Rickenbach
Aktiv und wach. Rickenbach.

Kanton Zürich

Revision kommunale Richtplanung

KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR MIT ERGÄNZUNG LANDSCHAFT

Richtplantext mit Erläuterungen nach Art. 47 RPV

Öffentliche Auflage / kantonale Vorprüfung

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am ...

Namens der Gemeindeversammlung
Der Präsident: Der Schreiber:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion: BDV-Nr.

SUTER
VON KÄNEL
WILD
Planer und Architekten AG
Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

31059 – 15.7.2024

Auftraggeber

Gemeinde Rickenbach
Hauptstrasse 9
8545 Rickenbach

Planungskommission

Robert Hinnen, Gemeindepräsident
Andy Karrer, Vorstand Hochbau, Wasserversorgung, Kultur
Patrik Neuhäusler, Leiter Bauamt

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Förrlibuckstrasse 30
8005 Zürich
Fiona Mera, Sibyl Kunz, Kilian Müller, Daniel Friedlos

Inhalt

1 EINLEITUNG 4
1.1 Ausgangslage 4
1.2 Aufgaben und Inhalte des Richtplans 6
1.3 Verbindlichkeit 8
1.4 Mitwirkung 9

2 PLANUNGSRECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN 10
2.1 Nationale Rahmenbedingungen 10
2.2 Kantonale Rahmenbedingungen 12
2.3 Regionale Rahmenbedingungen 14
2.4 Kommunale Rahmenbedingungen 16

3 STANDORTBESTIMMUNG 17
3.1 Historische Entwicklung 17
3.2 Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung 18
3.3 Aktuelle und künftige Verkehrssituation 19
3.4 Mobilitätstrends 21
3.5 Fazit 23

4 GESAMTVERKEHRSSTRATEGIE 24
4.1 Übergeordnete Gesamtverkehrsziele 24
4.2 Kommunale Gesamtverkehrsziele 26
4.3 Grundsätze und Stossrichtung der Gemeinde 26

5 KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR 28
5.1 Öffentlicher Verkehr 28
5.2 Strassennetz 29
5.3 Umgestaltung Strassenraum 32
5.4 Ortseinfahrten 35
5.5 Parkierung MIV 37
5.6 Velowegnetz 40
5.7 Veloparkierungsanlagen 44
5.8 Fuss- und Wanderwege 46

6 ERGÄNZUNG LANDSCHAFT 49
6.1 Ausgangslage 49
6.2 Erholungsgebiet 49

7 AUSWIRKUNGEN 51

8 KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN 53
8.1 Kostenfolgen 53
8.2 Umsetzung Bereich Verkehr 53

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Anlass

Die Gemeinden sind dazu angehalten, ihre kommunale Richtplanung zu überarbeiten, sobald sich die Rahmenbedingungen massgeblich ändern oder mindestens alle 20–25 Jahre.

Die Gemeinde Rickenbach verfügte über einen kommunalen Gesamtplan aus dem Jahr 1983. Im Jahr 2000 wurde dieser durch einen Verkehrsrichtplan mit Ergänzung der Erholungsgebiete aus dem Thema Landschaft abgelöst. Die darin enthaltenen Festlegungen sind inhaltlich veraltet, weichen teilweise von den übergeordneten Festlegungen ab und gewisse Themen wurden bisher kaum betrachtet. Für den Fussverkehr existieren bisher nur wenige kommunale Festlegungen und für den Veloverkehr keine. Die kommunale Richtplanung ist gestützt auf die heute geltenden Festlegungen im kantonalen und regionalen Richtplan zu überprüfen und zu aktualisieren.

Gesamtschau – Kommunales räumliches Entwicklungsleitbild (REL)
(siehe separate Unterlagen)

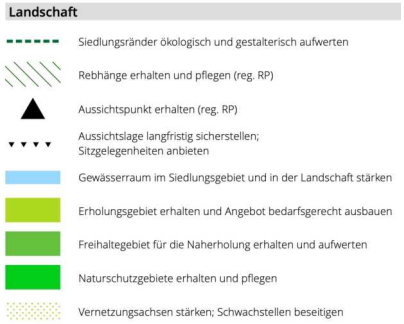
Die Gemeinde hat 2021 eine Strukturanalyse und 2023 ein räumliches Entwicklungsleitbild erarbeitet, das in die Themen Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen sowie Verkehr gegliedert ist.

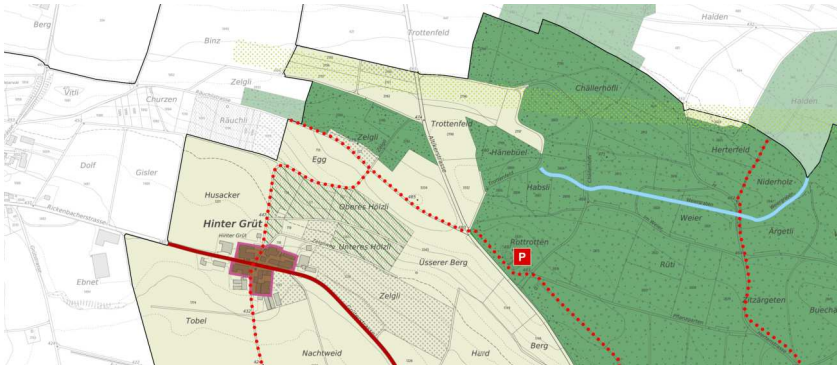
Hinsichtlich dem Verkehr sieht es vor, die Ortseingänge zu gestalten, die Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen) siedlungsverträglich umzugestalten und dabei Geschwindigkeitsreduktionen zu prüfen, die Erschliessung der Entwicklungsgebiete zu sichern, freizeit- und erholungsbezogene Wege zu sichern und zu gestalten, wichtige Langsamverkehrs-Querungsstellen sicher auszugestalten, die Strassenräume zu gestalten und dies im Ortstkern von Rickenbach teilweise von Fassade zu Fassade, die Aufklassierung der Grüterstrasse anzustreben, Tempo 30 zu prüfen und Parkierungsanlagen zu erhalten. Zudem sind die Vorgaben des regionalen Richtplans umzusetzen. Dies sind einerseits die Ergänzung eines Radwegs entlang der Dinharderstrasse und anderseits die Sicherung des Grundes für die Umfahrung Rickenbach.

Das Entwicklungsleitbild bildet die konzeptionelle Vorgabe für die Revision der Richt- und Nutzungsplanung. Die Inhalte werden in der Richt- und Nutzungsplanung überprüft und konkretisiert.

Auszüge räumliches Entwicklungsleitbild
Legende

Entwicklungsziele





Auszug Teil Hinter Grüt

Öff. Bauten und Anlagen

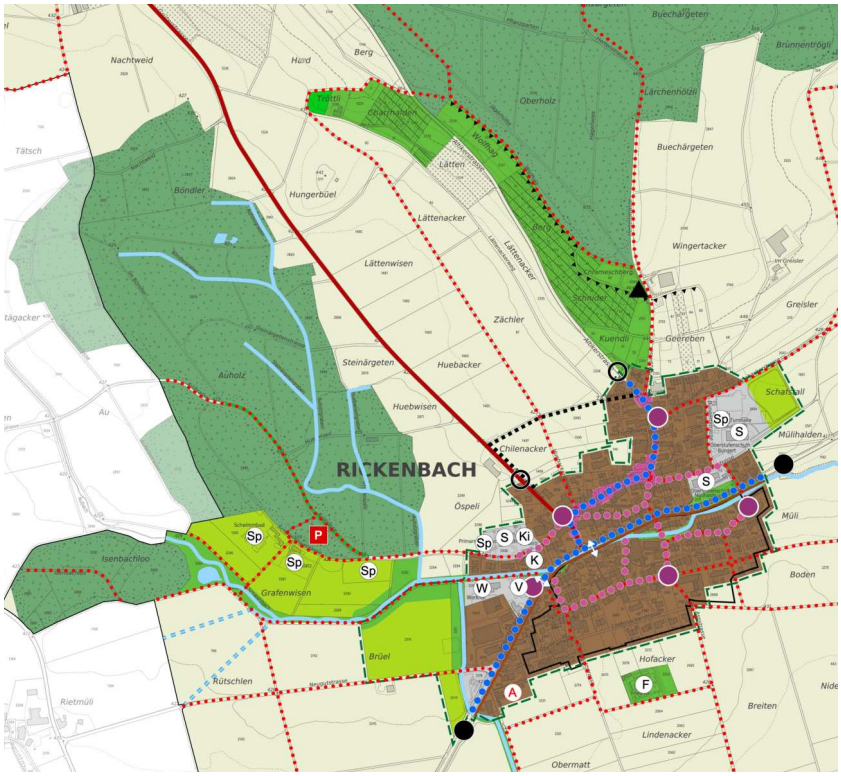
- V — Verwaltung
- Ki — Kindergarten
- S S — Schule / Raum für Neubauten sichern
- Sp — Sportplatz
- K — Kirche
- F — Friedhof
- W — Werkhof
- A A — Alterswohnungen / Raum für Neubauten sichern

Verkehr

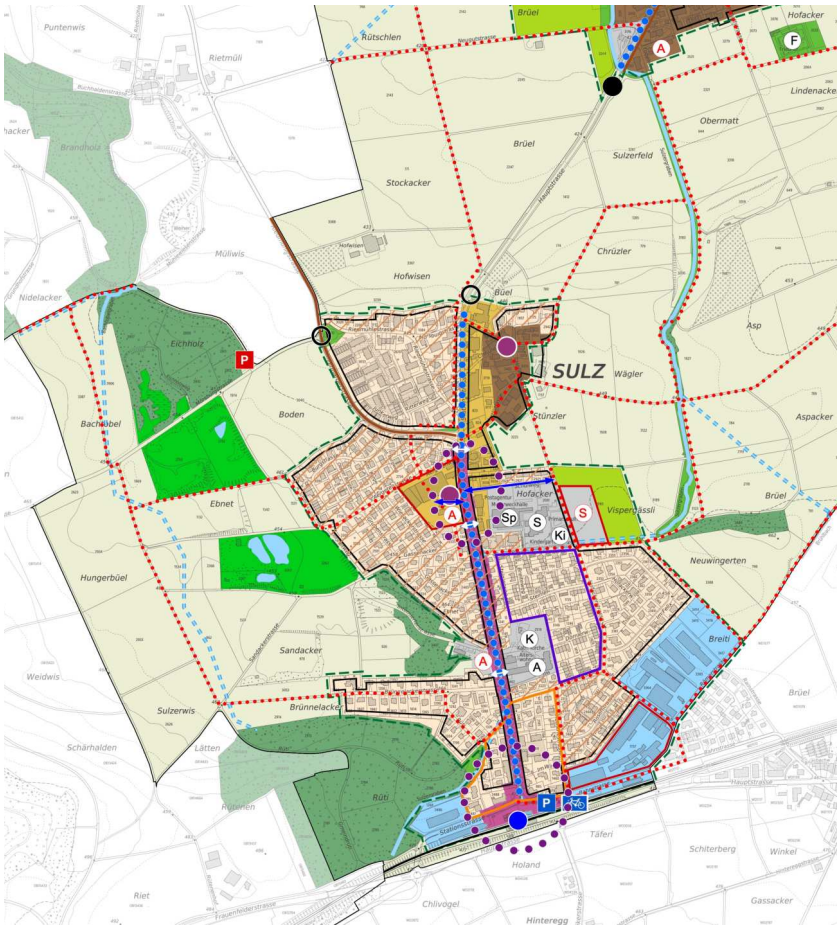
- Ortseingang gestalten
- Erschliessung Entwicklungsgebiete sichern
- Tempobeschränkung prüfen / Ortsdurchfahrt gestalten
- Freizeit- und erholungsbezogene Wege sichern und gestalten
- Wichtige Querungsstelle für Fuss- und Veloverkehr sicher ausgestalten
- Strassenraum gestalten
- Hauptachse als öffentlicher Raum von Fassade zu Fassade gestalten
- Aufklassierung anstreben
- Tempo 30 prüfen
- Radweg ergänzen (reg. RP)
- Landbedarf für Umfahrung planerisch berücksichtigen (reg. RP)
- P — Parkierungsanlage erhalten und unterhalten

Informationsinhalt

- Gemeindegrenze
- stehendes Gewässer
- Wald
- Waldabstandslinien
- Bahnlinie mit Bahnhof
- gestalteter Ortseingang
- P — Parkierungsanlage kantonal (reg. RP)
- Veloparkierungsanlage kantonal (reg. RP)



Auszug Teil Rickenbach



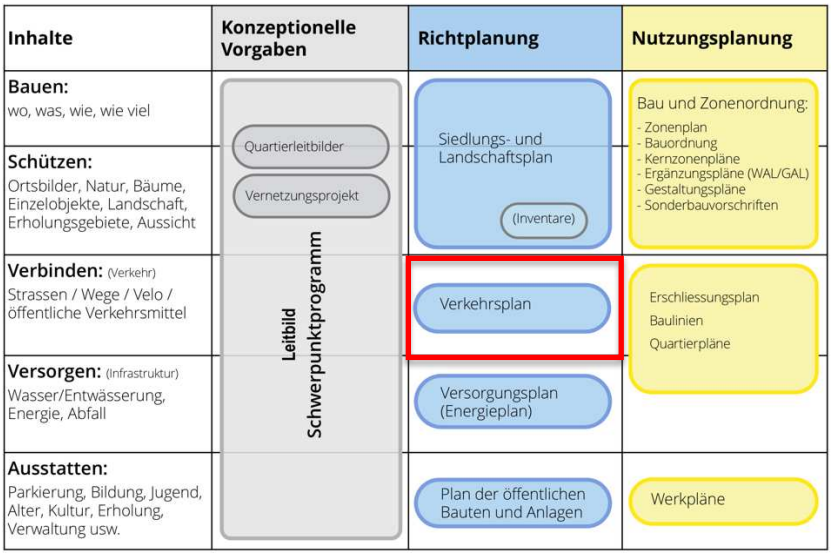
Auszug Teil Rickenbach Sulz

1.2 Aufgaben und Inhalte des Richtplans

Stellenwert des Richtplans

Der Richtplan gibt Auskunft über die wesentlichen raumplanerischen öffentlichen Aufgaben und stimmt diese aufeinander ab. Mit dem kommunalen Richtplan steht der Gemeinde ein wichtiges Koordinationsinstrument zur Verfügung, das die bestehenden und geplanten raumwirksamen Vorhaben aufzeigt und aufeinander abstimmt. Zudem definiert der kommunale Richtplan die Ziele der räumlichen Entwicklung und stellt die Koordination mit der übergeordneten kantonalen und regionalen Richtplanung sicher. Damit bildet der kommunale Richtplan das strategische Führungsinstrument der Gemeinde für die Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung.

Richtplanung als Zwischenstufe



Planungshorizont

Der kommunale Richtplan ist auf einen Entwicklungsraum von rund 20–25 Jahren ausgerichtet, d.h. er zeigt auch die langfristige Entwicklung der Gemeinde auf, wobei heute auf übergeordneter Stufe Anpassungen in kürzeren Abständen vorgenommen werden, was unter Umständen auch auf kommunaler Stufe kürzere Revisionszeiträume zur Folge hat.

Übergeordnete Richtpläne

Mit dem kantonalen Richtplan vom 28. Oktober 2019 und dem regionalen Richtplan der Region Winterthur und Umgebung (RWU) vom 17. November 2021 stehen auf Stufe Kanton und Region zwei übergeordnete Richtpläne zur Verfügung. Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen gebunden.

Kommunaler Richtplan

Der kommunale Richtplan konkretisiert die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans und legt ergänzend kommunale Festlegungen fest.

Während sich die Richtpläne auf übergeordneter Stufe in die Sachbereiche Siedlung und Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Verkehr sowie Ver- und Entsorgung gliedern, kann sich der kommunale Richtplan auf einzelne Teilbereiche beschränken. Obligatorisch für die Gemeinden ist jedoch das Aufstellen eines kommunalen Richtplans Verkehr (§ 31f PBG).

Neuer kommunaler Richtplan Verkehr mit Ergänzung Landschaft und Aufhebung vorheriger kommunaler Richtplan

Die Gemeinde Rickenbach hat sich entschieden, aufgrund der überschaubaren Grösse sowie der beabsichtigten Regelungsdichte lediglich den kommunalen Richtplan Verkehr auszuarbeiten.

Der kommunale Richtplan Verkehr ist das zentrale Planungsinstrument für die Belange des Verkehrs in den nachgelagerten Planungen und Verfahren, wie beispielsweise der Nutzungs- und Sondernutzungsplanung, bei Baubewilligungen sowie bei der Strassen-, Velo- und Fusswegnetzplanung. Er schafft die planerischen Voraussetzungen für eine spätere Umsetzung der Richtplaninhalte.

Im vorliegenden Verfahren werden der kommunale Richtplan aus dem Jahr 2000 aufgehoben und der neue kommunale Richtplan Verkehr festgesetzt. Zur Sicherung der Erholungsgebiete wird der kommunale Richtplan Verkehr mit den Erholungsgebieten aus dem Thema Landschaft ergänzt.

Die räumliche Entwicklung hinsichtlich der Siedlung und weiterer Landschaftsthemen, der öffentlichen Bauten und Anlagen sowie der Ver- und Entsorgung lässt sich hinreichend durch die Revision der Nutzungsplanung steuern. Die Ziele und Stossrichtungen in diesen Bereichen sind zudem über die Strukturanalyse und das räumliche Entwicklungsleitbild des Gemeinderats festgelegt.

Bestandteile des kommunalen Richtplans Verkehr mit Ergänzung Landschaft

Der kommunale Richtplan Verkehr mit Ergänzung Landschaft umfasst die folgenden Bestandteile:

- Richtplantext mit den Festlegungen und Erläuterungen nach Art. 47 RPV (vorliegend)
- Richtplankarte im Massstab 1: 5’000

1.3 Verbindlichkeit

Verbindlichkeit und rechtliche Bedeutung

Der Richtplan ist für die Behörden verbindlich. Die Festlegungen sind nicht parzellenscharf festgelegt und entfalten keine rechtliche Wirkung für Privatpersonen. Die Umsetzung der Ziele und Festlegungen im Richtplan ist als Antrag an den Gemeinderat zu verstehen. Gemeinderat und Verwaltung haben sich im Rahmen ihres Ermessensspielraums an die Festlegungen des Richtplans zu halten.

Kommunale Festlegungen und Wirkung

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplantext umschrieben und erläutert und andererseits in der Richtplankarte dargestellt.

Behördenverbindliche Festlegungen auf übergeordneter Stufe

Die behördenverbindlichen übergeordneten Festlegungen im kantonalen oder regionalen Richtplan sind blau hinterlegt.

Gemeinde, Abschnitt	Vorhaben	Stufe, Zeithorizont

Kommunale Anliegen an übergeordnete Planungen

Kommunale Anliegen an übergeordnete Planungen werden grünblau dargestellt. Sie sind nicht direkt behördenverbindlich, jedoch indirekt, da sie zusätzlich auch in den grau hinterlegten behördenverbindlichen kommunalen Festlegungen abgebildet wurden. Dies für den Fall, dass solche Anliegen auf überkommunaler Stufe abgelehnt werden.

Gemeinde, Abschnitt	Vorhaben	Stufe, Zeithorizont

Behördenverbindliche Festlegungen auf kommunaler Stufe

Die grau hinterlegten Textteile sind mit den dazugehörenden Einträgen im kommunalen Richtplan verbindliche Festlegungen, die durch die Gemeindeversammlung zu beschliessen sind.

