



# Gesamtverkehrskonzept und Kommunaler Richtplan Verkehr Gossau ZH

## Zweiter öffentlicher Workshop

### Ergebnisbericht



Altrüti

28. November 2023



## Inhaltsverzeichnis

- I. Begrüssung
- II. Einführung in die Veranstaltung
- III. Rückblick 1. öffentlicher Workshop und Input Massnahmen
- IV. Welche Massnahmen brauchen wir?
- V. Schlusswort und weiteres Vorgehen

Anhang 1: Präsentation

Anhang 2: Workshopunterlagen

Anhang 3: Fotoprotokoll – Welche Massnahmen brauchen wir?

Anhang 4: Fotoprotokoll – Kreativbereich



## I. Begrüssung

Der Gemeindepräsident J. Kündig begrüsst zum zweiten öffentlichen Workshop und bedankt sich für die zahlreiche Teilnahme. Er betont, wie unterschiedlich die Wahrnehmungen und Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsteilnehmenden sein können und erläutert die damit verbundene Verantwortung der Gemeinden, mehrheitsfähige und optimale Lösungen zu finden. Zusätzlich informiert er über die bereits stattfindenden Bohrungen im Zusammenhang mit der Variantenprüfung Oberlandautobahn «Tunnel Tief».

Der Gemeinderat und Ressortvorsteher Hochbau und Planung D. Baldenweg fasst das bisherige Vorgehen betreffend der bereits erstellten Situationsanalyse und den daraus gewonnenen Erkenntnissen zusammen und erläutert die nächsten Schritte mit dem damit verbundenen zeitlichen Rahmen (vgl. Präsentationsfolien 3 und 4 im Anhang 1).





## II. Einführung in die Veranstaltung

A. Pedrett übernimmt die Moderation und leitet durch den Abend. Sie erläutert die unten aufgeführten Ziele des 2. öffentlichen Workshops und stellt das Programm des Abends vor (vgl. Präsentationsfolie 7): Als Einleitung präsentiert S. Graf einen Rückblick zum 1. öffentlichen Workshop und führt in die Thematik der Massnahmen ein. Anschliessend finden zwei 30-minütige Diskussionsrunden zum Thema «Welche Massnahmen brauchen wir?» statt, mit nachfolgender gemeinsamer Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse.

Für Anliegen, die im Verlauf der Veranstaltung nicht Platz finden, besteht die Möglichkeit, diese auf einer Pinnwand im sogenannten «Kreativbereich» zu platzieren (vgl. Anhang 4). Diese Punkte werden durch das Projektteam ebenfalls ausgewertet. Zusätzlich bieten die Workshopunterlagen weitere Informationen rund um die Thematik des 2. Workshops (vgl. Anhang 2).

Ziele des 2. öffentlichen Workshops:

- Teilnehmende kennen die Spielregeln und wissen, wie mit Ergebnissen der Partizipation umgegangen wird.
- Teilnehmende kennen die vom Gemeinderat beschlossenen Ziele und Stossrichtungen des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK).
- Behörden und Fachleute erfahren, wie die Teilnehmenden die Massnahmenideen einschätzen, und lernen Massnahmenideen der Teilnehmenden kennen. Diese werden in die weitere Arbeit aufgenommen.
- Teilnehmende wissen, wie es nach dem zweiten Workshop weitergeht.

### III. Rückblick 1. öffentlicher Workshop und Input Massnahmen

S. Graf erläutert das bisherige Vorgehen und gibt einen Einblick in die durchgeführte Situationsanalyse (vgl. Präsentationsfolien 12- 15) und den Ergänzungen durch die Bevölkerungsinputs aus dem ersten öffentlichen Workshop. Zudem geht er auf die vorgenommenen Anpassungen der Ziele und Stossrichtungen ein (vgl. Präsentationsfolien 16-22). Anschliessend stellt er die in Zusammenarbeit mit der Gemeinde erarbeiteten und auf den bisherigen Erkenntnissen aufgebauten Massnahmenentwürfe vor. Er betont dabei, dass die Einbringung der Meinungen der Ortsansässigen von grosser Bedeutung ist. Das Ziel des heutigen Workshops ist, dass wir uns gemeinsam die Frage stellen «welche Massnahmen brauchen wir?». Massnahmen sollen ergänzt, gestrichen, angepasst und / oder bewertet werden (vgl. Präsentationsfolien 24-31). Die Diskussionsresultate werden im nächsten Schritt mit dem Gemeinderat besprochen.

### IV. Welche Massnahmen brauchen wir?

In zwei Diskussionsrunden können die Teilnehmenden den Entwurf der Massnahmen gemeinsam diskutieren, bewerten, streichen und ergänzen. Die Teilnehmenden können für die beiden Diskussionsrunden jeweils einen der folgenden Themenbereiche wählen: Mobilitätsmanagement, Fussverkehr, Veloverkehr, Öffentlicher Verkehr inkl. kombinierte Mobilität, Strassenverkehr – Verkehrslenkung, Strassenverkehr – Anpassungen im Strassenraum, Parkierung des MIV. Die Teilnehmenden werden ermutigt, sich einzubringen und ihre Resultate jeweils schriftlich festzuhalten. Die Diskussionsergebnisse werden jeweils von den Gruppen-Teilnehmenden auf den Plakaten sowie auf einem Fazit-Blatt festgehalten. (vgl. Anhang 3). Um die unterschiedlichen Meinungen der jeweiligen Diskussionsgruppe im Anschluss erkennen zu können, wird nach der ersten Diskussionsrunde die Stifffarbe gewechselt (erste Gruppe grün, zweite Gruppe violett). Nach den beiden Diskussionsrunden werden die wichtigsten Ergebnisse im Plenum durch sechs Teilnehmende mithilfe der Fazit-Blätter vorgestellt.



Nachfolgend sind die diskutierten Massnahmenbewertungen je Thema aufgeführt. Die vollständigen Diskussionsergebnisse sind im Anhang 3 fotoprotokolliert. Das Thema Mobilitätsmanagement wurde von den Teilnehmenden nicht als Diskussionsthema gewählt. Daher werden zu diesem Thema keine Diskussionsergebnisse aufgeführt.



**Bedeutung der Farbgebung**

*Grün = positiv/Zustimmung;*

*blau = keine Relevanz;*

*orange = kritisch/Ablehnung;*

*grau = keine Äusserungen/unklar*

*braun = Uneinigkeit*

**Fussverkehr:**

FV1: Laufenbach, Gossau Dorf: Schliessung Netzlücke entlang dem Laufenbach

- Hohe Zustimmung

FV2: Wanderwegnetz: Behebung Schwachstelle

- Prüfung einer Unterführung bei 2.5 (Kreuzung Hornusserhütte) analog Silberweide

FV3: Bertschikerstrasse, Gossau Dorf (Ortseinfahrt Gossau Dorf Nord): Behebung Schwachstelle

- Guter vernünftiger Ansatz, Weg allenfalls verlängern

FV4: Bergstrasse, Gossau (Schulhaus Chapf): Behebung Schwachstelle

- Zustimmung

FV5: Grüningerstrasse, Ottikon (Querung Fussverkehr): Behebung Schwachstelle

- Zustimmung

FV6: Durchwegung bei Neubauten fördern

- Zustimmung («Durchgang verboten» reduzieren)

Ergänzt durch die folgenden Aspekte:

- Zusätzliche Querung Leerütistrasse (Höhe Schwobshofstrasse, Schulweg)
- BehiG-gerechte Strassenquerungen (Rollstuhl, Kinderwagen); bei Gestaltung Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkter Personen berücksichtigen
- Frühere Temporeduktion Mönchaltorferstrasse, Sportplatz (Anmerkung: siehe auch Strassenverkehr Verkehrslenkung)
- Beleuchtung Strassenübergang Heusbergstrasse

➔ **Teilnehmende stimmen eher oder ganz zu.**

**Veloverkehr:**

VV1-VV7: Kantonale Velomassnahmen

- Teilnehmende stimmen zu, sehen verschiedene Alternativen (vgl. Fotoprotokoll im Anhang)

VV8: Verbindung Grüt – Ottikon: Behebung Netzlücke

- Hohe Zustimmung

VV9: Optimierung Veloabstellanlagen an relevanten Zielen: Behebung Schwachstelle

- *Witterungsschutz nicht überall notwendig (z.B. Badi)*
- *Ausreichend Kapazitäten bei Abstellanlagen Sportanlage und Schulhäuser*

VV10: Grundstrasse, Ottikon: Behebung Schwachstelle

- Keine Priorität, jedoch: wichtige Verbindung als Alternative VV8 Grüt – Ottikon

VV11: Verbindung Herschmettlen – Hellberg: Behebung Schwachstelle

- Keine Notwendigkeit, da geringe Verkehrsbelastung

VV12 Behebung Schwachstellen Veloverkehr im Rahmen von Strassenbauprojekten

- Zustimmung

VV13 Dürntnerstrasse, Herschmettlen: Behebung Schwachstelle

- Keine Äusserungen



Ergänzt durch die folgenden Aspekte:

- Beleuchtung Veloverbindung: regionale Freizeitroute entlang Forchstrasse (Schulweg)
- Beleuchtung Veloverbindung: kommunale Verbindung Frohe-Aussicht-Weg (Schulweg)
- Fehlende Veloinfrastruktur Ortskerne: Gemeinde setzt sich für Velostreifen auf Ortsdurchfahrten ein (Verknüpfung zu BGK Grüningerstrasse, BGK Grütstrasse)
- Behebung Schwachstelle regionale Freizeitroute Herschmettlen-Bubikon: Radweg Herschmettlen – Bubikon und Ergänzung Veloinfrastruktur Ortsdurchfahrt Herschmettlen
- Brüschweidstrasse: Radwegverbindung nach Wetzikon (Schüler Kantonsschule)
- Behebung Schwachstelle Optimierung regionale Freizeitroute Wüeristrasse

➔ **Teilnehmende stimmen eher ganz zu. Fazit: Schwachstellen wurden gut erkannt, müssen jedoch nicht immer durch bauliche Massnahmen optimiert werden. Es gibt viele alternative Wege z.B. Flurwege, Nebenstrassen, die auch zum Ziel führen. Zufahrten zu alternativen Velowegen gut ausbauen oder signalisieren. Mit guter Signalisation lassen sich auch alternative Velorouten für nicht Ortskundige gut finden, es kann Geld und Kulturland gespart werden.**

---

## ÖV Öffentlicher Verkehr inklusiver kombinierter Mobilität:

ÖV1: Grüt – Wetzikon Bahnhof: Optimierung Anbindung an geplanten Bushof Wetzikon

- Inhalt der Massnahme unklar (Anmerkung: ist im KRP noch nicht definiert)

ÖV2: Neue Buslinie Esslingen – Mönchaltorf – Gossau – Wetzikon (Buslinie 866) und 2. Haltekante Haltestelle Unterhofen, Gossau Dorf

- Zustimmung

ÖV3: Umgestaltung Haltestelle Ernst-Brugger-Platz und Berghofstrasse, Gossau Dorf

- Veloparkierung Ernst-Brugger-Platz fehlt (Anmerkung: siehe kombinierte Mobilität)

ÖV4: Angebotsverbesserung Gossau – Wetzikon an Samstagen

- Nicht beurteilbar
- Zustimmung

ÖV5: Taktverdichtung Uster – Gossau Dorf

- Zustimmung

ÖV6: Prüfung Anpassung der Linienführung Buslinie 862

- Alternierende Richtung (zur 00/30 eine Richtung, 15/45 andere Richtung)

ÖV7: Flexibles (regionales) On-Demand Angebot

- Schlecht erschlossen

ÖV8: Verbesserung Ausgestaltung ÖV-Haltestellen

- Zustimmung

ÖV9: Prüfung Anbindung Bertschikon an S14

- Schlechte Anbindung auch an die S9

ÖV10: Prüfung Verlängerung Buslinie 845 nach Wetzikon

- Keine Notwendigkeit

ÖV11: Prüfung Direktverbindung Gossau – Oberwetzikon/Wetzikon Zentrum

- Geringe Priorität

ÖV12: Weiterführung Buslinie 845 nach Hombrechtikon

KM1: Veloabstellanlagen an relevanten Haltestellen (Bike & Ride)

- Kein Äusserungen

Ergänzt durch die folgenden Aspekte:

- ÖV-Verbindung Heschmettlen – Gossau Dorf

➔ **Teilnehmende sind sich einig, und stimmen eher zu**

---



## Strassenverkehr – Verkehrslenkung:

SV1: Oberlandautobahn A53, Anschluss Uster Ost –Kreisel Betzholz

- Zustimmung: Gemeinde soll weiterhin unterstützt werden in den Bemühungen

SV2: Reduktion Durchgangsverkehr aufgrund Netzlücke Nationalstrasse (nicht auf Karte verortet)

- Hohe Zustimmung, Wirkung fraglich
- Kein Lichtsignal Ausfahrt Grüt Richtung Wetzikon, Stau durch Grüt würde sich auf andere Ortsteile ausweiten
- Im eigenen Zuständigkeitsbereich soll gefordert werden

SV3: Geschwindigkeitsreduktion ausserhalb des Siedlungsgebietes

- Zustimmung
- Permanente Geschwindigkeitskontrolle & Anzeigen (Radar)

SV4: Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr (Zubringer gestattet)

- Zustimmung (prüfen ob bereits ab 3.5t)
- Ausweitung auf Begegnungszonen

SV5: Begegnungszone

- Zustimmung, Effekt fraglich
- Verkehrsverlagerung von Hauptstrassen (T30) auf Quartierstrassen verhindern

SV6: Reduktion Durchgangsverkehr Austrasse, Gossau Dorf – Ottikon

- Keine Schliessung, aber Tempo-Reduktion

Ergänzt durch die folgenden Aspekte:

- SV3: schmale Strassen signalisieren
- SV3: Temporeduktion Hasenacherstrasse
- SV3: Temporeduktion Bönlerstr.-Brüschweidstrasse (schriftliche Eingabe)
- Temporeduktion beim Fussballplatz (50 km/h)
- Kirchstrasse bereits ab Berghofstrasse als Tempo 30 Zone (schriftliche Eingabe)
- Kirchstrasse als Sackgasse (schriftliche Eingabe)

➔ **Teilnehmende sind geteilter Meinung. Eine Gruppe stimmt eher ganz zu, mit erwähnten Ergänzungen und Anpassungen. Die andere Gruppe stimmen eher überhaupt nicht zu, weil die Hauptproblematik beim regionalen Durchgangsverkehr (SV2) liegt. Für eine wirkliche Lenkung auf das übergeordnete Netz braucht es griffigere Massnahmen (z.B. Signalisation, Vignette, zeitliches Fahrverbot).**

---

## SV-A Strassenverkehr – Anpassungen im Strassenraum:

SV7: BGK Grüningerstrasse, Grüt

- Teilnehmende wünschen sich: T30, sichere Einmündungen, sichere Fussgängerquerungen

SV8: BGK Grütstrasse, Gossau Dorf

- Kritik an T30, jedoch Situation für Veloverkehr aber optimieren

SV9: Bertschikerstrasse, Bertschikon: Temporeduktion Ortseinfahrt Bertschikon Süd

- Keine Einigkeit (von durchgehend T60 bis nicht notwendig)
- Veloweg

SV10: Bergstrasse, Gossau Dorf: Temporeduktion Altrüti

- 50er Tafel bei Einmündung Schützenhaus
- Zeitlich beschränkt Temporeduktion (nur bei Anlässen in der Altrüti)

SV11: Heusbergstrasse, Bertschikon: T-30 Strecke plus Fussgängerstreifen

- Zustimmung (Sichtbarkeit Fussgängerstreifen zentral, Beleuchtung)
- Rechtsvortritt Hardstrasse Einfahrt unübersichtlich und für viele überfordernd, auch für Fussgänger



SV12: T30 im Siedlungsgebiet

- Herschmettlen
- Schwobhofstrasse (siehe Ergänzungen aus Kreativbereich)

SV13: Bubikerstrasse, Ottikon: Temporeduktion vor dem Kreisel

- Keine Notwendigkeit

SV14: Grüningerstrasse, Ottikon: Anpassung Ortsdurchfahrt

- Fussgängerstreifen

Ergänzt durch die folgenden Aspekte:

- T30-Strecke durch Herschmettlen

➔ **Teilnehmende sind geteilter Meinung. Einige stimmen weder zu noch stimmen nicht zu. Andere stimmen eher ganz zu, weisen jedoch auf gut gesicherte Fussgängerübergänge und sinnvolle Temporeduktionen hin.**

---

## PP Parkierung des MIV:

PP1: Überarbeitung Parkierungsreglement auf öffentlichem Grund entsprechen regionalem Parkraumkonzept/RRP

- Ablehnung von Parkgebühren
- Zustimmung betreffend restriktiverer Reglementierung Dauerparkieren

PP2: Kontrolle und Durchsetzung Parkierung auf öffentlichem Grund

- Zustimmung

PP3: Überarbeitung BZO hinsichtlich Parkplatzerstellungspflicht

- Ablehnung Reduktion Pflichtparkplatzanzahl
- Zustimmung zu unterirdischen PP fördern
- Autoarmes Wohnen per Mobilitätskonzept möglich, muss vertraglich geregelt werden
- E-Mobilität Parkfelder soll freiwillig sein

PP4: Reglementierung Veloparkierung in BZO

- Keine E-Bike-Ladestationen

PP5: Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Strassenparkierung

- Zustimmung

➔ **Teilnehmende stimmen weder voll zu noch voll dagegen.**

---

## Ergänzungen aus dem Kreativbereich: Was ich noch sagen wollte...

- Auch E-Fahrzeuge brauchen Strassen und Parkplätze
- Schleichverkehr durch Herschmettlen
- Berghofstrasse: Knappe Platzverhältnisse für Fuss- und Veloverkehr
- Fahrverbot oder T30 Schwobshofstrasse (Kinder / Tiere)
- Herschmettlen (T30): Der Strassenquerschnitt für 2 LKW (T50) ist zu schmal, Ausweichmanöver auf Trottoir



## V. Schlusswort und weiteres Vorgehen

Gemeinderat D. Baldenweg informiert zum Schluss über das weitere Vorgehen und den dazu vorgesehenen zeitlichen Rahmen. In einem nächsten Schritt werden die Bevölkerungsinputs und Massnahmenideen beispielsweise auf Vereinbarkeit mit übergeordneten Planungen, den festgelegten Zielsetzungen, Realisierbarkeit oder weiteres geprüft und es werden entsprechend mögliche Anpassungen am Massnahmenentwurf vorgenommen. Die Verkehrskommission wird dem Gemeinderat anschliessend eine konsolidierten Massnahmensammlung zur Diskussion vorlegen. Danach erfolgt voraussichtlich Mitte 2024 die öffentliche Auflage des kommunalen Richtplans Verkehr sowie die Vorprüfung durch den Kanton. Die Gemeinde informiert zu gegebener Zeit mittels einer öffentlichen Informationsveranstaltung. Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass der Ergebnisbericht des 1. Öffentlichen Workshops bzw. die Workshopresultate per Mail an die im Eingang aufgelegt Adressatenliste versendet wurde. Die Resultate sind auf der Webseite von Gossau zu finden: <https://www.gossau-zh.ch/gesamtverkehrskonzept-und-kommunaler-richtplan/>. Abschliessend bedanken sich EBP, J. Kündig und D. Baldenweg bei allen Teilnehmenden für Ihr Engagement.



