



GEMEINDE **GOS**SAU

EBP

Kommunaler Richtplan Verkehr: Öffentliche Auflage

Bericht der Einwendungen

Version für die Gemeindeversammlung vom 8. September 2025



Projektteam

Arbeits- und Projektgruppe:

Daniel Baldenweg	Ressortvorsteher Hochbau und Planung
Salvatore Giorgiano	Ressortvorsteher Sicherheit, ÖV und Abfall
Elisabeth Pflugshaupt	Ressortvorsteherin Liegenschaften u. Tiefbau
Nicole Wohlwend	Leiterin Schulverwaltung
Remo Hürlimann	Leiter Bauabteilung
Susanne Frohn	Planpartner AG
Daniel Wetzler	Planpartner AG
Samuel Graf	EBP Schweiz AG

Bearbeitungsteam EBP:

Samuel Graf
Kristina Kössler
Andrina Pedrett

2025-07-02_kRP_Gossau_Bericht_Einwendungen_Genehmigung.docx

1. Ausgangslage

Der heute gültige kommunale Verkehrsrichtplan (kRP Verkehr) von Gossau stammt aus dem Jahr 2000 und wurde seither nur geringfügig ergänzt. Ebenso hat sich auch die Gemeinde Gossau seither weiterentwickelt. Damit ist die kommunale Richtplanung Verkehr aus dem Jahr 2000 überholt. Mit der Gesamtrevision des kRP Verkehr will die Gemeinde Gossau auf die geänderten übergeordneten Rahmenbedingungen/Planungen, neuen kommunalen Planungen und neuen Mobilitätsformen der letzten Jahre reagieren und die räumlichen Rahmenbedingungen für eine qualitative Entwicklung der Gemeinde setzen. Damit wird insbesondere für die anstehende Revision der Nutzungsplanung eine wichtige Grundlage geschaffen.

Veränderte Verhältnisse und Rahmenbedingungen; Ziele

Als Grundlage für die Gesamtrevision des kRP Verkehrs dienen die übergeordneten Planungsinstrumente, insbesondere der kantonale Richtplan, das kantonale Gesamtverkehrskonzept, der regionale Richtplan Oberland und das Agglomerationsprogramm 5. Generation. Die Gemeinde hat im Jahr 2015 als Reaktion auf die seit der umfassenden Ortsplanungsrevisionen (2002-2005) fortschreitende Siedlungsentwicklung und die damit einhergehende Verknappung der nicht überbauten Bauzonen, eine Entwicklungsstrategie ausgearbeitet. Diese stellt eine wichtige kommunale Grundlage für die künftige Entwicklung der Gemeinde in den Bereichen Siedlung, Grün- und Freiräume und Verkehr dar.

Grundlagen

Der Bevölkerung sowie weiteren Interessierten standen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung, sich zur laufenden Planung zu äussern und sich einzubringen. Der Gemeinderat hat die Bevölkerung massgeblich in den Erarbeitungsprozess des Gesamtverkehrskonzept einbezogen. In einem ersten Schritt wurde im Mai 2023 eine Stichprobenumfrage zur aktuellen verkehrlichen Situation in der Gemeinde Gossau durchgeführt. In einem zweiten Schritt wurden in der zweiten Jahreshälfte 2023 zwei Workshops durchgeführt, in welche sich die gesamte Bevölkerung einbringen konnte. Der erste Workshop widmete sich der Prüfung und Vervollständigung der Situationsanalyse sowie dem Entwurf der Zielen und strategischen Stossrichtungen. Im zweiten Workshop haben die Teilnehmenden den Entwurf der Massnahmen gemeinsam diskutiert, bewertet, angepasst und ergänzt. Die Rückmeldungen aus der Bevölkerung wurden anschliessend gesammelt, ausgewertet und sind in Absprache mit der Arbeits- und Projektgruppe Verkehrsrichtplan, welche als vorberatendes Gremium vom Gemeinderat für dieses Geschäft eingesetzt wurde, in die Überarbeitung der Inhalte eingeflossen. Die Ergebnisse der Workshops wurden jeweils im Nachgang auf der Gemeindehomepage der Bevölkerung zur Verfügung gestellt.

Einbezug der Bevölkerung in den Erarbeitungsprozess

1.1 Öffentliche Auflage und Anhörung

Der Gemeinderat von Gossau hat am 23. August 2024 den Entwurf des kommunalen Richtplans Verkehr im Sinne von § 7 PBG zur Anhörung bei den neben- und übergeordneten Planungsträgern und der öffentlichen Auflage verabschiedet. Am 19. August 2024 hat eine öffentliche Informationsveranstaltung stattgefunden, um die interessierte Bevölkerung aus erster Hand über die Inhalte in Kenntnis zu setzen und über die öffentliche Auflage zu informieren. Die öffentliche Auflage und Anhörung wurde vom 23. August 2024 bis zum 22. Oktober 2024 durchgeführt. Parallel wurden die Dokumente auch dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht.

Öffentliche Auflage
und Anhörung

Im Rahmen der öffentlichen Auflage und Anhörung sind verschiedene Stellungnahmen eingegangen. Neun Organisationen, Verbände, Vereine oder Interessengemeinschaft sowie 54 Privatpersonen haben Einwendungen formuliert. Rund 37 Rückmeldungen von Privatpersonen waren dabei grösstenteils identisch mit den Einwendungen der IG Langweidstrasse. Diese bezogen sich auf den Umgang mit der Langweidstrasse im Gesamtverkehrskonzept (GVK) und dem kRPV. Insgesamt sind 74 Einwendungen und Rückmeldungen in der öffentlichen Auflage eingegeben worden (Abbildung 1). Kapitel 1.3 erläutert die Beurteilung des Umgangs mit den Einwendungen sowie die entsprechenden Kategorien.

Grosses Interesse
an der öffentlichen
Auflage und Anhörung

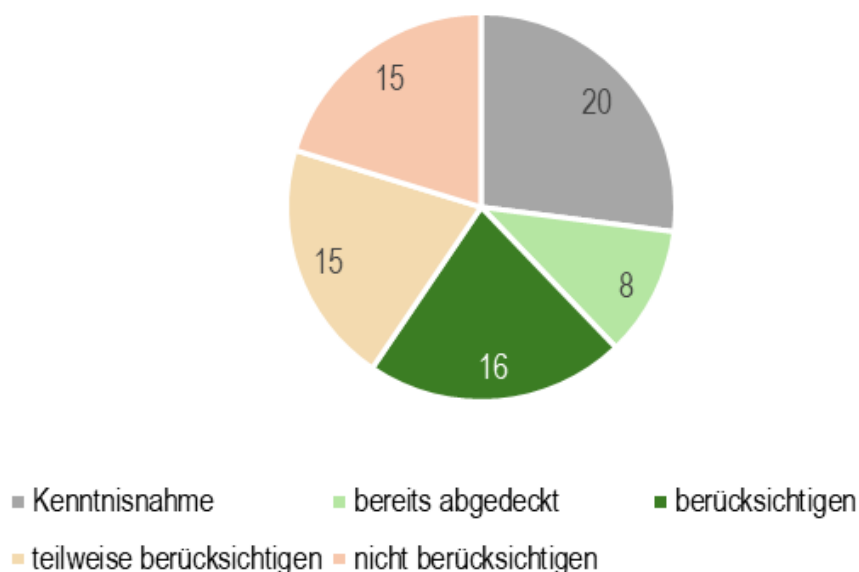


Abbildung 1 Umgang mit Einwendungen resultierend aus der öffentlichen Auflage.

Ein thematischer Schwerpunkt der öffentlichen Auflage stellte somit der Umgang mit der Langweidstrasse dar. Weitere adressierte und teilweise damit verbundenen Themen sind die Massnahmen zur Schaffung von Begegnungszonen oder eingebrachte, zusätzliche Optimierungen zugunsten der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. Ein Teil dieser Einwendungen konnte im kRP aufgenommen werden. Der detaillierte Umgang mit den Einwendungen ist in den Tabellen im Anhang A4 aufgeführt, die Einwendungen zur Langweidstrasse wurden summarisch behandelt (Kapitel 2).

Inhalte und
Schwerpunkte der
öffentlichen Auf-
lage

Parallel zur öffentlichen Auflage wurden auch die neben- und übergeordneten Planungsträger angehört. Von den Nachbargemeinden haben die Städte Uster und Wetzikon sowie die Gemeinden Egg und Bubikon je eine Stellungnahme eingereicht. Die übrigen Nachbargemeinden haben auf eine Stellungnahme verzichtet. Die Regionalplanung Zürcher Oberland (RZO) hat ebenfalls eine Stellungnahme eingereicht. Parallel zur öffentlichen Auflage fand die Vorprüfung durch den Kanton Zürich statt.

Neben- und übergeordnete Planungsträger und kantonale Vorprüfung

1.2 Kantonale Vorprüfung

Der Kanton hat im Rahmen seiner Vorprüfung (Schreiben vom 25. November 2024) verschiedene Empfehlungen und Genehmigungsvorbehalte angebracht. Insgesamt erachtet der Kanton die Revisionsvorlage als rechtmässig, zweckmässig und angemessen. Der Kanton hat u.a. empfohlen, zusätzliche Inhalte zu Themen betreffend Natur- und Landschaft resp. deren Schutz im kRPV oder im GVK, welches als Grundlage für den kRPV dient, aufzunehmen. Die Einordnung von Massnahmen betreffend möglichen Konflikten sollen damit aufgezeigt werden. Weiter wurden verschiedene Konkretisierungen bei den Zielen und strategischen Stossrichtungen sowie Massnahmen empfohlen. Der Kanton hat die Genehmigung der Gesamtrevision der kommunalen Richtplanung unter der Voraussetzung, dass die Genehmigungsvorbehalte behandelt werden, in Aussicht gestellt.

Weitgehend positive Beurteilung durch Kanton

1.3 Bericht der Einwendungen

Der Umgang mit den einzelnen Einwendungen wurde in der Arbeits- und Projektgruppe Verkehrsrichtplan diskutiert. Diese hat Empfehlungen bezüglich dem Umgang mit den Einwendungen und Änderungsanträgen zuhanden des Gemeinderates formuliert.

Diskussion der Einwendungen

Gemäss § 7 PBG sind nicht oder nur teilweise aufgenommene Einwendungen in einem Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen zu dokumentieren und die Ablehnung ist zu begründen. Der vorliegende, separate Bericht wurde am 26.02.2025 vom Gemeinderat zuhanden der Gemeindeversammlung verabschiedet. Eine Genehmigung durch die Baudirektion ist nicht notwendig.

Bericht der Einwendungen als Teil der Vorlage

Im Anhang des vorliegenden Berichts der Einwendungen werden die Einwendungen einzeln behandelt. Die Einwendungen betreffend die Langweidstrasse werden summarisch behandelt: Im nachfolgenden Kapitel 2 werden die Rückmeldungen und Einwendungen zusammengefasst dargestellt sowie der Umgang mit den Einwendungen aufgezeigt und begründet.

Aufbau des Berichts

Die detaillierten Auswertungen zu den einzelnen Einwendungen sind im Anhang aufgelistet:

- A1 Auswertungstabelle kantonale Vorprüfung
- A2 Auswertungstabelle Anhörung der Region und Nachbargemeinde
- A3 Auswertungstabelle Zürcher Verkehrsverbund / Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (ZVV/VZO)
- A4 Auswertungstabelle öffentliche Auflage und Anhörung (Privatpersonen, Verbände, Vereine, Organisationen etc.)

Beim Umgang mit den Einwendungen im kommunalen Richtplan sind folgende Optionen verwendet worden:

Kenntnisnahme:	Die Einwendung entspricht einem allgemein gültigen Hinweis oder Feststellung und wird zu Kenntnis genommen.
Berücksichtigen:	Die Einwendung wird berücksichtigt.
Teilweise berücksichtigen:	Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt mit Begründung.
Nicht berücksichtigen	Die Einwendung wird nicht berücksichtigt mit Begründung, d. h. es erfolgt keine Anpassung an der kRP-Version gemäss öffentlicher Auflage/Anhörung.
Bereits abgedeckt	Die Einwendung ist in der kRP-Version gemäss öffentlicher Auflage/Anhörung bereits enthalten, eine Anpassung ist nicht notwendig.

2. Einwendungen betreffend Langweidstrasse

Die Einwendungen und Rückmeldungen zur Langweidstrasse wurden durch die IG Langweidstrasse sowie einzeln durch 37 Privatpersonen eingegeben. Die Einwendungen waren grösstenteils identisch. Nur punktuell wurden Ergänzungen zur Einwendung der IG Langweidstrasse angefügt. Diverse Einwendungen beziehen sich auf gleiche Aspekte oder Kapitel (z.B. Kritik am GVK als Grundlage, Strassenfunktion der Langweidstrasse, weitere) und teilweise werden die Kritiken ausführlich begründet, jedoch nicht mit konkreten Anträgen versehen. Damit trotzdem möglichst alle Rückmeldungen und Einwendungen behandelt sowie der Umgang mit eben diesen erläutert werden, werden die wesentlichen Punkte aus den Einwendungen nachfolgend zusammengefasst und erläutert.

Einwände und Anregungen

Die Einwendungen sind in verschiedene Themenblöcke zu gliedern: Erstens werden die Grundlagen und die Abstimmung mit den übergeordneten Planungsinstrumenten kritisiert respektive in Frage gestellt. Weiter wird bemängelt, dass die verwendeten Quellen unvollständig sowie die Interpretationen fehlerhaft seien. Zweitens werden Anpassungen bei den Zielen und strategischen Stossrichtungen gefordert und drittens werden bei den Festsetzungen und Massnahmen verschiedene Anpassungen, Ergänzungen und Streichungen beantragt.

2.1 Grundlagen und Abstimmung mit übergeordneten Planungen

Die Einwendenden zweifeln diverse Inhalte des GVK mit Bezug zur Langweidstrasse an. Sie bemängeln, dass verschiedene Aussagen zur Langweidstrasse im GVK – und dadurch auch im kRPV – nicht korrekt oder fehlerhaft seien. Beispielsweise fehle es an einer Auseinandersetzung mit der Ist-Situation in Bezug auf deren spezifische Lage und der damit verbundenen Anfälligkeit für Schleichverkehr oder es seien relevante Studien nicht berücksichtigt oder falsch interpretiert worden. In diesem Zusammenhang wird von den Einwendenden auch beanstandet, dass die Anpassungsanträge seitens der IG Langweidstrasse (Schreiben vom 29.12.2023) nicht übernommen wurden sowie dies nicht begründet wurde. Weiter wird die Abstimmung mit den übergeordneten Planungsinstrumenten kritisiert. Die Einwendenden merken an, dass aus ihrer Sicht das GVK und die Gesamtverkehrsstrategie des kRPV nicht mit den kantonalen Vorgaben abgestimmt sei und dass Widersprüche mit den übergeordneten Planungsinstrumenten bestünden.

Einwendungen und
Anträge

Grundlagen und Schreiben der IG Langweidstrasse

Der Gemeinderat hat die Bevölkerung massgeblich in den Erarbeitungsprozess des GVK und des kRPV einbezogen: Nebst einer Stichprobenbefragung im Mai 2023 zur aktuellen verkehrlichen Situation in der Gemeinde Gossau wurden in der zweiten Jahreshälfte 2023 zwei Workshops durchgeführt, in welchen sich die gesamte Bevölkerung einbringen konnte. Die Teilnehmenden wurden dadurch aktiv eingeladen, ihre Meinungen und Anliegen einzubringen. Die IG Langweidstrasse konnte somit ihre Interessen und Anliegen im ordentlichen Verfahren im Rahmen von zwei Workshops einbringen. Das Schreiben der IG Langweidstrasse vom 29.12.2023 im Nachgang zum Workshop II erfolgte ausserhalb des ordentlichen Mitwirkungsverfahrens. Die Gemeinde hat das Schreiben der IG Langweidstrasse zur Kenntnis genommen und sich bedankt. Sie hat die IG Langweidstrasse am 10.01.2025 informiert, dass die Anliegen intern aufgenommen und durch die Arbeits- und Projektgruppe Verkehrsrichtplan erörtert und geprüft würden. Da zum Zeitpunkt des Schreibens weder eine Vernehmlassung noch eine öffentliche Auflage lief, informierte die Gemeinde die IG Langweidstrasse, dass keine themenspezifische Rückmeldung zu dem Schreiben erfolge.

Erläuterung:
Grundlagen und
Schreiben IG Lang-
weidstrasse

Teilweise berücksichtigen: Die Langweidstrasse wurde bereits an unterschiedlichen Stellen im GVK berücksichtigt. Verschiedene Inputs aus dem Schreiben der IG Langweidstrasse wurden aufgenommen und punktuell textlich ergänzt (z.B. Relevanz als Schleichroute wird explizit formuliert; DWV aus dem Jahr 2021 wurde ergänzt). Die Grafiken zur Verkehrsbelastung (Ist, Prognose) stammen aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich. In diesem ist die Langweidstrasse nicht enthalten, die Grafik wurde somit nicht angepasst. Andere beanstandete Inhalte (z.B. Verlagerungswirkung der Pilotversuche) wurden aufgrund der Rückmeldungen nochmals geprüft und mit den entsprechenden Grundlagen oder Studien abgeglichen. Die Interpretation der bestehenden Verkehrsstudien und Grundlagen wurden dabei als gültig betrachtet.

Umgang:
Grundlagen und
Schreiben IG Lang-
weidstrasse

Abstimmung mit übergeordneten Planungen

Der kantonale Richtplan KRP, das kantonale Gesamtverkehrskonzept sowie der regionale Richtplan RRP Oberland bilden die zentralen Grundlagen für die kommunalen Zielsetzungen, strategischen Stossrichtungen sowie für die Festlegungen und Massnahmen. Die übergeordneten Planungsinstrumente sowie die Abstimmung mit diesen werden im GVK und kRPV detailliert abgehandelt (jeweils Kapitel 2). Festsetzungen und Massnahmen in Bezug auf kommunale Netze sind nicht in den übergeordneten Planungsinstrumenten geregelt. Die Planung respektive die Zuständigkeit für das kommunale Netz und Strassen obliegt der Gemeinde und wird im kommunalen Richtplan behandelt. Die kommunalen Festsetzungen und Massnahmen dürfen nicht im Widerspruch mit den übergeordneten Vorgaben stehen. Die Abstimmung und Vereinbarkeit mit der übergeordneten Planungsinstrumenten wurden durch den Kanton Zürich im Rahmen der Vorprüfung sowie durch die Regionalplanung Zürcher Oberland im Rahmen der öffentlichen Auflage geprüft (siehe Anhang A1 und A2). Die Rückmeldungen des Kantons und der Region sind in die Überarbeitung eingeflossen.

Erläuterung:
Abstimmung über-
geordnete Planung

Nicht berücksichtigen: Der Kanton Zürich sowie die Regionalplanung Zürcher Oberland (RZO) haben im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung sowie der damit verbundenen Vorprüfung durch den Kanton die Inhalte des kRPV Gossaus geprüft. Dabei wurde auch die Abstimmung und Vereinbarkeit mit den übergeordneten Planungsinstrumenten begutachtet. Grundlegende Widersprüche von Inhalten betreffend der Langweidstrasse mit der Abstimmung mit übergeordneten Zielen, Strategien oder Festlegungen wurden weder vom Kanton Zürich noch der Region Zürcher Oberland beanstandet.

Umgang:
Abstimmung über-
geordnete Planung

2.2 Ziele und strategische Stossrichtungen

Die Einwendenden haben Anpassungen und Streichungen bei der Zielsetzung und den strategischen Stossrichtungen im Kapitel Strassenverkehr beantragt. Begründet wurden die Anträge aufgrund der Schleich- respektive Durchgangsverkehrproblematik entlang der Langweidstrasse. Sie beantragten die ersatzlose Streichung der Zielsetzung, dass die überkommunalen Erschliessungen der Siedlungsgebiete sowie die kommunalen Erschliessungen der Wachen möglichst auf direktem Weg erfolgen sollen. Weiter sollte explizit festgehalten werden, dass der Durchgangsverkehr zur Entlastung der Wohngebiete konsequent auf die regionalen Verbindungsstrassen gelenkt werden soll (ursprüngliche Formulierung: der überkommunale Verkehr wird zur Entlastung der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr über die regionalen Verbindungsstrassen abgewickelt). Auch in den strategischen Stossrichtungen (SV-II) soll die Entlastung der Wohngebiete aufgenommen werden.

Einwendungen und
Anträge

Die Ziele und strategischen Stossrichtungen wurden durch die Arbeits- und Projektgruppe Verkehrsrichtplan basierend auf den übergeordneten Vorgaben sowie der Erkenntnisse aus der Stichprobenbefragung entwickelt. Der Entwurf wurde im Workshop I der Bevölkerung vorgestellt und die Rückmeldungen und Inputs entgegengenommen. Im Anschluss wurden die Ziele und strategischen Stossrichtungen überarbeitet und dem Gemeinderat zum

Erläuterung:
Ziele und strat.
Stossrichtungen

Beschluss unterbreitet. Der Gemeinderat hat am 04.10.2023 dem ersten Teil des GVK (inkl. Zielen und strategischen Stossrichtungen) zugestimmt und die Ziele und strategischen Stossrichtungen dadurch gutgeheissen. Der Grundsatz der möglichst direkten Erschliessung der Wachten war ein Resultat der Bevölkerungsbefragung. Es soll sichergestellt sein, dass möglichst direkte Wege zur Erschliessung dienen, der überkommunale Verkehr soll dabei aber auf das Kantonsstrassennetz gelenkt und über dieses abgewickelt werden. Der Begriff «Durchgangsverkehr» ist zu wenig konkret und wird der erwünschten möglichst direkten Erschliessung der Wachten zu wenig gerecht. Durch die formulierte Zielsetzung und die strategischen Stossrichtungen soll jedoch sichergestellt werden, dass der überkommunale Verkehr nicht durch die Wohnquartiere verkehrt.

