

Teilrevision Richtplanung

# KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR – BERICHT

mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Gemeindeversammlung



**SUTER  
VON KÄNEL  
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich  
+41 44 315 13 90, [www.skw.ch](http://www.skw.ch)

31080 – 14.11.2025

**Inhalt**

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>3</b>
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Aufgaben und Inhalte des Richtplans	4
1.3	Kostenfolgen	7
<b>2</b>	<b>PLANERISCHE VORGABEN</b>	<b>7</b>
2.1	Bund	7
2.2	Kanton	9
2.3	Region	13
2.4	Gemeinde Rüti	16
<b>3</b>	<b>STANDORTBESTIMMUNG</b>	<b>19</b>
3.1	Abstimmung Siedlung und Verkehr	19
3.2	Bevölkerungsentwicklung	19
3.3	Aktuelle und künftige Verkehrssituation	20
3.4	Mobilitätstrends	22
3.5	Öffentlicher Verkehr	24
3.6	Fazit	27
<b>4</b>	<b>VERKEHRSPPLAN</b>	<b>28</b>
4.1	Strategie und Ziele	28
4.2	Öffentlicher Verkehr	29
4.3	Fussverkehr	32
4.4	Veloverkehr	45
4.5	Motorisierter Individualverkehr	49
4.6	Strassenraumgestaltung	51
4.7	Verkehrsberuhigte Strassen	52
<b>5</b>	<b>AUSWIRKUNGEN</b>	<b>55</b>
<b>6</b>	<b>KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN</b>	<b>59</b>
6.1	Allgemeines	59
6.2	Umsetzung	60
<b>7</b>	<b>MITWIRKUNG</b>	<b>62</b>
7.1	Übersicht	62
7.2	Kantonale Vorprüfung	62
7.3	Öffentliche Auflage	63
7.4	Anhörung	63

**Auftraggeber**

Gemeinde Rüti

**Bearbeitung**

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

**Titelbild**

Rapperswilerstrasse, Rüti ZH (Cédric Arnold, SKW)

# 1 EINLEITUNG

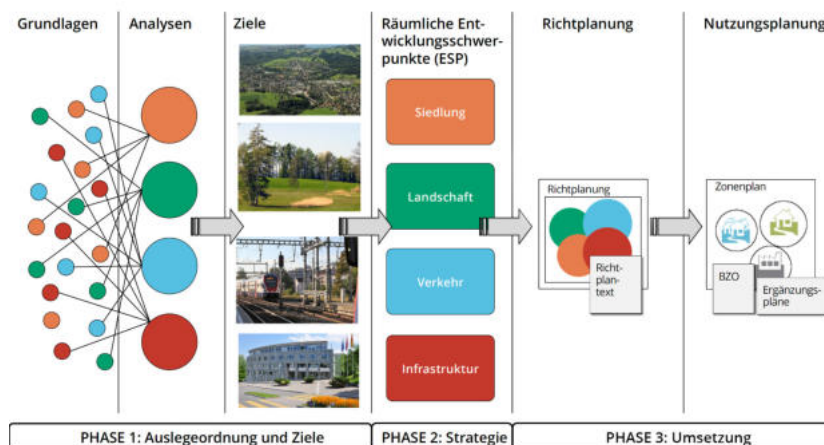
## 1.1 Ausgangslage

### Anlass

Die Gemeinde Rüti hat 2022 ihr räumliches Entwicklungskonzept (REK) von 2013 grundlegend überarbeitet respektive ergänzt. Das REK koordiniert als behördenanweisendes Instrument die Sachthemen Siedlung, Verkehr und Landschaft und zielt auf eine zukunftsweisende, nachhaltige Entwicklung des ganzen Gemeindegebiets ab. Obwohl ein REK grundsätzlich einen Planungshorizont von 20 bis 25 Jahren hat, wurden bereits viele Massnahmen und Projekte durch die Gemeinde und private Trägerschaften umgesetzt. Zudem wurde der regionale Richtplan Oberland in der Zwischenzeit umfassend revidiert.

Die Strategien und Stossrichtungen aus dem REK sollen nun in die Richtplanung überführt und damit behördenverbindlich festgelegt werden.

### Planungsprozess



### Rüti leben, Rüti gestalten

Im Jahr 2018 hat der Gemeinderat eine langfristige Vision für Rüti entwickelt, welche über kurzfristige Legislaturziele hinausgeht. Das Dossier nennt sich «Rüti leben, Rüti gestalten» und umfasst Vision, Strategie und Massnahmen. Folgende Ziele haben für die kommunale Richtplanung eine gewisse Relevanz:

- Rüti bietet attraktives Wohnen für jede Lebensphase.
- Die Raumplanung respektiert die stolze Geschichte von Rüti und öffnet die Gemeinde mutig für die Zukunft.
- Vielfältige Wohnformen, lebendige Wohnquartiere und ein attraktives Zentrum schaffen Raum für persönliche Begegnungen.
- Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, Branchenverbände sowie Bildung und Politik streben ein gemeinsames qualitatives und quantitatives Arbeitsplatzwachstum an.
- Der grüne Lebensraum inner- und ausserhalb des Siedlungsgebiets bietet einen grossen Erholungswert und eine grosse Lebensqualität und bleibt damit eine Stärke.

- Ein gut ausgebautes Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie ein vorbildliches Fuss- und Radwegnetz reduzieren den motorisierten Individualverkehr deutlich.
- Rütli ist ein Vorbild als Energiestadt Gold. Der Weg zur Umsetzung der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft wird konsequent verfolgt. Der Fokus bleibt auf erneuerbaren Energien und einem intelligenten Ressourceneinsatz.

### **Räumliches Entwicklungskonzept**

Mit der Überarbeitung des räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) wurde 2022 die erste Phase der Ortsplanungsrevision abgeschlossen. Es dient als konzeptionelle Basis für die Entwicklung der Gemeinde in den nächsten 15 bis 20 Jahren. Durch die öffentliche Auflage sowie eine vorherige Informationsveranstaltung hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, sich einzubringen. Das REK umfasst Strategien zur Zentrumsentwicklung, zur Siedlungsentwicklung, zur Dichte, zu den Reservezonen, zur Landschaft und zu den verschiedenen Verkehrsträgern. Weiter wurden im REK 20 Entwicklungsschwerpunkte mit einem jeweiligen Zielbild festgelegt. Für die vorliegende Revision des Verkehrsplans sind insbesondere die Strategien zu den einzelnen Verkehrsträgern relevant.

### **Revisionsbestandteile**

Die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr basiert auf den Zielen und Grundsätzen des räumlichen Entwicklungskonzepts und umfasst folgende Bestandteile:

- Richtplantext (Festlegungen)
- Richtplankarten 1:5'000 (Fussverkehr, Veloverkehr, MIV + öV)
- Bericht mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV
- Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen (nach öffentlicher Auflage)

## **1.2 Aufgaben und Inhalte des Richtplans**

### **Inhalt**

Der Richtplan ist eine Auslegeordnung der wesentlichen öffentlichen Aufgaben mit räumlicher Wirkung. Der Richtplan soll der Gemeinde einen möglichst umfassenden Überblick über bestehende und noch erforderliche raumwirksame Vorhaben verschaffen, die verschiedenen Aufgaben aufeinander abstimmen und die künftige innere Entwicklung der Gemeinde festlegen.

**Pflicht zur Erstellung von kommunalen Richtplänen**

Auf kommunaler Stufe sind Richtpläne für die Bereiche Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Versorgung und Verkehr bekannt. Der kommunale Verkehrsplan ist gemäss § 31 PBG zwingend erforderlich. Auf die restlichen Teilrichtpläne kann verzichtet werden.

Richtplanung als Zwischenstufe

Inhalte	Konzepte	Richtplanung	Nutzungsplanung
<b>Bauen:</b> wo, was, wie, wie viel	Entwicklungsleitbild  Vernetzungsprojekt	Siedlungs- und Landschaftsplan  (Inventare)	<b>Bau und Zonenordnung:</b> - Zonenplan - Bauordnung - Kernzonenpläne - Ergänzungspläne (WAL/GAL) - Gestaltungspläne - Sonderbauvorschriften
<b>Schützen:</b> Ortsbilder, Natur, Bäume, Einzelobjekte, Landschaft, Erholungsgebiete, Aussicht			
<b>Verbinden:</b> (Verkehr) Strassen / Wege / Velo / öffentliche Verkehrsmittel		Verkehrsplan	<b>Erschliessungsplan</b> Baulinien Quartierpläne
<b>Versorgen:</b> (infrastruktur) Wasser/Entwässerung, Energie, Abfall	Energieprogramm	Versorgungsplan (Energieplan)	
<b>Ausstatten:</b> Parkierung, Bildung, Jugend, Alter, Kultur, Erholung, Verwaltung usw.		Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen	Werkpläne

**Zuständigkeit**

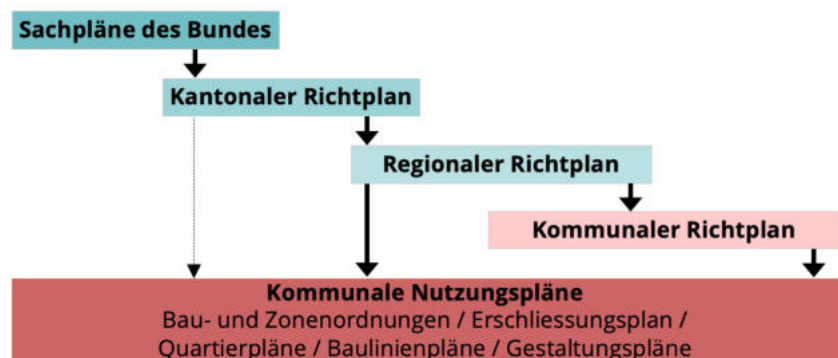
Der kommunale Richtplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Die Revision der kommunalen Richtplanung erfordert einen formellen Festsetzungsbeschluss der Gemeindeversammlung und die Genehmigung durch die kantonale Baudirektion.

**Planungshorizont**

Die Richtplanung war bis anhin auf einen Entwicklungszeitraum von 20 bis 25 Jahren ausgerichtet, d.h. die Richtplanung zeigt die langfristige Entwicklung auf. Heute erfolgen Anpassungen in der Regel in einem Zeitraum von circa 10 bis 15 Jahren. Für dringliche Anliegen sind schnellere Anpassungen im Rahmen von Teilrevisionen möglich.

**Übersicht Planungssystem**

Das Planungssystem in der Schweiz ist hierarchisch strukturiert. Der untergeordnete Planungsträger hat die Festlegungen der übergeordneten Planungen zu übernehmen bzw. bei seinen Handlungen zu beachten.



## Verbindlichkeit und rechtliche Bedeutung

Der kommunale Richtplan berücksichtigt die übergeordneten Vorgaben im regionalen Richtplan der Planungsregion Oberland und des kantonalen Richtplans. Die entsprechenden Inhalte wurden unverändert übernommen.

Die im Richtplan Verkehr enthaltenen kommunalen Festlegungen werden mit dem Beschluss durch die Gemeindeversammlung behördenverbindlich. Dies bedeutet, dass die Behörde an die Festlegungen im Grundsatz gebunden ist. Der Richtplan besitzt bei der Anwendung jedoch den erforderlichen Interpretations-, Projektierungs- und Ermessensspielraum. Für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer hat der Richtplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.

Der Richtplan bildet die Grundlage insbesondere für:

- Raumsicherung, zum Beispiel für Fuss- und Velowege und die Verhandlung von Fuss- und Fahrwegrechten, sofern solche fehlen;
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte für Strassenraumgestaltungen, wenn Strassen saniert werden müssen;
- Baulinienpläne, Werkpläne und Landerwerbsverhandlungen, wenn Land für den Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur benötigt wird;
- Die Aufhebung von Flurwegen und die Überführung der Wegflächen in das öffentliche Eigentum oder das Privateigentum;
- Die Sicherstellung der Finanzierung von Groberschliessungsanlagen im kommunalen Erschliessungsplan;
- Die Umsetzung von Projekten, zum Beispiel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- Die Erarbeitung eines Feinerschliessungsplans gemäss der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung (§ 12 VERV).

## Festlegungen und Wirkungen

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplantext umschrieben und deren Wirkung erläutert und andererseits, soweit möglich, in den zugehörigen Plänen dargestellt. Ergänzend werden in diesem Bericht die Festlegungen umfangreich erläutert.

Die im Richtplantext verankerten Ziele und Absichten sind als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen. Dieser soll bei seinen Entscheiden darauf achten und die ihm zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass die Verkehrsentwicklung auf dem Gemeindegebiet im geplanten Sinne erfolgt.

### Behördenverbindliche Festlegungen

Die grau hinterlegten Textteile sind mit den dazugehörigen Planeinträgen verbindliche Festlegungen und Gegenstand der Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung.

### Erläuterungen

Die übrigen Textpassagen dienen der Erläuterung und sind nicht Gegenstand der Beschlussfassung.

## 1.3 Kostenfolgen

### Kosten mit Nachfolgevorlagen

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese im jetzigen Zeitpunkt nicht beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren sind. In aller Regel kann die Stimmbevölkerung vor der Realisierung von Festlegungen mit Kostenfolgen nochmals über den entsprechenden Sachverhalt befinden. Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- Planungs- und Projektierungskredite für Infrastrukturprojekte
- Baukredite (z.B. Veloweg, Strassenraumgestaltung)
- Landerwerb

### Kosten ohne Nachfolgevorlagen

Kosten, über die der Souverän nicht mehr abstimmen kann, betreffen in erster Linie gebundene Ausgaben oder in der Finanzkompetenz des Gemeinderats liegende Ausgaben gemäss Gemeindeordnung.

## 2 PLANERISCHE VORGABEN

### 2.1 Bund

#### ISOS

Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz

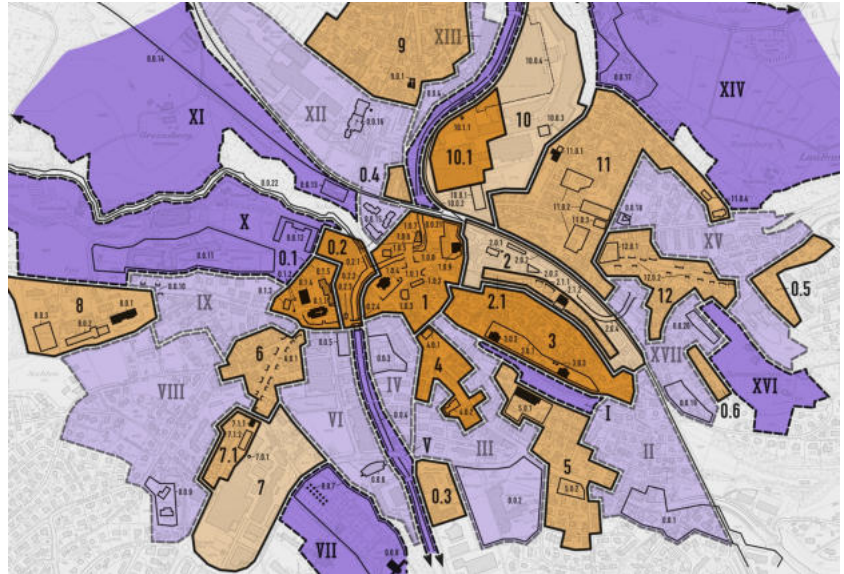
Das Ortsbild von Rüti weist gemäss dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) nationale Bedeutung auf. Das ISOS erfasst vorwiegend architekturhistorische Epochen und räumliche Merkmale aus nationaler Sicht. Das ISOS ist unmittelbar zu berücksichtigen, wenn die Kantone und Gemeinden Bundesaufgaben erfüllen. Bei der Erfüllung von kantonalen und kommunalen Aufgaben besteht eine Berücksichtigungspflicht. Das ISOS ist in die Interessenabwägungen einzubeziehen und so grundeigentümerverbindlich umzusetzen. Die ISOS-Erhaltungsziele müssen durch die planenden Behörden präzisiert, konkretisiert sowie aktualisiert und mit den kantonalen bzw. kommunalen Schutzinteressen abgestimmt werden. Das ISOS ist auch bei Strassen und Wegsanierungen sowie der Gestaltung des öffentlichen Raums zu berücksichtigen.

#### Erhaltungsziele ISOS

Das Inventar gliedert den Ort in Gebiete und Baugruppen, in Umgebungszonen und Umgebungsrichtungen mit unterschiedlichen Erhaltungszielen. Das höchste Erhaltungsziel ist «A» für Gebiete und Baugruppen respektive «a» für Umgebungszonen und Umgebungsrichtungen.

Plan zum ISOS Rüti

- Gebiete und Baugruppen  
 Erhaltungsziel A ■  
 B ■  
 C ■
- Umgebungszonen/-richtungen  
 Erhaltungsziel a ■  
 b ■



Quelle: ISOS Blatt 5654, BAK, bearbeitet

### IVS

Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz

Das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) beinhaltet Wege, welche von nationaler Bedeutung sind und noch sichtbare historische Wegsubstanz aufweisen. Zudem umfasst es Wege von nationaler Bedeutung, von welchen nur noch der historische Verlauf sichtbar ist, sowie Wege von regionaler und lokaler Bedeutung.

In Rüti handelt es sich bei der Haltbergstrasse zwischen der Weinbergstrasse und Oberhaltberg sowie dem Flurweg von Pilgersteg nach Ober Fägswil um historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung mit Substanz. Darüber hinaus weisen einige Abschnitte von regionaler und lokaler Bedeutung Substanz auf. Kanton und Gemeinde haben bei ihren Planungen diese Verkehrswege zu berücksichtigen.

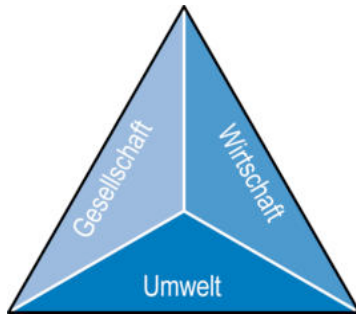
- Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung**  
— Historischer Verlauf
- Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung**  
— Historischer Verlauf mit Substanz  
— Historischer Verlauf mit viel Substanz
- Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung**  
— Historischer Verlauf  
— Historischer Verlauf mit Substanz  
— Historischer Verlauf mit viel Substanz
- Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung**  
— Historischer Verlauf  
— Historischer Verlauf mit Substanz  
— Historischer Verlauf mit viel Substanz



Quelle: GIS ZH

## ROK-ZH

Kantonales Raumordnungskonzept



Dreieck der Nachhaltigkeit  
(Quelle: SKW)



**Handlungsräume**

- Stadtlandschaft
- urbane Wohnlandschaft
- Landschaft unter Druck
- Kulturlandschaft
- Naturlandschaft

Quelle: ROK-ZH

## 2.2 Kanton

Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK-ZH), welches in den kantonalen Richtplan integriert ist, entwirft eine Gesamtschau der räumlichen Ordnung im Kanton. Für die zukünftige Raumentwicklung gelten folgende Leitlinien:

1. Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstruktur ist sicherzustellen und zu verbessern.
2. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.
3. Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und zu fördern.
4. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten ist auf allen Ebenen zu intensivieren und zu unterstützen.
5. Die räumliche Entwicklung orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit.

Im ROK-ZH werden fünf Handlungsräume definiert und die angestrebte Raumordnung aufgezeigt. Das Siedlungsgebiet von Rüti ist dem Handlungsraum «urbane Wohnlandschaft» zugeordnet. Für diesen ergibt sich insbesondere folgender Handlungsbedarf nach dem Prinzip «massvoll entwickeln»:

- Siedlungen unter Wahrung einer hohen Wohnqualität nach innen entwickeln
- Potenziale in den bereits überbauten Bauzonen auf brachliegenden Flächen sowie im Bahnhofsumfeld aktivieren und erhöhen
- Sozialräumliche Durchmischung fördern
- Arbeitsplätze erhalten und deren Lageoptimierung fördern
- Öffentliche Begegnungsräume schaffen
- Klare Siedlungsränder erhalten und Übergänge zur offenen Landschaft gestalten
- Angebot im öffentlichen Verkehr zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens verdichten
- Unerwünschte Einwirkungen durch Verkehrsinfrastrukturen auf Wohngebiete vermeiden und vermindern
- Ausgewählte öffentliche Bauten und Anlagen zur Stärkung der Zentrumsgebiete von kantonaler und regionaler Bedeutung ansiedeln

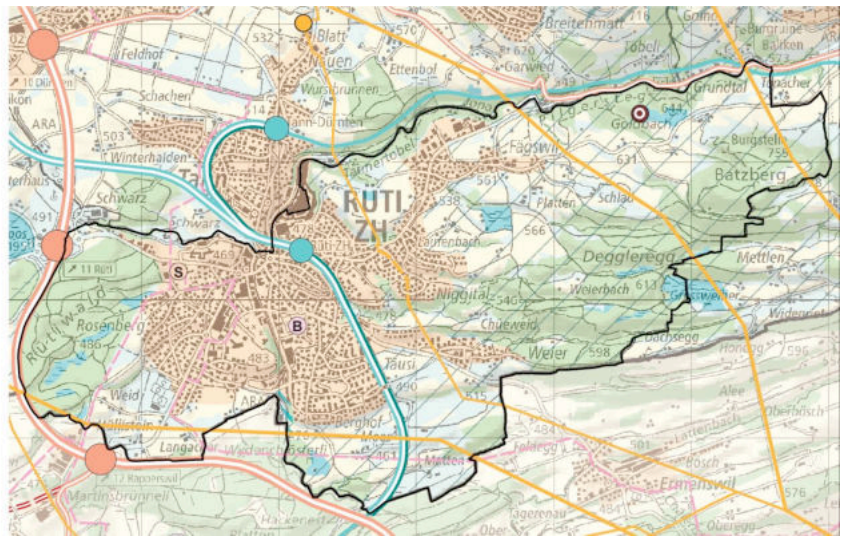
Auf die Handlungsräume «Stadtlandschaften» und die «urbanen Wohnlandschaften» sollen 80 % des künftigen Bevölkerungswachstums entfallen. In den übrigen Landschaften soll 20 % der Entwicklung stattfinden. Für Rüti bedeutet dies, hauptsächlich auf die Strategie einer moderaten inneren Verdichtung zu setzen.

## Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan setzt folgende Ziele für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich:

- Ressourcen schonen
- Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken
- Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern
- Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten

Die nachfolgende Grafik zeigt die relevanten Richtplanfestlegungen.



Ausschnitt kantonale Richtplankarte mit eingezeichneter Gemeindegrenze

Festlegungen in Rütli

Der kantonale Richtplan enthält folgende für Rütli relevanten Festlegungen. Diese sind im kommunalen Richtplan als übergeordnete Festlegungen enthalten:

- Öffentlicher Verkehr: Ausbau der Linie Rütli – Jona auf Doppelspur (langfristig, Trasseesicherung)
- Öffentlicher Verkehr: Ausbau der Linie Rütli – Tann-Dürnten auf Doppelspur (langfristig, Trasseesicherung)

## Ausnahmetransportroute

Von Bubikon über die Spitalstrasse, Pfauenplatz und Spitalstrasse in Richtung Rapperswil verläuft eine Ausnahmetransportroute des Typs II. Diese muss folgende Anforderungen erfüllen:

- Minimale lichte Breite 4.80 m
- Minimale lichte Höhe 6.50 m
- Maximales Totalgewicht 240 t
- Maximale Achslast 20 t

## KOBI

Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder  
von überkommunaler Bedeutung

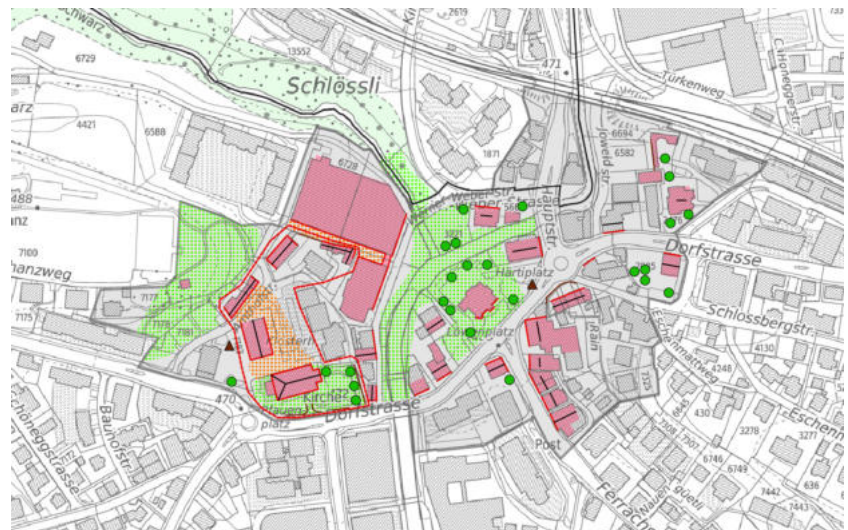
Das Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung (KOBI) umfasst Ortskerne, die als wichtige Zeugen einer politischen, wirtschaftlichen, sozialen oder baukünstlerischen Epoche erhaltenswürdig sind oder die Landschaft oder Siedlung wesentlich mitprägen. Der Ortskern von Rütli rund um den Klosterhof, Löwenplatz und Härtliplatz ist als Ortsbild von regionaler Bedeutung im KOBI enthalten.

## Zielsetzung

Die charakteristische Bebauungsstruktur mit den ortstypischen ausgeprägten Umgebungsbereichen und Freiräumen soll erhalten und sinngemäss weitergeführt werden. Konkret können folgende Zielsetzungen zusammengefasst werden:

- Bezeichnete «wichtige Freiräume» sind von Hauptgebäuden und störenden baulichen Massnahmen freizuhalten.
- Der bezeichnete Freiraum im Gebiet «Schanz» ist unverbaut zu erhalten.
- Grünbereiche entlang der Jona und Schwarz mit Bäumen und teilweise Gehölzbestockung sind zu erhalten.
- Bauliche Massnahmen an Gebäuden haben sich an bestehender Bausubstanz zu orientieren.
- Der Erhaltung der Dachlandschaft ist grosse Aufmerksamkeit zu schenken.
- Veränderungen von Strassen- und Platzräumen inkl. Vorplätze und Vorgärten haben sich an der herkömmlichen Gestaltung zu orientieren.
- Vorgärten dürfen nicht durch Autoabstellplätze verdrängt werden.

- Bebauungsstruktur**
- Ortskerne, Baugruppen mit spez. Merkmalen
  - Prägende oder strukturbildende Gebäude
  - Prägende Firstrichtungen
- Frei- und Aussenraumstruktur**
- Wichtige Freiräume (innerhalb und angrenzend an die Siedlung)
  - Wichtige Freiräume / Erweiterungsrichtung
  - Ausgeprägte Platz- / Strassenräume
  - Wichtige Begrenzungen von Strassen-, Platz- und Freiräumen
  - Raumwirksame Mauern
  - Ortsbildprägende Stadtmauer
  - Ehemalige Kanäle
  - Markante Bäume / Baumgruppen
  - Ortstypische Elemente (Brunnen, Mühlerad, Hocheinfahrt, etc.)



Quelle: GIS-ZH

## KILO

Kantonales Inventar der  
Landschaftsschutzobjekte

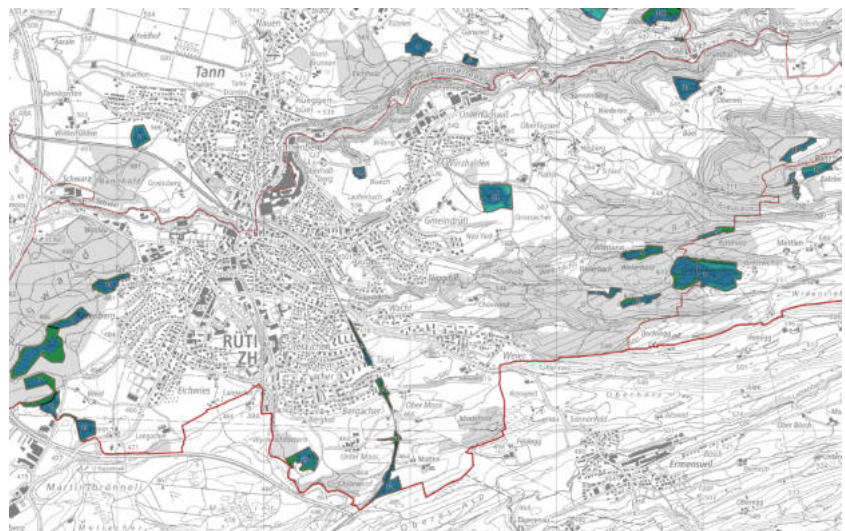
Das kantonale Inventar der Landschaftsschutzobjekte definiert einzigartige, noch unversehrte, landschaftlich prägnante und wahrnehmbare Objekte. Das Inventar ist behördenverbindlich und verfügt über Inventarblätter mit objektspezifischen Schutzzielen. In der Gemeinde Rüti bestehen folgende Inventarobjekte:

- 1090: Schichtrippenlandschaft Rüti-Batzberg-Laupen-Hittenberg
- 1503: Tanner Tobel mit Hohlauf
- 1526: Wasserfall der Schwarz und Flusslauf bis Schlössli

## Schutzanordnungen Natur und Landschaft

Auf dem Gemeindegebiet bestehen mehrere schützenswerte Objekte von überkommunaler Bedeutung. Die Verordnung zum Schutz von Naturschutzgebieten mit überkommunaler Bedeutung in Rüti aus dem Jahr 1990 bezeichnet diese parzellenscharf. Es handelt sich um Feucht- und Trockenstandorte sowie einen Tümpel in der Kiesgrube Buech. Gemäss der Schutzverordnung stehen folgende Objekte unter Naturschutz:

- Nr. 1: Grossweiherried
- Nr. 2: Waldried Gründ-Ost
- Nr. 3: Waldried Gründ-West
- Nr. 4: Waldried Deggleregg
- Nr. 5: Waldried östlich Deggleregg
- Nr. 6: Weidried
- Nr. 7: Waldwiese westlich Weid
- Nr. 8: Turbenried im Rütivald
- Nr. 9: Waldried westlich Rosenberg
- Nr. 10: Riedwiese beim Talgarten
- Nr. 11: Gemeindrüti-Ried/Moosried
- Nr. 12: Ried südlich Matten
- Nr. 13: Riedwiese Hüllistein
- Nr. 14: Kiesgrube Buech
- Nr. 15: Trockenstandort Tunnelstrasse
- Nr. 16: Trockenstandort Matten
- Nr. 17: Trockenstandort Reckholderboden/Ried Moosweid
- Nr. 18: Ried Batzberg



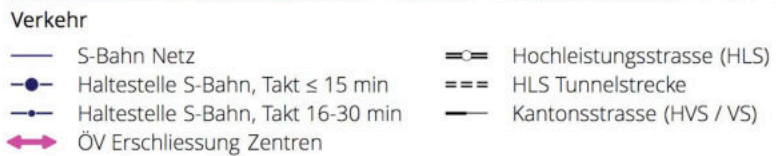
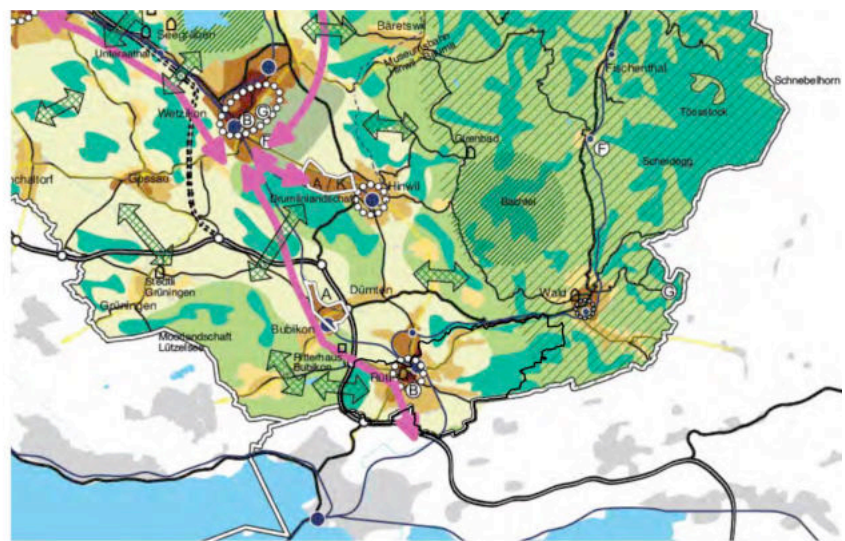
## 2.3 Region

### Regio-ROK

Als konzeptionelle Basis für die Gesamtüberarbeitung des regionalen Richtplans hat die Region Zürcher Oberland (RZO) ein regionales Raumordnungskonzept (RegioROK) basierend auf dem Leitbild von 2010 erarbeitet. Das RegioROK definiert Ziele und Stossrichtungen, insbesondere zu den Themen Siedlung, Landschaft, Mobilität und Verkehr als Zielbild für das Jahr 2030.

Das Zielbild 2030 legt im Bereich Verkehr den Fokus auf eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs sowie eine Erhöhung des Anteils von Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr:

«Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr wird dank attraktiven Verbindungen kontinuierlich erhöht.»



Quelle: Regio-ROK

### Regionaler Richtplan

Im Jahr 2018 wurde der regionale Richtplan basierend auf dem Regio ROK einer Gesamtüberprüfung unterzogen. Seither gab es eine Teilrevision. Der aktuell rechtskräftige Richtplan wurde am 29. Juni 2022 durch den Regierungsrat festgesetzt. Die Bewältigung des absehbaren Bevölkerungswachstums und der zunehmenden Mobilität wird als eine Herausforderung für die Region im Bereich Verkehr beurteilt. Der Abstimmung von Siedlung und Verkehr kommt eine grosse Bedeutung zu.

## Gesamtstrategie Verkehr

Der Gesamtverkehr soll möglichst nachhaltig und umweltfreundlich abgewickelt werden. Um dies sicherzustellen sind/ist:

- die Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur aufeinander abzustimmen. Um dies zu erreichen, sind die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen und die Abstimmung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern untereinander zu berücksichtigen.
- der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs von heute 17 auf 25 % im Jahr 2030 anzuheben (Bimodal-Split). Der öV-Anteil soll insbesondere auf den Achsen Rütli–Stadt Zürich und Rütli–Glattal gesteigert werden. Zudem soll der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr von 20 % (2011) auf 22 % (2030) gesteigert werden (Trimodal-Split).
- ein multimodales Verkehrssystem zu fördern und die Verkehrsträger an ihren Schnittstellen optimal aufeinander abzustimmen.
- die Kapazität des übergeordneten Strassen- und Bahnnetzes als Rückgrat der Mobilität sicherzustellen und die bestehenden Lücken zu schliessen, um eine gute Anbindung innerhalb des Oberlandes und an die umliegenden Regionen zu gewährleisten.
- verlässliche Reisezeiten für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sicherzustellen.
- die Aufenthaltsqualität und Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs im Strassenraum, insbesondere im Siedlungsgebiet, zu erhöhen. Dabei hat die Strassenraumgestaltung unter anderem unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien zu erfolgen.

Die Gesamtstrategie wird durch nachfolgende Ziele konkretisiert:

## Strassenverkehr

- Verlagerung und Kanalisierung des Durchgangsverkehrs auf die Hauptachsen
- Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung in den Zentren und Ortskernen
- Berücksichtigung der verschiedenen Ansprüche an Verbindungsstrassen im Siedlungsgebiet (Koexistenz)
- Bevorzugung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Individualverkehr

## Öffentlicher Personenverkehr

- Optimierung des heutigen öV-Angebots
- Stärkung der öV-Verbindungen zwischen den Zentren inner- und ausserhalb der Region und zu den Regionalzentren
- Sicherstellung einer störungsfreien Abwicklung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs
- Gewährleisten von direkten Anschlüssen an die S-Bahn (schnelle Umsteigebeziehungen Bus-Bahn)
- Hindernisfrei gestaltete Zugänge zum öffentlichen Verkehr
- Direkte Zugänge und übersichtliche Gestaltung an Umsteigepunkten
- Ermöglichung der Weiterentwicklung der Infrastruktur durch entsprechende Raumsicherungsmaßnahmen

#### Fuss- und Veloverkehr

- Für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Erwerbstätige ist ein feinmaschiges, attraktives und sicheres Netz an Fuss- und Gehwegen zur Verfügung zu stellen.
- Die noch vorhandene Wegsubstanz historischer Verkehrswege ist als Teil des kulturellen Erbes zu erhalten.
- Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist deutlich zu steigern, was die Ausscheidung eines attraktiven und dichten Netzes von Radwegen erfordert.

#### **Agglomerationsprogramm Obersee**

Die Gemeinde Rüti ist Teil der Agglomeration Obersee mit Rapperswil-Jona und Freienbach als Hauptzentren. Zurzeit ist das Agglomerationsprogramm der 5. Generation in Arbeit. Ab der geplanten öffentlichen Auflage im Januar 2025 sind dessen Aussagen der 4. Generation vorzuziehen. Bis dahin gilt noch das Agglomerationsprogramm der 4. Generation, welches ein Zukunftsbild für das Jahr 2040 zeichnet. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs und Fuss- und Veloverkehrs am Modal-Split soll steigen und damit auch das Erreichen der energie- und klimapolitischen Ziele ermöglichen. Konkret werden zu den verschiedenen Verkehrsmitteln folgende für Rüti relevanten Aussagen gemacht:

#### Öffentlicher Verkehr

- Die Regionalzentren sind über ein leistungsfähiges Bahnnetz an das Hauptzentrum angebunden.
- Die Bahnhöfe sind in ihrer Funktion als wichtige multimodale Drehscheiben gestärkt.
- Wo kein Bahnnetz vorhanden ist, verbinden häufige und direkte Busse die Ortszentren mit den Regionalzentren.
- Durch Busbevorzugungen ist der öffentliche Verkehr konkurrenzfähig.

#### Strassenverkehr

- Der MIV wird auf dem übergeordneten strategischen Netz gebündelt und auf möglichst direktem Weg darauf gelenkt.
- Der im Siedlungsgebiet verbleibende MIV wird dank aufgewerteten Strassenzügen möglichst siedlungsverträglich und sicher abgewickelt.

#### Veloverkehr

- Ein dichtes und flächendeckendes Velowegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr ermöglicht direkte und sichere Verbindungen innerhalb und zwischen den Zentren.
- Gezielte Netzergänzungen erhöhen die Erreichbarkeit und verkürzen Wege.
- Das Velo ist auf kurzen Strecken (mit E-Bikes bis ca. 15 km) die Alternative zum MIV und teilweise zum öffentlichen Verkehr.
- Diverse Sharing-Angebote unterstützen die kombinierte Mobilität.

#### Fussverkehr

- Attraktionsgebiete und Bahnhöfe sind fussläufig gut erreichbar und attraktiv ins Fusswegnetz eingebunden.
- Ein Grossteil der heutigen Schwachstellen in Form von Netzlücken, unattraktiven Längsverbindungen und unzureichenden Querungsmöglichkeiten des übergeordneten Strassennetzes sind beseitigt.

## 2.4 Gemeinde Rüti

### REK 2022

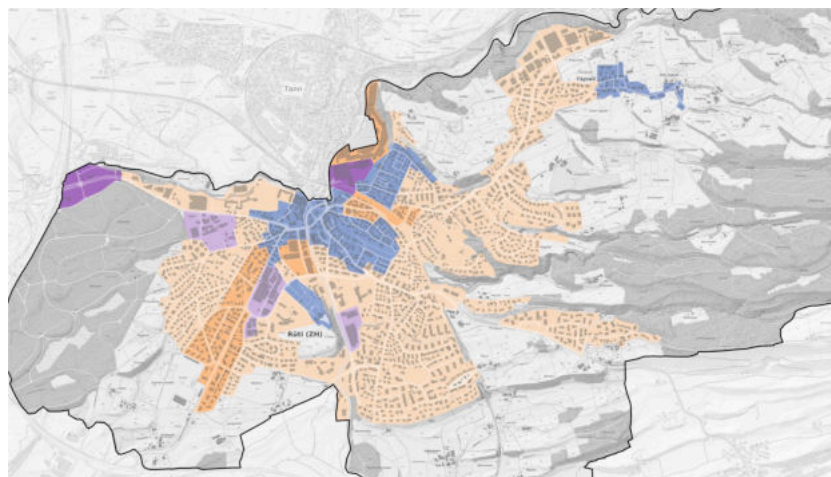
Räumliches Entwicklungskonzept

Das überarbeitete räumliche Entwicklungskonzept «REK 2022» besteht aus einem Plan 1:5000 und dem Text. Es koordiniert die Ziele und Ansprüche in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr. In zehn Strategien werden die Entwicklungsabsichten dargestellt und Ziele formuliert.

Strategie Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung soll sich in Rüti hauptsächlich auf die bahnhofsnahe Gebiete, die Bandwies sowie die Achse Rapperswilerstrasse konzentrieren. In den Aussenquartieren soll lediglich eine punktuelle Erneuerung stattfinden.

- Bewahrung
- Neuorientierung
- Teilweise Neuorientierung
- Erneuerung
- Stabiles Siedlungsgebiet



Strategie Entwicklungsachsen / Strassenraum

Mit der Strategie Entwicklungsachsen / Strassenraum werden die Ziele für den übergeordneten Strassenraum festgehalten. Im grossgefassten Zentrum von Rüti wird eine siedlungsorientierte Gestaltung angestrebt. Dies umfasst sowohl die Staatsstrassen als auch die kommunale Breitenhofstrasse. Als besonders fussgängerfreundliche und belebte Achse soll mit der Bahnhofstrasse, Werner-Weber-Strasse und Bandwiesstrasse eine beinahe durchgehende Begegnungszone angestrebt werden. Weiter wird mit der Strategie anerkannt, dass Kernzonen und Schulhäuser erhöhte Anforderungen an Gestaltung und Verkehrssicherheit haben.

