



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

Radwegstudie Oetwil am See

Gossauerstrasse

Studienbericht

22.10.2018



Auftraggeber

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr AFV
Abteilung Infrastrukturplanung
Livio Peterer, Projektleiter
Neumühlequai 10
Postfach
8090 Zürich

Verfasser



Tuffli & Partner AG
Badenerstrasse 255, 8003 Zürich
www.tuffli-partner.ch

Dino Ackeret
dino.ackeret@tuffli-partner.ch
043 243 43 12

Raphael Marty
raphael.marty@tuffli-partner.ch
043 243 43 11

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	4
Abbildungsverzeichnis	4
1 Zusammenfassung	5
2 Projektorganisation	7
2.1 Auftraggeber	7
2.2 Auftragnehmer	7
2.3 Projektentwicklung	7
2.4 Grundlagen	8
3 Ausgangslage	9
3.1 Generelle Grundsätze	9
3.2 Kantonaler Velonetzplan	9
3.3 Aufgabenstellung für diese Studie	10
3.4 Studienperimeter	11
3.5 Planungsgrundlagen	12
3.5.1 Kantonaler Velonetzplan	12
3.5.2 Signalisierte Velorouten	13
3.5.3 Kantonaler Richtplan Verkehr	14
3.5.4 Kommunalen Richtplan Verkehr	14
3.5.5 Projektrelevante Planungen	15
3.5.6 Kunstbauten / Unterhaltsbedarf / Beleuchtung etc.	16
3.5.7 Bachdurchlässe	16
3.5.8 Regionale Verkehrssteuerung	16
3.5.9 Denkmalschutz / Ortsbildschutz	16
4 Situationsanalyse	17
4.1 Genereller Beschrieb	17
4.2 Strassenmerkmale	21
4.3 Situations- und Problemanalyse	23
4.4 Unfallauswertung	24
4.5 Fazit aus der Analyse	25
4.6 Zielsetzungen	26
5 Varianten	27
5.1 Evaluation der Varianten	27
6 Bestvariante	34
6.1 Projektbeschrieb	34
6.2 Begründung Entscheid Bestvariante	38
6.3 Umweltrelevante Aspekte (Checkliste Umwelt TBA P+R-Details)	39
6.4 Deponie Leerüti	39
6.5 Landerwerb	40
6.6 Kosten	40
7 Projektablauf	42
7.1 Projektkonsolidierung	42
8 Vernehmlassung	43

8.1	Auswertung der Stellungnahmen	44
9	Unterlagen	47

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Strassenmerkmale	21
Tabelle 2	Landerwerb nach Abschnitten	40
Tabelle 3	Kostenschätzung Abschnitt A	40
Tabelle 4	Kostenschätzung Abschnitt C	41
Tabelle 5	Kostenschätzung Gesamtperimeter	41
Tabelle 6	Auswertung der Stellungnahmen	44

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Netzhierarchie kantonales Velonetz, Alltagsveloverkehr	10
Abbildung 2	Übersichtsplan Studienperimeter	11
Abbildung 3	Ausschnitt Velonetzplan (GIS Kt. ZH)	12
Abbildung 4	Ausschnitt Verbindungsdatenblatt 06-129	13
Abbildung 5	Ausschnitt Kantonaler Richtplan Verkehr, Kanton Zürich	14
Abbildung 6	Kommunaler Richtplan Verkehr, Gde. Oetwil a.S.	14
Abbildung 7	Ausschnitt Studie Busbeschleunigung Esslingerstrasse	15
Abbildung 8	Abschnittseinteilung Studienperimeter	17
Abbildung 9	Ausschnitt Variante A0+, Einmündung Glärnischstrasse	27
Abbildung 10	Ausschnitt Variante A1, Zelgliackerstrasse/Breitistrasse	28
Abbildung 11	Ausschnitt Variante A2	28
Abbildung 12	Ausschnitt Variante A3	29
Abbildung 13	Ausschnitt Variante C0+	30
Abbildung 14	Ausschnitt Variante C1	31
Abbildung 15	Ausschnitt Variante C2	31
Abbildung 16	Ausschnitt Variante C3	32
Abbildung 17	Staulängen Ausfahrten	33
Abbildung 18	Bestvariante Abschnitt A, Einmündungen Zelgliacker- und Breitistrasse	34
Abbildung 19	Bestvariante Abschnitt A, Einmündung Eichbühlstrasse	35
Abbildung 20	Bestvariante Abschnitt A, Ortsausgang / Trottoirüberfahrt Nidertalerstrasse	35
Abbildung 21	Bestvariante Abschnitt C, Teil 1	36
Abbildung 22	Bestvariante Abschnitt C, Teil 2	37
Abbildung 23	Bestvariante Abschnitt C, Teil 3	38

1 Zusammenfassung

Ausgangslage

Entlang der Gossauerstrasse zwischen Kreisel „Zelgli“ in Oetwil a.S. und dem Anschluss Oetwil a.S. der Forchautostrasse verläuft die Nebenverbindung 06-129 des Velonetzplans.

Der heutige Rad-/Fussweg beginnt bereits im Innerortsbereich von Oetwil a.S. und führt bis zum Anschluss „Oetwil a.S.“ der Forchautostrasse A52.

Auslöser für die Studie sind einerseits die Schwachstellen aus dem Velonetzplan und im weiteren die anstehende Sanierung der Gossauerstrasse im Innerortsbereich von Oetwil a.S. sowie die grosse Unfallhäufigkeit beim Anschluss „Oetwil a.S.“ der A52.

Projekt

Mit dem Projekt soll die Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer im Studienperimeter verbessert werden. Bei den Varianten werden neben den baulichen und finanziellen Aspekten auch Kriterien wie Wunschlinie der Radfahrer, Landerwerb und Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Im Variantenstudium wurden verschiedene Lösungsansätze untersucht und diskutiert. Das nachfolgend beschriebene Projekt hat sich als Bestvariante herausgestellt.

Im Innerortsbereich von Oetwil a.S. (Abschnitt A) wird ein neues Regime für den Veloverkehr eingeführt. Der Rad-/Fussweg wird aufgehoben und durch beidseitige Radstreifen ersetzt. Die 1.5 m breiten Radstreifen beginnen nach den Fussgängerübergang beim Kreisel „Zelgli“ und führen bis über die Einmündung der Glärnischstrasse. Der Rad-/Fussweg auf der linken Strassenseite in Richtung Gossau wird durch ein 2 m breites Trottoir ersetzt. Ab der Glärnischstrasse führt wie im bestehenden Zustand ein 3.0 m breiter Rad-/Fussweg in Richtung Gossau. Der Strassenquerschnitt wird auf eine Breite von 8.5 m vereinheitlicht und die langgezogenen und erhöhten Inseln mit Strassenbäumen werden aufgehoben. Der Fussgängerübergang bei der Breitstrasse wird ca. 30 m Richtung Kreisel verschoben. Dadurch kann der Fussgängerübergang in der Breitstrasse aufgehoben werden.

Im Ausserortsbereich von Oetwil a.S. bleibt der heutige Zustand bestehen. Lokal werden im Rahmen des Unterhalts bei Einmündungen von Seitenstrassen und Flurwegen Verbesserungen an den Sichtverhältnissen und der Markierung vorgenommen.

Der Abschnitt C umfasst den Anschluss „Oetwil a.S.“ der Forchautostrasse A52 und den Knoten Esslingerstrasse. Aktuell wird der Veloverkehr in diesem Bereich zum grossen Teil mit Radstreifen auf der Strasse geführt. Dies entspricht nicht den Vorgaben aus der Radwegrichtlinie für Ausserortsstrecken. In der Studie wird die Veloführung vereinfacht und sicherer gestaltet. Vor dem Anschluss wird die bestehende Fussgängerquerung durch eine Schutzinsel für den Veloverkehr ergänzt. Ab dieser Querungsstelle verläuft der Rad- und Fussverkehr auf dem gemeinsamen Rad-/Fussweg auf der rechten Strassenseite weiter in Richtung Gossau und wird nicht vortrittsberechtigt über die Einfahrt Richtung Hinwil, die Ausfahrt und die Esslingerstrasse geführt.

Im Rahmen der Studie wird der Strassenquerschnitt im Abschnitt C neu gestaltet, um die gefahrene Geschwindigkeit und die damit zusammenhängende Unfallgefährdung reduzieren zu können. Dafür werden die Fahrspurbreiten reduziert und die Einfahrten auf die Forchautostrasse verengt. Die Ausfahrt (von Zürich) wird ab ca. Mitte Rampe doppelspurig geführt, um die Stausi-

tuation zu verbessern. Bei der Ausfahrt (von Hinwil) wird eine Insel angeordnet, welche die Fahrströme in Richtung Oetwil a.S. und Gossau trennt und als Schutzinsel für den Rad- und Fussverkehr dient.

Zusammen mit der Umsetzung der baulichen Massnahmen wird im Abschnitt C die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h eingeführt.

Kosten und Termine

Die Kosten für die Massnahmen werden auf ca. Fr. 7'070'000.- (exkl. Mwst.) geschätzt. Davon entfallen Fr. 3'190'000.- auf den Abschnitt A und Fr. 4'445'000.- auf den Abschnitt C.

Anfang 2018 werden die Stellungnahmen zur Studie erwartet. Danach wird das Projekt vom Amt für Verkehr an die Baudirektion zur Weiterbearbeitung resp. Realisierung der Bestvariante übergeben. Im Normalfall ist ab dem Zeitpunkt der Auftragserteilung des Amts für Verkehr an die Baudirektion mit einer Frist von drei bis fünf Jahren bis zur Realisierung zu rechnen.

2 Projektorganisation

2.1 Auftraggeber

Das Amt für Verkehr in der Volkswirtschaftsdirektion des Kanton Zürich ist gemäss Auftrag der Regierung hoheitlich für die Ausarbeitung von Verkehrsstudien auf Staatsstrassen, speziell auch für die Radwegeninfrastruktur, zuständig. Infolgedessen obliegt ihr die hoheitliche Aufgabe, den Strassenraum zu planen sowie deren Ausbaustandards festzulegen.

2.2 Auftragnehmer

Das Büro Tuffli & Partner AG ist mit der Projektentwicklung und der Projektkoordination der vorliegenden Radwegstudie beauftragt.

2.3 Projektentwicklung

Im Rahmen der Erarbeitung der vorliegenden Radwegstudie wurden die nachfolgend aufgeführten Stellen begrüsst und in die Variantenevaluation einbezogen. Die beschriebene Bestvariante ist somit breit abgestützt und wird von den Beteiligten mitgetragen.

Gemeinden:

Oetwil am See: Jürg Hess (Gemeinderat)
Roger Stutz (Leiter Bau & Werke)
Egg: Robert Rupp (Bausekretär)
Gossau: Marc Lutzmann (Leiter Bauabteilung)

Kantonale Stellen:

Baudirektion Kanton Zürich / Projektieren und Realisieren: Markus Walt
Baudirektion Kanton Zürich / Unterhalt: Rolf Vaqué (UR IV)
Sicherheitsdirektion Kanton Zürich / Kantonspolizei: Stephan Reichmuth
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Amt für Verkehr: Tobias Etter, Livio Peterer

2.4 Grundlagen

VD (AFV): Ausbaustandard für Staatsstrassen, Leitfaden für die Projektierung (Rev. 2010)

VD (AFV): Velonetzplan Kanton Zürich, RRB 15/591 (Jun 2016)

BD/TBA, P+R: Checkliste Umwelt TBA P+R-Details

TBA/KAPO/AFV: Anlagen für den leichten Zweiradverkehr (Rev. 2012)

TBA/KAPO/AFV: Sichere Fussgängerstreifen auf den Staatsstrassen, Grundsätze für die Projektierung (2014)

ASTRA: Vollzugshilfe: Planung von Velorouten (2008)

ASTRA: Richtlinie: Velowegweisung in der Schweiz Richtlinie (2010)

Normen VSS

Speziell ist SN 640060 Leichter Zweiradverkehr; Grundlagen zu berücksichtigen.

Den darin festgehaltenen Charakteristika der Alltagsvelofahrenden (speziell Pendler und Kindern auf dem Schulweg) ist Rechnung zu tragen. Ihr Verhalten zeichnet sich durch eine forsche Fahrweise, mittlere bis hohe Geschwindigkeiten, Pulkbildung, verminderte Aufmerksamkeit, verminderte Verkehrsgewandtheit und teilweise Furcht vor starkem Verkehrsaufkommen aus.

Daraus leiten sich die Bedürfnisse an Radrouten ab: direkte Führung, wenig Halte, gesicherte Querungen über stark befahrene Strassen, Möglichkeit von Ausweichrouten bei stark befahrenen Strassen.

3 Ausgangslage

3.1 Generelle Grundsätze

Dem Fuss- und Veloverkehr kommt insbesondere bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr und als Mittel zur aktiven Erholung eine besondere Bedeutung zu. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Fuss- und Veloverkehr zudem Bestandteil von attraktiven und umweltfreundlichen Transportketten auch über längere Distanzen. Der Kanton Zürich unterstützt die Ziele des Bundes zur Anhebung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr. (*Auszug Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich, 2006*)

In der Richtlinie "Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich" werden diesbezüglich folgende Grundsätze festgelegt:

- Ausserorts werden Radverkehrsanlagen als gemeinsame Rad- und Fusswege erstellt. Die Minimalbreite beträgt 2.50 m, mit einem Trennstreifen von 1.50 m von der Fahrbahn abgetrennt.
- Innerorts sind beidseitige Radstreifenlösungen vorzusehen. Die Minimalbreite beträgt 1.25 m. In der Regel kommen jedoch bei Abschnitten der Radwegstrategie die Kriterien für Mehrbreiten zum Zug, welche zu einer Normalbreite der Radstreifen von 1.50 m führen.

Neben der Aufwertung für den Veloverkehr strebt der Kanton Zürich bei der Erarbeitung der Radwegstudien grundsätzlich folgende weiteren Ziele an:

- Für den Fussverkehr ist gleichermassen eine Aufwertung anzustreben. Dazu gehören die Schliessung von Lücken der Fusswegverbindungen entlang Staatsstrassen und auch die Sicherheitsüberprüfung von Querungsstellen für den Fussverkehr gemäss den aktuellen Anforderungen. In der Regel werden mit Schutzinsel gesicherte Fussgängerquerungen angestrebt.
- ÖV Haltestellen sind hinsichtlich ihrer Lage und der hindernisfreien Ausgestaltung zu überprüfen. Falls nötig, entsprechend zu konzipieren und schlussendlich zu sanieren.
- Die in den Ausbaustandards des Kantons festgelegten Charakteristika gemäss den Verkehrslastklassen (T-Klassierung) werden angestrebt. Die Strassen sind anhand der Verkehrsmenge, der massgeblichen Begegnungsfälle und Sicherheitsüberlegungen (effektives und potentielles Unfallgeschehen, Fussgänger, ÖV) zu dimensionieren.

3.2 Kantonaler Velonetzplan

Mit dem RRB 591/2016 wurde im Kanton Zürich der kantonale Velonetzplan festgelegt. Er schliesst eine Lücke der strategischen Planung im Bereich des Veloverkehrs und ergänzt so die bestehenden sektoralen Planungen und Strategien der anderen Verkehrsträger.

Mit dem Velonetzplan wird die planerische Grundlage für ein auf die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs ausgerichtetes Radwegnetz geschaffen. Pendlerinnen und Pendler auf dem Weg zur Arbeit, zu den Ausbildungsstätten oder Fahrten zum Einkauf sind die Hauptzielgruppe. Bei einer Alltagsverbindung hat in erster Linie der Weg zum Ziel eine hohe Bedeutung, indem sie den Ausgangspunkt möglichst direkt und sicher mit dem Endpunkt verbindet. Im Distanzbereich

zwischen 5 km und 15 km ist das Velo eine echte Alternative zum öffentlichen und motorisierten Individualverkehr, sofern die Veloinfrastruktur sicher und durchgängig ist.

Die Alltagsverbindungen werden aufgrund der ermittelten Nachfrage des Veloverkehrs und des Potenzials einerseits in Neben- und Hauptverbindungen und andererseits in Pilotprojekte Veloschnellrouten eingeteilt. Nebenverbindungen werden dort eingesetzt, wo das Potenzial und/oder die Nachfrage gering sind. Wo das Potenzial und/oder die Nachfrage hoch sind, werden Hauptverbindungen eingesetzt. Bei höchster Nachfrage und/oder höchstem Potenzial können eigentrasse Veloschnellrouten und innerorts auch Velostrassen zum Einsatz kommen.



Abbildung 1 Netzhierarchie kantonales Velonetz, Alltagsveloverkehr

Quelle: Erläuterungsbericht kantonaler Velonetzplan

3.3 Aufgabenstellung für diese Studie

Mit der vorliegenden Studie werden folgende Hauptziele verfolgt:

- Beseitigung der Schwachstellen gemäss Velonetzplan
- Überprüfung der vorhandenen Veloinfrastruktur und deren Elemente
- Notwendige Massnahmen (Bestvariante) zur Integration in das Strassensanierungsprojekt aufzeigen
- Abstimmung mit der “Radwegstudie Grüningen, Esslingerstrasse“
- Optimierungen für den Fussverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit beim Anschluss Oetwil am See der Forchautostrasse. Verminderung der Unfallhäufigkeit im Bereich des Anschlusses.

