

Bauprojekt

# Gruebenplatz

Instandsetzung und Neugestaltung

Technischer Bericht



Wetzikon, 20. Februar 2026 / rt.2010 / Frm



Gossweiler Ingenieure AG  
Bahnhofstrasse 73  
8620 Wetzikon  
Telefon 044 931 03 00  
[www.gossweiler.com](http://www.gossweiler.com)

Auftraggeber  
Bearbeitung  
Versionsverlauf

Gemeinde Rüti  
Gossweiler Ingenieure AG

Version	Datum	Visum	Kommentar
1.4	20.02.2026	Frm	Abgabe Bauprojekt

Dateiname

rt.2010\_TechnBericht\_BP\_260220.docx

## Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Auftrag .....	4
2	Projektgrundlagen.....	5
3	Bestehende Verhältnisse .....	5
3.1	Allgemein .....	5
3.2	Örtliche Situation .....	6
3.3	Bestehende Bausubstanz .....	7
3.3.1	Strassenoberbau .....	7
3.3.2	Kanalisationen.....	7
3.3.3	Wasser .....	7
3.3.4	Gas .....	7
3.3.5	Elektrisch.....	8
3.3.6	Weitere Werkleitungen .....	8
4	Projekt .....	9
4.1	Übersicht.....	9
4.2	Strassenraum .....	9
4.3	Werkleitungen.....	12
4.3.1	Kanalisation.....	12
4.3.2	Wasser .....	12
4.3.3	Gas .....	12
4.3.4	Elektrisch.....	12
4.3.5	Fernwärme.....	13
5	Realisierung.....	14
5.1	Bewilligungen .....	14
5.2	Bauablauf.....	14
5.3	Terminplan.....	15
6	Grund und Rechte .....	15
7	Kostenvoranschlag.....	16
7.1	Hinweise zum Kostenvoranschlag.....	16
7.2	Anmerkungen zu den Kostenangaben.....	16
7.3	Nicht im Kostenvoranschlag enthaltene Kosten.....	16

## Anhänge

- ◆ Überprüfung Schleppkurven
- ◆ Aktennotiz der Besprechung mit Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei-Spezialabteilung vom 20. Januar 2026
- ◆ Stellungnahme zum Projekt, Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei-Spezialabteilung, 6. Mai 2026
- ◆ Zusammenfassender Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen aus dem Mitwirkungsverfahren nach StrG §13

## 1 Ausgangslage und Auftrag

### Ausgangslage

Der Belag des Gruebenplatzes befindet sich in einem schlechten Zustand und ist sanierungsbedürftig. Zudem plant die Gemeinde Rüti die raumintensive und verkehrsdynamische Situation am Gruebenplatz mit einer Umgestaltung zu verbessern.

Da die ursprünglich geplante Kernumfahrung von Rüti bei der künftigen Raumentwicklung nicht mehr zu berücksichtigen ist, kann die vorhandene Raumaufteilung angepasst und zugunsten von Grünflächen, Bäumen oder verkehrsberuhigenden Elementen neu verteilt werden.

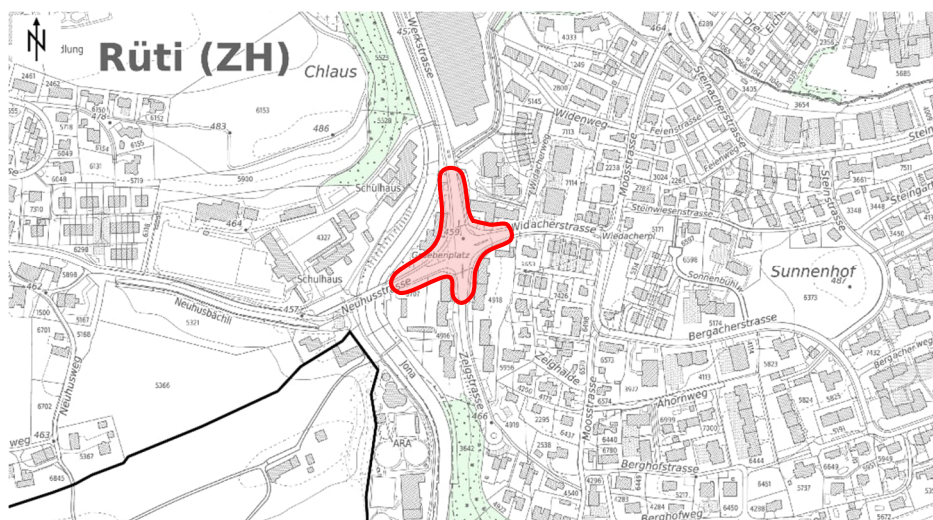


Abbildung 1 – Übersichtsplan (maps.zh.ch)

Ab dem 19. November 2025 lag das Vorprojekt gemäss §13 des StrG während 30 Tagen für die Bevölkerung zur Stellungnahme auf, in deren Verlauf zahlreiche Einwendungen eingingen.

In der Folge fand ein Austausch zwischen der Bauherrschaft, dem Projektverfasser sowie der Verkehrspolizei-Spezialabteilung der Kantonspolizei ein Austausch statt, in dessen Rahmen die grundlegenden Forderungen beurteilt wurden. Hierzu entstand eine Aktennotiz, die sich im Anhang zu diesem Bericht befindet und integrierenden Bestandteil des Berichts zu den nicht berücksichtigten Einwendungen bildet.

### Auftrag

Mit der Erarbeitung des Bauprojektes waren folgende Zielsetzungen zu erfüllen:

- ◆ Sanierung Gruebenplatz inkl. Umgestaltung zugunsten von Grünflächen und Bäumen sowie einer klareren Verkehrsführung;
- ◆ Neubau Bushaltestelle an der Werkstrasse gem. Behindertengesetz (BehiG);
- ◆ Nach der Umgestaltung der Kreuzung soll die Fahrbeziehung Werkstrasse - Widacherstrasse optional im Beidrichtungsverkehr mit Gelenkbussen gewährleistet werden;
- ◆ Prüfung Massnahmen an der Kanalisation sowie Koordination der verschiedenen Werkträger.

Ziel des Berichtes

Im Bericht wird das Projekt im Detail beschrieben. Er dient als Grundlage für den Kostenvoranschlag.

## 2 Projektgrundlagen

- [1] GIS-Browser des Kantons Zürich (<http://maps.zh.ch>);
  - o Gewässerschutzkarte;
  - o Altlastenverdachtsflächenkataster und Kataster belasteter Standorte;
- [2] Werkleitungspläne;
- [3] Feldaufnahmen;
- [4] Verkehrsstudie Umgestaltung Gruebenplatz, ASA vom 28. Juni 2023;
- [5] Konzept "Öffentliche Beleuchtung Gruebenplatz", Brüniger + Co. AG, 20. November 2024;
- [6] Richtpreisangebot für Beleuchtung Gruebenplatz, Gemeindewerke Rüti, 17. März 2025;
- [7] Bepflanzungskonzept der *Fachgemeinschaft Ökologie Umwelt Natur*, 3. Dezember 2024;
- [8] Bedarfsabklärungen bei den vorhandenen Werkträgern;
- [9] Auskunft GEP-Ingenieur zum Ausbaubedarf Kanalisation, Holinger AG, 29. Oktober 2024;
- [10] Vorprojekt Umgestaltung Gruebenplatz, Gossweiler Ingenieure AG vom 22. September 2025;
- [11] Rückmeldungen zum Vorprojekt aus dem Mitwirkungsverfahren nach StrG §13;
- [12] Besprechung mit Verkehrspolizei-Spezialabteilung der Kantonspolizei Zürich, vom 20. Januar 2026.

## 3 Bestehende Verhältnisse

### 3.1 Allgemein

Ortsplanung / Zonen

Der umzubauende Verkehrsknoten befindet sich in einer Wohnzone W4 und im Gewässerschutzbereich A<sub>u</sub>. Dieser wird den *Besonders gefährdeten Bereichen* zugeschlagen.

Gemäss der Klimaanalysekarte ist der heutige Knotenbereich aufgrund der grossen Asphaltfläche anfällig darauf, örtlich eine Überwärmung im Siedlungsraum zu erwirken.

Nutzung &amp; Bedeutung der Strassen

Die Werkstrasse ist als kommunale Sammelstrasse klassiert. Aufgrund des Strassennetzes in den beiden Quartieren Berghof / Bergacher und Ferrach / Steinacher existiert auf dem Gruebenplatz kein Durchgangsverkehr. Die Kreuzung selbst liegt in einer Tempo 50-Zone. Ab dem östlich gelegenen Widacherplatz ist auf der Moosstrasse eine Tempo 30-Zone eingerichtet. Ebenso gilt Tempo 30 auf der Zelg- und der Neuhusstrasse ab der Überquerung der Jona.

## Verkehrsführung

Der Verkehrsknoten verfügt heute – abgesehen von den Fussgängerstreifen – über keinerlei Markierungen oder Beschilderungen für eine Regelung von Vortritten von Verkehrsteilnehmer. Es gilt demnach für alle Achsen Rechtsvortritt.

### 3.2 Örtliche Situation

## Öffentlicher Verkehr

Heute verkehren die Gelenkbusse der VZO via ortsinternem Rundkurs 884 über den Gruebenplatz (Fahrtrichtung Werkstrasse → Widacherstrasse).