Teilweise berücksichtigen: Grundsätzlich werden keine Anpassungen vorgenommen, die den Inhalt der Ziele und strategischen Stossrichtungen grundsätzlich verändern. Es wurden aber Präzisierungen und Ergänzungen vorgenommen. Damit soll klar aufgezeigt werden, dass der überkommunale Verkehr über das Kantonsstrassennetz zur Entlastung der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr abgewickelt werden soll. Weiter wurde aufgrund der beantragten Anpassung der Strassenkategorie der Langweidstrasse (siehe Unterkapitel 2.3) die Verbindungsfunktion der kommunalen Verbindungsstrassen nochmals explizit hervorgehoben (siehe kRPV, Kapitel 4.5).

Umgang:
Ziele und strat.
Stossrichtungen

2.3 Festsetzungen und Massnahmen

In Bezug auf die Langweidstrasse wurden verschiedene Anpassungen bei den bestehenden Massnahmen gefordert. Auf übergeordneter Massnahmenebene (Reduktion Durchgangsverkehr auf kommunalen Strassen, SV2) soll die Ergänzung betreffend der Überlast auf dem übergeordneten Netz im Raum Wetzikon gestrichen werden. Die Festsetzung der Langweidstrasse als kommunale Verbindungsstrasse wird beanstandet. Die Einwendenden sind der Ansicht, dass die Langweidstrasse keine Verbindungsfunktion hat und somit die Strassentypisierung entsprechend anzupassen ist (Sammelstrasse). Weiter besteht grundsätzlich eine kritische Haltung gegenüber Begegnungszonen und auch die Umsetzung respektive die Bewilligungsfähigkeit wird in Frage gestellt. Weiter werden zusätzlich weiterführende Konkretisierungen der Massnahmen gewünscht. Ausserdem soll auch entlang der Langweidstrasse ein Fahrverbot für den Schwerverkehr umgesetzt werden (Landwirtschaftsverkehr ausgenommen).

Einwendungen und
Anträge

Die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts diene unter anderem dazu, die bisherigen Funktionen der Gemeindestrassen zu überprüfen und – wenn notwendig – den aktuellen Gegebenheiten anzupassen. In diesem Zusammenhang wurde die Hierarchisierung des Strassennetzes entsprechend den VSS-Normen überarbeitet und verfeinert. Aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur der Gemeinde werden im überarbeiteten Richtplan Verkehr neu auch kommunale Verbindungsstrassen festgelegt. Die Festsetzung der Langweidstrasse als kommunale Verbindungsstrasse wurde intensiv in der Arbeits- und Projektgruppe Verkehrsrichtplan diskutiert. Die Anliegen aus der Bevölkerung betreffend direkten Erschliessungswegen und Verbindungen wurden in der Stichprobenbefragung abgeholt. Der Entwurf der

Erläuterung:
Festsetzungen und
Massnahmen

Strassentypisierung wurde im Workshop I präsentiert. Die Rückmeldungen aus der Bevölkerung waren auch im Workshop I geteilt: Während sich ein Teil der Gossauer Bevölkerung die Langweidstrasse als Verbindung nach Wetzikon wünscht, sieht ein anderer Teil die Funktion der Langweidstrasse in der Quartierserschliessung. Die unterschiedlichen Anliegen und Sichtweisen wurden im Überarbeitungsprozess erneut aufgegriffen und diskutiert. Auch die Rückmeldungen aus der öffentlichen Vernehmlassung zur Verbindungsfunktion der Langweidstrasse wurden nochmals im Gemeinderat behandelt. Der Gemeinderat hält an seiner Einschätzung fest, dass die Langweidstrasse eine kommunale Verbindungsstrasse zur Nachbargemeinde darstellt und gleich wie andere Strassen zu handhaben ist (z.B. Wüeristrasse, Hardstrasse, Austrasse, Bönlerstrasse etc.). Diese Einschätzung basiert auf dem breit abgestützten, partizipativen Erarbeitungsprozess und den daraus gewonnenen Erkenntnisse. Gleichzeitig anerkennt der Gemeinderat den Handlungsbedarf im Zusammenhang mit dem überkommunalen (Schleich-)Verkehr und sieht deswegen im kommunalen Richtplan u.a. auch Massnahmen an allen kommunalen Verbindungsstrassen vor.

Teilweise berücksichtigen: Die Strassentypisierung der Langweidstrasse bleibt unverändert als kommunale Verbindungsstrasse bestehen. Ergänzt wurde aber die Festsetzung der kommunalen Strassentypen durch die Beschreibung der verbindenden Funktion der kommunalen Verbindungsstrassen entsprechend der Typisierung im GVK. Diese bezieht sich auf lokale, kleinräumige Verknüpfungen zwischen den Wachen und Weilern der Gemeinde sowie der Gemeinde Gossau und angrenzenden Gebieten der Nachbargemeinden. Zur Zielerreichung behält sich die Gemeinde deshalb auch explizit vor, die Verbindungsfunktion von kommunalen Verbindungsstrassen einzuschränken.

Weiter wird die Massnahme an der Langweidstrasse angepasst: Auf die Bezeichnung einer Begegnungszone wird neu verzichtet. Neu soll der Betrieb und die Gestaltung optimiert werden. Konkretisierungen der Massnahmen (z.B. Fixierung auf eine Begegnungszone) werden auf Stufe Richtplanung nicht als sinnvoll erachtet, da sie den Handlungsspielraum einschränken. Weiter setzt sich die Gemeinde für ein Fahrverbot für den Schwerverkehr in der Langweidstrasse ein (Landwirtschaftsverkehr und Zubringerdienst ausgenommen), was so in den kRPV aufgenommen wurde.

Umgang:
Festsetzungen und
Massnahmen

A1 Auswertungstabelle kantonale Vorprüfung

Thema/Betreff der Einwendung	Konkreter Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Umgang und fachliche Begründung
ÖV-Korridore	Die übergeordneten Festlegungen des kommunalen Richtplans sind dem regionalem bzw. kantonalem Richtplan anzupassen.	(...) Informative Inhalte der übergeordneten Festlegungen sind daher im Sinne der regionalen bzw. kantonalen Richtplanung zu bezeichnen und darzustellen. In den vorliegenden kommunalen Richtplankarten bestehen diesbezüglich Differenzen. So sind beispielsweise im «Teilplan ÖV und kombinierte Mobilität» ÖV-Korridore durchgehend als Netzlücke oder Schwachstellen bezeichnet und dargestellt.	berücksichtigen	Karte entsprechend übergeordneten Planungsinstrumenten angepasst
T30	Die Tempo-30-Zonen sowie die Begegnungszonen sind nur im Teilrichtplan «Strassenverkehr und Parkierung» als Festlegung aufzuführen.	Die bestehenden Tempo-30-Zonen sowie die bestehenden und geplanten Begegnungszonen werden in allen Teilrichtplänen unter den Festlegungen aufgeführt. Im Richtplantext werden sie im Kapitel Strassenverkehr behandelt. Aus dieser Überlegung sind diese Festlegungen auf den Teilrichtplan «Strassenverkehr und Parkierung» zu beschränken und in den anderen Richtplänen wegzulassen oder als Informationsinhalt darzustellen.	berücksichtigen	Karte entsprechend kantonalen Vorgaben angepasst
FV1	Im Teilplan Fussverkehr ist die Fusswegverbindung FV 1 entlang des Laufenbachs als geplant einzutragen. Die Signatur für die Behebung der Netzlücke bei FV 1 wirkt in der Richtplankarte etwas unklar (vgl. Problem des kurzen Abschnitts, welcher gebogen ist). Es sollte geprüft werden, ob eine andere Signatur verwendet werden kann, welche besser erkennbar ist bzw. besser der Legende zugeordnet werden kann.	Im Teilplan Fussverkehr ist eine bestehende kommunale Hauptverbindung FV1 entlang des Laufenbachs eingetragen. Im Richtplantext, Kap. 4.2.2, Seite 20, wird ausgeführt, dass die Netzlücke entlang dem Laufenbach geschlossen werden soll. Die Fusswegverbindung ist deshalb im Plan als geplant einzutragen. Der Gewässerraum ist grundsätzlich von Bauten und Anlagen freizuhalten (vgl. Art. 41c Abs. 1 GSchV). Der Weg soll deshalb ausserhalb des Gewässerraums vorgesehen werden. Ein Verlauf im Gewässerraum des Laufenbachs ist nur zulässig, wenn die Standortgebundenheit nachgewiesen wird.	berücksichtigen	Die Fussverbindung entlang des Laufenbachs ist in der Karte zwischen Laufenbachstrasse und Grütstrasse als Netzlücke eingezeichnet. Die exakte Linienführung ist zum aktuellen Zeitpunkt noch unklar (voraussichtlich entlang Im Zentrum; ausserhalb des Gewässerraums), die Darstellung soll diesem Aspekt gerecht werden. Die Darstellung der Netzlücke wird im Teilplan Fussverkehr angepasst.
FV3	Die Notwendigkeit der Fusswegverbindung ist in den Unterlagen zu begründen. Andernfalls ist darauf zu verzichten	Zur Fusswegverbindung FV 3 wird im Richtplantext erklärt, dass es sich hier um eine Lückenschliessung handelt und ein Pfad für den Fussverkehr erstellt werden soll. Dieser Pfad tangiert eine Landwirtschaftszone und Fruchtfolgeflächen. (...) Nach Einschätzung der Fachstelle Bodenschutz ist zum aktuellen Zeitpunkt denkbar, dass eine Lösung für die Wegführung gefunden werden kann, wenn diese mit der bestehenden Strasse gebündelt wird und wenn der Weg als Trampelpfad und ohne Versiegelung ausgeführt wird. In Bezug auf die Bewilligungsfähigkeit nach Art. 24 RPG muss aber eine Standortgebundenheit nachgewiesen werden können. Anhand der Unterlagen kann nicht hundertprozentig nachvollzogen werden, wie der neue Weg begründet werden kann. Es fehlt ein Bedarfsnachweis.	teilweise berücksichtigen	Dieses Anliegen hat sich aus der Bevölkerungsbeteiligung ergeben. Die Verbindung ist relevant für die Anbindung der Liegenschaften nördlich Gossau Dorf inkl. Anbindung zum kt. Wanderweg (Frohe-Aussicht-Weg). Der Weg ist im Analyseplan aufgrund der räumlichen Gegebenheiten (keine Infrastruktur für Zufussgehende entlang Kantonsstrasse ausserorts) als Schwachstelle eingezeichnet. Diese ist auch im GVK aufgelistet (Kap 3.9). Dadurch ergibt sich die Notwendigkeit des Weges. Die Nachweise zur Bewilligungsfähigkeit werden im konkreten Projekt geprüft.
VV9	Bei der Projektierung der Veloabstellanlagen ist Folgendes zu beachten: Der Gewässerraum ist von ober- und unterirdischen Bauten und Anlagen freizuhalten. Innerhalb des Gewässerraums sind nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen zulässig. In dicht überbauten Gebieten können zonenkonforme Anlagen bewilligt werden, sofern keine überwiegenden Interessen entgegenstehen (Art. 41c Abs. 1 GSchV).	Die geplanten Veloabstellanlagen VV 9.1, VV 9.2, VV 9.3 und VV 9.5 sind im Bereich des Gossauerbachs (öffentliches Gewässer Nr. 6431) und des Laufenbachs (öffentliches Gewässer Nr. 6433) vorgesehen. Die Gewässerräume an den Fließgewässern in der Gemeinde Gossau sind rechtskräftig festgelegt.	berücksichtigen	Die ergänzenden Bemerkungen zu Konflikten mit Gewässerraum wurden im GVK und im kRPV aufgenommen.
Veloverkehr	Die Nebenverbindung 05_051 ist im Richtplan als übergeordnete Festlegung aufzunehmen bzw. darzustellen.	Die Nebenverbindung 05_051 (Bertschikon – Wetzikon) ist im Bericht unter Kapitel 4.2.3, Seite 21 als kantonale Verbindung aufgeführt. Im Richtplan ist die Verbindung fälschlicherweise als kommunale Festlegung aufgeführt.	berücksichtigen	Das Netz (Teilplan VV) wurde entsprechend den übergeordneten Planungsinstrumenten korrigiert.

Veloverkehr	Die Verbindung 05_059 ist im Richtplan und Bericht als Hauptverbindung aufzunehmen.	Die Verbindung 05_059 (Grüt – Wetzikon (Grüningerstrasse)) ist im Bericht unter Kapitel 4.2.3, Seite 21 sowie im Richtplan fälschlicherweise als Nebenverbindung definiert. Im kantonalen Velonetzplan ist die Verbindung als Hauptverbindung klassiert.	berücksichtigen	Das Netz (Teilplan VV) wurde entsprechend den übergeordneten Planungsinstrumenten korrigiert. Die Hauptverbindung führt gem. Kt. Velonetzplan von Gossau Dorf (Wüeristr.) via Grüt (Morgenstr.) nach Wetzikon. Der Abschnitt auf der Grütstr. (Morgenstr.-Wetzikon) ist gem. Kt. Velonetzplan sowie RRP (Tabelle 51) eine Nebenverbindung.
Begegnungszone SV 7.1	Es ist in den Erläuterungen zu begründen, weshalb die Begegnungszone an der Langweidstrasse bis in die Landwirtschaftszone reichen soll. Andernfalls ist die Signatur auf die Bauzone bzw. das Siedlungsgebiet zu beschränken.	Gemäss der Richtplankarte Strassenverkehr und Parkierung soll die Begegnungszone mit der Massnahm SV 7.1 (Langweidstrasse) über die Bauzone hinaus bis zur Gemeindegrenze von Wetzikon realisiert werden. Aus den Unterlagen geht nicht hervor, weshalb diese Massnahme in die Landwirtschaftszone hineinragt.	berücksichtigen	Die Massnahme entlang der Langweidstrasse wurde aufgrund der Einwendungen zu ebendieser angepasst. Es wird keine Begegnungszone entlang der Langweidstrasse festgesetzt.
Parkierungsanlagen	Die Bewilligungszustände der Parkplätze «Weid / Berghof», «Pumpenhaus Klubhaus / Rosrietweg», «Alt Hellberg / Brüscheidstrasse» sind aufzuzeigen und deren Bedarf, Zweck und Stellenwert ausserhalb der Bauzone ist zu begründen. Gegebenenfalls sind diese Parkierungsanlagen zu streichen	Im Teilrichtplan Strassenverkehr werden bestehende, kommunale Parkierungsanlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets bzw. ausserhalb der Bauzone (Parkplatz Weid / Berghof, Parkplatz Pumpenhaus Klubhaus / Rosrietweg, Parkplatz Alt Hellberg / Brüscheidstrasse) als «bestehend» eingetragen. Die Tatsache, dass eine Parkierungsanlage ausserhalb des Siedlungsgebiets vorhanden ist, führt nicht automatisch zu einer Legitimation für einen Eintrag im kommunalen Verkehrsplan. Zudem können allenfalls nicht bewilligte Parkierungsanlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets nicht über einen Richtplaneintrag legalisiert werden. Der Verkehrsrichtplanplan ist überdies kein Parkplatzverzeichnis. Vielmehr soll eine Auseinandersetzung stattfinden, welchen Zweck und welchen Stellenwert den einzelnen Anlagen zukommen soll und wie die funktionale Einbettung in das Verkehrsnetz aussieht. Bei den drei oben genannten Parkplätzen ist nicht eindeutig klar, wie und wann diese realisiert wurden bzw. ob sie über eine Bewilligung verfügen.	berücksichtigen	Die aufgelisteten Parkierungsanlagen wurden fälschlicherweise im Entwurf aufgenommen. Sie stellen keinen Inhalt für den kRPV dar und werden entsprechend gelöscht.
Teilplan ÖV/KM	Im Teilrichtplan öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität werden verschiedene Einträge überlagernd dargestellt. Dies führt dazu, dass die Signaturen nicht in allen Fällen sehr gut erkennbar sind. Wir empfehlen daher, die überlagernde Darstellung zu überprüfen.		berücksichtigen	Die Linienführungen werden grundsätzlich nicht in Richtplankarten dargestellt. Die Linienelement wurden deshalb aus der Richtplankarte entfernt. Die Punktelemente wurden graphisch überarbeitet.
Richtplantext inkl. Erläuterungen	Im Richtplantext ist besser (z.B. farblich) zu kennzeichnen, welche Textteile erläuternden Charakter haben und welche als Festlegungen gelten.	Im Richtplantext gibt es im Kapitel 4 einen Abschnitt, welcher grau hinterlegt ist (Gesamtverkehrliche Zielsetzung). Zudem sind auch die Tabellen in den nachfolgenden Kapiteln grau markiert. Auf den ersten Blick ist nicht eindeutig klar, ob nur diese Abschnitte / Tabellen als eigentliche Festlegungen gelten sollen. Sollte dem so sein, müsste dies einleitend erklärt werden. Grundsätzlich gehen wir jedoch davon aus, dass auch die jeweiligen Stossrichtungen in den einzelnen Kapiteln als Festlegungen zu verstehen sind.	berücksichtigen	Die graue Hinterlegung der gesamtverkehrlichen Zielsetzung war missverständlich und wurde entsprechend angepasst/entfernt. In den Tabellentitel der jeweiligen Tabellen wird klar ersichtlich, dass es sich um Festlegungen oder Massnahmen handelt, die Formatierung wurde angepasst.
Kapitel 2.5 (weitere relevante Grundlagen)	Unter den Grundlagen ist auf das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) hinzuweisen.	Das Inventar der historischen Verkehrswege (IVS) ist bei den relevanten Grundlagen nicht aufgeführt. Auf dem Gemeindegebiet von Gossau sind jedoch verschiedene Objekte von regionaler und lokaler Bedeutung, darunter namentlich solche von regionaler Bedeutung mit Substanz bzw. mit viel Substanz vorhanden. Das IVS ist als Grundlage bei der Planung zu berücksichtigen.	berücksichtigen	Inventar historischer Verkehrswege in GVK aufnehmen. Im Richtplan wird textlich erwähnt, dass IVS bei der Planung zu berücksichtigen ist.
Kapitel 2.5 (weitere relevante Grundlagen)	Der Richtplantext ist mit dem Thema Landschaftsschutz zu ergänzen.	Im Gesamtverkehrskonzept sowie im Richtplantext wird nicht auf das Thema Landschaftsschutz eingegangen. Dies betrifft insbesondere Objekte des kantonalen Inventars der Landschaftsschutzobjekte vom 14. Januar 2022 (Verfügung AREV-Nr. 1124/21) sowie Schutzverordnungen im Bereich Landschaft auf dem Gemeindegebiet von Gossau. Dies gilt es zu ergänzen.	berücksichtigen	Die zusätzlichen Grundlagen wurden im GVK ergänzt und im kRPV textlich aufgenommen.
Kapitel 2.5 (weitere relevante Grundlagen)	Allfällige Konflikte mit Schutzgebieten sind konkret auszuweisen bzw. diese sind zu verhindern. Andernfalls ist eine Aussage zu ergänzen, dass keine Konflikte zwischen den geplanten Massnahmen und Schutzgebieten bestehen.	Nach Art. 18 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG) ist durch die Erhaltung genügend grosser Lebensräume (Biotope) und andere geeignete Massnahmen dem Aussterben einheimischer Tier- und Pflanzenarten entgegenzuwirken. Besonders zu schützen sind Uferbereiche, Riedgebiete und Moore, Hecken, Feldgehölze, Trockenrasen und weitere Standorte, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllen oder besonders günstige Voraussetzungen für Lebensgemeinschaften aufweisen (Art. 18 Abs. 1bis NHG). Im Bereich Naturschutz bestehen auf dem Gemeindegebiet von Gossau kantonal ausgewiesene Naturschutzflächen entsprechend der kantonalen Naturschutzverordnung SVO sowie durch die Gemeinde ausgewiesene kommunale Naturschutzobjekte. In den Unterlagen sind die Schutzgebiete nicht dargestellt oder ausgewiesen. Dementsprechend ist nicht abschliessend überprüfbar, ob allfällige Konflikte mit Schutzgebieten auch mit kommunalen Schutzgebieten bestehen.	berücksichtigen	Im GVK werden die zusätzlichen Grundlagen aufgelistet. Im kRPV wird textlich darauf hingewiesen und ergänzt, dass diese Grundlagen bei den Planungen zu berücksichtigen und allfällige Konflikte zu beurteilen/lösen sind. Detaillierte Abklärungen zu potenziellen Konflikten einzelner Massnahmen werden nicht im kRPV vorgenommen, da die detaillierte Lage noch nicht durch den Richtplan festgesetzt ist. Es dürfen jedoch keine Konflikte bestehen.

