



Teilrevision Richtplanung

BERICHT ZU DEN EINWENDUNGEN

Gemeindeversammlung

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am

Namens der Gemeindeversammlung

Die Präsidentin:

Der Schreiber:

Inhalt

1	ÖFFENTLICHE AUFLAGE	3
2	EINWENDUNGEN	4
2.1	Strategie und Ziele	4
2.2	Öffentlicher Verkehr	5
2.3	Fussverkehr	6
2.4	Veloverkehr	10
2.5	Motorisierter Individualverkehr	14
2.6	Strassenraumgestaltung	16
2.7	Verkehrsberuhigte Strassen	16

Auftraggeber

Gemeinde Rüti ZH

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Peter von Känel, Cédric Arnold

1 ÖFFENTLICHE AUFLAGE

Auflagefrist

Die Revisionsvorlage der Richtplanung mit Datum von 17. Dezember 2024 wurde während 60 Tagen vom 17. Januar bis 18. März 2025 öffentlich aufgelegt.

Anzahl Einwendungen

Während der Auflagefrist gingen von 13 Antragstellern 25 verschiedene Einwendungen über E-Mitwirkung sowie brieflich per Post ein. Sämtliche Anliegen wurden fristgerecht eingereicht.

Mit den Einwendungen wird wie folgt umgegangen:

- 11 Einwendungen werden (sinngemäss) berücksichtigt,
- 3 Einwendungen werden teilweise berücksichtigt,
- 11 Einwendungen werden nicht berücksichtigt,
wovon eine Einwendung im Widerspruch zur kantonalen Vorprüfung steht und deshalb nicht berücksichtigt werden kann.

Es werden somit gesamthaft lediglich 10 von 25 Einwendungen (40%) inhaltlich abgelehnt und nicht berücksichtigt.

Vorliegender Bericht

Sämtliche Einwendungen wurden eingehend geprüft. Soweit die Gemeinde sich der Meinung der Einwender anschliessen konnte, wurde dies durch eine entsprechende Korrektur der Planungsunterlagen berücksichtigt.

Der vorliegende Bericht gibt über die Behandlung sämtlicher eingegangenen Einwendungen der öffentlichen Auflage, unabhängig vom Umgang mit dem jeweiligen Anliegen, Auskunft.

2 EINWENDUNGEN

2.1 Strategie und Ziele

Übergeordnete Stossrichtung 134655

Bei der übergeordneten Stossrichtung sei folgender zusätzlicher Punkt einzufügen:

«Die Gemeinde Rüti sorgt dafür, dass die im kommunalen Energiekonzept festgelegten Reduktionsziele für die durch die Mobilität verursachten Treibhausgasemissionen erreicht oder übertroffen werden.»

Erwägungen

Mit dem kommunalen Energiekonzept, welches die Reduktionsziele klar aufzeigt, besteht bereits eine solide Grundlage. Mit der kommunalen Richtplanung werden diese grundsätzlichen Ziele im Bereich der Mobilität weitergeführt und mit entsprechenden Festlegungen hinterlegt. Ein Verweis auf den ohnehin angestrebten Absenkungspfad erscheint unproblematisch und sinnvoll.

Beschluss

Die Einwendung wird sinngemäss berücksichtigt.

Motorisierter Individualverkehr 134686

Das Wort «bedarfsgerecht» sei in der dritten Aufzählung zu streichen. Eine Orientierung der MIV-Infrastruktur am Bedarf führe zu einem uferlosen Wachstum. Zudem seien Dank dieser Formulierung die BZO-Bestimmungen zu den Fahrzeugabstellplätzen problemlos über den Art. 55b Abs. 1 nBZO auszuhebeln.

Erwägungen

Mit dem Wort «bedarfsgerecht» wird nicht beabsichtigt, einen Ausbau der MIV-Infrastruktur zu forcieren. Mit der Ergänzung im zweiten Satzteil «unter Berücksichtigung des Potenzials zur Verlagerung ...» soll ein solch uferloses Wachstum bewusst unterbunden werden. Dies ist ohnehin nicht mit den übergeordneten und eigenen klimatischen Zielsetzungen vereinbar. Das Potenzial zur Verlagerung auf andere umweltverträglichere Verkehrsmittel ist bei der Dimensionierung von öffentlichen Parkanlagen zu berücksichtigen. Um Missverständnisse zu vermeiden, kann auf den Begriff «bedarfsgerecht» jedoch verzichtet werden.

Beschluss

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Ortsbildschutz 132738

Was der Ortsbildschutz im kommunalen Verkehrsplan zu suchen habe, sei unerklärlich. Der Ortsbildschutz habe nichts mit dem Verkehrsplan zu tun und sei entsprechend zu streichen.

Erwägungen

Die in den gesamten Bestimmungen wiederkehrenden Aussagen zum Ortsbildschutz wurden auf Anordnung der kantonalen

Vorprüfung aufgenommen. Aufgrund des ISOS (Inventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung), in welchem sich Teile von Rüti befinden, müssen auch verkehrliche Massnahmen auf das Ortsbild abgestimmt werden. Gerade auf den für das ISOS ausserordentlich wichtigen Freiraum können bauliche Massnahmen an Verkehrsanlagen einen grossen Einfluss haben. Mit den Festlegungen wird somit sichergestellt, dass bei den Überlegungen die Ziele des Ortsbildschutzes miteinfließen und das kulturelle Erbe von Rüti langfristig erhalten, respektive gestärkt werden kann.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.2 Öffentlicher Verkehr

Breitenhofbus
134696

Als Ersatz für den Breitenhofbus solle die Gemeinde ein alternatives innerörtliches Transportangebot für alle Bewohner mit eingeschränkter Mobilität zur Verfügung stellen. Mit der Subventionierung des heutigen Breitenhofbusses profitiere nur die Einwohnerschaft des Alterszentrums Breitenhof. Das Angebot sei auf das ÖV-Angebot abzustimmen und Synergien seien zu nutzen.

