

Zentrum Bandwies - Rüti



Dokumentation E-Mitwirkung: Generelle Rückmeldungen

Einleitung

Für das Zentrum Bandwies in Rüti mit den Teilprojekten Bandwies Süd, Bandwies Nord, Begegnungszone Bandwiesstrasse und Alpenstrasse wurde im Zeitraum von April bis Juni 2025 die öffentliche Auflage durchgeführt. Die Auflage begann am 2. April 2025 und endete am 2. Juni 2025. Parallel dazu wurde der Bevölkerung im Rahmen der E-Mitwirkung die Möglichkeit eingeräumt, Stellungnahmen zum Gesamtprojekt und zu ausgewählten Fachthemen einzureichen. Die Mitwirkung und die Bereitstellung der Unterlagen erfolgten über die Projektwebsite bandwies-rueti.ch sowie über die Mitwirkungsplattform der Gemeinde Rüti unter mitwirken.rueti.ch.

Die öffentliche Auflage umfasste folgende Teilprojekte:

- Öffentlicher Gestaltungsplan Bandwies Süd inkl. städtebaulicher Vertrag
- Privater Gestaltungsplan Bandwies Nord inkl. städtebaulicher Vertrag
- Begegnungszone Bandwiesstrasse
- Strassenprojekt Alpenstrasse Erneuerung und Anpassung

Einwendungen und Mitwirkungsbeiträge

Im Rahmen der öffentlichen Auflage konnten zu den beiden Gestaltungsplänen Bandwies Süd und Bandwies Nord formelle Einwendungen gemäss § 7 PBG eingereicht werden. Diese Einwendungen mussten einen Antrag sowie eine Begründung enthalten und werden direkt in den jeweiligen Gestaltungsplänen dokumentiert.

Ergänzend dazu wurde über die E-Mitwirkung die Möglichkeit geboten, sich unabhängig von formellen Einwendungen allgemein zur Gesamtentwicklung des Zentrums Bandwies zu äussern.

Einwendungen zu den Strassenprojekten werden wie folgt behandelt:

- Einsprachen zum Projekt Alpenstrasse Erneuerung und Anpassung gemäss §§ 16 und 17 StrG werden im technischen Bericht zum Strassenprojekt dokumentiert.
- Einwendungen zum Betriebs- und Gestaltungskonzept Bandwiesstrasse gemäss § 13 StrG werden ebenfalls direkt im entsprechenden technischen Bericht behandelt.

Zweck dieser Dokumentation

Die vorliegende Dokumentation fasst sämtliche allgemeinen Rückmeldungen aus dem Mitwirkungsverfahren zusammen, die nicht als formelle Einwendungen im Sinne von § 7 PBG beziehungsweise §§ 13, 16 und 17 StrG eingereicht wurden. Einzelne Rückmeldungen wurden aufgrund ihres Inhalts dennoch als Einwendungen qualifiziert und zusätzlich in die Gestaltungspläne überführt. Diese sind in der Dokumentation entsprechend gekennzeichnet.

Mitwirkungsfragen

Im Rahmen der E-Mitwirkung konnten Stellungnahmen zu folgenden Fragestellungen abgegeben werden:

1. Mitwirkungsfragen zum Gesamtprojekt

- Welchen Gesamteindruck haben Sie vom Gesamtprojekt?
- Sind die Teilprojekte Ihrer Meinung nach gut aufeinander abgestimmt?
- Welche Stärken und Chancen sehen Sie im Projekt?
- Welche Risiken sehen Sie im Projekt?

2. Mitwirkungsfragen zum Verkehrskonzept

- Wie beurteilen Sie das geplante Verkehrskonzept insgesamt?
- Ist das Verkehrskonzept aus Ihrer Sicht nachvollziehbar?
- Welche Vorteile sehen Sie im vorgesehenen Verkehrskonzept?

Gesamtprojekt

Welchen Gesamteindruck haben Sie vom Gesamtprojekt?

- 1 Antwort Umfrage *Die gemeinsame Planung der Projekte Nord und Süd begrüssen wir.*
Im Bereich Süd vermissen wir wesentliche Anpassungen entsprechend der Nachanalyse nach dem abgelehnten ersten Projekt. Dies gilt sowohl für die Gebäudehöhen und die Dachaufbauten wie auch für bezahlbaren Wohnraum.
Bestrebungen, die Nachhaltigkeit betreffend Klima und Biodiversität zu fördern, sind erkennbar und begrüssenswert, jedoch fehlt in den Gestaltungsplänen eine entsprechende Zertifizierung.
- Stellungnahme Die Gebäudehöhen wurden so gewählt, dass die Sichtachse (Kirchenuhr – Krematorium) gewahrt bleibt. Die entsprechenden Nachweise wurden erbracht.
Im Rahmen der Überarbeitung aufgrund der Mitwirkung wurden die Vorgaben zu den Dachaufbauten unter anderem in Bezug auf die Gestaltung und auf ein Minimum reduziert.
Es handelt sich um Wohnraum, der nicht im Luxussegment angesiedelt ist. Es werden marktübliche Mieten angestrebt.
Auf Stufe Gestaltungsplan ist eine Zertifizierung nicht vorgeschrieben. Es gelten die Nachhaltigkeitsziele der Bauherrschaften sowie die qualitativen Vorgaben des Gestaltungsplans. Auf die verbindliche Vorgabe eines Labels wird verzichtet – die Bauherrschaften streben jedoch ein solches an.
- 2 Antwort Umfrage *Es ist von ihr verantwortungslos, sich in Neubauprojekte zu stürzen, während sie Mitarbeiter entlassen und Teilbereiche abtosschen muss. Die Migros Rüti ist für Rüti u. Umgebung angemessen .*
Ein Neubau ist nicht erforderlich innsbesondere angesichts der Verkleinerung des Geschäftsfelds.
Raum für neue Geschäfte und Gastronomie ist angesichts der Tatsache dass die vorhandenen Betriebe unrentabel sind, daher leerstehen oder fortlaufend den Betreiber wechseln, nicht erforderlich. Wenn Raum für neue Aktivitäten, dann Joweid auslasten und Produktionsbetriebe in den Fabrikhallen dahinter ansiedeln, Dort ist der Platz für neue Arbeitsplätze.
Bandwies Süd ist grün eine bessere Erholungs-u. Begegnungszone als ein Times Square zwischen vier hohen Gebäuden.
- Stellungnahme Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.
- 3 Antwort Umfrage *Die gemeinsame Planung Nord und Süd ist zu begrüssen. Sie hat jedoch rechtliche Konsequenzen, welche bisher nicht genügend berücksichtigt wurden.*
- Stellungnahme Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.
- 4 Antwort Umfrage *Aus Sicht der Planer mag die feine Gliederung der möglichen Rückmeldungen zur Vernehmlassung logisch und sinnvoll sein. Aus Sicht des Vernehmlassers ist die Zuordnung der Antworten eher schwierig.*
- Stellungnahme Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.
- 5 Antwort Umfrage *Ich mache es kurz:*
Die Kritik der Bevölkerung am gescheiterten 1. Projekts wird fast vollständig missachtet.
Die Gebäude sind weiterhin viel zu hoch.
An der Bandwiesstrasse entsteht eine völlig überdimensionierte Gebäudewand.
Noch immer fehlt ein ausreichend grosser öffentlicher Platz für die Bevölkerung mit Möglichkeiten zum Verweilen, Treffen, Spielen, Musizieren ohne Konsumationszwang.

Der Wunsch nach sozialem Wohnungsbau und Möglichkeiten zu generationenübergreifendem Wohnen wird weiterhin total missachtet.

Dieser 2. Entwurf ging mehr oder weniger 1 : 1 von der CS zur UBS über. Es ist nun an der Zeit, eine Wohnbaugenossenschaft als Trägerin des Projekts einzusetzen.

Es bleibt unklar, ob alle Bedenken und Forderungen der NHK ausgeräumt wurden.

Einzig beim Verkehrskonzept sind Fortschritte zu verzeichnen. Die Zahl der Parkplätze ist jedoch zu hoch.

Kurz: Das Projekt Bandwies Süd ist auch in 2. Auflage abzulehnen.

Stellungnahme

Die Gebäudehöhen wurden so gewählt, dass die Sichtbeziehung zwischen Krematorium und Kirchenglockenturm gewahrt bleibt. Entlang der Bandwiesstrasse wurden die Fassaden überarbeitet und feiner gegliedert, um eine bessere städtebauliche Einbindung zu erreichen.

Der Zentrumsplatz ist integraler Bestandteil der Bandwiesstrasse und erfüllt die wichtige Funktion, die beiden Teilprojekte Nord und Süd räumlich zu verbinden.

Das Projekt Bandwies Süd wurde auf Basis des ursprünglichen Baurechtsvertrags erarbeitet. Die CS Anlagengestiftung bzw. neu die UBS Anlagengestiftung ist nicht vom Baurechtsvertrag zurückgetreten. Der bereits im Zusammenhang mit dem früheren Gestaltungsplan ausgearbeitete Baurechtsvertrag wurde auf Basis der Projektweiterentwicklung überarbeitet. Der aktualisierte Baurechtsvertrag wird der Gemeindeversammlung ebenfalls zur Beschlussfassung unterbreitet. Im Bereich Parkierung und Verkehr wurde eine umweltverträgliche Lösung entwickelt, die dazu beiträgt, den Verkehr verträglich abzuwickeln. Die entsprechenden Nachweise wurden erbracht.

6 Antwort Umfrage

Guten Tag

Ich habe bezüglich der Nutzung des Aussenraums und zum Wohnraum mehrere Fragen:

- Wird der Spielplatz der Siedlung öffentlich zugänglich sein?

- Wird es in der Begegnungszone auch einen Platz für Menschen geben, um gemeinsam zu spielen?

