



## Revision Richtplanung

# Bericht zum kommunalen Verkehrsplan

mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Festsetzung durch die Gemeindeversammlung am: 21. September 2015

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

sig. Peter Luginbühl

Der Schreiber:

sig. Andreas Sprenger

Genehmigung durch die Baudirektion am: 17. Dezember 2015

Für die Baudirektion:

sig. Christa Zimmerhagl

BDV-Nr.: 1979/15

Auftraggeberin  
Bearbeitung

Gemeinde Rüti  
Suter • von Känel • Wild • AG  
Peter von Känel, Projektleitung  
Corina Voser, Sachbearbeitung  
Luca Capeder und Lea Gwerder, ZeichnerIn

<b>Inhalt</b>		
	<b>1. Einleitung</b>	<b>4</b>
	1.1 Ausgangslage / Handlungsbedarf	4
	1.2 Bedeutung des Richtplans	5
	1.3 Gesamtplan 1983	7
	1.4 Grundlagen	9
	<b>2. Leitlinien und Strategien</b>	<b>10</b>
	2.1 Übergeordnete Stossrichtung	10
	2.2 Vorgaben der Gemeinde Rüti	14
	<b>3. Bereich Verkehr</b>	<b>18</b>
	3.1 Allgemeines	18
	3.2 Ziele der Gemeinde	18
	3.3 Übergeordnete Festlegungen	20
	3.4 Kommunale Festlegungen	22
	<b>4. Kostenfolgen und Prioritäten</b>	<b>38</b>
	4.1 Allgemeines	38
	4.2 Geplante Verkehrsanlagen	39
	4.3 Auswirkungen des Bevölkerungswachstums auf den Verkehr	42
	<b>5. Mitwirkung</b>	<b>42</b>
	5.1 Allgemeines	42
	5.2 Hinweise aus der Vorprüfung	43
	<b>Anhang</b>	<b>45</b>
	A1 Abkürzungsverzeichnis	46
	A2 Plan Reduktionsgebiete Autoabstellplätze	47

# 1. Einleitung

## 1.1 Ausgangslage / Handlungsbedarf

### Lage und Entwicklung

In der Gemeinde Rüti hat in den vergangenen 15 Jahren eine moderate Entwicklung stattgefunden. Die Bevölkerungszahl wuchs von 10'796 Einwohnern im Jahre 1998 auf 11'928 Einwohner per Ende 2013. Rüti liegt im Bezirk Hinwil an der Kantongrenze zu St. Gallen und ist ein regionales Zentrum der Region Oberland. Die Gemeinde bietet eine breite Palette an Gütern, Dienstleistungen, Kultur und Bildung. Rüti hat ein vielfältiges Wohn- und Arbeitsplatzangebot, das sowohl für Wegpendler nach Zürich/Glattal als auch für Zupendler attraktiv ist.

Rüti liegt an der Bahnstrecke Rapperswil-Uster-Zürich und ist zudem Ausgangspunkt der ehemaligen Tösstalbahn. Bedient wird der Bahnhof Rüti von den Linien S5 und S15, welche im Viertelstundentakt verkehren sowie von der S26 (Tösstallinie) der S-Bahn Zürich. Die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) betreiben seit 1946 ein dichtes Busnetz im Zürcher Oberland, wozu seit 1988 auch ein gut ausgebautes Ortsbusnetz gehört. Mit dem Auto kann man Zürich in ca. 35 Minuten erreichen, in 10 Minuten gelangt man nach Rapperswil-Jona. Mit dem Zug benötigt man von Rüti nach Zürich rund 30 Minuten.

### Überarbeitung Planungsinstrumente

Der Gesamtplan Verkehr (kommunaler Richtplan, damals noch als Gesamtplan bezeichnet) stammt vom 31. August 1983, die Teilrevision aus dem Jahr 1991.

Die Gesamtpläne "Siedlungs- und Landschaftsplan", "Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen" sowie der "Versorgungsplan" sind seit rund 30 Jahren (1983) unverändert in Kraft.

Die rechtsgültige Richtplanung ist in verschiedenen Teilen nicht mehr zeitgemäss. Richtplanungen sollten alle 15 bis 20 Jahre überprüft und an die aktuellen Gegebenheiten und künftigen Bedürfnisse angepasst werden. Die Revision der kommunalen Richtplanung soll den gewandelten Ansprüchen Rechnung tragen und die Grundlage für eine qualitätsvolle und nachhaltige Entwicklung bilden. Die Verkehrsplanung von Rüti ist auf die künftigen Bedürfnisse, unter Berücksichtigung der Ziele des REK, der RZO und der Agglo Obersee, auszurichten.

Alle Richtpläne werden aufgehoben. Der kommunale Verkehrsplan wird neu festgesetzt. Die Inhalte der übrigen Richtpläne sind überholt oder in andere Planungsmittel eingeflossen (bspw. Zonenplan, Raumentwicklungskonzept, GEP, GWP etc.), weshalb sie nicht revidiert werden.

## Revisionsbestandteile

Die Revision des kommunalen Richtplans besteht aus folgenden Teilen:

- Neue Festsetzung Verkehrsplan 1:5000
- Bericht zum kommunalen Verkehrsplan mit Festlegungen und Erläuterungen
- Formelle Aufhebung der Richtplanteile "Verkehr", "Siedlung und Landschaft", "öffentliche Bauten und Anlagen" und "Versorgung"
- Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

## 1.2 Bedeutung des Richtplans

### Inhalt

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

### Richtplanung als Zwischenstufe

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

### Pflicht zur Erstellung von Richtplänen

Auf kommunaler Stufe sind Richtpläne für die Bereiche Siedlung, öffentliche Bauten und Anlagen, Landschaft, Versorgung und Verkehr bekannt. Auf den kommunalen Verkehrsplan darf nicht verzichtet werden (§ 31 PBG). Teilrichtpläne mit anderen Inhalten sind dagegen nicht zwingend erforderlich.

## Verbindlichkeit und rechtliche Bedeutung

Der Richtplan ist für die Behörden verbindlich. Gemeinderat und Verwaltung haben sich im Rahmen ihres Ermessensspielraums an die Festlegungen des Richtplans zu halten.

Der Richtplan ist auf einen Entwicklungszeitraum von 20 - 25 Jahren ausgerichtet, d.h. er zeigt auch die langfristig angestrebte Entwicklung auf.

Der Richtplan muss von der Gemeindeversammlung festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt werden. Für die Grundeigentümer hat der Richtplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.

Einträge im Richtplan bilden die Basis für die Raumsicherung und den Landerwerb. Anzustreben ist immer eine einvernehmliche Lösung auf dem Verhandlungsweg. Sollte die Verhandlung nicht zielführend sein, kann auch ein Werkplan im Sinne von §§ 114 ff PBG ausgearbeitet werden, um die benötigten Flächen zu sichern. Werkpläne bewirken innerhalb ihres Geltungsbereichs ein Veränderungsverbot und erteilen dem anordnenden Gemeinwesen ein Enteignungsrecht.

Der private Grundeigentümer hat im Bereich einer Festlegung gemäss kommunalem Richtplan jederzeit das Recht, einen Werkplan zu verlangen, damit er Klarheit über das Ausmass der beanspruchten Landfläche erhält. Er hat zudem das Heimschlagsrecht für das vom Werkplan erfasste Grundstück.

## Politische Bedeutung

Die Umsetzung der Ziele und Festlegungen im Verkehrsplan sind als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen. Der Gemeinderat hat bei seinen Entscheiden auf den Verkehrsplan zu achten; die Entwicklung und Lenkung im Bereich Verkehr soll im Rahmen der Festlegungen des Richtplans erfolgen.

## 1.3 Gesamtplan 1983

Die Gemeinde Rüti verfügt über folgende Richtpläne aus dem Jahr 1983 (Kommunaler Richtplan, ehemals als Gesamtplan bezeichnet):

Ausschnitt Gesamtplan Verkehrsplan und Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen, 1983



Legende Verkehrsplan

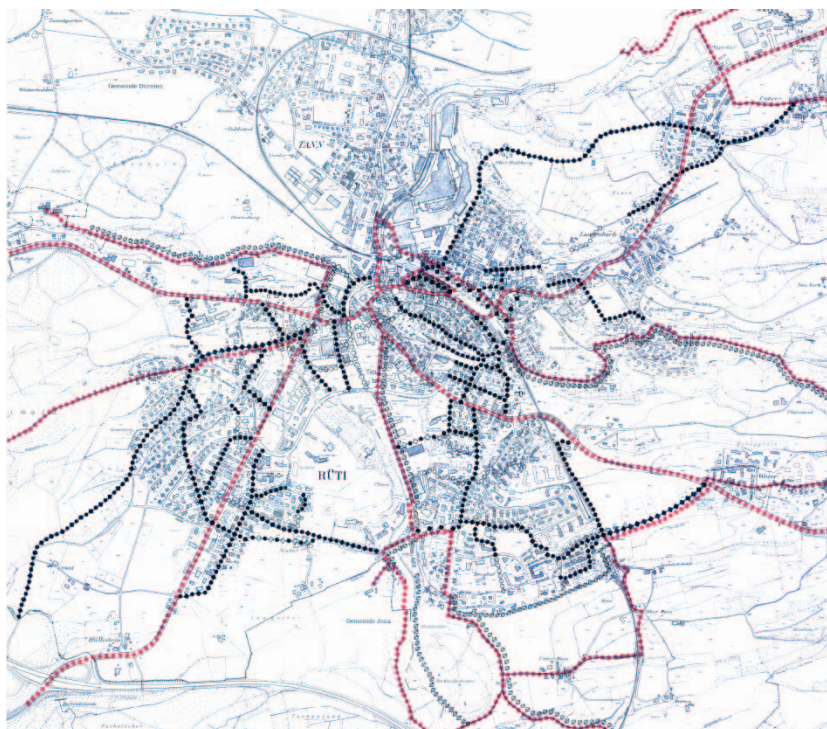


Legende Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen



Ausschnitt Gesamtplan Verkehrsplan  
Teilrevision von 1991

- ◆◆◆ Radweg bestehend
- ◇◇◇ Radweg geplant
- Fuss-/Wanderweg bestehend
- Fuss-/Wanderweg geplant
- ∅∅∅ Fuss-/Wanderweg Streichung
- ◆◆◆ Regionaler Radweg (ohne Unterscheidung:  
geplant/bestehend)
- Regionaler Fuss-/Wanderweg
- \* Anordnungsspielraum



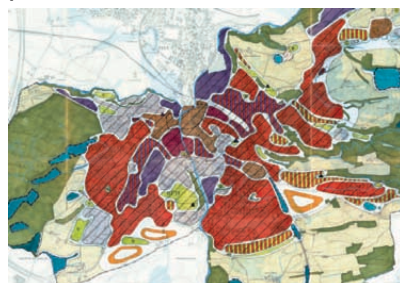
Verkehrsplan

Der kommunale **Verkehrsplan** hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebiets sicherzustellen. Er dient, falls notwendig, als Grundlage für das Erlassen von Baulinien und Werkplänen oder zur Landsicherung von festgesetzten Massnahmen. Der kommunale Verkehrsplan wird umfassend revidiert und mit ergänzenden Inhalten auf die aktuellen Gegebenheiten in der Region und in der Gemeinde abgestimmt und neu festgesetzt.

Plan der öffentlichen Bauten

Die Nachführung des **Plans der öffentlichen Bauten und Anlagen** ist nicht vorgesehen. Alle Bauten im öffentlichen Interesse wurden bereits gebaut. Ein zusätzlicher Bedarf besteht nicht.