Erwägungen

Der Breitenhofbus ist ein Angebot des Zentrums Breitenhof und verbindet jeweils vormittags an Werktagen in einem Rundkurs Post, Bahnhof, Banken, Einkaufsläden, Arztpraxen und die benachbarte Alterssiedlung. Der Bus steht allen frei zur Benützung und kostet pro Einzelfahrt CHF 2.00. Der Fahrplan ist online einsehbar. Ein Ausbau des Angebots wurde bereits geprüft und stiess dabei auf wenig Zustimmung. Die Ausgangslage hat sich seither nicht massgeblich verändert, weshalb weiterhin kein Handlungsbedarf besteht.

Beschluss

Die Einwendung wird teilweise bereits sinngemäss berücksichtigt.

Abwägung Zeitverluste
131313

Der zweite Abschnitt mit den Erläuterungen zum Umgang mit Zeitverlusten sei so zu formulieren, dass eine Abwägung von Einzelmassnahmen möglich und der Gesamtzeitverlust zu beurteilen sei. Etwasige Verluste sollen möglich sein, wenn diese durch geeignete und ausgewogene Gegenmassnahmen kompensiert werden. Die Bevorzugung gewisser Verkehrsteilnehmenden sei gegenüber der Benachteiligung anderer Verkehrsteilnehmenden abzuwägen.

Erwägungen

Für das Gesamtsystem ist wie korrekt beschrieben der Gesamtzeitverlust auf einer Buslinie relevant. Kann dieser an anderer Stelle kompensiert werden, soll es durchaus möglich sein, eine neue Verluststelle zu schaffen. Dies ist mit der jetzigen Formulierung bereits

möglich. Um Klarheit zu schaffen was darunter genau zu verstehen ist, wird dies im Bericht noch genauer umschrieben.

Beschluss

Die Einwendung wird sinngemäss berücksichtigt.

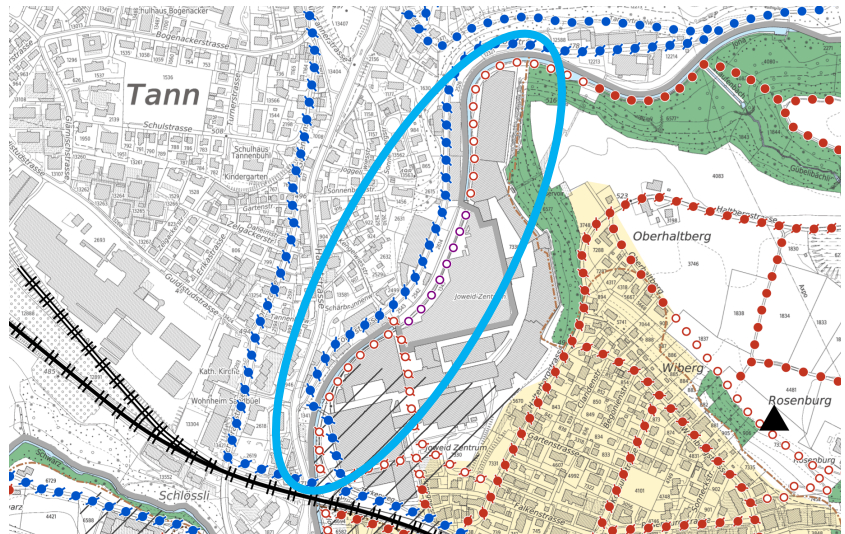
2.3 Fussverkehr

FN1

Weg längs Jona – Zentrum Joweid
136827

Die Umsetzung des Jonawegs sei kurz- bis mittelfristig nicht umsetzbar und entsprechend anzupassen. Die engen bestehenden Platzverhältnisse von teilweise gerade einmal 3 m in Kombination mit dem Denkmalschutz (ISOS und Inventar) sowie dem Gewässerschutz, liesse einen angemessenen Fussgängerschutz nicht zu. Es sei nur eine Führung im Mischverkehr, bis auf Weiteres sogar mit Gegenverkehr in beide Richtungen, zu akzeptieren. Dies sei erforderlich, um die Erschliessung des Joweid-Areals auch für die industriellen Betriebe sicherzustellen. Der Weg sei entsprechend ins Innere des Areals, wo dies aufgrund der Platzverhältnisse eher möglich sei, zu verlegen. Auch dort sei jedoch die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger zu akzeptieren und entsprechend im Bericht festzuhalten.

Ausschnitt Richtplankarte



Erwägungen

Die bessere Durchwegung des Joweid-Areals im Rahmen der durch den Masterplan skizzierten Entwicklung ist der Gemeinde ein grosses Anliegen. Aufgrund der voluminösen und wenig durchlässigen Bebauung bestehen kaum Möglichkeiten für eine Wegführung auf dem Areal. Aufgrund der beschränkten Möglichkeiten erscheint die im Entwurf festgelegte Linienführung für den Fuss- und Veloverkehr am attraktivsten. Mögliche Einschränkungen und Hindernisse bei der Umsetzung werden von der Gemeinde jedoch ebenso anerkannt. Die Festlegung wird deshalb soweit angepasst und offener formuliert, dass ein grösserer Anordnungsspielraum besteht, welcher im Rahmen der Arealentwicklung genutzt werden kann. Im Richtplankontext werden dazu die Anforderungen an die Wegführung umschrieben.