Ich denke da z. B. an den Platz in Oerlikon, wo immer Schach gespielt wird.

- Wird die Jona in diesem Bereich (teilweise) renaturiert? Wird sie auch von der Seite des Coops zugänglich sein, analog Treppen bei der Tanzschule?

- Wie werden die unterschiedlichen Ansprüche an die Sicherheit im Dunkeln umgesetzt? Stichwort Beleuchtung.

- Wird das Familienzentrum ins Bandwies einziehen?

- Wie stellt die Gemeinde Rüti sicher, dass die Mieten auch für Familien mit kleinem Einkommen tragbar sind? Ich habe gelesen, dass die Mieten im mittleren Preissegment liegen werden. Wird es subventionierte Wohnungen geben?

Projektunabhängige Fragen:

- Gibt es neben dem REK auch ein LEK für Rüti?

Stellungnahme

Der Hofbereich im Projekt Bandwies Süd wird öffentlich zugänglich sein – ebenso die darin vorgesehenen Nutzungen und Spielmöglichkeiten.

Konkrete Flächen für Aktivitäten wie z. B. Schachspiel sind nicht explizit ausgeschieden.

Der Umgang mit der Jona und dem angrenzenden Umgebungsbereich ist nicht Teil des Betriebs- und Gestaltungskonzepts. Entlang der Jona, insbesondere auf dem neuen Abschnitt der Flusspromenade und in den angrenzenden Platzbereichen, werden jedoch zusätzliche Flächen entsiegelt. Im Bereich der Platzsituationen entstehen chaussierte, zusammenhängende Aufenthaltsflächen.

Für Fussgängerinnen und Fussgänger, die nicht auf dem Weg zum Einkaufen sind, wird entlang der Jona eine alternative Wegverbindung vorgesehen. Sie soll mit Bäumen und einer chaussierten Oberfläche gestaltet werden. Die Erlebbarkeit des Flusses wird durch auskragende «Kanzeln» und Sitzgelegenheiten gefördert. Entlang der Bandwiesstrasse 1 wurde bereits eine erste Etappe der Flusspromenade realisiert. Ein umfassendes Projekt für den weiteren Abschnitt liegt noch nicht vor. Entlang der Bandwiesstrasse werden die bestehenden Kandelaber ersetzt, um eine optimale Ausleuchtung sicherzustellen. Ein entsprechendes Beleuchtungskonzept wurde im Vorprojekt zur Begegnungszone Bandwiesstrasse dokumentiert.

Derzeit ist noch offen, welche konkreten gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschossen der Gestaltungspläne Bandwies Nord und Süd untergebracht sein werden.

Subventionierter Wohnungsbau ist im Projekt Bandwies Süd nicht vorgesehen. Es wird jedoch ein attraktives und vielfältiges Angebot mit unterschiedlichen Wohnungstypen angestrebt. Die Gemeinde verzichtet auf eine verbindliche Quote für preisgünstigen Wohnraum. Zu beachten ist, dass der Baurechtszins abhängig von den Mieteinnahmen ausgestaltet ist, was eine indirekte Berücksichtigung der Mietzinsstruktur bewirkt.

Die Gemeinde Rüti verfügt über ein Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) vom 27. August 2014.

7 Antwort Umfrage

Ich finde es toll, dass Rüti einen Kern anstrebt, wo gesellschaftliches Leben stattfinden kann und begrüsse das sehr. Da Rüti sehr weitläufig ist, fehlt mir ein Zentrum, in dem nicht nur eingekauft werden kann, sondern Raum für Begegnung stattfinden darf. Ich sehe hier für Rüti eine grosse Chance an Atraktivität zu gewinnen und hoffe, dass nicht einfach nur eine herkömmliche Modernisierung stattfindet und eine Art erschlossene Schoppingmeile entsteht.

Stellungnahme

Die Bandwies wurde als zusammenhängendes Gesamtprojekt weiterentwickelt. Besonderes Augenmerk wurde auf die Schnittstellen zwischen den Teilprojekten Nord und Süd sowie auf die Übergänge zum öffentlichen Raum gelegt.

Für beide Hochbauprojekte sowie für die Begegnungszone liegt nun eine abgestimmte Planung vor. Das überarbeitete Verkehrskonzept unterstützt die angestrebte Aufenthaltsqualität in der Begegnungszone zusätzlich.

Damit liegt ein konsistentes und gesamtheitlich abgestimmtes Projekt vor, das sowohl städtebauliche, funktionale als auch verkehrliche Anforderungen berücksichtigt.

8 Antwort Umfrage

Leider sieht es so aus als wird der letzte Flecken grün mitten in Rüti ebenfalls zubetoniert. Die paar Bäume und Spielflächen reichen nicht aus (Greenwashing). Was in den Plänen noch grün gekennzeichnet ist, sieht auf den Visualisierungen schlussendlich asphaltiert/grau aus.

Stellungnahme

Im Rahmen der Planung wurde grossen Wert auf eine qualitätsvolle Freiraumgestaltung gelegt. Die Grünflächen im Projekt Bandwies sind nicht nur gestalterisches Element, sondern übernehmen auch wichtige Funktionen im Bereich Klima, Biodiversität und Aufenthaltsqualität. Die Visualisierungen zeigen bewusst eine gewisse Zurückhaltung, stellen jedoch nicht die vollständige Begrünung gemäss Umgebungsplan dar. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt in den nächsten Planungsphasen unter Einbezug der verschiedenen Akteure.

9 Antwort Umfrage

Der Rütner vom Mai 2025 bringt es auf den Punkt «Wer den grossen Wurf erwartet hat wurde enttäuscht.». Rüti verdient ein attraktives Zentrum, um dies zu erreichen braucht es aus unserer Sicht folgende Verbesserungen: 1. Zentraler, gut besonnter, autofreier Platz möglichst mit Kaffee oder Restaurant. Der geplante Platz wird gegen Süden und Westen durch 6-stöckige Gebäude verstellt und dürfte daher ein Schattendasein fristen. 2. Areal, wenn immer möglich verkehrsfrei gestalten, dann beginnt der Langsamverkehr auch besser in Richtung Jona-Bach zu fliessen.

Die Frage, ob es die massive Verdichtung des Wohnraums in Rüti braucht und so wirklich langfristig attraktiver Wohnraum entsteht, darf letztlich jeder Stimmbürger selbst entscheiden. Wir würden eine lockerere hellere Überbauung begrüßen.

Stellungnahme Der geplante Zentrumsplatz ist ein zentraler Baustein der Entwicklung. Gastronomische Nutzungen wie ein Café sind vorgesehen.

Die Bandwiesstrasse wird verkehrsberuhigt ausgestaltet. Der Langsamverkehr sowie die Anbindung zur Jona werden gestärkt, unter anderem durch alternative Fusswegverbindungen.

Die angestrebte Dichte entspricht den Zielen der Innenentwicklung. Die Gebäudevolumen wurden sorgfältig abgestimmt, um Wohnqualität und städtebauliche Einbindung sicherzustellen.

Sind die Teilprojekte Ihrer Meinung nach gut aufeinander abgestimmt?

10 Antwort Umfrage - *M.E. bräuchte es eine UVP, welche beide Vorhaben ganzheitlich umfasst, und nicht nur den Gestaltungsplan Nord. Die Frage, ob es die massive Verdichtung des Wohnraums in Rüti braucht und so wirklich langfristig attraktiver Wohnraum entsteht, darf letztlich jeder Stimmbürger selbst entscheiden. Wir würden eine lockerere hellere Überbauung begrüßen.*

Stellungnahme Das Projekt Überbauung Bandwies Süd entspricht keinem im Anhang der Verordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) aufgeführten Anlagentypen.

Die Festlegung der gemeinsamen Verbindung der Tiefgaragen der Projekte Bandwies Süd und Bandwies Nord zur Breitenhofstrasse erfolgte in den beiden Gestaltungsplänen ausschliesslich im Hinblick auf die für das Projekt Begegnungszone erforderliche wesentliche Reduktion des Verkehrs auf der Bandwiesstrasse.

Eine UVP-Pflicht besteht dementsprechend weder für das Projekt Süd noch die Kombination beider Projekte.

11 Antwort Umfrage *Die durchgehende Tiefgarage ist ein Gewinn.*

Es fehlt eine gesamthafte Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

Der Zentrumsplatz ist unseres Erachtens nach wie vor zu klein.

Stellungnahme Das Projekt Überbauung Bandwies Süd entspricht keinem im Anhang der Verordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) aufgeführten Anlagentypen.

Die Festlegung der gemeinsamen Verbindung der Tiefgaragen der Projekte Bandwies Süd und Bandwies Nord zur Breitenhofstrasse erfolgte in den beiden Gestaltungsplänen ausschliesslich im Hinblick auf die für das Projekt Begegnungszone erforderliche wesentliche Reduktion des Verkehrs auf der Bandwiesstrasse. Eine UVP-Pflicht besteht dementsprechend weder für das Projekt Süd noch die Kombination beider Projekte.

Der Zentrumsplatz übernimmt eine verbindende Funktion zwischen den Teilprojekten sowie zur Bandwiesstrasse. Seine Lage, Gestaltung und Dimensionierung wurden im Rahmen von Studienaufträgen und der Projektbearbeitung intensiv geprüft.

Er ermöglicht direkte Verbindungen

- zum Hofbereich der Migros-Überbauung,
- zur Entwicklung Bandwies Nord,
- ins Quartier via Alpenstrasse
- sowie zur Bandwiesstrasse selbst.

Durch seine zentrale Lage und die gestalterische Einbindung entsteht ein öffentlich zugänglicher Aufenthaltsraum mit hoher Bedeutung für das Zentrum mit Einkaufs- und Wohnnutzungen.