Erläuterungen zu den Festlegungen:

- «bestehend»
  Die als «bestehend» bezeichneten Inhalte entsprechen der heutigen Situation oder waren bereits bisher im Gesamtplan aufgeführt und sind demnach planungsrechtlich gesichert.
- «geplant»
  Die als «geplant» bezeichneten Inhalte stehen im Fokus der Folgeplanungen. Ausbauvorhaben, die neu mit dieser Teilrevision im Verkehrsplan aufgenommen werden, sind mit dem Kommentar «neu» gekennzeichnet.

In diesem Bericht sowie im Verkehrsplan wird zudem auf die übergeordneten Festlegungen im regionalen und kantonalen Richtplan verwiesen. Diese Inhalte können durch die Gemeindeversammlung nicht abgeändert werden.

Erläuterungen

Die übrigen Textpassagen dienen der Erläuterung und sind nicht Gegenstand der Beschlussfassung.

Anordnungsspielraum bei der Umsetzung

Bei der Realisierung von geplanten Anlagen besteht ein Anordnungsspielraum. Die Grundeigentümer werden erst durch einen grundeigentümerverbindlichen Erlass betroffen (z.B. Baulinien). Dabei stehen ihnen die üblichen Rechtsmittel zur Verfügung, um sich nötigenfalls gegen Anordnungen zu wehren.

Festsetzung durch Gemeindeversammlung

Die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr erfordert einen formellen Festsetzungsbeschluss der Gemeindeversammlung und die Genehmigung durch die Baudirektion des Kantons Zürich.

1.4 Mitwirkung

Anhörung und öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG

Die Revisionsvorlage des Verkehrsplans wurde im Gemeinderat zuhanden der öffentlichen Auflage, Anhörung und kantonalen Vorprüfung verabschiedet. Die öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG erfolgt während 60 Tagen zwischen dem … und dem … . Während der Frist der öffentlichen Auflage kann die Bevölkerung zur Planungsvorlage Stellung nehmen und Änderungsanträge einreichen.

Anhörung

Die Nachbargemeinden Altikon, Ellikon an der Thur, Wiesendangen, Winterthur und Dinhard sowie die Region Winterthur und Umgebung (RWU) werden über die Auflage des kommunalen Richtplans der Gemeinde Rickenbach informiert.

Kantonale Vorprüfung

Die Revisionsvorlage wird parallel zur öffentlichen Auflage dem Kanton zur kantonalen Vorprüfung eingereicht.

Bericht zur Mitwirkung

Über das Ergebnis der kantonalen Vorprüfung sowie der öffentlichen Auflage gibt ein separater Bericht zu den Einwendungen (Mitwirkungsbericht) Auskunft. In diesem Bericht werden sowohl die berücksichtigten als auch die nicht berücksichtigten Anliegen aufgeführt. Gemäss § 7 PBG sind die nicht berücksichtigten Einwendungen zu dokumentieren und die Ablehnung ist zu begründen. Wo der Gemeinderat sich den eingereichten Änderungsanträgen anschliessen kann, wird die Richtplanung entsprechend angepasst.

Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird gesamthaft bei der Planfestsetzung durch die Gemeindeversammlung entschieden.

Bereinigung Richtplan Verkehr

Die Planungsvorlage wird anschliessend an die kantonale Vorprüfung, öffentliche Auflage und Anhörung bereinigt.

Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung

Die bereinigte Revisionsvorlage inklusive Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen (Mitwirkungsbericht) wird der Stimmbevölkerung zur Beschlussfassung vorgelegt und ist durch diese zu verabschieden.

2 PLANUNGSRECHTLICHE RAHMEN-BEDINGUNGEN

2.1 Nationale Rahmenbedingungen

Sachplan Verkehr

Im Sachplan Verkehr mit den Infrastrukturteilen Schiene, Strasse und Schifffahrt sind in der Gemeinde Rickenbach keine Festlegungen vorhanden.

Der Südrand von Rickenbach Sulz wird vom Gebiet mit Hindernisbegrenzung des Flugfelds Winterthur im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt tangiert.

Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) enthält umfangreiche Informationen zum Verlauf der historischen Wege, ihrer Geschichte, ihrem Zustand und ihrer Bedeutung gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz.

Nebst den Objekten von nationaler Bedeutung, welche im Bundesinventar (Objekte mit sichtbarer historischer Substanz) und als Zusatzinformation (Objekte ohne oder mit geringer baulicher Substanz) verzeichnet sind, umfasst das IVS auch die Objekte von regionaler und lokaler Bedeutung.

Die Gemeinden haben dem IVS im Rahmen ihrer Planungen Rechnung zu tragen. Bei Planungen ist demnach auf die Inventarobjekte des IVS Rücksicht zu nehmen. Jegliche Eingriffe in die im IVS aufgeführten Objekte mit Substanz sind der Kantonsarchäologie zur Beurteilung vorzulegen.

Auf dem Gemeindegebiet von Rickenbach sind verschiedene historische Verkehrswege von nationaler und lokaler Bedeutung verzeichnet. Es handelt sich dabei um folgende Abschnitte:

Nationale Bedeutung

- ZH 15.1 Attikon/Büel – Strass; Ältere Frauenfelder Landstrasse: historischer Verlauf mit (viel) Substanz

Lokale Bedeutung

- ZH 706.3.1 Niederneunforn – Altikon – Rickenbach: historischer Verlauf, teilweise mit Substanz
- ZH 713.1* Rickenbach - Sulz - Wiesendangen – Räterschen: Historischer Verlauf
- ZH 713.2* Rickenbach - Sulz – Wiesendangen – Räterschen: Historischer Verlauf
- ZH 713.3* (Uesslingen –) Ellikon – Rickenbach – Bahnhof Attikon (–Winterthur); Kunststrasse des 19. Jahrhunderts: Historischer Verlauf
- ZH 715 (Henggart –) Dägerlen – Dinhard – Rickenbach: Historischer Verlauf, teilweise mit Substanz
- ZH 735 Rickenbach – Unter Herten – Uesslingen: Historischer Verlauf, teilweise mit Substanz

* Es lässt sich ein hauptsächlich als Fussweg genutzter Weg (ZH 713.1) von einem älteren Fahrweg (ZH 713.2) unterscheiden. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde eine neue Strasse gebaut (ZH 713.3).

Auszug Inventare und Sachpläne
(Quelle: GIS-Browser Bund)

IVS

Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung (Bundesinventar)

Historischer Verlauf mit Substanz

Historischer Verlauf mit viel Substanz

Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung

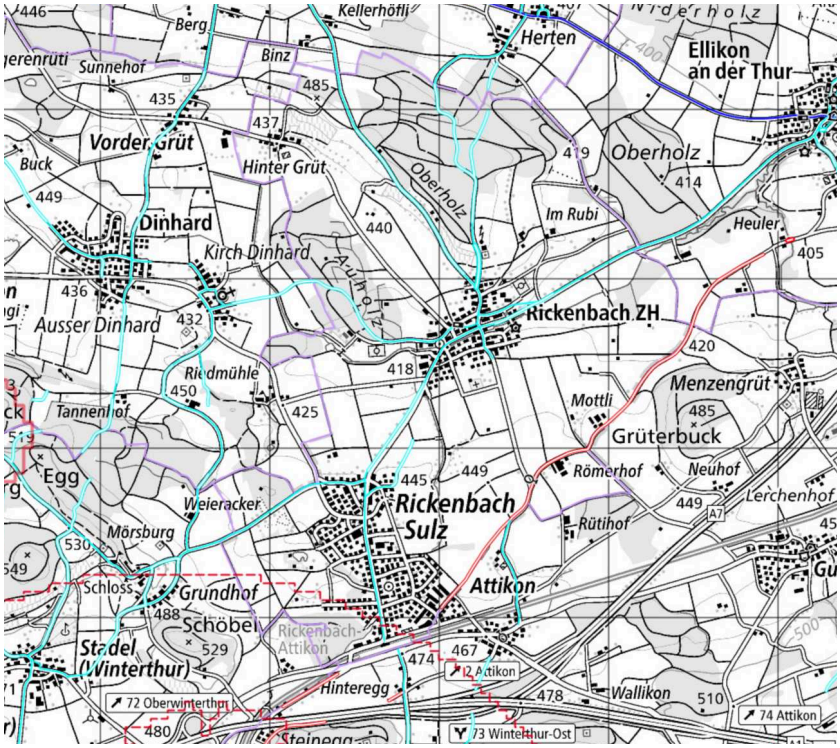
Historischer Verlauf

Historischer Verlauf mit Substanz

Historischer Verlauf mit viel Substanz

Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

Gebiet mit Hindernis-begrenzung



SchweizMobil und Wanderwege

Durch die Gemeinde Rickenbach verläuft von SchweizMobil einzig die Skatingroute 3 «Mittelland Skate Etappe 2: Weinfelden – Winterthur». Sie führt von Süden nach Norden entlang der Giger-, Römer-, Aspen- und Huebstrasse sowie der Schmidgasse ins Zentrum von Rickenbach und ab da auf der Hauptstrasse gegen Osten nach Ellikon an der Thur.

Hinzu kommen diverse signalisierte Wanderrouten.

Signalisierte Wanderrouten

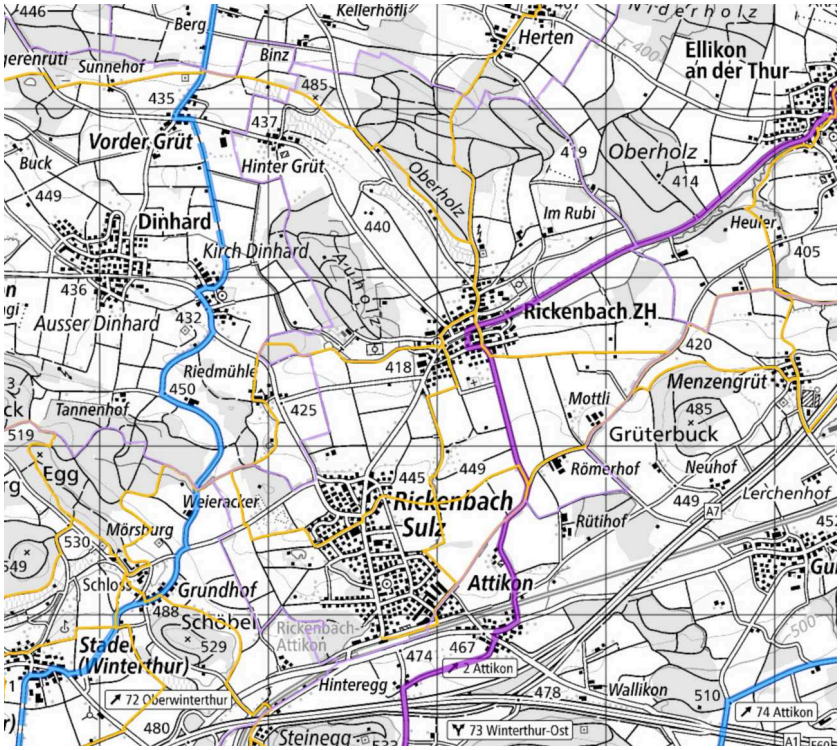
Wanderweg

SchweizMobil Skatingroute

Asphalt

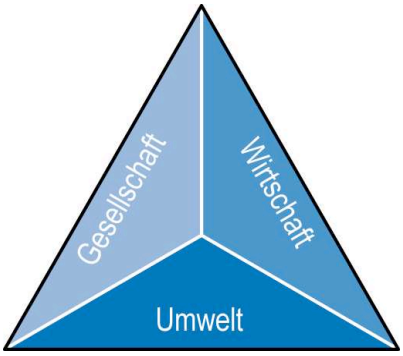
SchweizMobil Velorouten

Naturbelag
Asphalt



2.2 Kantonale Rahmenbedingungen

ROK-ZH
Kantonales Raumordnungskonzept



Dreieck der Nachhaltigkeit
(Quelle: SKW)

Das kantonale Raumordnungskonzept (ROK-ZH), welches in den kantonalen Richtplan 2019 integriert ist, entwirft eine Gesamtschau der räumlichen Ordnung im Kanton. Für die zukünftige Raumentwicklung gelten folgende Leitlinien:

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

Diese Leitlinien finden ihren Ausdruck im kantonalen Richtplan 2019, dessen Philosophie von den Grundsätzen einer nachhaltigen Raumplanung geprägt ist.

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

Im ROK-ZH werden fünf Handlungsräume definiert und die angestrebte Raumordnung aufgezeigt. Im Vordergrund steht die Stärkung der sich ergänzenden Qualitäten von städtischen und ländlichen Räumen.

Rickenbach ist dem Raum «Kulturlandschaft» zugeordnet. Für diesen ergibt sich insbesondere folgender Handlungsbedarf:

- Raumverträglichkeit des Strukturwandels in der Landwirtschaft sicherstellen
- Nutzung brachliegender Gebäude, besonders in den Ortskernen und mit Rücksicht auf kulturgeschichtliche Objekte ermöglichen
- Noch verbliebene unverbaute Landschaftskammern erhalten und ausgeräumte Landschaften aufwerten
- Entwicklungsperspektiven konkretisieren, attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten
- Möglichkeiten für die interkommunale Zusammenarbeit stärken
- Zusammenhängende Landwirtschafts-, Erholungs- und Naturräume sichern

Der Ortsteil Sulz liegt im Raum «Landschaft unter Druck». Das ROK-ZH führt folgenden Handlungsbedarf auf:

- Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs aktivieren
- Bauzonenverbrauch verringern
- Attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten

- Zersiedlung eindämmen und Übergänge zur offenen Landschaft so gestalten, dass sich die Siedlungen gut in die Umgebung einfügen
- Landschaftliche Qualitäten erhalten und wiederherstellen
- Eingriffe in die Landschaft auf ihre Notwendigkeit prüfen sowie vermehrt koordinieren und planen
- Landwirtschaftliche Produktionsflächen sichern
- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten.

Die beiden Handlungsräume «Stadtlandschaft» sowie «urbane Wohnlandschaft» haben 80 % des künftigen Wachstums aufzunehmen. Die übrigen 20 % des Wachstums sollen die weiteren Handlungsräume «Kulturlandschaft», «Naturlandschaft» sowie «Landschaft unter Druck» aufnehmen.

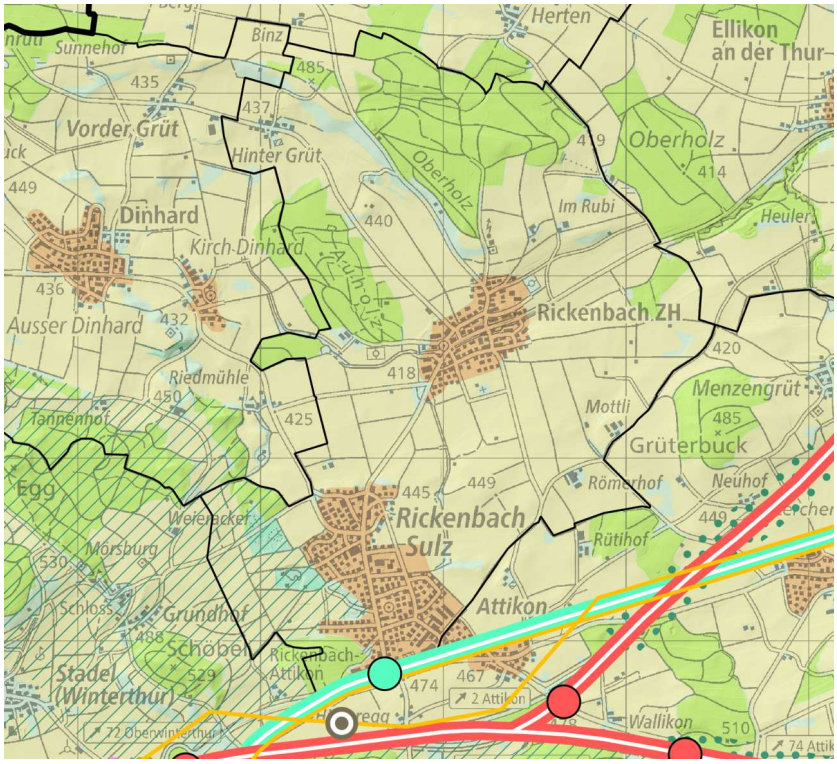
Strategie für Rickenbach

Für Rickenbach bedeutet die Zuordnung, hauptsächlich auf die Strategie der Stabilisierung und Aufwertung der bestehenden Siedlung zu setzen.

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan wurde seit der letzten Gesamtüberprüfung 2014 teilrevidiert. Der revidierte Richtplan wurde mit Beschluss des Kantonsrats vom 28. Oktober 2019 neu festgesetzt und am 3. März 2021 durch den Bundesrat genehmigt. In Rickenbach sind keine neuen Infrastrukturen geplant.

Ausschnitt kantonaler Richtplan



Kantonales Gesamtverkehrskonzept (GVK)

Mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK, 2018) legt der Regierungsrat die Ziele und Handlungsschwerpunkte für die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems mit Planungshorizont bis 2030 fest.

Es werden folgende Ziele definiert:

- Optimierung des Verkehrsangebots
- Steuerung der Verkehrsnachfrage
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Verminderung des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt
- Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit

Unter anderem wird festgehalten, dass die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems sich an der Erreichbarkeit beziehungsweise an den Erschliessungsvorgaben des kantonalen Raumordnungskonzepts orientiert. Die Gemeinde Rickenbach als sogenannte 20 %-Gemeinde (moderates Bevölkerungswachstum) liegt nicht primär im Fokus des Wachstums und damit verbunden der Verkehrsentwicklung.

Ausnahmetransportrouten

Es sind keine Ausnahmetransportrouten im Gemeindegebiet von Rickenbach vorhanden.

2.3 Regionale Rahmenbedingungen

Regionaler Richtplan Teil Verkehr
Festsetzung vom 17. November 2021

Der regionale Richtplan übernimmt die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und sieht in Ergänzung weitergehende Festlegungen vor.

Der aktuell rechtskräftige regionale Richtplan der Region Winterthur und Umgebung (RWU) wurde mit Beschluss des Regierungsrats am 17. November 2021 festgesetzt.

Die drei Achsen Stations- und Haupt-, Dinharder- und Riedmühle- sowie Büel- und Altikerstrasse sind als regionale Verbindungsstrassen (RVS) festgelegt. Zudem sind mehrere Radwege – vorwiegend entlang dieser regionalen Verbindungsstrassen – sowie Fuss- und Wanderwege bezeichnet.

Die zentral durch das Siedlungsgebiet von Rickenbach und Rickenbach Sulz verlaufende regionale Verbindungsstrassenachse ist in beiden Ortsteilen zur Umgestaltung vorgesehen.

Verkehr

Im Bereich Verkehr trifft der regionale Richtplan auf dem Gemeindegebiet von Rickenbach folgende Festlegungen:

Umfahrungsstrasse Dorfkern (Ortsteil Rickenbach)

- Neubau Verbindungsstrasse (Zächlerstrasse). Die Büelstrasse soll damit abklassiert werden (langfristig).

Siedlungsverträgliche Umgestaltung Strassenraum

- Sanierung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten Rickenbach, Hauptstrasse und Rickenbach Sulz, Ortsdurchfahrt (Typ B; Zusatzfinanzierung nicht aus dem Strassenfonds; mittelfristig).

Angebot des öffentlichen Verkehrs

- Für Rickenbach ist die bis 20 Uhr umgesetzte Buserschliessung ab dem S-Bahnhof Rickenbach-Attikon im 30-Minuten-Takt festgehalten.
- Für Rickenbach-Sulz ist die umgesetzte Bahnerschliessung per S-Bahnhof Rickenbach-Attikon im 30-Minuten-Takt festgehalten.
- Am S-Bahnhof Rickenbach-Attikon ist der umgesetzte Ausbau der Buswendeschlaufe festgehalten.
- Die Gemeinde muss für attraktive Haltestellen, die gut in die Fuss- und Velowegnetze eingebunden sind und genügend sowie gut ausgerüstete Abstellplätze für Velos aufweisen, besorgt sein.