- Begegnungszone
- Siedlungsorientierte Gestaltung
- Boulevard Rapperswilerstrasse
- Groberschliessung
- Veranstaltungsplatz
- Begegnungszone in Kernzone
- Begegnungszone bei Schulhäuser

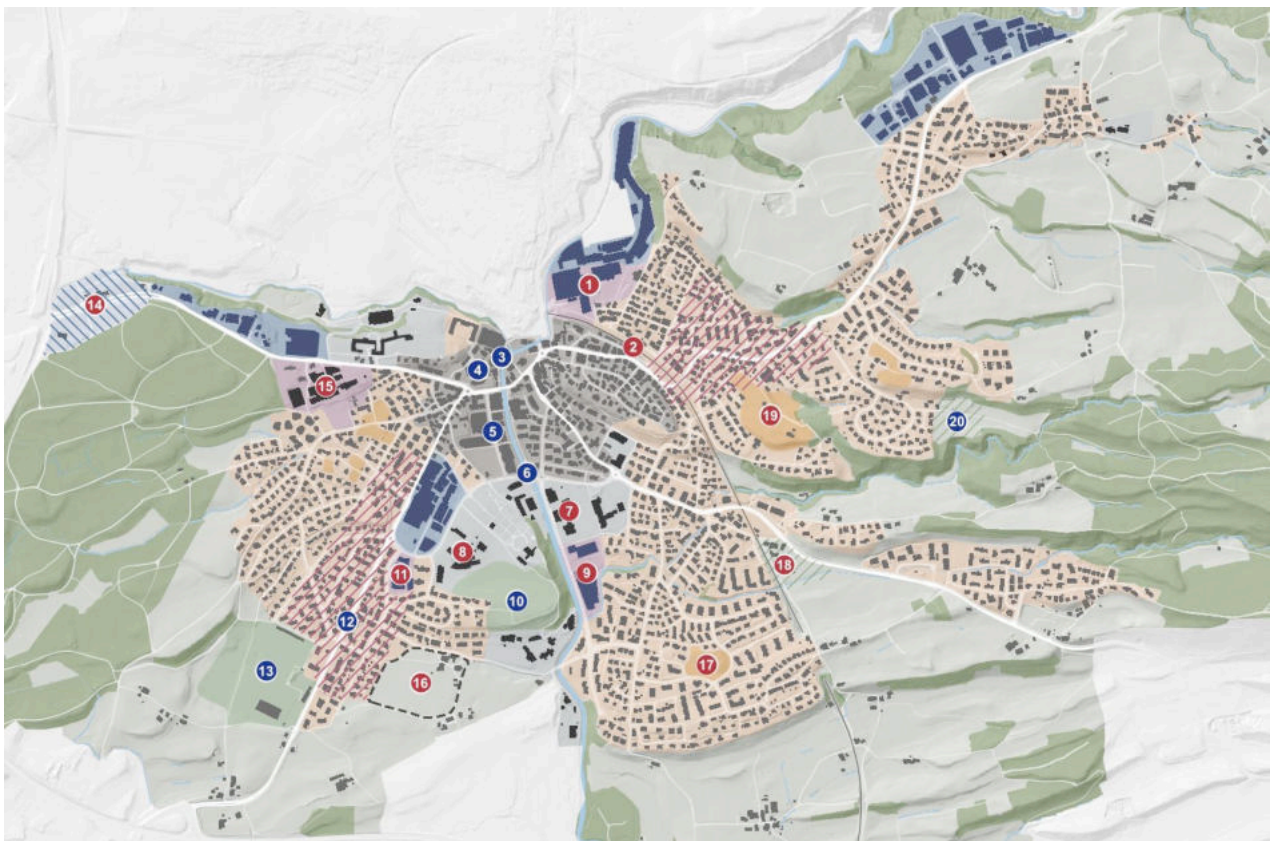


#### Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

Die Strategien werden ergänzt durch 20 Entwicklungsschwerpunkte (ESP), die Gebiete umfassen, in denen starke Strukturveränderungen zu erwarten oder erwünscht sind oder eine besondere Betrachtung aufgrund der Ausgangslage notwendig ist. Die ESP sind mit einem Zielbild, der Wunschbilanz für 2035, umschrieben sowie mit Massnahmen zur Erreichung des Zieles versehen. Es wird dabei zwischen zwei Kategorien von ESP unterschieden. Die ESP mit blauer Signatur befassen sich mit dem öffentlichen Raum und sind teilweise auch linear im Sinne eines Strassenzuges angeordnet. Die ESP mit roter Signatur hingegen sind arealbezogen und umfassen meist lediglich private Grundstücke.

Die nachfolgenden Entwicklungsschwerpunkte haben eine besondere Bedeutung für die vorliegende Richtplanung.

3. Werner-Weber-Strasse
5. Zentrum Bandwies
6. Erholungsraum Jona
12. Boulevard Rapperswilerstrasse



#### Zielbild 2035 zu ESP

Das REK formuliert für die verschiedenen Entwicklungsschwerpunkte jeweilige Zielbilder. Nachfolgend sind diese für die relevanten ESP aufgelistet.

ESP 3 – Werner-Weber-Strasse

- Die Werner-Weber-Strasse verfügt über einen attraktiven Strassenraum mit hoher Aufenthaltsqualität. Den Bedürfnissen von Kindern und Jugendlichen wird Rechnung getragen.
- Der Johanna-Weber-Park ist öffentlich und einfach zugänglich. Der Park wird als Aufenthaltsort akzeptiert und darf auch abends genutzt werden.
- Anliegende Geschäfte nutzen die Vorzone im Aussenraum und beleben diesen.

ESP 5 – Zentrum Bandwies

- Die Bandwies hat sich als urbaner Einkaufs-, Dienstleistungs- und Begegnungsraum im Zentrum der Gemeinde Rüti etabliert.
- Neben den beiden Grossverteilern stellen zahlreiche weitere Betriebe die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs sicher.
- Restaurationsbetriebe aller Art sowie attraktive und grosszügige Begegnungsflächen beleben den Aussenraum. Der urbane Zentrumsplatz bildet dabei die belebte Drehscheibe.
- Moderne Wohnungen beleben die Bandwies auch ausserhalb der Ladenöffnungszeiten.

ESP 6 – Erholungsraum Jona

- Die teilweise revitalisierte Jona, vom Tannertobel bis zum Jonerwald, bildet mit dem neuen abwechslungsreich gestalteten Uferweg das Rückgrat des Erholungsraums in Rüti.
- Bei einer längerfristigen Neustrukturierung der Bauten und Nutzungen auf dem nördlichen Ausläufer des Joweid-Areals wird das Potenzial zur Aufwertung des Jona-Uferraums genutzt.
- Dank einer Vielzahl an Querungsmöglichkeiten sowie den attraktiven Aufenthaltsräumen, welche die Jona zwischen Härtiplatz und Gemeindezentrum säumen, ist die Jona ein verbindendes Element für den Lebensraum Rüti.

ESP 12 – Boulevard Rapperswilerstrasse

- Die Rapperswilerstrasse präsentiert sich als siedlungsorientierte, lebendige Strasse, welche sich ab dem Unterwiesplatz in Richtung Rapperswil zu einem boulevardähnlichen Strassenzug weitet.
- Eine Baumreihe sowie urbane Wohnbauten säumen die Strasse und erhöhen deren Aufenthaltsqualität.
- Auf Strassenniveau befindet sich ein vielfältiger Mix aus gewerblichen Nutzungen, welche das bestehende Angebot adäquat ergänzen und nicht in Konkurrenz zu den publikumsorientierten Nutzungen im Zentrum von Rüti stehen.

**SVO Rüti 2018**

Kommunale Verordnung über den Natur- und Landschaftsschutz

Ergänzend zur kantonalen Schutzverordnung verfügt die Gemeinde Rüti über eine kommunale Verordnung über den Natur- und Landschaftsschutz. Es wird zwischen den Objekttypen «Feucht- und Nassstandorte», «Trockenstandorte», «Geologische und geomorphologische Objekte», «Hecken, Feld und Bachgehölze» sowie «Einzelbäume und Baumgruppen» unterschieden. Es werden gesamthaft 75 Objekte bezeichnet. Die genaue Lage der einzelnen Objekte ist im kommunalen Web-GIS öffentlich einsehbar.

### 3 STANDORTBESTIMMUNG

#### 3.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

##### Grosse Bedeutung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr

In der Gesamtstrategie zur Siedlung im kantonalen Richtplan ist in Bezug auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr Folgendes festgehalten:

«Der Bedarf an Geschossflächen für Wohnungen und Arbeitsplätze ist vorrangig durch bauliche Erneuerung der Entwicklung innerhalb des Siedlungsgebietes an mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossenen Lagen zu decken.»

An gut erschlossenen Lagen bestehen heute vielerorts bereits hohe Verkehrs- und Umweltbelastungen, die sich durch das verdichtete Bauen ohne weitere Gegenmassnahmen noch verstärken. Dementsprechend ist die Abstimmung der Themen Siedlung und Verkehr von grosser Bedeutung.

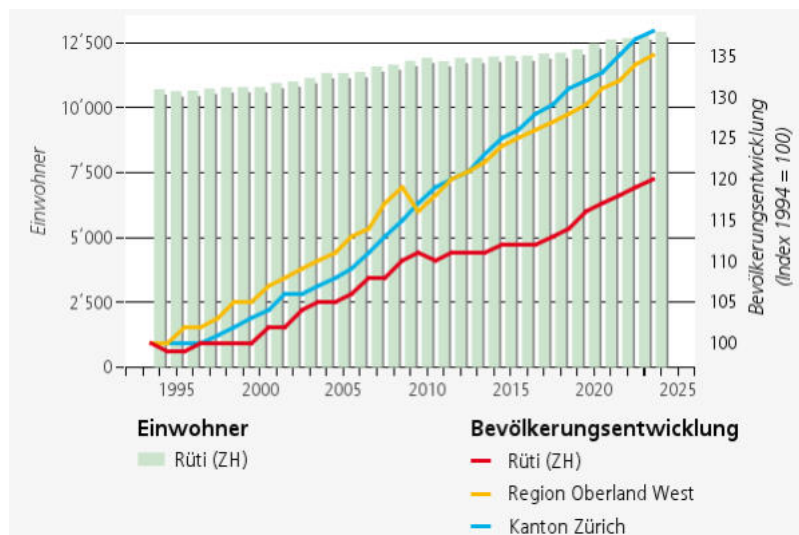
#### 3.2 Bevölkerungsentwicklung

##### Bevölkerungszuwachs

Im Zeitraum von 1992 bis 2022 hat die Einwohnerzahl der Gemeinde Rütli von 10'684 auf 12'684 Personen zugenommen.

Der durchschnittliche Zuwachs dieser letzten 30 Jahre beträgt rund 67 Personen pro Jahr. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von etwa 0.6 %.

Bevölkerungsentwicklung 1994 – 2024



Quelle: Statistisches Amt, Kt. ZH

##### Vergleich mit Kanton und Region

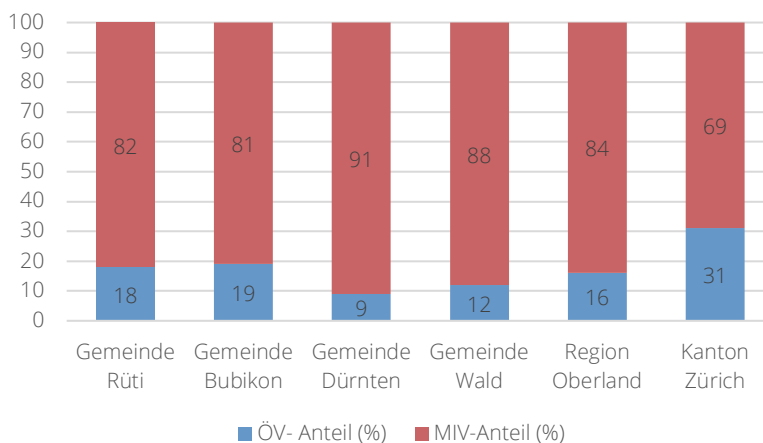
Im Vergleich zur Region Oberland West und zum Kanton Zürich weist Rütli in den letzten Jahrzehnten ein deutlich unterdurchschnittliches Bevölkerungswachstum auf. Aufgrund einiger grösserer Bauprojekte hatte das Wachstum in den letzten Jahren deutlich zugenommen.

### 3.3 Aktuelle und künftige Verkehrssituation

#### Aktuelles Verkehrsverhalten

Anhand der Daten des statistischen Amtes des Kantons Zürich lässt sich festhalten, dass in der Gemeinde Rüti der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege im Vergleich mit der Region Oberland leicht höher, im kantonalen Vergleich jedoch unterdurchschnittlich ist. Innerhalb der Region bestehen jedoch grosse Unterschiede. So zeigt der Vergleich mit den Nachbargemeinden, dass teilweise deutlich mehr Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden.

Bimodal-Split (Anteil der öV-Wege an allen MIV- und öV-Wege) der Gemeinde, der Region und des Kantons im Jahr 2018



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Daten des Amtes für Mobilität

#### Beabsichtigte Entwicklung

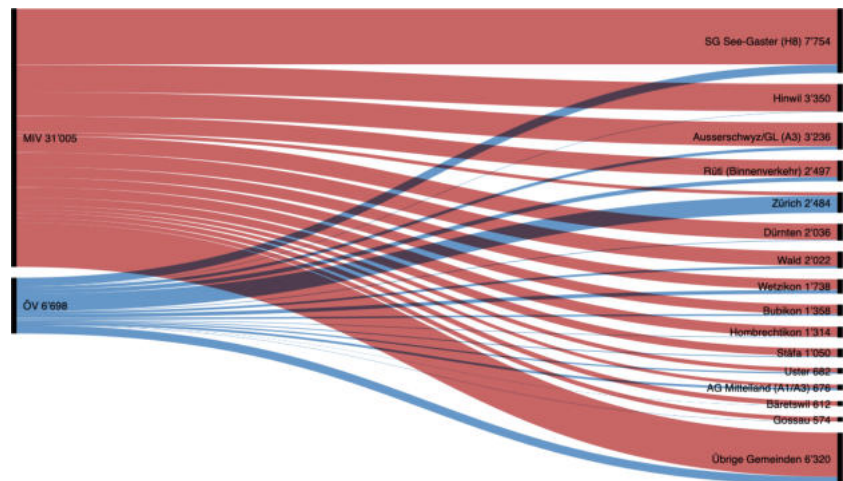
Im regionalen Richtplan ist in der Gesamtstrategie Verkehr das Ziel festgehalten, den Modal-Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs auf 25 % bis ins Jahr 2030 zu erhöhen. Dies bestärkt das kantonale Modal-Split-Ziel, welches besagt, dass der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen soll, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt.

Diese Entwicklung ist auch in der Gemeinde Rüti anzustreben und es sind entsprechende Massnahmen zu ergreifen. Aufgrund der lokalen Unterschiede kann jedoch nicht in allen Quartieren und bei allen Zielorten mit der gleichen Steigerung der öV-Anteile gerechnet werden. Während nach Wetzikon, Uster oder Zürich das 25 %-Ziel bereits erreicht oder übertroffen ist, haben die Wegbeziehungen in die Nachbargemeinden sowie zu nicht an der S-Bahn liegenden Gemeinden ein grosses Optimierungspotenzial. Der öV-Anteil des Bimodal-Splits nach und von Dürnten liegt beispielsweise bei gerade einmal 4 %.

## Quell- und Zielverkehr

Wie die nachstehende Grafik zeigt, fällt ein nennenswerter Anteil der Quell- und Zielorte des Verkehrsaufkommens in Rüti auf die Region See-Gaster (Rapperswil-Jona, Eschenbach, Schmerikon etc.), Hinwil und die Region Ausserschwyz. Die Verbesserung dieser öV-Verbindungen kann damit eine verhältnismässig grosse Wirkung erreichen. Bei der grossen Vielzahl an weiteren dispersen Quell- und Zielorten ist in diesen Relationen hauptsächlich der Anteil des Veloverkehrs zu erhöhen. Die Erhöhung des Veloverkehrsanteils ist auch für die innerörtlichen Verkehrsbeziehungen für den Alltags- und Freizeitverkehr anzustreben.

Bedeutendste Verkehrsbeziehungen in Rüti



Quelle: Amt für Mobilität, Interaktives Tool Verkehrsbeziehungen, Stand 2018

## Aktuelle Verkehrsschwachstellen

Gemäss dem kantonalen «Monitoring Siedlung und Verkehr» bestehen in Rüti mehrere Schwachstellen auf dem kantonalen Strassen-netz. Die Beurteilung wurde letztmals im Jahr 2020 aktualisiert und beruht auf einer Begehung von 2012. Die Siedlungsverträglichkeit der Dorfstrasse im Abschnitt zwischen dem Pfauenplatz und dem Härtiplatz wird als kritisch beurteilt. Weiter werden die Knoten Pfauenplatz, Löwenplatz und Härtiplatz als überlastet (rot) respektive zumindest kritisch (orange) eingestuft.

Auszug «Monitoring Siedlung und Verkehr»



### 3.4 Mobilitätstrends

#### Mikrozensus

Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 (MZMV) des Bundesamts für Statistik ist eine Person in der Schweiz pro Tag im Durchschnitt über eine Strecke von rund 37 Kilometern unterwegs. Für diese Wegstrecke benötigt sie 90 Minuten (inkl. Warte- und Umsteigezeit). Die Länge der Pendlerwege ist in den vergangenen Jahren angewachsen. Im Jahr 2016 mass ein Pendlerweg durchschnittlich 14.8 km. Verglichen mit dem Jahr 2000 entspricht dies einer Steigerung um 15 %.

Im Kanton Zürich liegt die mittlere Tagesdistanz bei 35 Kilometern. Rund 57 % der Tagesdistanz werden mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, 32 % fallen auf den öffentlichen Verkehr und etwas weniger als 10 % auf den Fuss- und Veloverkehr.

Der Grossteil der zurückgelegten Tagesdistanzen (44 %) entfällt auf den Freizeitverkehr. An zweiter Stelle folgt der Pendlerverkehr (Fahrt zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz und zurück), gefolgt vom Einkaufsverkehr. In den vergangenen zwei Jahrzehnten verlor der Freizeitverkehr an Bedeutung, während der Arbeits- und Ausbildungsverkehr zugelegt hat.

Aktualisierung 2021

Ende April 2023 wurde der Mikrozensus 2021 publiziert. Die Mobilität der Bevölkerung stand 2021 zum Teil unter dem Einfluss der Covid-Pandemie und den gesundheitspolitischen Massnahmen, was bei der Betrachtung der Zahlen zu beachten ist.

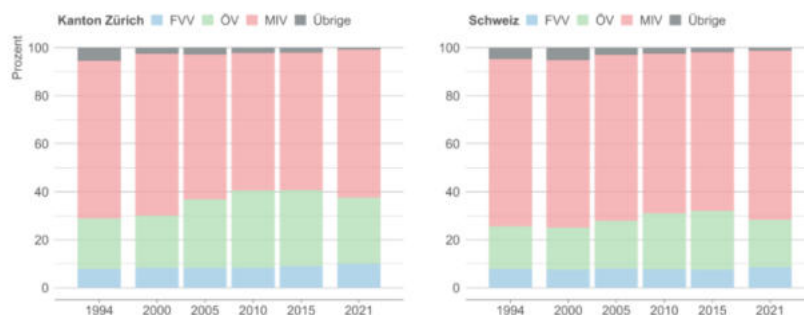
Die Länge der Wegstrecke hat sich im Vergleich zum Mikrozensus 2015 verkürzt und beträgt im Jahr 2021 noch rund 30 Kilometer. Entsprechend hat sich auch die Tagesunterwegszeit auf 80.2 Minuten verringert. Auch die mittlere Tagesdistanz in der Agglomeration Zürich hat sich auf 29.1 Kilometer reduziert.

Der Freizeitverkehr bleibt mit 43 % weiterhin der wichtigste Verkehrszweck, gefolgt vom Pendlerverkehr mit einem Anteil von 28 %.

#### Entwicklung Modal-Split Kanton Zürich

Nachfolgende Grafik zeigt, dass sich der Modal-Split seit dem Mikrozensus (2021) kaum merklich verändert hat. In den Jahren zuvor hatte der öffentliche Verkehr zulasten des Individualverkehrs zugelegt. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs stagniert hingegen seit Mitte der 1990er-Jahre.

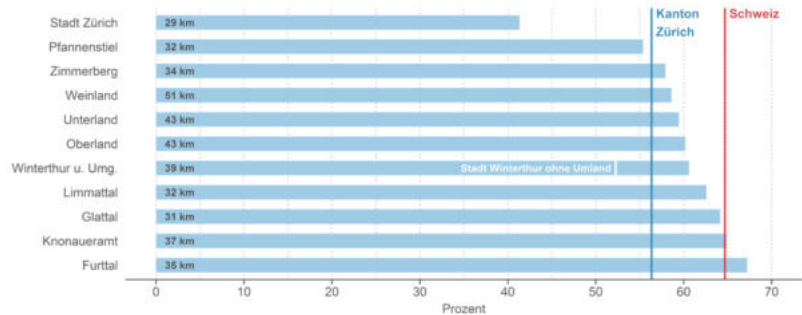
Modalsplit 1994 bis 2021 im Kanton Zürich und in der Schweiz



Grafik: Statistisches Amt Kanton Zürich;  
Quelle: BFS / ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr

## Region Oberland

Im kantonalen Vergleich zeigt sich, dass in der Region Oberland pro Kopf und Tag 43 Kilometer zurückgelegt werden. Dies ist deutlich mehr als im kantonalen Schnitt und dürfte auf die teils auch ländlichen Lagen und weiten Wege in die Stadt Zürich zurückzuführen sein.



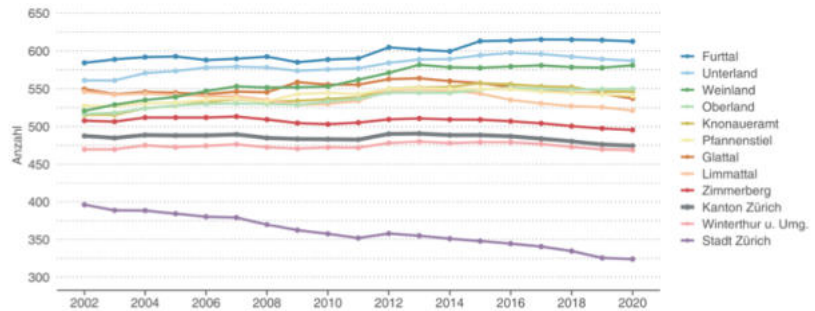
Grafik: Statistisches Amt Kanton Zürich;  
 Quelle: BFS / ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

## Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad in der Region Oberland ist leicht zunehmend. Dies ist eine im Vergleich zum Kanton gegensätzliche Entwicklung. Der Motorisierungsgrad ist in Rüti mit 525.4 Personenwagen pro 1'000 Einwohnende tiefer als im Schnitt der Region sowie in den Nachbargemeinden Bubikon, Dürnten und Wald.

Motorisierungsgrad 2002-2020

Anzahl PW pro 1'000 Einwohnende



Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich

## Elektromobilität

Die Elektromobilität bietet das Potenzial, die CO<sub>2</sub>-, Schadstoff- und Lärmemissionen des Verkehrs zu senken und trägt damit zu einer umweltfreundlicheren Mobilität bei. Es ist davon auszugehen, dass der Trend anhält und der Marktanteil bei Neuwagen mit elektrischem Antrieb weiter stark ansteigen wird. Gemeinden können diese Entwicklung unterstützen, indem sie gute Rahmenbedingungen für die Bereitstellung von Ladeinfrastrukturen schaffen.

## Digitalisierung und Mobilitäts-Sharing

Zwei weitere Trends, die die zukünftige Mobilität beeinflussen werden, sind die Digitalisierung (z.B. autonome Fahrzeuge) sowie die Zunahme von öffentlichen und privaten Sharing-Angeboten.

Diverse Studien zeigen, dass die Auswirkungen der Digitalisierung, die Zunahme und Bekanntheitssteigerung von Mobilitäts-Sharing als auch die Zunahme an «eFäG» (motorisierten fahrzeugähnlichen Geräten) schwer einzuschätzen ist. Werden mit der Digitalisierung vorwiegend individuelle Verkehrsbedürfnisse abgedeckt, geht die Tendenz eher Richtung Fahrtzunahme. Setzen sich hingegen Carpooling-Angebote durch, könnte die Verkehrsinfrastruktur effizienter genutzt werden.

