

5. Ziele und strategische Stossrichtungen

Die Gesamtverkehrsstrategie der Gemeinde Gossau besteht aus einem gesamtverkehrlichen Ziel sowie Zielen und Stossrichtungen für die spezifischen Mobilitäts- und Verkehrsthemen. Die verkehrlichen Ziele geben an, worauf das Handeln grundsätzlich ausgerichtet ist. Die Stossrichtungen zeigen auf, mit welchen Strategien und Mitteln die gesetzten Ziele erreicht werden sollen. Die Gesamtverkehrsstrategie basiert einerseits auf den richtungsweisenden Zielsetzungen der übergeordneten Planungsinstrumenten (Kapitel 2.1) sowie der Analyse des Ist-Zustandes sowie der Entwicklungsprognose (Kapitel 3).

5.1 Gesamtverkehrliche Zielsetzung

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

Gesamtverkehrliche Zielsetzung

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

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

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

Quantifizierung der Ziele

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

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

Entsprechend sollen sich künftig die Personenwege grob gemäss Abbildung 27 auf die Verkehrsmittel und räumliche Relationen aufteilen. Der resultierende Modal Split der Gemeinde ist in Abbildung 28 aufgeführt (Personenwege nach Territorialprinzip).

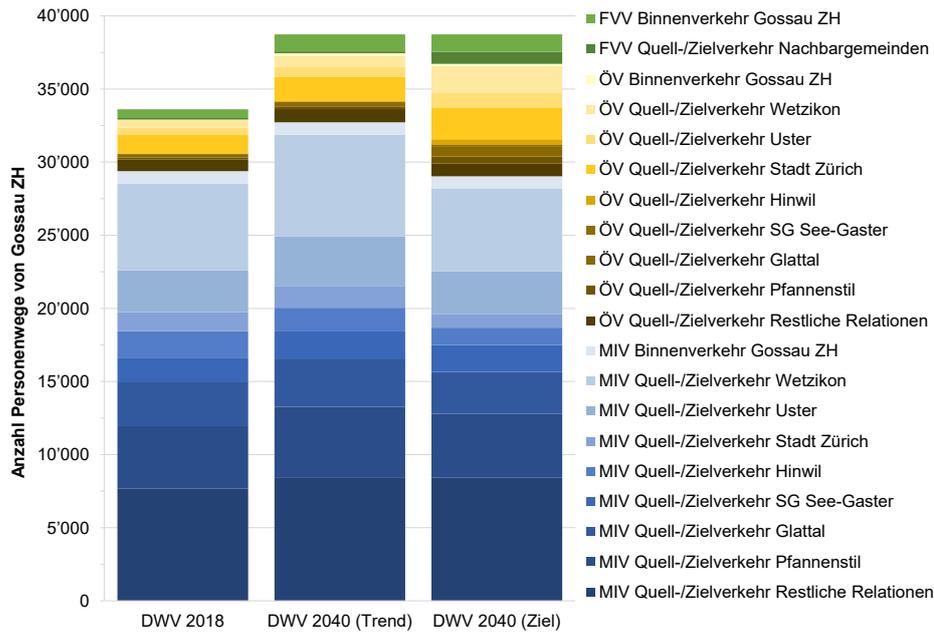


Abbildung 27 Verteilung der Personenwege des Quell-, Ziel- und Binnverkehrs von Gossau auf die Verkehrsmittel und räumliche Relationen; Ist-Zustand, Prognose/Trend und Ziele (Basis: GVM-ZH, FVV ergänzt.)