GEMEINDE **GOSSAU**

## Anhang 1: Präsentation



# Gesamtverkehrskonzept Gossau ZH: 2. öffentlicher Workshop

# Begrüssung

## Gemeindepräsident Jörg Kündig



# Rückblick 1. Workshop

## Daniel Baldenweg, Gemeinderat



GEMEINDE G O S S A U

Über uns

Karriere

Aktuell

Kontakt



Home / Gesamtverkehrskonzept und kommunaler Richtplan Verkehr

## Gesamtverkehrskonzept und kommunaler Richtplan Verkehr

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 aufgelegt und die Siedlungsentwicklungsprognose für den Horizont 2040-2050 erarbeitet.



Remo Hürlimann  
Leiter Bauabteilung

+41 44 936 55 32  
remo.huerlimann@gossau-zh.ch

→ Bauabteilung

+ Um was geht es ?

+ Aktive Mitwirkung

+ Erster öffentlicher Workshop

+ Analyse, Ziele und Stossrichtungen

+ Ausblick zweiter öffentlicher Workshop

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

# Um was geht es?

## Anfang 2023 – Anfang 2024



## Anfang 2024 – Ende 2024



## Ende 2024



# Einführung in die Veranstaltung

**Andrina Pedrett, EBP**



# Ziele des 2. Workshops

## Teilnehmende

- kennen Spielregeln
- wissen, wie mit Ergebnissen der Partizipation umgegangen wird
- kennen die vom Gemeinderat beschlossenen Ziele und Stossrichtungen für das GVK
- wissen, wie es nach dem zweiten Workshop weitergeht

## Behörden und Fachleute

- erfahren, wie die Teilnehmenden die Massnahmenideen einschätzen
- lernen Massnahmenideen der Teilnehmenden kennen und nehmen diese in die weitere Arbeit auf

# Ablauf

- 19:15 Situationsanalyse, Ziele und Stossrichtungen GVK Gossau
- 19:30 Input Massnahmen
- 19:45 Welche Massnahmen brauchen wir? – Diskussionsrunde 1
- 20:20 Welche Massnahmen brauchen wir? – Diskussionsrunde 2
- 20:50 Wichtige Erkenntnisse aus den Diskussionen
- 21:05 Was nehmen wir mit? Wie geht es weiter?
- 21:15 Schlussbetrachtung
- 21:20 Apéro

# Spielregeln Workshop

Jede Meinung ist berechtigt und gefragt, das heisst:

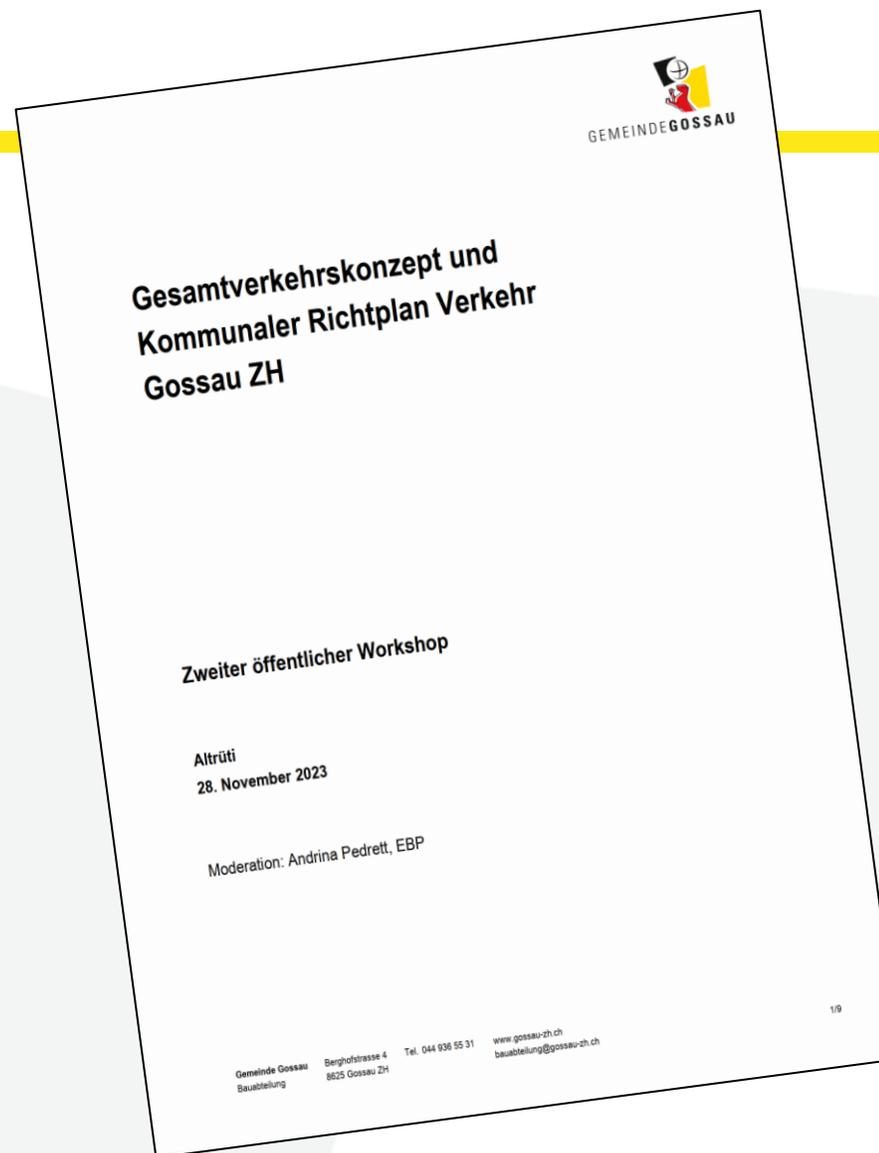
- offen sein und zuhören, was anderen wichtig ist
- sich einbringen – sich auf die eigene Wahrnehmung stützen und nicht auf das, was man so hört
- fair, transparent und offen diskutieren

Das Gesamtinteresse steht vor Einzel- und Gruppeninteressen.

# Workshopunterlagen



GEMEINDE G O S S A U



Was ich noch sagen wollte...



# Situationsanalyse, Ziele und Stossrichtungen GVK Gossau

Samuel Graf, EBP

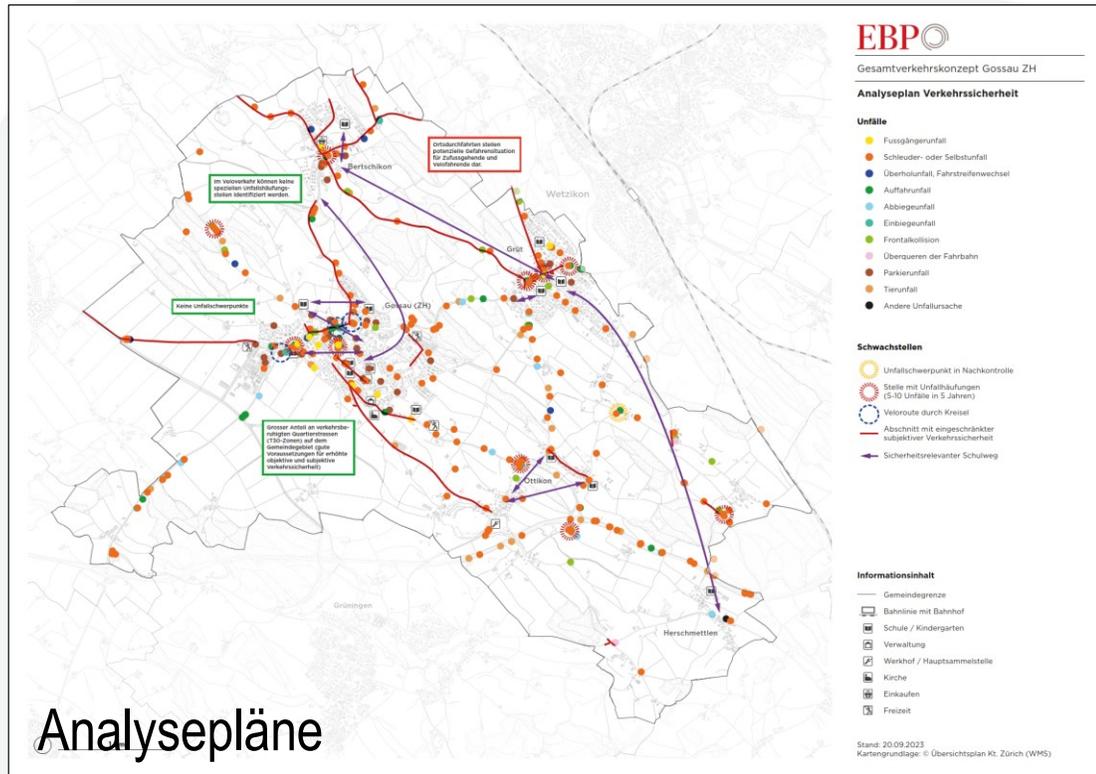
# Rückblick

Analyse Ist-Situation,  
Entwicklungstrends

Stärken, Schwächen

Ziele und  
Stossrichtungen

Massnahmen-  
entwicklung



Analysepläne

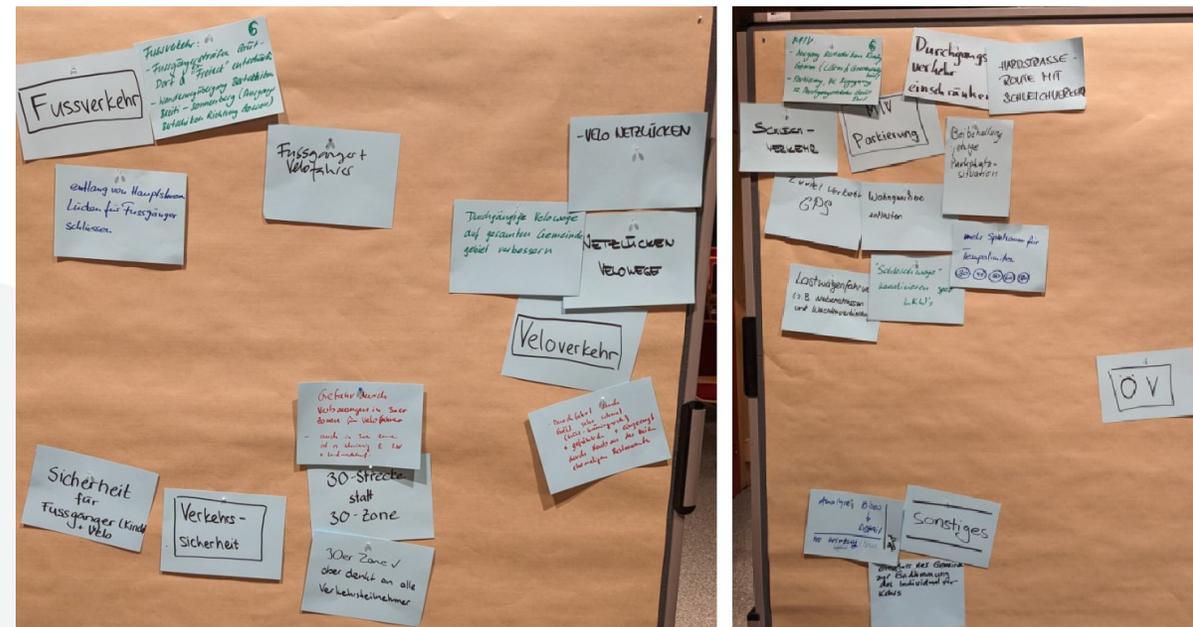


Berichtskapitel

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

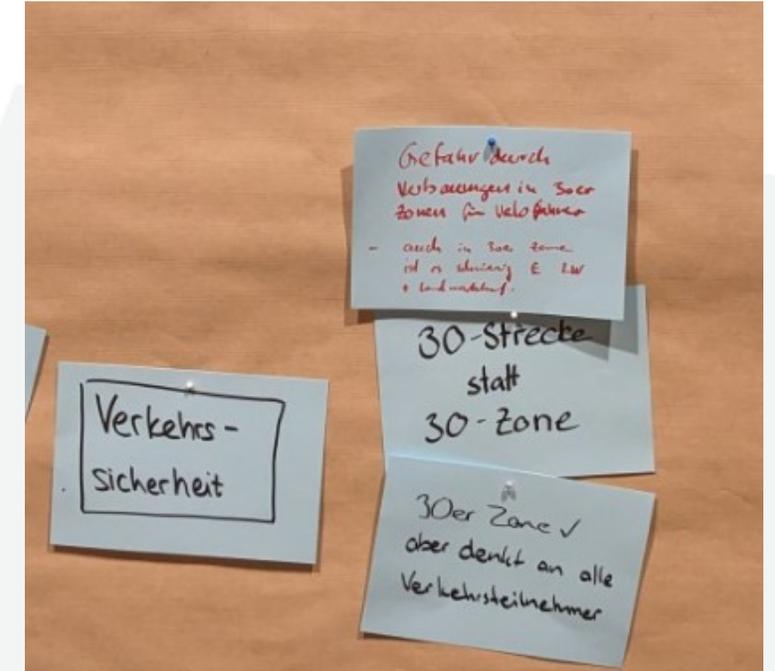
# Workshop 1: Ergänzungen in der Analyse

- **Fussverkehr:** Verschiedene Schwachstellen und eine Netzlücke
- **Veloverkehr:** Bestätigung Schwachstellen, Netzlücken und Herausforderungen (→ Relevanz)
- **ÖV:** Verbesserungspotenzial ÖV-Erschliessung (z.B. Linienführung 862; ÖV-Verbindung nach Wetzikon häufig knapp)
- **Verkehrsbelastung:** Bevölkerung nimmt das Verkehrsaufkommen durch Dorfkerne als hoch wahr, Lastwagenverkehr störend empfunden
- **Schleichverkehr:** auch Hardstrasse ist betroffen



# Workshop 1: Ergänzungen in der Analyse

- T30-Zonen / T30-Strecken (siehe auch Ergebnisprotokoll WS1)
  - T30-Zonen: kommunale Quartierstrassen, Erschliessungsstrassen
  - T30-Strecken: Hauptachsen, kant. und reg. Strassennetz
- Gestaltung Strassenraum T30-Zone
  - Keine grundsätzliche gesetzliche Pflicht
  - Bei Nichteinhaltung der Höchstgeschwindigkeit sind verkehrsberuhigende Massnahmen zu ergreifen (auch bei Strecken möglich)
  - *T30-Strecken: keine besonderen Vorgaben*



# Workshop 1: Ziele und Stossrichtungen

- **Ziele** geben an, wonach das Handeln grundsätzlich auszurichten ist.
- **Stossrichtungen** zeigen auf, mit welchen Mitteln diese Ziele erreicht werden sollen.

→ Einschätzung und Bewertung von Seiten der Bevölkerung am Workshop 1

Abstimmung Verkehr und Siedlung		
Ziel:	Zustimmung	Ablehnung
Verkehr- und Siedlungsentwicklungen sind frühzeitig aufeinander abgestimmt. Der Mehrverkehr soll prioritär mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden.		
<b>Strategische Ansätze:</b> 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.		
Die Verknüpfung der Wachten ist optimalerweise mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet. Innerhalb der Siedlungsgebiete fördern möglichst kurze, sichere und direkte Wege den FVV.		
Vorgaben für die Parkierung von Velos, Veloanhängern, Kinderwagen und dergleichen werden entsprechend den kantonalen Richtlinien wo möglich gefördert.		
Die Vorgaben zur privaten Parkplatzerstellungspflicht werden auf die Verkehrserschliessung und die Nutzung abgestimmt, ohne den öffentlichen Raum zu belasten.		



# Ziele und Stossrichtungen

Festsetzung durch Gemeinderat: Wo gab es Anpassungen durch Inputs Workshop

## **Gesamtverkehrliche Zielsetzung**

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

# Ziele und Stossrichtungen

Festsetzung durch Gemeinderat: Wo gab es Anpassungen durch Inputs Workshop

## ***Abstimmung Verkehr und Siedlung (Zielsetzung)***

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



# Ziele und Stossrichtungen

Festsetzung durch Gemeinderat: Wo gab es Anpassungen durch Inputs Workshop

## ***Fuss- und Veloverkehr (Stossrichtungen)***

- Für regionale Velowegverbindungen wird ein möglichst **direktes und** sicheres Velonetz zur Verfügung gestellt. Kommunale Routen verlaufen entlang weniger verkehrsbelastete Gemeindestrassen und durch Quartiere.
- Der anzustrebende Ausbaustandard der Veloinfrastruktur orientiert sich an den kantonalen Richtlinien. Wichtige **kommunale Achsen und Verbindungen** werden dabei prioritär umgesetzt.



# Ziele und Stossrichtungen

Festsetzung durch Gemeinderat: Wo gab es Anpassungen durch Inputs Workshop

## **Öffentlicher Verkehr (Zielsetzung)**

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

## **Öffentlicher Verkehr (Stossrichtungen)**

- Zu den ~~Nachbargemeinden~~ **benachbarten Gemeinden und Regionen** werden möglichst attraktive und direkte ÖV-Verbindungen angeboten.



# Ziele und Stossrichtungen

Festsetzung durch Gemeinderat: Wo gab es Anpassungen durch Inputs Workshop

## **Strassenverkehr (Stossrichtungen)**

- Der Durchgangsverkehr **und der Lastwagenverkehr** werden 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. **Ein funktionsfähiges Strassennetz wird auch bis zur Realisierung des Lückenschlusses sichergestellt.**

# Input Massnahmen

Samuel Graf, EBP

# Massnahmen

Mittel, welche zur Bewältigung des Verkehrswachstums und zur Erreichung der Ziele ergriffen werden (kantonale und kommunale Ebene).