### 3.5 Öffentlicher Verkehr

#### ÖV-Angebot S-Bahn

Die Gemeinde Rüti verfügt über einen Bahnhof, der von mehreren S-Bahnlinien bedient wird und damit direkte Verbindungen in die wichtigen Zielorte Zürich, Rapperswil und Wald ermöglicht. Der Bahnhof Rüti wird von folgenden Bahnlinien bedient:

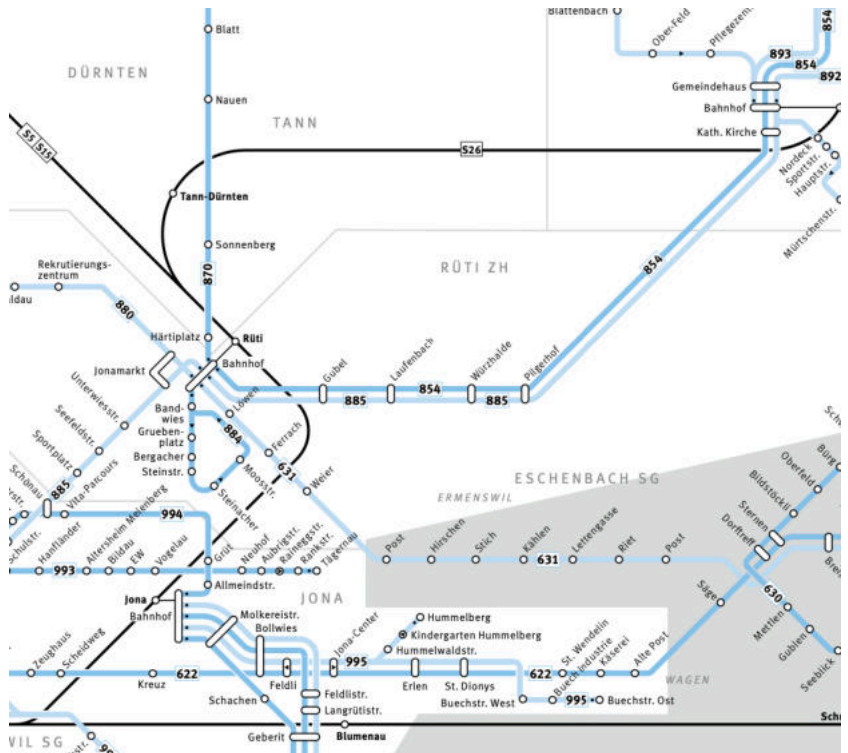
Linien-Nr.	Linienbeschreibung	Takt
S5	Zug – Affoltern am Albis – Zürich HB – Uster – Pfäffikon SZ	30 min
S15	Rapperswil – Uster – Zürich HB – Oberglatt – Niederweningen	30 min
S26	Winterthur – Bauma – Rüti	30 min
SN5	Rapperswil – Zürich HB – Knonau (Nachtzug am Wochenende)	60 min

#### Buslinien

In der Gemeinde Rüti verkehren diverse Buslinien, die sich am Bahnhof Rüti als Knoten treffen. Es bestehen folgende Buslinien:

Linien-Nr.	Linienbeschreibung	Taktspitze
631	Uznach – Eschenbach SG – Rüti ZH	30 min
854	Rüti ZH – Wald – Bauma	60 min
870	Rüti ZH – Tann – Dürnten – Hinwil	30 min
880	Rüti ZH – Bubikon – Hombrechtikon – Stäfa	30 min
884	Rüti Bahnhof – Bergacher – Bahnhof	15 min
885	Rapperswil – Goldingen Rüti ZH – Wald	30 min 15 min
888	Rüti ZH – Bergacher – Moosstrasse – Ermenswil	60 min
N85	Rüti ZH – Wald – Laupen – Steg im Tösstal	60 min

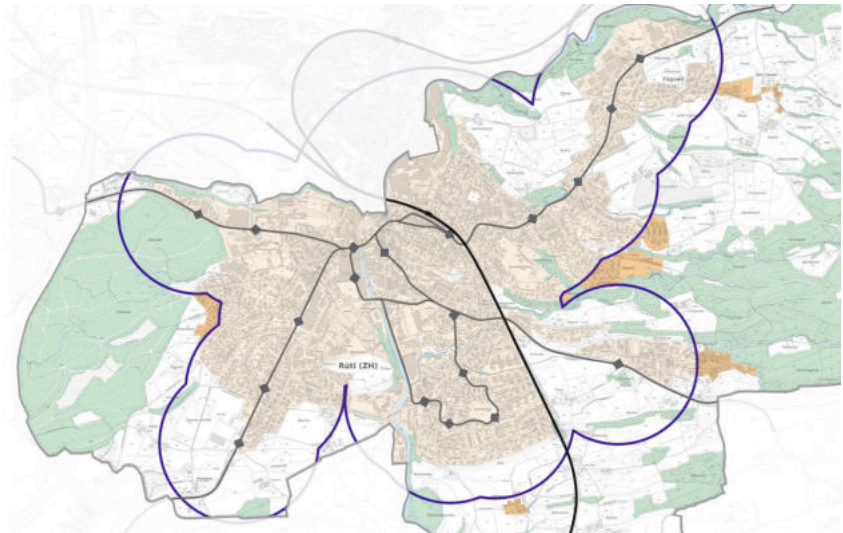
#### Netzplan ZVV



## Erschliessungsgrad

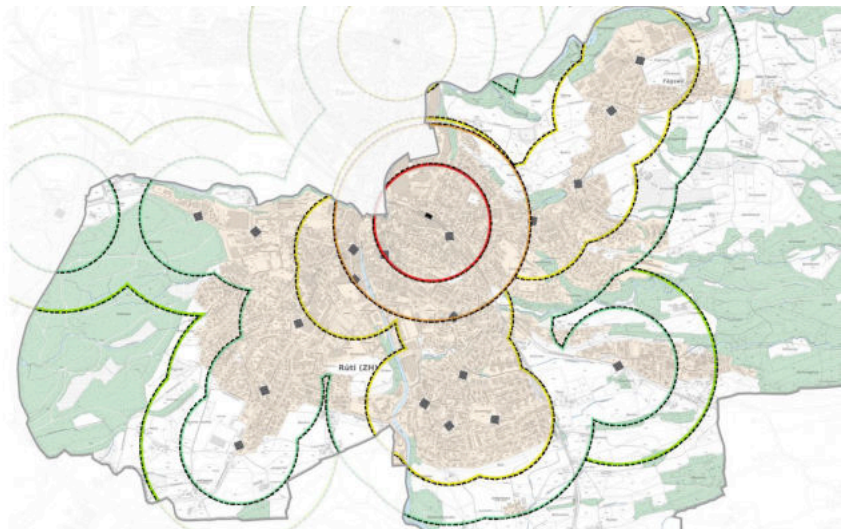
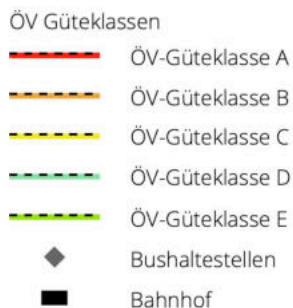
Nach der Angebotsverordnung des Kantons Zürich (Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr) gilt das Siedlungsgebiet als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Luftlinienentfernungen zu einer Haltestelle, unter Vorbehalt besonderer topografischer Verhältnisse, folgende Werte nicht übersteigen:

- 400 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen (Bushaltestellen)
- 750 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Groberschliessung dienen (Bahnhof)



## ÖV-Güteklassen

Die ÖV-Güteklassen werden abhängig vom jeweiligen Verkehrsmittel festgelegt. Bei Bahnlinien wird die ÖV-Güteklasse zwischen Distanzen von <300 m, 300-500 m und 500-750 m eingeteilt. Bei Buslinien werden nur Distanzen bis 500 m berücksichtigt. Dank den diversen Buslinien liegt das Siedlungsgebiet von Rüti beinahe flächendeckend mindestens in der Güteklasse D. Insbesondere im Zentrum, wo mehrere Buslinien sich überschneiden, sowie entlang der Buslinien im 15'-Takt werden auch deutlich bessere Güteklassen erreicht. Lediglich Oberfägswil und die hintersten Ecken der Quartiere Neu York und Weiler liegen vollständig ausserhalb einer Güteklasse.



## Verluststellen Bus

Die heutige verkehrliche Situation führt dazu, dass in Rüti die Busse häufig im Verkehr stecken bleiben. So befindet sich auch der grösste Zeitverlust innerhalb des VZO-Netzes innerhalb von Rüti. Dies beeinträchtigt die Qualität und damit auch die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Nachfolgend sind die Zeitverluststellen gemäss den Angaben der Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland dargestellt.

	Ort / Abschnitt	Verlustzeit pro Kurs	Kurse pro Stunde über Abschnitt	Verlust Abendspitzenstunde
Härtikreisel	Rückstau Richtung Hauptstrasse	~590 s	2	19.5 min
	Rückstau Richtung Bahnhof	~60 s	14	14 min
	Rückstau Richtung Ferrachstrasse	~0 s	12	vernachlässigbar
Pfauenkreisel	Rückstau Richtung Rapperswilerstrasse	~180 s	2	6 min
	Rückstau Richtung Spitalstrasse	~45 s	2	1.5 min
	Rückstau Richtung Härtikreisel	~0 s	4	vernachlässigbar
Kreuzung Ferrachstrasse/Dorfstrasse	Rückstau Richtung Ferrachstrasse	~30 s	8	4 min
	Rückstau Richtung Pfauenkreisel	~25 s	4	1.7 min

Die mit Abstand grösste Verlustzeit ist von Dürnten/Tann auf der Hauptstrasse herkommend auf den Härtikreisel zu verzeichnen. Die Verlustzeit beträgt dort in der Abendspitze beinahe 20 Minuten. Auch auf diversen anderen Ästen der Einfallsachsen bestehen teilweise grosse Verlustzeiten. Für die grössten Verluststellen bestehen seitens Kanton zumindest Ansätze für eine Entschärfung. Mittels Dosierung an geeigneten Punkten sollen der Verkehrsfluss verbessert respektive die Busse priorisiert werden.

Mit bereits geplanten Begegnungszonen und Tempo-30-Strecken entstehen für Busse zusätzliche Verlustzeiten unabhängig der Uhrzeit. Diese sind mit 15 bis 20 Sekunden zwar nicht ausserordentlich lang, genügen jedoch unter Umständen, um die bereits knappen Zeitpläne unter Druck zu setzen. Die VZO prüft deshalb bereits den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge sowie Anpassungen an der Linienführung.

### 3.6 Fazit

#### Angebotsorientiertes Strassennetz für den MIV

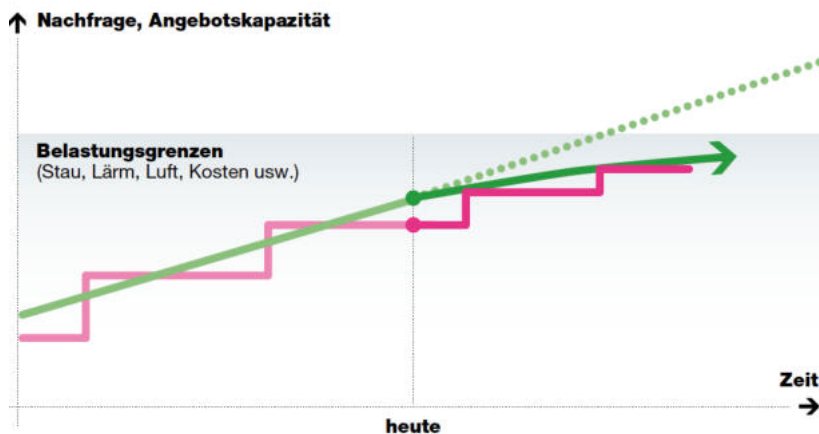
Der motorisierte Individualverkehr führt mit Zunahme des Verkehrs zu erheblichen Belastungen, insbesondere bezüglich Lärm und Luftqualität. Der motorisierte Verkehr muss daher unter der Belastungsgrenze gehalten werden.

Das Strassennetz kann nachfrageorientiert oder angebotsorientiert bereitgestellt werden. Bei einem nachfrageorientierten Strassennetz wird mit einem Strassenausbau auf die Verkehrszunahme reagiert. Erfahrungsgemäss führt dies jedoch zu noch mehr Verkehr, was sich bezüglich der Belastungsgrenzen Lärm und Luftqualität negativ auswirkt und der angestrebten Verlagerung auf den öV zuwiderläuft. Beim angebotsorientierten Strassennetz wird das Strassenangebot optimiert vorgegeben und die Verkehrsmenge (Nachfrage) dadurch gesteuert. Es wird in Kauf genommen, dass das Netz in Spitzenstunden an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Damit wird das Umsteigen auf den öV oder nach Möglichkeit die Fuss- und Veloverkehrnetze attraktiver.

Im Sinne der angestrebten Verlagerung des Verkehrs weg vom MIV, orientiert sich Rüti im Sinne des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts weitgehend an einem angebotsorientierten Strassennetz.

Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich, Nachfrageentwicklung unter Berücksichtigung der Belastungsgrenzen

- ..... Nachfrage Trend
- Nachfrage Ziel
- Angebot optimiert



#### Kommunale Strategieansätze

- Bauliche Entwicklung schwerpunktmässig im Bereich der gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiete
- Aufwertung der Ortsdurchfahrten sowie Stärkung und Verkehrsberuhigung des Zentrums
- Schaffen von guten Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr sowohl für den Alltags- wie auch den Freizeitverkehr
- Optimierung des öffentlichen Verkehrs durch das Hinwirken auf einen Viertelstundentakt im gesamten Siedlungsgebiet sowie einen attraktiven intermodalen Umsteigeknoten am Bahnhof Rüti

## 4 VERKEHRSPLAN

### 4.1 Strategie und Ziele

#### Strategieansatz

Die Gemeinde legt allgemeingültige strategische Ziele im kommunalen Richtplan fest. Diese sind nicht verortbar, sondern stellen einen Grundsatz dar, den die Gemeinde bei sämtlichen Planungen verfolgt. Die Strategieansätze stützen sich dabei auf die übergeordneten Planungsträger sowie andere bereits bestehende Planungen der Gemeinde. Die Grundlage bildet das Ziel, mindestens die Hälfte des Verkehrswachstums über den öffentlichen Verkehr abzudecken. Rüti unterstützt dazu Alternativen zum motorisierten Individualverkehr sowie weitere Massnahmen, welche darauf hinwirken, die im kommunalen Energiekonzept festgeschriebenen Reduktionsziele für die Treibhausgasemissionen der Mobilität zu erreichen oder zu über-treffen.

#### Vereinbarkeit mit dem Ortsbild

Der Strassenraum ist ein wichtiges Element eines Ortsbildes. Aufgrund der historischen Substanz und den diversen Schutzziele über sämtliche Planungsebenen wird zusätzlich darauf hingewiesen. Bau-liche Massnahmen sollen das schutzwürdige Ortsbild in seiner Eigen-art unterstützen und nicht zu Beeinträchtigungen führen.

#### Öffentlicher Verkehr

Um den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu vereinfachen, ist das Angebot entsprechend attraktiv zu gestalten. Dies bedingt attraktive Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn sowie eine allgemein gute Zugänglichkeit der Haltestellen. Die Bahn übernimmt dabei eine wichtige Verbindungsfunktion in regionale und kantonale Zentren. Der Bus stellt die Feinerschliessung in den Quartieren sowie die Ver-bindung in die nahe Region sicher. Nebst dem Takt sind auch der Be-trieb in den Randstunden und am Wochenende sowie die Fahrplan-sicherheit ausschlaggebend für ein attraktives Angebot. Die Zeitver-luststellen im Strassenraum gilt es entsprechend zu beseitigen.

#### Fuss- und Veloverkehr

Die Gemeinde möchte nebst dem öffentlichen Verkehr auch den Fuss- und Veloverkehr stärken. Ein attraktives und sicheres Fuss- und Velowegnetz ist dazu elementar. Je nachdem, ob es sich um Alltags-oder Freizeitverkehr handelt, bestehen andere Anforderungen an die Linienführung und die Infrastruktur. Für den Alltag werden grund-sätzlich möglichst direkte Wege befürwortet, während der Freizeitver-kehr auch weitere Wege in Kauf nimmt, wenn dieser entsprechend attraktiver ist. Die Zielorte im Siedlungsgebiet und die Erholungsge-biete sollten möglichst direkt erschlossen sein. Die Gemeinde be-müht sich, die Schwachstellen zu beheben und die Netzlücken zu schliessen. Bei Staatsstrassen setzt sich die Gemeinde frühzeitig beim Kanton für Lösungen ein.

#### Motorisierter Individualverkehr

Rüti ist im ländlichen Raum eingebettet und ein vollständiger Verzicht auf ein Auto ist meist nicht möglich. Der motorisierte Individualverkehr, der nicht auf andere Verkehrsmittel umgelagert werden kann, soll des-halb möglichst verträglich abgewickelt werden. Dazu gehört auch ein Umstieg auf umweltfreundliche Antriebsformen wie Elektrofahrzeu-

ge. Die Verkehrsströme und insbesondere der Schwerverkehr sind auf den übergeordneten Achsen zu konzentrieren. Die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit im Strassenraum sollen mit passenden Massnahmen erhöht werden. Dies kann mittels Anpassungen an der Linienführung oder der Strassengeometrie als auch durch Änderungen im Verkehrsregime erreicht werden. Im Hinblick auf die gewünschte Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr soll das Angebot an öffentlichen Parkplätzen überprüft werden. Notwendige Parkierungen sollen so gestaltet und in das Orts- und Siedlungsbild eingefügt werden, dass die Dominanz des Autos reduziert werden kann.

## 4.2 Öffentlicher Verkehr

### Bahn

Die S-Bahn ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Region. Ihre Attraktivität ist damit elementar, um vermehrt zurückgelegte Wege auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Die Weiterentwicklung der S-Bahn ist Sache der übergeordneten Planungsträger und die mögliche Einflussnahme durch die Gemeinde ist gering. Dort wo die Gemeinde Einfluss nehmen kann, soll sie dies jedoch auch tun. Nebst dem Stellen von Anträgen im Rahmen der Fahrplanverfahren betrifft dies vor allem die Sicherstellung von attraktiven, sicheren und hinderisfreien Zugängen zum Bahnhof sowie die Berücksichtigung des Landbedarfes von möglichen Ausbauten der Infrastruktur. Damit die Bahn ihr Potenzial vollständig ausschöpfen kann, müssen die Busverbindungen, welche unter anderem die Feinverteilung übernehmen, auf die Bahn abgestimmt sein.

### Attraktivität Bahnhof Rüti

In Absprache und Zusammenarbeit mit den tangierten Verkehrsbetrieben und Grundeigentümerschaften soll die Gemeinde für optimierte Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn sorgen. Der Bahnhof Rüti soll dabei eine allgemeine Steigerung der Attraktivität, auch hinsichtlich der Aufenthaltsqualität, erfahren. Dies beinhaltet optimierte Bushaltekanten, attraktiv gelegene, sichere Veloabstellplätze, komfortabel zugängliche Perrons und andere Massnahmen, die den Aufenthalt und Umstieg angenehmer gestalten.

### Doppelspurausbau

Im kantonalen Richtplan sind die Abschnitte Rüti ZH – Tann-Dürnten und Rüti ZH – Jona für den Ausbau auf Doppelspur vorgesehen. Die Vorhaben haben einen langfristigen Realisierungshorizont. Es ist das Bahn-Trasse zu sichern. Die Gemeinde berücksichtigt dies bei den gemeindeeigenen Projekten sowie im Rahmen von Baubewilligungsverfahren, so dass einer Umsetzung des Doppelspurausbau keine Hürden in den Weg gelegt werden.

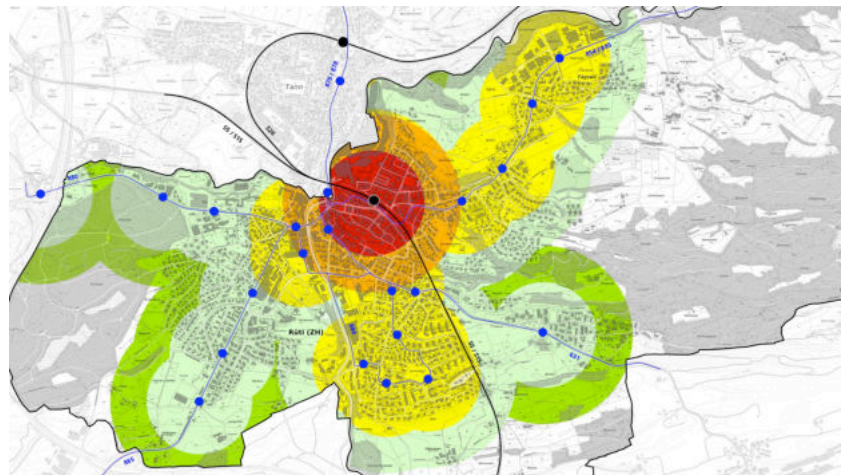
## Buslinien

Gemäss kantonalem Richtplan ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Mindestens die Hälfte des Verkehrswachstums soll über den öffentlichen Verkehr und insbesondere die S-Bahn abgedeckt werden. Dabei ist neben der Entwicklung im Bahnhofsumfeld auch auf die Verbesserung der öV-Qualität zu achten. Insbesondere effiziente Verbindungen zu den Bahnhöfen sowie eine Taktverdichtung sind wichtig. Die Gemeinde Rüti strebt auf dem gesamten Gemeindegebiet einen Viertelstundentakt an. Dies entspricht der öV-Güteklasse C und wurde im räumlichen Entwicklungskonzept so festgehalten.