Gesamtverkehrliche Zielsetzung Kap 4.1	(...) Zur Erreichung des Ziels ist aus unserer Sicht zu prüfen, ob nicht noch strengere Massnahmen im Bereich MIV notwendig sind (z.B. Begrenzung der Parkplätze bei Bauvorhaben nach oben). Wir empfehlen, diesen Aspekt nochmals zu überprüfen.	Unter den Zielen wird festgehalten, dass grundsätzlich kein Verkehrswachstum im MIV stattfinden und die Anzahl Personenwege im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr auf dem heutigen Stand begrenzt werden sollen. Dieses Ziel wird von kantonaler Seite unterstützt. Im Analyseteil wird aber davon ausgegangen, dass in absoluten Zahlen der MIV bis 2040 um 3'300 Personenwege zunehmen wird (ohne Lenkungsmassnahmen). Die gemäss Richtplan vorgesehenen Massnahmen gehen stark von einer Förderung des Velo- und Fussverkehrs sowie des ÖV aus.	teilweise berücksichtigen	Die gesamtverkehrlichen Zielsetzungen geben das generelle Ziel vor. Konkretisiert werden diese durch die themenspezifischen Ziele und strategischen Stossrichtungen. Massnahmen zeigen detaillierte Vorhaben auf. Damit die Ebenen nicht vermischt werden, wird generell auf ein exemplarisches Aufzählen von Massnahmen bei den Zielen verzichtet. Zur Parkierung enthält der kRPV Massnahmen (P1/P2), im GVK sind weitere konkrete Vorschläge für die Überarbeitung der BZO in Bezug auf Parkierung formuliert. Unter anderem sollen im Rahmen der BZO-Revision die Bedingungen zur Reduktion der Parkraumerstellungspflicht überprüft und, wenn möglich, optimiert werden oder autoarmes Wohnen ermöglicht werden. Die konkreten Massnahmen sind aber Inhalt der laufenden BZO-Revision und nicht im kRPV festzulegen. Der Verweis der kRPV Massnahme PP2 auf die GVK Massnahme wurde expliziter gemacht und ergänzt.
Kapitel 4.3 (Kombinierte Mobilität)	Die oben genannte Aussage ist zu prüfen und gegebenenfalls zu präzisieren.	In der Tabelle zur kommunalen Massnahme KM 1 steht bei den Bemerkungen folgender Satz: «Ausbau an folgenden Standorten zu prüfen». Es ist unklar, ob sich diese Bemerkung auf die links genannten Abstellanlagen bezieht oder ob beim Text eine unbeabsichtigte Lücke besteht.	berücksichtigen	Der Teilsatz hat sich auf die genannten Abstellanlagen bezogen. Er wurde gelöscht.
ÖV1	Die Klammerbemerkung bei «ÖV 1» («mit dieser erübrigt sich der Ausbau der Haltekante Ernst-Brugger-Platz») ist zu löschen	Auf Seite 25 sind jene ÖV-Massnahmen zum übergeordneten Netz aufgeführt, für welche sich die Gemeinde einsetzt. Bei «ÖV 1» ist die enthaltene Klammerbemerkung nicht korrekt. Gemäss gesamtverkehrlicher Zielsetzung soll der ÖV deutliche Modalsplit-Anteile vom MIV übernehmen und gemäss strategischem Ziel «ÖV-III» sollen zu den benachbarten Gemeinden und Regionen möglichst attraktive und direkte ÖV-Verbindungen angeboten werden. Diese mittel- bis langfristigen Angebotsausbauten sind nur möglich, wenn zusätzliche Haltekanten am Ernst-Brugger-Platz an der Berghofstrasse zur Verfügung stehen. Die zusätzlichen Haltekanten an der Berghofstrasse sind auch erforderlich, um die strategische Stossrichtung «ÖV-IV: Verlässliche Reisezeiten und Fahrplanstabilität im strassengebundenen ÖV werden gewährleistet und durch Priorisierungsmassnahmen erhöht» zu erreichen. Mit den zusätzlichen Haltekanten an der Berghofstrasse kann die Fahrplanstabilität der Linien 862 und der neuen Linie erhöht werden.	berücksichtigen	Die Klammerbemerkung wird gelöscht. Der Ausbaus der Haltekante Ernst-Brugger-Platz kann/soll projektbezogen im Detail beurteilt werden.
Strassenverkehr Kap 4.5	Das Thema des Lokalklimas im Strassenraum ist im kommunalen Richtplan zu behandeln. Bei Bedarf sind Massnahmen oder Stossrichtungen zu definieren, welche der Hitzebelastung im Strassenraum entgegenwirken. Andernfalls ist in den Erläuterungen zu erklären, weshalb darauf verzichtet werden kann.	Bis anhin werden im Verkehrsrichtplan keine Massnahmen zum Thema Anpassung an den Klimawandel vorgesehen. Laut dem aktuell geltenden kantonalen Richtplan ergreifen die Gemeinden Massnahmen zur Förderung eines angenehmen Lokalklimas im Strassenraum und berücksichtigen dabei die Karte der Hitzebelastung im Strassenraum. Unter Pt. 4.1.1 c des kantonalen Richtplans werden dazu die Ziele formuliert, dass nur jene Verkehrsflächen zu versiegeln sind, deren Funktion dies bedingt (mit der Absicht der sommerlichen Hitzebelastung entgegenzuwirken). Strassenräume mit hohem Fuss- und Veloverkehrspotenzial sind überdies nach Möglichkeit zu begrünen und zu beschatten.	berücksichtigen	Die umwelt- und klimaverträgliche sowie klimaangepasste Gestaltung der Strassenräume wurde in den Strategien (SV-VI) ergänzt.

Entwässerung	Im Richtplantext sind unter den Stossrichtungen Aussagen zur Entwässerung der Verkehrsflächen zu ergänzen. Diese können beispielsweise folgendermassen lauten: Bei Sanierungen/Umgestaltungen von Verkehrsflächen ist der Umgang mit Regenabwasser und der dazu notwendige Raum für die Strassenabwasserbehandlung, -versickerung und/oder -ableitung frühzeitig in die Planung zu integrieren. Im Erläuterungsbericht kann darauf verwiesen werden, dass bei zukünftigen Verkehrsprojekten neben der kommunalen GEP-Planung speziell auch das Dokument «Gewässerschutz an Strassen, Strassenentwässerung Teil 2, Richtlinie Projektierung und Ausführung von Gewässerschutzmassnahmen» (TBA/AWEL, 2018) und die Richtlinie «Regenwasserbewirtschaftung Richtlinie und Praxishilfe zum Umgang mit Regenwasser» (AWEL, 2022) massgebend sind.	In den eingereichten Unterlagen ist die Entwässerung der Verkehrsflächen nicht thematisiert. Die Gemeinde Gossau verfügt über einen im Jahr 2006 genehmigten Generellen Entwässerungsplan (GEP), welcher momentan überarbeitet wird. Im Bezirk Hinwil beträgt der Anteil der Verkehrsflächen an den Siedlungsflächen etwa 29 %, damit haben die Verkehrsflächen einen massgebenden Einfluss auf den lokalen Wasserhaushalt. Der Raumbedarf der Verkehrsentswässerung ist bei der Planung stets frühzeitig zu berücksichtigen. Die Möglichkeit der Versickerung von Regenabwasser ist bei sämtlichen Bauprojekten stets zu prüfen. Um die flächige Versickerung und Verdunstung von unverschmutztem Regenabwasser zu fördern und lokale Erhitzung in Trockenperioden zu mindern, sind Platz- und Verkehrsflächen möglichst durchlässig zu gestalten oder über die Schulter zu entwässern. Regenabwasser ist möglichst an der Oberfläche zu halten. Es kann mit geeigneten Massnahmen beispielsweise auch in begrünten Mulden oder Baumrigolen gesammelt, zurückgehalten und langsam verdunstet, versickert oder abgeleitet werden. Verschmutztes Regenabwasser ist vor einer Versickerung zu behandeln. Als Grundlage für die Planung und Ausführung im Strassenbereich kann das Dokument «Gewässerschutz an Strassen, Strassenentwässerung Teil 2, Richtlinie Projektierung und Ausführung von Gewässerschutzmassnahmen des AWEL und TBA verwendet werden. Für Verkehrs- und Platzflächen verweisen wir auf die AWEL-Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserbewirtschaftung 2022.	teilweise berücksichtigen	Die Thematik «Entwässerung» wurde genereller, unter dem Aspekt der umwelt-/klimaverträglichen sowie klimaangepassten Strassenraumgestaltung (SV-VI), in den strategischen Stossrichtungen aufgenommen.
Parkierung (Kap 4.6)	Es ist die Ergänzung einer Stossrichtung zur Parkplatzbewirtschaftung zu prüfen. Diese könnte beispielsweise folgendermassen lauten: Die Gemeinde führt für alle ihre öffentlichen Parkplätze eine Bewirtschaftung ein.	Die Gemeinde Gossau führt auf den Seiten 57 bis 58 des Gesamtverkehrskonzeptes auf, wie die Parkierung in ihrer Gemeinde gehandhabt wird. Gleichzeitig führt die Gemeinde innerhalb des Kapitels 3.3 auf, welche eklatanten Schwächen (sehr hoher MIV-Anteil, auch im Vergleich zu anderen Gemeinden des Zürcher Oberlandes) die Gemeinde derzeit in Punkto Modal Split aufweist. Fakt ist, dass es entsprechende Massnahmen braucht, um die gewünschten Modal Split Ziele (z.B. festgehalten im regionalen Richtplan Zürcher Oberland: Erhöhung ÖV-Anteil bis 2030 auf 25 Prozent) zu erreichen. Einer der grössten Hebel sind Massnahmen zur Parkierung, wie z.B. die konsequente Bewirtschaftung aller öffentlichen Parkplätze. Dies sieht ebenso das regionale Parkraumkonzept der Region Zürcher Oberland (2020) vor. Bisher sind alle öffentlichen Parkplätze der Gemeinde Gossau nicht bewirtschaftet (vgl. Seite 57).	bereits abgedeckt	Die vorgeschlagene Ergänzung ist im Vergleich mit den formulierten Zielen, Stossrichtungen und Massnahmen als Massnahme zu verstehen. Im kRPV legt die Gemeinde durch die Massnahme P1 fest, dass das Parkierungsreglement auf öffentlichem Grund entsprechend dem regionalen Parkraumkonzept zu überarbeiten ist. Dadurch wird sichergestellt, dass die Gemeinde ihre Parkierungsanlagen und -Bestimmungen entsprechend den regionalen Vorgaben anpassen wird. Der Umgang mit den einzelnen Parkierungsanlagen wird entsprechend in der Überarbeitung des Parkierungsreglements definiert. Die vorgeschlagene Ergänzung bzgl. Bewirtschaftung ist somit bereits Teil der Massnahme, in welcher die Bewirtschaftung entsprechend dem regionalen Parkraumkonzept überprüft werden soll.
Abwägung potenzieller Konflikte (Kap 4.7)	Im Richtplantext ist zur Fusswegverbindung entlang des Laufenbachs (FV 1) zu ergänzen, dass die Standortgebundenheit nachgewiesen werden muss, wenn der Weg im Gewässerraum vorgesehen ist.	Der Gewässerraum ist von ober- und unterirdischen Bauten und Anlagen freizuhalten. Innerhalb des Gewässerraums sind nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen zulässig. Dies wird bisher im Zusammenhang mit der Fusswegverbindung entlang des Laufenbachs (FV 1) nicht festgehalten.	berücksichtigen	Die Ergänzung zum Nachweis der Standortgebundenheit bei Konflikt mit dem Gewässerraum wurde aufgenommen.
GVK - ÖV3	Der Satz «Es soll jedoch kein Infrastrukturausbau damit verbunden sein» sollte gestrichen werden.	Auf Seite 72 sind die geplanten ÖV-Massnahmen tabellarisch aufgeführt. Bei «ÖV 3» (Zusatzkurs Uster – Gossau Dorf) ist der Kurzbeschrieb nicht korrekt und sollte korrigiert werden. Gemäss gesamtverkehrlicher Zielsetzung soll der ÖV deutliche Modalsplit-Anteile vom MIV übernehmen. Gemäss strategischer Stossrichtung «ÖV-III» sollen zu den benachbarten Gemeinden und Regionen möglichst attraktive und direkte ÖV-Verbindungen angeboten werden. Das «Buskonzept Uster 2035» (kurz vor Abschluss) sieht vor, dass diese Zusatzkurse in Uster die künftige und schnelle S-Bahnlinie Richtung Zürich Oerlikon und Zürich Nord anbinden sollen. Diese Zusatzkurse könnten bis in die Gemeinde Gossau geführt werden, womit auch Gossau von der Anbindung dieser attraktiven S-Bahnlinie profitieren würde. Dazu müssen diese Kurse jedoch an geeigneter Stelle wenden können. Gossau und VZO sollen diese Varianten eruieren und abwägen. Ein vorzeitiger Verzicht auf Infrastrukturbauten schränkt den Handlungsspielraum ein und würde eine Anbindung der Gemeinde Gossau an die neue S-Bahnlinie verunmöglichen.	berücksichtigen	Es soll nicht festgelegt werden, ob ein Infrastrukturausbau erfolgen soll/darf. Wenn die Massnahme für die Gemeinde Mehrwert bringt, ist ggf. auch eine bauliche Anpassung nötig und sinnvoll.

GVK - ÖV8	Text (durch) «Die Gemeinde setzt sich für die verbesserte ÖV-Erreichbarkeit in der Region ein.» zu ersetzen.	Auf Seite 73 sind die geplanten ÖV-Massnahmen tabellarisch aufgeführt. Bei «ÖV 8» (Weiterführung Buslinie 845 nach Hombrechtikon) empfehlen wir, den Kurzbeschrieb zu korrigieren. Konkret schlagen wir vor, den Text «Weiterführung Buslinie 845 nach Hombrechtikon: Zur Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit von/nach Hombrechtikon setzt sich die Gemeinde für die Prüfung einer Linienverlängerung (845) ein.» durch den Text «Die Gemeinde setzt sich für die verbesserte ÖV-Erreichbarkeit in der Region ein.» zu ersetzen. Aus den Grundlagendokumenten ist nicht herleitbar, weshalb exakt die Verbindung nach Hombrechtikon Priorität haben soll. Dies ergibt sich vermutlich aufgrund des heutigen Endpunktes der Linie 845 in Grüningen. Bei einer langfristig besseren Vernetzung zwischen Gossau/Grüningen und Hombrechtikon sind auch andere Varianten denkbar, zumal die Linie 845 bereits lang und im Raum Uster verspätungsanfällig ist. Diese Varianten müssen bezüglich Kosten und Nutzen (weitere Bus-Anschlüsse, weitere Synergien) abgewogen werden. Wir empfehlen deshalb eine neutrale Formulierung, welche noch keine Lösungsvariante vorwegnimmt.	berücksichtigen	Um das ÖV-Angebot optimal auf die künftige Situation abstimmen zu können, wird die Massnahme ÖV8 offener formuliert, so kann auch der Prüfauftrag des RRP aufgenommen werden.
Neue Massnahme (Informationsinhalt)	Ergänzungsvorschlag: Neuer Text: Gossau setzt sich im Rahmen der Möglichkeiten für eine Behebung der Verluststellen in angrenzenden Gemeinden ein (Uster, Verkehrssituation Raum Nüsslikreis/Bahnhof; Wetzikon, Rückstau Kreisel Alpenblick). Bei künftigem Bedarf setzt sich die Gemeinde Gossau für Busbeschleunigungen auf Gemeindegebiet ein.	Tabelle 14 auf den Seiten 70 bis 73 listet die acht geplanten ÖV-Massnahmen auf. Aus unserer Sicht sollte hier eine weitere Massnahme (ÖV 9) hinzugefügt werden. Nennenswerte Verluststellen gibt es in Gossau (noch) keine, hingegen im Zulauf zu den Umsteigeknoten Wetzikon und Uster. Gemäss gesamtverkehrlicher Zielsetzung soll der ÖV deutliche Modalsplit-Anteile vom MIV übernehmen. Als strategische Stossrichtung werden unter «ÖV-IV» verlässliche Reisezeiten, Fahrplanstabilität und Priorisierungsmassnahmen festgehalten. Gemäss der Prognose (GVK-Bericht, Kapitel 3.5) sind deutliche Verkehrszunahmen zu erwarten, was auch auf Gemeindegebiet von Gossau zu Verluststellen für die Busse führen kann. Obige Ziele und Stossrichtungen sind nur erreichbar bzw. umsetzbar, wenn bestehende Verluststellen behoben und neue Verluststellen verhindert werden. Wir empfehlen daher folgende neue Massnahme in die Tabelle 14 mitaufzunehmen: «Gossau setzt sich im Rahmen der Möglichkeiten für eine Behebung von Verluststellen in angrenzenden Gemeinden ein (Uster, Verkehrssituation Raum Nüsslikreis/Bahnhof; Wetzikon, Rückstau Kreisel Alpenblick). Bei künftigem Bedarf setzt sich die Gemeinde Gossau für Busbeschleunigungen auf Gemeindegebiet ein.»	teilweise berücksichtigen	Die Gemeinde setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeit für ein regional gut funktionierendes ÖV-System/-Angebot ein. Zum aktuellen Zeitpunkt sind jedoch die möglichen Herausforderungen/Verluststellen und die damit verbundenen notwendigen Massnahmen noch nicht bekannt oder können sich auch im Verlaufe der Planung ändern. Im kRVP Gossau wird deshalb die Massnahme ÖV8 allgemeiner gehalten.

A2 Auswertungstabelle Anhörung der Region und Nachbargemeinde

Regionalplanung Zürcher Oberland (RZO)				
Thema/Betreff der Einwendung	Konkreter Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Umgang und fachliche Begründung
Fussverkehr	Karte „Fussverkehrspotential und Relevanz Netzabschnitte“ in GVK erwähnen	Das im regionalen Richtplan festgelegte Wegnetz deckt die offiziellen Wanderwege ab. Die Alltagswege und ergänzende Freizeitwege sind Inhalte des kommunalen Fusswegenetzes. Im Richtplan beschränken sich die kommunalen Festlegungen auf das Siedlungsgebiet. Aussagen zu den Verbindungen zwischen den Aussenwachten und zu den Bushaltestellen werden vermisst. Wir empfehlen, zumindest die Karte „Fussverkehrspotential und Relevanz Netzabschnitte“ (siehe geo.zh.ch) im Gesamtverkehrskonzept abzubilden.	berücksichtigen	Um die Relevanz und das Potenzial des Fussverkehrs für die Gemeinde Gossau aufzuzeigen wird die Karte im GVK ergänzt und textlich auf Relevanz/Potenzial Fussverkehr eingegangen.
Veloverkehr	- Veloverbindung Gossau Dorf - Grüt - Wetzikon = HV - VV6 und VV7: Als Informationsinhalte auflisten (keine Schwachstellen im RRP)	Das übergeordnete Velonetz ist im kommunalen Richtplan Gossau korrekt übernommen worden. Einzig die Verbindung Gossau Dorf – Grüt – Wetzikon Bahnhof (via Morgenstrasse) ist in der Karte als Nebenverbindung statt als Hauptverbindung eingetragen. Bei den übergeordneten Massnahmen ist zu vermerken, dass die Nr. VV6 im Bau ist und für die Nr. VV7 keine Schwachstelle im regionalen Richtplan, respektive dem Velonetzplan ausgewiesen wird. Die Nr. VV7 ist deshalb in den Informationsinhalt zu verschieben.	berücksichtigen	Die Korrekturen am Netz werden entsprechend den übergeordneten Instrumenten vorgenommen. Im RRP-Text ist beim Lindhof eine Schwachstelle formuliert. Diese bezeichnete Schwachstellen befinden sich gem. Regionalplanung in Mönchaltorf und auf der Usterstrasse in Bertschikon. Beim Lindhof sieht die kantonale Fachstelle keine Schwachstelle. Die Anpassungen wurden entsprechend der Rückmeldung der RZO vorgenommen
Öffentlicher Verkehr:	Prüfauftrag RRP im kRPV aufnehmen	Als übergeordnete Massnahme ÖV1 wird eine neue Buslinie Esslingen – Wetzikon (Buslinie 866) aufgeführt. Im regionalen Richtplan besteht ein Prüfauftrag, den Bedarf und die Möglichkeit von regional bedeutenden ÖV-Verbindungen (Oberland-Glattal, Oberland-Pfannenstil) mit den ÖV-Anbietern abzuklären. Gemäss rGVK Pfannenstil soll bis 2030 eine direkte Buslinie Uster – Meilen durch Gossau mit der VZO abgeklärt werden.	berücksichtigen	Um das ÖV-Angebot optimal auf die künftige Situation abstimmen zu können, wird die Massnahme ÖV8 offener formuliert, so kann auch der Prüfauftrag des RRP aufgenommen werden.
Strassenverkehr	Massnahmen SV3 und SV4: Die Bemerkung sollte im regionalen anstelle des kantonalen Richtplans angepasst werden.	Die im Informationsinhalt beschriebenen Massnahmen zur Lösung der Durchgangsverkehrsproblematik, der Temporeduktion bei Ortseinfahrten und der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Oberottikon werden von der RZO begrüsst. Hinweis zu übergeordneten Massnahmen SV3 und SV4: Die Bemerkung sollte im regionalen anstelle des kantonalen Richtplans angepasst werden.	berücksichtigen	Die Bemerkung wird entsprechend der Rückmeldung der RZO angepasst.
Stadt Uster				
Thema/Betreff der Einwendung	Konkreter Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Umgang und fachliche Begründung
Generell / Würdigung		Vielen Dank für die Zustellung der Planungs dossiers und die Einladung zur Anhörung. Mit der vorliegenden Revision des kommunalen Richtplans werden die Interessen der Stadt Uster entlang der gemeinsamen Schnittstellen nicht negativ berührt. Der private Gestaltungsplan Bühlgasse tangiert ebenfalls keine Interessen der Stadt Uster. Seitens Stadt Uster geben die Vorlagen zu keinen Bemerkungen Anlass. Für den politischen Prozess und die nachfolgende Umsetzung wünschen wir viel Erfolg.	Kenntnisnahme	-

