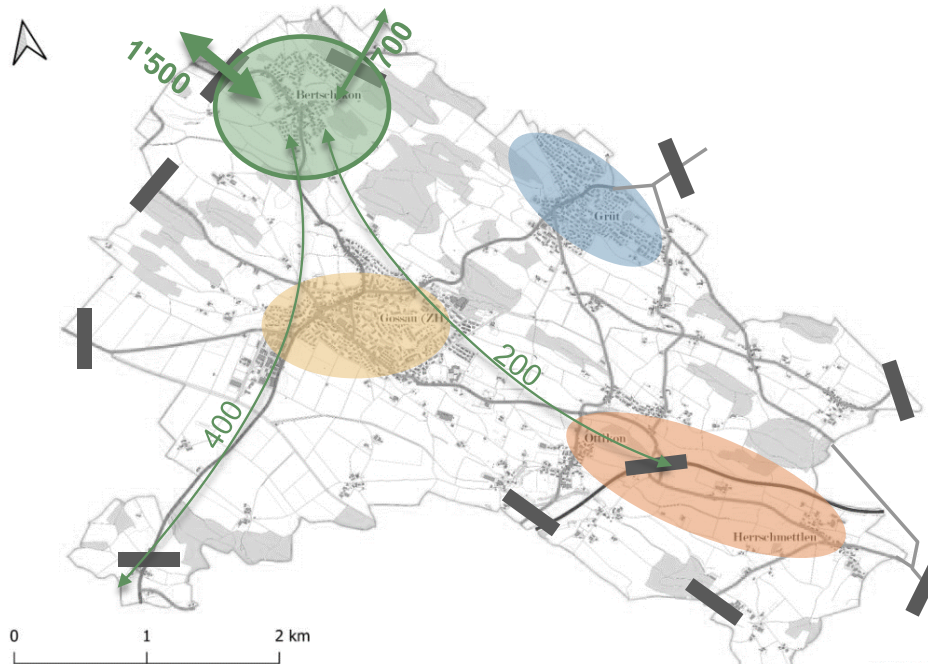
Kapazitäten und
Auslastungen

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 16 aufgeführt.

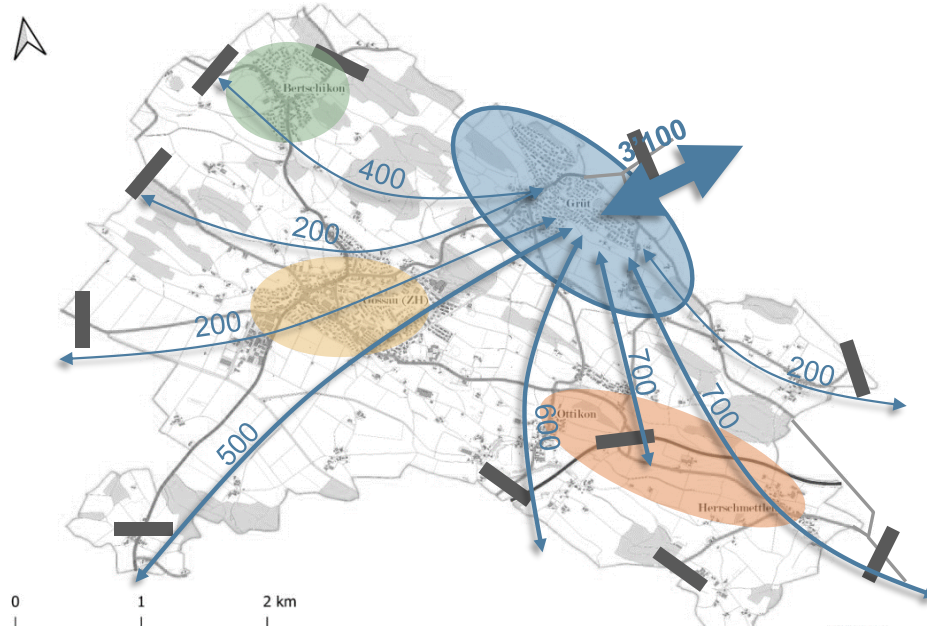
Das Siedlungsgebiet von Gossau weist gemäss GVM-ZH einen Quell-/Zielverkehr von rund 24'000 Fahrten an einem durchschnittlichen Werktag auf. Die nachfolgenden Abbildungen visualisieren die wichtigsten Verkehrsbeziehungen mit Start oder Ziel in den entsprechenden Teilgebieten der Gemeinde von/nach relevanten Verbindungen (Abbildung 23). 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-/Zielverkehr einzelner Teilgebiete