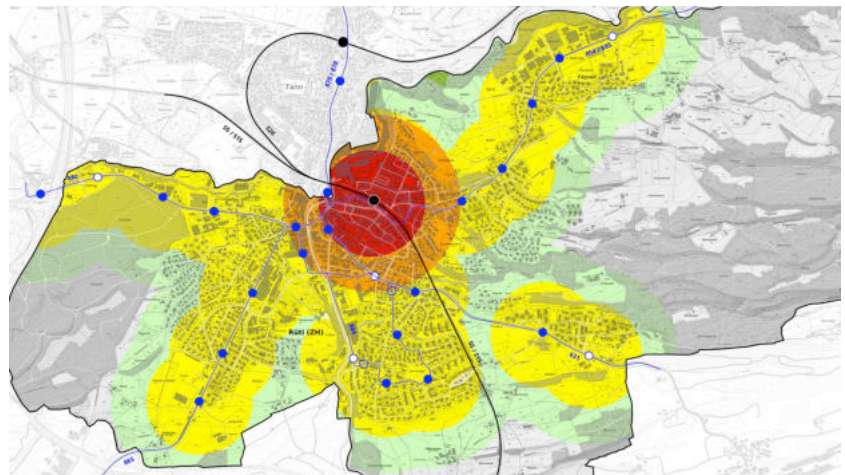
Zur weiteren Steigerung der Attraktivität werden zusätzliche Bushaltestellen innerhalb der Gemeinde angestrebt sowie, wo möglich und nötig, Massnahmen zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs geprüft. Die bestehenden Zeitverluststellen im Strassenraum sollen wo immer möglich behoben und neue Zeitverluste vermieden werden. Die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs und damit auch dessen Attraktivität kann dadurch gesteigert werden. Für das Gesamtsystem sind hierbei nicht einzelne Verluststellen ausschlaggebend, sondern die Fahrzeit über die gesamte Linie. Unter Abwägung verschiedener öffentlicher Interessen, auch anderer Verkehrsteilnehmer, soll es deshalb möglich sein, neue Verluststellen zu schaffen, wenn diese anderswo kompensiert werden. Ein besonderes Augenmerk liegt zudem auf attraktiven Umsteigebeziehungen am Bahnhof Rüti.

ÖV-Güteklassen / Linien heute

- ÖV-Güteklasse A
- ÖV-Güteklasse B
- ÖV-Güteklasse C
- ÖV-Güteklasse D
- ÖV-Güteklasse E
- ÖV-Güteklasse F
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Buslinie mit Haltestelle
- Aufgehobene Bushaltestelle
- Geplante Bushaltestelle



ÖV-Güteklassen / Linien Strategie REK



## Haltestellen

Die Lage und Ausstattung der Haltestellen sind nebst dem Takt und der Linienführung wichtige Qualitätsfaktoren der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Bei Sanierungen oder neuen Haltestellen werden diese überprüft und bei Bedarf mit zusätzlichen Ausstattungselementen versehen (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Licht, Fahrplan, Abfalleimer und ggf. Veloabstellplätze). Veränderungen, insbesondere der Art der Bushaltestelle (Bucht, Fahrbahnhaltestelle), sind zwingend mit dem marktverantwortlichen Busunternehmen abzusprechen. Es wird eine einheitliche und identifikationsstiftende Gestaltung angestrebt. Im Zentrum von Rütli ist dabei darauf zu achten, dass die Gestaltung das Ortsbild nicht beeinträchtigt.

Zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs sind mehrere Änderungen und Ergänzungen bei den Bushaltestellen geplant. Konkret sollen die etwas abgelegeneren Gebiete Hofacher/Schwarz, Pilgerhof/Fägswil und Weiler je mit einer zusätzlichen Haltestelle besser an den öffentlichen Verkehr angebunden werden. Die geplanten Haltestellen bieten zusätzliche Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten auf bereits bestehenden Buslinien.



ungefähre Lage Haltestelle Hofacher



ungefähre Lage Haltestelle Fägswilerstr.



ungefähre Lage Haltestelle Dachseggstr.

### Gruebenplatz

Die Haltestellen auf der Ortsbuslinie sollen optimiert werden. Es wird angestrebt, zwei Haltestellen zu verschieben. Die Haltestelle Gruebenplatz soll von der Widacherstrasse an die Werkstrasse verschoben werden. Dies ermöglicht den Ausbau der Haltestelle gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Die heutige Lage der Haltestelle mit einer starken Längsneigung lässt dies nicht zu.

### Moosstrasse – Sonnenplatz

Die Haltestelle Moosstrasse, die sich unmittelbar beim Einbieger auf die Ferrachstrasse befindet, soll aufgehoben werden. Als Ersatz dient eine neue, rund 100 Meter entfernte Haltestelle beim Sonnenplatz. Die neue Haltestelle bietet den Vorteil, dass sie nebst dem Ortsbus auch durch die regionale Verbindung Richtung Eschenbach bedient werden kann.

## 4.3 Fussverkehr

### Fuss- und Wanderwege

Sichere Fusswege bieten einerseits den Fussgängerinnen und Fussgängern (u.a. Kinder, Betagte, Benutzer öV) eine hohe Bewegungsqualität, andererseits werden die nahen Erholungsgebiete mit attraktiven Wanderwegen erschlossen.

Im kommunalen Verkehrsplan wird das grobmaschigere regionale Fusswegnetz mit den kommunalen Verbindungen ergänzt. Die kommunalen Wege decken die wichtigen Schulwege und Alltagsrouten ab. Sie erschliessen die Schulen, öffentlichen Bauten, Einkaufsmöglichkeiten, Bushaltestellen und den Bahnhof, soweit dies nicht bereits regional festgelegt ist.

Maschenweite von 100 m

Für den Alltagsverkehr ist es essenziell, ein möglichst feinmaschiges Netz zur Verfügung zu haben. Das Handbuch Fusswegnetzplanung vom ASTRA stellt dazu eine gute Vollzugshilfe dar. Es empfiehlt eine maximale Maschenweite von 100 m innerhalb des Siedlungsgebiets. Diese Empfehlung wird im Richtplantext als Festlegung aufgenommen, wobei nicht eine maximale, sondern circa eine Maschenweite von 100 m angestrebt wird. Die Gemeinde wird dadurch befugt, auch ohne die Festlegung einer spezifischen Wegverbindung, im Falle eines Bauprojekts die Verdichtung auf eine Maschenweite von circa 100 m des öffentlich zugänglichen Fusswegnetzes zu fordern. Dadurch kann das Fusswegnetz stetig verbessert werden, ohne eine Richtplananpassung notwendig zu machen.

Umgesetzte Wegverbindungen

Seit der letzten Revision der Richtplanung wurden mehrere als geplant bezeichnete Fusswege umgesetzt. Die Gemeinde hat die öffentlichen Wegrechte gesichert, weshalb die Wege nun als bestehend gelten und eine explizite Nennung in den Festlegungen wegfällt.



Rapperswilerstrasse – Areal Altwegg



Werkstrasse – Jona



Im Rain (teilweise)

Aufnahme bestehender Fusswege

Zwischen der Schlossbergstrasse und der Dorfstrasse besteht bereits heute ein wenige Dutzend Meter langer, attraktiver, von Grünflächen gesäumter Fussweg. Der Fussweg war bis anhin nicht im Richtplan verzeichnet. Das öffentliche Wegrecht ist jedoch bereits gesichert. Um die Wegverbindung auch planerisch zu sichern, wird der Weg in der Richtplankarte als bestehend aufgenommen. Auch andere bereits bestehende Fusswege auf öffentlichen Strassen werden je nach Netzfunktion in der Richtplankarte aufgenommen.

Verzicht auf bisher geplante Verbindung  
Niggital – Gmeindrüti

Der im rechtskräftigen Richtplan als geplant bezeichnete Fuss- und Wanderweg vom Lorenweg über den Lorenbach zur Gmeindrüti-strasse wird aufgehoben. Der Weg hätte über ein wenig beeinträchtigt Gewässer sowie Fruchtfolgefleichen geführt werden müssen. Damit könnte je nach Start- und Zielort eine Reduktion der Distanz um bis zu 600 m erreicht werden. Aufgrund der voraussichtlich mässigen Frequenzen sowie das überschaubare Einzugsgebiet, welches von einem solchen Weg profitieren würde, scheint der daraus resultierende Eingriff in die Landschaft unverhältnismässig.

Verzicht auf bisher geplante Verbindung  
entlang Dachseggbächli

Im Quartier Weier ist im rechtskräftigen Richtplan in der Fortsetzung der Weierstrasse entlang des Dachseggbächli ein Fuss- und Wanderweg bezeichnet, welcher im Wald an das regionale Wegnetz anschliesst. Der rund 300 Meter lange, bisher geplante Wegabschnitt wird entlang des natürlichen/naturnahen Gewässers geführt und muss dieses auch queren. Auch bei einer Führung ausserhalb des Uferstreifens wäre zumindest durch die Querung von einer Beeinträchtigung des Gewässers auszugehen. Der parallel dazu verlaufende bestehende Weg führt im Extremfall zu einem Umweg von lediglich 70 Metern. Es erscheint deshalb angebracht und verhältnismässig, auf die neue Wegverbindung zugunsten des Gewässers zu verzichten.

Neue Verbindung Knechtacherstrasse –  
Friedeggstrasse

Mit dem räumlichen Entwicklungskonzept besteht die Absicht, den «Garten der Sinne» südlich des ehemaligen Spitalareals als öffentliche Freifläche zu stärken. Östlich und westlich soll der Park durch Wohnnutzungen eingefasst werden. Um die Erreichbarkeit des Parks als Erholungsfläche sicherzustellen, ist eine gute Anbindung an das Fusswegnetz elementar. Ein neuer Fussweg unterhalb der bestehenden Hangkante zwischen der Knechtstrasse und der Friedeggstrasse soll die Zugänglichkeit sicherstellen. Zudem wird damit ein verkehrswegabgewandter Zugang zum Naherholungsgebiet Rütliwald ermöglicht.

Verlegung Alpenstrasse/Friedhofstrasse

Massgebend für die Attraktivität einer Fusswegverbindung sind auch die Querungsmöglichkeiten bei Strassen. Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts der Breitenhofstrasse wurde dies genauer betrachtet. Die Platzverhältnisse lassen nicht überall eine angemessene Querungsmöglichkeit zu. Die Wegführung im Bereich der Alpen- und Friedhofstrasse wird deshalb angepasst. Da die notwendige Verbindung bereits existiert und es sich dabei um eine Gemeindestrasse handelt, sind weder neue Wegrechte noch Ausbauten notwendig. Die neue Fusswegführung kann damit als bestehend festgelegt werden. Die Veloführung ist davon ebenfalls betroffen.

Neue Linienführung Alpenstrasse/Friedhofstrasse



Joweid-Areal

Das Joweid-Areal im direkten Umfeld des Bahnhofs Rüti ist ein wichtiges Entwicklungsgebiet der nächsten Jahre. Ein Masterplan zeigt die angestrebte Entwicklung auf, mit der das Areal mehr für die Öffentlichkeit geöffnet werden soll. Insbesondere im nördlichen Teil des Areals sollen auch künftig industriell-gewerbliche Betriebe möglich bleiben. Dies führt dazu, dass auch künftig auf dem Areal Lastwagen und anderweitiger Anlieferungsverkehr vorhanden sein wird. Die genauen Verkehrsführungen sind im aktuellen Planungsstadium noch nicht abschliessend geklärt. Im Richtplan werden deshalb keine konkreten Fusswegverbindungen festgehalten. Die genaue Wegführung ist noch mit dem notwendigen Gestaltungsplan zu eruieren. Dabei ist sicherzustellen, dass sowohl in Nord-Süd-Richtung als auch Ost-West-Richtung das Areal durchlässig ist und die Zugänglichkeit vom Bahnhof Rüti aus optimiert wird. Die Anschlüsse an die umliegenden Quartiere in Rüti und Tann sowie die bestehenden Fuss- und Wanderwege entlang der Jona sind zu gewährleisten. Die Wege sind dabei möglichst direkt und konfliktfrei zu führen.

Wegverbindung Rosenberg

Die Wegverbindung Rosenberg besteht aus mehreren geplanten Abschnitten und verbindet im Wesentlichen die Quartiere Weinberg, Oberhaltberg sowie die Wohnquartiere entlang der Walderstrasse miteinander, mit dem Wanderwegnetz sowie mit dem Aussichtspunkt an der Hangkante am Rosenberg. Gesamthaft sind dabei rund 670 m Fuss- und Wanderwege als geplant bezeichnet. Ein nicht zu vernachlässigender Teil dieser Wege besteht heute bereits als Zufahrt zur Liegenschaft Rosenberg 1 (ca. 90 m) und als Trampelpfad zwischen der Weinbergstrasse und der Liegenschaft Rosenberg 1 (ca. 220 m). Beide Wegabschnitte sind in den AV-Daten als «Strasse, Weg» respektive «Veloweg, Fussweg» bezeichnet. Der in Schlangenlinie hinaufführende Trampelpfad überwindet dabei einen Höhenunterschied von 43 m. Durch die geplante Festlegung wird der bestehende Weg öffentlich zugänglich und zusätzlich in das bestehende Fusswegnetz

eingebunden. Entlang des etwa 560 m langen Siedlungsrandes des Quartiers Weinberg entsteht so ein zweiter Zugang zur offenen Landschaft. Der Abstand der beiden Zugänge beträgt rund 340 m, was deutlich über der normalerweise angestrebten Maschenweite von 100 m liegt und bezogen auf die Länge des Siedlungsrandes einer zweckmässigen Verteilung entspricht. Grosse Umwege innerhalb des Quartiers zum bestehenden Weg am nordwestlichen Rand (Haltbergstrasse) oder über die stark befahrene Walderstrasse am östlichen Rand entfallen. Die Attraktivität und Durchgängigkeit des Fuss- und Wanderwegnetzes wird deutlich verbessert.

Die Flächen, durch welche die Wege führen sollen oder dies teilweise bereits tun, werden landwirtschaftlich genutzt und als übrige Dauerriesen bewirtschaftet. Kleinere punktuelle Flächen liegen zudem innerhalb des Siedlungsgebiets und der Bauzone. Fruchtfolgeflächen können grossmehrheitlich umgangen werden. Zwei kleine Abschnitte beanspruchen jedoch wenige Fruchtfolgeflächen. Bei einer Wegbreite von 2 m werden rund 74 m<sup>2</sup> Fruchtfolgeflächen beansprucht. Ob ein solcher Flächenverlust kompensiert werden muss, ist mit der nachfolgenden Detailplanung zu klären. Im Bereich der Liegenschaft Rosenberg 1 befindet sich zusätzlich das kommunale Naturschutzobjekt 432. Es handelt sich dabei um eine Baumgruppe. Der Weg besteht in diesem Bereich bereits teilweise. Die notwendigen Ergänzungen sollten problemlos um die Bäume herumgeführt werden können. Durch den Weg sowie die Bauarbeiten dürfen die Bäume und insbesondere die Wurzeln nicht beschädigt oder beeinträchtigt werden.

Dunkelbraun = FFF Klasse 1-5  
Hellbraun = FFF Klasse 6  
Dreieck schwarz = Aussichtspunkt  
Hellblau = komm. Naturschutzobjekt  
Rot = mögliche Linienführung im Projekt



Alternative Wegführungen scheinen nicht möglich oder zweckmässig zu sein. Die steile Hangsituation erschwert die freie Wahl einer geeigneten Linienführung. Dies wird durch die Eigentumsstrukturen zusätzlich erschwert. Würde zudem der Weg weiter östlich oder westlich geführt, wäre der Netznutzen deutlich geringer, ohne dabei deutlich andere Vorteile aufzuweisen. Auch bei einer anderen Positionierung der beiden nördlichen Anschlüsse zum bestehenden Netz (Oberhaltberg und Flurweg Kat. Nr. 1835) kann die Beanspruchung

von Fruchtfolgefleichen nicht umgangen werden. Ein gänzlicher Verzicht auf diese Anschlüsse würde wiederum den Nutzen der geplanten Netzergänzung deutlich reduzieren.

Gemäss heutigem Wissensstand erscheint die Beeinträchtigung als verhältnismässig, insbesondere im Vergleich zum Nutzen für die Bevölkerung von Rütli. Die vielfach bereits vorhandenen Wege, welche lediglich noch rechtlich, in Form von Dienstbarkeiten, gesichert werden müssen, sowie die lediglich minimale Beanspruchung von Fruchtfolgefleichen lassen eine Festlegung auf Stufe Richtplanung insgesamt als angemessen und zweckmässig erscheinen. Details müssen dennoch später mit einem Detailprojekt vertieft überprüft und beurteilt werden.

#### Fägswilerstrasse – Walderstrasse

Zwischen der Fägswilerstrasse und der Walderstrasse ist eine kurze Netzergänzung mit einer Länge von rund 50 m geplant. Der Weg ermöglicht einen direkteren Zugang des Ortsteils Oberfägswil zur Walderstrasse und dem Arbeitsplatzgebiet Pilgerhof. Eine grosse Bedeutung erhält der Weg zusammen mit der ebenfalls geplanten neuen Bushaltestelle an der Walderstrasse. Die Bushaltestelle und die Wegführung sind optimal aufeinander abgestimmt und reduzieren so die Gehdistanz für Personen aus Oberfägswil zur nächstgelegenen bestehenden oder geplanten Bushaltestelle um die Hälfte respektive auf ca. 240 m. Ohne die geplante Netzergänzung reduziert sich der Nutzen der geplanten Bushaltestelle stark. Der Weg besteht überdies bereits seit längerem und dient nebst der fussläufigen Verbindung der beiden Strassen auch als sekundärer Hauszugang zur Liegenschaft Walderstrasse 130. Der Weg war über lange Zeit stark überwachsen und wurde ums Jahr 2021 erneuert. Seither wurde festgestellt, dass der Weg nie vom Kanton bewilligt wurde und deshalb als geplant gilt. Der Weg liegt vollständig in der Landwirtschaftszone, beansprucht jedoch keine Fruchtfolgefleichen.

Dunkelbraun = FFF Klasse 1-5  
Hellbraun = FFF Klasse 6  
Rot = Linienführung im Projekt  
Rosa = Bushaltestelle mit Eingangstor



Eine alternative Wegführung weiter westlich erscheint ungeeignet, da dabei Fruchtfolgefleichen betroffen wären und sich zusätzlich die Weglänge verlängern würde. Bei einer Wegführung weiter östlich könnte die Weglänge zur Querung der Landwirtschaftsfläche zwar verkürzt werden, aufgrund des fehlenden Trottoirs auf der Südseite der Walderstrasse wäre jedoch auch dort ein Weg notwendig. Eine alternative Fussgängerquerung zur Nutzung des nordseitigen bestehenden Trottoirs müsste im Zusammenhang mit der geplanten Bushaltestelle inkl. neuem Eingangstor und der damit ohnehin vorgesehenen Querung stehen. Zwei Querungen dicht aufeinander dürften an dieser Lage nicht möglich sein. Die Verschiebung der Bushaltestelle inkl. Eingangstor nach Osten erscheint aufgrund des tatsächlichen Ortseingangs jedoch unverhältnismässig, zudem würde die Bushaltestelle durch die steigende Entfernung zum Arbeitsplatzgebiet Pilgerhof und dem Ortsteil Oberfägswil an Attraktivität einbüßen.

Gemäss heutigem Wissensstand erscheint die Beeinträchtigung als verhältnismässig, insbesondere im Vergleich zum Nutzen für die Bevölkerung und Arbeitnehmer in Rüti. Die geringe Beanspruchung von Landwirtschaftsland und ohnehin bereits verändertem Boden, lassen eine Festlegung auf Stufe Richtplanung insgesamt als angemessen und zweckmässig erscheinen. Details müssen dennoch später mit einem Detailprojekt vertieft überprüft und beurteilt werden.

#### Niggital – Neu Yorkstrasse

Zwischen der Neu Yorkstrasse und dem Niggitalweidholzweg ist ein kurzer Wegabschnitt von nicht ganz 100 m geplant. Dieser überwindet eine Höhendifferenz von rund 17 m, wobei diese mehrheitlich innerhalb des Abschnittes im Wald liegt. Die Wegverbindung ermöglicht einen direkten Zugang des Quartiers Neu York / Frohberg zur Zone für öffentliche Bauten, welche heute als Tennisplatz und den Erholungsnutzenden dient. Der regionale Fuss- und Wanderweg, welcher auf dem Niggitalweidholzweg südlich am Tennisplatz vorbeiführt, wird so ebenfalls besser zugänglich. Die heutige Zugänglichkeit der verschiedenen Zielorte ist aufgrund der Topografie und der daraus resultierenden geringen Anzahl an Wegen eingeschränkt. Alternative bestehende Routen ins Niggital sind 800 m bis 1.5 km lang und damit um ein Vielfaches länger als der neu geplante Weg.

Der Weg kommt rund hälftig in der Zone für öffentliche Bauten sowie im Wald und der Landwirtschaftszone zu liegen. Durch die starke Steigung von etwas über 40 % innerhalb des Waldes, dürfte eine Treppe unumgänglich sein. Dadurch kann der Weg zwar direkter und damit auch kürzer geführt werden, der bauliche Eingriff ist hingegen grösser. Bei der Anlegung des Weges sollte darauf geachtet werden, dass möglichst keine unnötigen Fällungen notwendig sind, sondern auf die normale Verjüngung zurückgegriffen werden kann. Der Eingriff kann durch eine optimale Wegführung zwischen den Bäumen reduziert werden. Der nördlichste Viertel des Weges liegt in der Landwirtschaftszone. Fruchtfolgefleichen sind dabei nicht betroffen. Die Flächen werden als übrige Dauerwiesen bewirtschaftet. Eine Än-

derung der Bewirtschaftung zu Ackerflächen ist aufgrund der speziellen Form, der geringen Grösse sowie der Lage nördlich des Waldes höchst unwahrscheinlich. Bei einer Breite von 2 m werden rund 40 m<sup>2</sup> Landwirtschaftsfläche beansprucht.

Dunkelbraun = FFF Klasse 1-5  
Rot = Richtplaneintrag geplant



Aufgrund der Bestockung und Bewaldung der Hangkanten sowie der Eigentumsstrukturen ist eine alternative Wegführung, welche weniger Wald oder Landwirtschaftsfläche beansprucht und eine vergleichbare Wirkung erzielt, nicht möglich. Eine Wegführung weiter östlich würde deutlich mehr Wald beeinträchtigen und je nach Lage zusätzlich Fruchtfolgeflächen beanspruchen. Eine Wegführung weiter westlich ist aufgrund der Eigentumsstrukturen schwierig und würde aufgrund der Nähe zum bestehenden Weg an Nutzen verlieren.

