

Gesamtverkehrskonzept und Kommunaler Richtplan Verkehr Gossau ZH

Erster öffentlicher Workshop

Ergebnisbericht



Altrüti

22. August 2023

Inhaltsverzeichnis

- I. Begrüssung
- II. Einführung in die Veranstaltung
- III. Was sind die heutigen Herausforderungen im Bereich Mobilität?
- IV. Wie soll das Verkehrsangebot der Zukunft werden?
- V. Schlusswort und weiteres Vorgehen

Anhang 1: Präsentation

Anhang 2: Handout

Anhang 3: Fotoprotokoll – Was sind die heutigen Herausforderungen im Bereich Mobilität?

Anhang 4: Fotoprotokoll – Wie soll das Verkehrsangebot der Zukunft werden?

Anhang 5: Fotoprotokoll – Kreativbereich

I. Begrüssung

Gemeindepräsident J. Kündig begrüsst die Teilnehmenden zum ersten öffentlichen Workshop. Dass «Verkehr bewegt» zeigt sich, dass trotz der grossen Sommerhitze rund 70 Personen zum Workshop gekommen sind.

Als Grundlage für die Überarbeitung des kommunalen Richtplans Verkehr erstellt die Gemeinde ein Gesamtverkehrskonzept (GVK). Dabei wird die heutige verkehrliche Situation in Gossau analysiert. Es werden Ziele zur zukünftigen Mobilität festgelegt und es wird aufgezeigt, welche Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele notwendig sind. Diese Massnahmen kommen anschliessend in den kommunalen Richtplan Verkehr.

Gemeinderat D. Baldenweg zeigt, wie sich der kommunale Richtplan Verkehr in die übergeordneten und anderen kommunalen Planungsinstrumente einbettet (vgl. Präsentationsfolien 4 bis 9 im Anhang 1).

In den Erarbeitungsprozess des GVK bezieht der Gemeinderat die Bevölkerung massgeblich mit ein. Nebst einer Stichprobenbefragung im Mai 2023 zur aktuellen verkehrlichen Situation in der Gemeinde Gossau werden in der zweiten Jahreshälfte 2023 zwei Workshops durchgeführt, in welchen sich die gesamte Bevölkerung einbringen kann. Zudem bestehen mit der öffentlichen Auflage sowie der Genehmigung (an der Gemeindeversammlung) des kommunalen Richtplans Verkehr weitere Möglichkeiten zur Einflussnahme durch die Bevölkerung.

Für die Erarbeitung von GVK und kommunalem Richtplan Verkehr wurde EBP beauftragt (Projektteam: Samuel Graf, Andrina Pedrett, Remo Baumberger).

Anfang 2023 – Anfang 2024



→
Inhalte des
GVK bilden
Grundlage

Anfang 2024 – Herbst 2024



ab Herbst 2024





II. Einführung in die Veranstaltung

A. Pedrett erläutert die Ziele des 1. Workshops:

- Teilnehmende kennen die Spielregeln und wissen, wie mit Ergebnissen der Partizipation umgegangen wird
- Teilnehmende kennen den Erarbeitungsprozess von GVK und kommunalem Richtplan Verkehr sowie deren Abhängigkeiten
- Teilnehmende kennen die Erkenntnisse der Situationsanalyse
- Behörden und Fachleute erfahren, was die heutigen Herausforderungen im Bereich Mobilität aus Sicht der Bevölkerung sind und welche strategischen Ansätze sich die Teilnehmenden vorstellen können und welche eher nicht

Der Workshop ist in zwei Teile gegliedert: Im ersten Teil soll die Analyse der heutigen Situation diskutiert und ergänzt werden (vgl. Traktandum 3). Im zweiten Teil können alle Teilnehmenden den Entwurf der Ziele und strategischen Ansätze beurteilen/bewerten und ihre Meinung zu den Vorschlägen abgeben (vgl. Traktandum 4). Alle inhaltlichen und organisatorischen Details können dem an der Veranstaltung abgegebenen Handout/Unterlagen entnommen werden (vgl. Anhang 2).

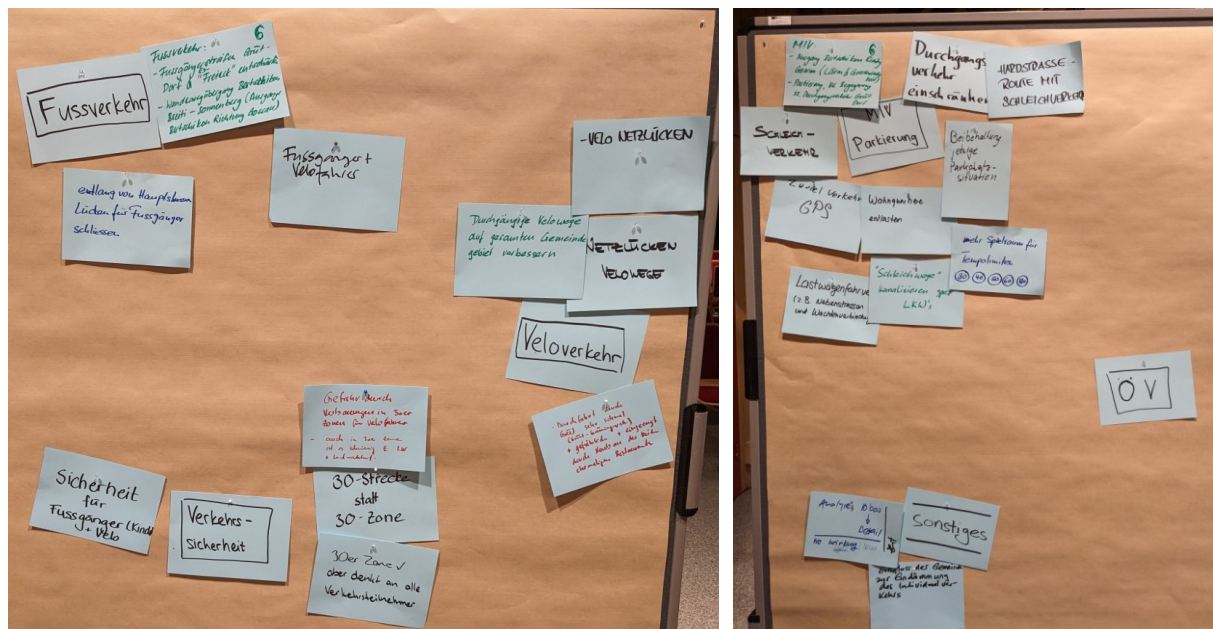
Für Anliegen, die im Verlauf der Veranstaltung nicht Platz finden, besteht die Möglichkeit, diese auf einer Pinnwand im sogenannten «Kreativbereich» zu platzieren (vgl. Anhang 5). Diese Punkte werden durch das Projektteam ebenfalls ausgewertet.

III. Was sind die heutigen Herausforderungen im Bereich Mobilität?

S. Graf erläutert das bisherige Vorgehen und gibt einen Einblick in die durchgeführte Situationsanalyse. Nach Verkehrsthema wurden Stärken und Schwächen abgeleitet. Diese wurden in einem ersten Entwurf auf den Analyseplänen festgehalten.

Aufgeteilt in zwölf Gruppen haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich auf Basis der Analysepläne auszutauschen. Dabei sollen die vorliegenden Stärken und Schwächen auf den Analyseplänen geprüft und wenn nötig ergänzt bzw. angepasst werden. Es können, müssen aber nicht, alle fünf Themen diskutiert werden: Verkehrssicherheit, Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV inkl. kombinierter Mobilität und MIV inkl. Parkierung. Die Resultate sollen auf Flipcharts festgehalten werden, die beiden wichtigsten Punkte pro Gruppe sind auf Karten zu notieren und anschliessend im Plenum zu präsentieren.

Die zwei wichtigsten Punkte aus jeder Gruppe:



Nachfolgend sind je Thema die in den Gruppen diskutierten Ergänzungen bzw. Anpassungen an den Analyseplänen aufgeführt. Die vollständigen Diskussionsergebnisse sind im Anhang 3 fotoprotokolliert.

Verkehrssicherheit

Knoten /Kreuzungen:

- Heusberg-/Männetsrietstr. (Sicherheitsrelevanter Schulweg Quartier südlich Heusbergstr.)
- Bertschiker-/Heusbergstr. (Vortrittsregelung/Rechtsvortritt unüblich)

Konflikte:

- Fussgänger–Velofahrende/(E-)Trottis: Velo/E-Trottis fahren auf Trottoir; gemeinsamer Rad-Fussweg Berghofstr.
- MIV–Fuss- und Veloverkehr



Langweidstrasse:

- Autos fahren zum Kreuzen aufs Trottoir
- Schleichroute

T30-Zonen:

- Hindernisse resp. Horizontalversätze beeinträchtigen Verkehrssicherheit (insbes. LKW, Landwirtschaftsverkehr)

Nachtrag: Fachlicher Hinweis zu Gestaltung von T30-Zonen und T30-Strecken:

Grundsätzlich werden T30-Zonen auf siedlungsorientierten Nebenstrassen (z.B. Quartierstrassen, Erschliessungsstrassen) und T30-Strecken auf verkehrsorientierten Strassen (Hauptachsen des kantonalen und regionalen Strassennetzes) angeordnet. Betreffend der Gestaltung des Strassenraums werden bei T30-Strecken keine besonderen Vorgaben gemacht. Bei T30-Zonen hingegen müssen Zonenein- und -Ausgänge deutlich erkennbar und kontrastreich gestaltet werden, sodass die Wirkung eines Tores entsteht. Weder in T30-Zonen noch auf T30-Strecken besteht eine gesetzliche Pflicht zur Errichtung von verkehrsberuhigenden Elementen wie seitlichen Einengungen/Horizontalversätzen. Wird jedoch in T30-Zonen erkannt, dass die Höchstgeschwindigkeit (30km/h) nicht eingehalten wird, sind entsprechende Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu ergreifen. Dies wäre grundsätzlich auch bei T30-Strecken eine mögliche Massnahme.

Fussverkehr

- Weitere Netzlücken
 - Zu wenig durchgehende Wege (z.B. Gossau-Bertschikon-Sulzbach)
 - Bertschikerstrasse (Gossau Dorf, Nord)
- Weitere Schwachstellen
 - Wanderweg Querung Grütstrasse (Berghofstr—Grütstrasse)
 - Wanderweg Querung Grüningerstr. (Allenwinden-Hasenacherstr.)
 - Wanderweg Querung Bertschikerstrasse (Breitistr.)
 - Trottoir Langweidstrasse (nur bis Siedlungsrand aufnehmen, nicht bis Wanderweg)

Veloverkehr

- Wichtige Netzlücke: Grüt-Oberottikon
- Wichtige räumliche Schwachstellen und Sicherheitsdefizite:
 - Hauptstrasse Gossau Dorf und Grüt
 - Bertschikon-Gossau Dorf
 - Wüeristrasse
- Keine durchgängige Velowege
- Übergänge von Strasse auf Velowege sind nicht velofreundlich gestaltet (z.B. Absätze)

ÖV inkl. kombinierter Mobilität

Haltestellen:

- Ausbaustandard Bushaltestellen generell verbesserbar (Behindertengerecht, Kinderwagen)

Netz:

- Linienführung 863 (Ring) reduziert Attraktivität der Haltestelle «Badi» und «Moos»
- Verbindung nach Bhf. Wetzikon oft knapp

Motorisierter Individualverkehr / Strassenverkehr

- Hohes Verkehrsaufkommen durch Dorfkerne Gossau Dorf und Grüt
- Grosser Anteil an Durchgangsverkehr
- Schleichverkehrsrouten: Hardstrasse
- Hohe Geschwindigkeiten Hardstrasse, Bertschikerstrasse Ortseinfahrt Süd
- Überlastete Knoten gem. Bevölkerung: Langweid-/Grüningerstr., Grüningerstr.-/Hardstrasse, Bertschiker-/Heusbergstr.
- Lastwagenverkehr wird tlw. als störend empfunden
- Langweidstr. ist keine Verbindungsstrasse

Parkierung

- Grosses Angebot an nicht-bewirtschafteten PP sowie aktuelle Regelungen in BZO (Parkplatzerstellungspflicht) werden von Bevölkerung nicht als negativ bewertet
- Beeinträchtigung durch ruhenden Verkehr (Lindenhofstr, Grüt)
- Parkgebühren Laternenparkplätze inkl. Kontrolle
(Anmerkung: nächtliches Dauerparkieren auf öffentlichem Grund ist bereits heute kostenpflichtig)
- Zuwenig Parkplätze bei der Badi

IV. Wie soll das Verkehrsangebot der Zukunft werden?

Gemeinsam mit der Arbeits- und Projektgruppe Verkehrsrichtplan und dem Gesamtgemeinderat hat EBP einen Vorschlag zu Zielen und strategischen Ansätzen erarbeitet. S. Graf stellt diese kurz vor. Er zeigt auch auf, dass die Gemeinde Gossau hinsichtlich Verkehrsmittelwahl die kantonalen Zielvorgaben deutlich unterschreitet.

Alle Teilnehmenden haben die Möglichkeit, die vorgestellten Ziele und strategischen Ansätze aus Ihrer Sicht mit Klebepunkten zu bewerten. Grüne Punkte bedeuten Zustimmung, rote Punkte zeigen Ablehnung. Auf Post-Its werden bei Ablehnung die Gründe angegeben.

Die Ziele und strategischen Ansätze wurden grösstenteils unterstützt. Nachfolgend werden die Ergänzungs- bzw. Anpassungsvorschläge aufgeführt. Die vollständig bepunkteten Ziele und strategischen Ansätze sind im Anhang 4 fotoprotokolliert.

Gesamtverkehrliche Zielsetzung

(Z2) Das Verkehrssystem von Gossau ist optimal in das regionale Gesamtverkehrssystem eingebettet und vernetzt

- Soll aber auch lokale Interessen berücksichtigen
- Schleichverkehr verhindern

(Z3) Bei der Planung werden sämtliche Anspruchsgruppen (z.B. Anwohner/innen, Gewerbe, Landwirtschaft etc.) angemessen berücksichtigt.