Siedlungs- und Landschaftsplan



Ausschnitt Gesamtplan Siedlung und  
Landschaft 1983

Der kommunale Richtplan 1983 enthält Aussagen zum Siedlungs-, Erholungs-, Schutz-, Landwirtschafts- und Forstgebiet. Durch das erarbeitete Raumentwicklungskonzept (REK), die Nutzungsplanung (Zonenplan), das Regio-ROK sowie durch den regionalen und kantonalen Richtplan ist die Mehrheit der Vorgaben redundant, weshalb der **Siedlungs- und Landschaftsplan** formell aufgehoben wird.



## Versorgungsplan



Ausschnitt Gesamtplan Versorgung  
1983

Der Versorgungsplan stammt aus dem Jahr 1983.

Die Gemeinde verfügt über einen generellen Entwässerungsplan (GEP vom 27.8.2003) und ein generelles Wasserversorgungsprojekt (GWP vom 27.10.2009). Im Jahr 2005 hat der Gemeinderat die "Energieplanung Rüti" festgesetzt, welche zurzeit überarbeitet wird. Im Jahr 2012 wurde ein Energiekonzept erarbeitet. Weitere Inhalte sind im Kataster der belasteten Standorte (KbS) aktualisiert. Aufgrund der in genügendem Umfang vorhandenen Grundlagen wird der **Versorgungsplan** aufgehoben.

## Neue Gliederung (Bestandteile)

Die Bestandteile des neuen Richtplans sind:

- Verkehrsplan 1:5000 (Übersichtsplan)
- Bericht zum Verkehrsplan

## Festsetzung durch die Gemeindeversammlung

Die Neufestsetzung des aktualisierten Richtplans erfordert einen formellen Beschluss der Gemeindeversammlung.

## Übergeordnete Grundlagen

### 1.4 Grundlagen

- Kantonaler Richtplan mit integriertem kantonalem Raumordnungskonzept ROK-ZH, festgesetzt vom Kantonsrat am 18.3.2014
- Kantonaler Richtplan Verkehr 2007
- Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland (Analyse im Bereich Rüti), Stand 30.5.2012
- Agglomerationsprogramm Obersee (Massnahmen im Bereich Rüti), Stand 1.6.2012
- Regionaler Richtplan Oberland, 22.10.1998
- Regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK, Stand 2010
- Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK), 30.6.2011

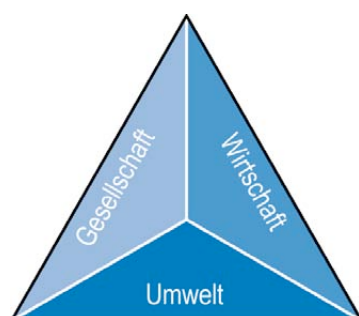
## Kommunale Grundlagen

- Kommunale Richtplanung 1983 / Teilrevision 1991
- Kommunale Nutzungsplanung 1986 mit Teilrevisionen
- Fuss- und Radwegkonzept von 1990
- REK vom 26.3.2013
- Verkehrsvision Rüti von 2008

## 2. Leitlinien und Strategien

### 2.1 Übergeordnete Stossrichtung

ROK-ZH – Kantonales Raumordnungskonzept

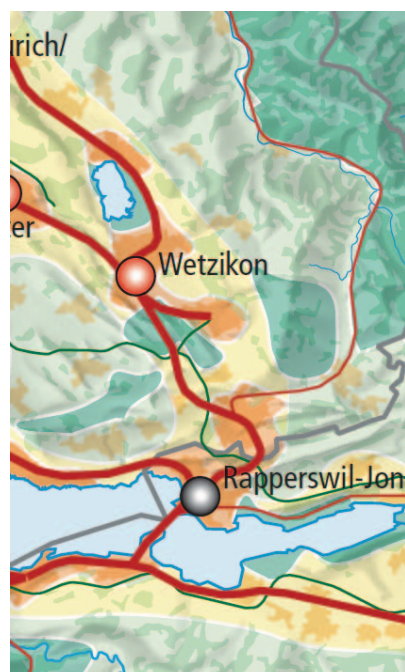


Dreieck der Nachhaltigkeit  
(Quelle: SKW)

Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK-ZH), welches in den neuen kantonalen Richtplan 2014 integriert ist, entwirft eine Gesamtschau der räumlichen Ordnung im Kanton. Für die zukünftige Raumentwicklung, und damit auch für die Verkehrsstrukturen, gelten folgende Leitlinien:

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

Diese Leitlinien finden ihren Ausdruck im neuen kantonalen Richtplan 2014, dessen Philosophie von den Grundsätzen einer nachhaltigen Raumplanung geprägt ist.



Ausschnitt aus der Karte Handlungsräume  
(Quelle: ROK-ZH)

Zudem werden fünf Handlungsräume definiert und die angestrebte Raumordnung aufgezeigt. Im Vordergrund steht die Stärkung der sich ergänzenden Qualitäten von städtischen und ländlichen Räumen. Rapperswil-Jona, das angrenzende Umfeld sowie Rüti sind dem Raum "Urbane Wohnlandschaft" zugeordnet. Für diesen ergibt sich insbesondere folgender Handlungsbedarf:

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

## Regio-ROK Oberland – Regionales Raumordnungskonzept

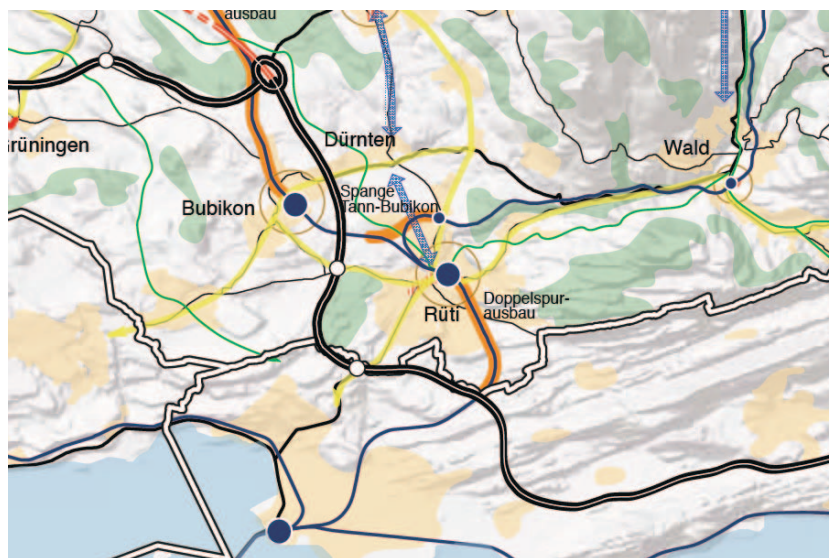
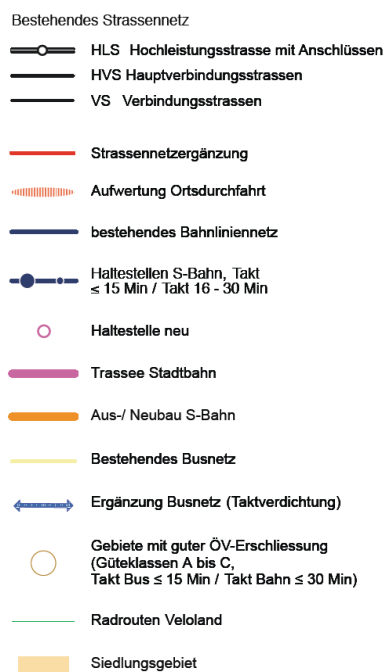
Für die Region Oberland wurde im Auftrag der Planungsgruppe Region Zürcher Oberland (RZO) das Regio-ROK Oberland (regionales Raumordnungskonzept) erarbeitet, welches am 30.06.2011 durch die Delegiertenversammlung verabschiedet wurde.

Das Regio-ROK hat den Status eines Leitbilds. Die Schlüsselemente sollen anschliessend im Rahmen der Revision des regionalen Richtplans Oberland als konzeptioneller Überbau behördenverbindlich festgelegt werden. Für die Erarbeitung der kommunalen Richtplanung ist das Regio-ROK eine wichtige Basis.

Folgende Handlungsfelder im Regio-ROK bestehen im Bereich Verkehr:

- Lückenschliessung der Oberlandautobahn
- Gestalterische Aufwertung der Ortsdurchfahrten
- Leistungssteigerung S-Bahnnetz Ausbau Bahnhof Stadelhofen und Ausbau von noch eingleisigen Abschnitten
- Im Busnetz vorhandene Netzlücken schliessen und Fahrplanstabilität auf Zufahrtsachsen zu den Umsteigebahnhöfen verbessern

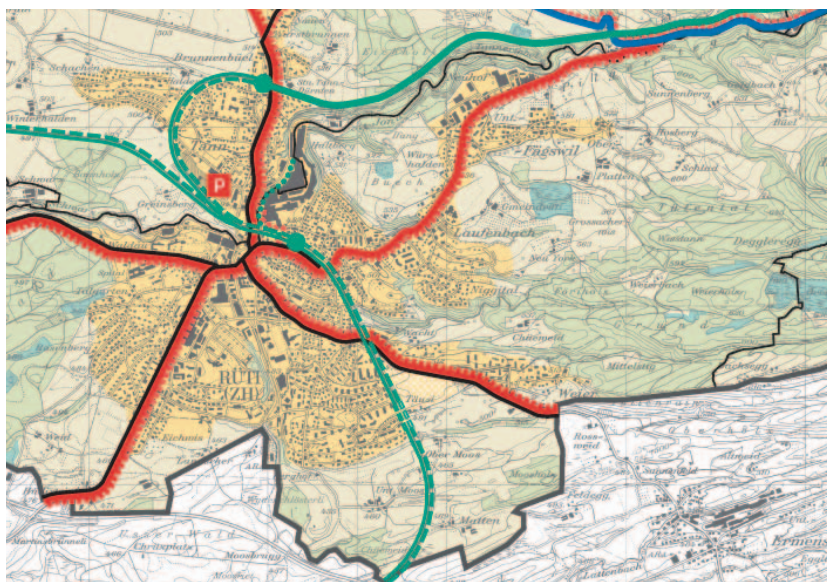
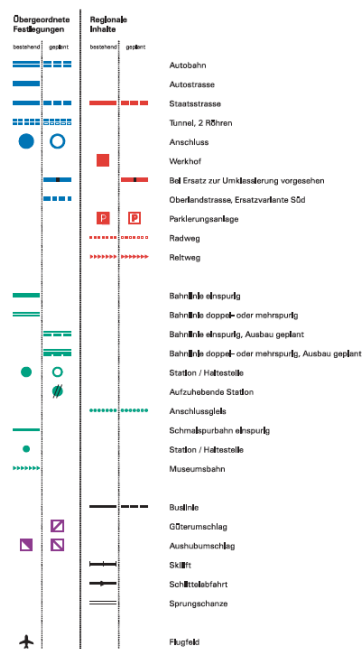
### Ausschnitt Regio-ROK Oberland (Teilkarte Verkehrsbild)



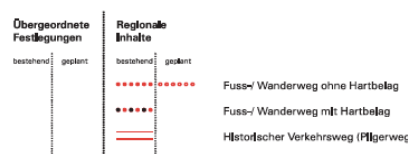
## Regionales Gesamtverkehrskonzept Oberland

Bereits in früheren Jahren verlangte die Planungsgruppe Zürcher Oberland (PZO) die Erarbeitung eines rGVK für das Oberland. Nach einem längeren Prozess konnte ein Weg gefunden werden, die Überarbeitung der regionalen Siedlungsplanung anzustossen, sodass eine mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsplanung eingeleitet werden konnte. In enger Zusammenarbeit mit der Planungsregion wurde ein rGVK erarbeitet, das vor allem den dichter besiedelten Teil des Oberlandes entlang den S-Bahn-Linien S5 und S3 umfasst. Die vorgeschlagenen Massnahmen sollen kurz- bis mittelfristige Lösungen aufzeigen, die später aufwärtskompatibel mit der Oberlandautobahn sein müssen. Die Ergebnisse liegen seit Mitte 2010 vor und fliessen in das Agglomerationsprogramm Oberland ein.