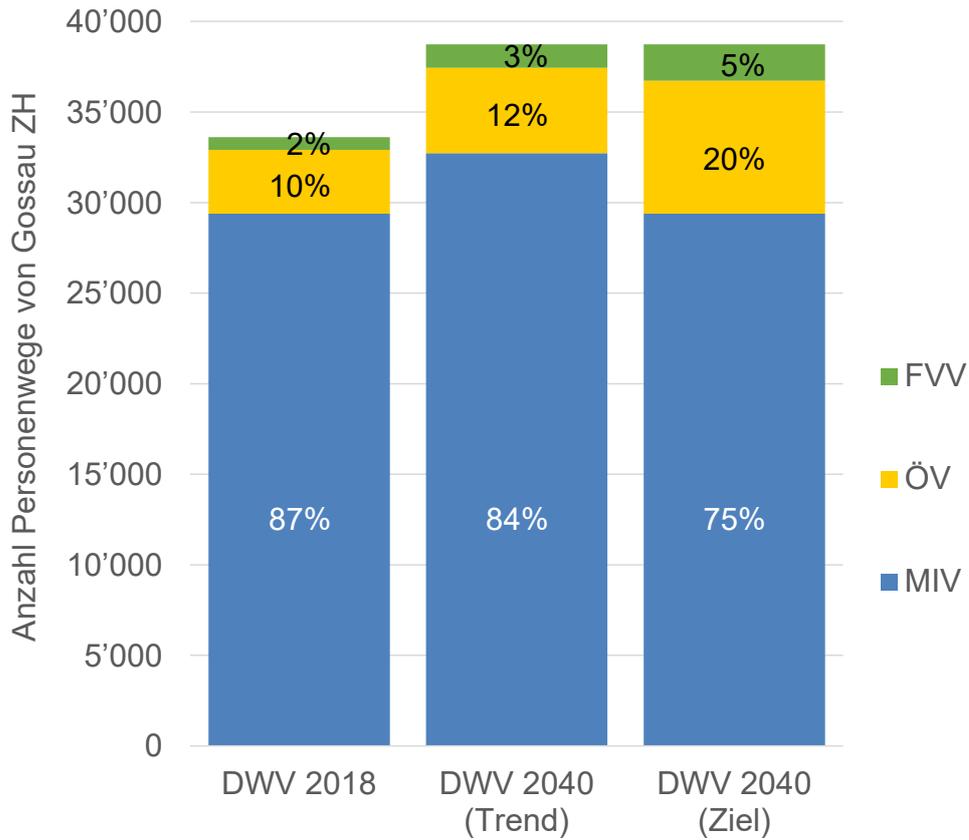


Abbildung 28 Modal Split des Quell-, Ziel- und Binnverkehrs von Gossau (Personenwege nach Territorialprinzip); Ist-Zustand, Prognose/Trend und Ziele (Basis: GVM-ZH, FVV ergänzt).