Stadt Wetzikon

Thema/Betreff der Einwendung	Konkreter Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Umgang und fachliche Begründung
Generelle Rückmeldung / Abstimmung mit kommunaler Planung Wetzikon		Die Prüfung des vorliegenden kommunalen Richtplans Verkehr (bestehend aus Text und Teilplänen) der Gemeinde Gossau vom 7. Mai bzw. 21. Juni 2024 hat ergeben, dass die Stadt Wetzikon vier Punkte aus der Gesamtrevision hervorheben möchte: - Diverse geänderte oder neue Planeinträge in unmittelbarer Nähe zu Wetzikon stimmen nicht mit dem heutigen kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Wetzikon überein. Die Stadt Wetzikon hält daher fest, dass Festsetzungen und Massnahmen im revidierten kommunalen Richtplan Verkehr der Gemeinde Gossau nicht zwingend zu einer Änderung im kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Wetzikon führen. – Die Stadt Wetzikon vermisst im kommunalen Richtplan Verkehr der Gemeinde Gossau eine Aussage zu Park + Ride-Anlagen für den MIV. Aus Sicht der Stadt Wetzikon sollte für die Gossauer Bevölkerung – insbesondere aus den Wachten – angestrebt werden, dass ein Umsteigen auf den gut ausgebauten öffentlichen Verkehr (Park + Ride auf ÖV) bereits in Gossau und nicht erst am Bahnhof Wetzikon stattfindet. – Die Erhöhung des ÖV-Anteils zu den benachbarten Gemeinden könnte dazu führen, dass Taktverdichtungen oder gar neue Buslinien eingeführt werden, welche Einfluss auf die Belegung der Haltekanten am Bushof in Wetzikon haben. Die Stadt Wetzikon hält fest, dass die Kapazitäten am Bushof in Wetzikon auch künftig beschränkt sein werden. Es braucht daher eine gute Abstimmung zwischen den Gemeinden und den VZO in Bezug auf das gesamte Busangebot im Raum Wetzikon. – Wie der Gemeinde Gossau bereits im Jahr 2022 mitgeteilt wurde, befürwortet die Stadt Wetzikon ein Fahrverbot für den Schwerverkehr auf der Langweidstrasse grundsätzlich nicht und nimmt dazu tendenziell eine ablehnende Haltung ein.	Kenntnisnahme	Die Gemeinde Gossau nimmt die Inputs aus der Stadt Wetzikon betreffend der kommunalen Abstimmung sowie die Haltung der Stadt Wetzikon betreffend der Langweidstrasse zur Kenntnis. Die Massnahmen auf der Langweidstrasse werden nochmals überprüft und entsprechend angepasst (Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2). P+R-Anlage ist im RRP für das Gemeindegebiet Gossau keine festgesetzt. Die Nutzung des ÖV durch die Bevölkerung wird durch ein attraktives ÖV-Angebot sowie dem B+R-Angebot gefördert. Ein Ausbau von P+R in Gossau wird als wenig/nicht erfolgsversprechend beurteilt.
Langweidstrasse		- Veloverbindung: Die Langweidstrasse ist in der Richtplankarte bis an die Gemeindegrenze Wetzikon als kommunale Hauptverbindung für den Veloverkehr eingetragen. Auf Seite Wetzikon besteht heute keine Veloverbindung entlang der Grütstrasse. Die Stadt Wetzikon hält fest, dass die Klassierung der Langweidstrasse als Veloverbindung nicht zwingend zu einer klassierten Veloverbindung auf der Wetziker Grütstrasse führt. - Typisierung: Auch die Langweidstrasse ist im revidierten Richtplan Verkehr der Gemeinde Gossau neu als Verbindungsstrasse klassiert. Sie war in der alten Version jedoch gar nicht klassiert. Die auf Seite Wetzikon angrenzende Grütstrasse ist im kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Wetzikon nicht klassiert. Die Stadt Wetzikon hält fest, dass die Klassierung der Langweidstrasse als kommunale Verbindungsstrasse nicht zwingend zu einer Klassierung der Grütstrasse führt. - Massnahmen: An der Langweidstrasse plant die Gemeinde Gossau eine Begegnungszone (Tempo 20) einzuführen. Bei der Langweidstrasse unterscheidet sich der Teilplan Strassenverkehr und Parkierung vom Richtplantext. Im Plan ist ersichtlich, dass an der Langweidstrasse eine Begegnungszone geplant ist, aber im Richtplantext wird an der Langweidstrasse eine geplante Tempo-30-Zone aufgeführt. Im Weiteren soll an der Langweidstrasse gemäss Gesamtverkehrskonzept (Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV), welches die Massnahmen genauer beschreibt, ein Durchfahrtsverbot (Zubringer gestattet) für den Schwerverkehr geprüft werden. Im Richtplantext fehlt der entsprechende Hinweis dazu. Da sich die Einführung einer Begegnungszone (Tempo 20) auf das Gemeindegebiet von Gossau beschränkt und die Wetziker Bevölkerung – insbesondere aus Medikon – die Langweidstrasse weiterhin benutzen kann, hat diese Massnahme keine grossen Auswirkungen auf Wetzikon. Die Stadt Wetzikon hält jedoch fest, dass sie ein Fahrverbot für den Schwerverkehr grundsätzlich nicht befürwortet und tendenziell eine ablehnende Haltung einnimmt. Dies wurde der Gemeinde Gossau bereits im Juni 2022 schriftlich mitgeteilt.	Kenntnisnahme	Die Gemeinde Gossau nimmt die Inputs aus der Stadt Wetzikon betreffen sowie der Haltung betreffend der Langweidstrasse zur Kenntnis. Die Massnahmen werden aufgrund den Rückmeldungen nochmals überprüft und entsprechend angepasst (Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2).

Gemeinde Bubikon

Thema/Betreff der Einwendung	Konkreter Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Umgang und fachliche Begründung
Generell / Würdigung		Vielen Dank für die Zustellung der massgebenden Unterlagen zur geplanten Verkehrsrichtplanrevision im Rahmen der Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger. Die Interessen der politischen Gemeinde Bubikon werden durch die geplante Revision nicht beschlagen. Wir haben daher keine Einwendungen oder Anmerkungen. Wir wünschen viel Erfolg bei der weiteren Abwicklung des Planungsgeschäftes.	Kenntnisnahme	-

Gemeinde Egg

Thema/Betreff der Einwendung	Konkreter Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Umgang und fachliche Begründung
Generell / Würdigung		Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans in der Gemeinde Gossau. Die Revision berührt die ortsplanerischen Interessen unserer Gemeinde nicht, weshalb wir auf eine Stellungnahme verzichten.	Kenntnisnahme	-

A3 Auswertungstabelle Zürcher Verkehrsverbund / Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (ZVV/VZO)

Thema/Betreff der Einwendung	Konkreter Änderungs-/ Ergänzungsvor- schlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Um- gang	Umgang und fachliche Begründung
ÖV1	Die Klammerbemerkung (mit dieser erübrigt sich der Ausbau der Haltekante Ernst-Brugger-Platz) ist zu löschen.	Hinweis: Die Führung der zur Diskussion stehenden neuen Buslinie Esslingen-Wetzikon in beide Richtungen via Grütstrasse wird von VZO und ZVV unterstützt. Allerdings dürfen dadurch auf der Linie 862 während der Morgenspitze zwischen den Haltestellen Zentrum und Moos keine Überlasten entstehen. Es kann deshalb sein, dass die neue Linie bis zum Ausbau-schritt STEP 2035 in Fahrtrichtung Wetzikon während der Morgenspitze aus Kapazitätsüberlegungen via Ernst-Brugger-Platz statt via Grütstrasse verkehrt. Begründung: Gemäss gesamtverkehrlicher Zielsetzung soll der ÖV deutliche Modalsplit-Anteile vom MIV übernehmen und gemäss strategischem Ziel „ÖV-III“ sollen zu den benachbarten Gemeinden und Regionen möglichst attraktive und direkte ÖV-Verbindungen angeboten werden. Diese mittel- bis langfristigen Angebotsausbauten sind nur möglich, wenn zusätzliche Haltekanten am Ernst-Brugger-Platz an der Berghofstrasse zur Verfügung stehen. Die zusätzlichen Haltekanten an der Berghofstrasse sind auch erforderlich, um die strategische Stossrichtung «ÖV-IV: Verlässliche Reisezeiten und Fahrplanstabilität im strassengebundenen ÖV werden gewährleistet und durch Priorisierungsmassnahmen erhöht» zu erreichen. Mit den zusätzlichen Haltekanten an der Berghofstrasse kann die Fahrplanstabilität der Linien 862 und der neuen Linie erhöht werden.	berücksichtigen	Die Klammerbemerkung wird gelöscht. Der Ausbaus der Haltekante Ernst-Brugger-Platz kann/soll projekt-bezogen im Detail beurteilt werden.
ÖV3	Der Satz «Es soll jedoch kein Infrastrukturausbau damit verbunden sein» ist zu löschen.	Begründung: Gemäss gesamtverkehrlicher Zielsetzung soll der ÖV deutliche Modalsplit-Anteile vom MIV übernehmen. Gemäss strategischer Stossrichtung „ÖV-III“ sollen zu den benachbarten Gemeinden und Regionen möglichst attraktive und direkte ÖV-Verbindungen angeboten werden. Das „Buskonzept Uster 2035“ (kurz vor Abschluss) sieht vor, dass diese Zusatzkurse in Uster die künftige und schnelle S-Bahnlinie Richtung Zürich Oerlikon und Zürich Nord anbinden sollen. Diese Zusatzkurse könnten bis in die Gemeinde Gossau geführt werden, womit auch Gossau von der Anbindung dieser attraktiven S-Bahnlinie profitieren würde. Dazu müssen diese Kurse jedoch an geeigneter Stelle wenden können. Gossau und VZO sollen diese Varianten eruieren und abwägen. Ein vorzeitiger Verzicht auf Infrastrukturausbauten schränkt den Handlungsspielraum ein und würde eine Anbindung der Gemeinde Gossau an die neue S-Bahnlinie verunmöglichen	berücksichtigen	Es soll nicht im kRPV festgelegt werden, ob ein Infrastrukturausbau erfolgen soll/darf. Wenn die Massnahme für die Gemeinde Mehrwert bringt, ist ggf. auch eine bauliche Anpassung nötig und sinnvoll.
ÖV8	Änderungsvorschlag: Der Text «Weiterführung Buslinie 845 nach Hombrechtikon: Zur Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit von/nach Hombrechtikon setzt sich die Gemeinde für die Prüfung einer Linienverlängerung (845) ein.» ist durch den Text «Die Gemeinde setzt sich für die verbesserte ÖV-Erreichbarkeit in der Region ein.» zu ersetzen.	Begründung: Aus den Grundlagendokumenten ist nicht herleitbar, weshalb exakt die Verbindung nach Hombrechtikon Priorität haben soll. Dies ergibt sich vermutlich aufgrund des heutigen Endpunktes der Linie 845 in Grüningen. Bei einer langfristig besseren Vernetzung zwischen Gossau/Grüningen und Hombrechtikon sind auch andere Varianten denkbar, zumal die Linie 845 bereits lang und im Raum Uster verspätungsanfällig ist. Diese Varianten müssen bezüglich Kosten und Nutzen (weitere Bus-Anschlüsse, weitere Synergien) abgewogen werden. Wir empfehlen deshalb eine neutrale Formulierung, welche noch keine Lösungsvariante vorwegnimmt.	berücksichtigen	Um das ÖV-Angebot optimal auf die künftige Situation abstimmen zu können, wird die Massnahme ÖV8 offener formuliert, so kann auch der Prüfauftrag des RRP aufgenommen werden.
Neue Massnahme (Informationsinhalt)	Ergänzungsvorschlag: Neuer Text: Gossau setzt sich im Rahmen der Möglichkeiten für eine Behebung der Verluststellen in angrenzenden Gemeinden ein (Uster, Verkehrssituation Raum Nüsslikreisel/Bahnhof; Wetzikon, Rückstau Kreisel Alpenblick). Bei künftigem Bedarf setzt sich die Gemeinde Gossau für Busbeschleunigungen auf Gemeindegebiet ein.	Begründung: Nennenswerte Verluststellen gibt es in Gossau (noch) keine, hingegen im Zulauf zu den Umsteigeknoten Wetzikon und Uster. Gemäss gesamtverkehrlicher Zielsetzung soll der ÖV deutliche Modalsplit-Anteile vom MIV übernehmen. Als strategische Stossrichtung werden unter „ÖV-IV“ verlässliche Reisezeiten, Fahrplanstabilität und Priorisierungsmassnahmen festgehalten. Gemäss der Prognose (GVK-Bericht, Kapitel 3.5) sind deutliche Verkehrszunahmen zu erwarten, was auch auf Gemeindegebiet von Gossau zu Verluststellen für die Busse führen kann. Obige Ziele und Stossrichtungen sind nur erreichbar bzw. umsetzbar, wenn bestehende Verluststellen behoben und neue Verluststellen verhindert werden.	teilweise berücksichtigen	Die Gemeinde setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeit für ein regional gut funktionierendes ÖV-System/-Angebot ein. Zum aktuellen Zeitpunkt sind jedoch die möglichen Herausforderungen/Verluststellen und die damit verbundenen notwendigen Massnahmen noch nicht bekannt oder können sich auch im Verlaufe der Planung ändern. Im kRVP Gossau wird deshalb die Massnahme ÖV8 allgemeiner gehalten.

A4 Auswertungstabelle öffentliche Auflage und Anhörung (Privatpersonen, Verbände, Vereine, Organisationen etc.)

Art	Thema/Betreff der Einwendung	Konkreter Änderungs-/ Ergänzungsvorschlag	Begründung/Bemerkungen	Vorschlag Umgang	Umgang und fachliche Begründung
Privatperson	Langweidstrasse SV.7.1	Diese Strasse sollte mit einem allg. Fahrverbot, (Zubringer gestattet), belegt werden. Begegnungs-zone wäre ja gut, aber das hindert den Schwer-Verkehr nicht zu passieren	Diese Strasse hatte bis anhin keine Bedeutung im kom. Richtplan, plötzlich ist sie eine kom. Verbindungsstrasse. In Wetzikon ist die parallele Verbindung, (Frohbergstrasse) auch realisiert worden und ist mit einem Fahrverbot belegt (Zubringerdienst gestattet)	berücksichtigen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2
Privatperson	Langweidstrasse SV.7.1	Die Begegnungszone kennt keine Gewichtsbeschränkung für Fahrzeuge, dem zufolge können weiterhin 40-t Fahrzeuge durchfahren. Diese Strasse ist ursprünglich so-wieso nicht für so schwere Gewichte gebaut worden.	Auf der Wüeristrasse (SV5.2) ist ein Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr geplant, wieso ist das auch nicht an der Langweidstrasse möglich?	berücksichtigen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2
Privatperson	Langweidstrasse SV.7.1	Auch die landwirtschaftlichen Fahrzeuge werden immer grösser und schwerer! Es fahren schon heute Traktoren und 3-Achsanhänger mit Gesamtgewicht von 35-40 Tonnen durch diese Strasse!	Der landwirtschaftliche Verkehr (wohlgemerkt von Wetzikon nach Wetzikon über die Langweidstrasse) könnte auch über Wetziker Gebiet abgewickelt werden	berücksichtigen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2
Privatperson	Hardstrasse (Temporeduktion)	Tempo 50 / Ortseingangstafel bereits ab der Fussgängerquerung der Hardstrasse vom Seewadel zum Buechholz	Der Übergang ist entsprechend Vegetationsstand für Fussgänger und Velofahrer unübersichtlich bzw. gefährlich da Autos mit 80km/h auf der nun gut ausgebauten Strasse fahren. Eine Verlängerung der 50er Signalisierung reduziert Unfallgefahr und verringert die Attraktivität der Nutzung der Hardstrasse als Schleichweg.	nicht berücksichtigen	Auf der gesamten Hardstrasse soll eine Geschwindigkeitsreduktion (max. T60) umgesetzt werden. Diese Massnahme soll die Hardstrasse als Schleichweg unattraktiver machen und die Sicherheit für Zufussgehende und den Veloverkehr erhöhen. Eine zusätzliche Verlängerung der T50 Signalisation ist nicht vorgesehen (T50 gilt insbesondere im Siedlungsgebiet / innerorts und ist ausserorts nicht bewilligungsfähig).
Privatperson	Hardstrasse (Fussgängerstreifen)	Erstellung Fussgängerstreifen im Bereich des Beginns der Hardstrasse Seite Grüt	Trottoir verläuft südseitig der Hardstrasse, weshalb die Menschen die Strasse ungesichert (unübersichtlich speziell für Fahrzeuge aus Wetzikon einbiegend), überqueren müssen. Neubauten führen zu vermehrter Nutzung.	Kenntnisnahme	Der beschriebene Abschnitt ist Teil des bevorstehenden, kantonalen Sanierungsprojekts Grütstrasse. Der Betrieb sowie die Strassenraumgestaltung werden im entsprechenden kantonalen Projekt festgelegt.
Privatperson	Begegnungszonen	Die Begegnungszonen sind zu streichen und durch eine Tempo 30 – Strecke (nicht Zone!) zu ersetzen.	Aus Sicht der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes ist diese Massnahme abzulehnen. (Weitere) Verbauungen in der Strasse binden Aufmerksamkeit von Autofahrern und schaffen unsichtbare Stellen (insb. bei Kindern). Somit schadet diese Massnahme der Verkehrssicherheit. Der positive Aspekt der Temporeduktion hängt nicht mit Verbauungen zusammen. Zusätzliche Verbauungen führen zu zusätzlichen erzwungenen Halten von Autos. Dies bedingt auch zusätzliches Anfahren, was bekanntlich die meisten Lärmemissionen verursacht. Die Massnahme schiesst damit völlig am Ziel vorbei, in der Hoffnung, dass sich genügend Autofahrer darüber nerven und diese dann einen anderen Weg nehmen. Es wäre daher zielführender, direkt das Problem des Durchgangsverkehrs anzugehen.	teilweise berücksichtigen	Von der Umsetzung von Begegnungszonen wird abgesehen. An den T30-Zonen wird u.a. aufgrund der Bewilligungspraxis festgehalten.

Privatperson	Kirchstrasse	Eindämmung Durchgangsverkehr Kirchstrasse. Der unablässige Motorenlärm im Wohnquartier, auch nachts, ist unerträglich!	Wieso ist im kRP Verkehr die Kirchstrasse nicht enthalten? Dokument folgt per Einschreiben => siehe Schreiben vom 20.9.2024 in der Beilage	nicht berücksichtigen	In der Analyse wurde die Kirchstrasse nicht als Schwachstelle identifiziert. Die Verkehrsbelastung auf der Kirchstrasse wird nicht als kritisch beurteilt, die Kirchstrasse wird nicht als relevante Schleichroute/Ausweichroute identifiziert. Im Rahmen der Workshops wurde das Anliegen eingebracht. Die Forderungen und die ursprüngliche Einschätzung der Kirchstrasse wurden im Nachgang der Workshops durch das Projektteam erneut geprüft und beurteilt. Das Projektteam hält an der ursprünglichen Analyse fest. Es sind deshalb keine weiteren Massnahmen auf der Kirchstrasse geplant.
Privatperson (37) und Verein IG Langweid	Der Gemeinderat hat beschlossen, den kommunalen Richtplan Verkehr (kRPV) basierend auf einem kommunalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) zu überarbeiten.		Da der kRPV auf dem GVK basiert sind diesen Aussagen und Inhalte entsprechende Wichtigkeit beizumessen. Auch lassen sich somit GVK und kRPV nicht trennen, die Kausalität von GVK zu kRPV, die Abhängigkeit von kRPV zu GVK ist gegeben. Im GVK gibt es verschiedene fehlende und oder falsche Aussagen, sodass die Situation des Schleichverkehrs an der Langweidstrasse, die Langweidstrasse selber korrekt eingeschätzt wird, davon wirksame Massnahmen abgeleitet werden können. Diese fehlenden und oder falschen Aussagen sind zu ergänzen resp. zu korrigieren. Im Anschluss sind darauf basierenden Massnahmen zu schärfen / korrigieren, der kRPV nachzuführen. Kap. 3.4 / Seite 33: Die Langweidstrasse, welche den Ortsteil Grüt mit Wetzikon verbindet -> Die Langweidstrasse hat keine verbindende Funktion nach Wetzikon Kap 3.7 / Seite 46: Die Langweidstrasse ist als lokale kommunale Verbindungsstrasse konzipiert und verbindet den Ortsteil Grüt mit Wetzikon Nordwest und Aathal-Seegräben im Norden. ->Die Langweidstrasse ist klar als Quartierschliessungsstrasse (primärer Zweck) konzipiert. Dies ist belegbar (u.a. Gutachten Zweibrücken; schriftl. Aussagen Gemeinde Gossau). Ebenfalls spricht der Querschnitt und der Aufbau des Strassenraums eine klare Sprache. (eine Einwendung verweist diesbezüglich auf die Einsprache vom 12. März 2018 durch RA Dr. Felix Huber) Kap. 3.7 / Seite 46: Insbesondere in den Spitzenstunden stellt die Verbindung eine Ausweichroute zur Zürcherstrasse (HVS in Wetzikon) dar. -> Die Strasse wird nicht nur in den Spitzenstunden, sondern den ganzen Tag, MO bis SO als Schleichweg benutzt. Dies kann mit den vorliegenden objektiven Zahlen klar belegt werden. Kap. 3.7 / Seite 46: Es fehlt eine Auseinandersetzung der spezifischen Lage der Langweidstrasse und der damit verbundenen hohen Anfälligkeit für Schleichverkehr. -> Bedingt durch ihre Lage südlich von Wetzikon bildet die Langweidstrasse zusammen mit den vor- und nachgelagerten Strassenabschnitten die schnellste Verbindung und damit primäre Schleichroute, um Wetzikon und auch Hinwil auf dem kommunalen Strassennetz zu umfahren Nebst all den vielen Fahrzeuglenkenden, die diesen Schleichweg über die letzten Jahre entdeckt haben und wiederholt nutzen, werden ortsunkundige Fahrer durch ihre Navigationssysteme über diese Schleichroute geführt – Hintergrund dazu: Die Navigationssysteme suchen primär die schnellste Verbindung von A nach B. Eine vergangene Auswertung via der API von Google Maps bestätigt dies klar. Über weite Teile des Tages, der Woche wird der Weg via Langweidstrasse als schnellste Verbindung für die Durchfahrt (Achse Hinwil / Aathal) durch den Grossraum Wetzikon ausgewiesen. Aus regionaler Sicht bedeutet das im Klartext: Der Durchfahrtsverkehr verlässt im Raum Betzholz das übergeordnete nationale / kantonale Strassennetz, fährt letztendlich über die untergeordnete, kommunale Quartierstrasse (Langweidstrasse) bis er dann im Raum Aathal wieder auf das kantonale resp. nationale Strassennetz zurückfindet. Dies ohne jeglichen Ziel-/ Quellbezug im Bereich des Schleichwegs, einzig mit dem Ziel die eigene Fahrzeit um wenige Minuten zu verkürzen. Diese verstösst in verschiedenster Hinsicht gegen die Vorgaben und Gedanken der aktuellen Verkehrspolitik aller Ebenen. Kap. 3.7 / Seite 46: Im Rahmen einer Verkehrsstudie wurde im Jahr 2021 die	teilweise berücksichtigen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2

Verkehrsbelastung erhoben. Insgesamt beträgt die Verkehrsbelastung im DWV knapp 2'000 Fz. In der Morgenspitze (MSP) verkehren 130 Fz./h, in der Abendspitze (ASP) 210 Fz./h auf der Langweidstrasse.