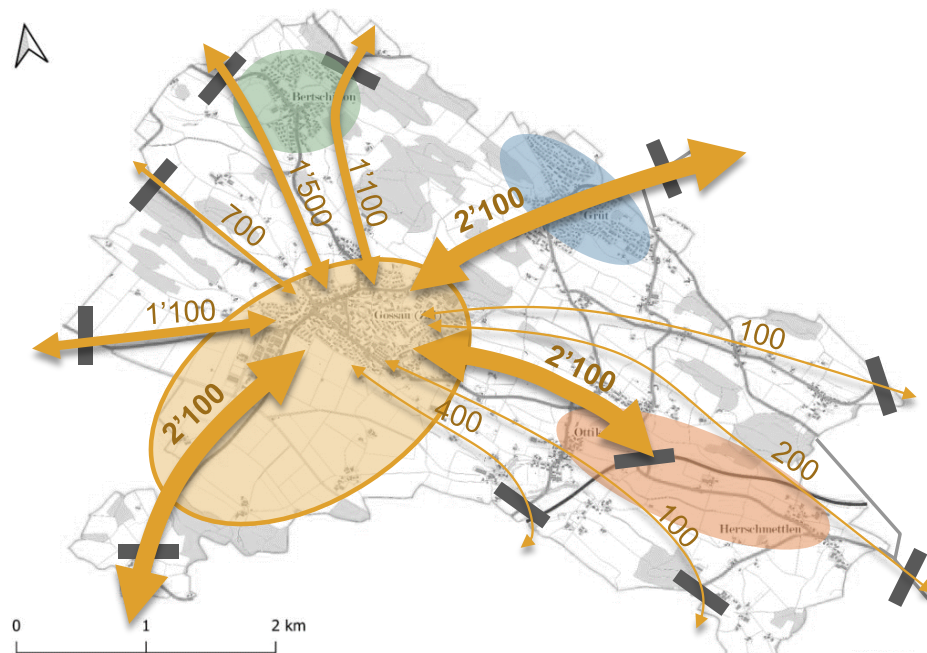
Quell-/Zielverkehr von/nach Bertschikon (DWV 2018, 2'800 Fz/d)



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)

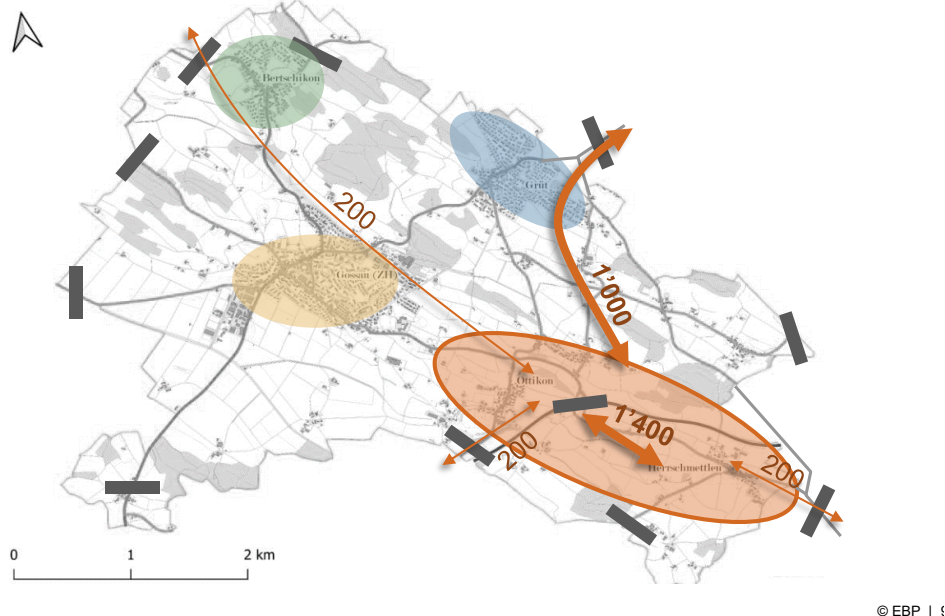


Abbildung 23 Wichtigste Verkehrsbeziehungen des Quell-/Zielverkehr von/nach Teilgebieten (nicht dargestellt sind Verkehrsbelastungen < 100 Fz./DWV). Quelle: GVM-ZH Modellzustand 2018, eigene Darstellung.

