



Kanton Zürich
Gemeinde Rifferswil

Revision Richtplanung

BERICHT ZUM KOMMUNALEN VERKEHRSRICHTPLAN

mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Fassung für Gemeindeversammlung

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.skww.ch

31129 – 3.12.2024

Inhalt

1	EINLEITUNG	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Umfang der Revision der kommunalen Richtplanung	7
1.3	Aufgaben und Inhalte des Richtplans	8
2	ÜBERGEORDNETE VORGABEN	10
2.1	Bund	10
2.2	Kanton	12
2.3	Region	15
3	ABSTIMMUNG SIEDLUNG UND VERKEHR	18
3.1	Bedeutung	18
3.2	Aktuelle und zukünftige Verkehrssituation	18
3.3	Strategieansätze	20
4	VERKEHRSPLAN	23
4.1	Allgemeines	23
4.2	Bestehender Verkehrsplan	23
4.3	Kommunale Festlegungen	24
5	AUSWIRKUNGEN	51
6	KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN	52
6.1	Allgemeines	52
6.2	Umsetzung	52
7.3	Übersicht der geplanten Anlagen	53
8	MITWIRKUNG	54
8.1	Kantonale Vorprüfung	54
8.2	Öffentliche Auflage	55
8.3	Anhörung	55
8.4	Festsetzung und Genehmigung	55

Auftraggeber

Gemeinde Rifferswil

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Peter von Känel, Projektleiter und Sachbearbeitung
Mirta Niederhauser, Sachbearbeiterin

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

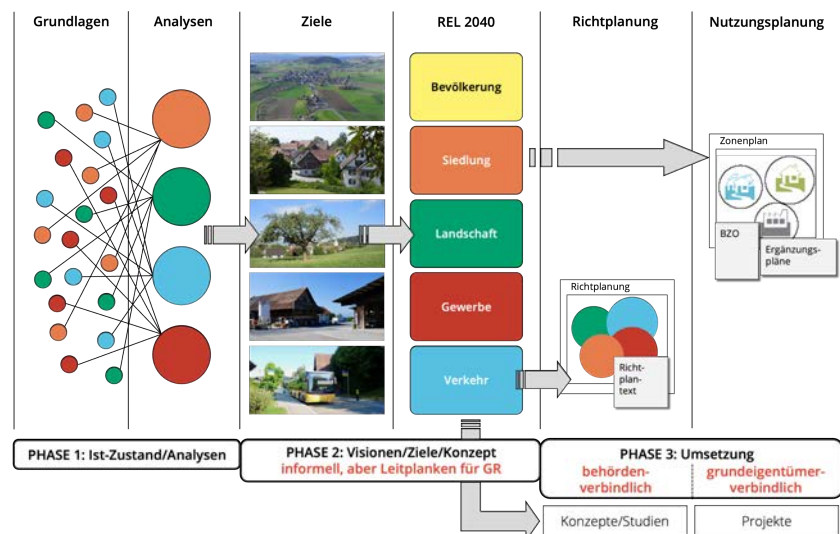
Stand der Richtplanung

Die Gemeinde Rifferswil verfügt über den obligatorischen kommunalen Richtplan Verkehr, den die Gemeindeversammlung am 6. Dezember 2017 letztmals festgesetzt hat und welcher vom Kanton am 20. August 2018 genehmigt wurde. Weitere kommunale Richtpläne zu den Themen Siedlung, Landschaft, Versorgung sowie öffentliche Bauten und Anlagen sind nicht vorhanden.

Anlass

Der bestehende rechtskräftige Verkehrsplan wurde zuletzt im Jahr 2017 teilrevidiert. Zwischenzeitlich wurde das räumliche Entwicklungsleitbild erarbeitet und auch der kantonale Richtplan sowie der regionale Richtplan wurden seither bereits überarbeitet. Die Gesamtrevision des kommunalen Verkehrsplans soll den gewandelten Ansprüchen Rechnung tragen, die Zielsetzungen des räumlichen Entwicklungsleitbild verankern und unter anderem die Grundlage für ortsbaulich ansprechende Strassenräume bilden.