## Regionaler Richtplan Verkehr



Ausschnitt regionaler Richtplan Verkehr (1998)



Ausschnitt regionaler Richtplan Verkehr, Fuss- und Wanderwege (1998)

## Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland und Obersee

Das Zürcher Oberland ist eine der vier Regionen im Kanton Zürich, für die ein Agglomerationsprogramm (AP) der 2. Generation erarbeitet wurde. Rüti wurde in der Analyse des AP Zürcher Oberland berücksichtigt, bei den Massnahmen jedoch dem AP Obersee zugeordnet. Rüti zählt gemäss AP zu den bevölkerungsreichen Gemeinden im Zürcher Oberland und wird als regionales Zentrum klassifiziert. Mit dem Agglomerationsprogramm bekennt sich die Region zu einer koordinierten Entwicklung von Siedlung und Verkehr und schafft die Voraussetzungen dafür, die hohe Attraktivität als Wohnregion zu pflegen, das Potenzial der regionalen Zentren als Arbeits-, Bildungs-, Einkaufs- und Kulturstandorte zu nutzen sowie die überregionale Anziehungskraft als Freizeit- und Erholungsregion zu erhalten und weiterzuentwickeln.

## Handlungsbedarf und Teilstrategien AP

- Regional differenzierte Siedlungsentwicklung
- Erhöhung des ÖV-Anteils
- Förderung des Langsamverkehrs
- Entlastung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten
- Sicherung der Erreichbarkeit im MIV
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Nachfragemanagement
- Erhalt und schonende Erschliessung der Landschafts- und Naturräume

## Zukunftsbild Oberland Gesamtbild



Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland, Zukunftsbild 2030

## Massnahmen Agglomerationsprogramm Obersee

Im Agglomerationsprogramm sind in der Gemeinde Rüti die folgenden Massnahmen eingetragen:

- Busbevorzugung (6.5C, Agglomerationsprogramm 1. Generation)
  - Umsteigeknotenpunkt (3.5G, Agglomerationsprogramm 1. Generation)
  - Buspriorisierung (ÖV14)
  - Aufzuwertende Strassenräume; Dorfstrasse und Ferrachstrasse (kurzfristig aufzuwertende Strassenräume, Konzept vorhanden)
  - Busverbindung Bubikon – Dürnten – Rüti (ÖV24)
  - Koordination Langsamverkehr mit Grossprojekten Verkehr (LV 1)
  - Positionierung einer überwachten Veloparkieranlage beim Bahnhof Rüti (LV 6)
- Massnahme wurde bereits umgesetzt

## Massnahmenkarte Agglomerationsprogramm Obersee



## 2.2 Vorgaben der Gemeinde Rüti

### Konzeptionelle Vorgaben

Die Festlegungen im Verkehrsplan berücksichtigen die kantonalen und regionalen Ziele.

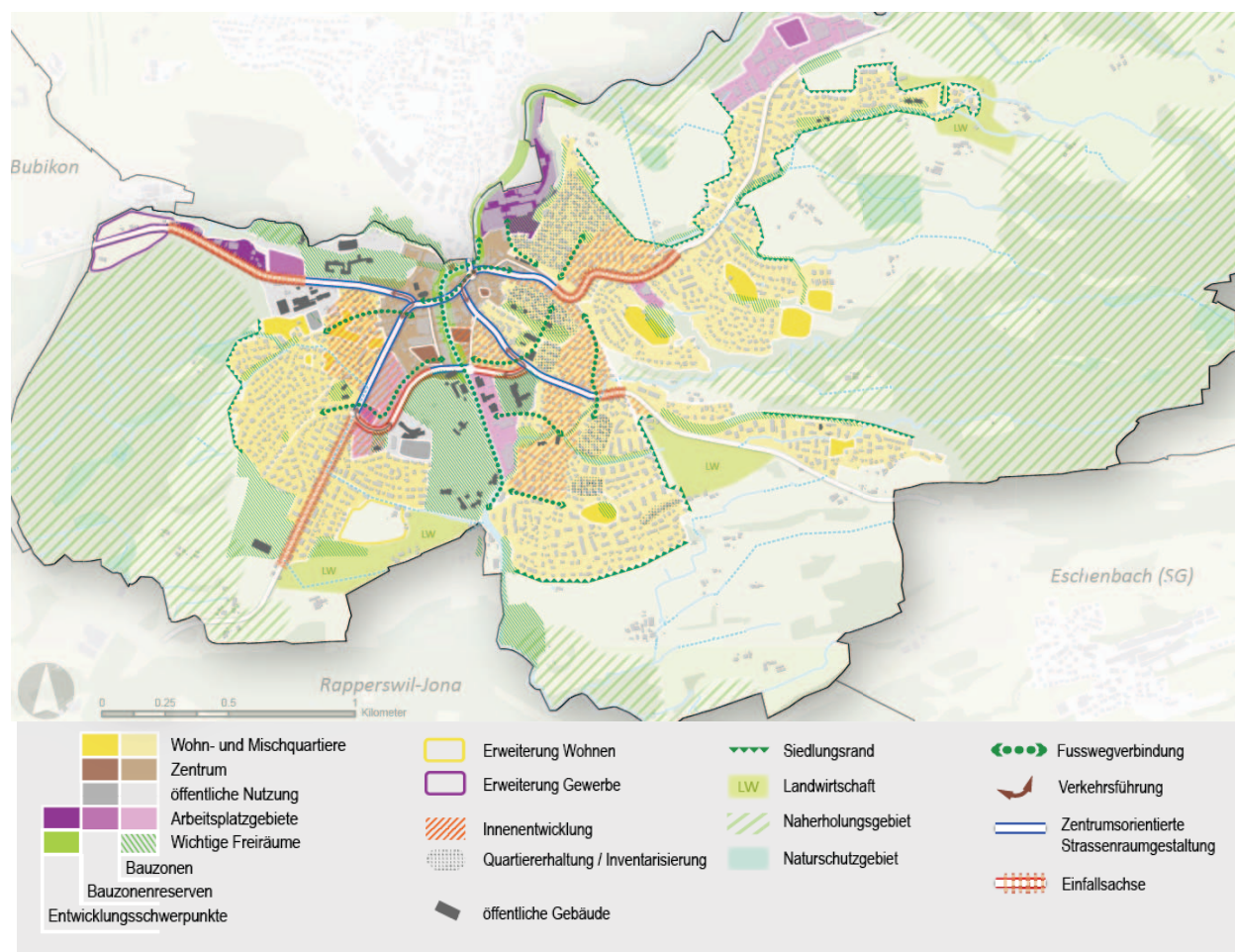
Nachfolgend sind die ergänzenden Ziele der Gemeinde Rüti aufgeführt, welche im Zusammenhang mit der Revision des Verkehrsplans stehen. Sie basieren einerseits auf den Leitsätzen des REK 2013 und zum anderen auf allgemeinen verkehrspolitischen Zielen.



## Leitsätze gemäss REK

Das Raumentwicklungskonzept (REK) zeigt die wichtigen Stossrichtungen der Gemeindeentwicklung für die nächsten 25 Jahre in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft auf. Das REK dient dem Gemeinderat als Strategiepapier und ist behördenanweisend. Gestützt auf die aufgeführten Leitsätze sind im Verkehrsplan und in der Nutzungsplanung insbesondere folgende Themen zu berücksichtigen:

- Stärkung Rüti als Regionalzentrum
- Betonung eines attraktiven und vielseitigen Zentrums
- Weiterentwicklung charakteristischer und qualitätsvoller Quartiere
- Nachhaltiges Verkehrsmanagement
- Branchenübergreifende Arbeitsplatzentwicklung
- Vernetzung attraktiver Grün- und Freiräume
- Effiziente Energienutzung



REK, Stand 2013



## Ziele im REK

Allgemein

Fuss- und Veloverkehr

- Verkehrsfragen durch Gemeinde über eine Mobilitätsberatung klären
- Fuss und Veloverkehr fördern und Anteil am Modal-Split gegenüber motorisiertem Individualverkehr vergrössern
- Direktes und durchgängiges Netz für Fuss- und Veloverkehr anstreben
  - Netzlücken schliessen
  - Querungssituationen auf kantonalen Verbindungsstrassen verbessern
  - mehr Flächen zugunsten des Langsamverkehrs zur Verfügung stellen
- Mit erweitertem Angebot im Bereich Velo (Radreparaturstellen, attraktive Abstellplätze, Radverleih) Akzeptanz und Benützung fördern
- Neben der Regelung der Autoabstellplätze soll auch die Anzahl Veloabstellplätze und deren Ausgestaltung festgelegt werden

ÖV

- Erarbeitung eines Konzepts für den öffentlichen Verkehr, um die Abstimmung ÖV und Raumentwicklung zu gewährleisten
- Bus und Bahn als effiziente Verkehrsträger fördern
  - wichtige regionale Buslinien vorzugsweise in den Hauptverkehrszeiten im 15 Minutentakt
  - Ergänzungen bei Linie 885 Rüti-Rapperswil prüfen
  - neue lokale Busverbindungen und das Verlagern bestehender Linien in bisher schlecht erschlossene Quartiere prüfen
  - attraktive und gut erreichbare Haltestellen in fussgerechten Abständen
- Bequeme Umsteigemöglichkeiten zwischen den unterschiedlichen Beförderungsmitteln fördern
  - Bevorzugungsmassnahmen für den Busverkehr auf den Strassen

MIV

- Mit betrieblichen und gestalterischen Massnahmen auf Strassen ein gleichmässiges und eher defensives Verkehrsverhalten auf tieferem Geschwindigkeitsniveau erreichen
- Über ein Parkierungskonzept ist die Parkierung im öffentlichen Raum zu überprüfen und zu regeln
- Durch Carsharing wie Mobility eine effiziente Fahrzeugnutzung erreichen
- Aufgrund der Erschliessungsgüte neben minimaler auch maximale Anzahl Autoabstellplätze festlegen
- Begegnungszone in der Bandwiesstrasse überprüfen

## 3. Bereich Verkehr

### 3.1 Allgemeines

Übergeordnete Richtpläne  
Verkehr

Im kantonalen Richtplan Verkehr von 2007 und im regionalen Richtplan der Region Zürcher Oberland von 1998 sind die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

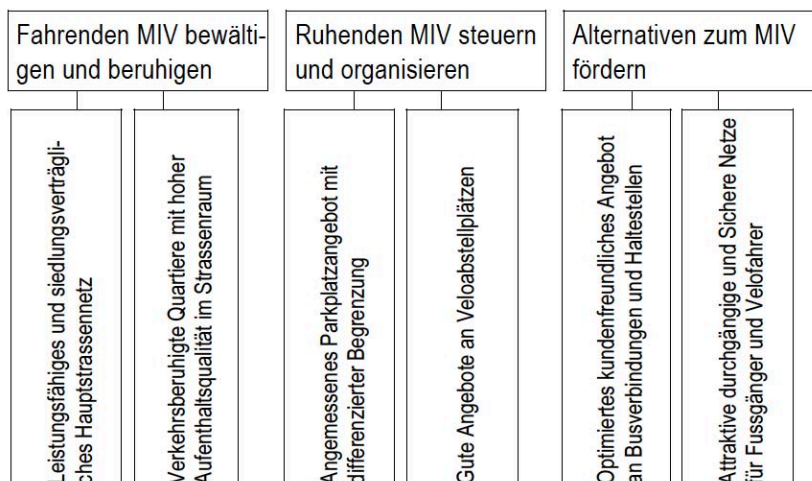
Kommunaler Richtplan  
Verkehr

Der kommunale Verkehrsplan legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsrichtplänen das Strassennetz, öffentliche Parkieranlagen, Rad-, Fuss- und Wanderwege sowie das öffentliche Verkehrsnetz von kommunaler Bedeutung fest. Er zeigt überdies die Groberschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebiets auf und legt damit fest, für welche Verkehrsinfrastrukturen die Gemeinde verantwortlich ist.