Antwort Umfrage *Nein. Es fehlt eine Gesamt-UVP für beide Gestaltungspläne:*

12

Der Gestaltungsplan Bandwies Nord ist wegen der mehr als 7'500 m² grossen Verkaufsfläche der Migros UVP-pflichtig. Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) unterscheidet einen engeren Untersuchungsperimeter, der dem Gestaltungsplanperimeter Bandwies Nord entspricht (UVB S. 5 f.), sowie die Betrachtung eines grösseren Gebiets bei einigen Umweltbereichen. So umfasst der Untersuchungsperimeter bezüglich der mit dem Verkehr aus Bandwies Nord zusammenhängenden Auswirkungen (Luft und Lärm) auch die An- und Wegfahrrouten sowie hinsichtlich der lärmempfindlichen Räume die nächsten Häuser (UVB S. 6). Nirgends ist jedoch ersichtlich, dass die Umweltauswirkungen des Vorhabens Bandwies Süd quantifiziert und in die UVP einbezogen worden wären.

Nach ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung, erneut bestätigt im Urteil BGer 1C_99/2023 vom 4. Juni 2024 E. 2.1, gilt in einem solchen Fall Folgendes: Gemäss Art. 8 des Umweltschutzgesetzes (USG) werden Einwirkungen sowohl einzeln als auch gesamthaft und nach ihrem Zusammenwirken beurteilt. Art. 8 USG und das darin zu Grunde liegende Prinzip der ganzheitlichen Betrachtungsweise verlangen – insbesondere für den Bereich der Emissionsbegrenzung – eine gesamthafte Beurteilung aller Anlagen, die aufgrund ihres räumlichen, zeitlichen und funktionalen Zusammenhangs als Gesamtanlage erscheinen. Daraus wird gefolgert, dass die UVP-Pflicht sich auf alle Teile erstrecken muss, die zusammen eine Gesamtanlage in diesem Sinne bilden. Eine Gesamtanlage liegt vor, wenn die einzelnen Teile sich derart ergänzen, dass sie gemeinsam eine betriebliche Einheit bilden oder bilden könnten. Besteht eine gemeinsame Organisation oder Planung, so kann ein funktionaler Zusammenhang eher angenommen werden.

Wegen der baulichen Verbindung der beiden Unterniveaugaragen von Bandwies Nord und Süd mit gemeinsamen Ein- und Ausfahrten sowie dem damit verbundenen, notwendigen Zusammenwirken der Bauherrschaften ist hier ein solcher funktionaler Zusammenhang gegeben. Dieses Zusammenwirken ist unter anderem dokumentiert in Ziffer 4.4 der beiden Städtebaulichen Verträge bezüglich der gegenseitigen Grunddienstbarkeiten sowie durch die notwendige Koordination bezüglich der Tiefgarageneinfahrt an der Breitenhofstrasse für beide Unterniveaugaragen (vgl. UVP-Beurteilung Nord, S. 18), wie auch hinsichtlich der gemeinsamen Platzgestaltung an der Bandwiesstrasse.

Deshalb muss auch der Gestaltungsplan Bandwies Süd von der UVP für den Gestaltungsplan Nord erfasst werden.

Eine Gesamt-UVP muss nicht nur die Umweltauswirkungen des Gestaltungsplans Bandwies Nord, sondern auch die Umweltauswirkungen des Gestaltungsplans Bandwies Süd detailliert dokumentieren und in eine umfassende Gesamtbetrachtung einbeziehen. Das bezieht sich insbesondere auf die Auswirkungen in den Umweltbereichen Luft und Lärm und die notwendigen verkehrslenkenden und verkehrsbeschränkenden Massnahmen, hier insbesondere bezüglich einer gesamthafte Betrachtung der Parkplatzzahl und deren Reduktion. Dies ist auch unter dem Aspekt der im Verkehrsrichtplan der Gemeinde Rüti formulierten Strategie notwendig (übergeordnete Stossrichtung: Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs an der Gesamtmobilität und Unterstützung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr).

Stellungnahme Das Projekt Überbauung Bandwies Süd entspricht keinem im Anhang der Verordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) aufgeführten Anlagentypen.

Die Festlegung der gemeinsamen Verbindung der Tiefgaragen der Projekte Bandwies Süd und Bandwies Nord zur Breitenhofstrasse erfolgte in den beiden Gestaltungsplänen ausschliesslich im Hinblick auf die für das Projekt Begegnungszone erforderliche wesentliche Reduktion des Verkehrs auf der Bandwiesstrasse. Eine UVP-Pflicht besteht dementsprechend weder für das Projekt Süd noch die Kombination beider Projekte.

13 Antwort Umfrage **Ja ich empfinde es stimmig.**

Stellungnahme Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.

Antwort Umfrage	<i>Nein. Es geht nicht nur darum, die beiden Projekte aufeinander abzustimmen, sondern um eine stimmige städtebauliche Entwicklung von Rüti. Rüti befindet sich im Übergang vom Dorf zur Stadt. Es ist nicht klar, wie sich Rüti als Stadt positionieren will. Eine öffentliche Debatte dazu hat nie stattgefunden. Zwar wurde ein Mitwirkungsverfahren zum REK durchgeführt, die Ergebnisse sind jedoch von der Planungs- und Baukommission abschliessend behandelt worden. Nach dem Motto: "Roma locuta causa finita".</i>
Stellungnahme	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Das Projekt Bandwies Nord und Süd versteht sich nicht nur als Abstimmung zweier Bauprojekte, sondern als Beitrag zur städtebaulichen Entwicklung von Rüti insgesamt. Es verfolgt das Ziel, das Zentrum räumlich, funktional und gestalterisch weiterzuentwickeln.
14 Antwort Umfrage	<i>Jein, warum nicht eine schöne grosse und grüne Begegnungszone dort wo es bereits Platz hätte. Lieber hinten bei der Jona reingequetscht, damit viele neue Gebäude gebaut werden können.</i>
Stellungnahme	Die Begegnungszone wird auf der bestehenden Bandwiesstrasse eingerichtet. Sie soll als identitätsstiftender Raum entwickelt werden, der die verschiedenen Nutzungen verbindet und gleichzeitig Aufenthaltsqualitäten bietet.
Welche Stärken und Chancen sehen Sie im Projekt?	
15 Antwort Umfrage	<i>In der Bandwies bietet sich die einmalige Chance, im Zentrum von Rüti Leben, Wohnen und Arbeiten zu verbinden und Mehrwert für heutige und zukünftige Einwohnerinnen und Einwohner zu schaffen.</i>
Stellungnahme	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.
16 Antwort Umfrage	<i>Keine</i>
Stellungnahme	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.
17 Antwort Umfrage	<i>Ich hoffe, dass sich Rüti vorallem gesellschaftlich weiterentwickelt und viel mehr Raum für Begegnungen stattfinden lässt. Ich persönlich vermisse den Kontakt zu anderen Familien, um Kontakte zu knüpfen. Ausser dem Spielplatz beim Schulhaus Tann oder Wiedacher hat Rüti ZH für die Familien keine Attraktivität. Das Weinbergquartier ist toll, aber der Spielplatz ist in die Jahre gekommen, man trifft kaum Besucher an. Es gibt nur das Kaffi Voland. Ich wünschte mir ein Familienzentrum oder ein Generationenkaffee mit Spielmöglichkeit und geschütztem Aussenspielplatz, wo man sich als Familie wohl fühlen kann und Kontakte entstehen dürfen. Es gibt so viele tolle Vereine, wie z.B. das Familienforum oder die Fachstelle Mütter- und Väterberatung, wo man hier für Projekte mit ins Boot holen könnte. Gommiswald hat ein tolles Generationenhauskonzept, auch Eschenbach stützt sich stark an die frühe Förderung und bietet viel Raum für Familien. Auch der Usterpark oder Hegioark in Winterthur hat tolle Ansätze. Auch der Drachenspielplatz mit dem Haus zum Schlüssel, wo die Mütter- und Väterberatung installiert ist, empfinde ich als fortschrittlich. In Holland, wie auch Schweden haben wir tolle, heimelige Kaffees entdecken dürfen. Hier wünsche ich mir mehr Leben explizit für neue Begegnungen.</i>
Stellungnahme	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.
18 Antwort Umfrage	<i>Bandwies Nord: Attraktive Wohnungen sind geeignet ältere Menschen dazu zu bewegen, ihre zu grossen Häuser und Wohnungen für junge Familien freizugeben. Bandwies Süd: Null - Im Gegenteil: Mit dem Projekt wird die Zukunft für eine Entwicklung, die sich an den Bedürfnissen zukünftiger Generationen orientiert für die nächsten 50 bis 100 Jahre verbaut.</i>
Stellungnahme	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.
19 Antwort Umfrage	<i>Mehr Geld für Migros, Coop und die Vermieter der Wohnungen/Gewerberäumlichkeiten.</i>
Stellungnahme	Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.

Welche Risiken sehen Sie im Projekt?

20 Antwort Umfrage - Die Parkplatzzahl beim Gestaltungsplan Nord sollte auf Antrag der zuständigen Fachstellen eigentlich um mehr als 100 Parkplätze reduziert werden.

- Auch beim Gestaltungsplan Nord sollten m.E. als verkehrsbeschränkende Massnahmen Parkergebühren vorgeschrieben werden.

Stellungnahme Die Festlegung der maximalen Anzahl Autoabstellplätze in den Bestimmungen des Gestaltungsplanes erfolgt auf Grundlage von Art. 55 der gültigen BZO vom 21. September 2015 (ergänzt 15.12.2021) bzw. – soweit strengere Anforderungen vorgesehen sind - Art. 55, Art. 55a, Art. 55b und Art. 55c der am 16. März 2026 der Gemeindeversammlung zur Genehmigung vorliegenden revidierten Zonenordnung (ggf. von der Gemeindeversammlung genehmigten revidierten Zonenordnung) und dem zugehörigen Plan „Reduktionsgebiete Autoabstellplätze“.

