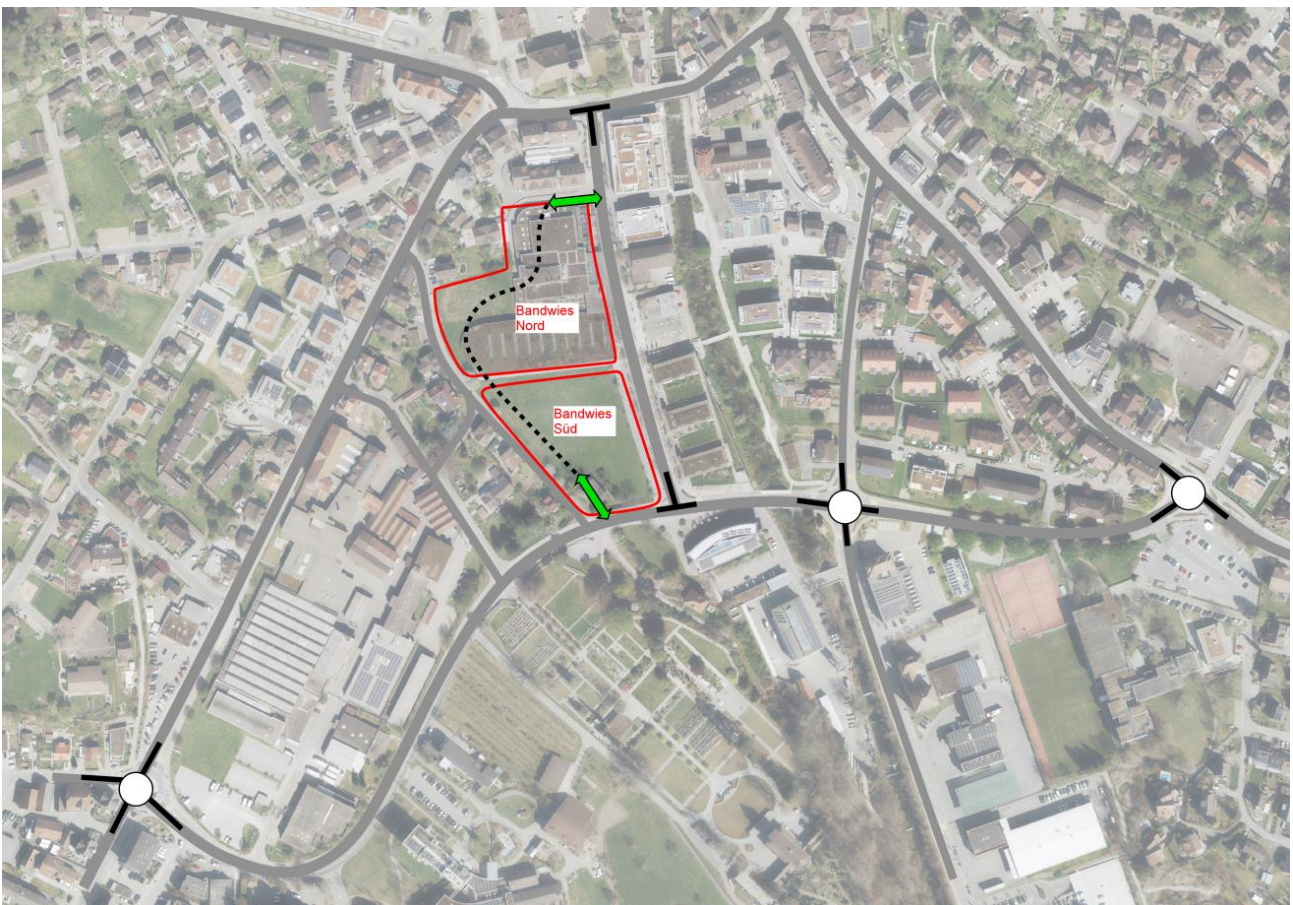




# Arealentwicklung Bandwies

## Aktualisierung Verkehrsstudie

27. Februar 2026



**Auftraggeber:**

Gemeinde Rüti

Projektleitung:

Sven Hegi

**Projektverfasser:**

SNZ Ingenieure und Planer AG

Siewerdstrasse 7

CH-8050 Zürich

Telefon +41 44 318 78 78

info@snz.ch

www.snz.ch

Projektleitung:

Roman Bühler

Koreferat:

Deborah Von Wartburg

**Projektdaten:**

Auftragsnummer:

SNZ#5608

Ablagepfad:

 R32\5608 Bericht Aktualisierung Verkehrsstudie  
 Arealentwicklung Bandwies\_V8.docx

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
1	02.05.2023	SNZ/rb	Entwurf
2	31.05.2023	SNZ/rb	Endgültige Version
3	11.08.2023	SNZ/rb	Erweiterung Untersuchungsperimeter
4	29.09.2023	SNZ/rb	Kleinere Ergänzungen
5	01.11.2023	SNZ/rb	Aktualisierung aufgrund geänderter Anzahl Parkfelder
6	19.12.2023	SNZ/rb	Kleinere Bereinigungen
7.2	05.02.2025	SNZ/rb	Kleinere Bereinigungen nach Stellungnahme Kanton
8.4	27.02.2026	SNZ/rb	Bereinigungen nach 2. Stellungnahme Kanton, Ergänzung Kapitel 7 (DTV)

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1	Ausgangslage / Auftrag	4
1.2	Grundlagen	6
<b>2</b>	<b>Leistungsfähigkeit, Ist-Zustand (Z0)</b>	<b>7</b>
2.1	Verkehrsbelastungen Z0	7
2.2	Leistungsfähigkeitsberechnungen Ist-Zustand Z0	10
<b>3</b>	<b>Leistungsfähigkeit, Ist-Zustand mit neuem Verkehrsregime (Z0.1)</b>	<b>12</b>
3.1	Verkehrsbelastungen Z0.1	12
3.2	Leistungsfähigkeitsberechnungen Ist-Zustand Z0.1	12
<b>4</b>	<b>Fahrtenberechnung</b>	<b>13</b>
4.1	Bandwies Nord	13
4.2	Bandwies Süd	15
4.3	Gesamttotal Bandwies Nord und Süd	16
4.4	Verkehrsverteilung	18
<b>5</b>	<b>Leistungsfähigkeit, Zustand Z1 mit Arealentwicklung</b>	<b>19</b>
5.1	Verkehrsbelastungen Z1	19
5.2	Leistungsfähigkeitsberechnungen Zustand Z1	21
<b>6</b>	<b>Schlussfolgerungen / Empfehlungen</b>	<b>24</b>
<b>7</b>	<b>Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)</b>	<b>26</b>
7.1	DTV, Ist-Zustand 2021 / 2024	27
7.2	DTV, Zustand $t_{A0}$ (2028) / $t_{A1}$ (2033) – Zustand vor Baubeginn Projekt Nord	28
7.3	DTV, Zustand $t_{A2}$ (2033) – Fiktiver Zustand vor Inbetriebnahme Projekt Nord	29
7.4	DTV, Zustand $t_{1-}$ (2033) – Fiktiver Zustand ohne Projekt Nord / ohne Migros	30
7.5	DTV, Zustand $t_{1+}$ (2033) – Zustand mit Projekt Nord + Süd	31
7.6	Übersicht der verschiedenen Zustände	32
	<b>Anhang</b>	<b>34</b>

## Beilage

- Leistungsfähigkeitsberechnungen (Ist-Zustand / Zustand mit Arealüberbauung)

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage / Auftrag

In den vergangenen Jahren wurden im Zusammenhang mit der Entwicklung Bandwies Süd bereits verschiedene verkehrliche Untersuchungen gemacht. Diese beinhalteten unter anderem die Prüfung von verschiedenen Erschliessungsvarianten sowie Knotenformen. Zusätzlich wurde der Leistungsnachweis der Anschlussknoten bzw. des umliegenden Strassennetzes erbracht.

Der Planungsstand beim Gestaltungsplan «Bandwies Süd» ist unverändert.

Verändert hat sich aber, dass die Migros einen Ersatzneubau für die Parkierung und die Verkaufsflächen plant. Dieser wird mit einer Wohnnutzung über den Verkaufsflächen ergänzt (Gestaltungsplan Bandwies Nord). Die verkehrliche Situation muss daher neu geprüft und beurteilt werden.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass bereits der rechtskräftige Verkehrsrichtplan die Umgestaltung der Bandwiesstrasse in eine Begegnungszone als Festlegung enthält. An dieser Festlegung wurde im Rahmen der Revision des Verkehrsrichtplans festgehalten.

Im Auftrag der Gemeinde Rüti wurde für diese Umgestaltung im Jahr 2023 ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) und 2025 ein Vorprojekt erarbeitet. Das Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 StrG wurde 2025 bereits durchgeführt.

Die Umgestaltung setzt eine wesentliche Reduktion Verkehr auf der Bandwiesstrasse voraus. Dementsprechend ist in den beiden Gestaltungsplänen eine gemeinsame Verbindung zur Breitenhofstrasse vorgesehen.

Das Gebiet Süd wird vollumfänglich über diese Verbindung erschlossen, während beim Gebiet Nord die Erschliessung sowohl über die Breitenhofstrasse im Süden wie auch via Bandwiesstrasse im Norden erfolgt (grüne Pfeile in nachstehender Abbildung 1).

Auch beim rechtskräftigen Gestaltungsplan Bandwies (Jonapark) wird angestrebt, dass die Erschliessung direkt über die Breitenhofstrasse realisiert wird.

Im Rahmen der aktualisierten Prüfung sind dementsprechend insbesondere die Anschlussknoten an die Tiefgaragen sowie die umliegenden Knoten zu beurteilen.

Im Weiteren sollen Aussagen zu möglichen Auswirkungen entlang der Bandwiesstrasse sowie auch auf die umliegenden Strassen (mögliche Verlagerungen etc.) gemacht werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass auf gewissen Abschnitten (u. a. Ferrachstrasse) eine Geschwindigkeitsreduktion auf T30 angedacht ist. Auch auf weiteren Strassen wie die Breitenhof- oder Rapperswilerstrasse könnte künftig T30 eingeführt werden.

Der erste Teil dieser Verkehrsstudie umfasst die Leistungsfähigkeitsbeurteilung und der zweite Teil die Angaben zum DTV als Basis für den UVB.

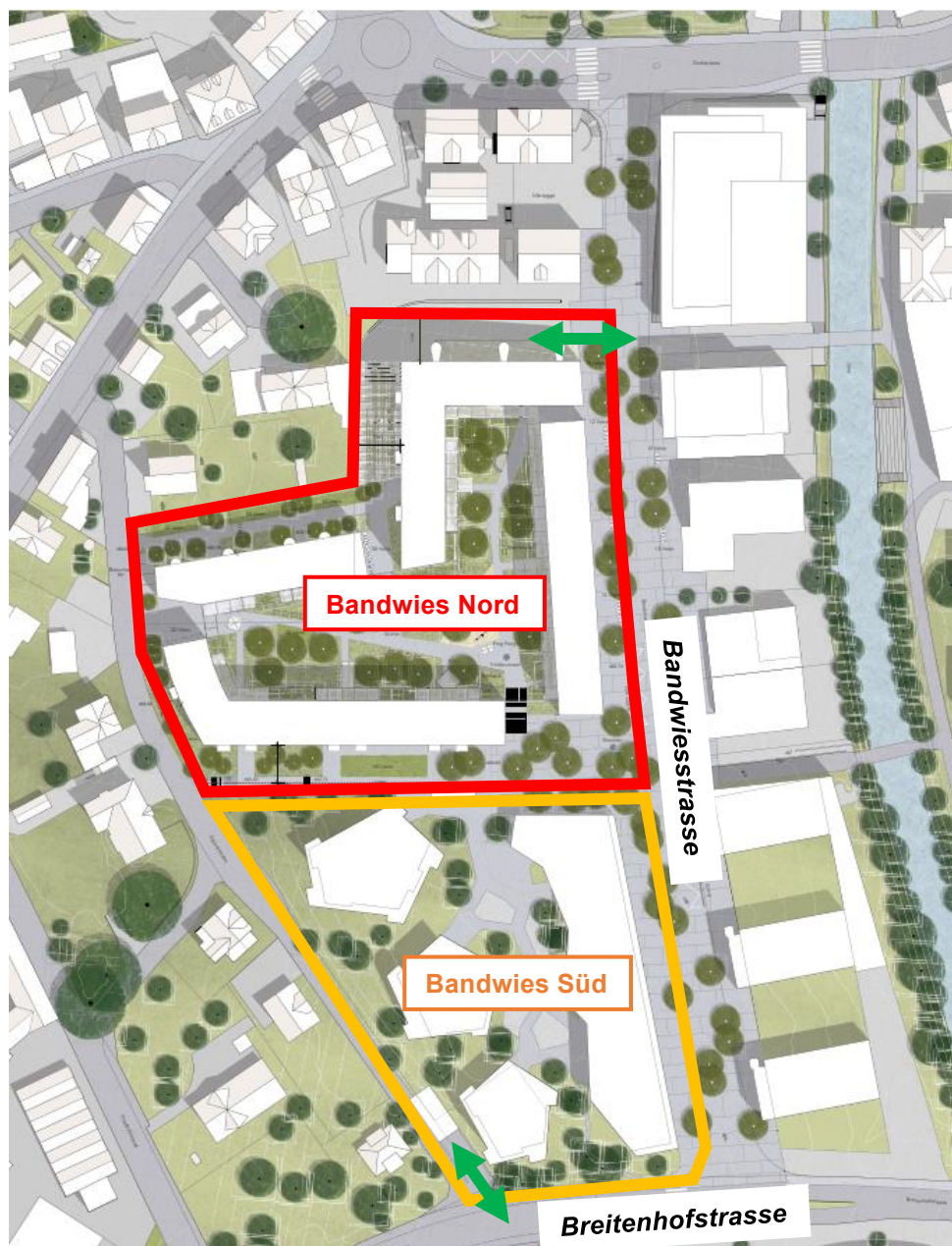


Abbildung 1: Übersicht Bandwies Nord und Süd sowie Zu- und Wegfahrt Tiefgarage (Quelle Plangrundlage: RAUMBUREAU + PARK Architekten)

## 1.2 Grundlagen

Für die Aktualisierung der Verkehrsstudie standen folgende Grundlagen zur Verfügung:

- Projekt Migros Arealentwicklung Bandwies Nord (RAUMBUREAU + PARK Architekten)
- Verkehrserhebungen (Juni 2021) sowie PP-Berechnungen und Fahrtenberechnungen (BR-P Broder Partner AG, Ingenieure und Berater im Auftrag der Genossenschaft Migros Ostschweiz, GMOS, 28.07.2021)
- Bauprojekt Dorfstrasse / Ferrachstrasse (Stand 16.12.2022), beinhaltet u. a. eine Signalisationsänderung auf T30
- GIS Kanton Zürich

Unter anderem liegen zudem folgende Berichte zur Arealentwicklung Bandwies vor, welche als Grundlagen dienen:

- SNZ, #4503 Verkehrsstudie Arealentwicklung Bandwies (09.05.2016) mit folgenden Inhalten:
  - Verkehrsmengengerüst
  - Fahrtenberechnung / Umlegungen
  - Leistungsfähigkeitsberechnungen mehrerer Knoten
  - Abklärungen zur Erschliessung (Standort etc.)
  