-> Diese Zahlen sind veraltet. Der Testbetrieb per 09/2024 zeigt klar höhere Werte: DTV 2387, DWV 2539. Ebenfalls die MSP und ASP ist deutlich höher als im GVK wiedergegeben. Die Information, dass rund 90% des Volumens dem Durchgangsverkehr zuzuordnen sind, fehlt. Ebenfalls fehlt die höchst brisanten Zahl, dass die Verkehrszahlen seit 2015 bis 2024 (zahlenmässig belegbar) dramatisch angestiegen sind – DWV + 73%; DTV +83%. Bereits im Zeitraum 2015 bis 2021 war eine Verkehrszunahme (DTV wie auch DWV) um dramatische 45% zu verzeichnen (umliegendes Strassennetz max 9%). Diese Zahlen sind zentral für die Beurteilung und Ableitung von Massnahmen, es braucht eine Überprüfung

Kap. 3.7 / Seite 47: Eine Vollsperrung der Langweidstrasse hat hingegen eine Verkehrsverlagerung auf die Hardstrasse zur Folge (DWV +350 Fz/h, Zunahme von rund 50%, wobei die Nullmessung Corona-bedingt zu relativieren ist). Dabei gilt festzuhalten, dass nur ca. 20% der von der Langweidstrasse verlagerten Verkehrs neu über die Hardstrasse verkehrt.

-> Die Zahlen sind nicht nur zu relativieren, sondern falsch. Nur ein kleiner Teil des Verkehrs hat sich dabei auf die Hardstrasse verlagert. Während der Vollsperrung an der Langweidstrasse wurden an der Hardstrasse 1'088 Fahrten gemessen. Diese werden fälschlicherweise mit Referenzzahlen aus der Zeit mit Corona-Restriktionen verglichen (733 tgl. Fahrten), was zu einer vermeintlichen Zunahme von 48% führt. Die korrekte Vergleichsgrösse ist aber die Zahl ohne Corona-Restriktionen und somit gut 1'000 tgl. Fahrten (Gemeinde Gossau, technischer Bericht Sanierung Hardstrasse, 2020). Der Ausweichverkehr auf die Hardstrasse war also in Wirklichkeit marginal. Kap. 5.2 / Seite 67 / Ziel Strassenverkehr (SV): Der überkommunale Verkehr wird zur Entlastung der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr über die regionalen Verbindungsstrassen abgewickelt.

-> Die Zielformulierung ist nicht kongruent mit der Vorgabe aus dem KRP wie auch dem RRP:

KRP: Zur Steigerung der Lebensqualität sind Entlastungen von Wohngebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern. Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen.

RRP: Das regionale Strassennetz dient dazu, den regionalen Quell- und Zielverkehr zu kanalisieren und damit die Wohngebiete von Durchgangsverkehr zu entlasten.

Für die Zielsetzung im kGVK ist folgender Text zu übernehmen: Zur Steigerung der Lebensqualität sind Entlastungen von Wohngebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern. Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen.

Kap. 5.2 / Seite 67 / Strategische Stossrichtung SV-II: Der Durchgangsverkehr und der Lastwagenverkehr werden auf den Regionalen Verbindungsstrassen (RVS) kanalisiert. Auf diesen wird der Verkehrsfluss sichergestellt, um unerwünschte Umwegfahrten zu verhindern.

-> Für das Ziel SV-ist der Aspekt der «Entlastung der Wohngebiete» zu ergänzen. Ebenfalls ist das Wording von «kanalisieren» zu «lenken» anzupassen.

Kap. 6.5 / Seite 74 / SV5:

-> Die Langweidstrasse ist zu ergänzen. Dies wurde mündlich so durch E. Pflugshaupt und D. Baldenweg am 19.08.2024 bestätigt.

Kap. 6.5 / Seite 74 / SV7:

-> Der Nachweis, dass die Massnahmen funktionieren und ausreichend sind, fehlt. Dieser Nachweis ist Gegenstand eines GVKs. Gegenstand dieses Nachweise sind auch klar Formulierungen einer Zielgrösse für die Lenkung des Durchgangsverkehr.

Die Massnahme einer Begegnungszone für die Langweidstrasse ist klar zu hinterfragen:

A) Gemäss Fachliteratur (VCS; Fussverkehrs Schweiz) eignet sich eine Begegnungszone nur bei einem DTV <1'000 und keinem relevantem Durchgangsverkehr.

(eine Einwendung merkt hierzu an: Die Situation ist aktuell sehr gefährlich! Fussgänger (Kinder!), Velos und unzählige Autos wursteln und jonglieren auf abenteuerliche Weise aneinander

			vorbei, wobei die Begegnung Blech und Mensch in der sogenannten «Begegnungszone» ein inakzeptables Risiko für uns Anwohnerinnen und Anwohner bedeutet.) B) Die Langweidstrasse hat eine völlig andere Zweckbestimmung (keine Wachtenverbindung) und andere Verkehrsvolumen (Testbetrieb 09/2024) als die Hardstrasse: Hardstrasse DTV 852, DWV 1046; Langweidstrasse DTV 2387, DWV2539 Es fehlt eine Aussage, welche Massnahmen folgen, wenn die Begegnungszone nicht funktioniert oder nicht die erhoffte Wirkung bringt.		
Privatperson (37) und Verein IG Langweid	In den Erarbeitungsprozess des GVK wurde die Bevölkerung durch eine Stichprobenbefragung zur aktuellen Situation sowie im Rahmen von zwei Workshops massgeblich miteinbezogen.		-> Die fundiert und objektiv begründeten Hinweise und Anpassungsanträge seitens der IG Langweidstrasse (Schreiben vom 20.12.2023) wurden nicht übernommen - ohne Begründung dazu. Somit kann nicht davon die Rede sein, dass die Meinungen massgeblich miteinbezogen worden sind. Im Schreiben vom 20.12.2023 wurden 12 Hinweise und Anpassungsanträge beschrieben und argumentiert.	Kenntnisnahme	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2
Privatperson (37) und Verein IG Langweid	Der KRP bildet eine Grundlage für die kommunalen Festlegungen. Der kRPV Gossau wurde sowohl in Bezug auf die Ziele als auch auf die Massnahmen mit dem KRP abgestimmt.	'-> Diese Aussage ist nicht korrekt.	->Diese Aussage ist nicht korrekt. Es bestehen Widersprüche im kRPV zum KRP. Vgl. hierzu die nachfolgenden Hinweise in Bezug auf Differenzen vom kRPV zum KRP in spezifischen Einwendungen.	Kenntnisnahme	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2
Privatperson (37) und Verein IG Langweid	Die Gesamtverkehrsstrategie des kRPV wurde in Abstimmung mit den Zielen, Strategien und Handlungsschwerpunkten des kantonalen GVK erarbeitet Es sind keine Widersprüche vorhanden.	'-> Diese Aussage ist nicht korrekt.	-> Diese Aussage ist nicht korrekt. Es bestehen Widersprüche im kRPV zum GVK. Vgl. hierzu die nachfolgenden Hinweise in Bezug auf Differenzen vom kRPV zum kantonalen GVK in spezifischen Einwendungen.	Kenntnisnahme	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2
Privatperson (37) und Verein IG Langweid	Der RRP Oberland bildet eine Grundlage für die kommunalen Ergänzungen. Der kRPV Gossau wurde sowohl in Bezug auf die Ziele als auch auf die Massnahmen mit dem RRB Oberland abgestimmt.	'-> Diese Aussage ist nicht korrekt.	Es bestehen Widersprüche im kRPV zum RRP. Vgl. hierzu die nachfolgenden Hinweise in Bezug auf Differenzen vom kRPV zum RRP in spezifischen Einwendungen.	Kenntnisnahme	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2
Privatperson (37) und Verein IG Langweid	Die Gesamtverkehrsstrategie sowie die Massnahmen des kRPV sind auf die Teilstrategien und Massnahmen des AP Zürcher Oberland 4G abgestimmt.	-> Nein, für die Aussage der Verbindungsstrassen stimmt das nicht.	-> Nein, für die Aussage der Verbindungsstrassen stimmt das nicht. Im kRPV führt Gossau deutlich mehr Strassen als kommunale Verbindungsstrassen, als im Agglomerationsprogramm deklariert (auch im laufenden Agglomerationsprogramm Gen. 5 ist diese Aussage unverändert). kRPV Kap. 4.5 / Seite 29: Folgende Strassen werden als Verbindungsstrassen aufgeführt: - Austrasse - Berghofstrasse - Langweidstrasse - Heusbergstrasse - Medikerstrasse - Wüeristrasse - Brüscheidstrasse - Hinwilerstrasse - Hasenacherstrasse -> Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland 4. Gen / Kap. 4.3.4 / Seite 96: Hier werden folgende Strassen als «Gemeindestrasse mit Verbindungsfunktion» aufgeführt: - Brüscheidstrasse - Hasenacherstrasse - Heusbergstrasse - Büelgasse Alle weiteren im kRPV zur VS aufklassierten Strassen sind im Agglomerationsprogramm nicht vorhanden.	teilweise berücksichtigen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2

Privatperson (37) und Verein IG Langweid	Die überkommunalen Erschliessungen der Siedlungsgebiete [...] erfolgen möglichst auf direktem Weg.	-> Diese Zielsetzung ist ersatzlos zu streichen	Eine solche Zielsetzung gehört nicht in eine kommunale Richtplanung Verkehr, da die überkommunalen Erschliessungen im RRP behandelt werden. Im RRP steht klar, dass die regionalen Verbindungsstrassen die Aufgaben haben, die Gemeinden (=überkommunal) untereinander zu verbinden. Ebenso ist im RRP festgehalten, dass die Verbindungsstrassen erstellt sind und deren Ertüchtigung und Verstetigung Vorrang vor Neu- und Ausbauten hat. Des Weiteren steht diese Zielsetzung auch im Widerspruch mit der Zielsetzung der Lenkung des Durchgangsverkehrs über die regionalen Verbindungsstrassen. RRP / Kap. 4.2 / Seite 85: Das regionale Strassennetz (Verbindungsstrassen) hat die Funktion den Verkehr direkt auf die übergeordneten Netze zu leiten und die Gemeinden untereinander zu verbinden. Zudem stellt das regionale Strassennetz die Infrastruktur für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr, den Veloverkehr sowie innerorts den Fussverkehr dar. Daraus ergeben sich die überlagernden Funktionen der Verbindungsstrassen. Das Netz der Verbindungsstrassen ist weitgehend erstellt. Die Ertüchtigung und Verstetigung auf dem bestehenden Strassennetz haben Vorrang vor Neu- und Ausbauten	nicht berücksichtigen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2
Privatperson (37) und Verein IG Langweid	Der überkommunale Verkehr wird zur Entlastung der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr über die regionalen Verbindungsstrassen abgewickelt	Der überkommunale Verkehr wird zur Entlastung der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr über die regionalen Verbindungsstrassen abgewickelt. '-> Diese Zielsetzung ist nicht vereinbar mit den übergeordneten Zielvorgaben.	Sowohl im KRP wie auch RRP und GVK wird der Durchgangsverkehr ohne Unterscheidung nach überkommunalem resp. kommunalem Verkehr beschrieben. Ebenso fehlt die Aussage «konsequent» wie auch die das Verb «lenken» als Ausdruck einer aktiven und bewussten Massnahme. Die Zielsetzung ist demnach wie folgt festzulegen: Der Durchgangsverkehr wird zur Entlastung der Wohngebiete konsequent auf die regionalen Verbindungsstrassen gelenkt und wird von diesen abgewickelt. KRP / Kap. 4.2.1 / Seite 113: Zur Steigerung der Lebensqualität sind Entlastungen von Wohngebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern. Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen. RRP / Kap. 4.2.1 / Seite 86: Das regionale Strassennetz dient dazu, den regionalen Quell- und Zielverkehr zu kanalisieren und damit die Wohngebiete von Durchgangsverkehr zu entlasten. GVK / Kap. 5 Ziele / Ziel 1.3 / S. 32: Der kantonale und regionale Durchgangsverkehr auf der Strasse wird auf übergeordneten Netzen gebündelt und möglichst flüssig geführt. GVK / Kap. 6 Strategie / Strategie 3.2 / S. 41: Mittels Verkehrssteuerung werden der Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz gebündelt, ...	teilweise berücksichtigen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2
Privatperson (37) und Verein IG Langweid	SV-II	-> Diese Strategische Stossrichtung ist wie folgt anzupassen: Der Durchgangsverkehr und der Lastwagenverkehr werden auf den Regionalen Verbindungsstrasse (RVS) kanalisiert, um damit die Wohngebiete von diesem Verkehr zu entlasten. Auf den Regionalen Verbindungsstrassen (RVS) wird der Verkehr sichergestellt, um unerwünschte Umwegfahrten zu verhindern.	Diese Vorgabe im kRPV ist nicht kongruent mit den übergeordneten Zielvorgaben, weshalb die Formulierung anzupassen ist. KRP / Kap. 4.2.1 / Seite 113: Zur Steigerung der Lebensqualität sind Entlastungen von Wohngebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern. Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen. RRP / Kap. 4.2.1 / Seite 86: Das regionale Strassennetz dient dazu, den regionalen Quell- und Zielverkehr zu kanalisieren und damit die Wohngebiete von Durchgangsverkehr zu entlasten. GVK / Kap. 5 Ziele / Ziel 1.3, S. 32: Der kantonale und regionale Durchgangsverkehr auf der Strasse wird auf übergeordneten Netzen gebündelt und möglichst flüssig geführt. GVK / Kap. 6 Strategie / Strategie 3.2 / S. 41: Mittels Verkehrssteuerung werden der Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz gebündelt, ... (Eine Einwendung ergänzte: Es ist zudem die Sinnhaftigkeit bzw. Notwendigkeit des Einbezugs des zweiten Abschnitts «Auf den Regionalen Verbindungsstrassen (RVS) wird der Verkehrsfluss sichergestellt, um unerwünschte Umwegfahrten zu verhindern.» in den kommunalen Richtplan Verkehr klar in Frage zu stellen, da die Sicherstellung des Verkehrs auf Regionalen Verbindungsstrassen eine kantonale Aufgabe ist.)	nicht berücksichtigen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2

Privatperson	SV-III: Der in langfristigem Horizont 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.	Diese Strategische Stossrichtung ist wie folgt anzupassen: Die Variantendiskussion der Oberlandautobahn ist noch nicht abschliessend festgelegt, weshalb die Stossrichtung offener zu formulieren ist, d.h. nicht eine explizite Variante, sondern dass sich der Gemeinderat dafür einsetzt die Interessen der Einwohner in Bezug auf Linienführung, Bau, Anschluss und Betrieb bestmöglich zu vertreten.	Zusätzlich ist der letzte Satz «Ein funktionsfähiges Strassennetz wird auch bis zur Realisierung des Lückenschlusses sichergestellt» zwingend zu streichen, da das übergeordnete Strassennetz über welche der betroffene Verkehr abzuwickeln ist, einerseits besteht und funktionsfähig ist und andererseits in der Hoheit des Kantons bzw. des Bundes liegt. Die Gemeinde ist nicht für die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes verantwortlich – das kommunale Strassennetz ist für den betreffenden Verkehr nicht funktionsfähig sicherzustellen. Zudem steht dieser Satz potenziell im Widerspruch mit anderen Zielsetzungen resp. auch Strategischen Stossrichtungen.	berücksichtigen	Für die Linienführung der Oberlandautobahn zwischen Wetzikon West und dem Betzholz bestehen derzeit verschiedene Varianten, u.a. die im kantonalen Richtplan eingetragene, oberflächennahe Linienführung durch das Gemeindegebiet Gossau sowie die Variante «Tunnel tief», die unterirdisch zwischen Wetzikon West und dem Kreisel Betzholz verläuft. Für letztere werden momentan verschiedene Untervarianten mit/ohne Anschluss Wetzikon und mit unterschiedlichen Linienführungen aufgrund der Geologie untersucht. Aus Sicht des Gemeinderats muss die Richtplanvariante unbedingt verhindert werden, weil diese Gossau massiv belasten würde – sowohl in Bezug auf Lärm, Landschaftsbild, als auch auf die verkehrliche Wirkung. Weil das Variantenstudium und die Variantenbewertung noch nicht abgeschlossen sind, macht eine offenere Formulierung von SV-III Sinn. Die Strategie wird wie folgt angepasst: Der Gemeinderat setzt sich für den Lückenschluss der Oberlandautobahn ein. Es wird jene Variante eingefordert, die für die Gemeinde den grössten Nutzen resp. die geringsten Belastungen hat.
Privatperson (37) und Verein IG Langweid	Reduktion Durchgangsverkehr aufgrund Netzlücke Nationalstrasse (SV2, GVK).	-> Der Zwischensatz "der insbesondere durch die Überlastung auf dem übergeordneten Netz im Raum Wetzikon entsteht" ist zu streichen. Zudem ist zu ergänzen, dass diese Mitwirkung seitens Gemeinde als ergänzende Massnahme zu betrachten ist und die Gemeinde Gossau nicht davon befreit, konkrete Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs auf ihrem kommunalen Strassennetz vorzunehmen, welche in ihrer eigenen kommunalen Hoheit liegen.	Reduktion Durchgangsverkehr aufgrund Netzlücke Nationalstrasse: Die Gemeinde setzt sich für die Reduktion von Durchgangsverkehr auf dem kommunalen Strassennetz, der insbesondere durch die Überlastung auf dem übergeordneten Netz im Raum Wetzikon entsteht, ein. Durch den Austausch zwischen den betroffenen Gemeinden und dem Kanton soll eine Studie bezüglich Massnahmen auf dem übergeordneten Netz erarbeitet werden. Die Gemeinde Gossau bringt sich in diesem Zusammenhang weiterhin aktiv für die Entwicklung von möglichen Lösungen der Durchgangsverkehrs-problematik ein (SV2, GVK). Grundsätzlich bedarf es keiner Präzisierung hinsichtlich etwaiger Überlastung auf dem übergeordneten Strassennetz, zumal diese Aussage auch nicht ganz korrekt ist, da das betreffende Strassennetz in den letzten Jahren ertüchtigt wurde und gemäss kantonalem TBA freie Kapazitäten ausweist (vgl. nachfolgende Abbildung MIV 2019 aus dem Agglomerationsprogramm 5. Gen.).	berücksichtigen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2