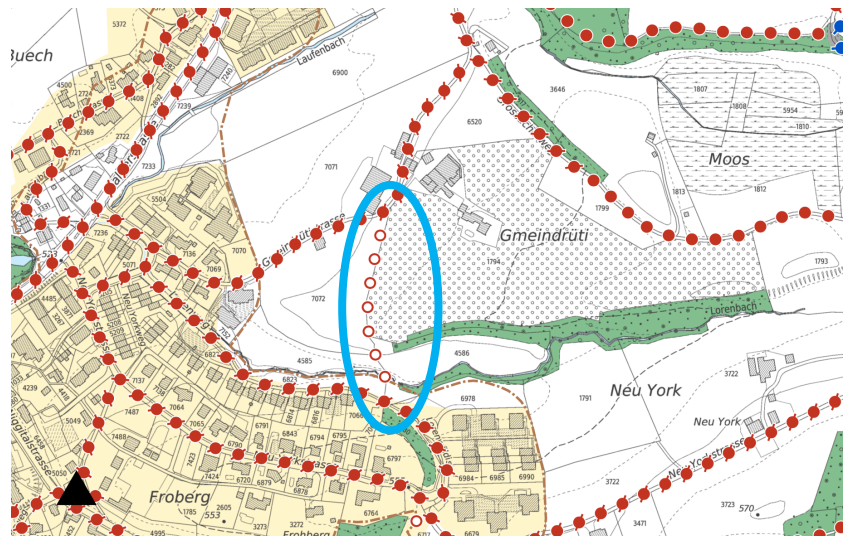
Beschluss

Die Einwendung wird sinngemäss berücksichtigt.

FN6
Gmeindrüti – Lorenwäldli
134975, 129350, 132943

Der geplante Weg sei wegzulassen. Die Einschränkung und Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen sei im Vergleich zum Nutzen zu gering. Auf der Waldlichtung neben dem vorgesehenen Weg seien regelmässig Rehe, zeitweise mit Jungtieren, zu beobachten. Der Schutz von Natur und Kulturland sei höher zu gewichten als der bescheidene Zeitgewinn durch diese Abkürzung.

Ausschnitt Richtplankarte



Erwägungen

Die vorgesehene Wegführung führt zu diversen Konflikten und Unklarheiten, welche es noch zu klären gäbe. Auch Seitens des Kantons wird der Weg als kritisch betrachtet. Da der geplante Weg keine besondere Wichtigkeit hat und Alternativen bestehen, kann unter diesen Umständen darauf verzichtet werden.

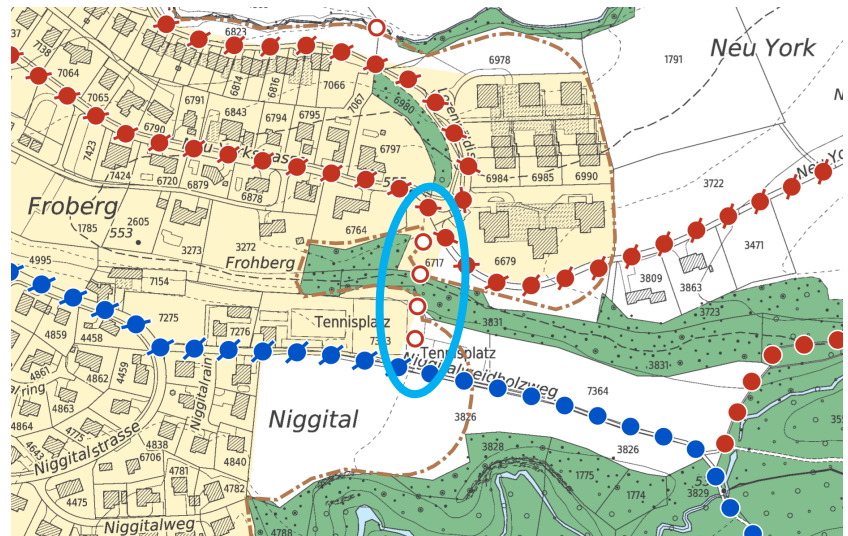
Beschluss

Die Einwendung wird berücksichtigt.

FN7
Niggital – Neu Yorkstrasse
134975

Der geplante Weg sei wegzulassen, da kein konkreter Nutzen ersichtlich sei.

Ausschnitt Richtplankarte



Erwägungen

Der geplante Fussweg bindet das Quartier Froberg besser an die Tennisplatzanlage und das übergeordnete Fuss- und Wanderwegnetz an. Weite Umwege können dadurch verhindert werden, womit das Fusswegnetz attraktiver wird. Der Wegabschnitt verfügt zudem über eine überschaubare Länge und soll unversiegelt ausgeführt werden. Der Eingriff in die Landschaft kann damit auf ein Minimum reduziert werden.