- Interessen AnwohnerInnen sollen Priorität geniessen / sind am Wichtigsten

Abstimmung Siedlung Verkehr

(1) Die Siedlungsentwicklung, der ÖV und der Fuss- und Veloverkehr sind aufeinander abgestimmt. Voraussetzungen für die Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehr werden und, wo notwendig und finanziell verkraftbar, verbessert.

- beim Strassenausbau nicht beim FVV einsparen; FVV prioritär behandeln;

(2) Die Verknüpfung der Wachten ist optimalerweise mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet. Innerhalb der Siedlungsgebiete fördern möglichst kurze, sichere und direkte Wege den FVV

- Nicht zugunsten Durchgangsverkehr; insbes. LW auf Kantonsstrassen kanalisieren

(3) Vorgaben für die Parkierung von Velos, Veloanhängern, Kinderwagen und dergleichen werden entsprechend den kantonalen Richtlinien wo möglich gefördert

- Luxusproblem

(4) Die Vorgaben zur privaten Parkplatzerstellungspflicht werden auf die Verkehrserschliessung und die Nutzung abgestimmt, ohne den öffentlichen Raum zu belasten.

- Zusätzliche Rasengitterpflicht anstelle Asphalts (Biodiversität)



Fuss und Veloverkehr

(1) Netzlücken sowie lineare und punktuelle Schwachstellen im Fuss- und Velonetz werden unter Vorbehalt der finanziellen Verhältnismässigkeit behoben.

- Darf auch etwas kosten

(3) Für regionale Velowegverbindungen wird ein möglichst sicheres Velonetz zur Verfügung gestellt. Kommunale Routen verlaufen entlang weniger verkehrsbelastete Gemeindestrassen und durch Quartiere.

- Trotzdem direkte Wege / keine Umwege

(4) Der anzustrebende Ausbaustandard der Veloinfrastruktur orientiert sich an den kantonalen Richtlinien. Wichtige Achsen werden dabei prioritär umgesetzt.

- Wege der EinwohnerInnen sind höher zu priorisieren

(5) Durch weitere Verkehrsberuhigung im Siedlungsgebiet wird die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht und die Aufenthaltsqualität verbessert.

- Durchgangsverkehr auf Quartierstrassen ist das Problem
- Keine weiteren Hindernisse in T30

ÖV

(3) Zu den Nachbargemeinden werden möglichst attraktive und direkte ÖV-Verbindungen angeboten.

- Auch darüber hinaus (Achse Wetzikon – Meilen)

(4) Verlässliche Reisezeiten und Fahrplanstabilität im strassengebundenen ÖV werden gewährleistet und durch Priorisierungsmassnahmen erhöht.

- Rückstau durch Fahrbahnhofstestellen

(5) Die ÖV-Haltestellen verfügen entsprechend ihrer Bedeutung über eine angemessene Ausstattung und sind möglichst direkt zugänglich.

- Behindertengerechte Ausstattung aller Haltestellen
- Keine XXL Bushaltestellen im Dorfkern

Kombinierte Mobilität

(2) An den relevanten Umsteigehaltestellen werden Veloabstellanlagen vorgesehen.

- Zuerst Bedarfsanalyse bevor zusätzlicher, unnötiger Platzverbrauch

Mobilitätsmanagement

(2) Für die Gemeindeverwaltung und Angestellte der Gemeinde werden Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehr und ÖV sowohl für den Arbeits-/Pendlerweg als auch für Dienstfahrten angestrebt.

- Nicht auf Kosten der SteuerzahlerInnen



Strassenverkehr

(2) Der Durchgangsverkehr wird auf den kantonalen Hauptachsen kanalisiert. Auf diesen wird der Verkehrsfluss sichergestellt, um unerwünschte Umwegfahrten zu verhindern.

- Auch kommunale Strassen werden benützt (auch von LKW)
- Auch kantonale Hauptachsen führen durchs Siedlungsgebiet
- Darf nicht zu Lasten von Sicherheit für FVV und Kindern gehen

(3) Der in ferner Zukunft zu realisierende Lückenschluss der Oberlandautobahn (A15) stellt für die Aufnahme des überregionalen Verkehrs ein wichtiges Netzelement dar. Der Gemeinderat setzt sich für «Best-Variante Tunnel Tief» ein.

- Darf nicht zu Mehrverkehr führen
- Langfristigkeit der Umsetzung erfordert eigene/frühzeitige Lösung ohne Autobahn

Parkierung

Ziel Parkierung: 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

- «möglichst geringer Platzverbrauch» bringt Gefahr von Wildparkierung mit sich

(1) Mit einem optimierten kommunalen Parkraummanagement für öffentlich zugängliche Parkplätze werden die bestehenden Parkflächen effizient und entsprechend den festgelegten Bestimmungen genutzt

- Parkierung soll weiterhin kostenlos sein

(4) In privaten Parkierungsanlagen von Neubauten werden die Voraussetzungen für Ladestationen für die E-Mobilität eingefordert.

- Einfordern ja, aber auch fördern (finanziell)
- Kein Zwang zur Erstellung



V. Schlusswort und weiteres Vorgehen

D. Baldenweg bedankt sich bei allen Teilnehmenden für Ihr Engagement. Die Arbeits- und Projektgruppe Verkehrsrichtplan, der Gemeinderat sowie das Projektteam werden sich nun mit den Resultaten auseinandersetzen.

Nach der Konsolidierung der Ziele und Stossrichtungen steht die Massnahmenentwicklung an. Hierzu wird am **Dienstagabend, 28. November 2023** der zweite öffentliche Workshop stattfinden.

J. Kündig beendet den ersten öffentlichen Workshop mit einem Zitat von Robert Lembke: «Die größte Gefahr im Straßenverkehr sind Autos, die schneller fahren als ihr Fahrer denken kann.»

Anhang 1: Präsentation



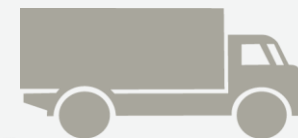
Gesamtverkehrskonzept Gossau ZH:

1. öffentlicher Workshop

Gegenseitiges Kennenlernen

Begrüssung

Gemeindepräsident Jörg Kündig

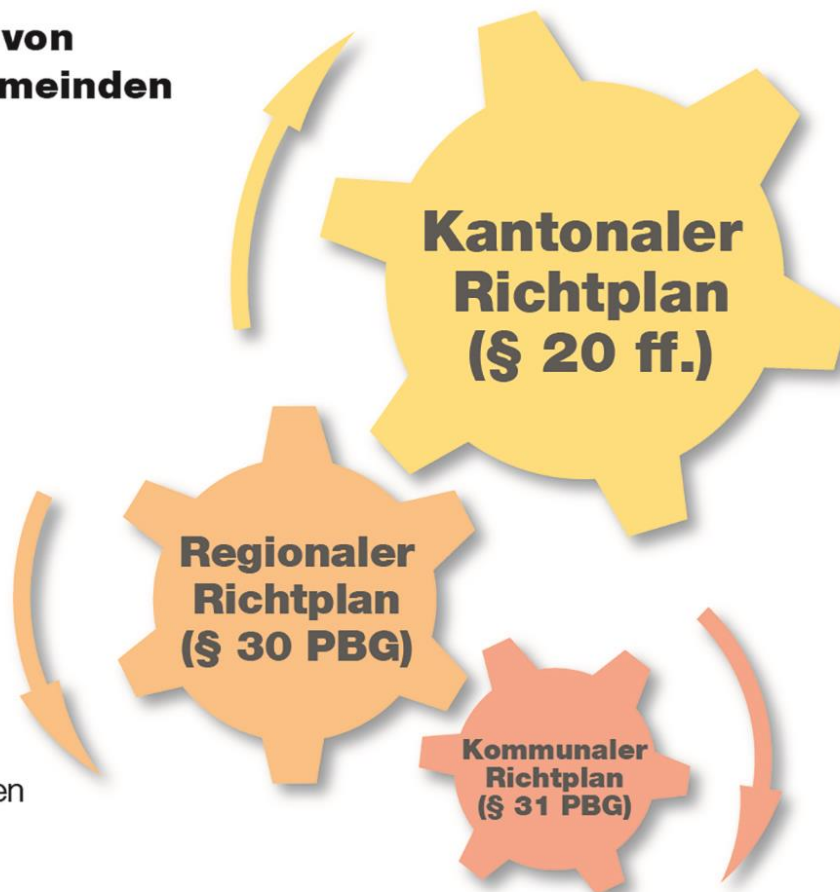


Thematische Einführung

Daniel Baldenweg, Gemeinderat

Systematik Richtplanung

Richtplanungssystematik von Kanton, Regionen und Gemeinden



Regionaler Richtplan

Insbesondere:

- Ziele
- Karteneinträge
- Aufträge an Region und Gemeinden

Referendumsfähig

Festsetzung Regierungsrat

Kantonaler Richtplan

Insbesondere:

- Ziele
- Karteneinträge
- Aufträge an Kanton, Regionen, Gemeinden

Festsetzung Kantonsrat

Genehmigung Bund

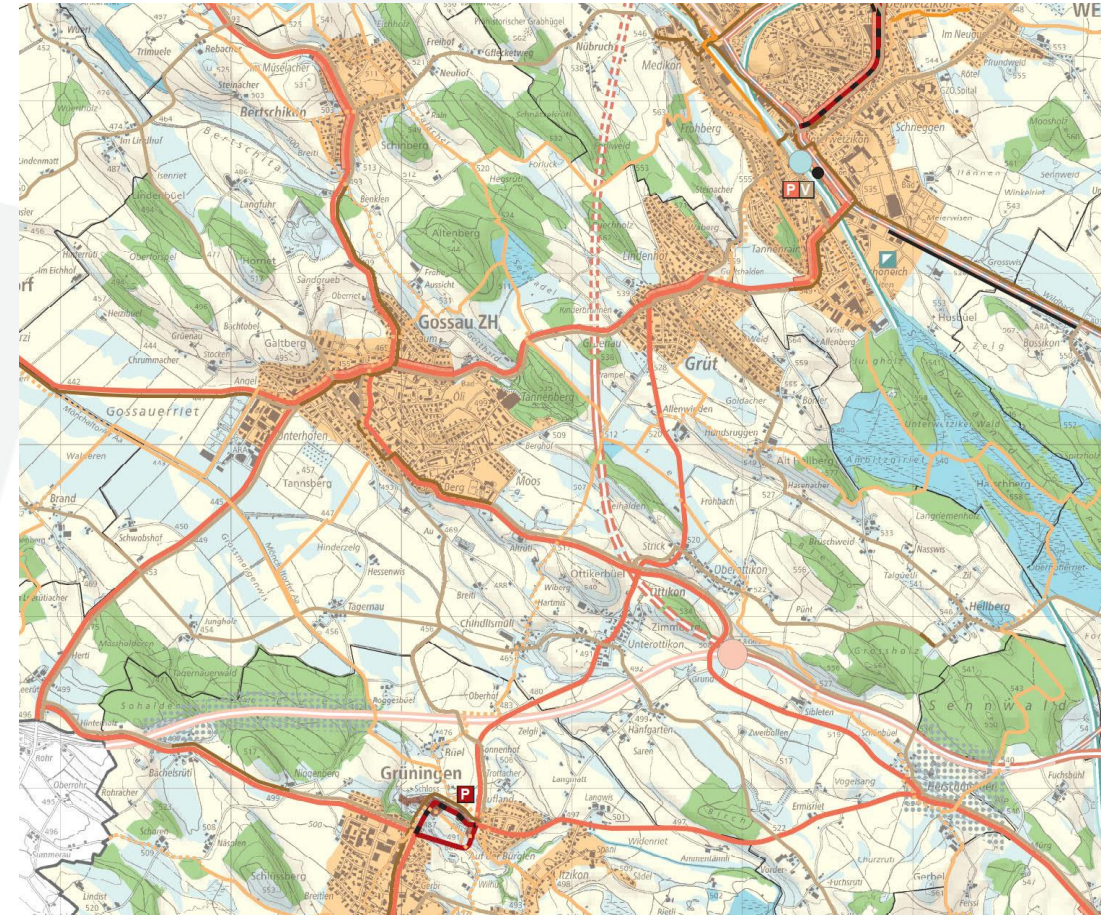
Kommunaler Richtplan

Insbesondere:

- Ziele
- Karteneinträge
- Aufträge an Gemeinde

Festsetzung Gemeinde

Genehmigung Baudirektion



Thematische Einführung

Kommunale Richtplanung

Entwicklungsstrategie / kommunales Raumordnungskonzept

Bau- und Zonenordnung

Zonenplan

Richtplan Verkehr

Thematische Einführung

Kommunale Richtplanung

2005 Letzte Gesamt-Richtplanrevision 2005

2015 Richtplanung Teilrevision 1

2018 Richtplanung Teilrevision 2

2023 / 2024 Überarbeitung Verkehrsrichtplan

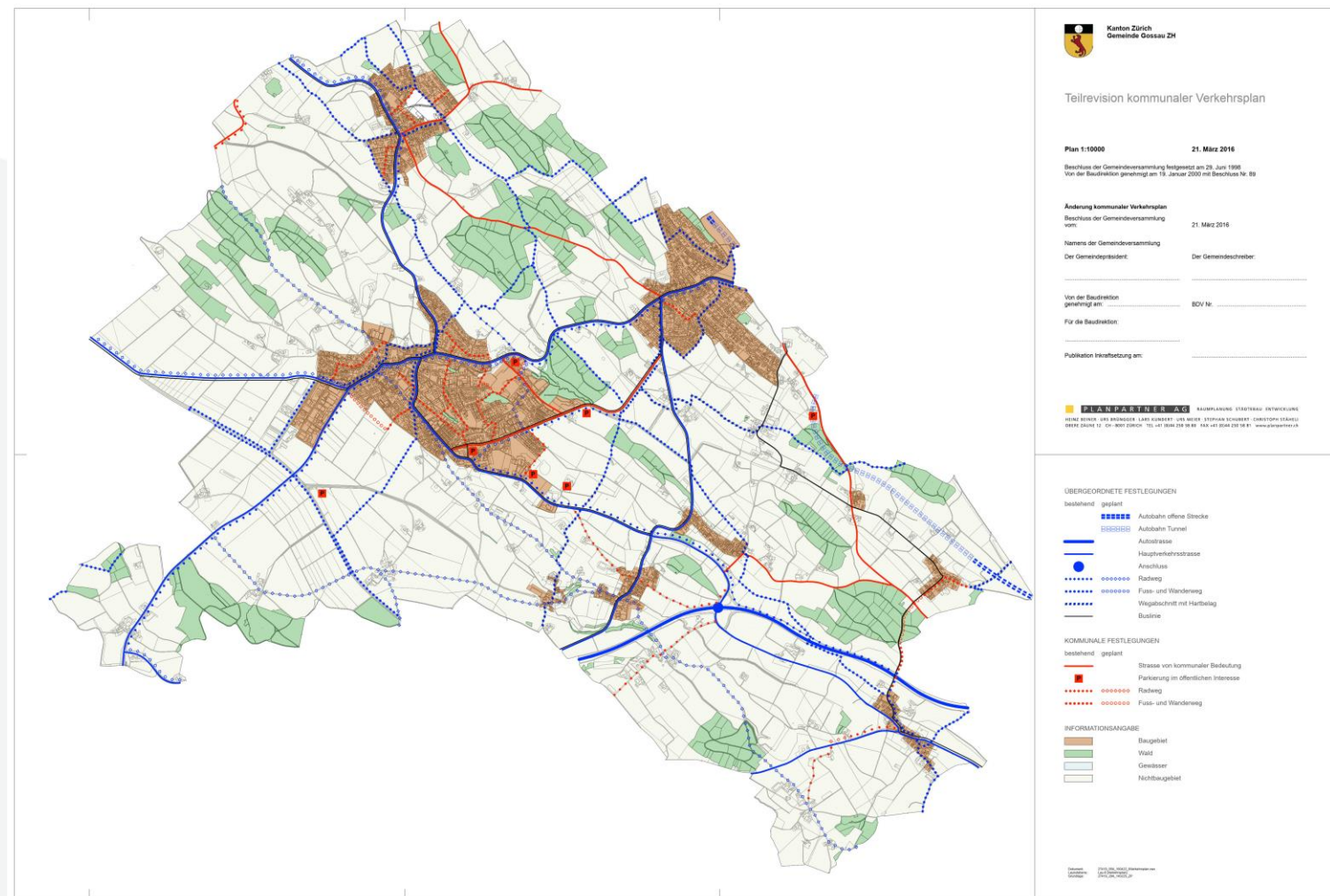
2024 / 2025 Richtplanung Teilrevision 3

Thematische Einführung

Aktuell gültiger kommunaler Richtplan Verkehr von Gossau:



GEMEINDE GOSSAU



Thematische Einführung

Wichtige konzeptionelle Fragestellung

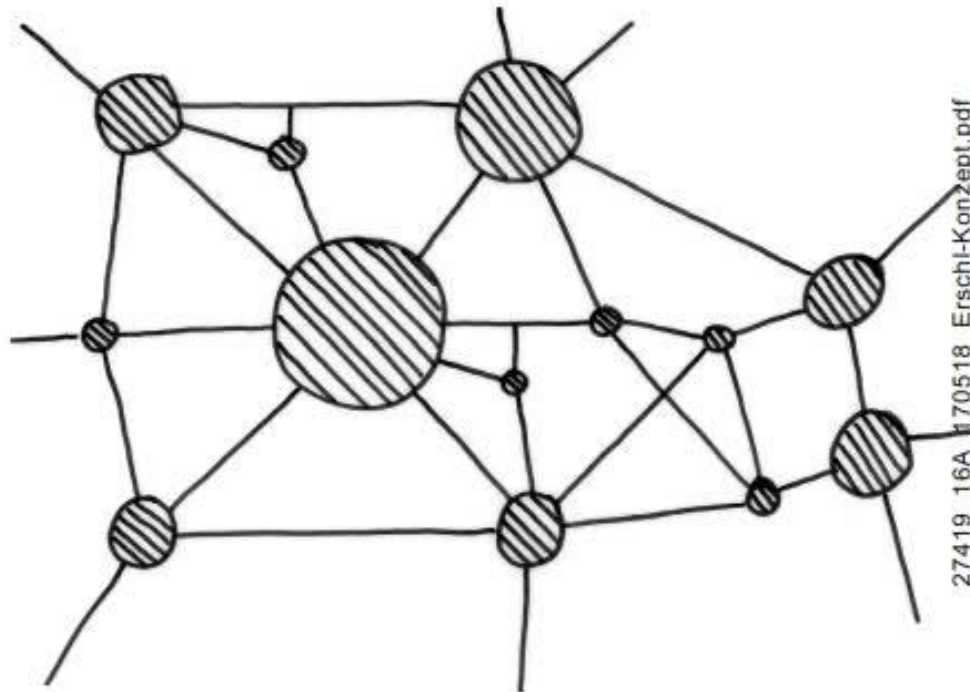


Abb. 11: Funktionsskizze flächige Vernetzung

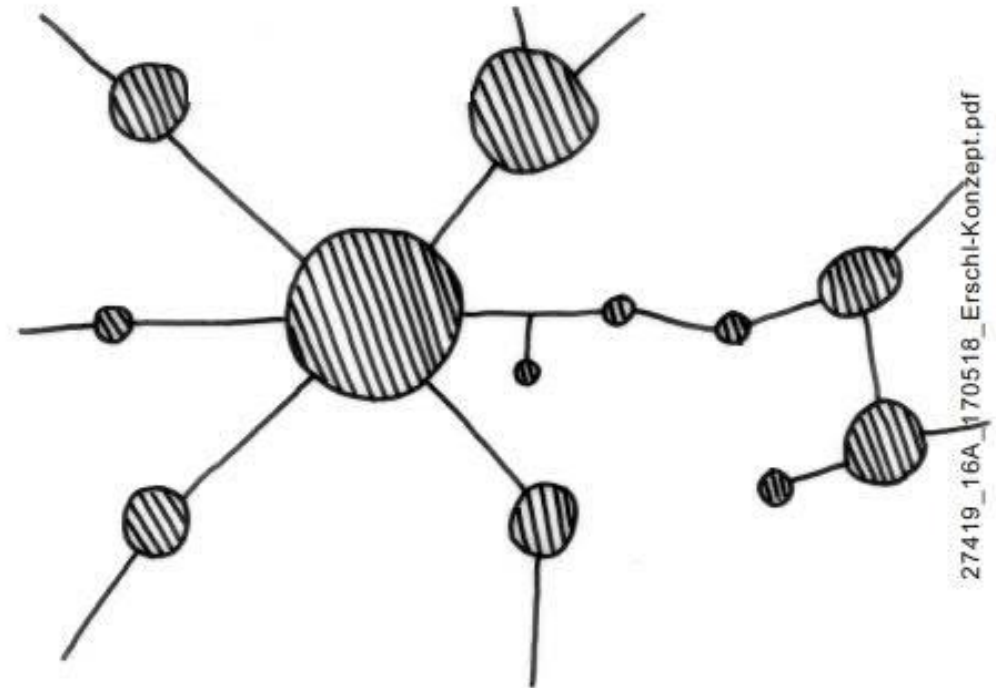


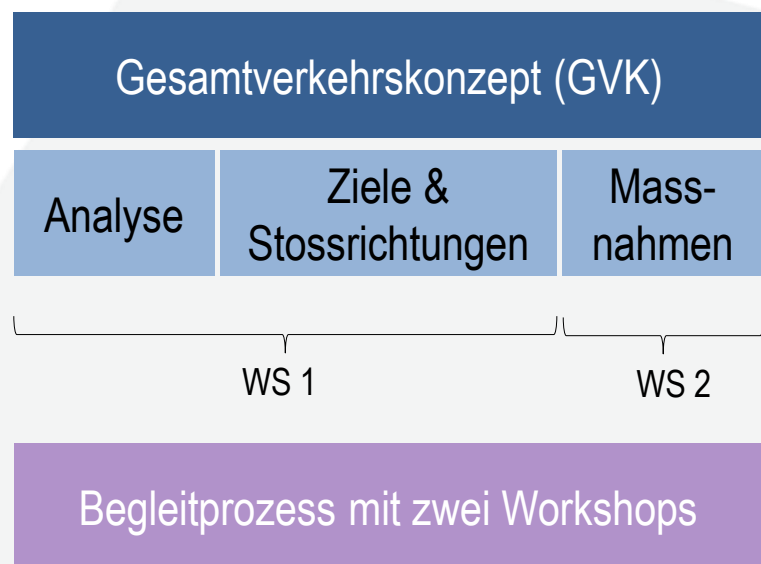
Abb. 12: Funktionsskizze Konzentration der Verkehrsachsen

Einführung in die Veranstaltung

Andrina Pedrett, EBP

Vorgehen

Anfang 2023 – Anfang 2024



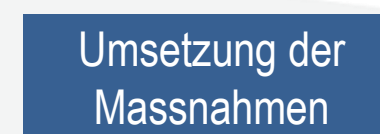
→
*Inhalte des
GVK bilden
Grundlage*

Anfang 2024 – Herbst 2024



→

ab Herbst 2024



Ziele des 1. Workshops

Teilnehmende

- kennen Spielregeln
- wissen, wie Gesamtverkehrskonzept und Kommunalen Richtplan zusammenspielen
- kennen Erkenntnisse der Situationsanalyse
- wissen, wie mit Ergebnissen der Partizipation umgegangen wird

Behörden und Fachleute

- erfahren, was die heutigen Herausforderungen im Bereich Mobilität aus Sicht der Bevölkerung sind
- wissen, welche strategischen Ansätze sich die Teilnehmenden vorstellen könnten und welche eher nicht

Die wichtigsten Anliegen und Bedürfnisse für die weitere Planung sind formuliert.

Ablauf

- 19:30 Fachinput – Was sind die heutigen Herausforderungen im Bereich Mobilität?
- 19:45 Diskussion – Was sind die heutigen Herausforderungen im Bereich Mobilität?
- 20:55 Fachinput – Wie soll das Verkehrsangebot der Zukunft werden?
- 21:05 Einschätzung – Wie soll das Verkehrsangebot der Zukunft werden?
- 21:25 Schlusswort
- 21:30 Apéro

Spielregeln Workshop

Jede Meinung ist berechtigt und gefragt, das heisst:

- offen sein und zuhören, was anderen wichtig ist
- sich einbringen – sich auf die eigene Wahrnehmung stützen und nicht auf das, was man so hört
- fair, transparent und offen diskutieren

Das Gesamtinteresse steht vor Einzel- und Gruppeninteressen.

Was ich noch sagen wollte...



Analyse – Was wurde bisher erarbeitet?

Samuel Graf, EBP

- Übergeordnete Planungsinstrumente (z.B. kantonaler und regionaler Richtplan)
- Analysebericht
- Verfügbare Pläne
- GIS-Auswertungen
- Verkehrsmodell des Kantons Zürich
- Bevölkerungsbefragung (zufällige Stichprobenbefragung, 400 Personen, Mai 2023)

Analyse nach Verkehrs-/Mobilitätsthema

Was sind Stärken? Wo gibt es Schwächen?

→ Erarbeitung Entwurf, inkl. Analysepläne



Verdichtung mit Arbeits- und
Projektgruppe Verkehrsrichtplan



Spiegelung am 1. Workshop

Übersicht

Entwicklung
Wohnbevölkerung,
Beschäftigte

Mobilitätsverhalten
Heute und Trend

Verkehrsbelastungen
Heute und Trend

Fussverkehr

Veloverkehr

Öffentlicher Verkehr
(ÖV)

Kombinierte Mobilität

Strassenverkehr,
motorisierter
Individualverkehr (MIV)