## Fuss- und Veloverkehr

Gemäss dem kommunalen Verkehrsplan ist auf der Neuhusstrasse, der Werkstrasse und der Widacherstrasse ein kantonaler Wanderweg klassiert. Auch der vierte Ast dieser Kreuzung – die Zelgstrasse – ist in der kommunalen Fusswegplanung als Fuss- und Wanderweg bezeichnet. Alle vier Kreuzungszufahrten sind als kommunale Radwege klassiert. Auf der Werkstrasse ist beidseitig eine Radinfrastruktur vorhanden und auf der Widacherstrasse bergwärts ein einseitiger Radstreifen markiert.

Der Gruebenplatz bildet einen Knotenpunkt im von der Gemeindeversammlung genehmigten Velonetzplan und liegt auf der Route des Jonawegs gemäss Velokonzept. Darin, wie auch im lokalen Schulwegnetz wird die Kreuzung als anspruchsvoller Knoten mit Optimierungspotenzial bezeichnet.

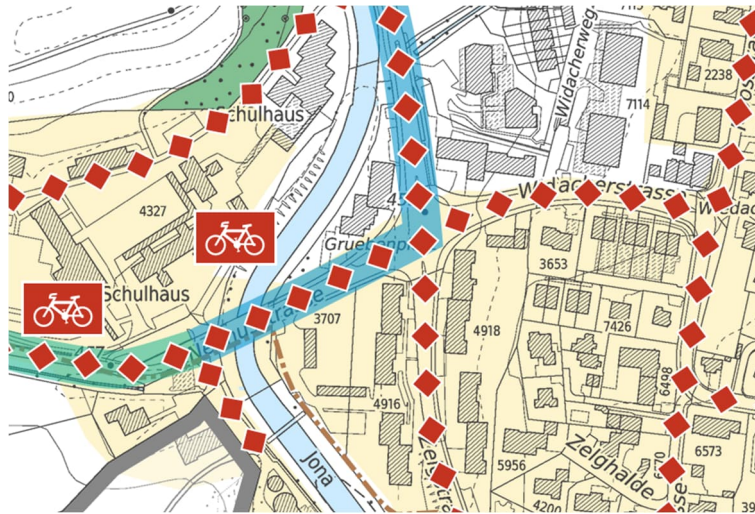


Abbildung 2 – Auszug Verkehrsplan Velo

Viele SchülerInnen aus den beiden Quartieren Berghof / Bergacher und Ferrach / Steinacher gelangen über diese Kreuzung zu den Primarschulhäusern Lindenberg und Widacher.

## Baugrund

Das Projekt mit seinen vorgesehenen baulichen Massnahmen beansprucht ausschliesslich heutigen Strassenbereich und bringt im Projektperimeter keine erhöhten Beanspruchungen der Oberfläche mit sich.

Weil ausserdem keine tiefen Grabenarbeiten vorgesehen sind, wurde auf die Beschaffung von geologischen Untersuchungen des Untergrundes verzichtet.

## Altlasten

Gemäss dem Altlastenverdachtsflächen-Kataster resp. dem Kataster belasteter Standorte des Kantons Zürich ist im Baustellengebiet nicht mit Altlasten zu rechnen.

### 3.3 Bestehende Bausubstanz

#### 3.3.1 Strassenoberbau

Baulicher Zustand

Das Bild des Strassenknotens ist heute geprägt von zahlreichen Grabenflicken, die teilweise starke Rissbildungen und Frostschäden aufweisen. Ausserdem ist bereichsweise eine Oberflächenglätte festzustellen.

Bei den vorhandenen Randabschlüssen zeigt sich grösstenteils ein besserer Zustand als beim Asphaltbelag.

Bushaltestelle

Die Haltestelle Gruebenplatz verfügt heute über eine Haltekante mit 10 cm Höhe. Dies genügt nicht den Anforderungen, wie es das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) vorschreibt.

#### 3.3.2 Kanalisationen

Zustand / Bedarf

Laut Aussagen der für den Unterhalt der Kanalisationen verantwortlichen Geoinfra Ingenieure AG sind die öffentlichen Kanäle in einem guten Zustand. Es besteht lediglich in der kurzen Haltung zwischen den Spezienschächten 7232 und 7233 ein Bedarf für Sanierungen, welche aber aufgrund der Nennweite des Rohres von 2,0 m vom Rohrinnern und ohne Freilegen der Leitung erfolgen können.

Hydraulisch sind die Leitungen entlang der Werkstrasse stark am Anschlag. Dort bestehen aber die beiden Entlastungsbauwerke *Gruebenplatz* und *Werkstrasse* und die Leitungen sind sehr tief. Mit dem Ausbau der Abwasserreinigungsanlage ist hinsichtlich der Belastung des Kanalisationsnetzes eine Entschärfung der Situation zu erwarten und ein Ausbau von Kanalisationen im Projektperimeter des Gruebenplatzes nicht angezeigt. [9]

Private Kanalisationen

In der nächsten Projektphase sind die privaten Hauskanalisationen mittels Kanal-TV zu untersuchen, um den baulichen Zustand festzustellen. Daraus ableitend können von Seiten der Gemeinde Auflagen an Grundeigentümer entstehen, um zur Erfüllung des Gewässerschutzgesetzes Sanierungen an den Kanalisationen vorzunehmen.

Die Kosten allfälliger Sanierungsarbeiten gehen zu Lasten der Eigentümer. Hierzu wird für jede Hausanschlussleitung ein entsprechendes Dossier erstellt, womit die privaten Eigentümer zur Erneuerung oder Sanierung ihrer Leitungen aufgefordert werden.

#### 3.3.3 Wasser

Zustand / Bedarf

Im Bereich des Gruebenplatzes sind in den letzten Jahren wiederholt Schäden an den Wasserleitungen aufgetreten. Diese wurden in der Folge jeweils nur lokal repariert. Hauptursache für die Leitungsschäden ist gemäss Aussagen der Gemeindewerke die baulich schlechte Umhüllung der heutigen Wasserversorgungsleitungen und dessen geringe Verlegetiefe. Es ist deshalb davon auszugehen, dass es ohne bauliche Eingriffe in diesem Bereich künftig zu weiteren Leitungsschäden kommen wird.

#### 3.3.4 Gas

Zustand / Bedarf

An den Gasversorgungsanlagen sind keine Massnahmen vorgesehen.

### 3.3.5 Elektrisch

Zustand / Bedarf

Im Zuge der Strassenbauarbeiten werden die Gemeindewerke Rüti die Anlagen der öffentlichen Beleuchtung anpassen.

Massnahmen am Verteilnetz sind nicht vorgesehen.

### 3.3.6 Weitere Werkleitungen

Zustand / Bedarf

Die Swisscom AG wie auch die Sunrise GmbH haben im bezeichneten Perimeter nach aktuellem Stand keinen Bedarf an Um- oder Ausbauten ihrer Anlagen.

## 4 Projekt

### 4.1 Übersicht

Mit dem vorliegenden Projekt wird primär eine Redimensionierung des Strassenknotens verfolgt. In diesem Zuge sollen die baulichen Massnahmen für die bestehende Tempo 30-Zone von Südwesten her bis in das Zentrum des Verkehrsknotens gerückt werden.

Details sind den folgenden Plänen zu entnehmen:

- |   |            |
|---|------------|
| ◆ Situation 1:200                           | 20.02.2026 |
| ◆ Längenprofile 1:200/50 (3 Pläne)          | 20.02.2026 |
| ◆ Querprofile 1:100 (3 Pläne)               | 20.02.2026 |
| ◆ Landerwerbsplan 1:500                     | 20.02.2026 |
| ◆ Signalisations- und Markierungsplan 1:200 | 20.02.2026 |

### 4.2 Strassenraum

#### Verkehrsführung

Während heute sämtliche an den Knoten anschliessenden Strassen in der Hierarchie gleichgestellt sind, soll künftig klar die Verkehrsachse Werkstrasse – Widacherstrasse, auf welcher der öffentliche Bus verkehrt, als Hauptverbindung betont werden. Die beiden Verkehrszüge Neuhaus- und Zelgstrasse sollen neu als untergeordnete Erschliessungsstrassen wahrgenommen werden.

#### Verkehrsregime

Auf letztgenannten Strassen gilt heute ausserhalb des Projektperimeters Tempo 30. Mit dem Umbau erweitern sich diese beiden Zonen bis an den Knoten. Auf der Werk- und der Widacherstrasse soll weiterhin Tempo 50 gelten. Neben dem Umstand, dass im Kurvenbereich die gefahrene Geschwindigkeit ohnehin tiefer liegt, ist es ein Anliegen der Gemeinde, weiterhin Fussgänger- sowie Radstreifen zu markieren. In einer Tempo 30-Zone sind solche Markierungen seitens der KaPo nicht vorgesehen. An dieser Stelle sei auf die sich im Anhang zu diesem Bericht befindende Aktennotiz verwiesen, worin seitens der KaPo ein Hinweis auf die Benutzung von Infrastrukturen durch Radfahrer gemacht wird.

Die Radstreifen erhalten eine Breite von 1,50 m und sind bei der Bushaltestelle sowie den Längsparkfeldern auf dessen gegenüberliegenden Strassenseite ausgespart. Bei Letzterem ist der Grund, dass eine neue Regelung bei Velostreifen einen zusätzlichen Schutzstreifen von 75 cm Breite zwischen Fahrbandrand und markierten Parkfeldern verlangt. Hierfür fehlt rückwärtig der Platz.

