

TECHNISCHER BERICHT

VORPROJEKT BEGEGNUNGSZONE BANDWIESSTRASSE

AUFTRAGGEBER

Gemeinde Rüti ZH
Abteilung Bau
Breitenhofstrasse 30
8630 Rüti

AUFTRAGNEHMER

F. Preisig AG
Bauingenieure und Planer
Schreinerstrasse 1
9000 St. Gallen



St. Gallen, 27. Februar 2026

IMPRESSUM

AUFTRAG	Vorprojekt Begegnungszone Bandwiesstrasse	
AUFTRAGSNUMMER	4156	
AUFTRAGGEBER	Gemeinde Rüti Abteilung Bau Breitenhofstrasse 30 8630 Rüti	Ansprechperson Sven Hegi
AUFTRAGNEHMER	F. Preisig AG Bauingenieure und Planer Schreinerstrasse 1 9000 St. Gallen	Ansprechperson Jens Dreyer
VERFASSER	Jens Dreyer, Rita Mettler 071 221 72 11 jens.dreyer@preisigag.ch	

ÄNDERUNGSVERZEICHNIS

Version	Anpassung / Änderung	Verfasser	Datum
1_0	Entwurf	J. Dreyer	28.02.2025
2_0	Anpassungen Bericht	J. Dreyer	20.01.2026
3_0	Definitiv	J. Dreyer	27.02.2026

VERTEILER

Firma	Name	Anzahl	Version	Datum
Gemeinde Rüti	Sven Hegi	Pdf	3_0	27.02.2026
Projektbeweger	Lukas Köchli	Pdf	3_0	27.02.2026
F. Preisig AG	Jens Dreyer	Pdf	3_0	27.02.2026
Mettler LA	Rita Mettler	Pdf	3_0	27.02.2026

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einleitung	7
1.1	Ausgangssituation und Auftrag	7
1.2	Perimeter	7
1.3	Grundlagen	8
1.4	Vorhaben Dritter	8
1.4.1	Gestaltungsplan Bandwies Ost	9
1.4.2	Gestaltungsplan Bandwies Nord	10
1.4.3	Gestaltungsplan Bandwies Süd	11
1.4.4	Arealerschliessung Bandwies Nord und Bandwies Süd	11
2.	Strassenbauprojekte	13
2.1	BGK Breitenhofstrasse	13
2.2	BGK Begegnungszone Bandwies	13
3.	Zustandserfassung	14
3.1	Gebietsanalyse	14
3.2	Verkehr	14
3.2.1	Verkehrsbelastungen	14
3.2.2	Öffentlicher Verkehr	14
3.2.3	Veloverkehr	14
3.2.4	Fussverkehr	14
3.2.5	Unfallstatistik	15
3.3	Kunstbauten	15
3.3.1	Schachtbauwerk	15
3.3.2	Brunnen	15
4.	Projekt	16
4.1	Linienführung und Gestaltung	16
4.2	Feuerwehr	17
4.3	Öffentlicher Verkehr	18
4.3.1	Bestvariante	18
4.3.2	Varianteuntersuchung mit Anschluss Bandwies Ost	19
4.3.3	Fazit	22
4.4	Führung Fussverkehr	23
4.5	Führung Veloverkehr	23
4.6	Signalisation und Markierungen	23
4.7	Querschnitt / Geometrisches Normalprofil	23
4.8	Oberbau	25
4.9	Strassenentwässerung	25
4.10	Beleuchtung	25
4.11	Kanalisation	27
4.12	Werkleitungen	27
4.13	Gestaltungskonzept	27
4.13.1	Materialisierung	27

4.13.2	Möblierung	27
4.13.3	Bepflanzung	28
4.13.4	Fazit Gestaltung	28
5.	Bauablauf	28
6.	Landerwerb	29
7.	Kosten	29
7.1	Grundlagen	29
7.2	Kostenschätzung	29
7.3	Kostenteiler	30
8.	Mitwirkung der Bevölkerung	31
8.1	Einwendung 1:	32
8.2	Einwendung 2:	33
8.3	Einwendung 3:	34
8.4	Einwendung 4:	35
8.5	Einwendung 5:	36
8.6	Einwendung 6:	37
8.7	Einwendung 7:	38
8.8	Beurteilung Fachstellen:	39
8.8.1	Kantonspolizei Zürich	39
8.8.2	Baudirektion	39
9.	Termine	40

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Perimeter [Swisstopo, bearbeitet]	7
Abbildung 2	Übersicht Bandwiesstrasse mit Gestaltungsplänen [bandwies-rueti.ch]	8
Abbildung 3	Auszug Gestaltungsplan Bandwies Ost]	9
Abbildung 4	Auszug Projekt Erdgeschoss Bandwiesstrasse 5 - 7	9
Abbildung 5	Visualisierung Ersatzneubau Migros [Nightnurse Images]	10
Abbildung 6	Auszug Situation Ersatzneubau Migros, Ladenzone	10
Abbildung 7	Visualisierung Bandwiesstrasse mit Bebauung Bandwies Süd [Nightnurse Images]	11
Abbildung 8	Auszug Situation Bebauung Bandwies Süd, Erdgeschosszone	11
Abbildung 9	Auszug Situation BGK Breitenhofstrasse	13
Abbildung 10	Auszug Situation BGK Bandwiesstrasse	13
Abbildung 11	Auszug Situation Unfälle mit Personenschäden [mag.geo.admin.ch]	15
Abbildung 12	Auszug Situation Gestaltung	16
Abbildung 13	Auszug Situation	16
Abbildung 14	Auszug Situation Bestvariante mit Feuerwehraufstellflächen	17
Abbildung 15	Auszug Situation Gestaltungsplan Bestvariante mit Berücksichtigung Feuerwehrrstellflächen	17
Abbildung 16	Auszug Situation Schleppkurven Gelenkbuss	18
Abbildung 17	Auszug Situation Variante 1 Haltekanten Nord	19
Abbildung 18	Auszug Längsprofil Variante 1 Haltekanten Nord	19
Abbildung 19	Auszug Situation Variante 2 Haltekanten Süd	20
Abbildung 20	Auszug Längsprofil Variante 2 Haltekanten Süd	20
Abbildung 21	Auszug Situation Variante 3 Haltekante Ost Nord	21
Abbildung 22	Auszug Längsprofil Variante 3 Haltekante Ost Nord	21
Abbildung 23	Auszug Situation Variante 4 Haltekante Ost Süd	22
Abbildung 24	Auszug Längsprofil Variante 3 Haltekante Ost Nord	22
Abbildung 25	Signale 2.95.5 Beginn und 2.95.6 Ende [Signalisationsverordnung]	23
Abbildung 26	QP 1, Station 459.00	24
Abbildung 27	QP 2, Station 459.00	24
Abbildung 28	Beispiel Urban Flex BGP 729	25
Abbildung 29	Aufstellvarianten (abwechselnd, einseitig)	26
Abbildung 30	Berechnungsergebnisse Aussenbereich 1	26
Abbildung 31	Materialisierung	27
Abbildung 32	Baumarten	28

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1	Kostenschätzung	29
-----------	-----------------	----

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ASP	Abendspitzenstunde
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
DTV	durchschnittlicher Tagesverkehr
MIV	motorisierter Individualverkehr
V ₈₅	85 %-Perzentil der gemessenen Geschwindigkeit
V _D	durchschnittliche gemessene Geschwindigkeit
V _{max}	maximale, gemessene Geschwindigkeit

BEILAGEN

Beilage 1 Berichte

B1_Tempogutachten Begegnungszone Bandwiesstrasse vom 27.02.2026

Beilage 2 Planunterlagen

B201_4156.3110-11	Situation Übersicht M 1:25'000 vom 27.02.2026
B202_4156.3110-10	Situation M 1:500 vom 27.02.2026
B203_4156.3110-12	Situation Schleppkurven M 1:500 vom 27.02.2026
B204_4156.3110-13	Situation Feuerweherschliessung M 1:500 vom 27.02.2026
B205_4156.3120-20	Normalprofil M 1:50 vom 27.02.2026
B206_4156.3110-40	Querprofile M 1:100 vom 27.02.2026
B207_4156.3120-60	Situation Werkleitungen M 1: 500 vom 27.02.2026
B208_Situation Gestaltung	M 1:500 vom 27.02.2026
B209_Situation Gestaltung	Werkleitungen M 1:500 vom 27.02.2026
B210_4156.3110.13a	Situation 1:200 Variante 1 Bushaltestelle 27.02.2026
B211_4156.3130.30a	Längenprofil 1:500/50 Variante 1 27.02.2026
B212_4156.3110.13b	Situation 1:200 Variante 2 Bushaltestelle 27.02.2026
B213_4156.3130.30b	Längenprofil 1:500/50 Variante 2 27.02.2026
B214_4156.3110.13c	Situation 1:200 Variante 3 Bushaltestelle 27.02.2026
B215_4156.3130.30c	Längenprofil 1:500/50 Variante 3 27.02.2026
B216_4156.3110.13d	Situation 1:200 Variante 4 Bushaltestelle 27.02.2026
B217_4156.3130.30d	Längenprofil 1:500/50 Variante 4 27.02.2026

1. EINLEITUNG

1.1 AUSGANGSSITUATION UND AUFTRAG

Die Bandwiesstrasse in Rüti ist derzeit als Tempo 30-Zone signalisiert. Sie verbindet die Dorf- und die Breitenhofstrasse miteinander und ist ca. 250 m lang. Auf beiden Strassenseiten befinden sich publikumsintensive Nutzungen, wie z.B. Migros und Coop. Daher ist mit einem hohen Anteil an Quell- und Zielverkehr zu rechnen.

Im Auftrag der Gemeinde Rüti wurde im Jahr 2023 in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Bandwiesstrasse von Suter von Känel Wild untersucht, wie der Aussenbereich funktionell und optisch aufgewertet werden kann. Die bestehende Tempo 30-Zone soll zu einer Begegnungszone umgestaltet werden. Es sollen öffentliche Plätze und Bereiche entstehen, welche zum Verweilen einladen.

Im vorliegenden Bericht wird die Projektierung des BGK auf der Stufe Vorprojekt weiter vertieft.

1.2 PERIMETER

Der Perimeter erstreckt sich über die gesamte Bandwiesstrasse, welche parallel zur Jona in Nord Süd Richtung verläuft. Nördlich mündet die Bandwiesstrasse in die Dorfstrasse und südlich in die Breitenhofstrasse. Die Bandwiesstrasse ist auf der gesamten Länge als Tempo 30-Zone signalisiert.

Auf beiden Seiten der Strasse befinden sich Trottoirs. Es sind keine Fussgängerquerungen oder Veloinfrastrukturen vorhanden. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 6 m.