3.4 Studienperimeter

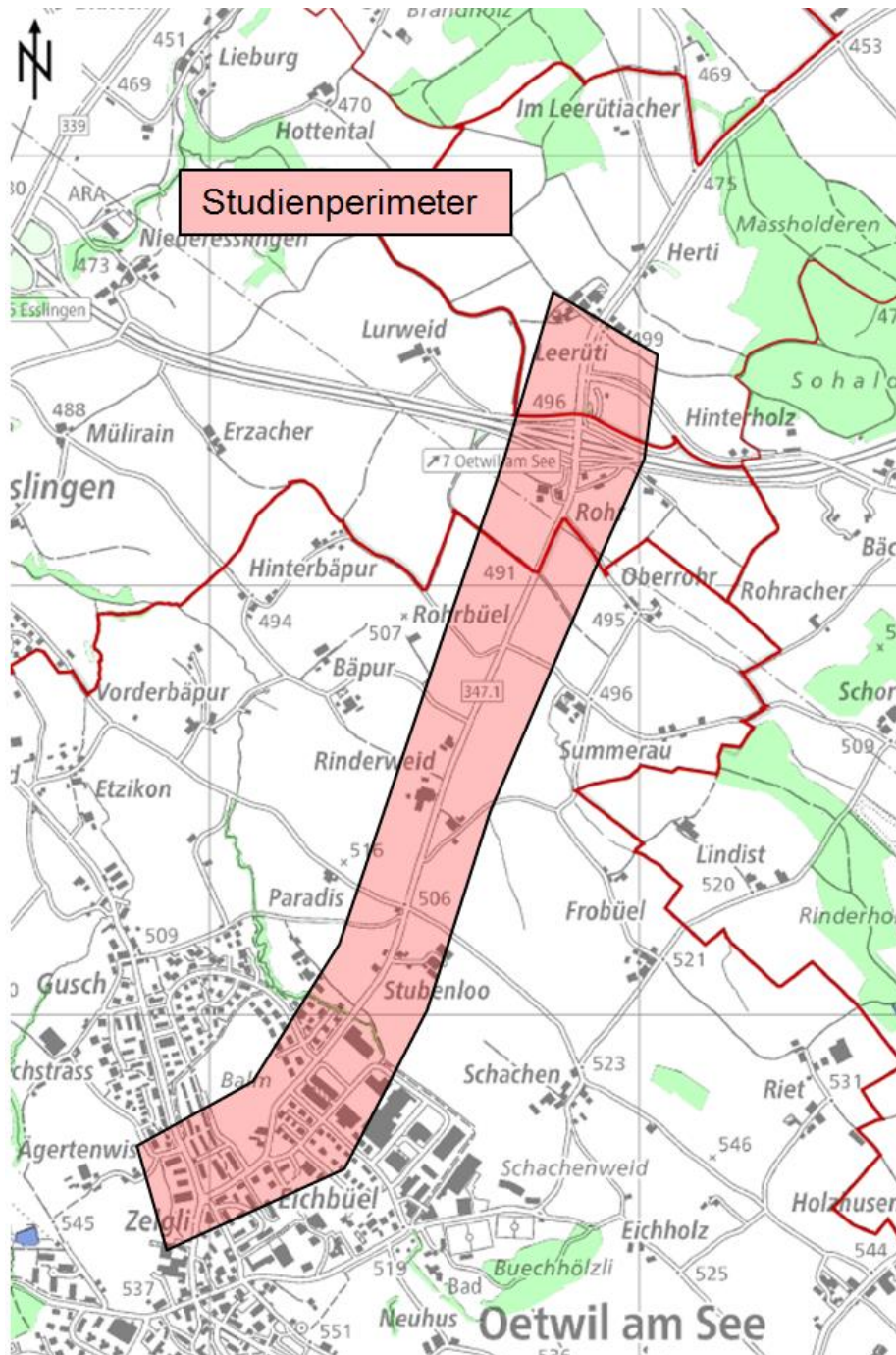


Abbildung 2 Übersichtsplan Studienperimeter

Der Studienperimeter umfasst die Gossauerstrasse ab Kreisel „Zelgli“ in Oetwil am See über den Anschluss der A52 Forchautostrasse bis zum Abzweiger der Esslingerstrasse. Die Gossauerstrasse ist eine Regionale Verbindungsstrasse (RVS) und verläuft durch die Gemeinden Oetwil am See, Egg und Gossau (ZH).

3.5 Planungsgrundlagen

3.5.1 Kantonaler Velonetzplan

Der Studienperimeter liegt auf der Nebenverbindung 06_129. Die Nebenverbindung schliesst in Oetwil am See an die Hauptverbindung 06_120 an und führt von dort in Richtung Gossau. Sie verläuft entlang der Staatsstrasse auf einem Rad-/Fussweg.

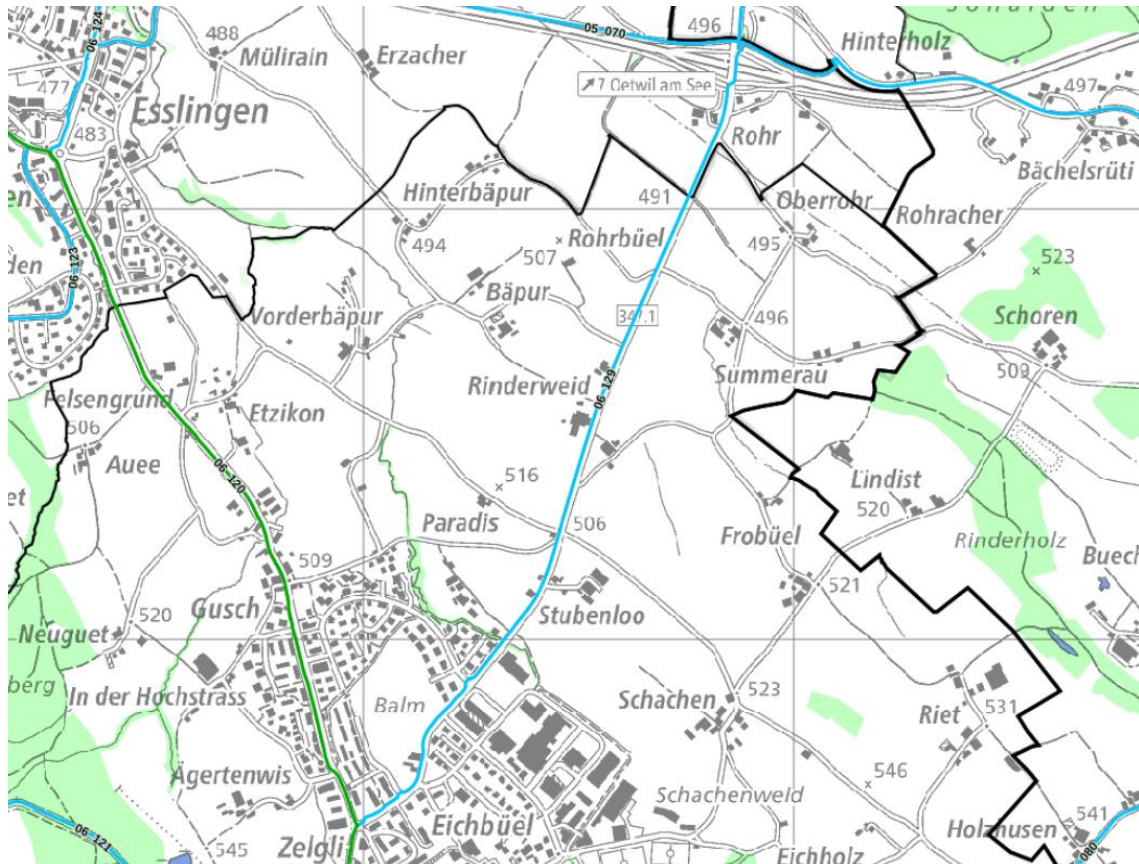


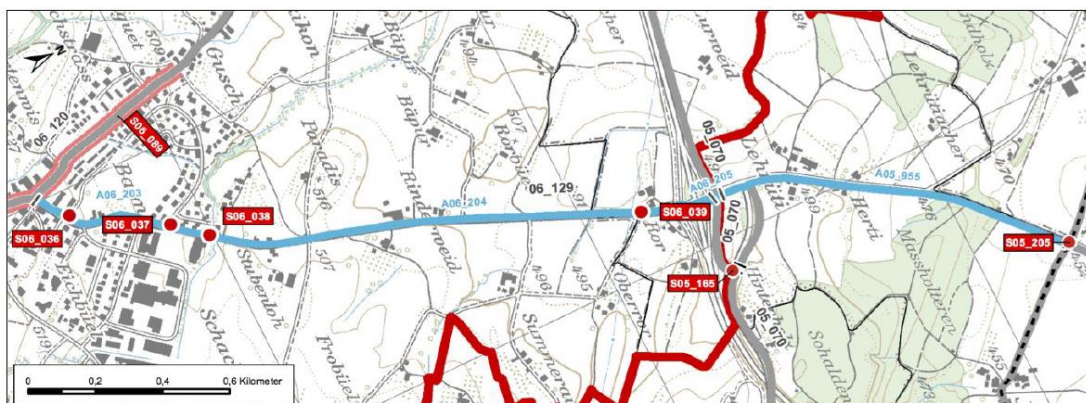
Abbildung 3 Ausschnitt Velonetzplan (GIS Kt. ZH)

Der Velonetzplan des Kantons Zürich, Teilprojekt ZPP, umfasst die Verbindung 06-129 Oetwil a.S. – Gossau. Gemäss dem Verbindungsdatenblatt sind 4 Schwachstellen im Studienperimeter vorhanden:

S06_036	Knoten Zelgliacker-/ Gossauerstrasse	Fehlende Radquerung
S06_037	Knoten Glärnisch-/ Gossauerstrasse	Fehlende Radquerung
S06_038	Knoten Nidertal-/ Gossauerstrasse	Fehlende Radquerung
S06_039	„Rohr“/ Gossauerstrasse	Fehlende Radquerung

Bei der Schwachstelle S06_036 wurden in der Zwischenzeit Massnahmen zur Verbesserung durchgeführt, welche in der heutigen Situation enthalten sind.

06-129 Oetwil a.S. - Gossau (Regionsübergreifend)



Allgemeine Informationen

Startpunkt	Oetwil a.S., Esslinger-/Gossau-Str.
Endpunkt	Gossau, Jungholzstrasse
Länge	3190 m
Schulwege	Ja
Gemeinden	Oetwil a.S., Egg, Gossau (ZH)

Parallelplanungen:

--

Abbildung 4 Ausschnitt Verbindungsdatenblatt 06-129

3.5.2 Signalisierte Velorouten

Die Wegweisung der Routen von SchweizMobil ist in der ganzen Schweiz einheitlich. Sie basiert auf der Schweizer Norm für die Signalisation des Rad- und Fussverkehrs (SN 640 829). Sie wurde für die Realisierung von SchweizMobil überarbeitet und regelt die Wegweisung des Rad- und Fussverkehrs verbindlich.

Das SchweizMobil Routennetz unterteilt sich in nationale und regionale Routen. Sie richten sich in erster Linie an den Freizeitveloverkehr, dabei speziell auch an ortsunkundige regionale und nationale Velotouristen.

Die signalisierten Routen sind in der Planung sowohl hinsichtlich Sicherheit und Logik der Linieneinführung als auch hinsichtlich der Anbindung an lokale Verbindungen, insbesondere zu Ortszentren und Bahnhöfen, zu berücksichtigen.

3.5.3 Kantonaler Richtplan Verkehr

Die folgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt des Studiengebietes aus dem Kantonalen Richtplan Verkehr Kanton Zürich.



Abbildung 5 Ausschnitt Kantonaler Richtplan Verkehr, Kanton Zürich

3.5.4 Kommunaler Richtplan Verkehr

Die folgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt des Studiengebiets aus dem Kommunalen Richtplan Verkehr der Gemeinde Oetwil a.S.



Abbildung 6 Kommunaler Richtplan Verkehr, Gde. Oetwil a.S.

3.5.5 Projektrelevante Planungen

Radwegstudie Grüningen, Esslingerstrasse

Die Radwegstudie „Grüningen, Esslingerstrasse“ des Amts für Verkehr grenzt bei km 2.200 an den Studienperimeter. Die beiden Studien werden im Knotenbereich aufeinander abgestimmt.

Wasserleitung Vorderbäpur - Frohbüel

Die Gemeinde Oetwil a.S. plant in den nächsten Jahren die Sanierung der Wasserleitung Vorderbäpur – Frohbüel. Diese Leitung quert im Gebiet Rinderweid die Gossauerstrasse.

Studie Busbeschleunigung Esslingerstrasse, Oetwil am See

Mit den prognostizierten Verkehrsmengen für das Jahr 2030 erreicht der Kreisell „Zelgli“ voraussichtlich seine Leistungsgrenze. In der Studie werden Massnahmen aufgezeigt, wie die Busse des öffentlichen Verkehrs künftig ohne Verlustzeiten die Esslingerstrasse durchfahren können.

Als Bestvariante resultiert in der Studie eine Bus-LSA auf der Kreisellzufahrt Gossauerstrasse. Diese ist nur in Betrieb, sofern auf der Zufahrt Esslingerstrasse Nord Stau detektiert wird. Fahren die Busse auf den Kreisell zu, wird der Verkehr in der Gossauerstrasse zu Gunsten der Zufahrt Esslingerstrasse zurückgehalten. Der Rückstau auf der Esslingerstrasse wird abgebaut und der Bus kann den Kreisell ohne Verlustzeiten durchfahren.

Die Massnahme wird vorerst baulich vorgesehen (Leerrohre und Standort LSA-Masten), aber mit dem Radwegprojekt noch nicht realisiert.

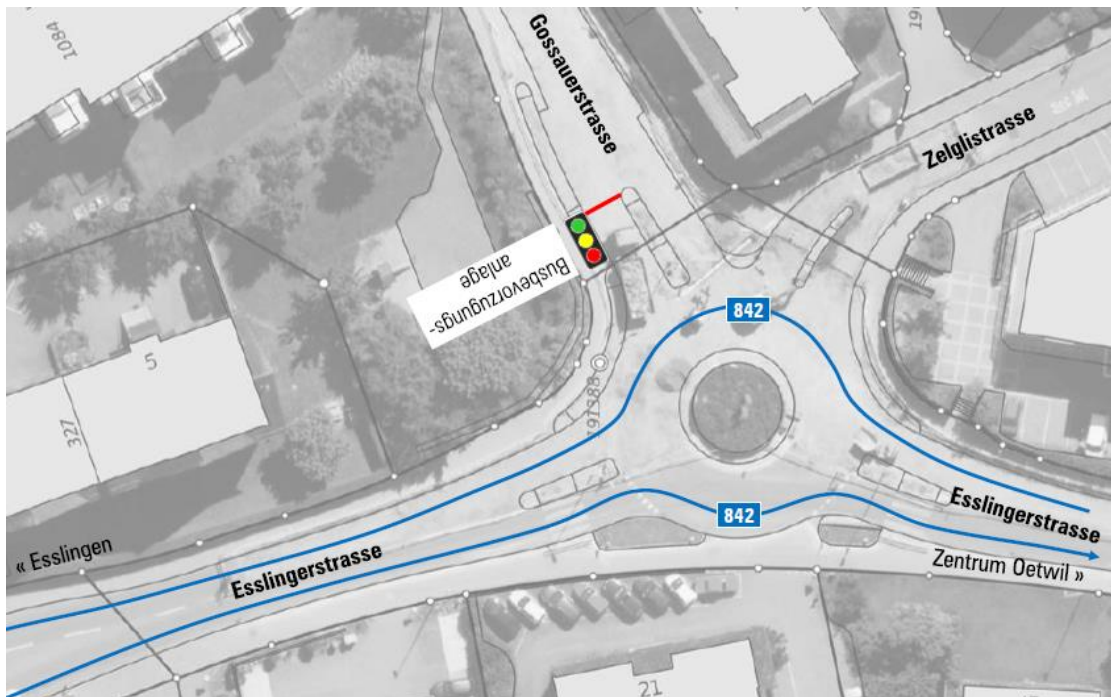


Abbildung 7 Ausschnitt Studie Busbeschleunigung Esslingerstrasse

3.5.6 Kunstbauten / Unterhaltsbedarf / Beleuchtung etc.

Im Studienperimeter sind folgende Kunstbauten vorhanden:

- Objekt-Nr. 192-018: Durchlass Feldweg (351)
- Objekt-Nr. 192-016 Überführung Gossauerstrasse (334)
- Objekt-Nr. 192-017 Unterführung Grüningerstrasse (335)

Das Tiefbauamt des Kantons Zürich (UR IV) plant eine Strasseninstandsetzung im Innerortsbereich von Oetwil a.S. (Abschnitt A). Vorgesehen war die Instandsetzung im Programm 2020, aktuell ist die Planung aufgrund der Studie gestoppt. Der Kreisel „Zelgli“ wurde 2014/2015 saniert.

Eine Strassenbeleuchtung ist im Innerortsbereich von Oetwil am See und im Bereich des Forchautostrasse-Anschlusses vorhanden.

3.5.7 Bachdurchlässe

Im Studienperimeter sind folgende Bachdurchlässe vorhanden:

- Lieburgerbach (Oetwil a.S.), offen vor und nach Unterquerung Strasse, km 0.572
- Stubenloobächli (Oetwil a.S.), eingedolt, km 0.784
- Rinderweidbächli (Oetwil a.S.), eingedolt, km 1.155
- Aabach (Oetwil a.S. / Egg), offen vor und nach Unterquerung, km 1.697
- Oberrohrbach (Egg), eingedolt, km 1.862
- Hinterholzbach (Gossau), eingedolt, km 2.092

Von der Bestvariante sind die Bachdurchlässe nicht betroffen.

3.5.8 Regionale Verkehrssteuerung

Es sind keine RVS-Massnahmen bekannt.

3.5.9 Denkmalschutz / Ortsbildschutz

Durch das Projekt werden keine Ortsbilder mit überkommunaler und nationaler Bedeutung tangiert. Keine Relevanz für das Projekt.