Parkierung

Verkehrssicherheit

Güterverkehr

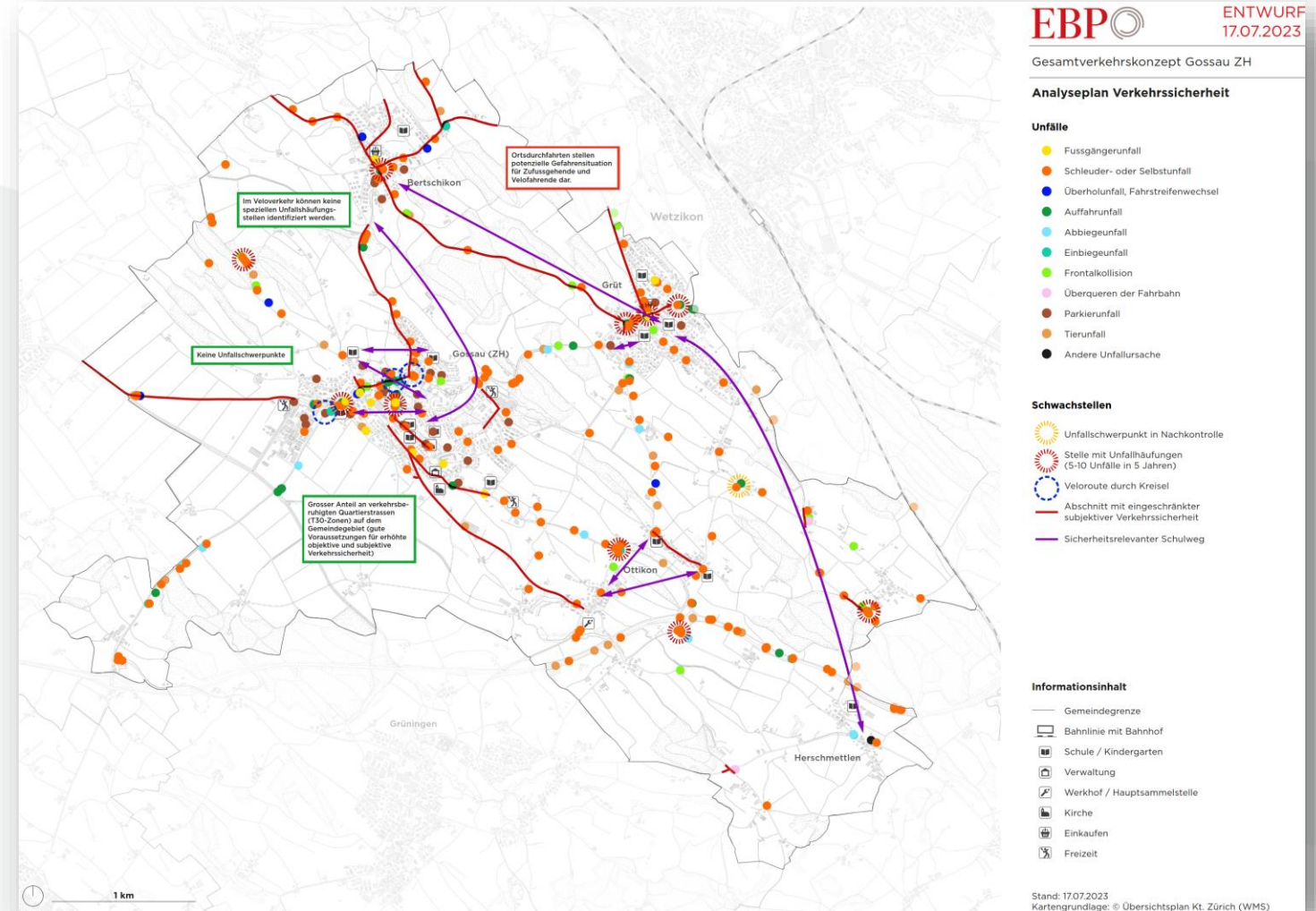
Beurteilung der verkehrlichen Situation

	Analyse	Bevölkerungsbefragung (2023)
Gesamtverkehrliche Situation	Grundsätzlich keine nennenswerten Schwächen oder Problematiken	hohe Zufriedenheit (90% positiv)
Fussverkehr	Dichte Durchwegung; viele verkehrsberuhigten Quartiere	hohe Zufriedenheit, teilweise/punktuell Sicherheit beeinträchtigt (80% positiv); attraktives Angebot an Spazier- und Wanderwegen
Veloverkehr	Diverse Netzlücken und Schwachstellen	Sicherheitsdefizite von allen Teilbereichen am höchsten (<50% positiv, rund 25% k.A.)
Verkehrssicherheit / Schulwegsicherheit	Keine statistischen Unfallschwerpunkte aber einige Unfallhäufungsstellen	Beeinträchtigung der Schulwegsicherheit in Schulhausnähe und bei Querungen (Bevölkerungsbefragung: 50% positiv; 20% k.A.)
ÖV	Siedlungsgebiet fast flächendeckend erschlossen; keine nennenswerte Fahrzeitverluste	Grundsätzlich hohe Zufriedenheit, einzelne Defizite im Angebot (>75% positiv)
Strassenverkehr und Parkierung	Gute Erschliessung und Siedlungsverträglichkeit; keine Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze	Grundsätzlich hohe Zufriedenheit; direkte Verbindungen zwischen den Wachen erwünscht; hohe Parkplatzverfügbarkeit

Beispiel eines Verkehrsthemas – Verkehrssicherheit

Arbeitsstand

- Analysepläne mit Übersicht und Inhalten nach Verkehrsthema
- Räumlich verortbare Schwachstellen direkt im Plan aufgenommen (z.B. Stellen mit Unfallhäufungen)
- Generellere **Stärken** und **Schwächen** in Kästchen aufgeführt

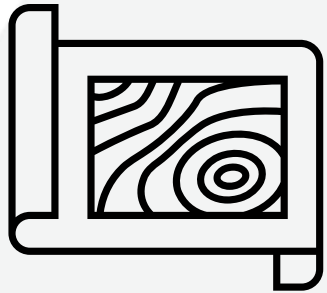


Übersicht

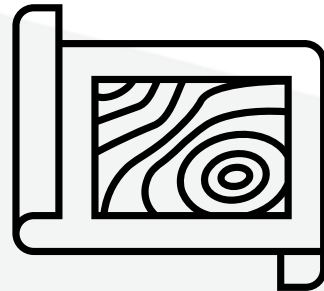


Gruppendiskussion – Was sind die heutigen Herausforderungen im Bereich Mobilität?

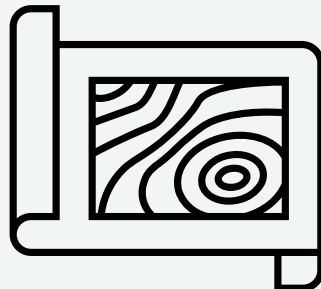
Fussverkehr



Verkehrssicherheit



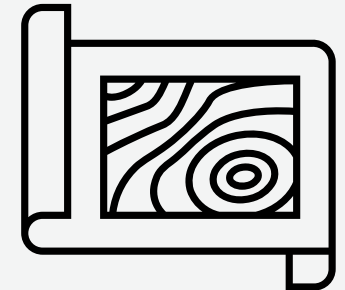
Veloverkehr



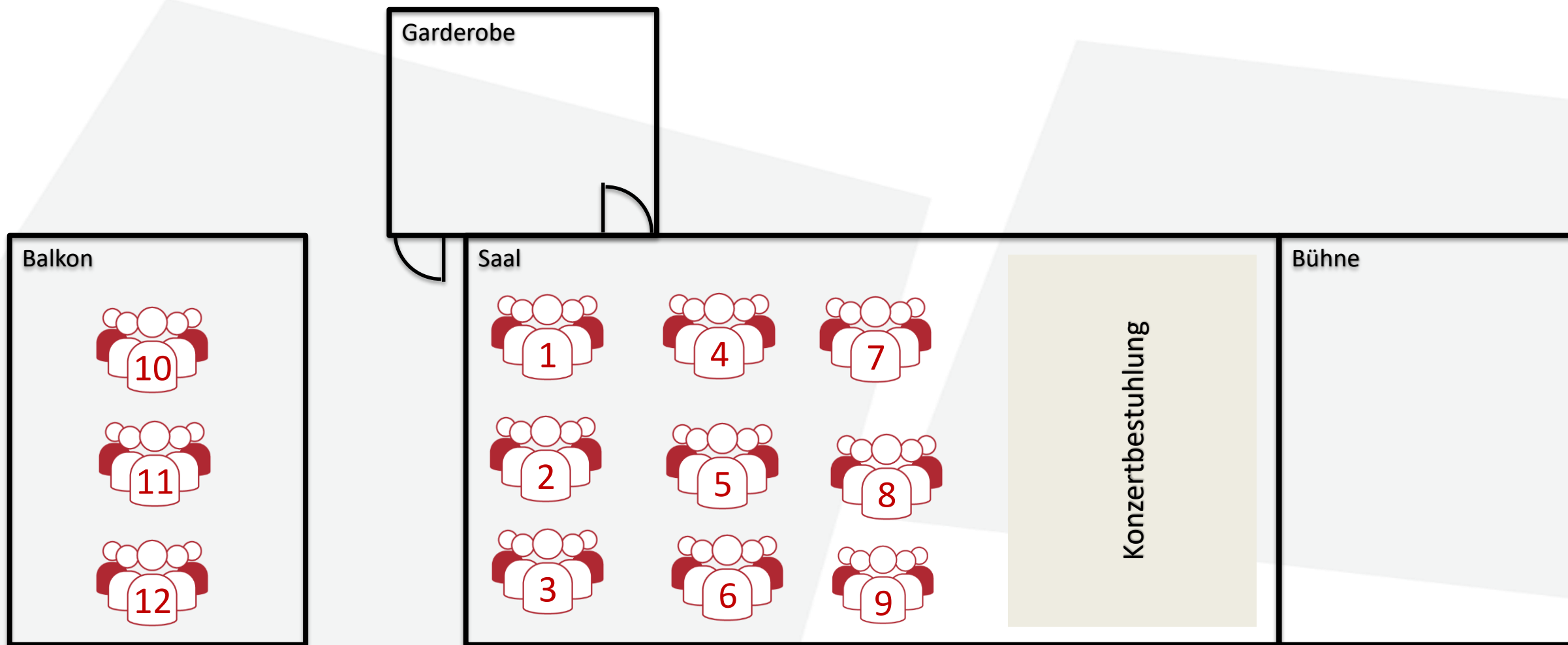
MIV inkl. Parkierung



ÖV inkl. kombinierte Mobilität



Gruppendiskussion: Zuteilung



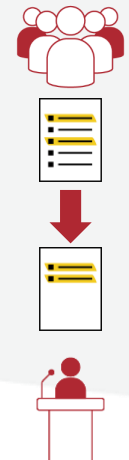
Gruppendiskussion: Was sind die heutigen Herausforderungen im Bereich Mobilität?

Diskussionsfragen:

- Fehlt eine Stärke / Schwäche?
- Stimmt eine Stärke / Schwäche nicht mit meiner Wahrnehmung überein?

Aufgabe:

- Gruppendiskussion
- Notizen auf Analyseplänen und Flipcharts
- Benennung der zwei wichtigsten Punkte, welche EBP unbedingt mit auf den Weg nehmen sollte. Festhalten auf Karten.
- Gruppensprecher/in: Zusammenfassung der Gruppendiskussion (1 Minute pro Gruppe)



Ziele / Strategische Ansätze – Was wurde bisher erarbeitet?

Samuel Graf, EBP

Ziele und strategische Ansätze

Ziele geben an, wonach das Handeln grundsätzlich auszurichten ist.

Strategische Ansätze zeigen auf, mit welchen Mitteln diese Ziele erreicht werden sollen.

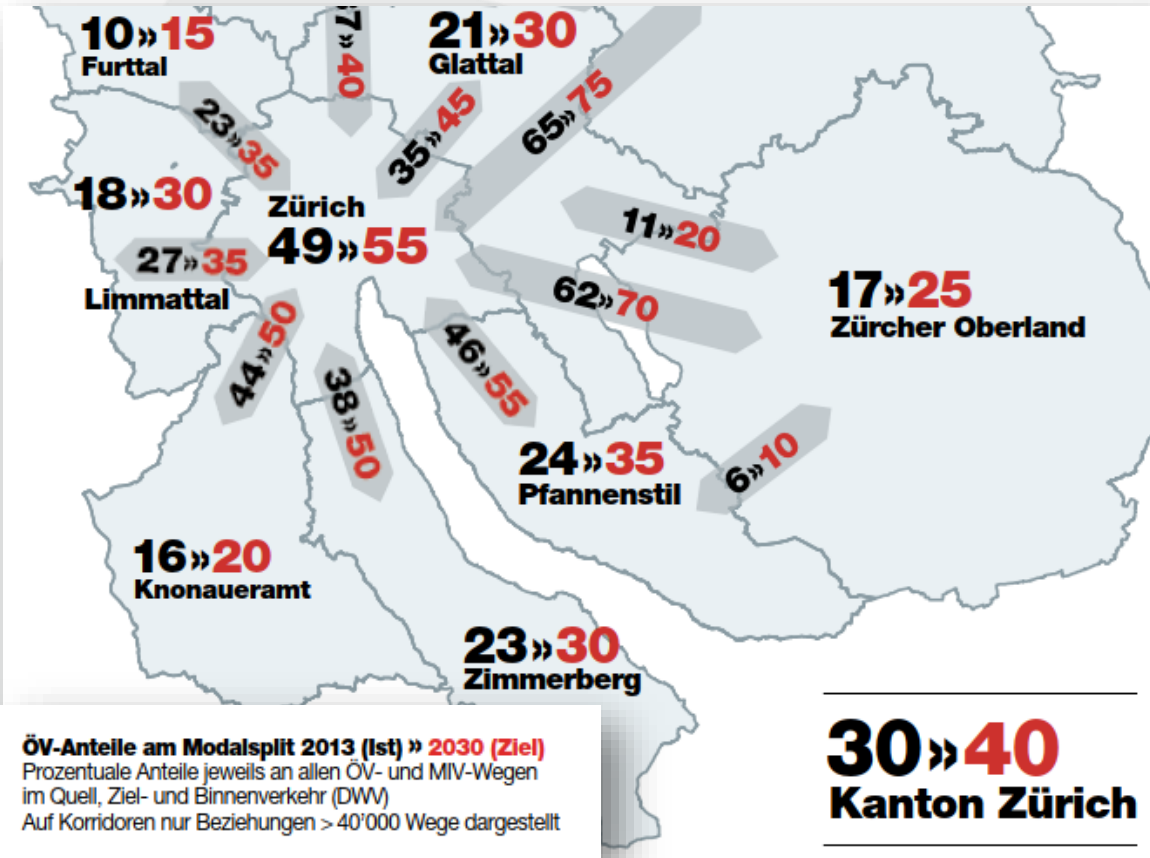
→ Entwurf wurde erarbeitet, Einschätzungen seitens Bevölkerung (heute)

Weiteres Vorgehen:

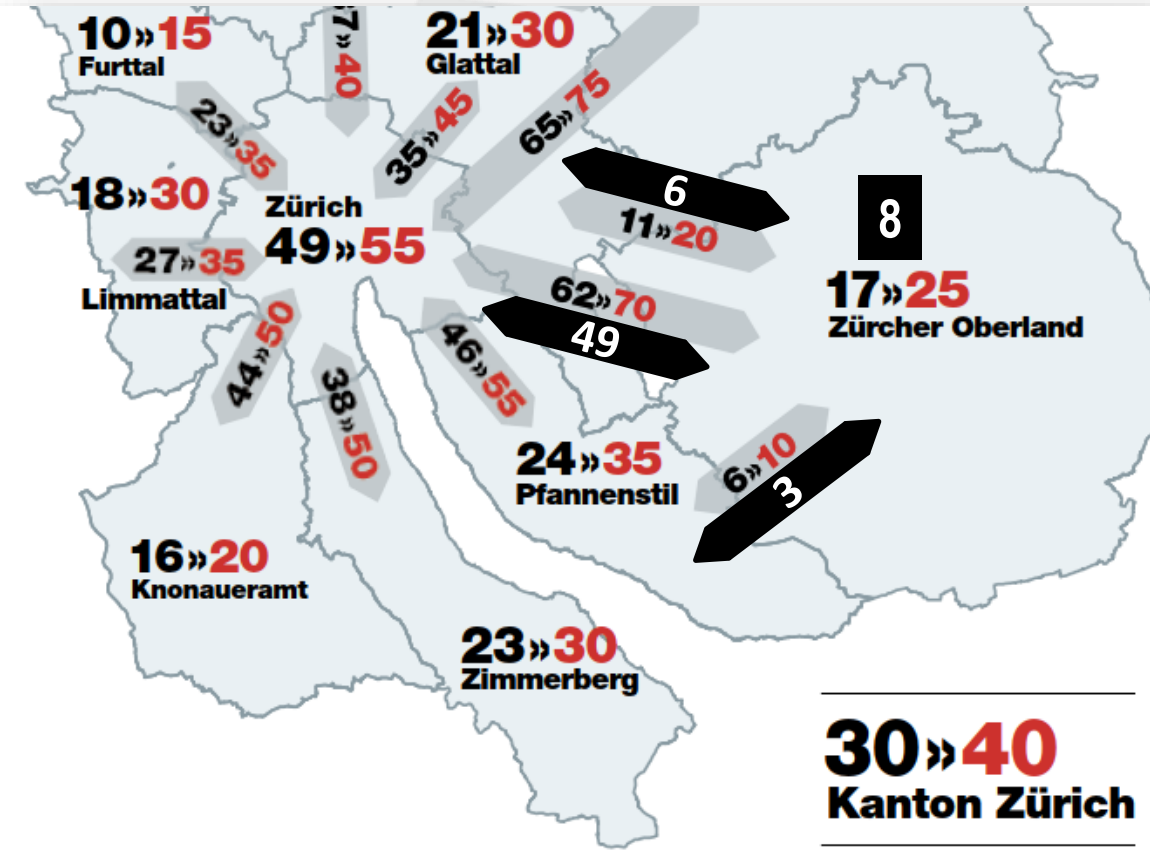
- Konsolidierung aufgrund Rückmeldung
- Verabschiedung Ziele und strategische Ansätze durch den Gemeinderat
- Ziele und strategische Ansätze bilden Basis für Massnahmenentwicklung

Übergeordnete Zielsetzung Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl

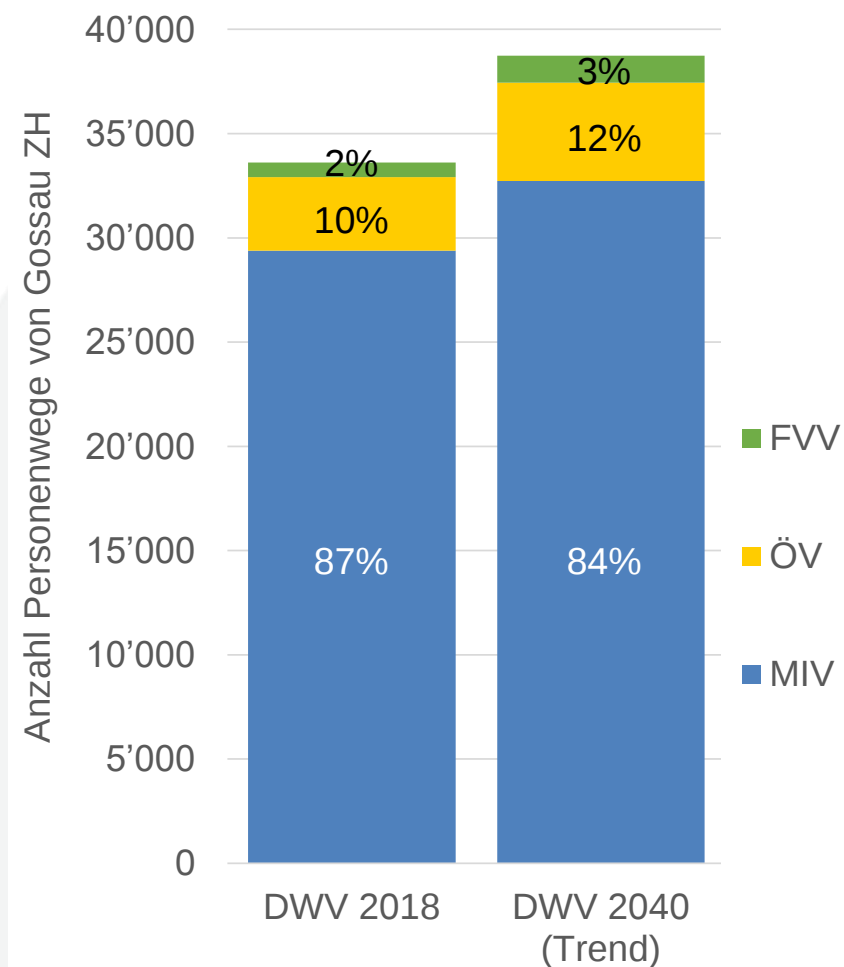
Ziel gemäss kantonalem GVK



Gemeinde Gossau (2018, Gesamtverkehrsmodell)



Mobilitätsverhalten: Ist-Zustand und Trendentwicklung



Was hat dies im Hinblick auf die kantonalen Zielsetzungen zu bedeuten...

- Zunahme des Fuss- und Veloverkehrs im Binnenverkehr und von/zu den umliegenden Gemeinden im Zürcher Oberland
- Zunahme des ÖV im Binnenverkehr, auf den Verbindungen mit den umliegenden Gemeinden im Zürcher Oberland und von/nach Regionen Pfannenstil, Stadt Zürich und Glattal

Ziele und Stossrichtungen

Entwicklung
Wohnbevölkerung,
Beschäftigte

Mobilitätsverhalten
Heute und Trend

Verkehrsbelastungen
Heute und Trend

Gesamtverkehrliche Zielsetzung:

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

Ziele und Stossrichtungen

Entwicklung
Wohnbevölkerung,
Beschäftigte

Mobilitätsverhalten
Heute und Trend

Verkehrsbelastungen
Heute und Trend

Fussverkehr

Veloverkehr

Öffentlicher Verkehr
(ÖV)

Kombinierte Mobilität

Strassenverkehr,
motorisierter
Individualverkehr (MIV)

Parkierung

Verkehrssicherheit

Güterverkehr

Ziele und Stossrichtungen – Beispiel Öffentlicher Verkehr

Ziel

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 und kurze Reisezeiten spornen Bevölkerung und Beschäftigte zur Nutzung des ÖV an.

Strategische Ansätze

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

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

Zu den Nachbargemeinden werden möglichst attraktive und direkte ÖV-Verbindungen angeboten.

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

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

Einschätzung: Wie soll das Verkehrsangebot der Zukunft werden?

Gesamtverkehrliche
Zielsetzung

✓	—
✓	—
✓	—
✓	—

Mobilitätsmanagement

✓	—
✓	—
✓	—
✓	—

Fuss- und Veloverkehr

✓	—
✓	—
✓	—
✓	—

Kombinierte Mobilität

✓	—
✓	—
✓	—
✓	—

Strassenverkehr I

✓	—
✓	—
✓	—
✓	—

Abstimmung Verkehr
und Siedlung

✓	—
✓	—
✓	—
✓	—

Öffentlicher Verkehr

✓	—
✓	—
✓	—
✓	—

Parkierung des MIV

✓	—
✓	—
✓	—
✓	—

Strassenverkehr II

✓	—
✓	—
✓	—
✓	—

Ziele und strategische Ansätze hinten im Saal (total 9 Stellwände)

- Alle Teilnehmer/innen geben ihre Meinung zu jedem Ziel bzw. zu jedem strategischen Ansatz ab

Zustimmung



Ablehnung



Für mich nicht prioritär,
weil ...

Schlusswort

Gemeinderat Daniel Baldenweg

2. öffentlicher Workshop am Dienstagabend, 28. November 2023

**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit und
aktive Teilnahme!**



Anhang 2: Handout



GEMEINDE **GOS SAU**

Gesamtverkehrskonzept und Kommunaler Richtplan Verkehr Gossau ZH

Erster öffentlicher Workshop

Altrüti

22. August 2023

Moderation: Andrina Pedrett, EBP



Inhaltsverzeichnis

- I. Um was geht es?
- II. Programm Workshop 1
- III. Grundsätzliches
- IV. Gruppendiskussion – Was sind die heutigen Herausforderungen im Bereich Mobilität?
- V. Einschätzung – Wie soll das Verkehrsangebot der Zukunft werden?
- VI. «Kreativbereich» – Was ich noch sagen wollte...

I. Um was geht es?

Der kommunale Richtplan Verkehr 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 aufgegleist 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.

In den Erarbeitungsprozess des GVK bezieht der Gemeinderat die Bevölkerung massgeblich mit ein. Nebst einer Stichprobenbefragung im Mai 2023 zur aktuellen verkehrlichen Situation in der Gemeinde Gossau werden in der zweiten Jahreshälfte 2023 zwei Workshops durchgeführt, in welchen sich die gesamte Bevölkerung einbringen kann.

Anfang 2023 – Anfang 2024



Anfang 2024 – Herbst 2024



ab Herbst 2024





II. Programm Workshop 1

Wann	Was	Min
18.45	Eintreffen der TeilnehmerInnen	15'
19.00	Standortbestimmung Wer ist da?	10'
19.10	Begrüssung durch den Gemeindepräsidenten und den Gemeinderat Motivation und Ziele der Planung, Blick auf den Gesamtprozess, Bedeutung des Beteiligungsprozesses	10'
19.20	Einführung in die Veranstaltung durch die Moderatorin Ziele, Spielregeln und Arbeitsweise Workshop, Ablauf der Veranstaltung	10'
19.30	Fachinput – Was sind die heutigen Herausforderungen im Bereich Mobilität? Was hat die Analyse bisher gezeigt?	15'
19.45	Gruppendiskussion – Was sind die heutigen Herausforderungen im Bereich Mobilität? Diskussion in zwölf Gruppen zu den Stärken und Schwächen der aktuellen Situation: Was fehlt? Was stimmt nicht mit meiner Wahrnehmung überein?	70'
20.55	Fachinput – Wie soll das Verkehrsangebot der Zukunft werden? Vorstellen der Ziele und strategischen Ansätze	10'
21.05	Einschätzung – Wie soll das Verkehrsangebot der Zukunft werden? Bewertung durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer	20'
21.25	Schlussbetrachtung durch den Gemeinderat Blick auf die nächste Veranstaltung, Dank und Verabschiedung	5'
21.30	Apéro	

III. Grundsätzliches

Ziele des ersten Workshops

Nach dem Workshop vom 22. August 2023...

- ⊙ ... sind der Erarbeitungsprozess, die Mitwirkung, die Spielregeln und der Umgang mit den Ergebnissen der Partizipation geklärt.
- ⊙ ... ist bekannt, was die heutigen Herausforderungen im Bereich Mobilität aus Sicht der Bevölkerung sowie aus der verkehrsplanerischen Analyse sind.
- ⊙ ... wissen die Behörden und die Fachleute, welche strategischen Ansätze sich die Teilnehmenden vorstellen könnten und welche eher nicht
- ⊙ ... sind die wichtigsten Anliegen und Bedürfnisse für die weitere Planung formuliert.

Spielregeln für einen erfolgreichen Workshop

- ⊙ Jede Meinung ist berechtigt und gefragt, das heisst:
 - offen sein und zuhören, was anderen wichtig ist,
 - sich einbringen – sich auf die eigene Wahrnehmung stützen und nicht auf das, was man so hört,
 - fair, transparent und offen diskutieren
- ⊙ Das Gesamtinteresse steht vor Einzel- und Gruppeninteressen.



IV. Gruppendiskussion – Was sind die heutigen Herausforderungen im Bereich Mobilität?

Gruppeneinteilung: Sie diskutieren heute in

Gruppe

Absicht: Die heutigen Stärken und Schwächen in der Gemeinde Gossau im Bereich Mobilität feststellen. Folgende fünf Themen werden diskutiert: Verkehrssicherheit, Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV inkl. kombinierter Mobilität und MIV inkl. Parkierung.

Organisation: Bestimmen Sie in Ihrer Gruppe je eine Person, die

- das Gespräch leitet,
- die Diskussionsergebnisse auf den Flipchart schreibt,
- die Ergebnisse kurz im Plenum vorstellt (Sprecher/in).

Diskussion: 45 Minuten

Präsentation (alle Gruppen): 20 Minuten

Anleitung: Stellen Sie sich in der Gruppe kurz vor. Diskutieren sie anschliessend, ob eine Stärke / Schwäche fehlt oder eine Stärke / Schwäche nicht mit ihrer Wahrnehmung übereinstimmt. Sie können, müssen aber nicht, alle fünf Themen diskutieren.

Machen Sie dies bitte in der Form eines «Brainstormings». Das heisst: Zuerst wird gesammelt, ohne dass es von jemandem kommentiert wird. Erst dann wird diskutiert. Halten Sie die Diskussion auf Flipcharts fest.

Wählen Sie nach der Diskussion die zwei wichtigsten Punkte aus, welche Sie EBP unbedingt mit auf den Weg geben möchten. Notieren Sie diese auf den beiden Moderationskarten.

Sprecher/in: Bitte halten Sie sich mit den Karten bereit. Die Moderation wird bei ihrer Gruppe vorbeikommen.

Präsentationszeit 1 Minute!



V. Einschätzung – Wie soll das Verkehrsangebot der Zukunft werden?

Absicht: Einschätzung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu den formulierten Zielen und strategischen Ansätzen zu folgenden sieben Themen: Abstimmung Verkehr & Siedlung, Mobilitätsmanagement, Fuss- & Veloverkehr, Öffentlicher Verkehr, Kombinierte Mobilität, Strassenverkehr und Parkierung im MIV.

Anleitung: Bitte geben Sie zu jedem Ziel bzw. zu jedem strategischen Ansatz Ihre Meinung ab:

- Setzen Sie einen **grünen** Punkt, wenn Sie mit dem Ziel bzw. dem strategischen Ansatz einverstanden sind.
- Setzen Sie einen **roten** Punkt, wenn Sie mit dem Ziel bzw. dem strategischen Ansatz nicht einverstanden sind. Wenn Sie einen roten Punkt setzen, notieren Sie bitte auf einem Post-it, warum Sie nicht einverstanden sind.

Zeit für Einschätzung: 15 Minuten

Fazit im Plenum: 5 Minuten

Rote und grüne Klebpunkte finden Sie im Sichtmäppli.