Gemäss heutigem Wissensstand erscheint die Beeinträchtigung als verhältnismässig, insbesondere im Vergleich zum Nutzen für die Bevölkerung von Rüti. Die Festlegung auf Stufe Richtplanung wird insgesamt als angemessen und zweckmässig erachtet. Details müssen dennoch später mit einem Detailprojekt vertieft überprüft und beurteilt werden.

Honegrainstrasse – Kühweidstrasse

Zwischen der Kühweidstrasse und der Honegrainstrasse ist eine neue Fusswegverbindung geplant, welche eine direkte Verbindung der Quartiere Wacht und Weiler ermöglicht. Nebst einer allgemeinen Verbesserung der Durchwegung und einer damit einhergehenden Attraktivitätssteigerung im Fusswegnetz, kann insbesondere der Zugang zum öffentlichen Verkehr für das Quartier Wacht deutlich verbessert werden. Die Distanz zur nächstgelegenen Bushaltestelle reduziert sich dadurch innerhalb des Quartiers Wacht je nach Lage um 70 bis 300 m. Die geplante, rund 160 m lange Wegverbindung besteht zu zwei Drittel bereits als Zufahrt zu Liegenschaften und als Fussweg innerhalb einer Wohnsiedlung in der Bauzone.

Der nicht bestehende Drittel führt auf einer Länge von etwa 40 m durch die Freihaltezone. Die Freihaltezone wird in diesem Gebiet landwirtschaftlich, konkret als übrige Dauerwiese, genutzt. Aufgrund

der Hanglage ist eine andere landwirtschaftliche Nutzung auch langfristig unwahrscheinlich. Fruchtfolgeflächen sind nicht betroffen. Im höher gelegenen Quartier Wacht befindet sich am Siedlungsrand an Hanglage das kommunale Naturschutzobjekt 222. Der Trockenstandort inkl. Pufferzone grenzt nördlich und westlich an den Siedlungsrand sowie an die bestehende Liegenschaftenzufahrt, welche künftig auch als Fussweg dienen soll. Der Trockenstandort wird entsprechend nicht direkt tangiert. Aufgrund der zu erwartenden höheren Fussgängerfrequenzen entlang des Naturschutzobjekts sind jedoch Massnahmen zu ergreifen, um eine Beeinträchtigung durch Betreten zu reduzieren respektive gänzlich zu unterbinden.

Dunkelbraun = FFF Klasse 1-5  
Hellblau = komm. Schutzobjekt 222  
Rot = mögliche Linienführung im Projekt



Eine alternative Wegführung weiter östlich oder westlich ist nicht möglich oder zweckmässig, da dies durch die Eigentumsverhältnisse stark erschwert wird und mindestens im gleichen Mass landwirtschaftlich genutzte Flächen beansprucht werden müssten. Die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr würde bei einer anderen Lage zudem stark gemindert, was den Nutzen der Wegverbindung reduzieren würde.

Gemäss heutigem Wissensstand erscheint die Beeinträchtigung als verhältnismässig, insbesondere im Vergleich zum Nutzen für die Bevölkerung von Rüti. Die Festlegung auf Stufe Richtplanung wird insgesamt als angemessen und zweckmässig erachtet. Details müssen dennoch später mit einem Detailprojekt vertieft überprüft und beurteilt werden.

Steinacherstrasse – Täusi

Im Quartier Steinacher sind verschiedene neue Wegverbindungen geplant, welche die Durchwegung und Anbindung des Quartiers an die Umgebung und in die offene Landschaft und Naherholungsgebiete deutlich verbessern sollen. Eine dieser Wegverbindungen führt von der Steinacherstrasse parallel zum Bahneinschnitt an der Steinacherstrasse vorbei bis zur Tunnelstrasse. Die Wegverbindung befindet sich vollständig innerhalb des kantonalen Siedlungsgebiets und an der Grenze zwischen der Bauzone und der Freihaltezone. Der Weg-

abschnitt ist etwa 210 m lang, wobei rund 80 m davon bereits als Fussweg innerhalb einer Wohnsiedlung bestehen. Der kleine bestehende Fussweg zwischen der Stein- und Tunnelstrasse ist heute jedoch privat und steht damit der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung. Für Bewohner am eigentlichen Siedlungsrand fallen ohne den geplanten Weg Umwege von rund 500 m an, um die offene Landschaft zu erreichen. Das gesamte grossgefasste Quartier zwischen Ferrachstrasse und Jona hat bei einer Einwohnerzahl von über 3'000 Personen und einer Siedlungsrandlänge von beinahe 1.5 km, lediglich drei Zugänge zur offenen Landschaft und den Naherholungsgebieten. Die Durchlässigkeit für Fussgänger ist damit äusserst gering. Mit den neu vorgesehenen Wegen können diese um einen zentralen weiteren Zugang ergänzt werden.

Im Bahneinschnitt, in welchem der Weg etwas zurückversetzt zur Oberkante vorbeiführen soll, befindet sich das überkommunale Naturschutzobjekt 15. Das Reptilieninventarobjekt ist ein wertvoller Standort der Zauneidechse. Die Naturschutzzone 1 des Inventarobjekts darf weder beansprucht noch betreten werden. Eine Führung vollständig ausserhalb der Schutzzone ist bei teilweiser Beanspruchung von privatem Grund möglich. Aufgrund der erhöhten Fussgängerfrequenzen sind geeignete Massnahmen zu ergreifen, um den Trockenstandort im Bahneinschnitt vor Beeinträchtigung zu schützen. Das Betreten durch Personen und auch Hunde ist zwingend zu unterbinden. Im kantonalen Richtplan ist zusätzlich der Doppelspurausbau der SBB-Linie eingetragen. Inwiefern dieser Ausbau mit den Schutzziele des überkommunalen Schutzobjekts vereinbar ist, bleibt unklar.

Hellbraun = FFF Klasse 6  
Dunkelblau = überkommunales  
Schutzobjekt 15  
Rot = mögliche Linienführung im Projekt



Die Bahnlinie trennt über weite Teile das Siedlungsgebiet von der offenen Landschaft. Der vorgesehene Standort ist der einzige, wo innerhalb des Siedlungsgebiets ein neuer Weg ohne Brückenbauwerk möglich ist. Weiter befindet sich das überkommunale Schutzobjekt über beinahe 700 m im Bereich des Bahneinschnitts. Eine alternative Lage, mit Brücke, müsste damit über bzw. durch den Trockenstandort geführt werden und würde diesen damit deutlich stärker beein-

trächtigen. Ein anderer Standort ausserhalb des Schutzgebiets wäre wiederum zu weit vom defizitären Quartier entfernt, sodass der Nutzen für dieses vernachlässigbar würde. Den vollen Nutzen erzielt der geplante Weg zudem nur gemeinsam mit den angrenzend geplanten Wegverbindungen FN7 und FN8.

Gemäss heutigem Wissensstand erscheint die Beeinträchtigung als verhältnismässig, insbesondere im Vergleich zum Nutzen für die Bevölkerung von Rüti und insbesondere das Quartier. Die Festlegung auf Stufe Richtplanung wird insgesamt als angemessen und zweckmässig erachtet. Details müssen dennoch später mit einem Detailprojekt vertieft überprüft und beurteilt werden.

#### Querung Dachseggbächli

Ebenfalls zur Verbesserung der Durchwegung innerhalb des Quartiers rund um die Steinacherstrasse sind weitere neue Wegverbindungen geplant. Die geplanten Wegverbindungen bestehen aus einem attraktiven rückwärtigen Weg in der Nähe des Dachseggbächli sowie einer Querverbindung zwischen der Aubrigstrasse und der Steinacherstrasse. Für diese neue Querverbindung ist eine neue Querung des Dachseggbächli notwendig. Die nächstgelegene Querung liegt rund 150 m westlich, ist jedoch aufgrund des Strassennetzes nur über einen Umweg von 400 m erreichbar. Auf der Ostseite ist aufgrund der Bahnlinie eine Querung des Bachs sogar lediglich mit einem Umweg von bis zu 700 m möglich. Für die eigentlichen Ziele innerhalb des Quartiers können die Umwege sogar noch deutlich grösser sein. Trotz der grossen geografischen Nähe sind deshalb die Quartiere nördlich und südlich des Dachseggbächli faktisch stark voneinander getrennt. Diese Trennung soll reduziert werden. Die Durchwegung und damit die Attraktivität des Fusswegnetzes als Ganzes wird dadurch deutlich besser.

Die angestrebte Bachquerung ist in der Verlängerung der Aubrigstrasse, wodurch die notwendigen, neu zu bauenden Wege stark reduziert werden können. Das Dachseggbächli ist im Abschnitt wenig beeinträchtigt. Die Breiten- und Tiefenvariabilität sind ausgeprägt respektive mässig. Es bestehen vereinzelte Verbauungen von Ufer und Sohle aus lockerem Naturstein. Das Gewässer weist zudem einen gewässergerechten Bewuchs auf, welcher das Gewässer mehr oder weniger vollständig beschattet.



sind die noch ausstehenden Abschnitte zwingend unversiegelt zu realisieren.

Die Jona ist innerhalb des Siedlungsgebiets von Rüti vielerorts durch starke Verbauungen geprägt. Im Abschnitt des geplanten Weges gilt sie als stark beeinträchtigt bis künstlich/naturfremd. Es besteht keine Breitenvariabilität und die Tiefenvariabilität ist mässig. Böschungen sind überwiegend bis vollständig als Mauer (dicht) verbaut. Auch die Gewässersohle ist undurchlässig und weist vereinzelte Verbauungen auf. Aufgrund der dicht bebauten Lage mitten im Siedlungsgebiet wird das Revitalisierungspotenzial als gering bis mittel eingestuft.

Rot = Richtplaneintrag geplant



Eine alternative Wegführung ausserhalb des Uferstreifens respektive des zukünftigen Gewässerraums ist aufgrund der Bebauung nicht möglich. Es erscheint ausserdem unzweckmässig, den bereits teilweise umgesetzten Weg nicht durchgehend entlang der Jona zu führen.

Gemäss heutigem Wissensstand erscheint die Beeinträchtigung als verhältnismässig, insbesondere im Vergleich zum Nutzen für die Bevölkerung von Rüti. Die Festlegung auf Stufe Richtplanung wird insgesamt als angemessen und zweckmässig erachtet. Details müssen dennoch später mit einem Detailprojekt vertieft überprüft und beurteilt werden.

Knechtacherstrasse – Spitalstrasse

Zwischen der Knechtacherstrasse und der Spitalstrasse soll eine neue Wegverbindung erstellt werden. Die Wegverbindung befindet sich vollständig in der Zone für öffentliche Bauten und liegt damit in der Bauzone. Mit der Wegverbindung wird eine weitere Verbindung zwischen dem südlich gelegenen Quartier Talgarten und der Spitalstrasse geschaffen. Die Maschenweite des Fusswegnetzes kann so in diesem zentralen und dicht besiedelten Gebiet auf durchschnittlich rund 150 m reduziert werden. Durch die Wegführung wird zudem die Zugänglichkeit und Einbindung der Bushaltestelle Rekrutierungszentrum verbessert.

Am nördlichen Ende der Grünfläche, welche mit dem Weg gequert werden soll, befindet sich das kommunale Naturschutzobjekt 420. Beim Objekt handelt es sich um die Parkanlage des ehemaligen Kreis-sitals. Im Inventarblatt wird ausschliesslich auf den Baumbestand hingewiesen. Sonstige erhaltenswerte Merkmale der Parkanlage werden nicht benannt. Eine Wegführung muss entsprechend zwingend um die Bäume herumgeführt werden und sich auch sonst in die Parkanlage einfügen. Bei der Anlegung der Wege ist zudem darauf zu achten, dass die Wurzeln und Stämme durch die Bauarbeiten nicht beschädigt werden und die Vitalität der Bäume weiterhin gewährleistet ist.

Hellblau = komm. Schutzobjekt 420  
Rot = mögliche Linienführung im Projekt



Aufgrund der angestrebten Dichte ist eine alternative Wegführung, welche das Schutzobjekt nicht tangieren würde, nicht zielführend.

Gemäss heutigem Wissensstand erscheint eine Umsetzung ohne Beeinträchtigung der Schutzziele möglich zu sein. Im Vergleich zum Nutzen für die Bevölkerung von Rüti erscheint die Festlegung auf Stufe Richtplanung entsprechend als angemessen und zweckmässig. Details müssen dennoch später mit einem Detailprojekt vertieft überprüft und beurteilt werden.

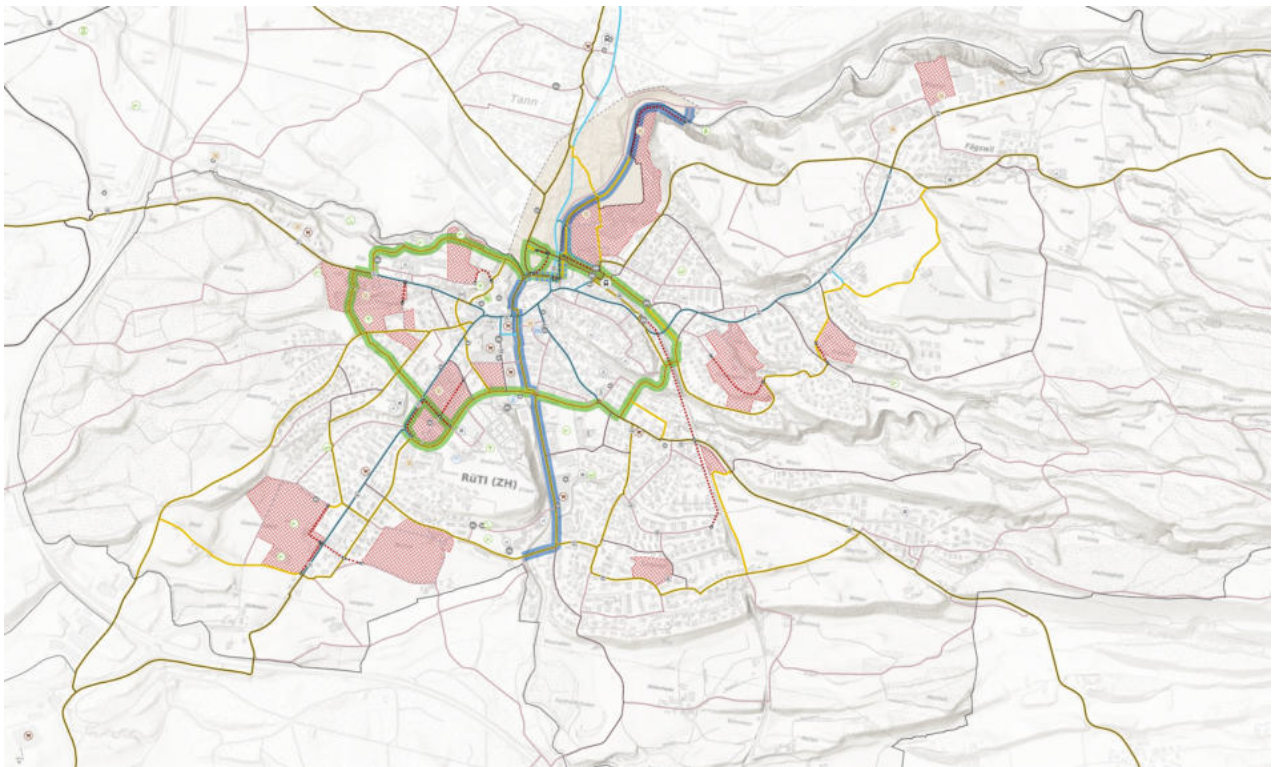
## 4.4 Veloverkehr

### Velowege

Unterschiedliche Verkehrsarten haben unterschiedliche Nutzungsansprüche. Dies trifft ausdrücklich auch auf den Veloverkehr zu. Die Grundanforderungen an ein Velowegnetz lassen sich in die Kategorien «Attraktiv», «Sicher» und «Zusammenhängend» unterteilen. Je nach Verkehrszweck bestehen jedoch zusätzlich weitere unterschiedliche Ansprüche. Grundsätzlich lässt sich Alltagsverkehr und Freizeitverkehr unterscheiden. Die Motive und Ansprüche können jedoch auch innerhalb dieser Kategorien variieren. Im Alltagsverkehr ist ein attraktives, feinmaschiges, sicheres Netz mit direkten Verbindungen und guten Zugängen zum öV wichtig. Im Gegensatz dazu ist im Freizeitverkehr oft der Weg das Ziel. Das Fahrverhalten und der Nutzungszweck sind sehr unterschiedlich. Die Ansprüche an die Infrastruktur sind entsprechend divers. Verkehrsarme Strecken werden bevorzugt. Die Gemeinde Rüti hat im Jahr 2020 ein Velokonzept vom Planungsbüro asa erarbeiten lassen. Die Festlegungen im kommunalen Richtplan wurden mit Bezug darauf grundlegend überarbeitet.

### Velokonzept

Das Velokonzept definiert anhand der verschiedenen Nutzungszwecke und Ansprüche das Velowegnetz. Es besteht aus den Haupttrouten und dem Lokernetz. Die Haupttrouten werden zusätzlich nach dem Fokus «Komfort» oder «Direkt» unterschieden. Der Richtplan legt sowohl die Haupttrouten als auch das Lokernetz behördenverbindlich fest.



Velokonzept (asa, 2020)

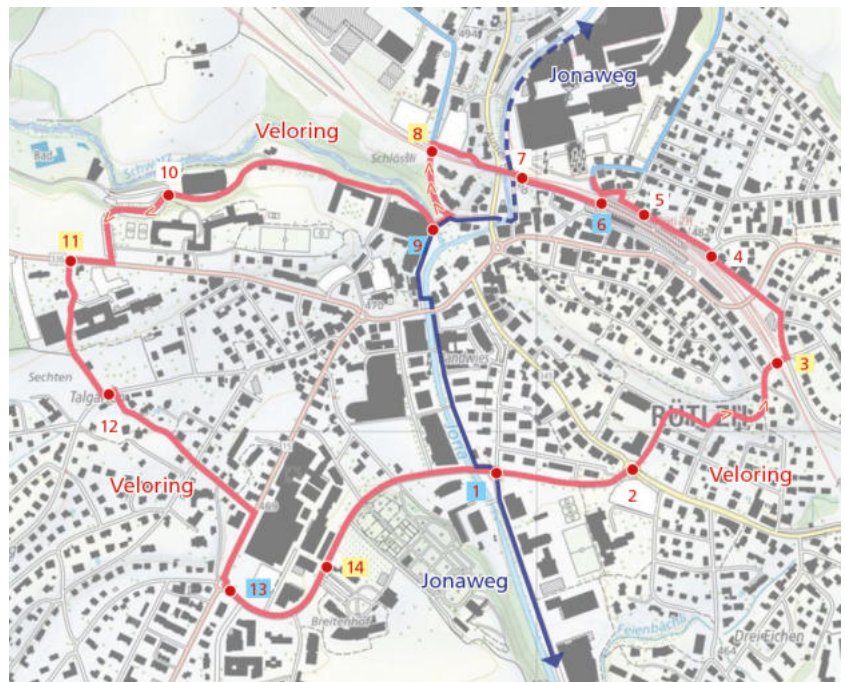
#### Anforderungen Velowegnetz

Die Anforderungen an die Infrastruktur sind je nach Lage, Verkehrsbelastung und Nutzungszweck unterschiedlich. Es sind sowohl Radstreifen, vom MIV separierte Wege wie auch die Führung im Mischverkehr denkbar. Die Anforderungen an die Netzelemente richten sich nach dem Velokonzept des Planungsbüros asa von 2020. Den Anforderungen von E-Bikes bis 25 km/h ist Rechnung zu tragen.

#### Veloring

Der sogenannte «Veloring» ist das Herzstück der Velonetzes in Rüti. Er soll als durchgehende und widerstandsarme Veloroute einmal um das Zentrum von Rüti führen. Das enge Zentrum mit zeitweise starken Verkehrsbelastungen kann so auf attraktiven Alternativen umfahren werden. In Abweichung zum Konzept soll der Veloring am Kreisel Breitenhof-/Ferrachstrasse geradeaus via Graf- und Schulstrasse in die Neuguetstrasse und damit die ursprünglich geplante Route geführt werden. Im Bereich der Rapperswilerstrasse wird der Veloring in Abweichung zur Velokonzept der asa von der Mürtschenstrasse via die Parzelle Kar. Nr. 6245 direkt in den Unterwiesplatz geführt. Eine Führung auf der stark befahrenen Rapperswilerstrasse kann so umgangen werden. An Lagen, wo der Veloring Buslinien kreuzt, ist eine sorgfältige Abwägung der geplanten Massnahmen vorzusehen. Durch die Priorisierung des Veloverkehrs dürfen keine zusätzlichen Zeitverluststellen für den öffentlichen Verkehr entstehen.

#### Verlauf des Velorings und Jonawegs (asa, 2020, angepasst durch SKW)



#### Ergänzung Veloring

Der Veloring wird zusätzlich in Abweichung zum Konzept um eine südliche Alternativverbindung ergänzt. Der Weg führt von der Mürtschenstrasse via Alpenblick- und Seefelstrasse zum Sportplatz Schützenwies und weiter via Riet-, Eichwies- und Neuhusstrasse zur Jona und zum Jonaweg. Dadurch entsteht eine verkehrsabgewante Alternative zum eigentlichen Veloring. Weiter kann dadurch auch der wichtige Zielort Schützenwiese besser an die Veloinfrastruktur angebunden werden.

Jonaweg

Ergänzend zum «Veloring» ist mit dem «Jonaweg» ein weiteres Rückgrat des Velonetzes geplant. Der Jonaweg soll einen durchgehenden Uferweg entlang der Jona bilden und sowohl dem Freizeit- wie auch dem Alltagsverkehr dienen. Der «Jonaweg» ist so auszubauen und zu gestalten, dass die Koexistenz zwischen Velo- und Fussverkehr möglich ist. Aufgrund der sensiblen Lage im schützenswerten Ortsbild und entlang der Jona bedingen die Ausgestaltung und genaue Linienführung eine sorgfältige Abwägung. Die Uferbereiche sind sowohl im ISOS als auch im KOBİ entsprechend umschrieben und haben einen hohen Stellenwert innerhalb des Ortsbildes.