- SNZ, #5114 Zusatzabklärungen Verkehr (06.06.2019) mit folgenden Inhalten:
  - Neue Erkenntnisse Anzahl Parkfelder Bandwies Süd
  - Erschliessungsszenarien
  - Beurteilung Kreisel Breitenhof- / Bandwiesstrasse
  - Einschätzung Erweiterung T-30 in Rüti

## 2 Leistungsfähigkeit, Ist-Zustand (Z0)

### 2.1 Verkehrsbelastungen Z0

Das Verkehrsmengengerüst des Ist-Zustandes wurde aus verschiedenen Grundlagen zusammengestellt. Aus dem Grundlagendokument C6 (BR-P Broder Partner AG, Ingenieure und Berater im Auftrag der Genossenschaft Migros Ostschweiz, GMOS, 28.07.2021) konnten die Werte der Abendspitzenstunde (ASP) entnommen werden. Diese stammen aus Erhebungen vom Juni 2021 für die Knoten Bandwies- / Dorfstrasse und Breitenhof- / Bandwiesstrasse sowie die Ein- / Ausfahrt des bestehenden Migros-Parkhauses.

Als Basis für die Belastungen der weiteren betrachteten Knoten (Kreisel Unterwiesplatz, Kreisel Breitenhof- / Werkstrasse, Kreisel Sonnenplatz sowie Abschnitt zwischen Kreisel Pfauen bis Kreisel Härti) wurden die Knotenströme aus den Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2014 verwendet. Die Knotenströme wurden anschliessend analog zu der Veränderung beim Knoten Breitenhof- / Bandwiesstrasse (Vergleich 2014 bis 2021) angeglichen. Die Veränderungen sind dabei marginal. Dies zeigt auch der Vergleich der umliegenden kantonalen Zählstellen entlang der Rapperswiler- und Ferrachstrasse (s. Abbildung 2 / Abbildung 3).<sup>1</sup>

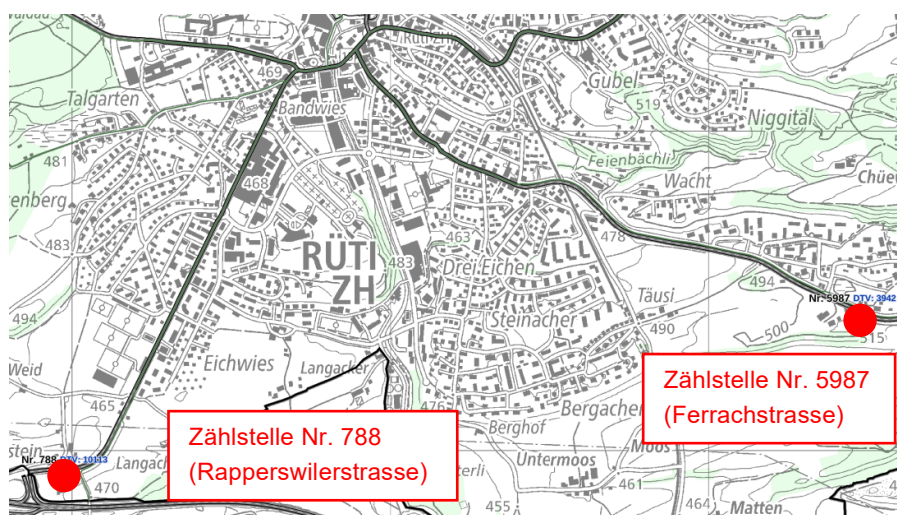
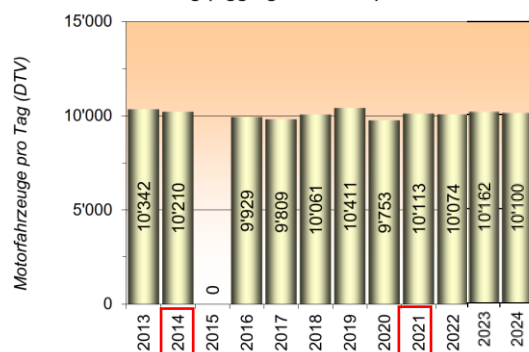


Abbildung 2: Übersicht kantonale Zählstellen

Verkehrsentwicklung (Aggregierte Daten)



Verkehrsentwicklung (Aggregierte Daten)

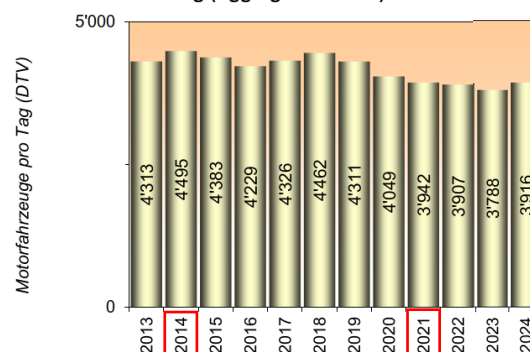


Abbildung 3: Verkehrsentwicklung kantonale Zählstellen (links Rapperswilerstrasse / rechts Ferrachstrasse)

<sup>1</sup> Es kann sein, dass die Verkehrsmengen über das gesamte Jahr 2021 wegen Corona allenfalls etwas tiefer waren als üblich. Der Vergleich mit weiteren Jahren zwischen 2014 – 2024 zeigen insgesamt jedoch nur geringfügige Veränderungen auf (Rapperswilerstrasse +/- gleich, Ferrachstrasse tendenziell leichter Rückgang).

Für den Ist-Zustand (2021) konnte somit folgender Belastungsplan für die Abendspitze zusammengestellt werden:

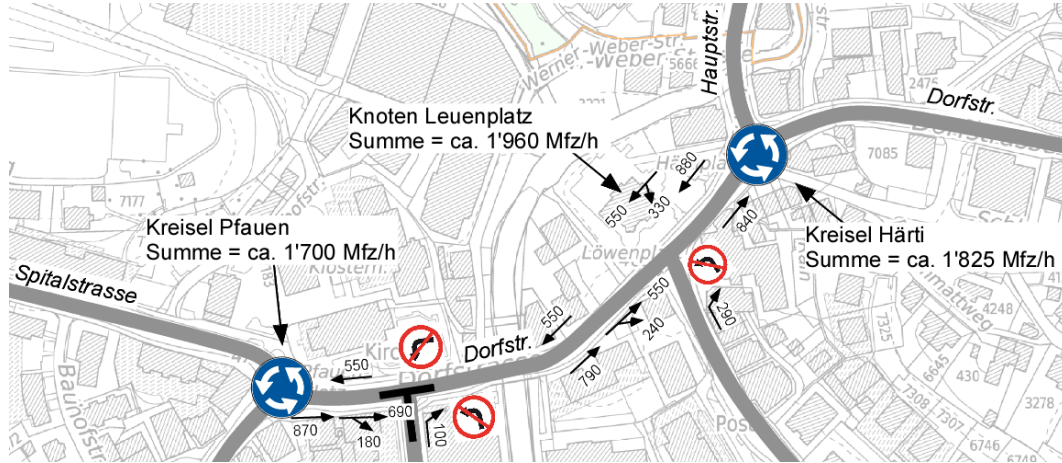


Abbildung 4: Verkehrsmengengerüst Ist-Zustand 2021 (Abschnitt Kreisels Pfauen bis Kreisels Härti)

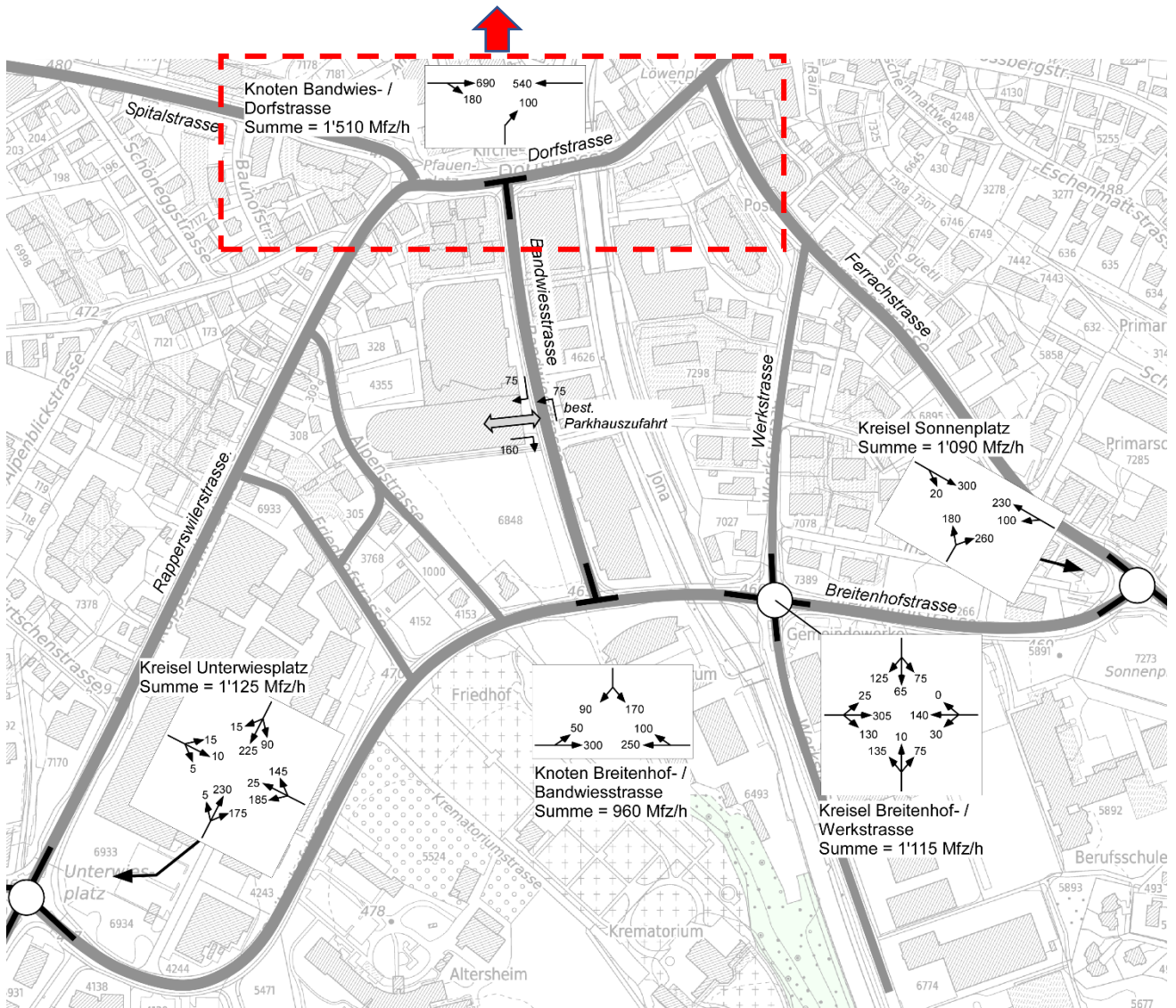


Abbildung 5: Verkehrsmengengerüst Ist-Zustand 2021

## Einschätzung Verkehrsentwicklung Gemeinde Rüti

### Rückblick

Im Zeitraum von 2014 – 2024 hat die Einwohnerzahl der Gemeinde Rüti ZH von 11'979 auf 12'925 Personen zugenommen. Dies entspricht einer Zunahme von knapp 8%. Auch die Anzahl Beschäftigte hat sich in diesem Zeitraum leicht erhöht. Die Verkehrsentwicklung bei den betrachteten kantonalen Zählstellen zeigt im besagten Zeitraum jedoch keinen Verkehrszuwachs. Entlang der Rapperswilerstrasse liegt der DTV konstant um 10'000 Mfz/Tag. Bei der Ferrachstrasse ist tendenziell eher ein leichter Rückgang erkennbar.

### Ausblick

- Das Verkehrssystem ist insbesondere zu den Verkehrsspitzenzeiten gesättigt.
- Der Rückblick der vergangenen Jahre zeigt, dass trotz des Anstiegs der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen keine Zunahme des Verkehrsaufkommens festgestellt werden konnte.
- Die Gemeinde Rüti verfolgt das Ziele, den Anteil des öffentlichen Verkehrs und Fuss- / Veloverkehrs am Modal-Split zu steigern. Gemäss kommunalem Richtplan Verkehr (Stand 17.12.2024) soll der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs von heute 17% auf 25% im Jahr 2030 gesteigert werden. Zudem soll der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr von 20% (2011) auf 22% (2030) gesteigert werden. Dazu ist u. a. eine Busbevorzugung (Raumsicherung Bustrasse, Einfallsachse von Tann in Rtg. Bahnhof Rüti) vorgesehen. Zudem strebt die Gemeinde Rüti gemäss REK 2022 auf sämtlichen Ausfallachsen einen 15-Minuten-Takt an. Damit würde beinahe das gesamte Siedlungsgebiet von Rüti in der ÖV-Erschliessungsgüteklasse C oder höher zu liegen kommen.

Auf Grundlage dieser kurzen Analyse wird in der vorliegenden Verkehrsstudie auf die Annahme einer **zusätzlichen allgemeinen Verkehrszunahme** in den verschiedenen Prognosezuständen **verzichtet**.

Für die Analyse der Abendspitzenstunde erfolgt mit dem Maximalszenario eine bewusst konservative Betrachtung.

## 2.2 Leistungsfähigkeitsberechnungen Ist-Zustand Z0

Bei der Leistungsfähigkeitsberechnung wird das Angebot der Verkehrsanlage der bestehenden oder zu erwartenden Nachfrage gegenübergestellt. Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit ist die Verkehrsqualität entscheidend. Diese wird im Allgemeinen durch sogenannte Verkehrsqualitätsstufen (VQS) beurteilt, wobei zwischen sechs Stufen (VQS A bis F) unterschieden wird. Im Anhang 3 sind die einzelnen Verkehrsqualitätsstufen und deren Merkmale aufgeführt.

In nachstehender Abbildung 6 sind für sämtliche relevanten Knoten die VQS für den Ist-Zustand Z0 angegeben. Die Berechnungen liegen dem Bericht als Beilage vor.