VI. «Kreativbereich» – Was ich noch sagen wollte...

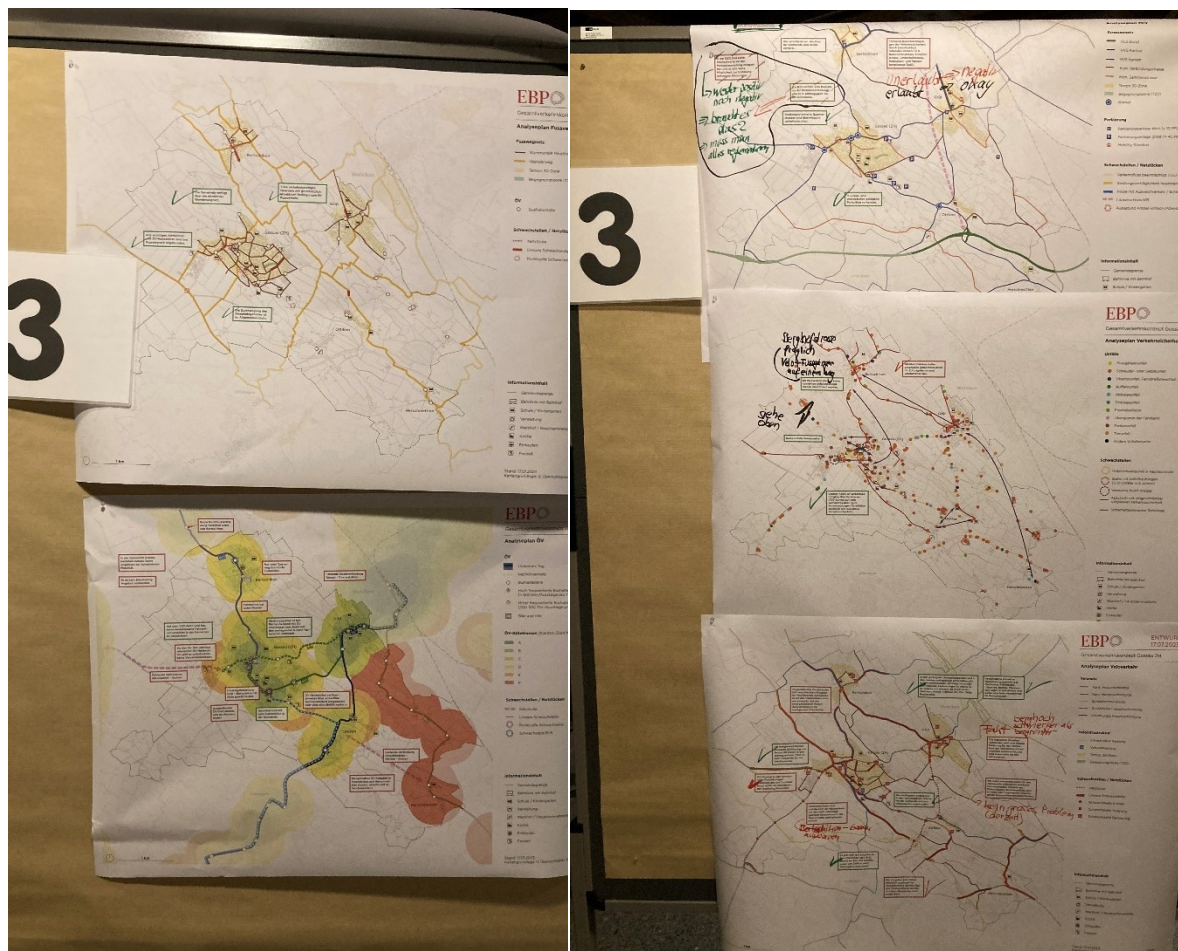
Im Kreativbereich haben Sie die Möglichkeit, weitere Anregungen und Bedürfnisse an den Planungsprozess zu formulieren. Sie finden dort Stifte und Karten, auf welchen Sie ihre Anliegen notieren können. Diese werden nicht im Plenum vorgestellt, sondern nach dem Workshop in den zuständigen Gremien diskutiert.

Meine Notizen:

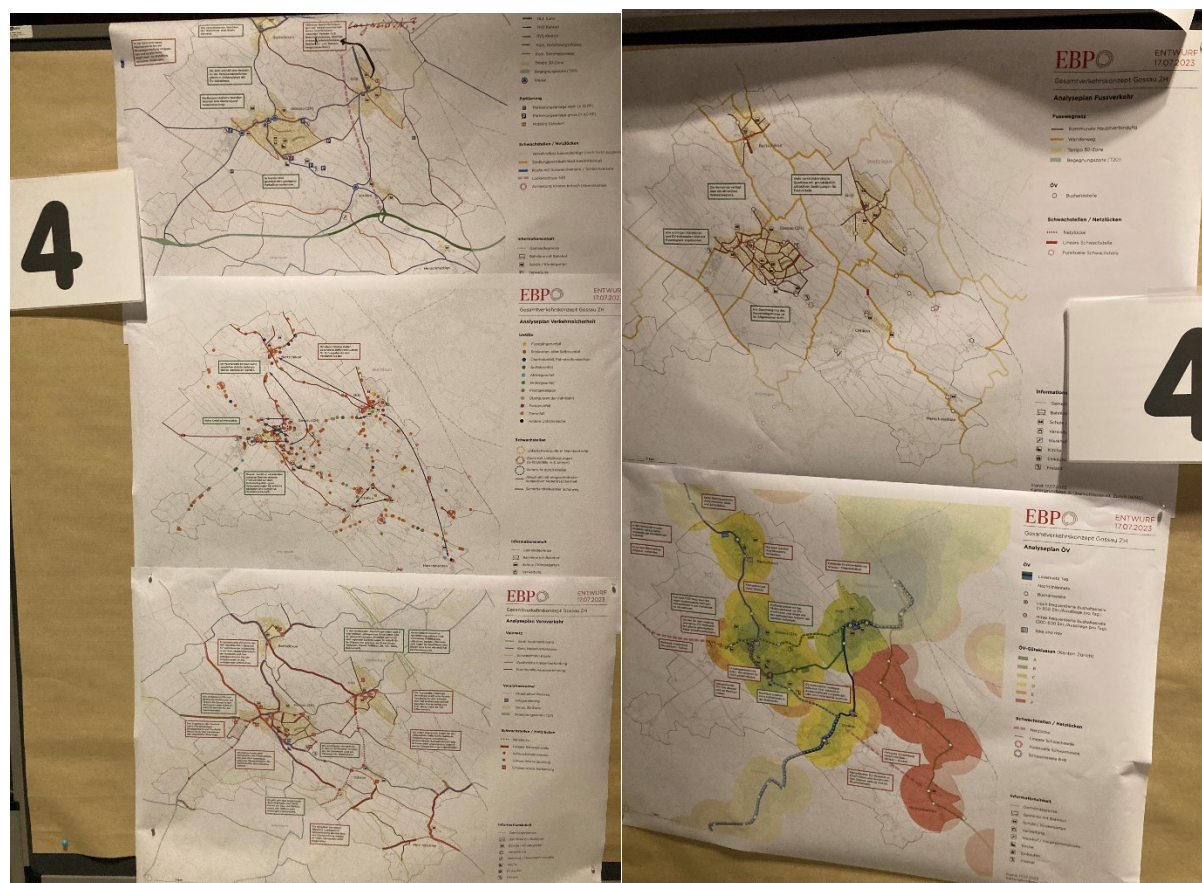
[illegible]



Gruppe 3

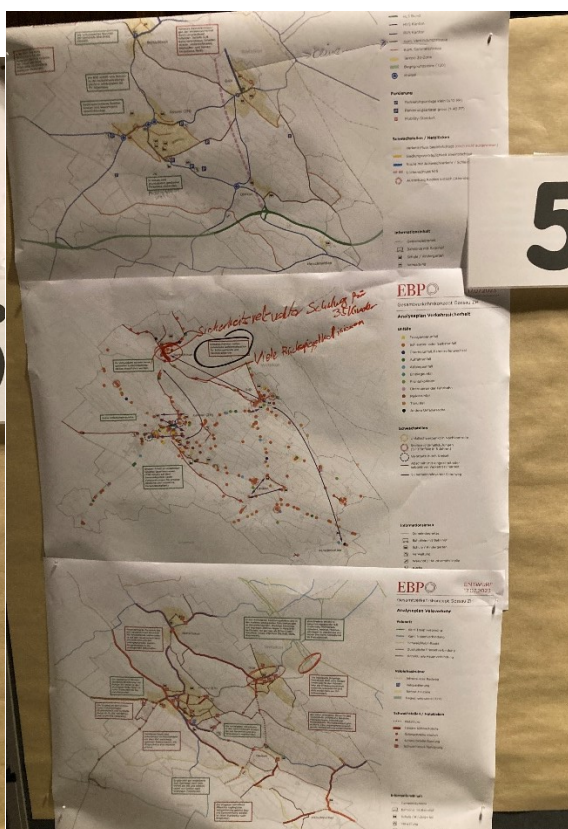
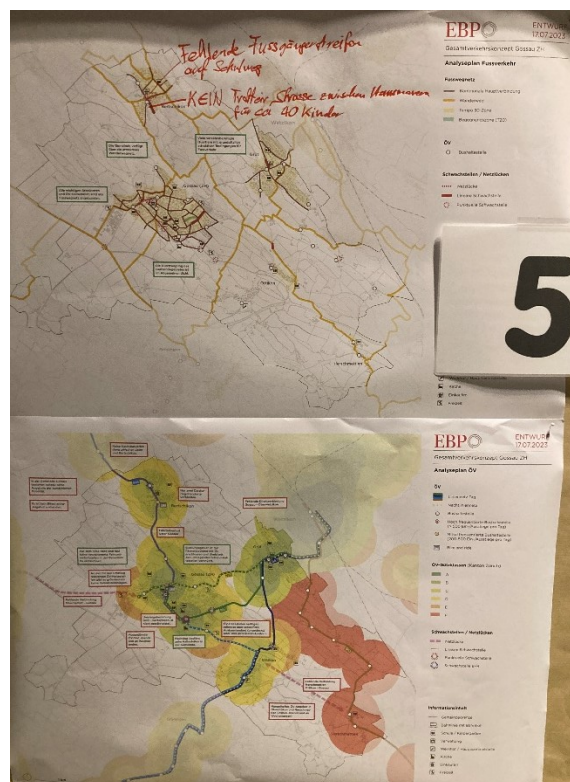
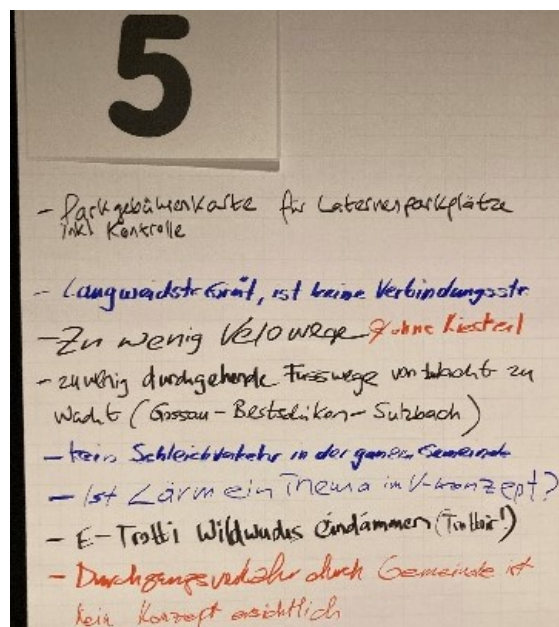


Gruppe 4

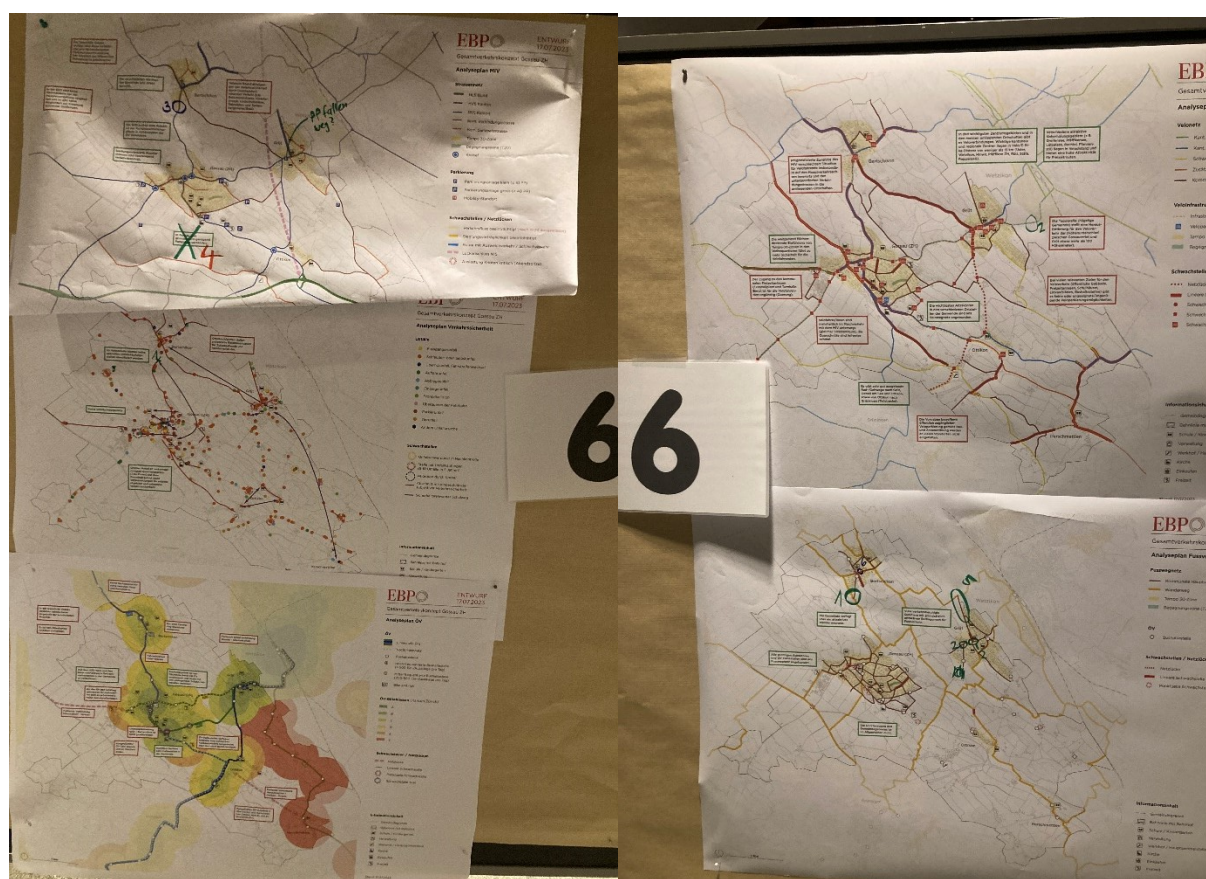
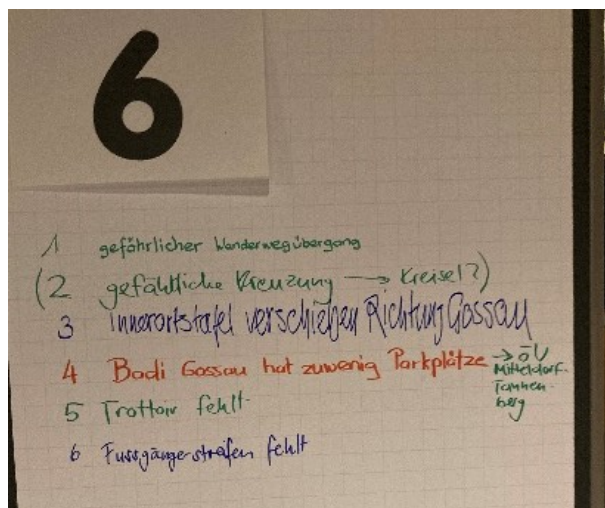