#### Gestaltung

Die Gestaltung des Verkehrsknotens bildet einen wesentlichen Bestandteil des Strassenprojekts und zielt darauf ab, die heute dominierende Asphaltfläche aufzubrechen und zahlreiche, kleine Einzelflächen zu bilden.

Der Entsiegelung und Begrünung kommt dabei eine wichtige Rolle zu. Belagsfreie Flächen werden mit Bäumen versehen und schaffen damit rund um die Strassen der Tempo 30-Zone einen völlig neuen Ortsbild-Charakter. Gegenüber dem Vorprojekt wurden die Grünflächen vergrössert und zusätzliche Bäume vorgesehen.

Im Sinne einer Schwammstadt entwässern Flächen von Gehwegen, wo immer möglich, in öffentliche Grünflächen und neu erstellte Parkfelder – ob privat oder öffentlich – werden mit sickerfähigen Oberflächen ausgestaltet.

Entlang den Aussenrändern der öffentlichen Verkehrswege sollen die heutigen Koten möglichst bestehen bleiben, um Anpassungen an den privaten Grundstücken minimal zu halten. Durch das sich in der Kurve Werk-/Widacherstrasse zur Innenseite neigende Quergefälle entsteht im Bereich der heutigen Knotenmitte ein gegenüber dem Bestand höheres Strassenniveau. Diese Höhendifferenz lässt sich durch ein leicht erhöhtes Längsgefälle der Neuhusstrasse innerhalb kurzer Distanz wieder abbauen.

Die Verbindung Werk- / Widacherstrasse erhält zwischen den Fahrspuren neu einen Mehrzweckstreifen mit einer Breite von 2,0 m, der an seinen Enden durch Mittelinseln begrenzt wird. Diese wiederum dienen dem Schutz der Fussgängerquerungen und den hier aufgestellten Kandelabern. Durch die Lage der Mittelinsel bei der neuen Bushaltestelle wird verhindert, dass der wartende Bus an der Haltekante überholt werden kann.

Bushaltestelle

Die Verkehrsbetriebe bedienen die Haltestelle *Gruebenplatz* mit den Linien 884 und 888 unter der Verwendung von Gelenkbussen mit einer Länge von 20 m.

Seit dem 1. Januar 2004 ist das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) in Kraft, welches im Art. 22 festhält, dass Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs spätestens 20 Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes behindertengerecht sein müssen. Dieser Verpflichtung ist bei Neubauten zwingend nachzukommen.

Damit die Behindertengerechtigkeit der Haltestelle gewährleistet ist, erhält die Anlegekante eine Höhe von 22 cm. Dies bedingt, dass besagte Busse aufgrund ihrer Fahrzeuggeometrie über eine geradlinige Anfahrt von mind. 16 m zur, sowie eine Wegfahrt von mind. 15 m von der Haltestelle verfügen. Dazwischenliegend ist die 20 m lange und gerade Anlegekante. Der Verbleib der Haltestelle am heutigen Standort würde mit diesem Raumanspruch die bestehenden Einfahrten der Liegenschaften Nr. 2a/4 und 6 je um die Hälfte reduzieren. Zudem bildet die Widacherstrasse bei der heutigen Bushaltestelle eine leichte Kurve. Der grosse Platzbedarf für eine Anlegekante mit 20 m Länge bedingt die Verlegung der Haltestelle von der Widacher- zur Werkstrasse.

Um Belagsschäden vorzubeugen, wird die Standfläche des Busses mit einer Betonplatte ausgeführt. Neu erhält die Haltestelle überdies eine Wartehalle mit einer Breite von 4,8 m. Zu diesem Zweck wird die Baute, welche heute bei der Haltestelle Löwen an der Ferrachstrasse steht, an die Werkstrasse umgesetzt.



Abbildung 3 – Zu verwendende Wartehalle

	<p>Die hohe Anlegekante verhindert die Nutzung von dahinterliegenden Bereichen für Fahrhabe jeglicher Art. Das heisst für an den Gehweg angrenzende Parkfelder und Containerplätze müssen alternative Standorte gefunden werden.</p>
Gehbereiche	<p>Damit der betriebliche Unterhalt der Gehwegflächen (Winterdienst, Wischmaschine) mittels der gemeindeeigenen Maschinen vorgenommen werden kann, sollen die Oberflächen durchgehend mit Asphalt befestigt sein.</p>
Parkfelder	<p>Im Projekt des Knotenumbaus integriert ist der Bau von 10 Parkfeldern. Diese bilden den Ersatz für jene, welche durch den Strassenumbau in ihrer Lage nicht mehr genutzt werden können oder infolge der neuen Bushaltestelle entfallen.</p> <p>Die Gruppe von 7 Parkfeldern an der Neuhusstrasse wird mit Rasengittersteinen versehen. Ebenso die hinter den Parkfeldern erforderliche Ausladezone, damit die Fussgänger in jenem Bereich durch die visuell wahrnehmbare Abtrennung zwischen Parkierzone und öffentlichen Gehweg entlang dem Fahrbahnrand geführt werden. Unterstützt wird dies durch jeweils an den Enden des Parkierbereichs vorgesehenen Pflasterungsflächen.</p> <p>Die Parkfelder erfuhren eine Verschiebung in Richtung der besitzenden Liegenschaft, um mehr Raum zu generieren für das Wahrnehmen des anderen Verkehrsteilnehmers.</p> <p>Der südliche Rand der Neuhusstrasse wird heute genutzt für das Parkieren von privaten Fahrzeugen. Bei Vollbelegung stehen an dieser Stelle acht Fahrzeuge. Neu sollen mit dem verbleibenden Platz vier weisse Parkfelder gekennzeichnet werden, womit sich die Anzahl der parkierten Autos auf diese Zahl reduzieren wird. Wie bereits erwähnt, erfolgt der Bau der Parkfelder mit sickerfähigem Belag.</p>
Knotengeometrie	<p>Mit den angepassten Linienführungen wurden die befahrenen Flächen möglichst minimiert. Dies geschah unter Berücksichtigung des Platzbedarfs eines Lastwagens mit 10 m Länge und dem Gelenkbus der Verkehrsbetriebe mit ihren entsprechenden Schleppkurven.</p> <p>Die Gehwege verfügen bei allen Verbindungen über eine Durchgangsbreite von mindestens 2,0 m.</p> <p>Mit dem Projekt werden ca. 500 m<sup>2</sup> befestigte Oberflächen entsiegelt.</p>
Randabschlüsse	<p>Aufgrund der flächendeckenden Anpassung der Strassengeometrie entfallen sämtliche bestehenden Ränder mit ihren Abschlusssteinen.</p> <p>Die Wahl und bauliche Ausgestaltung der neuen Abschlüsse richten sich grundsätzlich nach den Gepflogenheiten der Gemeinde Rüti, welche sich in der Regel an die kantonalen Normen des Tiefbauamtes anlehnen.</p> <p>Dabei wird die neu visuell unterstrichene Hauptverbindung Werk- / Widacherstrasse beidseits Randsteine mit 10 cm Anschlag zur Fahrbahn erhalten. Die Strassen der Tempo 30-Zone sollen Bord-/Wassersteine das Strassenbild prägen, um den Erschliessungscharakter der Verkehrsträger zu unterstreichen.</p> <p>Zur Gewährleistung eines hindernisfreien Zuganges zum Bus der Verkehrsbetriebe erhält die an die Werkstrasse verlegte Haltestelle eine 22 cm hohe Anlegekante, die mit einem sog. Züri-Bord versehen ist. Diese Ausbildung bedarf</p>

	fahrzeuggeometrisch eine freie An- und Wegfahrt des Linienbusses auf 16 m bzw. 15 m.
Strassenentwässerung	Durch die neue Lage von wasserführenden Fahrbahnränder müssen auch einige Strassensammler versetzt werden. Nach Möglichkeit sollen dabei die bestehenden Ableitungen an die Hauptkanalisation weiter genutzt werden.
Private Vorplätze	Vereinzelt entwässern private Vorplätze einen Teil ihres Oberflächenwassers auf den öffentlichen Grund. Dies ist grundsätzlich nicht gestattet. Im Zuge der Strassensanierungen werden die erforderlichen Anpassungen an den Vorplätzen vorgenommen.
Beleuchtung	Für die Beleuchtung der Verkehrswege sowie der Aufenthaltsbereiche im öffentlichen Raum hat die auf Beleuchtung spezialisierte Firma Brüniger + Co. AG die Standorte der Kandelaber festgelegt [5]. Diese werden mit heute üblichen LED-Leuchten bestückt.
Bepflanzung	<p>Die Gemeinde Rüti ist angehalten, im Rahmen von Strassenumbauten die Möglichkeiten zu überprüfen, den Strassenraum mit Bepflanzungen optisch und ökologisch aufzuwerten.</p> <p>Im vorliegenden Projekt wird dieser Vorgabe durch das Setzen von 5 Bäumen und vogelfreundlichen Büschen Rechnung getragen, deren Arten von der <i>Fachgemeinschaft Ökologie Umwelt Natur</i> vorgeschlagen wurden.</p> <p>Das Setzen der Bepflanzung erfolgt in den neu entsiegelten Flächen, welche wiederum Rücksicht nehmen auf die Trassen der bestehenden Werkleitungen.</p>

### 4.3 Werkleitungen

Sämtliche vor Ort vertretenen Werkträger wurden seitens des Projektverfassers angefragt, ob sie allenfalls planen, im Zuge der Strassenbauarbeiten an ihren Leitungsanlagen Umbauten / Erweiterungen vorzunehmen.