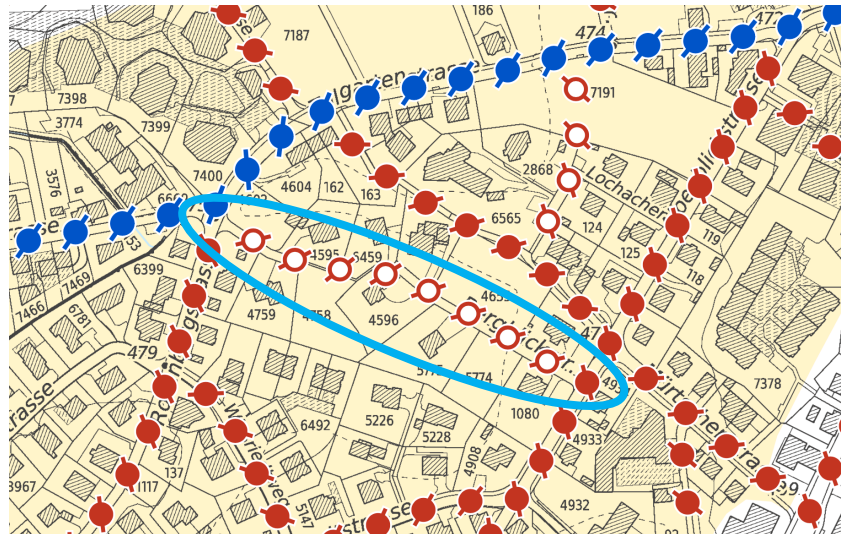
Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

FN24
Wegverbindung Bergblickstrasse
136822

Der als geplant bezeichnete Fussweg FN24 (Bergblickstrasse) sei zu streichen. Sämtliche Bestandteile der Wegverbindung (Bergblickstrasse, Sackstrasse Kat. Nr. 4601 und Fussweg Kat. Nr. 4594) seien in Privateigentum. Diese seien in Privatbesitz und ohne öffentliche Nutzung zu belassen. Das öffentliche Interesse bleibe gewahrt, da weder ein Fussgänger-Verbot bestehe noch geplant sei. Mit dem Katzenweg und dem Wiesriedtweg bestünden zudem in kürzester Distanz bereits zwei öffentliche Fusswege. Würde diese Wegverbindung ebenfalls öffentlich, sei zudem mit einem erheblich grösseren Fussgängeraufkommen zu rechnen, was wiederum zu Sicherheitsdefiziten, insbesondere infolge rückwärtsfahrender Fahrzeuge bei Garageneinfahrten, führen würde. Diese seien zu Lasten der Eigentümerschaften zu beheben. Es sei zudem davon auszugehen, dass der Weg nicht den geltenden Normalien für öffentliche Wege entspreche und damit ebenfalls ein Ausbau zu Lasten der Eigentümerschaften notwendig sei. Es sei zudem mit weiteren Nachteilen für die Eigentümerschaften wie parkierenden Autos, Veloverkehr und Ruhestörung zu rechnen.

Ausschnitt Richtplankarte



Erwägungen

Der Gemeinde Rütli ist es wichtig, ein dichtes und durchlässiges Fuss- und Velowegnetz zur Verfügung zu stellen. Dies sorgt nicht nur für lebendigere Quartiere, sondern hilft auch dabei, die Bevölkerung zum Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen zu bewegen. Die Absicht, auch weiterhin den Weg nicht als privat zu markieren und zugänglich zu lassen, wird begrüsst. Damit der Weg jedoch auch langfristig für die Öffentlichkeit benutzbar wird und bleibt, soll dies rechtlich gesichert werden. Der Richtplaneintrag gibt den Auftrag dazu und bestätigt das öffentliche Interesse. Inwiefern eine öffentliche Zugänglichkeit als Fussweg zu Konflikten mit parkierenden Autos und Veloverkehr führen soll, ist unklar. Die Wegführung soll nicht für Velofahrende geöffnet werden. Mittels entsprechender Signalisation und Markierungen kann diesbezüglich Klarheit geschaffen werden. Sollten widererwarten tatsächlich Gefahrenstellen entstehen, würden Massnahmen ergriffen, um diese zu entschärfen.

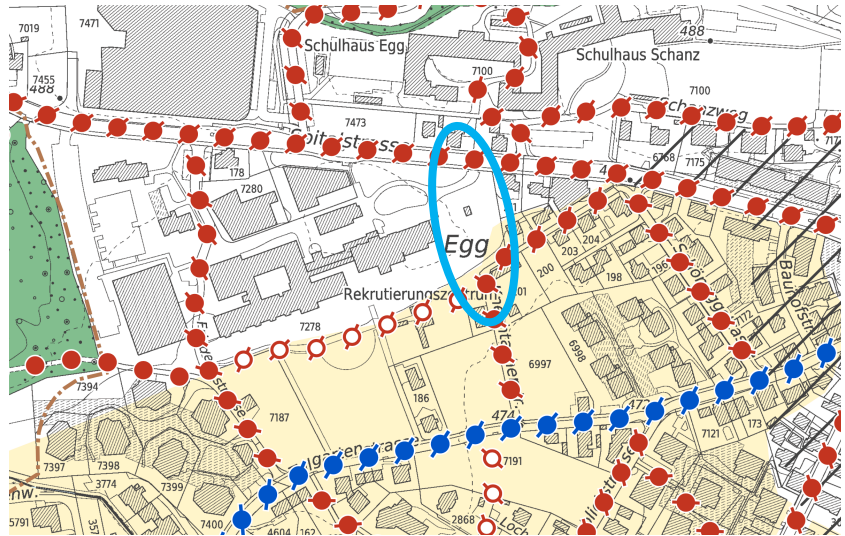
Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Neuer Weg (VN7) **Knechtacher- – Spitalstrasse** 134980

Zwischen der Spitalstrasse und der Knechtacherstrasse werde ein neuer Veloweg (VN7) vorgesehen. Bei den Fuss- und Wanderwegen sei dieser unverständlicherweise nicht verzeichnet. Es sei entsprechend auch ein Fuss- und Wanderweg zu planen. Damit könne im Quartier ein direkter Zugang zur Bushaltestelle Rekrutierungszentrum und damit zum öffentlichen Verkehr geschaffen werden.