Das Gebührenmodell für die Parkplätze orientiert sich an den allgemein gültigen kommunalen Reglementen. Diese Regelung stellt eine einheitliche Parkplatzbewirtschaftung im gesamten Gemeindegebiet sicher und gewährleistet die gewünschte Lenkungswirkung. Für die beiden Gestaltungspläne ist mindestens der Tarif 4 «Parkhaus» anzuwenden.

21 Antwort Umfrage Es besteht die Gefahr, die einmalige Chance zu vertun und eine städtebaulich, ökologisch und sozialpolitisch ungenügende Situation zu schaffen, welche die Rütner Klimaverordnung missachtet.

Stellungnahme Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.

22 Antwort Umfrage Das Risiko ist gross, dass Rütli finanziell Schaden leidet, wenn das Projekt scheitert oder sich lange verzögert.

Die Wirtschaftslage in Europa ist angespannt und die Schweiz ist mitbetroffen. Es ist nicht die Zeit für ein solches Projekt.

Die Verantwortlichen in Wirtschaft u. Politik sollten endlich die Warnzeichen ernstnehmen, welche die Natur aussendet (z.Zt. Blatten) u. masshalten.

Stellungnahme Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Das Projekt Bandwies wurde so konzipiert, dass es etappierbar ist und in enger Abstimmung mit den Beteiligten und der Gemeinde umgesetzt werden kann.

Mit der Entwicklung wird nicht nur Wohnraum geschaffen, sondern auch eine langfristige Aufwertung des Zentrums von Rütli angestrebt.

23 Antwort Umfrage Die folgende Rückmeldung wurde zudem direkt in den Erläuterungsberichten zu den beiden Gestaltungsplänen behandelt.

Das notwendige Gutachten der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) für die gesamte Planung Bandwies fehlt.

In beiden Vorprüfungen geht das kantonale Amt für Raumentwicklung (ARE) davon aus, dass unter anderem auch eine gewässerschutzrechtliche Ausnahmegewilligung im Baubewilligungsverfahren erforderlich sein wird. Das ist eine sogenannte Bundesaufgabe, aufgrund derer das ISOS direkt anwendbar wird. Es muss deshalb schon jetzt geklärt werden, ob die mit den Gestaltungsplänen ermöglichten Bauvorhaben eine erhebliche Beeinträchtigung des ISOS bedeuten und deshalb von der ENHK schon auf Stufe Gestaltungsplan als Sondernutzungsplanung zu beurteilen sind. Das ARE prüft und verneint dies in beiden Fällen. Es geht davon aus, aus den in der Beilage zum Erläuterungsbericht vorhandenen Fotos könne nachvollziehbar abgeleitet werden, dass die geplanten Volumina die bedeutenden Sichtbeziehungen zwischen Krematorium/Friedhof bzw. Chlaushügel einerseits und den Klosterbezirk mit der Kirche andererseits nicht wesentlich stören würden. Deshalb sei ein ENHK-

Gutachten nicht erforderlich (UVP-Beurteilung S. 4 f.). Die Sach- und Rechtslage führt jedoch zu einem anderen Schluss:

Nach wie vor kritisches NHK-Gutachten:

Zwar erwähnt das ARE, dass auch aus einem Gutachten der kantonalen Natur- und Heimatschutzkommission (NHK) die Bedeutung der Sichtbezüge hervorgehe, ohne zu differenzieren, welches Gutachten gemeint ist (UVP-Beurteilung Nord S. 4). Es gibt nämlich mittlerweile zwei Gutachten der NHK, das frühere von 2019 aus dem vorangegangenen Verfahren zum Gestaltungsplan Bandwies Süd und ein neues vom Oktober 2024 generell zur „Gebietsplanung Bandwies“. Dieses zweite Gutachten befindet sich erstaunlicherweise nur bei den Beilagen zum Gestaltungsplan Bandwies Nord, nicht jedoch bei den Beilagen zum Gestaltungsplan Bandwies Süd.

(Zur Vermeidung von Missverständnissen muss beachtet werden: Unter den „Beurteilungsgrundlagen“ wird von der NHK ein „NHK-Gutachten Nr. 03-2014, Öffentlicher Gestaltungsplan Bandwies Süd, Gemeinde Rüti, 10.09.2024“ aufgeführt. Ein solches befindet sich jedoch nicht bei den Akten. Es muss sich um das frühere Gutachten Nr. 03-2019 vom 10. September 2019 zum früheren Gestaltungsplan Bandwies Süd handeln, auf welches sich die NHK im Gutachten 2024 denn auch explizit bezieht. Die Jahreszahlen sind da offenbar durcheinandergeraten.)

Im NHK-Gutachten 2024 heisst es unter dem Titel „Auftrag“: „... Für die Areale Bandwies Nord und Bandwies Süd liegen Richtprojekte vor. Nun ersucht die Gemeinde Rüti die NHK, in Bezug auf das Gebiet Bandwies folgende Frage zu beantworten: Wie beurteilt die NHK die Gesamtentwicklung und die beiden Projekte Nord und Süd unter Ortsbildschutz-Gesichtspunkten?“

Im Gutachten 2024 schreibt die NHK zu „Ausgangslage und Situation“: „... Weil Ausgangslage und Situation unverändert sind, bleiben diese Ausführungen weiterhin gültig. Deshalb verzichtet die NHK darauf, sie hier zu wiederholen, und verweist für vertiefende Informationen auf Gutachten Nr. 03-2019.“ Sie wiederholt ihre damaligen Anträge von 2019 bezüglich Reduktion der Gebäudehöhen und Erschliessung des Gebiets. Anschliessend beschreibt sie die seitherige Entwicklung und hält fest, dass seit der Ablehnung des Gestaltungsplans 2020 an der Urne folgende Änderungen vorgenommen worden sind: „Die Fassaden wurden überarbeitet und eine vertikale Struktur geschaffen; die Aussenräume wurden auf Bandwies Nord und die Strasse abgestimmt; die Durchgänge wurden vergrössert und die Parkierung im Untergrund ... mit derjenigen von Bandwies Nord inkl. Migros koordiniert. Die Gebäudehöhen sind unverändert geblieben; es gilt nach wie vor, dass die Firsthöhe des Märtegge nicht übertroffen werden soll.“

In ihrer Beurteilung hält die NHK zwar fest, dass Massstabsprünge zwischen kleinen Punkthäusern und grossen Industrieanlagen das Ortsbild von Rüti seit rund zwei Jahrhunderten prägen und zu dessen spezifischen Charakter beitragen, warnt dann aber: „Dennoch ist aus Sicht des Ortsbildschutzes auf ein verträgliches Mass zu achten – insbesondere auf die Höhe der Neubauten und die Integration von Verkehrsinfrastrukturen wie Tiefgaragenzufahrten in das Ortsbild.“ Deshalb hinterfragt die NHK nochmals die Anordnung der Tiefgaragenrampe an der Alpenstrasse am praktisch höchsten Punkt von Bandwies Süd. Die dafür notwendigen Eingriffe ins Terrain und das Bauwerk selbst in direkter Nachbarschaft zu Wohnquartier und Friedhofshügel beeinträchtigen nach Auffassung der NHK die Gesamtwirkung des Ortsbilds. Zu den geplanten Überbauungen schreibt die NHK wörtlich:

„Auch in Bezug auf die maximal zulässigen Gebäudehöhen auf dem Areal Bandwies Süd hat die NHK bereits in Gutachten Nr. 03-2019 Stellung genommen. Damals beantragte sie eine deutliche Verringerung der Gebäudehöhen auf die Höhe der bestehenden Bauten östlich der Bandwiesstrasse. Da auch dieser Antrag aufgrund der Interessensabwägung verworfen wurde, soll er hier nicht wiederholt werden. In Bezug auf die Planung Bandwies Nord, die ähnliche Gebäudehöhen vorsieht, weist die NHK darauf hin, dass die sorgfältige Wahrung der für das Ortsbild identitätsstiftenden Sichtbezüge hier — in unmittelbarer Nähe zur Kirche und dem ehemaligen Klosterbezirk — besonders

wichtig ist. Auch in Bezug auf die Wahrnehmung der Neubauvolumen von den umgebenden Hügeln, etwa dem Friedhofshügel, ist grosse Sorgfalt geboten, werden doch die Dachaufsichten von mehreren Seiten erkennbar sein. Insbesondere ist sicherzustellen, dass der Kirchturm samt Uhr vom Krematorium aus gut sichtbar bleibt. Aus diesen Gründen dürfen aus Sicht der NHK auf den ohnehin schon vergleichsweise hohen Neubauvolumen keinerlei Dachaufbauten erstellt werden.“ Die NHK stellt in ihrem Gutachten 2024 folgenden formellen „Antrag“:

„Aus den oben erläuterten Gründen des Ortsbildschutzes beantragt die NHK:

– Die Neubauten dürfen die Sichtbezüge bzw. Sichtachsen zwischen Krematorium und Kirche sowie zwischen Kirche und Gemeindeverwaltung nicht beeinträchtigen, insbesondere ist die Sichtachse Krematorium — Uhr am Kirchturm zu wahren. Dies ist in den Gestaltungsplänen festzuhalten.

– Die Dachaufsichten der Neubauten sind mit besonderer Sorgfalt zu gestalten, da sie aus verschiedenen für das Ortsbild wichtigen Orten einsehbar sind. Es dürfen keine Dachaufbauten (Liftüberfahrten, gebäudetechnische Einrichtungen, etc.) erstellt werden. Dies ist in den Gestaltungsplänen festzuhalten.