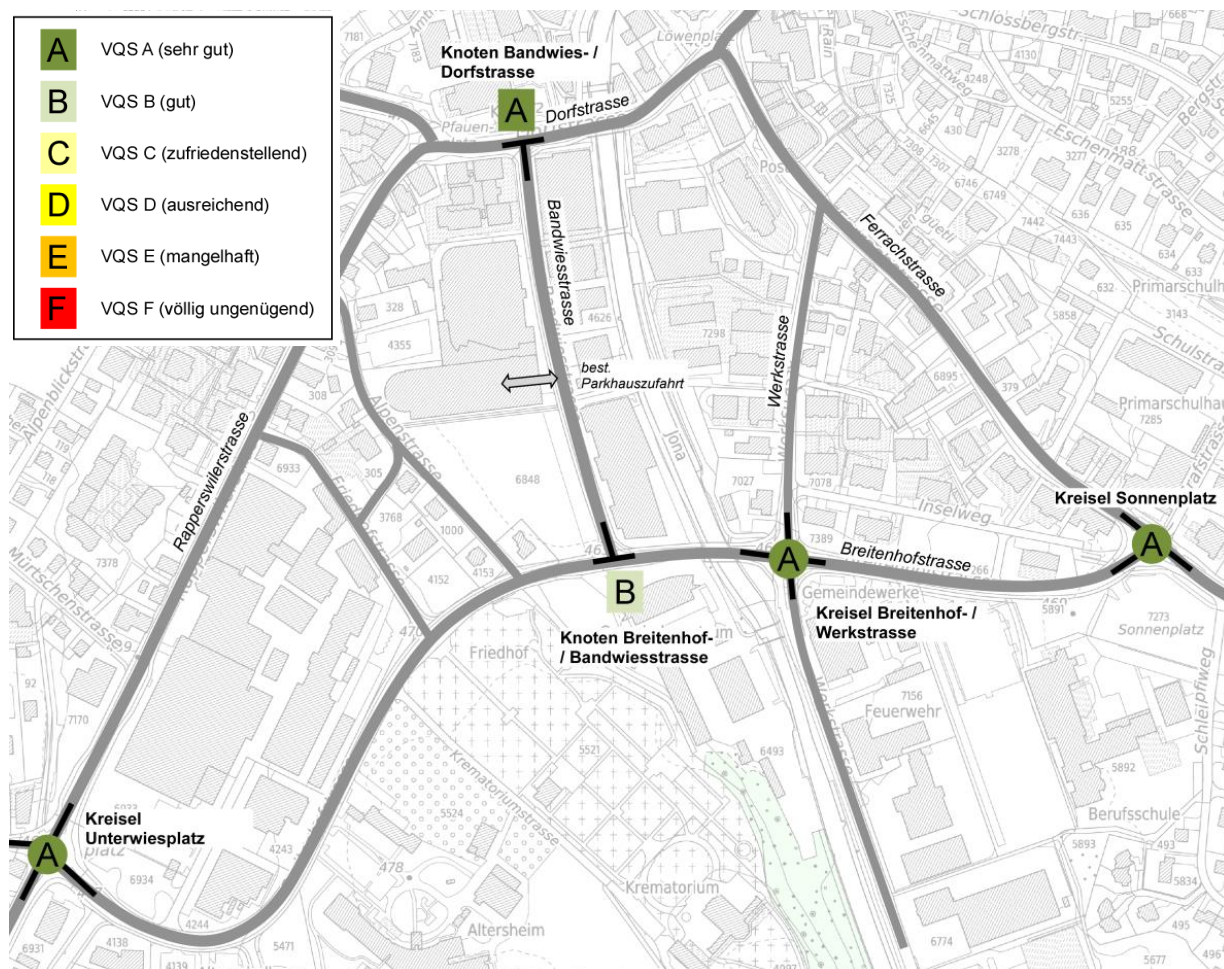


Abbildung 6: Auslastung Ist-Zustand 2021

Die Verkehrsqualität im Ist-Zustand kann für die Knoten Bandwies- / Dorfstrasse, sowie die Kreisel Unterwiesplatz, Breitenhofstr. / Werkstr. und Sonnenplatz als sehr gut beurteilt werden. Der Knoten Breitenhofstr. / Bandwiesstr. weist eine gute (VQS B) auf.

### Beurteilung Dorfstrasse (Abschnitt Kreisel Pfauen bis Kreisel Hächli)

Im Bereich vom Kreisel Pfauen bis zum Kreisel Hächli kommt es in der Abendspitzenstunde regelmässig zu Staus bzw. rollendem Kolonnenverkehr (siehe auch Abbildung 7).

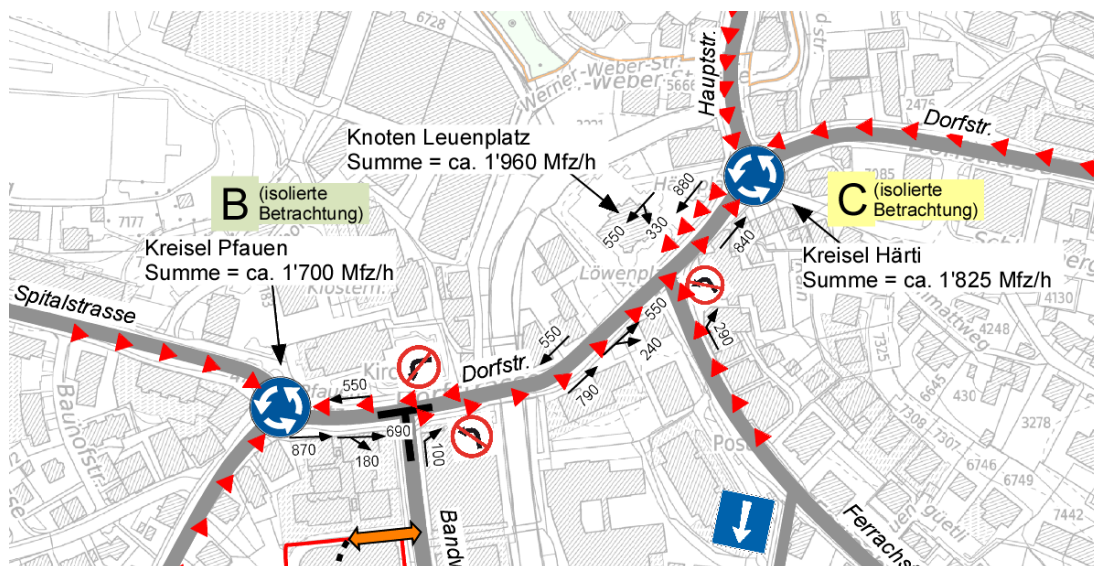


Abbildung 7: Verkehrsmengengerüst und Auslastung ASP, Ist-Zustand 2021 (rote Pfeile = Rückstaubildung)

Eine isolierte Betrachtung der Kreisel Pfauen und Hächli zeigt, dass diese die Kapazitätsgrenze eigentlich noch nicht erreicht haben (Kreisel Pfauen VQS B, Kreisel Hächli VQS C) und somit theoretisch nur eine geringe Rückstaubildung auftreten sollte. In der Realität ist die Rückstaubildung allerdings sichtbar grösser, was auf andere Einflüsse zurückzuführen ist:

- Knoten Leuenplatz
  - Beim Knoten Leuenplatz kommt es zu Rückstaubildungen in den Kreisel Hächli, ausgelöst durch den Linksabbiegestreifen von der Dorfstrasse in die Ferrachstrasse. Es kann zu Überstauungen / Blockaden im Kreisel Hächli kommen.
  - Beim Knoten Dorf- / Ferrachstrasse entsteht in den Spitzenzeiten ein «Reisverschluss» in Richtung Kreisel Hächli. Den vortrittsbelasteten Fahrzeugen aus der Ferrachstrasse wird teilweise der Vortritt gegeben. Dies verstärkt den Rückstau auf der Dorfstrasse, der teilweise bis in den Kreisel Pfauen zurückreichen kann und somit dessen Leistungsfähigkeit beeinträchtigt.
- Als weiterer Auslöser für die Rückstaubildung kann die begrenzte Leistungsfähigkeit des Strassenabschnittes aufgrund weiterer «Störeinflüsse» wie querende Zufussgehende (vier Fussgängerstreifen vorhanden) sowie Einmündungen (Bandwiesstrasse und Ferrachstrasse) identifiziert werden. Aufgrund dieser Störeinflüsse kommt es im Abschnitt der Dorfstrasse zwischen den beiden Kreiseln zu Rückstau bzw. stockendem Verkehr. Die Leistungsfähigkeit eines Fahrstreifens im Innerortsbereich mit erhöhten Störeinflüssen liegt erfahrungsgemäss bei ca. 900 Mfz/h. Diese Verkehrsmengen werden entlang der Dorfstrasse abschnittsweise annähernd erreicht.

### 3 Leistungsfähigkeit, Ist-Zustand mit neuem Verkehrsregime (Z0.1)

Der Ist-Zustand Z0.1 zeigt den Netzzustand mit dem neuen Verkehrsregime (2 Anschlüsse an die Tiefgarage) auf. Die Verkehrsbelastungen entsprechen dem Zustand Z0.

#### 3.1 Verkehrsbelastungen Z0.1

Mit den Überbauungen Bandwies Nord und Bandwies Süd und der geplanten Tiefgarage findet eine Umverteilung der Fahrten statt. Im bestehenden Zustand erfolgten alle Fahrten (Zu- und Wegfahrten) zur Migros über die Bandwiesstrasse. Mit den neu geplanten Tiefgaragenanschlüssen im nördlichen Bereich der Bandwiesstrasse sowie direkt an die Breitenhofstrasse können die Fahrten frühzeitig in die Tiefgarage geleitet und die Bandwiesstrasse entlastet werden. Im Weiteren entfällt das Rechtsabbiegegebot bei der bestehenden Tiefgaragenausfahrt. Es besteht künftig somit auch die Wegfahrtmöglichkeit über die Bandwiesstrasse in Richtung Norden.

Bei der Umverteilung der Fahrten (siehe nachstehende Abbildung) wurde davon ausgegangen, dass die Zufahrten von Süden künftig den Anschluss via Breitenhofstrasse (Zu- und Wegfahrt) und die Zufahrten von Norden den Anschluss via Bandwiesstrasse (Zu- und Wegfahrt) nutzen. Die wesentliche Änderung besteht somit darin, dass von allen bisherigen Wegfahrten künftig rund die Hälfte in Richtung Norden möglich sind.

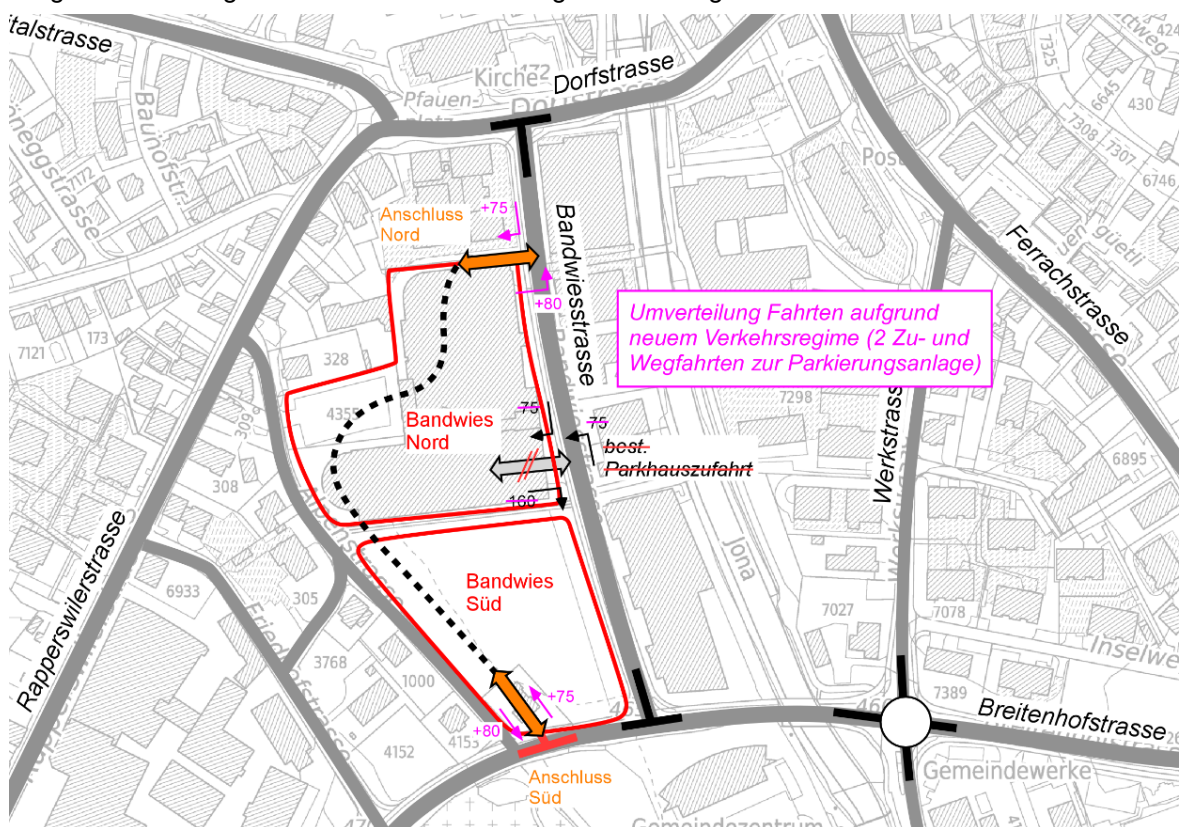


Abbildung 8: Verkehrsverteilung Ist-Zustand 2021 mit neuem Verkehrsregime (Z0.1)

#### 3.2 Leistungsfähigkeitsberechnungen Ist-Zustand Z0.1

Auf Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Zustand Z0.1 wurde verzichtet, da die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit mit den zusätzlichen Mehrfahrten durch die Arealentwicklung massgebend sind (vgl. Kapitel 5).

## 4 Fahrtenberechnung

Das Kapitel 4 zeigt die Fahrtenberechnungen für die Gebiete Bandwies Nord und Bandwies Süd auf. Der ermittelte Mehrverkehr wird anschliessend (Kapitel 5) auf das Strassennetz umgelegt und die Auswirkungen werden aufgezeigt.

### 4.1 Bandwies Nord

Im Projekt sind total 320 Parkfelder (inkl. Friedhof und Märteggä) geplant.

Nutzung	Nutzer	Anzahl Parkfelder
Wohnen	Bewohner	84 PF
	Besucher	8 PF
Dienstleistung (publikumsintensiv)	Beschäftigte	4 PF
	Kunden	4 PF
Verkauf	Beschäftigte	19 PF
	Kunden	159 PF
<b>Total</b>		<b>278 PF</b>
Märteggä		32 PF
Friedhof		10 PF
<b>Gesamttotal</b>		<b>320 PF</b>

Tabelle 1: Anzahl Parkfelder je Nutzung

#### Vertraglich definierte Nutzungen

Die GMOS hat mit dem Märteggä (Bebauung im Norden) einen bestehenden Dienstbarkeitsvertrag von 32 Parkfelder. Auch mit dem Neubau Bandwies Nord muss die Migros diese 32 Parkfelder wieder dem Märteggä anbieten. Ebenso hat die Gemeinde Rüti die Absicht, 10 oberirdische Parkfelder beim Friedhof aufzuheben und in den Neubau Bandwies Nord zu transferieren. Auch dies wird über eine Dienstbarkeit bzw. einen Vertrag neu geregelt. Da es sich um bestehende vertraglich gesicherte Nutzungen handelt, werden diese in der Berechnung dargestellt, aber nicht abgemindert.