Veloinfrastruktur

Allesamt mit dem Horizont kurzfristig soll für den Veloverkehr

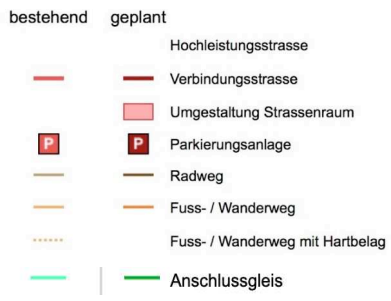
- in Dinhard und Rickenbach an der Riedmühle- und Dinhardersstrasse* ein Veloweg erstellt,
- an der Hauptstrasse im Ort Rickenbach ein Velostreifen markiert
- und auf der Hauptstrasse/Stationsstrasse in Rickenbach Sulz die Markierung beidseitiger Velostreifen geprüft werden. Letzteres wurde inzwischen umgesetzt.

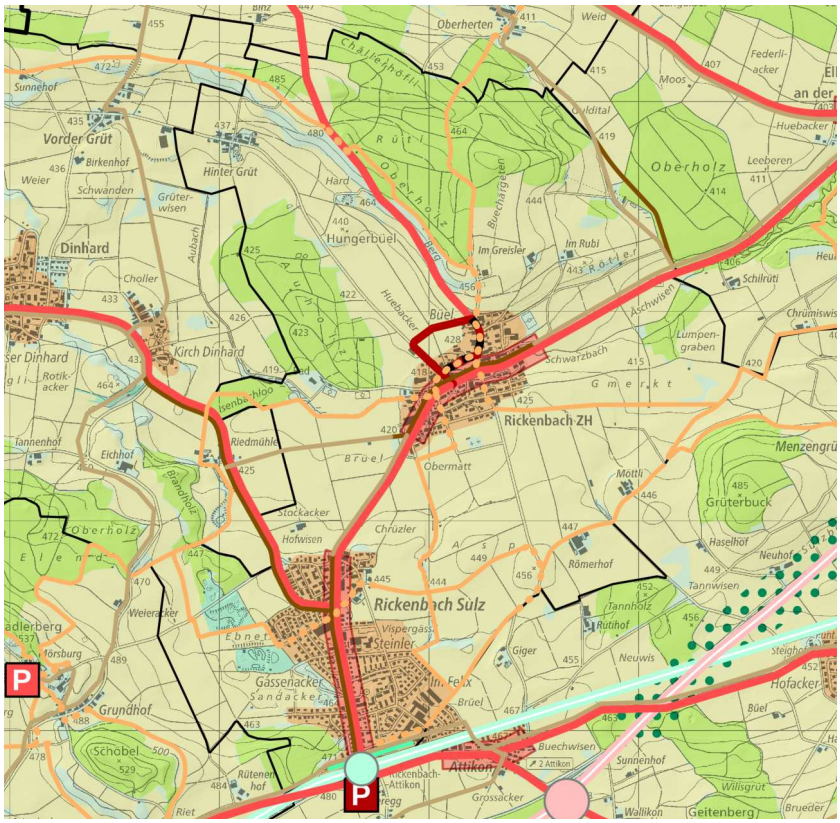
** Im Richtplan als Dinhardstrasse bezeichnet*

Park+Ride- / Bike+Ride-Anlagen

- Am S-Bahnhof Rickenbach-Attikon sind 50 zusätzliche Park+Ride- und 240 zusätzliche Bike+Ride-Abstellplätze vorgesehen.
- In Rickenbach Sulz ist der bestehende Gleisanschluss des Industriegebiets Sulz festgehalten.

Auszug regionaler Richtplan, Teil Verkehr





2.4 Kommunale Rahmenbedingungen

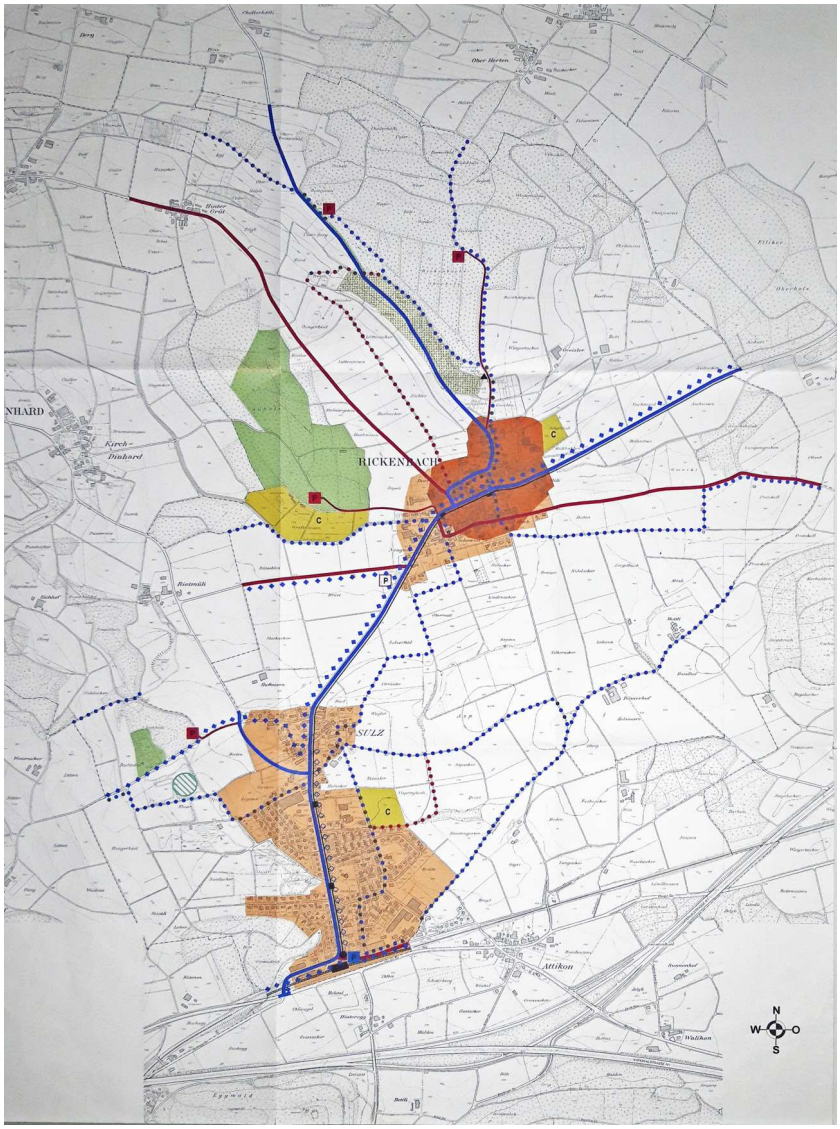
Kommunaler Gesamtplan (1983) / Verkehrsrichtplan mit Erholungsgebieten (2000)

Der kommunale Gesamtplan Rickenbach wurde am 25. März 1983 festgesetzt. Er bestand aus den Einzelplänen

- Verkehr,
- Siedlung und Landschaft,
- Öffentliche Bauten und Anlagen und
- Versorgung.

Die Richtplankarte Verkehr inklusive Erholungsgebiete wurde im Jahr 2000 erarbeitet und festgesetzt. Mit der damaligen Gesamtrevision wurde der vorherige Gesamtplan mit allen Teilen aufgehoben. Mit der aktuellen Revision wird der vorliegende Richtplan Verkehr aus dem Jahr 2000 mit den Zusatzfestlegungen der Erholungsgebiete im Bereich Landschaft aufgehoben und durch den vorliegenden kommunalen Richtplan Verkehr mit Ergänzung Landschaft ersetzt.

Kommunaler Richtplan Verkehr inklusive Erholungsgebiete (2000)



Weitere kommunale Grundlagen

Es wurden diverse weitere kommunale Grundlagen verwendet, für den Bereich Verkehr z.B. die kommunale Schulraumplanung, Planungen zu Tempo-30-Zonen, Schutzinventare und die Bau- und Zonenordnung.

3 STANDORTBESTIMMUNG

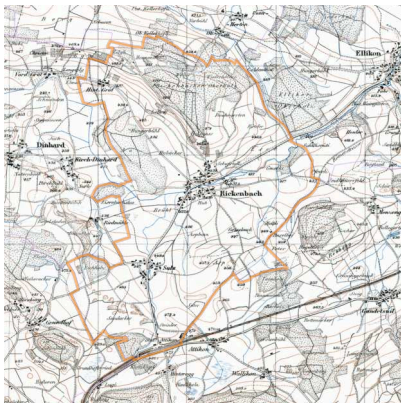
3.1 Historische Entwicklung

Siedlungsentwicklung

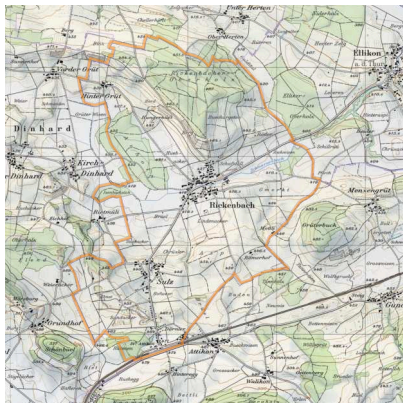
Die Siedlungen Rickenbach und Rickenbach Sulz sind stark gewachsen. Insbesondere Rickenbach Sulz hat sich ab der Mitte des letzten Jahrhunderts entlang der Stationsstrasse stark zum 1907 eröffneten Bahnhof hin entwickelt und ist südöstlich mit dem nördlich der Bahnlinie liegenden Teil von Altikon zusammengewachsen. Die Orientierung der Nutzungen ist klar auf die Durchgangswege sowie zu den südlich der Gemeinde verlaufenden Ost-West-Achsen der hier verzweigenden Autobahnen A1 und A7 sowie der Thurtal-Bahnlinie ausgerichtet.

Historische Karte J. Wild (1850)

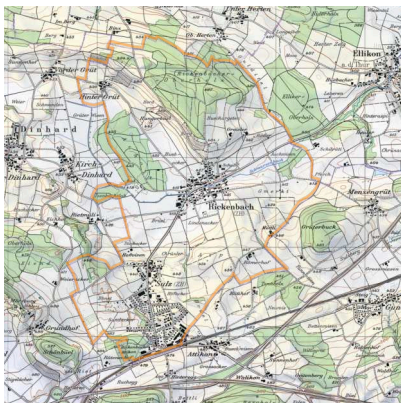
Siegfriedkarte 1881



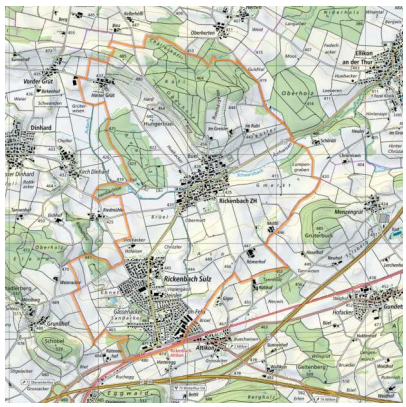
Siegfriedkarte 1930



Alte Landeskarte 1958–65



Alte Landeskarte 1990–1995



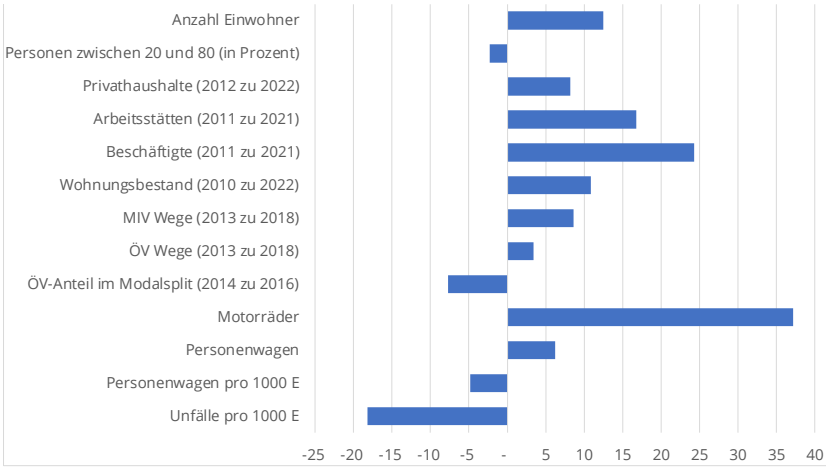
Neue Landeskarte 2019–2024

3.2 Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung

Mittlere Bevölkerungszunahme – schwächere Verkehrszunahme

Nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Einwohnerzahlen und wichtiger verkehrlicher Kennwerte in Rickenbach in den Jahren 2010 bis 2023 (Statistisches Amt Kanton Zürich).

Übersicht der Entwicklung relevanter Mobilitätskennzahlen im Zeitraum 2010–2023 in %



Im Zeitraum zwischen 2010 und 2023 wuchs die Bevölkerung um rund 12.5 %. Gleichzeitig nahm die Anzahl der Beschäftigten in Rickenbach markant um gut 24 % zu.

Auffällig ist auch, dass die Zahl der Motorfahrzeuge bzw. Personenwagen mit knapp 6.3 % im Vergleich mit dem Bevölkerungswachstum nur rund halb so stark zugenommen hat. Gleichzeitig haben die Wege, welche mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr) um gut 8.6 % zugenommen. Trotz dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen des MIV resultiert eine Abnahme der Unfälle pro 1'000 Einwohner von gut 18 %. Diese Zahlen schwanken jedoch stark. Über die Jahre betrachtet sind die Unfallzahlen pro 1000 Einwohner relativ stabil mit einem Median von 3.5. In absoluten Zahlen schwankte die Unfallzahl zwischen 5 und 13 Unfällen.

Prognose Bevölkerungsentwicklung

Gemäss aktueller Bevölkerungsprognose des Statistischen Amts des Kantons Zürich ist im Kanton Zürich bis ins Jahr 2040 mit 1.8 Mio. Einwohnern und Einwohnerinnen zu rechnen. Mit der Einhaltung des theoretischen Bevölkerungswachstums gemäss kantonalem Raumordnungskonzept (ROK-ZH), wonach die Handlungsräume «Landschaft unter Druck» und «Natur- und Kulturlandschaft» 20 % des gesamten Bevölkerungswachstums aufnehmen sollen, würden diese Räume um rund 65'000 Personen wachsen. Einen prozentualen Anteil davon kann Rickenbach aufnehmen. Für Rickenbach würde dies bedeuten, dass ab Ende 2023 bis ins Jahr 2040 eine Bevölkerungszunahme von rund 400 Personen erfolgt.

3.3 Aktuelle und künftige Verkehrssituation

Übergeordnete Strassen als Hauptverkehrsträger

Durch Rickenbach verlaufen insgesamt 3 Kantonsstrassen mit dem Status von regionalen Verbindungsstrassen, die die beiden grössten Orte Rickenbach und Rickenbach Sulz durchmessen. Entsprechend wird der Druck auf die Quartierstrassen durch diese Gegebenheit gemindert. Auf sämtlichen Strassen im Gemeindegebiet ist zurzeit (März 2024) Tempo 50 signalisiert. Allerdings soll mittelfristig flächendeckend Tempo 30 auf allen kommunalen Strassen im Siedlungsgebiet eingeführt werden. Im Gebiet Büelstrasse nördlich der Hauptstrasse in Rickenbach wird die Tempo-30-Zone ab Januar bis im Sommer 2024 bereits umgesetzt.

Die Stationsstrasse in Rickenbach Sulz wurde in den Jahren 2020 und 2021 umgestaltet und aufgewertet, die Hauptstrasse und das Gebiet nördlich davon in Rickenbach werden es aktuell.

Verkehrsaufkommen

Der durchschnittliche Tagesverkehr beträgt heute (2018) in Rickenbach rund 5'400 Fahrzeuge (Hauptstrasse) respektive rund 9'800 Fahrzeuge in Sulz (Stationsstrasse).

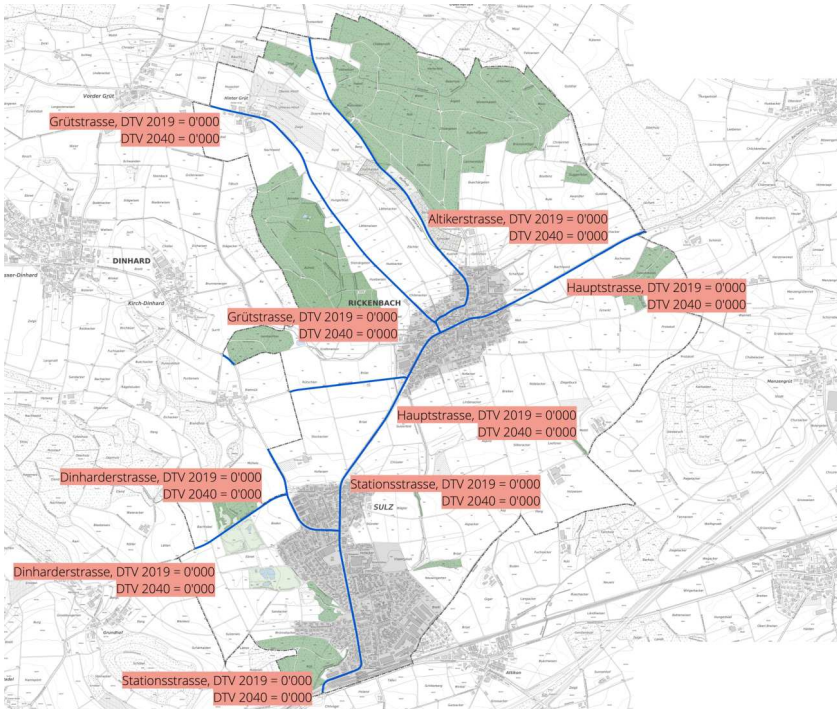
Gesamtverkehrsmodell-Prognose ist aktuell nicht veröffentlicht (online), nach Veröffentlichung inkl. den Zahlen von 2019 und einer Prognose bis 2040 sind Grafik und Text zu aktualisieren.

Bis 2040 ist gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich zwar eine Zunahme des DTVs auf diesen Strassen von durchschnittlich rund 15 % prognostiziert, die tatsächliche Fahrzeuganzahl bewegt sich jedoch mit rund ... Fahrzeugen pro Tag weiterhin auf einem tiefen Niveau.

Die Gemeinde setzt sich dennoch dafür ein, Gefahrenstellen zu optimieren und den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Sie setzt sich zudem für eine siedlungsgerechte Gestaltung der Strassenräume ein.