- Behebung von Schwachstellen
- Optimierung von verkehrlichen Situationen
- Nutzung von Potenzialen

Mobilitätsmanagement

Fussverkehr inkl.  
Schulwegsicherheit

Veloverkehr

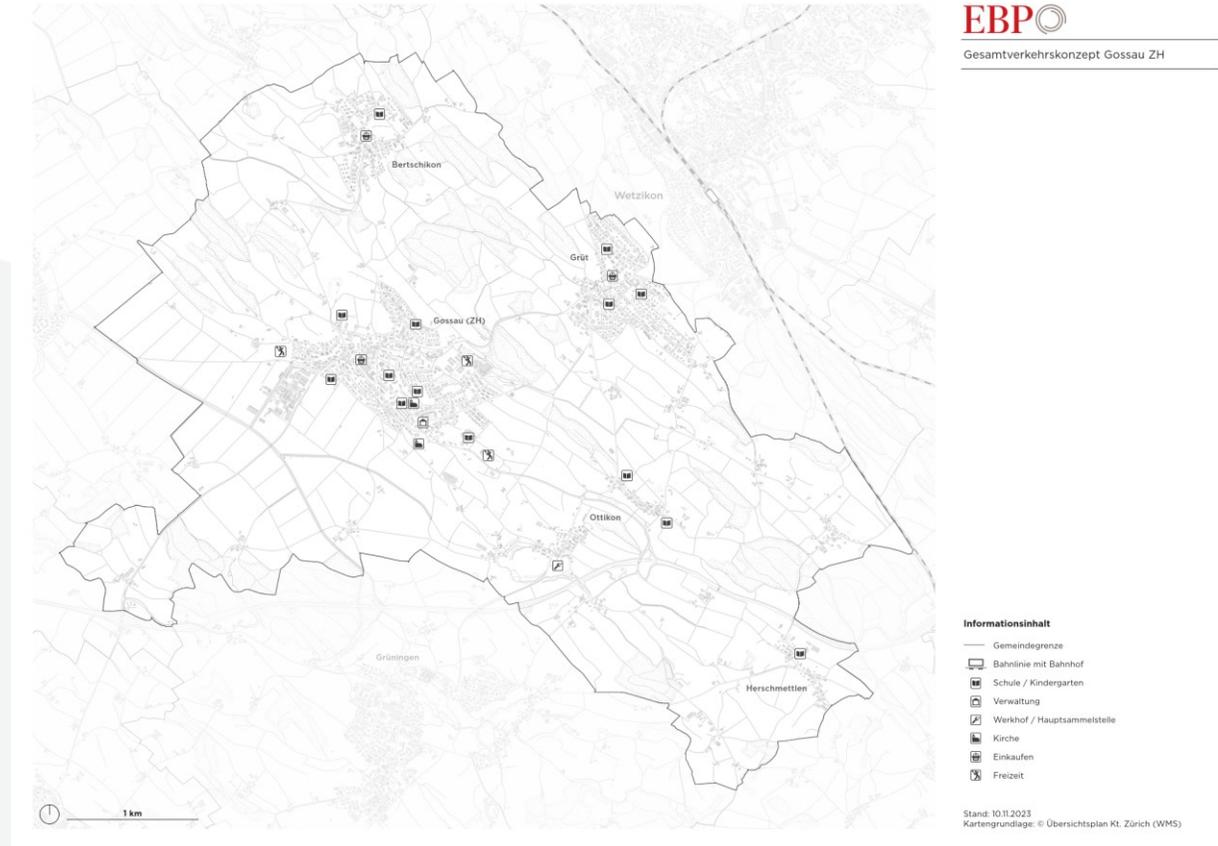
Öffentlicher Verkehr  
inkl. kombinierter  
Verkehr

Strassenverkehr

Parkierung des MIV

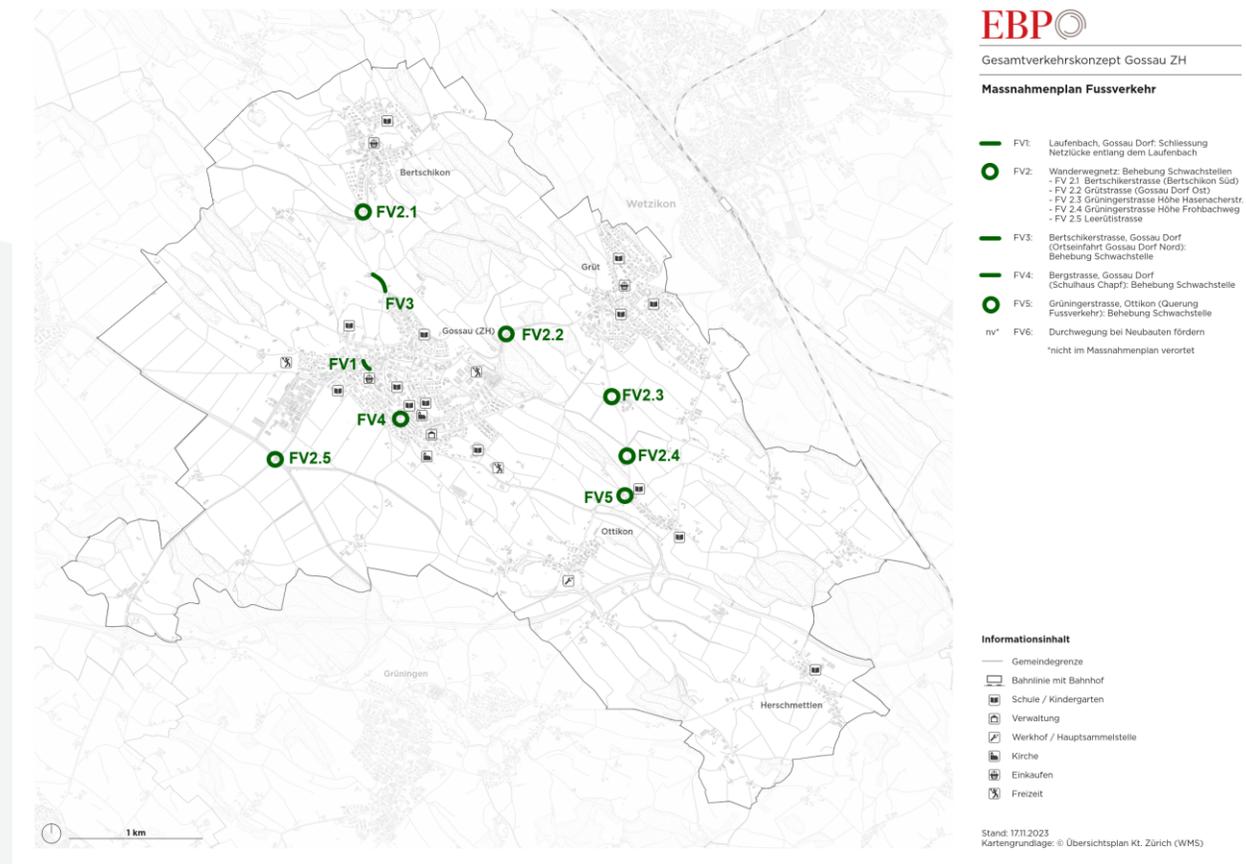
# Massnahmen Mobilitätsmanagement

- Anreize schaffen und zum Umstieg vom MIV auf ÖV / Fuss- und Veloverkehr motivieren
- Ausgewählte Massnahmen:
  - Mobilitätsmanagement für Angestellte der Gemeinde
  - Mobilitätskampagnen und –aktionen (z.B. Veloflicktag an Schulen)



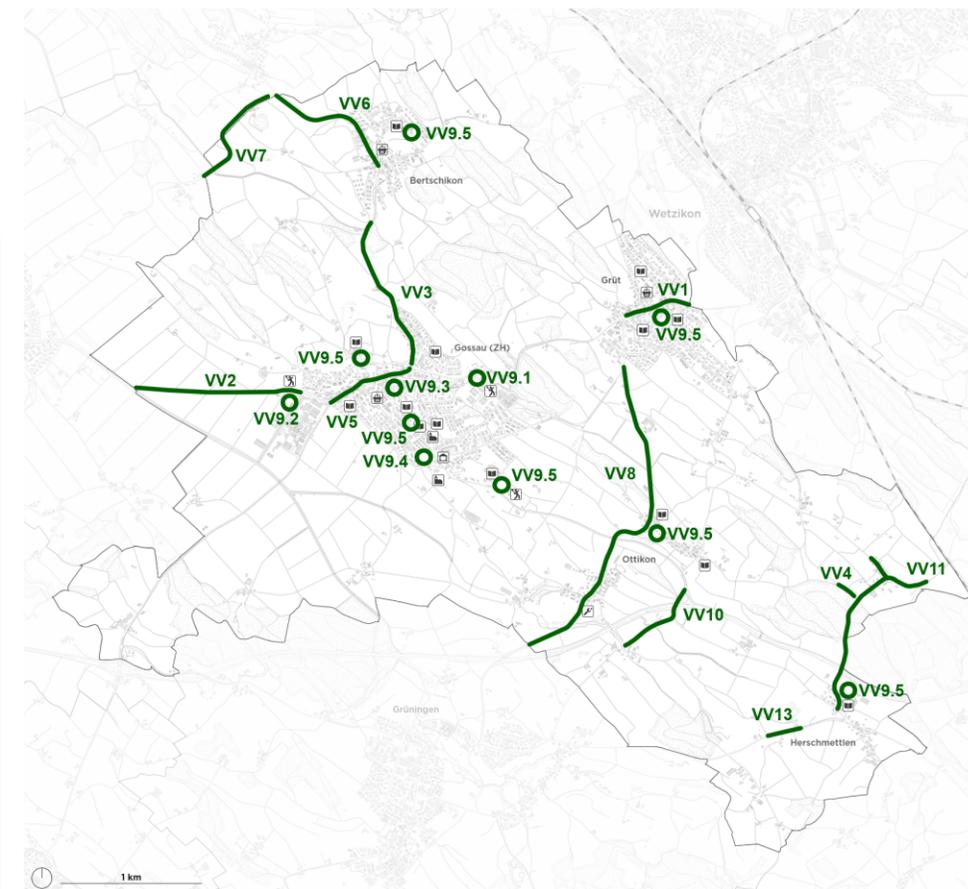
# Massnahmen Fussverkehr inkl. Schulwegsicherheit

- Ausgewählte Massnahmen
  - Schliessung Netzlücken:  
z.B. Erstellung einer neuen Verbindung entlang Laufenbauch
  - Behebung Schwachstellen:  
z.B. Verbesserungen von Strassenquerung von Kantonsstrassen im Wanderwegnetz
  - Durchwegung bei Neubauten fördern



# Massnahmen Veloverkehr

- Ausgewählte Massnahmen
  - Schliessung Netzlücke: Gemeinde setzt sich bei Region/Kanton für Verbindung Grüt – Ottikon ein
  - Behebung Schwachstellen: Verbesserung von Veloinfrastruktur z.B. Mönchaltorfstrasse, Grütstrasse in Gossau Dorf
  - Optimierung Veloabstellanlagen an relevanten Zielen



EBP

Gesamtverkehrskonzept Gossau ZH

## Massnahmenplan Veloverkehr

- VV1: Grüningerstrasse, Grüt: Behebung Schwachstelle
- VV2: Mönchaltorfstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle
- VV3: Bertschikerstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle
- VV4: Hinwilstrasse, Heilberg: Behebung Schwachstelle
- VV5: Grütstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle
- VV6: Unterstrasse, Bertschikon: Behebung Schwachstelle
- VV7: Lindhofstrasse, Bertschikon: Behebung Schwachstelle
- VV8: Verbindung Grüt - Ottikon: Behebung Schwachstelle
- VV9: Optimierung Veloabstellanlagen an relevanten Zielen: Behebung Schwachstelle
  - VV 9.1 Badi Gossau
  - VV 9.2 Sportanlage / Fussballplatz
  - VV 9.3 Gossau Dorf Zentrum (Einkaufen)
  - VV 9.4 Gossau Dorf Gemeindeverwaltung
  - VV 9.5 Schulhäuser
- VV10: Grundstrasse, Ottikon: Behebung Schwachstelle
- VV11: Verbindung Herschmetten - Heilberg: Behebung Schwachstelle
- nv\* VV12: Behebung Schwachstellen Veloverkehr im Rahmen von Strassenbauprojekten
- VV13: Dürntnerstrasse, Herschmetten: Behebung Schwachstelle

\*nicht im Massnahmenplan verortet

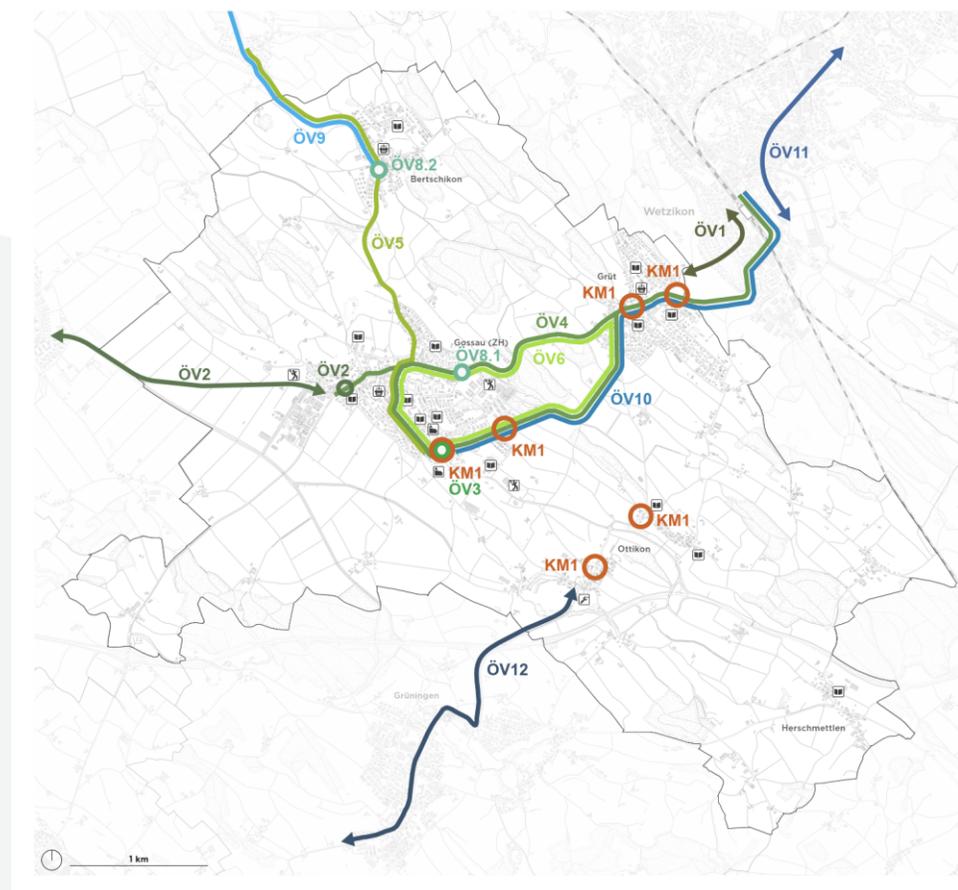
## Informationsinhalt

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

Stand: 17.11.2023  
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WMS)

# Massnahmen Öffentlicher Verkehr inkl. kombinierte Mobilität

- Ausgewählte Massnahmen
  - Verschiedene geplante Verbesserungen der ÖV-Erschliessung z.B. Gossau – Mönchaltorf – Egg
  - Verbesserung Ausgestaltung ÖV-Haltestellen inkl. Veloabstellanlagen



## EBP

Gesamtverkehrskonzept Gossau ZH

### Massnahmenplan öffentlicher Verkehr (ÖV) und kombinierte Mobilität (KM)

- ÖV1: Grüt - Wetzikon Bahnhof: Optimierung Anbindung an geplanten Bussh Wetzikon
- ÖV2: Neue Buslinie Egg - Wetzikon (Buslinie 866) und 2. Haltehalte Haltestelle Unterhofen, Gossau Dorf
- ÖV3: Umgestaltung Haltestelle Ernst-Brugger-Platz und Berhofstrasse, Gossau Dorf
- ÖV4: Angebotsverbesserung Gossau-Wetzikon an Samstagen
- ÖV5: Taktverdichtung Uster - Gossau Dorf
- ÖV6: Prüfung Anpassung der Linienführung der Buslinie 862
- ÖV7: Flexibles (regionales) On-Demand Angebot
- ÖV8: Verbesserung Ausgestaltung ÖV-Haltestellen - ÖV 8.1 Tannenbergrasse, Gossau Dorf - ÖV 8.2 Betschikon Dorf, Betschikon
- ÖV9: Prüfung Anbindung Betschikon an S14
- ÖV10: Prüfung Verlängerung 845 nach Wetzikon
- ÖV11: Prüfung Direktverbindung Gossau-Oberwetzikon/Wetzikon Zentrum
- ÖV12: Weiterführung Buslinie 845 nach Hombrechtikon
- KM1: Veloabstellanlagen an relevanten Haltestellen (Bike + Ride)  
\*nicht im Massnahmenplan verortet