Privatperson (37) und Verein IG Langweid	Einstufung Langweidstrasse als VS zw. Grüt und Wetzikon Medikon	-> Von der Festsetzung der Langweidstrasse als Verbindungsstrasse ist abzusehen.	Die Langweidstrasse hat klar und nachweislich keine relevante verbindende Funktion dient primär der Quartierschliessung. Folge dessen ist die Langweidstrasse gegenüber dem aktuell geltenden kRPV nicht aufzuklassieren. Ebenfalls verstösst die vorgesehene Aufklassierung gegen die grundsätzliche Haltung im RRP, dass die überkommunalen Verbindungen über die regionalen Verbindungsstrassen (RVS) zu erfolgen haben. Ebenfalls verstösst die vorgesehene Aufklassierung im Sinne einer MIV-orientierten Massnahme gegen die im aufgelegten kRPV gemachten Aussagen, dass der MIV auf dem aktuellen Niveau plafoniert werden soll. Ebenfalls ist die Aufklassierung vor dem Hintergrund der akuten Problematik des Durchgangsverkehrs nicht nachvollziehbar. Es ist zu vermuten, dass mit der vorgesehenen Aufklassierung die Gemeinde Gossau versucht, eine Teillegitimation des Durchgangsverkehrs zu erreichen, mit dem Ziel dadurch keine oder nur schwächere Massnahmen ergreifen zu müssen. Ebenfalls ist die Aufklassierung vor dem Hintergrund des Ausbaustandards (u.a. enger Strassenquerschnitt, fehlendes Trottoir) und der schon heute bestehenden Sicherheitsdefizite, u.a. für den Fussverkehr, nicht begründbar. Weitere Punkte sind: kRPV (rev. 2016): Gemäss aktuell gültigem kRPV (rev. 2016) hat die Langweidstrasse keinerlei Bedeutung. Die Strassen von kommunaler Bedeutung sind im aktuell geltenden kRPV festgelegt. Aus Sicht der letztjährigen Entwicklung in der Gemeinde Gossau hat sich die Bedeutung der Langweidstrasse nicht geändert (einzig das Problem des Durchgangsverkehrs hat sich weiter verschärft). Die Langweidstrasse weist unverändert eine reine Erschliessungsfunktion der rund 40-60 Wohneinheiten auf. Sie dient noch nicht mal als Sammelstrasse für das nördlich darüberliegende Quartier Waberg/Lindenhof, dessen Quartierverkehr für den Zugang zur übergeordneten RVS (Grüningerstrasse) über die Morgenstrasse/Lindenhofstrasse gesammelt wird. Schriftliche Aussage Gemeinde Gossau (Kündig, Binder / 2022): Die Langweidstrasse ist primär auf die lokale Quartierschliessung ausgerichtet; Die Langweidstrasse hat weder eine überkommunale noch regionale Bedeutung. Verkehrsgutachten Zweibrücken (2019/2022): Bei der Langweidstrasse handelt es sich um eine Quartierstrasse, die entgegen ihrer in der Richtplanungen festgelegten Zweckbestimmung (Quartierstrasse) als Verbindungsstrasse zweckentfremdet und demzufolge von Durchgangsverkehr befahren wird. (eine Einwendung verweist diesbezüglich auf die Einsprache vom 12. März 2018 durch RA Dr. Felix Huber an den GR Gossau)	teilweise berücksichtigen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2
Privatperson	Einstufung Langweidstrasse als VS zw. Grüt und Wetzikon Medikon	Die Langweidstrasse ist gegenüber dem aktuell geltenden kRPV nicht aufzuklassieren.	Die Langweidstrasse hat keine relevante verbindende Funktion, dient primär der Quartierschliessung.	nicht berücksichtigen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2
Privatperson (37) und Verein IG Langweid	Fortsetzung		Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland 4. Gen / Kap. 4.3.4 / Seite 96 sowie 5. Gen.: Die Langweidstrasse ist nicht als kommunale Strasse mit Verbindungsfunktion aufgeführt kRPV Wetzikon: In der Fortführung der Langweidstrasse wechselt diese an der Gemeindegrenze den Namen zur Grütstrasse. Wie auch die Langweidstrasse ist die Grütstrasse kommunal nicht klassiert und von keiner relevanten Bedeutung. Es ist nicht nachvollziehbar und auch nicht sachlogisch, dass auf Gossauer Gemeindegebiet der Langweidstrasse eine derart hohe Bedeutung zugewiesen wird, währenddessen die angrenzende Strasse auf dem Stadtgebiet Wetzikon keine Bedeutung hat. Auch lokal kann keine Verbindungsfunktion argumentiert werden. kRPV / Kap. 4.5 / Seite 29 : Die Böschacherstrasse, mit vergleichbarer Strassenführung (Richtung Hinwil) zur Langweidstrasse, wird «nur» als Sammelstrasse klassiert (was aus Sicht der Klassierung u.E. auch noch zu hoch ist, auch die Böschacherstrasse übernimmt nur die direkte Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften, analog der Langweidstrasse.) kRPV / Kap. 4.1 / Seite 16: Die absolute Anzahl Personenwege im MIV werden auf heutigem Niveau plafoniert Übergeordnetes Strassennetz: Auch mit Sicht auf mögliche Zielfahrten (perspektive von Grüt Dorf herkommend) gibt es keine Argumentation, welche eine Verbindungsfunktion, über die absolut untergeordnete Anbindung des vom landwirtschaftlichen Kleinstweilers Nübruch legitimiert. Wetzikon wird über die kantonale, regionale Verbindungsstrasse Grüningerstrasse erschlossen Bertschikon wird über die kommunale Hardstrasse erschlossen Es gibt schlicht keine Argumente, dass die Langweidstrasse ggü. der aktuell gültigen Zweckbestimmung (vgl. kRPV 2016) eine ergänzende Verbindungsfunktion übernimmt, wofür die	teilweise berücksichtigen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2

			Strasse aufklassiert werden müsste. RRP / Kap. 4.2 / Seite 85: Eine Aufklassierung, wie an der Langweidstrasse (mit primär überkommunalem Schleichverkehr) darf in diesem Zusammenhang als Ausbau der Strasse betrachtet werden und steht somit klar im Widerspruch zum RRP, wo klar festgehalten ist, dass die Erhöhung und Verstetigung auf dem bestehenden Strassennetz Vorrang vor Neu- und Ausbauten haben. Massnahme Begegnungszone: Im Rahmen des aktuellen kGVK (Kap. 6.5) wie auch kRPV (Kap. 4.5) sieht die Gemeinde Gossau als Massnahme gegen den Durchgangsverkehr die Errichtung einer Begegnungszone vor.		
Privatperson	Kommunale Festsetzung	Die Klassierungen bzw. Festsetzungen von Strassen ist zu überarbeiten und auf ein Minimum zu reduzieren.	Gegenüber der bisherigen Richtplanung werden sämtliche festgesetzten Strassen faktisch aufklassiert. Bezieht man sich dann auf die Stossrichtung SV-IV müssten sämtliche Strassen aufgrund ihrer Neuklassierung und den Vorgaben gemäss VSS-Normen faktisch ausgebaut werden, was wiederum im Widerspruch mit anderen Vorgaben und Zielsetzungen steht. Es ist deshalb nicht verständlich, weshalb diese hohe Anzahl an kommunalen Strassen festgesetzt werden, obschon sie faktisch nur als Quartierschliessungsstrasse (gemäss VSS-Normen) gelten. Als Beispiel kann herangezogen werden, dass die Bertschikerstrasse auf Stadtgebiet Wetzikon, welche als Verlängerung der Medikerstrasse gilt, als (Haupt-)Sammelstrasse bezeichnet wird. Ebenso werden in den meisten anderen Gemeinden des Kantons (bspw. Uster) lediglich Sammelstrassen festgesetzt, und zwar eine deutlich geringere Anzahl.	nicht berücksichtigen	Die Hierarchisierung bzw. Typisierung der Strassen wurde gemäss den geltenden Normen vorgenommen. Aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur werden im kommunalen Richtplan neu auch kommunale Verbindungsstrassen ausgewiesen. Diese dienen der Sicherstellung zwischenörtlicher Verbindungen – sowohl zwischen den einzelnen Wachten als auch teilweise zwischen Wachten und angrenzenden Gebieten der Nachbargemeinden – bei begrenzter Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit auf dem untergeordneten Netz (vgl. GVK, erläuternder Bericht gemäss Art. 47 RPV). Die Typisierung wurde im Rahmen des Planungsprozesses durch die Arbeits- und Projektgruppe entwickelt und in den Workshops mit der Bevölkerung gespiegelt. Im kommunalen Richtplan (kRP) werden die identifizierten kommunalen Verbindungsstrassen transparent ausgewiesen (vgl. Kapitel 4.5, Tabelle «Kommunale Festsetzungen»).
Privatperson (37) und Verein IG Langweid	Kommunale Massnahmen SV 5.* Geschwindigkeitsreduktion und Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr ausserhalb des Siedlungsgebietes	-> Die Langweidstrasse ist mind. mit einem LKW Fahrverbot zu versehen (allenfalls bereits ab 3,5T)	Begegnungsfälle an der Langweidstrasse mit einem LKW führen zu klaren Sicherheitsdefiziten in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr (u.a. teilweise fehlendes Trottoir), weshalb ein Durchfahrtsverbot für mind. den Schwerverkehr vorzusehen ist. Die Sinnhaftigkeit einer solchen Massnahme wurde mit dem Testbetrieb im Jahre 2021 belegt. Mit der vorgesehenen Massnahme der Begegnungszone wird ein LKW-Verbot unumgänglich. Testbetrieb LKW-Verbot Langweidstrasse (EWP, 2021): Die Einführung des Lastwagenfahrverbots führt nicht dazu, dass der durchschnittliche Verkehr reduziert wird, zeigt aber, dass der LKW-Anteil abnimmt. Bedenkt man, dass die Fahrbahn insbesondere im Ortsteil Grüt, sehr schmal ist und der Begegnungsfall für zwei LKWs, nicht gewährleistet ist, macht ein Verbot durchaus Sinn. Mündliche Zusage (19.08.2024, Altrüti): E. Pflugshaupt und D. Baldenweg (Eine Einwendung ergänzt: Ebenso ist der „landwirtschaftliche Schwerverkehr“ (= Riesentraktoren mit Schwerlastanhängern) einzubeziehen. Er ist in der letzten Zeit zu einer wirklichen Belastung geworden (auch noch durch oft rücksichtslose und aggressive Fahrweise). Der traditionelle Landwirtschaftsverkehr ist weitgehend unproblematisch.)	berücksichtigen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2 Zusätzliche Anmerkung: Der landwirtschaftliche Verkehr soll jedoch ohne Restriktionen auf den Fuhrpark der Landwirte die Strasse mitbenutzen können.

Privatperson	Kommunale Massnahmen SV 5.* Geschwindigkeitsreduktion und Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr ausserhalb des Siedlungsgebietes	SV 5.3 Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr auf der Austrasse ist zu streichen, da bereits heute ein weitergehendes Verbot > 3.5 t besteht.		Kenntniss- nahme	Der Grundsatz, den Durchgangsverkehr von Lastwa- gen auf der Austrasse zu unterbinden, bleibt unver- ändert. Mit der expliziten Nennung der Austrasse soll die Beibehaltung unterstrichen werden (Gleichbe- handlung der kommunalen Verbindungsstrassen).
Privatperson (37) und Verein IG Langweid	Kommunale Massnahmen SV 7.1 Begegnungszone an der Lang- weidstrasse	Es braucht einen weitergehenden Beschrieb hinsichtlich alternati- vem/ergänzendem Vorgehen (inkl. konkreter Massnahmen) in Bezug auf die Lenkung des Durchgangs- verkehrs weg von der Lang- weidstrasse, um die übergeordne- ten behördenverbindlichen Vorga- ben sowie die in SV-II eigene Stossrichtung zu erfüllen.	->In Anbetracht der akuten Situation des Durchgangsverkehrs über die Langweidstrasse (DTV von rund 2'400 per 09/2024 Fz., Durchfahrtsanteil von bis zu 90%), der klaren Vorgaben in der übergeordneten Richtplanung in Bezug auf die Lenkung des Durchgangsverkehrs, ist das Formulieren einer einzigen unerprobten Massnahme klar unzureichend. Dies umso mehr, als dass in Bezug auf deren Wirkung und Bewilligungsfähigkeit eine hohe Unsicherheit besteht. (Eine Einwendung ergänzt: Der laufende Versuchsbetrieb zeigt, dass die Begegnungszone im vorderen Teil wirksam und wichtig ist, aber nur zusammen mit weiteren Massnahmen im hinteren Teil! Dazu ist das Problem der Fussgängersicherheit im vorderen Teil so nicht gelöst.) Es braucht einen weitergehenden Beschrieb hinsichtlich alternativem/ergänzendem Vorgehen (inkl. konkreter Massnahmen) in Bezug auf die Lenkung des Durchgangsverkehrs weg von der Langweidstrasse, um die übergeordneten behördenverbindlichen Vorgaben sowie die in SV-II eigene Stossrichtung zu erfüllen. Sowohl im KGVK (Kap. 6.5) wie auch im KRPV (Kap. 4.5) wird als einzige Massnahme an der Langweidstrasse die Errichtung einer Begegnungszone beschrieben. Es wird auch nicht erläutert, welchen Zweck diese Massnahme zum Ziel hat. Ob eine Begegnungszone in Bezug auf die Lenkung des Durchgangsverkehrs die gewünschte Wirkung erzielen kann, ist unklar. Ebenfalls ist unklar, ob eine solche überhaupt bewilligungsfähig wäre. Aus Sicht der Literatur (u.a. Merkblatt Fussverkehr Schweiz; VCS) gibt es für die Errichtung und später den erfolgreichen Betrieb einer Begegnungszone klare Parameter: Das Verkehrsvolumen sollte 1'000 tgl. nicht übersteigen, es sollte kein Durchgangsverkehr vorhanden sein. Unter diesen Umständen reicht es nicht aus, einzig eine solche Massnahme vorzusehen und sich nicht dazu zu äussern, was geschehen soll, wenn diese ihren Zweck nicht erfüllt. Es droht in diesem Fall eine Blockade und Perpetuierung der unzumutbaren Situation, weil die behördenverbindliche Planung keine weiteren oder anderen Massnahmen mehr vorsieht.	nicht berück- sichtigen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Lang- weidstrasse, Kapitel 2
Privatperson	Kommunale Massnahmen SV 7.1 Begegnungszone an der Lang- weidstrasse	→ Um die im KRPV formulierten Ziele für die Langweidstrasse (Re- duktion des Durchgangs- und Schwerverkehrs) erreichen zu kön- nen, MUSS eine alternative Lösung formuliert werden. Es ist sehr leichtsinnig, den einzigen formulier- ten Vorschlag auf so vielen Hinder- nissen und Fragezeichen aufzu- bauen.	Die T20 Begegnungszone ist der einzige!! konkrete Lösungsvorschlag für die Langweidstrasse. Vermutlich würde damit das aktuelle Problem gelöst und die formulierten Ziele erreicht. ABER! Es gibt viele Fragezeichen: - Die Auswertung und das Resultat des aktuellen Versuchs sind ausstehend. Es ist nicht seriös, eine einzige Lösung vorzuschlagen, die noch nicht bewertet worden ist. - Die notwendige Bewilligung durch die KaPo ist mehr als fraglich, wegen der speziellen Situation: Auf dem Plan ist diese T20 Zone >500m. Eine Begegnungszone mit ähnlichen Eigenschaften gibt es in der Schweiz nicht. - Hohe Kosten. Die Gemeinde schätzt > 1Mio. Dies ist bei einer Gemeindeabstimmung ein sehr grosses Hindernis.	berücksichti- gen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Lang- weidstrasse, Kapitel 2

Privatperson	Kommunale Massnahmen SV 7.1 Begegnungszone an der Langweidstrasse	Alle rechtlich möglichen Massnahmen – von der «weichen» Begegnungszone bis hin zu Fahrverboten für Last- und Personenwagen - sollen ergriffen werden zur Unterbindung des starken Schleichverkehrs, der Wetzikon und Hinwil südwestlich umfährt und dabei unter anderen, dafür nicht geeigneten Strassen auch die kommunale Langweidstrasse und das dortige Wohngebiet in mehrfacher Hinsicht übermässig belastet und unsicher macht.	Die Gemeinde Gossau kennt das drängende Problem seit Jahren und testet derzeit in einem Versuch, ob eine Begegnungszone den starken Schleichverkehr unterbinden könnte. Nach meinen zahlreichen Augenscheinen zweifle ich allerdings, ob eine Begegnungszone den Schleichverkehr in ausreichendem Masse unterbinden kann. Denn im derzeitigen Versuch wird die Durchfahrt in der Regel nur um knapp eine Minute verlängert. Wenig länger dauert die Durchfahrt nur dann, wenn von beiden Seiten je eine grössere Auto-Kolonne in die Begegnungszone einfährt. Fazit: Der Zeitverlust durch Einführen einer Begegnungszone auf der Langweidstrasse ist für die Fahrzeuglenkenden nach wie vor um ein Vielfaches kleiner als der Zeitgewinn, den sie auf der Schleichroute einfahren. Deshalb ist nicht zu erwarten, dass die Schleichwegfahrenden in grosser Zahl ihr Verhalten ändern und auf dem übergeordneten Strassennetz verbleibend ihre Ziele ansteuern würden, wie das alle Dokumente der übergeordneten Planungsstufen (Region und Kanton) unmissverständlich verlangen und die unter der unzumutbaren Verkehrssituation leidende Anwohnerschaft seit Jahren zu Recht immer stärker fordert. Darum habe ich meinen Textvorschlag ausdrücklich offengehalten für weitergehende Massnahmen bis hin zu Fahrverboten, von denen nur der Ziel- und Quellverkehr (wie beispielsweise Anwohner- oder Zubringerverkehr) ausgenommen wäre,	berücksichtigen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2
Privatperson	Kommunale Massnahmen SV 7.1 Begegnungszone an der Langweidstrasse	Sperrung der Langweidstrasse	Ganz persönlich verstehe ich nicht, weshalb die Gemeinde Gossau die Langweidstrasse nicht einfach sperrt, das Problem wäre für alle gelöst, der Verkehr würde sich dann auf die dafür vorgesehenen Strassen verlagern, es gäbe keine Mehrkosten für den Bau einer Spielzone. Dazu muss man sagen, wir haben einen 3 jährigen Sohn und ich würde ihn im Leben nicht in dieser «Spielzone» spielen lassen, das ist wirklich ein Witz und einfach nur lebensgefährlich.	teilweise berücksichtigen	Siehe Bericht zu den Einwendungen, Langweidstrasse, Kapitel 2
Privatperson	Zusätzliche Massnahme: Fussgängerstreifgen bei Voland-Böschacherstrasse	Fussgängerstreifgen bei Voland-Böschacherstrasse muss erhalten bleiben		Kenntnisnahme	Die Ortsdurchfahrt der Kantonsstrasse im Grüt muss auf einem knapp 950 Meter langen Abschnitt saniert werden. Das Vorprojekt wurde am Infoanlass vom 10. September 2024 der Öffentlichkeit vorgestellt. Es liegt ab Freitag, 4. Oktober, bis am Montag, 4. November 2024 auf der Gemeindeverwaltung öffentlich zur Mitwirkung auf. Einwendungen und Anregungen mussten im Rahmen dieser Frist eingegeben werden. Die Gemeinde hat an der Infoveranstaltung zur öffentlichen Auflage des kRP entsprechend informiert.
Privatperson	Zusätzliche Massnahme: Altrütistrasse	Altrütistrasse, Höhe Altrüti (Querung Fussverkehr Altrütistrasse (Zugang/Strassenquerung zu Altrüti)), Behebung Schwachstelle: Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine sicherere Fussgängerquerung (z.B. Fussgängerstreifen, zus. Beleuchtung, Temporeduktion, zus. Signalisation) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Altrütistrasse querenden Fussgänger ein.	In der Festhütte Altrüti finden regelmässig grössere Veranstaltungen, oft auch mit hohem Kinderanteil, statt. Die aktuelle Situation (80er Zone, schlechte Beleuchtung, eingeschränkte Sichtverhältnisse (Kurve, Sträucher und Bäume)) machen ein Queren der Altrütistrasse zu einer grossen Herausforderung. Die aktuell vorhandenen Situation ist unbefriedigend.	berücksichtigen	Die Massnahme ist im kRPV als Informationsinhalt aufgenommen (Temporeduktion bei Ortseinfahrten): Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für die Optimierung der Verkehrssicherheit und das vereinfachte Queren ein. Es wird ergänzt, dass dabei auch bauliche Massnahmen zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung und als Querungshilfen geprüft werden sollen.
Privatperson	Zusätzliche Massnahme: Direkte Verbindung Freieck-Kreuzung bzw. Kreisel zu den Grütnerschulanlagen	Signalisierter Fuss- und Veloweg von der Freieck-Kreuzung via Wiese der Gemeinde, Pumertweg zur Böschacherstrasse (Schweiz-Mobile Route)	Die Verbindung wird von Kindern aus dem Unterdorf Grüt rege benutzt, da sicherer Weg zum Kindergarten Böschacher und der Schule Wolfrichti Aufnahme und Weiterführung der bei der Freieck-Kreuzung endenden Velowege (Grüniger- und Grütstrasse) Anschluss an SchweizMobile Route unter Vermeidung Dorfkern Grüt Heutiger Zugang Pumertweg ist von der Grünigerstrasse her mit Eisenbahnschwellen versperrt Hilft Schwäche (Unfallhäufigkeit) bei der Hard-/Grüt-/Grünigerstrasse (GVK S. 40) zu entschärfen Vorschlag entspricht Strategie FVV-II und FVV-III	berücksichtigen	Das Anliegen wird aufgenommen. Der Pumertweg soll für den Veloverkehr zugänglich gemacht werden (Schulwegsicherheit), die Verkehrssicherheit ist dabei zu berücksichtigen.