Übersicht durchschnittlicher Tagesverkehr (Kantonsstrassen)
Quelle: maps.zh.ch

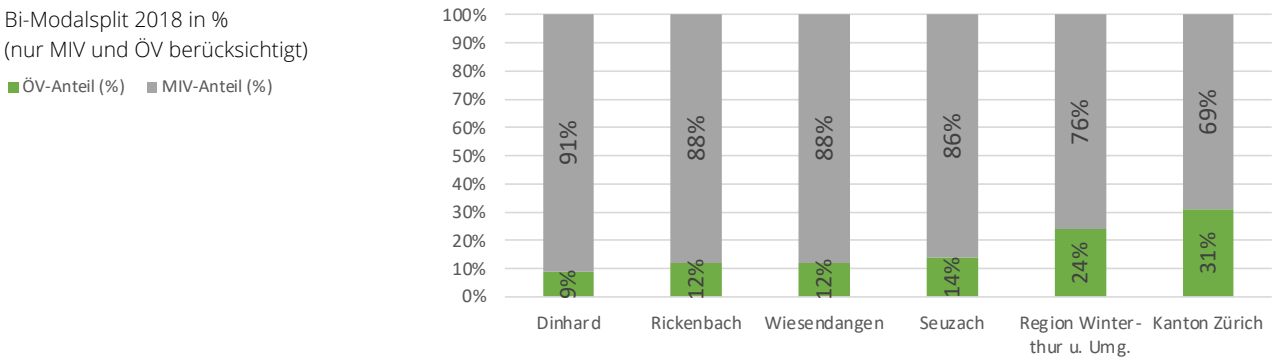
rot = prognostizierte Zunahme bis 2030
grün =prognostizierte Abnahme bis 2030



Entwicklung Bi-Modalsplit
(Nur MIV und ÖV berücksichtigt)

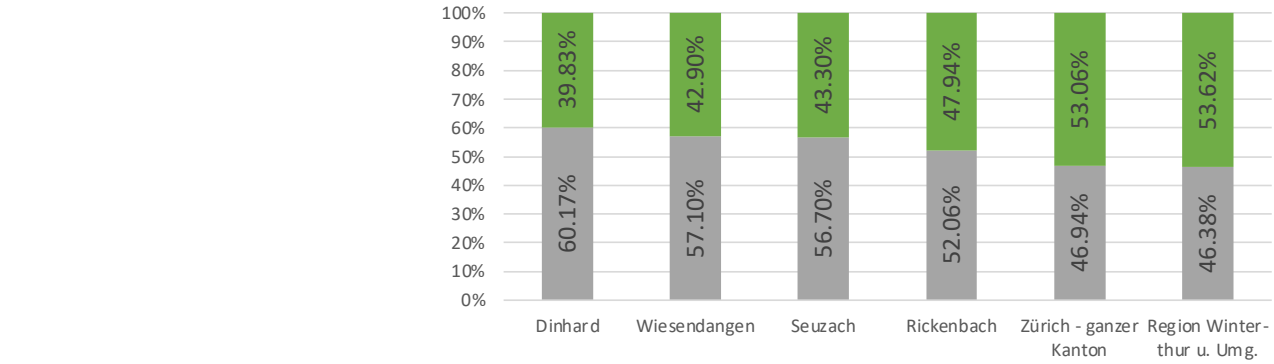
Gemäss den statistischen Daten des Kantons Zürich (Statistisches Amt Kanton Zürich) werden in Rickenbach im Vergleich mit der Region und dem Kanton überdurchschnittlich viele Verkehrswege mit dem MIV zurückgelegt. Der ÖV-Anteil betrug 2018 in Rickenbach lediglich 12 % gegenüber dem MIV-Anteil von 88 % (Bi-Modalsplit). In der Region Winterthur und Umgebung und im Kanton liegt der ÖV-Anteil mit rund 24 und 31 % deutlich höher. In Rickenbach hat sich der Modalsplit zwischen 2014 und 2016 um einen Prozentpunkt zuungunsten des ÖV verschoben und war dann zwischen 2016 und 2018 konstant.

Bi-Modalsplit 2018 in %
(nur MIV und ÖV berücksichtigt)



Motorisierungsgrad PKW 2023 in %

Der Motorisierungsgrad von Rickenbach liegt mit rund 0.52 PW/Einwohner im Vergleich zur Region Winterthur und Umgebung und dem Kanton hoch (beide rund 0.46-0.47 PW/E). Auch liegt die Gemeinde erwartungsgemäss weit höher als Winterthur (0.38 PW/E) und dem durch die Stadt tief liegenden Schnitt der Region (4.64 PW/E), aber tiefer als die anderen Nachbargemeinden Dinhard und Wiesendangen.



Durchschnittsweg zu ÖV-Haltestelle

Die durchschnittliche Weglänge bis zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs liegt mit über 208 m gleichauf mit der Region und nur leicht über dem Schnitt des Kantons von 189 m.

3.4 Mobilitätstrends

Mikrozensus 2015

Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 (MZMV) des Bundesamts für Statistik ist eine Person in der Schweiz pro Tag im Durchschnitt über eine Strecke von rund 37 Kilometern unterwegs. Für diese Wegstrecke benötigt sie 90 Minuten (inkl. Warte- und Umsteigezeit). Die Länge der Pendlerwege ist in den vergangenen Jahren angewachsen. Im Jahr 2016 mass ein Pendlerweg durchschnittlich 14.8 km. Verglichen mit dem Jahr 2000 entspricht dies einer Steigerung um 15 %.

Im Kanton Zürich liegt die mittlere Tagesdistanz bei 35 Kilometern. Rund 57 % der Tagesdistanz werden mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, 32 % fallen auf den öffentlichen Verkehr und etwas weniger als 10 % auf den Fuss- und Veloverkehr.

Der Grossteil der zurückgelegten Tagesdistanzen (44 %) entfällt auf den Freizeitverkehr. An zweiter Stelle folgt der Pendlerverkehr (Fahrt zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz und zurück), gefolgt vom Einkaufsverkehr. In den vergangenen zwei Jahrzehnten verlor der Freizeitverkehr an Bedeutung, während der Arbeits- und Ausbildungsverkehr zugelegt hat.

Aktualisierung 2021

Ende April 2023 wurde der Mikrozensus 2021 publiziert. Die Mobilität der Bevölkerung stand 2021 zum Teil unter dem Einfluss der Covid-Pandemie und den gesundheitspolitischen Massnahmen, was bei der Betrachtung der Zahlen zu beachten ist.

Die Länge der Wegstrecke hat sich im Vergleich zum Mikrozensus 2015 verkürzt und beträgt im Jahr 2021 noch rund 30 Kilometer. Entsprechend hat sich auch die Tagesunterwegszeit auf 80.2 Minuten verringert. Auch die mittlere Tagesdistanz in der Agglomeration Zürich hat sich auf 29.1 Kilometer reduziert.

Der Freizeitverkehr bleibt mit 43 % weiterhin der wichtigste Verkehrszweck, gefolgt vom Pendlerverkehr mit einem Anteil von 28 %.

Entwicklung Modalsplit

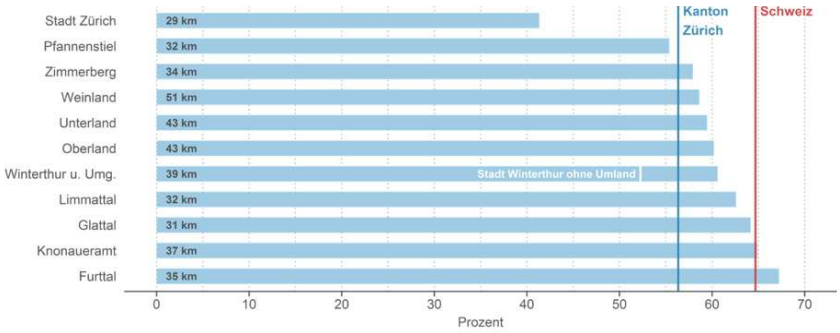
Nachfolgende Grafik zeigt, dass sich der Modalsplit seit dem Mikrozensus (2010) kaum merklich verändert hat. In den Jahren zuvor hatte der öffentliche Verkehr zulasten des Individualverkehrs zugelegt. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs stagniert hingegen seit Mitte der 1990er-Jahre.

Modalsplit 1994 bis 2015 im Kanton Zürich und in der Schweiz

Grafik: Statistisches Amt Kanton Zürich; Quelle: BFS / ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Region Winterthur und Umgebung (RWU)

Im kantonalen Vergleich zeigte sich, dass in der Region Winterthur und Umgebung pro Kopf und Tag 39 Kilometer zurückgelegt werden, gut 60 % davon mit dem Auto (gem. Agglomerationsprogramm Kanton Zürich, dritte Generation).

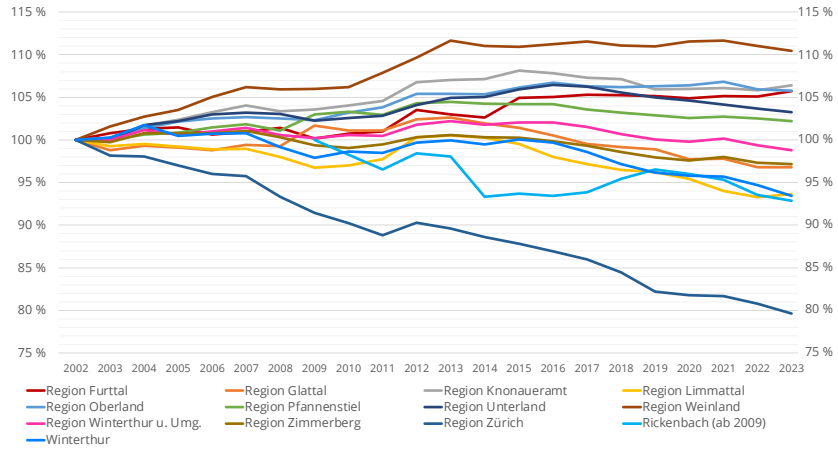


Grafik: Statistisches Amt Kanton Zürich; Quelle: BFS / ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Entwicklung Motorisierungsgrad
(Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich)

Im kantonalen Vergleich bewegt sich der Motorisierungsgrad in der Region Winterthur und Umgebung auf einem fast konstanten Niveau und sinkt nur leicht. Der Motorisierungsgrad in Rickenbach ist seit 2009 ebenfalls leicht abnehmend, die Daten davor sind nicht plausibel. Die grösste Abnahme ist in der Stadt Zürich zu verzeichnen.

Entwicklung Motorisierungsgrad Kanton Zürich, indexiert
(Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich)



Motorisierungsgrad:
Verhältnis der Anzahl Kraftfahrzeuge (Pkw) pro 1000 Einwohner

Elektromobilität

Die Elektromobilität bietet das Potenzial, die CO_2-, Schadstoff- und Lärmemissionen des Verkehrs zu senken und trägt damit zu einer umweltfreundlicheren Mobilität bei. Es ist davon auszugehen, dass der Marktanteil bei Neuwagen mit elektrischem Antrieb in den kommenden Jahren stark steigen wird. Gemeinden können diese Entwicklung unterstützen, indem sie gute Rahmenbedingungen für die Bereitstellung von Ladeinfrastrukturen schaffen.

In Rickenbach sind keine öffentlichen Ladestationen verzeichnet.

In Rickenbach sieht man bei der Bereitstellung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge zwar diverse Möglichkeiten, möchte dies jedoch im Rahmen laufender Geschäfte bzw. losgelöst von der Ortsplanungsrevision und Richtplanung weiterverfolgen.

Digitalisierung und Mobilitäts-Sharing

Zwei weitere Trends, die die zukünftige Mobilität beeinflussen werden, sind die Digitalisierung (z.B. autonome Fahrzeuge) sowie die Zunahme von öffentlichen und privaten Sharing-Angeboten.

Diverse Studien zeigen, dass die Auswirkungen der Digitalisierung, die Zunahme und Bekanntheitssteigerung von Mobilitäts-Sharing als auch die Zunahme an «eFäGs» (motorisierten fahrzeugähnlichen Geräten) schwer einzuschätzen sind. Werden mit der Digitalisierung vorwiegend individuelle Verkehrsbedürfnisse abgedeckt, geht die Tendenz eher Richtung Fahrtenzunahme. Setzen sich hingegen Carpooling-Angebote durch, könnte die Verkehrsinfrastruktur effizienter genutzt werden.

3.5 Fazit

Erkennbare Tendenzen

Im Vergleich der Verkehrsentwicklung über die letzten 15 Jahre zeigen sich folgende Tendenzen:

- Nur leicht sinkender Motorisierungsgrad
- Fast keine Veränderung im Bi-Modalsplit (Anteile der Wege im MIV und ÖV), minime Verschlechterung zwischen 2014 und 2016
- Vergleichsweise tiefer ÖV-Anteil am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr
- Zunehmende MIV-Wege im Binnenverkehr
- Konstante Verkehrsunfallzahlen, jedoch abnehmend im Verhältnis zu den Einwohnerzahlen und der Verkehrsleistung

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Trotz verhältnismässig konstant bleibender Tagesdistanzen und konstanter Unterwegsseinzeit, ist aufgrund des Bevölkerungswachstums eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu verzeichnen, was zur Zunahme von unerwünschten Auswirkungen (Lärm, Schadstoffe, Unfallpotenzial) führt.

4 GESAMTVERKEHRSSTRATEGIE

4.1 Übergeordnete Gesamtverkehrsziele

Strategische Ziele

Die strategischen Ziele für den Verkehr leiten sich aus der übergeordneten Gesetzgebung, dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept und der übergeordneten Richtplanung ab. Für die kommunalen Ziele ist insbesondere die Zielsetzung der regionalen Richtplanung massgebend.

Regionaler Richtplan
Leitziele Verkehr (Gesamtziele)

Für den Themenbereich Verkehr definiert der regionale Richtplan Winterthur und Umgebung (RWU) folgende Leitziele:

- Nachhaltigkeit im Verkehr dank zweckmässigem Gesamtsystem:
  Mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden die wirtschaftlich erforderlichen und sozial erwünschten Verkehrsbedürfnisse möglichst umweltschonend und ökonomisch abgewickelt.
  - Die verschiedenen Verkehrsarten bilden ein Gesamtsystem mit einer guten Vernetzung innerhalb der Metropolitanregion.
  - Zur Deckung der Mobilitätsbedürfnisse ist das jeweils geeignetste Verkehrsmittel (Bewältigung mit einer möglichst geringen Umweltbelastung) zu bevorzugen.
  - Umweltfreundliche Verkehrsarten – Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr – werden gefördert (bedarfsorientierter Ausbau).
  - Umweltbelastender Verkehr wird auf ein verträgliches Mass beschränkt (angebotsorientierte Planung). Es werden mittels eines integralen Lärmschutzes akustisch angenehme Siedlungs- und Erholungsräume erreicht.
- Attraktiver Fuss- und Veloverkehr:
  Dem Fuss- und Veloverkehr wird ein sicheres und durchgehendes Wegnetz für den Freizeit- und Pendlerverkehr angeboten. An den Zielorten sind ausreichende und sichere Velounterstände vorgesehen und die Infrastruktur für Elektrovelos ist zu gewährleisten.
- Bedarfsorientierter Ausbau des öffentlichen Verkehrs:
  Das Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr wird durch die Region gefördert und der Verbund von Bahn und Bus ist in Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung und Nachfrage auszubauen. Alle Haltestellen sind gut zugänglich sowie sicher und ansprechend zu gestalten.
- Angebotsorientierter Umgang mit dem Motorfahrzeugverkehr:
  Das bestehende regionale Strassennetz muss dem weiter steigenden Verkehrsvolumen genügen und wird nur dort ergänzt, wo ausgewiesene Lücken bestehen. Innerhalb des Siedlungsgebiets sind auf den Hauptverkehrsachsen die negativen Auswirkungen des MIV zu reduzieren.

Ziel Bi-Modalsplit (ÖV und MIV)

In der Region Winterthur und Umgebung soll gemäss regionalem Richtplan beim Bi-Modalsplit (Total der Wege im MIV und ÖV) der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 23 % (Stand 2011) auf 30 % (2030) erhöht werden. Durchschnittlich entspricht dies einer Verlagerung des Verkehrs vom MIV hin zum ÖV um rund 7 %. Dieses Ziel soll auch in der Gemeinde Rickenbach angestrebt und entsprechende Massnahmen ergriffen werden.

Massnahmen

Neben den Zielen gibt der regionale Richtplan auch Massnahmen vor, die für die kommunale Ebene von Bedeutung sind. Es handelt sich dabei um folgende Massnahmen:

Allgemein

- Die Gemeinden realisieren die kommunalen Infrastrukturen. Sie beeinflussen die Verkehrsnachfrage mit ihrer Siedlungsentwicklung im Sinne der gesetzlichen Ziele (hohe Modalsplitanteile des ÖVs sowie Fuss- und Veloverkehrs).

Strassenverkehr

- Die Gemeinden wirken bei der Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten aktiv mit und unterstützen sie durch Begleitmassnahmen (z.B. zeitgemässe Ausstattung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Einbindung ins Wegnetz, gestalterische Aufwertungsmassnahmen, etc.). Sie sorgen auf kommunalen Strassen für eine möglichst sichere und siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung.

Öffentlicher Verkehr

- Die Gemeinden sorgen für attraktive Haltestellen, welche gut in die Fuss- und Velowegnetze eingebunden sind und genügend sowie gut ausgerüstete Abstellplätze für Velos aufweisen.

Fussverkehr

- Die Gemeinden wirken bei der Umsetzung von Projekten mit und unterstützen den Kanton im Rahmen der Nutzungsplanung (v.a. Gestaltungsplänen) bei der Flächensicherung für die überkommunalen Fusswege. Zudem haben sie das übergeordnete Fuss- und Wanderwegnetz auf kommunaler Stufe zu ergänzen (v.a. Erschliessung von Naherholungsräumen, ÖV-Haltestellen und kommunalen Zielorten). Die Gemeinden unterhalten in Absprache mit und im Auftrag des Kantons die Fuss- und Wanderwege auf kommunalen Strassen.

Veloverkehr

- Die Gemeinden wirken bei der Umsetzung von Projekten mit und unterstützen den Kanton im Rahmen der Nutzungsplanung (v.a. Gestaltungsplänen) bei der Flächensicherung für die überkommunalen Veloanlagen. Zudem haben sie die übergeordnete Veloinfrastruktur auf kommunaler Stufe zu ergänzen. Ein Engagement für die Veloförderung ist erwünscht (z.B. Veloverleihsystem, Veloabstellplätze etc.). Die Gemeinden unterhalten in Absprache mit und im Auftrag des Kantons die Veloverbindungen auf kommunalen Strassen.

Parkierungsanlagen

- Soweit die Parkierungsanlagen nicht an Staatsstrassen liegen, haben die Gemeinden ausreichende Zufahrten zu gewährleisten. Die Gemeinden ergänzen das Angebot an öffentlich zugänglichen Abstellplätzen (z.B. Veloabstellplätze). Die Gemeinden setzen gestützt auf den Massnahmenplan Luftreinhaltung eine Regelung in ihrer Nutzungsplanung um, die auf eine möglichst geringe Anzahl Parkplätze zielt.

4.2 Kommunale Gesamtverkehrsziele

Wegleitende Gesamtverkehrsziele

Basierend auf dem kommunalen Entwicklungsleitbild, der Standortbestimmung und der Zielsetzung sowie den Massnahmen aus der übergeordneten Richtplanung sind für den Verkehrsplan der Gemeinde Rickenbach folgende Gesamtverkehrsziele wegleitend:

- Die Gemeinde fördert mit einer attraktiven Infrastruktur den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr zulasten des motorisierten Individualverkehrs.
- Die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs im Binnenverkehr (Wege innerhalb der Gemeinde) werden erhöht.
- Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Binnenverkehr (Wege innerhalb der Gemeinde) stagniert trotz moderatem Bevölkerungswachstum und nimmt längerfristig ab.
- Die Strassenräume sind siedlungsorientiert gestaltet und die Sicherheit und Interessen aller Verkehrsteilnehmenden werden berücksichtigt.
- Die Gemeinde setzt sich für eine gute Aufenthaltsqualität im Dorfkern und siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten ein, welche auf die angrenzenden Räume abgestimmt sind.
- Die Gemeinde stellt die übergeordnete Koordination mit einer abgestimmten Planung sicher.