– Die Tiefgaragenschliessung an der Alpenstrasse ist mit besonderer Sorgfalt und Rücksicht auf das benachbarte, kleinteilige Wohnquartier und auf den direkt benachbarten Friedhofshügel zu gestalten. Dies ist in den Gestaltungsplänen festzuhalten.

– Allgemein ist darauf zu achten, dass nicht nur die Bandwiesstrasse selbst, sondern auch ihre Einmündungen in die Dorfstrasse bzw. Alpenstrasse hochwertig gestaltet sind.“

Die kritische Beurteilung und die Anträge der NHK bleiben grossmehrheitlich unberücksichtigt:

Nur gerade in Bezug auf die Ausgestaltung der Tiefgarage enthält der Gestaltungsplan Bandwies Süd in Art. 5.3 Abs. 1 konkrete Gestaltungsanforderungen und verlangt insbesondere eine besonders gute Gestaltung mit Rücksicht auf die benachbarte Umgebung.

Entsprechende Anforderungen bezüglich der Sichtbezüge bzw. Sichtachsen gemäss Antrag der NHK fehlen in beiden Gestaltungsplänen. Im Gegenteil: Der Gestaltungsplan Bandwies Süd erlaubt in Art. 2.5 Abs. 3 sogar Anlagen, welche den höchsten Punkt der tatsächlich realisierten Dachkonstruktion um 1.2 m überragen dürfen und nimmt Standrohre für Belüftungen explizit aus. Art. 2.6 Abs. 3 des Gestaltungsplans Bandwies Nord lautet ähnlich, erlaubt aber darüber hinaus, dass technisch bedingte Aufbauten für die Verkaufsgeschäfte und Gastbetriebe den höchsten Punkt der tatsächlich realisierten Dachkonstruktion um 2.0 m überragen dürfen und nimmt Kamine von dieser Höhenbeschränkung generell aus.

Die Kritik der NHK aus dem Gutachten 2019 gilt angesichts der unveränderten Gebäudehöhe beim Gestaltungsplan Bandwies Süd auch ohne nochmals gestellten Antrag sachlich nach wie vor und die klaren Anträge der NHK im Gutachten 2024 werden nur zu einem kleinen Teil (Tiefgarage) umgesetzt bzw. hinsichtlich der Dachaufbauten direkt missachtet.

Im Erläuterungsbericht zum Gestaltungsplan Bandwies Süd (S. 45) wird einfach behauptet, die Forderungen der NHK seien erfüllt, obwohl am Wesentlichen gar nichts geändert wurde. Die Aussage im Erläuterungsbericht (S. 26), mit der Begrenzung auf absolute Höhen und den Bestimmungen zur Dachgestaltung würden die Sichtbezüge zwischen Friedhof und Klosterbezirk sichergestellt, wie dies von der NHK ausdrücklich gefordert worden sei, ist insofern irreführend, als diese Bestimmungen schon genau gleich in den Gestaltungsplanvorschriften 2019 enthalten waren und von der NHK in der dargestellten Weise kritisiert wurden. Direkt aktenwidrig ist die Behauptung, das Gutachten der NHK sei auch bezüglich des Verbots von Dachaufbauten berücksichtigt.

Kaum besser ist der Erläuterungsbericht zum Gestaltungsplan Bandwies Nord (S. 64 f.). Statt die Forderungen der NHK konkret in die Gestaltungsplanvorschriften zu schreiben, wie von ihr mit Grund explizit beantragt, wird einfach auf angebliche Präzisierungen im Erläuterungsbericht verwiesen. Besonders stossend ist dies hinsichtlich der Dachaufbauten, zu denen es im Erläuterungsbericht

heisst, diese würden weiterhin zugelassen, im Erläuterungsbericht werde jedoch das Vorgehen zum Umgang mit den Dachaufbauten nach einem Kaskadenprinzip präzisiert. Der Erläuterungsbericht nach Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV) ist – anders als die Gestaltungsplanvorschriften – rechtlich nicht verbindlich, weil er nicht Planbestandteil ist, sondern bloss Teil der Entscheidungsgrundlagen für die Behörden (Rudolf Muggli, Der Umweltteil des Planungsberichts nach Art. 47 der Raumplanungsverordnung, Rechtsgutachten, BUWAL/ARE 2005, S. 8 und S. 29). Es grenzt deshalb an Irreführung, wenn im Erläuterungsbericht der Eindruck erweckt wird, die diesbezüglich glasklaren Anträge der NHK seien mit blossen Änderungen im Erläuterungsbericht erfüllt.

Mit der nach wie vor grundsätzlichen Kritik der NHK und ihren Anträgen setzt sich das ARE in den beiden Vorprüfungsberichten nicht konkret auseinander:

Der blosser Verweis auf die Skizzen und Fotos der Investorin – also auf blosser Parteibehauptungen – ersetzt eine fundierte Auseinandersetzung mit dem NHK-Gutachten als amtlicher Expertise nicht. Von einer solchen amtlichen Expertise darf nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nur aus triftigen Gründen abgewichen werden. Wir haben schon im Abstimmungskampf 2020 aufgezeigt, dass die Behauptungen und Visualisierungen der Investorin nicht zutreffen, woran sich, wie bereits dargelegt, bezüglich der Gebäudehöhen beim Gestaltungsplan Bandwies Süd nichts geändert hat. Leider lassen sich die Illustrationen dieser Tatsachen nicht hier direkt hineinkopieren, weshalb ich sie bei der Rückmeldung zum Bericht nach Art. 47 RPV beim Gestaltungsplan Bandwies Süd angefügt habe, worauf hier verwiesen sei.

Die eingangs wiedergegebene Beurteilung des ARE, wonach die geplanten Volumina die bedeutenden Sichtbeziehungen nicht wesentlich stören würden, steht somit im Widerspruch zur Kritik der NHK an den Gestaltungsplänen und berücksichtigt insbesondere auch deren Anträge nicht. Der daraus abgeleiteten Folgerung, ein ENHK-Gutachten sei nicht erforderlich, fehlt mithin die sachliche Grundlage. Sie erweist sich im Ergebnis als nicht haltbar. Die Nichtberücksichtigung der NHK-Anträge führt im Umkehrschluss zur Beurteilung des ARE dazu, dass davon ausgegangen werden muss, die relevanten Sichtbeziehungen seien erheblich beeinträchtigt bzw. könnten es zumindest sein. Das zeigt auch unsere Visualisierung im Flugblatt von 2020.

Fazit:

Ein ENHK-Gutachten ist deshalb für die ganze Gebietsplanung Bandwies angesichts der sehr kritischen Beurteilung der NHK und der damit im Widerspruch stehenden, ungenügend begründeten Vorprüfung des ARE zur Klärung der massgebenden Sachlage notwendig. Nur eine solche Begutachtung durch die zuständige Fachinstanz des Bundes kann zeigen, ob die gesamte Planung Bandwies mit den Vorgaben des ISOS vereinbar ist oder ob und welche Anpassungen notwendig sind. Das ganze Projekt kann sonst in einem allfälligen Rechtsmittelverfahren allein schon wegen der fehlenden Einholung eines solchen Gutachtens scheitern.

Auch die fehlende Gesamt-UVP ist ein grosses rechtliches Risiko für das Projekt.

Missachtung der Ergebnisse der Nachanalyse vom 23. Juni 2020:

Ergänzt sei speziell für den Gestaltungsplan Bandwies Süd, dass gemäss Art. 2.5 die Höhe der Gebäude gegenüber dem Gestaltungsplan von 2019 unverändert bleibt, was auch die NHK festhält. Aus der Nachanalyse der Abstimmung von 2020 ergibt sich, dass immerhin 43 % der Stimmberechtigten, die an der Abstimmung teilgenommen haben, explizit die geplanten Gebäude als zu hoch erachteten (GfS S. 20) und für 76% die geplante Überbauung als solche ein Ablehnungsgrund war (GfS S. 21). Das wird überhaupt nicht berücksichtigt, wenn nun die neue Überbauung mit unveränderten Volumina und Gebäudehöhen realisiert werden soll. Abgesehen vom verbesserten Verkehrskonzept handelt es sich also nicht um eine neue Vorlage, wie sie in der Nachanalyse als möglich erachtet wurde (GfS S. 24). Dabei forderten 52% der Stimmberechtigten, dem

schützenswerten Ortsbild von Rüti müsse besser Rechnung getragen (womit nur 25% nicht oder eher nicht einverstanden waren) werden, und 40% verlangten, dass die Bauten in der Höhe verkleinert werden (womit nur 36% nicht oder eher nicht einverstanden waren; GfS S. 25). Ein neuer Vorschlag droht denn auch erneut zu scheitern, wenn dem schützenswerten Ortsbild von Rüti nicht besser Rechnung getragen wird und die Bauten in der Höhe verkleinert werden (GfS S. 29). Dieser Skepsis muss mit einer Begutachtung des Vorhabens durch die ENHK Rechnung getragen werden.

Insbesondere ist nicht einzusehen, wieso auf im Wesentlichen praktisch gleich hohem gewachsenen Terrain beim Gestaltungsplan Nord gemäss Art. 2.6 Abs. 1 der Gestaltungsplanvorschriften die Maximalhöhe auf 484.00 m ü.M. begrenzt werden kann, während beim Gestaltungsplan Süd gegenüber 2019 unverändert 485.70 m ü.M. zulässig wären.

Nur am Rande erwähnt sei ein kleines Detail: In Art. 2.4 Abs. 1 der Gestaltungsplanvorschriften ist fälschlicherweise von „Höhenkoten“ im Situationsplan die Rede. Eingezeichnet sind aber nur Höhenlinien. Im Gestaltungsplan Nord ist dies in Art. 2.5 Abs. 1 korrekt so bezeichnet.

