

## **Angaben zur Stellungnahme**

**Thematik:**

Ortsplanungsrevision

**Teilnehmerangaben:**

Andreas Hohl  
Wacht 22a  
FDP.Die Liberalen Rüti  
8630 Rüti

**Kontaktangaben:**

Gemeinde Rüti ZH  
Breitenhofstrasse 30  
8630 Rüti

E-Mail-Adresse: [info@rueti.ch](mailto:info@rueti.ch)

Telefon: 055 251 33 33

**Teilnehmeridentifikation:**

174009

## **Mitwirkungsfragen zur Bau- und Zonenordnung**

### **Sind die Anpassungen der Bau- und Zonenordnung für Sie plausibel?**

Die FDP Rüti begrüsst die Harmonisierung der Begriffe und Normen mit den übergeordneten Vorschriften.

Untersuchungen haben gezeigt, dass ein Bevölkerungswachstum sowohl einen positiven (finanziellen) Einfluss auf die Gemeinde haben kann, als auch einen negativen. Wie sehen die Restkapazitäten in unserer Infrastruktur aus? Angesichts der laufend notwendigen Erweiterungen an Schulraum ist zu bezweifeln, dass ein Bevölkerungswachstum zu einer positiven Entwicklung der Gemeinde beiträgt. Hat der Gemeinderat diese Fragestellung untersucht?

In der BZO sind viel zu viele weiche Kriterien enthalten. Mit begriffen " in der Regel, wenn oder soweit möglich, nicht übermässig, wertvoll,, etc" lassen sehr viel Spielraum für Interpretationen, Einsprachen und damit Verzögerungen und willkürliche Entscheide offen. Unser Baumraum ist knapp und teuer, Wir brauche mehr Wohnraum damit die Preise nicht noch stärker steigen. Bauverzögerungen und nicht vorhersehbare Entscheide machen Bauprojekte zu einem grossen Risiko und damit unattraktiv. Eine Bauzonenordnung soll klar, einfach, und eindeutig sein und soll wenig Interpretationsspielraum enthalten. Weniger klare Regeln sind mehr.

In der heutigen digitalen Welt sollten die Chancen der Digitalisierung genutzt werden. Dazu gehört, dass die BZO regelbasiert und eindeutig aufgebaut ist, so dass der ganze Baubewilligungsprozess automatisiert werden kann und vorhersehbare, nachvollziehbare und eindeutige Resultate entstehen. Dies macht nicht nur Bauplanungsprozesse planbarer und schneller, sondern macht ihn auch gemeindeintern effizienter und damit günstiger.

Aus diesen Gründen fordert die FDP, dass die BZO nochmals grundsätzlich überarbeitet und entschlackt wird so dass ein umfassender Digitalisierungsprozess eingeleitet werden kann und Bewilligungsverfahren einfacher und schneller abgewickelt werden können.

### **Welche generellen Vorteile sehen Sie? (Rückmeldungen zu einzelnen Details können Sie direkt in den Dokumenten und Plänen einfügen)**

Innere Verdichtung, Aufzonungen und Sonderbauzonen  
Aufgrund fehlender anderer Möglichkeiten (Einzonungen) sind diese Massnahmen sinnvoll. Da aber die Gemeinde keinen Einfluss auf die Realisierung des Mehrnutzens hat, ist der direkte Nutzen der Massnahmen eher fraglich und eher langfristiger Art.

### **Welche generellen Schwachstellen sehen Sie? (Rückmeldungen zu einzelnen Details können Sie direkt in den Dokumenten und Plänen einfügen)**

#### **Welche Anpassungen und Massnahmen fehlen Ihrer Meinung nach?**

fehlende Hochauszonen

Da Bauland in Rüti sehr knapp ist, könnte das Bauen massiv in die Höhe in geeigneten Gebieten ein Ausweg sein.

Im privaten Areal Joweid steht bereits ein kleines Hochhaus, welches zentral und in absoluter Nähe zum Bahnhof steht. Dieser Standort ist ideal für ein (mehrere) weitere Hochhäuser sowohl als Arbeitsort, wie auch als Wohnort. Wir erachten deshalb die neue Zentrumzone Z5/130 im Joweid Areal als ungenügend und fordern die Zulassung von höheren Gebäuden (10-20 Stockwerke) mit höherer Ausnutzung und Nutzung sowohl für Wohnen wie auch für Arbeiten.

An der Scheibenstrasse steht ebenfalls seit Jahrzehnten ein 8½-stöckiges Wohnhochhaus. Der Perimeter ist ideal für weitere Wohnhochhäuser in ähnlicher oder grösserer Grösse. Wir fordern eine vertiefte Abklärung.