#### 4.3.1 Kanalisation

Im Zuge der Oberbauerneuerung der Strasse sind die Schachtabdeckungen in ihrer Höhenlage anzupassen und zu ersetzen. Weitergehende Massnahmen sind nicht vorgesehen.

#### 4.3.2 Wasser

Die Wasserversorgung der Gemeindewerke Rüti sehen vor, die alten Gussleitungen in der Neuhus- und Werkstrasse zu ersetzen. Gemäss dem Generellen Wasserprojekt aus dem Jahre 2020 sollen die beiden Leitung durch neue PE-Rohre (NW 225 mm) ersetzt und im Bereich der Jona in den öffentlichen Strassenbereich verlegt werden. In diesem Zuge werden auch zwei alte Hydranten erneuert.

#### 4.3.3 Gas

An den Gasversorgungsanlagen sind keine Massnahmen vorgesehen.

#### 4.3.4 Elektrisch

Bedingt durch die neue Geometrie der Verkehrswege und der geplanten Bepflanzung im Strassenbereich bedarf es der Anpassung der Standorte für die öffentliche Beleuchtung.

Massnahmen am Verteilnetz sind nicht vorgesehen.

#### 4.3.5 Fernwärme

Die Gemeindewerke Rüti hat sich nach internen Abklärungen am 25. Februar 2026 entschieden, im Zuge des Strassenumbaus keine Anergieleitungen im Projektperimeter zu verlegen.

## 5 Realisierung

### 5.1 Bewilligungen

Bauen in Grundwasserzone	Wie in Kap. 3.1 beschrieben, gelten für die Grundwasserzone A <sub>U</sub> besondere Bestimmungen. Konkret erfordern diese eine kantonale Bewilligung für Bauten und Anlagen und erlaubt keine Anlagen, die eine besondere Gefahr für ein Gewässer darstellen.
Umgang mit Altlasten	Bei Tiefbauvorhaben ist Art. 16 der Abfallverordnung (VVEA) einzuhalten. Ist kein Baugesuchsverfahren erforderlich, muss keine private Kontrolle durchgeführt werden. Fallen mehr als 200 m <sup>3</sup> Bauabfälle an – was im vorliegenden Fall zutrifft – oder sind Bauabfälle mit umwelt- oder gesundheitsgefährdenden Stoffen zu erwarten, muss vor der Realisierung ein Entsorgungskonzept erstellt werden.

### 5.2 Bauablauf

Installationsplatz	Als Möglichkeit für die Installationen der Bauunternehmung bietet sich der Bereich der geplanten Parkfelder vor dem Gebäudekomplex Werkstrasse 50 & 52 an. Eine Trennwand entlang der Installationsfläche soll es ermöglichen, dass die Fussgänger den angrenzenden Gehweg weiterhin benutzen können.
Verkehrsführung	<p>Die Zugänglichkeit in alle vier Strassen sollte während der Bauzeit aufrecht erhalten bleiben können. Mit der bestehenden Grösse des Verkehrsknotens dürfte es möglich sein, Fahrspuren während den Bauarbeiten offen zu halten.</p> <p>Für Fussgänger bestehen durchgehend abgesperrte Verbindungen innerhalb des Baustellenbereichs.</p> <p>Blaulichtorganisationen ist der Zugang zu allen den Strassenzügen anstossenden Parzellen unter allen Umständen zu gewährleisten. Gleiches gilt für den Langsamverkehr.</p> <p>Es ist anzustreben, die Tour der Kehrlichtabfuhr gemäss ihrem normalen Betrieb aufrecht zu erhalten. Dies soll in der Baumeistersubmission als einzuhaltende Randbedingung formuliert werden.</p>
Baustellenverkehr	Der baustelleneigene, externe Verkehr mit Zu- und Wegfahrten soll sich möglichst über die Werkstrasse abwickeln.
Anstösser	<p>Für Anwohner sind die Zu- und Wegfahrten zu ihren Grundstücken grundsätzlich stets zu ermöglichen. In speziellen Fällen (z.B. Einbau Abschlüsse, Belagsbau) müssen die Fahrzeuge ausserhalb der Baustelle abgestellt werden.</p> <p>Sollte, wie oben beschrieben, die Zugänglichkeit zu allen Verkehrsachsen aufrechterhalten werden können, bedarf es nicht der Schaffung von Ersatzparkplätzen für die Anstösser.</p>
Öffentlicher Verkehr	Für die Gewährleistung des Busbetriebs auf seiner Route ist es zwingend, dass die Verbindung Werk- zu Widacherstrasse stets offenbleibt, da es keine Möglichkeiten gibt für die örtliche Umleitung des Busses.

### 5.3 Terminplan

Auflage Bauprojekt nach §§16, 17 StrG:	Juni 2026
Festsetzung Bauprojekt durch Gemeinde:	Juli 2026
Ausschreibung Bauarbeiten:	September / Oktober 2026
Geplante Arbeitsvergabe:	November / Dezember 2026
Geplanter Baubeginn:	Februar / März 2027
Geplantes Bauende:	Oktober 2027
Deckbeläge:	Sommer 2028

## 6 Grund und Rechte

Landerwerb / -abtretung

Mit dem Umbau und der Redimensionierung des Verkehrsknotens werden grosse Flächen öffentlichen Grundes frei, die den anstossenden Privatparzellen abgetreten werden könnten. Gleichzeitig bedarf das Projekt an einigen Stellen der Beanspruchung von Privatland, woraus sich Landabtausch ergeben.

Der Landerwerbsplan gibt Auskunft über die neuen Grenzziehungen, wie sie mit den betroffenen Landeigentümern besprochen wurden. Diese wurden derart festgelegt, dass sich in Bezug auf die neuen Grundstücksformen, die Nutzbarkeit der Flächen sowie deren Unterhalt sinnvolle Lösungen für die Parzellen ergeben.

In der Summe tritt die Gemeinde Rüti 157 m<sup>2</sup> Land ab, worauf private Parkierungsanlagen erstellt werden, die andernorts aufgrund der Umgestaltung des Knotens entfallen. Im gleichen Zuge erwirbt die Gemeinde 67 m<sup>2</sup> Privatland für den Ausbau ihrer Infrastrukturanlagen.

Für den Kostenvoranschlag wurden die netto 90 m<sup>2</sup> Landabtretung durch die Gemeinde nicht quantifiziert.

## 7 Kostenvoranschlag

### 7.1 Hinweise zum Kostenvoranschlag

Hausanschlüsse Die Tiefbauarbeiten für allfällige Erneuerungen von Hausanschlüssen gehen zu Lasten der jeweiligen Eigentümer.

Kostenteiler Die Gemeindewerke Rüti beteiligen sich an den Bauarbeiten. Nachstehende Kosten umfassen die Arbeiten zu Lasten der Politischen Gemeinde. Dabei wird unterschieden zwischen gebundenen Ausgaben – also jene, die bei einer reinen Sanierung des Kreuzungsbereichs entstehen würden – und neuen Ausgaben unterschieden.

### 7.2 Anmerkungen zu den Kostenangaben

Kostenbasis Die Kosten wurden aufgrund von Einheitspreisen, Flächenpreisen, Laufmeterpreisen ermittelt. Stand Februar 2026.

Kostengenauigkeit Die Genauigkeit der Kostenangabe beträgt grundsätzlich +/- 10 %.  
Die effektiv entstehenden Kosten unterliegen teilweise starken Marktschwankungen und lassen sich kaum voraussagen. Dies kann erhebliche Abweichungen bei der Kostengenauigkeit zur Folge haben.

Mehrwertsteuer Die einzelnen Beträge verstehen sich exkl. 8.1 % MwSt.