### Informationsinhalt

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

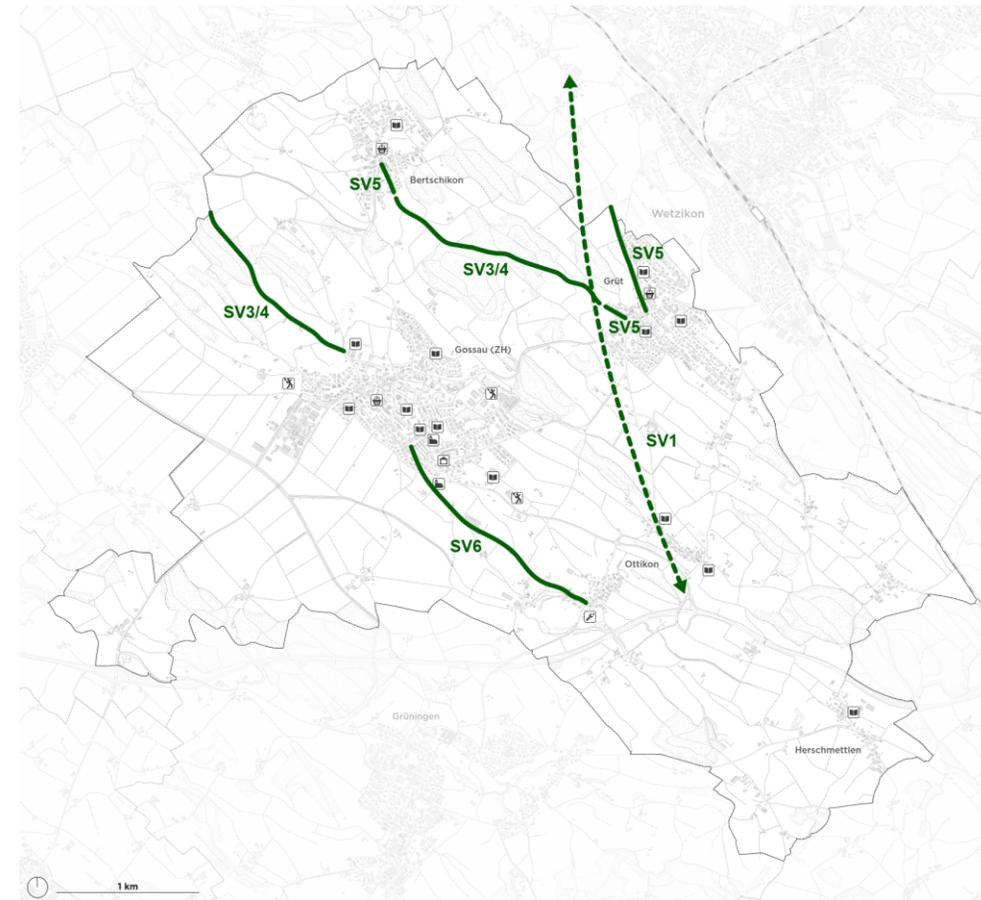
Stand: 17.11.2023  
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WMS)

# Massnahmen Strassenverkehr (Teil 1, Verkehrslenkung)



GEMEINDE GOSSAU

- Massnahmen, die zum Ziel haben den Verkehr auf die dafür vorgesehenen Strassen zu lenken
- Ausgewählte Massnahmen
  - Reduktion Durchgangsverkehr aufgrund Netzlücke Nationalstrasse (nicht auf Karte verorten)
  - Geschwindigkeitsreduktion ausserhalb des Siedlungsgebietes (z.B. Hardstrasse)
  - Begegnungszonen (z.B. Langweidstrasse)



**EBP**

Gesamtverkehrskonzept Gossau ZH

**Massnahmenplan Strassenverkehr:  
Verkehrslenkung**

- SV1: Oberlandautobahn A53, Anschluss Uster Ost - Kreisell Belzholz
- nv\* SV2: Reduktion Durchgangsverkehr aufgrund Netzlücke Nationalstrasse
- SV3: Geschwindigkeitsreduktion ausserhalb des Siedlungsgebietes
- SV4: Durchfahrtsverbot Schwerverkehr (Zubringer gestattet)
- SV5: Begegnungszonen
- SV6: Reduktion Durchgangsverkehr Austrasse, Gossau Dorf-Ottikon

\*nicht im Massnahmenplan verortet

**Informationsinhalt**

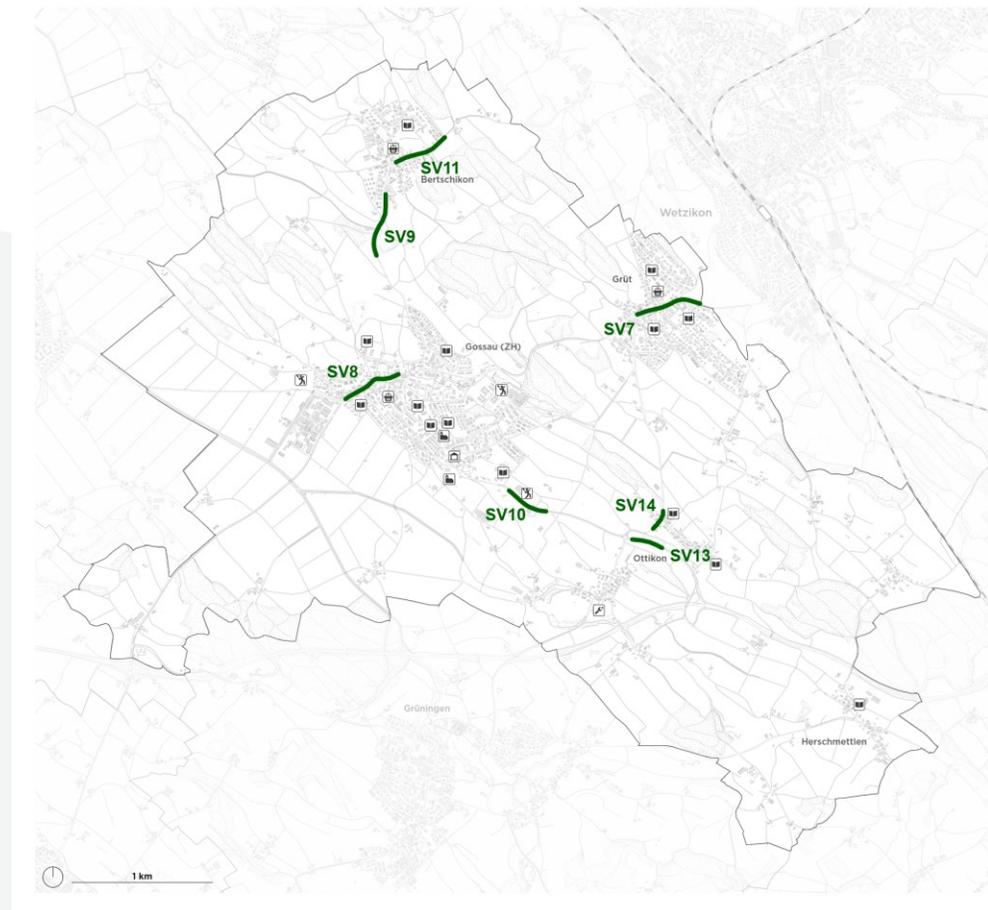
- Gemeindegrenze
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Schule / Kindergarten
- Verwaltung
- Werkhof / Hauptsammelstelle
- Kirche
- Einkaufen
- Freizeit

Stand: 17.11.2023  
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WMS)



# Massnahmen Strassenverkehr (Teil 2, Anpassungen im Strassenraum)

- Massnahmen, die eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zum Ziel haben
- Ausgewählte Massnahmen
  - Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) Grüningerstrasse, Grüt
  - Temporeduktionen Ortseinfahrten z.B Altrüti, Bertschikon Süd
  - Heusbergstrasse: T-30 Strecke plus Fussgängerstreifen



**EBP**

Gesamtverkehrskonzept Gossau ZH

**Massnahmenplan Strassenverkehr:  
Anpassungen im Strassenraum**

- SV7: BGK Grüningerstrasse, Grüt
- SV8: BGK Grütstrasse, Gossau Dorf
- SV9: Bertschikerstrasse, Bertschikon: Temporeduktion Ortseinfahrt Bertschikon Süd
- SV10: Bergstrasse, Gossau Dorf: Temporeduktion Altrüti
- SV11: Heusbergstrasse, Bertschikon: T-30 Strecke plus Fussgängerstreifen
- nr\* T30 im Siedlungsgebiet
- SV13: Bubikerstrasse, Ottikon: Temporeduktion vor dem Kreisell
- SV14: Grüningerstrasse, Ottikon: Anpassung Ortsdurchfahrt

\*nicht im Massnahmenplan verortet

**Informationsinhalt**

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

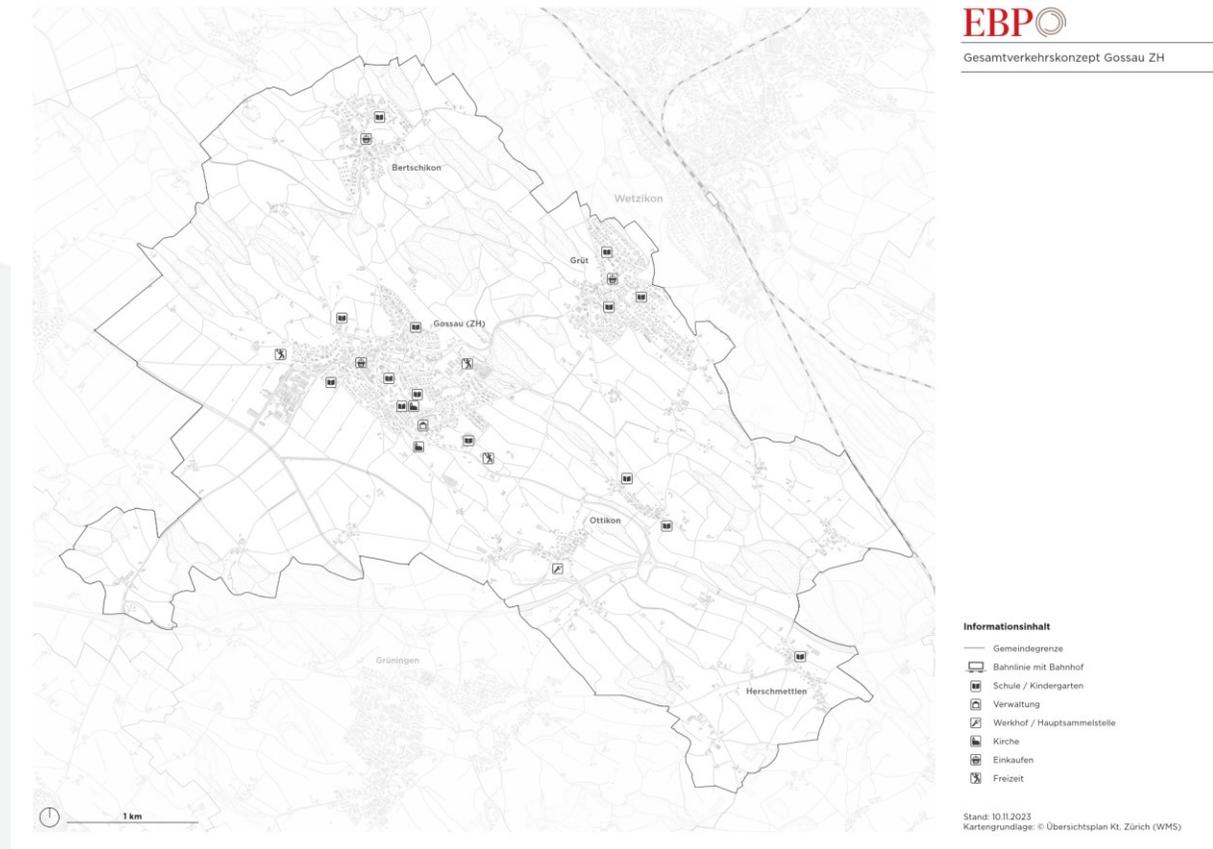
Stand: 17.11.2023  
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WMS)

# Massnahmen Parkierung des MIV



GEMEINDE GOSSAU

- Ausgewählte Massnahmen
  - Kontrolle und Durchsetzung Parkierung auf öffentlichem Grund
  - Überarbeitung BZO hinsichtlich Parkplatzerstellungspflicht
  - Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Strassenparkierung (z.B. Markierung von Parkfelder)



# Welche Massnahmen brauchen wir?

Andrina Pedrett, EBP

# Gruppendiskussion

## Diskussionsfragen:

- Finden Sie die Massnahmenideen sinnvoll? Wenn nicht: was ist der Grund dafür?  
Kommentieren Sie die Massnahmenideen.
- Haben Sie weitere Massnahmenideen zur Erreichung der Ziele?  
Bitte schreiben Sie diese auf.
- Abschlussfrage zum Schluss der Diskussion:  
Wie zufrieden sind Sie mit dem Massnahmenpaket auf einer Skala von 1 bis 10?



# Ablauf Massnahmendiskussion

## 1. Runde (30 Min.)

- >> jede Teilnehmerin, jeder Teilnehmer wählt einen Tisch
- >> Gruppe bestimmt eine/n Gruppenleiter/in, welche/r die **Diskussionsergebnisse** festhält
- >> Diskussion der vorliegenden Massnahmenideen
- >> Formulierung von neuen Massnahmenideen
- >> Abschlussfrage beantworten

## 2. Runde (30 Min.)

- >> jede Teilnehmerin, jeder Teilnehmer wählt einen neuen Tisch
- >> Gruppe bestimmt eine/n Gruppenleiter/in, welche/r die **Diskussionsergebnisse** festhält
- >> Diskussion der vorliegenden Massnahmenideen
- >> Formulierung von neuen Massnahmenideen
- >> Abschlussfrage beantworten

Kurzfasit von einigen Gruppenleiter/innen aus den Diskussionen

# Themen-Tische

**MM** Mobilitätsmanagement (1 Gruppe)

**FV** Fussverkehr inkl. Schulwegsicherheit (2 Gruppen)

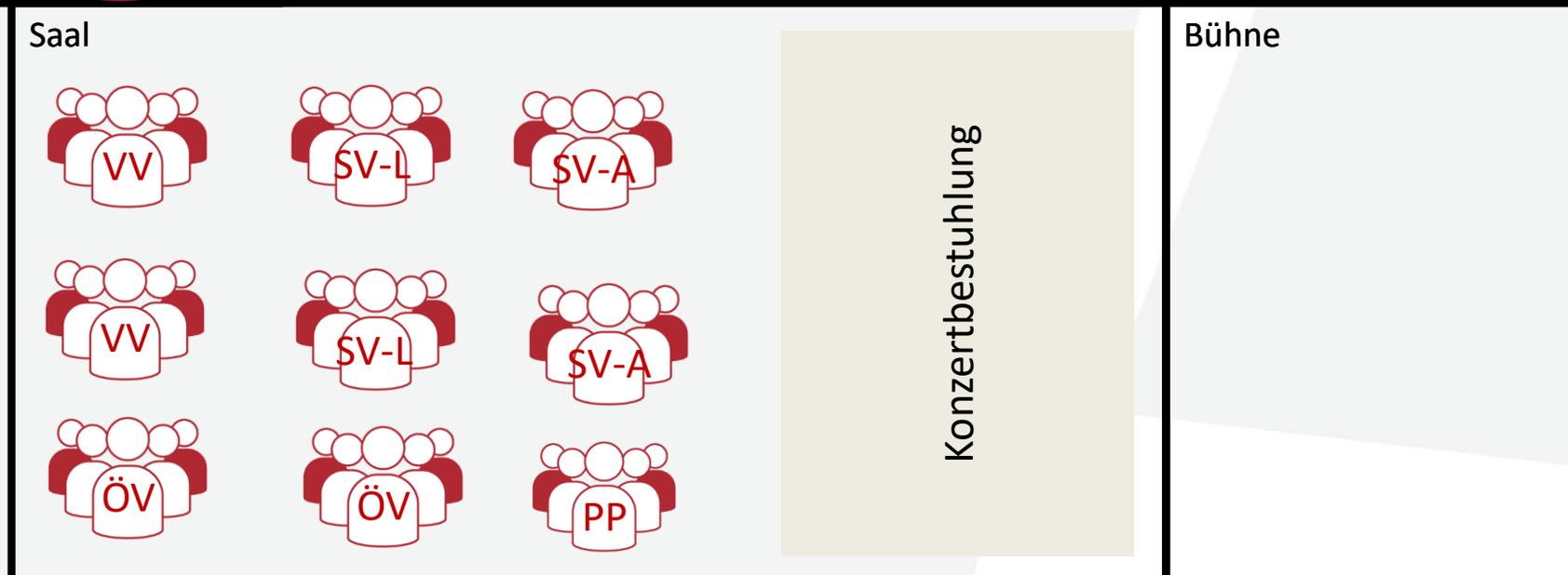
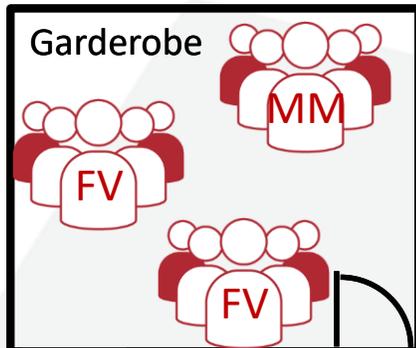
**VV** Veloverkehr (2 Gruppen)

**ÖV** Öffentlicher Verkehr inkl. kombinierter Verkehr (2 Gruppen)

**SV-L** Strassenverkehr – Verkehrslenkung (2 Gruppen)

**SV-A** Strassenverkehr – Anpassungen im Strassenraum (2 Gruppen)

**PP** Parkierung des MIV (1 Gruppe)



# Was nehmen wir mit? Wie geht es weiter?

**Samuel Graf, Fachplaner EBP**

**Gemeindepräsident Jörg Kündig**

**Gemeinderat Daniel Baldenweg**

# Wie geht es nun weiter?

## Anfang 2023 – Anfang 2024

Gesamtverkehrskonzept (GVK)

Analyse

Ziele &  
Stoss-  
richtungen

Mass-  
nahmen

WS 1

WS 2

Begleitprozess mit 2 Workshops

→  
*Inhalte des  
GVK bilden  
Grundlage*

## Anfang – Mitte 2024

Entwurf Kommunalen  
Richtplan Verkehr

Vorprüfung  
durch Kanton

Öffentliche Informations-  
veranstaltung, öffentliche Auflage

→  
*Auswertung  
und Über-  
arbeitung*

## Mitte – Ende 2024

Kommunaler  
Richtplan Verkehr

Genehmigung  
durch Kanton

Genehmigung an  
Gemeindeversammlung

→  
*Umsetzung  
Massnahmen*

# Wo erhalte ich weitere Informationen?



Weitere Informationen auf der Gemeinde-Webseite:

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

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





GEMEINDE **GOSSAU**

## Anhang 2: Workshopunterlagen



# **Gesamtverkehrskonzept und Kommunaler Richtplan Verkehr Gossau ZH**

## **Zweiter öffentlicher Workshop**

**Altrüti**

**28. November 2023**

Moderation: Andrina Pedrett, EBP



## Inhaltsverzeichnis

- I. Um was geht es?
  - II. Programm Workshop 2
  - III. Grundsätzliches
  - IV. Gruppendiskussion – Welche Massnahmen brauchen wir?
  - V. «Kreativbereich» – Was ich noch sagen wollte...
- Anhang 1: Vom Gemeinderat verabschiedete Ziele und Stossrichtungen



## 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 wurde im August 2023 ein erster öffentlicher Workshop zur Analyse und zu den verkehrlichen Zielen durchgeführt und am 28. November 2023 findet der zweite öffentliche Workshop statt, in welchem sich die gesamte Bevölkerung einbringen kann.