5.2 Gesamtverkehrsstrategie nach Verkehrsthemen

Gesamtverkehrliche Zielsetzung								
Gossau ZH verfügt über ein sicheres sowie orts- und umweltverträgliches Gesamtverkehrssystem. Das Verkehrssystem von Gossau ist, unter Berücksichtigung lokaler Interessen, optimal in das regionale Gesamtverkehrssystem eingebettet und vernetzt. Bei der Planung werden die betroffenen Anspruchsgruppen (z.B. Anwohner/innen, Gewerbe, Landwirtschaft etc.) angemessen berücksichtigt.								
Verkehrsthema	Abstimmung Verkehr und Siedlung (VS)	Mobilitätsmanagement (MM)	Fuss- und Veloverkehr (FVV)	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Kombinierte Mobilität (KM)	Strassenverkehr (SV)	Parkierung des MIV (P)	Güterverkehr (GV)
Ziel <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.	-
Strategische Stossrichtungen	<p>VS-I: Die Siedlungsentwicklung, der ÖV und der FVV sind aufeinander abgestimmt. Voraussetzungen für die Nutzung des ÖV und FVV werden und, wo notwendig und finanziell verkraftbar, verbessert.</p> <p>VS-II: Die Verknüpfung der Wachten ist optimalerweise mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet. Innerhalb der Siedlungsgebiete fördern möglichst kurze, sichere und direkte Wege den FVV.</p> <p>VS-III: Vorgaben für die Parkierung von Velos, Veloanhängern, Kinderwagen und dergleichen werden entsprechend den kantonalen Richtlinien wo möglich gefördert.</p> <p>VS-IV: Die Vorgaben zur privaten Parkplatzerstellungspflicht werden auf die Verkehrserschliessung und die Nutzung abgestimmt, ohne den öffentlichen Raum zu belasten.</p>	<p>MM-I: Die Gemeinde sensibilisiert die Bevölkerung sowie relevante Arbeitgebende betreffend dem Mobilitätsverhalten.</p> <p>MM-II: Für die Gemeindeverwaltung und Angestellte der Gemeinde werden Massnahmen zur Förderung des FVV und ÖV sowohl für den Arbeits-/Pendlerweg als auch für Dienstfahrten angestrebt.</p> <p>MM-III: Für öffentliche Veranstaltungen mit einem hohen Aufkommen an Besuchenden kann ein Mobilitätskonzept verlangt werden.</p>	<p>FVV-I: Netzlücken sowie lineare und punktuelle Schwachstellen im Fuss- und Velonetz werden unter Vorbehalt der finanziellen Verhältnismässigkeit behoben.</p> <p>FVV-II: Die Sicherheit für Zufussgehende und Velofahrende sowie die Schulwegsicherheit wird, soweit möglich, erhöht. Ein spezieller Fokus liegt auf den Ortsdurchfahrten, bei Knoten und Querungsstellen sowie bei Verbindungen mit begrenzten/engen Platzverhältnissen.</p> <p>FVV-III: Für regionale Velowegverbindungen wird ein möglichst direktes und sicheres Velonetz zur Verfügung gestellt. Kommunale Routen verlaufen entlang weniger verkehrsbelastete Gemeindestrassen und durch Quartiere.</p> <p>FVV-IV: Der anzustrebende Ausbaustandard der Veloinfrastruktur orientiert sich an den kantonalen Richtlinien. Wichtige kommunale Achsen und Verbindungen werden dabei prioritär umgesetzt.</p> <p>FVV-V: Durch weitere Verkehrsberuhigung im Siedlungsgebiet wird die Sicherheit für den FVV erhöht und die Aufenthaltsqualität verbessert.</p> <p>FVV-VI: Für den Veloverkehr wichtigen Zielen verfügen über Abstellanlagen mit ausreichender Kapazität.</p>	<p>ÖV-I: Der ÖV ist ein wichtiger Teil der Mobilität in Gossau. Das Angebot wird finanziell tragbar, bedarfsorientiert weiterentwickelt.</p> <p>ÖV-II: Alle Wachten sowie die wichtigen öffentlichen Einrichtungen verfügen über ein bedarfsgerechtes ÖV-Angebot werktags, wie auch über das Wochenende.</p> <p>ÖV-III: Zu den benachbarten Gemeinden und Regionen werden möglichst attraktive und direkte ÖV-Verbindungen angeboten.</p> <p>ÖV-IV: Verlässliche Reisezeiten und Fahrplanstabilität im strassengebundenen ÖV werden gewährleistet und durch Priorisierungsmassnahmen erhöht.</p> <p>ÖV-V: Die ÖV-Haltestellen verfügen entsprechend ihrer Bedeutung über eine angemessene Ausstattung und sind möglichst direkt zugänglich.</p>	<p>KM-I: An den relevanten Umsteigehaltestellen werden Veloabstellanlagen vorgesehen.</p> <p>KM-II: Direkte und hindernisfreie Zugänge für den FVV ermöglichen eine gute, behindertengerechte Erschliessung der ÖV-Haltestellen.</p>	<p>SV-I: Die Wachten sind mit Tangentialverbindungen direkt miteinander verbunden.</p> <p>SV-II: Der Durchgangsverkehr und der Lastwagenverkehr werden auf den kantonalen Hauptachsen kanalisiert. Auf diesen wird der Verkehrsfluss sichergestellt, um unerwünschte Umwegfahrten zu verhindern.</p> <p>SV-III: 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>SV-IV: Die Strassen werden entsprechend ihrer Funktion gestaltet. Die siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung ermöglicht eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung.</p> <p>SV-V: Die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum wird erhöht.</p> <p>SV-VI: Bei der Gestaltung des öffentlichen Strassen- und Aufenthalts-/Begegnungsraums wird der Ort- und Anwohnerverträglichkeit eine hohe Bedeutung beigemessen.</p> <p>SV-VII: Die Strassenräume in Zentrumsbereichen und im Umfeld von öffentlichen Einrichtungen sowie Läden und Gastronomie sind mit hoher Gestaltungsqualität durchlässig, fussgängerfreundlich und identitätsstiftend auszubilden. Ein durchlässig gestaltetes Strassennetz mit optimalen Querungsmöglichkeiten reduziert die Trennwirkung der Strassen. Insbesondere an zentralen Lagen und bei grösserem Aufkommen an Zufussgehenden (z.B. bei Läden / Restaurants / öffentlichen Einrichtungen) werden verkehrsberuhigte Bereiche ausgeschieden.</p>	<p>P-I: Mit einem optimierten kommunalen Parkraummanagement für öffentlich zugängliche Parkplätze werden die bestehenden Parkflächen effizient und entsprechend den festgelegten Bestimmungen genutzt</p> <p>P-II: Parkierungsanlagen werden optimal ausgelastet.</p> <p>P-III: Bestehende oberirdische sowie künftige Parkierungsflächen werden nach Möglichkeit siedlungsverträglich gestaltet.</p> <p>P-IV: In privaten Parkierungsanlagen von Neubauten werden die Voraussetzungen für Ladestationen für die E-Mobilität eingefordert.</p>	