### 7.3 Nicht im Kostenvoranschlag enthaltene Kosten

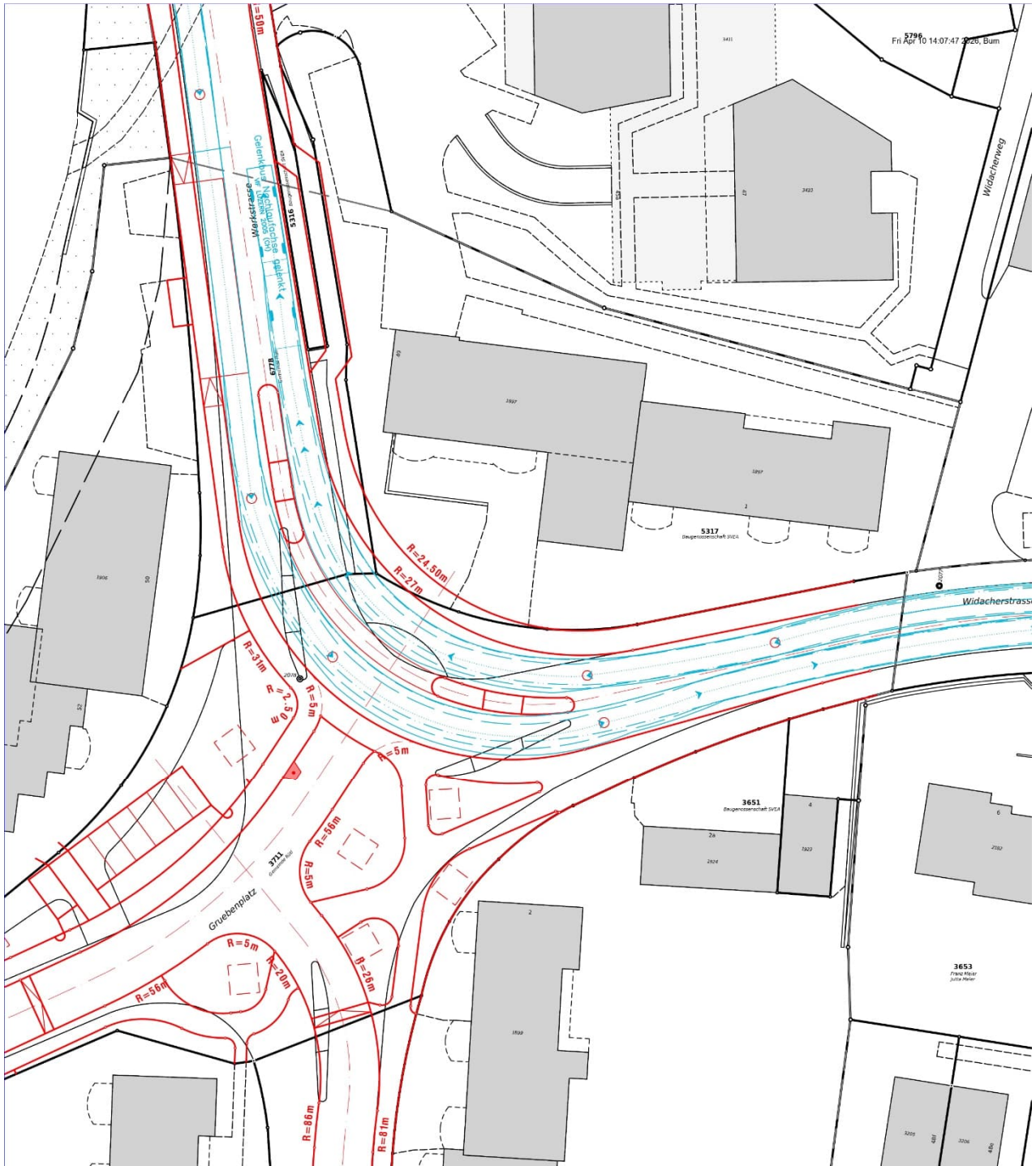
Nicht eingerechnet

- ◆ Neubau und Ausserbetriebnahme von aufzuhebenden Wasserversorgungsleitungen. Diese gehen zu Lasten der Gemeindewerke Rüti.

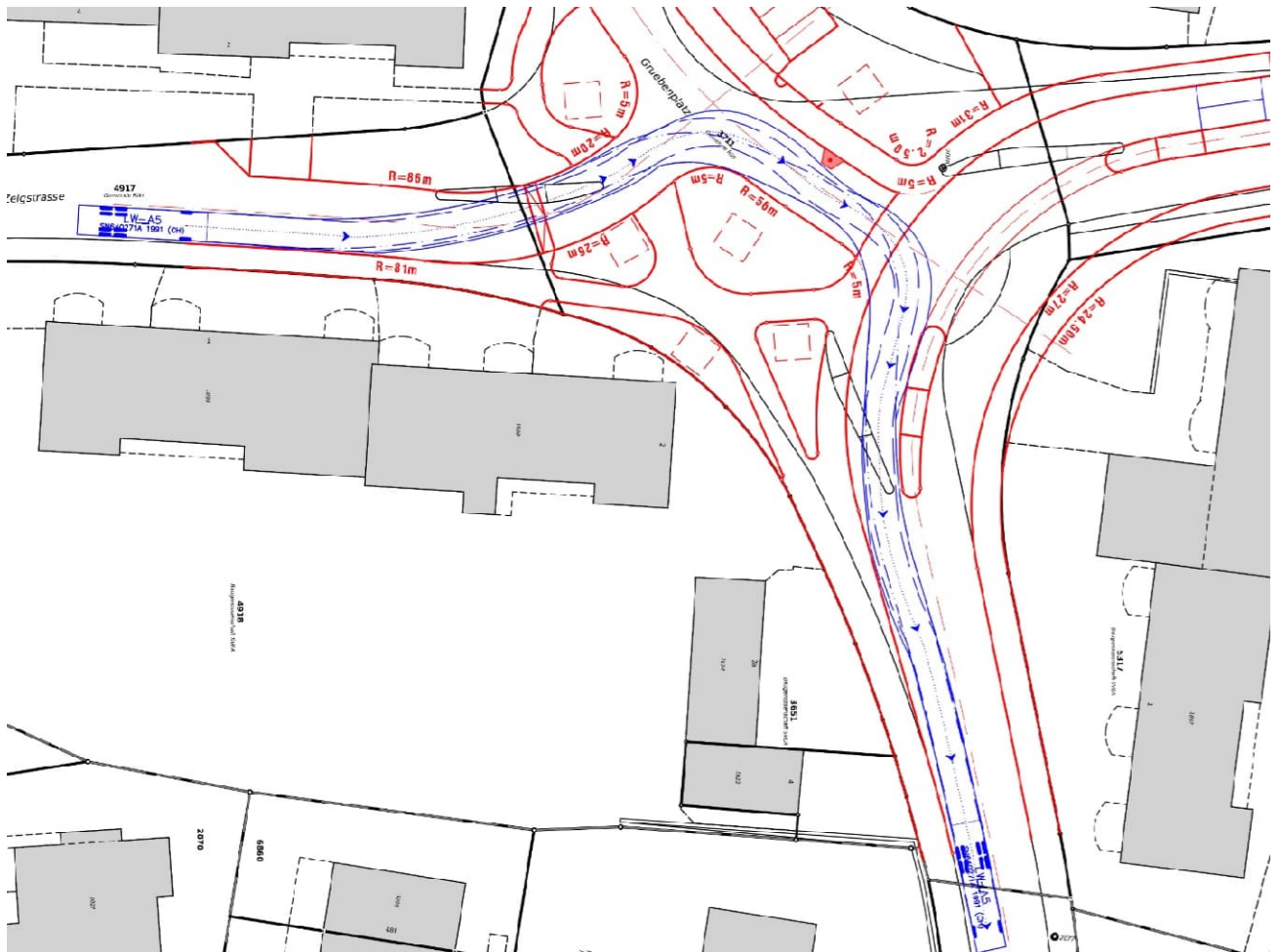
## Anhänge

- ◆ Überprüfung Schleppkurven
- ◆ Aktennotiz der Besprechung mit Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei-Spezialabteilung vom 20. Januar 2026
- ◆ Stellungnahme zum Projekt, Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei-Spezialabteilung, 6. Mai 2026
- ◆ Zusammenfassender Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen aus dem Mitwirkungsverfahren nach StrG §13

### Schleppkurven Gelenkbus



### Schleppkurven 10 m-Lastwagen



Projekt / Objekt	Gruebenplatz, Rüti / Instandsetzung und Umgestaltung	Gossweiler Ingenieure AG Neuhofstrasse 34 8600 Dübendorf Telefon 044 802 77 11 www.gossweiler.com
Thema	Verkehrsregime	
Ort	Gemeindehaus Rüti	Unser Zeichen      Frm Sachbearbeiter      Mark Frauchiger Direktwahl            044 802 77 45 E-Mail                    frm@gossweiler.com
Datum / Zeit	20.01.2026, 13.30 - 14.30	
Projektnummer	rt.2010	
Teilnehmende	Urs Kunz, Projektleiter Gemeinde Rüti Markus Zimmermann, Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei-Spezialabteilung Stefan Huber, Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei-Spezialabteilung Mark Frauchiger, Gossweiler Ingenieure AG, Projektleiter (Protokoll)	
Entschuldigt	--	
Geht an	Teilnehmende	
Beilagen	keine	

zuständig      Termin

## 1 Ausgangslage

In der Zeit vom 16. November bis 16. Dezember 2025 fand die öffentliche Auflage des Vorprojekts Gruebenplatz nach §§12, 13 StrG statt, im Rahmen dessen seitens politischer Gruppierungen und der Bevölkerung zahlreiche Einwendungen eingegangen sind.

Schwergewichtig erfolgten Voten zum Verkehrsregime (Tempo 30) und der sicheren Führung des Langsamverkehrs. Vor der nun folgenden Ausarbeitung des Bauprojekts sollen in enger Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei (KaPo) die Möglichkeiten ausgelotet werden, inwieweit man den geäusserten Anliegen entgegenkommen kann.

## 2 Diskussion

### Tempo 30

- ◆ Einer Erweiterung der bestehenden Tempo 30-Zonen über den gesamten Perimeter der Umgestaltung Gruebenplatz steht die KaPo nicht im Wege. Sie machte den Vorbehalt, dass die Gemeinde die von ihr vorausgesetzten Fussgängerstreifen auf der Werk- und Widacherstrasse sehr gut begründen müsste, damit die

zuständig    Termin

KaPo von ihrer gängigen und bewährten Praxis abweicht und in einer Tempo 30-Zone solche aufbringt.