Stellungnahme

Die Frage der möglichen Beeinträchtigung des ISOS wurde durch die zuständige kantonale Fachstelle (ARE, Fachstelle Ortsbildschutz) geprüft. In den Vorprüfungen ist festgehalten, dass keine erhebliche Beeinträchtigung vorliegt und ein ENHK-Gutachten nicht erforderlich sei. Diese Einschätzungen wurden somit durch die zuständigen Fachstellen getroffen. Auch die UVB-Beurteilung (Bandwies Nord) kommt zum Schluss, dass bei Anwendung des ISOS keine Begutachtung notwendig ist, selbst unter Berücksichtigung der Bundesaufgabe (Tiefgarage, gewässerschutzrechtliche Ausnahmebewilligung).

Basierend auf den Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auflage, wurde die Vorschriften zum Gestaltungsplan in Bezug auf die Gebäudehöhen sowie die Dachaufbauten präzisiert. Die Nachweise der Sichtlinien und der Umgang in Bezug auf das ISOS sind in den beiden Erläuterungsberichten der Gestaltungspläne dokumentiert.

Die Gebäudehöhen wurden so gewählt, dass die Sichtbeziehung zwischen Krematorium und Kirchenuhr gewahrt bleibt.

Verkehrskonzept

Ist das geplante Verkehrskonzept Ihrer Meinung nach nachvollziehbar?

24 Antwort Umfrage

Das Verkehrskonzept orientiert sich an der Vergangenheit. Es steht im Widerspruch zu den strategischen Leitlinien der Gemeinde. Es gibt keinen Bezug zum kommunalen Energiekonzept. Es sind keine Bemühungen erkennbar, die der Eindämmung des Verkehrs und der Reduktion des mobilitätsbezogenen Energiekonsums dienen.

Die Grundlagen für die Berechnung des Verkehrsaufkommens sind nicht nachvollziehbar. Die Ist-Werte wurden in der ersten Woche der Herbstferien 2023 gemessen. Die beabsichtigte Attraktivitätssteigerung des Bandwieszentrums wird unweigerlich zu einer Verkehrszunahme führen. Deren Auswirkungen auf den Verkehr ist in den Berechnungen nicht berücksichtigt.

Stellungnahme

Das vorliegende Verkehrskonzept basiert auf mehreren Grundlagen und Studien. Dabei wurden sowohl die verkehrliche Verträglichkeit als auch die Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte geprüft und nachgewiesen.

Die in der Rückmeldung erwähnten Verkehrsmessungen vom 6.–12. Oktober 2023 fanden im Rahmen des Vorprojekts zur Bandwiesstrasse statt. Ziel dieser Erhebung war insbesondere die Analyse der Fahrgeschwindigkeiten und das Verkehrsverhalten auf der Bandwiesstrasse. Sie dient nicht als Basis für die Berechnung des generierten Mehrverkehrs durch die geplanten Entwicklungen. Der Mehrverkehr wurde in einer separaten Verkehrsstudie berechnet.

Die relevanten Verkehrszahlen zur Beurteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens stammen aus Messungen, die vor den Sommerferien 2021 durchgeführt wurden. Diese wurden in der Studie entsprechend dokumentiert und bilden die Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen der geplanten Verdichtung.

Das Projekt berücksichtigt die strategischen Zielsetzungen der Gemeinde, insbesondere im Hinblick auf Verkehrsberuhigung, Aufenthaltsqualität. Mit dem Projekt wird eine Entlastung der Bandwiesstrasse ermöglicht und die Bedingungen für den Velo- und Fussverkehr verbessert.

25 Antwort Umfrage *Der Verkehr für die umliegende Bevölkerung wird mit den 80(!) geplanten Wohnungen nur noch mehr zunehmen.*

Stellungnahme Die geplante Überbauung Bandwies Nord und Süd führt zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von rund 70 Fahrten pro Stunde in der Abendspitze – hauptsächlich durch das heute noch unbebaute Areal Bandwies Süd. Gleichzeitig reduziert sich der Verkehr beim Bandwies Nord, da künftig deutlich weniger Verkaufsparkplätze angeboten werden. Rund 110 Fahrten pro Stunde entfallen dort.

Die verkehrliche Verträglichkeit wurde durch mehrere Studien bestätigt. Die Leistungsfähigkeit der umliegenden Knotenpunkte ist gewährleistet. Durch das neue Verkehrsregime mit zwei Tiefgaragenanschlüssen (Nord und Süd) kann der Verkehr frühzeitig aufgenommen und gezielt gelenkt werden, was zusammen mit der Einführung der Begegnungszone zur Entlastung der Bandwiesstrasse beiträgt.

Welche Vorteile sehen Sie im geplanten Verkehrskonzept?

26 Antwort Umfrage – *Bevorzugung des Busverkehrs*
– *Begrünung*

Stellungnahme Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.

27 Antwort Umfrage *Entlastung der Bandwiesstrasse und die damit verbundene Begegnungszone.*

Stellungnahme Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.

28 Antwort Umfrage *Parkhaus-Führung gesamtheitlich unterirdisch.*

Stellungnahme Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.

29 Antwort Umfrage *Keine.*

Stellungnahme Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.

30 Antwort Umfrage *Frühe Tiefgarageneinfahrt von beiden Seiten ist sinnvoll.*

Stellungnahme Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.

Sehen Sie Schwachstellen im geplanten Verkehrskonzept?

31 Antwort Umfrage *Die folgenden Rückmeldung wurde zudem direkt in den Erläuterungsberichten zu den beiden Gestaltungsplänen behandelt.*

Ausgangslage beim Autoverkehr:

Unter dem Aspekt von Verkehr und Umwelt ist zu beachten, dass die Realisierung der Neuüberbauung Bandwies Nord insgesamt ein höheres Fahrtenaufkommen zur Folge haben wird (Aktualisierung Verkehrsstudie 2025, S. 12). Dazu kommen die neu generierten Fahrten der zusätzlichen Überbauung Bandwies Süd (a.a.O. S. 13). Solcher Mehrverkehr steht ganz grundsätzlich im Widerspruch zu den Zielen des Verkehrsrichtplans der Gemeinde Rüti. Es braucht deshalb Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Das geplante neue Verkehrsregime mit den verbundenen Unterniveaugaragen und der Begegnungszone Bandwiesstrasse ist dafür eine sicher sinnvolle und auch notwendige Voraussetzung, jedoch als Massnahme nicht hinreichend.

Ausfahrt Nord aus der Unterniveaugarage:

Im Technischen Bericht zur Begegnungszone Bandwiesstrasse (Abschnitt 4.1.1, am Ende) heisst es: „Bei der Ausfahrt der Anlieferung der Migros wird ein Linksabbiegegebot (Nord) eingeführt, um den Lastwagenverkehr möglichst direkt zum übergeordneten Strassennetz zu führen.“ Diese wichtige Vorgabe zur Entlastung der Bandwiesstrasse ist jedoch in Art. 5.2 der Gestaltungsplanvorschriften Bandwies Nord und im Situationsplan, auf welchen an dieser Stelle verwiesen wird, nicht verbindlich umgesetzt. Der Erläuterungsbericht äussert sich nicht dazu. Im Situationsplan muss deshalb dieses Linksabbiegegebot für den Anlieferungsverkehr eingezeichnet und in Art. 5.2 der Gestaltungsplanvorschriften explizit vorgeschrieben werden.

Was für den Anlieferungsverkehr gilt, muss aber auch für den übrigen motorisierten Individualverkehr gelten. Das neue Verkehrsregime mit den verbundenen Unterniveaugaragen und der Begegnungszone Bandwiesstrasse kann seine Wirkung nur entfalten, wenn der Verkehr auf der Bandwiesstrasse so weit wie möglich reduziert wird. Insbesondere im Bereich Ein- und Ausfahrt der Unterniveaugarage am Nordende des Gestaltungsplans muss dieses Verkehrsregime deshalb mit einem Linksabbiegegebot bzw. Rechtsabbiegeverbot (analog dem heutigen Rechtsabbiegegebot bzw. Linksabbiegeverbot beim aktuellen Migros-Parkhaus) optimiert werden, welches für alle gilt, nicht nur für den Anlieferungsverkehr. Es gibt keinen sachlichen Grund, aus dem Gestaltungsplan Nord nach rechts durch die Bandwiesstrasse zu fahren. Wer zur Breitenhofstrasse kommen will, kann dies direkt durch die verbundene Unterniveaugarage des Gestaltungsplans Bandwies Süd tun. Die Behauptung im Erläuterungsbericht (S. 60), eine Beschränkung der Ausfahrt über die Bandwiesstrasse ab dem Anschluss „Märtegge“ wirke dem Konzept der kurzen Wege entgegen, trifft klarerweise nicht zu und steht im Widerspruch zu den gegenteiligen Aussagen für den Anlieferungsverkehr.

Parkplätze Nord:

Die UVP-Beurteilung des AWEL als kantonaler Fachstelle für den Bereich Luftreinhaltung (Baudirektion, S. 12 ff.) fordert mit ausführlicher Begründung: „Es wird daher für das Areal beantragt, dass sich der Pflichtbedarf an Fahrzeugabstellplätzen (Definition nach Parkplatz-Wegleitung) gegenüber dem Grundbedarf am Minimum gemäss kantonaler Parkplatz-Wegleitung orientiert.“

Die revidierte Parkfeldberechnung (TEAMverkehr 2025) errechnet einen massgebenden reduzierten Parkfeldbedarf von 163-293 Parkfeldern (ohne die zusätzlichen Spezialfälle „Märtegge“ und „Friedhof“, total weitere 44 Parkfelder). Für das Projekt selbst werden 276 Parkfelder vorgesehen. Das sind 113 Parkfelder mehr als das gemäss AWEL zulässige Minimum der Bandbreite.