4 Situationsanalyse

4.1 Genereller Beschrieb

Der Studienperimeter wird in drei Abschnitte (A bis C) unterteilt. Die Bezeichnung „links“ und „rechts“ bezieht sich auf die steigende Kilometrierungsrichtung der Gossauerstrasse von Süd nach Nord.



Abbildung 8 Abschnittseinteilung Studienperimeter

Abschnitt A: Gossauerstrasse, innerorts, km 0.000 bis 0.775

Der ca. 775 m lange Abschnitt A beginnt beim Kreisel „Zelgli“, Oetwil am See und führt auf der Gossauerstrasse in nördlicher Richtung bis zur Ortstafel auf Höhe Stubenloo (km 0.775).

Die Fahrbahnbreite beträgt 6.50 m mit punktuellen Aufweitungen in Kurven und bei Verkehrssinnseln. Die Fahrbahnbreite entspricht der Verkehrslastklasse T3.

Auf der linken Seite ist ein Radstreifen ($B = 1.25 \text{ m}$) für die bergwärts fahrenden Radfahrer auf einer Länge von ca. 100 m angeordnet. Der Radstreifen endet ca. 45 m vor dem Kreisel „Zelgli“. Bei ca. km 0.175 besteht eine Rampe vom Rad-/Fussweg auf den Radstreifen.

Für die vom Kreisel „Zelgli“ kommenden Radfahrer besteht keine Veloinfrastruktur auf der rechten Seite. Die Radfahrer werden bei ca. km 0.200 mittels einer separaten Linksabbiegerspur, die hinter einer Schutzinsel angeordnet ist, auf den linksseitigen Rad-/Fussweg geleitet.

Der Rad-/Fussweg hat eine Breite von 3.00 – 3.50 m und führt bis zum Ende des Abschnittes A. Bei der einmündenden Glärnischstrasse wird der Radfahrer mittels Radstreifen über den Kreuzungsbereich geführt. An der Nidertalstrasse besteht eine vortrittsberechtigte Trottoirüberfahrt.

Im Abschnitt A sind 6 Fussgängerschutzinseln vorhanden. Die Breite der Schutzinseln variiert zwischen 2.00 bis 3.00 m. Das Trottoir auf der rechten Seite ist nur zwischen dem Kreisel „Zelgli“ und der Breitistrasse durchgängig. Danach ist das Trottoir nur noch punktuell vorhanden.

Von km 0.000 bis ca. 0.350 fällt die Gossauerstrasse mit einer Neigung von ca. 4.5% in Richtung Gossau ab. Danach verläuft die Strasse bis zum Abschnittsende flach ($< 3\%$).

Es ist fast durchgängig eine Leitlinie markiert und die signalisierte Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.



Gossauerstrasse, Höhe Einmündung Breitistrasse, Blickrichtung Gossau



Gossauerstrasse, Veloquerung, Blickrichtung Gossau



Gossauerstrasse, Blickrichtung Gossau



Gossauerstrasse, Höhe Eichbuelstrasse, Blickrichtung Oetwil a.S.



Gossauerstrasse, Höhe Einmündung Glärnischstrasse, Blickrichtung Gossau



Gossauerstrasse, Höhe Nidertalstrasse, Blickrichtung Oetwil a.S.



Gossauerstrasse, Höhe Stubenloo 1, Blickrichtung Gossau

Abschnitt B: Gossauerstrasse, ausserorts bis „Rohr“, km 0.775 bis 1.840

Der Abschnitt B erstreckt sich über eine Länge von ca. 1'065 m. Er beginnt an der Ortstafel und endet im Gebiet „Rohr“.

Die Fahrbahnbreite beträgt 6.50 m und entspricht somit der vorhandenen Verkehrslastklasse T3. Auf der Kantonsstrasse ist durchgängig 80 km/h signalisiert. Der Strassenverlauf ist mit einer Leitlinie sowie Randlinien markiert. Der Rad-/Fussweg ist links angeordnet und 3.00 – 3.15 m breit. Bei den einmündenden Querstrassen bestehen vortrittsberechtignte Trottoirüberfahrten. Bei ca. km 1.840 wird der Radfahrer ohne Querungshilfe auf die rechte Strassenseite geführt.

Die Gossauerstrasse fällt leicht ($< 3\%$) in Richtung Gossau ab. Ab km 1.700 beginnt die Strasse wieder anzusteigen.

Abschnitt C: Gossauerstrasse bis Knoten „Esslingerstrasse“, km 1.840 bis 2.200

Der Abschnitt C erstreckt sich über eine Länge von ca. 360 m, überquert die Autostrasse A52 (Forchautostrasse) und endet auf Höhe des Abzweigers Esslingerstrasse. Die Breite der Verkehrsfläche variiert zwischen 10.35 und 15.60 m. Der Verkehr wird durch Mittelschutzeisen und eine Leitlinie getrennt. Bei km 1.933 besteht eine Querungshilfe für Fussgänger. Im Bereich der

Einfahrten sind für den Verkehr in beide Richtungen jeweils Linksabbiegerspuren eingerichtet. Die Ausfahrten der Autostrasse sind mit „Stop“ signalisiert.

Auf der linken Seite besteht zwischen km 1.840 und der Ausfahrt (von Zürich kommend) ein Rad-/Fussweg welcher nur von Radfahrern, die aus Gossau kommen, genutzt werden darf. Danach schliesst sich ein Radstreifen an, der über die Ein-/ und Ausfahrten der A52 führt. Der Radstreifen beginnt bei km 2.235 mit einer Querungsstelle, die den rechtsseitigen Rad-/Fussweg mit dem Radstreifen verbindet.

Auf der rechten Seite beginnt bei km 1.840 ein Rad-/Fussweg. Bei km 1.900 wird der Veloverkehr auf einen Radstreifen geführt, welcher über die Einfahrt der A52 hinweg bis zur Brücke geführt wird. Im Bereich der Brücke von km 1.980 bis 2.040 wird der Velo- und Fussverkehr gemeinsam auf dem Rad-/Fussweg geführt. Ab km 2.040 bis 2.200 ist ein Radstreifen vorhanden, welcher bis zum Beginn des Rad-/Fusswegs in Richtung Gossau führt.

Die Gossauerstrasse steigt ab ca. km 1.700 mit ca. 2% weiter in Richtung Gossau an. Auf der Kantonsstrasse ist durchgängig 80 km/h signalisiert. In beiden Ausfahrtsbereichen ist der Radstreifen vollflächig rot markiert.



Gossauerstrasse, ausserorts, Blickrichtung Gossau



Gossauerstrasse, Blickrichtung Gossau, km 1.950



Gossauerstrasse, Blickrichtung Gossau, km 1.980



Gossauerstrasse, Blickrichtung Gossau, km 2.050

4.2 Strassenmerkmale

Nachfolgend werden alle für die Strasse und für alle sie benutzenden Verkehrsträger relevanten Fakten tabellarisch aufgeführt. Die Tabelle dient der systematischen Erfassung und garantiert, dass bei der Studieneerarbeitung alle relevanten Aspekte beachtet werden.

Tabelle 1 Strassenmerkmale

Kriterium	Merkmale	Bemerkungen
Klassifizierung gemäss Strassentyp	<input type="checkbox"/> Hauptstrasse des Bundes <input type="checkbox"/> kantonale HVS <input checked="" type="checkbox"/> regionale RVS	Nr. 357
Klassifizierung gemäss Signalisation	<input checked="" type="checkbox"/> Hauptstrasse (blau signalisiert) <input type="checkbox"/> Nebenstrasse (weiss signalisiert)	Gossauerstrasse
Klassifizierung gemäss Verkehrslastklasse	T <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	
Massgeblicher Begegnungsfall	<input type="checkbox"/> PW-PW-ZR <input checked="" type="checkbox"/> LKW-PW-ZR <input type="checkbox"/> andere	
Funktion	<input checked="" type="checkbox"/> verkehrsorientiert <input type="checkbox"/> siedlungsorientiert	
Lage	<input checked="" type="checkbox"/> innerorts <input checked="" type="checkbox"/> ausserorts	
Gefälle	<input checked="" type="checkbox"/> < 3 % (flach) <input checked="" type="checkbox"/> > 3 % < 6 % (leichte Steigung) <input type="checkbox"/> > 6 %	Abschnitt A bis C ca. 4.5 %, Abschnitt A
MIV / SV		
Höchstgeschwindigkeit	<input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h <input checked="" type="checkbox"/> 80 km/h <input type="checkbox"/> andere: km/h	innerorts ausserorts
Geschwindigkeitsmessung	Messung am: V85: <input checked="" type="checkbox"/> keine Messdaten vorhanden	
DTV / Jahr	10'137 MFZ/ 2013 (GIS)	Keine Verkehrszählstellen im Studienperimeter vorhanden.
Lastwagenanteil	2.0%	
Verkehrsentwicklung	14'088 MFZ/ 2030 (GIS) 2.4% Lastwagenanteil	
Transportroute	Typ <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input checked="" type="checkbox"/> keine Ausnahmetransportroute	
Öffentlicher Verkehr		
Buslinie (siehe auch Checkliste Busbuchten)	Buslinie Nr. und Total Fahrten/Richtung /Std. während 14 Std. / Tag <input type="checkbox"/> Einsatz von Gelenkbussen <input type="checkbox"/> keine Buslinie	Keine vorhanden
Bushaltestellen	Bushaltestelle: <input type="checkbox"/> Fahrbahnhaltestelle <input type="checkbox"/> Busbucht <input type="checkbox"/> entspricht BehiG	Keine vorhanden

Veloverkehr		
Klassifizierung Radroute	<input type="checkbox"/> nationale Veloroute Nr. <input type="checkbox"/> regionale Veloroute Nr. <input checked="" type="checkbox"/> Verbindungsroute	Nebenverbindung 06_129
Mobilitätswert	<input checked="" type="checkbox"/> Alltagsnetz: <input checked="" type="checkbox"/> Alltagsroute <input type="checkbox"/> Schnellroute <input type="checkbox"/> ÖV - Zubringer <input checked="" type="checkbox"/> Schulweg Oberstufe <input checked="" type="checkbox"/> Schulweg Primarschule <input type="checkbox"/> Freizeitnetz	
Velofahrende (Querschnitt) (gemäss Ausbaustandard)	<input type="checkbox"/> viel (> 100 Personen/Tag) <input checked="" type="checkbox"/> wenig (20-100 Personen/Tag) <input type="checkbox"/> gering (< 20 Personen/Tag)	Abschätzung, variiert je nach Abschnitt
Veloinfrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Radstreifen vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Rad-Gehweg vorhanden	Teilweise vorhanden Fast durchgängig vorhanden
Fussverkehr		
FussgängerInnen (gemäss Ausbaustandard)	<input checked="" type="checkbox"/> viel (> 100 Personen/Tag) <input checked="" type="checkbox"/> wenig (20-100 Personen/Tag) <input checked="" type="checkbox"/> gering (< 20 Personen/Tag)	Variiert je nach Abschnitt zwischen viel (Abschnitt A) bis gering (Abschnitt C)
Trottoirs	<input type="checkbox"/> beidseitig lückenlos vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> einseitig lückenlos vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> lückenhaft / nicht vorhanden	Linke Seite in Kilometrierung Rechte Seite in Kilometrierung
Fussgängerquerung	Flächig Punktuell Mit/ ohne Vortritt Mit /ohne Querungshilfe	7 Fussgängerquerungen davon: 5 mit FG- Streifen 2 ohne FG- Streifen
Fussgängerstreifen gemäss VSS 640241	FG-Streifen: 5 Frequenz: <input type="checkbox"/> > 50 Personen/h <input type="checkbox"/> > 100 Personen/5 Std. <input type="checkbox"/> < 50 Personen/Std. Ausstattung: <input checked="" type="checkbox"/> Querungshilfe vorhanden <input type="checkbox"/> Beleuchtung gut/vorhanden Sichtweite <input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> genügend <input type="checkbox"/> ungenügend	Vgl. Datenblätter Überprüfung Fussgängerstreifen (Nr. und Beurteilungscodex) Nr. 1330: 304 (vor Umbau Kreisel?) Nr. 1331: 008 Nr. 1332: wurde aufgehoben Nr. 1333: 004 Nr. 1334: 104 Nr. 1335: 003 Nr. 1336: 508
Schulweg zu Fuss	<input checked="" type="checkbox"/> Oberstufe <input checked="" type="checkbox"/> Primarschule	Schulhäuser Dörli, Blattenacher, Breiti
Unfallgeschehen		
Hauptursachen	<input checked="" type="checkbox"/> Manövrierunfälle <input type="checkbox"/> nicht angepasstes Tempo <input checked="" type="checkbox"/> andere:	Unfalltyp 0 , 2, 3, 4, 5, 6: 58 Unfälle Unfalltyp 8 und 9: 5 Unfälle
Beteiligte	<input checked="" type="checkbox"/> FussgängerInnen <input type="checkbox"/> Velofahrende <input checked="" type="checkbox"/> MIV	2 Personen

4.3 Situations- und Problemanalyse

MIV

Im Studienperimeter sind keine Verkehrsmessstellen vorhanden. Gleich im Anschluss an den Perimeter liegt bei Leerüti die Messstelle 7536. Sie weist einen DTV von 7'536 MFZ auf. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 2.1%.

Nachfolgende Angaben beruhen auf dem Gesamtverkehrsmodell 2013 aus dem GIS:

- Die Gossauerstrasse weist im Innerortsbereich einen DTV von 10'137 MFZ auf, bei einem Lastwagenanteil von 2.0%.

Das Verbindungsdatenblatt 06_129 Oetwil a. S. - Gossau umfasst Angaben zum DTV von 6500 MFZ für die Gossaurstrasse (Kreisel – Oetwil), 8100 MFZ für die Gossauerstrasse (Oetwil) und 8700 MFZ für Rohr (Regionsgrenze RZO).

Für das Jahr 2030 wird im Gesamtverkehrsmodell (GIS) ein DTV von 14'088 MFZ mit einem Lastwagenanteil von 2.4% prognostiziert.

Der Übergang von Tempo 50 auf 80 km/h liegt bei Stubenloo. Im gesamten Bereich des Anschlusses an die A52 beträgt die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h.

Veloverkehr

Der Studienperimeter liegt auf der Nebenverbindung 06_129. Die Nebenverbindung schliesst in Oetwil am See an die Hauptverbindung 06_120 an und führt von dort in Richtung Gossau. Die verläuft entlang der Staatsstrasse auf einem Rad-/Fussweg.

Der Velonetzplan des Kantons Zürich, Teilprojekt ZPP, umfasst die Verbindung 06-129 Oetwil a.S. – Gossau. Gemäss dem Verbindungsdatenblatt sind 4 Schwachstellen im Studienperimeter vorhanden:

- | | | |
|-----------|--------------------------------------|---------------------|
| - S06_036 | Knoten Zelgliacker-/ Gossauerstrasse | Fehlende Radquerung |
| - S06_037 | Knoten Glärnisch-/ Gossauerstrasse | Fehlende Radquerung |
| - S06_038 | Knoten Nidertal-/ Gossauerstrasse | Fehlende Radquerung |
| - S06_039 | „Rohr“/ Gossauerstrasse | Fehlende Radquerung |

Bei der Schwachstelle S06_036 wurden in der Zwischenzeit Massnahmen zur Verbesserung durchgeführt, welche in der heutigen Situation enthalten sind.

Fussverkehr

Entlang der Gossauerstrasse ist auf der linken Seite vom Kreisel „Zelgli“ (km 0.000) bis zur Ausfahrt der A52 (von Zürich kommend, km 1.840) ein Fussweg resp. ein Rad-/Fussweg vorhanden. Nach km 1.840 wird der Rad-/Fussweg auf der rechten Seite in Richtung Gossau weitergeführt. Zwischen km 0.000 und 0.600 sind auf der rechten Seite immer wieder vereinzelte kurze Fusswege im Innerortsbereich vorhanden.

Der Wanderweg 503 (Egg – Feldbach Str.) quert die Gossauerstrasse bei km 1.500 von West nach Ost. Es ist keine Querungshilfe vorhanden.

Öffentlicher Verkehr

Im Studienperimeter existieren keine Bushaltestellen oder Buslinien.

4.4 Unfallauswertung

Einleitung:

Im Zeitraum 2011 bis 2015 ereigneten sich im Studienperimeter 63 Unfälle. Bei einem Unfall (Nr. 40) war ein Velo involviert. Bei der Überprüfung der Unfallskizze hat sich ergeben, dass kein Velo beim Unfall Nr. 40 beteiligt war. Bei zwei weiteren Unfällen (Nr. 5 und 22) waren Fussgänger beteiligt.

An den 63 Unfällen im Zeitraum 2011 bis 2015 waren insgesamt 140 Personen beteiligt. 110 Personen wurden nicht verletzt, 20 Personen wurden leicht und 3 Personen schwer verletzt. Bei 7 Personen sind die Verletzungen unbekannt. Es gab keine Todesfälle.

Insgesamt haben sich 20 Schleuder-/ Selbstunfälle, 15 Einbiegeunfälle, 12 Auffahrunfälle, 6 Unfälle beim Überqueren der Fahrbahn, 4 Abbiegeunfälle, 3 Tierunfälle, 2 Fussgängerunfälle sowie eine Frontalkollision innerhalb des Studienperimeters ereignet.

Abschnitt A:

Im Innerortsbereich, km 0.000 bis 0.775 ereigneten sich 17 Unfälle. Davon haben sich 5 Unfälle im Bereich des Kreisels „Zelgli“ ereignet. Die restlichen 12 Unfälle verteilen sich auf der Gossauerstrasse bis km 0.775.

Die Ursachen sind Schleuder-/ Selbstunfälle (Typ 0 mit 9 Unfällen) gefolgt von Auffahr- und Einbiegeunfällen (Typ 2 und 4 mit je 3 Unfällen) sowie eine Frontalkollision (Typ 6) und ein Fussgängerunfall (Typ 8).