- ◆ Es ist für die Gemeinde eine Voraussetzung, die beiden Fussgängerstreifen zu markieren, weshalb sie am heutigen Verkehrsregime festhalten möchte.

Es besteht Konsens, dass mit der vorgesehenen Umgestaltung und den stark verengten Verkehrswegen eine verkehrsberuhigende Situation geschaffen wird, die vergleichbar ist mit einer Tempo-30-Zone.

- ◆ Administrativ bedürfte es vor einer Erweiterung der Tempo 30-Zone der Durchführung von sog. v85-Messungen sowie der Einreichung eines verkehrstechnischen Berichts.
- ◆ Aus baulicher Sicht fordert die KaPo zudem die Erstellung einer Anrampung in der Fahrbahn bei Tempo 30, was für den Busbetrieb zu grösseren Nachteilen und zusätzliche Lärmemissionen auf diesem Abschnitt führen würde.

#### Verkehrsführung

- ◆ Die Werkstrasse verfügt heute über einen kombinierten Rad-/Gehweg mit lediglich 2,50 m Breite. Dieser verjüngt sich mit dem Projekt auf 2,00 m Breite und führt entlang der verschobenen Bushaltestelle, weshalb die Radfahrer vor der Mittelinsel mit Fussgängerstreifen beim Feienbächli neu auf die Fahrbahn geleitet werden.
- ◆ Auf der Hauptverkehrsachse sollen die Radstreifen – im Einklang mit der Richtlinie *Standards Veloverkehr* des Kantons Zürich – wieder aufgebracht werden. Vom Dorfzentrum herkommend ist der Streifen bei der Bushaltestelle und mit genügendem Abstand davor zu unterbrechen.
- ◆ Auf der Widacherstrasse in Richtung Zentrum wird kein Velostreifen markiert, da bei der Abfahrt mit dem Velo ein ähnliches Tempo wie bei motorisierten Fahrzeugen erreicht wird.  
Auch entlang den Längs-PP an der Werkstrasse wird kein Velostreifen aufgebracht. Ein solcher an jenem Ort würde bedingen, dass zwischen dem Fahrbahnrand und den markierten Parkfeldern ein zusätzlicher Schutzstreifen von 75 cm Breite entsteht.
- ◆ Bezugnehmend auf die zahlreichen Einwendungen betreffend einer sicheren Veloführung verweist die KaPo auf die Verkehrsregelverordnung (VRV), Art. 41, Abs. 4, mit folgendem Wortlaut:  
*Sind weder Radweg noch Radstreifen vorhanden, so dürfen Kinder bis 12 Jahre auf Fusswegen und Trottoirs Rad fahren. Sie müssen ihre Geschwindigkeit und Fahrweise den Umständen anpassen. Insbesondere müssen sie auf die Fussgänger Rücksicht nehmen und diesen den Vortritt gewähren.*  
Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass wenn eine Veloinfrastruktur in vorhandener Fahrtrichtung vorhanden ist, diese auch benutzt werden muss.
- ◆ Für den Schutz der Fussgänger bei den geplanten und entsprechend markierten Übergängen bedarf es der Anordnung von jeweils beidseitigen Mittelinseln mit Inselfschuttpfosten.

zuständig      Termin

Dadurch erhalten auch die im Bereich der Fussgängerstreifen geplanten Kandelaber einen Anfahrtschutz.

#### Geometrie

- ◆ Mit der Anordnung von Mittelinseln sind die Schleppkurven der Verkehrsbeziehungen zu überprüfen.
- ◆ Neue Velostreifen haben eine Breite von 1,50 m.

#### Parkfelder

- ◆ Betreffend die Ersatz-PP der Baugenossenschaft SVEA unterstützt die KaPo die folgend vorgeschlagenen Projektanpassungen:
  - ◆ Die PP sollen um mind. ½ m zur Liegenschaft hin verschoben werden, bei gleichbleibendem Verlauf des öffentlichen Gehwegs.
  - ◆ Die Zone zwischen den Parkfeldern und dem Gehweg sind neu mit Rasengittersteinen auszubilden. Mit der optischen Abtrennung vom Gehweg sollen die Fussgänger in möglichst grossem Abstand von den Parkfeldern geführt werden.
  - ◆ In diesem Sinne sind ergänzend beidseits der Parkierung halbrunde und niveaugleiche Pflasterungen innerhalb des Gehweges zu verbauen.
- ◆ Mit den genannten Massnahmen verbessert sich die Erkennbarkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern.  
Von einer von Bürgern mehrfach verlangte Verlegung der Parkfelder unmittelbar an die Fahrbahn wird aus folgenden Gründen abgesehen:
  - ◆ Parkfelder benötigen für den Warenumschlag eine dahinterliegende Fläche für den Warenumschlag. Dieser darf nicht auf der öffentlichen Fahrbahn stattfinden. Mit der Schaffung eines Raums hinter den Parkfeldern verbleibt zwischen diesen und der privaten Parzelle zuwenig Platz für die Anordnung eines normgerechten Gehweges.
  - ◆ Die besagte Fläche hinter den Fahrzeugen würde wiederum von längs verkehrenden Fussgängern benutzt, woraus Konflikte entstehen.
  - ◆ Aus den Parkfeldern ausfahrende Fahrzeuge würden unmittelbar und ohne Sicht in die Fahrbahn gelangen und unvermittelt Radfahrer gefährden, welche mit erhöhtem Tempo vorbeifahren.
- ◆ Entlang der Neuhusstrasse werden heute längs Fahrzeuge parkiert. Neu soll dessen Anzahl durch die Markierung von vier weissen Parkfeldern begrenzt werden. Hierfür bedarf es einer Verfügung durch die KaPo.

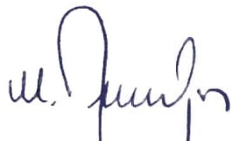
zuständig      Termin

### 3 Weiteres Vorgehen

- ◆ Der Entwurf des Bauprojekts ist vor der Abgabe an den Gemeinderat der KaPo zur schriftlichen Stellungnahme zuzustellen.

GIAG

Dübendorf, 24. Februar 2026



Mark Frauchiger  
Teamleiter Tiefbau Glattal

Verkehrspolizei-Spezialabteilung  
Nordstrasse 44, Postfach, 8010 Zürich  
Telefon: +41 58 648 42 00  
E-Mail: vpsa@kapo.zh.ch

**per Mail**

Gemeinde Rüti  
Bauamt  
Breitenhofstrasse 30  
Postfach 373  
8630 Rüti

Zürich, 6. Mai 2026/Hefa

**Gemeinde Rüti  
Grubenplatz – Instandstellung und Neugestaltung  
2. Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die überarbeiteten Vorprojektunterlagen der Gossweiler Ingenieure AG vom 22. September 2025 inkl. Planbeilage vom 20.02.2026 (V1.2) haben wir aus verkehrstechnischer Sicht geprüft und stimmen dem Projekt unter Hinweis auf die nachstehenden Bemerkungen zu.

- Sämtliche gemäss kant. Verkehrserschliessungsverordnung (VErV) geforderten Knotensichtweiten sind nachhaltig und normgerecht zu gewährleisten.
- Die Fussgängerquerungsstellen sind normgerecht zu beleuchten.
- Wir empfehlen die neu vorgesehene Trottoirüberfahrt auf der Neuhusstrasse bei der Einmündung Werkstrasse nach den Normalien Nr. 211 des kant. Tiefbauamtes zu erstellen.
- Parkfelder, welche nicht für die öffentliche Nutzung bestimmt sind, werden gelb markiert.
- Beim Radwegende Werkstrasse, ist die Ausgestaltung gemäss dem Signalisations- und Markierungsplan vom 20.02.2026 (V1.2) zu gestalten.

Im Sinne eines Signalisationsvorentschides stimmen wir folgenden, mit dem Projekt verbundenen, neuen Verkehrsanordnungen zu.

Ohne Publikationspflicht

- Verschieben resp. Demarkierung von Fussgängerstreifen gemäss Projekt.
- Anpassen der Signalisation und Markierung Tempo-30-Zone aufgrund der Umgestaltung.
- Verschieben der Bushaltestelle gemäss Projekt.
- Signalisieren und Markieren der Radinfrastruktur gemäss Projekt.

Mit Publikationspflicht

- öffentliche Längsparkfelder auf der Neuhusstrasse gemäss Projekt.

Die Signalisations- und Markierungsdetails werden durch unsere Mitarbeiter in der Ausführungsphase direkt vor Ort festgelegt.