## II. Programm Workshop 2

Wann	Was	Min
18.45	<b>Eintreffen der Teilnehmer/innen</b>	15'
19.00	<b>Begrüssung durch den Gemeindepräsidenten und den Gemeinderat</b> Rückblick auf ersten Workshop, Stand der Arbeiten	10'
19.10	<b>Einführung in die Veranstaltung durch die Moderatorin</b> Ziele, Spielregeln und Arbeitsweise Workshop, Ablauf der Veranstaltung	5'
19.15	<b>Situationsanalyse, Ziele und Stossrichtungen GVK Gossau ZH</b> Was haben wir aus dem 1. Workshop mitgenommen und was haben wir daraus gemacht?	15'
19.30	<b>Input Massnahmen</b> Vorstellen der aktuellen Massnahmenideen, sortiert nach Verkehrsthemen	15'
19.45	<b>Welche Massnahmen brauchen wir? – Diskussionsrunde 1</b> Diskussion in zwölf Gruppen; jede/r kann frei einen Tisch wählen	35'
20.20	<b>Welche Massnahmen brauchen wir? – Diskussionsrunde 2</b> Diskussion in zwölf Gruppen; jede/r kann frei einen Tisch wählen	30'
20.50	<b>Wichtige Erkenntnisse aus den Diskussionen</b> Was wurde in den Gruppendiskussionen besprochen?	15'
21.05	<b>Was nehmen wir mit? Wie geht es weiter?</b> Was passiert mit den Ergebnissen des heutigen Workshops?	10'
21.15	<b>Schlussbetrachtung</b> Ausblick, Dank und Verabschiedung	5'
21.20	<b>Apéro</b>	



### III. Grundsätzliches

#### Ziele der Workshops

Nach dem ersten 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 Ziele und Stossrichtungen sich die Teilnehmenden vorstellen könnten und welche eher nicht
- ⊙ ... sind die wichtigsten Anliegen und Bedürfnisse für die weitere Planung formuliert.

Nach dem zweiten Workshop vom 28. November 2023...

- ⊙ ... wissen die Teilnehmenden, welche Ziele und Stossrichtungen der Gemeinderat, basierend auf dem ersten Workshop, für das GVK beschlossen hat.
- ⊙ ... kennen die Behörden und die Fachleute die Einschätzungen der Teilnehmenden zu den Massnahmenideen und haben die Ideen der Teilnehmenden aufgenommen.
- ⊙ ... wissen die Teilnehmenden, wie es nach dem zweiten Workshop weitergeht.

#### 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 – Welche Massnahmen brauchen wir?

**Absicht:** Vorliegende Massnahmenideen zur Erreichung der Ziele diskutieren und neue Ideen entgegennehmen. Pro Verkehrsthema gibt es ein oder zwei Tische, an dem/denen konkrete Massnahmenideen zur Umsetzung der Ziele und Stossrichtungen diskutiert werden:

- Mobilitätsmanagement
- Fussverkehr inkl. Schulwegsicherheit
- Veloverkehr
- Öffentlicher Verkehr inkl. kombinierter Verkehr
- Strassenverkehr – Anpassungen im Strassenraum
- Strassenverkehr – Verkehrslenkung
- Parkierung des MIV

**Organisation:** Bitte wählen Sie einen Tisch (bzw. ein Thema) aus.  
Bestimmen Sie in Ihrer Gruppe eine/e Gruppenleiter/in, der/die

- das Gespräch leitet,
- die Diskussionsergebnisse aufschreibt.

Diskussionsrunde 1 (Notizen in grün): 30 Minuten

Diskussionsrunde 2 (Notizen in violett): 30 Minuten

Kurzfasit von einigen Gruppenleiter/innen 15 Minuten

**Anleitung:** Stellen Sie sich in der Gruppe kurz vor.  
Auf den Tischen liegt ein A0-Papier mit Massnahmenideen. Diskutieren Sie folgende Fragen:

- Finden Sie die Massnahmenideen sinnvoll? Wenn nicht: was ist der Grund dafür?  
Kommentieren Sie die Massnahmenideen.
- Haben Sie weitere Massnahmenideen zur Erreichung der Ziele?  
Bitte schreiben Sie diese auf.
- Abschlussfrage zum Schluss der Diskussion: Wie zufrieden sind Sie mit dem Massnahmenpaket auf einer Skala von 1 bis 10?

Nach der Diskussion:

- sind Notizen zu den bestehenden Massnahmenideen aufgeschrieben.
- sind allenfalls neue Massnahmenideen notiert.
- Ist die Abschlussfrage beantwortet.



## Anhang 1: Vom Gemeinderat verabschiedete Ziele und Stossrichtungen

### Gesamtverkehrliche Zielsetzung

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

Verkehrsthema	Abstimmung Verkehr und Siedlung (VS)	Mobilitätsmanagement (MM)	Fuss- und Veloverkehr (FVV)	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Kombinierte Mobilität (KM)	Strassenverkehr (SV)	Parkierung des MIV (P)	Güterverkehr (GV)
<b>Ziel</b> <i>(abgeleitet aus RRP)</i>	Verkehr- und Siedlungsentwicklungen sind frühzeitig aufeinander abgestimmt. Insbesondere an zentralen Lagen sind die verkehrlichen Anlagen räumlich gut eingebettet und siedlungsorientiert gestaltet. Der Mehrverkehr soll prioritär mit dem ÖV und dem FVV abgewickelt werden.	Ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten und eine Verlagerung der Mobilitätsnachfrage, wo sinnvoll möglich, auf umweltverträgliche und flächeneffiziente Verkehrsmittel werden von der Gemeinde gezielt gefördert.	Ein direktes, sicheres und möglichst hindernisfreies Fuss- und Velowegenetz stellt die Erschliessung innerhalb und zwischen den Wachten sowie der wichtigsten öffentlichen Einrichtungen für den FVV sicher und ermöglicht möglichst kurze Distanzen innerhalb der Gemeinde sowie zu den Nachbargemeinden.	Ein attraktives und zuverlässiges ÖV-Angebot stellt die Erschliessung der wichtigen Siedlungsgebiete sicher. Der ÖV übernimmt dabei eine Verbindungsfunktion innerhalb der Gemeinde und zu angrenzenden Gemeinden und regionalen Zielen. Die attraktive Anbindung ans S-Bahn-Netz, kurze Reisezeiten und gut eingebettete und gut gestaltete Halteorte spornen Bevölkerung und Beschäftigte zur Nutzung des ÖV an.	Attraktive und optimal aufeinander abgestimmte Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln ermöglichen eine intermodale Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote.	Die Berücksichtigung der verkehrlichen und städtebaulichen Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sowie aller Anwohnenden wird gewährleistet. Einem sicheren und rücksichtsvollen Mit- und Nebeneinander im Strassenverkehr wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Die überkommunalen Erschliessungen der Siedlungsgebiete sowie die kommunalen Erschliessungen der Wachten erfolgen möglichst auf direktem Weg. Der überkommunale Verkehr wird über die regionalen Verbindungsstrassen abgewickelt.	Die Parkierung des MIV ist auf die gesamtverkehrliche Entwicklung, die räumlichen Gegebenheiten sowie die Entwicklungen im Bereich E-Mobilität abgestimmt. Der Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs wird möglichst geringgehalten. Die private Parkierung findet primär auf Privatgrund statt.	-
<b>Strategische Stossrichtungen</b>	<p><b>VS-I:</b> Die Siedlungsentwicklung, der ÖV und der FVV sind aufeinander abgestimmt. Voraussetzungen für die Nutzung des ÖV und FVV werden und, wo notwendig und finanziell verkraftbar, verbessert.</p> <p><b>VS-II:</b> Die Verknüpfung der Wachten ist optimalerweise mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet. Innerhalb der Siedlungsgebiete fördern möglichst kurze, sichere und direkte Wege den FVV.</p> <p><b>VS-III:</b> Vorgaben für die Parkierung von Velos, Veloanhängern, Kinderwagen und dergleichen werden entsprechend den kantonalen Richtlinien wo möglich gefördert.</p> <p><b>VS-IV:</b> Die Vorgaben zur privaten Parkplatzerstellungspflicht werden auf die Verkehrserschliessung und die Nutzung abgestimmt, ohne den öffentlichen Raum zu belasten.</p>	<p><b>MM-I:</b> Die Gemeinde sensibilisiert die Bevölkerung sowie relevante Arbeitgebende betreffend dem Mobilitätsverhalten.</p> <p><b>MM-II:</b> Für die Gemeindeverwaltung und Angestellte der Gemeinde werden Massnahmen zur Förderung des FVV und ÖV sowohl für den Arbeits-/Pendlerweg als auch für Dienstfahrten angestrebt.</p> <p><b>MM-III:</b> Für öffentliche Veranstaltungen mit einem hohen Aufkommen an Besuchenden kann ein Mobilitätskonzept verlangt werden.</p>	<p><b>FVV-I:</b> Netzlücken sowie lineare und punktuelle Schwachstellen im Fuss- und Velonetz werden unter Vorbehalt der finanziellen Verhältnismässigkeit behoben.</p> <p><b>FVV-II:</b> 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.</p> <p><b>FVV-III:</b> Für regionale Velowegverbindungen wird ein möglichst direktes und sicheres Velonetz zur Verfügung gestellt. Kommunale Routen verlaufen entlang weniger verkehrsbelastete Gemeindestrassen und durch Quartiere.</p> <p><b>FVV-IV:</b> Der anzustrebende Ausbaustandard der Veloinfrastruktur orientiert sich an den kantonalen Richtlinien. Wichtige kommunale Achsen und Verbindungen werden dabei prioritär umgesetzt.</p> <p><b>FVV-V:</b> Durch weitere Verkehrsberuhigung im Siedlungsgebiet wird die Sicherheit für den FVV erhöht und die Aufenthaltsqualität verbessert.</p> <p><b>FVV-VI:</b> Für den Veloverkehr wichtigen Zielen verfügen über Abstellanlagen mit ausreichender Kapazität.</p>	<p><b>ÖV-I:</b> Der ÖV ist ein wichtiger Teil der Mobilität in Gossau. Das Angebot wird finanziell tragbar, bedarfsorientiert weiterentwickelt.</p> <p><b>ÖV-II:</b> Alle Wachten sowie die wichtigen öffentlichen Einrichtungen verfügen über ein bedarfsgerechtes ÖV-Angebot werktags, wie auch über das Wochenende.</p> <p><b>ÖV-III:</b> Zu den benachbarten Gemeinden und Regionen werden möglichst attraktive und direkte ÖV-Verbindungen angeboten.</p> <p><b>ÖV-IV:</b> Verlässliche Reisezeiten und Fahrplanstabilität im strassengebundenen ÖV werden gewährleistet und durch Priorisierungsmassnahmen erhöht.</p> <p><b>ÖV-V:</b> Die ÖV-Haltestellen verfügen entsprechend ihrer Bedeutung über eine angemessene Ausstattung und sind möglichst direkt zugänglich.</p>	<p><b>KM-I:</b> An den relevanten Umsteigehaltestellen werden Veloabstellanlagen vorgesehen.</p> <p><b>KM-II:</b> Direkte und hindernisfreie Zugänge für den FVV ermöglichen eine gute, behindertengerechte Erschliessung der ÖV-Haltestellen.</p>	<p><b>SV-I:</b> Die Wachten sind mit Tangentialverbindungen direkt miteinander verbunden.</p> <p><b>SV-II:</b> Der Durchgangsverkehr und der Lastwagenverkehr werden auf den kantonalen Hauptachsen kanalisiert. Auf diesen wird der Verkehrsfluss sichergestellt, um unerwünschte Umwegfahrten zu verhindern.</p> <p><b>SV-III:</b> 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. Ein funktionsfähiges Strassennetz wird auch bis zur Realisierung des Lückenschlusses sichergestellt.</p> <p><b>SV-IV:</b> Die Strassen werden entsprechend ihrer Funktion gestaltet. Die siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung ermöglicht eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung.</p> <p><b>SV-V:</b> Die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum wird erhöht.</p> <p><b>SV-VI:</b> Bei der Gestaltung des öffentlichen Strassen- und Aufenthalts-/Begegnungsraums wird der Ort- und Anwohnerverträglichkeit eine hohe Bedeutung beigemessen.</p> <p><b>SV-VII:</b> 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.</p>	<p><b>P-I:</b> Mit einem optimierten kommunalen Parkraummanagement für öffentlich zugängliche Parkplätze werden die bestehenden Parkflächen effizient und entsprechend den festgelegten Bestimmungen genutzt</p> <p><b>P-II:</b> Parkierungsanlagen werden optimal ausgelastet.</p> <p><b>P-III:</b> Bestehende oberirdische sowie künftige Parkierungsflächen werden nach Möglichkeit siedlungsverträglich gestaltet.</p> <p><b>P-IV:</b> In privaten Parkierungsanlagen von Neubauten werden die Voraussetzungen für Ladestationen für die E-Mobilität eingefordert.</p>	



### Anhang 3: Fotoprotokoll – Welche Massnahmen brauchen wir?

#### Veloverkehr Gruppe 1

**EBPO**  
Gesamtverkehrskonzept Gossau ZH  
Massnahmenplan Veloverkehr

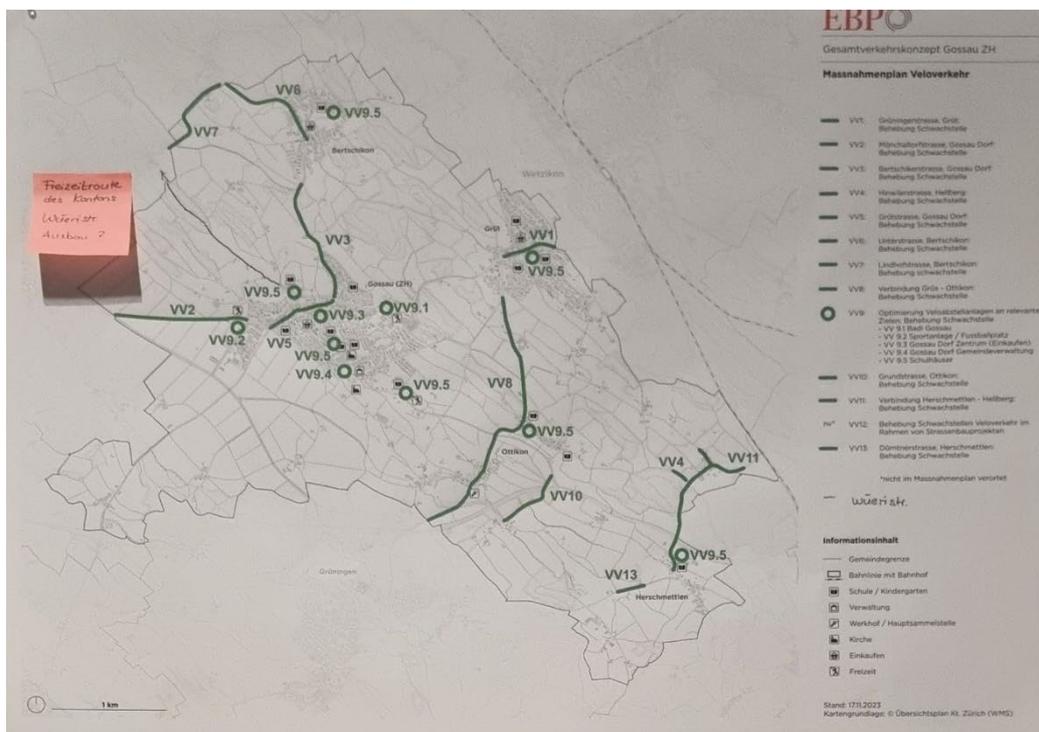
- VV1: Grüningerstrasse, Grüt: Behebung Schwachstelle
- VV2: Mönchaltorstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle
- VV3: Bertschikerstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle
- VV4: Hinwilerstrasse, Hellberg: Behebung Schwachstelle
- VV5: Grütstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle
- VV6: Usterstrasse, Bertschikon: Behebung Schwachstelle
- VV7: Lindhofstrasse, Bertschikon: Behebung Schwachstelle
- VV8: Verbindung Grüt - Ottikon: Behebung Schwachstelle
- VV9: Optimierung Veloabstellanlagen an relevanten Zielen: Behebung Schwachstelle
  - VV 9.1 Badli Gossau
  - VV 9.2 Sportanlage / Fussballplatz
  - VV 9.3 Gossau Dorf Zentrum (Einkaufen)
  - VV 9.4 Gossau Dorf Gemeindefverwaltung
  - VV 9.5 Schulhäuser
- VV10: Grundstrasse, Ottikon: Behebung Schwachstelle
- VV11: Verbindung Herschmettlen - Hellberg: Behebung Schwachstelle
- VV12: Behebung Schwachstellen Veloverkehr im Rahmen von Strassenbauprojekten
- VV13: Dürntnerstrasse, Herschmettlen: Behebung Schwachstelle

Stand: 17.11.2023  
Kartengrundlage: © Übersichtsplan Kt. Zürich (WM5)