Vier der zwölf Unfälle geschahen unter der Einwirkung von Alkohol. Aufgrund der Missachtung des Vortritts mit „Kein Vortritt“ Signalisation ereigneten sich 3 Unfälle. Jeweils 2 Unfälle ereigneten sich durch momentane Unaufmerksamkeit sowie eines geschwächten Zustandes der Fahrzeuglenker. Die restlichen 6 Unfälle erfolgten aufgrund von anderen, verschiedenartigen Ursachen.

Der Unfall mit dem Fussgänger (Nr. 5) ist auf unvorsichtiges Überqueren der Strasse (10 m neben einer Fussgängerquerung bei Nacht) zurückzuführen.

Die Mehrzahl der 17 Unfälle ereignete sich nachts bei trockener Witterung und schwachem Verkehrsaufkommen.

Abschnitt B:

Im Ausserortsbereich zwischen km 0.775 und 1.950 auf der Gossauerstrasse ereigneten sich insgesamt 11 Unfälle. Die Unfälle häufen sich an den Bereichen der einmündenden Querstrassen. Die Ursachen sind Selbst-/ Schleuderunfälle und Tierunfälle (Typ 0 und 9 mit je 3 Unfällen) gefolgt von 2 Unfällen durch Überqueren der Fahrbahn (Typ 5) sowie Auffahr-/ Einbiege- und Fussgängerunfälle (Typ 2, 3 und 8 mit je einem Unfall).

Drei der elf Unfälle geschahen durch Haus- oder Wildtiere auf der Fahrbahn. Aufgrund der Missachtung des Vortritts mit „Kein Vortritt“ Signalisation ereigneten sich 2 Unfälle. Die restlichen 6 Unfälle sind auf momentane Unaufmerksamkeit, Einfluss von Betäubungsmittel, Verlieren der Ladung, zu nahes Aufschliessen etc. zurückzuführen.

Der Unfall mit dem Fussgänger (Nr. 22) ereignete sich auf Höhe „Rindweid“, km 1.100. Der Fussgänger kam aus ungeklärten Gründen auf die Fahrbahn und wurde dabei durch ein Fahrzeug schwer verletzt.

Die Mehrzahl der 11 Unfälle ereignete sich am Tag bei trockener Witterung und schwachem Verkehrsaufkommen.

Abschnitt C:

Die Mehrheit der Unfälle (35) hat sich zwischen km 1.950 und km 2.200 im Ein-/ Ausfahrtsbereich der A52 resp. in den Knoten ereignet. Die Ursachen sind Einbiegeunfälle (Typ 4 mit 12 Unfällen) gefolgt von Schleuder-/ Selbst- sowie Auffahrunfälle (Typ 0 und 2 mit je 8 Unfällen). Das Überqueren der Fahrbahn (Typ 5) führte zu 4 Unfällen und es ereigneten sich 3 Abbiegeunfälle (Typ 3).

Alle Unfälle des Typs 4 sind auf die Missachtung des Vortritts mit „Stop“ Signalisation zurückzuführen. Im Weiteren haben sich 7 Unfälle aufgrund von momentaner Unaufmerksamkeit und 4 Unfälle durch mangelnde Fahrpraxis ereignet.

Die Unfälle ereigneten sich in der Mehrzahl am Tag mit trockener Witterung und regem Verkehrsaufkommen.

4.5 Fazit aus der Analyse

Für den Studienabschnitt ergeben sich folgende Punkte als Fazit:

Abschnitt A:

- Die Führung des Veloverkehrs auf dem Rad-/Fussweg entspricht nicht dem kantonalen Grundsatz, dass Velofahrer innerorts mittels Radstreifen auf der Strasse geführt werden.
- Die Ausbildung der Mittelinseln mit den hohen Rändern ist sehr dominant und birgt auch ein Sicherheitsrisiko.
- Im bestehenden Zustand fehlt der Charakterwechsel von ausserorts zu innerorts, weil sowohl ausser- wie auch innerorts der Veloverkehr auf dem Rad-/Fussweg geführt wird.
- Bei der Einmündung der Glärnischstrasse werden Radfahrer in Richtung Gossau dazu verleitet, den Radstreifen im Bereich der Einmündung in der nicht erlaubten Richtung zu befahren.

Abschnitt C:

- Hohe Anzahl Unfälle im Abschnitt C, vorwiegend wegen Missachtung des Stopps bei den Ausfahrten von der A52.
- Hohe gefahrene Geschwindigkeiten (Signalisation Tempo 80) durch die gerade Linienführung und die breiten Fahrbahnquerschnitte über den Knoten.
- Veloführung/Wechsel des Regimes im Abschnitt C ist nicht ideal gelöst. Heterogene Führung des Veloverkehrs mit Abschnitten auf Rad-/Fussweg und Radstreifen.
- In Richtung Gossau müssen die Radfahrer die Gossauerstrasse ohne Schutzinsel queren. Die Erkennbarkeit dieser Querungsstelle ist ungenügend. Radfahrer, welche diese Que-

rungsstelle verpassen, kommen auf den Radstreifen, welcher nur in der Gegenrichtung befahren werden darf.

- Fussgänger müssen die breiten Ein- und Ausfahrten (Seite Hinwil) ohne Querungshilfe überqueren.
- Querungsstelle für Veloverkehr in Richtung Oetwil a.S. im Bereich des Beginns der Abbiegespur (Esslingerstrasse) birgt Unfallrisiko.
- Bei den Ausfahrten der A52 kommt es in Spitzenzeiten zu einer Doppelaufstellung unter Mitbenützung der Pannestreifen. Die Sichtverhältnisse sind dadurch erschwert.
- In Spitzenzeiten reicht der Rückstau bis auf die Autobahn.
- Infolge der beschränkten Sichtverhältnisse stellen sich die Fahrzeuge bei den Autobahnausfahrten über die Stopp Markierung bis auf die Radstreifen auf.

4.6 Zielsetzungen

Abschnitt A:

- Integration der Busbevorzugung beim Kreisel Zelgli.
- Sichere Fussverbindung längs und quer zur Gossauerstrasse anbieten.
- Führung des Veloverkehrs innerorts gemäss Kantonalem Standard.
- Sichere und dynamische Führung der Veloverbindung.
- Abschnittsbildung / Charakterwechsel von ausserorts zu innerorts über den Strassenraum bilden.

Abschnitt C:

- Sichere Fussverbindung längs und quer zur Gossauerstrasse anbieten.
- Sichere und dynamische Führung der Veloverbindung.
- Klare und eindeutige Veloverkehrsführung erstellen.
- Verkehrssicherheit erhöhen, Unfallgeschehen senken.
- Bauliche Massnahmen zur Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit auf der Gossauerstrasse und bei den Einfahrtsrampen auf die Forchautostrasse.
- Reduktion des gesamten Strassenraums anstreben.
- Verbesserung der Ausfahrtsrampen, Ermöglichung einer Doppelaufstellung.

5 Varianten

5.1 Evaluation der Varianten

Im Rahmen der Entwicklung der Radwegstudie wurden durch den Projektverfasser in Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr verschiedene Varianten erarbeitet und untersucht.

Im Rahmen der Studienbearbeitung fanden folgende Sitzungen statt:

- 08.09.2016 1. Kantonssitzung
- 08.11.2016 Workshop mit Gemeinden
- 22.03.2017 2. Kantonssitzung
- 06.06.2017 3. Kantonssitzung

Die nachfolgend beschriebenen Varianten sind das Resultat aus diesen Sitzungen.

Auf den nachfolgenden Seiten sind die Varianten aufgelistet. Für die Varianten sind folgende Punkte zu beachten:

- Die Bezeichnung „links“ bzw. „rechts“ bezieht sich auf die aufsteigende Kilometrierungsrichtung von Oetwil am See in Richtung Gossau.

Abschnitt A: Gossauerstrasse, innerorts, km 0.000 bis 0.775

Variante A0+: Verbesserungsmassnahmen

- Lokale Verbesserungsmassnahmen bei den Schwachstellen.
- Trottoirüberfahrten bei den Einmündungen Glärnischstrasse und Nidertalstrasse.
- Bestehenden Radstreifen ab Fussgängerquerung km 0.1 in Richtung Kreisel „Zelgli“ aufheben.

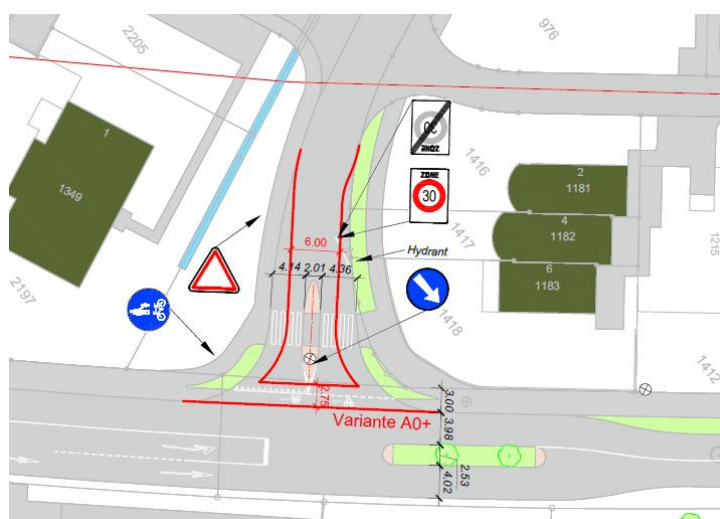


Abbildung 9 Ausschnitt Variante A0+, Einmündung Glärnischstrasse

Variante A1: Verlängerung Rad-/Fussweg

- Verlängerung best. Rad-/Fussweg bis über Zelgliackerstrasse.
- Normgerechte Radquerung der Zelgliackerstrasse.
- Radwegaufgang im Bereich der best. Fussgänger-Insel bei ca. km 0.1.

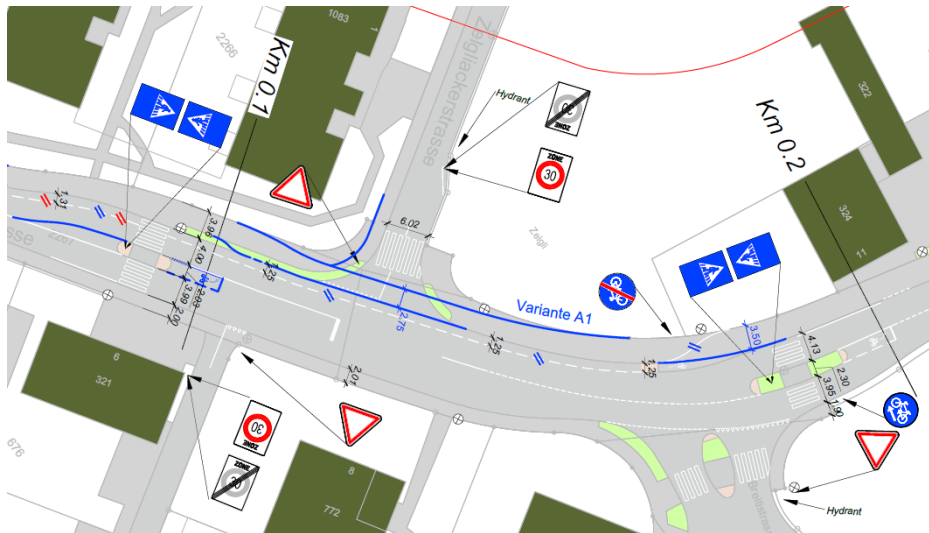


Abbildung 10 Ausschnitt Variante A1, Zelgliackerstrasse/Breitistrasse

Variante A2: Beidseitiger Radstreifen ab Breitistrasse in Richtung Kreisel

- Beidseitiger Radstreifen vom Kreisel „Zelgli“ bis Breitistrasse (1.25 m / 1.50 m).
- Nutzung der bestehenden Übergänge von der Fahrbahn auf den Rad-/Fussweg.

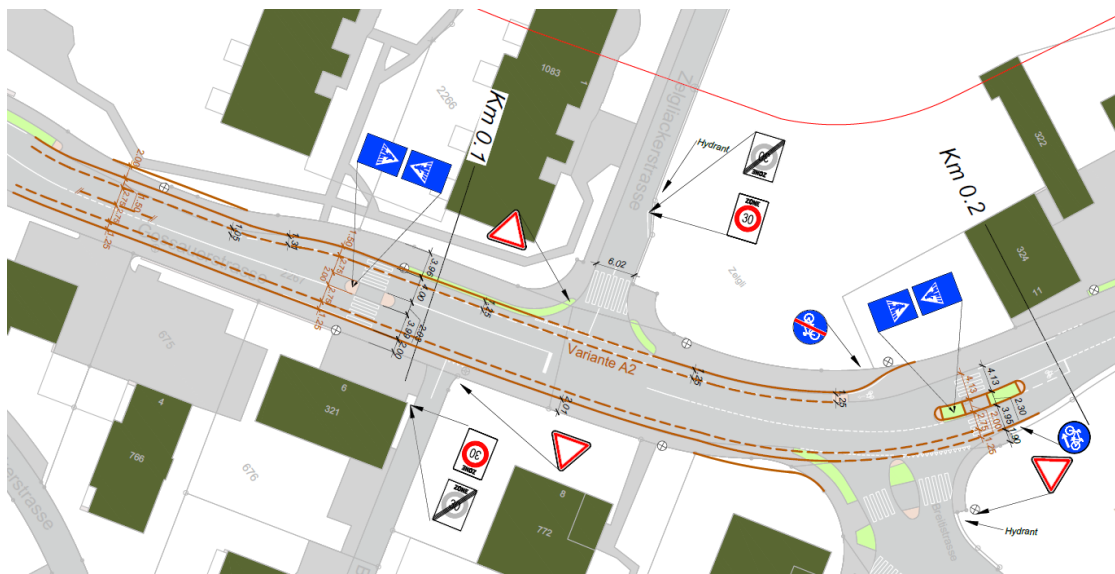


Abbildung 11 Ausschnitt Variante A2

Variante A3: Gehweg durchgängig einseitig links, Radstreifen durchgängig beidseitig, Umgestaltung Strassenquerschnitt, normgerechte Querungsstellen

- Beidseitiger Radstreifen ab Glärnischstrasse (1.50 / 1.50 m)
- Durchgehendes Trottoir links, B = 2.00 m
- Redimensionierung Strassenquerschnitt auf B = 8.50 m (2 x 2.75 m + 2 x 1.5 m)
- Verschiebung Fussgängerübergang Breitistrasse inkl. Geometrieanpassung (km 0.180)
- Rückbau der Verkehrsinseln Eichbühlstrasse und erstellen normgerechte Fussängerquerungen (km 0.350)
- Querungshilfe für Radfahrer bei Übergang Radstreifen – Rad-/Fussweg (km 0.470)
- Rad-/Fussweg ab Glärnischstrasse in Richtung Gossau

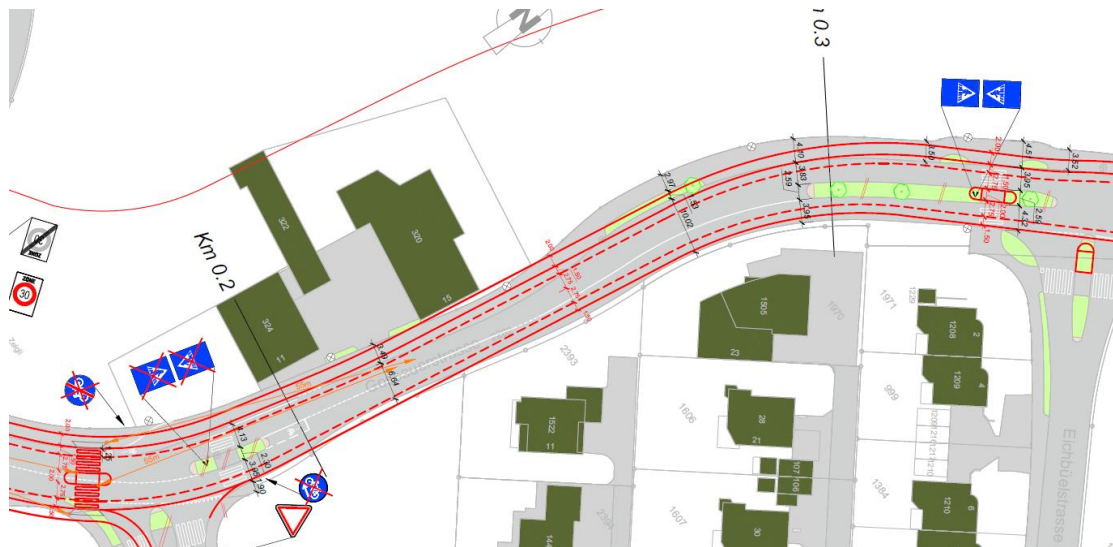


Abbildung 12 Ausschnitt Variante A3

Diskussionspunkte Abschnitt A:

- Beim Unterhaltsprojekt werden die heutigen Verkehrsinseln zurückgebaut resp. angepasst. Dies ist beim Variantenentscheid zu berücksichtigen.
- Das Amt für Verkehr favorisiert die Variante A3. Diese Variante weist Vorteile bei den Abbiegebeziehungen auf und entspricht mit den Radstreifen innerorts den Richtlinien des Kantons Zürich. Aufgrund der notwendigen Sanierung besteht nun die Chance, einen Systemwechsel für den Zeitraum der nächsten ca. 40 Jahre einzuführen.
- Mit der Variante A3 wird ein Charakterwechsel der Strasse zwischen ausserorts und innerorts geschaffen. Dadurch wird die Verkehrssicherheit erhöht. Bei einem innerorts liegenden Rad-/Fussweg können mit dem Aufkommen von e-Bikes vermehrt gefährliche Situationen entstehen.