Planungsprozess



Gesamtschau – Räumliches Entwicklungsleitbild 2040

Als konzeptionelle Grundlage für die Revision der Richt- und Nutzungsplanung sowie für Einzelprojekte wurden konzeptionelle Überlegungen zur räumlichen Entwicklung mit Zielen und Vorstellungen im Sinne einer Gesamtschau erarbeitet und in einem räumlichen Entwicklungskonzept festgehalten.

Das räumliche Entwicklungsleitbild (REL) ist ein flexibles Orientierungs- und Führungsinstrument der Gemeinde. Es dient den Behörden und der Verwaltung als Wegweiser, um die raumrelevanten öffentlichen Aufgaben und Interessen für die Zukunft zu formulieren, Probleme und Konflikte frühzeitig sichtbar zu machen, konsensfähige Lösungen zu finden und die Bevölkerung von Anfang an in den Planungsprozess einzubeziehen.

Entsprechend den Themen mit den bedeutsamsten räumlichen Wirkungen, geht es primär um die Siedlungsentwicklung. Die Themen Landschaft und Verkehr sind ebenfalls von räumlicher Wirkung und werden daher ins räumliche Entwicklungskonzept einbezogen. Insbesondere die Verkehrsthemen werden in der vorliegenden Vorlage zur Revision des Verkehrsplans weiter vertieft und schliesslich behördenverbindlich festgesetzt.

Zu den zu vertiefenden Themen zählen unter anderem:

- die Sicherstellung der Groberschliessung für das Siedlungsgebiet,
- die siedlungsverträgliche Gestaltung von Strassennetzen,
- die gestalterische Aufwertung von Strassenabschnitten,
- der Erhalt, der Ausbau und die ansprechende Gestaltung von Naherholungszugängen,
- die Organisation der Parkierung für Auto und Velo und die Sicherung des Angebots sowie
- die Ergänzung und sichere Gestaltung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes.

Einbezug der Bevölkerung

Der Gemeinderat hat im Hinblick auf die Revision der Richt- und Nutzungsplanung die Stossrichtung der räumlichen Entwicklung der Gemeinde Rifferswil im Rahmen eines Bevölkerungsworkshops am 1. Juli 2023 zur Diskussion gestellt und vertieft. Auf Basis der Resultate des Workshops wurde das räumliche Entwicklungsleitbild überarbeitet, ergänzt und bereinigt. Am 27. Februar 2024 wurde das räumliche Entwicklungsleitbild in der Fassung vom 2. Oktober 2023 vom Gemeinderat verabschiedet.

Bestandteile

Das räumliche Entwicklungsleitbild „REL 2040“ besteht aus einem Plan 1:5000 sowie einem Text.