- 4
- Langweidstr. fehlt (Schwachstelle)
 - Kirchstrasse als Sackgasse (Transitruk)
 - Sonntagsfahrverbot
 - + Lastwagenfahrverbot (z.B. Nebenstr. und Wachtenverbindung)
 - Bertschiken-Dorf stark belastet
 - + Wohnquartiere entlasten
 - + Fahrradwege im Ort schlecht

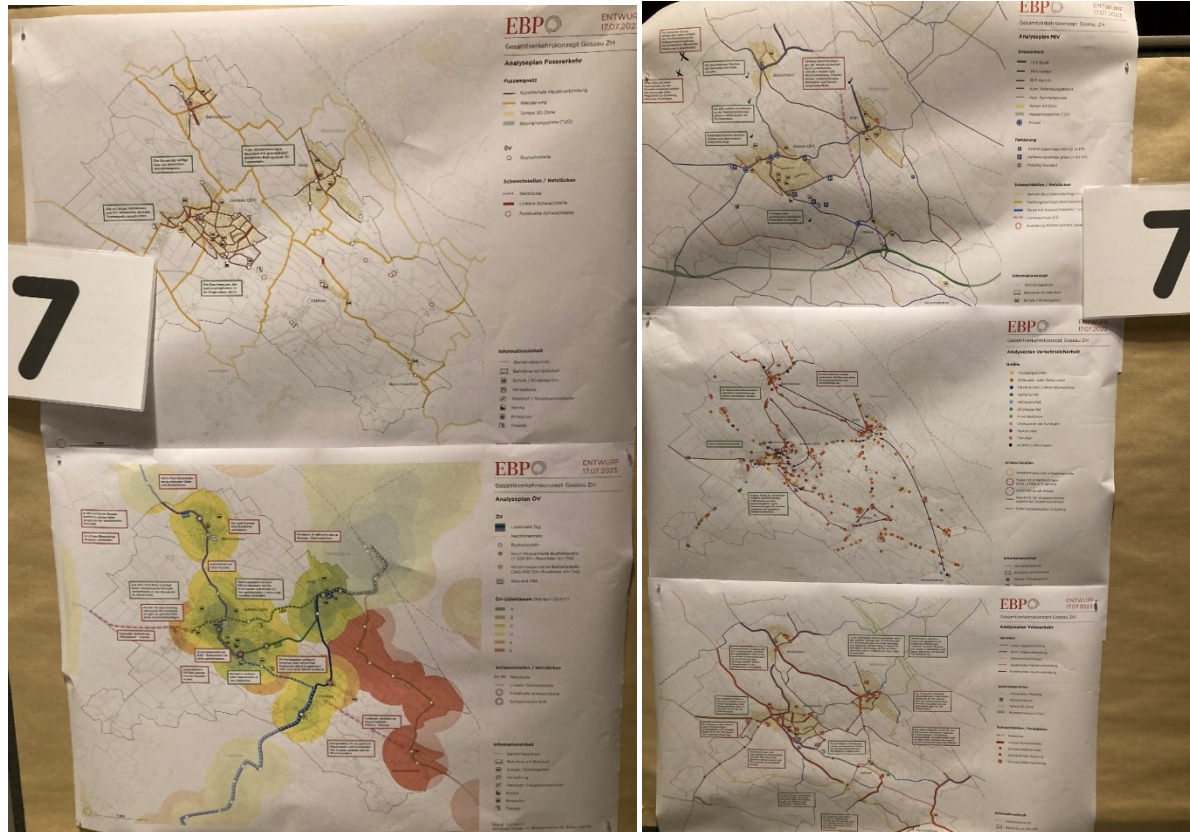
Gruppe 5



Gruppe 6

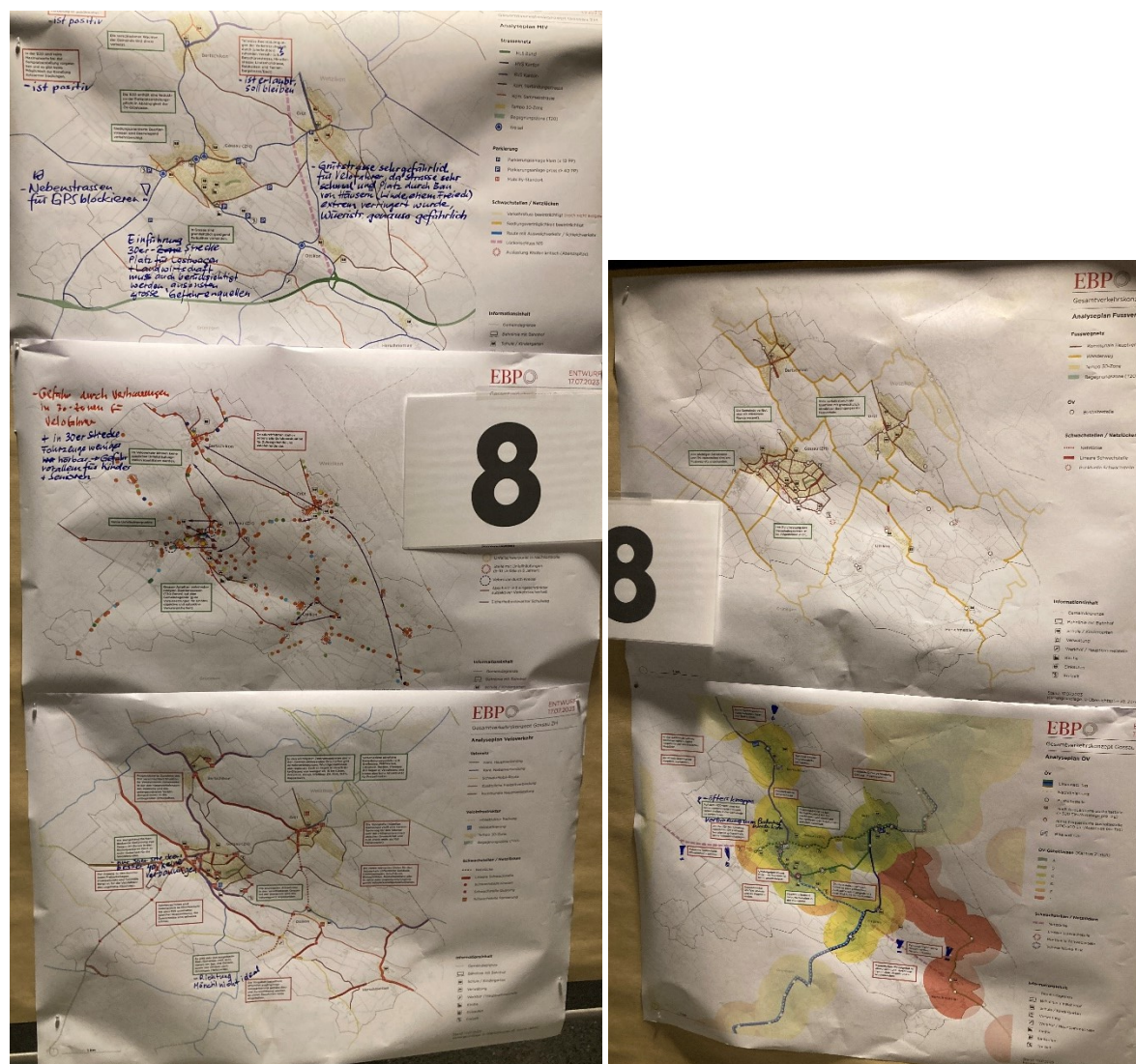


Gruppe 7



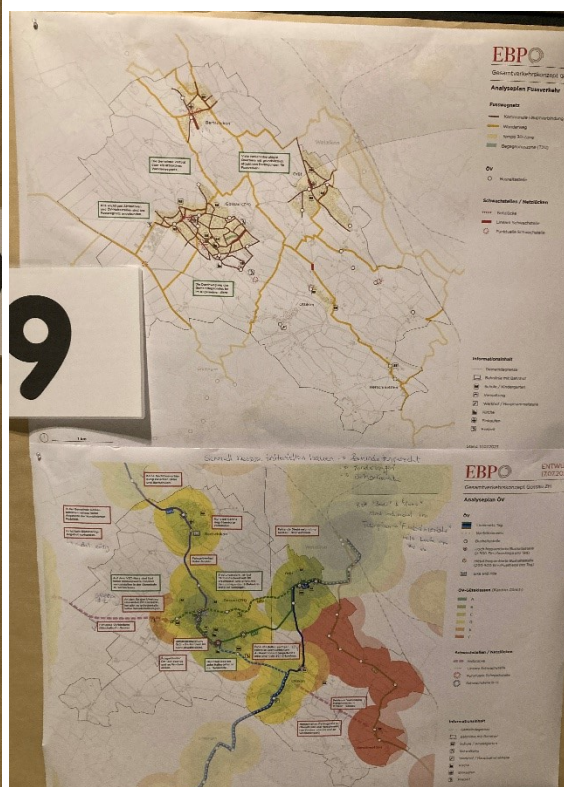
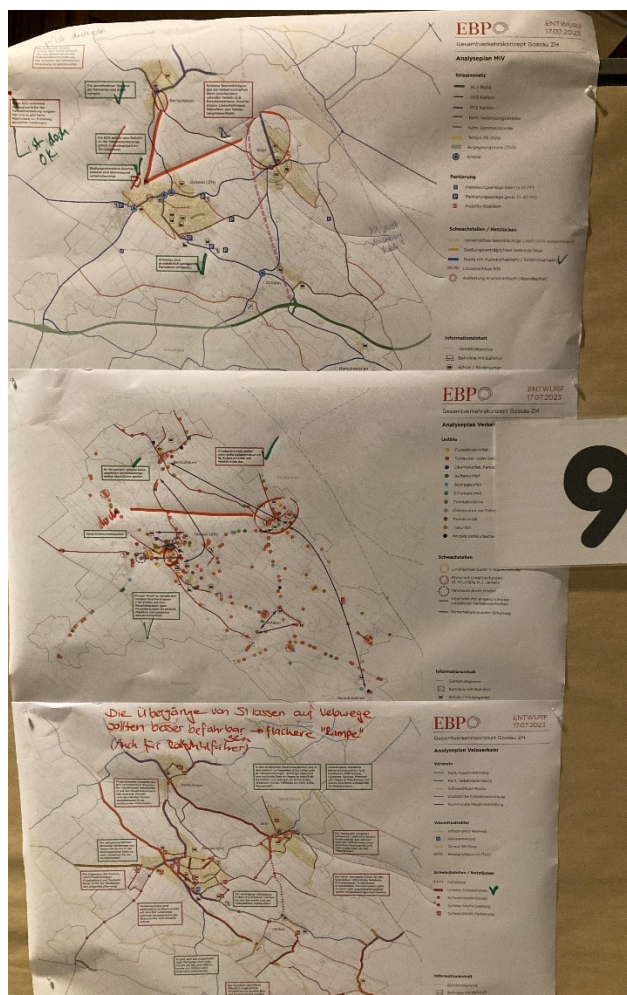