Rüti sollte etwas mutiger sein mit Bauen in die Höhe und nicht nur in einigen begrenzten Perimetern eine Aufstockung um ein Geschoss zulassen. Kleinkrämerei wird unsere Platz- und Wohnprobleme nicht lösen.

Zone für öffentliche Bauten Niggital

Dieses Land wird nicht mehr für ein Schulhaus benötigt. Die Gemeinde wollte dies vor einigen Jahren in Bauzone umwandeln, was aber offenbar am Widerstand von Einwohner Rütis und insbesondere den Anwohnern scheiterte. Aufgrund des immer knapper werdenden freien Baulandes sollte die Umzonung in eine Bauzone wieder erwogen werden.

Friedhof

Aufgrund der abnehmenden Anzahl Erdbestattungen sinkt der Flächenbedarf seit Jahren. Bei richtiger Friedhofsplanung könnte der untere Teil bei der Breitenhofstr längerfristig umgenutzt werden für Begegnung und Kultur und z.B. die geplante Aufhebung des Garten der Sinne ersetzen.

## **Mitwirkungsfragen zum Verkehrsrichtplan**

Sind die verkehrspolitischen Ziele der einzelnen Verkehrsträger für Sie plausibel?

Welche generellen Vorteile sehen Sie? (Rückmeldungen zu einzelnen Details können Sie im nächsten Schritt abgeben)

Welche generellen Schwachstellen sehen Sie? (Rückmeldungen zu einzelnen Details können Sie im nächsten Schritt abgeben)

Welche Anpassungen und Massnahmen fehlen Ihrer Meinung nach?

## Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Bau- und Zonenordnung	C. SONDERBAUVORSCHRIFTEN FÜR NACHHALTIGE SIEDLUNGSERNEUERUNG	62 d Baumpflanzung, unnötig, zu streichen 62 f Vorgärten unnötig, 62c und 62e genügen 62 g Gestaltung Parkierungsanlagen, Zif 2 streichen 62 h Dachbegrünungen, sinnlos, zu streichen. 62 i empfindliche Siedlungsränder, Artikel überflüssig 62 j Vermeidung unnötiger Lichtemissionen, Artikel gummig, was ist unnötig und überflüssig, Artikel streichen oder genauer definieren	Das Verhältnis von Nutzen zu Aufwand stimmt nicht. Diese Vorschriften bringen klimatechnisch keinen merkbaren Nutzen,, einen messbaren schon gar nicht.  62 d Bäume sind in späterer Jahren allenfalls unter Schutz, können nicht mehr gefällt werden und können zukünftige Umnutzungen von Grundstücken und Verdichtungen verhindern. Rüti hat keine Probleme mit zuwenig Bäumen. CO2-Capturing und Temperatureffekte einiger zusätzlicher Bäume haben einen vernachlässigbaren Einfluss aufs Klima. 62 f: 62c und 62e genügen 62 g Gestaltung Parkierungsanlagen, Zif 2 streichen 62 h auf begrüntem Falchdächern wächst im Sommer mit längeren Trockenperioden nichts Gescheites. Kiesschicht zur Wasserretention ist iO 62i empfindliche Siedlungsränder, Artikel überflüssig 62 j Vermeidung unnötiger Lichtemissionen, Artikel gummig, was ist unnötig und überflüssig, Artikel streichen oder genauer definieren
Zonenplan		Keine Antwort	Keine Antwort
Kernzonenplan Dorf und Schilten Nüni		Keine Antwort	Keine Antwort
Kernzonenplan Ferrach		Keine Antwort	Keine Antwort
Kernzonenplan Unter Moos		Keine Antwort	Keine Antwort
Kernzonenplan Unter- und Oberfägswil		Keine Antwort	Keine Antwort
Kernzonenplan Weinberg		Keine Antwort	Keine Antwort