Zusätzlich zum ortseigenen Quell-/Zielverkehr verkehrt auch regionaler Durchgangsverkehr auf den RVS.⁹ 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 24).

⁹ Die Thematik «Durchgangsverkehr Langweidstrasse» wird nachfolgend behandelt, da es sich dabei um eine kommunale Strasse handelt.

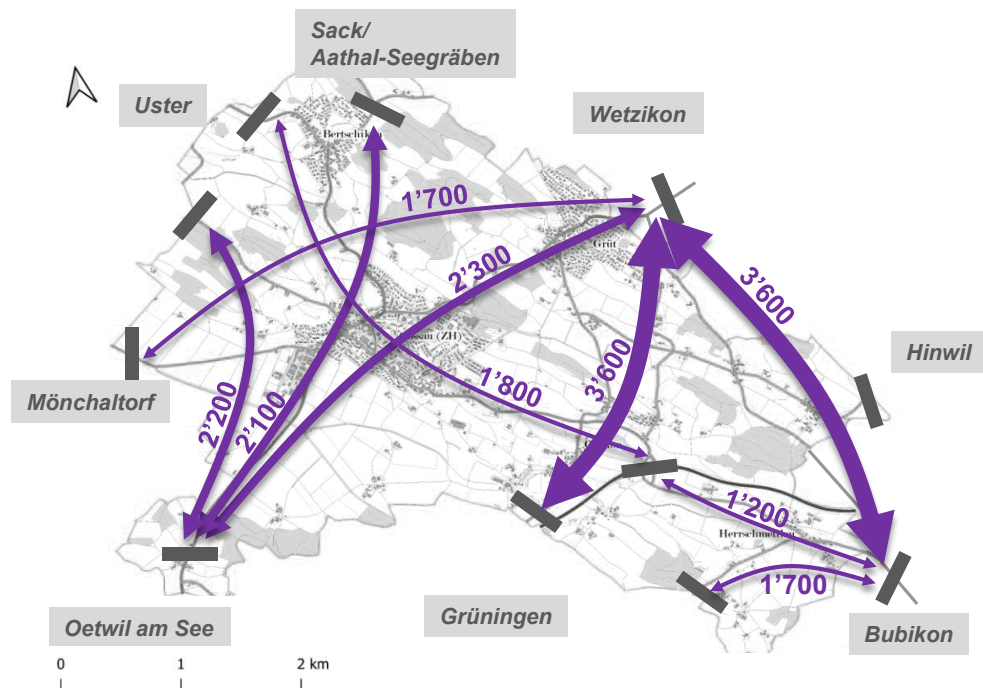


Abbildung 24 Durchgangsverkehr (DWV) durch die Gemeinde Gossau. Quelle: GVM-ZH Modellzustand 2018, eigene Darstellung.

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.

Kommunale Sammel- und Erschliessungsstrassen

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 rund 2'000 Fz/h. Die Morgen- und die Abendspitzenstunde (MSP und APS) haben leicht unterschiedliche Lastrichtungen. In der MSP verkehren rund 55% in nördliche Richtung, in der APS ebenfalls rund 55% in Richtung Grüt. Der Schwerverkehrsanteil ist mit knapp 3% relativ gering. Zur Reduktion des Schleichverkehrs wurden in den Jahren 2021/2022 zwei Pilotversuche

Verkehrsstudien zum Schleichverkehr Langweidstrasse

(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.

Stärken	Schwächen
Die verschiedenen Wachen 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)

3.9 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).¹⁰

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 25):

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)