			Aufnahme ins kommunale Fusswegnetz Teilplan Fussverkehr A1.1 und Velowegnetz Teilplan Veloverkehr A1.2 Anpassung GVK Kap. 6.2 und 6.3		
Privatperson	Zusätzliche Massnahme: Integration Gebiet Allenberg / Bönler ins Fuss- und Velowegnetz durch Lückenschliessung	Erstellung eines Fuss- und Veloweges entlang der Bönlerstrasse zwischen Fochenmattweg und Allenbergstrasse im Süden	Beseitigung Schwachstelle gemäss A1.1 und A1.2 Alternative Veloroute von Wetzikon (Morgen, Forchenmatt) zum Bönler (SchweizMobile Route) unter Vermeidung Dorfkern Grüt Neue, sichere und attraktive Erschliessung via Allenbergstrasse Süd für Fussgänger und Velofahrer: - Häusergruppe Allenberg - Wetziker Schöneichquartier - Naherholungsgebiet Ambitzgiriet mit Drumlinlandschaft, Vitaparcour Vermeidung gefährlicher Veloroute von Süden her: Heute muss die stark befahrene Bönlerstrasse innerhalb kurzer Strecke 2x überquert werden Vorschlag entspricht Strategie FVV-II und FVV-III Aufnahme ins kommunale Fusswegnetz Teilplan Fussverkehr A1.1 und Velowegnetz Teilplan Veloverkehr A1.2 Anpassung GVK Kap. 3.9 (Netzlücken), 3.10, 6.1, 6.2 und 6.5 (SV8.4 Temporeduktion)	berücksichtigen	Die Gemeinde erkennt den Handlungsbedarf. Zusätzlich zur bereits bestehenden Massnahme zur Optimierung der Verkehrssicherheit (SV8.4, Temporeduktion; <i>neu</i> SV11) setzt sich die Gemeinde für eine Behebung der Schwachstelle ein (neue Massnahme, FV8, potenziellen Konflikte mit Schutz-/Naturgebieten oder erforderliche Nachweise zur Bewilligungsfähigkeit sind im Rahmen der Umsetzung zu prüfen/vorzunehmen). Eine durchgehende Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr (nach Wetzikon) muss in Koordination mit der Gemeinde Wetzikon durch eine gemeindeübergreifende Planung erfolgen. Sowohl im kantonalen Fuss- und Velonetz als auch im regionalen Richtplan ist aktuell keine entsprechende Verbindung festgesetzt.
Privatperson	Zusätzliche Massnahme: Begegnungszone Poststrasse	Die Poststrasse in Bertschikon sollte aus unserer Sicht ab Kreuzung Iselacherweg-Schulstrasse bis Kreuzung Hungerbüelstrasse zur Begegnungszone werden.	1. Im Zusammenhang mit der Projektierung der Siedlung Iselacher, haben wir mit vielen Anwohnenden gesprochen. Immer wieder wurden wir darauf aufmerksam gemacht, wie viele Kinder sich in diesem Strassenabschnitt bewegen. 2. Die Siedlung strebt einen breit gefächerten Bewohnermix an. Das bedeutet, dass viele Kinder und auch viele Senioren in der Siedlung wohnen werden. 3. Der Weg zur Schule, zum Volg, zur Hertistrasse und zur Bushaltestelle führen über diesen Strassenabschnitt. 4. Die Gemeinde verlangt von der Genossenschaft ein Fusswegrecht von der Poststrasse zur Bus-Haltestelle an der Usterstrasse. Siehe BG-Nr. 2023-0004 §3.6. Das wird mit Sicherheit noch mehr Langsamverkehr anziehen. 5. Mit einer Begegnungszone kann die Poststrasse mit wenig Aufwand für alle Verkehrsteilnehmer sicherer gemacht werden. 6. Alternativ wäre auch ein Trottoir eine geeignete Massnahme, was aber sicher mit viel mehr Aufwand verbunden wäre und das Problem der Strassenüberquerung nicht verbessern würde.	nicht berücksichtigen	Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (hohe Böschung und grosse Hecken) eignet sich die Poststrasse nicht als Begegnungszone. Die Massnahme wird nicht aufgenommen.
Privatperson Verein Verein Verein Verein Verein	Zusätzliche Massnahme: Altrütistrasse	Altrütistrasse, Höhe Altrüti (Querung Fussverkehr Altrütistrasse (Zugang/Strassenquerung zu Altrüti)), Behebung Schwachstelle: Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine sicherere Fussgängerquerung (z.B. Fussgängerstreifen, zus. Beleuchtung, Temporeduktion, zus. Signalisation) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Altrütistrasse querenden Fussgänger ein.	In der Festhütte Altrüti finden regelmässig grössere Veranstaltungen, oft auch mit hohem Kinderanteil, statt. Die aktuelle Situation (80er Zone, schlechte Beleuchtung, eingeschränkte Sichtverhältnisse (Kurve, Sträucher und Bäume)) machen ein Queren der Altrütistrasse zu einer grossen Herausforderung. Die aktuell vorhandenen Situation ist unbefriedigend.	berücksichtigen	Die Massnahme ist im kRPV als Informationsinhalt aufgenommen (Temporeduktion bei Ortseinfahrten): Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für die Optimierung der Verkehrssicherheit und das vereinfachte Queren ein. Es wird ergänzt, dass dabei auch bauliche Massnahmen zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung und als Querungshilfen geprüft werden sollen.

Verein	Zusätzliche Massnahme: Altrütistrasse	Altrütistrasse, Höhe Altrüti (Querung Fussverkehr Altrütistrasse (Zugang/Strassenquerung zu Altrüti)), Behebung Schwachstelle: Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine sicherere Fussgängerquerung (z.B. Fussgängerstreifen, zus. Beleuchtung, Temporeduktion, zus. Signalisation) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Altrütistrasse querenden Fussgänger und Pferdesportler ein.	Auf dem Springplatz und dem Trailplatz Altrüti finden regelmässig Kurse, Veranstaltungen und in der Festhütte Altrüti regelmässig grössere Veranstaltungen, oft auch mit hohem Kinderanteil, statt. Die aktuelle Situation (80er Zone, schlechte Beleuchtung, eingeschränkte Sichtverhältnisse (Kurve, Sträucher und Bäume)) machen ein Queren der Altrütistrasse zu einer grossen Herausforderung. Die aktuell vorhandenen Situation ist unbefriedigend und wurde seitens des Reitverein Gossau / heute Reitverein Wetzikon Gossau in den vergangenen Jahrzehnte schon mehrmals angesprochen.	berücksichtigen	Die Massnahme ist im kRPV als Informationsinhalt aufgenommen (Temporeduktion bei Ortseinfahrten): Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für die Optimierung der Verkehrssicherheit und das vereinfachte Queren ein. Es wird ergänzt, dass dabei auch bauliche Massnahmen zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung und als Querungshilfen geprüft werden sollen.
Privatperson	Zusätzliche Massnahme: Hardstrasse, Kreisel Grütstrasse	Einfahrt Hardstrasse vom Kreisel her erschweren	Da die Bushaltestellen im Dorf kein Überholen des ÖV mehr zulassen wenn Busse in beide Fahrtrichtungen gleichzeitig stoppen, wird sich ein Rückstau bis weit Richtung Ottikon bzw. Gossau bilden, da der Hauptverkehr von dort kommt (Autobahnausfahrt Ottikon). Die Hardstrasse wird mit dem Kreiselbau zwangsläufig zur idealen Ausweichstrecke.	bereits abgedeckt	Die Gestaltung der Grüningerstrasse (inkl. Bushaltestellen) wurden durch den Kanton im Rahmen des BGK Grüningerstrasse geplant. Das Vorprojekt wurde am Infoanlass vom 10. September 2024 der Öffentlichkeit vorgestellt. Es liegt ab Freitag, 4. Oktober, bis am Montag, 4. November 2024 auf der Gemeindeverwaltung öffentlich zur Mitwirkung auf. Einwendungen und Anregungen mussten im Rahmen dieser Frist eingegeben werden. Die Gemeinde hat an der Infoveranstaltung zur öffentlichen Auflage des kRP entsprechend informiert.
Privatperson	Bushaltestelle Dorf	keine Bushaltestelle auf gleicher Höhe	Die Blockierung der Hauptstrasse durch gleichzeitig stoppende Busse wird zur Geduldprobe für Autofahrer und gleichzeitig auch zu einem sehr gefährlichen Strassenabschnitt für Fussgänger (Kinder, ältere Personen, Menschen mit Behinderung). Die Haltestelle Richtung Gossau beim Volg sollte erhalten und nördlich verlängert werden. Die Haltestelle Richtung Wetzikon könnte südlich verlängert werden. Für beide Haltestellen soll ein sicherer Fussgängerstreifen ermöglicht werden.	nicht berücksichtigen	Die Gestaltung der Grüningerstrasse (inkl. Bushaltestellen) wurden durch den Kanton im Rahmen des BGK Grüningerstrasse geplant. Das Vorprojekt wurde am Infoanlass vom 10. September 2024 der Öffentlichkeit vorgestellt. Es lag ab Freitag, 4. Oktober, bis am Montag, 4. November 2024 auf der Gemeindeverwaltung öffentlich zur Mitwirkung auf. Einwendungen und Anregungen mussten im Rahmen dieser Frist eingegeben werden. Die Gemeinde und der Kanton haben an der Infoveranstaltung zur öffentlichen Auflage des kRP entsprechend informiert.
Privatperson	Tempoanpassung	Aufhebung/Beginn Tempo 30 soll von Hofacherstrasse bis Höhe Lindenhof verlängert werden.	Beschleunigen führt zu mehr Lärm! Wenn diese mitten in der Steigung im Dorf Grüt stattfindet wird dies zu sehr hoher Lärmsteigerung werden. Eine Lärmreduktion sollte unbedingt für den ganzen Strassenabschnitt ermöglicht werden.	Kenntnisnahme	Die Gestaltung und der Betrieb der Grüningerstrasse wurden durch den Kanton im Rahmen des BGK Grüningerstrasse geplant. In diesem Rahmen wurde durch den Kanton auch die Lärmbelastung beurteilt und die Massnahme (T30) definiert und der Perimeter festgelegt. Der Umgang mit sogenannten übermässigem Lärm von Auspuffanlagen wird aktuell auf Bundesebene diskutiert.
Privatperson	Zusätzliche Massnahmen Temporeduktion bei Ortseinfahrt Bertschikon	Temporeduktion bei Ortseinfahrt Bertschikon Nord.	Erhöhung der Verkehrssicherheit und der vereinfachten Querung für den FVV (Zebrastreifen Müselacher)	bereits abgedeckt	Die Verschiebung der Bushaltestelle inkl. Fussgängerübergang (mit Zebrastreifen) wurde im Herbst 2024 realisiert.
Privatperson	Zusätzliche Massnahmen Temporeduktion bei Ortseinfahrt Bertschikon	Temporeduktion zwischen Sulzbach und Bertschikon (60km/h statt 80km/h).	Erhöhung der Verkehrssicherheit.	nicht berücksichtigen	Es handelt sich um eine regionale Verbindungsstrasse (RVS) und somit um eine Kantonsstrasse, der besagte Abschnitt liegt ausserorts. Die Zuständigkeit liegt somit beim Kanton, grundsätzlich sind solche Strecken T80 geplant.

Privatperson	Zusätzliche Massnahmen Temporeduktion bei Ortseinfahrt Bertschikon	Temporeduktion durch Bertschikon (40km/h statt 50km/h) und Verkehr Lärm Reduktion.	Erhöhung der Verkehrssicherheit und der vereinfachten Querung für den FVV (Zebrastreifen Poststrasse)	nicht berücksichtigen	Bei den Ortsdurchfahrten handelt es sich um Kantonsstrassen. Eine Temporeduktion aufgrund übermässiger Lärmbelastung ist grundsätzlich möglich, eine solche muss jedoch durch den Kanton geprüft werden. Die Zuständigkeit für eine Temporeduktion liegt daher beim Kanton.
Privatperson	Temporeduktion Zusätzliche Massnahmen Temporeduktion Grütstrasse (Kreisel Laufenbachstr.-Kreisel Bertschikerstr)	Die Gemeinde setzt sich nicht nur bei Ortseinfahrten für eine Temporeduktion ein, sondern wirkt auch bei Ortsdurchfahrten auf eine Temporeduktion T30 hin. Namentlich sei auch für das Teilstück Grütstrasse, Verzweigung/Kreisel Grütstrasse/Laufenbachstrasse bis und mit Verzweigung/Kreisel Grütstrasse/Bertschikerstrasse beim Kanton auf eine Temporeduktion (T30) hinzuwirken.	Eine Temporeduktion auf T30 bei sämtlichen Ortsdurchfahrten, und namentlich an der genannten Stelle (Grütstrasse, Verzweigung/Kreisel Grütstrasse/Laufenbachstrasse bis und mit Verzweigung/Kreisel Grütstrasse/Bertschikerstrasse) drängt sich aus diversen Gründen auf: A) Lärminderung: Eine reduzierte Geschwindigkeit (T30) führt zu einer deutlichen Abnahme des von Fahrzeugen verursachten Lärms. Eine Limitierung auf T30 verbessert die Lebensqualität der Anwohnenden deutlich, und sorgt für eine angenehmere Umgebung. Ortsdurchfahrten sind mehr als Strassen, es handelt es sich dabei vor allem auch um zentral gelegene Wohngebiete. Dem steht ein kaum messbarer, irrelevanter Zeitverlust für Autofahrende im Sekundenbereich bei Einführung T30 gegenüber. B) Erhöhte Sicherheit: Bei Fussgängerstreifen erhöht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h die Sicherheit für Zufussgehende beim Queren der Strassen. langsames Fahren (wobei T30 immer noch 6x schneller ist als ein zügiger Fussgänger, und daher im Siedlungsgebiet an sich als «schnelles Fahren» bezeichnet werden müsste...) ermöglicht es den Autolenkenden, besser auf Fussgänger zu reagieren, was das Risiko von Unfällen verringert. Bei geringeren Geschwindigkeiten haben Autofahrende mehr Zeit, um Fussgänger zu erkennen und rechtzeitig zu reagieren. Zudem ist das Risiko von Tod oder Verletzung von Fussgängern wesentlich geringer, wenn fehlbare Autolenkende doch einen Unfall verursachen, aber mit tieferer Geschwindigkeit unterwegs sind. Dem steht ein kaum messbarer, irrelevanter Zeitverlust für Autofahrende im Sekundenbereich bei Einführung T30 gegenüber. C) Entschärfung Schwachstellen für Fussgänger- und Veloverkehr: Eine niedrigere Geschwindigkeit entschärft die (gefühlte), von Autofahrenden verursachte Gefährdung und Unsicherheit bei Ortsdurchfahrten, für den Fussgänger- und Veloverkehr. Heute werden diese Stellen vom als gefährlich empfundenen Autoverkehr dominiert. Eine Temporeduktion führt dazu, dass sich Fussgänger und Velofahrende sicherer fühlen. Zudem besteht ein latentes Unsicherheitsgefühl beim Überqueren der Strasse, wenn Automobilisten mit T50 und leider oftmals mehr «durchs Dorf brettern». Dem steht ein kaum messbarer, irrelevanter Zeitverlust für Autofahrende im Sekundenbereich bei Einführung T30 gegenüber. D) Umweltfreundlichkeit: Reduzierte Geschwindigkeiten und das Entfallen von an sich unnötigem, aber zu oft vorkommendem starkem Beschleunigen, und/oder das Entfallen weiterer unnötig aggressiver Fahrweisen infolge Einführung T30 verringert nicht nur Lärm, sondern auch den Energieverbrauch und die Emissionen von Schadstoffen, was zur Verbesserung der Luftqualität beiträgt. Dem steht ein kaum messbarer, irrelevanter Zeitverlust für Autofahrende im Sekundenbereich bei Einführung T30 gegenüber.	Kenntnisnahme	Bei den Ortsdurchfahrten handelt es sich um Kantonsstrassen. Die Zuständigkeit für eine Temporeduktion liegt daher beim Kanton. Auf dem Kantonsstrassennetz werden Temporeduktionen grundsätzlich nur bei übermässiger Lärmbelastung umgesetzt. Der Kanton hat sich beim Sanierungsprojekt Grütstrasse entschieden, das entsprechende Teilstück nicht miteinzubeziehen..

Privatperson	SV-VII	Entsiegelung und Steigerung Aufenthaltsqualität: Die Gemeinde setzt sich zum Ziel, dass unnötigerweise (daher gesetzlich nicht zwingend) versiegelte Flächen im Strassenraum, insbesondere im Zentrum, entsiegelt werden (und wirkt bei Staatsstrassen darauf hin, dass der Kanton dieselben Anstrengungen unternimmt) (namentlich bspw. bei Fussgängerschutzinseln, die heute lieblos asphaltierten baulichen Sicherungen links und rechts der Fussgängermittelinseln, und/oder Reduktion der Fahrbahnen und Entsiegelung von Strassenfläche, die bei Anwendung der gesetzlichen Strassenmindestbreiten nicht zwingend asphaltiert sein müssten [Reduktion der Strassenbreite aufs gesetzliche Minimum, und nicht Erstellung der gemäss von der Strassenbauindustrie erstellten Normen wünschbaren Strassenbreiten]).	Entsiegelung von unnötigerweise asphaltierten /geteerten Flächen hat diverse Vorteile, einerseits betreffend Wasserabfluss, und anderseits zur Minderung von Hitzeinseln. Eine Reduktion der Strassenbreite auf das gesetzliche Minimum würde weiter einer Verlangsamung der Durchfahrtsgeschwindigkeit und daher einer Steigerung der Sicherheit für Fussgänger und Velofahrende führen, denn je breiter die Strasse, desto schneller fahren Autofahrende (unabhängig von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit). Zugleich können mit einer teilweisen Entsiegelung (namentlich etwa der baulichen Sicherungen der Fussgängerschutzinseln, aber auch der «unnötigen» Strassenfläche gegenüber den gesetzlichen Mindestbreiten) zentrale Stellen in der Gemeinde Gossau attraktiver gestaltet, und daher die Aufenthaltsqualität für Fussgänger gesteigert werden.	teilweise berücksichtigen	Im Richtplanteil Verkehr werden keine Vorgaben zur Oberflächenbeschaffenheit spezifisch verortet aufgenommen, da für diese keine spezifische Raumsicherung benötigt wird. Eine textliche Anpassung der Stossrichtung SV-VII mit der Formulierung der "klimaangepassten Gestaltung" wurde basierend auf dem formulierten Änderungsvorschlag vorgenommen.
Privatperson	Flurwege als Velowege	Wo möglich in Absprache mit Flurgenossenschaft Flurwege nutzen.	Kulturland schonen und bestehende Infrastruktur nutzen. Kosten sparen.	bereits abgedeckt	Das Anliegen wird im Rahmen der Massnahme "VV 12 Beschilderungskonzept Flurwege" berücksichtigt. Die Gemeinde erarbeitet in Zusammenarbeit mit der Flurgenossenschaft ein Beschilderungskonzept zur Nutzung der Flurwege für den Veloverkehr und setzt dieses um.
Privatperson	Tempo Reduktionen	Überall bei erwiesenem Bedarf nur 30er Strecken machen und keine 30er Zonen.	Dann sind keine Verbauungen nötig, was Kosten spart und Ärger vermeidet. Der landwirtschaftliche Verkehr muss überall hindernisfrei möglich sein.	teilweise berücksichtigen	Die Gemeinde prüft bei künftigen Geschwindigkeitsanpassungen die Umsetzung von T30-Strecken. Gemäss der bewilligenden Behörde werden T30-Zonen nach der Verordnung des UVEK umgesetzt und dienen der Erhöhung der Sicherheit und die Aufenthaltsqualität. T30-Strecken stellen eine Abweichung der allg. Höchstgeschwindigkeit nach Signalisationsverordnung Art 108 dar und werden grundsätzlich zugunsten des Lärmschutzes umgesetzt. Für T30 Strecken wird somit ein Lärmschutzgutachten gefordert. Für die Umsetzung von baulichen Massnahmen bei T30-Zonen besteht keine Pflicht, sie ist abhängig von der gemessenen Fahrgeschwindigkeit (v85). V85 bezieht sich auf die Geschwindigkeit, die von 85% der erfassten Fahrzeuge nicht überschritten wird. Liegt v85 > 38km/h werden bauliche Massnahmen empfohlen, liegt v85 jedoch darunter, reichen Markierungen grundsätzlich aus.
Privatperson	Keine 20er Zonen	Auf Gemeindestrassen dürfen keine 20er Zonen geplant und realisiert werden.	Behinderung des Verkehrs ohne effektiven Nutzen.	teilweise berücksichtigen	Grundsätzlich wird auf den kommunalen Strassen eine Temporeduktion bis T30 angestrebt. Auf neue T20-/Begegnungszonen wird aufgrund der Rückmeldungen aus der öff. Vernehmlassung verzichtet.

Privatperson	KM1, Veloabstellanlagen	Gossau-Moos nicht realisieren	Die Bushaltestelle ist von allen Liegenschaften, welche die Bushaltestelle benützen, innerhalb von 5-7 min zu Fuss zu erreichen, da braucht es kein Velo. Zudem wird die Haltestelle Moos nur von einer Richtung her bedient (862 Ring), deshalb ist es eine unnötige Investition. Keine gratis Ladestationen installieren.	berücksichtigen	Die Bushaltestelle ist, wie beschrieben, gut zu Fuss erreichbar. Eine Erschliessung für den Veloverkehr respektive Veloabstellanlagen sind vor diesem Hintergrund nicht zu realisieren.
Privatperson	ÖV 2	Auch am Sonntag, nicht nur am Samstag	Es gibt einige Personen, welche auch am Sonntag einen 30-minütigen Taktfahrplan ab der Haltestelle Gossau Moos wünschen.	teilweise berücksichtigen	Die Massnahme ÖV2 wurde vom Kanton / ZVV entwickelt und im Fahrplanverfahren integriert. Weitere Optimierungen sind aktuell nicht vorgesehen. Jedoch setzt sich die Gemeinde im Rahmen ihrer Möglichkeiten für ein attraktives regionales ÖV-Angebot und eine verbesserte ÖV-Erreichbarkeit in der Region ein (neue Massnahme, ÖV8)..
Privatperson	SV 3	Auf Hauptstrassen keine T30	Ausweichverkehr auf Strassen mit T50	Kenntnisnahme	Die Gestaltung und der Betrieb der Grüningerstrasse wurden durch den Kanton im Rahmen des BGK Grüningerstrasse geplant. In diesem Rahmen wurde durch den Kanton auch die Lärmbelastung beurteilt und die Massnahme (T30) definiert und der Perimeter festgelegt. Betreffend der Einwendung wird auch auf das laufende Verfahren nach StrG verwiesen.
Privatperson	SV 4	Auf Hauptstrassen keine T30	Ausweichverkehr auf Strassen mit T50	nicht berücksichtigen	Die Ortsdurchfahrt in Gossau muss zwischen den Kreiseln Mönchaltorferstrasse und Laufenbachstrasse saniert werden. Betrieb- und Gestaltung wurden im Rahmen des BGK Grütstrasse durch den Kanton erarbeitet, das Projekt wird ab Januar 2025 umgesetzt. Am 30.Oktober 2024 fand zu den anstehenden Bauarbeiten an der Grütstrasse eine Information (Livestream) durch den Kanton statt. Die T30-Signalsation ist rechtskräftig verfügt.
Privatperson	SV 6 Heusbergstrasse, Bertschikon: T-30 Strecke plus Fussgängerstreifen	Keine Fussgängerstreifen	T30 reicht aus	teilweise berücksichtigen	Die Massnahme wurde im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung angepasst. An der Heusbergstrasse soll weiterhin eine T30-Zone bestehen. Eine Optimierung der Verkehrssicherheit in Bezug auf die Querung für Zufussgehende soll aber geprüft werden.
Privatperson	SV 7	Keine Begegnungszonen	Strassen sind zum Befahren erstellt worden. Auch Elektrofahrzeuge benötigen Strassenraum. Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr i.O., aber nicht für landwirtschaftliche Fahrzeuge	Kenntnisnahme	Die Massnahme betreffend Begegnungszonen wurde im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung angepasst.
Privatperson	SV 8	Keine Temporeduktion bei Ortseinfahrt	Die Tempo-Schilder wurden vor wenigen Jahren bereits nach «aussen» verschoben.	nicht berücksichtigen	Die Massnahme dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere bei den Ortseinfahrten. Sie sind dort geplant, wo relevante Querungen für den Fuss- und Veloverkehr bestehen und die hohen Geschwindigkeiten eine Schwachstelle darstellen.
Privatperson	PP2	Keine oberirdischen Parkplätze aufheben, weder öffentliche noch private	Die Bevölkerung wächst leider immer noch, deshalb ergibt sich daraus schon eine Verknappung der Parkplätze.	Kenntnisnahme	Die Massnahme bezieht sich auf die Parkplatzerstellungspflicht für Private. Gemäss der Massnahme müssen die Grundlagen und Vorschriften für Erstellungen überarbeitet werden, eine Aufhebung von Parkplätzen ist damit nicht verbunden. Im GVK wird erwähnt, dass in der BZO Revision zu prüfen ist, eine Erhöhung des erlaubten Maximalbedarfs bei unterirdischen Anlagen zu erlauben, wenn dafür oberirdische Parkplätze kompensiert werden.