Fazit und Variantenentscheid Abschnitt A:

- Fazit Workshop Gemeinde vom 08.11.2016: Das Amt für Verkehr favorisiert die Variante A3 mit dem beidseitigen Radstreifen ab Kreisel „Zelgli“ bis nach der Einmündung Glärnischstrasse.
- Gemäss Stellungnahme der Gemeinde Oetwil a.S. vom Dezember 2016 bevorzugt die Gemeinde auch die Variante A3.
- Die Variante A3 wird als Bestvariante ausgearbeitet.

Abschnitt B: Gossauerstrasse, ausserorts, km 0.775 bis 1.840

Variante B0+: Verbesserungsmassnahmen

- Überprüfung der anschliessenden Querstrassen auf Normkonformität (Sichtweiten, Signalisation und Markierung) im Rahmen des Unterhalts.

Diskussionspunkte Abschnitt B:

- Aus Sicht der Gemeinde Oetwil a.S. sind keine Defizite oder Probleme im Abschnitt B bekannt.
- Gemäss Unterhalt und Kantonspolizei sind im Bereich des Abschnitts B keine Probleme bekannt.
- Innerhalb des Abschnitts B quert die Wanderwegroute 503 die Gossauerstrasse. In der Studie müssen dafür keine Massnahmen eingeplant werden.

Fazit und Variantenentscheid Abschnitt B:

- Bestvariante = B0+ → Beibehaltung des heutigen Zustandes, Überprüfung im Rahmen des Unterhalts.

Abschnitt C: Gossauerstrasse, ausserorts, km 1.840 bis 2.200

Variante C0+: Verbesserungsmassnahmen

- Behebung der Schwachstelle Ende Rad-/Fussweg mit Radquerung bei ca. km 1.925
- Bestehende Radquerung bei km 2.23 normgerecht anpassen

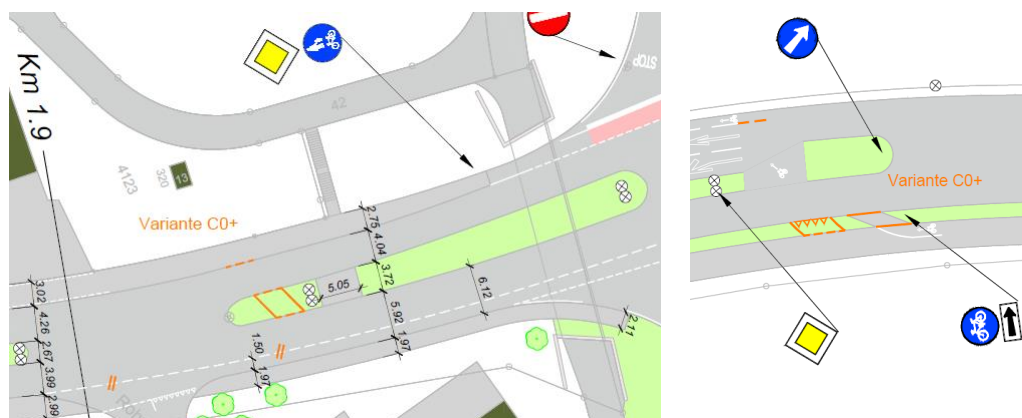


Abbildung 13 Ausschnitt Variante C0+

Variante C1: Rad-/Fussweg durchgängig einseitig auf der rechten Seite

- Radstreifen links zwischen km 1.925 und 2.230 aufheben
- Radstreifen rechts zwischen km 2.050 und 2.190 aufheben
- Radquerung erstellen bei km 1.925
- Rad-/Fussweg rechts von km 1.925 bis 2.16, Anschluss an den bestehenden Rad-/Fussweg ab km 2.180 in Richtung Gossau

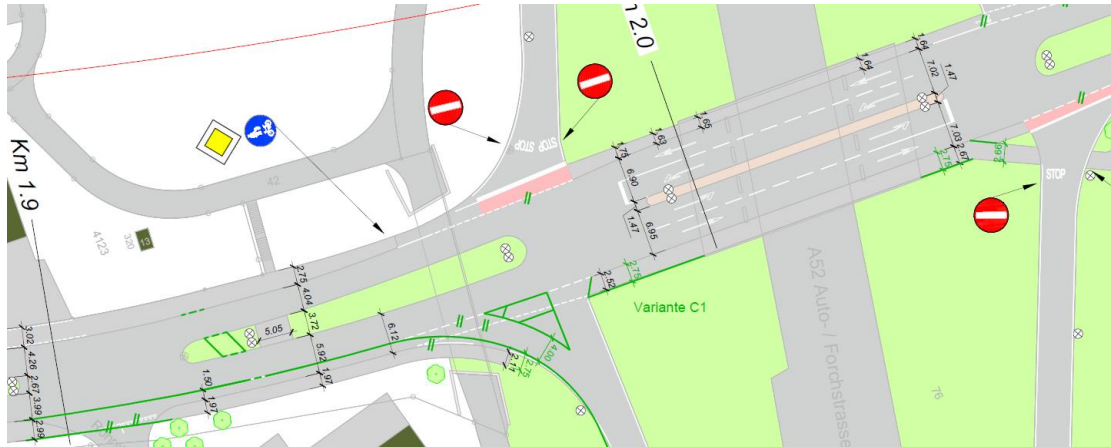


Abbildung 14 Ausschnitt Variante C1

Variante C2: Temporeduktion + bauliche Massnahmen, Radstreifen

- Einführung Tempo 60
- Radstreifen beidseitig
- Durchgehender Fussweg rechts
- Verkürzung Linksabbieger, Vergrösserung Verkehrsinseln
- Verkleinerung Radien Ein-/Ausfahrten

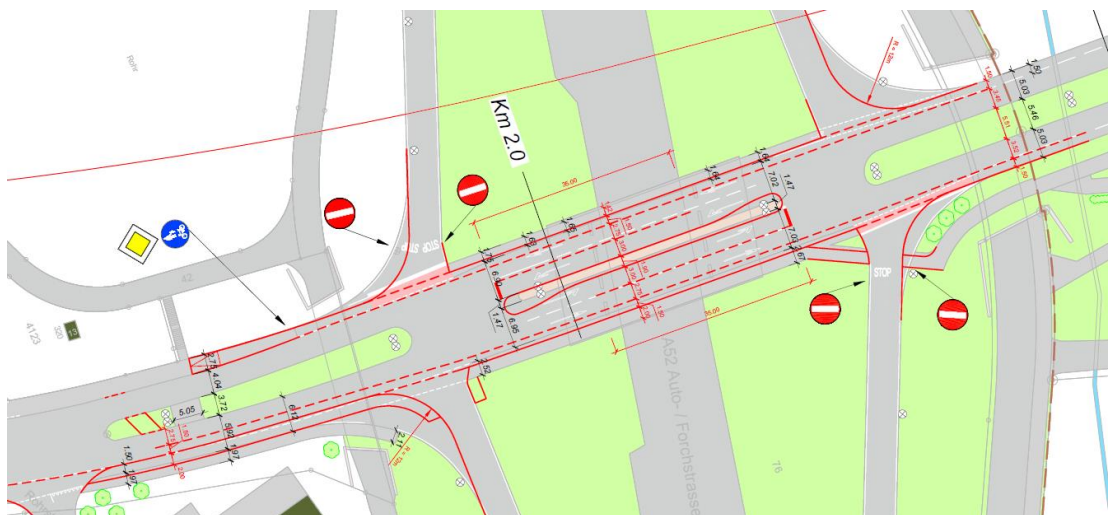


Abbildung 15 Ausschnitt Variante C2

Variante C3: Temporeduktion + bauliche Massnahmen, einseitiger Rad-/Gehweg

- Einführung Tempo 60
- Einseitiger Rad-/Gehweg
- Anpassung Trenninsel und separate Querungsstelle Velo und Fussgänger (km 1.900)
- Anpassung Aufteilung der Spurbreiten und Geometrie Trenninseln auf Brücke (km 2.000)
- Reduktion der Breiten der Ein-/Ausfahrten Forchautostrasse
- Reduktion Fahrspurbreiten auf mind. 3.75 m
- Reduktion Trenninsel auf 1.50 m (km 2.100 und km 2.200)
- Querung Esslingerstrasse mit Insel, B = 2.50 m
- Aufhebung Velo-Übergang (km 2.250)
- Anpassung der Beleuchtung

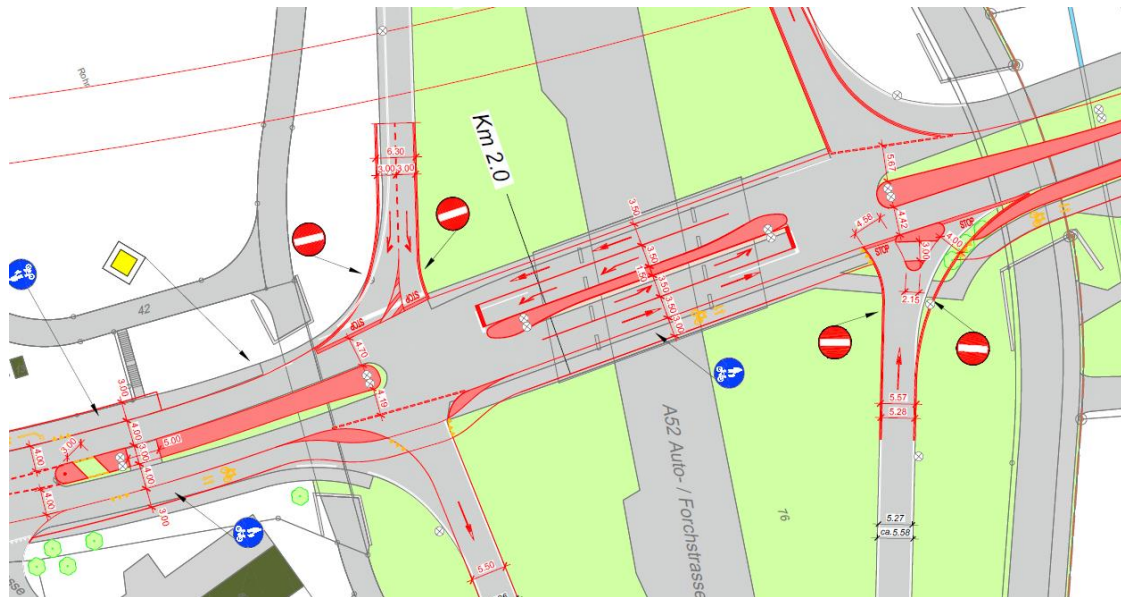


Abbildung 16 Ausschnitt Variante C3

Diskussionspunkte Abschnitt C:

- An der 2. Kantonssitzung vom 22.03.2017 wurde die Frage Radstreifen oder Rad-/Fussweg im Abschnitt C intensiv diskutiert und die Vor- und Nachteile einander gegenübergestellt (vgl. Sitzungsprotokoll)
- Aufgrund der Diskussion entwickelte sich die Meinung, dass eine Lösung mit einem Rad-/Fussweg gegenüber der Radstreifenlösung besser abschneidet.
- Zusammen mit dem Bau des durchgehenden Rad-/Fusswegs auf der rechten Seite wird eine Umgestaltung und Redimensionierung des Strassenquerschnitts vorgenommen.
- Die Lösung mit dem Rad-/Fussweg entspricht der Radwegrichtlinie. Zudem ist eine klare Verkehrsführung für den Veloverkehr vorhanden. Von Oetwil a.S. bis zum Anschluss A52 verläuft der Rad-/Fussweg auf der linken Seite. Bei ca. km 1.93 wird eine Querungsstelle für Radfahrer und Fussgänger geschaffen. Anschliessend verläuft der Rad-/Fussweg auf der rechten Strassenseite weiter in Richtung Gossau.

Diskussion Aus- und Einfahrten Forchautostrasse:

Im Rahmen der Erarbeitung der Studie wurde eine Verkehrszählung beim Anschluss der A52 durchgeführt. Die Staulängen wurden anhand von Beobachtungen während der MSP und ASP erfasst. Die Beobachtungen vor Ort zeigen folgendes Bild:

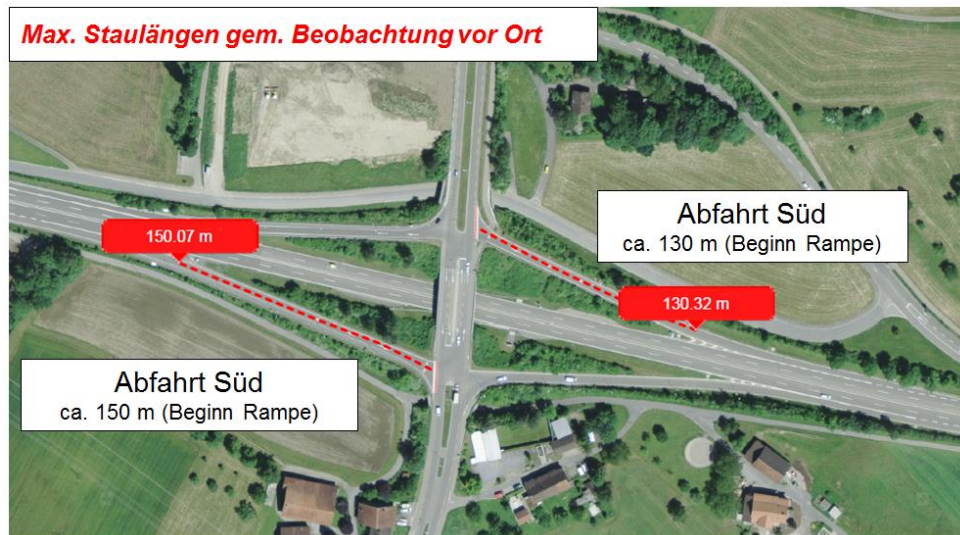


Abbildung 17 Staulängen Ausfahrten

- Zu Spitzenzeiten formieren sich die Fahrzeuge zu einer Doppelaufstellung. Dabei wird auch der Pannestreifen beansprucht.
- Zur Verbesserung der Situation werden folgende Massnahmen vorgesehen:
 - Ausfahrt Süd (von Zürich)
 - zweispurig für Doppelaufstellung
 - Sperrfläche zur Verbesserung der Sichtverhältnisse
 - Ausfahrt Nord (von Hinwil)
 - neue Insel für Querung Rad- und Fussverkehr
 - Doppelaufstellung aufgrund Anordnung Insel
 - Einfahrt Nord (nach Zürich)
 - Anpassung der Geometrie zur Temporeduktion
 - keine Leitinsel nötig
 - Einfahrt Süd (nach Hinwil)
 - Anpassung der Geometrie zur Temporeduktion
 - Querung Rad- und Fussverkehr zurückversetzt
 - keine Leitinsel nötig

Fazit und Variantenentscheid Abschnitt C:

- Aufteilung der Spurbreiten und die Geometrie der Trenninseln auf Brücke anpassen
- Verlagerung des Rad- und Fussverkehrs auf einen einseitigen Rad-/Fussweg
- Normgerechte Querungsstelle für Velo und Fussgänger
- Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 60
- Reduktion der Breiten der Einfahrtstrichter auf die Forchautostrasse
- Bestvariante = C3 → Durchgehender Rad-/Fussweg, Anpassung und Umgestaltung Knoten

6 Bestvariante

Aufgrund der Variantenbeurteilung wird entschieden, dass aus den Varianten A3, B0+ und C3 die Bestvariante gebildet wird.

6.1 Projektbeschreibung

Abschnitt A:

Im Abschnitt A favorisiert der Kanton Zürich die Lösung mit der Umlagerung des Veloverkehrs mit Radstreifen auf die Strasse, weil dadurch gefährliche Situationen zwischen Radfahrern auf dem Rad-/Fussweg und Autos bei den Ein-/Ausfahrten vermieden werden können.

Der Veloverkehr wird ab Kreisel „Zelgli“ auf einen beidseitigen Radstreifen in den Strassenverkehr eingegliedert. Die Radstreifen weisen in beide Richtungen eine Breite von 1.50 m auf.

Der Fussgängerübergang bei km 0.190 wird zugunsten einer normgerechten Fussgängerquerung bei km 0.175 aufgehoben. Dadurch können der Übergang in der Breitistrasse aufgehoben und die Strassengeometrie bei der Einmündung angepasst werden.

Der bisherige Rad-/Fussweg wird zu einem Fussweg (B=2.0 m) umgestaltet und führt links im Abschnitt A entlang bis kurz vor den Ortsausgang. Ab der Glärnischstrasse wird der Fussweg in einen Rad-/Fussweg in Richtung Gossau übergehen. Auf der rechten Strassenseite bleibt der 2.0 m breite Fussweg ab Kreisel „Zelgli“ bis zur Breitistrasse bestehen.

Die Gossauerstrasse wird innerorts auf einen Normquerschnitt von 8.5 m ausgelegt. Diese Breite setzt sich zusammen aus 2 x 2.75 m Fahrspur und 2 x 1.5 m Radstreifen.