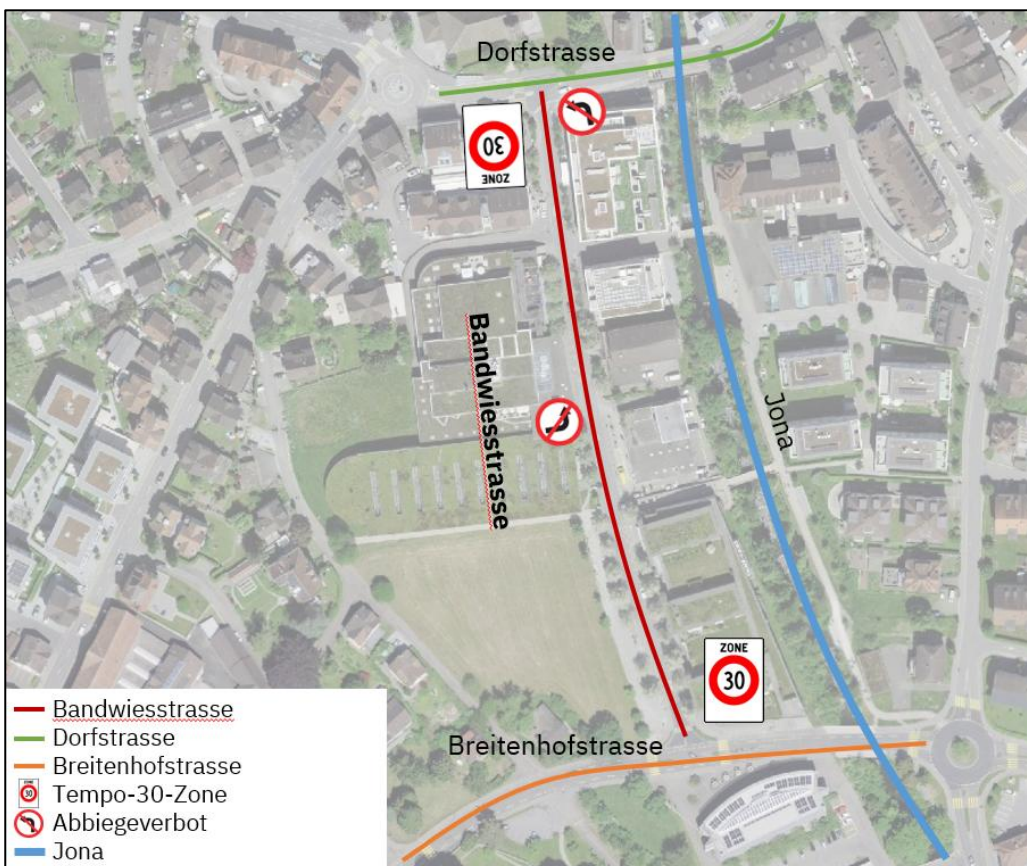


Abbildung 1 Perimeter [Swisstopo, bearbeitet]

Bei der Ausfahrt aus dem bestehenden Parking der Migros ist ein Abbiegeverbot nach links signalisiert. Bei der Einmündung der Bandwiesstrasse in die Dorfstrasse ist ein Abbiegeverbot nach Links signalisiert. Mit beiden Massnahmen soll Schleichverkehr durch die Bandwiesstrasse unterbunden werden.

1.3 GRUNDLAGEN

- BGK Begegnungszone Bandwies, Suter von Känel Wild AG, 12.07.2023.
- Aufgabenbeschrieb, Suter, von Känel, Wild AG, 12.07.2023.
- Arealentwicklung Bandwies, Aktualisierung Verkehrsstudie, SNZ AG, 21.01.2026
- Aktennotiz, Abstimmung Werkleitungen Bandwies Nord und Süd, ProjektBeweger GmbH, 08.05.2023.
- Unfallstatistik, 2011 bis 2023
- GIS-Browser Kanton Zürich, November 2024.
- Normen VSS

1.4 VORHABEN DRITTER

Auf der westlichen Seite der Bandwiesstrasse entstehen mit den Gestaltungsplänen Bandwies Nord und Bandwies Süd neue Überbauungen.

Auf der östlichen Seite der Bandwiesstrasse gilt der Gestaltungsplan Bandwies Ost aus dem Jahr 2012. Auf dieser Grundlage wurden im nördlichen Abschnitt bereits neue Gebäude realisiert. Im südöstlichen Bereich befindet sich ein Coop. Im zentralen Bereich sollen die bestehenden Gebäude mittel- und langfristig durch eine Neubebauung ersetzt werden. Aktuell wird die Planung aufgenommen. Der aktuelle Stand der Erdgeschosse wurde in den Plänen berücksichtigt.

Für die Breitenhofstrasse wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Alle Projekte müssen mit der geplanten Begegnungszone Bandwiesstrasse abgestimmt und gemeinsam entwickelt werden.



Abbildung 2 Übersicht Bandwiesstrasse mit Gestaltungsplänen [bandwies-rueti.ch]

Das vorliegende Vorprojekt Begegnungszone Bandwiesstrasse wurde mit Vertretern der Gestaltungspläne Bandwies Nord und Süd (Bauherren, Architekten, Landschaftsarchitekten) abgestimmt und weiterentwickelt.

1.4.1 GESTALTUNGSPLAN BANDWIES OST

Der Gestaltungsplan Bandwies Ost liegt seit 2012 vor. Auf Grundlage des Gestaltungsplanes wurden im nördlichen Abschnitt (Baufelder A und B) bereits neue Gebäude realisiert. Im südlichen Bereich befindet sich ein Coop. Im zentralen Bereich (Baufelder C und D) sollen die bestehenden Gebäude mittel- und langfristig durch eine Neubebauung ersetzt werden. Aktuell wird diese Planung gestartet. Ein erster Vorabzug des Erdgeschosses wurde in die Pläne überführt. Die Erschliessung der Baufelder B und D soll über die Erschliessung des Coop erfolgen. Grundsätzlich sind aber auch Zufahrten von der Bandwiesstrasse aus zwischen dem Coop und Baufeld D und zwischen Baufeld D und Baufeld C möglich. Die Erschliessung der Baufelder A und B ist mit der Bebauung dieser beiden Baufelder bereits gemäss Gestaltungsplan realisiert.



Abbildung 3 Auszug Gestaltungsplan Bandwies Ost]

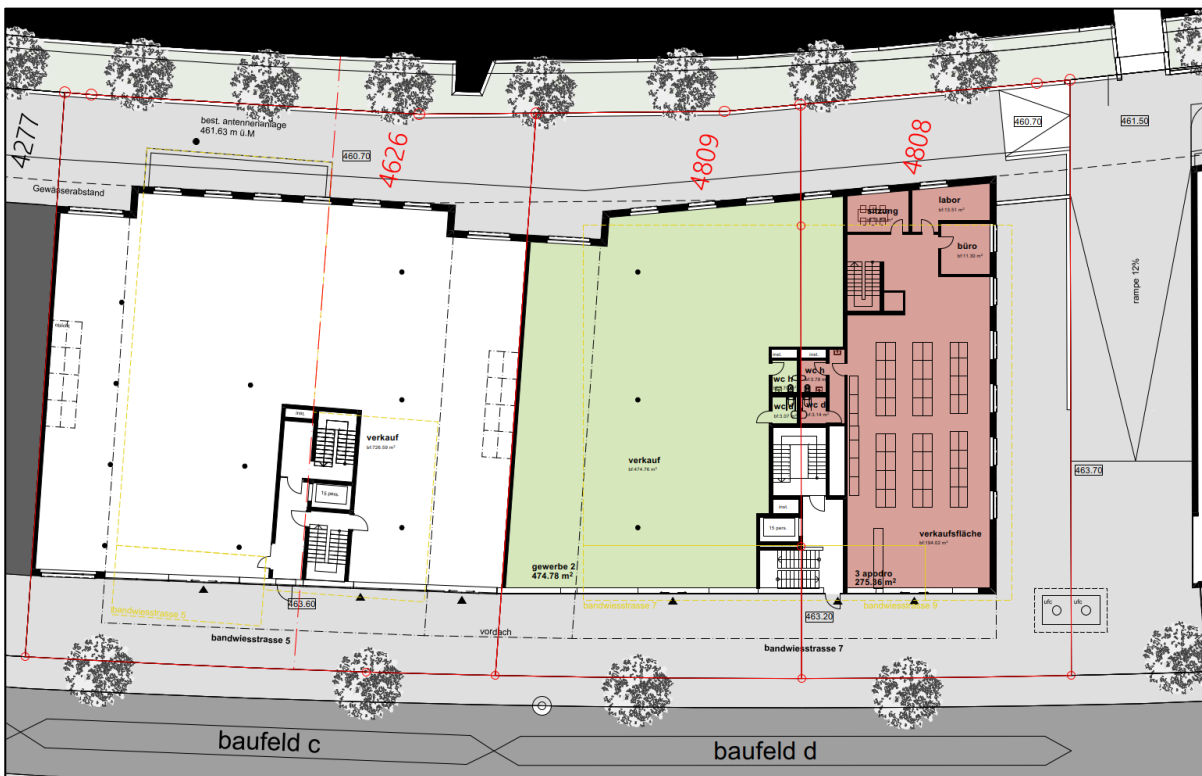


Abbildung 4 Auszug Projekt Erdgeschoss Bandwiesstrasse 5 - 7

1.4.2 GESTALTUNGSPLAN BANDWIES NORD

Der Gestaltungsplan Bandwies Nord wurde von der Migros in Auftrag gegeben. Für die bestehende Filiale wird ein Ersatzneubau projektiert. Geplant sind Flächen für einen Supermarkt, Fachgeschäfte, Gastronomie und Partnerbetriebe. In den oberen Geschossen sowie in weiteren Gebäuden sind Wohnnutzungen (Mietwohnungen) geplant. Das Haupthaus mit dem Migros-Supermarkt wird zur Bandwiesstrasse hin offen gestaltet. Es ist ein Sockelgeschoss geplant, auf welchem ein Wohnhof erstellt wird und das von viergeschossigen Wohngebäuden eingefasst ist. Zur Bandwiesstrasse hin sind die Gebäude fünfgeschossig.



Abbildung 5 Visualisierung Ersatzneubau Migros [Nighthurse Images]

Die Anlieferung zur Migros erfolgt über die Bandwiesstrasse. Bewohnende und Kunden können mit dem PW über die Bandwiesstrasse und die Breitenhofstrasse die Tiefgarage erreichen.



Abbildung 6 Auszug Situation Ersatzneubau Migros, Ladenzone

1.4.3 GESTALTUNGSPLAN BANDWIES SÜD

Zwischen der Migros und der Breitenhofstrasse befindet sich heute ein unbebautes Grundstück. Auf diesem sind vier Gebäude mit Verkaufsflächen, Gastronomie und Mietwohnungen geplant. Zwischen den Gebäuden entstehen Aufenthalts-, Spiel- und Grünflächen.



Abbildung 7 Visualisierung Bandwiesstrasse mit Bebauung Bandwies Süd [Nightnurse Images]



Abbildung 8 Auszug Situation Bebauung Bandwies Süd, Erdgeschosszone

Bewohnende und Kunden können mit dem PW die Tiefgarage über die Breitenhofstrasse erreichen. Die Ein- und Ausfahrt erfolgt direkt von der Breitenhofstrasse.

Zwischen der Bebauung Bandwies Nord und Süd bleibt die bestehende Fuss- und Veloverkehrsverbindung von Westen über die zukünftige Platzsituation Bandwiesstrasse und weiter nach Osten über die Jona erhalten.

1.4.4 AREALERSCHLIESSUNG BANDWIES NORD UND BANDWIES SÜD

Die Arealerschliessungen Bandwies Nord und Süd unterstützen die Ausgestaltung der Bandwiesstrasse als Begegnungszone. Dabei werden Möglichkeiten geschaffen, rasch und in kurzen Distanzen auf die Areale zu gelangen.

Die Massnahmen schaffen die Voraussetzungen, dass die Bandwiesstrasse als Begegnungszone mit den gewünschten Aufenthaltsqualitäten gestaltet werden kann und der MIV in Teilbereichen merklich reduziert wird. Die Bandwiesstrasse wird für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv.

Gemäss der aktualisierten Verkehrsstudie, Arealentwicklung Bandwies der SNZ AG führt die Errichtung der Begegnungszone in Kombination mit der in den Gestaltungsplänen zu den Projekten Bandwies Süd und Bandwies Nord festgelegten gemeinsame Verbindung der Parkings zur Breitenhofstrasse zu einer wesentlichen Reduktion des Verkehrs auf der Bandwiesstrasse.

Eine deutliche Reduktion der Verkehrsmengen wird insbesondere im mittleren und südlichen Teil der Bandwiesstrasse prognostiziert, da der Verkehr sowohl von Norden wie von Süden frühzeitig in die Tiefgaragen geleitet wird.

Zentral für das Konzept der kurzen Wege ist auch, dass in Abweichung zu heute eine Ausfahrt aus der Migros-Tiefgarage Richtung Norden und Süden ermöglicht wird. Vor allem auch, weil die Einfahrt Richtung Norden zum «Märtegge» verschoben wird. Eine Beschränkung der Ausfahrt über die Bandwiesstrasse ab dem Anschluss «Märtegge» wirkt diesem Vorhaben entgegen.

Weiterführend besteht die Absicht, aus und zu den Parkieranlagen mit Hilfe einer kundenfreundlichen und verständlichen Gestaltung und Signalisation den Verkehrsfluss in einer frühen Phase zu führen.