4.3 Grundsätze und Stossrichtung der Gemeinde

Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

Mit einem durchgängigen, dichten und attraktiven Fuss- und Velowegnetz zu den wichtigsten Zielorten und zu den Bushaltestellen sowie ausreichend und gut ausgestattete Veloabstellanlagen an der Bushaltestelle Rickenbach, Dorf, punktuellen Aufwertungsmassnahmen und sicheren Querungen wird der Fuss- und Veloverkehr innerhalb der Gemeinde gefördert. Das übergeordnete Wegnetz soll dazu durch kommunale Fuss- und Velowege ergänzt bzw. verdichtet werden. Punktuell sollen Infrastrukturanlagen des Fuss- und Veloverkehrs ausgebaut bzw. optimiert werden. Auf privaten Grundstücken sollen zudem genügend Veloabstellplätze zur Verfügung stehen.

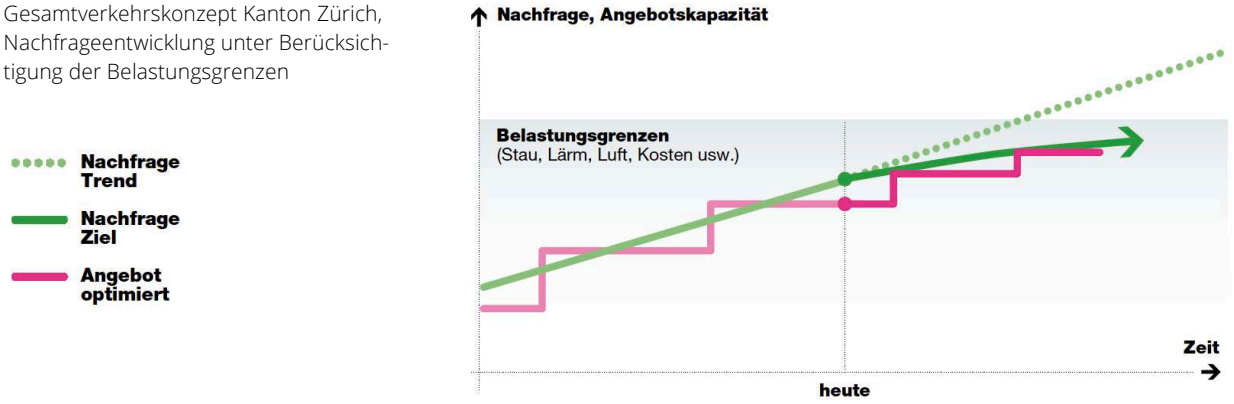
Förderung des öffentlichen Verkehrs

Mit einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr (mindestens Halbstundentakt) inklusive optimaler Umsteigebeziehungen an den umliegenden Bahnhöfen und gut ausgebauten Bushaltestellen an zentraler Lage und, wo sinnvoll, mit Veloabstellplätzen wird der öffentliche Verkehr gefördert. Das bestehende ÖV-Angebot soll mindestens erhalten bleiben und die Bushaltestellen sollen mit einem hohen Ausbaustandard den Bedürfnissen angepasst werden. Die Bushaltestellen sollen optimal in das Fuss- und Velowegnetz integriert sein.

Angebotsorientiertes Angebot für den MIV

Mit einem angebotsorientierten kommunalen Strassennetz und Parkplatzangebot wird nicht grundsätzlich auf mehr Platzbedarf des MIV reagiert (nachfrageorientiert), sondern ein optimiertes Strassennetz zur Verfügung gestellt, welches die Erschliessung und den Platzbedarf grundsätzlich vorgibt. Im Sinne der angestrebten Verlagerung des Verkehrs weg vom MIV gemäss den übergeordneten Vorgaben orientiert sich die Gemeinde Rickenbach an einem angebotsorientierten MIV-Angebot.

Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich, Nachfrageentwicklung unter Berücksichtigung der Belastungsgrenzen



Situationsgerechte Parkplatzvorgaben

Die Parkplatzzahl bei Neubauten soll beschränkt respektive situationsgerecht reduziert werden. Dies soll auch bewirken, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs reduziert wird.

Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten und Aufenthaltsqualität

Der Durchgangsverkehr bleibt zur Schonung der Wohngebiete auf den übergeordneten verkehrsorientierten Strassen (Kantonsstrassen) kanalisiert.

Die Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen) sollen langfristig siedlungsverträglich umgestaltet werden. Mit der Umgestaltung wird eine erhöhte Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (insbesondere den Fuss- und Veloverkehr) angestrebt. Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten ein.

5 KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR

5.1 Öffentlicher Verkehr

Ziele

Die Gemeinde verfolgt im Bereich öffentlicher Verkehr folgende Ziele:

- Eine gute Anbindung des öffentlichen Verkehrs – mindestens im Halbstundentakt während den Hauptverkehrszeiten – wird gewährleistet.
- Es werden attraktive Haltestellen mit Witterungsschutz, Beleuchtung und, wo sinnvoll, genügend sowie gut ausgerüsteten Veloabstellplätzen bereitgestellt.
- Die Haltestellen sind optimal in das Fuss- und Velowegnetz eingebettet.

Übergeordnete Festlegungen
Kantonal = K, Regional = R

Es bestehen keine Festlegungen im kantonalen Richtplan. Folgende Linien sind im regionalen Richtplan festgehalten:

Gemeinde, Linie, Takt	Linienverlauf	Stufe, Zeithorizont
Rickenbach, Ellikon an der Thur, Altikon, Buslinie 615 (Takt: 30 Minuten)	Bahnhof Rickenbach-Attikon – Rickenbach Sulz, – Rickenbach – Ellikon a. d. Thur – Altikon	R, bestehend

Kommunale Festlegungen

Die Gemeinde setzt sich beim ZVV für ein attraktives Busangebot mit guter Anbindung an den Bahnhof Rickenbach-Attikon und die Nachbargemeinden ein.

Rechtswirkung

Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die bestehende Busverbindung und das Nachtangebot erhalten und das Angebot optimal auf die Zugverbindungen am Bahnhof Rickenbach-Attikon abgestimmt wird.

Erläuterungen

In Rickenbach verkehrt die Buslinie 615 nach Rickenbach-Attikon, Bahnhof, im Halbstundentakt (Mo–Fr) bzw. im Stundentakt (Sa–So) sowie der Nachtbus N61 (Fr–Sa) im Stundentakt. Eine gute Erschliessung mit optimalen Umsteigebeziehungen bildet die Basis für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Gemäss Angebotsverordnung (Art. 4 AGV) sind zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mehr als 300 Einwohnenden sowie Arbeits- und Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle zu erschliessen. Die Luftlinienentfernung zur Bushaltestelle soll dabei maximal 400 m betragen.

Bushaltestellen

Durch attraktiv gestaltete Bushaltestellen mit Witterungsschutz, Beleuchtung etc. sowie Veloabstellanlagen wird der Verknüpfung des lokalen Langsamverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr Rechnung getragen. Durch diese Vernetzung soll die Nutzung des Velos und des öffentlichen Verkehrs für den Schul- und Arbeitsweg gefördert werden.

Verschiebung Haltestelle Rickenbach Dorf

Die Qualität und Lage der Haltestelle ist ein wichtiger Qualitätsfaktor der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Bei der barrierefreien Neuerstellung der Bushaltestelle Rickenbach, Dorf am neuen Standort beim Gemeindehaus soll wieder ein Witterungsschutz mit Sitz-

gelegenheit, Licht, Fahrplan und Abfalleimer installiert werden. Zudem soll eine Veloparkierungsanlage direkt bei dieser neuen Bushaltestelle die kombinierte Nutzung von ÖV und Veloverkehr fördern. Bei den weiteren Bushaltestellen in Rickenbach Sulz wurden Veloabstellanlagen als nicht sinnvoll erachtet, da hier gleich mit dem Velo bis zum Ziel oder zum Bahnhof gefahren werden kann.

Gemäss Art. 22 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderung (BehiG) müssen bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs bis spätestens 2023 hindernisfrei ausgestaltet sein. Für die Bushaltestellen bedeutet dies, dass die Haltekantenhöhe auf 22 cm erhöht werden muss. Mit der Neuerrichtung der Bushaltestelle Rickenbach Dorf sind diese Arbeiten in Rickenbach abgeschlossen.

5.2 Strassennetz

Ziele

Die Gemeinde verfolgt im Bereich Strassennetz folgende Ziele:

- Der motorisierte Individualverkehr bleibt auf den Hauptachsen (Kantonsstrassen) kanalisiert.
- Das Strassennetz weist eine genügende Leistungsfähigkeit auf und ist verkehrssicher sowie siedlungsverträglich gestaltet. Es werden die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.

Übergeordnete Festlegungen
Kantonal = K, Regional = R

Es bestehen keine Festlegungen im kantonalen Richtplan. Die festgelegten bestehenden und geplanten Strassen gemäss der regionalen Richtplankarte sind nachfolgend aufgelistet und im Plan eingetragen.

Gemeinde, Abschnitt	Festlegung	Stufe, Zeithorizont
Rickenbach, komplett	Stationsstrasse / Hauptstrasse	R, bestehend
Rickenbach, komplett	Dinharderstrasse / Riedmühlestrasse	R, bestehend
Rickenbach, komplett	Büelstrasse / Altikerstrasse	R, bestehend
Rickenbach, Zächlerstrasse komplett, Grüterstrasse südlich Zächlerstrasse	Neubau Verbindungsstrasse (Zächlerstrasse). Die Büelstrasse soll damit abklassiert werden.	R, langfristig

Erläuterungen

Im regionalen Richtplan sind drei Achsen Stations- und Haupt-, Dinharder- und Riedmühle- sowie Büel- und Altikerstrasse als regionale Verbindungsstrassen (RVS) festgelegt. Zudem sind mehrere regionale Velorouten («Velowege») – vorwiegend entlang dieser regionalen Verbindungsstrassen – sowie Fuss- und Wanderwege bezeichnet und in den jeweiligen Unterkapiteln erläutert.

Anliegen der Gemeinde an übergeordnete Festlegungen

Die Achse Grüterstrasse/Rickenbacherstrasse ist als direkteste eine wichtige Verbindung von Rickenbach über den Ortsteil Grüt nach Thalheim an der Thur, Gütighausen und Ossingen.

Die Gemeinde Rickenbach strebt deshalb eine Aufnahme der Grüterstrasse ins Netz der regionalen Verbindungsstrassen (RVS) des Kantons an. Dies hat in Koordination mit der Rickenbacherstrasse in der Nachbargemeinde Dinhard und der ebenfalls tangierten Gemeinde Thalheim zu erfolgen, in der sich die Verbindungsachse fortsetzt.

Bei der Region Winterthur und Umgebung (RWU) wird eine Aufnahme der Grüterstrasse als regionale Verbindungsstrasse (RVS) in der Richtplankarte Verkehr des regionalen Richtplans beantragt.

Die heutige Situation mit der Verbindung nach Altikon über die Büelstrasse durch den Dorfkern von Rickenbach wird als genügend angesehen und funktioniert mit Rücksicht auf das Ortsbild. Da eine Erweiterung des Siedlungsgebiets Richtung Norden nicht vorgesehen ist und sich der Verkehr auf die Grüterstrasse und Büelstrasse aufteilt, wird eine Kernentlastung als nicht notwendig erachtet.

Auf die im regionalen Richtplan enthaltene neue regionale Verbindungsstrasse (RVS) nördlich von Rickenbach (Zächlerstrasse) und die Abklassierung der Büelstrasse soll daher verzichtet werden. Bei der RWU wird eine entsprechende Anpassung des regionalen Richtplans beantragt.

Gemeinde, Abschnitt	Vorhaben	Stufe, Zeithorizont
Rickenbach, Grüterstrasse	Aufnahme ins Netz regionaler Verbindungsstrassen (RVS), (mit Fortsetzung als Rickenbacherstrasse in Dinhard und Thalheim an der Thur)	R, kurzfristig
Rickenbach, Zächlerstrasse / Büelstrasse	Verzicht auf Neubau der Zächlerstrasse als regionale Verbindungstrasse (RVS). Verzicht auf Abklassierung und beibehalten der Büelstrasse als regionale Verbindungsstrasse.	R, kurzfristig

Kommunale Festlegungen
Siedlungsorientierte Sammelstrassen

Es werden folgende siedlungsorientierte Sammelstrassen bezeichnet:

• Huebstrasse (Fortsetzung als Rickenbacherstrasse in Gemeinde Wiesendangen)	bestehend
• Grüterstrasse (Fortsetzung als Rickenbacherstrasse in Dinhard und Thalheim an der Thur)	bestehend, entfällt hier bei Aufnahme als regionale Verbindungsstrasse
• Austrasse (bis zu den Parkplätzen im Wald für die Freizeitanlagen Schwimmbad und Tennisplatz)	bestehend
• Neugutstrasse (Fortsetzung in Gemeinde Dinhard)	bestehend
• Mörsburgstrasse (bis zum Parkplatz bei der Grillstelle Eichholz)	bestehend
• Bahnstrasse (Fortsetzung in Wiesendangen)	bestehend

Rechtswirkung

Die übergeordneten Strassen (im Richtplan blau bezeichnet) entsprechen den Festlegungen der überkommunalen Richtplanung. Der Erlass von Baulinien sowie Bau und Unterhalt sind Sache des Kantons. Dies gilt auch für die Projektierung und Festsetzung der Ausbauprogramme.

Die übrigen bezeichneten Strassen (im Richtplan rot bezeichnet) sind kommunale Sammelstrassen. Diese stellen die Groberschliessung des

Siedlungsgebiets sicher. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde, wobei diese einen Teil der Erstellungskosten mittels Mehrwertbeiträgen gemäss Strassengesetz auf die nutzniessenden Grundeigentümer überwälzen kann.

Die übrigen Strassen dienen der Feinerschliessung. Es handelt sich dabei um Zufahrtswege, Zufahrtsstrassen und Erschliessungsstrassen im Sinne der Verkehrserschliessungsverordnung (VErV). Der Ausbau bzw. der Neubau von Feinerschliessungsanlagen ist i.d.R. Sache der Grundeigentümer.

Die Festlegung dient als Grundlage für die Landsicherung. Gestützt auf die Festlegungen können Baulinien und Werkpläne ausgearbeitet werden.

Erläuterungen

Im kommunalen Verkehrsplan werden zwei Strassenkategorien unterschieden:

- Regionale Verbindungsstrassen (übergeordnet)
- Siedlungsorientierte Sammelstrassen (kommunal)

Die Funktionen und Anforderungen, die diese Strassen zu erfüllen haben, sind im Folgenden beschrieben.

Strassen mit übergeordneter Bedeutung

Strassen mit übergeordneter Bedeutung verbinden Ortschaften und Regionen. In Rickenbach haben die Achsen Stationsstrasse/Hauptstrasse, Dinharderstrasse/Riedmühlestrasse, Büelstrasse/Altikerstrasse als regionale Verbindungsstrassen eine übergeordnete Bedeutung. Es gilt innerorts üblicherweise Tempo 50.

Bau und Unterhalt sowie Trasseesicherung dieser Staatsstrassen sind Sache des Kantons. Dasselbe gilt für die Projektierung und die Festsetzung der Ausbauprogramme.

An den Strassen mit übergeordneter Bedeutung sind gemäss Richtplanung für den MIV keine Ausbauvorhaben bezeichnet. Im Bereich der Siedlungen Rickenbach und Rickenbach Sulz ist aber die Aufwertung des Strassenraums gemäss regionalem Richtplan festgesetzt (siehe Umgestaltung Strassenraum).

Kommunale Sammelstrassen

Die kommunalen Sammelstrassen ergänzen das übergeordnete Netz. Zusammen mit dem übergeordneten Strassennetz bilden sie die Groberschliessung. Kommunale Sammelstrassen verbinden einzelne Quartiere, sammeln den Verkehr und leiten diesen gezielt auf das übergeordnete Strassennetz.

In Anlehnung an die Quartiersammelstrassen gemäss VSS-Norm SN 640 044 sind Sammelstrassen siedlungsorientierte Strassen und sowohl auf den rollenden Verkehr als auch auf Begegnung und andere quartierinterne Nutzungsaktivitäten ausgelegt. Sie sind auf eine Belastung von bis 500 Fahrzeugen pro Stunde ausgelegt. Innerhalb des Siedlungsgebiets wird ein durchgehender einseitiger Fussgängerschutz in Form eines Trottoirs mit Hartbelag angestrebt. Massgebend ist in Anlehnung an die VSS-Norm SN 640 044 der Begegnungsfall LW/PW. Dies

ergibt – abhängig von der Geschwindigkeit – eine Strassenbreite von 5.5 bis 7.0 m. Die Gestaltung ist in der Regel siedlungsorientiert. Die angestrebte Geschwindigkeit beträgt innerorts 40–50 km/h.

Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

Es bestanden bisher keine Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen. Aktuell wird nördlich der Hauptstrasse im ganzen Siedlungsgebiet inklusive der regionalen Verbindungsstrassenachse Büelstrasse – Altikerstrasse Tempo 30 umgesetzt. Mehr dazu im nächsten Unterkapitel.

5.3 Umgestaltung Strassenraum

Ziele

Die Gemeinde verfolgt im Bereich Umgestaltung Strassenraum folgende Ziele:

- Innerörtliche Strassenzüge werden mit Blick auf den Fuss- und Veloverkehr attraktiv und siedlungsorientiert gestaltet.
- Die siedlungsorientierte Gestaltung erfolgt in Abstimmung auf die angrenzenden Räume und das Nutzungsangebot.

Übergeordnete Festlegungen
Kantonal = K, Regional = R

Es bestehen keine Festlegungen im kantonalen Richtplan. Die festgelegten bestehenden und geplanten Umgestaltungen gemäss regionalem Richtplan sind nachfolgend aufgelistet und im Plan eingetragen. Bezeichnet werden Staatsstrassen durch Ortskerne oder Zentrumsbereiche.

Gemeinde, Abschnitt	Vorhaben	Stufe, Zeithorizont
Rickenbach Ortsdurchfahrt	Sanierung / Aufwertung Strassenraum (Hauptstrasse)	R, geplant: mittelfristig
Rickenbach Sulz, Ortsdurchfahrt	Sanierung / Aufwertung Strassenraum (Stationsstrasse)	R, geplant: mittelfristig

Anliegen der Gemeinde

Wesentliche Abschnitte der im regionalen Richtplan als regionale Verbindungsstrassen (RVS) festgelegten drei Achsen Stations- und Haupt-, Dinharder- und Riedmühle- sowie Büel- und Altikerstrasse führen durch die Orte Rickenbach und Rickenbach Sulz und teilweise mitten durch Wohnquartiere. Diese übergeordneten Strassen liegen alle in der Zuständigkeit des Kantons. Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton dafür ein, dass den Verkehrsbedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden und der Verkehrssicherheit auf diesen übergeordneten Strassen ebenso Rechnung getragen wird wie auf dem kommunalen Strassennetz. Er setzt sich zudem für eine gestalterische Aufwertung und eine angemessene Aufenthaltsqualität sowie eine Abstimmung des Strassenraums auf die Nutzungen in den Ortsteilen Rickenbach, Rickenbach Sulz und Hinter Grüt ein.

Grüterstrasse, Ortsbereich Hinter Grüt

Mit der im Unterkapitel Strassennetz beschriebenen beantragten Aufnahme der Grüterstrasse ins Netz der regionalen Verbindungsstrassen (RVS) des Kantons liegt die Ortsdurchfahrt Hinter Grüt auf Kantonsstrassen und somit nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde. Damit gelten oben formulierte Anliegen der Gemeinde auch für die

Grüterstrasse. Die Gemeinde setzt sich beim Kanton dafür ein, dass die Ortsdurchfahrt von Hinter Grüt ebenfalls aufgewertet wird.