Für Rückfragen steht Ihnen unser Gebietssachbearbeiter, Stefan Huber, Tel. 058 648 89 37, gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Karin Keller  
Chefin Verkehrspolizei-Spezialabteilung

**Allgemeine Rückmeldungen zum Projekt**

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
165278	Privatperson	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Die neuen Parkplätze auf die andere Seite der Neuhusstrasse zu verlegen.</p>	<p>Die Parkplätze gehören zur angrenzenden Liegenschaft und werden in ihrer Gesamtheit in das Privatgrundstück integriert.</p> <p>Zudem fehlt an der gegenüberliegenden Seite der erforderliche Platz.</p>
165463	Privatperson	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> M.E. ist das ganze Projekt überdimensioniert. Damit meine ich, es wird das Ganze so verkompliziert mit der Verkehrsführung, dass es im Gegensatz zur heutigen, guten und übersichtlichen Situation einen neuen Gefahrenherd bietet.</p> <p>Der Gruebenplatz könnte mit einem guten Deckbelag versehen werden und weiter bräuchte es gar nichts, da ich noch nie von Unfällen dort gelesen habe, zumal ja Tempo 30 das Nötige dazu beiträgt. Es braucht beim Gruebenplatz auch gar keine Sitzgelegenheiten, wenn dann bei der Bushaltstelle ein Bänkli montiert wird.</p>	<p>Mit dem Projekt werden verschiedene Ziele verfolgt: Zum einen soll durch die Reduktion der verkehrstechnisch nicht erforderlichen Belagsfläche der Hitzeentwicklung bei Sonneneinstrahlung entgegengewirkt werden, wofür auch die geplanten Bäume und Grünflächen dienen. Zum anderen erhält der Knoten eine klarere Verkehrsführung und -lenkung, welche die schwächeren Verkehrsteilnehmer schützt, ohne die Übersichtlichkeit zu schmälern.</p> <p>Das Projekt erfüllt nicht nur Anforderungen an die Verkehrsfläche, sondern leistet einen Beitrag für die Wohnqualität der Anwohner.</p>
171284	Privatperson	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> <b>Schulwegsicherheit:</b></p> <p>a) Ich fordere, dass an der Neuhusstrasse das nordseitige Trottoir hinter den neuen Ersatzparkplätzen geführt und dadurch das Überfahren bzw. das rückwärtige Überfahren des Trottoirs/Schulwegs verhindert wird. Die Anordnung der Parkplätze sollte so gewählt werden, dass kein rückwärtiges Ausfahren notwendig ist.</p> <p>b) Zudem ist zu verhindern, dass die neuen Parkplätze als Elterntaxiplätze missbraucht werden.</p>	<p>a) Dieses Thema wurde mit der Kantonspolizei ausgiebig diskutiert. Das Resultat aus der Besprechung ist in der Aktennotiz vom 20. Januar 2026 unter dem Punkt 2 zusammengefasst.</p> <p>b) Die Ahndung eines allfälligen Missbrauchs privater Parkplätze ist Sache der Besitzer. An der Positionierung der PP wird festgehalten.</p>

## Gruebenplatz - Instandstellung und Neugestaltung

Bericht der nicht berücksichtigten Teilnehmerrückmeldungen vom 16. Dezember 2025

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
171285	Privatperson	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> <b>Veloverkehr:</b></p> <p>Keine Minderung der bestehenden Veloinfrastrukturen.</p> <p>Eine sichere Lösung für den Übergang des bestehenden Rad-/Fussweges (Westseite der Werkstrasse) in die neue Situation.</p>	<p>Markierungen für Radfahrerende werden überall dort, wo es die massgebende Richtlinie zulässt, aufgebracht.</p> <p>An dieser Stelle sei noch erwähnt, dass es Kindern bis 12-jährig gestattet ist, mit ihrem Fahrrad Gehwege zu nutzen.</p> <p>In Absprache mit der KaPo wird die Abfahrt des Radwegs auf die Fahrbahn der Werkstrasse entsprechend signalisiert und markiert.</p>
171497	Gemeinde Rüti Abteilung Sicherheit / Sicherheitskommission	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Verschiebung Parkplätze an Neuhusstrasse - Führung Trottoir vor den Parkplätzen anstelle hinten durch.</p>	Siehe hierzu Begründung/Antwort in ID-Nr. 171284.
166042	Politische Partei	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Im Projekt ist eine sichere Führung der Velos zu integrieren. Dieser Antrag wird bei den Bemerkungen zur Gestaltung näher ausgeführt.</p>	Siehe hierzu Begründung/Antwort in ID-Nr. 171285.
168081	Politische Partei	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Der gesamte Bereich des Gruebenplatzes im projektierten Projektperimeter ist mit Tempo 30 zu signalisieren. Tempo 30 soll mit einem Eingangstor visuell ausgezeichnet werden, damit klar ist, dass Autofahrende in ein Wohnquartier einfahren. Der geplante Fussgängerstreifen ist unbedingt beizubehalten (Schulweg).</p> <p><b>Begründung</b> Mit der Einfahrt in den Projektperimeter fahren die Autos in ein Wohnquartier ein, für die am Gruebenplatz ein Quartierzentrum geschaffen werden soll. Tempo 30 unterstützt die Bedeutung des Gruebenplatzes als wichtiger Bereich für Fussgänger:innen, u.a. auch als Schulweg. Zeitverluste für den öffentlichen Verkehr sind aufgrund der Gestaltung nicht zu erwarten, Zeitverluste für den MIV sind minimal und sind in einem Wohnquartier/Quartierzentrum</p>	Hierzu wird auf die Aktennotiz der Besprechung vom 20. Januar 2026 mit der KaPo verwiesen.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>hinzunehmen.</p> <p>Der Fussgängerstreifen ist wegen seiner Bedeutung als Schulweg unbedingt beizubehalten. Die Praxis der Kapo, innerhalb einer T-30-Zone keine Fussgängerstreifen zu bewilligen (ausser im Umkreis von 50m um eine Schulanlage in der ersten Häuserzeile), ist aus unserer Sicht rechtlich nicht haltbar.</p>	
171232	Politische Partei	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Auf die Verlegung der Bushaltestelle ist zu verzichten. Es ist am bestehenden Standort eine Lösung zu finden, die dem Behindertengleichstellungsgesetz genügt.</p> <p><b>Begründung</b> Mit dem neuen Haltestellenstandort kommt die Bushaltestelle bezüglich Wohnbauten peripher zu liegen. Zudem müssen Parkplätze der Baugenossenschaft SVEA in einen wichtigen öffentlichen Raum verlagert werden. Mit dem Verzicht auf die Verlegung der Bushaltestelle und der Parkplätze kann ein deutlich grösserer öffentlicher Bereich geschaffen werden, der sich bestens zu einem Pocket-Park umgestalten lässt. Mit mehr Bäumen und zusätzlichen Elementen wie Sitzbänken oder einem Brunnen, kann die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert werden. Ebenso wird vermieden, dass 10 Parkplätze über ein öffentliches Trottoir (Schulweg) angefahren werden müssen.</p>	Siehe hierzu nachfolgende Begründung/Antwort in ID-Nr. 166068, Punkt 1.
166068	Privatperson	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> <b>1. Verschiebung der Bushaltestelle</b></p> <p>Können Sie erläutern, weshalb die bestehende Bushaltestelle verlegt werden soll? Entspricht sie aufgrund des Gefälles nicht mehr den gesetzlichen Vorgaben, oder worin liegt das konkrete Problem?</p>	<p>1. Haltestelle mit hoher Anlegerkante bedarf 20 m gerade Linie, plus beidseitig je 5 m Rampen, womit private Zufahrten nicht mehr gewährleistet wären / zudem wird am neuen Ort mittels der Mittelinsel / Hindernis sichergestellt, dass der stehende Bus nicht überholt werden kann – am alten Ort liesse sich dies nicht realisieren.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p><b>2. Betonierte Halteplatten auf Gemeindestrassen</b></p> <p>Weshalb erstellt die Gemeinde Rüti auf Quartierstrassen betonierte Halteplatten, während der Kanton asphaltiert, wie beispielsweise an der Ferrachstrasse? Ist das wirtschaftlicher? Gibt es dazu Untersuchungen?</p> <p><b>3. Ausführung der Trottoirs und Winterdienst</b></p> <p>Trottoirs werden aufgrund der Schneeräumung häufig asphaltiert. An anderen Orten werden jedoch versickerungsfähige Beläge umgesetzt (z. B. im Sinne der „Schwammstadt“).</p> <p>Weshalb wird in diesem Projekt auf versickerungsfähige Trottoirbeläge verzichtet und diese Trottoirs mit reduzierten Winterdienst betrieben?</p> <p><b>4. Abschlusssteine</b></p> <p>An der Ferrachstrasse setzt der Kanton Granitabschlusssteine aus China ein. Werden für Gemeindestrassen ebenfalls Steine aus China verwendet?</p> <p>Wären Betonabschlusssteine, wie dies international weit verbreitet der Fall ist, nicht wirtschaftlicher und damit sinnvoller?</p> <p><b>5. Anmerkung: Klimawirkung und ökologische Aufwertung</b></p> <p>Ich bitte Sie zudem, die angeführten „positiven Effekte zur Erreichung der Klimaziele“ quantitativ zu benennen.</p> <p>Welchen Beitrag leisten fünf neu gepflanzte, in den ersten Jahren jedoch noch nicht ausgewachsene Bäume konkret zur CO<sub>2</sub>-Reduktion?</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Auf der Ortsbuslinie hat sich die Betonplatte bewährt. Im Ausführungsprojekt wird diese Frage nochmals vertieft.</li> <li>3. Die Flächen des Trottoirs werden, wo möglich, über die Schulter in die Rabatten entwässert.</li> <li>4. Wird im Rahmen der Submission festgelegt. Dazu gibt es Vorgaben in en besonderen Bestimmungen der Gemeinde, die ein Unternehmer einhalten muss.</li> <li>5. Eine quantitative Aussage zu der konkreten CO<sub>2</sub>-Reduktion können wir hier nicht liefern. Wichtiger ist der qualitative Aspekt, wonach im Rahmen des Projekts die Möglichkeiten weitestgehend genutzt werden, einen Beitrag zur Begrünung und Hitzeminderung zu leisten.</li> <li>6. Die Kosten sind neu im Kostenvoranschlag aufgeführt.</li> </ol>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p><b>6. Kosten für Werkleitungen</b></p> <p>Obwohl diese Kosten für Anpassungen/ Ersatz von Werkleitungen vermutlich nicht allzu hoch sind und über Gebühren finanziert werden, ist es für den interessierten Rütner trotzdem von Interesse, die gesamten Projektkosten zu sehen. Bitte weisen Sie diese Kosten ebenfalls aus.</p>			
168586	Privatperson	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>a) Es braucht eine spezielle, sichere Veloführung, die im Projekt fehlt.</p> <p>b) Auch auf der Werk- und der Widacherstrasse ist im Projektperimeter Tempo 30 anzuordnen sowie mit den notwendigen baulichen und betrieblichen Massnahmen auszugestalten. Zur Sicherung der Schulwege sind auch bei Tempo 30 die nötigen Fussgängerstreifen zu realisieren.</p> <p>c) Die Bushaltestelle ist, statt an der Werkstrasse, an der Widacherstrasse behindertengerecht zu realisieren.</p> <p>d) Auf den Ersatz aufgehobener Parkplätze ist zu verzichten.</p> <p>e) Parkplätze sind, soweit sie zwingend notwendig sind, so zu planen, dass sie weder den Fuss- noch den Veloverkehr gefährden.</p>	<p>a) Siehe hierzu Begründung/Antwort in ID-Nr. 171285.</p> <p>b) Siehe hierzu Begründung/Antwort in ID-Nr. 168081.</p> <p>c) Siehe hierzu Begründung/Antwort in ID-Nr. 166068.</p> <p>d) Siehe hierzu Begründung/Antwort in ID-Nr. 166019.</p> <p>e) Siehe hierzu Begründung/Antwort in ID-Nr. 171284.</p>
165429	Privatperson	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p><input type="checkbox"/> Veloweg</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>a) Leider sehe ich auf dem Plan der Neugestaltung nicht, wo der Veloweg verläuft. Im Bereich der neuen Bushaltestelle war bisher der Veloweg auf dem Gehsteig. Wo wird der Veloweg in Zukunft geführt? Auf dem Gehweg macht der Veloweg im Bereich der Bushaltestelle für mich keinen Sinn (gefährlich</p>	<p>a) Siehe hierzu Begründung/Antwort in ID-Nr. 171285. Velos verkehren innerhalb des Projektperimeters auf der Fahrbahn / der Gehweg ist zu schmal für eine kombinierte Nutzung.</p> <p>b) In Tempo 30-Zonen werden grundsätzlich keine Spuren für Radfahrer ausgeschieden</p>