Ausschnitt Richtplankarte



Erwägungen

Der geplante Veloweg leitet sich aus dem Velokonzept der Gemeinde Rütli ab. Eine Festlegung dieser neuen Wegverbindung auch als Fuss- und Wanderweg erscheint sinnvoll. Der Weg wird entsprechend in den Festlegungen aufgenommen. Sämtliche Festlegungen von Fuss- und Velowegen werden zudem nochmals verglichen, um allfällige weitere ungewollte Differenzen ausfindig zu machen.

Beschluss

Die Einwendung wird berücksichtigt.

2.4 Veloverkehr

Bauliche Trennung
129348, 134722, 132944

Wo Velowege neu gebaut oder erneuert würden, sei eine klare Trennung zu anderen Verkehrsteilnehmern sicherzustellen. Die könne beispielsweise durch farblich flächig eingefärbte Velowege und Velostreifen geschehen. Eine einfache Abtrennung mit einer gelb gestrichelten Linie genüge nicht. Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern seien so entsprechend abzubauen. Die Veloinfrastruktur werde dadurch zudem attraktiver, was der Förderung des Veloverkehrs gleichkomme.

Erwägungen

Es erscheint nicht zielführend, einen genauen Standard für Velowege in der Richtplanung festzuhalten. Mit dem Grundsatz, dass auf ein attraktives, durchgängiges und sicheres Velowegnetz zu achten ist, wird der Wunsch sinngemäss bereits berücksichtigt. Es ist selbsterklärend, dass getrennt geführte und klar markierte Velowege attraktiver und sicherer sind als die Führung im Mischverkehr mit dem Auto oder Fussgängern. Eine ultimative Formulierung verhindert jedoch den aufgrund der engen Platzverhältnisse benötigten Spielraum.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Veloring
136719

Der Ausbau des Velorings sei mit niedriger Priorität und nur mit bescheidenen finanziellen Mitteln weiterzuverfolgen. Eine massvolle Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs sei zwar sinnvoll, durch den Umstieg auf die E-Mobilität stelle der motorisierte Individualverkehr jedoch keine besondere Umweltbelastung mehr dar. Ein grosser Teil der Bevölkerung bevorzuge zudem den sehr komfortablen motorisierten Verkehr. Es sei nicht die Aufgabe der Gemeinde, die Bevölkerung zu bevormunden. Es sei zudem nicht sinnvoll, den Veloring über die vielbefahrene Breitenhofstrasse zu führen, was wiederum eine teure Gesamterneuerung der Strasse nach sich ziehe. Eine Führung über die bereits verkehrsberechtigten Talgarten-, Rosenbergstrasse, Wiesenriedweg, Seefeld-, Eichwies-, Neuhus-, Widacher- und Moosstrasse würde nebst einer Entflechtung des Verkehrs auch das Schulzentrum Widacher/Lindenberg erschliessen.

Erwägungen

Beim Veloring handelt es sich um das Kernstück des Velokonzepts der Gemeinde Rüti. Dieses wurde sorgfältig unter Berücksichtigung sämtlicher Gegebenheiten ausgearbeitet. Die geplante Linienführung des Velorings ermöglicht es, das stark belastete Zentrum möglichst kleinräumig und mit verhältnismässig geringen Steigungen zu umfahren. Durch die Nähe zum Zentrum bleibt dieses aber dennoch stets einfach erreichbar. Da es sich beim Veloring um das Kernstück der Veloinfrastruktur handelt, ist es nicht zweckmässig, gerade dieses mit geringer Priorität umzusetzen. Dies stellt eine gute Veloinfrastruktur als gesamtes und damit auch das Ziel, den Verkehr soweit als möglich zu verlagern, in Frage. Da Elektroautos gleich viel Platz benötigen wie solche mit Verbrennermotoren, ist eine Entlastung durch platzeffiziente Velos auch abgesehen von den Treibhausgasemissionen wichtig. Das bestehende Strassennetz kann so wirksam entlastet werden.

Im Sinne der Einwender wird jedoch eine zusätzliche südliche Umfahrung und Verbindung zwischen Veloring und Jonaweg aufgenommen. Die Verbindung verläuft über die Alpenblick-, Wiesenried-, Seefeld-, Riet-, Neuhusstrasse und den Neuhusweg.

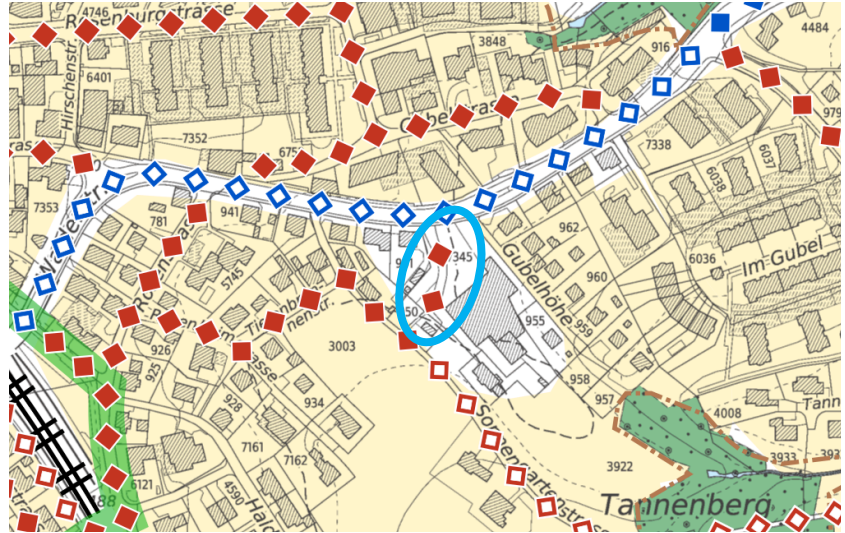
Beschluss

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

«Bestehender Weg» Gubel
133014

Der «bestehende Veloweg» auf der Parzelle Kat. Nr. 7345 sei weder bestehend, noch sei den Eigentümern eine entsprechende Planung bekannt. Der Eintrag sei entsprechend zu löschen.