Es erfolgt deshalb der Antrag bei der Region Winterthur und Umgebung (RWU) auf den folgenden Eintrag unter «Umgestaltung Strassenraum» im regionalen Richtplan, der auch die im nächsten Unterkapitel beschriebene klare Gestaltung der Ortseinfahrten umfasst:

Gemeinde, Abschnitt	Vorhaben	Stufe, Zeithorizont
Rickenbach, Grüterstrasse, Ortsbereich Hinter Grüt	Aufwertung Strassenraum und Gestaltung Ortseinfahrten	R, geplant, mittelfristig

Kommunale Festlegungen

Die Gemeinde verfolgt im Bereich Umgestaltung Strassenraum folgende Massnahmen:

- Einführung von Tempo-30-Zonen im ganzen bewohnten Siedlungsgebiet

Nr.	Objekt	Massnahme	Zuständigkeiten
OE1	Grüterstrasse, Hinter Grüt	Aufwertung Strassenraum	Kanton und Gemeinde

Erläuterung

Ortsdurchfahrten Rickenbach und Rickenbach Sulz

Die zentral durch das Siedlungsgebiet von Rickenbach und Rickenbach Sulz verlaufende regionale Verbindungsstrassenachse Stationsstrasse – Hauptstrasse ist gemäss regionalem Richtplan in beiden Ortsteilen zur Umgestaltung vorgesehen. Die Festlegung «Umgestaltung Strassenraum» kann gestalterische wie auch betriebliche Massnahmen umfassen. Diese Aufwertung und Sanierung ist in Rickenbach Sulz bereits in den Jahren 2020/2021 erfolgt. In Rickenbach ist die Aufwertung und Sanierung bis im Sommer 2024 abgeschlossen.

Festsetzungen Grüterstrasse, Hinter Grüt

Die bei der Region Winterthur und Umgebung bei Aufnahme der Grüterstrasse ins Netz der regionalen Verbindungsstrassen (RVS) beantragten kantonalen Massnahmen im Bereich des Ortsteils Hinter Grüt werden für den Fall eines Nichteintretens auf den Antrag auch als kommunale Festlegungen festgehalten.

Tempo-30-Zonen

Die Analyse und die Beurteilung zeigen gemäss dem 2023 erstellten Gutachten, dass sich die Strassen in den Quartieren für die Einführung von Tempo 30 eignen und die Auflistung der Vor- und Nachteile verschiedener Massnahmenoptionen legt dar, dass die Einführung von Tempo 30 die zweckmässigste Verkehrsanordnung ist.

Mit der Signalisation von Tempo 30 werden mehrere Ziele verfolgt:

- ein logisches, nachvollziehbares Verkehrsregime entsprechend vieler anderen Wohngebieten
- das Sicherheitsgefühl und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen
- die Wohnqualität für die Anwohnenden und die Sicherheit für spielende Kinder und betagte Personen zu verbessern
- die Qualität der Fussgängerverbindungen zu steigern
- die Sicherheit auf den Schul- und Arbeitswegen zu erhöhen

Das Konzept sieht inklusive der bereits definierten Zone «Rickenbach Dorf, Nord» (Zone 7) sieben Zonen für die Ortsteile Rickenbach und Sulz vor. Die Zonen können bei Bedarf einzeln umgesetzt werden.

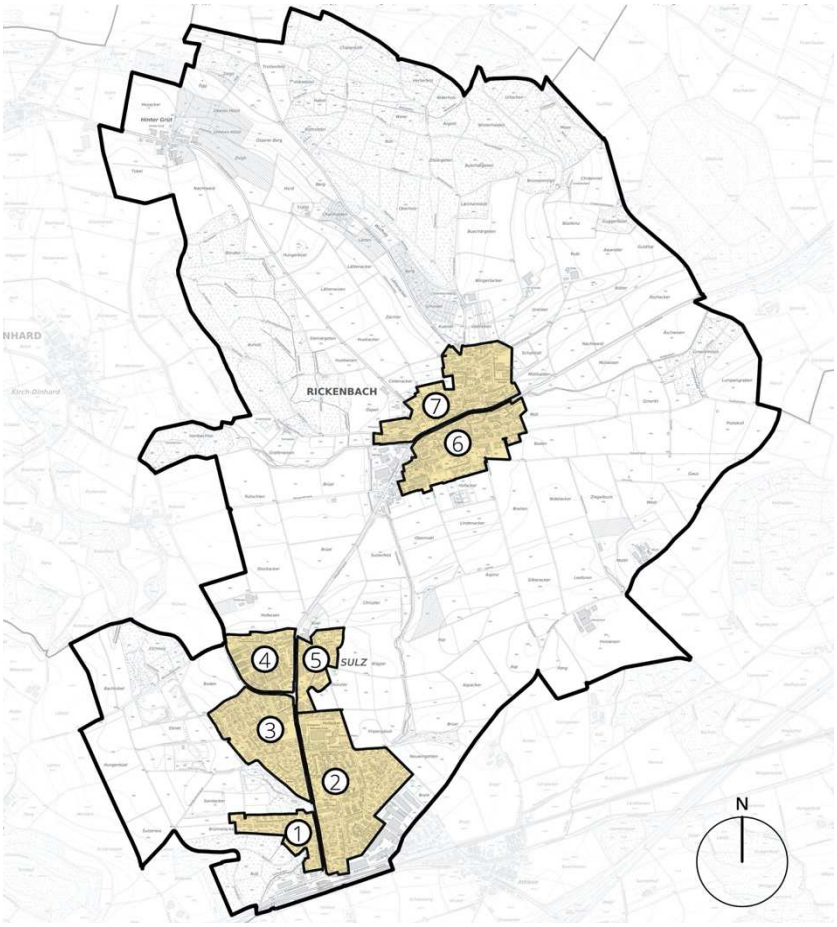
In der Zone 7 befindet sich die Tempo-30-Zone bereits in der Umsetzung. Mit der Umsetzung werden die Strassen teilweise umgestaltet.

- Aufheben von vom Rechtsvortritt abweichenden Vortrittsregelungen und von Fussgängerstreifen.
- Zonentor am Übergang Generell 50 in eine Zone
- Nötigenfalls Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente zur Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit

Beim Umgang mit Sammelstrassen scheint es in Rickenbach Dorf zweckmässig, die Huebstrasse in die Tempo-30-Zone 6 zu integrieren. Die weiteren Sammelstrassen (Bahn- und Neugutstrasse) werden nicht in die Tempo-30-Zonen integriert. Eine Tempo-30-Signalisation erscheint aufgrund der Funktion und verkehrsorientierten Ausgestaltung dieser Strassen nicht als geeignete Massnahme.

Zonenabgrenzungen Tempo-30-Zonen

Zone 1 Brünnelackerstrasse / Rüti
Zone 2 Hofackerstrasse
Zone 3 Gassenackerstrasse / Aergetenstrasse
Zone 4 Riedmühlestrasse
Zone 5 Chrüzlerstrasse / Hofackerstrasse
Zone 6 Huebstrasse
Zone 7 Bestehendes Gutachten Büelstrasse



5.4 Ortseinfahrten

Ziele

Die Gemeinde verfolgt im Bereich Ortseinfahrten folgende Ziele:

- Die Ortseingänge und somit die Übergänge zwischen ausserorts und innerorts sind gestalterisch klar erkennbar.
- Durch die Gestaltung der Ortseinfahrten wird der Verkehr gebremst und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer innerorts erhöht.
- Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für die Gestaltung der Ortseinfahrten auf den übergeordneten Strassen ein.

Übergeordnete Festlegungen
Kantonal = K, Regional = R

Zu den Ortseinfahrten bestehen keine Festlegungen im kantonalen und regionalen Richtplan. Folgende bereits im Unterkapitel «Umgestaltung Strassenraum» aufgeführten geplanten Umgestaltungen gemäss regionalem Richtplan betreffen jedoch auch die Orteinfahrten:

Gemeinde, Abschnitt	Vorhaben	Stufe, Zeithorizont
Rickenbach Ortsdurchfahrt	Sanierung / Aufwertung Strassenraum (Hauptstrasse)	R, mittelfristig
Rickenbach Sulz, Ortsdurchfahrt	Sanierung / Aufwertung Strassenraum (Stationsstrasse)	R, mittelfristig

Anliegen der Gemeinde an übergeordnete Festlegungen

Gestaltungen von Ortseinfahrten an sich sind bisher im kantonalen und regionalen Richtplan nicht eingetragen. Im Zusammenhang mit der von der Gemeinde beantragten Aufnahme der Grüterstrasse als regionale Verbindungsstrasse erfolgt deshalb der im Unterkapitel «Umgestaltung Strassenraum» beschriebene Antrag auf Eintragung im regionalen Richtplan, der auch die klare Gestaltung der Ortseinfahrten umfasst.

Kommunale Festlegungen

Für gestalterisch klar erkennbare Ortseingänge werden die folgenden Massnahmen festgelegt:

- Die kommunalen Ortseinfahrten werden im Rahmen der Einführung von Tempo-30-Zonen klar erkennbar gestaltet.
- Die Gemeinde Rickenbach beantragt bei der Region Winterthur und Umgebung (RWU) im Bereich der östlichen und westlichen Ortseinfahrten von Hinter Grüt sowie auf der Ortsdurchfahrt der Grüterstrasse besondere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung.

Nr.	Objekt	Massnahme	Zuständigkeiten
OE1	Grüterstrasse, Hinter Grüt	Klare Ausgestaltung Ortseinfahrt	Kanton und Gemeinde
OE2	Dinharderstrasse, Rickenbach Sulz	Klare Ausgestaltung Ortseinfahrt	Kanton und Gemeinde

Erläuterungen

Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton dafür ein, dass auf den aufgeführten und, bei erfolgreichem Antrag, übergeordneten Strassen im Bereich der Ortseinfahrten punktuelle Massnahmen zur Unterstützung einer Geschwindigkeitsreduktion umgesetzt werden.

Entsprechend werden Eingangstore als Informationsinhalte im kommunalen Richtplan aufgeführt.

Festsetzungen

Die Massnahmen an der Dinharderstrasse sowie die, wenn die Grüterstrasse, wie bei der Region Winterthur und Umgebung beantragt, ins Netz der regionalen Verbindungsstrassen (RVS) aufgenommen wird, ebenfalls kantonalen Massnahmen im Bereich des Ortsteils Hinter Grüt werden für den Fall eines Nichteintretens auf den Antrag auch als kommunale Festlegungen festgehalten.

Eingangstore

Die Eingangstore sollen dazu beitragen, das Geschwindigkeitsniveau auf den (über)kommunalen Strassen im Bereich der Ortseingänge zu senken und den Übergang zwischen ausserorts und innerorts zu markieren. Dadurch soll die Verkehrssicherheit innerorts frühestmöglich nach der Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit verbessert werden.

Denkbar ist die Gestaltung der Eingangstore unter anderem mit Mittelinseln, horizontalen Verengungen oder Baumtoren. Als Referenz dienen die vorhandenen Eingangstore beidseits des Ortsteils Rickenbach an der Hauptstrasse. Wichtig bei der Realisierung der Eingangstore ist eine velofreundliche Ausgestaltung. Bei einseitigen Einengungen des Strassenraums durch die geplante Torwirkung soll insbesondere bei bestehenden Gefahrenstellen mittels Velofurt die Möglichkeit geschaffen werden, Fahrradfahrende hinter der baulichen Massnahme hindurchzuleiten.

Situation Rickenbach

Auf der Hauptstrasse ost- und westseitig von Rickenbach wurden Eingangstore mit bremsender Verschwenkung umgesetzt.

Sowohl auf der kantonalen Altikerstrasse, kategorisiert als regionale Verbindungsstrasse (RVS), als auch auf der heute kommunalen Grüterstrasse wird mit seitlichen Einengungen beim Übergang in die neue Tempo-30-Zone durch den Kanton in Verantwortung des Tiefbauamtes eine klare Gestaltung der Ortseinfahrten umgesetzt. Auch auf sämtlichen kommunalen Strassen im Ort Rickenbach nördlich der Hauptstrasse ist durch die klar gestalteten Übergänge zur neuen Tempo-30-Zone Rickenbach Nord das Anliegen umgesetzt.

Situation Rickenbach Sulz Nord

Bei der nördlichen Ortseinfahrt auf der Stationsstrasse nach Rickenbach Sulz wurde 2020/2021 die Fussverkehrsquerung leicht nach Norden verschoben und mit einer Mittelinsel gestaltet. Eine Verschwenkung in ausreichend abbremsender Stärke für die Zielgeschwindigkeit 50 km/h wurde nicht ausgeführt. Die Situation mit Linkskurve ortseinwärts, Fussverkehrsquerung und beginnendem Radstreifen kann jedoch als ausreichend klar beurteilt werden.

Situation Rickenbach Sulz Dinharderstrasse

Bei der Ortseinfahrt auf der Dinharderstrasse nach Rickenbach Sulz ändert heute die signalisierte Höchstgeschwindigkeit zweimal. Zuerst nördlich des Siedlungsgebiets auf 60 km/h und vor dem Beginn der beidseitigen Bebauung auf 50 km/h. Eine klar gestaltete Ortseinfahrt mit bremsender Wirkung fehlt. Aufgrund der einmündenden Riedmühle- und Mörsburgstrasse ist eine raschmöglichste Geschwindigkeitsabsenkung jedoch wichtig. Je nach Ausgestaltung der zukünftigen

Veloinfrastruktur, z.B. östlich der Dinharder- und Riedmühlestrasse, wird zudem eine Querung nötig. Der Gemeinde setzt sich beim Kanton dafür ein, dass entsprechende Massnahmen umgesetzt werden.

Situation Rickenbach Sulz Süd

Bei der südlichen Einfahrt via Stationsstrasse nach Rickenbach Sulz fehlt eine klar gestaltete Ortseinfahrt. Mit der Situation der Bahnbrücke und dem Bord des Bahneinschnitts ist jedoch ohne aufwendige bauliche Massnahmen kein Platz für eine Gestaltung vorhanden. Da die Velo-Hauptroute noch vor dem Siedlungsgebiet einmündet, muss der MIV bereits davor abgebremst werden. Weitere Massnahmen werden hier deshalb im entsprechenden Unterkapitel als Velomassnahmen vorgeschlagen.

Situation Hinter Grüt

Mit der im Unterkapitel Strassennetz beschriebenen beantragten Aufnahme der Grüterstrasse ins Netz der regionalen Verbindungsstrassen (RVS) des Kantons liegen die beiden vorgesehenen Eingangstore auf Kantonsstrassen und somit nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde. Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton jedoch dafür ein, dass diese umgesetzt werden.

Situation übrige kommunale Strassen

Mit der vorgesehenen Einführung von Tempo-30-Zonen im ganzen bewohnten Siedlungsgebiet werden auch die übrigen Ortseinfahrten auf dem kommunalen Strassennetz gestalterisch klar erkennbar.

5.5 Parkierung MIV

Ziele

Die Gemeinde verfolgt im Bereich Parkierung folgende Ziele:

- Die erforderliche Parkierung erfolgt grundsätzlich auf Privatgrund.
- Bei Neubauten wird die Anzahl an Parkplätzen auf Privatgrund auf eine zweckmässige Anzahl beschränkt.

Hinweis Pflichtparkplätze

Bei allen öffentlichen und privaten Bauvorhaben ist die jeweilige Bauherrschaft verpflichtet, Abstellplätze zu erstellen. In der Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Rickenbach wird geregelt, wie diese Zahl abhängig von der Nutzung zu bestimmen ist.

Übergeordnete Festlegungen
Kantonal = K, Regional = R

Zur Parkierung MIV bestehen unter «Park+Ride- / Bike+Ride-Anlagen» folgende Festlegungen im regionalen Richtplan:

Gemeinde, Station	Anzahl Parkplätze für P+R bestehend / geplant	Stufe, Zeithorizont
Rickenbach, Rickenbach-Attikon	60 Parkfelder bestehend / 50 Parkfelder zusätzlich geplant	R, geplant: mittelfristig

Anliegen der Gemeinde

Am S-Bahnhof Rickenbach-Attikon sind zu den bestehenden rund 60 weitere 50 Park+Ride-Parkfelder vorgesehen. Die bereits bestehenden Parkfelder befinden sich vollumfänglich auf Grund und unter Verwaltung der SBB. Die Gemeinde Rickenbach setzt sich für den verträglichen Ausbau der Parkierungsanlage ein. Die Koordination erfolgt zwischen

Kanton, SBB und Gemeinde. Die Interessen aller anderen Verkehrsmittel sowie der bestehende und im regionalen Richtplan festgehaltene Gleisanschluss des Industriegebiets Sulz sind dabei zu berücksichtigen.

Erläuterungen

Die Arealsicherung sowie der Bau und Unterhalt regionaler Parkplätze liegen in der Zuständigkeit des Kantons. Die Gemeinde hat die Zufahrt zu gewährleisten. Für den Bau und Betrieb von kommunalen Parkierungsanlagen ist die Gemeinde zuständig, wobei dies an Private delegiert werden kann.

Kommunale Festlegungen

Die Gemeinde verfolgt im Bereich Parkierung folgende Ziele:

- Übermässiger unentgeltlicher Gemeingebrauch der Strassen und des sonstigen öffentlichen Grundes zu Abstellzwecken wird bei Bedarf mittels geeigneter Mittel wie Verboten oder Gebühren unterbunden.

Es werden folgende Parkierungsanlagen bezeichnet:

• Parkplatz Rottrotten	bestehend
• Parkplatz Auholz	bestehend
• Parkplatz Eichholz	bestehend
• Parkplatz Friedhof Hofacker	bestehend

Kommunale Parkierungsanlagen

Die vier vorhandenen kommunalen Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse sollen im heutigen Umfang erhalten werden. Die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs soll nicht durch zusätzliche Ausbauten weiter gesteigert werden.

Im Rahmen einer Grobstudie wurde 2021 die Parkierungssituation in der Gemeinde Rickenbach überprüft. Weitergehende Massnahmen wurden daraufhin verworfen.

Erläuterungen zur Parkierung auf öffentlichem Grund

Die Parkierung auf öffentlichem Grund richtet sich einzig nach der Polizeiverordnung der Gemeinde Rickenbach. Weitere Regelungen existieren nicht.

Polizeiverordnung und Gebührenpflicht ab 48 Stunden

Die kommunale Polizeiverordnung regelt in Art. 11 das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund. Das Abstellen von Fahrzeugen, Anhängern und dergleichen auf öffentlichen Strassen und Plätzen während mehr als 48 Stunden ist bewilligungspflichtig.

Parkierungsverordnung / Nachtparkverordnung

In Rickenbach gibt es weder eine Parkierungs- noch eine Nachtparkverordnung. Das heisst, das Parkieren ist kaum zeitlich beschränkt, noch werden dafür Gebühren erhoben. Auf die Einführung einer Nachtparkverordnung wird aufgrund der durchgeführten Vernehmlassung verzichtet. Der Gemeinderat prüft individuelle Parkverbote, Signalisationen und Markierungen, damit die Sicherheit im Zusammenhang mit parkierten Fahrzeugen generell erhöht werden kann.

Die Bevölkerung soll möglichst detailliert darüber informiert werden, wo parkiert werden darf und wo nicht (gesetzliche Grundlagen). Ebenfalls soll die Bevölkerung dazu aufgerufen werden, private Parkmöglichkeiten für ihre Fahrzeuge zu schaffen. (Grobkonzept Parkierung von 2021 und Protokolle Gemeinderatssitzung 8. August 2021).

Gebührenverordnung

Die Gemeinde kann für das Parkieren auf öffentlichem Grund gestützt auf Art. 47 der kommunalen Gebührenverordnung marktübliche Gebühren unter Berücksichtigung der Zeit erheben.