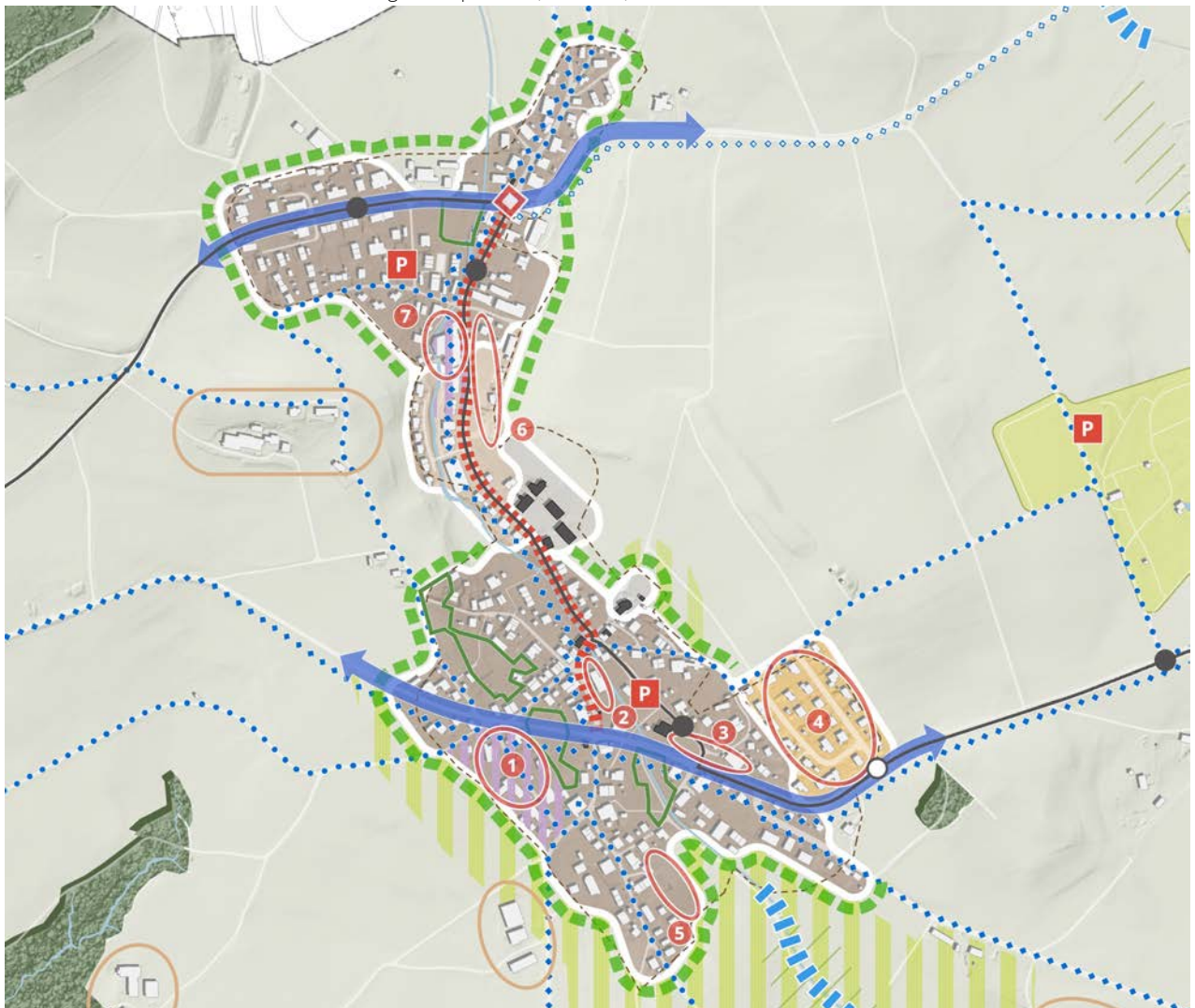
Im Text zum REL 2040 werden zehn raumwirksame Handlungsfelder mit Leitlinien für die künftige Entwicklung definiert. Die Leitlinien sind allgemeingültig und haben den Charakter einer Daueraufgabe. Die jeweiligen Ziele sind mit Blick auf die Wunschbilanz im Jahr 2040 umschrieben. Dies entspricht etwa dem Zielhorizont von 15 Jahren gemäss dem Raumplanungsgesetz (Genehmigung revidierte Richt- und Nutzungsplanung ca. Ende 2024). Die Leitlinien betreffen folgende Handlungsfelder:

- Siedlung qualitätsorientiert entwickeln
- innere Reserven moderat nutzen
- Ortsbild pflegen
- Gewerbenutzungen ansiedeln
- Verkehrssituation optimieren
- Siedlungsökologie fördern
- Landschaftsbild und Naturraum stärken
- öffentliche Einrichtungen sichern
- erneuerbare Energien nutzen
- aktives Gemeindeleben fördern







Im Plan des räumlichen Entwicklungsleitbildes sind die thematischen und örtlichen Ziele in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr dargestellt. Jeder Planinhalt ist ortsbezogen und mit Handlungsanweisungen hinterlegt, die gestützt auf die Vorgaben der regionalen Richtplanung und die Absichten der Gemeinde bei der anschliessenden Revision der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen sind.

Nachfolgend wird ein Ausschnitt des Plans des räumlichen Entwicklungskonzeptes 2040 (REL) in der verabschiedeten Fassung dargestellt.