### 3.2 Ziele der Gemeinde

Strategieansatz

Der Verkehr soll gesamtheitlich angegangen werden. Als Überblick dient ein Strategieansatz, welcher die Organisation des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie dessen Alternativen in drei Gruppen unterteilt:



REK	Im März 2013 ist durch den Gemeinderat unter fachlicher Begleitung des Büros metron und unter Einbezug der Bevölkerung ein umfangreiches Raumentwicklungskonzept verabschiedet worden. Das REK bildet somit ein solides und gut dokumentiertes Fundament für die Revision der Richt- und Nutzungsplanung. Es macht insbesondere Aussagen zu den Bereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr und Energie.
Neuhus / Einzonung	Gemäss dem REK soll im Gebiet Neuhus ein zusätzliches Wohngebiet entstehen. Das Gebiet ist vom Zentrum und Bahnhof gut erreichbar und verfügt über eine naheliegende öffentliche Infrastruktur. Der neue Siedlungsrand soll gezielt gestaltet werden und der Bevölkerung als gut erreichbarer und zugänglicher Freiraum dienen. Aufgrund des Mitwirkungsprozesses wird auf die bauliche Entwicklung dieses Gebietes einstweilen verzichtet.
Landschaft und Freiraum Vernetzung wichtiger Lebensräume	Heute ist im Siedlungsgebiet von Rüti bereits eine gute Durchgrünung vorhanden. Grünfinger reichen weit in die Quartiere hinein. Durch eine gezielte Entwicklung der Freiräume im Siedlungsgebiet sollen die "Grünfinger" verlängert und untereinander vernetzt werden. Freiräume müssen auch ökologischen Anforderungen genügen. Die Vernetzung wichtiger Lebensräume ist besonders in Richtung Ost-West und entlang der Jona in Richtung Süd-Nord heute vielerorts mangelhaft.
Aufwertung Verbindungen in Naherholungsgebiete	Aus den Quartieren bestehen gute Fuss- und Radverbindungen zu den Naherholungsgebieten, Freiräumen und Sportanlagen. Zum Teil fehlen attraktive Verbindungen ins Grüne innerhalb des Zentrums und von diesen ausgehend. Die Verbindung entlang der Jona ist aufzuwerten. Sie ermöglicht eine Durchquerung des Zentrums über eine Grünachse.
Attraktive Freiräume innerhalb Quartieren	Die Quartiere sollen attraktive Freiräume erhalten, welche als Begegnungsort genutzt werden können. Wichtig ist die gute und sichere Erreichbarkeit.
Verkehr Stärken des Fuss- und Radverkehrs	Der Fuss- und Radverkehr soll gefördert und der Anteil am Modalsplit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr vergrößert werden. Um die Fuss- und Radverbindungen zu optimieren, müssen Netzlücken geschlossen und die Querungssituationen auf Kantonsstrassen verbessert werden. Es sind mehr Flächen zugunsten des Langsamverkehrs zur Verfügung zu stellen. Bus und Bahn sind als effiziente Verkehrsträger zu stärken.

Parkierungskonzept

Über ein Parkierungskonzept ist die Parkierung im öffentlichen Raum zu überprüfen und zu regeln. Bestandteile des Konzeptes sollen Anordnung, Parkdauer, Bewirtschaftung und Parkierungstyp sein.

Öffentlicher Verkehr

Neue lokale Busverbindungen sowie das Verlängern bestehender Linien in bisher schlecht erschlossene Quartiere muss geprüft werden. Die Erarbeitung eines Konzeptes für den öffentlichen Verkehr wird im Nachgang zur Revision angegangen.

### 3.3 Übergeordnete Festlegungen

Allgemein

Die übergeordneten Festlegungen sind im kantonalen Richtplan und im regionalen Richtplan Oberland festgelegt. Sie gelten als Rahmenbedingungen für den kommunalen Richtplan. In den folgenden Ausführungen wird auf diejenigen Punkte eingegangen, die aufgrund ihrer Relevanz in den Verkehrsplan übernommen werden müssen.

Kantonaler Richtplan

Am 18.3.2014 wurde der kantonale Richtplan mit integriertem kantonalem Raumordnungskonzept (ROK-ZH) vom Kantonsrat festgesetzt. Der neue kantonale Richtplan enthält in Rüti folgende geplante Festlegungen:

#### Öffentlicher Verkehr

- Doppelspurausbau zwischen Rapperswil-Jona und Rüti geplant

Verkehr	
	Hochleistungsstrasse
	Ausbau Hochleistungsstrasse
	Hauptverkehrsstrasse
	Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz
	Tunnel Hochleistungsstrasse
	Ausbau Tunnel Hochleistungsstrasse
	Tunnel Hauptverkehrsstrasse
	Variante / zu prüfende Linienführung
	Anschluss
	Autobahnaststätte
	Parkierungsanlage
	Radroute von nationaler Bedeutung
	Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
	Ausbau Bahnlinie
	Bahnlinie einspurig
	Rückbau bei Ersatz
	Bahntunnel doppel- oder mehrspurig
	Ausbau Bahntunnel
	Bahntunnel einspurig
	Variante / zu prüfende Linienführung
	Station / Haltestelle
	Aufzuhende Station / Haltestelle
	Haltestelle Reisebusverkehr
	Güterumschlag
	Schmalspurbahn
	Rückbau bei Ersatz
	Schmalspurtunnel
	Variante / zu prüfende Linienführung
	Station / Haltestelle
	Aufzuhende Station / Haltestelle
	Luftseilbahn



Ausschnitt Kantonaler Richtplan, Stand 18. März 2014

## Regionaler Richtplan

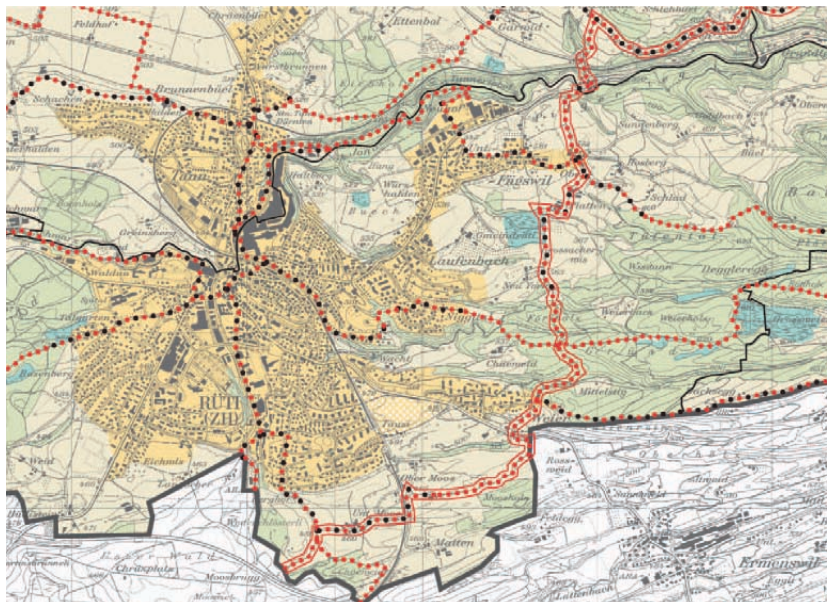
Der regionale Richtplan übernimmt die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und sieht in Ergänzung weitergehende Festlegungen vor, wie Buslinien, Fuss- und Radwege sowie Einrichtungen von regionalem Interesse (Parkierung, Park&Ride-Anlage). Der regionale Richtplan Zürich Oberland stammt aus dem Jahr 1998. Aufgrund der erfolgten Revisionen des kantonalen Richtplans werden die regionalen Richtpläne zurzeit gesamthaft überarbeitet.

Der regionale Richtplan Zürcher Oberland 1998 enthält zu den übergeordneten Verkehrsanlagen in Rüti folgende Festlegungen:

MIV	
• Hauptstrasse Richtung Dürnten	bestehend
• Dorfstrasse / Walderstrasse Richtung Fägswil	bestehend
• Ferrachstrasse / Eschenbacherstrasse Richtung Ermenswil (SG)	bestehend
• Rapperswilerstrasse Richtung Rapperswil-Jona	bestehend
• Spitalstrasse Richtung Bubikon / Wolfhausen	bestehend
ÖV	
• Bahnlinie von Wetzikon Richtung Rapperswil mit Haltestelle Rüti	bestehend
• Doppelspurausbau zwischen Rapperswil und Rüti (übergeordnete Festlegung)	geplant
• Anschlussgleis Joweid Zentrum	bestehend
• Buslinie Hauptstrasse Richtung Dürnten	bestehend
• Buslinie Dorfstrasse Richtung Fägswil	bestehend
• Buslinie Ferrachstrasse / Eschenbacherstrasse Richtung Ermenswil (SG)	bestehend
• Rapperswilerstrasse Richtung Rapperswil-Jona	bestehend
• Spitalstrasse Richtung Bubikon / Wolfhausen	bestehend
Radwege	
• Hauptstrasse Richtung Dürnten	geplant
• Dorfstrasse / Walderstrasse Richtung Fägswil	geplant
• Ferrachstrasse / Eschenbacherstrasse Richtung Ermenswil (SG)	geplant
• Rapperswilerstrasse Richtung Rapperswil-Jona	geplant
• Spitalstrasse Richtung Bubikon / Wolfhausen	geplant
Fuss- und Wanderwege	
• Keine geplanten Festlegungen	

Gemäss Revision des regionalen Richtplans Zürcher Oberland (in Bearbeitung) soll der regionale Fuss- und Wanderweg, welcher heute auf der Werkstrasse verläuft, künftig entlang der Jona geführt werden.

- ..... Fuss/Wanderweg ohne Hartbelag
- ..... Fuss/Wanderweg mit Hartbelag



### 3.4 Kommunale Festlegungen

#### Verkehrsplan

Der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebiets sicherzustellen. Er dient, falls notwendig, als Grundlage für das Erlassen von Baulinien und Werkplänen oder zur Landsicherung von festgesetzten Massnahmen.

Auf kommunaler Stufe werden neben der eigentlichen Festlegung von Verkehrsanlagen auch Angaben über die Aufgabe der entsprechenden Anlage und den Ausbaustandard gemacht. Damit werden die Festlegungen genauer definiert. Dies ergibt mehr Transparenz, einerseits für die Nachvollziehbarkeit durch die Bewohner von Rütli, andererseits für die Umsetzung durch die Behörden und die Verwaltung. Der langfristig ausgelegte Richtplan definiert jedoch nur konzeptionelle Inhalte und Ziele, er legt keine konkreten Massnahmen fest. Dies ist Sache der stufengerechten Umsetzung in Projekten.

Die gemäss kommunaler Planung festgelegten Strassen, Fuss- und Radwege, Parkieranlagen etc. sind Sache der Gemeinde. Landsicherung, Bau und Unterhalt gehen damit zulasten der Gemeinde. Die bezeichneten und im kommunalen Verkehrsplan dargestellten Strassen umfassen die Hauptsammelstrassen (rote Linie, dick). Die Hauptsammelstrassen bilden zusammen mit den übergeordneten Strassen (blau) wichtige Elemente der Groberschliessung. Trasséesicherung, Bau und Unterhalt der Sammelstrassen gehen zulasten der Gemeinde, wobei diese gemäss Strassengesetz bei neuen Strassen bzw. bei auszubauenden Strassen, die damit erstmalig den gesetzlichen Anforderungen genügen, einen Teil der Erstellungskosten in Form von Erschliessungs- bzw. Mehrwertbeiträgen auf die Grundeigentümer überwälzen kann.