## Berechnung Fahrten Bandwies Nord

Aus der Anzahl Parkfelder (320 PF) wurde in einem weiteren Schritt die Fahrtenberechnung durchgeführt. Die detaillierte Berechnung ist im Anhang 1 zu finden.

Die nachstehenden Tabellen zeigen zusammenfassend das Fahrtenaufkommen für die Morgen- und Abendspitze für den Ist-Zustand (Z0) sowie den Zustand mit der Arealentwicklung (Z1) auf.

Fahrtenaufkommen Ist-Zustand Z0 (best. Migros-Parkhaus)					Fahrtenaufkommen Zustand Z1 mit Arealentwicklung							
					Total MSP							
					min.   Median   max.							
<b>Total Fahrten MSP</b>					28   36   42							
davon Wegfahrten		[Fahrten]	3   4   4					davon Wegfahrten		[Fahrten]	23   29   40	
davon Zufahrten		[Fahrten]	25   32   37					davon Zufahrten		[Fahrten]	50   69   87	
					Total ASP							
					min.   Median   max.							
<b>Total Fahrten ASP</b>					240   311   359							
davon Wegfahrten		[Fahrten]	121   157   181					davon Wegfahrten		[Fahrten]	87   119   150	
davon Zufahrten		[Fahrten]	119   154   178					davon Zufahrten		[Fahrten]	92   125   161	

Aufgrund der bestehenden Erhebungen (Ein- / Ausfahrt Parkhaus-Migros 2021) und den dadurch abgeleiteten SVP-Werten<sup>2</sup> entspricht der berechnete Medianwert im Zustand Z0 ziemlich genau dem erhobenen Ist-Zustand. Für das Fahrtenaufkommen im Zustand mit der Arealentwicklung (Z1) soll mit dem maximalen Szenario gerechnet werden, damit tendenziell die «sichere» Seite abgedeckt werden kann.

Gegenüber dem Ist-Zustand (275 PF) sind als Maximum künftig 320 PF geplant. Der Anteil an Parkfeldern für die Verkaufsnutzungen, welche gegenüber Wohn- oder Dienstleistungsnutzungen deutlich mehr Fahrten generieren, ist künftig allerdings tiefer als bestehend. Aus diesem Grund ist von den maximal 320 Parkfeldern gegenüber dem Ist-Zustand kein Anstieg der Fahrten während der massgebenden Abendspitzenstunde zu erwarten. Es wird von einem ähnlich Fahrtenaufkommen wie bisher ausgegangen. Für die weiteren Berechnungen wird nur die massgebende Abendspitze betrachtet.

<sup>2</sup> SVP = spezifisches Verkehrspotential (Fahrten pro Parkplatz und Tag)

## 4.2 Bandwies Süd

Für das Bandwiesareal Süd wurde die Anzahl Parkfelder auf maximal 134 PF definiert (Stand gemäss Gestaltungsplan). Diese werden wie folgt aufgeteilt:

Nutzung	Nutzer	Anzahl Parkfelder
Wohnen	Bewohner	98 PF
	Besucher	7 PF
Gewerbe (publikumsintensiv)	Beschäftigte	5 PF
	Kunden	4 PF
Gewerbe (Büro, nicht publikumsintensiv)	Beschäftigte	17 PF
	Kunden	3 PF
<b>Total</b>		<b>134 PF</b>

Tabelle 2: Anzahl Parkfelder je Nutzung

### Berechnung Fahrten Bandwies Süd

Aus der Anzahl Parkfelder (134 PF) wurde in einem weiteren Schritt die Fahrtenberechnung durchgeführt. Die detaillierte Berechnung ist im Anhang 2 zu finden. Nachstehend sind die berechneten Fahrten für die MSP und ASP zusammengefasst.

		Total MSP		
		min.	Median	max.
<b>Total Fahrten MSP</b>		32	40	57
davon Wegfahrten	[Fahrten]	21	27	37
davon Zufahrten	[Fahrten]	11	14	20

		Total ASP		
		min.	Median	max.
<b>Total Fahrten ASP</b>		36	47	67
davon Wegfahrten	[Fahrten]	15	19	27
davon Zufahrten	[Fahrten]	22	28	40

Für die weitere Bearbeitung wird mit der Abendspitze (maximaler Wert) gerechnet.

### 4.3 Gesamttotal Bandwies Nord und Süd

Total wird mit rund 380 Fahrten (205 Zu- und 175 Wegfahrten) gerechnet, welche das Gebiet Bandwies Nord und Süd in der Abendspitze auslösen wird. Gegenüber dem Ist-Zustand (bestehendes Parkhaus) ist das eine Zunahme von 70 Fahrten im betrachteten Maximalszenario. Das Areal Bandwies Nord wird dabei in etwa gleich viele Fahrten generieren wie im bestehenden Zustand. Die 70 zusätzlichen Fahrten in der ASP werden primär vom Areal Bandwies Süd ausgelöst, welches zurzeit noch unbebaut ist.

#### Vergleich mit bestehenden Fahrten

Wie in den Kapiteln 4.1 und 4.2 hergeleitet wurde, kann im Zustand Z1 insgesamt mit folgender Anzahl Mehrfahrten gerechnet werden:

Gebiet	Bandwies Nord (Fz/h)	Bandwies Süd (Fz/h)	Total Mehrfahrten (Fz/h)
Fahrten ASP	0	+70	+70
davon Wegfahren	-10	+30	+20
davon Zufahrten	+10	+40	+50

Tabelle 3: Anzahl Mehrfahrten ASP total (Bandwies Nord und Süd)

Bei der Herleitung der Fahrtenberechnung wurden tendenziell mit höheren Werten gerechnet. Die 70 berechneten Fahrten stellen somit eher den maximalen Wert der möglichen Spannweite dar.

Wie in den vorhergehenden Kapiteln bereits erwähnt wurde, sind beim Bandwiesareal Nord rund 115 Parkfelder weniger für die Verkaufsnutzungen vorgesehen als im Ist-Zustand. Die Verteilung der damit wegfallenden Fahrten ist schwierig abzuschätzen. Konservativ wird deshalb der Wegfall dieser Fahrten in den nachfolgenden Leistungsfähigkeitsberechnungen nicht berücksichtigt.

Gesamtheitlich betrachtet, wird somit von einer **Fahrtzunahme von ca. 70 Fahrten in der Abendspitze im umliegenden Strassennetz** ausgegangen.

- 70 Mehrfahrten, ausgelöst durch das Areal Bandwies Süd
- Durch die Verringerung der Anzahl der für die Verkaufsnutzung verfügbaren Parkfelder ist mit einem Rückgang der erzeugten Fahrten zu rechnen. Diese wegfallenden Fahrten werden bei den Leistungsfähigkeitsberechnungen nicht berücksichtigt. Damit erfolgt die Beurteilung der Verkehrsbelastung konservativ, das heisst eher auf der sicheren Seite.

Die nachstehende Abbildung zeigt nochmals zusammenfassend die Fahrtenberechnungen vom Bandwiesareal Nord und Süd und wie angenommen wird, wie sich die Zu- und Wegfahrten verteilen werden.

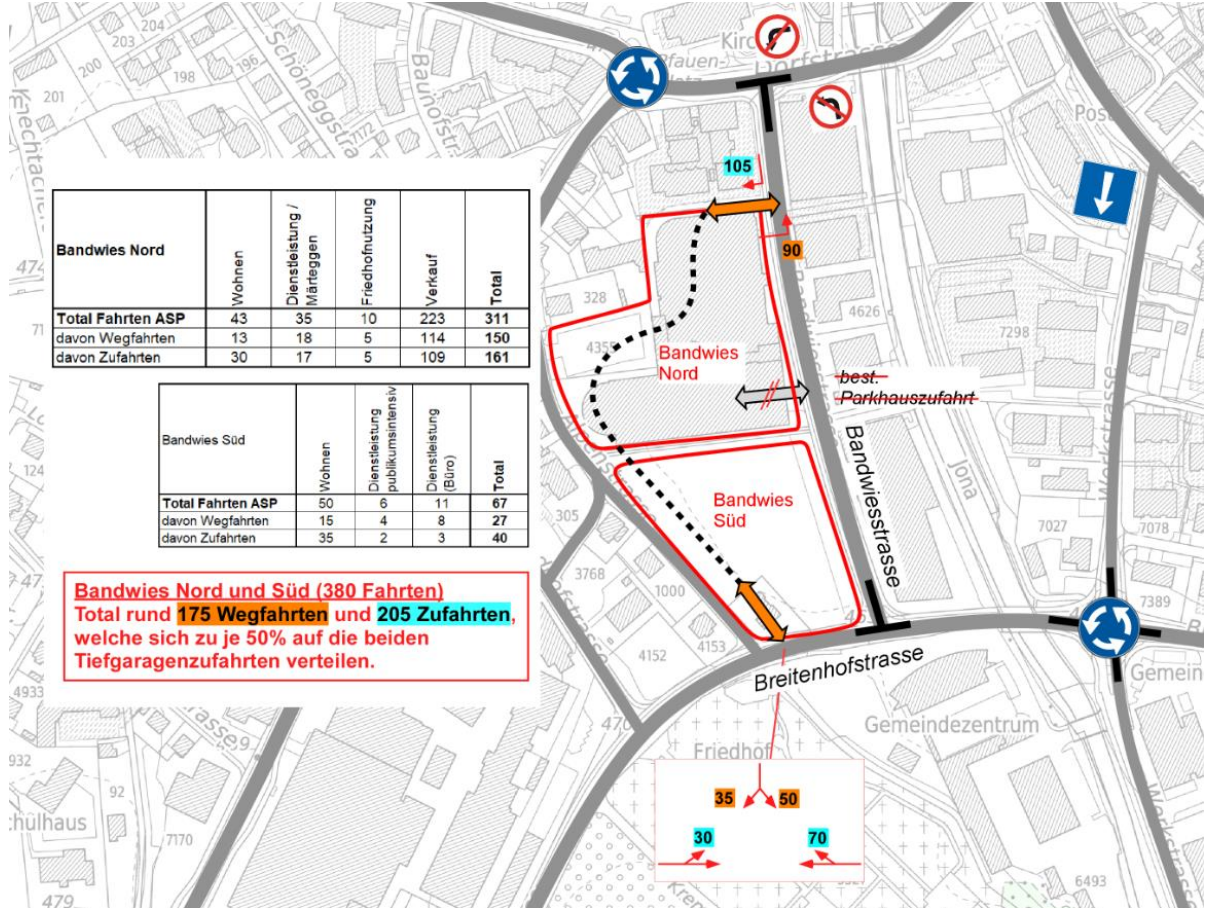


Abbildung 9: Übersicht Fahrtenberechnungen und Verteilung

## 4.4 Verkehrsverteilung

Aufgrund von Erhebungen beim Parkhaus der Migros sowie von vorhandenen Knotenstromerhebungen kann die prozentuale Verteilung des Verkehrs aus dem Einzugsgebiet abgeschätzt werden (siehe nachstehende Abbildung).

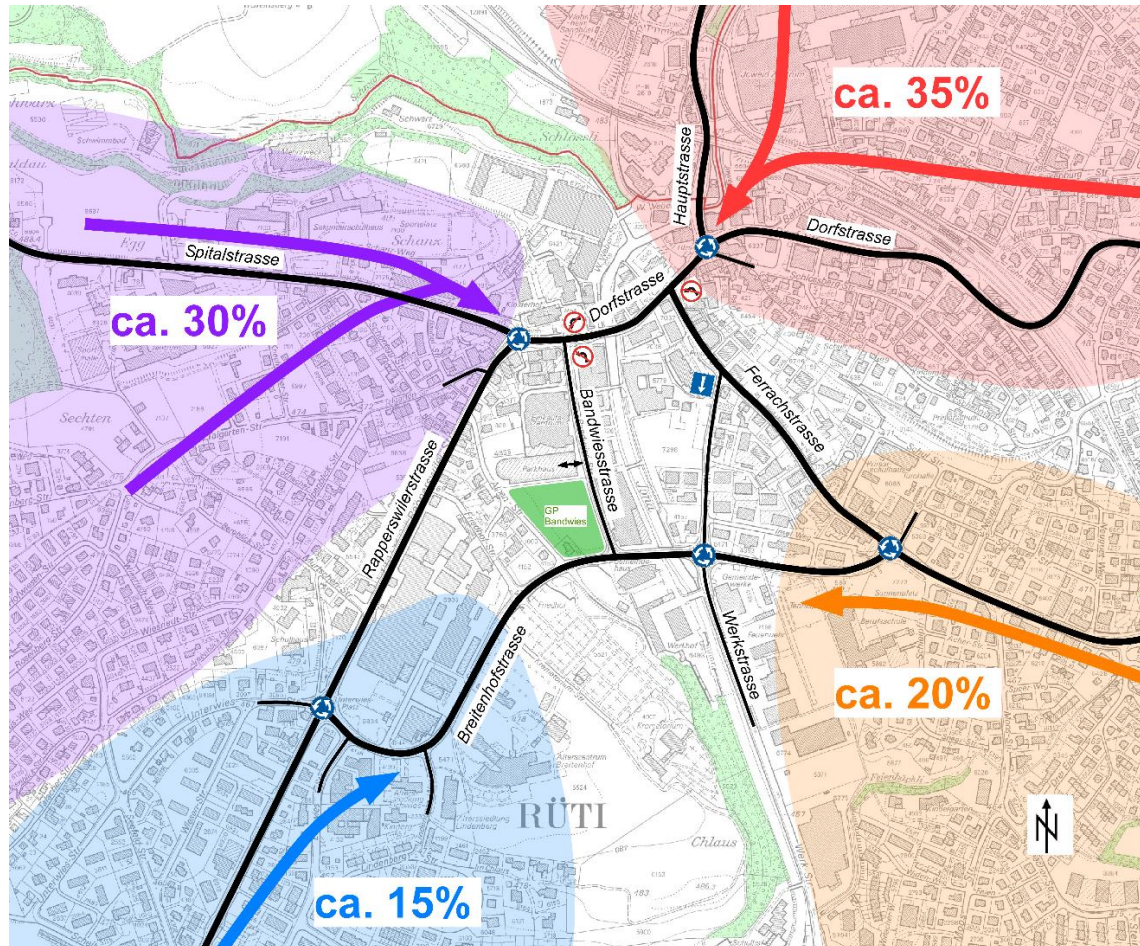


Abbildung 10: Übersicht Einzugsgebiete Migros-Parkhaus

Es wird davon ausgegangen, dass vom Gebiet Nordosten (35%) etwa 2/5 (14%) über die Ferrach- / Werkstrasse von Süden her in Richtung Bandwiesstrasse fahren. Die anderen 3/5 (21%) gelangen via Dorfstrasse / Pfauen-Kreisel (U-Turn) von Norden her in Richtung Bandwiesstrasse.