Die Parkplatzzahl für den Gestaltungsplan Bandwies Nord muss deshalb auf 163 Parkfelder zuzüglich die 44 Parkfelder für Märtegge/Friedhof, total also 207 Parkfelder (statt der vorgesehenen 320) reduziert werden, damit das Projekt umweltverträglich realisiert werden kann. Art. 5.3 Abs. 3 der Gestaltungsplanvorschriften ist entsprechend zu anzupassen.

Im Gestaltungsplan ist explizit vorzuschreiben, dass die Parkplätze der verschiedenen Nutzerkategorien (Wohnen/Beschäftigte/Besuchende und Kundschaft) wegen der ganz unterschiedlichen Verkehrserzeugungspotenziale baulich und betrieblich voneinander abgetrennt werden müssen. Sonst besteht die Gefahr, dass für Beschäftigte und oder Bewohnende vorgesehene Parkplätze insbesondere zu Spitzenzeiten zu Parkplätzen für Besuchende/Kundschaft umfunktioniert werden.

Die Parkplatzbewirtschaftung für Kundschaft und Besuchende ist entsprechend dem Gebührenreglement zur Parkierverordnung Rüti (Art. 1, Tarif 2 „Standard“) – analog der Bestimmung von Art. 5.2 Abs. 2 des Gestaltungsplans Bandwies Süd – ausdrücklich vorzuschreiben. Die bloss allgemeine Vorgabe in Art. 5.3 Abs. 4 der Gestaltungsplanvorschriften Bandwies Nord, wonach die Kundenparkplätze in der Tiefgarage zu bewirtschaften sind, genügt nicht. Damit wäre weiterhin die bisherige Lösung mit Gratisparkieren bis zu eineinhalb Stunden zulässig. Nur am Rande sei bemerkt,

dass aus umweltrechtlicher Sicht die blosser Übernahme der Vorgaben der kommunalen Parkerverordnung eigentlich nicht genügt. Notwendig wäre eine Bewirtschaftung ab der 1. Minute in lenkungswirksamer Höhe (in der Regel ab CHF 2.00 pro Stunde) mit degressiver statt progressiver Ausgestaltung. Die Übernahme der kommunalen Parkerverordnung ist deshalb bloss ein Minimum im Sinne eines Kompromisses. Die rechts- und lastengleiche Behandlung der beiden Gestaltungspläne ergibt sich zudem aus der notwendigen Gesamt-UVP. Wenn der Zusammenschluss und die Durchlässigkeit der beiden Parkierungsanlagen mit Ein- und Ausfahrten nur ganz im Norden und ganz im Süden in der Praxis reibungslos funktionieren sollen, ist eine integral gleiche Parkplatzbewirtschaftung unabdingbar.

Eine autoarme Nutzung gemäss Art. 55c der neuen Rütner BZO muss im Gestaltungsplan ebenfalls vorgesehen werden. In der Standortanalyse zur Mehrwertermittlung Bandwies Nord wird die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr explizit hervorgehoben (S. 9).

Flankierend ist für beide Gestaltungspläne ein Mobilitätskonzept vorzulegen, welches die notwendige Anpassung des Mobilitätsverhaltens der verschiedenen Nutzergruppen unterstützt.

Erschliessungskonzept Süd:

Art. 5.1 Abs. 2 Satz 2 der Gestaltungsplanvorschriften erlaubt die Anlieferung für Gewerbebetriebe auf Baufeld A über die Bandwiesstrasse. Eine Begründung für diese Bestimmung fehlt im Erläuterungsbericht und kann auch dem Richtprojekt nicht entnommen werden. Diese Bestimmung ist ersatzlos zu streichen und es ist dafür zu sorgen, dass die Anlieferung – wie im Gestaltungsplan Bandwies Nord – unterirdisch – erfolgen kann.

Parkierung Süd:

Die Überbauung Gestaltungsplan Bandwies Süd wird neu erheblichen zusätzlichen Verkehr generieren, den es bisher nicht gab. Dazu kommt der Mehrverkehr aufgrund der Neuüberbauung Bandwies Nord. Wie bereits ausgeführt, steht solcher Mehrverkehr ganz grundsätzlich im Widerspruch zu den Zielen des Verkehrsrichtplans der Gemeinde Rüti. Es braucht deshalb Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Das geplante neue Verkehrsregime mit den verbundenen Unterniveaugaragen und der Begegnungszone Bandwiesstrasse ist dafür eine sicher sinnvolle und auch notwendige Voraussetzung, jedoch als Massnahme nicht hinreichend.

Wie bereits im grundsätzlichen Abschnitt zur Umweltverträglichkeitsprüfung für das gesamte Gebiet ausgeführt, muss der Gestaltungsplan Bandwies Süd in eine Gesamt-UVP für beide Gestaltungspläne einbezogen werden. Entsprechend müssen die notwendigen verkehrslenkenden und – beschränkenden Massnahmen auch für den Gestaltungsplan Bandwies Süd angeordnet werden.

Wenn die UVP-Beurteilung des AWEL (Baudirektion zum Gestaltungsplan Bandwies Nord, S. 12 ff.) als kantonale Fachstelle für den Bereich Luftreinhaltung mit ausführlicher Begründung fordert, dass sich der Pflichtbedarf an Fahrzeugabstellplätzen am Minimum gemäss kantonaler Parkplatz-Wegleitung orientieren muss, gilt dies analog auch für den Gestaltungsplan Bandwies Süd.

Entsprechend ist Art. 5.2 Abs. 1b der Gestaltungsplanvorschriften dahingehend zu ändern, dass für die Bewohnerschaft maximal 70% des Grenzbedarfs, für die Beschäftigten maximal 45% und für die Besuchenden/Kundschaft maximal 50% des Grenzbedarfs zulässig sind, was aufgrund der Berechnung im Richtprojekt (S. 24), auf welches der Erläuterungsbericht verweist (S. 35 und S. 47) insgesamt zu einer Reduktion um zehn Parkplätze führt. Die Maximalzahl in Abs. 1b ist deshalb mit 124 Autoabstellplätzen zu definieren.

Im Gestaltungsplan ist explizit vorzuschreiben, dass die Parkplätze der verschiedenen Nutzerkategorien (Wohnen/Beschäftigte/Besuchende und Kundschaft) wegen der ganz unterschiedlichen Verkehrserzeugungspotenziale baulich und betrieblich voneinander abgetrennt werden müssen. Sonst besteht die Gefahr, dass für Beschäftigte und oder Bewohnende vorgesehene

Parkplätze insbesondere zu Spitzenzeiten zu Parkplätzen für Besuchende/Kundschaft umfunktioniert werden.

Aus den beim Gestaltungsplan Bandwies Nord genannten Gründen muss die beim Gestaltungsplan Bandwies Süd in Art. 5.2 Abs. 2 der Gestaltungsplanvorschriften vorgesehene Parkplatzbewirtschaftung auch auf die Parkieranlage Bandwies Nord ausgedehnt werden. Das ist allein schon ein Gebot der rechts- und Lastengleichheit und der Funktionsfähigkeit der Gesamtanlage in der Praxis.

Eine autoarme Nutzung gemäss Art. 55c der neuen Rütner BZO muss im Gestaltungsplan ebenfalls vorgesehen werden. In der Standortanalyse zur Mehrwertermittlung Bandwies Süd wird die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr explizit hervorgehoben (S. 9).

Flankierend ist für beide Gestaltungspläne ein Mobilitätskonzept vorzulegen, welches die notwendige Anpassung des Mobilitätsverhaltens der verschiedenen Nutzergruppen unterstützt.

Obwohl das ARE im Vorprüfungsbericht ausdrücklich fordert, die Lage aller oberirdischen Abstellplätze sei auch für Zweiräder im Situationsplan zu vermerken (Baudirektion, S. 4/13), ist dies aus dem Plan nicht ersichtlich. Der Erläuterungsbericht geht auf diese Forderung überhaupt nicht ein. Im (nicht verbindlichen) Richtprojekt heisst es auf S. 16 dazu bloss, Veloabstellplätze würden sich bei den Hauszugängen (innen und aussen) sowie zusätzlich in der Einstellhalle befinden. In Art. 5.2 Abs. 3 der Gestaltungsplanvorschriften ist deshalb Satz 1 zusätzlich mit einem Verweis auf den Situationsplan zu ergänzen, analog zu Art. 5.1 Abs. 3.

Stellungnahme

Die Entwicklung des Zentrums Bandwies umfasst die drei Teilprojekte Umgestaltung Bandwiesstrasse in eine Begegnungszone, Bandwies Süd und Bandwies Nord.

Massgebende Grundlage in Bezug auf die Umgestaltung der Bandwiesstrasse ist einerseits sowohl der rechtskräftige wie der in Revision stehende Verkehrsrichtplan, welche die Umgestaltung der Bandwiesstrasse in eine Begegnungszone als Festlegung enthalten.

Andererseits handelt es sich um das im Jahr 2023 erarbeitete Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) und das daraus entwickelten Vorprojekt 2025.

Eine erfolgreiche Umgestaltung der Bandwiesstrasse setzt eine wesentliche Reduktion des Verkehrs auf den betroffenen Strassenabschnitten voraus.

Dementsprechend ist in den Gestaltungsplänen zu den Projekten Bandwies Süd und Bandwies Nord eine gemeinsame Verbindung der Parkings 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.

Auch beim rechtskräftigen Gestaltungsplan Bandwies Ost (Jonapark) wird angestrebt, dass die Erschliessung direkt über die Breitenhofstrasse realisiert wird. Es handelt sich um zwei eigenständige Gestaltungspläne, weshalb jeder Gestaltungsplan für sich die erforderlichen Autoabstellplätze zur Verfügung stellen muss.