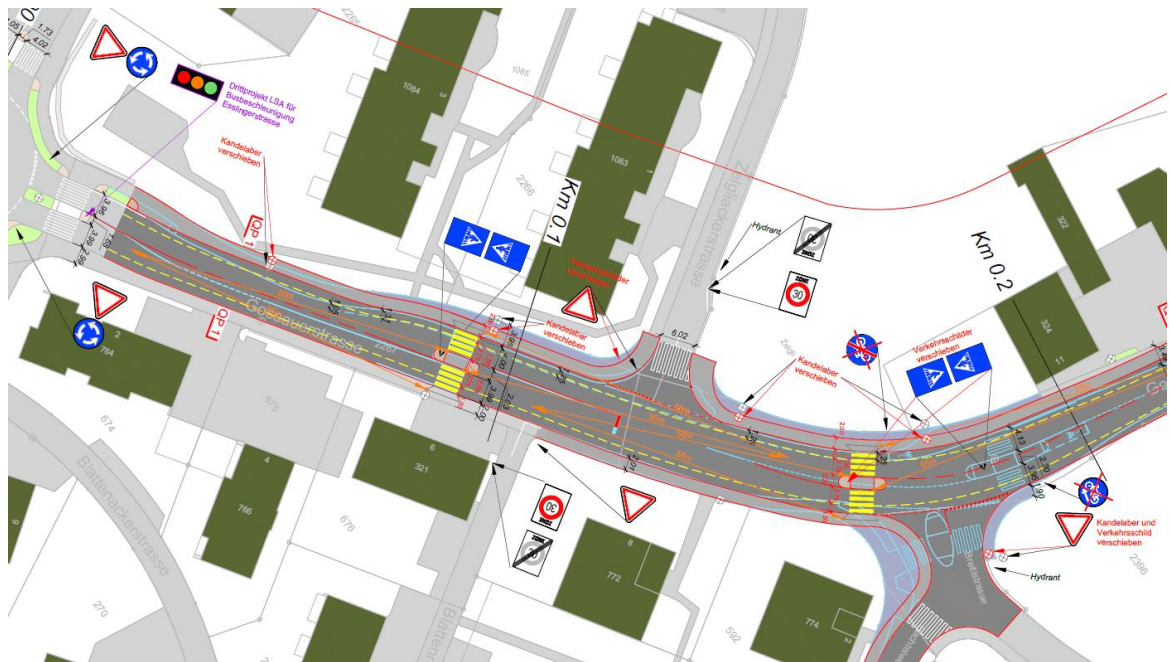


Abbildung 18 Bestvariante Abschnitt A, Einmündungen Zelgliacker- und Breitistrasse

Bei der Einmündung Gossauerstrasse – Eichbühlstrasse werden die angrenzenden Querungsstellen normgerecht umgestaltet und ausschliesslich für den Fussgängerverkehr ausgelegt.

Die Linksabbiegespuren in die Eichbühlstrasse und die Glärnischstrasse werden beibehalten, weil es Abbiegebeziehungen in ein Gewerbegebiet und ein grösseres Quartier sind.

Vor dem Ortsausgang, ab dem km 0.450, wird der Veloverkehr via Velorampe und Veloquerungstelle auf den linksgeführten Rad-/Fussweg umgelagert. Die auf der nördlichen Seite liegende Einmündung der Nidertalstrasse wird als Trottoirüberfahrten gestaltet.

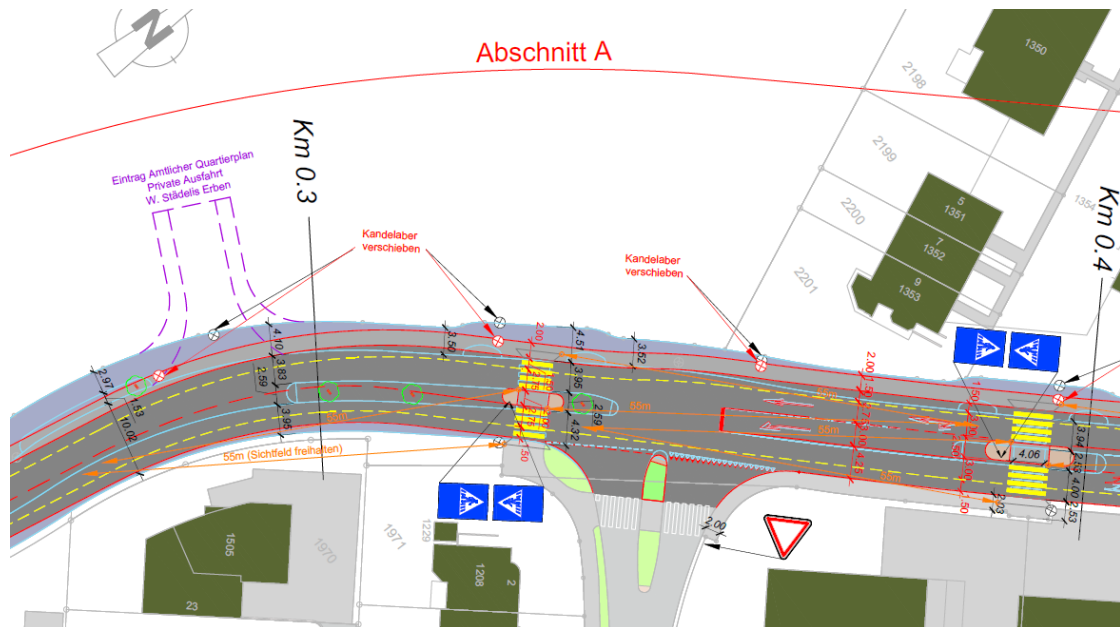
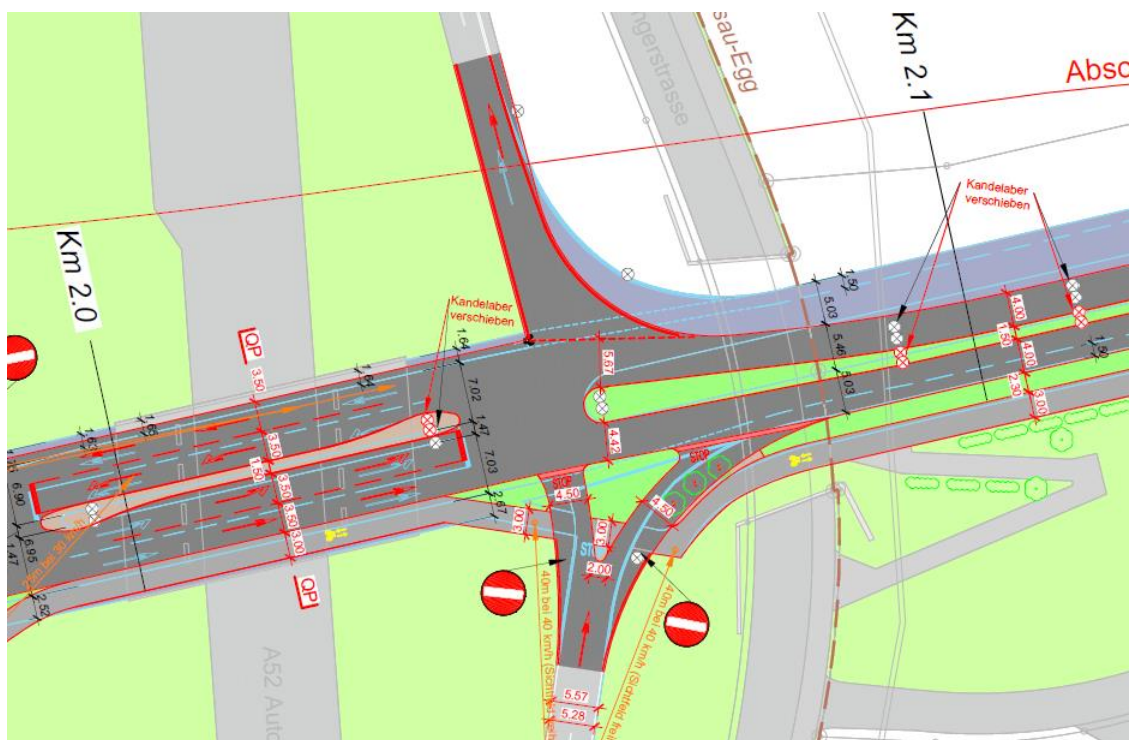


Abbildung 21 Bestvariante Abschnitt C, Teil 1

Der Strassenquerschnitt wird nach dem Anschluss deutlich reduziert. Die Trenninsel weist eine Breite von 1.5 m auf. Die Fahrspuren sind 4.0 m breit.



Die Trenninsel beim Linksabbieger in die Esslingerstrasse wird auf 1.5 m Breite reduziert. Dadurch wird die gesamte Strassenbreite deutlich geringer. Aufgrund der Insel vor dem Linksabbieger ist eine Verschwenkung der Strassengeometrie erforderlich. Dadurch werden die Fahrzeuge abgebremst.

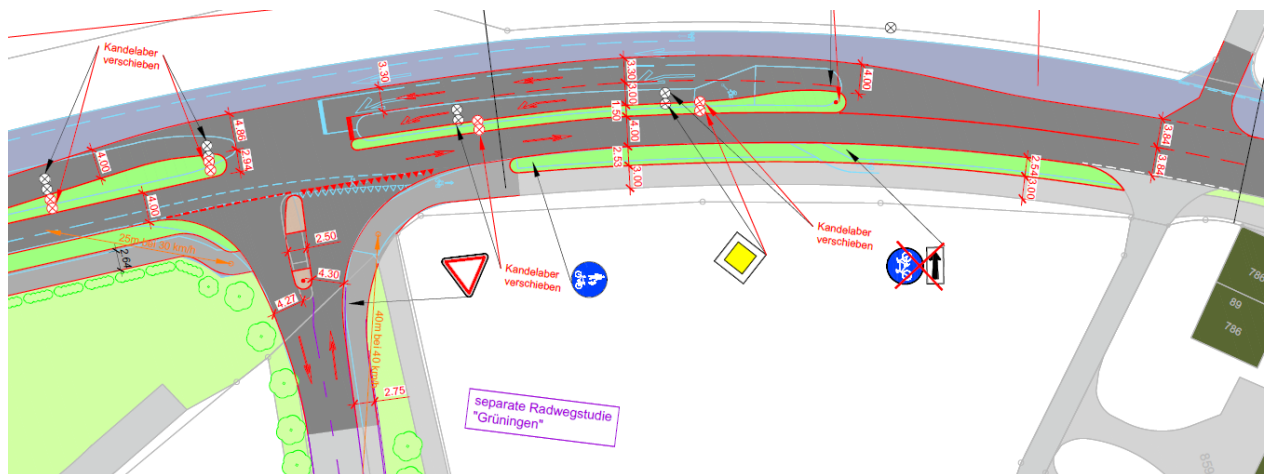


Abbildung 23 Bestvariante Abschnitt C, Teil 3

6.2 Begründung Entscheid Bestvariante

Im Abschnitt A wird durch das Umlagern des Veloverkehrs vom Rad-/Fussweg ins Strassenregime das Risiko von Einbiege- und Ausfahrnfällen im Bereich von unübersichtlichen Stellen der Strasseneinmündungen minimiert. Mit dem doppelseitigen Radstreifen wird der Radwegrichtlinie für Innerortslösungen entsprochen. Zudem wird durch die Radstreifen innerorts ein Wechsel des Strassencharakters erreicht. Dadurch wird die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker erhöht.

Im Abschnitt B sind keine baulichen Massnahmen vorgesehen. Lokale Massnahmen bezüglich Sicht und Markierung werden im Rahmen des Unterhalts vorgenommen.

Im Abschnitt C werden mit der gewählten Bestvariante zwei Ziele verfolgt. Einerseits soll die Führung für den Rad- und Fussverkehr verbessert und sicherer gestaltet werden. Andererseits soll mit verkehrsberuhigenden Massnahmen der ganze Bereich des Anschlusses der A52 sicherer gestaltet werden, damit die Unfallhäufigkeit reduziert werden kann. Ein separater Rad-/Fussweg im Ausserortsbereich entspricht zudem den Anforderungen aus der Radwegrichtlinie.

Für den Rad- und Fussverkehr wird mit der Bestvariante eine klare Wegführung geschaffen. Der Rad-/Fussweg verläuft ab Oetwil a.S. bis vor den Forchautostrasse-Anschluss auf der linken Seite. Die Querung der Strassenseite erfolgt in beide Richtungen an derselben Stelle. Dadurch kann die Anzahl der Querungsstellen auf das Minimum reduziert werden. Im Anschluss an die Querung verläuft der Rad-/Fussweg durchgehend auf der rechten Strassenseite weiter in Richtung Gossau.

Die Umgestaltung der Ein- und Ausfahrten der Forchautostrasse verfolgt als Ziel einerseits eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und andererseits eine Verbesserung der Stausituation. Bei den Ausfahrten wird eine Doppelaufstellung offiziell ermöglicht. Mit der neuen Insel bei der Ausfahrt (von Hinwil) wird die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fussverkehr deutlich erhöht.

Als nachteilig wird bei der Bestvariante der Fakt beurteilt, dass der Veloverkehr bei der Querung der Ein- und Ausfahrten sowie bei der Querung der Esslingerstrasse nicht vortrittsberechtig ist und in seinem Fahrfluss unterbrochen wird. Insgesamt überwiegen aber mit der gewählten Lösung die Vorteile für alle Beteiligten.

6.3 Umweltrelevante Aspekte (Checkliste Umwelt TBA P+R-Details)

Nachfolgend werden die wichtigsten umweltrelevanten Aspekte in Bezug auf die Bestvariante erläutert. Weitere Details sind der Beilage: „*Checkliste Umwelt*“ zu entnehmen.

Gewässerschutz:

Die Bestvariante liegt teilweise im Gewässerschutzbereich Au. In den weiteren Phasen ist die Relevanz weiter zu bearbeiten.

Im Abschnitt A befindet sich die Quelfassung „Paradis“ in unmittelbarer Nähe zur Bestvariante. Die Relevanz ist in den weiteren Projektphasen zu behandeln.

Naturgefahrenkarte:

Im Studienperimeter sind verschiedene Naturgefahren mit geringer bis mittlerer Gefährdung vorhanden. Bei „Rinderweid“ ist eine Zone mit Oberflächenabfluss/ Vernässung vorhanden. In Oetwil a.S. ist in unmittelbarer Nähe zum Studienperimeter ein Grundwasseraufstoss kartiert. Die Relevanz ist in den weiteren Projektphasen zu behandeln.

Fruchtfolgeflächen (FFF):

Durch die Bestvariante werden in den Abschnitte A und D Fruchtfolgeflächen der Nutzungseignungsklassen 1 bis 6 tangiert. Mit dem Vorprojekt sind die Kompensationsflächen auszuscheiden resp. zu prüfen.

6.4 Deponie Leerüti

Im Bereich Leerüti bei Gossau stehen Planungsabsichten für eine neue Deponie im Raum. Aktuell klärt der Betreiber verschiedene Erschliessungsmöglichkeiten ab. Unter anderem steht ein neuer Kreisel beim bestehenden Knoten Leerüti-/Esslingerstrasse zur Diskussion

6.5 Landerwerb

Um die Bestvariante realisieren zu können, ist in folgenden Bereichen Landerwerb notwendig.

Tabelle 2 Landerwerb nach Abschnitten

Abschnitt	Landerwerb [m ²] Bedarf	Projektelement
A	ca. 30	Gehweg
B	0	
C	0	
D	0	
Total	ca. 30	

Bemerkung zum Landerwerb:

Durch die Redimensionierung des Strassenquerschnitts mit dem Projekt werden im Abschnitt A und C bisherige Strassenflächen frei. In den nächsten Projektphasen ist die Art der Nutzung der frei werdenden Flächen zu planen.

6.6 Kosten

Für die vorgeschlagene Bestvariante wurde eine Kostenschätzung erstellt. Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 30 %, Kostenstand ist 11/2017.

In den nachfolgenden Tabellen werden die Kosten für die Abschnitte A und C separat sowie die Gesamtkosten aufgeführt. Im Abschnitt B fallen keine Kosten an.

Tabelle 3 Kostenschätzung Abschnitt A

Bezeichnung	Total ca. Fr.
I. Erwerb von Grund und Boden	20'000 Fr.
II. Bauarbeiten	2'200'000 Fr.
III. Nebenarbeiten	365'000 Fr.
IV. Technische Arbeiten	370'000 Fr.
Total (exkl. MWST.)	2'955'000 Fr.
Total (inkl. MWST.)	3'190'000 Fr.

Tabelle 4 Kostenschätzung Abschnitt C

Bezeichnung	Total ca. Fr.
I. Erwerb von Grund und Boden	-
II. Bauarbeiten	3'300'000 Fr.
III. Nebenarbeiten	335'000 Fr.
IV. Technische Arbeiten	480'000 Fr.
Total (exkl. MWST.)	4'115 '000 Fr.
Total (inkl. MWST.)	4'445'000 Fr.

Tabelle 5 Kostenschätzung Gesamtperimeter

Bezeichnung	Total ca. Fr.
I. Erwerb von Grund und Boden	20'000 Fr.
II. Bauarbeiten	5'500'000 Fr.
III. Nebenarbeiten	700'000 Fr.
IV. Technische Arbeiten	850'000 Fr.
Total (exkl. MWST.)	7'070'000 Fr.
Total (inkl. MWST.)	7'635'000 Fr.

Kostenteiler

Sämtliche Kosten für die Radwegstudie werden durch den Kanton Zürich getragen.

Abgrenzung

Nicht enthalten in den Kosten sind:

- Anpassungen an der Strassenentwässerung bei Instandsetzung der Strasse in den Abschnitten A und C.
- Neubau resp. Ersatz der Foundationsschicht für die Instandsetzung der Strasse in den Abschnitten A und C.

7 Projektablauf

7.1 Projektkonsolidierung

Die Radwegstudie wurde im Entwurf mit den zur Evaluation erarbeiteten Varianten in den kantonsinternen Sitzungen vom 08.09.2016, 22.03.2017 und 06.06.2017 sowie im Workshop mit den Gemeinden am 08.11.2016 diskutiert.

Die Ergebnisse der entsprechenden Besprechungen sind in den entsprechenden Protokollen festgehalten (siehe Anhang).

Der Gemeinderat von Oetwil a.S. hat zum Entscheid in Abschnitt A schriftlich Stellung genommen (siehe Anhang).

Die vorliegende Version der Radwegstudie wird den Gemeinden zur Stellungnahme im Hinblick auf einen entsprechenden Gemeinderatsbeschluss hinsichtlich der Konzeption des Radfahrer- und Fussgängerschutzes und des Kostenteilers zugestellt.