Verlegung Alpenstrasse/Friedhofstrasse

Massgebend für die Attraktivität eines Velonetzes sind auch die Querungsmöglichkeiten bei Strassen und Knoten. Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts der Breitenhofstrasse wurde dies genauer betrachtet. Die Platzverhältnisse lassen nicht überall eine angemessene Querungsmöglichkeit zu. Die Wegführung im Bereich der Alpen- und Friedhofstrasse wird deshalb angepasst. Da die notwendige Verbindung bereits existiert und es sich dabei um eine Gemeindestrasse handelt, sind weder neue Wegrechte noch Ausbauten notwendig. Die neue Veloführung kann damit als bestehend festgelegt werden. Die Fusswegführung ist davon ebenfalls betroffen.

Längs Jona (ARA)

Der geplante Veloweg entlang der Jona im Bereich der ARA wird aus den Festlegungen gestrichen. Seit der Festlegung der Verbindung musste festgestellt werden, dass eine Umsetzung nicht möglich ist.

### **Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse**

Attraktive Veloabstellplätze sind für ein gutes Velowegnetz von grosser Bedeutung. Mit öffentlichen Abstellanlagen, welche den Ansprüchen der Nutzergruppen entsprechen, kann die Gemeinde nicht bloss eine Nachfrage stillen, sondern auch eine Vorbildfunktion für private Grundeigentümerschaften einnehmen. Veloabstellanlagen sind möglichst nah am Zielort und in genügender Anzahl zur Verfügung zu stellen. Der Velorahmen sollte angeschlossen werden können. Die Abstellanlage muss durch alle Velotypen nutzbar sein. Es sind entsprechend auch ausreichend Plätze für Anhänger und Cargo-bikes bereitzustellen. Weitere Annehmlichkeiten sind ein Witterungsschutz, Akku-Lademöglichkeiten und Schliessfächer.

Regionale Festlegung Bahnhof

Der rechtskräftige kommunale Richtplan von 2015 weist am Bahnhof Rütli vier kommunale Veloabstellanlagen aus. Die Anlagen sind um den Bahnhof Rütli verteilt, womit aus allen Richtungen einfach und schnell eine Abstellanlage erreichbar ist. Auf regionale Festlegungen wird im kommunalen Richtplan nicht hingewiesen. Bei der Konsultation des regionalen Richtplans wurde jedoch bemerkt, dass für den Bahnhof Rütli eine Festlegung besteht. Die regionale Veloabstellanlage ist auf dem Plan ungefähr auf dem P+R-Parkplatz auf dem Areal Mathiswiese in Tann verortet. Aufgrund der im Richtplan genannten Anzahl Abstellplätze und des Fehlens einer Abstellanlage am Ort des Richtplaneintrags ist davon auszugehen, dass damit die vier um den Bahnhof Rütli platzierten Abstellanlagen gemeint sind. Der Eintrag im kommunalen Richtplan ist entsprechend zu bereinigen. Die Gemein-

de ist der Überzeugung, dass die bestehende dezentrale Lösung mit vier Stationen die Attraktivität der Abstellanlage massgeblich mitbeeinflusst und entsprechend im kommunalen Richtplan zu sichern ist. Der regionale Richtplaneintrag wird entsprechend im kommunalen Richtplan präzisiert und mittels vier Symbolen gekennzeichnet.

Konzept Veloparkierung (asa, 2021)

Die Gemeinde Rüti hat im Jahr 2021 ein umfassendes Konzept zu den Veloparkierungen erstellen lassen. Das Konzept enthält konkrete Massnahmen für den Handlungsbedarf an bestehenden Anlagen sowie mögliche neue Abstellanlagen. Im Rahmen der Richtplanung wurden Anlagen mit mehr als 12 geplanten Abstellplätzen aufgenommen.

Abstellanlage Bahnhof / Jona

Unterhalb der Bahnbrücke auf einer Ebene mit der Jona soll eine neue Abstellanlage mit mehr als 24 Veloabstellplätzen entstehen. Sie dient der Erschliessung des Dorfs, ohne den Höhenunterschied aufgrund der Topografie überbrücken zu müssen. Es soll zudem geprüft werden, ob die Anlage allenfalls auch grösser ausfallen und mit einem Lift oder Schräglift an den Bahnhof angeschlossen werden könnte. Es ist dabei darauf zu achten, dass die Abstellanlage ausserhalb des Uferstreifens bzw. des Gewässerraums der Jona zu liegen kommt und deren Ausgestaltung zu keiner Beeinträchtigung des Ortsbildes führt.

Abstellanlagen an Bushaltestellen

Buslinien im regionalen Kontext verkehren meist auf den Hauptverkehrsstrassen, wodurch die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gerade im Kontext von Rüti oftmals nicht mitten im Quartier zu liegen kommen, sondern etwas am Rand. Um den öffentlichen Verkehr auch bei diesen etwas dezentraleren Haltestellen attraktiver zu machen, sollen die Bushaltestellen mit einer geringen Anzahl von 5 bis 11 Veloabstellplätzen ausgestattet werden. Die Veloabstellplätze sind dazu optimalerweise in das Wartehäuschen zu integrieren und damit witterungsgeschützt zu gestalten.

## 4.5 Motorisierter Individualverkehr

### Strassen

Die bezeichneten Sammelstrassen stellen zusammen mit den übergeordneten Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen die Groberschliessung des Siedlungsgebiets sicher.

#### Sammelstrassen

Die Breitenhofstrasse sowie die Werkstrasse im Abschnitt Breitenhof bis Widacherstrasse sind die einzigen Sammelstrassen in Rüti. Sie übernehmen durchleitende Funktionen zu den übergeordneten Verbindungsstrassen. Bei den Sammelstrassen wird ein durchgehender beidseitiger Fussgängerschutz angestrebt. Je nach Situation und angrenzender Nutzung ist der Fussgängerschutz in Form eines Trottoirs, eines Gehbereichs oder eines frei geführten Weges zu gewährleisten. Die Bedürfnisse von Velofahrenden bezüglich einer attraktiven und sicheren Führung, auch im Bereich von Knoten, sind zu berücksichtigen.

### Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse

Die Gemeinde sorgt für eine zweckmässige Anzahl an öffentlichen Parkierungsanlagen. Mit der Festlegung im kommunalen Richtplan wird das öffentliche Interesse am Standort bekundet. Die Gemeinde hat sich neu für die Deklaration des öffentlichen Interesses eine Mindestgrösse von 10 Parkfeldern gesetzt. Kleinere Parkierungsanlagen werden nicht in die Richtplanung aufgenommen, auch wenn diese weiterhin bestehen. Längsparkfelder im Strassenraum sind aufgrund ihrer dispersen Verteilung ebenfalls nicht geeignet für eine Festlegung im Richtplan.

Im Sinne der Förderung einer nachhaltigeren Mobilität prüft die Gemeinde Elektroladestationen auf den festgelegten Parkierungsanlagen sowie die Bereitstellung von Parkfeldern für Car-Sharingangebote. Die Gemeinde sorgt für ein bedarfsgerechtes Angebot. Die Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen wird in der bestehenden Parkierverordnung von 2017 geregelt. Eine Überarbeitung der Verordnung ist aktuell nicht vorgesehen.

#### Alterszentrum (bestehend)

Der Besucherparkplatz des Alterszentrums Breitenhof besteht bereits heute und ist von öffentlichem Interesse. Der Standort wird entsprechend in die Festlegungen aufgenommen.

#### Bandwies Süd (geplant) Friedhof (Aufhebung)

Die letzte unbebaute Parzelle an der Bandwiesstrasse im Zentrum von Rüti soll schon seit längerem entwickelt werden. Ein Gestaltungsplan, der die Rahmenbedingungen der baulichen Entwicklung regelt, ist in Arbeit. Dabei ist auch eine Tiefgarage geplant. Ein Teil der Parkfelder soll öffentlich zugänglich gemacht werden und als Ersatz der Parkfelder beim Friedhof dienen. Die Festlegung am Friedhof wird entsprechend aufgelöst, um im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts der Breitenhofstrasse mehr Gestaltungsspielraum zu erhalten. Eine untergeordnete Anzahl an Kurzzeitparkfeldern soll für Anlieferungen und für behinderte Personen weiterhin zur Verfügung stehen.

Krematorium (geplant)	Beim Krematorium, oberhalb des Friedhofs, besteht eine kleine Anzahl Parkfelder. Diese dienen lediglich dem Krematorium und dürfen bei Beerdigungen theoretisch nicht mitbenutzt werden. Mit der neuen Festlegung als Parkierungsanlage im öffentlichen Interesse wird die Gemeinde beauftragt, entsprechende Gespräche mit der Grundeigentümerschaft aufzunehmen. Die bestehenden Parkfelder können durch die Doppelnutzung besser ausgelastet werden, was zu einem haushälterischen Umgang mit dem Boden führt. Ohne eine entsprechende Einigung sind die Parkfelder weiterhin nur durch Besuchende des Krematoriums zu benützen.
Sportplatz / Scheibenstrasse (Aufhebung)	Der Sportplatz Schützenwiese soll mittelfristig neu entwickelt werden. Dabei wird auch die Parkierung neu organisiert. Das benachbarte Quartier soll entlastet werden. Die Parkierung soll künftig zentral an einem Standort direkt über die Rapperswilerstrasse erfolgen. Die Parkierungsanlage auf der anderen Seite des Sportplatzes an der Scheibenstrasse wird entsprechend aufgehoben.
Schulhäuser (bestehend)	Verschiedene Parkierungsanlagen bei Schulhäusern sind im Richtplan von 2015 festgehalten. Dabei ist nicht abschliessend ersichtlich, welche Parameter dazu erfüllt sein müssen. Im Rahmen der vorliegenden Revision wurde deshalb eine Gesamtschau mit klaren Anforderungen erstellt. Eine Parkierungsanlage hat mindestens 10 Parkfelder aufzuweisen, damit sie im öffentlichen Interesse liegt. Die Parkierungsanlagen bei den Schulhäusern Fägswil, Schanz und Widacher erfüllen diese Anforderungen nebst den bereits festgelegten Parkierungsanlagen und werden als bestehend aufgenommen.
Wiesentalstrasse (Aufhebung)	Aufgrund der selbst gesetzten Anforderungen an den Mindestumfang von Parkierungsanlagen (10 Parkfelder) um ein öffentliches Interesse zu begründen, wird die Anlage Wiesentalstrasse aus dem Richtplan gestrichen. Mit lediglich 7 Parkfeldern lässt sich das höhere öffentliche Interesse gegenüber beispielsweise Längsparkfeldern auf einer Quartierstrasse nicht begründen.

## 4.6 Strassenraumgestaltung

### Aufwertung Strassenraum

Mit einer siedlungsorientierten Gestaltung der bezeichneten Strassenabschnitte soll der Strassenraum aufgewertet und für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, verbessert werden. Entsprechende Massnahmen sind vorzugsweise mit anstehenden Sanierungsarbeiten der Werkleitungserneuerung anzugehen. Dies hilft mit, Kosten zu optimieren.

### Gestaltung von Fassade zu Fassade

Zur Umgestaltung von Strassenräumen wird in der Regel ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erstellt. Bei der Gestaltung des Strassenraums soll von Fassade zu Fassade gedacht werden. Die angrenzenden Grundeigentümerschaften sind entsprechend möglichst früh in den Prozess miteinzubeziehen. Aufgrund der zentralen Lage innerhalb des schützenswerten Ortsbildes sind die Schutzziele der übergeordneten Ortsbildinventare bereits früh im Prozess zu konsultieren. Die Gestaltung soll die Eigenheiten des Ortsbildes unterstützen und keinesfalls zu einer Beeinträchtigung dieser führen.

### Ferrachstrasse

Das kantonale Tiefbauamt erarbeitet aktuell ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Ferrachstrasse. Die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr soll drastisch gesteigert werden. Dies beinhaltet auch die Signalisation von Tempo 30.

### Eingangstor

Ein Eingangstor dient der Reduktion der Geschwindigkeit am Orts- eingang, um damit die Verkehrssicherheit innerorts zu verbessern. Ein Eingangstor wird beispielsweise mittels horizontaler Verengung, eines Baumtors oder einer Mittelinsel gestalterisch akzentuiert. In Rüti bestehen an allen Ortseingängen Eingangstore, wobei es sich jeweils um Querungsmöglichkeiten mit Mittelinsel handelt. Eine gestalterische Akzentuierung mit Bäumen oder Verengungen, die ein Abbremsen erzwingen, ist nicht vorhanden. Aufgrund der geplanten zusätzlichen Bushaltestellen sollen die Eingangstore auf der Spital-, Walder- und Eschenbacherstrasse verschoben werden. Die Bushaltestellen sollen nach den Eingangstoren zu liegen kommen oder in diese integriert sein. An der Spitalstrasse hat der bestehende Kreisels bereits eine abbremsende Wirkung, womit dieser als Eingangstor betrachtet werden kann. Die Ortseingänge sind künftig stärker hervorzuheben. Es sind gestalterische Lösungen mit Baumtoren und grünen Mittelinseln anzustreben. Im Rahmen von Strassensanierungen soll auch das Eingangstor auf der Rapperswilerstrasse entsprechend aufgewertet werden. Da es sich bei den betroffenen Strassen um Staatsstrassen handelt, liegt die Aufsicht beim Kanton. Die Gemeinde hat sich frühzeitig mit dem Kanton in Verbindung zu setzen und mögliche Massnahmen zu koordinieren und bewilligungsfähig auszugestalten.

## 4.7 Verkehrsberuhigte Strassen

### Tempo 30

In der Gemeinde Rüti sind bereits seit geraumer Zeit sämtliche Wohnquartiere, mit Ausnahme von Staatsstrassen, den festgelegten Sammelstrassen und vereinzelt Privatstrassen, «flächendeckend» als Tempo-30-Zonen signalisiert.

#### Breitenhofstrasse

Die Breitenhofstrasse ist eine wichtige Achse innerhalb von Rüti. Sie dient nicht bloss dem motorisierten Individualverkehr, sondern auch dem Fuss- und Veloverkehr und übernimmt eine verbindende Funktion abseits der Hauptverkehrsstrassen. Aufgrund der Verlustzeiten auf der Rapperswilersrasse in Richtung Pfauenkreisel werden künftige Zusatzkurse auf der Buslinie 885 während der Abendspitze möglicherweise via Breitenhofstrasse-Bandwies zum Bahnhof geführt. Der Druck der verschiedenen Nutzergruppen ist gross. Die Gemeinde erarbeitet deshalb ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Breitenhofstrasse. Im Rahmen dessen soll nebst einer siedlungsorientierten Gestaltung auch die Signalisation von Tempo 30 geprüft werden. Damit soll allenfalls die Aufenthaltsqualität erhöht und das Nebeneinander verschiedener Verkehrsträger gefördert werden. Für die Signalisation respektive die Verfügung von Verkehrsregimen ist die Kantonspolizei Zürich zuständig.

#### Tempo 30 auf Staatsstrassen

In den letzten Jahren wurde der Druck, auch auf Staatsstrassen die Geschwindigkeit zu reduzieren, immer höher. Der zunehmende Verkehr führt zu Lärm und Umweltemissionen mit schädlicher Wirkung auf die Anwohnenden. Die Aufenthaltsqualität im Aussenraum ist oftmals ebenfalls stark beeinträchtigt. Durch eine Reduktion der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h kann Abhilfe geschaffen werden. Weiter kann bei überlasteten Strassen die Geschwindigkeitsreduktion zur Erhöhung der Kapazität führen. Der Verkehrsfluss wird verstetigt und die Abstände zwischen den Fahrzeugen können reduziert werden.

In Rüti plant das kantonale Tiefbauamt auf der Ferrachstrasse im Rahmen des in Arbeit befindlichen Betriebs- und Gestaltungskonzepts, Tempo 30 einzuführen. Die Gemeinde Rüti setzt sich zudem dafür ein, auf den anderen Staatsstrassen innerhalb des Zentrums eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 zu erwirken. Eine Umsetzung soll ebenfalls im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten erfolgen.

## Begegnungszonen

Innerhalb der Gemeinde Rüti sind an verschiedenen Lagen Begegnungszonen geplant oder sollen geprüft werden. Dadurch soll die Aufenthaltsqualität gesteigert werden und sich die Sicherheit weiter erhöhen.

### Achse Bandwies – Bahnhof

Auf der Bandwiesstrasse ist schon seit geraumer Zeit eine Begegnungszone geplant. Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zeigt dabei auf, wie sich der Strassenraum im Zentrum der Gemeinde entwickeln soll. Die Achse Bandwiesstrasse soll über die Werner-Weber-Strasse und die Bahnhofstrasse weiter bis an den Bahnhof geführt werden und damit eine aufenthaltsfreundliche Achse zwischen Bahnhof und Zentrum Bandwies schaffen.

### BGK Bandwiesstrasse



### Weierstrasse

Für die Weierstrasse besteht ein konkretes Projekt zur Einrichtung einer Begegnungszone. Der Vollständigkeit halber wird die Strasse deshalb in die Festlegungen aufgenommen. Auslöser des Projekts waren angrenzende Bautätigkeiten, die einen Ausbau der Strasse erforderten. Konkret hätte ein Trottoir erstellt werden müssen. Die Platzverhältnisse lassen dies jedoch nicht zu. Mit der Geschwindigkeitsreduktion und dem neuen Verkehrsregime bestehen andere Anforderungen, die mit dem vorhandenen Strassenquerschnitt erfüllt werden können.

### Schulhäuser und Kindergärten

Kinder sind im Strassenverkehr besonders schutzbedürftig, denn sie können Geschwindigkeiten und damit den nahenden Verkehr schlecht einschätzen. In Kombination mit Ablenkung und jugendlichem Übermut können schnell gefährliche Situationen entstehen. Kinder rennen ohne zu schauen auf die Strasse oder im Gerangel und Spiel wird ein seitlicher Schritt zu viel in die Fahrbahn gemacht. Im Umfeld von Schulen und Kindergärten ist das Risiko besonders hoch. Allein durch Schulung und Sensibilisierung kann das Risiko nicht auf ein befriedigendes Mass reduziert werden. Es sollen deshalb an den Anstossflächen und der nahen Umgebung von Schulen und Kindergärten Begegnungszonen eingerichtet werden. Dadurch wird das Verkehrsregime zugunsten der zu Fuss Gehenden verbessert. Die Strasse darf flächendeckend mit Vortritt gequert werden. Durch die damit verbundene Geschwindigkeitsreduktion werden zudem die Bremswege reduziert und der Blickwinkel und damit auch die Wahrnehmung erhöht.

### Schlossberg, Weinberg und Fägswil

Die Gemeinde Rüti ist im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS). Die historischen Kerne und Quartiere sind in ihrer

Art zu schützen und bestimmen den Charakter und die Wahrnehmung von Rüti massgebend mit. Die historische Substanz führt aber auch zu Problemen bei der Verkehrsführung. Die Strassen sind oftmals schmal und lassen keinen Ausbau zu, ohne dabei die Bausubstanz oder die prägenden Vorgartensituationen zu beeinträchtigen. Mit Begegnungszonen könnte diese Problematik gemindert werden. Es soll deshalb geprüft werden, ob und in welchem Umfang in den Kernzonen Begegnungszonen denkbar und zweckmässig sind. Die Schutzziele des Ortsbildes stehen dabei im Vordergrund.

## 5 AUSWIRKUNGEN

### Richtungsweisende Festlegungen

Die Festlegungen im kommunalen Richtplan entfalten eine behördenverbindliche Wirkung. Mit dem zustimmenden Beschluss der Stimmbevölkerung an der Gemeindeversammlung wird der Gemeinderat angewiesen, den Verkehr im Sinne der Richtplanfestlegungen zu organisieren.

Mit dem Richtplan Verkehr wird durch Abstimmung mit dem räumlichen Entwicklungskonzept (REK) sichergestellt, dass eine gute Voraussetzung für die Transformation hin zu nachhaltigeren Transportmitteln stattfindet.

Werden die richtungsweisenden Vorgaben umgesetzt, kann die Wirkung des kommunalen Richtplans Verkehr wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Gemeinde Rüti setzt sich bei der regionalen Verkehrskonferenz für eine Verbesserung des Busangebots in Rüti ein. Nebst neuen Haltestellen wird auch eine Taktverdichtung angestrebt. Die Zeitverluststellen für die Busse sollen zudem wo möglich behoben und die Entstehung neuer Verluststellen unterbunden werden.
- Die Gemeinde Rüti setzt sich das klare Ziel, eine Umlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr zu erreichen und unterstützt dies durch geeignete Massnahmen.
- Die Gemeinde Rüti bekennt sich zu einem dichten und attraktiven Fuss- und Wanderwegnetz mit einer Maschenweite von circa 100 m.
- Die Gemeinde Rüti gewichtet den Veloverkehr als Alternative zum motorisierten Individualverkehr hoch und forciert dazu ein attraktives und durchgehendes Velowegnetz. Auch der Verbesserung des Angebots an Veloabstellanlagen wird grosse Beachtung geschenkt.
- Die Gemeinde Rüti denkt in Strassenräumen von Fassade zu Fassade und beabsichtigt dazu, diverse Strassen im Zentrum siedlungsorientiert zu gestalten und damit auch die Dominanz des Autos im öffentlichen Raum zu reduzieren.
- Die Gemeinde Rüti plant und prüft diverse Begegnungszonen für ein besseres Nebeneinander zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

### Fruchtfolgefleichen

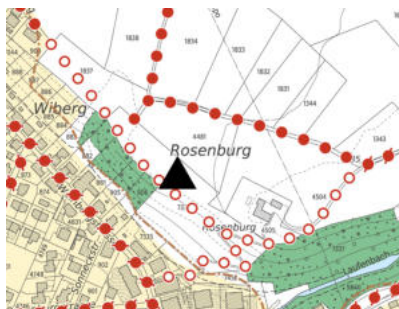
Die geplante Wegverbindung FN2 im Gebiet Rosenberg beansprucht rund 74 m<sup>2</sup> Fruchtfolgefleichen. Eine alternative Wegführung würde zu einem höheren Verlust führen. Der Verlust von Fruchtfolgefleichen ist zu kompensieren.