2. STRASSENBAUPROJEKTE

2.1 BGK BREITENHOFSTRASSE

Die Bandwiesstrasse schliesst südlich an die Breitenhofstrasse an. Für die Breitenhofstrasse wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Die neu gestaltete Bandwiesstrasse und das BGK Breitenhofstrasse sollen das Gemeindezentrum besser an den zentralen Bereich Bandwiesstrasse anbinden.



Abbildung 9 Auszug Situation BGK Breitenhofstrasse

2.2 BGK BEGEGNUNGSZONE BANDWIES

Wichtigste Grundlage für die Bearbeitung des vorliegenden Vorprojektes ist das BGK Begegnungszone Bandwies vom 12.07.2023, welches eine Gestaltung der Bandwiesstrasse als Begegnungszone vorsieht. Der Strassenraum wird durch quer zur Fahrtrichtung ausgerichtete, breite Belagsbänder gegliedert. Die Fahrbahn wird durch Baumpflanzungen und Veloparkierung erkennbar.

Im zentralen Bereich zwischen den geplanten Bebauungen Bandwies Nord und Süd soll eine Platzsituation entstehen. Diese beginnt bei der Jonaquerung, führt über die Bandwiesstrasse und weiter nach Westen. Über diese Achse verläuft auch eine wichtige Fuss- und Veloverkehrsrouten.

Die Bushaltestellen sind versetzt angeordnet.



Abbildung 10 Auszug Situation BGK Bandwiesstrasse

3. ZUSTANDSERFASSUNG

3.1 GEBIETSANALYSE

Die Gemeinde Rüti hat eine lange und facettenreiche Geschichte, die von starkem wirtschaftlichem Aufschwung im 19. Jahrhundert geprägt ist. Damals erlebte die Gemeinde eine Phase intensiver Bautätigkeit und raschen Bevölkerungszuwachs. Heute umfasst das Planungsgebiet eine Vielfalt an Geschäften, Dienstleistungsbetrieben, Bildungseinrichtungen, die Gemeindeverwaltung im Süden und die Kirche auf dem Hügel im Norden – Nutzungstypen, die das Herz eines Zentrums ausmachen. Die neuen Bauprojekte Bandwies Nord und Bandwies Süd sowie die Einstufung der Bandwiesstrasse als Begegnungszone rücken den Strassenraum als öffentlichen Raum in den Mittelpunkt des städtischen Gefüges.

3.2 VERKEHR

3.2.1 VERKEHRSELASTUNGEN

Um das Verkehrsaufkommen und das Geschwindigkeitsniveau auf der Bandwiesstrasse zu erfassen, fand vom 06. - 12. Oktober 2023 eine Verkehrsmessung mit einem Seitenradar statt. Erhoben wurde die Anzahl Fahrzeuge pro Richtung, deren Geschwindigkeit sowie die Fahrzeugkategorie. Das Radargerät zur Erhebung wurde an einem Standort im zentralen Bereich der Bandwiesstrasse montiert.

Auf der Bandwiesstrasse wurde ein durchschnittlicher, täglicher Verkehr (DTV) von 2'940 Fahrten gemessen, das Schwerverkehrsaufkommen lag bei 100 Fahrten pro Tag (3.5 %). Zudem wurden pro Tag ca. 860 Velos registriert.

Die Geschwindigkeit V_{85} lag bei 25 km/h (85 % der Fahrzeuge fahren nicht schneller als 25 km/h).

Für das Tempogutachten waren die aktuell gemessenen Geschwindigkeiten zu erheben.

Bezüglich den zukünftigen Verkehrsbelastungen wird auf die aktualisierten Verkehrsstudie, Arealentwicklung Bandwies der SNZ AG verwiesen. Nach Realisierung der Projekte Bandwies Nord und Bandwies Süd sowie der Gestaltung der Bandwiesstrasse als Begegnungszone ist der Zustand t1+ (2033) relevant.

3.2.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Mittig der Bandwiesstrasse befindet sich die Bushaltestelle Rüti, Bandwies. Diese wird werktags vier Mal in der Stunde und am Wochenende zwei Mal pro Stunde in beide Richtungen mit Gelenkbussen bedient. Die Linie 884 ist eine Ringlinie, welche beim Bahnhof Rüti beginnt, durch Rüti führt und beim Bahnhof endet.

3.2.3 VELOVERKEHR

In der Bandwiesstrasse als signalisierte Tempo 30 Zone befindet sich keine Veloinfrastruktur. Der Veloverkehr befährt die Bandwiesstrasse im Mischverkehr. Auf den nördlich und südlich angrenzenden Strassen (Dorfstrasse / Breitenhofstrasse) sind Velostreifen markiert.

3.2.4 FUSSVERKEHR

Dem Fussverkehr stehen auf beiden Strassenseiten Trottoirs zu Verfügung. In Verlängerung der beiden Jonabrücken bestehen intensiv genutzte Fussgängerquerungen.

3.2.5 UNFALLSTATISTIK

Auf der Bandwiesstrasse wurden zwischen 2011 und 2023 drei Unfälle mit Personenschäden erfasst. Bei den zwei Fussgängerunfällen (gelb) gab es einen Getöteten und einen Leichtverletzten. Bei dem einen Schleuder- bzw. Selbstunfall gab es einen Leichtverletzten.

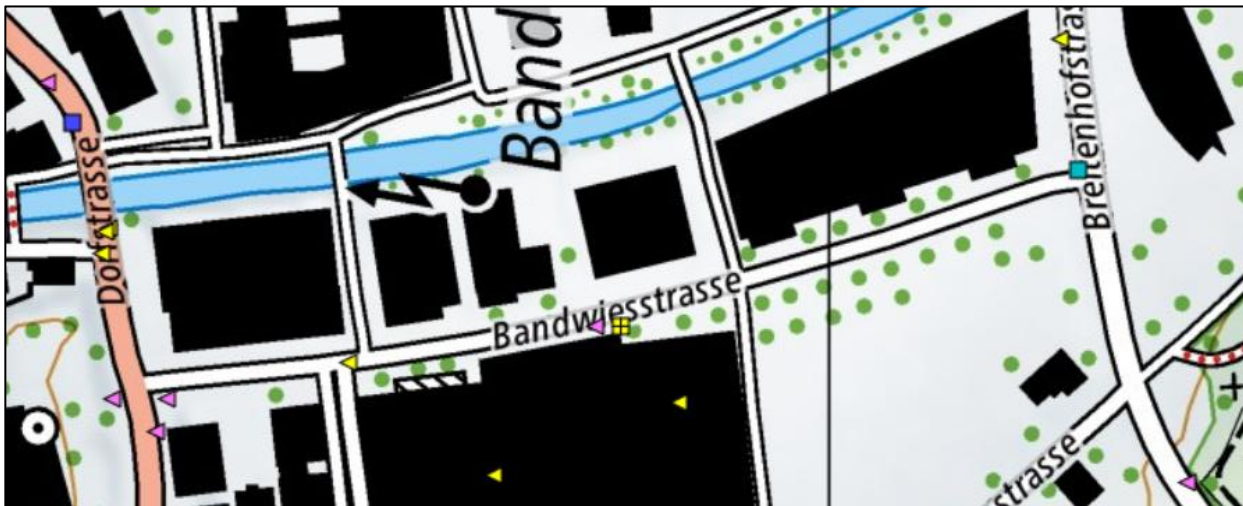


Abbildung 11 Auszug Situation Unfälle mit Personenschäden [mag.geo.admin.ch]

Zwei weitere Unfälle mit Personenschäden ereigneten sich in der Tiefgarage. Im Bereich der Einmündung Breithofstrasse ereignete sich ein Einbiegeunfall mit einem Schwerverletzten. Im Bereich der Einmündung Dorfstrasse ereigneten sich 3 Schleuder- und Selbstunfälle mit 3 Leichtverletzten.

3.3 KUNSTBAUTEN

3.3.1 SCHACHTBAUWERK

Im Bereich der Bebauung Bandwies Süd befindet sich ein begehbare Schachtbauwerk, für welches die Zugänglichkeit zu Fuss und mit Fahrzeugen gewährleistet werden muss.

3.3.2 BRUNNEN

Im Bereich der Bebauung Bandwies Süd befindet sich ein Brunnen, welcher rückgebaut und in die neue Gestaltung integriert wird.

4. PROJEKT

4.1 LINIENFÜHRUNG UND GESTALTUNG

Die Bandwiesstrasse führt in einem leichten Bogen von der Dorfstrasse zur Breitenhofstrasse. Die bestehende Linienführung wird beibehalten.

Die Gestaltung der Bandwiesstrasse erfolgt von Fassade zu Fassade. Auf bestehende Eigentumsrechte wird keine Rücksicht genommen. Das Projekt ist intensiv mit den Vertretern der beiden angrenzenden Gestaltungspläne Bandwies Nord und Süd abgestimmt.



Abbildung 12 Auszug Situation Gestaltung

Die Flächen zwischen den Gebäuden auf beiden Seiten der Strasse werden neu aufgeteilt. Wie in Begegnungszonen üblich, ist keine bauliche Trennung der Bereiche für den Fuss- und Veloverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr (MIV) vorgesehen. Die Gliederung erfolgt durch die geplante Begrünung und Möblierung.

Durch die Gestaltung von Fassade zu Fassade mit punktuellen Bepflanzungen und ohne klar definierte Fahrbahnränder wird der MIV dazu angehalten, die Geschwindigkeit zu drosseln und die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h in der Begegnungszone einzuhalten.

Die Bänderungen des BGK werden reduziert. Der zentrale Platzbereich mit Erweiterungen nach Nord und Süd erhält einen anderen Belag.

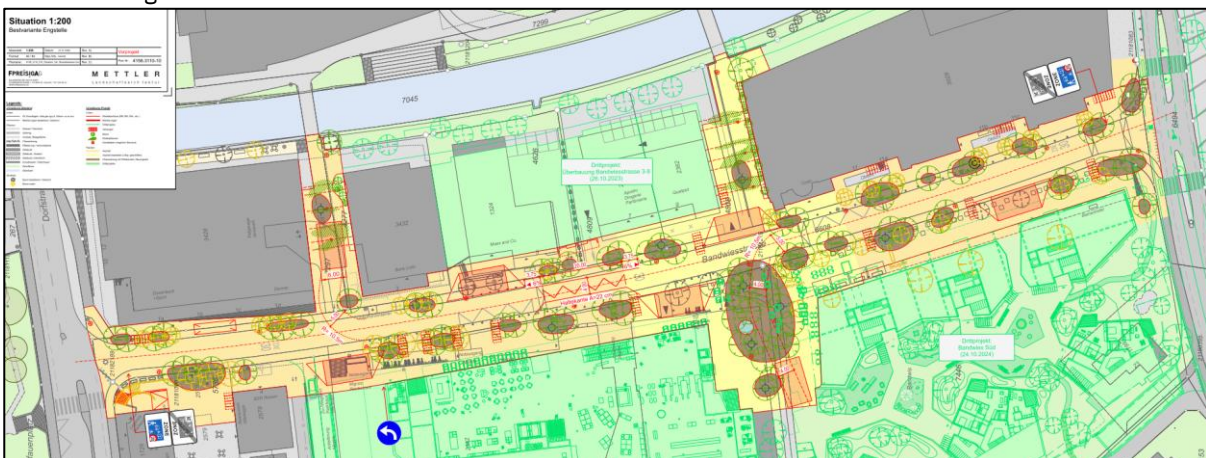


Abbildung 13 Auszug Situation

Die Bandwiesstrasse ist für den Bus- und Lieferverkehr befahrbar.

Bei der Ausfahrt der Anlieferung der Migros wird für Lastwagen ein Linksabbiegebot (Nord) eingeführt, um den Lastwagenverkehr möglich direkt zum übergeordneten Strassennetz zu führen

4.2 FEUERWEHR

Die Feuerwehzufahrt erfolgt über die Bandwiesstrasse und die Platzsituation zwischen Bandwies Nord und Süd. Der Platzbereich zwischen den Gestaltungsplänen Bandwies Nord und Süd wird so gestaltet, dass Teile von Grünflächen als Feuerwehzufahrt genutzt werden können. Bäume werden so angeordnet, dass die Befahrbarkeit für die Feuerwehr sichergestellt ist.