Bei der Zufahrt zum bestehenden Migros-Parkhaus bedeutet dies, dass die Fahrzeuge je hälftig von Norden und Süden zufahren. Diese Verteilung wurde auch bei einer Stichprobenerhebung am Samstag, 25.05.19 von 11:00 – 12:00 Uhr erhoben.





## 5.2 Leistungsfähigkeitsberechnungen Zustand Z1

In nachstehender Abbildung 13 sind für sämtliche relevanten Knoten die VQS im Zustand Z1 angegeben. Die Berechnungen liegen dem Bericht als Beilage vor.

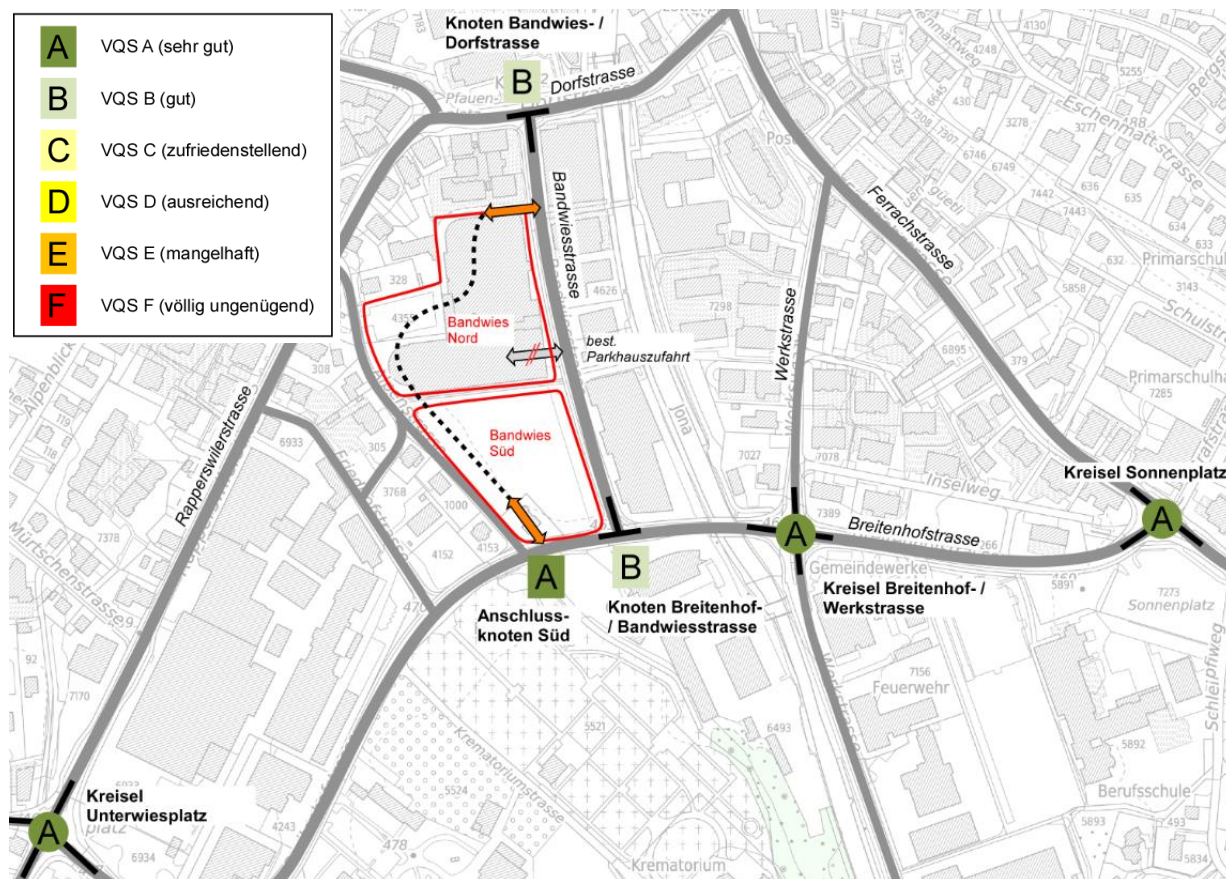


Abbildung 13: Auslastung Zustand mit Mehrverkehr Arealentwicklung Z1

Die Verkehrsqualitätsstufen der betrachteten Knoten liegen zwischen gut (B) bis sehr gut (A). Die nachstehende Tabelle fasst die VQS für den Ist-Zustand und den Zustand Z1 zusammen.

Verkehrsqualitätsstufen je Knoten und Zustand	Kreisel Untenwiesplatz	Anschlussknoten Süd (Breitenhofstrasse)	Knoten Breitenhof- / Bandwiesstrasse	Kreisel Breitenhof- / Werkstrasse	Kreisel Sonnenplatz	Knoten Bandwies- / Dorfstrasse
Ist-Zustand Z0	A	-	B	A	A	A
Zustand mit Arealentwicklung Nord und Süd Z1.1 (Szenario 1)	A	A	B	A	A	B

Tabelle 4: Vergleich VQS Ist-Zustand Z0 und Zustand Z1

Der Vergleich der Zustände Z0 und Z1 zeigt, dass beim Knoten Bandwies- / Dorfstrasse die VQS von A auf B verschlechtert. Dies hat mit der Umverteilung der Verkehrsmengen aufgrund der Möglichkeit, nach Norden wegfahren zu können, zu tun. Insgesamt sind die VQS allerdings immer noch auf einem gut bis sehr guten Level.

### Beurteilung Dorfstrasse (Abschnitt Kreisel Pfauen bis Kreisel Härti), Z1

Aufgrund der Mehrfahrten sowie der Möglichkeit nach Norden wegzufahren, wird die Dorfstrasse und die Kreisel Pfauen und Härti stärker belastet. Auf Basis der berechneten Mehrfahrten und den getroffenen Annahmen der Fahrtenverteilung ist bei den Kreiseln Pfauen und Härti mit ca. 5% zusätzlichem Verkehr zu rechnen. Bei der isolierten Leistungsfähigkeitsberechnung der Kreisel Härti und Pfauen ergibt dies keine Veränderung der Verkehrsqualitätsstufen. Wie bereits in Kapitel 2.2 erwähnt wurde, ist die Leistungsfähigkeit der Kreisel grundsätzlich nicht die Problematik. Die prognostizierte Verkehrszunahme von ca. 5% können diese (isoliert betrachtet) weiterhin verarbeiten.

Die grössere Problematik ist, dass die Strecke (Dorfstrasse) stärker belastet wird, was die Stauproblematik verschärft, da kaum Reserven vorhanden sind. Aufgrund der hohen Auslastung der Dorfstrasse kann es deshalb sein, dass jene, die in Richtung Nordwesten (Spitalstrasse) fahren wollen, nicht die Route via U-Turn beim Kreisel Härti wählen, sondern zuerst nach Süden und dann via Breitenhof- / Rapperswilerstrasse in Richtung Spitalstrasse fahren. Inwiefern sich dies einspielen wird, ist zurzeit schwer abzuschätzen.

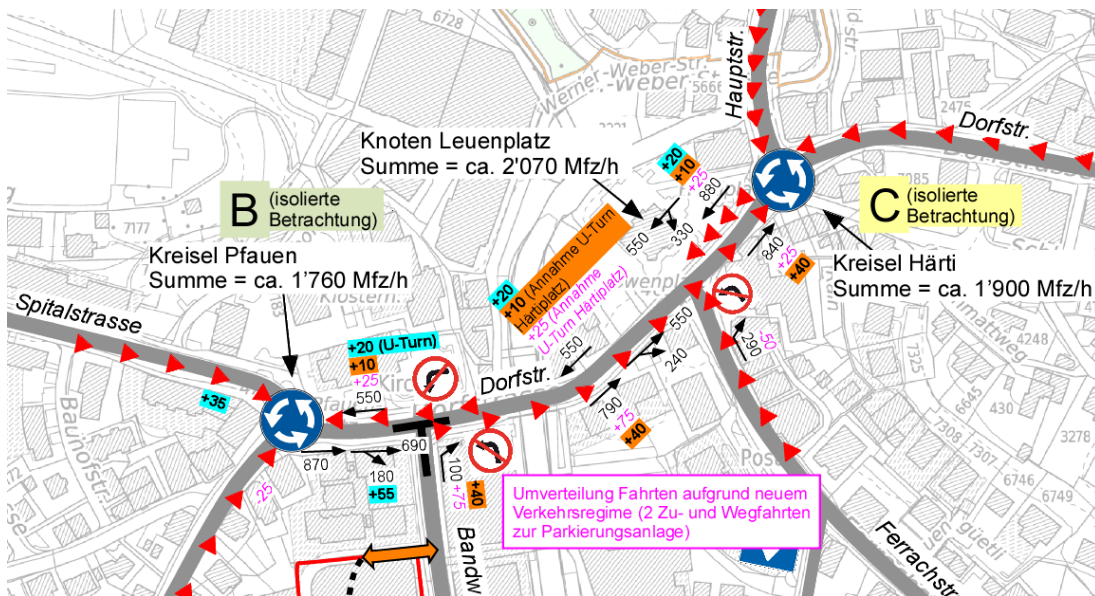


Abbildung 14: Auslastung Zustand mit Mehrverkehr Arealentwicklung Z1

#### Linksabbiegesteifen Leuenplatz

Gemäss vorliegendem Bauprojekt Dorfstrasse / Ferrachstrasse vom 16.12.22 ist ein kurzer Linksabbiegestreifen auf der Dorfstrasse beim Leuenplatz geplant. Dies soll zu einer Entschärfung der Rückstaubildung in den Kreisel Härti und somit zu einer allgemeinen Verbesserung des Verkehrsflusses führen. Inwieweit dadurch die Leistungsfähigkeit des gesamten Strassenabschnittes verbessert wird, kann im Detail nicht beurteilt werden.

## Szenario 2 – alle Mehrfahrten über den Anschluss Süd

Damit die Auswirkungen auf den geplanten Anschlussknoten Süd bei einer höheren Auslastung als gemäss Szenario 1 aufgezeigt werden können, wurde von einem Szenario 2 ausgegangen, in welchem alle Zu- und Wegfahrten des Mehrverkehrs über den Anschluss Süd abgewickelt werden. Die Fahrtenverteilung beim Anschluss Süd wird in diesem Szenario in etwa 60% von/nach Osten und 40% von/nach Westen angenommen.

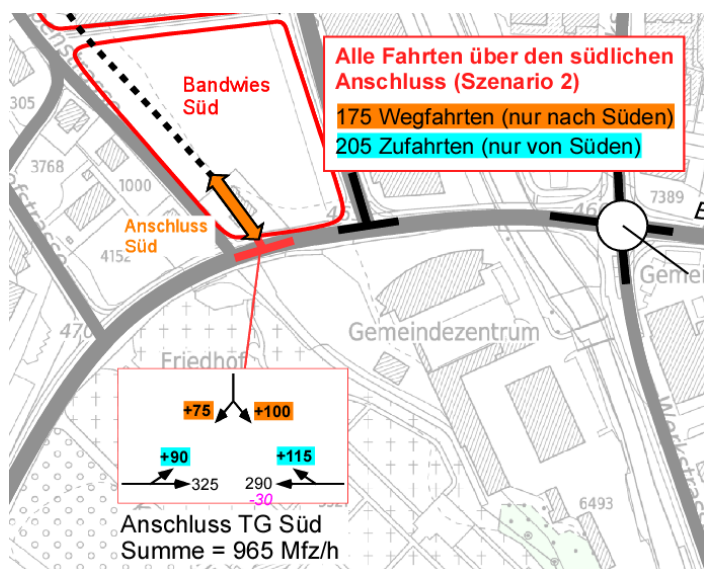


Abbildung 15: Belastung Zustand mit Mehrverkehr Arealentwicklung (alle Fahrten über Anschluss Süd)

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit zeigt die VQS C (zufriedenstellend) für den Anschlussknoten an die Breitenhofstrasse auf. Der massgebende Strom ist dabei der Linkseinmünder von der Tiefgarage in die Breitenhofstrasse. Die mittlere Wartezeit beträgt rund 15 Sekunden und die Rückstaulänge würde in 95% der Fälle nicht mehr als 3 Fahrzeuge betragen (Mischstrom Links- und Rechtsabbiegende). Ein separater Linksabbiegestreifen für die Zufahrt in die Tiefgarage ist auch in diesem Szenario aus Sicht der Leistungsfähigkeit nicht erforderlich.<sup>3</sup>

Auf eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Tiefgaragenanschlussknotens Nord (Bandwiesstrasse) wird verzichtet, da die Belastungen geringer als im Ist-Zustand sind. Im Rahmen dieses Auftrages wurden auch die Tiefgaragenzufahrten nicht beurteilt (Kapazität der Ein- und Ausfahrten, nötiger Rückstauraum etc.).

<sup>3</sup> Gemäss Betriebs- und Gestaltungskonzept Breitenhofstrasse (Stand 31.10.2024) ist ein Mehrweckstreifen vorgesehen, welcher als Abbiegehilfe dient.

## 6 Schlussfolgerungen / Empfehlungen

In dieser Verkehrsstudie wurde das zusätzliche Verkehrsaufkommen der geplanten Überbauungen Bandwies Nord und Süd abgeschätzt. In der Abendspitze ist von einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ca. 70 Fahrten/h auszugehen. Diese zusätzlichen Fahrten werden primär vom Areal Bandwies Süd generiert, welches heute noch unbebaut ist. Die Fahrten, welche vom Areal Bandwies Nord ausgelöst werden, liegen im Rahmen der bisherigen Fahrten. Durch die Reduktion der für die Verkaufsnutzung zur Verfügung stehenden Parkfelder fallen grundsätzlich Fahrten weg. Konservativ werden die entsprechenden (positiven) Auswirkungen nicht in die Leistungsfähigkeitsberechnungen einbezogen.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wurde unter Berücksichtigung der neu geplanten Tiefgarage mit zwei Anschlüssen auf das bestehende Strassennetz umgelegt. Auf Basis der neuen Belastungswerte wurden Leistungsfähigkeitsberechnungen für mehrere umliegende Knoten durchgeführt. Aus der Untersuchung lassen sich folgende Aussagen ableiten:

- Das neue Verkehrsregime im Bereich der geplanten Tiefgaragenanschlüsse ermöglicht alle Fahrbeziehungen (von/nach Süden bzw. Norden). Von Norden bzw. Süden wird der Verkehr frühzeitig in die Tiefgarage geleitet. Dadurch ist eine deutliche Reduktion der Verkehrsmengen im mittleren und südlichen Teil der Bandwiesstrasse zu erwarten. Die tatsächliche Reduktion hängt jedoch von weiteren Faktoren ab.