8 Vernehmlassung

Die Bestvariante der Studie wurde am 24.01.2018 durch das Amt für Verkehr folgenden Stellen zur Stellungnahme zugestellt:

- Gemeinde Oetwil am See, Roger Stutz, Leiter Bau und Werke
- Gemeinde Egg, Robert Rupp, Bausekretär
- Gemeinde Gossau, Marc Lutzmann, Leiter Bauabteilung
- Amt für Verkehr, Bauen an Staatsstrassen, Martina Ott
- Tiefbauamt, P+R, Pascal Menzi (Markus Walt)
- Tiefbauamt, SI, Rolf Vaqué
- KAPO, VTA, Stephan Reichmuth

8.1 Auswertung der Stellungnahmen

Tabelle 6 Auswertung der Stellungnahmen

Nr.	Stelle / Stellungnahme	Übernahme Studie Ja (J) / Nein (N) / Kenntnisnahme (K)			Entscheid AFV
		J	N	K	
1	Gemeinde Oetwil am See, Auszug Protokoll Gemeinderats-Sitzung vom 06.03.2018				
1.1	Die vorliegende Radwegstudie entspricht der vom Gemeinderat im Teil 1 favorisierten Bestvariante A3.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
1.2	Neu im Projekt ist die Integration der Studie Busbeschleunigung Esslingerstrasse. Im Moment ist diesbezüglich keine Realisierung der baulichen Massnahmen, ausser dem Einlegen von Leerrohren, geplant.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
1.3	Der Gemeinderat nimmt die vorliegende Radwegstudie zur Kenntnis und hat keine Bemerkungen dazu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
2	Gemeinde Egg, Auszug Protokoll Gemeinderats-Sitzung vom 19.02.2018				
2.1	Der Aabach weist im Bereich des Durchlasses Gossauerstrasse eine hydraulische ungenügende Abflusskapazität. Der Bereich des Bachdurchlasses wird gemäss vorliegender Planungsstudie von baulichen Massnahmen nicht betroffen. Es sind keine Massnahmen zur Behebung des Schutzdefizites geplant.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
2.2	Als nachteilig wird bei der Bestvariante der Fakt beurteilt, dass der Veloverkehr bei der Querung der Ein- und Ausfahrten sowie bei der Querung der Esslingerstrasse nicht vortrittsberechtigt ist und in seinem Fahrfluss unterbrochen wird. Insgesamt überwiegen aber mit der gewählten Lösung die Vorteile für alle Beteiligten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
2.3	Die vorliegende Radwegstudie an der Gossauerstrasse Abschnitt Zelglikreisel bis Esslingerstrasse wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

3	Gemeinde Gossau, Auszug Protokoll Gemeinderats-Sitzung vom 28.02.2018	J	N	K	
3.1	Die Gemeinde begrüsst die einseitige Rad/Fusswegführung im Bereich des Anschlusses der Forchautobahn A/52. Die Anbindung an die weiterführenden Rad/Fusswege, inkl. Querungsstellen, ist gut gelöst. Insbesondere unterstützt der Gemeinderat die geplanten baulichen Massnahmen zur Geschwindigkeitssenkung (Einengung der Einfahrtstrichter und Reduktion der Fahrbahnbreiten) sowie die damit verbundene Einführung der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
3.2	Den in der Radwegstudie Gossauerstrasse, Oetwil am See, vorgeschlagenen Massnahmen auf dem Abschnitt C gemäss der Bestvariante (C3) für die Behebung der Schwachstellen im Bereich des Anschlusses der Forchautobahn A 52, wird zugestimmt. Ebenfalls wird die vorgesehene Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h unterstützt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
4	AFV, Bauen an Staatsstrassen	J	N	K	
4.1	Dort wo der Radweg neu erstellt wird, müssen bei Ein-/Ausfahrten (auch bei den privaten) die Sichtweiten gemäss VSS-Norm 640 273a, Zift.12.2 gewährleistet werden.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Die massgebenden Sichtweiten werden in den Plänen eingetragen.
4.2	Kat.-Nr. 2824: Mit BW 15-1580 wurde der Neubau der mittleren Werkhalle, ein Lageranbau sowie die Sanierung des Wohn- und Werkstattgebäudes aus strassenpolizeilicher Sicht bewilligt. Mit der Verfügung wurden die Sichtweiten auf die Fahrbahn und auf den Radweg verlangt. Die Planungsstudie sieht hier keinen Landerwerb vor.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
5	TBA, P+R / SI	J	N	K	
5.1	TB Punkt 3.3 und Punkt 6.1 Abschnitt C: Es handelt sich um die Forchautostrasse und nicht um die Forchautobahn.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Wird im Bericht angepasst.
5.2	TB Punkt 6.1 Abschnitt C / Situation 1:500 Teil 3: Bei der Ausfahrt der Forchautostrasse (von Hinwil) soll auch die Ausfahrt in Richtung Gossau 4.5 m breit erstellt werden. Dazu haben wir unsere Meinung geändert, da auch hier das Pflügen mit einem Pflug Typ Autobahn möglich sein soll.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Für die Verbreiterung ist eine Anpassung der Geometrie der Ausfahrt mit der Schutzinsel und des Rad-/Fusswegs erforderlich. Wird im Plan angepasst.

6	Stellungnahme KAPO	J	N	K	
6.1	Es ist sicherzustellen, dass bei sämtlichen Radwegüberfahrten die Sichtweiten nachhaltig sichergestellt werden können.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Die massgebenden Sichtweiten werden eingetragen. Siehe auch Punkt 4.1

9 Unterlagen

Anhang im Studienbericht:

- Stellungnahmen zur Studie

Separate Anhänge an den Bericht:

- Sitzungsprotokolle
 - Protokoll 1. Kantonssitzung vom 08.09.2016
 - Protokoll Workshop mit Gemeinden vom 08.11.2016
(inkl. Stellungnahmen der Gemeinde Oetwil a.S. bzgl. Bestvariante vom 15.12.2016)
 - Protokoll 2. Kantonssitzung vom 22.03.2017
 - Protokoll 3. Kantonssitzung vom 06.06.2017
- Umwelt Checkliste, Tuffli & Partner AG, 24.11.2017
- Fotodokumentation, Tuffli & Partner AG, 08.06.2016
- Unfallauswertung VUGIS 01.01.2011 – 31.12.2015, 07.04.2016
- Unterlagen Verkehrszählung vom 09.05.2017, asa AG

Dossierbeilagen:

- Planbeilagen Bestvariante, Tuffli & Partner AG, 02.10.2018
 - Situation 1:500, Bestvariante, Teil 1 (Abschnitt A)
 - Situation 1:500, Bestvariante, Teil 2 (Abschnitt B)
 - Situation 1:500, Bestvariante, Teil 3 (Abschnitt C)



E 12 März 2018

Oetwil am See

Auszug aus dem Protokoll des Gemeinderates der Sitzung vom 6. März 2018

41 33. Strassen
 33.03 Einzelne Strassen und Wege

Gossauerstrasse Radwegstudie - Stellungnahme zur Planungsstudie

Ausgangslage

Mit Mail vom 24. Januar 2018 stellt die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr, die Planungsstudie „Radweg-Infrastruktur Gossauerstrasse“ zur Vernehmlassung zu.

Radwegstudie Bestvariante

In der Aussprache vom 6. Dezember 2016 hat sich der Gemeinderat Oetwil am See bereits einmal zur Planungsstudie geäussert. Der Gemeinderat bevorzugte die Variante A3 (Bestvariante). Dies wurde mit Brief vom 15. Dezember 2015 der Volkswirtschaftsdirektion mitgeteilt.

Planungsstudie

Ausgangslage

Entlang der Gossauerstrasse zwischen Kreisel „Zelgli“ in Oetwil a.S. und dem Anschluss Oetwil am See der Forchautobahn verläuft die Nebenverbindung 06-129 des Velonetzplans. Der heutige Rad-/Fussweg beginnt bereits im Innerortsbereich von Oetwil am See und führt bis zum Anschluss „Oetwil a.S.“ der Forchautobahn A52.

Auslöser für die Studie sind einerseits die Schwachstellen aus dem Velonetzplan und im weiteren die anstehende Sanierung der Gossauerstrasse im Innerortsbereich von Oetwil am See sowie die grosse Unfallhäufigkeit beim Anschluss „Oetwil a.S.“ der A52.

Projekt

Mit dem Projekt soll die Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer im Studienperimeter verbessert werden. Bei den Varianten werden neben den baulichen und finanziellen Aspekten auch Kriterien wie Wunschlinie der Radfahrer, Landerwerb und Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Im Variantenstudium wurden verschiedene Lösungsansätze untersucht und diskutiert.

Das nachfolgend beschriebene Projekt hat sich als Bestvariante herausgestellt. Im Innerortsbereich von Oetwil am See (Abschnitt A) wird ein neues Regime für den Veloverkehr eingeführt. Der Rad-/Fussweg wird aufgehoben und durch beidseitige Radstreifen ersetzt. Die 1.5 m breiten Radstreifen beginnen nach den Fussgängerübergang beim Kreisel „Zelgli“ und führen bis über die Einmündung der Glärnischstrasse. Der Rad-/Fussweg auf der linken Strassenseite in Richtung Gossau wird durch ein 2 m breites Trottoir ersetzt. Ab der Glärnischstrasse führt wie im bestehenden Zustand ein 3.0 m breiter Rad-/Fussweg in Richtung Gossau. Der Strassenquerschnitt wird auf eine Breite von 8.5 m vereinheitlicht und die langgezogenen und erhöhten Inseln mit Strassenbäumen werden aufgehoben. Der Fussgängerübergang bei der Breitstrasse wird ca. 30 m Richtung Kreisel verschoben. Dadurch kann der Fussgängerübergang in der Breitstrasse aufgehoben werden.

Im Ausserortsbereich von Oetwil am See bleibt der heutige Zustand bestehen. Lokal werden im Rahmen des Unterhalts bei Einmündungen von Seitenstrassen und Flurwegen Verbesserungen an den Sichtverhältnissen und der Markierung vorgenommen.

Der Abschnitt C umfasst den Anschluss „Oetwil a.S.“ der Forchautobahn A52 und den Knoten Esslingerstrasse. Aktuell wird der Veloverkehr in diesem Bereich zum grossen Teil mit Radstreifen auf der Strasse geführt. Dies entspricht nicht den Vorgaben aus der Radwegrichtlinie für Ausserortsstrecken. In der Studie wird die Veloführung vereinfacht und sicherer gestaltet. Vor dem Anschluss wird die bestehende Fussgängerquerung durch eine Schutzinsel für den Veloverkehr ergänzt. Ab dieser Querungsstelle verläuft der Rad- und Fussverkehr auf dem gemeinsamen Rad-/Fussweg auf der rechten Strassenseite weiter in Richtung Gossau und wird nicht vortrittsberechtigt über die Einfahrt Richtung Hinwil, die Ausfahrt und die Esslingerstrasse geführt.

Im Rahmen der Studie wird der Strassenquerschnitt im Abschnitt C neu gestaltet, um die gefahrene Geschwindigkeit und die damit zusammenhängende Unfallgefährdung reduzieren zu können. Dafür werden die Fahrspurbreiten reduziert und die Einfahrten auf die Forchautobahn verengt.

Die Ausfahrt (von Zürich) wird ab ca. Mitte Rampe doppelspurig geführt, um die Stausituation zu verbessern. Bei der Ausfahrt (von Hinwil) wird eine Insel angeordnet, welche die Fahrströme in Richtung Oetwil am See und Gossau trennt und als Schutzinsel für den Rad- und Fussverkehr dient.

Zusammen mit der Umsetzung der baulichen Massnahmen wird im Abschnitt C die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h eingeführt.

Kosten und Termine

Die Kosten für die Massnahmen werden auf Fr. 7'635'000.- (inkl. MWST) geschätzt. Davon entfallen Fr. 3'190'000.- auf den Abschnitt A und Fr. 4'445'000.- auf den Abschnitt C. Im Abschnitt B fallen keine Kosten an. Sämtliche Kosten für die Radwegstudie werden durch den Kanton Zürich getragen.

Anfang 2018 werden die Stellungnahmen zur Studie erwartet. Danach wird das Projekt vom Amt für Verkehr an die Baudirektion zur Weiterbearbeitung resp. Realisierung der Bestvariante übergeben. Im Normalfall ist ab dem Zeitpunkt der Auftragserteilung des Amtes für Verkehr an die Baudirektion mit einer Frist von drei bis fünf Jahren bis zur Realisierung zu rechnen.

Projektrelevante Planungen

Wasserleitung Vorderbäpür - Frohbüel

Die Gemeinde Oetwil am See plant in den nächsten Jahren die Sanierung der Wasserleitung Vorderbäpür – Frohbüel. Diese Leitung quert im Gebiet Rinderweid die Gossauerstrasse.

Studie Busbeschleunigung Esslingerstrasse, Oetwil am See

Mit den prognostizierten Verkehrsmengen für das Jahr 2030 erreicht der Kreisell „Zelgli“ voraussichtlich seine Leistungsgrenze. In der Studie werden Massnahmen aufgezeigt, wie die Busse des öffentlichen Verkehrs künftig ohne Verlustzeiten die Esslingerstrasse durchfahren können.

Als Bestvariante resultiert in der Studie eine Bus-LSA auf der Kreisellzufahrt Gossauerstrasse. Diese ist nur in Betrieb, sofern auf der Zufahrt Esslingerstrasse Nord Stau detektiert wird. Fahren die Busse auf den Kreisell zu, wird der Verkehr in der Gossauerstrasse zu Gunsten der Zufahrt Esslingerstrasse zurückgehalten. Der Rückstau auf der Esslingerstrasse wird abgebaut und der Bus kann den Kreisell ohne Verlustzeiten durchfahren.

Die Massnahme wird vorerst baulich vorgesehen (Leerrohre und Standort LSA-Masten), aber mit dem Radwegprojekt noch nicht realisiert.

Erwägungen

Die vorliegende Radwegstudie entspricht der vom Gemeinderat im Teil 1 favorisierten Bestvariante A3.

Neu im Projekt ist die Integration der Studie Busbeschleunigung Esslingerstrasse. Im Moment ist diesbezüglich keine Realisierung der baulichen Massnahmen, ausser dem Einlegen von Leerrohren, geplant.

Der Gemeinderat nimmt die vorliegende Radwegstudie zur Kenntnis und hat keine Bemerkungen dazu.

Der Gemeinderat beschliesst:

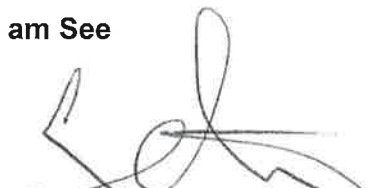
1. Zur Planungsstudie „Radweg-Infrastruktur Gossauerstrasse“ vom 8. Januar 2018 wird im Sinne der Erwägungen Stellung genommen.
2. Mitteilung durch Protokollauszug an:
 - Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr, Livio Peterer, Postfach, 8090 Zürich
 - Werkvorstand
 - Sicherheitsvorstand
 - Leiter Bau und Werke
 - Bereichsleiterin Sicherheit

Für richtigen Auszug

Gemeinderat Oetwil am See



Jürg Hess
Gemeindepräsident



Sven Alini
Gemeindeschreiber

Versand: **- 9. März 2018**
SZ



4. Sitzung vom 19. Februar 2018, Geschäft Nr. 67 auf Seite 129 im Protokoll des Gemeinderates

67 33.04 Flur-, Wander-, Rad- und andere Wege ohne Namen Radwegstudie Gossauerstrasse / Vernehmlassung / Stellungnahme

Ausgangslage

Gemäss dem kantonalen Velonetzplan bestehen auf der Nebenverbindung Oetwil am See - Gossau (06-129) Schwachstellen und seitens der Baudirektion ist eine Sanierung der Gossauerstrasse geplant. Zudem liegt beim Autobahnanschluss der A52 ein Unfallschwerpunkt vor.

Das Amt für Verkehr, Abteilung Infrastrukturplanung, hat daher über den Abschnitt Zelglikreisel bis Esslingerstrasse eine Radwegstudie erarbeitet. Mit Schreiben vom 24. Januar 2018 wird der Gemeinderat zur Vernehmlassung bis 15. März 2018 eingeladen.

Projekt

Im Innerortsbereich von Oetwil am See (Abschnitt A) wird ein neues Regime für den Veloverkehr eingeführt. Der Rad-/Fussweg wird aufgehoben und durch beidseitige Radstreifen ersetzt. Die 1.5 m breiten Radstreifen beginnen nach dem Fussgängerübergang beim Kreisel Zelgli und führen bis über die Einmündung der Glärnischstrasse. Der Rad-/Fussweg auf der linken Strassen-seite in Richtung Gossau wird durch ein 2 m breites Trottoir ersetzt. Ab der Glärnischstrasse führt wie im bestehenden Zustand ein 3.0 m breiter Rad-/Fussweg in Richtung Gossau. Der Strassenquerschnitt wird auf eine Breite von 8.5 m vereinheitlicht und die langgezogenen und erhöhten Inseln mit Strassenbäumen werden aufgehoben. Der Fussgängerübergang bei der Breitstrasse wird ca. 30 m Richtung Kreisel verschoben. Dadurch kann der Fussgängerübergang in der Breitstrasse aufgehoben werden. Im Ausserortsbereich von Oetwil am See bleibt der heutige Zustand bestehen. Lokal werden im Rahmen des Unterhalts bei Einmündungen von Seitenstrassen und Flurwegen Verbesserungen an den Sichtverhältnissen und der Markierung vorgenommen.