### Verbindliche Festlegungen

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplantext umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, im Verkehrsplan dargestellt. Ergänzend wird im Bericht die Wirkung der Festlegungen aufgezeigt.

Die eingerahmten und grau hinterlegten Textteile sind verbindliche Festlegungen, die durch die Gemeindeversammlung zu beschliessen sind.

## Sammelstrassen

### Festlegungen

#### Sammelstrassen:

- |   |           |
|---|-----------|
| • Breitenhofstrasse                                       | bestehend |
| • Werkstrasse (Abschnitt Breitenhof- bis Widacherstrasse) | bestehend |

### Rechtswirkung

Das bezeichnete Sammelstrassennetz stellt zusammen mit den übergeordneten Staatsstrassen die Groberschliessung des Siedlungsgebiets sicher. Die Sammelstrassen sind Gemeindestrassen im Sinne des Strassengesetzes, Trasséesicherung, Bau und Unterhalt ist Aufgabe der Gemeinde. Die übrigen Strassen sind Quartierstrassen im Sinne der Zugangsnormen.

### Erläuterungen



Breitenhofstrasse im Bereich der Einmündung Bandwiesstrasse

Alle bereits bisher im Verkehrsplan bezeichneten Strassen behalten ihre Funktion als Sammelstrassen. In Anlehnung an die VSS-Norm SN 640 044 werden Sammelstrassen wie folgt definiert:

- Sammelstrassen sind durchleitende Strassen, welche in Rütli die Funktion der Verbindung zu den übergeordneten Hauptverkehrsstrassen übernehmen. Bei den Hauptsammelstrassen wird ein durchgehender beidseitiger Fussgängerschutz angestrebt. Beidseitig geführte Trottoirs sind je nach angrenzender Nutzung denkbar. Massgebend ist der Begegnungsfall LW/LW. Sammelstrassen sind grundsätzlich eher verkehrsorientiert gestaltet. Den Anliegen der Velofahrenden ist gebührend Beachtung zu schenken. Nach Möglichkeit sind Radstreifen bergwärts einzurichten und zu markieren.

Der Fussgängerschutz längs der Sammelstrassen ist je nach Situation in Form eines Trottoirs, eines Gehbereichs oder eines frei geführten Wegs zu gewährleisten. Alle Formen sind in der Regel mit einem Hartbelag auszuführen. Bauliche Anpassungen von Sammelstrassen sind mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Velofahrer zu projektieren.

Die übrigen Strassen sind Quartierstrassen im Sinne der Zugangsnormen und dienen primär der Feinerschliessung. Der erstmalige plankonforme Ausbau ist Sache der entsprechenden Grundeigentümer.



## Verkehrsberuhigte Gebiete / Tempo-30-Zonen

### Festlegung

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden, festgelegten, verkehrsberuhigten Gebiete wird verzichtet. Im Plan sind alle verkehrsberuhigten Gebiete eingetragen.

- |                             |           |
|-----------------------------|-----------|
| • Tempo 30 "flächendeckend" | bestehend |
|-----------------------------|-----------|

### Rechtswirkung

In Rüti sind die Wohnquartiere, mit Ausnahme von Staatsstrassen, Teilabschnitten der Hauptsammelstrassen und vereinzelt Privatstrassen, "flächendeckend" als Tempo-30-Zonen signalisiert und im kommunalen Verkehrsplan als verkehrsberuhigte Quartiere bezeichnet.

### Erläuterung



Langsamverkehrszonen sind z.B. Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen, wobei es bin anhin in Rüti lediglich Tempo-30-Zonen gibt. Im REK ist die Bandwiesstrasse als Begegnungszone eingetragen, weshalb sie auch im kommunalen Verkehrsplan als solches eingetragen wird.

## Strassen mit siedlungsorientierter Gestaltung

### Festlegungen

• Rapperswilerstrasse	geplant
• Ferrachstrasse	geplant
• Dorfstrasse	geplant
• Spitalstrasse	geplant
• Hauptstrasse	geplant

### Rechtswirkung



Rapperswilerstrasse im Bereich des Embru Areals

Gefordert ist eine aktive Gestaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit einer qualitativen Aufwertung des Strassenraumes in Abstimmung mit den örtlichen Verhältnissen. In den Bereichen mit siedlungsorientierter Gestaltung ist die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Querung der Strasse zu erleichtern. Die entsprechenden Massnahmen sind vorzugsweise im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) zusammen mit dem Kanton zu entwickeln und schrittweise umzusetzen. Bei Abweichungen von den Ausbaustandards sind Massnahmen von der Gemeinde mitzufinanzieren.

### Erläuterung

Mit der siedlungsorientierten Gestaltung der bezeichneten Strassenabschnitte soll der öffentliche Strassenraum aufgewertet und für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fussgänger und Velofahrer verbessert werden. Entsprechende Massnahmen sind vorzugsweise mit anstehenden Sanierungsarbeiten der Werkleitungserneuerung anzugehen. Dies hilft mit Kosten zu optimieren. Die Gemeinde Rüti hat im Jahr 2008 mit der Verkehrsvision Lösungsansätze zur Entlastung des Dorzentrums erarbeitet und dieses in den vergangenen Jahren weiterentwickelt.

### Verkehrsvision

Unabhängig von der Bezeichnung der Strassen mit siedlungsorientierter Gestaltung hat die Gemeinde die Verkehrsvision entwickelt. Die Richtplanfestlegung ist mit der Verkehrsvision Rüti kompatibel, setzt aber nicht voraus, dass die Umsetzung generell oder gleichzeitig erfolgen muss.

Die Gemeinde hat in der Folge die Verkehrsvision Rüti als Pilotbetrieb umgesetzt und Erkenntnisse daraus gewonnen. Der Ablauf des Pilotbetriebes sieht zusammengefasst wie folgt aus:

### Ablauf Monitoring



Genereller Ablauf des Pilotbetriebes sowie Abstimmung mit Monitoring  
Quelle: [www.rueti.ch](http://www.rueti.ch)

## Verkehrsmonitoring

Mit der Verkehrsvision werden folgende Ziele verfolgt:

- attraktives Zentrum mit hoher Aufenthaltsqualität
- sichere und direkte Verbindungen von Wohnquartieren ins Zentrum
- angemessene Verkehrsqualität für Ziel- und Quellverkehr
- minimieren des Durchgangsverkehrs durchs Zentrum
- öffentlicher Verkehr zum und vom Bahnhof verflüssigen
- bessere Erreichbarkeit des Bandwies-Zentrums

Zwischen dem 28. April und dem 10. Juni 2014 wurde in einem Pilotbetrieb die Phase 1 (siehe nächste Abbildung) untersucht. Im Versuch wurde die Dorfstrasse zwischen Bandwies- und Ferrachstrasse für den motorisierten Individualverkehr (MIV) als Einbahnstrasse signalisiert. Die Phase 2 (siehe nächste Abbildung) wurde nicht durchgeführt sondern über Computermodelle anhand der Erkenntnisse aus der Phase 1 modelliert.

Die erhobenen Daten zu Verkehrsaufkommen, Verhalten der Verkehrsteilnehmenden und den Lärmauswirkungen wurden in der Zwischenzeit ausgewertet. Im Detail wird auf folgende Berichte verwiesen:

- Ergebnisse Verkehrsuntersuchungen, transcon ag, 17.9.2014
- Auswertungen Verkehrserhebungen, transcon ag, 17.9.2014
- Kurzbericht Lärm, Monitoring, Grolimund + Partner AG, 16.9.2014

Die gesammelten Erkenntnisse werden mit der bestehenden Situation verglichen und hinsichtlich der städtebaulichen Entwicklung analysiert. Das daraus resultierende, umfassende Fazit zu Wirksamkeit, Chancen und Risiken stützt sich auf ein breites Spektrum an Prüfindikatoren (Verkehr, Siedlung, Umwelt, Gesellschaft usw.).

## Fazit zur Verkehrsvision

Mit dem Pilotbetrieb konnten die theoretischen Überlegungen und Abschätzungen weitgehend bestätigt werden. Dem Gewinn einer Verkehrsentlastung im Zentrum stehen die deutlich höheren Verkehrsbelastungen mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Lärmimmissionen und die Verkehrssicherheit auf der Umfahrroute gegenüber.

Für die Busse des öffentlichen Linienbetriebs konnten die Rahmenbedingungen während der Abendspitze deutlich verbessert und die Stabilität des Betriebsablaufs gewährleistet werden.

Der Fuss- und Zweiradverkehr wie auch der öffentliche Verkehr profitieren von einem Einbahnregime oder der Sperrung der Dorfstrasse.

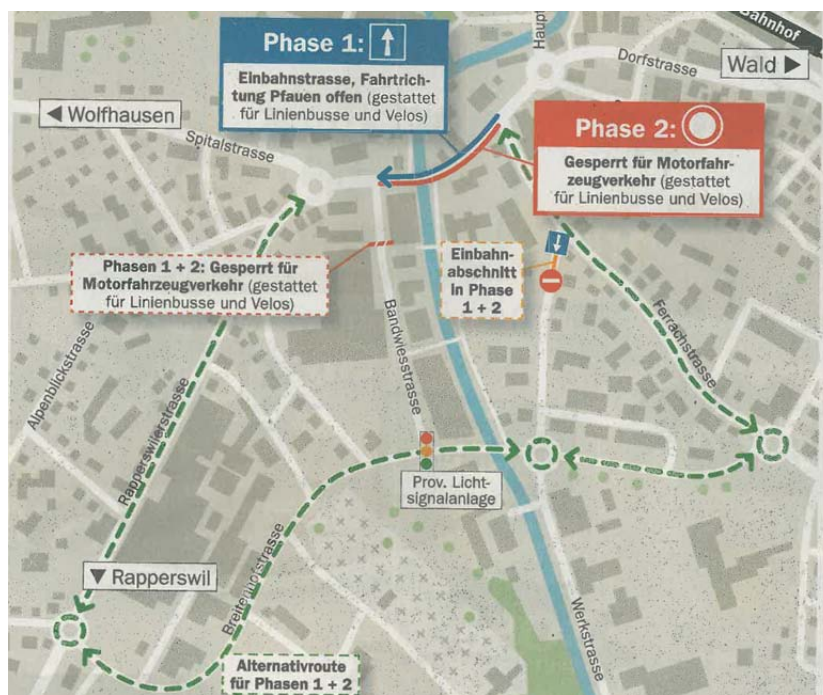
Fortsetzung Fazit zur Verkehrsvision

Der Gemeinderat und die Planungskommission sind aufgrund der Auswertung des Pilotversuches zum Schluss gekommen, dass die negativen Auswirkungen die positiven Auswirkungen klar überwiegen. Insbesondere die Verlagerung der Verkehrsbelastung in dichter bewohnte Gebiete, die Erreichbarkeit des Zentrums Bandwies, die Umwegfahrten und die neuen Stausituationen für den Individualverkehr sind nicht vertretbar. Die Verkehrsvision ist deshalb in dieser Form (Sperrung / Teilspernung Dorfstrasse) nicht umsetzbar.

Es sollen aber trotzdem alternative Varianten geprüft und weiterverfolgt werden. Für die Buslinien sollen Busbevorzugungen (Pfortnersysteme, Fahrbahnhaltestellen etc.) geprüft werden. Für die Fussgänger und Zweiradfahrer sollen zu den im Verkehrsplan bereits enthaltenen Massnahmen (Netzergänzungen, siedlungsorientierte Gestaltung von Strassenzügen, Begegnungszone Bandwies) zusätzliche Querungshilfen, Knotenbevorzugungen und gestalterische sowie signalisatorische Massnahmen ausgearbeitet werden. Für den motorisierten Individualverkehr soll das Einbahnregime auf der Werkstrasse eingeführt werden. Dadurch verbessert sich der Verkehrsablauf und trägt zur Erhöhung Verkehrssicherheit bei.