## Böden

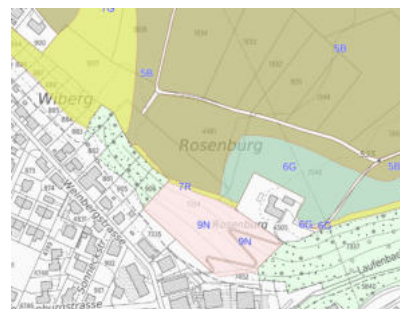
Die geplanten Wege FN2, FN3, FN4 FN5, FN24 / VN7 führen über potenziell natürliche Böden in der Landwirtschafts-, Freihalte- oder Erholungszone. Die Wege sind in der Regel unversiegelt und mit so geringen Eingriffen in den Boden wie möglich auszuführen.

FN2

Der Weg wurde so gelegt, dass er möglichst nur Böden der Nutzungseignungsklasse 7G und 7R und höher betrifft. Um die Durchgängigkeit und Anbindung ans gesamte Netz zu gewährleisten, sind kurze Abschnitte durch die Eignungsklasse 5B unumgänglich. Anthropogene Böden sind in diesem Gebiet nicht bekannt. Der Boden hat eine Gründigkeit von 30 bis 70 cm und ist senkrecht durchwaschen. Eine andere Wegführung würde bessere Böden beanspruchen.



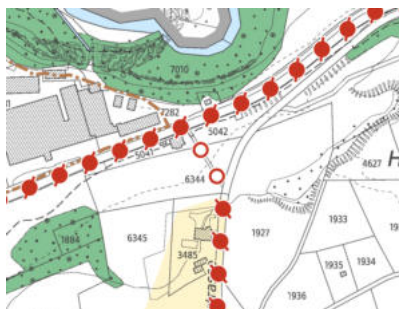
Ausschnitt Richtplan



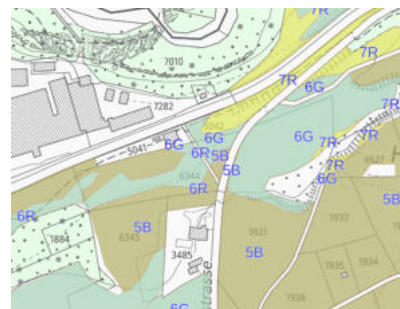
Ausschnitt landwirt. Nutzungseignung

FN3

Der Weg besteht bereits und ist deshalb nicht in den Bodenkarten enthalten. Die angrenzenden Böden gehören den Eignungsklassen 6G, 6R, 5B und 5R an. Für den nördlichen Teil des Weges besteht ein Hinweis auf anthropogene Böden des Typs «Auffüllung». Die Schaffung neuer FFF sei in der Regel nicht möglich. Der Boden hat eine Gründigkeit von 50 bis 70 cm und ist senkrecht durchwaschen. Eine andere Wegführung ist nicht zweckmässig.



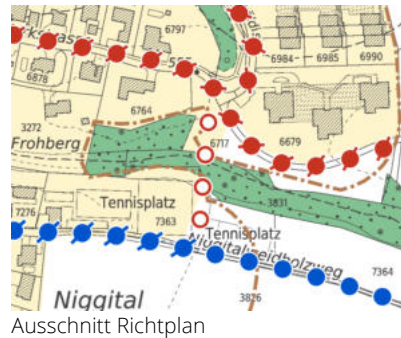
Ausschnitt Richtplan



Ausschnitt landwirt. Nutzungseignung

FN4

Der Weg befindet sich trotz der teilweisen Lage in der Landwirtschaftszone innerhalb des Siedlungsgebiets. Es sind keine Aussagen zur landwirtschaftlichen Nutzungseignung sowie der Bodenbeschaffenheit bekannt. Anthropogene Böden sind in diesem Gebiet nicht bekannt. Eine andere Wegführung ist nicht zweckmässig.



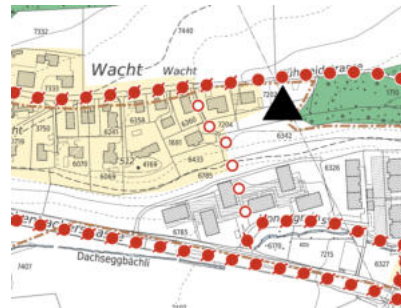
Ausschnitt Richtplan



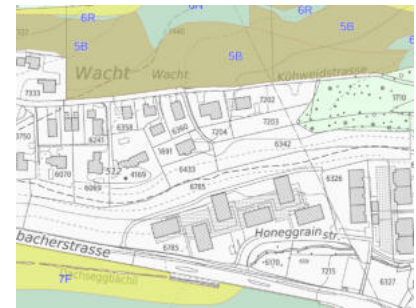
Ausschnitt landwirt. Nutzungsseignung

FN5

Der Weg befindet sich trotz der teilweisen Lage in der Freihaltzone innerhalb des Siedlungsgebiets. Es sind keine Aussagen zur landwirtschaftlichen Nutzungsseignung sowie der Bodenbeschaffenheit bekannt. Anthropogene Böden sind in diesem Gebiet nicht bekannt. Eine andere Wegführung ist nicht zweckmässig.



Ausschnitt Richtplan



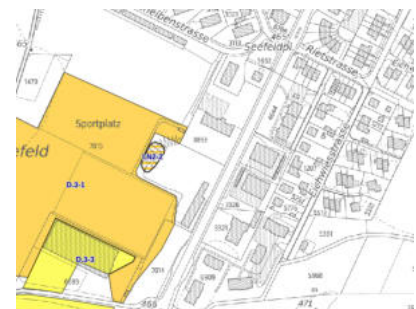
Ausschnitt landwirt. Nutzungsseignung

FN24 / VN7

Der Weg führt über weite Teile durch die Erholungs- und Bauzone, wo keine Angaben oder Aussagen zur landwirtschaftlichen Nutzungsseignung sowie zur Bodenbeschaffenheit bekannt sind. Anthropogene Böden bestehen grossflächig auf dem Sportplatzareal (Erholungszone). Es handelt sich teilweise um einen belasteten, aber weder überwachungs- noch sanierungsbedürftigen Ablagerungsstandort. Eine andere Wegführung führt zu keiner geringeren Beanspruchung von wertvollen Böden.



Ausschnitt Richtplan



Ausschnitt Kataster belasteter Standorte

**Ortsbildschutz**

Diverse räumlich konkrete Festlegungen ziehen bauliche Massnahmen nach sich, die einen Einfluss auf das Ortsbild haben können. Bei den entsprechenden Massnahmen ist die Auswirkung auf das Ortsbild stark von der Ausgestaltung der Massnahme abhängig. Ohne konkrete Projekte können die vorliegenden Festlegungen entsprechend nicht auf ihre Auswirkung im Ortsbild beurteilt werden. Auf Richtplan-

stufe wird deshalb an diversen Stellen im Richtplangentext festgelegt sowie im Bericht erläutert, dass solche Massnahmen im Einklang mit den Schutzziele des Ortsbildes auszuführen sind. Negative Auswirkungen auf das Ortsbild können so stufengerecht verhindert werden.

## Natur- und Landschaftsschutz

Verschiedene Festlegungen von geplanten Fuss- und Velowegverbindungen liegen in der unmittelbaren Nähe oder vermeintlich sogar auf Naturschutzobjekten. Die übergeordneten und kommunalen Naturschutzobjekte sind über Schutzverordnungen geschützt und dürfen nicht beeinträchtigt werden. Da die Richtplanung eine gewisse Unschärfe zulässt und auch erfordert, sind die möglichen Auswirkungen im konkreten Projekt zu beurteilen. Nachfolgend sind die möglicherweise betroffenen Objekte aufgelistet.

Objekt Nr.	Objekt Name	Schutzzone
15	Trockenstandort Tunnelstrasse	Naturschutzzone I
222	Trockenstandort Honegggrain mit Pufferzone Wacht	Naturschutzzone IIA
302	Giessen Gübelibächli und Jonalauf im Gübeli	Waldschutzzone IVL
405	Bachbestockung längs Feien- und Dachseggbächli im Widacher, in der Drei Eichen, im Steinacher und Ferrach	Naturschutzzone I
420	Parkanlage Kreisspital an der Spitalstrasse	Baumgruppen, Einzelbäume
432	Baumgruppe auf der Rosenberg	Baumgruppen, Einzelbäume

Naturschutzzone I  
 Fusswege FN6, FN7 und FN10

Die Objekte Nr. 15 und 405 liegen in der Naturschutzzone I, welche dem Erhalt und der Förderung des schutzwürdigen Lebensraums seltener und gefährdeter Tier- und Pflanzenarten dient. Das Errichten von Bauten und Anlagen aller Art ist verboten. Strassen und Wege dürfen nicht verlassen werden und Hunde sind an der Leine zu führen. Eine Wegführung ausserhalb der Naturschutzzone ist möglich und zwingend.

Naturschutzumgebungszone IIA  
 Fussweg FN5

Der am Rande tangierte Bereich des Objekts Nr. 222 liegt in der Naturschutzumgebungszone IIA, welche als Übergangsbereich zwischen Naturschutzzone und intensiv genutzter Umgebung dient. Es ist problemlos eine Wegführung möglich, welche am Objekt vorbeiführt. Mit flankierenden Massnahmen könnten allfällige störende Einwirkungen zusätzlich minimiert werden.

Waldschutzzone IVL  
 Fussweg FN1

Beim Objekt Nr. 302 handelt es sich um eine Waldschutzzone Landschaft IVL entlang der Jona und dem Gübelibächli. Die Schutzzone sieht die Erhaltung und Förderung der landschaftlichen Eigenart vor. Bei der Waldnutzung ist auf das Landschaftsbild besondere Rücksicht zu nehmen. Geländeänderungen und Ablagerungen aller Art sind verboten. Bauten und Anlagen für bestimmte Nutzungen, wie beispielsweise Wanderwege, sind zulässig, wenn auch bewilligungspflichtig. Bei einer entsprechend rücksichtsvollen Ausgestaltung der Wegverbindungen, dürften diese mit den Schutzziele vereinbar sein.

Baumgruppen, Einzelbäume  
 Fusswege FN2, FN18 und Veloweg VN5

Bei den Objekten Nrn. 420 und 432 handelt es sich um Baumgruppen respektive Einzelbäume. Die Pflege der Bäume hat gemäss Schutzverordnung fachgerecht durchgeführt zu werden. Eine Weg-

führung in der Nähe dieser Objekte ist problemlos machbar, wobei darauf zu achten ist, dass das Wurzelwerk durch die Verdichtung nicht beeinträchtigt wird.

## **Gewässer**

Diverse geplante Wegverbindungen verlaufen parallel zu Gewässern oder queren diese. Die genaue Lage und damit auch der Abstand zu den Gewässern ist gemäss aktuellem Planungsstand nicht bekannt. Grundsätzlich sind Uferstreifen von Gewässern von Bauten und Anlagen freizuhalten. Der Nachweis der Notwendigkeit, des öffentlichen Interesses und der Standortgebundenheit für Anlagen innerhalb des Uferstreifens erfolgt stufengerecht im Rahmen der tatsächlichen Projekte. Gemäss dem Faktenblatt Wege im Gewässerraum des kantonalen Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft von 2020 kann so dann aus einem Richtplaneintrag mit einer Linienführung entlang eines Gewässers auch kein Anspruch abgeleitet werden, den Weg direkt ans Gewässer legen zu dürfen. Der Richtplaneintrag lässt hierbei auch den notwendigen Anordnungsspielraum zu.

# **6 KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN**

## **6.1 Allgemeines**

### **Kosten mit Nachfolgevorlagen**

Die kommunale Richtplanung selbst verursacht noch keine unmittelbaren Folgekosten. Erst die Umsetzung der geplanten Festlegungen kann finanzielle Konsequenzen haben. Allerdings lassen sich diese zum jetzigen Zeitpunkt nur schwer beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren ist. In aller Regel kann die Stimmbürgerschaft vor der Realisierung von Festlegungen mit Kostenfolgen nochmals über den entsprechenden Sachverhalt befinden. Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören:

- Umsetzung in der Nutzungsplanung (z.B. Erschliessungsplan)
- Planungs- und Projektierungskredite
- Baukredite (z.B. Radweg, Strassenraumgestaltung)
- Landerwerb

### **Kosten ohne Nachfolgevorlagen**

Kosten, über die der Souverän nicht mehr abstimmen kann, betreffen in erster Linie gebundene Ausgaben oder in der Finanzkompetenz des Gemeinderates liegende Ausgaben gemäss Gemeindeordnung. Solche Kosten können sein:

- Infrastruktur, die mit dem Erschliessungsplan als gebundene Kosten beschlossen wurde (z.B. Trottoirbau)
- Unterhalt der Infrastrukturanlagen (z.B. Sanierungen)
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte
- Feinerschliessung (z.B. öffentlicher Weg in Quartierplan)

## 6.2 Umsetzung

### Punktuelle Massnahmen

Punktuelle Verbesserungen, Aufwertungen und Ergänzungen bereits bestehender Verkehrsanlagen sind nicht Gegenstand des Verkehrsplans und werden unabhängig davon umgesetzt.

### Prioritäten

Die einzelnen Massnahmen sind bedürfnisorientiert und zeitlich gestaffelt umzusetzen. Dementsprechend sind sie verschiedenen Prioritäten zuzuordnen.

sofort	2025–2028	Priorität 1
kurzfristig	2025–2030	Priorität 2
mittelfristig	2028–2035	Priorität 3
langfristig	nach 2035	Priorität 4

### Umsetzung

Zur Umsetzung der geplanten Festlegungen auf kommunaler Stufe sind folgende Massnahmen und Prioritäten vorgesehen:

#### Bushaltestellen

Nr.	Objekt	Priorität
HS6	Rüti ZH, Fägswilerstrasse	2
HS8	Rüti ZH, Sonnenplatz	1
HS11	Rüti ZH, Dachseggstrasse	3
HS15	Rüti ZH, Gruebenplatz	2
HS23	Rüti ZH, Hofacher	4

#### Fuss- und Wanderwege

FN1	Durchwegung Joweid-Areal	4
FN2	Wegverbindung Rosenberg	3
FN3	Fägswilerstrasse – Walderstrasse	3
FN4	Niggital – Neu Yorkstrasse	3
FN5	Honeggstrasse – Kühweidstrasse	2
FN6	Steinacherstrasse – Täusi	3
FN7	Weg entlang Dachseggbächli, Abschnitt Steinacher	3
FN8	Dachseggbächli – Aubrigstrasse – Ferrachstrasse	2
FN9	Speerweg – Ferrachstrasse	2
FN10	Weg entlang Feienbächli	3
FN11	Wegverbindung Roosriet	4
FN12	Wegverbindung längs Jona Breitenhofstrasse – Schulhaus Widacher	4
FN13	Schulhaus Ferrach – Nauengüetli	2
FN14	Wegverbindung im Rain	1
FN15	Weg längs Jona, Dorfstrasse – Hauptstrasse	4
FN16	Weg längs Jona, Abschnitt Bandwies	2
FN17	Wegverbindung Rapperswilerstrasse – Bandwiesstrasse	3
FN18	Knechtacherstrasse – Spitalstrasse	2
FN19	Knechtacherstrasse – Friedeggstrasse	3
FN20	Talgartenstrasse – Katzenweg	3
FN21	Wegverbindung Bergblickstrasse	2
FN22	Rapperswilerstrasse – Wiesenstrasse Nord	3
FN23	Rapperswilerstrasse – Wiesenstrasse Süd	3
FN24	Scheibenstrasse via Sportplatz zu Rapperswilerstrasse	2
FN25	Rapperswilerstrasse – Eichwiesstrasse	2

	Nr.	Objekt	Priorität
Velowege	VN1	Durchwegung Joweid-Areal	4
	VN2	Wettsteinweg – Joweidstrasse	4
	VN3	Sonnengartenstrasse – Niggital (Hessenwäldli)	4
	VN4	Schanz – Klosterhof	3
	VN5	Knechtacherstrasse – Spitalstrasse	2
	VN6	Mürtschenstrasse – Breitenhofstrasse	3
	VN7	Scheibenstrasse via Sportplatz zu Rapperswilerstrasse	2
	VN8	Rapperswilerstrasse – Eichweisstrasse	2
Veloabstellanlagen	VP2	Bahnhof / Jona	2
Parkierungsanlagen MIV	P9	Krematorium	1
	P12	Bandwies Süd	3
Aufwertung Strassenraum	S1	Bahnhofstrasse	3
	S2	Werner-Weber-Strasse	3
	S3	Bandwiesstrasse	3
	S4	Breitenhofstrasse	3
Eingangstor	E1	Rüti Nordost, Walderstrasse	2
	E2	Rüti Südost, Eschenbacherstrasse	3
Tempo 30		Breitenhofstrasse	3
Begegnungszonen	BZ1	Bahnhofstrasse	3
	BZ2	Bandwiesstrasse	3
	BZ3	Weierstrasse	1
	BZ4	Werner-Weber-Strasse	3
	BZ5	Flächendeckend in den Kernzonen: Schlossberg, Weinberg, Fägswil	2
	BZ6	Bei Primarschulhäusern und Kindergärten: Alpenblick, Eichen, Eschenmatt, Fägswil, Ferrach, Lindenberg, Schlossberg, Seefeld, Weier, Widacher	2
	BZ7	Beim Sekundarschulhaus (EGG / Schanz)	2

## 7 MITWIRKUNG

### 7.1 Übersicht

#### Bisherige Mitwirkungsmöglichkeiten für die Bevölkerung

- Informationsveranstaltung
- Öffentliche Auflage
- Gemeindeversammlung

### 7.2 Kantonale Vorprüfung

#### Vorprüfungsbericht vom 22. August 2024

Die Revisionsvorlage des kommunalen Richtplans wurde am 16. Mai 2024 dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht. Der Vorprüfungsbericht vom 22. August 2024 gibt über die Haltung und die Anliegen des Kantons Auskunft. Den Anliegen und Forderungen des Vorprüfungsberichts wurde grossmehrheitlich entsprochen. Auf eine detaillierte Aufzählung der daraus resultierenden Änderungen wird verzichtet.

Nicht beachtete Anliegen

Folgender vom ARE empfohlenen Regelung wird nicht entsprochen:

- Umfassende Interessenabwägung für Wege in Gewässernähe

#### Vorprüfungsbericht vom 28. März 2025

Die Revisionsvorlage des kommunalen Richtplans wurde am 17. Dezember 2024 dem Kanton zu einer zweiten Vorprüfung eingereicht. Der Vorprüfungsbericht vom 28. März 2025 gibt über die Haltung und die Anliegen des Kantons Auskunft. Den Anliegen und Forderungen des Vorprüfungsberichts wurde grossmehrheitlich entsprochen. Auf eine detaillierte Aufzählung der daraus resultierenden Änderungen wird verzichtet.

Anders beurteilte Hinweise

Folgenden vom ARE empfohlenen Regelungen wird nicht umfassend entsprochen:

- Der Hinweis, dass die neue Veloabstellanlage am Bahnhof auf Niveau der Jona nicht im Uferstreifen/Gewässerraum zu liegen kommen darf, wird im Bericht statt wie gewünscht im Richtplandokument präzisiert.
- Auf den Fussweg FN6 Steinacherstrasse – Täusi wird nicht verzichtet. Im Bericht wird der Umgang mit den Naturschutzinteressen stattdessen umschrieben.

## 7.3 Öffentliche Auflage

### Während 60 Tagen

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung wurde vom 17. Januar bis am 21. März 2025 während 60 Tagen öffentlich aufgelegt.

Sämtliche Einwendungen wurden eingehend geprüft. Soweit sich die Gemeinde der Meinung der Einwenderinnen und Einwender anschliessen kann, wurde dies durch eine entsprechende Korrektur der Planungsunterlagen berücksichtigt. Zu den Einwendungen wird mit einem Bericht zu den Einwendungen Stellung genommen.

## 7.4 Anhörung

### Parallel zur öffentlichen Auflage

Während der öffentlichen Auflage fand die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger, namentlich der Nachbargemeinden und der Region (RZO) statt.

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung wurde den Gemeinden Bubikon, Dürnten, Wald ZH, Eschenbach SG und Rapperswil-Jona sowie der Planungsgruppe Region Zürcher Oberland (RZO) zur Anhörung unterbreitet.

### Nachbargemeinden

Gemeinde Bubikon

Die Nachbargemeinden haben wie folgt Stellung genommen:

Von der Gemeinde Bubikon ging keine Stellungnahme ein.

Gemeinde Dürnten

Die Gemeinde Dürnten sieht die Weiterführung des Radweges auf Dürntner Gemeindegebiet von der Tobelstrasse via Tannertobelweg zur Abernstrasse als nicht zielführend bzw. nicht umsetzbar. Besser geeignete Verbindungen bestehen bereits. Zusätzlich wird die Umsetzung des Veloweges VN1 nur als sinnvoll erachtet, wenn gleichzeitig auch eine Veloparkierungsanlage am Schluss des Weges umgesetzt wird.

Gemeinde Wald ZH

Von der Gemeinde Wald ZH ging keine Stellungnahme ein.

Gemeinde Eschenbach SG

Von der Gemeinde Eschenbach SG ging keine Stellungnahme ein.

Stadt Rapperswil-Jona

Von der Stadt Rapperswil-Jona ging keine Stellungnahme ein.

### Region Zürcher Oberland (RZO)

Die Planungsgruppe Zürcher Oberland (RZO) nimmt die Teilrevision der Richtplanung zustimmend zur Kenntnis. Es wird festgestellt, dass die regionalen Inhalte korrekt abgebildet sind und die kommunalen Inhalte die regionalen Ziele stützen. Die RZO empfiehlt jedoch, die Weiterentwicklung des Bahnhofs Rüti als regionale Verkehrsdreh-scheibe in die Festlegungen aufzunehmen.