Ausschnitt Richtplankarte



Erwägungen

Die erwähnte Wegführung existiert effektiv nicht. Im rechtskräftigen Richtplan ist nichts eingetragen. Der Eintrag stammt aus dem Velokonzept, in welchem der Weg als «Lokalnetz neu/umklassieren» bezeichnet ist. Weshalb der Weg als bestehend bezeichnet ist, bleibt unklar. Vor Ort besteht gemäss aktuellen Luftbildern lediglich ein schmaler gekiepter Pfad. Eine alternative Wegführung auf der bestehenden Sonnengartenstrasse erscheint dem Ziel ebenfalls gerecht zu werden.

Beschluss

Die Einwendung wird berücksichtigt.

VN5
Steinacherstrasse – Bahnhof entlang Bahnlinie
136720, 136702

Der als geplant bezeichnete Veloweg VN5 werde entlang der Bahnlinie Rüti – Rapperswil geführt. Im kantonalen Richtplan ist diese Strecke auch mit einem Richtplaneintrag für den Doppelspurausbau versehen. Ob dieser Veloweg machbar sei, werde angezweifelt. Es sei aufzuzeigen, dass durch die Festlegung keine Nachteile für der Doppelspurausbau entstehen. Der Veloweg sei zudem mit der SBB und deren Interessenslinien zu koordinieren.

Erwägungen

Dem möglichen Konflikt zwischen dem Doppelspurausbau und dem Veloweg ist sich die Gemeinde bewusst. So soll die Umsetzung auch klar mit dem Doppelspurausbau koordiniert und allenfalls zeitgleich umgesetzt werden. Eine Beeinträchtigung des Doppelspurausbaus liegt auch nicht im Interesse der Gemeinde Rüti. Da es sich dabei um eine sehr langfristige Absicht handelt, ist zum jetzigen Zeitpunkt eine Festlegung in der Richtplanung nicht zwingend notwendig. Es kann deshalb bis auf Weiteres gut darauf verzichtet werden.

Beschluss

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Veloabstellplätze
131309

Die ausführlich umschriebenen Grundsätze für Veloabstellanlagen seien zu streichen und durch den Satz «Die Veloinfrastruktur wird bedarfsgerecht angepasst» zu ersetzen. Wo und wie Veloabstellplätze gebaut werden, sei sachlich zu beurteilen und nicht durch Adjektive wie «möglichst nahe», «grosszügig», «benutzerfreundlich» und andere Floskeln zu umschreiben. Dies bringe im Dokument keine zusätzliche Klärung. Es sei davon auszugehen, dass bei Planung und Umsetzung eines Bauvorhabens die entsprechenden Umstände durch den Gemeinderat genügend berücksichtigt werden.

Erwägungen

Die umschriebenen Grundsätze entsprechen gängigen Zielen, welche so teilweise auch in der kantonalen Wegleitung empfohlen werden. Um den Veloverkehr zu fördern, genügt es nicht, lediglich die lineare Infrastruktur auszubauen oder zu verbessern. Auch die Qualität der Abstellanlagen trägt massgeblich zum Erfolg eines Systems bei. Mit den formulierten Grundsätzen wird damit sowohl eine genügende Qualität der Abstellanlagen gefordert als auch der Hinweis auf weitere mögliche und nicht namentlich genannte Abstellanlagen gemacht. Die Formulierungen lassen dabei den gewünschten Spielraum für das individuelle Vorhaben weiterhin offen.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Anzahl Veloabstellplätze
131258, 134778

Die numerische Auflistung der Anzahl Veloabstellplätze sei beizubehalten. Zusätzlich sei neu auch das Total der Abstellplätze aufzuführen. Ein Auf- oder Abbau werde so für alle ersichtlich.

Erwägungen

Auf eine Aufzählung der Anzahl Veloabstellplätze wurde bewusst verzichtet, um allfällige Änderungen zu erleichtern. Die Festlegungen im Richtplan, so auch eine genaue Anzahl, sind behördenverbindlich. Soll nun beispielsweise die Anzahl Abstellplätze aufgestockt oder reduziert werden, weil sich die bisherige Anzahl nicht bewährt hat, ist diese Anpassung nicht ohne Weiteres möglich, da die Anzahl verbindlich ist für die Gemeinde. Unter Umständen könnte der Wechsel zu einem besseren Abschliesssystem verhindert werden, weil dieses pro Velo mehr Platz benötigt und dieser nicht vorhanden ist. Dank dem Verzicht auf die Anzahl kann die Gemeinde, unter Wahrung der umschriebenen Grundsätze, flexibler auf die tatsächlichen Bedürfnisse reagieren und das Angebot weiterentwickeln.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Realisierung
134751, 134778

Es sei ein Terminplan zur Realisierung der Massnahmen im Veloverkehr vorzulegen. Die erforderlichen Investitionen seien zudem im Budget 2026 einzuplanen.