Im Rahmen der internen Vernehmlassung fand eine zusätzliche Abstimmung mit der Feuerwehr statt. Im Ergebnis wurden die, von der Feuerwehr vorgeschlagenen Aufstellbereiche, in die Situation übernommen und deren Erreichbarkeit gemäss Feuerwehrichtlinie ergänzend dargestellt. Für die Erreichbarkeit waren punktuell Anpassungen bei der Begrünung und bei der Anordnung der Veloparkierung erforderlichlich.



Abbildung 14 Auszug Situation Bestvariante mit Feuerwehraufstellflächen



Abbildung 15 Auszug Situation Gestaltungsplan Bestvariante mit Berücksichtigung Feuerwehrtellflächen

4.3 ÖFFENTLICHER VERKEHR

4.3.1 BESTVARIANTE

Bezüglich der Bushaltestellen wurden zwei Varianten vertieft:

- Variante 1 (gemäss BGK, versetzt): Vor dem Eingang der Migros sowie beim Eingang des Coop sind je eine Bushaltestelle mit 22 cm Haltekantenhöhe geplant.
- Variante 2 (zentral): Zwischen der Migros und der Überbauung Bandwiesstrasse 3-9 ist eine Bushaltestelle geplant, welche von den Bussen in beide Richtungen genutzt wird. An dieser Stelle verengt sich die Fahrbahn auf 4.0 m.

In Abstimmung mit der Gemeinde Rüti wird die Variante 2 mit zentraler Haltestelle als Engstelle weiter verfolgt. Es wird davon ausgegangen, dass der Wetterschutz für die Wartenden in die Fassaden der nächstgelegenen Gebäude integriert werden kann.

Die Haltekanten werden BehiG-konform mit Züri-Bord und einer Einstiegshöhe von 22cm gestaltet. Es wurde geprüft, ob die Fahrbahn anstelle des Bords abgesenkt werden kann. Mit einer solchen Gestaltung kommt es allerdings auf einer grossen Länge zu einer Kante zwischen der abgesenkten Fahrbahn und den angrenzenden Bereichen, was der Gestaltung als Begegnungszone widerspricht.



Abbildung 16 Auszug Situation Schleppkurven Gelenkbuss

Mit der Breite von 4.0 m im Bereich der Haltestelle ist es für den Veloverkehr möglich, am haltenden Bus vorbeizufahren. PW können die Engstelle bei Bushalt nicht befahren.

4.3.2 VARIANTENUNTERSUCHUNG MIT ANSCHLUSS BANDWIES OST

Die gefundene Bestvariante mit einer zentral angeordneten Bushaltestelle hat eine durchgehende Überbauung auf der Ostseite der Bandwiesstrasse 3 – 9 mit einer Erschliessung über das Coop Areal berücksichtigt. Gemäss Gestaltungsplan Bandwies Ost wäre aber auch eine direkte Erschliessung über die Bandwiesstrasse möglich. Nachfolgend wird dargestellt, was eine direkte Erschliessung über die Bandwiesstrasse für eine Auswirkung auf die Lage der Bushaltestelle hätte.

Variante 1 Bushaltekanten Nord

In der Variante 1 werden beide Haltekanten nach Norden zum Eingangsbereich der Migros verschoben. Damit wäre eine direkte Erschliessung der Bebauung der Baufelder C und D der Bandwiesstrasse Ost möglich. Die Engstelle wird ca. 20m nach Norden geschoben.

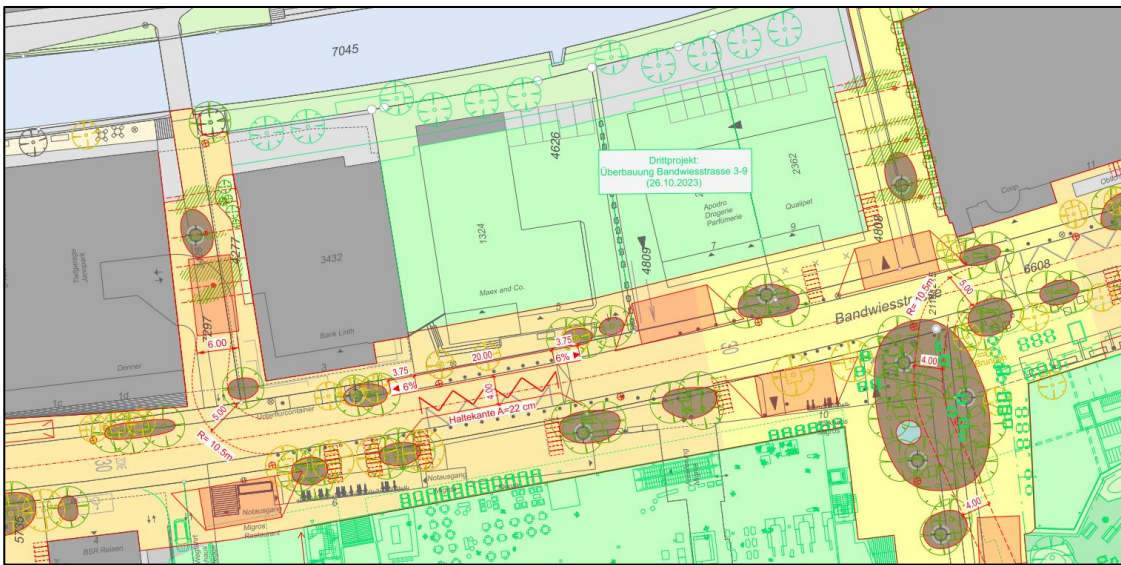


Abbildung 17 Auszug Situation Variante 1 Haltekanten Nord

Das Längsgefälle der Bushaltestellen liegt bei ca. 3.5%. Eine Neigung über 2% wird gemäss BehiG als problematisch beurteilt.

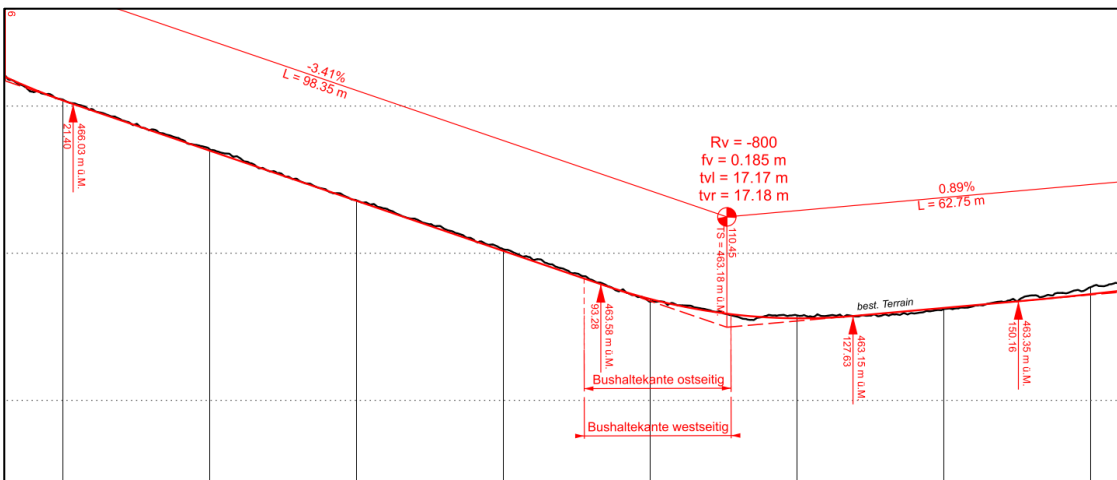


Abbildung 18 Auszug Längsprofil Variante 1 Haltekanten Nord

Variante 2 Bushaltekanten Süd

In der Variante 2 werden beide Haltekanten nach Süden zum Eingangsbereich des Coop verschoben. Damit wäre eine direkte Erschliessung der Bebauung der Baufelder C und D der Bandwiesstrasse Ost möglich.

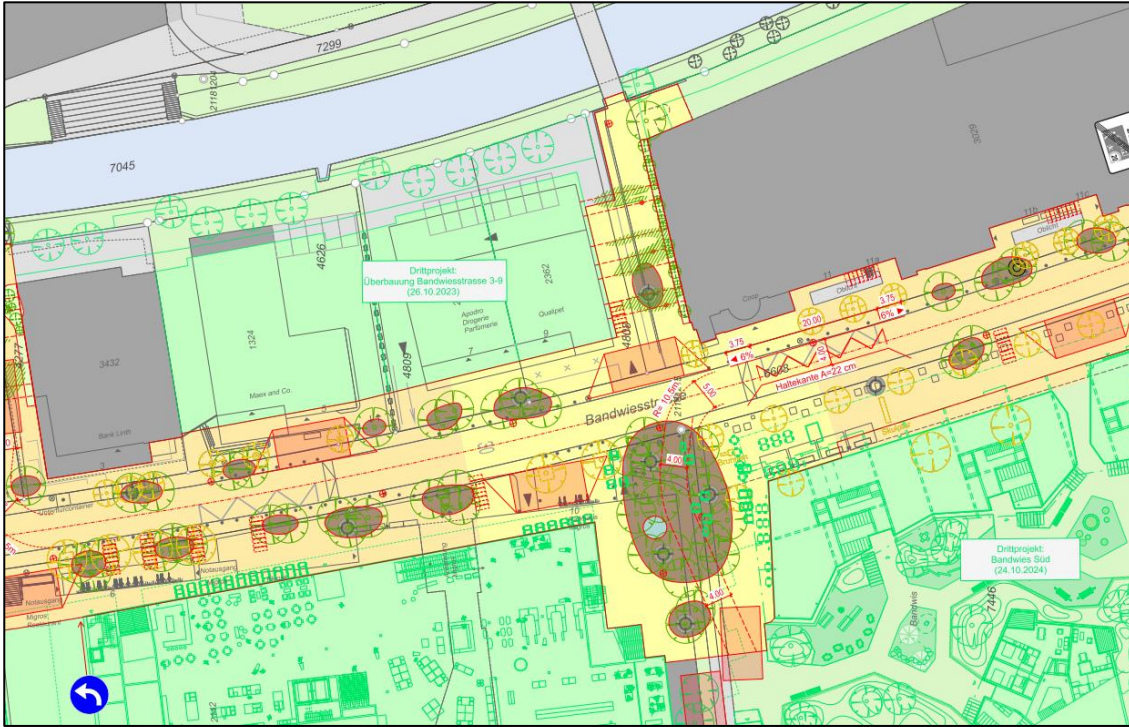


Abbildung 19 Auszug Situation Variante 2 Haltekanten Süd

Das Längsgefälle der Bushaltestellen liegt mit 1.8% unter 2%.

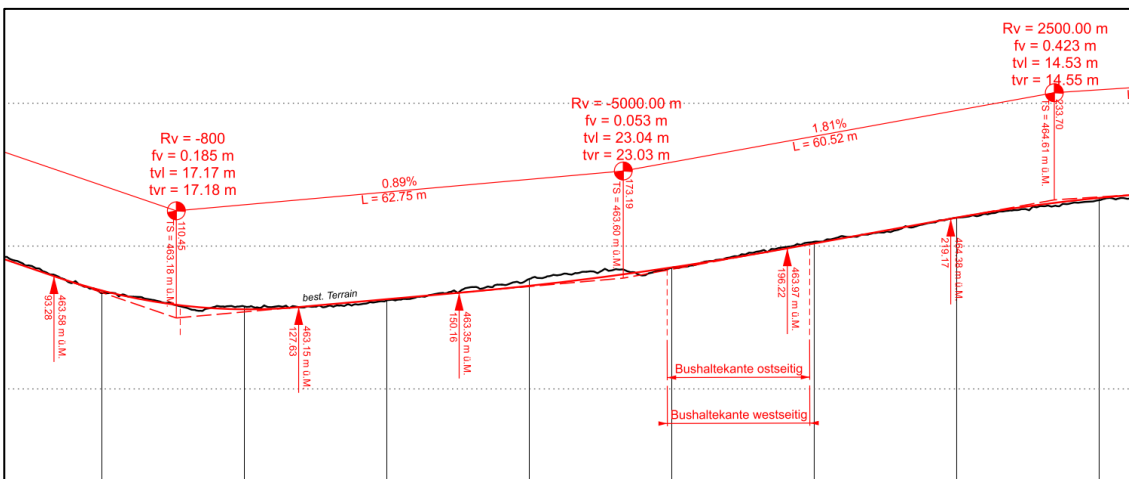


Abbildung 20 Auszug Längsprofil Variante 2 Haltekanten Süd

Variante 4 Bushaltekante Ost Süd

In der Variante 4 wird die östliche Haltekante nach Süden verschoben. Damit wäre eine direkte Erschliessung der Bebauung der Baufelder C und D der Bandwiesstrasse Ost möglich.