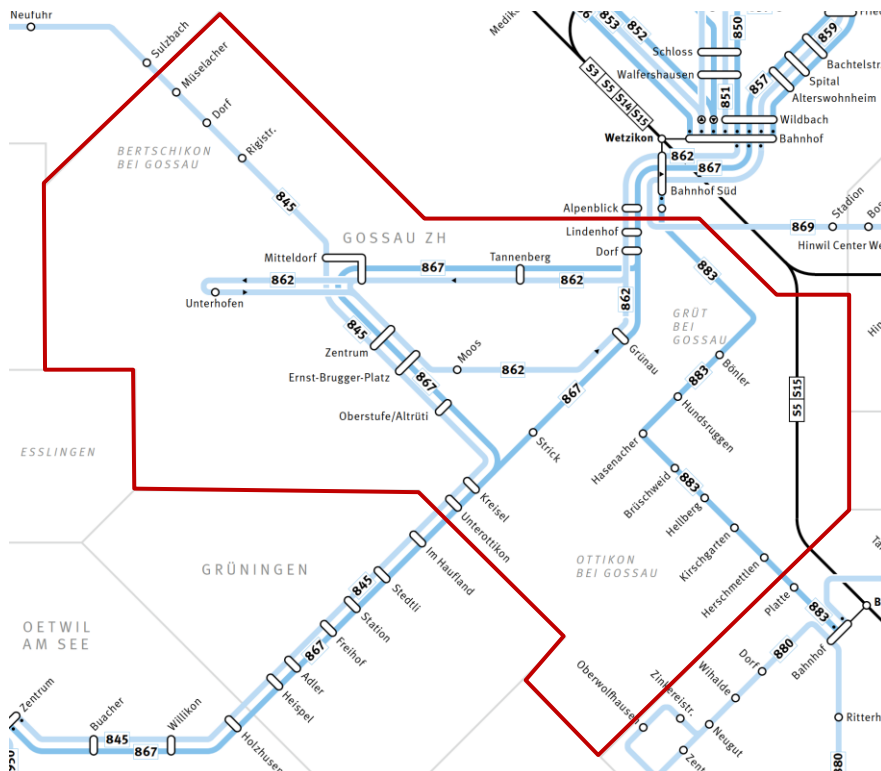


Abbildung 25 Netzplan (ZVV, 2022/23)

¹⁰ 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.

Nebst 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.

Fahrgastfrequenzen

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 25):

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)

3.10 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 nebst den übergeordneten Wanderwegen die wichtigsten Fussverkehrsverbindungen als kommunale Hauptverbindungen dargestellt (vgl. Anhang A1.4 Fussverkehr). Auch dargestellt werden die Netzlücken sowie lineare und punktuelle Schwachstellen.¹¹

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, Bubi-kerstrasse 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

Die Durchwegung des Gemeindegebietes für den Fussverkehr ist grundsätzlich dicht und weist kaum Lücken auf. Einzig die Verbindung Laufenbachstrasse-Grütstrasse 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

Lineare Schwach-
stellen

¹¹ 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.

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 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 entlang dem Laufenbach
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): Fehlende Längsverbindung Punktuelle Schwachstelle: — Bertschikon (Zentrum): Querung der Heusbergstrasse sowie Hardstrasse unübersichtlich — Herti-/Heusbergstrasse: Fehlende Quermöglichkeit — Wüeri-/Grütstrasse: Mangelhafte Querung, ungenügende Sichtverhältnisse, schräger Querbereich — Im Zentrum/Grütstrasse: Mangelhafte Querung, Sichtweiten ungenügend, mangelhafte Markierung

	— Haldenstrasse: Querung für Kindergartenkinder mangelhaft — Bergstrasse: Diverse Querungen in Schulausnähe (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)

3.11 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 11). 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

Netzlücken und Schwachstellen im Velonetz

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.

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.

Veloparkierung

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)

Stärken	Schwächen
	— Zwetschmetweg (Fahrverbot) — Oelestrasse-Freibad (Fehlende Veloinfrastruktur) — Bergstrasse (Fehlende Veloinfrastruktur, Hohes Verkehrsaufkommen, Tempoorientierte Strassengeometrie) — Chapfstrasse (Konflikt Autoparkierung) — 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

Stärken	Schwächen
	innerorts und den untergeordneten Verbindungsstrassen in die umliegenden Ortschaften.
	Bei vielen relevanten Zielen für den Veloverkehr (öffentliche Gebäude, Freizeitanlagen, Schulhäuser, Einkaufsläden, Bushaltestellen) gibt es keine oder ungeeignete/ungenügende Veloparkierungsmöglichkeiten.

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

3.12 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 26).