Der Abschnitt C umfasst den Anschluss Oetwil am See der Forchautobahn A52 und den Knoten Esslingerstrasse. Aktuell wird der Veloverkehr in diesem Bereich zum grossen Teil mit Radstreifen auf der Strasse geführt. Dies entspricht nicht den Vorgaben aus der Radwegrichtlinie für Ausserortsstrecken. In der Studie wird die Veloführung vereinfacht und sicherer gestaltet. Vor dem Anschluss wird die bestehende Fussgängerquerung durch eine Schutzinsel für den Veloverkehr ergänzt. Ab dieser Querungsstelle verläuft der Rad- und Fussverkehr auf dem gemeinsamen Rad-/Fussweg auf der rechten Strassenseite weiter in Richtung Gossau und wird nicht vortrittsberechtigt über die Einfahrt Richtung Hinwil, die Ausfahrt und die Esslingerstrasse geführt.

Im Rahmen der Studie wird der Strassenquerschnitt im Abschnitt C neu gestaltet, um die gefahrene Geschwindigkeit und die damit zusammenhängende Unfallgefährdung reduzieren zu können. Dafür werden die Fahrspurbreiten reduziert und die Einfahrten auf die Forchautobahn verengt. Die Ausfahrt (von Zürich) wird ab ca. Mitte Rampe doppelspurig geführt, um die Stausituation zu verbessern. Bei der Ausfahrt (von Hinwil) wird eine Insel angeordnet, welche die Fahrströme in Richtung Oetwil am See und Gossau trennt und als Schutzinsel für den Rad- und Fussverkehr dient. Zusammen mit der Umsetzung der baulichen Massnahmen wird im Abschnitt C die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h eingeführt.



Kosten und Termine

Die Kosten für die Massnahmen werden insgesamt auf ca. Fr. 7'070'000.00 (exkl. Mwst.) geschätzt. Davon entfallen Fr. 3'190'000.00 auf den Abschnitt A und Fr. 4'445'000.00 auf den Abschnitt C. Die Realisierung ist ca. im Jahr 2022 vorgesehen.

Sämtliche Kosten für die Radwegstudie werden durch den Kanton Zürich getragen.

Gewässer / Werkleitungen

Der Aabach (öffentliches Gewässer Nr. 18.0) weist gemäss Gefahrenkartierung Naturgefahren Greifensee und Gewässermanagement im Bereich des Durchlasses Gossauerstrasse (Oe-8.0-1) eine hydraulisch ungenügende Abflusskapazität auf. Der Bereich des Bachdurchlasses ist gemäss vorliegender Planungsstudie Bestvariante Teil 3 (Abschnitt C) von baulichen Massnahmen nicht betroffen, es sind keine Massnahmen zur Behebung des Schutzdefizites geplant.

Die Gemeinde und die Wasserversorgung Egg betreiben im Projektabschnitt keine eigenen Werkleitungen in den Bereichen Wasser und Abwasser.

Erwägungen

Durch die Umgestaltung der Gossauerstrasse soll einerseits die Führung für den Rad- und Fussverkehr verbessert und sicherer gestaltet werden. Andererseits soll mit verkehrsberuhigenden Massnahmen der ganze Bereich des Anschlusses der A52 sicherer gestaltet werden, damit die Unfallhäufigkeit reduziert werden kann. Ein separater Rad- /Fussweg im Ausserortsbereich entspricht zudem den Anforderungen aus der Radwegrichtlinie.

Für den Rad- und Fussverkehr wird mit der Bestvariante aus der Radwegstudie eine klare Wegführung geschaffen. Der Rad-/Fussweg verläuft ab Oetwil am See bis vor den Forchautobahn-Anschluss auf der linken Seite. Die Querung der Strassenseite erfolgt in beide Richtungen an derselben Stelle. Dadurch kann die Anzahl der Querungsstellen auf das Minimum reduziert werden. Im Anschluss an die Querung verläuft der Rad-/Fussweg durchgehend auf der rechten Strassenseite weiter in Richtung Gossau.

Die Umgestaltung der Ein- und Ausfahrten der Forchautobahn verfolgt als Ziel einerseits eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und andererseits eine Verbesserung der Stausituation. Bei den Ausfahrten wird eine Doppelaufstellung offiziell ermöglicht. Mit der neuen Insel bei der Ausfahrt (von Hinwil) wird die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fussverkehr deutlich erhöht.

Als nachteilig wird bei der Bestvariante der Fakt beurteilt, dass der Veloverkehr bei der Querung der Ein- und Ausfahrten sowie bei der Querung der Esslingerstrasse nicht vortrittsberechtigt ist und in seinem Fahrfluss unterbrochen wird. Insgesamt überwiegen aber mit der gewählten Lösung die Vorteile für alle Beteiligten.

Der Gemeinderat beschliesst:

1. Die vorliegende Radwegstudie an der Gossauerstrasse Abschnitt Zelglikreisel bis Esslingerstrasse vom 24. November 2017 wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Dieser Beschluss ist öffentlich.



3. Mitteilung an:

Bau und Planung

- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr, Infrastrukturplanung,
Livio Peterer, Neumühlequai 10, 8090 Zürich
- Leiter Infrastruktur
- 33.04

rru

8132 Egg

Gemeinderat Egg

Der Präsident:

Rolf Rothenhofer

Der Schreiber:

Tobias Zerobin

Versand: **28. Feb. 2018**



Auszug aus dem Protokoll des Gemeinderates

Protokoll Nr. 3 vom 28. Februar 2018

Gossauerstrasse, Oetwil am See; Radwegstudie; Stellungnahme zum Studienbericht

34.06.

29

Auslöser für die Radweg-Studie sind einerseits die Schwachstellen aus dem Velonetzplan und im weiteren die anstehende Sanierung der Gossauerstrasse im Innerortsbereich von Oetwil a.S. sowie die grosse Unfallhäufigkeit beim Anschluss der A 52 (Oetwil a.S.). Das kantonale Amt für Verkehr hat verschiedene Lösungsvorschläge anhand einer Radwegstudie erarbeitet. Die kantonalen Fachstellen sowie die Gemeinden wurden begrüsst und in die Variantenevaluation einbezogen. Die fertig gestellten Unterlagen wurden der Gemeinde nun zur Stellungnahme zugestellt.

Projekt

Die Gemeinde Gossau ZH ist nur auf dem Teil 3 (Abschnitt C) betroffen, welcher den Anschluss „Oetwil a.S.“ der Forchautobahn A 52 und den Knoten Esslingerstrasse umfasst. Aktuell wird der Veloverkehr in diesem Bereich zum grossen Teil mit Radstreifen auf der Strasse geführt. Dies entspricht nicht den Vorgaben aus der Radwegrichtlinie für Ausserortsstrecken. In der Studie wird die Veloführung vereinfacht und sicherer gestaltet. Vor dem Anschluss wird die bestehende Fussgängerquerung durch eine Schutzinsel für den Veloverkehr ergänzt. Ab dieser Querungsstelle verläuft der Rad- und Fussverkehr auf dem gemeinsamen Rad-/Fussweg auf der Strassenseite in Richtung Gossau ZH und wird nicht vortrittsberechtigt über die Einfahrt Richtung Hinwil, die Ausfahrt und die Esslingerstrasse geführt.

Im Rahmen der Studie wird der Strassenquerschnitt im Abschnitt C neu gestaltet, um die gefahrene Geschwindigkeit und die damit zusammenhängende Unfallgefährdung reduzieren zu können. Dafür werden die Fahrspurweiten reduziert und die Einfahrten auf die Forchautobahn verengt. Die Ausfahrt (von Zürich) wird ab ca. Mitte Rampe doppelspurig geführt, um die Stausituation zu verbessern. Bei der Ausfahrt (von Hinwil her) wird eine Insel angeordnet, welche die Fahrströme in Richtung Oetwil a.S. und Gossau ZH trennt und als Schutzinsel für den Rad- und Fussverkehr dient. Zusammen mit der Umsetzung der baulichen Massnahmen wird im Abschnitt C die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h eingeführt.



Diskussionspunkte Abschnitt C

- An der kantonsinternen Sitzung vom 22. März 2017 wurde die Frage „Radstreifen oder Rad-/Fussweg“ im Abschnitt C intensiv diskutiert und die Vor- sowie die Nachteile einander gegenübergestellt: Aufgrund der Diskussion entwickelte sich die Meinung, dass eine Lösung mit einem Rad-/Fussweg gegenüber der Radstreifenlösung besser abschneidet.
- Zusammen mit dem Bau des durchgehenden Rad-/Fusswegs auf der rechten Seite wird eine Umgestaltung und Redimensionierung des Strassenquerschnitts vorgenommen.
- Die Lösung mit dem Rad-/Fussweg entspricht der Radwegrichtlinie. Zudem ist eine klare Verkehrsführung für den Veloverkehr vorhanden. Von Oetwil a.S. bis zum Anschluss A 52 verläuft der Rad-/Fussweg auf der linken Seite. Bei ca. km 1.93 wird eine Querungsstelle für Radfahrer/innen und Fussgänger/innen geschaffen. Anschliessend verläuft der Rad-/Fussweg auf der Strassenseite in Richtung Gossau ZH.

Fazit und Variantenentscheid Abschnitt C

- Aufteilung der Spurbreiten und der Geometrie der Trenninseln auf der Brücke anpassen
- Verlagerung des Rad- und Fussverkehrs auf einen einseitigen Rad-/Fussweg
- normgerechte Querungsstelle für Radfahrer/innen und Fussgänger/innen
- Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 60
- Reduktion der Breiten der Einfahrtstrichter auf die Forchautobahn A 52
- Bestvariante (C3) mit durchgehendem Rad-/Fussweg, Anpassung und Umgestaltung Knoten

Kosten und Termine

Die Kosten für die Massnahmen werden auf ca. Fr. 7'070'000.00 (exkl. MwSt.) geschätzt. Davon entfallen Fr. 3'190'000.00 auf den Abschnitt A und Fr. 4'445'000.00 auf den Abschnitt C. Für die Gemeinde fallen keine Kosten an. Die Realisierung folgt in der Regel innerhalb von drei bis fünf Jahren nach Abschluss der Studie.

Erwägungen und Stellungnahme

Die Gemeinde begrüsst die einseitige Rad-/Fusswegführung im Bereich des Anschlusses der Forchautobahn A 52. Die Anbindung an die weiterführenden Rad-/Fusswege, inkl. Querungsstellen, sind gut gelöst. Insbesondere unterstützt der Gemeinderat die geplanten baulichen Massnahmen zur Geschwindigkeitssenkung (Eingengung der Einfahrtstrichter und Reduktion der Fahrbahnbreiten) sowie die damit verbundene Einführung der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.



Der Gemeinderat beschliesst :

1. Den in der Radweg-Studie Gossauerstrasse, Oetwil am See, vorgeschlagenen Massnahmen auf dem Abschnitt C gemäss der Bestvariante (C3) für die Behebung der Schwachstellen im Bereich des Anschlusses der Forchautobahn A 52, wird zugestimmt. Ebenfalls wird die vorgesehene Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h unterstützt.
2. Mitteilung durch Protokollauszug an:
 - a) Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Livio Peterer, Amt für Verkehr, Neumühlequai 10, 8090 Zürich
 - b) Marc Huber, Ressortvorsteher Tiefbau
 - c) Bauabteilung

Namens des Gemeinderates

Jörg Kündig
Gemeindepräsident

Thomas-Peter Binder
Gemeindeschreiber



Martina Ott
Abteilungsleiterin Bauen an Staatsstrassen

Kontakt
Amerino Bernet
Gebietsbetreuer
Neumühlequai 10
8090 Zürich
Telefon +41 43 259 31 49
Telefon direkt +41 43 259 31 46
Fax +41 43 259 51 83
amerino.bernet@vd.zh.ch
www.afv.zh.ch

Amt für Verkehr
Abteilung Infrastrukturplanung
Livio Peterer

15. März 2018

AFV 18-0031

Oetwil am See: Radwegstudie Gossauerstrasse - Stellungnahme

Guten Tag Livio

Wir haben die Unterlagen betreffend baupolizeilichen Aspekten geprüft. Unsere Stellungnahme beinhaltet folgende Themen:

- Anträge zu baupolizeilichen Mängeln, die vom Strassenprojekt ausgelöst werden
- Hinweise zu vorhandenen Baubewilligungen (zu BVV Ziffer 1.1.1) in diesem Gebiet
- Hinweise zu baupolizeilichen Mängeln, die bereits unabhängig vom Strassenprojekt bestehen

Kurzbeschreibung Vorhaben

Die vorliegende Planungsstudie beinhaltet, mit welcher Bestvariante die Forderung einer sicheren Radwegverbindung entlang der Gossauerstrasse umgesetzt werden kann. Bei der geplanten Sanierung der Gossauerstrasse sollen Massnahmen im Abschnitt zwischen Zelglikreisel bis Esslingerstrasse umgesetzt werden.

Sichtweiten auf den Radweg

Dort, wo der Radweg neu erstellt wird, müssen bei Ein-/Ausfahrten (auch bei den privaten) die Sichtweiten gemäss VSS-Norm 640 273a, Ziff. 12.2 gewährleistet werden.

1. Hinweise zu vorhandenen Baubewilligungen im Strassenprojektperimeter

-Kat.-Nr. 2824: Mit BVV 15-1580 wurde der Neubau der mittleren Werkhalle, ein Lageranbau sowie die Sanierung des Wohn- und Werkstattgebäudes aus strassenpolizeilicher Sicht bewilligt. Mit der Verfügung wurden die Sichtweiten auf die Fahrbahn und auf den Radweg verlangt. Die Planungsstudie sieht hier keinen Landerwerb vor.



Eine Vollständigkeit der Angaben kann nicht abschliessend gewährleistet werden. Bei Landerwerb sind z.B. bezüglich Beseitigungsreversen zusätzlich die Grundbuchauszüge beizuziehen.

2. Hinweise zu baupolizeilichen Mängeln, die bereits unabhängig vom Strassenprojekt bestehen

Keine Bemerkungen.

Wir hoffen, mit dieser Stellungnahme zu dienen und stehen für weitere Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Martina Ott

Martina Ott



EINGANG UR IV

01. März 2018



Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt
Strasseninspektorat

Unterhaltsregion IV

Beat Rebsamen
Dipl. Ing. HTL
Stabsingenieur
Affeltrangerstrasse 8
8340 Hinwil
Telefon +41 43 257 94 03
beat.rebsamen@bd.zh.ch
www.tiefbauamt.zh.ch

Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr
Herr Livio Peterer
Neumühlequai 10
8090 Zürich

01.03.2018

Gemeinde Oetwil am See, Egg, Gossau
357 Gossauerstrasse, Radwegstudie Oetwil am See
Konsolidierte Stellungnahme Tiefbauamt (P+R/SI)

Sehr geehrter Herr Peterer, werter Livio

Vielen Dank für Ihre Anfrage vom 24.01.2018 bezüglich der Planungsstudie.

Die Beurteilung erfolgt aufgrund folgender Unterlagen:

- Radwegstudie Oetwil am See, Gossauerstrasse, Studienbericht
- Situation 1:500, Bestvariante Teil 1 (Abschnitt A) vom 24.11.2017
- Situation 1:500, Bestvariante Teil 2 (Abschnitt B) vom 24.11.2017
- Situation 1:500, Bestvariante Teil 3 (Abschnitt C) vom 24.11.2017

Das TBA nimmt zum heutigen Zeitpunkt lediglich zu Inhalten auf Stufe Vorstudie Stellung:

Allgemeines:

Zum Technischen Bericht (TB) Punkt 2: Wir verweisen auf die aktuell laufende Schnittstellenbereinigung AfV / TBA.

TB Punkt 3.3 und Punkt 6.1 Abschnitt C: Es handelt sich um die Forchautostrasse und nicht um die Forchautobahn.

TB Punkt 6.1 Abschnitt C und Situation 1:500 Teil 3: Bei der Ausfahrt der Forchautostrasse (von Hinwil) soll auch die Ausfahrt in Richtung Gossau 4.5 m breit erstellt werden. Dazu haben wir unsere Meinung geändert, da auch hier das Pflügen mit einem Pflug Typ Autobahn möglich sein soll.

Zu folgenden Themen wird in der Phase Vorstudie nicht Stellung genommen, da diese Gegenstand der Phase Projektierung sind:

- Projektierungselemente
- Markierung
- Signalisation
- Materialisierung
- Bepflanzung
- Weitere



Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Rolf Vaqué
Leiter Unterhaltsregion/Stv. AL

Markus Walt
Sektionsleiter

E - 3 März 2018

Chef Verkehrstechnische Abteilung

Nordstrasse 44, 8006 Zürich
Postanschrift: Postfach, 8021 Zürich
Telefon: +41 44 247 37 30
E-Mail: nem@kapo.zh.ch

Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
Amt für Verkehr / Infrastrukturplanung
Herr Livio Peterer
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Zürich, 6. März 2018/Pu

**Gemeinden Oetwil am See, Egg, Gossau ZH
Gossauerstrasse
Stellungnahme zur Radwegstudie**

Sehr geehrter Herr Peterer

Die zugestellten Unterlagen vom 25. Januar 2018 (Planunterlagen der Tuffli & Partner AG, Proj.-Nr: 16/070 vom 24.11.2017) haben wir aus verkehrstechnischer Sicht geprüft und stimmen der Bestvariante, unter Hinweis auf die nachstehende Bemerkung, zu.

- Es ist sicherzustellen, dass bei sämtlichen Radwegüberfahrten die Sichtweiten nachhaltig sichergestellt werden können.

Die mit der Studie verbundenen, neuen Verkehrsanordnungen werden bei Vorliegen eines Bauprojektes detaillierter geprüft, bzw. erlassen.

Unser Sachbearbeiter, Ulrich Pfister, Tel. 044 247 37 65, steht Ihnen für weiterführende Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Dr. Marc Neracher
Chef Verkehrstechnische Abteilung