Erwägungen

Im Kapitel 6.2 Umsetzung des erläuternden Berichts wurde für jede geplante Festlegung eine Priorität zwischen 1 und 4 definiert und mit einem groben Realisierungshorizont (Jahre) versehen. Dies ist für die Gemeinde zwar nicht bindend, gibt jedoch transparent die ungefähre Absicht der Gemeinde wieder. Bei der Veloinfrastruktur befinden sich keine Festlegungen in der Priorität 1 (2025–2028). Allfällige Budgetposten sind im normalen Budgetprozess bereitzustellen und können durch die Richtplanung nicht vornweg genommen werden.

Beschluss

Die Einwendung wird teilweise bereits berücksichtigt.

2.5 Motorisierter Individualverkehr

Grosser Einbahnkreisverkehr
132739

Es sei ein grosser Einbahnkreisverkehr (Löwen-Pfauen-Untervies-Sonnen-Löwenplatz) als Tempo-30-Strecke einzuführen. Das Auto sei im Einbahnregime zu führen, während das Velo in beide Richtungen fahren darf. Viele der Verkehrsprobleme in Rüti könne man damit lösen.

Erwägungen

Der grosse Einbahnkreisverkehr betrifft mehrheitlich Staatsstrassen im Besitz des Kantons Zürich. Für eine grossflächige Anpassung der Signalisation ist der Kanton bzw. die Kantonspolizei zuständig. Mittels temporären Verkehrsanordnungen wurde ein solches Verkehrsregime im Jahr 2014 während drei Wochen getestet. Der Pilotbetrieb wurde dabei eng vom Verkehrsingenieurbüro Transcon begleitet und ausgewertet. Während der Verkehr auf der Dorfstrasse deutlich zurückging, nahm dieser auf der Breitenhof- und Ferrachstrasse stark zu. Die Differenzen der Verkehrsbelastung auf den Streckenabschnitten reichten von -56.5 bis +105.8 %. Der Einbahnverkehr führte zudem zu diversen Umwegfahrten und zu bis zu 2 Minuten längeren Reisezeiten. Die zu bewältigenden Umwege führten unweigerlich auch zu Mehrfahrten, so dass bereinigt auf die Länge der einzelnen Streckenabschnitte eine Verkehrszunahme von 12 % gemessen wurde. Während der Testphase konnte die Bevölkerung sich zudem über einen Blog zum Verkehrsregime äussern. Dabei wurden diverse negative Punkte, wie die längere Fahrzeit, der zusätzliche Lärm und die schlechte Erreichbarkeit des Zentrums Bandwies hervorgehoben. Es erscheint deshalb aktuell nicht sinnvoll, das Einbahnregime weiterzuerfolgen. Mit dem vorliegenden Richtplan wird eine solches Verkehrsregime grundsätzlich jedoch nicht verhindert.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Parkgebühr

129349, 135143

Für das Parkieren auf gemeindeeigenen Strassen sei eine Gebühr zu erheben. Für die kurzzeitige Nutzung können Ausnahmen gewährt werden (Blaue Zone). Das Nutzen des öffentlichen Raums für das exklusive Abstellen von privaten Fahrzeugen sei entsprechend nach dem Verursacherprinzip durch Parkgebühren zu verrechnen. Kostenpflichtige Anwohnerkarten seien denkbar.

Erwägungen

Die Gemeinde Rüti verfügt bereits über eine Parkierungsverordnung von 2017, die das Parkieren auf öffentlichem Grund regelt. Es besteht damit eine funktionierende Bewirtschaftung der Parkplätze. Die Abteilung Sicherheit, in dessen Verantwortung die Parkierungsverordnung liegt, prüft aktuell eine Überarbeitung dieser. Die Ergebnisse der Prüfung werden zu gegebener Zeit der Bevölkerung kommuniziert.

Beschluss

Die Einwendung wird sinngemäss bereits berücksichtigt.

Anzahl Abstellplätze

131260

Die Anzahl Fahrzeugabstellplätze sei weiterhin aufzuführen. Zusätzlich sei neu auch das Total der Fahrzeugabstellplätze aufzuführen. Ein Auf- oder Abbau werde so für alle ersichtlich.

Erwägungen

Auf eine Aufzählung der Anzahl Fahrzeugabstellplätze wurde bewusst verzichtet, um allfällige Änderungen zu erleichtern. Die Festlegungen im Richtplan, so auch eine genaue Anzahl, sind behördenverbindlich. Soll die Anzahl Abstellplätze aufgestockt oder reduziert werden, wenn beispielsweise ein Teil der Parkfelder für ein Sharing-Angebot zur Verfügung gestellt werden soll, müsste dies als Reduktion der Anzahl Abstellplätze gewertet werden, wodurch ein solches Projekt verhindert würde. Auch bei einer Anpassung der Parkfelder an die geltenden Normen ist tendenziell von einem Verlust von Parkfeldern auszugehen. Dank dem Verzicht auf die Anzahl kann die Gemeinde, unter Wahrung der umschriebenen Grundsätze, flexibler reagieren.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Abstellplätze Wiesentalstrasse

131306

Die Abstellplätze an der Wiesentalstrasse seien zu erhalten oder zumindest als Carsharing- oder Lade-Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Die Abstellplätze dienen als wichtiger Zubringer von Nordern an den Bahnhof und ermöglichen einen idealen Umstieg.