Mit der geplanten Begegnungszone entlang der Bandwiesstrasse kann der Widerstand für den Verkehr erhöht werden (u. a. auch abhängig davon, wie die Begegnungszone ausgestaltet wird). Das Ziel, den Verkehr frühzeitig in die Tiefgarage zu lenken, kann damit unterstützt werden.

Ein weiterer, wesentlicher Faktor ist jedoch auch die Gestaltung der Tiefgarage selbst. Um die Gefahr zu vermeiden, dass eine Zu- / Wegfahrt übermässig genutzt wird, ist eine kundenfreundliche und verständliche Gestaltung und Beschilderung zur und in der Tiefgarage selbst wichtig. Insbesondere die Wegfahrt in Richtung Nordwesten (Spitalstrasse), welche künftig möglich ist, belastet die Dorfstrasse ungünstig (U-Turn via Kreisel Härti nötig). Damit diese Fahrten tendenziell eher über die südliche Breitenhofstrasse abgewickelt werden, kann beispielsweise eine Beschilderung aus der Tiefgarage in Richtung Autobahn nach Süden vorgesehen werden. So können die regionalen Fahrten tendenziell zum Anschluss Rapperswil (Nr. 12) anstelle dem Anschluss Rüti (Nr. 11) geleitet werden. Im Weiteren können zudem Beschilderungen zum allgemeinen Einkaufsgebiet Bandwies hin grossräumig geprüft werden, damit die Fahrten möglichst frühzeitig auf dem kürzesten Weg zu den Einfahrten geleitet werden.

Allfällige Abbiegeverbote im Zusammenhang mit den Tiefgaragenein- und ausfahrten sind zurzeit nicht angezeigt und müssten gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt – sofern es zu unerwünschten Auswirkungen kommt – geprüft werden.

- Bezogen auf die Knotenleistungsfähigkeit sind die verkehrlichen Auswirkungen der Arealentwicklung Bandwies Nord und Süd auf die Breitenhof- und Bandwiesstrasse als unkritisch zu beurteilen.
- Die Anschlussknoten an die Tiefgarage (Nord und Süd) benötigen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit keinen separaten Linksabbiegestreifen. Im Betriebs- und Gestaltungskonzept (Stand 31.10.2024) ist entlang der Breitenhofstrasse ein Mehrzweckstreifen vorgesehen, welcher als Abbiegehilfe dient.
- Die Verkehrsqualität an den betrachteten Knoten entlang der Breitenhofstrasse (inkl. Kreisel Unterwiesplatz und Sonnenplatz) ist gut bis sehr gut (im Szenario 2 zumindest zufriedenstellend).

- Der Abschnitt der Dorfstrasse (zwischen Kreisel Pfauen und Kreisel Härti) stösst in der Abendspitze bereits heute an seine Leistungsgrenze. Dabei sind nicht die Kreiselkapazitäten massgebend, sondern der Streckenabschnitt, der durch verschiedene Störeinflüsse (u. a. Knoten Leuenplatz, Zufussgehende bei Fussgängerstreifen) beeinflusst wird. Die geplante Optimierung (Linksabbiegestreifen beim Leuenplatz) ist aus Gründen der Kapazitätseinschränkungen sicherlich zweckmässig. Die Auswirkungen (Kapazitätsverbesserungen) können jedoch nicht genauer beurteilt werden.
- Mit dem neuen Verkehrsregime ist die Wegfahrt in Richtung Norden möglich. Dies bedeutet insbesondere für die Verkehrsteilnehmenden in Richtung Nordosten einen kürzeren Weg. Die Route über die Breitenhof- / Ferrachstrasse entfällt.

Die Verkehrsteilnehmenden, die in Richtung Nordwesten (Spitalstrasse) fahren wollen, können aufgrund des Rechtsabbiegegebotes bei der Einmündung Dorfstrasse nur mittels U-Turn beim Kreisel Härti in die gewünschte Richtung fahren. Dies ist mit einem gewissen Umweg verbunden und die Dorfstrasse sowie der Kreisel Härti werden dadurch zusätzlich belastet (Annahme in der ASP ca. 25 Fahrten). Aufgrund der bereits erhöhten Auslastung der Dorfstrasse ist diese Mehrbelastung in der Abendspitze nicht optimal. Als Alternative bleibt die bisherige Route über die Breitenhof- / Rapperswilerstrasse. Diese Route ist von der Distanz her (gemessen bis zum Kreisel Pfauen) fast doppelt so lang wie die Route via U-Turn beim Kreisel Härti.

Die effektive Fahrzeit könnte jedoch in der Abendspitze für beide Routen etwa gleich lang sein, da der Verkehrsfluss via Rapperswilerstrasse weniger gestört wird als via U-Turn beim Kreisel Härti.

Es ist daher möglich, dass sich gerade bei hohen Verkehrsbelastungen der Verkehr auf beide Routen verteilt. Zu Tageszeiten mit geringerem Verkehrsaufkommen wird vermutlich eher die Route über den Kreisel Härti genutzt.

Da ungewiss ist, wie stark die positive Auswirkung des separaten Linksabbiegestreifens beim Leuenplatz sein wird und auch schwierig abzuschätzen ist, wie sich die Verkehrsbeziehungen insbesondere in Richtung Nordwesten entwickeln werden (U-Turn beim Kreisel Härti oder Route via Rapperswilerstrasse), empfiehlt es sich die Verkehrsentwicklung stets zu beobachten. Falls sich die Problematik (Überlastung Dorfstrasse) verstärkt, sind weitere Optimierungen sowohl am übergeordneten wie auch dem kommunalen Strassennetz (Bandwiesstrasse) zu prüfen.

- Im umliegenden Strassennetz werden verschiedene Strassenabschnitte betreffend Tempo 30 geprüft. Unter anderem liegt ein Projekt entlang der Ferrach- / Dorfstrasse vor, welches nördlich des Kreisel Sonnenplatz bis und mit Dorfstrasse (zwischen Pfauen und Härti Kreisel) Tempo 30 vorsieht. Die Auswirkungen von Tempo 30 auf diesen Abschnitten auf eine mögliche Verkehrsverlagerung im betrachteten Perimeter schätzen wir als marginal ein. Insbesondere entlang der Dorfstrasse dürfte das Geschwindigkeitsniveau bereits heute tiefer sein als die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Allenfalls könnte sich von der Ferrachstrasse auf die Werkstrasse (in Fahrtrichtung Süd) eine leichte Verlagerung ergeben. Ansonsten sind grundsätzlich keine alternative Ausweichstrecken erkennbar. Aufgrund von Tempo 30 sind auf die Kernaussagen in diesem Bericht daher keine Veränderungen zu erwarten.

## 7 Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)

Im Kapitel 7 werden die DTV-Werte sowie die Tages- und Nachtwerte von verschiedenen Zuständen abgebildet. Wie im Kapitel 2.1 dargelegt, wurde auf die Berücksichtigung eines allgemeinen Verkehrszuwachses verzichtet.

Der durchschnittliche Tages- und Nachtverkehr (Nt, Nn) sowie die Teilverkehrsmengen (Nt1, Nt2, Nn1, Nn2) wurden wie folgt ermittelt:

- **Bandwiesstrasse:** Für den Ist-Zustand bestehen umfangreiche Verkehrszählungen (Juni 2021, BR-P Broder Partner AG), wonach die erforderlichen Werte abgeleitet werden konnten.  
Für die weiteren Zustände, bei welchen jeweils die Wirkung der Begegnungszone (Reduktion Schleichverkehr) berücksichtigt wurde, gab es eine manuelle Anpassung mit folgenden Annahmen:
  - Die Anzahl öV-Fahrten bleiben unverändert (verkehren auch künftig über Bandwiesstrasse)
  - Die LW-Fahrten bleiben in etwa gleich wie heute. Darin sind u. a. auch die 17 Fahrten (Anlieferung Migros) berücksichtigt
  - Die Anzahl MR werden sich in etwa gleich reduzieren wie die Anzahl PW's.
- **Dorf- und Breitenhofstrasse:** Umrechnungsfaktoren gemäss GIS Kt. ZH (Layer Strassenlärm)

<b><u>Glossar</u></b>	
DTV =	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
Nt =	durchschnittliche, stündliche Tagesverkehr – also die mittlere Anzahl Fahrzeuge pro Stunde während der lärmbedeutenden Tageszeit (06:00 – 22:00 Uhr)
Nt1 =	Die Teilverkehrsmenge umfasst Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, Motorfahräder und Trolleybusse
Nt2 =	Die Teilverkehrsmenge umfasst Lastwagen, Sattelschlepper, Gesellschaftswagen, Motorräder und Traktoren
Nn =	durchschnittliche, stündliche Nachtverkehr – also die mittlere Anzahl Fahrzeuge pro Stunde während der lärmbedeutenden Nachtzeit (22:00 – 06:00 Uhr)
Nn1 =	Die Teilverkehrsmenge umfasst Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, Motorfahräder und Trolleybusse
Nn2 =	Die Teilverkehrsmenge umfasst Lastwagen, Sattelschlepper, Gesellschaftswagen, Motorräder und Traktoren

### **Wirkung Begegnungszone**

In den weiteren Zuständen wird jeweils auch die Wirkung der geplanten Begegnungszone berücksichtigt. Dabei wurde der Anteil des bestehenden Durchgangsverkehres abgeschätzt und einen Grossteil davon von der Bandwiesstrasse subtrahiert. In welchem Umfang sich der Durchgangsverkehr auf die umliegenden Strassen verlagert, hängt in gewissem Mass von der Ausgestaltung der Begegnungszone ab. Es wird empfohlen, die Entwicklung zu gegebener Zeit zu beobachten und bei Bedarf mögliche ergänzende Massnahmen zu prüfen.

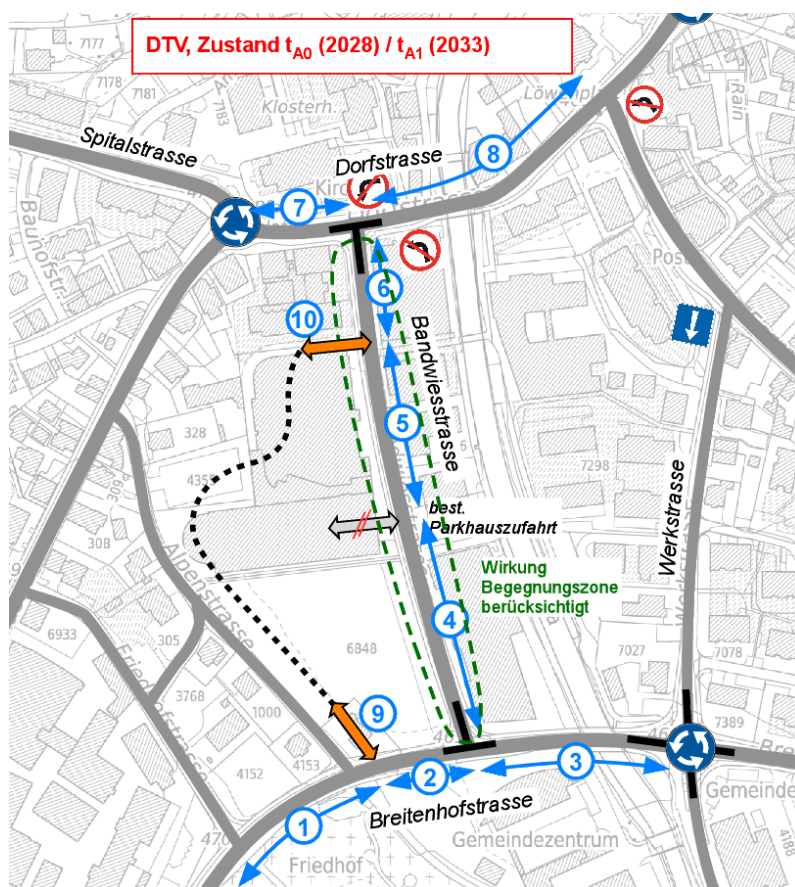
## 7.1 DTV, Ist-Zustand 2021 / 2024



Strassenzug (Nr.)	Ist-Zustand (2021 / 2024)						
	DTV	Nt	Nt1	Nt2	Nn	Nn1	Nn2
1	6850	390	381	10	75	74	2
2	6850	390	381	10	75	74	2
3	7400	422	411	11	81	80	2
4	4200	256	243	13	13	11	1
5	2900	174	162	12	14	12	1
6	2900	174	162	12	14	12	1
7	15800	916	840	76	131	122	9
8	16600	963	883	80	138	128	9

## 7.2 DTV, Zustand $t_{A0}$ (2028) / $t_{A1}$ (2033) – Zustand vor Baubeginn Projekt Nord

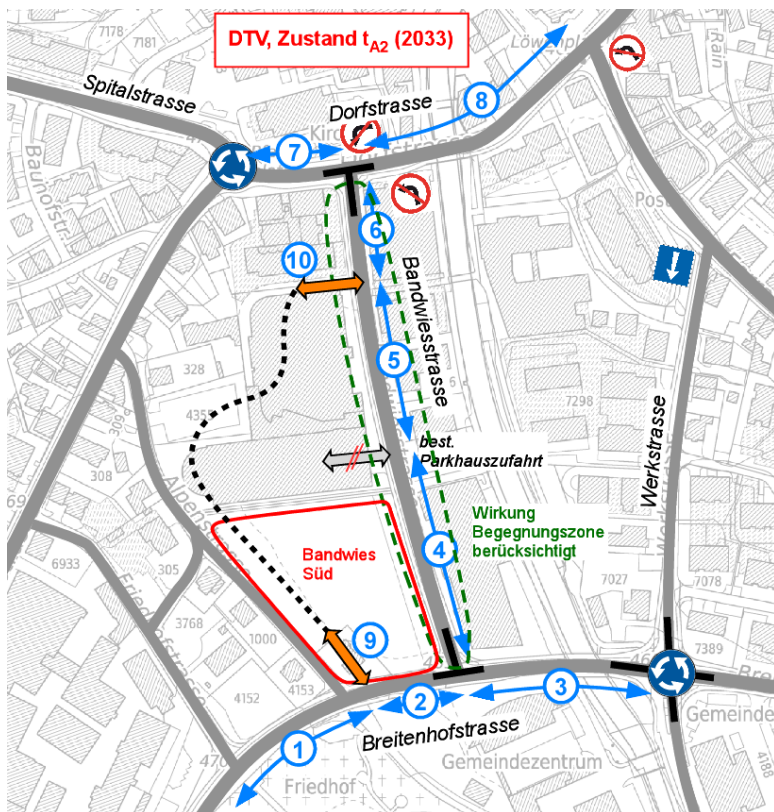
- Bisherige Fahrten Migros über beide Ein-/Ausfahrten verteilen  
Wie die Erhebungen gezeigt haben, erfolgten die Zufahrten zum Parkhaus je zur etwa der Hälfte von Norden bzw. Süden. Folglich werden die Fahrten somit je zu 50% auf die nördliche bzw. südliche Ein-/Ausfahrt verteilt.
- ohne Projekt Bandwies Süd
- mit Wirkung Begegnungszone  
Es wird davon ausgegangen, dass aufgrund der Begegnungszone ein Grossteil des Durchgangsverkehrs unterbunden werden kann.