Abbildung 23 Auszug Situation Variante 4 Haltekante Ost Süd

Das Längsgefälle der Bushaltestellen liegt bei der Haltekante Ost ca. 1.8%, bei der Haltekante West bei 0.9%.

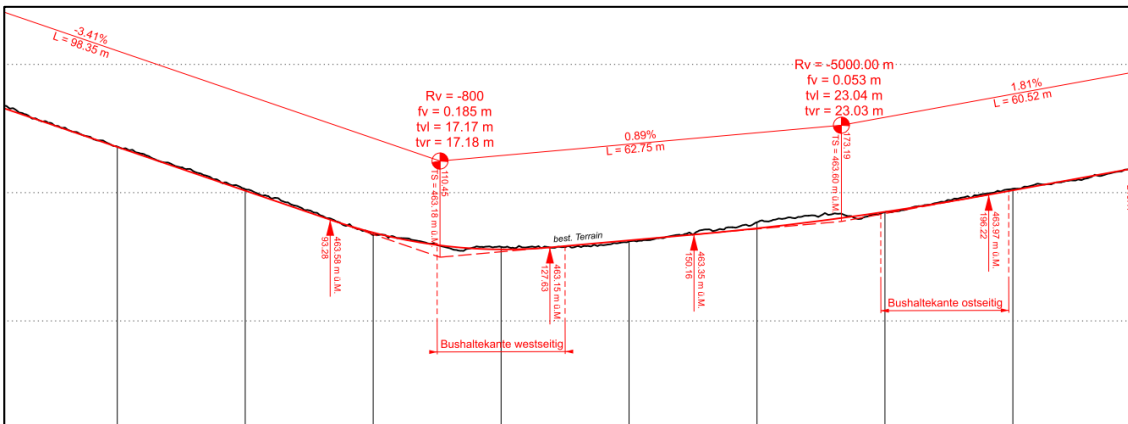


Abbildung 24 Auszug Längsprofil Variante 3 Haltekante Ost Nord

4.3.3 FAZIT

Für eine Erschliessung der Baufelder C und D auf der Ostseite der Bandwiesstrasse wurden unterschiedliche Lagen der Haltestellen geprüft. Je nach Variante wurden beide Haltstellenkanten oder nur die östliche Haltekante verschoben. Mit allen Varianten kann die gewünschte Erschliessung sichergestellt werden. Unter dem Aspekt einer optimalen Gestaltung werden wegen der geringeren Längsneigung die südlich gelegenen Varianten bevorzugt. Sollten die Baufelder C und D über das Coop Grundstück erschlossen werden, bleibt die erarbeitete Bestvariante mit der zentralen gegenüberliegenden Lage der Haltestellen die Vorzugsvariante.

In der weiteren Projektierung ist die Abstimmung mit allen Nachbarprojekten weiterzuführen und im Bauprojekt zu detaillieren.

4.4 FÜHRUNG FUSSVERKEHR

Um sehbehinderten Personen die Orientierung auf der Bandwiesstrasse zu ermöglichen, werden im Bereich der Bushaltestellen Führungslinien geplant. Lage sowie Ausgestaltung dieser Führungslinien sind in der nächsten Projektphase zu bestimmen.

Da die Bandwiesstrasse zur Begegnungszone umgestaltet wird, sind keine markierten Fussgängerübergänge geplant.

4.5 FÜHRUNG VELOVERKEHR

In einer Begegnungszone sind keine eigenständigen Veloinfrastrukturen vorgesehen.

4.6 SIGNALISATION UND MARKIERUNGEN

Auf der Bandwiesstrasse wird die Signalisation gemäss der Signalisationsverordnung angepasst. Anstelle der Tempo 30 Zonensignalisation wird neu eine Begegnungszone (Signale 2.59.5 und 2.95.6) signalisiert.



Abbildung 25 Signale 2.95.5 Beginn und 2.95.6 Ende [Signalisationsverordnung]

Das entsprechende Tempogutachten wurde mit der zuständigen Kantonspolizei abgestimmt und liegt den Unterlagen bei.

Bei der Ausfahrt aus der Anlieferung der Migros wird eine vorgeschriebene Ausfahrt nach Nord signalisiert um den Lastwagenverkehr auf kurzem Weg zum übergeordneten Strassennetz zu führen.

4.7 QUERSCHNITT / GEOMETRISCHES NORMALPROFIL

Gemäss der Gestaltung von Fassade zu Fassade reicht auch das Normalprofil von einer Fassade zur gegenüberliegenden. Für die Gestaltung der Gebäude auf der Ostseite der Bandwiesstrasse musste teilweise eine Annahme getroffen werden. Verglichen mit dem Ist-Zustand wird die klare Trennung der Bereiche für die verschiedenen Verkehrsarten aufgehoben.

Der MIV wird durch Begrünung und Möblierung geführt. Trotzdem bleibt die Durchlässigkeit erhalten. Die Breiten der einzelnen Bereiche variieren je nach Standort. Im Bereich der Bushaltestelle beträgt die Fahrbahnbreite 4.0 m.

Die Fahrbahnbreite der Bandwiesstrasse beträgt ca. 6.0 m. Damit ist das Kreuzen von zwei Bussen oder von zwei Lastwagen möglich. Punktuell wird diese Fahrbahnbreite durch die Begrünung reduziert.

Die Baumscheiben werden begehbar ausgeführt. Im Stammbereich ist die Begrünung dichter, im Randbereich der Baumscheibe wird die Begrünung infolge der Begehbarkeit der Baumscheibe weniger.

Die folgenden Abbildungen zeigen zwei Querprofile der Variante 2.

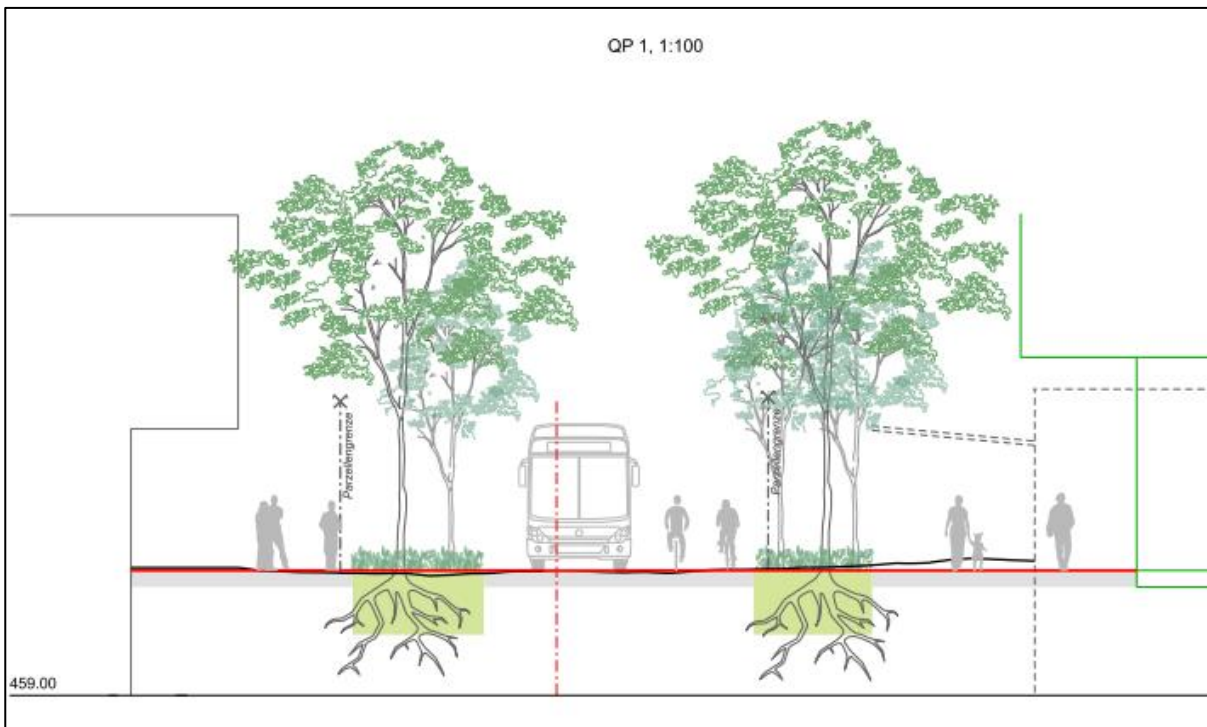


Abbildung 26 QP 1, Station 459.00

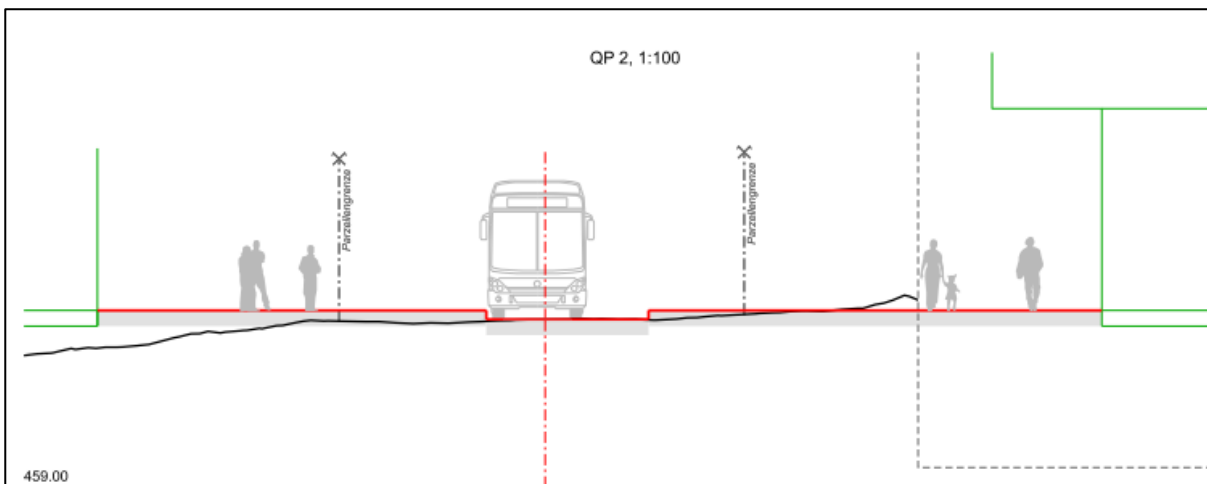


Abbildung 27 QP 2, Station 459.00

Mit der Breite von 4.0 m im Bereich der Haltestelle ist es für den Veloverkehr möglich, am haltenden Bus vorbeizufahren. PW können diese Engstelle bei Bushalt nicht befahren.

4.8 OBERBAU

IST-Zustand

Es liegen keine Untersuchungen zum bestehenden Oberbau (Zustand, PAK-Gehalt) vor. In der nächsten Projektphase werden die entsprechenden Untersuchungen durchgeführt.

Dimensionierung Oberbau

Der Oberbau der Bandwiesstrasse wird auf die Verkehrslastklasse T3 (Mittlerer Verkehr: TF100 – 300) und der Tragfähigkeitsklasse des Baugrundes S2 – S3 mit normaler Beanspruchung ausgelegt. Die definitive Festlegung des Oberbaus erfolgt im Rahmen des Bauprojektes.

Randabschlüsse

Haltekanten Bus: Zürich-Bord, Anschlag = 22 cm, gemäss Normalie TBA ZH 658
Abgrenzung Baumgrube / Chaussierung: Stahlband

4.9 STRASSENENTWÄSSERUNG

Die Bandwiesstrasse wird grösstenteils in die Baumgruben entwässert. Als Ergänzung sind Einlaufschächte geplant.