Erläuterungen zu privaten Parkierungsanlagen

Auf kommunaler Stufe sind in der Nutzungsplanung Vorgaben zur Parkierung zu machen. Die Parkplatzvorgaben sollen der kantonalen «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» entsprechen und die maximale Parkplatzanzahl pro Wohneinheit soll begrenzt werden. Zudem soll an geeigneten Standorten und im Interesse des Ortsbildschutzes eine Reduktion von Abstellplätzen verlangt werden können.

5.6 Velowegnetz

Ziele

Die Gemeinde verfolgt im Bereich Radwege und Veloparkierungsanlagen folgende Ziele:

- Die Veloverbindungen erschliessen jeweils die wichtigsten Erholungsräume, ÖV-Haltestellen und kommunalen Zielorte.
- Die Veloverbindungen sind sicher, durchgängig und attraktiv. Darin eingeschlossen ist die sichere Querung von Schulwegen über Hauptverkehrsachsen.

Übergeordnete Festlegungen
Kantonale und regionale Radwege
Kantonal = K, Regional = R

Es bestehen keine Festlegungen im kantonalen Richtplan. Die festgelegten bestehenden und geplanten Radwege gemäss regionalem Richtplan sind nachfolgend aufgelistet und im Plan eingetragen.

Tangierte Gemeinde(n) oder Ortsteil(e) in Rickenbach, *(verbundene) Orte*	**Route / Strasse, Bereich: bestehende Infrastruktur / «geplante Infrastruktur»**	**Status: Zeithorizont**
Rickenbach / Ellikon a. d. Thur *Route Rickenbach – Ellikon a. d. Thur*	Hauptstrasse / Rickenbacherstrasse, Ausserortsbereich: Einseitiger Radweg* nordseitig	R, bestehend
Rickenbach *Route Rickenbach – Rickenbach Sulz*	Hauptstrasse / Stationsstrasse, Ausserortsbereich: Beidseitiger Radweg*	R, bestehend
Rickenbach / Dinhard *Route Rickenbach – Dinhard*	Neugutstrasse, Ausserortsbereich: Ohne Veloinfrastruktur	R, bestehend
Rickenbach / Ellikon a. d. Thur *Route Rickenbach – Altikon via Herten*	Guldital / Gulditalweg: Ohne Veloinfrastruktur, LKW-Verbot	R, bestehend
Rickenbach *Rickenbach*	Hauptstrasse, Ortsbereich: «Velostreifen markieren»	R, kurzfristig** umgesetzt
Rickenbach *Rickenbach Sulz*	Stationsstrasse, Ortsbereich: «Prüfen beidseitiger Velostreifen»	R, kurzfristig** umgesetzt
Rickenbach / Dinhard *Rickenbach – Dinhard*	Neugutstrasse, Innerortsbereich: «Nicht im Richtplantext erläutert»	R, kurzfristig** umgesetzt
Dinhard / Rickenbach *Route Rickenbach – Dinhard*	Dinharderstrasse / Riedmühlestrasse «Veloweg erstellen»	R, kurzfristig**
Ellikon a. d. Thur / Rickenbach *Route Rickenbach – Altikon via Herten*	Guldital / Gulditalweg, Bereich Schützenhaus: «Prüfen einer Umfahrung»	R, kurzfristig**

Quelle: Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen (Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz Zürich und Bern 2007)

* FussgängerInnen dürfen Radwege benutzen, wo Trottoir und Fussweg fehlen. In diesem speziellen Fall entsprechen Radwege gemeinsamen Rad- und Fusswegen und bei entsprechenden sanierten als Radweg beschilderten Abschnitten wird umgeschildert. Zwischen Rickenbach und Rickenbach Sulz wird der nördliche Radweg neu als gemeinsamer Rad-und Fussweg geschildert und südlich als Radweg, der Radweg zwischen Rickenbach und Ellikon a. d. Thur neu als Rad- und Fussweg.

Quelle: Regionaler Richtplan RWU

** Die als geplant bezeichneten Verbindungen weisen sowohl lineare Schwachstellen als auch Netzlücken auf und erfordern entweder den Bau respektive die Verbreiterung eines Velowegs oder die Markierung von Velostreifen. Weiter sind punktuelle Schwachstellen wie gefährliche Passagen, Kreuzungen oder punktuelle Lücken vorhanden, die im regionalen Richtplan nicht erfasst werden. Welche Massnahmen im Einzelnen ergriffen werden sollen, ist Sache der Projektierung (Velonetzplanung).

Erläuterungen
Umsetzungsstand

Drei im regionalen Richtplan als geplant bezeichnete Festlegungen sind bis zur Festsetzung des kommunalen Richtplans bereits umgesetzt:

- Die Hauptstrasse in Rickenbach wird im ersten Halbjahr 2024 als Kernfahrbahn umgestaltet.

- Der im regionalen Richtplan nicht erläuterte Abschnitt der Neugutstrasse ist Teil der Umgestaltung der Hauptstrasse in Rickenbach. Hier wurde die Einmündung redimensioniert.
- Die Stationsstrasse in Rickenbach Sulz wurde 2020/2021 ebenfalls als Kernfahrbahn umgestaltet.

Anliegen der Gemeinde

Trasseesicherung, Bau und Signalisation sowie der Unterhalt der regionalen Radwege liegen in der Zuständigkeit des Kantons. Der Ausbaustandard wird mit der Detailprojektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festgelegt. Die Gemeinde setzt sich jedoch beim Kanton dafür ein, dass eine sichere Infrastruktur zur Verfügung steht und der Veloverkehr entweder separat geführt oder Radstreifen durchgehend markiert werden. Sie arbeitet darauf hin, dass ihre Vorstellungen geprüft und umgesetzt werden.

Schwachstelle Velohauptroute Stationsstrasse Rickenbach Sulz

Bei der südlichen Einfahrt via Stationsstrasse nach Rickenbach Sulz fehlt eine klar gestaltete Ortseinfahrt. Die Strasse beginnt abgehend aus dem Kreisel mit der Hauptstrasse 1 Winterthur – Frauenfeld mit sofortiger Querung der Eisenbahnlinie und der darauf folgenden Einmündung der Velo-Hauptroute Rickenbach Station (Sulz) - Winterthur (Technorama) nach rund 40 m Strecke mit deren Fortsetzung auf der Stationsstrasse bis zum Bahnhof. Die ersten 80 m bis zur ersten ortseinwärts rechtsliegenden Parzellenzufahrt sind mit Höchstgeschwindigkeit 80 km/h signalisiert. Linkseinbiegende Velofahrende können durch beschleunigenden und erst nach der Einmündung gleich wieder abbremsenden MIV gefährdet werden. Die Einmündung ist im Velonetz Alltag als Schwachstelle festgehalten.

Da die Velo-Hauptroute noch vor dem Siedlungsgebiet einmündet, muss der Verkehr bereits davor abgebremst werden. Mit der Situation der Bahnbrücke und dem Bord des Bahneinschnitts ist jedoch ohne aufwendige bauliche Massnahmen kein Platz für eine Gestaltung, z.B. mit einem Eingangstor bereits vor der Radweg-Einmündung, vorhanden. Die Strasse wurde 2020/2021 saniert und als Kernfahrbahn umgestaltet. Auch deshalb sind grössere bauliche Massnahmen bis auf Weiteres nicht absehbar. Durch eine Anpassung der Signalisierung kann bereits eine Verbesserung erreicht werden. Eine Verschiebung der Signalisation des Ortseingangs in Richtung Kreisel kann unnötige und gefährliche Beschleunigungsvorgänge verhindern. Weitere Massnahmen sind zu prüfen.

Antrag der Gemeinde zur Einmündung Velohauptroute in Stationsstrasse, Rickenbach Sulz

Die Gemeinde Rickenbach beantragt bei der Region Winterthur und Umgebung (RWU) unter «Nebenverbindungen, geplante Infrastrukturen Veloverkehr» einen Eintrag zur Behebung der Schwachstelle bei der Einmündung der Velo-Hauptroute Rickenbach Station (Sulz) - Winterthur (Technorama) in die Stationsstrasse.

Gemeinde, Abschnitt	Vorhaben	Stufe, Zeithorizont
Rickenbach, Einmündung Velo-Hauptroute Rickenbach Station (Sulz) - Winterthur (Technorama) in Stationsstrasse	Signalisation ändern und ergänzen (VPAR1 im Teilplan Veloverkehr, Massnahme **V**eloverkehr **P**unktuell **A**lltag **R**egional)	R, geplant, kurzfristig

Lücken Radwegnetz Rickenbach Nord / Hinter Grüt

Von Rickenbach nach Norden fehlt auf allen direkten und indirekten Routen in Richtung Thalheim an der Thur, Altikon oder Herten (Gemeinde Altikon) eine Veloinfrastruktur. Allerdings sind die Strecken abseits des RVS-Netzes gemäss Gesamtverkehrsmodell auch wenig vom MIV belastet. Der Ortsteil Hinter Grüt ist nicht ans Velowegnetz gemäss regionalem Richtplan angebunden und nicht via separierter und somit sicherer Veloinfrastruktur oder zumindest signalisierten Velowegen erreichbar. Aufgrund dieser Umstände wurden in einem separaten Analysedokument Lösungsvarianten verglichen. Erwogen wurden vier Varianten, die erste via Guldital - Thurtalstrasse, die zweite via Kellerhöfli (Direktroute), die dritte via Vorder & Hinter Grüt und die vierte als Variante davon abseits der Strasse via Huebacker und dann wie Variante 3 via Vorder und Hinter Grüt.

Variantenbeurteilung

Die als Bestvariante taxierte Variante 3 hat den Vorteil von relativ kleiner MIV-Belastung, Führung via bereits bestehender Schweiz-Mobil-Freizeitroute im Nordteil und der Erschliessung von Vorder und Hinter Grüt. Bei der Weglänge liegt sie zwischen den Routen 2 und 4. Über Vorder Grüt hinaus ist die Weiterführung nach Thalheim an der Thur im Interesse der Gemeinden Rickenbach, Dinhard und Thalheim a. d. Thur. Weiter bietet sie Synergien für die gewünschten direkten Routen weiter in Richtung Gütighausen und Ossingen. Diese Variante wird deshalb von der Gemeinde weiterverfolgt und als Massnahme VLAK7 im kommunalen Richtplan eingetragen. Die heute im Velonetz Alltag eingetragene Variante 1 kann dabei als direkte Verbindung in Richtung Herten und Freizeitroute erhalten bleiben.

Antrag der Gemeinde zur Grüterstrasse als Veloweg

Aufgrund der Beantragung der Aufnahme der Grüterstrasse als regionale Verbindungsstrasse bei der Region Winterthur und Umgebung (RWU) wird auch eine mit Dinhard und Thalheim a. d. Thur (dort Rickenbacherstrasse) zu koordinierende Aufnahme der Grüterstrasse als «Radweg geplant» in der Richtplankarte Verkehr des regionalen Richtplans beantragt.

Gemeinde, Abschnitt	Vorhaben	Stufe, Zeithorizont
Rickenbach, Grüterstrasse / Dinhard und Thalheim a. d. Thur, Rickenbacherstrasse	Aufnahme ins Netz der Velowege in der Richtplankarte (VLAR2 im Teilplan Veloverkehr, Massnahme **V**eloverkehr **L**inear **A**lltag **R**egional)	R, mittelfristig

Anliegen zur Veloinfrastruktur Dinharderstrasse / Riedmühlestrasse

Auf der regionalen Verbindungsstrassenachse Dinharder-/Riedmühlestrasse ist heute bis nördlich der Kirche Dinhard keine Veloinfrastruktur vorhanden. Die Route ist als Nebenverbindung im Velonetz Alltag eingetragen. Im regionalen Richtplan ist die Route mit «Veloweg erstellen» und dem Zeithorizont kurzfristig bereits eingetragen. Die Gemeinde Rickenbach setzt sich für eine Verbesserung der Situation für den Veloverkehr auf der Achse Dinharder-/Riedmühlestrasse gemäss dem beschriebenen Eintrag im regionalen Richtplan ein.

Bei der Erstellung eines Velowegs östlich der Dinharder- und Riedmühlestrasse ist zudem eine Fuss- oder Langsamverkehrsquerung nötig, da diese auch durch den Fussverkehr mitbenutzt werden darf. Diese

Option kann mit der Erstellung eines Eingangstores kombiniert werden, welche im Unterkapitel «Ortseinfahrten» beschrieben ist.

Kommunale Festlegungen Velowegnetz

Für ein sicheres, durchgängiges und komfortabel ausgestaltetes Velowegnetz werden folgende kommunalen Routen festgelegt:

Massnahmenziel	Nr. *	Objekt	Massnahme(n)**	Zuständigkeiten
Alternativverbindung Rickenbach – Guldital / Ellikon a. d. Thur (bis Grenze)	VLFK1	Aeschackerstrasse	Ausgestaltung & Signalisation als Veloverbindung	Gemeinde Rickenbach
Direktverbindung Rickenbach - Attikon	VLAK2	Aspstrasse / Römerstrasse**	Ausgestaltung & Signalisation als Veloverbindung	Gemeinden Rickenbach & Wiesendangen
Direktverbindung Rickenbach – Menzengrüt (Gemeinde Wiesendangen)	VLAK3	Huebstrasse***	Ausgestaltung & Signalisation als Veloverbindung	Gemeinden Rickenbach & Wiesendangen
Direktverbindung Rickenbach – Schwimmbad – Kirch Dinhard	VLFK4	Austrasse via Auholz nach Dinhard	Ausgestaltung & Signalisation als Veloverbindung	Gemeinden Rickenbach und Dinhard
Direktverbindung Rickenbach Sulz – Schwimmbad und Gebiet Auholz / Umgehung Riedmühlestrasse auf Achse mit weniger MIV-Belastung	VLFK5	Austrasse – Schwimmbad Grafenwisen – Schwarzbachbrücke (Schwimmbad) – nach Rickenbach Sulz Nord (zwischen Stockacker und Brüel)	Ausgestaltung & Signalisation als Veloverbindung / Massnahmenprüfung Querung über Schwarzbach	Gemeinde Rickenbach
Direktere Verbindung Rickenbach – Altikon mit Einbindung Hinter Grüt	VLAK6	Grüterstrasse / Rickenbacherstrasse / Bergstrasse	Ausgestaltung & Signalisation als Veloverbindung	Kanton und Gemeinden Rickenbach und Dinhard****

* L: Linear, A: Alltagsnetz / F: Freizeitnetz, K; Kommunal
** Allenfalls notwendige über die Signalisation hinausgehende Massnahmen sind später zu betrachten und abhängig vom DTV, Schwachstellen usw.
*** Fortsetzung auf Gigerstrasse in Gemeinde Wiesendangen
**** Fortsetzung als Rickenbacherstrasse in Gemeinde Wiesendangen
***** Kommunales Anliegen an übergeordnete Planungen: Antrag um Aufnahme in übergeordnetes Netz, bis dahin Aufnahme in kommunales Velowegnetz.

Erläuterungen
Netz

Die Radwege sollen ein zusammenhängendes gefahrenarmes Netz bilden, welches dem Nahverkehr (Schüler, Arbeitspendler mit Anbindung an den öffentlichen Verkehr, Einkaufen) als auch dem Erholungs- und Sportverkehr (Freizeitnetz) dient.

Mit den überkommunalen bestehenden Radwegverbindungen und den geplanten Netzergänzungen besteht in Rickenbach bereits ein zusammenhängendes Radwegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr, welches hauptsächlich die Verbindung zu den Nachbargemeinden und -orten sowie zu den Arbeitsplatzgebieten inner- und ausserhalb von Rickenbach sicherstellt. Weiter ermöglicht es ein sicheres Durchfahren der Ortskerne und die Anbindung an die wichtigsten umliegenden Ortschaften.

Die zusätzlichen kommunalen Festlegungen zum Velowegnetz ergänzen das übergeordnete Netz und binden weitere Orte wie das Schwimmbad oder den Friedhof an und schaffen zusätzliche Direktverbindungen. Weiter besteht mit den schwach frequentierten Quartierstrassen ein attraktives und sicheres Netz für den Veloverkehr abseits der Kantonsstrassen.

Routen, Zwecke und Unterhaltsmassnahmen

Mit der Konzipierung von Velorouten ist auch immer die Nutzung mitzudenken. Während beim Freizeitnetz auch unbefestigte Wege möglich sind, besteht bei Alltagsrouten der Bedarf nach befestigten Wegen, unter anderem wegen Verschmutzung und zur Gewährleistung des Winterdienstes, der bei unbefestigten Wegen schwierig ist. Bei reinen Freizeitrouten ist auch ein eingeschränkter Winterdienst möglich, solange auch Alternativrouten zu Ganzjahreszielen bestehen.

Massnahmen

Für die geplanten Routen sind die Signalisierung (Wegleitung, Gefahrenstellen, Hinweise zu Winterdienst usw.), die Organisation des Unterhalts- und Winterdienstes sowie allfällige Einzelmassnahmen zu überprüfen.

Berücksichtigung des Velos bei anderen Planungen

Bei der Planung und Realisierung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen, beispielsweise bei der Umsetzung von Tempo-30-Zonen, sind die Belange des Veloverkehrs zu berücksichtigen. Punktuelle Gefahrenstellen sollen zudem behoben und sichere Querungen ermöglicht werden.

5.7 Veloparkierungsanlagen

Ziele

Die Gemeinde verfolgt bei Veloparkierungsanlagen folgende Ziele:

- Der Veloverkehr wird durch attraktive Veloparkierungsanlagen an ausgewählten Zielorten (Bushaltestelle Rickenbach, Dorf / Gemeindehaus, Schwimmbad, Friedhof Hofacker) unterstützt.
- Bei Neubauten werden genügend Veloabstellplätze auf Privatgrund verlangt.

Übergeordnete Festlegungen
Kantonal = K, Regional = R

Zu Veloparkierungsanlagen bestehen unter «Park+Ride- / Bike+Ride-Anlagen» folgende Festlegungen im regionalen Richtplan:

Gemeinde, Station	Anzahl Parkplätze für P+R bestehend / geplant	Stufe, Zeithorizont
Rickenbach, Rickenbach-Attikon	50 Parkfelder bestehend / 240 Parkfelder zusätzlich geplant	R, geplant: mittelfristig

Regionale Abstellanlage Bahnhof Rickenbach-Attikon

Am S-Bahnhof Rickenbach-Attikon sind zu den bestehenden rund 50 weitere 240 Bike+Ride-Abstellplätze vorgesehen. Die bereits bestehenden Abstellplätze befinden sich vollumfänglich auf Grund und unter Verwaltung der SBB. Die Gemeinde Rickenbach setzt sich für den Ausbau der Abstellanlage ein. Die Koordination erfolgt zwischen Kanton, SBB und Gemeinde.

Kommunale Festlegungen

Es werden folgende kommunalen Veloparkierungsanlagen bezeichnet:

• Veloparkierung Schwimmbad	bestehend
• Veloparkierung Bushaltestelle Rickenbach ZH, Dorf, mit Gemeindehaus kombiniert	geplant
• Veloparkierung Friedhof Hofacker	geplant

- Die Gemeinde setzt sich für eine rasche Umsetzung des Ausbaus der eigenen als auch der Abstellanlage am Bahnhof Rickenbach-Attikon mit guter Ausstattung ein.