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Kernzonenplan Schlossberg		Keine Antwort	Keine Antwort
Ergänzungsplan Reduktionsgebiete Autoabstellplätze		Keine Antwort	Keine Antwort
Ergänzungsplan Begrünung		Keine Antwort	Keine Antwort
Waldabstandslinienplan Nr. 13a Oberhaltberg		Keine Antwort	Keine Antwort
Richtplante (Festlegungen)	1 EINLEITUNG	grosser Einbahnkreisverkehr Umplanung Veloring Punktueller Verbesserungen Gefahrenstellen für Velofahrer	Fazit: Ein grosser Einbahnkreisverkehr würde viele Verkehrsprobleme in Rüti zufriedenstellend und für lange Zeit lösen. Es würde sich lohnen, diese Idee weiter zu verfolgen. Der geplante Veloring entspringt dem ideologischen Denken der Energiestadt und bringt kaum Nutzen. Der von der FDP grosse Veloring könnte einen bedingten Nutzen bringen und das ohne grosse Kosten. Wichtig ist wären punktueller Verbesserungen an den wirklichen und grossen Gefahrenstellen.
Richtplante (Festlegungen)	1.2 Allgemeines	was hat der Ortsbildschutz im Verkehrsrichtplan zu suchen? Dieser gehört nicht in den Verkehrsrichtplan. Wie verträgt sich der geplante Veloweg VN5 entlang der SBB Linie Täusi-Bahnhof mit der OeV Strategie Doppelspur Uster- Rapperswil? Es ist wohl kein Platz für beides vorhanden. Mit der Verschiebung des Eingangstors Eschenbacherstrasse von der Schürwies zur Dachsegg sollte die 80 kmh Strecke zwischen dem neuen Eingangstor und der Schürwies auf 60 kmh oder gar 50 kmh reduziert werden. Ansonsten erfüllt das Eingangstor seine gewünschte Wirkung nicht. Die Aussage „Breitenhofstr Tempo 30 zu prüfen“ steht im Widerspruch mit dem Projekt Breitenhofstrasse (Tempo 50). Bei den Abschnitten mit Steigung macht es Sinn, eine Tempo-30 Strecke zu realisieren. Das Projekt Breitenhofstrasse ist zu stoppen, oder zu überarbeiten und massiv zu reduzieren (siehe Vernehmlassung Projekt Breitenhofstrasse). (Seite27) Begegnungszonen 20 kmh: Es sind viel zu kleine und nicht zusammenhängende Begegnungszonen geplant. Dies schafft Verwirrung bei Fussgängern, E-Trottinett-, Fahrradfahrern und beim MiV wegen der unklaren Vortrittssituationen und führt zu mehr Unfällen.	siehe Antragstext