Ansonsten ergeben sich durch diese Massnahmenansätze keine grundsätzlichen Veränderungen im Verkehrssystem. Insbesondere sind keine Umwegfahrten in Kauf zu nehmen. Die Verkehrsabwicklung im Zentrum erfolgt lediglich auf einem für alle Verkehrsteilnehmer angenehmeren Geschwindigkeitsniveau.

Verkehrsführung Pilotbetrieb  
Phase 1 und 2



## Begegnungszone

### Festlegung

- |                   |         |
|-------------------|---------|
| • Bandwiesstrasse | geplant |
|-------------------|---------|

### Rechtswirkungen



Bandwiesstrasse, Blick Richtung  
Reformierte Kirche

Im bezeichneten Gebiet des Dorfkerns von Rüti ist eine Signalisation als Begegnungszone anzustreben. Dies bedeutet gemäss Art. 22b Signalisationsverordnung (SSV):

- Zulässige Geschwindigkeit max. 20 km/h, welche durch bauliche Massnahmen unterstützt wird
- Fahr- und Gehbereiche sind in Mischflächen zu integrieren (Auflösung Fahrbahnränder)
- Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten (Rollschuhe, Inline-Skates, Trottinette, Kinderräder etc.) haben Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr
- Parkierung nur innerhalb von markierten Parkfeldern; für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren

### Erläuterungen

Im REK ist die Bandwiesstrasse als Begegnungszone eingetragen. Entlang der Bandwiesstrasse sollen gemäss REK nach Möglichkeit öffentliche Plätze mit städtischem Charakter entstehen. An der Bandwiesstrasse bestehen Läden und Gaststätten mit Publikumsverkehr. Mit einer Begegnungszone kann die Aufenthaltsfreundlichkeit des Strassenraumes deutlich erhöht werden, ohne die Durchfahrt zu unterbinden. Die Durchfahrt des Ortsbusses 884 muss auch nach Umgestaltung der Bandwiesstrasse gewährleistet werden. Bauliche Massnahmen müssen entsprechend ausgerichtet und umgesetzt werden.

Für jede Begegnungszone ist gemäss der Signalisationsverordnung (Art. 108) ein verkehrstechnisches Gutachten zu erarbeiten. Dieses muss aufzeigen, ob die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit nötig, zweckmässig und verhältnismässig ist, ob andere Massnahmen vorzuziehen sind und ob die Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. Sie ist fallweise durch gestalterische Massnahmen zu unterstützen.

## Eingangstore

### Festlegungen

• Rüti West, Spitalstrasse	bestehend
• Rüti Nordost, Walderstrasse	bestehend
• Rüti Südost, Eschenbacherstrasse	bestehend
• Rüti Südwest, Rapperswilerstrasse	bestehend

### Rechtswirkung

Die Festlegung bedeutet, dass an der bezeichneten Stelle ein gut erkennbares Eingangstor installiert werden soll. Ziel ist, eine Situation hervorzuheben, an der die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich gesenkt werden sollen und die gestalterisch nach einer Akzentuierung verlangt.

### Erläuterungen



Bereich der Pfortneranlage auf der Eschenbacherstrasse

An der auf der Spitalstrasse bezeichneten Stelle gibt es heute eine Fussgängerquerung im Bereich der Bushaltestelle Waldau. Deshalb wird diese als bestehend im Verkehrsplan eingetragen. Die bestehende Fussgängerquerung soll zu einem gut erkennbaren Eingangstor ausgebaut werden. Heute gilt auf diesem Strassenabschnitt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Mit einem Eingangstor soll der Dorfeingang von Rüti klar markiert werden. Da es sich bei der Hauptstrasse um eine HVS im Eigentum des Kantons handelt, ist eine entsprechende Koordination und Bewilligung Voraussetzung für die angedachten Massnahmen. Letztere sollen zum gegebenen Zeitpunkt evaluiert werden. Nebst der Erhöhung der Sicherheit soll die Zufahrt zur Halle Schwarz besser erkennbar gemacht werden.

Die Eingangstore auf der Walder-, der Eschenbacher- und der Rapperswilerstrasse sind ebenfalls bestehend.

## Festlegungen

## Bushaltestellen / Busbetrieb

• Haltestellen der Buslinie 854	bestehend
• Haltestellen der Buslinie 885	bestehend
• Haltestellen der Buslinie 870	bestehend
• Haltestellen der Buslinie 880	bestehend
• Haltestellen der Buslinie 887	bestehend
• Haltestellen des Ortsbusses 884	bestehend
• Haltestellen der Buslinie 888	bestehend
• Haltestellen der Buslinie 631	bestehend

## Rechtswirkung

Die Festlegung einer Bushaltestelle verpflichtet den Gemeinderat, dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) bei Bedarf entsprechende Anträge zu stellen. Die Ausstattung (Warteunterstand, Veloabstellanlagen u. dgl.) ist Sache der Gemeinde.

## Erläuterungen

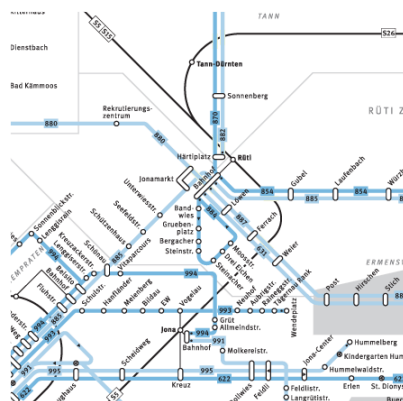


Bushaltestellen am Bahnhof Rütli

Der Bahnhof Rütli wird heute von fünf Buslinien der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) angefahren (Linien 854, 885, 870, 880, 887). Zudem verkehrt der Ortsbus 884 zwischen dem Quartier Bergacher und den Einkaufszentren an der Bandwiesstrasse, ab 20.00 Uhr bedient die Buslinie 888 die Quartiere Seefeld, Bergacher und Weier. Der sogenannte Schneider-Bus (Linie 631) verkehrt im Halbstundentakt zwischen Rütli und Eschenbach.

Gemäss Angebotsverordnung (§ 4 AGV) sind zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete ab 300 Einwohnern sowie Arbeits- und Ausbildungsplätze mit mindestens einer Haltestelle zu erschliessen. Die Luftlinienentfernungen sollen 400 m zu Bushaltestellen und 750 m zu Bahnhöfen nicht überschreiten.

Einzelne Quartiere in Rütli wie beispielsweise Fägswil, der Froberg und der Rosenberg sind heute ungenügend erschlossen. Das Busnetz der Gemeinde Rütli soll deshalb zu einem späteren Zeitpunkt grundlegend überprüft werden.



Netzplan Rütli ZH



Reduktionsgebiete Autoabstellplätze (grösserer Plan im Anhang)

## Fuss- und Wanderwege

### Festlegungen

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fusswege wird verzichtet und es werden nur die geplanten Verbindungen aufgeführt. Im Plan wurde das gesamte Fuss- und Wanderwegnetz eingetragen. Die Fuss- und Wanderwege bilden ein zusammenhängendes Netz zwischen den Quartieren und den wichtigsten Zielen wie Schulen, Kindergärten, Sport- und Freizeitanlagen, Bus- und Bahnhaltstellen, Einkaufszentren, Gemeindehaus, Altersheim, Kirchen etc.

• Wegverbindung Bergblickstrasse	geplant
• Talgartenstrasse – Katzenweg	geplant
• Rapperswilerstrasse – Areal Altwegg	geplant
• Wegverbindung Roosriet	geplant
• Weg entlang Feienbächli	geplant
• Weg entlang Dachseggbächli	geplant
• Speerweg – Ferrachstrasse	geplant
• Honeggrainstrasse – Kühweidstrasse	geplant
• Weg längs Jona – Zentrum Joweid	geplant
• Wegverbindungen im Rain	geplant
• Zwei Wegverbindungen Rapperswilerstrasse – Wiesenstrasse	geplant
• Niggital – Gmeindrüti	geplant
• Wegverbindung Rosenberg	geplant
• Joweid Zentrum – Haltberg	geplant
• Wegverbindung Rapperswilerstrasse – Bandwiesstrasse	geplant
• Wegverbindung längs Jona Breitenhofstrasse – Schulhaus Widacher	geplant

### Rechtswirkung

Die regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwege bilden ein zusammenhängendes Wegnetz. Die Festlegung dieses Netzes bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen (öffentliches Wegrecht, Baulinien), für den Bau der Anlagen und für die Markierung, namentlich des Wanderwegnetzes. Trasséesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde. Bei Flur- und Genossenschaftswegen bleibt das Landwirtschaftsgesetz vorbehalten.



## Erläuterungen



Das bisherige Netz der bestehenden und geplanten Fuss- und Wanderwege erfährt zahlreiche Anpassungen. Einzelne Wege haben neu regionale und nicht mehr kommunale Bedeutung (z.B. Niggitalstrasse).

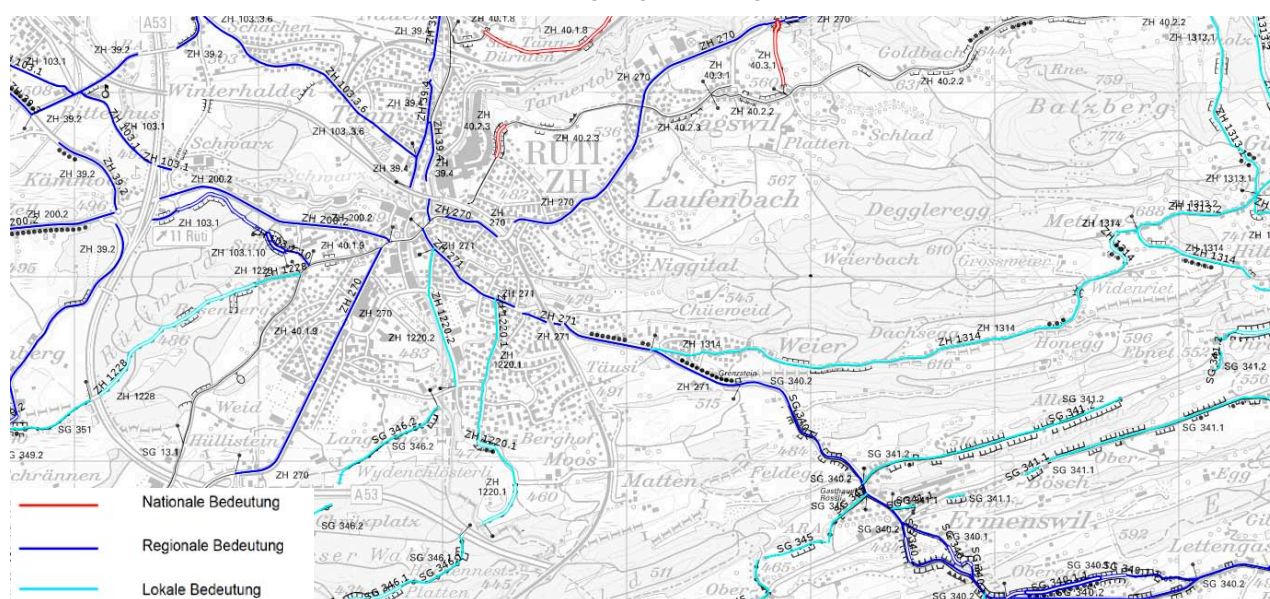
Mehrere bisher als geplant bezeichnete Wege wurden in der Zwischenzeit realisiert und sind als bestehend gekennzeichnet.