Gruppe 8



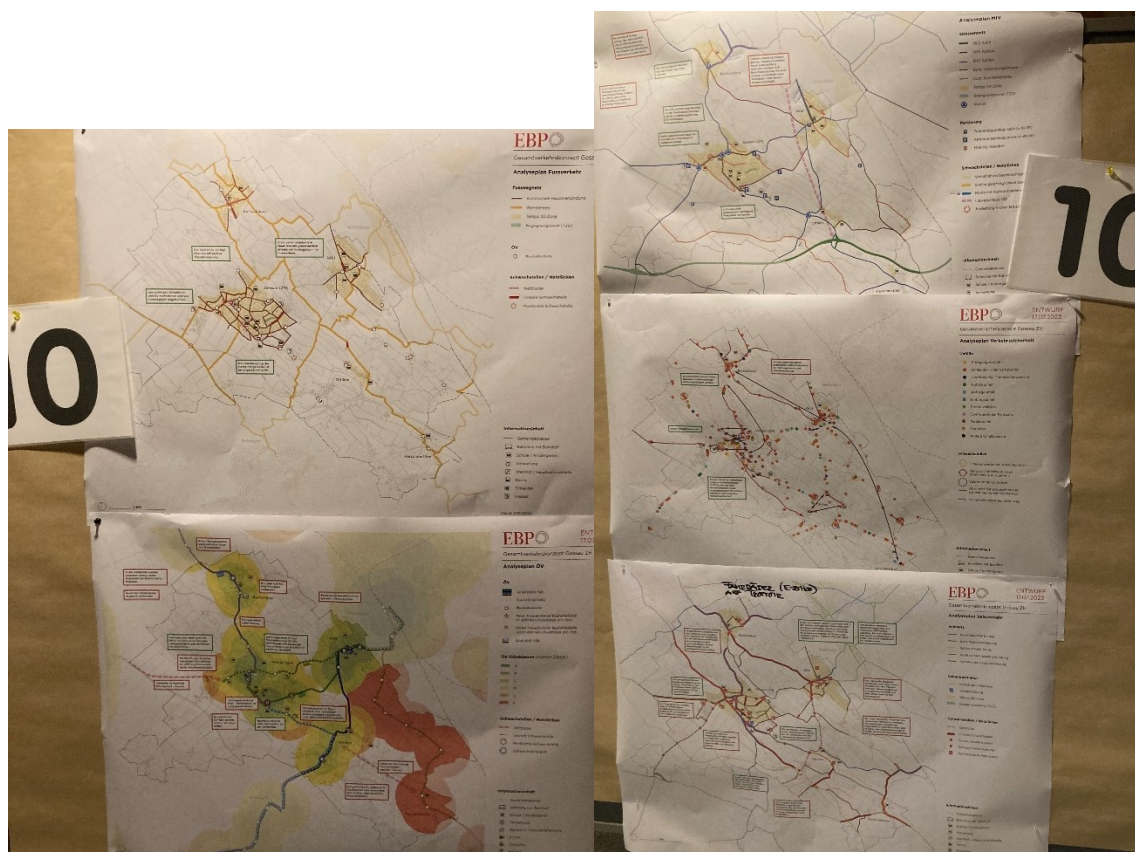
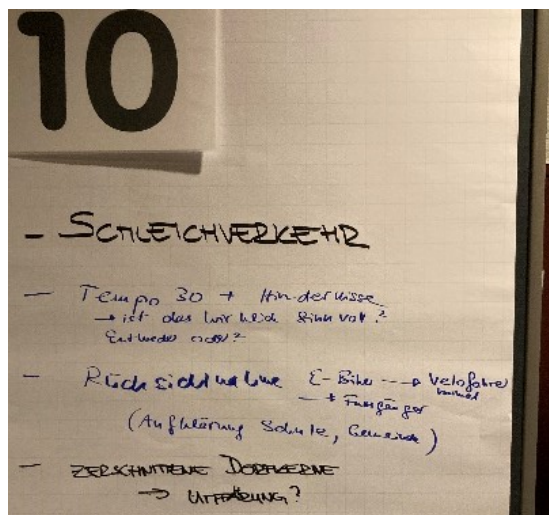


Gruppe 9

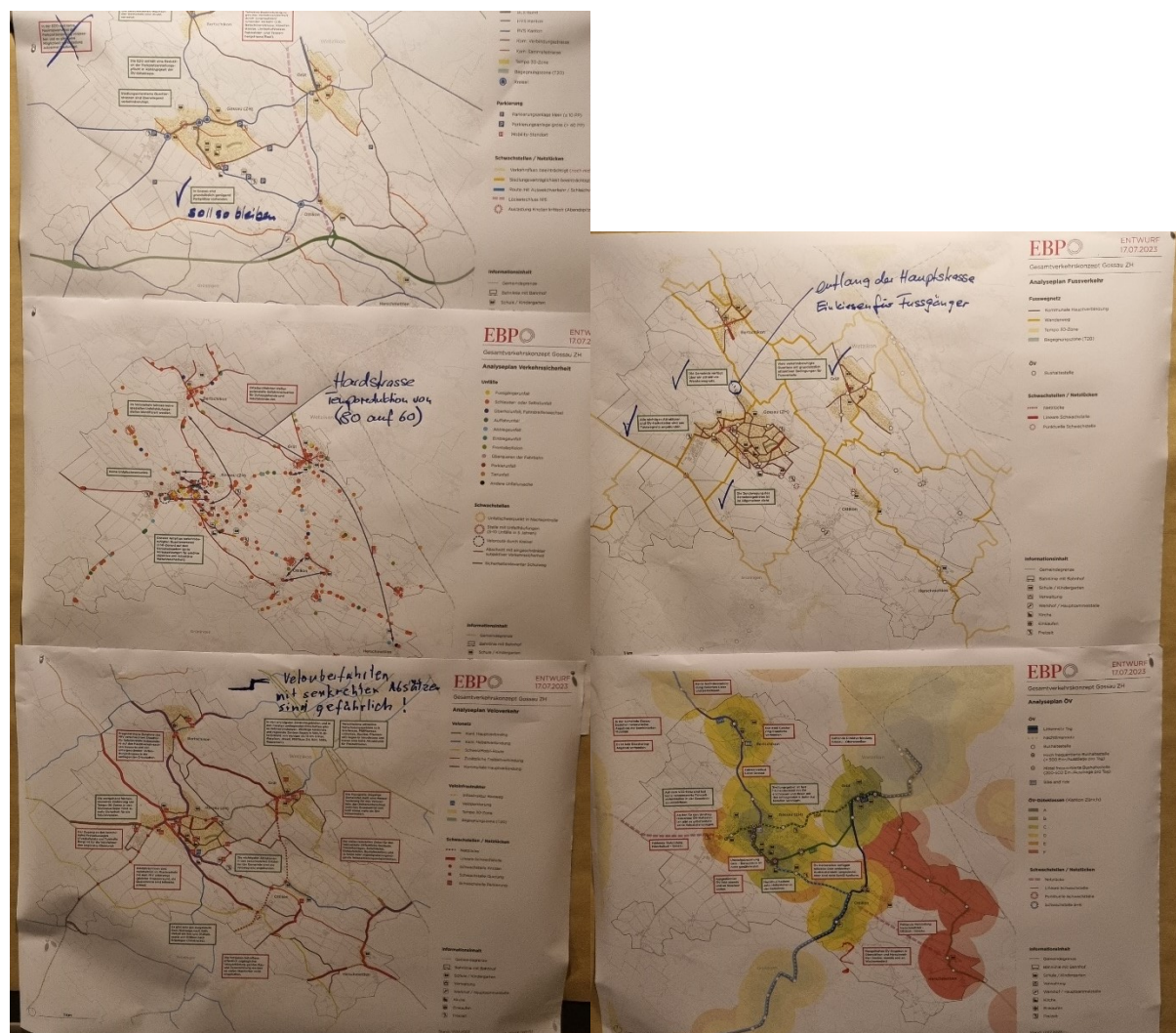




Gruppe 10



Gruppe 11



Anhang 4: Fotoprotokoll – Wie soll das Verkehrsangebot der Zukunft werden?

Gesamtverkehrliche Zielsetzung

Gossau ZH verfügt über ein sicheres sowie orts- und umweltverträgliches Gesamtverkehrssystem.

Das Verkehrssystem von Gossau ist optimal in das regionale Gesamtverkehrssystem eingebettet und vernetzt.

Bei der Planung werden sämtliche Anspruchsgruppen (z.B. AnwohnerInnen, Gewerbe, Landwirtschaft etc.) angemessen berücksichtigt.

Zustimmung

Ablehnung

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Ziel:
Verkehr- und Siedlungsentwicklungen sind frühzeitig aufeinander abgestimmt. Der Mehrverkehr soll prioritär mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden.

Strategische Ansätze:
Die Siedlungsentwicklung, der ÖV und der Fuss- und Veloverkehr sind aufeinander abgestimmt. Voraussetzungen für die Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehr werden und, wo notwendig und finanziell vertretbar, verbessert.

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

Vorgaben für die Parkierung von Velos, Velohängern, Kinderwagen und dergleichen werden entsprechend den kantonalen Richtlinien wo möglich gefordert.

Die Vorgaben zur privaten Parkplatzstellungspflicht werden auf die Verkehrserschliessung und die Nutzung abgestimmt, ohne den öffentlichen Raum zu belasten.

Zustimmung

Ablehnung



Mobilitätsmanagement		
	Zustimmung	Ablehnung
Ziel: Ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten und eine Verlagerung der Mobilitätsnachfrage, wo sinnvoll möglich, auf umweltverträgliche und flächeneffiziente Verkehrsmittel werden von der Gemeinde gezielt gefördert.		
Strategische Ansätze: Die Gemeinde sensibilisiert die Bevölkerung sowie relevante Arbeitgebende betreffend dem Mobilitätsverhalten.		
Für die Gemeindeverwaltung und Angestellte der Gemeinde werden Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehr und ÖV sowohl für den Arbeits-/Pendlerweg als auch für Dienstreisen angestrebt.		
Für öffentliche Veranstaltungen mit einem hohen Aufkommen an Besuchenden kann ein Mobilitätskonzept verlangt werden.		

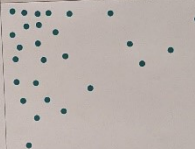
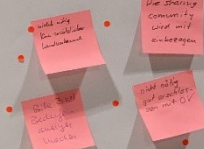
Fuss- und Veloverkehr		
	Zustimmung	Ablehnung
Ziel: Ein direktes, sicheres und möglichst hindernisfreies Fuss- und Velowegenetz stellt die Erschliessung innerhalb und zwischen den Wachten sowie der wichtigsten öffentlichen Einrichtungen für den Fuss- und Veloverkehr sicher und ermöglicht möglichst kurze Distanzen innerhalb der Gemeinde sowie zu den Nachbargemeinden.		
Strategische Ansätze: Netzlücken sowie lineare und punktuelle Schwachstellen im Fuss- und Velowegenetz werden unter Vorbehalt der finanziellen Verhältnismässigkeit zugebunden.		
Die Sicherheit für Zufussgehende und Velofahrende sowie die Schulwegsicherheit wird, soweit möglich, erhöht. Ein spezieller Fokus liegt auf den Ortsdurchfahrten, bei Knoten und Querungsstellen sowie bei Verbindungen mit begrenzten/engen Platzverhältnissen.		
Für regionale Velowegverbindungen wird ein möglichst sicheres Velowegenetz zur Verfügung gestellt. Kommunale Routen verlaufen entlang weniger verkehrsbelasteten Gemeindestrassen und durch Quartiere.		
Der anzustrebende Ausbaustandard der Veloinfrastruktur orientiert sich an den kantonalen Richtlinien. Wichtige Achsen werden dabei prioritär umgesetzt.		
Durch weitere Verkehrsberuhigung im Siedlungsgebiet wird die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht und die Aufenthaltsqualität verbessert.		
Für den Veloverkehr wichtigen Zielen verfügen über Abstellanlagen mit ausreichender Kapazität.		

EBP

Ziel:	Zustimmung	Ablehnung
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 und kurze Reisezeiten spornen Bevölkerung und Beschäftigte zur Nutzung des ÖV an.		
Strategische Ansätze: Der ÖV ist ein wichtiger Teil der Mobilität in Gossau. Das Angebot wird finanziell tragbar, bedarfsorientiert weiterentwickelt.		
Alle Wachten sowie die wichtigen öffentlichen Einrichtungen verfügen über ein bedarfsgerechtes ÖV-Angebot werktags, wie auch über das Wochenende.		
Zu den Nachbargemeinden werden möglichst attraktive und direkte ÖV-Verbindungen angeboten.		
Verlässliche Reisezeiten und Fahrplanstabilität im strassengebundenen ÖV werden gewährleistet und durch Priorisierungsmassnahmen erhöht.		
Die ÖV-Haltestellen verfügen entsprechend ihrer Bedeutung über eine angemessene Ausstattung und sind möglichst direkt zugänglich.		

GEMEINDE GOSSAU

EBP

Kombinierte Mobilität	Zustimmung	Ablehnung
Ziel: Attraktive und optimal aufeinander abgestimmte Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln ermöglichen eine intermodale Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote.		
Strategische Ansätze: An den relevanten Umsteigehaltestellen werden Veloabstellanlagen vorgesehen.		
Direkte und hindernisfreie Zugänge für den Fuss- und Veloverkehr ermöglichen eine gute, behindertengerechte Erschliessung der ÖV-Haltestellen.		



Strassenverkehr (I)		GEMEINDE GOSSAU EBPO	
Ziel:	Zustimmung	Ablehnung	
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 über die regionalen Verbindungsstrassen abgewickelt.			
Strategische Ansätze: Die Wachten sind mit Tangentialverbindungen direkt miteinander verbunden.			
Der Durchgangsverkehr wird auf den kantonalen Hauptachsen kanalisiert. Auf diesen wird der Verkehrsfluss sichergestellt, um unerwünschte Umwegfahrten zu verhindern.			
Der in ferner Zukunft zu realisierende Lückenschluss der Oberlandautobahn (A15) stellt für die Aufnahme des überregionalen Verkehrs ein wichtiges Netzelement dar. Der Gemeinderat setzt sich für «Best-Variante Tunnel Tief» ein.			

Strassenverkehr (II)		GEMEINDE GOSSAU EBPO	
Strategische Ansätze:	Zustimmung	Ablehnung	
Die Strassen werden entsprechend ihrer Funktion gestaltet. Die siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung ermöglicht eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung.			
Die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum wird erhöht.			
Bei der Gestaltung des öffentlichen Strassen- und Aufenthalts-/Begegnungsraums wird der Ort- und Anwohnerverträglichkeit eine hohe Bedeutung beigemessen.			
Die Strassenräume in Zentrumsbereichen und im Umfeld von öffentlichen Einrichtungen sowie Läden und Gastronomie sind mit hoher Gestaltungsqualität durchlässig, fußgängerfreundlich und identitätsstiftend auszubilden. Ein durchlässig gestaltetes Strassennetz mit optimalen Querungsmöglichkeiten reduziert die Trennwirkung der Strassen. Insbesondere an zentralen Lagen und bei grösserem Aufkommen an Zufussgehenden (z.B. bei Läden / Restaurants / öffentlichen Einrichtungen) werden verkehrsberuhigte Bereiche ausgeschieden.			

31/32

Anhang 5: Fotoprotokoll – Kreativbereich