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplandtext (Festlegungen)	3 VERKEHRSPLAN	Grosser Einbahnkreisverkehr Zu guter Letzt empfehlen wir an dieser Stelle erneut den grossen Kreisverkehr zwischen den Kreiseln Härti-Pfauen-Embru-Werkstr-Sonnenplatz-Löwen-Härti als Tempo-30 Strecke im Einbahnregime für Autos und breitem, in beide Richtungen befahrbarem Veloweg.	<p>Wir sind uns bewusst, dass dieser Zug mit dem Baubeginn Ferrachstrasse leider vermutlich abgefahren ist. Leider wurde damals bei der Vernehmlassung REK mit keinem Wimpernzucken auf diesen Vorschlag eingegangen. Trotzdem besteht die Hoffnung, dass das was nicht ist, in Zukunft trotzdem werden könnte.</p> <p>Der Grosse Einbahnverkehrs wäre mit wenig Aufwand realisierbar und würde viel zur Beruhigung des Verkehrs in Rüti beitragen. Dieser Grosskreisel trägt viel zur Verflüssigung des Verkehrs am Pfauenkreisel und an der Löwenkreuzung und am Härtikreisel bei. Die Umwelt-Mehrbelastung (CO2, Feinstaub, Lärm) wird sich mit Tempo 30 und der zukünftigen E-Mobilität in Grenzen halten und stellt kein Argument dagegen dar.</p> <p>Verkehrssicherheit 3.9 Die Karte zeigt auf, dass der Kreisel Werkstrasse einen Unfallschwerpunkt darstellt. Der Kreisel soll allerdings unverändert bleiben. Entlang der Breitenhofstrasse sind im Übrigen lediglich 4 Unfälle in 10 Jahren auszumachen. Wir stellen die These auf, dass der verfügbare Raum zweckmässig eingesetzt und von den Benutzenden sämtlicher Kategorien weitgehend verantwortungsvoll befahren wird.</p> <p>Für den Fussverkehr ist vor allem der Abschnitt von der Rapperswilerstrasse bis zur Bandwiesstrasse von Bedeutung. Für den Abschnitt zwischen Werk- und Ferrachstrasse bieten sich mit Inselweg und Roosrietweg Alternativen zur Breitenhofstr mit höherer Aufenthaltsqualität an. Die Berufsschule spielt beim Umbau der Breitenhofstrasse einen vernachlässigbaren Einfluss. Der Grossteil der Lernenden bewegt sich zu Fuss zwischen Bahnhof und Berufsschule und wenig auf der Breitenhofstrasse.</p> <p>Übergeordnete Zielsetzungen – Aufwertung des öffentlichen Raums durch Belebung, Marktplätze, mehr Sitzflächen, Raum für Kommunikation, Kunst, Kultur, etc: Diese Zielsetzungen werden nicht auf der Breitenhofstrasse, sondern im angrenzenden Raum (Bandwies, Sonnenplatz etc.) erfüllt. Mit Tempo 50 bietet auch eine umgestaltete Breitenhofstrasse wenig Aufenthaltsqualität und dürfte kaum ein grosses Bedürfnis der Bevölkerung sein. Erlebbar Landwirtschaftsflächen - Lernwege, Urban Gardening, etc sind ohne Zusammenhang mit dem Zustand der Breitenhofstrasse und ohne deren Umgestaltung umsetzbar. Umso mehr ist bei der Gestaltung des Zentrums (Bandwies, Amthof, Beziehungen zum Bahnhof) für hohe Aufenthaltsqualität zu sorgen.</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplante (Festlegungen)	3.3 Veloverkehr	<p>Der Ausbau des Velorings soll mit niedriger Priorität und nur mit bescheidenen Kosten behandelt werden. Wieso soll der Veloring über die verkehrswichtige und vielbefahrene Breitenhofstrasse führen und nicht weiter westlich und südlich über die bereits verkehrsberuhigten Strassen Talgarten Rosenberg-Wiesriedweg/str.- Seefeld- Eichwies-Neuhus- Widacher - Moos. Das hat den Vorteil, dass das Schulzentrum Widacher/ Lindenberg integriert wird. Der Veloring muss nicht unnötigerweise der Erschliessung der Einkaufsstrasse Bandwies und des Gemeindehauses dienen. Diese Entflechtung erhöht die Sicherheit des Veloverkehrs massiv und das ohne eine teure Gesamterneuerung der Breitenhofstrasse.</p> <p>Wie verträgt sich der geplante Veloweg VN5 entlang der SBB Linie Täusi-Bahnhof mit der OeV Strategie Doppelspur Uster- Rapperswil? Es ist wohl kein Platz für beides vorhanden.</p>	<p>Eine massvolle Förderung des OeV, sowie des Velo- und Fussverkehrs ist sinnvoll. Mit der Umstellung auf E- Mobilität und andere nachhaltige Antriebe stellt der MiV keine besondere Umweltbelastung und ist deshalb nicht weiter mit überholten Argumenten zurückzudrängen. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass der MiV sehr komfortabel ist und von grossen Teile der Bevölkerung bevorzugt wird. Es ist nicht Aufgabe der Gemeinde, seine Bevölkerung zu nudgen und zu bevormunden. Die Entwicklung des Privatverkehrs in den letzten Jahren zeigt, dass Verhinderungspolitik nicht zu weniger Verkehr geführt hat.</p> <p>Veloring: Der Veloring mag auf den ersten Blick eine attraktive Idee sein, zumindest auf dem Papier. Allerdings scheint der Nutzen nicht so ganz klar zu sein. Für Freizeitverkehr ist er nicht attraktiv und für Besorgungen/ Weg zur Arbeit sind kurze Distanz (sternförmig ins Zentrum) und Sicherheit wichtiger. Es fehlen Zahlen zur Anzahl der Benutzer (analog Benutzer ÖV und Fahrzeugverkehr). Die Zahlen zum MIV sind auch bereits über 10 Jahre alt. Die Aussagen zur Verkehrsbelastung sind mit aktuelleren Zahlen zu dokumentieren. Mit zwei Teilstücken auf Hauptverkehrsstrassen (Rapperswilerstrasse zw. Breitenhof- und Mürtchenstrasse und Spitalstrasse zwischen Friedeggstrasse und "Hilariallee") weist der Ring zwei gefährliche Etappen aus, die gerade als Schulweg ungeeignet sind. Die Steilstufen Neugutstrasse und Kirchenrainstrasse sind für viele Fahrradbenutzer grosse Hindernisse. Sportliche Fahrradbenutzer, wie auch E-Biker werden direktere Routen wählen. Für welche Benutzenden ist es attraktiv, kreisförmig um das Dorf zu fahren? Es stellt sich die Frage, ob der Veloring einem wahren Bedürfnis entspricht oder nur einem politischen Prestigeobjekt zur Erfüllung von Energiestadt-Anforderungen. (Vgl. auch Kommunalen Richtplan Verkehr - Bericht, S. 22: Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs stagniert hingegen seit Mitte der 1990er-Jahre.)</p> <p>Statt auf dem Papier gut aussehende Scheinlösungen zu entwickeln, wäre es wichtiger die kritischen Velobereiche Linksabbieger Ferrachs-/Dorfstrasse und Bandwies/Dorfstrasse bessere und sicherere Lösungen zu finden. Die Schwierigkeit bessere Lösungen zu finden, soll nicht davon abhalten das Problem anzugehen und zu lösen.</p>
Verkehrsplan MIV + ÖV		Keine Antwort	Keine Antwort
Verkehrsplan Veloverkehr		Keine Antwort	Keine Antwort
Verkehrsplan Fussverkehr		Keine Antwort	Keine Antwort