Strassenzug (Nr.)	Zustand $t_{A0}$ (2028) / $t_{A1}$ (2033)						
	DTV	Nt	Nt1	Nt2	Nn	Nn1	Nn2
1	6175	352	343	9	68	67	1
2	6275	358	349	9	69	68	1
3	6885	392	383	10	76	74	2
4	775	47	39	9	2	2	1
5	950	57	48	9	4	3	1
6	2525	152	139	12	12	11	1
7	15500	899	824	75	129	120	9
8	17625	1022	937	85	146	136	10
9	1450						
10	1450						

### 7.3 DTV, Zustand $t_{A2}$ (2033) – Fiktiver Zustand vor Inbetriebnahme Projekt Nord

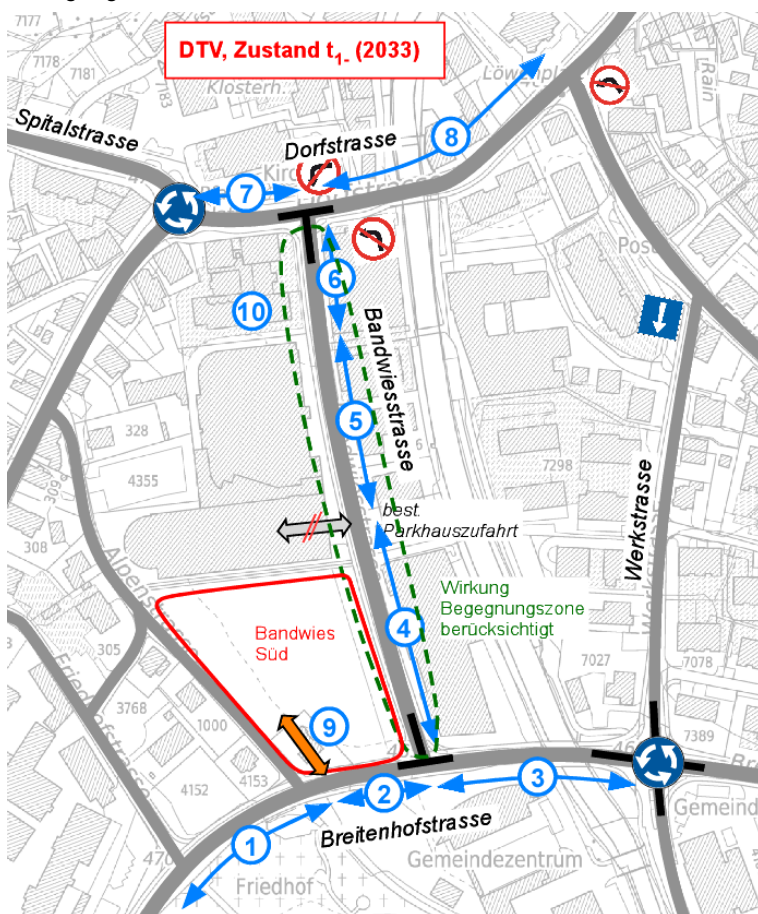
- Bisherige Fahrten Migros über beide Ein-/Ausfahrten verteilen  
 Wie die Erhebungen gezeigt haben, erfolgten die Zufahrten zum Parkhaus je zur etwa der Hälfte von Norden bzw. Süden. Folglich werden die Fahrten somit je zu 50% auf die nördliche bzw. südliche Ein-/Ausfahrt verteilt.
- mit Projekt Bandwies Süd  
 Das Bandwiesareal löst etwa 350 Fahrten/Tag aus. Es wird davon ausgegangen, dass die Fahrten über die Breitenhofstrasse im Süden erfolgen. Dabei wird angenommen, dass die Fahrten aus Nordosten über die Werkstrasse zur Breitenhofstrasse gelangen. Aus der Richtung Nordwesten (Spitalstrasse) dürfte ein Teil des Verkehrs über die Bandwiesstrasse verkehren. Ebenfalls wird angenommen, dass ein Teil des Verkehrs in Richtung Nordosten durch die Bandwiesstrasse verkehren dürfte. In Richtung Nordwesten (Spitalstrasse) wird davon ausgegangen, dass die Route über die Rapperswilerstrasse gewählt wird.
- mit Wirkung Begegnungszone  
 Es wird davon ausgegangen, dass aufgrund der Begegnungszone ein Grossteil des Durchgangsverkehrs unterbunden werden kann.



Strassenzug (Nr.)	Zustand $t_{A2}$ (2033)						
	DTV	Nt	Nt1	Nt2	Nn	Nn1	Nn2
1	6300	359	350	9	69	68	1
2	6480	369	360	9	71	70	1
3	6960	397	387	10	77	75	2
4	900	55	46	9	3	2	1
5	1100	66	57	9	5	4	1
6	2650	159	148	11	12	11	1
7	15600	905	830	75	129	121	9
8	17700	1027	941	85	147	137	10
9	1800						
10	1450						

## 7.4 DTV, Zustand t<sub>1</sub>. (2033) – Fiktiver Zustand ohne Projekt Nord / ohne Migros

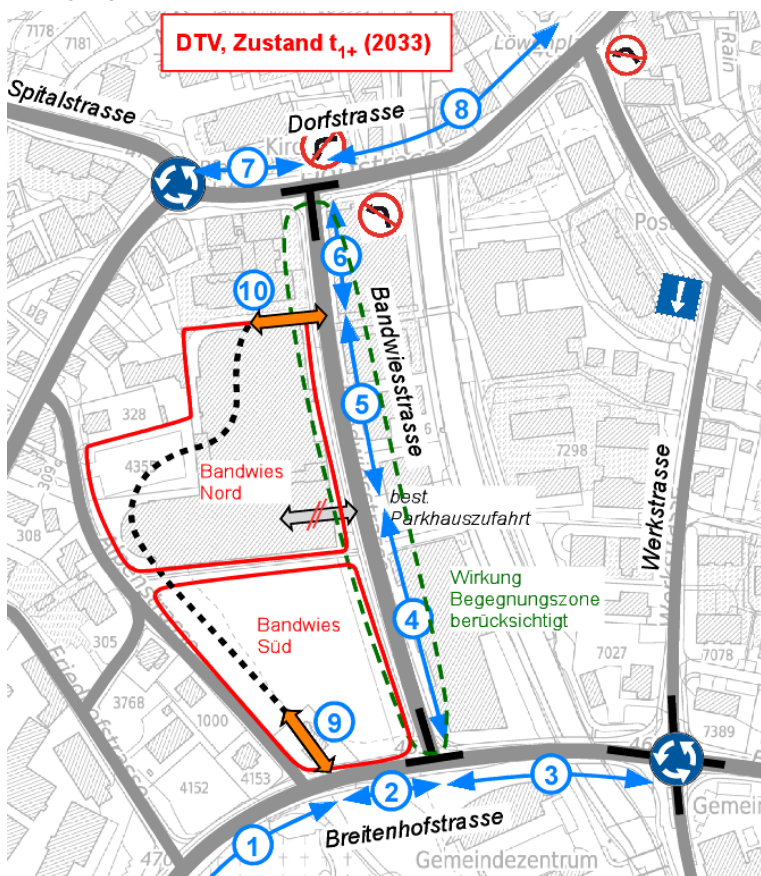
- ohne bisherigen Fahrten Migros
- mit Projekt Bandwies Süd  
 Das Bandwiesareal löst etwa 350 Fahrten/Tag aus. Es wird davon ausgegangen, dass die Fahrten über die Breitenhofstrasse im Süden erfolgen. Dabei wird angenommen, dass die Fahrten aus Nordosten über die Werkstrasse zur Breitenhofstrasse gelangen. Aus der Richtung Nordwesten (Spitalstrasse) dürfte ein Teil des Verkehrs über die Bandwiesstrasse verkehren. Ebenfalls wird angenommen, dass ein Teil des Verkehrs in Richtung Nordosten durch die Bandwiesstrasse verkehren dürfte. In Richtung Nordwesten (Spitalstrasse) wird davon ausgegangen, dass die Route über die Rapperswilerstrasse gewählt wird.
- mit Wirkung Begegnungszone  
 Es wird davon ausgegangen, dass aufgrund der Begegnungszone ein Grossteil des Durchgangsverkehrs unterbunden werden kann.



Zustand t <sub>1</sub> - (2033)							
Strassenzug (Nr.)	DTV	Nt	Nt1	Nt2	Nn	Nn1	Nn2
1	5610	320	312	8	62	60	1
2	5700	325	317	8	63	61	1
3	6240	356	347	9	69	67	1
4	900	55	46	9	3	2	1
5	1100	66	57	9	5	4	1
6	1100	66	57	9	5	4	1
7	14150	821	753	68	117	109	8
8	14400	835	766	69	120	111	8
9	350						

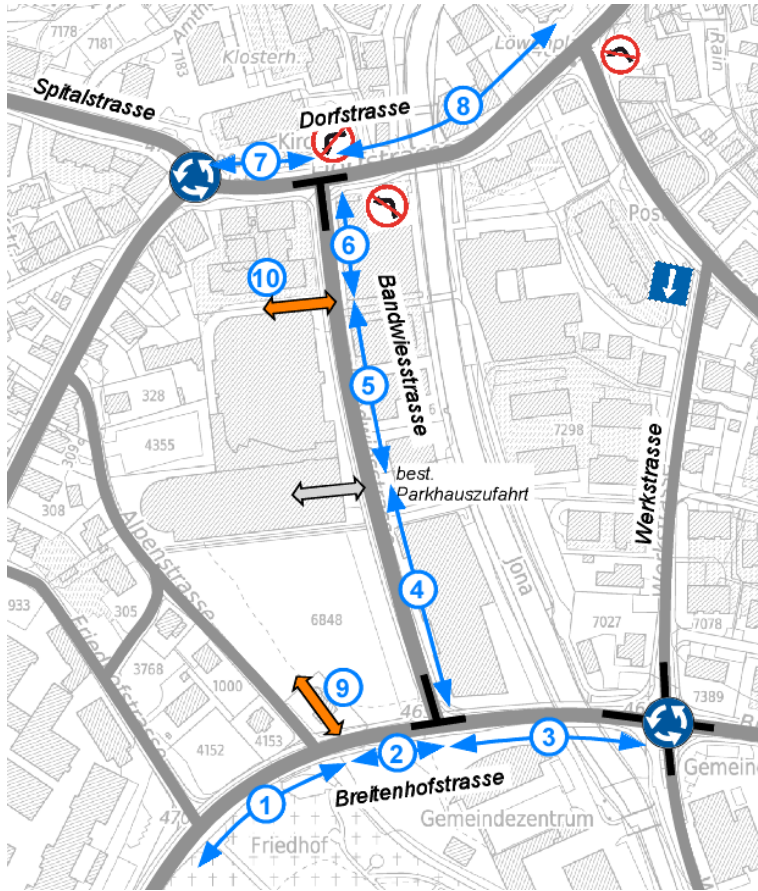
## 7.5 DTV, Zustand t<sub>1+</sub> (2033) – Zustand mit Projekt Nord + Süd

- mit neuen Fahrten Migros (die Reduktion der Fahrten in Folge der wegfallenden Parkplätze für das Einkaufszentrum wurden berücksichtigt vorher rund 2'900, neu ca. 2'570 Fahrten/Tag)  
Wie die Erhebungen gezeigt haben, erfolgten die Zufahrten zum Parkhaus je zur etwa der Hälfte von Norden bzw. Süden. Folglich werden die Fahrten somit je zu 50% auf die nördliche bzw. südliche Ein-/Ausfahrt verteilt.
- mit Projekt Bandwies Süd  
Das Bandwiesareal löst etwa 350 Fahrten/Tag aus. Es wird davon ausgegangen, dass die Fahrten über die Breitenhofstrasse im Süden erfolgen. Dabei wird angenommen, dass die Fahrten aus Nordosten über die Werkstrasse zur Breitenhofstrasse gelangen. Aus der Richtung Nordwesten (Spitalstrasse) dürfte ein Teil des Verkehrs über die Bandwiesstrasse verkehren. Ebenfalls wird angenommen, dass ein Teil des Verkehrs in Richtung Nordosten durch die Bandwiesstrasse verkehren dürfte. In Richtung Nordwesten (Spitalstrasse) wird davon ausgegangen, dass die Route über die Rapperswilerstrasse gewählt wird.
- mit Wirkung Begegnungszone  
Es wird davon ausgegangen, dass aufgrund der Begegnungszone ein Grossteil des Durchgangsverkehrs unterbunden werden kann.