Nr.	Titel	Beschrieb	Massnahmenträger	Bemerkungen
VV 1	Grüningerstrasse, Grüt: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle (keine Radwege vorhanden) im Abschnitt Ortskern Grüt entlang Grüningerstrasse	Kanton	VV14 BELEUCHTUNG RADWEG (SCHULWEG)
VV 2	Mönchaltorstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle (keine Radinfrastruktur vorhanden) im Abschnitt Mönchaltorferstrasse, Gossauerstrasse.	Kanton	VV15 RADWEG HERSCHEMETTELN (SÜBLIK) (Viele Verbesserungen an Radweg an Bahnhöfen + Radveloverkehr)
VV 3	Bertschikerstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle, eine Radweginfrastruktur fehlt	Kanton	Alternative via Radli, Fald Auslast
VV 4	Hinwilerstrasse, Hellberg: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle entlang Hinwilerstrasse (keine Radinfrastruktur vorhanden)	Kanton	ev. bessere Organisation Schul
VV 5	Grütstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle (keine Radinfrastruktur vorhanden) im Abschnitt durch Gossau Dorf und auf Verbindung nach Bertschikon	Kanton	VV16 REISBUCHFARTEN (ALLGEMEIN) MIN. RADTREIBEN MARKIEREN
VV 6	Usterstrasse, Bertschikon: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle entlang der Usterstrasse (Verbindung Oberuster – Bertschikon), teilweise keine Radinfrastruktur vorhanden, die Schwachstelle soll behoben werden	Kanton	VV17 RADWEGVERBINDUNG NACH WETZIKON (B. SCHÜTZLER KANTONSCHULE)
VV 7	Lindhofstrasse, Bertschikon: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle im Abschnitt Bertschikon - Lindhof (Rebbacherstrasse [Gemeinde Uster], Lindhofstrasse)	Kanton	ist gut gelöst
VV 8	Verbindung Grüt – Ottikon: Behebung Netzlücke	Zwischen Grüt und Ottikon gibt es kein Velonet. Die Gemeinde setzt sich bei Region und Kanton für eine regionale Veloverkehrsverbindung zwischen Ottikon und Grüt (Grüningerstrasse) ein.	Gemeinde, Kanton	
VV 9	Optimierung Veloabstellanlagen an relevanten Zielen: Behebung Schwachstelle	An wichtigen Zielen werden Abstellanlagen mit ausreichend Kapazitäten und gutem Ausbaustandard (insbes. Witterungsschutz, abschliessbar) errichtet. Wichtige Ziele sind: - 9.1 Badli Gossau - 9.2 Sportanlage / Fussballplatz - 9.3 Gossau Dorf Zentrum (Einkaufen) - 9.4 Gossau Dorf Gemeindefverwaltung - 9.5 Schulhäuser (Chapf, Rooswies, Berg, Wolfricht Grüt, Männetsriet Bertschikon, Strick Ottikon und Schönbüel Herschmettlen)	Gemeinde	
VV 10	Grundstrasse, Ottikon: Behebung Schwachstelle	Die Gemeinde prüft Verbesserungsoptionen für die kommunale Veloverbindung Grundstrasse (z.B. Veloinfrastruktur, Temporeduktion)	Gemeinde	
VV 11	Verbindung Herschmettlen – Hellberg: Behebung Schwachstelle	Die Gemeinde prüft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Verbesserungsoptionen für die Veloverbindung Schönbüelstr.-Himwilerstr sowie Hasenacherstrasse (z.B. gemeinsamer Fuss-/Radweg, Temporeduktion)	Gemeinde, Kanton	
VV 12	Behebung Schwachstellen Veloverkehr im Rahmen von Strassenbauprojekten	Bei zukünftigen Strassenbauprojekten wird die Stärken-Schwächen-Analyse Veloverkehr berücksichtigt, allfällige identifizierten Schwachstellen werden im Rahmen von Bauprojekten geprüft und behoben.	Gemeinde	
VV 13	Dürntnerstrasse, Herschmettlen: Behebung Schwachstelle	Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine Weiterführung des Radwegs in Richtung Westen zur Behebung der Schwachstelle (fehlende Veloinfrastruktur) ein.	Kanton, Gemeinde	



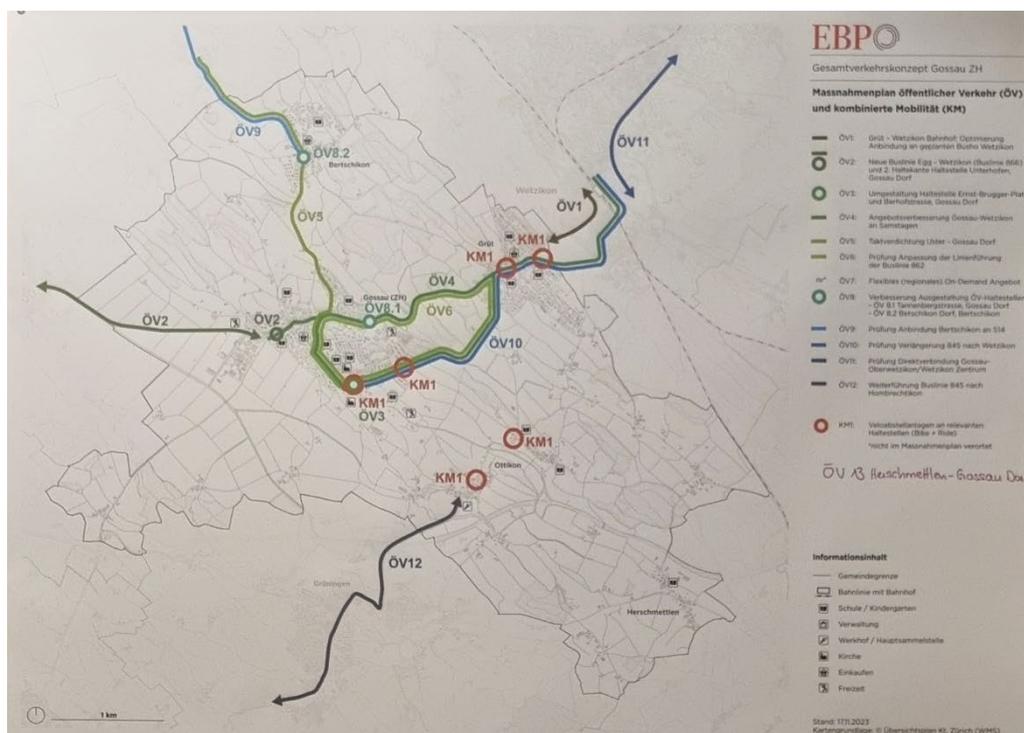
## Veloverkehr Gruppe 2



Nr.	Titel	Beschrieb	Massnahmenträger	Bemerkungen
VV 1	Grüningerstrasse, Grüt: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle (keine Radwege vorhanden) im Abschnitt Ortskern Grüt entlang Grüningerstrasse	Kanton	✓ Alternativeroute, "Post" - Wolftricht <i>→ Radweg Vorhaben mit "Land" &amp; "Post"</i>
VV 2	Mönchaltorferstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle (keine Radinfrastruktur vorhanden) im Abschnitt Mönchaltorferstrasse, Gossauerstrasse.	Kanton	✓ Veloweg vom Aboach → Bertschikon <i>Verbindung muss geschaffen werden, da Streckenführung offen</i>
VV 3	Bertschikerstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle, eine Radweginfrastruktur fehlt	Kanton	✓ ✓
VV 4	Hinwilerstrasse, Hellberg: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle entlang Hinwilerstrasse (keine Radinfrastruktur vorhanden)	Kanton	keine Meinung / wenig MIV
VV 5	Grütstrasse, Gossau Dorf: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle (keine Radinfrastruktur vorhanden) im Abschnitt durch Gossau Dorf und auf Verbindung nach Bertschikon	Kanton	✓
VV 6	Usterstrasse, Bertschikon: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle entlang der Usterstrasse (Verbindung Oberuster - Bertschikon), teilweise keine Radinfrastruktur vorhanden, die Schwachstelle soll behoben werden	Kanton	✓
VV 7	Lindhofstrasse, Bertschikon: Behebung Schwachstelle	Behebung Schwachstelle im Abschnitt Bertschikon - Lindhof (Rebbacherstrasse (Gemeinde Uster), Lindhofstrasse)	Kanton	
VV 8	Verbindung Grüt - Ottikon: Behebung Netzlücke	Zwischen Grüt und Ottikon gibt es kein Velonetz. Die Gemeinde setzt sich bei Region und Kanton für eine regionale Veloverkehrsverbindung zwischen Ottikon und Grüt (Grüningerstrasse) ein.	Gemeinde, Kanton	hohe Verkehrsdichte = ja
VV 9	Optimierung Velostellanlagen an relevanten Zielen: Behebung Schwachstelle	An wichtigen Zielen werden Abstellanlagen mit ausreichend Kapazitäten und gutem Ausbaustandard (insbes. Witterungsschutz, abschliessbar) errichtet. Wichtige Ziele sind: - 9.1 Badi Gossau - 9.2 Sportanlage / Fussballplatz - 9.3 Gossau Dorf Zentrum (Einkaufen) - 9.4 Gossau Dorf Gemeindeverwaltung - 9.5 Schulhäuser (Chapf, Rooswis, Berg, Wolftricht Grüt, Männetsriet Bertschikon, Strick Ottikon und Schönbüel Herschmettlen)	Gemeinde	— ja - ÖV — nein - ÖV — ja - ÖV - ja einkaufen — ja - ÖV <i>hat genug Platz</i> ja - gestrichelt <i>no notes es mit in Land</i>
VV 10	Grundstrasse, Ottikon: Behebung Schwachstelle	Die Gemeinde prüft Verbesserungsoptionen für die kommunale Veloverbindung Grundstrasse (z.B. Veloinfrastruktur, Temporeduktion)	Gemeinde	keine Priorität - nötige Verbindung als Alternative <i>no notes</i>
VV 11	Verbindung Herschmettlen - Hellberg: Behebung Schwachstelle	Die Gemeinde prüft in Zusammenarbeit mit dem Kanton Verbesserungsoptionen für die Veloverbindung Schönbüelstr.-Hinwilerstr sowie Hasenacherstrasse (z.B. gemeinsamer Fuss-/Radweg, Temporeduktion)	Gemeinde, Kanton	Schwacher Verkehrsaufbau - nein
VV 12	Behebung Schwachstellen Veloverkehr im Rahmen von Strassenbauprojekten	Bei zukünftigen Strassenbauprojekten wird die Stärken-Schwächen-Analyse Veloverkehr berücksichtigt, allfällige identifizierten Schwachstellen werden im Rahmen von Bauprojekten geprüft und behoben.	Gemeinde	ja ✓ ✓
VV 13	Düntnerstrasse, Herschmettlen: Behebung Schwachstelle	Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine Weiterführung des Radwegs in Richtung Westen zur Behebung der Schwachstelle (fehlende Veloinfrastruktur) ein.	Kanton, Gemeinde	



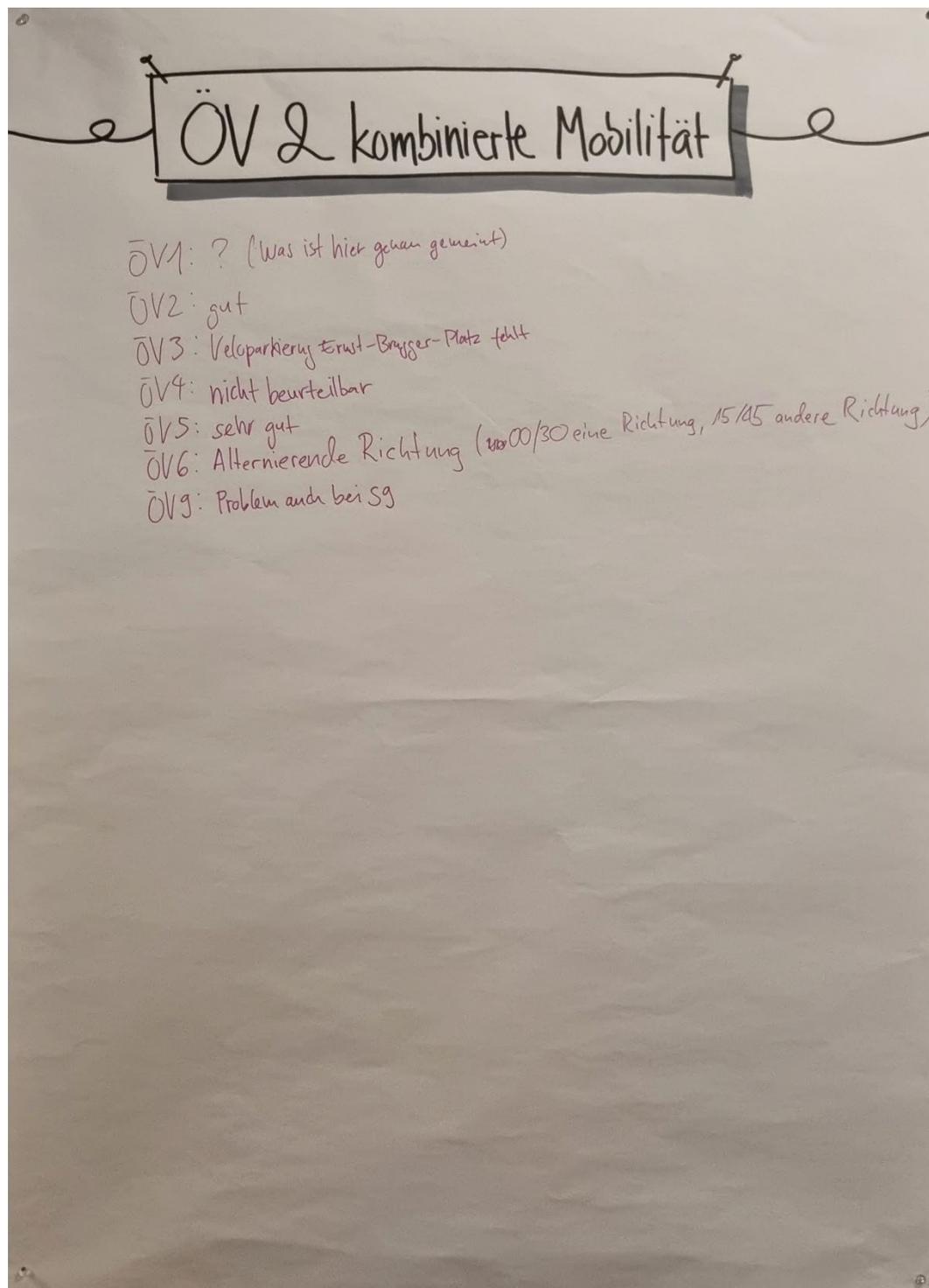
# Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität Gruppe 1



## Öffentlicher Verkehr & kombinierte Mobilität

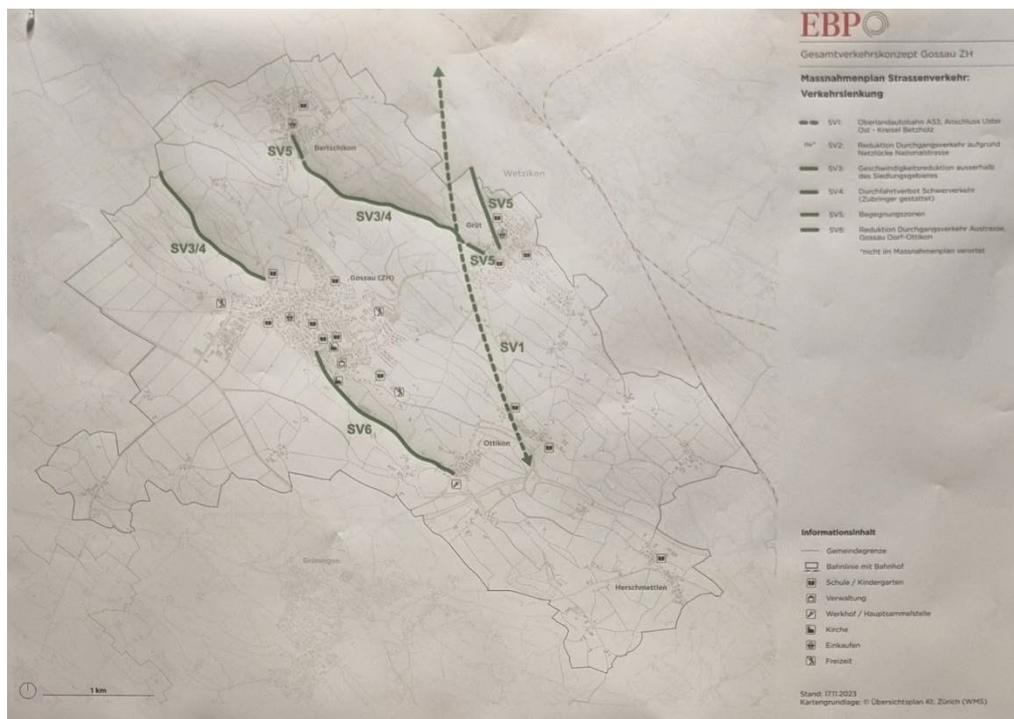
Nr.	Titel	Beschrieb	Massnahmenträger	Bemerkungen
ÖV 1	Grütl - Wetzikon Bahnhof: Optimierung Anbindung an geplanten Bushof Wetzikon	Anbindung an Bushof Wetzikon wird verbessert (Massnahme noch offen, Realisierung abhängig von geplantem Bushof)	Kanton	✓
ÖV 2	Neue Buslinie Egg - Wetzikon (Buslinie 866) und 2. Haltekante Haltestelle Unterhofen, Gossau Dorf	Es ist eine neue Verbindung Egg - Esslingen - Wetzikon geplant (866). Dazu ist eine zweite Haltekante bei der Haltestelle Unterhofen (Richtung Möchaldorf) notwendig.	Kanton, VZO, Gemeinde	✓
ÖV 3	Umgestaltung Haltestelle Ernst-Brugger-Platz und Berghofstrasse, Gossau Dorf	Im Zuge der geplanten Netzanpassungen (Neue Linie 866, Anpassungen 845) sind Anpassungen an der Haltestelle Ernst-Brugger-Platz erforderlich: - Erstellung Haltekante "Berghofstrasse" (beidseits), zur Vermeidung von Umwegfahrten rund um das Gemeindegebäude (866) - Ernst-Brugger-Platz "Kante Ost" überholbar (bw. Wendefahrten) ausgestalten	Gemeinde	
ÖV 4	Angebotsverbesserung Gossau - Wetzikon an Samstagen	Angebotsverbesserung am Samstag durch Taktverdichtung (862).	VZO	✓ Unbedingt
ÖV 5	Taktverdichtung Uster - Gossau Dorf	Die Gemeinde setzt sich für eine Taktverdichtung zwischen Uster und Gossau ein (845-Zusatzkurs für Fahrplanstabilität und Angebot)	Kanton, VZO, Gemeinde	
ÖV 6	Prüfung Anpassung der Linienführung Buslinie 862	Die Gemeinde setzt sich für eine Überprüfung und allfällige Anpassung der Linienführung (Ringkurs, Linie 862) zur Erhöhung der Attraktivität der Haltestellen Tannenberg und Moos ein.	Gemeinde, VZO	
ÖV 7	Flexibles (regionales) On-Demand Angebot	Die Wachten im Süden (Otikon, Herschmettlen) sind mit dem ÖV schlecht erschlossen, die Nutzung des ÖV ist unattraktiv. Generell erschwert die disperse Siedlungsstruktur innerhalb der Gemeinde eine regelmässige ÖV-Anbindung im konventionellen Stil. Anstelle der Einführung einer Ortsbuslinie sind neue, bedarfsorientierte ÖV-Angebote (z.B. Rufbus), optimalerweise in Koordination mit den Nachbargemeinden zu prüfen.	Gemeinde, VZO, Region/ Nachbargemeinden	schlecht erschlossen
ÖV 8	Verbesserung Ausgestaltung ÖV-Haltestellen	Die optimale und zweckmässige Ausgestaltung der ÖV-Haltestellen ist sichergestellt, ausgewählte Ergänzung des Ausbaustandards werden vorgenommen (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Abfallimer etc.). Zudem BehiG-konforme Gestaltung von kommunalen Bushaltestellen. - 8.1 Tannenbergstr., Gossau Dorf - 8.2 Betschikon Dorf, Betschikon - weitere?	Gemeinde	✓
ÖV 9	Prüfung Anbindung Betschikon an S14	Die Gemeinde setzt sich für eine Prüfung der Anbindung von Betschikon an die S14 in Uster mit Zusatzkursen ein	VZO, Gemeinde	Bus über vorhanden
ÖV 10	Prüfung Verlängerung Buslinie 845 nach Wetzikon	Die Gemeinde setzt sich für eine Weiterführung der Linie 845 von Mitteldorf via Ernst-Brugger-Platz nach Wetzikon ein	VZO, Gemeinde	2. Priorität unnötig?
ÖV 11	Prüfung Direktverbindung Gossau - Oberwetzikon/Wetzikon Zentrum	Zur Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit von/nach Wetzikon Zentrum setzt sich die Gemeinde für die Prüfung einer Direktverbindung von Gossau nach Oberwetzikon/Kempton ein.	VZO, Gemeinde	2. Priorität
ÖV 12	Weiterführung Buslinie 845 nach Hombrechlikon	Zur Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit von/nach Hombrechlikon setzt sich die Gemeinde für die Prüfung einer Linienverlängerung (845) ein.	VZO, Gemeinde	
KM 1	Veloabstellanlagen an relevanten Haltestellen (Bike + Ride)	Die Bike + Ride Abstellanlagen sollen im Sinne der Förderung der kombinierten Mobilität ausgebaut werden. Die Abstellanlagen sind attraktiv und sicher zu gestalten (direkte Zufahrt, Abschliessmöglichkeit, Beleuchtung, Witterungsschutz, allenfalls Ladestation, etc.), die Kapazität der Anlagen sind auch in Zukunft sichergestellt. Ausbau an folgenden Standorten zu prüfen: - Otikon: Unterotikon und Strick - Grütl: Dorf und Lindenhof	Gemeinde, VZO	

## Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität Gruppe 2





## Strassenverkehr – Verkehrslenkung Gruppe 1

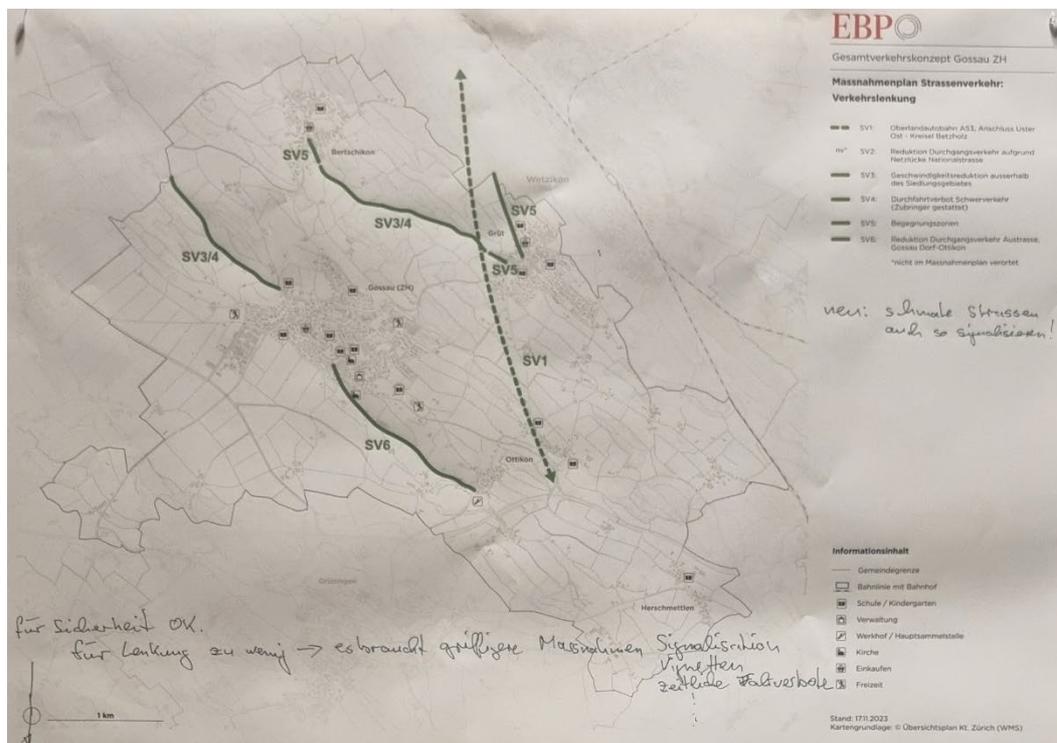


### Strassenverkehr I – Verkehrslenkung

Nr.	Titel	Beschreibung	Massnahmenträger	Bemerkungen
SV 1	Oberlandautobahn A53, Anschluss Uster Ost – Kreisell Betzholz	Die bestehende Lücke im Nationalstrassennetz (A15) im Zürcher Oberland soll zwischen dem Anschluss Uster-Ost und der Verzweigung Betzholz geschlossen werden. Dies beinhaltet den Neubau einer 4-streifigen Autobahn zwischen Anschluss Uster-Ost und der Verzweigung mit der Forchautostrasse beim Anschluss Otlikon sowie den Ausbau der Forchautostrasse zwischen Anschluss Otlikon und Anschluss Betzholz zur Nationalstrasse. Aktuell existieren dazu zwei Varianten: Das Richtplanprojekt (oberflächennaher Tunnel), welcher durch die Gemeinde Gossau führt, sowie die Variante "Tunnel Tief" (Tunnel im Fels). Die Gemeinde Gossau setzt sich für die Variante "Tunnel Tief" ein.	Kanton	<i>Man kann noch nicht relevant Gemeinde soll weiterhin unterstützt werden in den Bauarbeiten</i>
SV 2	Reduktion Durchgangsverkehr aufgrund Netzlücke Nationalstrasse (nicht auf Karte verortet)	Die Gemeinde setzt sich bei dem Kanton für die Reduktion von Durchgangsverkehr auf dem kommunalen Strassennetz ein. Der Druck auf die untergeordnete Strassennetz soll reduziert werden. Die Gemeinde bringt sich beim Kanton aktiv für die Entwicklung von möglichen Lösungen gegen den Durchgangsverkehr, der insbesondere durch die Überlastung auf dem übergeordneten Netz im Raum Wetzikon entsteht, ein.	Kanton, Gemeinde	<i>Die REDUKTION ist sehr wichtig. Der Durchgangsverkehr geht auf das übergeordnete Netz</i>
SV 3	Geschwindigkeitsreduktion ausserhalb des Siedlungsgebietes	Entlang kommunalen Strassen mit kritischen Bedingungen (z.B. schmalen Querschnitten, beeinträchtigte Sicherheit) werden entsprechend den vorhandenen Strassenräumen Anpassung der Höchstgeschwindigkeiten (max. 60km/h) vorgenommen. Geschwindigkeitsreduktion erhöht Verkehrssicherheit und reduziert Attraktivität für Schleichverkehr/Durchfahrt von ortsfremdem Verkehr auf kommunalem Strassennetz. - Hardstrasse - Wüerstrasse	Gemeinde	<i>in einem Zuständigkeitsbereich soll gefordert werden Permanente Geschwindigkeitskontrolle &amp; Anzeigen (Radar)</i>
SV 4	Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr (Zubringer gestattet)	Auf kommunalen Strassen mit kritischen Bedingungen für den Schwerverkehr (z.B. schmalen Querschnitten, beeinträchtigte Sicherheit) werden Fahrverbote für den Schwerverkehr/Lastwagenverkehr erlassen (Zubringer gestattet). Der Schwerverkehr wird auf dem übergeordneten Netz kanalisiert, die Verkehrssicherheit auf den kommunalen Strassen dadurch erhöht. - Hardstrasse - Wüerstrasse	Gemeinde	<i>Durchfahrtsverbot realisieren. z.B. Langweidstrasse</i>
SV 5	Begegnungszonen	Entlang Strassenabschnitten mit kritischen Verkehrsverhältnissen (z.B. beeinträchtigte objektive/subjektive Verkehrssicherheit, Schulwegesicherheit, regionaler Durchgangsverkehr, etc.) werden Begegnungszonen errichtet. - Langweidstrasse (südlicher Teil) - Hardstrasse (Bertschikon) + Grüt	Gemeinde	<i>schön aber nicht effizient</i>
SV 6	Reduktion Durchgangsverkehr Austrasse, Gossau Dorf-Otlikon	Die Gemeinde prüft Möglichkeiten, damit die Austrasse nicht mehr als Verbindung zwischen Otlikon und Gossau Dorf genutzt wird (z.B. Abschnittsperrung/Fahrverbot Teilstücks für motorisierten Verkehr, Temporeduktion). Die Verbindung wird über die Bergstrasse sichergestellt.	Gemeinde	



## Strassenverkehr Gruppe 2

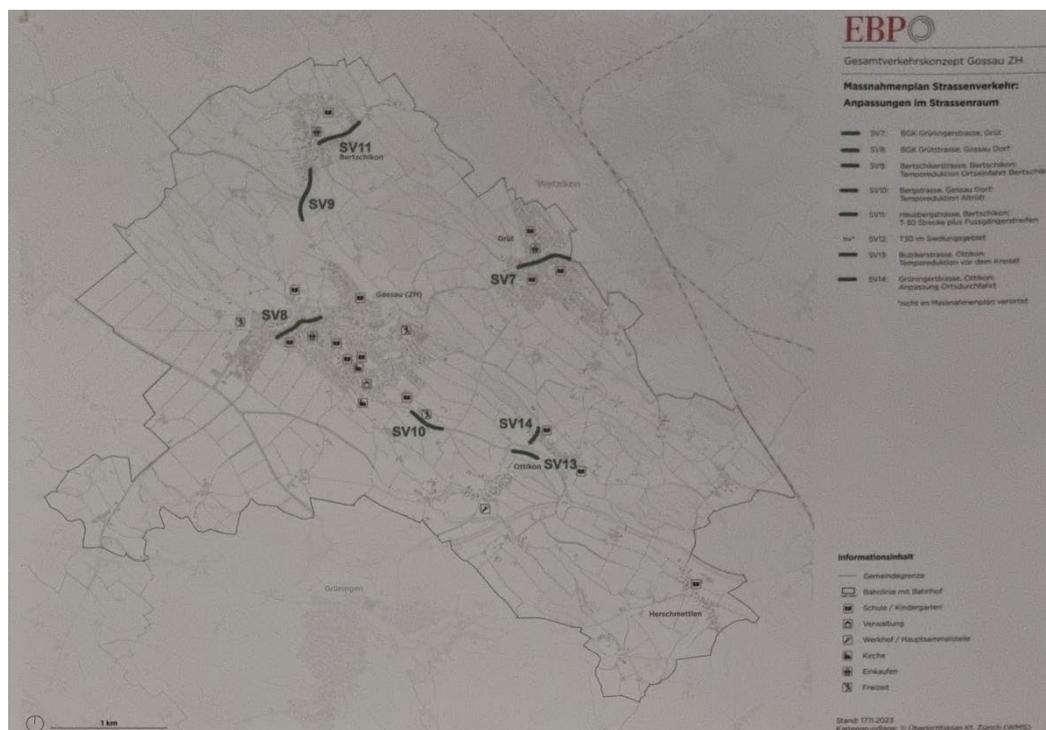


### Strassenverkehr I – Verkehrslenkung

Nr.	Titel	Beschrieb	Massnahmenträger	Bemerkungen
SV 1	Oberlandautobahn A53, Anschluss Uster Ost – Kreisel Betzholz	Die bestehende Lücke im Nationalstrassennetz (A15) im Zürcher Oberland soll zwischen dem Anschluss Uster-Ost und der Verzweigung Betzholz geschlossen werden. Dies beinhaltet den Neubau einer 4-streifigen Autobahn zwischen Anschluss Uster-Ost und der Verzweigung mit der Forchautrasse beim Anschluss Ottikon sowie den Ausbau der Forchautrasse zwischen Anschluss Ottikon und Anschluss Betzholz zur Nationalstrasse. Aktuell existieren dazu zwei Varianten: Das Richtplanprojekt (oberflächennaher Tunnel), welcher durch die Gemeinde Gossau führt, sowie die Variante "Tunnel Tief" (Tunnel im Fels). Die Gemeinde Gossau setzt sich für die Variante "Tunnel Tief" ein.	Kanton	Tief finden sehr gut ✓
SV 2	Reduktion Durchgangsverkehr aufgrund Netzlücke Nationalstrasse (nicht auf Karte verorten)	Die Gemeinde setzt sich bei dem Kanton für die Reduktion von Durchgangsverkehr auf dem kommunalen Strassennetz ein. Der Druck auf die untergeordnete Strasseninfrastruktur soll reduziert werden. Die Gemeinde bringt sich beim Kanton aktiv für die Entwicklung von möglichen Lösungen gegen den Durchgangsverkehr, der insbesondere durch die Überlastung auf dem übergeordneten Netz im Raum Wetzikon entsteht, ein.	Kanton, Gemeinde	gut - wichtig 222 KEIN LICHTSIGNAL AUSSTATTUNG GUT RECHENBARKEIT STRA. IN DER GUT WEGE DER AUF ANDERE QUARTIERE KUNWETTER ABER GDE WERKEN JULDEN
SV 3	Geschwindigkeitsreduktion ausserhalb des Siedlungsgebietes	Entlang kommunalen Strassen mit kritischen Bedingungen (z.B. schmalen Querschnitten, beeinträchtigte Sicherheit) werden entsprechend den vorhandenen Strassenräumen Anpassung der Höchstgeschwindigkeiten (max. 60km/h) vorgenommen. Geschwindigkeitsreduktion erhöht Verkehrssicherheit und reduziert Attraktivität für Schleicherverkehr/Durchfahrt von ortsfremdem Verkehr auf kommunalem Strassennetz. - Hardstrasse - Wuerstrasse * HASENACHERSTRASSE	Gemeinde	ohne Mittelstrassen 60km/h gut Ein- und Ausfahrt Temporeduktion, Schmalh Fussballplätze JA, GUT
SV 4	Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr (Zubringer gestattet)	Auf kommunalen Strassen mit kritischen Bedingungen für den Schwerverkehr (z.B. schmalen Querschnitten, beeinträchtigte Sicherheit) werden Fahrverbote für den Schwerverkehr/Lastwagenverkehr erlassen (Zubringer gestattet). Der Schwerverkehr wird auf dem übergeordneten Netz kanalisiert, die Verkehrssicherheit auf den kommunalen Strassen dadurch erhöht. - Hardstrasse - Wuerstrasse	Gemeinde	wichtig! auch Langweidstr. generell in Begegnungszonen
SV 5	Begegnungszonen	Entlang Strassenabschnitten mit kritischen Verkehrsverhältnissen (z.B. beeinträchtigte objektive/subjektive Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit, regionaler Durchgangsverkehr, etc.) werden Begegnungszonen errichtet. - Langweidstrasse (südlicher Teil) - Hardstrasse (Bertschikon) + Grüt	Gemeinde	KEINE VERLEGUNG DES VERKEHRES AUF QUARTIERSTRASSEN NEBEN SONDEREN BEREICHEN AUF HAUSTRASSEN (KEINE PROJEKT GIBT → VERLEGUNG VON STR. BZ. ZUM ANSCHLUSSE VIA RUA-WEI)
SV 6	Reduktion Durchgangsverkehr Die Austrasse, Gossau Dorf-Ottikon	Die Gemeinde prüft Möglichkeiten, damit die Austrasse nicht mehr als Verbindung zwischen Ottikon und Gossau Dorf genutzt wird (z.B. Abschnittssperrung/Fahrverbot Teilstücks für motorisierten Verkehr, Temporeduktion). Die Verbindung wird über die Bergstrasse sichergestellt	Gemeinde	wieso diese schliessen und andere nicht? KEINE SCHLISSUNG, ABER HOCH TERRA-REKULT.