Privatperson	VV8: Behebung Schwachstelle Grüt-Ottikon	Zwischen Grüt und Ottikon ist auf der 80er-Strecke die Sicherheit nicht gegeben. Ist ein Velostreifen zur Verbesserung geplant?	Sicherheit der Velofahrenden	bereits abgedeckt	Zwischen Grüt und Ottikon ist eine Velonetzlücke festgestellt worden und die entsprechende Behebung dieser in Form der Massnahme VV8 vorgesehen. Da es sich um eine regionale Verbindung handelt, liegt die Planung der Massnahme sowie die Umsetzung bei Region/Kanton.
Privatperson	Lärm (Ziel 4.1)	Im nördlichen Grüt ist aufgrund der Lärmbelastung Tempo 30 geplant. Ist die Lärmbelastung ausgangs Grüt (Richtung Gossau) viel tiefer, dass kein Tempo 30 notwendig ist? Sind dabei Lärmspitzen der Autosponder berücksichtigt?		Kenntnisnahme	Die Gestaltung der Grüningerstrasse wurden durch den Kanton im Rahmen des BGK Grüningerstrasse geplant. In diesem Rahmen wurde durch den Kanton auch die Lärmbelastung beurteilt und die Massnahme (T30) definiert und der Perimeter festgelegt. Der Umgang mit übermässigem Lärm von Auspuffanlagen wird aktuell auf Bundesebene diskutiert. Das Vorprojekt wurde am Infoanlass vom 10. September 2024 der Öffentlichkeit vorgestellt. Es lag ab Freitag, 4. Oktober, bis am Montag, 4. November 2024 auf der Gemeindeverwaltung öffentlich zur Mitwirkung auf. Einwendungen und Anregungen mussten im Rahmen dieser Frist eingegeben werden. Die Gemeinde hat an der Infoveranstaltung zur öffentlichen Auflage des kRP entsprechend informiert.
Privatperson	Ziel 4.3 Siedlungsverträglichkeit	Umgestaltung der geplanten Verkehrsinsel, um Verkehr in Richtung Gossau (ausgangs Grüt) zu beruhigen.	Bergab ausgangs Grüt (Richtung Gossau) ist der Strassenverkehr meist deutlich über 50 km/h unterwegs. Wird dies bei der geplanten Verkehrsberuhigungsinsel genügend berücksichtigt?	Kenntnisnahme	Die Gestaltung der Grüningerstrasse wurden durch den Kanton im Rahmen des BGK Grüningerstrasse geplant. Das Vorprojekt wurde am Infoanlass vom 10. September 2024 der Öffentlichkeit vorgestellt. Es liegt ab Freitag, 4. Oktober, bis am Montag, 4. November 2024 auf der Gemeindeverwaltung öffentlich zur Mitwirkung auf. Einwendungen und Anregungen mussten im Rahmen dieser Frist eingegeben werden. Die Gemeinde hat an der Infoveranstaltung zur öffentlichen Auflage des kRP entsprechend informiert.
Privatperson	ÖV-Haltestellen im Grüt	Bus-Haltestelle Grünau auf der Grütstrasse, Aufhebung Bus-Haltestelle Lindenhof	Die Grütner Bushaltestelle Lindenhof ist sehr nahe bei der Haltestelle Dorf. Die Bevölkerungsdichte Grünau ist dagegen nur sporadisch mit einem Bus bedient. Könnte die Grünau regelmässiger bedient werden, um den ÖV attraktiver zu machen? Somit wäre auch die Einkaufsmöglichkeit beim Hofladen Grüt besser erschlossen.	Kenntnisnahme	Das ÖV-Angebot und der Fahrplan wird im ordentlichen Fahrplanverfahren durch die ZVV erarbeitet. Im kRP setzt sich die Gemeinde durch verschiedene Massnahmen für die ÖV-Erschliessung ein.
Privatperson	Oberlandautobahn	Offenes Stück im Grüt soll ummantelt werden, um die Emissionen fürs Grüt zu minimieren.	Aktuell wird im Richtplan noch immer von einer Variante durchs Grüt mit einem offenen Teilstück ausgegangen. Schwamendingen hat bewiesen, dass oberirdische Autobahnen umweltverträglich ummantelt werden können. Die Gemeinde soll sich – wenn es bei dieser Variante bleibt – für diese emissionsmindernde Methode einsetzen.	Kenntnisnahme	Die Oberlandautobahn ist eine übergeordnete Planung und somit im Kantonalen Richtplan festgesetzt. Die Gemeinde übernimmt diese Festsetzung, setzt sich aber für die Variante tief ein (SV-III)
Privatperson	Zusätzliche Massnahme: Grüt Veloweg bergauf	Rad-Gehweg bis zur Umgestaltung Grütstrasse	Kann bis zur Umgestaltung der Grütstrasse die Benutzung des Trottoirs für Velofahrer erlaubt werden? Man fühlt sich auf der Strasse als Velofahrer nicht sicher.	teilweise berücksichtigen	Wie beschrieben, wird die Verbindung durch die Umgestaltung der Grütstrasse angepasst. Eine temporäre Massnahme bis zu diesem Zeitpunkt wird nicht im Richtplan aufgenommen. Das Anliegen wird im Rahmen der Besprechung mit dem Kanton eingebracht und geprüft.

Privatperson	Landwirtschaftlicher Verkehr	Landwirtschaftlicher Verkehr soll vom Schwerverkehrsverbot ausgenommen werden.	Entlastung der Hauptverkehrsachsen durch den Wegfall der oftmals langsameren Traktoren	berücksichtigen	Das Durchgangsverbot wird mit dem Vermerk (Zubringer gestattet, siehe GVK) versehen. Weiter sollen die Strassen auch für den landwirtschaftlichen Verkehr zugänglich sein.
Privatperson	Benutzungskomfort Velo (Ziele 2.3, 3.2 und 1.6)	Zentrale und komfortable Veloabstellplätze im Zentrum von Gossau (z.B. bei Verwaltung)	Um beim Ernst-Brugger-Platz das Velo abzustellen, gibt es nur bedingt Abstellplätze (z.B. eine private beim Velogeschäft). Dies lädt zum Autoverkehr ein, denn die Anreize bestimmen das Verkehrsverhalten.	bereits abgedeckt	Im Rahmen der Massnahmen VV 9.3 Gossau Dorf (Zentrum) und 9.4 Gossau Dorf Gemeindeverwaltung sind Optimierungen der Veloabstellanlagen vorgesehen.
Privatperson	Lärm und MIV	Prüfung Parkplatzgebühren oder Maximalparkdauer beim Ernst-Brugger-Platz	Es wird eine Reduktion des MIV und Erhöhung des Veloverkehrs angestrebt. Wenn jedoch die Parkplätze an bester Lage mitten in Gossau kostenlos sind, sind die Anreize gering, auf ein anderes Verkehrsmittel umzusteigen. Somit wird dem MIV keine Abhilfe geleistet und mehr Verkehr ist die Folge.	bereits abgedeckt	Im Rahmen der Massnahme P1 wird das Parkierungsreglement auf öffentlichem Grund entsprechen dem regionalen Parkraumkonzept überarbeitet. Im kRPV wird nicht definiert, ob Gebühren erhoben werden.
Privatpersonen	SV 7.1 Möglicher Mehrverkehr Lindenhofstrasse	Es sind mit der Einführung der Begegnungszone Langweid Massnahme zu treffen um Mehrverkehr insbesondere überregionaler Durchgangsverkehr in der Lindenhofstrasse zu vermeiden. Konkret soll im Bereich des Kindergartens eine Begegnungszone mit Tempo 20 gestaltet werden. Zudem sollen die Fahrverbote analog den Massnahmen an der Langweidstrasse umgesetzt werden.	Durch die Verzögerung der Durchfahrt an der Langweidstrasse könnte als Schleichweg die Lindenhofstrasse in den Fokus geraten. Die Lindenhofstrasse ist eng und unübersichtlich und es befindet sich ein Kindergarten daran. Auch mit Tempo 30 (Zone 30) besteht hier bei Mehrverkehr grosse Unfallgefahr.	teilweise berücksichtigen	Auf die Umsetzung einer Begegnungszone entlang der Langweidstrasse wird, basierend auf den Rückmeldungen der öff. Auflage, verzichtet. Die neue Massnahme lautet "Optimierung Betrieb und Strassenraumgestaltung (Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr, ausgenommen Landwirtschaftsverkehr)". Die konkreten Massnahmen sind in den jeweiligen Projekten festzulegen. Für die Langweidstrasse wurde zusätzlich angemerkt, dass die Anpassungen/Optimierungen keine negativen Auswirkungen auf die umliegenden Erschliessungsstrassen haben dürfen.
Privatpersonen	Massnahmen Parkierung	Regelung der Parkierung durch Markierung der Parkfelder entlang der Lindenhofstrasse.	Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Strassenparkierung	bereits abgedeckt	Die Massnahme P5 aus dem GVK ist nicht richtplanrelevant. Die Massnahme wird jedoch durch die Gemeinde im Rahmen des GVK weiterverfolgt.
ProVelo Kt.ZH	Karte: Teilplan Veloverkehr	Die übergeordnete Festlegung der kantonalen Hauptverbindung entlang der Grütstrasse zwischen Gossau und Wetzikon (via Grüt) ist in der Karte grün, d.h. als Hauptverbindung, darzustellen.	Die Verbindung wird in der Karte fälschlicherweise in blau, d.h. als «kant. Nebenverbindung» statt als «kant. Hauptverbindung» dargestellt. Im Richtplantext ist die Verbindung korrekterweise als Hauptverbindung genannt, wie im kantonalen Velonetzplan behördenverbindlich festgelegt.	berücksichtigen	Das Netz wurde entsprechend den übergeordneten Festlegungen korrigiert.
Privatperson	Fussverkehr Beleuchtung Beleuchtung	Fussweg von der Büelgasse 29 zum grossen Platz «Im Zentrum» vor dem Coop ist abends/nachts stockdunkel	Eine Lampe wäre hier sicherheitshalber mehr als angebracht. Zudem wird dieser Weg wegen der Riesenbaustelle Grütstrasse zukünftig mehr benutzt	Kenntnisnahme	Im Richtplan wird die Strassenbeleuchtung nicht explizit aufgenommen und spezifisch verortet, da für diese keine spezifische Raumsicherung benötigt wird. Bisherige Abklärungen waren aber erfolglos (Privatgrund).
Privatperson	Güterverkehr Kies- und Aushubtransporte FBB	Info zur Riesenbaustelle Grütstrasse: Die Zufahrt zum FBB-Werk auf der Langfuhrstrasse ist während der gesamten Bauphase für sämtlichen Verkehr gesperrt. Dafür werde temporär eine Zufahrt über die Bertschikerstrasse ermöglicht.	Diese Temporäre Strasse sollte nicht nur ein Provisorium sein, sondern zur Pflichtstrasse für das FBB-Werk werden! Denn viele Schäden an der Grütstrasse kommen von schweren Lastwagen, die zudem den Verkehr mit ihren langsamen Fahrten behindern und starken Lärm durch abruptes Halten an Kreuzungen (speziell an der Kreuzung Wüeristrasse/Grütstrasse und vor dem Mönchaltoferkreisel von Oetwil her) erzeugen. Zudem fahren sie dauernd an der Schule Rooswis vorbei, mit Gefahrenpotenzial für die Kinder.	Kenntnisnahme	Die Erschliessung FBB ist privat. Der Kanton als Bewilligungsinstanz lehnt eine dauerhafte Bewilligung ab.

Privatperson	Temporeduktion bei Ortseinfahrt	Hohe Lärmemissionen gibt es für das Unterhofen-Quartier von der Leerütistrasse her. Die 50er-Tafel sollte auf die Höhe der Leerütistrasse 13 /Elkuch Normex Richtung Oetwil versetzt werden. Wenn jetzt eine 30er-Zone kommt, muss eine gestaffelte Geschwindigkeitsreduktion erfolgen!	Viele Lastwagen (vor allem die Kieslaster) bremsen im letzten Moment von Oetwil herkommend einige Meter vor der Tafel stark ab. Umgekehrt verleitet die gerade Strecke direkt aus dem Kreis mit Vollgas den Auspuff röhren zu lassen. Nicht zu unterschätzen ist der Lärm des landwirtschaftlichen Verkehrs mit den grossen schweren Gefährten, der zu allen Tages- und Nachtzeiten sowie an Sonntagen uneingeschränkt unterwegs ist!	nicht berücksichtigen	Das Anliegen wurde bereits diskutiert und abgelehnt. Es handelt sich um eine Ausserortsstrecke, weshalb eine entsprechende Temporeduktion nicht bewilligungsfähig ist.
Privatperson	Laufende und geplante Projekte Grüningerstrasse, Grüt: BGK abgeschlossen, Projektierungsauftrag Vorprojekt ausgelöst; Umsetzung ca. ab 2027	TERMIN-Verschiebung Umsetzung Riesenbaustelle Grüningerstrasse in Grüt	Es kann ja wohl nicht sein, dass wenn dann vielleicht die Riesenbaustelle Grütstrasse in Gossau beendet ist gleich anschliessend in Grüt dasselbe langwierige, unvorhersehbare Prozedere folgt und somit alle die von Gossau (ich wohne bei Riesenbaustelle Grütstrasse) täglich Richtung Wetzikon müssen JAHRELANG NICHT WISSEN OB UND WANN SIE MIT DEM ÖV ODER AUTO IN WETZIKON ANKOMMEN!!! ICH MAG NICHT AN DAS VERKEHRSSCHAOS DENKEN, DAS AUF UNS ZUKOMMT, DENN ALLE AUF DEN UMFÄHRUNGSWEGEN MÜSSEN WIEDER AUF DIE HAUPTACHSEN EINFÄDELN KÖNNEN!!! ICH MAG AUCH NICHT DARAN DENKEN WIEVIEL ZEIT WEGEN BAUARBEITEN, DIE MEISTENS KAUM FORWARD GEHEN (Die Gossauer Bergstrasse ist nach meinem Wissen auch immer noch nicht i.O., ich habe auf jeden Fall noch keine Mittelstreifen gesehen) NUN VON MEINER FREIZEIT ABGEHEN WIRD, DAZU KOMMT NOCH DIE GANZE LÄRMBELASTUNG. Aber ich überlege mir in dieser ungewöhnlich langen Zeit dem Kanton mal keine Steuern zu zahlen, denn solche Planungen dürfen nicht bewilligt werden!!! Und anschliessend hat man für immer viel länger weilman überall nur noch mit Tempo 20 herumkriechen kann, da niemand wegen Bussengefahr 30 fahren wird.	Kenntnisnahme	Die Gestaltung der Grüningerstrasse wurden durch den Kanton im Rahmen des BGK Grüningerstrasse geplant. Das Vorprojekt wurde am Infoanlass vom 10. September 2024 der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Zeitplan des Kantonsprojekts ist vom Projektfortschritt und der Koordination mit anderen kantonalen Projekten abhängig. Im KRPV wird keine Terminplanung vorgenommen.
Privatperson	Laufende und geplante Projekte Grüningerstrasse, Grüt: BGK abgeschlossen, Projektierungsauftrag Vorprojekt ausgelöst; Umsetzung ca. ab 2027	TEMPO 40 anstelle 30 GENERELL bei Temporeduktionen auf Zürcher Kantons- und Durchfahrtsstrassen auch für die Riesenbaustelle Grüningerstrasse in Grüt	Die Einführung von Tempo 40 anstelle der geplanten 30 auf Kantons- und Durchfahrtsstrassen bringt den Anwohnenden und den Verkehrsteilnehmern mehr als die extreme Reduktion auf Tempo 30. Die Tempoanzeigen sind bei sozusagen allen Fahrzeugen 3 bis 5 km/h zu hoch eingestellt. Gerade in 30er-Zonen fahren viele nicht die erforderliche Richtgeschwindigkeit, aus Angst vor Geschwindigkeitsüberschreitungen und auch weil es gar nicht möglich ist, da diese Zonen völlig übertrieben zusätzlich mit Strassenschikanen verbarrikadiert werden. Schlussendlich beträgt die Fahrgeschwindigkeit noch gut 20 km/h. Dadurch entstehen gefährliche Situationen mit schneller fahrenden Fahrrädern. Autos sind nicht für diesen Langsamverkehr gebaut. Zudem gibt es über viel längere Strecken viel mehr Abgase, da es mehr Zeit braucht bis eine Ortschaft durchfahren ist. Im Morgen- und Abendverkehr wird sich durch die Geschwindigkeitsreduktion die Stautrecke stark verlängern, was z. T. zur Konsequenz haben wird, dass viele Fahrzeuglenker eine Ausweichstrecke suchen, durch Quartier- und Nebenstrassen fahren und sich dort neue Verkehrsprobleme aller Art "ergeben". All diese Fahrzeuge die dann irgendwo wieder auf die Hauptstrasse einfädeln müssen, behindern somit auch wieder den fließenden Verkehr. Der höhere Zeitaufwand, insbesondere für Gewerbefahrzeuge erzeugt zusätzliche Kosten, die alle die Dienstleistungen beziehen mitzahlen müssen. Tempo 30-Abschnitte führen vor allem auch bei Kindern nicht automatisch zur Erhöhung der Sicherheit. Die stark zunehmenden elektrobetriebenen Fahrzeuge sind leiser und dadurch weniger wahrnehmbar. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 24.08.2022 bekräftigt, dass auf verkehrsorientierten Strassen innerorts auch künftig grundsätzlich Tempo 50 gilt und die heutigen Voraussetzungen für Geschwindigkeitsreduktionen weiterhin beachtet werden müssen. Damit wird sichergestellt, dass die Funktionen des übergeordneten Verkehrsnetzes nicht gefährdet wird und der Verkehr auf diesem übergeordneten Netz bleibt. Daher finde die Reduktionen der Geschwindigkeit die der Kanton Zürich auf vielen Kantons- und Durchfahrtsstrassen von 50 auf 30 km/h einführt als zu krass, auch wenn es Strecken gibt die eine Änderung erfordern. Tempo 40 ist IDEAL, es reduziert den Lärm, ist besser für die Umwelt und trotzdem kommt man vorwärts.	nicht berücksichtigen	Die Zuständigkeit über den Betrieb auf Kantonsstrassen liegt beim Kanton. Aktuell gilt grundsätzlich generell T50 auf Kantonsstrassen, teilweise wird die Höchstgeschwindigkeit auf T30 reduziert. Die Höchstgeschwindigkeit 40km/h ist aktuell kein vorgesehenes Regime.

Privatperson	Zusätzliche kommunale Massnahme	Der Radweg entlang der Autobahn, zwischen Herschmettlen und Ottikon, soll beleuchtet werden.	Bei diesem Abschnitt der zusätzlichen Freizeitverbindung handelt es sich um einen Schulweg. Auf diesem Radweg fahren die Schüler der 3. bis 9. Klasse in die Schule (Kinder der 3. Klasse von Herschmettlen/Hellberg in den Strick, Kinder der 4.-6. Klasse von Ottikon ins Schönbüel, Oberstufenschüler vom Herschmettlen/Hellberg ins Berg). Insbesondere im Winterhalbjahr, sind die Kinder im Dunkeln unterwegs. Eine Beleuchtung erhöht die Sicherheit der Kinder (wie auch das subjektive Sicherheitsempfinden).	Kenntnisnahme	Im Richtplan wird die Strassenbeleuchtung nicht explizit aufgenommen und spezifisch verortet, da für diese keine spezifische Raumsicherung benötigt wird. Zudem baut der Kanton die öffentliche Beleuchtung ausserhalb des Siedlungsgebietes grundsätzlich zurück.
Privatperson	Temporeduktion auf Kantonsstrassen Herschmettlen	Der Kanton soll auf der Bubiker- wie auch auf der Dürntnerstrasse Tempo 30 signalisieren (Strecke 30).	Der Querschnitt der Strasse ist stellenweise sehr schmal (Kreuzen zweier Lastwagen bei Tempo 50 nicht möglich). Lastwagen weichen teilweisen aufs Trottoir aus. Die Wohnqualität für die Anwohner der Strasse wie auch die Sicherheit der Fussgänger und der Velofahrer würde sich deutlich verbessern.	teilweise berücksichtigen	Bei den besagten Abschnitten handelt es sich um Kantonsstrassen. Die Zuständigkeit für eine Temporeduktion liegt daher beim Kanton. Die Anregung zur Überprüfung der Temporeduktion wird beim Kanton eingebracht.
Privatperson	ÖV 5	Herschmettlen soll mit dem ÖV besser an Gossau angebunden werden.	Dies ist eine wichtige Massnahme. Heute fahren viele Familien ihre Kinder mit dem Auto nach Gossau, da viele Freizeitangebote für Kinder in Gossau stattfinden (auch Bibliothek, Einkaufen etc.). Mit einem bessern ÖV-Angebot könnte der MIV reduziert werden.	bereits abgedeckt	Im Rahmen der Massnahme ÖV5 soll die ÖV-Er-schliessung von Herschmettlen verbessert werden.