Strassenzug (Nr.)	Zustand t <sub>1+</sub> (2033)						
	DTV	Nt	Nt1	Nt2	Nn	Nn1	Nn2
1	6175	352	343	9	68	67	1
2	6355	362	353	9	70	69	1
3	6835	390	380	10	75	74	2
4	900	55	46	9	3	2	1
5	1100	66	57	9	5	4	1
6	2570	154	143	11	23	21	2
7	15575	903	828	75	129	120	9
8	17600	1021	936	85	146	136	10
9	1630						
10	1290						

## 7.6 Übersicht der verschiedenen Zustände



	Strassenzug (Nr.)	Ist-Zustand (2021 / 2024)	Zustand tA0 (2028) / tA1 (2033)	Zustand tA2 (2033)	Zustand t1- (2033)	Zustand t1+ (2033)
- bisherige Fahrten Migros über beide Ein-/Ausfahrten verteilen			x	x		
- ohne bisherigen Fahrten Migros					x	
- mit neuen Fahrten Migros						x
- mit Projekt Bandwies Süd				x	x	x
- mit Wirkung Begegnungszone			x	x	x	x
		<b>DTV</b>				
	1	6850	6175	6300	5610	6175
	2	6850	6275	6480	5700	6355
	3	7400	6885	6960	6240	6835
	4	4200	775	900	900	900
	5	2900	950	1100	1100	1100
	6	2900	2525	2650	1100	2570
	7	15800	15500	15600	14150	15575
	8	16600	17625	17700	14400	17600
	9		1450	1800	350	1630
	10		1450	1450		1290



## Anhang

- Anhang 1 Fahrtenberechnung Bandwies Nord
- Anhang 2 Fahrtenberechnung Bandwies Süd
- Anhang 3 Verkehrsqualitätsstufen (VQS)

# Anhang 1 Fahrtenberechnung Bandwies Nord

## Fahrtenberechnung Bandwies Nord

	Wohnen	Dienstleistung (publikumsintensiv)	Märtegggen	Friedhofnutzung	Verkauf
zweckmässiges PF-Angebot [PF]	84	4			19
zweckmässiges PF-Angebot [PF]	8	4	32	10	159

Ermittlung Verkehrsaufkommen auf	min.	Median	max.	min.	Median	max.	min.	Median	max.	min.	Median	max.	min.	Median	max.
SVP Bewohner / Personal [Fahrten / SVP Besucher / Kunden]	2.0	2.5	3.5	2.0	2.5	3.5	6.0	9.0	12.0	3.0	6.0	8.0	2.0	3.0	3.5
	1.0	2.0	3.0	3.0	5.0	7.0							9.0	12.0	15.0

Fahrtenaufkommen	min.	Median	max.	min.	Median	max.	min.	Median	max.	min.	Median	max.	min.	Median	max.
Bewohner / Personal	168	210	294	8	10	14	0	0	0	0	0	0	38	57	67
Besucher / Kunden	8	16	24	12	20	28	192	288	384	30	60	80	1431	1908	2385
<b>Total</b>	<b>176</b>	<b>226</b>	<b>318</b>	<b>20</b>	<b>30</b>	<b>42</b>	<b>192</b>	<b>288</b>	<b>384</b>	<b>30</b>	<b>60</b>	<b>80</b>	<b>1469</b>	<b>1965</b>	<b>2452</b>

➔ Total Fahrten pro Tag (DTV): 2'570

## Fahrtenaufkommen Morgenspitze (MSP)

	Wohnen	Dienstleistung (publikumsintensiv)	Märtegggen	Friedhofnutzung	Verkauf
<b>Fahrtenaufkommen MSP</b>	min. Median max.	min. Median max.	min. Median max.	min. Median max.	min. Median max.
Bewohner / Personal	168 210 294	8 10 14	0 0 0	0 0 0	38 57 67
Besucher / Kunden	8 16 24	12 20 28	192 288 384	30 60 80	1431 1908 2385
<b>MSP (07:00 - 08:00) - Bewohner / Personal</b>					
Anteil MSP [%]	12%	10%			6%
Fahrten MSP	20 25 35	1 1 1			2 3 4
davon Wegfahrten [%]	85%	10%			10%
davon Wegfahrten	17 21 30	0 0 0			0 0 0
davon Zufahrten [%]	15%	90%			90%
davon Zufahrten	3 4 5	1 1 1			2 3 4
<b>MSP (07:00 - 08:00) - Besucher / Kunden</b>					
Anteil MSP [%]	3%	6%	3%	1%	3%
Fahrten MSP	0 0 1	1 1 2	6 9 12	0 1 1	43 57 72
davon Wegfahrten [%]	60%	30%	10%	20%	10%
davon Wegfahrten	0 0 0	0 0 1	1 1 1	0 0 0	4 6 7
davon Zufahrten [%]	40%	70%	90%	80%	90%
davon Zufahrten	0 0 0	1 1 1	5 8 10	0 0 1	39 52 64

## Fahrtenaufkommen Abendspitze (ASP)

	Wohnen	Dienstleistung (publikumsintensiv)	Märtegggen	Friedhofnutzung	Verkauf
<b>Fahrtenaufkommen ASP</b>	min. Median max.	min. Median max.	min. Median max.	min. Median max.	min. Median max.
Bewohner / Personal	168 210 294	8 10 14	0 0 0	0 0 0	38 57 67
Besucher / Kunden	8 16 24	12 20 28	192 288 384	30 60 80	1431 1908 2385
<b>ASP (17:00 - 18:00) - Bewohner / Personal</b>					
Anteil ASP [%]	14%	14%			12%
Fahrten ASP	24 29 41	1 1 2			5 7 8
davon Wegfahrten [%]	30%	85%			85%
davon Wegfahrten	7 9 12	1 1 2			4 6 7
davon Zufahrten [%]	70%	15%			15%
davon Zufahrten	16 21 29	0 0 0			1 1 1
<b>ASP (17:00 - 18:00) - Besucher / Kunden</b>					
Anteil ASP [%]	10%	12%	8%	12%	9%
Fahrten ASP	1 2 2	1 2 3	15 23 31	4 7 10	129 172 215
davon Wegfahrten [%]	40%	50%	50%	50%	50%
davon Wegfahrten	0 1 1	1 1 2	8 12 15	2 4 5	64 86 107
davon Zufahrten [%]	60%	50%	50%	50%	50%
davon Zufahrten	0 1 1	1 1 2	8 12 15	2 4 5	64 86 107

		Wohnen			Dienstleistung (publikumsintensiv)			Märtegggen			Friedhofnutzung			Verkauf		
<b>Total Fahrten MSP</b>		20	26	36	2	2	3	6	9	12	0	1	1	45	61	76
davon Wegfahrten	[Fahrten]	17	22	30	0	0	1	1	1	1	0	0	0	5	6	8
davon Zufahrten	[Fahrten]	3	4	6	1	2	2	5	8	10	0	0	1	41	55	68

		Wohnen			Dienstleistung (publikumsintensiv)			Märtegggen			Friedhofnutzung			Verkauf		
<b>Total Fahrten ASP</b>		24	31	44	3	4	5	15	23	31	4	7	10	133	179	223
davon Wegfahrten	[Fahrten]	7	9	13	2	2	3	8	12	15	2	4	5	68	92	114
davon Zufahrten	[Fahrten]	17	22	30	1	1	2	8	12	15	2	4	5	65	87	109

Total Fahrten aller Nutzungen je Morgen- und Abendspitzenstunde:

		Total MSP		
		min.	Median	max.
<b>Total Fahrten MSP</b>		73	98	127
davon Wegfahrten	[Fahrten]	23	29	40
davon Zufahrten	[Fahrten]	50	69	87

		Total ASP		
		min.	Median	max.
<b>Total Fahrten ASP</b>		179	244	311
davon Wegfahrten	[Fahrten]	87	119	150
davon Zufahrten	[Fahrten]	92	125	161

Die maximal realisierbaren 320 Parkfelder erzeugen ca. 2'570 Fahrten / Tag (Median-Wert), inkl. Friedhofnutzungen. Bei den 10 Parkfelder für die Friedhofsnutzung handelt es sich um Parkfelder, welche in die Parkierungsanlage verlegt werden. Diese Parkfelder stehen in keinem Zusammenhang mit der Nutzung von Bandwies Nord und Süd. In den Berechnungen und der Beurteilung der Auswirkungen wurden die Fahrten jedoch berücksichtigt.

- Bei der Dienstleistungsnutzung sind auch die Fahrten von den Parkfeldern «Märteggä» enthalten
- Der Anteil der Morgenspitzenstunde bei den Verkaufsnutzungen wurde gegenüber dem Ist-Zustand leicht erhöht (Annahme, dass Verkaufsläden künftig vor 08:00 Uhr öffnen. Zudem wird die Parkierungsanlage künftig 24 h geöffnet sein).
- Anlieferungen sind während den Verkehrsspitzenzeiten nicht zu erwarten.

## Anhang 2 Fahrtenberechnung Bandwies Süd

Anzahl zweckmässiges PF-Angebot		Wohnen			Dienstleistung (publikumsintensiv)			Dienstleistung (Büronutzungen)		
zweckmässiges PF-Angebot	[PF]	98			5			17		
zweckmässiges PF-Angebot	[PF]	7			4			3		

Ermittlung Verkehrsaufkommen auf		min.	Median	max.	min.	Median	max.	min.	Median	max.
SVP Bewohner / Personal	[Fahrten /	2.0	2.5	3.5	2.0	2.5	3.5	2.0	2.5	3.5
SVP Besucher / Kunden	PF+Tag]	1.0	2.0	3.0	3.0	5.0	7.0	2.0	3.0	7.0

Fahrtenaufkommen		Wohnen			publikumsintensiv			Büronutzungen		
Bewohner / Personal		196	245	343	10	13	18	34	43	60
Besucher / Kunden		7	14	21	12	20	28	6	9	21
<b>Total</b>		<b>203</b>	<b>259</b>	<b>364</b>	<b>22</b>	<b>33</b>	<b>46</b>	<b>40</b>	<b>52</b>	<b>81</b>

→ Total Fahrten pro Tag (DTV): 350

### Fahrtenaufkommen Morgenspitze (MSP)

Fahrtenaufkommen MSP		Wohnen			Dienstleistung (publikumsintensiv)			Dienstleistung (Büronutzungen)		
Bewohner / Personal		196	245	343	10	13	18	34	43	60
Besucher / Kunden		7	14	21	12	20	28	6	9	21
<b>MSP (07:00 - 08:00) - Bewohner / Personal</b>										
Anteil MSP	[%]	12%			16%			16%		
Fahrten MSP		24	29	41	2	2	3	5	7	10
davon Wegfahrten	[%]	85%			10%			10%		
davon Wegfahrten		20	25	35	0	0	0	1	1	1
davon Zufahrten	[%]	15%			90%			90%		
davon Zufahrten		4	4	6	1	2	3	5	6	9
<b>MSP (07:00 - 08:00) - Besucher / Kunden</b>										
Anteil MSP	[%]	3%			6%			6%		
Fahrten MSP		0	0	1	1	1	2	0	1	1
davon Wegfahrten	[%]	60%			30%			30%		
davon Wegfahrten		0	0	0	0	0	1	0	0	0
davon Zufahrten	[%]	40%			70%			70%		
davon Zufahrten		0	0	0	1	1	1	0	0	1

### Fahrtenaufkommen Abendspitze (ASP)

Fahrtenaufkommen ASP		Wohnen			Dienstleistung (publikumsintensiv)			Dienstleistung (Büronutzungen)		
Bewohner / Personal		196	245	343	10	13	18	34	43	60
Besucher / Kunden		7	14	21	12	20	28	6	9	21
<b>ASP (17:00 - 18:00) - Bewohner / Personal</b>										
Anteil ASP	[%]	14%			14%			14%		
Fahrten ASP		27	34	48	1	2	2	5	6	8
davon Wegfahrten	[%]	30%			85%			85%		
davon Wegfahrten		8	10	14	1	1	2	4	5	7
davon Zufahrten	[%]	70%			15%			15%		
davon Zufahrten		19	24	34	0	0	0	1	1	1
<b>ASP (17:00 - 18:00) - Besucher / Kunden</b>										
Anteil ASP	[%]	10%			12%			12%		
Fahrten ASP		1	1	2	1	2	3	1	1	3
davon Wegfahrten	[%]	40%			50%			50%		
davon Wegfahrten		0	1	1	1	1	2	0	1	1
davon Zufahrten	[%]	60%			50%			50%		
davon Zufahrten		0	1	1	1	1	2	0	1	1

		Wohnen			Dienstleistung (publikumsintensiv)			Dienstleistung (Büronutzungen)		
<b>Total Fahrten MSP</b>		24	30	42	2	3	4	6	7	11
davon Wegfahrten	[Fahrten]	20	25	35	0	1	1	1	1	1
davon Zufahrten	[Fahrten]	4	5	6	2	3	4	5	6	9

		Wohnen			Dienstleistung (publikumsintensiv)			Dienstleistung (Büronutzungen)		
<b>Total Fahrten ASP</b>		28	36	50	3	4	6	5	7	11
davon Wegfahrten	[Fahrten]	9	11	15	2	3	4	4	6	8
davon Zufahrten	[Fahrten]	20	25	35	1	1	2	1	1	3

		Total MSP		
		min.	Median	max.
<b>Total Fahrten MSP</b>		32	40	57
davon Wegfahrten	[Fahrten]	21	27	37
davon Zufahrten	[Fahrten]	11	14	20

		Total ASP		
		min.	Median	max.
<b>Total Fahrten ASP</b>		36	47	67
davon Wegfahrten	[Fahrten]	15	19	27
davon Zufahrten	[Fahrten]	22	28	39

## Anhang 3 Verkehrsqualitätsstufen (VQS)

### VQS für Knoten ohne LSA gemäss REGnorm 40 022

Qualitätsstufe	Verkehrsqualität	Merkmale	Mittlere Wartezeit
<b>A</b>	sehr gut	Höchstens geringe Zeitverluste. Die Mehrzahl der Fahrzeuge muss in der Regel nicht warten.	bis 10 s
<b>B</b>	sehr gut	Geringe Beeinflussung der untergeordneten Ströme durch die vortrittsberechtigten Ströme. Die Wartezeiten sind tolerierbar.	bis 15 s
<b>C</b>	gut	Deutliche Beeinflussung der untergeordneten Ströme durch die vortrittsberechtigten Ströme. Spürbarer Anstieg der Wartezeit. Bildung von Stau, aber keine nennenswerte Beeinträchtigung.	bis 25 s
<b>D</b>	ausreichend	Auslastung nahe bei der zulässigen Belastung. Behinderungen in Form von Haltevorhängen. Stabilität der Verkehrssituation hinsichtlich Stau und Wartezeiten.	bis 45 s
<b>E</b>	kritisch	Übergang vom stabilen in den instabilen Verkehrszustand. Geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen führen zu stark ansteigenden Wartezeiten und Staulängen. Kein Stauabbau. Stark streuende Wartezeiten. Der Verkehr kann knapp bewältigt werden. Die Sicherheit nimmt deutlich ab.	über 45 s
<b>F</b>	keine Angaben	Überlastung. Anzahl der zu fließenden Fahrzeuge grösser als die Leistungsfähigkeit. Lange, wachsende Kolonnen und hohe Wartezeiten. Weitere Reduktion der Sicherheit.	keine Angaben

### VQS für Knoten mit Kreisverkehr gemäss REGnorm VSS 40 024a

Qualitätsstufe	Verkehrsqualität	Merkmale	Mittlere Wartezeit
<b>A</b>	sehr gut	Mehrzahl der Motorfahrzeuge ohne Wartezeit (nur etwa 5 s Orientierungszeit); kein Rückstau	bis 10 s
<b>B</b>	gut	Wartezeit hinnehmbar; kaum Rückstau	bis 20 s
<b>C</b>	zufriedenstellend	Wartezeiten wachsen spürbar an; kleinerer Rückstau	bis 30 s
<b>D</b>	ausreichend	Z.T. hohe Wartezeiten für einzelne Motorfahrzeuge; vorübergehend längerer Rückstau, der abgebaut werden kann	bis 45 s
<b>E</b>	mangelhaft	Sehr lange und stark streuende Wartezeiten; kein Abbau des z.T. sehr langen Rückstaus	über 45 s
<b>F</b>	völlig ungenügend	Sehr lange Wartezeiten; kein Abbau des sehr langen Rückstaus	keine Angaben