4.10 BELEUCHTUNG

Die Bandwiesstrasse ist heute grösstenteils ostseitig mit Kandelabern beleuchtet. Im Rahmen der Neugestaltung werden die bestehenden Leuchten durch neue ersetzt.

Für die Beleuchtung der Bandwiesstrasse wurden 2 Varianten erarbeitet. In der Variante 1 wird eine versetzte Aufstellung der Kandelaber und in der Variante 2 eine einseitige Aufstellung vorgeschlagen.

Es werden Stehkandelaber des Typ Urban Flex mit einer Lichtpunkthöhe von 6m verwendet.



Abbildung 28 Beispiel Urban Flex BGP 729

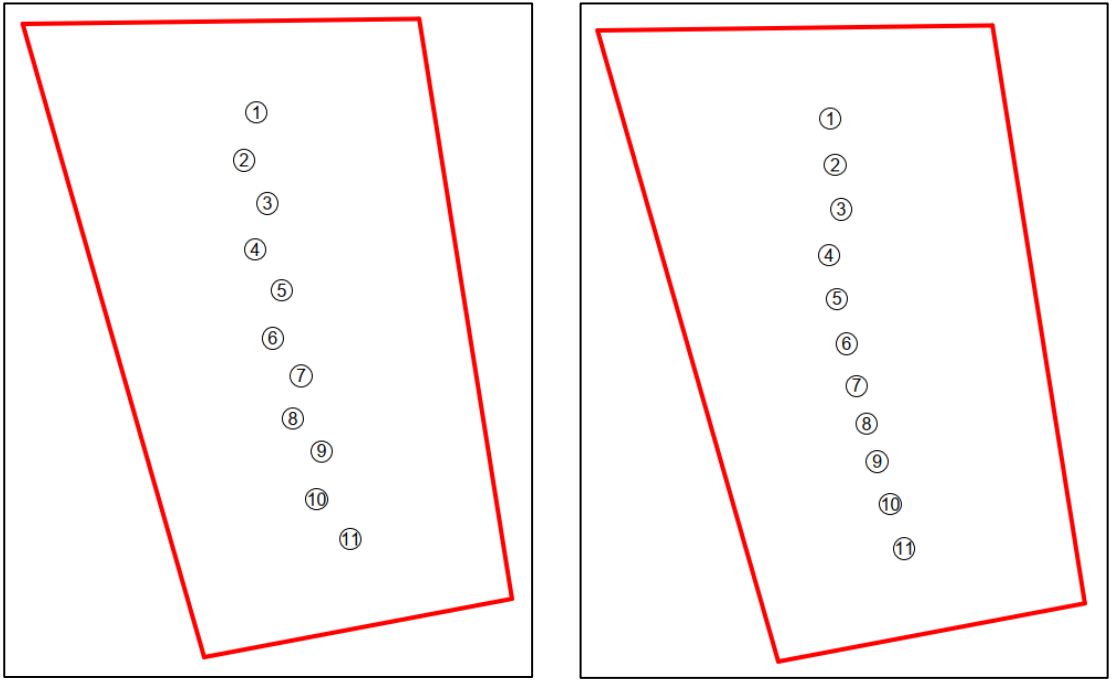


Abbildung 29 Aufstellvarianten (abwechselnd, einseitig)

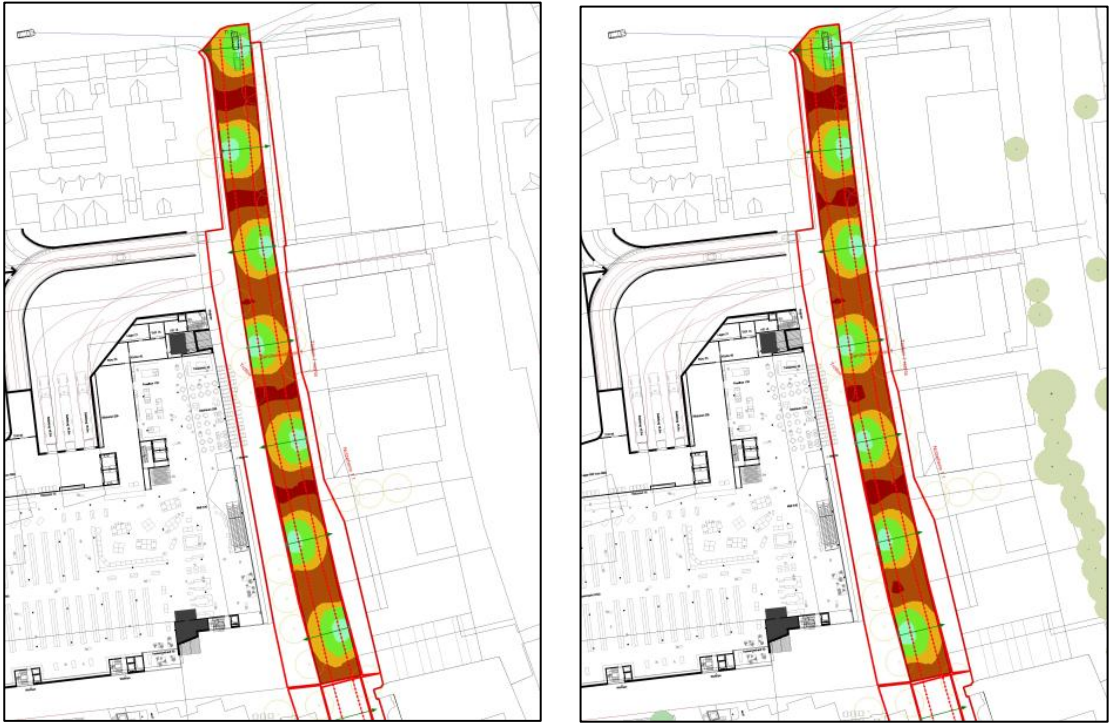


Abbildung 30 Berechnungsergebnisse Aussenbereich 1

Die Anordnung der Beleuchtung greift das Konzept des Baumhains auf. 6 m hohe Mastleuchten schaffen durch ihre Streuanordnung eine angenehme Lichtatmosphäre, die eine natürliche Orientierung ermöglicht. Das Beleuchtungskonzept fügt sich harmonisch in das Erscheinungsbild der Begegnungszone ein und vermittelt eine ruhige, einladende Stimmung auch bei Dunkelheit. Die Mastleuchten (Typ UrbanFlex Micro) sind mit warmweissen LEDs (3000K)

ausgestattet, die eine hohe Farbwiedergabe bieten und durch blendfreies Design die visuelle Qualität der Beleuchtung erhöhen. Um Lichtverschmutzung und negative Auswirkungen auf Insekten zu minimieren, werden umweltfreundliche Kriterien eingehalten.

4.11 KANALISATION

Der bestehende Kanal unter der Bandwiesstrasse wird nicht angepasst. Das Projekt Bandwies Nord tangiert den Kanal nicht.

4.12 WERKLEITUNGEN

Die Werkleitungen werden an einigen Stellen angepasst. Ob Aus- und/oder Umbauten nötig sind, wird mit den Werkeigentümern in der nächsten Phase geklärt.

4.13 GESTALTUNGSKONZEPT

Die Neugestaltung verwandelt die Bandwiesstrasse in einen lebendigen, attraktiven Ort der Begegnung und des Verweilens. Baumgruppen bilden lichte Haine, die den Raum gliedern, zentrale Ankerpunkte schaffen und durch ihr Blätterdach ein angenehmes Mikroklima fördern. Im Bereich der Querstrassen finden sich die Tiefgaragenzufahrten, aber auch die direkten Verbindungen zur Jona, hier sind Kletterpflanzen geplant. Mit ihrem geringen Fussabdruck können sie auch auf engem Raum einen Akzent setzen. Die Sichtbeziehung über die Quergassen, sowie die Topographie machen die Nähe zum Bachlauf der Jona spürbar.

Sitzplätze unter Bäumen bieten Ausblick auf das bunte Treiben. Die neu gestaltete Begegnungszone bietet abwechslungsreiche Aufenthaltsbereiche, Orientierungspunkte und eine attraktive Verbindung. Der fließende Wechsel zwischen Bewegung und Verweilen lädt Besucher dazu ein, den Raum unterschiedlich zu nutzen. Die Kombination schafft eine lebendige Atmosphäre und verleiht der Begegnungszone einen eigenständigen Charme.

4.13.1 MATERIALISIERUNG

Ein durchgehender Asphaltbelag (mit eingestreutem, hellem Korn) erstreckt sich wie ein Teppich über den gesamten Strassenraum und schafft ein einheitliches Erscheinungsbild. Die Bauminseln mit einer hellen Splitt-Brechsand Mischung unterstützen den fließenden Übergang zwischen Strassenraum und Baumgruben. Im Bereich der Baumstämme wird, auch zur besseren Regenwasseraufnahme, eine Blumenwiese angesät. Dadurch wird die Vitalität des Baumes gestärkt, einen farbenfrohen Kontrast zum Asphaltbelag geschaffen und die Biodiversität gefördert. Die Quergassen zwischen der Bandwiesstrasse und der Jona werden mit Kletterpflanzen begrünt. Sie fungieren nicht nur für eine ästhetische Aufwertung, sondern auch als natürlicher Sichtschutz. Kletterpflanzen werden entlang einer stabilen Metall-Drahtseilkonstruktion gezogen. Die Belagsoberflächen sind alle befahrbar, schwellenlos, unter 6% Neigung und bieten vielfältige Nutzungsmöglichkeiten.

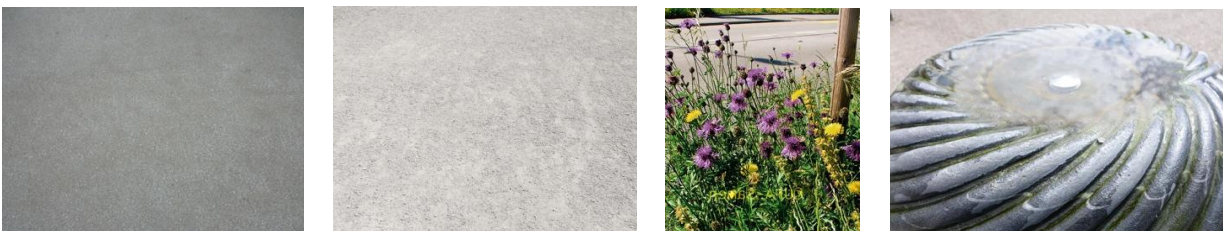


Abbildung 31 Materialisierung

4.13.2 MÖBLIERUNG

Einheitliche Gestaltungselemente wie Bänke, Abfallbehälter, Velobügel und Beleuchtungskörper prägen die neue Identität des Stadtraums und dienen als Orientierungshilfe. Die Elemente sind nicht nur entlang der Fassaden (Vordächer), sondern auch frei im Raum verteilt, jedoch ohne Barrierenwirkung und tragen so zur einladenden Atmosphäre der Bandwiesstrasse bei. Ein prägendes Element der Neugestaltung wird der Brunnen aus Naturstein sein. Im Zentrum der Begegnungszone, zwischen den Bäumen platziert, wird der Brunnen zum neuen Ankerpunkt des Quartiers.

4.13.3 BEPFLANZUNG

Im Fokus steht eine vielfältige Baumbepflanzung, die den Strassenraum in einen Platzraum verwandelt. Die Auswahl und Gruppierung der Bäume erfolgt nach ästhetischen, ökologischen und klimatischen Kriterien. Ziel ist eine strukturierte, attraktive Stadtlandschaft zu gestalten, welche die ökologische Vernetzung fördert und Schutz vor starker Erwärmung bietet. Einheimische und europäische Arten wie Schneeballhorn (*Acer opalus*), Wildkirsche (*Prunus avium*), Zerr-Eiche (*Quercus cerris*), Ungarische-Eiche (*Quercus frainetto*), Stiel-Eiche (*Quercus petraea*) und Berg-Ulme (*Ulmus glabra*) schaffen eine lichtdurchflutete Atmosphäre und tragen zur Biodiversität bei. Im Frühling und Sommer dominieren sanfte Grüntöne; im Herbst bieten rot und gelb gefärbte Blätter ein lebhaftes Farbenspiel. Die Auswahl berücksichtigt aktuelle klimatische und ökologische Forschung, um eine langfristig stabile Baumstruktur zu schaffen. Unter dem Platzbelag wird das Wurzelwachstum durch erweiterte Baumsubstrate unterstützt, was die Vitalität der Bäume langfristig sichert und eine Vernetzung der Wurzelwerke fördert. Die Jungbäume werden so gepflegt, dass sie langfristig eine Stammhöhe/Lichtraumprofil von 4,50 m entwickeln.