Rechtswirkung

Die Festlegung von Veloparkierungsanlagen im öffentlichen Interesse verpflichtet den Gemeinderat, bei grösseren Bauvorhaben von öffentlichen Bauten und Anlagen sowie an Bushaltestellen und wichtigen kommunalen Zielorten (z.B. Schwimmbad, Volg) die Bedürfnisse der Velofahrenden zu berücksichtigen. Es sind grundsätzlich oberirdische Abstellplätze an gut zugänglicher Lage vorzusehen. Das zu schaffende Angebot richtet sich nach den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute.

Die Veloparkierungsanlage beim Schwimmbad bleibt bestehen. Beim neuen Standort der Bushaltestelle Rickenbach, Dorf beim Gemeindehaus wird eine neue Anlage für dieses sowie den Umstieg auf den Bus erstellt. Die Gemeinde ist verpflichtet, die festgelegten Anlagen zu erstellen respektive auszubauen. Für den Bau, Betrieb und Unterhalt ist die Gemeinde zuständig, wobei beides an Private delegiert werden kann.

Erläuterungen

Veloparkierungsanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil des Velonetzes, da sie das sichere Abstellen von Velos an den wichtigsten Zielorten gewährleisten und dadurch zur Nutzung des Velos als Verkehrsmittel beitragen.

Die Veloparkierungsanlagen sollen grundsätzlich einen Witterungsschutz und eine Ausrüstung aufweisen, welche die Velos vor Beschädigungen, z.B. durch Kippen oder Zerkratzen, schützt. Der Diebstahlschutz muss mit Anschliessbarkeit des Rahmens und einer stabilen Anlage gewährleistet sein. Optional kann auch eine fest installierte Velopumpe zur Verfügung gestellt werden. Bei Umbauten sind die Zweckmässigkeit und der Ausbaugrad der Veloparkierungsanlagen zu überprüfen.

Bei der Bushaltestelle Rickenbach, Dorf direkt beim Gemeindehaus und der Bibliothek soll eine Veloabstellanlage mit Witterungsschutz und diebstahlsicheren Vorkehrungen erstellt werden.

Bei den Bushaltestellen Rickenbach Sulz, Sunnezirkel und Rickenbach Sulz, Mottlistrasse werden keine Veloabstellanlagen vorgesehen, da sich von hier ein Umstieg nicht lohnt und direkt zum Ziel oder zur Abstellanlage am Umsteigebahnhof Rickenbach-Attikon gefahren werden kann.

Referenzbilder von Veloabstellanlagen

Abstellanlage an Bushaltestelle

Abstellanlage bei Sport- & Freizeitanlage

5.8 Fuss- und Wanderwege

Ziele

Die Gemeinde verfolgt im Bereich Fuss- und Wanderwege folgende Ziele:

- Die Fuss- und Wanderwege erschliessen die wichtigen Erholungsräume, die ÖV-Haltestellen und die wichtigsten kommunalen Zielorte.
- Die Fuss- und Wanderwege sind sicher, durchgängig und attraktiv. Darin eingeschlossen ist die sichere Querung von Schulwegen über Hauptverkehrsachsen.

Übergeordnete Festlegungen

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fuss- und Wanderwege wird verzichtet. Es sind zudem keine übergeordneten Fuss- und Wanderwege geplant. Im Plan sind alle festgelegten Fuss- und Wanderwege eingetragen.

Entlang der Achse Haupt- und Stationsstrasse ist im regionalen Richtplan kein Fuss- und Wanderweg eingetragen. Das kommunale Fusswegnetz knüpft jedoch an die dort bestehende Fuss- oder gemeinsame Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur an.

Anliegen der Gemeinde an übergeordnete Festlegungen
Kantonal = K, Regional = R

Vom Wanderweg Rickenbach – Eschlikon ZH (– Thalheim) verläuft ein rund 160 m langer Abschnitt im Gebiet Üsser Berg auf der Altikerstrasse, einer regionalen Verbindungsstrasse (RVS) des Kantons ohne Fussverkehrsinfrastruktur. Wegen der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und der Asphaltierung soll hier eine alternative Routenführung geprüft werden, z.B. östlich des Reservoirs mittels Wiederherstellung des zugewachsenen Wegabschnitts Chällerhöfli zum Trottenfeld hin, oder eine Ergänzung der Fussverkehrsinfrastruktur entlang der Altikerstrasse, z.B. mittels Kiesweg entlang der Strasse.

Bei der Region Winterthur und Umgebung (RWU) wird folgender Eintrag im regionalen Richtplan unter «Wanderwege, geplante Infrastrukturen Fussverkehr» beantragt:

Gemeinde, Abschnitt	Vorhaben	Stufe, Zeithorizont
Rickenbach, Üsser Berg (Wanderweg Rickenbach – Eschlikon ZH)	Erstellung separierter Wanderweg oder Wegverlegung	R, kurzfristig

Kommunale Festlegungen

Im Plan sind alle festgelegten kommunalen Fuss- und Wanderwege bezeichnet. Auf eine detaillierte Auflistung wird verzichtet. Beim bestehenden Fuss- und Wanderwegnetz handelt es sich entweder um reine Fusswege, um Trottoirs, um Wald- bzw. Flurwege oder um schwach befahrene Erschliessungsstrassen. Es sind keine neuen Wege geplant. Die festgelegten Fusswege (bestehend) sollen in ihrem Raum gesichert werden und bilden zusammen mit den bestehenden überkommunalen Fuss- und Wanderwegen ein dichtes und attraktives Fusswegnetz.

Folgende Massnahmen sind zusätzlich vorgesehen:

- Die Fusswegübergänge über stärker befahrene Strassen sind sicher auszugestalten. Dies gilt insbesondere bei Schulwegen.
- Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und durchgängiges Wegnetz zu achten. Die Verbindung in die Nachbargemeinden und an das übergeordnete Wegnetz ist sicherzustellen.
- Die Wegrechte für geplante Routen werden gesichert.

Rechtswirkung

Die Bezeichnung der regionalen und kommunalen Fuss- und Wanderwege bildet die Grundlage für deren Sicherung mit Baulinien, soweit die Wege nicht bereits bestehen. Bau und Unterhalt der regionalen Fuss- und Wanderwege sind Aufgabe des Kantons. Für die kommunalen Wege ist die Gemeinde zuständig. Für Flur- und Genossenschaftswege bleibt das Landwirtschaftsgesetz vorbehalten. Die Wanderwege sowie insbesondere Flur- und Genossenschaftswege sind möglichst auf Naturbelägen zu führen. Ausserdem gilt das Wanderweggesetz.

Im Rahmen der kommunalen Festlegungen ist die Behörde angehalten, im Rahmen von Planungen und Baugesuchen öffentliche Fuss- und Wanderwegverbindungen zu fordern und sich gegenüber dem Kanton für die Umsetzung von Massnahmen an überkommunalen Strassen einzusetzen (z.B. Sicherung von Übergängen mit Mittelinseln), wobei in der Regel eine finanzielle Beteiligung erforderlich ist.

Erläuterungen

Mit dem regionalen Fuss- und Wanderwegnetz werden die wichtigsten überkommunalen Erholungsgebiete erschlossen. Zudem dienen sie als Fusswegverbindungen in die Nachbargemeinden. Dieses grobmaschige Netz wird durch die kommunalen Wege ergänzt bzw. Lücken zwischen kommunalen und überkommunalen Verbindungen werden bei Bedarf geschlossen.

Im Verkehrsplan sind alle festgelegten kommunalen Fuss- und Wanderwege eingetragen. Beim bestehenden Fuss- und Wanderwegnetz handelt es sich entweder um reine Fusswege, um Trottoirs, um Wald- bzw. Flurwege oder um schwach befahrene Erschliessungsstrassen. Die Gemeinde Rickenbach verfügt mit Ausnahme des Wegs «Gmerkt» zwischen Hueb- und Gaustrasse über alle Wegrechte der als kommunal bezeichneten Fusswege. Das erwähnte Wegrecht soll gesichert werden.

Grundsätzlich stehen neben den im Richtplan bezeichneten Fuss- und Wanderwegen auch weitere Wegverbindungen für Zufussgehende zur Verfügung. In Rickenbach bilden auch die schwach frequentierten Quartierstrassen ein attraktives und sicheres Wegnetz. Da die Quartiere grundsätzlich durchlässig für Fussgänger-/innen sind, wird auf eine flächendeckende Definition von Fusswegen im Siedlungsgebiet verzichtet. Der Fokus liegt vielmehr auf der Anbindung an über-

geordnete Fusswege sowie auf der Erschliessung kommunaler Erholungsgebiete.

Im Siedlungsgebiet weisen die festgelegten Fusswege in der Regel einen Hartbelag auf. Ausserhalb des Siedlungsgebiets sind Wege ohne Hartbelag anzustreben. Gemäss Art. 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) und Art. 6 der ergänzenden Verordnung (FWV) sind alle bitumen- oder zementgebundenen Deckbeläge für Wanderwege ungeeignet. Bei Wegabschnitten, die diesem Grundsatz nicht entsprechen, ist die Belagssituation langfristig anzupassen oder ein Ersatz zu bieten.

Grundsätzlich ist auf sichere Wegverbindungen zu achten. Sichere Fusswege bieten einerseits den Fussgängern (u.a. Kinder, Betagte, Benutzer ÖV) eine hohe Bewegungsqualität, andererseits werden die nahen Erholungsgebiete mit attraktiven Wanderwegen erschlossen. Wo Radwege sowie Fuss- und Wanderwege zusammenfallen – beispielsweise entlang der Rickenbacherstrasse – ist die Verkehrssicherheit laufend zu überprüfen und bei Bedarf auf eine Entflechtung zu achten.

Koordinationshinweis:
Weiterführung an der Gemeindegrenze

Die kommunalen Fuss- und Wanderwege stossen teilweise an die Gemeindegrenze an. Eine Weiterführung ist auf dem Gemeindegebiet der Nachbargemeinden möglich und die Wege bestehen.

Hinweis zum Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Im Übrigen wird auf das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) verwiesen (siehe Unterkapitel 2.1). In Rickenbach sind zahlreiche Verbindungen von lokaler und nationaler Bedeutung verzeichnet. Bei baulichen Massnahmen auf diesen Wegabschnitten ist die überlieferte Substanz und der historische Verlauf von Verkehrswegen zu schonen und möglichst unbeeinträchtigt zu erhalten. Diesbezüglich ist eine Vollzugshilfe verfügbar. Veränderungen sind bewilligungspflichtig.

6 ERGÄNZUNG LANDSCHAFT

6.1 Ausgangslage

Sicherung Erholungsgebiete

Im kommunalen Gesamtplan aus dem Jahr 2000 wurden mit einer Ausnahme alle weiteren kommunalen Festlegungen abseits des Richtplans Verkehr aufgehoben. Diese Ausnahme betrifft die besonderen Erholungsgebiete als Teil des Richtplans Landschaft, die übernommen wurden. Sie werden auch nun als Ergänzung Landschaft in den neuen kommunalen Richtplan übernommen.

Damit sind die Erholungsgebiete auch mit der Aufhebung des Gesamtplans in der kommunalen Richtplanung weiterhin gesichert und dieser bildet die Grundlage zur Bezeichnung der Erholungszonen in der Nutzungsplanung.

6.2 Erholungsgebiet

Ziele

Die Gemeinde beabsichtigt mit der Festlegung des besonderen Erholungsgebiets auf Stufe kommunaler Richtplan folgende Ziele:

- Schaffung der Grundlage für die Bezeichnung von Erholungszonen in der kommunalen Nutzungsplanung
- Die bestehenden kommunalen Festlegungen werden beibehalten und übernommen.

Übergeordnete Festlegungen
Kantonal = K, Regional = R

Es sind keine übergeordneten Festlegungen vorhanden.

Kommunale Festlegungen

Es werden folgende kommunalen Erholungsgebiete bezeichnet:

• Sportanlage Grafenwiesen	bestehend
• Reitsportzentrum Neugut	bestehend
• Erholungsgebiet Brüel	geplant
• Sportanlage Schafstall	bestehend
• Gebiet zwischen Hofacker und Vispergässli	bestehend

Ergänzungen

Das Reitsportzentrum Neugut wird erstmals im kommunalen Richtplan erwähnt, das Erholungsgebiet Brüel (südlich der Neugutstrasse) kommt gemäss nachstehender Planung hinzu.

Hofacker/Vispergässli und Brüel

Aufgrund der kommunalen Schulraumplanung wird ein Teil der Erholungszone Hofacker/Vispergässli für die Erweiterungsabsicht am Schulstandort Hofacker in die Zone für öffentliche Bauten umgezont. Dies wird flächengleich mit dem umgekehrten Vorhaben im Gebiet Brüel kompensiert. Hier wird der Teil der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen westlich des Sulzergrabens in die Erholungszone umge-

zont. Der Rest der Erholungszone bleibt dem Erholungsgebiet zugeschlagen.

Rechtswirkung

Die Festlegungen bilden die Grundlage für die Ausscheidung von Erholungszonen in der kommunalen Nutzungsplanung. Erholungsgebiete sichern Flächen, die der Erholung der Bevölkerung dienen.

7 AUSWIRKUNGEN

Richtungsweisende Festlegungen

Die Festlegungen im kommunalen Verkehrsplan entfalten eine behördenverbindliche Wirkung. Mit dem zustimmenden Beschluss der Gemeindeversammlung wird der Gemeinderat angewiesen, den Verkehr auf den innerörtlichen Strassen und Wegen im Sinne der Verkehrsplanfestlegungen zu organisieren.

Werden diese richtungsweisenden Vorgaben umgesetzt, kann die Wirkung des kommunalen Verkehrsplans wie folgt zusammengefasst werden:

- Das Fuss- und Velowegnetz soll in Abstimmung mit innerörtlichen Zielgebieten (Schulen, Dorfzentrum mit öffentlichen Gebäuden und Einkaufsnutzungen, Erholungsgebiete) weiter verdichtet und mit kommunalen Fusswegen ergänzt werden. Insgesamt wird insbesondere bei kurzen Wegen im Siedlungsgebiet eine Modalsplit-Veränderung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt.
- Wichtige Strassenräume sollen im Rahmen von anstehenden Sanierungsprojekten entsprechend ihrer räumlichen Bedeutung umgestaltet werden, was im Interesse der Aufenthaltsqualität und des Ortsbildes ist.
- Die Verkehrsflächen und öffentlichen Anlagen sind wichtig für das Erscheinungsbild der Gemeinde und werden entsprechend gestaltet. Ein besonderes Augenmerk gilt nicht nur dem öffentlichen Raum, sondern auch den daran angrenzenden privaten Vorbereichen.

Beitrag zur Zielerreichung der übergeordneten Ziele

Der kommunale Richtplan Verkehr übernimmt die Festlegungen der übergeordneten Richtpläne und ergänzt diese mit kommunalen Festlegungen. Die kommunalen Festlegungen unterstützten die übergeordneten verkehrlichen Ziele (kantonales Gesamtverkehrskonzept, Richtplanung) wie folgt:

Strassenverkehr

Indem der motorisierte Individualverkehr auf den Kantonsstrassen kanalisiert bleibt, wird das Siedlungsgebiet vom MIV möglichst entlastet. Mit den umgesetzten Umgestaltungen der Ortsdurchfahrten Rickenbach und Rickenbach Sulz wurden zudem siedlungsverträgliche Strassenräume mit einer hohen Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erreicht. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass dies auch auf der Grüterstrasse im Ortsbereich «Hinter Grüt» geschieht. Das kommunale Strassennetz wird nicht weiter ausgebaut. Punktuell, oder mit Massnahmen wie Tempo-30-Zonen auch flächig, werden je nach Bedarf Aufwertungsmassnahmen umgesetzt. Damit leistet die Gemeinde einen Beitrag an die übergeordneten Ziele, wonach eine möglichst sichere und siedlungsverträgliche Verkehrsentwicklung erreicht werden soll.

Öffentlicher Verkehr

Die Gemeinde setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs und die optimale Anbindung an den Bahnhof Rickenbach-Attikon ein, insbesondere während den Hauptverkehrszeiten. Grundsätzlich decken die bestehenden Bushaltestellen das Siedlungsgebiet als Einzugsgebiet ab. Die Gemeinde hat wieder eine attraktive Haltestelle mit Witterungsschutz, Beleuchtung, Sitzmöglichkeit und Veloabstellplätzen zur Verfügung zu stellen. Sie sorgt zudem für eine optimale Einbettung der Bushaltestelle in das Fuss- und, wo sinnvoll, Velowegnetz. Damit unterstützt sie die übergeordneten Ziele zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs.

Fuss- und Veloverkehr

Mit der Ergänzung von kommunalen Fuss- und Wanderwegen wird das Fuss- und Velowegnetz durchgängig und dicht festgelegt. Die übergeordneten Fuss- und Velowege mit den kommunalen Fusswegergänzungen erschliessen gemeinsam die wichtigsten Erholungsräume, die Bushaltestellen und weitere wichtige kommunale Zielorte (z.B. Schwimmbad, Schulhäuser, Einkaufsmöglichkeiten, Gemeindeverwaltung). Die Gemeinde setzt gezielt Massnahmen um für eine hohe Attraktivität und eine hohe Sicherheit, insbesondere auf Schulwegen, entlang von Strassen und bei Strassenquerungen. Für den Veloverkehr stehen an den Zielorten genügend und gut ausgerüstete Veloabstellanlagen zur Verfügung. Mit diesen Massnahmen steigert die Gemeinde die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs und bietet Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, insbesondere im Binnenverkehr. Zusammen mit einem guten ÖV-Angebot leistet die Gemeinde damit einen Beitrag an die regionalen Modalsplit-Ziele.

Parkierung

Mit der Festlegung von Veloparkierungsanlagen an wichtigen kommunalen Zielorten werden gute Voraussetzungen für den Veloverkehr geschaffen. Es werden keine neuen Parkierungsanlagen für den motorisierten Individualverkehr geschaffen. Die Parkierung soll grundsätzlich auf Privatgrund stattfinden und, wo sinnvoll und möglich, beschränkt werden. Dadurch wird die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs nicht weiter ausgebaut und ein Beitrag an die übergeordneten Ziele geleistet.

8 KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN

8.1 Kostenfolgen

Kosten mit Nachfolgevorlagen

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 nur schwer beziffern, weil die Inhalte der Richtplanung konzeptionellen Charakter haben und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten zu konkretisieren ist.

Bei nicht gebundenen Ausgaben von mehr als Fr. 500'000.- kann die Stimmbevölkerung über die Realisierung von Massnahmen separat befinden. Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- Projektierungskredite, Umsetzung nach Strassengesetz mit den dafür vorgesehenen Mitwirkungs- und Rekursmöglichkeiten
- Baukredite, z.B. bauliche Massnahmen für eine Strassenraumgestaltung, Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Fusswege
- Landerwerb, Entschädigungen oder Beiträge
- Verträge

Kosten ohne Nachfolgevorlagen

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

- Infrastrukturanlagen, die als gebundene Kosten gelten, z.B. Trottoirbau
- Unterhalt der Infrastrukturanlagen, z.B. Strassensanierungen
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte, z.B. Studien für Strassenraumgestaltungen, Gutachten für eine Begegnungszone u. dgl.
- Feinerschliessung, z.B. öffentlicher Weg in einem Quartierplan

8.2 Umsetzung Bereich Verkehr

Punktuelle Massnahmen

Punktuelle Massnahmen, Aufwertungen und Ergänzungen bestehender Verkehrsinfrastruktur sind nicht Bestandteil des kommunalen Richtplans Verkehr.

Prioritäten

Die einzelnen Massnahmen sind bedürfnisorientiert und zeitlich gestaffelt umzusetzen. Entsprechend sind ihnen verschiedene Prioritäten zuzuordnen:

Kurzfristig	2024–2030	Priorität 1
Mittelfristig	2024–2035	Priorität 2
Langfristig	Nach 2035	Priorität 3