### Strassenverkehr – Anpassungen im Strassenraum Gruppe 1



### Strassenverkehr II – Anpassungen im Strassenraum

Nr.	Titel	Beschrieb	Massnahmenträger	Bemerkungen
SV 7	BGK Grüningerstrasse, Grüt	Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zur Umgestaltung Strassenraum aufgrund der Studie Verträglichkeit Strassenraum des Amtes für Verkehr (KT ZH)	Kanton + Passarelle	Tempo 30 im Siedlungsgebiet (Wohnhäuser entlang der Strassen) Abweigung + Fussgänger Linienstrasse sichern
SV 8	BGK Grüttstrasse, Gossau Dorf	Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zur Umgestaltung Strassenraum von Abzweigung Laufenbachstrasse bis Abzweigung Leerütstrasse aufgrund geschützter Ortsbilder und weiterer Kriterien, Teilstück mit T30	Kanton	Für uns keine Relevanz
SV 9	Bertschikerstrasse, Bertschikon: Temporeduktion Ortszufahrt Bertschikon Süd	Die Gemeinde setzt sich aufgrund der beeinträchtigten Verkehrssicherheit bei der Ortszufahrt Bertschikon Süd beim Kanton für eine Temporeduktion (T60) auf der Bertschikerstrasse ein (Erhöhung Verkehrssicherheit und Vereinfachung Querung Wanderweg)	Gemeinde, Kanton	nicht dringend, aber falls gleich durchgeführt bei Gossau
SV 10	Bergstrasse, Gossau Dorf: Temporeduktion Altrüt	Die Gemeinde setzt sich für eine Temporeduktion (T60) vor der Festhütte Altrüt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit rund um die publikumsintensiveren Einrichtungen Altrüt, Sporthalle, Schulhaus Berg ein.	Gemeinde, Kanton	50-er Tafel <del>vor</del> Abfahrt Schulhaus Gossau
SV 11	Heusbergstrasse, Bertschikon: T-30 Strecke plus Fussgängerstreifen	Die Heusbergstrasse wird zu einer T30-Strecke umgewandelt, sodass Fussgängerstreifen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit und sicheren Querung für Zufussgehende errichtet werden können.	Gemeinde	Sehr gut! Beleuchtung Fussgängerstreifen wichtig! Beachten die Handwerker, empfinden ungenügend und für viele Überfordernd auch für Kinderwagen Fussgängerstreifen wichtig & ad. Siedlungsgebiet!
SV 12	T30 im Siedlungsgebiet	Gibt es weitere Strassen/Gebiete im Siedlungsgebiet, bei welchen Ihres Erachtens eine Temporeduktion (T30) erfolgen soll?	Gemeinde	/
SV 13	Bubikerstrasse, Ottikon: Temporeduktion vor dem Kreis	Die Gemeinde setzt sich aufgrund der Unfallhäufung beim Kanton für eine Temporeduktion auf der Bubikerstrasse vor dem Kreis Bubiker-/Grünigerstrasse ein.	Gemeinde, Kanton	nicht nötig /
SV 14	Grünigerstrasse, Ottikon: Anpassung Ortsdurchfahrt	Die Gemeinde setzt sich auf der Ortsdurchfahrt Oberottikon für eine Reduktion der Trennwirkung der Grünigerstrasse (Kantonsstrasse) ein.	Gemeinde, Kanton	Fussgängerstreifen



## Strassenverkehr – Anpassungen im Strassenraum Gruppe 2

**EBPO**  
Gesamtverkehrskonzept Gossau ZH

**Massnahmenplan Strassenverkehr: Anpassungen im Strassenraum**

- SV7: BGK Grüngerstrasse, Grüt
- SV8: BGK Grütstrasse, Gossau Dorf
- SV9: Bertschikerstrasse, Bertschikon: Temporeduktion Ortseinfahrt Bertschikon Süd
- SV10: Bergstrasse, Gossau Dorf: Temporeduktion Altrüti
- SV11: Heusbergstrasse, Bertschikon: T-30 Strecke plus Fussgängerstreifen
- SV12: T30 im Siedlungsgebiet
- SV13: Bubikerstrasse, Otlikon: Temporeduktion vor dem Kreisel
- SV14: Grüngerstrasse, Otlikon: Anpassung Ortsdurchfahrt

\*nicht im Massnahmenplan verortet

*SV12 Strecke 30 durch Haschmatten*

*generell: etwas mehr mit Massnahmen umfassen?*

**Informationeninhalt**

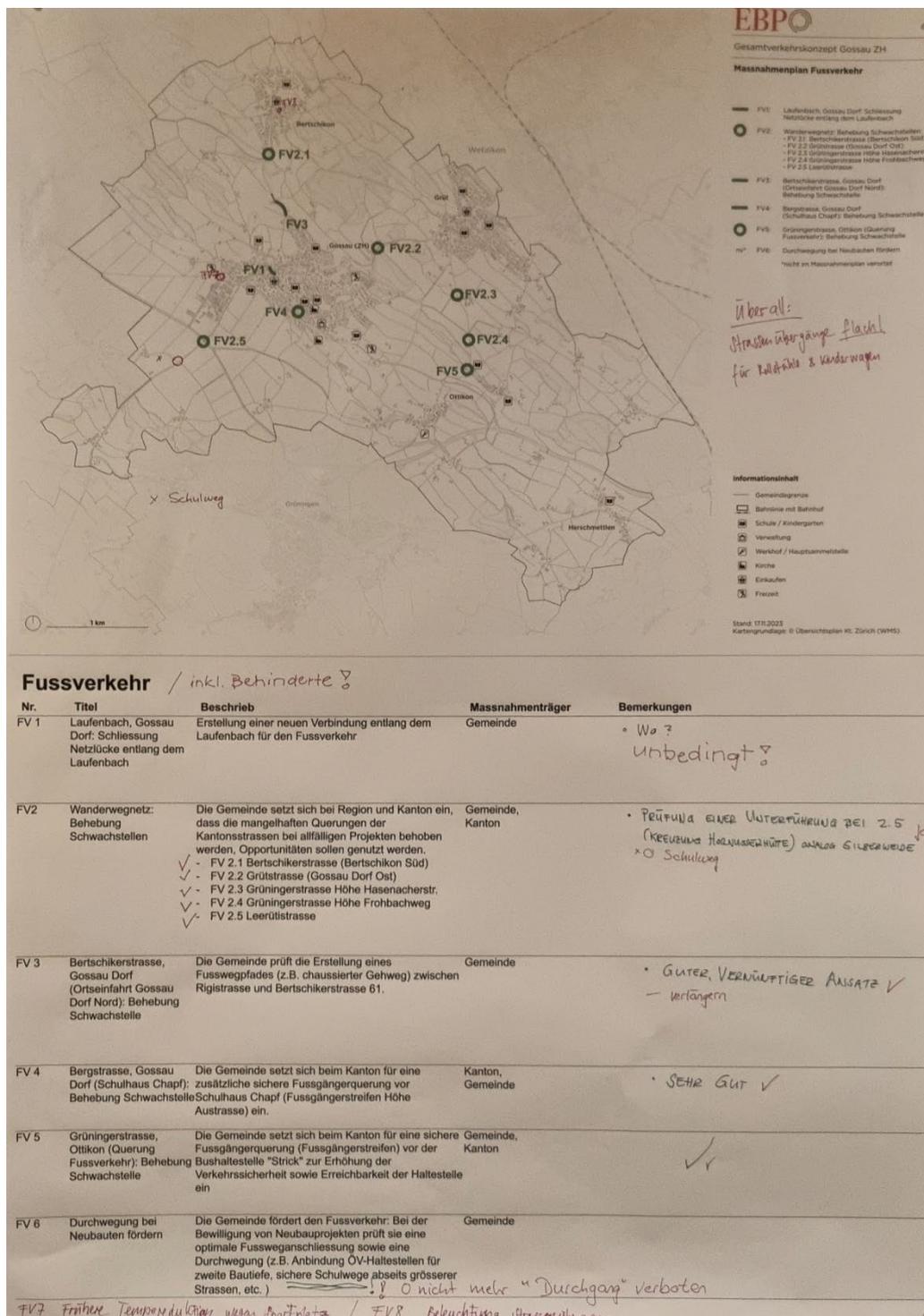
- Gemeindegrenze
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Schule / Kindergarten
- Verwaltung
- Werkhof / Hauptammelstelle
- Kirche
- Einkaufszentrum
- Freizeit

Stand: 17.10.2023  
Kartengrundlage: © Übersichtspläne Kt. Zürich (VMS)

Nr.	Titel	Beschreibung	Massnahmenträger	Bemerkungen
SV 7	BGK Grüngerstrasse, Grüt	Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zur Umgestaltung Strassenraum aufgrund der Studie Verträglichkeit Strassenraum des Amtes für Verkehr (KT ZH)	Kanton	<i>SV7 eine Schwäche mit der Grünanlage auf der Strasse ist nicht berücksichtigt zu werden</i>
SV 8	BGK Grütstrasse, Gossau Dorf	Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zur Umgestaltung Strassenraum von Abzweigung Laufenbachstrasse bis Abzweigung Leerütstrasse aufgrund geschützter Ortsbilder und weiterer Kriterien, Teilstück mit T30	Kanton	<i>SV8 - es ist nicht möglich - es ist nicht möglich - es ist nicht möglich</i>
SV 9	Bertschikerstrasse, Bertschikon: Temporeduktion Ortseinfahrt Bertschikon Süd	Die Gemeinde setzt sich aufgrund der beeinträchtigten Verkehrssicherheit bei der Ortseinfahrt Bertschikon Süd beim Kanton für eine Temporeduktion (T60) auf der Bertschikerstrasse ein (Erhöhung Verkehrssicherheit und Vereinfachung Querung Wanderweg)	Gemeinde, Kanton	<i>SV9 - Temporeduktion - Temporeduktion - Temporeduktion</i>
SV 10	Bergstrasse, Gossau Dorf: Temporeduktion Altrüti	Die Gemeinde setzt sich für eine Temporeduktion (T60) vor der Festhütte Altrüti zur Erhöhung der Verkehrssicherheit rund um die publikumsintensiveren Einrichtungen Altrüti, Sporthalle, Schulhaus Berg ein.	Gemeinde, Kanton	<i>SV10 - Temporeduktion - Temporeduktion - Temporeduktion</i>
SV 11	Heusbergstrasse, Bertschikon: T-30 Strecke plus Fussgängerstreifen	Die Heusbergstrasse wird zu einer T30-Strecke umgewandelt, sodass Fussgängerstreifen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit und sicheren Querung für Zufussgehende errichtet werden können.	Gemeinde	
SV 12	T30 im Siedlungsgebiet	Gibt es weitere Strassen/Gebiete im Siedlungsgebiet, bei welchen Ihres Erachtens eine Temporeduktion (T30) erfolgen soll?	Gemeinde	
SV 13	Bubikerstrasse, Otlikon: Temporeduktion vor dem Kreisel	Die Gemeinde setzt sich aufgrund der Unfallhäufung beim Kanton für eine Temporeduktion auf der Bubikerstrasse vor dem Kreisel Bubiker-/Grüngerstrasse ein.	Gemeinde, Kanton	<i>Notwendig?</i>
SV 14	Grüngerstrasse, Otlikon: Anpassung Ortsdurchfahrt	Die Gemeinde setzt sich auf der Ortsdurchfahrt Oberotlikon für eine Reduktion der Trennwirkung der Grüngerstrasse (Kantonstrasse) ein.	Gemeinde, Kanton	



## Fussverkehr





## Parkierung

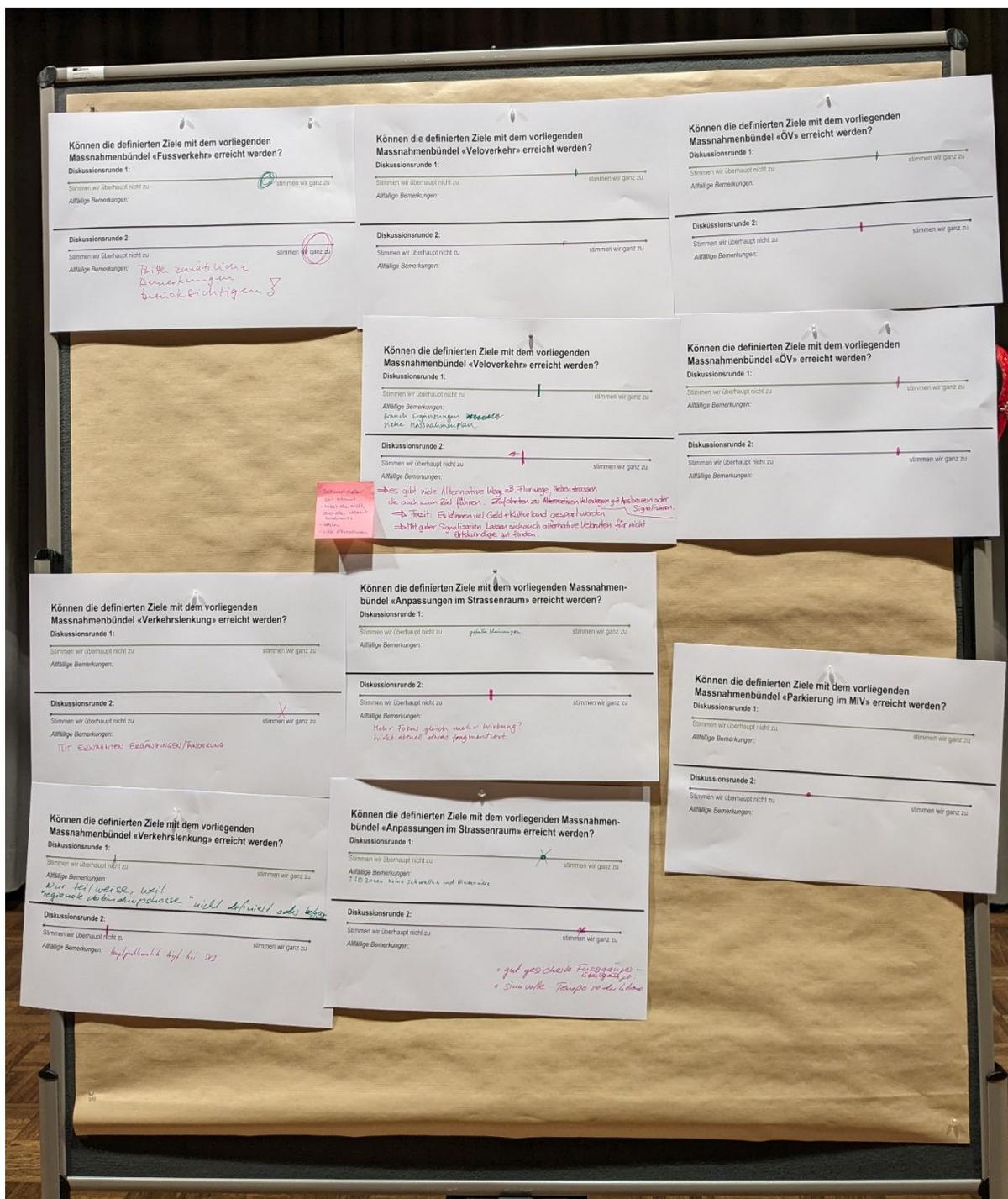


### Parkierung

Nr.	Titel	Beschrieb	Massnahmenträger	Bemerkungen
PP 1	Überarbeitung Parkierungsreglement auf öffentlichem Grund entsprechen regionalem Parkraumkonzept/RRP	Das Parkplatzreglement wird entsprechend dem regionalen Parkraumkonzept (2020) überarbeitet, die Parkierung auf öffentlichem Grund wird dabei reglementiert. - Im Zentrum-Ortskernbereich werden die Parkplätze zeitlich und monetär bewirtschaftet. Die Gebühren für Parkierung im öffentlichen Raum werden dem regional vorherrschenden Preisniveau angepasst. - Die Dauerparkierung wird restriktiver reglementiert: die Aushändigung von Parkkarten zur nächtlichen Dauerparkierung nur noch für Einwohner der Gemeinde. Der Mangel an alternativen Parkierungsmöglichkeiten ist vom Antragsstellenden nachzuweisen.	Gemeinde	- Keine zusätzlichen Parkplätze neben Garbis Höfen, nach keine zeitliche Beschränkung - sehr gut (grosse Anzahl)
PP 2	Kontrolle und Durchsetzung Parkierung auf öffentlichem Grund	Die Einhaltung der Parkierungsregelungen wird weiterhin durch regelmässige Kontrollen durchgesetzt.	Gemeinde	nichtig  Kontrollen MUSST penalisiert werden
PP 3	Überarbeitung BZO hinsichtlich Parkplatzerstellungspflicht	Die Parkierungsbestimmungen für Private werden im Sinne einer Harmonisierung mit den kantonalen und regionalen Parkierungsvorgaben überprüft und angepasst. Das Parkierungsangebot wird dabei entsprechend dem kantonalen GVK auf die Kapazitäten des Strassenetzes ausgerichtet. - Die Gemeinde überprüft die in der Bau- und Zonenordnung BZO festgelegten Bestimmungen zur Reduktion der Parkraumerstellungspflicht und passt diese an. Bei guter Erschliessungsqualität mit dem OV, einer gewissen Siedlungsdichte oder einer guten Anbindung ans FVV-Netz, soll die Pflichtparkplatzanzahl weiter reduziert werden dürfen. - Unterirdische Parkierung wird gefördert: Können in einem privaten Bauvorhaben durch die Erstellung einer grossen, unterirdischen Parkierungsanlage bisherige öffentliche, oberirdische Parkplätze ersetzt werden, kann die Zahl der insgesamt zulässigen Parkplätze um diejenige der Aufzuhebenden erhöht werden. - Autoarmes Wohnen wird ermöglicht. Dabei kann der geforderte Minimalparkplatzbedarf gestützt auf ein Mobilitätskonzept unterschritten werden. - Festschreibung von erforderlichen Mobilitätskonzepten in der BZO neben Gestaltungspläne für Arealüberbauungen und Neu-/Ersatzbauten (>50 Parkfelder). Darin wird u.a. die Erschliessung mit ÖV/Fuss- und Veloverkehr, Anzahl Parkplätze und Veloabstellplätze festgesetzt. Prüfung durch Gemeinde. Bei Nutzungsformen, die ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Folge haben, wird eine Bewirtschaftungspflicht für neue private, öffentlich zugängliche Parkplätze vorgeschrieben. - Bei Parkierungsanlagen von Neubauprojekten werden Vorgaben für die Erstellung für E-Mobilität Parkfelder erlassen, weitere Vorgaben und Anreize zur Förderung der E-Mobilität sind zu prüfen.	Gemeinde	- bei aller Regelung belassen - möglich? falls Gemeinde der Ansicht ist, dass es geht? - falls keine Fall - diesbezüglich - nur vom Verordner gemacht, da hier bekommen keine Ersatzplätze da - nur also nur mit strenger Auflage - Freimilität gewährleisten
PP 4	Reglementierung Veloparkierung in BZO	Die Gemeinde konkretisiert die Errichtung von privaten Veloabstellplätzen und verankert diese in der BZO. Angelehnt an das Handbuch Veloparkierung (ASTRA) bzw. an die VSS-Norm 40 065 legt die Gemeinde verbindliche Werte bezüglich Quantität und Qualität der zu errichtenden Veloparkierung für unterschiedliche Nutzungen (z.B. Wohnen, Einkaufen, etc.) fest. Bei grösseren Veloparkierungsanlagen werden Vorgaben zur E-Bike-Parkierung formuliert.	Gemeinde	wenn nötig  kann E-Bike Last Stahlfahnen nicht verwirklichen - nicht
PP 5	Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Strassenparkierung	Entlang Strassen, an welchen es zu Beeinträchtigungen der objektiven oder subjektiven Verkehrssicherheit durch unerlaubte Parkierung kommt, wird die Parkierung geregelt (z.B. Markierung von Parkfelder, Parkverbote, etc.).	Gemeinde	gute Idee



### Gruppenfazits im Überblick





Anhang 5: Fotoprotokoll – Kreativbereich