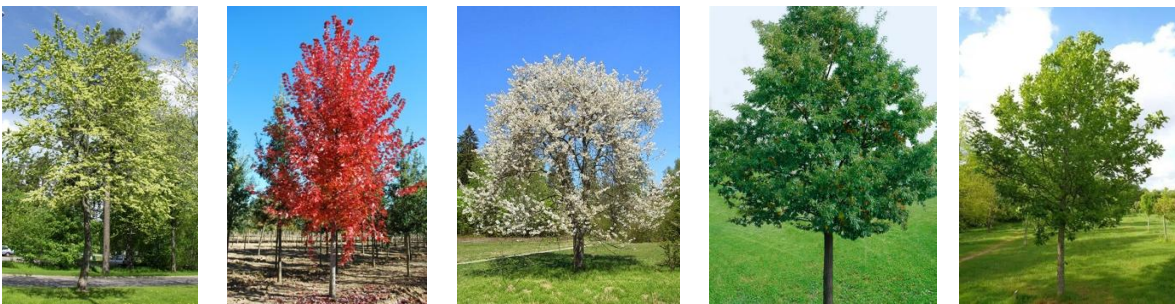


Abbildung 32 Baumarten

4.13.4 FAZIT GESTALTUNG

Die Neugestaltung verleiht der Bandwiesstrasse mehr Atmosphäre, verbessert die klimagerechten Aspekte und stärkt den urbanen Charakter. Gestalterische und funktionale Defizite werden behoben und die Interaktion untereinander angeregt. Es entsteht ein attraktiver Ort des Zusammentreffens, welcher die Ansprüche von Aufenthalt und Erschliessung vereint. Die hochwertige Gestaltung der befestigten Flächen gepaart mit dem grünen Charakter schafft eine neue Identität, ohne die unterschiedlichen Funktionen des Ortes zu negieren.

Die verwendeten Materialien sind bekannt, bewährt und langlebig. Die neu gepflanzten Bäume sind Zukunftsarten und stadtklimaverträglich. Das Schwammstadt-Prinzip findet Anwendung: durch die Bäume/Baumgruben wird die Oberfläche durchlässig, nimmt das Regenwasser auf, speichert es wie ein Schwamm vor Ort und kann es bei Hitze wieder abgeben. Die vielfältige Bepflanzung, verbessert das Mikroklima, erhöht die Biodiversität und trägt zur Nachhaltigkeit des Projektes bei.

5. BAUABLAUF

Die Realisierung des vorliegenden Projektes orientiert sich grundsätzlich an den Meilensteinen der Überbauungsprojekte Bandwies Nord und Süd. Mögliche Etappierungen sowie der Bauablauf und die provisorische Verkehrsführung werden in einer späteren Projektphase ausgearbeitet.

Randbedingungen

Folgende Randbedingungen sind abzuklären:

- Möglichkeit von Spureinschränkungen resp. Einsatz von prov. Lichtsignalanlagen
- Sicherstellung des öV Betriebs oder Einrichtung von Umleitungsrouten
- Sicherstellung der Zugänglichkeit von Anstössergrundstücken
- Koordination/ Abhängigkeiten Drittprojekte

6. LANDERWERB

Für die Umgestaltung der Bandwiesstrasse ist kein Landerwerb notwendig. Die Gestaltung des Strassenraums auf den angrenzenden Grundstücken wird nach Möglichkeit mittels Dienstbarkeiten geregelt.

7. KOSTEN

7.1 GRUNDLAGEN

- Genauigkeit +/- 20%
- Angaben inkl. 8.1% MwSt.
- Preisbasis: 3. Quartal 2024

7.2 KOSTENSCHÄTZUNG

NPK-Kapitel	Leistung	Total exkl. MwSt.	Bemerkung
Baukosten		3'258'900	
111	Regiearbeiten	88'000	
112	Prüfungen	15'000	
113	Baustelleneinrichtung	235'000	
116	Holzen und Roden	13'300	
117	Abbrüche und Demontagen	235'800	
151	Bauarbeiten für Werkleitungen	145'000	
181	Garten- und Landschaftsbau	787'550	
211	Baugruben und Erdbau	436'650	
221	Fundationsschichten für Verkehrsanlagen	235'500	
222	Pflästerungen und Abschlüsse	164'000	
223	Belagsarbeiten	441'100	
237	Kanalisationen und Entwässerung	345'000	
241	Ortbetonbau	30'000	
282	Signalisierung Strassensignal	10'000	
286	Markierung	2'000	
592	Beleuchtung	75'000	
Baunebenkosten		1'825'000	
851	Projektleitung und Projektbegleitung Bauherr	326'000	
870	Honorare	652'000	
	Reserven / Unvorhergesehenes	847'000	20% von Baukosten und Honorare
Total exkl. MwSt.		5'083'900	
Total inkl. 8.1% MwSt.		5'500'000	gerundet

Tabelle 1 Kostenschätzung

Abgrenzung

In der Kostenschätzung wurden folgende Leistungen nicht berücksichtigt:

- Grundstückserwerb resp. Abtretung und Entschädigungen
- Allfällige Eigenprojekte und Umlegungen der Werkeigentümer
- Allfällige Kanalumlegungen infolge des Neubaus Bandwies Nord und Bandwiesstrasse 5-9
- Umgestaltung Flusspromenade entlang der Jona
- Entsorgungskosten für allfällige Altlasten

Annahmen

- Die Realisierung erfolgt koordiniert mit den Überbauungsprojekten Bandwies Nord und Süd. Allfällige Massnahmen (Etappierung) infolge unterschiedlichen Ausführungsterminen der Überbauungsprojekte sind in der Kostenschätzung nicht berücksichtigt.
- Die Realisierung des vorliegenden Projektes erfolgt nach Fertigstellung des Rohbaus der Überbauungsprojekte Bandwies Nord und Süd und Bandwiesstrasse 5-9

7.3 KOSTENTEILER

Die Kostenbeteiligung der angrenzenden Überbauungsprojekte wird in einer späteren Projektphase ermittelt.

8. MITWIRKUNG DER BEVÖLKERUNG

Gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes StrG sind Projekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung zur Stellungnahme zu unterbreiten.

Das vorliegende Projekt wurde im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Die Auflage und Anhörungsfrist von 60 Tagen begann am 4. April 2025 und endete am 3. Juni 2025. Während dieser Zeit waren die Unterlagen auf www.mitwirken.rueti.ch einsehbar und konnten heruntergeladen werden.

Innert der Auflagefrist war jedermann berechtigt, sich zum Projekt zu äussern. Einwendungen waren bis spätestens 3. Juni 2025 über das Portal eMitwirkung einzureichen. Die Einwendungen hatten einen Antrag sowie eine Begründung zu enthalten.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen. Über nicht berücksichtigte Einwendungen wird in einem schriftlichen Bericht begründet Auskunft gegeben.

8.1 EINWENDUNG 1:

Bandwies verkehrsfrei

Begründung:

In der Bandwiesstrasse entsteht die einmalige Chance, diese jetzt zu einem menschenfreundlichen Zentrum umzugestalten. Das Wort Begegnungszone mit einer Mischnutzung von Fussgängern, Trottinett und Veloverkehr, MiV (auch wenn nur 20kmh) und OeV ist ein Etikettenschwindel und lässt die ungehinderte und freie Benutzung für Fussgänger nicht zu. Es wird deshalb gefordert die Bandwies von der Breitenhofstrasse bis zum Märtegge verkehrsfrei zu machen. Zubringerdienst für Anlieferungen und für Anwohner soll mit Spezialbewilligung möglich sein, bis das Projekt Bandwies Ost mit Erschliessung von Apodro, Qualipet und Swisscom durch das Coop-Parkhaus umgesetzt ist. Die Oberflächengestaltung der Bandwies ist freundlich zu gestalten z.B. mit Kopfsteinpflaster und einem asphaltierten Streifen für kleinrädriige Vehikel (Trottinett).

Für den Ortsbus sehen wir folgende Möglichkeiten:

1. Durchfahrt unterirdisch durch die beiden Parkhäuser mit Bushaltestelle in der Mitte. Dies wäre die optimale Lösung. Falls diese Variante wegen zu hohen Kosten nicht realisiert werden kann, so gibt es Alternativen.
2. Führung des Ortsbus über Dorfstrasse-Rapperswilerstrasse-embu Kreisel- Breitenhofstrasse mit Haltestellen Kirche und Gemeindehaus. Die Distanz von 100-150 m Gehdistanz zum Einkaufszentrum kann kein Hindernisgrund darstellen. Die meisten Einwohner, welche mit dem OeV einkaufen gehen, haben zu Hause eine grössere Gehdistanz zur Bushaltestelle.
3. Führung des Ortsbus über Dorfstrasse-Rapperswilerstrasse-Friedhofstrasse- Breitenhofstrasse mit Haltestellen Kirche und Gemeindehaus

Falls Alternativen b. und c. aus fahrplantechnischen Gründen nicht möglich sind, so könnten die Haltestellen Kirche und Gemeindehaus abwechselnd angefahren werden.

4. Falls alle genannten Vorschläge nicht möglich sein sollten, so soll der Ortsbus mit einem für den Bus absenkbaeren Poller durch die gesperrte Bandwies geführt werden.

Stellungnahme:

Eine "Begegnungszone" ist ein rechtlicher, fix definierter Begriff. Auf der Basis des rechtskräftigen und von der Gemeindeversammlung beschlossenen Verkehrsrichtplanes ist ein Vorprojekt für eine Begegnungszone ausgearbeitet worden. Eine Fussgängerzone ist denkbar, der politischer Prozess muss aber erst angestossen werden.

Die geplante Begegnungszone verfolgt das Ziel, einen Raum zu schaffen, in dem sich alle Verkehrsteilnehmenden – zu Fussgehende, Velofahrende und Autofahrende – gleichberechtigt und rücksichtsvoll bewegen. Die Fahrbahn wird dabei auf das verkehrlich notwendige Minimum reduziert. Separate Velowege sind in Begegnungszonen nicht vorgesehen, da der gesamte Raum gemeinsam genutzt wird.

Durch die gemeinsame Tiefgarage wird der Verkehr verlagert.

Eine vollständige autofreie Ausgestaltung der Bandwiesstrasse wäre mit den Projekten Bandwies Nord und Süd grundsätzlich möglich. Die Lage der Bushaltestelle ist attraktiv gewählt, damit diese für die Fussgänger direkt und einfach zu erreichen ist. Diese wird öffentlich zugänglich und behindertengerecht gestaltet. Die Bushaltestelle Zentrum Bandwies ist so angeordnet, dass sie die Verkehrsberuhigung zusätzlich unterstützt. Eine Option zur weiteren Verkehrsberuhigung ist der Unterbruch der Bandwiesstrasse für den motorisierten Individualverkehr. Dieser könnte in der Nähe der Bushaltestelle erfolgen.

Entscheid:

Einwendung wird nicht berücksichtigt.

8.2 EINWENDUNG 2:

Begründung:

Die Liegenschaften Bandwiesstrasse 5, 7 und 9 sind Altbauten und Bestandteil des privaten Gestaltungsplans, dem an der Gemeindeversammlung vom 18. Juni 2012 zugestimmt wurde. Es ist aufzuzeigen, wie die Ersatzneubauten dieser Liegenschaften dereinst verkehrsmässig erschlossen werden und welche Auswirkungen es auf die «Begegnungszone Bandwiesstrasse» hat.

Stellungnahme:

Die verkehrliche Erschliessung der bestehenden und künftigen Bauten ist grundsätzlich über die geplante Begegnungszone sichergestellt. Im Gestaltungsplan Bandwies Ost (Coop) ist eine Verbindung zu einer möglichen Tiefgarage nördlich des Gebiets vorgesehen, welche eine alternative Erschliessungslösung bieten kann.