## Gruebenplatz - Instandstellung und Neugestaltung

Bericht der nicht berücksichtigten Teilnehmerrückmeldungen vom 16. Dezember 2025

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>beim Ein- und Aussteigen). Den Veloweg vor der Bushaltestelle auf die Strasse zu verlegen finde ich auch nicht ideal (Schulweg).</p> <p>b) Wie wird der Veloweg auf der Neuhusstrasse geführt?</p>	
165430	Privatperson	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p><input type="checkbox"/> Tempo 30</p> <p>Da dieses Gebiet im Einzugsgebiet von 2 Primarschulhäusern liegt: für mich würde es Sinn machen und die Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Velofahrer) erhöhen, wenn im Gebiet Werkstrasse (mindestens ab der neuen Bushaltestelle) bis zur Tempo 30 Zone an der Moosstrasse (Richtung Bergacher) auch Tempo 30 gelten würde.</p> <p>Für den Bus bedeutet dies keine Verzögerung, da er ab der Bushaltestelle sowieso nicht mehr als 30 bis zur Moosstrasse fährt (Kurve, steiler Anstieg).</p>	<p>Es ist für die Gemeinde eine Voraussetzung, die beiden Fussgängerstreifen zu markieren, weshalb sie am heutigen Verkehrsregime festhalten möchte.</p> <p>Hierzu wird auf die Aktennotiz der Besprechung vom 20. Januar 2026 mit der KaPo verwiesen.</p>
165431	Privatperson	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Warum werden nicht die Parkplätze an die Strasse gelegt und der Gehweg in Sicherheit dahinter?</p>	Siehe hierzu Begründung/Antwort in ID-Nr. 171284.

### Rückmeldungen zur Gestaltung im Projekt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
166016	Politische Partei	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Im Projekt fehlt eine Führung für die Velos, wie sie gemäss den Standards Veloverkehr des Kantons Zürich in der Tabelle auf S. 49 vorgesehen werden sollte. Diese ist zwingend zu integrieren. Es bewegen sich auf diesen Strecken sehr viele Velofahrende (vor</p>	Siehe hierzu Begründung/Antwort in ID-Nr. 171285.

## Gruebenplatz - Instandstellung und Neugestaltung

Bericht der nicht berücksichtigten Teilnehmerrückmeldungen vom 16. Dezember 2025

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>allem Schüler*innen). Die Veloführung ist wenn möglich auf der Werkstrasse wie bisher separat von der Strasse auf dem Trottoir zu führen und soll in Richtung Neuhusstrasse weiter auf dem Trottoir geführt werden.</p> <p>Allenfalls könnte auf der Widacherstrasse der Veloverkehr ebenfalls auf dem Trottoir geführt werden. Ideal wäre auch eine parallel zum Fussgängerstreifen angelegte Querung für die Radfahrenden von der Widacherstrasse in die Neuhusstrasse vorgesehen werden.</p>	<p>Der Gehweg Widacherstrasse ist für eine gemeinsame Nutzung von Fussgängern und Radfahrer zu schmal. Zudem wäre eine Fortsetzung nach dem Projektende nicht mehr gewährleistet.</p> <p>Mit der Anordnung des Mittelstreifens entsteht ein grosszügiger Wartebereich für abbiegende Velofahrer.</p>
166017	Politische Partei	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Senkrechtparkierungen stellen gemäss <i>Standard Veloverkehr</i> des Kantons Zürich ein Sicherheitsrisiko dar und sind somit zu vermeiden, sofern der Veloverkehr gemischt mit dem MIV geführt wird. Die Fussgängerverbindung soll zusammen mit der Veloverbindung (siehe anderer Antrag) hinter den Parkierungen erfolgen (Parkierung zwischen MIV und Zu-Fuss-Gehende/Velofahrende).</p>	Siehe hierzu Begründung/Antwort in ID-Nr. 171284.
166018	Politische Partei	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Bei der Bus-Haltestelle Gruebenplatz ist der Fuss- und Veloverkehr hinter dem Wartehäuschen zu führen. Dies vermindert allfällige Konflikte, vor allem mit Velofahrenden. Der Platz dafür sollte verfügbar sein, da die dort vorhandenen Parkplätze verlegt werden müssen.</p>	Der besagte Platz ist im Privateigentum und steht für einen Ausbau von öffentlichen Infrastrukturanlagen nicht zur Verfügung. Ausserdem ist die Erstellung von Verkehrswegen innerhalb des [geplanten] Gewässerraums nicht gestattet.
166019	Politische Partei	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Die im Projekt vorgesehenen Parkplätze werden als Ersatz für die Parkplätze erstellt, welche entlang der Werkstrasse aufgehoben</p>	Die privaten Parkplätze wurden im Rahmen einer Baubewilligung für das Grundstück genehmigt. Eine von der Gemeinde eingeforderte Reduktion käme einer Enteignung gleich und müsste über den Rechtsweg erfolgen, was nicht Gegenstand des Strassenprojekts

## Gruebenplatz - Instandstellung und Neugestaltung

Bericht der nicht berücksichtigten Teilnehmerrückmeldungen vom 16. Dezember 2025

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		werden müssen. Von der Anzahl her sind die Parkplätze leicht zu reduzieren (PP-Reduktionsgebiet), aber sicherlich nicht zu erweitern.	bildet.
171237	Politische Partei	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Velowege</p> <p>Die Vorgaben des kommunalen Verkehrsplans und den Standards des Kantons Zürich zur Führung des Veloverkehrs sind zwingend zu berücksichtigen. Es ist mit grosser Sorgfalt darauf zu achten, dass Schüler*innen auf dem Schulweg nicht neu gefährdet werden. Die Veloführung soll darum auf der Werkstrasse wie bisher getrennt von der Strasse auf dem Trottoir verbleiben und auch in Richtung Neuhusstrasse auf dem Trottoir verbleiben. Eine offensichtliche Gefahrenquelle sind die neuen Parkplätze im Grünbereich der Neuhusstrasse, die nicht mit der Velofahrbahn kompatibel sind. Autofahrer*innen müssen allenfalls rückwärts aus dem Parkfeld direkt auf die Velofahrbahn ausfahren. Das ist für eine Velofahrbahn, die Schulweg ist, definitiv zu gefährlich. Auf diese Parkplätze ist zu verzichten.</p> <p>Autoparkplätze</p> <p>Wenn möglich ist darauf ganz zu verzichten. Die senkrecht zur Velofahrbahn ausgerichteten Parkplätze sind gefährlich für Velofahrer*innen. Dort wo geplante Parkplätze nicht realisiert werden, sollen mehr Bäume gepflanzt werden.</p>	Siehe hierzu Begründungen/Antworten in ID-Nr. 171284, 171285 & 166019.