Die geplanten und auszubauenden Wegabschnitte sind schrittweise zu realisieren und zu beschildern. Ausserhalb des Siedlungsgebiets sind alle geplanten Fusswege ohne Hartbelag auszuführen. Bei bestehenden Wegen mit Hartbelag soll bei allfälligen baulichen Sanierungen ein Naturbelag geprüft werden. Innerhalb des Siedlungsgebiets ist Hartbelag üblich, doch können abschnittsweise auch Wege ohne Hartbelag sinnvoll sein.

Die Wegverbindung entlang der Jona von der Breitenhofstrasse bis zum Schulhaus Widacher darf aufgrund der Rückmeldung aus der Vorprüfung eine maximale Breite von 1 Meter aufweisen und muss unbefestigt sein.

Historische Verkehrswege  
(Quelle: [www.ivs.admin.ch](http://www.ivs.admin.ch))

Im Übrigen ist auf das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) hinzuweisen. In Rüti sind zwei Verbindungen von nationaler Bedeutung verzeichnet. Bei den weiteren historischen Verkehrswegen handelt es sich um solche von regionaler oder lokaler Bedeutung. Die Wegstrecke des bekannten Jakobsweges, der von Skandinavien durch die Schweiz nach Santiago de Compostela in Spanien führt, durchquert das Gemeindegebiet Rüti (siehe kommunaler Verkehrsplan). Bei baulichen Massnahmen auf diesen Wegabschnitten sind die überlieferte Substanz und der historische Verlauf von Verkehrswegen zu schonen und möglichst unbeeinträchtigt zu erhalten. Dazu ist eine Vollzugshilfe verfügbar. Veränderungen sind bewilligungspflichtig.



Kartenausschnitt der historischen Verkehrswege der Schweiz  
Quelle: [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch)

## Radwege

### Festlegungen

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Radwege wird verzichtet und es werden nur die geplanten Verbindungen aufgeführt. Im Plan sind alle Radwege eingetragen.

• Trümmenweg – Niggital (Hessenwäldli)	geplant
• Längs Jona (ARA)	geplant

### Rechtswirkung

Die kommunalen Radwege bilden eine Ergänzung des regionalen Radwegnetzes. Die Festlegung dieses Netzes bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen (Baulinien), für den Bau der Anlagen sowie für die Markierung des Radwegnetzes. Trasséesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde.

### Erläuterungen



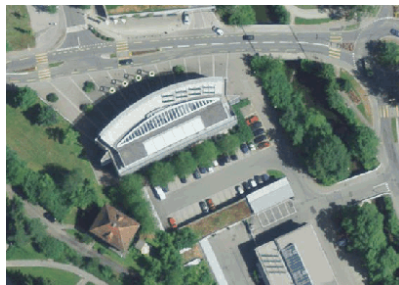
Es gilt der Grundsatz, dass alle Gemeindestrassen mit dem Velo befahren werden können. Verbesserungen für die Velofahrer sollen überwiegend im Rahmen des Fusswegausbaus oder einer Umgestaltung von Strassen realisiert werden. Im Verkehrsplan sind vereinzelte bestehende und zwei geplante kommunale Radwegverbindungen bezeichnet.

Strassenraumgestaltungen auf Abschnitten mit geplanten Radwegen sind mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Velofahrer zu projektieren. Dies ist etwa bei steileren Hangneigungen oder bei wechselseitiger Parkierung von Bedeutung. Im Übrigen sind bei allen baulichen Massnahmen, welche die Festlegungen siedlungsorientierte Gestaltung, verkehrsberuhigte Quartiere, Begegnungszonen und Fussgängerzonen betreffen, die Anliegen des Veloverkehrs zu berücksichtigen.

Innerorts wird der Veloverkehr i.d.R. auf Radstreifen oder in Koexistenz (Mischverkehr), ausnahmsweise als separater Radweg, geführt, ausserorts als kombinierter Fuss-/Radweg oder als separater Radweg.

## Öffentliche Parkieranlagen für Motorfahrzeuge

### Festlegungen



Parkierungsanlage beim Gemeindezentrum

• Ferrach beim Postgebäude	26	bestehend
• Rütiwald / ehem. Spital	95	bestehend
• Parkhaus Werkstrasse	30	geplant
• Amthof	13	bestehend
• Klosterhof	26	bestehend
• Amthausstrasse / Seidenhof	16	bestehend
• Dorfstrasse	18	bestehend
• Bahnhof	12	bestehend
• Wiesentalstrasse	7	bestehend
• Egg/Schwimmbadzufahrt	33	bestehend
• Schwarz	92	bestehend
• Friedhof	12	bestehend
• Gemeindezentrum	46	bestehend
• Sonnenplatz	90	bestehend
• Seefeld	15	bestehend
• Schützenwiese	88	bestehend
• Scheibenstrasse	26	bestehend
• Neuhausstrasse / SH Lindenweg	13	bestehend

### Rechtswirkung

Mit der Festlegung der öffentlichen Parkieranlagen für Motorfahrzeuge wird das öffentliche Interesse dokumentiert. Die Festlegungen im Plan bilden die Grundlage für die Landsicherung.

Für den Bau und Betrieb der kommunalen Anlagen ist die Gemeinde zuständig, wobei beides an Private delegiert werden kann.

### Erläuterungen

Im regionalen Richtplan sind keine öffentlichen Parkieranlagen eingetragen.

Eine neue Anlage von kommunaler Bedeutung ist mit der Neuüberbauung des Gebietes Bruggacher an der Werkstrasse vorgesehen. Obwohl es sich bei dieser Überbauung um ein Gebäude mit privaten Bauträgern handelt, wird sich die Gemeinde am Bau der Parkhäuser beteiligen. Es ist vorgesehen, die rund 30 öffentlich zugänglichen Abstellplätze der Parkierungsanlage im Bruggacher zu bewirtschaften.

Die bestehenden Abstellplätze an der Scheibenstrasse im Bereich der Sportanlage Schützenwiese, welche vorwiegend für Sportanlässe benötigt werden, sollen verlagert werden.

Parkierungskonzept

Gemäss REK ist über ein Parkierungskonzept die Parkierung im öffentlichen Raum zu überprüfen und zu regeln. Das Konzept soll Aussagen zur Anordnung, zur Parkdauer, zur Bewirtschaftung und zum Parkierungstyp machen. Das Parkierungskonzept ist nicht Gegenstand der vorliegenden Revision sondern ist in einem separaten Arbeitsschritt zu erstellen.

## Öffentliche Veloabstellanlagen

Festlegungen

• Ferrach beim Postgebäude	12	bestehend
• Amthof (Bibliothek)	12	bestehend
• Bahnhof (4 Stationen)	400	bestehend
• Schwarz	300	bestehend
• Gemeindezentrum	40	bestehend
• Sonnenplatz	12	bestehend
• Schützenwies	25	bestehend
• Scheibenstrasse	22	bestehend
• Schulhaus Lindenberg	66	bestehend
• Schulhaus Widacher	84	bestehend
• Sporthalle Widacher	35	bestehend
• Primarschulhaus Schlossberg	20	bestehend
• Primarschulhaus Ferrach	65	bestehend
• Primarschulhaus Fägswil	61	bestehend
• Oberstufen Schulanlage EGG (Abstellanlage via Parkplätze)	80	bestehend
• Oberstufen Schulanlage EGG (Abstellanlage via Schwarz)	80	bestehend
• Oberstufen Schulanlage, Pausenplatz Schanz	50	bestehend
• Oberstufen Schulanlage, Halle Schwarz	20	bestehend

Rechtswirkung

Die Festlegung von Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse verpflichtet den Gemeinderat, bei grösseren Bauvorhaben mit publikumsorientierten Nutzungen (öffentliche Bauten, Läden im Zentrum etc.) die Bedürfnisse der Zweiradfahrer zu berücksichtigen. Bau und Betrieb der kommunalen Anlagen ist Sache der Gemeinde, wobei beides an Private delegiert werden kann.

## Erläuterung



Veloabstellanlage am Bahnhof Rüti

Die Festlegung der öffentlichen Veloabstellplatzanlagen ergänzt die Festlegungen der öffentlichen Parkieranlagen für Motorfahrzeuge. Ein zeitgemässes Angebot im Bereich von publikumsorientierten Nutzungen ist wichtig. Dazu gehören namentlich eine genügende Anzahl, eine benutzerfreundliche Lage sowie eine witterungsgeschützte und diebstahlsichere (Velorahmen anschliessbar) Ausführung. Für die Bemessung der Anzahl Veloabstellplätze gilt die VSS-Norm SN 640065.

Die meisten Veloabstellanlagen an den Bahnhöfen in der Region Oberland genügen den heutigen Anforderungen (Zugang, Parkiersystem, Witterungsschutz, Unterhalt etc.) nicht. Aufgrund der 2011 im Rahmen des Agglomerationsprogramms Agglo Obersee systematisch erhobenen Mängel sind sie zu modernisieren.

Gemäss Aggloprogramm Obersee sind die Positionierungen von überwachten Veloparkieranlagen in Abhängigkeit von den Platzverhältnissen und der Zentralität des Standortes beim Bahnhof Rüti, Rapperswil-Jona und Pfäffikon zu prüfen. Eine Detailüberprüfung hat gezeigt, dass die Veloabstellanlage am Bahnhof Rüti der bestehenden Nachfrage entspricht und kein Handlungsbedarf besteht. Die gemäss Aggloprogramm Obersee geforderte überwachte Veloabstellanlage wurde bereits umgesetzt. Gemäss Angaben der Gemeinde wird dieses Angebot zurzeit jedoch nur wenig genutzt.

## 4. Kostenfolgen und Prioritäten

### 4.1 Allgemeines

#### Kosten

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

- Planungs- und Projektierungskredite
- Baukredite (z.B. Radweg, Strassenraumgestaltung)

#### Ausgaben in Finanzkompetenz des Gemeinderats

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

- Baukredite
- Unterhalt der Infrastrukturanlagen (z.B. Strassensanierungen)
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte (z.B. Strassenraumgestaltung)
- Feinerschliessung (z.B. öffentliche Wege)

#### Separate Kreditbeschlüsse notwendig

Für die meisten festgelegten Massnahmen sind somit noch separate Kreditbeschlüsse notwendig. Diese werden als Objektkredite durch die zuständigen Instanzen (z.B. Kanton, Gemeinderat) bewilligt oder den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zur Beschlussfassung unterbreitet.

## 4.2 Geplante Verkehrsanlagen

### Punktuelle Massnahmen

Punktuelle Verbesserungen, Aufwertungen und Ergänzungen bereits bestehender Verkehrsanlagen sind nicht Gegenstand des Verkehrsplans.