Im Technischen Bericht wurde der Nachweis für die Kompatibilität erbracht. Weiter ist aktuell die Planung für den Gestaltungsplan Bandwies Ost gestartet worden, welche eine Verbindung mit der gemeinsamen Tiefgarage vorsieht. Im Bauprojekt der Bandwiesstrasse sind die Projekte weiter aufeinander abzustimmen.

Entscheid:

Einwendung wird berücksichtigt.

8.3 EINWENDUNG 3:

Gebäudehöhe stimmt nicht mit Abbildung überein.

Begründung:

1.4.1 GESTALTUNGSPLAN BANDWIES NORD, Unterlage Begegnungszentrum, S. 8: Abbildung 3, Gebäude sind 5 Stöckig, im Text dazu heisst es 4 Stöckig.

Stellungnahme:

Im Technischen Bericht Vorprojekt Begegnungszone Bandwiesstrasse wurde die Formulierung angepasst. Die vier Stockwerke beziehen sich auf den Wohnhof, der auf einem Sockelgeschoss liegt und von viergeschossigen Wohngebäuden eingefasst ist. Zur Bandwiesstrasse hin sind die Gebäude fünfgeschossig.

Entscheid:

Einwendung wird berücksichtigt.

8.4 EINWENDUNG 4:

Zahlen der Verkehrszählung prüfen und gegebenenfalls korrigieren.

Begründung:

6. bis 12. Oktober 2023 war das erste Wochenende der Herbstferien. Die Messwerte bilden nicht die effektive Ist-Situation über ein Jahr ab.

Stellungnahme:

Die in der Rückmeldung erwähnten Verkehrsmessungen vom 6. bis 12. Oktober 2023 erfolgten im Rahmen des Vorprojekts Bandwiesstrasse und dienten in erster Linie der Erhebung der gefahrenen Geschwindigkeiten – als notwendige Grundlage für das Tempogutachten. Zusätzlich wurden dabei auch Verkehrsbelastungen erfasst.

Entscheid:

Einwendung wird nicht berücksichtigt.

8.5 EINWENDUNG 5:

Bepflanzung vor Gartenwirtschaft Bandwiesstrasse 4, 8630 Rüti ZH

Begründung:

Ich bin Eigentümer der Ladenlokale an der Bandwiesstrasse 4, 8630 Rüti ZH.

Ich wäre Ihnen sehr dankbar bei der Bepflanzungsauswahl vor der Gartenwirtschaft zu beachten, dass das Sichtverhältnis zu der Bandwiesstrasse gewährleistet ist.

Stellungnahme:

In der weiteren Projektierung wird die genaue Ausgestaltung im Detail festgelegt. Die konkrete Bepflanzung wird in der nächsten Projektierungsphase definiert und erfolgt unter Berücksichtigung der erforderlichen Sichtweiten.

Entscheid:

Einwendung wird berücksichtigt.

8.6 EINWENDUNG 6:

1. Dimensionen des Dorfplatzes definieren & erwähnen.
2. Der Dorfplatz ist zu klein & zu hart abgegrenzt!
3. Eingang in Migros sollte nicht am Südrand erfolgen, sondern am Ostrand, da der Dorfplatzcharakter sonst durch "Transit"-Gehverkehr beeinträchtigt wird.

Begründung:

In sämtlichen Unterlagen findet sich nirgends eine Grössenangabe zum Dorfplatz.

Wird es genug Platz für den Markt (Donnerstag/Samstag) geben bzw. wo ist dieser angedacht? Rüti ist eine Gemeinde mit >10'000 Einwohnern, weiter wachsend, und wir «leisten» uns einen mickrigen Dorfplatz, eingekerkert von einer befahrenen Strasse und 3 abgeschlossenen Hausfassaden (Abbildung Bandwies Nord, Seite 26)?

Ein Dorfplatz sollte zum Verweilen einladen. Wenn dort ständig gestresste Leute in/aus der Migros laufen, stört dies. Die Migros könnte das Restaurant an diese Ecke setzen und als Aussenplatz ebenfalls die Südflanke statt die Ostflanke nutzen.

Stellungnahme:

Die Bandwiesstrasse weist heute einen klassischen Strassenquerschnitt mit Fahrbahn und seitlichen Gehwegen auf – insgesamt rund 10 Meter breit. Mit der geplanten Umgestaltung zur Begegnungszone wird dieser Strassencharakter aufgehoben. Die neue Gestaltung erfolgt flächig von Fassade zu Fassade und schafft damit einen öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität.

Im Bereich zwischen Bandwies Nord und Süd entsteht ein zentraler Platzbereich von rund 2'000 m². Eine Nutzung des zentralen Platzbereiches als Marktplatz ist wie im heutigen Rahmen vorstellbar.

Die Gestaltung wurde im Rahmen der Studienaufträge sowie der weiteren Projektentwicklung gezielt ausgearbeitet. Bei der Gestaltung der Bandwiesstrasse und des zentralen Platzes wurde besonderer Wert auf eine hohe Aufenthaltsqualität gelegt. Angrenzende Nutzungen wie Cafés oder Restaurants sollen die Möglichkeit erhalten, die Platzflächen mitzunutzen und so zur Belebung des öffentlichen Raums beizutragen.

Entscheid:

Einwendung teilweise berücksichtigt.

8.7 EINWENDUNG 7:

Pétanque-Platz Bandwies

Begründung

im Rahmen des aktuellen Mitwirkungsverfahrens zum neuen Gestaltungskonzept Bandwies möchte ich den Antrag auf die Errichtung eines Pétanque-Platzes einreichen. Pétanque ist ein beliebtes und geselliges Spiel, das nicht nur Spass macht, sondern auch zahlreiche Vorteile für die Gemeinschaft mit sich bringt.

Momentan wird Pétanque bei Pavillon Schlossberg gespielt. Durch die Berücksichtigung meines Antrags könnte das Spiel an einen weiteren Standort getragen und so in der Gemeinde verbreitet werden.

Vorteile des Pétanque-Spiels:

1. Förderung der Gemeinschaft: Pétanque ist ein Spiel, das Menschen jeden Alters und jeder Herkunft zusammenbringt. Es fördert den sozialen Austausch und stärkt das Gemeinschaftsgefühl.
2. Einfache Zugänglichkeit: Die Regeln sind leicht verständlich, und das Spiel kann sowohl von Anfängern als auch von erfahrenen Spielern genossen werden. Dies macht es zu einer idealen Freizeitaktivität für alle Altersgruppen.
3. Gesundheitliche Vorteile: Pétanque fördert die körperliche Aktivität und kann zur Verbesserung der Koordination und Konzentration beitragen. Es ist eine sanfte Sportart, die auch für ältere Menschen geeignet ist. Gerade in unmittelbarer Nähe des Alterszentrums ein wichtiger Aspekt.
4. Kulturelle Bereicherung: Pétanque hat in vielen Ländern eine lange Tradition und kann dazu beitragen, kulturelle Vielfalt in unserer Gemeinde zu fördern.

Geringe Kosten für den Bau:

Die Errichtung eines Pétanque-Platzes ist mit vergleichsweise geringen Kosten verbunden. Die benötigten Materialien (z. B. Kies, Sand etc.) sind kostengünstig, und der Platz kann in einen geplanten Platz oder eine Freifläche integriert werden. Zudem entstehen kaum Betriebskosten bei einem solchen Platz.

Ich bin überzeugt, dass ein Pétanque-Platz nicht nur zur Attraktivität unserer Gemeinde beiträgt, sondern auch einen wertvollen Raum für Freizeitaktivitäten und soziale Interaktionen schafft. Gute Beispiele für einen friedlichen und trotzdem sehr regen Spielbetrieb, auch mit Turnieren, finden sich in der Stadt Zürich auf dem Lindenhof und auf der Josefwiese.

Ich bitte Sie daher, diesen Vorschlag zu prüfen und in den Gestaltungsplan aufzunehmen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung und freue mich auf eine positive Rückmeldung.

Stellungnahme:

Aus städtebaulicher und nutzungsbezogener Sicht muss festgehalten werden, dass der angedachte Standort (zentraler Bereich des Bandwies-Platzes) für eine Pétanque-Anlage ungeeignet ist.

Der Platz ist als Aufenthalts- und Begegnungsraum konzipiert und erfüllt zusätzliche Anforderungen wie die Sicherstellung einer Feuerwehrezufahrt. Die mit dem Spielbetrieb verbundenen Anforderungen und Nutzungsansprüche (z.B. Nutzungsintensität) stehen im Widerspruch zu den gestalterischen und funktionalen Zielen dieses Ortes.

Entscheid:

Einwendung wird nicht berücksichtigt.

8.8 BEURTEILUNG FACHSTELLEN:

Mit Schreiben vom 14. April 2025 (VZO), 30. April 2025 (Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei-Spezialabteilung) sowie mit Gesamtverfügung vom 14. Mai 2025 (Baudirektion, Referenz TBA 25-0007) wurde zum Projekt «Begegnungszone Bandwiesstrasse» Stellung genommen. Die Beurteilungen fallen grundsätzlich positiv aus. Die Einführung der Begegnungszone wird unter Vorbehalten bzw. mit Nebenbestimmungen als genehmigungsfähig beurteilt. Folgende Punkte sind im weiteren Verfahren zu berücksichtigen bzw. zu ergänzen.

8.8.1 KANTONSPOLIZEI ZÜRICH

Verkehrspolizei-Spezialabteilung, 30. April 2025

Die Zone eignet sich als Begegnungszone. Bei Realisierung aller vorgesehenen Massnahmen wird der Einführung im Sinne eines Vorentscheids zugestimmt

Offene bzw. zu bereinigende Punkte:

- Abstimmung Signalstationen und Markierung im Rahmen des Ausführungsphase durch die Kantonspolizei
- Nachkontrolle nach rund einem Jahr; V85 maximal 28 km/h, ansonsten Prüfung zusätzlicher Massnahmen

Die Punkte werde im Rahmen des Bauprojekts geklärt.

8.8.2 BAUDIREKTION

Gesamtverfügung vom 14. Mai 2025

Das Strassenprojekt ist bundesrechtskonform und mit dem kantonalen Richtplan vereinbar. Die Genehmigung nach Art. 26 RPG wird in Aussicht gestellt

Offene bzw. verbindliche Nebenbestimmungen:

Gewässerraum

- Einhaltung der allgemeinen Nebenbestimmungen für Wasserbauten
- Uferstreifen freihalten; keine zusätzlichen Bauten oder Anlagen ohne Bewilligung
- Verwendung geeigneter Materialien im Abflussprofil, kein Mager- oder Geröllbeton
- Nach Möglichkeit sickerfähige Beläge im Uferstreifen

Licht

- Ausgestaltung gemäss Norm SN 586 491 und BAFU-Vollzugshilfe, Vermeidung unnötiger Lichtemissionen
- Überprüfung der Beleuchtung nach Fertigstellung und gegebenenfalls Anpassung

Die Punkte werde im Rahmen des Bauprojekts geklärt.

VZO, 14. April 2025

Die Reduktion des Durchgangsverkehrs wird begrüsst. Die Begegnungszone führt zu einer moderaten Fahrzeitverlängerung von rund 10 Sekunden pro Fahrtrichtung

Offene bzw. zu ergänzende Punkte:

- Beibehaltung einer Fahrbahnbreite von 6.0 m
- Schleppkurvennachweis nördlich und südlich der Kaphaltestelle für den Begegnungsfall Gelenkbus/Gelenkbus
- Sicherstellung der Begegnungsfälle Bus/Bus sowie Bus/LKW

Die Punkte werde im Rahmen des Bauprojekts geklärt bzw. sind bereits erfolgt.

9. TERMINE

Das vorliegende Projekt orientiert sich grundsätzlich an den Meilensteinen der angrenzenden Gestaltungspläne Bandwies Nord und Süd.

Folgende Meilensteine sind erreicht:

- Abschluss Vorprojekt
- Öffentliche Mitwirkung

Die Erarbeitung des Bauprojekts, die Projektauflage und das Bewilligungsverfahren sowie die Realisierung erfolgt in Abstimmungen auf die angrenzenden Gestaltungspläne.