Gemäss Verkehrsstudie führt die Errichtung der Begegnungszone in Kombination mit der in den Gestaltungsplänen zu den Projekten Bandwies Süd und Bandwies Nord festgelegten gemeinsamen 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. Ein Abbiegeverbot aus der Ausfahrt Nord nach Süden kann bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden.

In Bezug auf den auf allen Abschnitten vorhandenen Durchgangsverkehr kann die verkehrslenkende Wirkung der geplanten Begegnungszone mit deren Ausgestaltung gesteuert werden.

Die Festlegung der maximalen Anzahl Autoabstellplätze in den Bestimmungen des Gestaltungsplanes erfolgt auf Grundlage von Art. 55 der gültigen BZO vom 21. September 2015 (ergänzt 15.12.2021) bzw. - soweit strengere Anforderungen vorgesehen sind - Art. 55, Art. 55a, Art. 55b und Art. 55c der am 16. März 2026 der Gemeindeversammlung zur Genehmigung vorliegenden revidierten Zonenordnung (ggf. von der Gemeindeversammlung genehmigten revidierten Zonenordnung) und dem zugehörigen Plan „Reduktionsgebiete Autoabstellplätze“.

Der Plan „Reduktionsgebiete Autoabstellplätze“ in der revidierten Zonenordnung erfuhr keine Änderung im Vergleich zur Version vom 21.9.2015.

Das Gebührenmodell für die Parkplätze orientiert sich an den allgemein gültigen kommunalen Reglementen. Diese Regelung stellt eine einheitliche Parkplatzbewirtschaftung im gesamten Gemeindegebiet sicher und gewährleistet die gewünschte Lenkungswirkung. Für die beiden Gestaltungspläne ist mindestens der Tarif 4 «Parkhaus» anzuwenden.

Die Vorschriften wurden in Bezug auf die Trennung der Parkplätze präzisiert.

Ein Mobilitätskonzept ist auf Stufe Gestaltungsplan nicht vorgesehen, sondern die maximal zulässigen Parkplätze werden beschränkt. Es besteht jedoch die Möglichkeit, im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens gestützt auf die Bestimmungen der BZO ein entsprechendes Konzept vorzulegen.

Im Baufeld A sind mehrheitlich kleinere Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen vorgesehen. Bei diesen Nutzungen ist von einem untergeordneten Anlieferungs und Verkehrsaufkommen auszugehen. Umfangreiche oder regelmässige Anlieferungen mit grossen Fahrzeugen sind nicht zu erwarten.

Vor diesem Hintergrund ist es zweckmässig, die Anlieferung für diese Nutzungen über die Bandwiesstrasse zu ermöglichen. Die Anlieferung kann verkehrssicher organisiert werden, ohne die Leistungsfähigkeit oder Sicherheit des Strassenraums wesentlich zu beeinträchtigen.

Eine unterirdische Anlieferung ist für die vorgesehenen Nutzungen weder erforderlich noch verhältnismässig.

Im Situationsplan zum Gestaltungsplan Bandwies Süd wurden neu die oberirdischen Abstellplätze für Zweiräder eingetragen.

32 Antwort Umfrage *Aufgrund der vielen kurz nacheinander situierten Einfahrten und der abfallenden Breitenhofstrasse, wäre ein getrennter Fahrradbereich am Süd-Ende wohl empfehlenswert. Damit nicht ein an den rechten Rand fahrendes Auto einem den Hügel herabfahrenden Velofahrer den Weg versperrt.*

Stellungnahme Im Rahmen des geplanten Umbaus der Breitenhofstrasse ist vorgesehen, beidseitig Velostreifen anzulegen. Diese sorgen für eine klare Trennung zwischen motorisiertem Verkehr und Veloverkehr und erhöhen die Sicherheit unter anderem auch in Bereichen mit Gefälle und mehreren Einfahrten. Die konkrete Ausgestaltung wird im weiteren Projektverlauf im Detail geprüft.

In einer Begegnungszone wie diese auf der Bandwiesstrasse geplant ist, sind keine Flächenzuteilungen an verschiedene Verkehrsarten vorgesehen.

33 Antwort Umfrage *Ich verstehe nicht, warum die geplante Begegnungszone nicht komplett für den motorisierten Individualverkehr gesperrt wird. So wie ich die Pläne und Berichte verstehe, haben die zukünftigen Bewohner/innen des Areals sowie die Einkäufer/innen die Möglichkeit, die Wohnungen und Geschäfte via Parkhäuser zu erreichen. Besucher/innen, welche mit dem Auto anreisen, könnten meiner Ansicht nach auch die Parkhäuser benutzen. Wenn man wirklich eine Begegnungszone erschaffen will, in denen die Menschen, gerade Familien mit Kindern, unbekümmert verweilen und konsumieren können, dann nur autofrei. Es ist mir durchaus bewusst, dass eine Buslinie im Moment durchfährt. Aber braucht es die Haltestelle Zentrum Bandwies tatsächlich noch dort, wo sie jetzt steht?*

Stellungnahme	<p>Eine "Begegnungszone" ist ein rechtlicher, fix definierter Begriff. Auf der Basis des rechtskräftigen und von der Gemeindeversammlung beschlossenen Verkehrsrichtplanes ist eine Begegnungszone ausgearbeitet worden.</p> <p>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.</p> <p>Durch die gemeinsame Tiefgarage wird der Verkehr verlagert.</p> <p>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.</p>
Antwort Umfrage	<p><i>Keine Ansätze zur Reduktion der durch den MIV verursachten Umweltbelastung. Die Bauherrschaften sind zu verpflichten ein Mobilitätskonzept zu erstellen, das geeignet ist, den Autoverkehr um die Hälfte gegenüber den akuten Planungswerten zu reduzieren.</i></p>
Stellungnahme	<p>Im Rahmen der beiden Gestaltungspläne sowie der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVB) für die Migros Ostschweiz wurde die Umweltverträglichkeit des prognostizierten Verkehrsaufkommens geprüft und bestätigt. Auch die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes bleibt gewährleistet.</p> <p>Ein weitergehendes Mobilitätskonzept ist auf Stufe Gestaltungsplan nicht vorgesehen.</p>
34 Antwort Umfrage	<p><i>Warum werden bei dieser Gelegenheit keine separaten Velowege eingeplant? Wie steht es um eine Verkehrsberuhigung der Zufahrtsstrassen? Wann bzw. über welche Zeitraum fanden die Verkehrsmessungen statt bzw. was bedeutet "sehr gut/gut" (Intransparent).</i></p>
Stellungnahme	<p>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.</p> <p>Die planerische Ausrichtung des Betriebs- und Gestaltungskonzept Breitenhofstrasse berücksichtigt die Rolle der Strasse als verkehrsorientierte Sammelstrasse mit Anbindungsfunktion an das übergeordnete Strassennetz. Ihre Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr – insbesondere im Hinblick auf den Anschluss an die Kantonsstrassen – bleibt erhalten. Gleichzeitig übernimmt die Strasse wichtige Erschliessungsfunktionen für bestehende private Liegenschaften sowie für zentrale, öffentliche Infrastrukturen.</p> <p>Im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung werden Massnahmen getroffen, welche die Leistungsfähigkeit der Strasse für den Durchgangs- und Zielverkehr sichern, ohne die Aufenthaltsqualität unnötig zu beeinträchtigen. Die im REK 2022 empfohlene siedlungsorientierte Ausgestaltung wird so umgesetzt, dass sowohl den funktionalen Anforderungen, als Sammelstrasse als auch den Aspekten der Verkehrssicherheit und Ortsverträglichkeit gerecht wird.</p> <p>Das Ziel ist es, den Verkehrsfluss effizient zu gestalten und gleichzeitig die verschiedenen Nutzergruppen – insbesondere auch den Fuss- und Veloverkehr – angemessen zu berücksichtigen.</p> <p>Im Moment bleibt das Temporegime in Abstimmung mit dem kantonalen übergeordneten Netz bei generell 50. Einerseits soll die Breitenhofstrasse nicht als Ausweichverkehrroute genutzt werden und</p>

andererseits soll die Umgestaltung der Breitenhofstrasse zu keinem Ausweichverkehr auf anderen Strassen führen. Die Ausgestaltung von Temporegimen erfolgt jeweils in Abstimmung mit dem übergeordneten Verkehrsnetz.

Ferrachstrasse (Kanton):

Tempo 30 wird ab dem Sonnenkreiel bis zum Löwen mit der Strassensanierung 2026 umgesetzt.

Dorf- und Rapperswilerstrasse (Kanton):

Aktuell sind Betriebs- und Gestaltungskonzepte in der Bearbeitung und die Umsetzung von Tempo 30 wird durch den Kanton geprüft.

Es wurden verschiedene Verkehrsmessungen durchgeführt. Als Grundlage für das Betriebs- und Gestaltungskonzept sind bereits im Vorfeld verschiedene Zählungen erhoben worden. Erstmals im Jahr 2014 und zur Konsolidierung der Zahlen nochmals im Juni 2021, was in der Verkehrsstudie als Beilage zu den Gestaltungsplänen aufgezeigt wird. Diese Zahlen wurden auch für die Berechnung der Verkehrsbelastung verwendet.

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.

Die Begriffe „gut“ oder „sehr gut“ beziehen sich auf die Verkehrsqualität an Knotenpunkten, gemessen nach den VSS-Normen (Schweizer Normen für Verkehrsanlagen). Die Einteilung erfolgt in sogenannte Qualitätsstufen (A–F). „Gut“ bedeutet: spürbare Wartezeiten, allenfalls beginnende Rückstaus – jedoch ohne erhebliche Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses. Die genaue Definition ist in der Verkehrsstudie im Anhang dokumentiert.