### Prioritäten

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

sofort	2015 – 2017	Priorität 1
kurzfristig	2015 – 2022	Priorität 2
mittelfristig	2015 – 2026	Priorität 3
langfristig	nach 2026	Priorität 4

### Umsetzung

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

### Siedlungsorientierte Gestaltung

Nr.	Code	Festlegung	Priorität
1	MIV	Rapperswilerstrasse	2
2	MIV	Ferrachstrasse	1
3	MIV	Dorfstrasse	2
4	MIV	Spitalstrasse	2
5	MIV	Hauptstrasse	2

### Begegnungszone

6	MIV	Bandwiesstrasse	2
---	-----	-----------------	---

---

Fuss- und Wanderwege

7	LV	Wegverbindung Bergblickstrasse	2
8	LV	Talgartenstrasse bis Katzenweg	2
9	LV	Rapperswilerstrasse bis Areal Altwegg	2
10	LV	Wegverbindung Roosriet	2
11	LV	Weg entlang Feienbächli	2
12	LV	Weg entlang Dachseggbächli	3
13	LV	Speerweg bis Ferrachstrasse	1
14	LV	Honeggrainstrasse bis Küh- weidstrasse	2
15	LV	Weg längs Jona Breitenhofstras- se bis Zentrum Joweid	3
16	LV	Wegverbindung im Rain	2
17	LV	Rapperswilerstrasse bis Wiesen- strasse	2
18	LV	Niggital bis Gmeindrüti	3

19	LV	Wegverbindungen Rosenberg / Oberhaltberg	4
20	LV	Joweid Zentrum bis Haltberg	3
21	LV	Wegverbindung Aubrigstrasse zwischen Ferrachstrasse und Dachseggbächli	4
22	LV	Wegverbindung entlang Dach- seggbächli	4
23	LV	Wegverbindung Bandwiesstrasse - Werkstrasse	1
24	LV	Wegverbindung Rapperswilstras- se - Bandwiesstrasse	4
25	LV	Wegverbindung längs Jona Brei- tenhofstrasse – Schulhaus Wida- cher	3

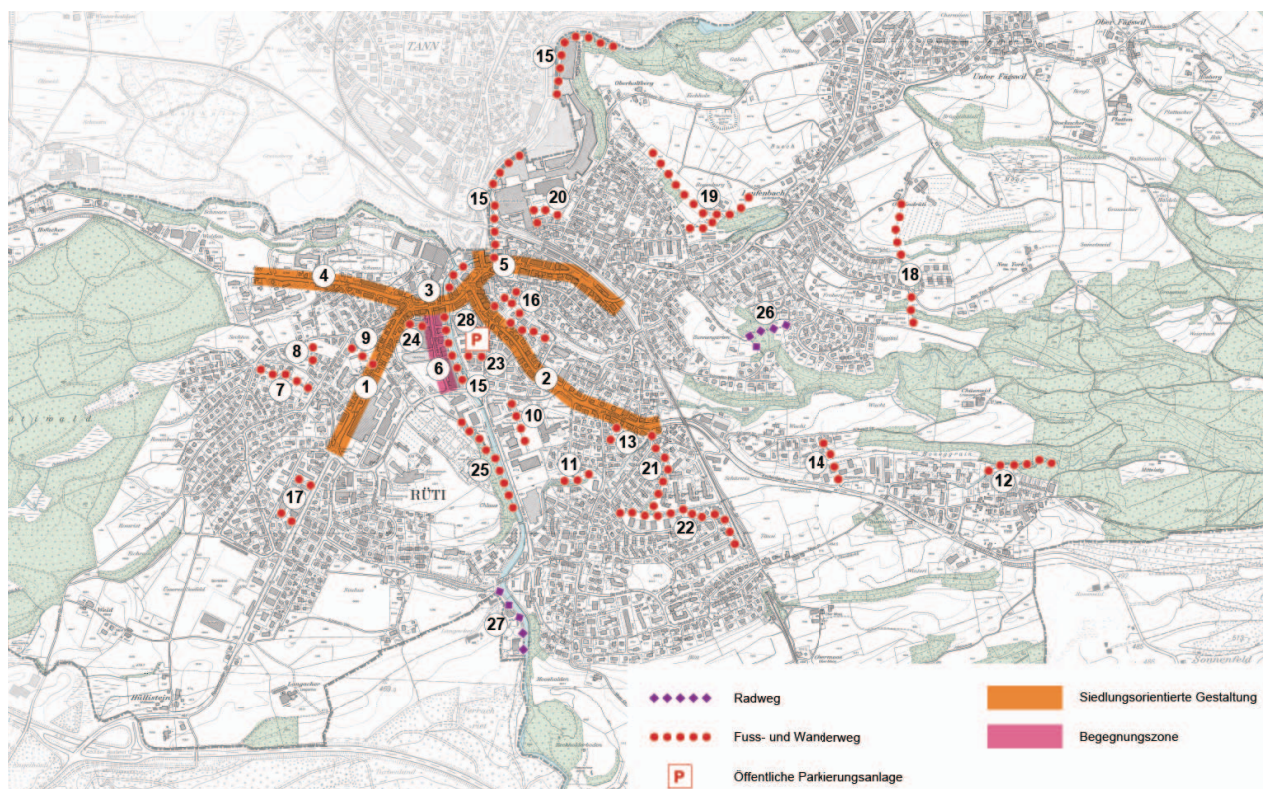
Radwege

26	LV	Trümmelenweg bis Niggital (Hessenwäldli)	2
27	LV	Wegverbindung längs Jona, Neuhusstrasse bis ARA (westseitig)	2

Öffentliche Parkieranlagen

28	MIV	Parkhaus Werkstrasse, Brugg- acher	1
----	-----	---------------------------------------	---





Übersichtsplan Massnahmen 1 - 28

## 4.3 Auswirkungen des Bevölkerungswachstums auf den Verkehr

### Auswirkungen Wachstum

Die Auswirkungen des Bevölkerungswachstums im Zusammenhang mit der Verkehrsbelastung und den Infrastrukturen sollen aufgezeigt werden.

Nachdem auf die Einzonung des Areals Neuhaus verzichtet wurde, beträgt das prognostizierte Fassungsvermögen mit der revidierten BZO 14'120 Einwohner. Die Einwohnerkapazität wächst gegenüber der bisherigen BZO (1985) um 3.6 % oder ca. 491 Einwohner. Mit dem gut ausgebauten ÖV (S-Bahn und Bus), dem feinmaschigen Fusswegnetz und dem relativ dichten Radwegnetz sowie dem gut ausgebauten Strassennetz lässt sich der Verkehr auch künftig gut bewältigen.

An einigen neuralgischen Punkten wie dem Hertikreisel oder dem Löwenplatz werden sich aber auch künftig in den Spitzenzeiten Stausituationen ergeben. Im Zentrum sollen deshalb laufend geeignete Massnahmen geprüft werden. Dazu gehören die Buspriorisierung, zusätzliche Querungshilfen sowie betriebliche und gestalterische Massnahmen.

Für das Infrastrukturnetz sind durch die geplanten Auf- und Umzonungen ebenfalls keine Engpässe zu befürchten. Das Werkleitungsnetz verfügt grundsätzlich über die notwendige Kapazität, zumal dieses auf einen hohen Ausbaugrad ausgerichtet ist.

## 5. Mitwirkung

### 5.1 Allgemeines

### Öffentliche Auflage

Die Revisionsvorlage wurde am 30.9.2014 vom Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Auflage, Anhörung und Vorprüfung verabschiedet. Die öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG erfolgte vom 7.11.2014 bis zum 31.1.2015. Während der Auflagefrist konnte sich jedermann zur Planvorlage äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen. Sämtliche Anliegen wurden auf ihre Zweckmässigkeit geprüft und flossen bei positiver Beurteilung in die Revisionsvorlage ein.

## Anhörung

Die Nachbargemeinden Bubikon ZH, Dürnten ZH, Wald ZH, Eschenbach SG, Rapperswil-Jona SG sowie die Planungsgruppe Region Zürcher Oberland (RZO) und Agglo Obersee wurden zur Anhörung eingeladen.

Die RZO hat mit Schreiben vom 29.1.2015 zur Revision der Richt- und Nutzungsplanung Stellung genommen.

## Bericht zu den Einwendungen

Gemäss § 7 PBG sind abgelehnte Anliegen in einem Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen zu dokumentieren und die Ablehnung zu begründen. Alle Einwendungen sowie die Anliegen der RZO sind im "Bericht zur Mitwirkung" aufgeführt. Dieser Bericht ist als Teil der Revisionsvorlage zusammen mit der Nutzungsplanung von der Gemeindeversammlung festzusetzen, muss aber nicht von der Baudirektion genehmigt werden.

## 5.2 Hinweise aus der Vorprüfung

### Stellungnahme ARE

Die Revision, bestehend aus dem Verkehrsplan und dem Bericht gemäss Art. 47 RPV, wurde dem Kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat mit Vorprüfungsbericht vom 19.3.2015 zur Teilrevision Stellung genommen.

### Ergebnisse der Vorprüfung

Diejenigen Anliegen, welche berücksichtigt werden konnten, sind entsprechend in die Unterlagen eingeflossen. Zu den übrigen Inhalten wird wie folgt Stellung genommen:

### Umfassende kommunale Richtplanung

Das ARE erachtet bei grösseren Gemeinden innerhalb der urbaneren Handlungsräume (wie z.B. Rüti) eine umfassende, alle Sachbereiche umfassende kommunale Richtplanung als zielführend. Der Gemeinde wird deshalb empfohlen, ausgehend von den bereits vorhandenen, weit gediehenen Grundlagen eine umfassende kommunale Richtplanung auszuarbeiten.

### Fazit

Gemäss § 31 PBG darf nicht auf den kommunalen Verkehrsplan verzichtet werden. Teilrichtpläne mit anderen Inhalten sind dagegen nicht zwingend erforderlich, weshalb darauf verzichtet wird eine umfassende kommunale Richtplanung auszuarbeiten. Zudem verfügt Rüti mit dem REK bereits über eine konzeptionelle Grundlage für die räumliche Entwicklung der Gemeinde.

## Anpassung auf kantonales Velowegnetz

Zurzeit überprüft der Kanton Zürich sein Velowegnetz, was zu Anpassungen am kantonalen Velowegnetz führen kann. Ein erster Entwurf des Velonetzplans soll bis 2015 vorliegen. Das ARE empfiehlt, dass das vorgesehene kommunale Radwegnetz dannzumal aufgrund des aktualisierten Velonetzplans zu überprüfen und darauf abzustimmen ist.

### Fazit

Aufgrund unterschiedlicher Zeitabläufe beim Kanton und der Gemeinde Rüti kann der aktualisierte Velonetzplan nicht oder nur teilweise (lediglich rechtskräftige Velorouten) in den überarbeiteten kommunalen Verkehrsplan aufgenommen werden.

## Programmatische Handlungsanweisung "Strassen mit siedlungsorientierter Gestaltung"

Es ist zu prüfen, ob die Festlegung "Strassen mit siedlungsorientierter Gestaltung" im Richtplantext mit einer programmatischen Handlungsanweisung zu ergänzen ist, wonach sich der Gemeinderat Rüti bei der RZO um entsprechende RRP-Einträge einzusetzen hat.

### Fazit

Es wird darauf verzichtet den Richtplantext mit einer programmatischen Handlungsanweisung zu ergänzen.

## Fusswegverbindungen Kleinwäldchen Rosenberg

Entlang der Kleinwäldchen "Wiberg" und "Laufenbach" (Nr. 19 im Massnahmenplan S. 39 Bericht zum kommunalen Verkehrsplan) sollen Fusswegverbindungen mit Hartbelag entstehen. Diese Wäldchen sind heute praktisch nicht erschlossen. Um langfristig stabile Waldbestände entlang der Bauzone zu erhalten, ist ihre regelmässige Bewirtschaftung notwendig. Deshalb regt die Abteilung Wald an, die neuen Fusswege genügend breit zu dimensionieren, damit sie auch für die Waldbewirtschaftung nutzbar sind.

### Fazit

Es wird darauf verzichtet die Wege so weit auszubauen, dass sie auch für die Waldbewirtschaftung nutzbar sind.

# Anhang

## A1 Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Kantonales Amt für Raumentwicklung (sofern nicht anders vermerkt)
AGV	Angebotsverordnung
BDV	Baudirektionsverfügung
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BZO	Bau- und Zonenordnung
GEP	Genereller Entwässerungsplan
GWP	Genereller Wasserversorgungsplan
IVS	Verkehrswege der Schweiz
kbS	Kataster der belasteten Standorte
LEK	Landschaftsentwicklungskonzept
LV	Langsamverkehr
LW	Lastwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz (kantonal)
REK	Raumentwicklungskonzept
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
ROK	Raumordnungskonzept
RPV	Raumplanungsverordnung (eidgenössisch)
RZO	Region Zürcher Oberland
SSV	Signalisationsverordnung
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

## A2 Plan Reduktionsgebiete Autoabstellplätze