Park & Ride und
Bike & Ride

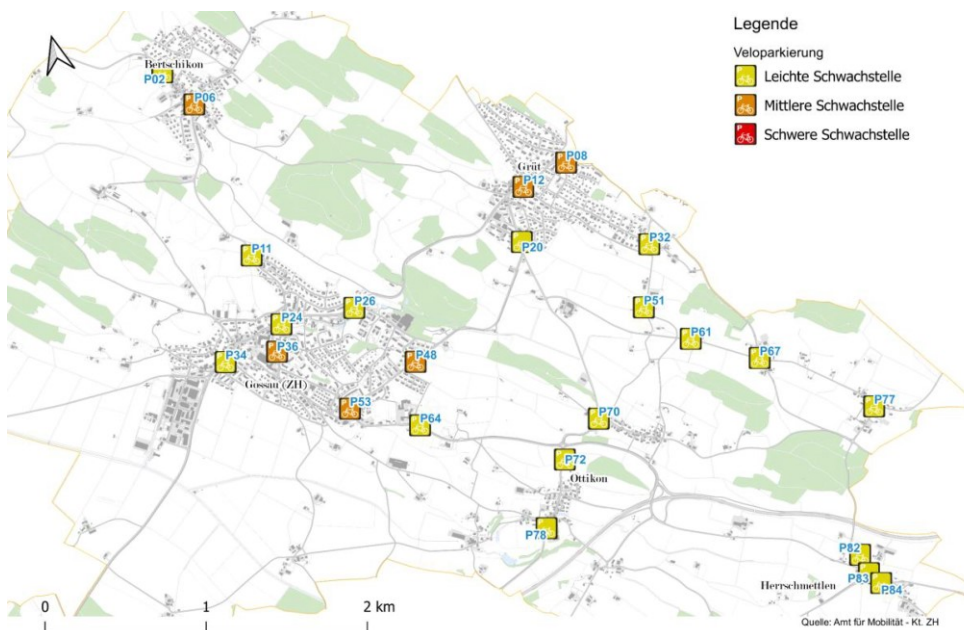


Abbildung 26 Schwachstellen Veloparkierung an ÖV-Haltestellen. Quelle: Stärken-Schwächen-Analyse Veloverkehr 2022.

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

Sharingangebote

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

3.13 Parkierung

In der Gemeinde Gossau gibt es verschiedene öffentliche Parkplätze. Die grossen Parkierungsanlagen befinden sich grösstenteils in der Nähe der Sport-/Freizeitanlagen (Freibad, Fussballplatz, Tennisplatz, Schützenhaus) sowie bei der Gemeindeverwaltung und in der Nähe des Waldfriedhofs. Weiter gibt es in Bertschikon, in Grüt, entlang der Brüscheidstrasse und bei der Hornussgesellschaft (Leerütistrasse) 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

Nächtliches Dauerparkieren

Juni 2023 hat die Gemeinde Gossau insgesamt 145 Bewilligungen erteilt (125 Personenwagen, 14 Lieferwagen und 6 Anhänger).

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 (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 Ausnahmebewilligung).

Private Parkierung

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 Tannenbergsstrasse/Badi).

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

3.14 Güterverkehr

In der Gemeinde Gossau gibt es keine der folgenden Infrastrukturen, welche für den Güterverkehr von Bedeutung wären:

Keine besonderen Güterverkehrsinfrastrukturen

- Güterumschlaganlage
- Verladeanlage für Kies- und Aushub
- Anschlussgleis
- Standort von Logistikzentren

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 laufen bereits, dauern bis Mitte 2024. Gemäss den Projektplänen (Stand 2022) wird die Schwachstelle im Fussverkehr (Fussgängerquerung beim Fussballplatz Schulhaus Chapf) durch eine Sicherheitsinsel ergänzt und behoben. Auf eine Markierung eines Fussgängerstreifens bei der Einmündung der Austrasse direkt vor dem Schulhaus Chapf sowie vor dem Schulhaus Berg wird verzichtet. Entlang der Bergstrasse werden grösstenteils beidseitig Velostreifen markiert (Kernfahrbahn). Beim Schulhaus Berg wird die Sicherheitsinsel leicht nach Westen verschoben, womit das Querungsproblem für die Schüler entschärft wird. Bei der Fahrbahnhaltestelle dient ein Abbiege-Velostreifen für eine sichere Querung für den Veloverkehr.
- **Grütstrasse, Gossau:** Auflage nach StrG abgeschlossen, Baubeginn Ende 2024 bis 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.

- **Verlegung Bushaltestelle Müselacher, Bertschikon:** Auflage nach StrG abgeschlossen, Ausführung ca. 2025/2026
Durch die Verlegung der Bushaltestelle wird der Sichtbereich optimiert, was sich positiv auf die Verkehrssicherheit rund um die Bushaltestelle auswirkt.
- **Dürntnerstrasse, Herschmettlen:** Auflage nach StrG abgeschlossen, Ausführung 2024/25
Die Schwachstelle im Veloverkehr wird durch den Bau eines Rad- und Gehwegs behoben.
- **Grüningerstrasse, Grüt:** BGK abgeschlossen, Projektierungsauftrag Vorprojekt ausgelöst; 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 Ortsdurchfahrt 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.