Erwägungen

Neu werden nur noch Abstellplätze aufgeführt, welche heute im Bestand mindestens 10 Parkfelder aufweisen. Durch diese Anzahl soll die Relevanz respektive das öffentliche Interesse an der Anlage bekundet werden. Anlagen mit geringerer Anzahl sind vergleichbar mit Parkfeldern entlang von Quartierstrassen, welche ebenfalls nicht

namentlich aufgeführt sind. Die Streichung der Abstellanlage aus den Festlegungen bedeutet sodann auch nicht, dass die Parkfelder aufgehoben werden müssen. Seit März 2025 besteht an der Wiesentalstrasse sogar bereits ein neuer Mobility-Standort mit zwei Elektrofahrzeugen. Damit leistet die Gemeinde Rüti einen wichtigen Beitrag im Bereich E-Mobilität und Share-Economy.

Beschluss

Die Einwendung wird sinngemäss bereits berücksichtigt.

Eingangstor
132738

Mit der Verschiebung des Eingangstors an der Eschenbacherstrasse von der Schürwies zur Dachsegg sei die signalisierte Geschwindigkeit nach dem Eingangstor von 80 auf 60 oder sogar 50 km/h zu reduzieren. Blicke die Geschwindigkeit weiterhin bei 80 km/h, erfülle das Eingangstor seine gewünschte Wirkung nicht.

Erwägungen

Die Signalisation von Geschwindigkeiten, abgesehen von beabsichtigten verkehrsberuhigten Strassen, ist nicht Sache des Richtplans. Mit der Verschiebung des Eingangstors vertritt die Gemeinde jedoch auch klar die Absicht, die signalisierte Geschwindigkeit danach zu reduzieren. Für die tatsächliche Reduktion der Geschwindigkeit ist jedoch die Kantonspolizei Zürich zuständig.

Beschluss

Die Einwendung wird sinngemäss bereits berücksichtigt.

2.6 Strassenraumgestaltung

Keine Einwendungen

Zu den Festlegungen zum Strassenraum sind keine Einwendungen eingegangen.

2.7 Verkehrsberuhigte Strassen

Breitenhofstrasse
131300, 132738

Auf der Breitenhofstrasse sei Tempo 50 beizubehalten. Aufgrund der vorhandenen Bebauungen sei keine Lärmproblematik ersichtlich. Gemäss publizierter Unfallstatistik sei auch keine Verbesserung der verkehrlichen Situation durch Tempo 30 zu erwarten. Eine Temporeduktion würde hingegen zu Ausweichverkehr führen, welcher das Zentrum noch stärker belastet und dabei sogar noch mehr Anwohner beeinträchtigt. Die Aussage stehe zudem im Widerspruch zum Projekt Breitenhofstrasse, welches weiterhin Tempo 50 vorsehe.

Erwägungen

Das aktuelle Projekt Breitenhofstrasse beinhaltet wie korrekt umschrieben weiterhin die Signalisation Tempo 50. Das Projekt wurde jedoch so ausgearbeitet, dass eine spätere Geschwindigkeitsreduktion ohne bauliche Massnahmen möglich sein sollte. Ein Widerspruch

zur Richtplanung, mit einem längerfristigen Planungshorizont, besteht somit nicht. Aufgrund von übergeordneten Vorhaben auf dem Staatsstrassennetz des Kantons, welche teilweise auch eine Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 vorsehen, sind Massnahmen auf der Breitenhofstrasse notwendig. Die Festlegung reagiert damit auf die übergeordneten Absichten und verhindert Umfahrvverkehr. Eine Geschwindigkeitsreduktion ist damit auch ohne aktuell akute Lärm- oder Unfallproblematik begründbar.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begegnungszone Barenbergstrasse
129286

Die Barenbergstrasse sei als Begegnungszone in die Liste aufzunehmen. An der Strasse leben viele, auch jüngere Kinder. Es sei zudem kein Trottoir vorhanden, obwohl die Strasse sowohl als Fuss- und Wanderweg als auch Veloweg bezeichnet ist. Es handle sich zudem um eine Sackstrasse ohne entsprechenden Durchgangsverkehr.

Erwägungen

Die vorgeschlagenen Begegnungszonen sind nach einheitlichen Kriterien ausgewählt worden. Es handelt sich dabei um die Umfelder von Schulhäusern und Kindergärten oder um Kernzonen. Es macht deshalb keinen Sinn, die Barenbergstrasse isoliert ebenfalls als Begegnungszone zu prüfen. In sämtlichen Quartieren sind zudem bereits verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt und flächendeckend Tempo-30-Zonen signalisiert.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begegnungszonen allgemein
132738

Es seien viel zu kleine und nicht zusammenhängende Begegnungszonen geplant. Die führe mehr zu Verwirrung als es nütze.

Erwägungen

Die vorgeschlagenen Begegnungszonen sind nach einheitlichen Kriterien ausgewählt worden. Die Umgebungsbereiche von Schulen und Kindergärten sollen durch Begegnungszonen aufgewertet und sicherer werden. Auf flächige Begegnungszonen auch ausserhalb der Kernzonen wurde verzichtet, um mögliche Einschränkungen so gering wie möglich zu halten. Durch die entsprechende Signalisation und längerfristig auch passende Strassenraumgestaltungen sollten die signalisierten Geschwindigkeiten und Vortrittsverhältnisse geklärt werden. Es wird kein Bedarf an einer Anpassung gesehen. In sämtlichen Quartieren sind zudem bereits verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt und flächendeckend Tempo-30-Zonen signalisiert, was die Differenz zu den teilweise punktuellen Begegnungszonen reduziert.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.