Ausschnitt aus dem räumlichen Entwicklungskonzept 2040 (REL 2040)








Siedlung

-  Ortsbildschutzgebiet
> Dorfteile Ober- und Unterrifferswil erhalten, pflegen und sorgfältig erneuern
-  Übriges Kerngebiet
> Kerngebiete ausserhalb der Ortsbildschutzgebiete strukturell angepasst entwickeln
-  Wohngebiet Im Mattler
> Vorgegebene niedrige bauliche Dichte in den Zonenvorschriften sichern
> Unternutzte Grundstücke mit zusätzlichen Wohneinheiten baulich nachverdichten
-  Gebiete für öffentliche Nutzungen
> Spielraum für weitere Bauten und Anlagen offenhalten
> Bedarf an Zonenflächen für künftige öffentliche Nutzungen prüfen
-  Nutzungspriorität Gewerbe
> Voraussetzungen für Gewerbe- und Handwerksbetriebe verbessern
> Gewerbeschwerpunkte Dorfstrasse und Sagi/Müli gezielt fördern
-  Siedlungsinterne Freiräume
> wichtige Freiräume innerhalb der Siedlung freihalten

Landschaft

-  Landwirtschaftsgebiet
> Landwirtschaftliche Bewirtschaftung unterstützen
> Lebensräume und Trockenstandorte fördern (Biodiversitätsflächen)
> Zugang Erholungsanlagen sichern (Seleger Moor, Hunderennbahn, Hundeschule)
-  Freihaltegebiete [überkommunale Festlegungen]
> Zuweisung zu Freihaltezone oder Landwirtschaftszone sichern
> Neue landwirtschaftliche Bauten vermeiden
-  Siedlungsrand
> Verzahnung und Vernetzung zwischen Siedlung und Landschaft fördern
> Durchlässige Übergänge anstreben (hohe Hecken vermeiden)
-  Bauten ausserhalb der Bauzone (Weiler / übrige Bauten und Gehöfte)
> Weilerkernzone Schonau prüfen
> Übrige Bauten und Gehöfte gemäss Raumplanungsgesetz nutzen und erneuern
-  Revitalisierung Fliessgewässer [überkommunale Festlegungen]
> Revitalisierung Jonenbach und Schwarzenbach aktiv begleiten (Kanton)













Verkehr

-  Ortsdurchfahrten
> Innerorts-Geschwindigkeit max. 50 km/h sicherstellen (Ortseinfahrtsbremsen)
> Querungsmöglichkeiten verbessern (insbesondere Jonenbach-/Jontentalstrasse)
> Siedlungs- und ortsbildverträgliche Gestaltung einfordern
-  Verkehrssicherheit sicherstellen
> Querungssituation in Bezug auf die Verkehrssicherheit verbessern
> Aufwertung Strassenraum prüfen
-  Jonenbachstrasse
> Strassenzug abklassieren und Langsamverkehrsregime prüfen
-  Parkierung
> Sammelgaragen zur Behebung des Parkplatzmangels in der Kernzone anstreben
> Öffentliche Besucherparkplätze in Oberrifferswil und in Unterrifferswil anbieten
-  Bushaltestelle Im Mattler
> Zusätzliche Bushaltestelle «Im Mattler» mit Halt auf Verlangen prüfen

Mögliche Entwicklungspotenziale

-  1 Gewerbeschwerpunkt Dorfstrasse
-  2 Areal Dorfzentrum
-  3 Gebiet Hauser-/Jonenbachstrasse
-  4 Wohnquartier Im Mattler
-  5 Areal Hägiweid
-  6 Areal Kiesgrube Jonenbachstrasse und Steinhaus
-  7 Areal Alte Sagi

Informationsinhalte

-  Siedlungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan
-  Buslinie 223 mit Haltestellen
-  Landwirtschaftsgebiet
-  Wald
-  Gewässer
-  Öffentliche Bauten / übrige Bauten
-  Gemeindegrenze
-  Erholungsanlagen von regionaler Bedeutung (Park Seleger Moor, Hunderennbahn, Hundeschule)
-  Aussichtspunkt
-  Bundesinventarobjekte und kantonale Naturschutzgebiete
-  Fuss- und Wanderwegnetz von überkommunaler Bedeutung (bestehend / geplant)
-  Radwegnetz von überkommunaler Bedeutung (bestehend / geplant)

1.2 Umfang der Revision der kommunalen Richtplanung

Revisionsbestandteile

Die Revision der kommunalen Richtplanung besteht aus den folgenden Bestandteilen:

- Bericht zum kommunalen Richtplan mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV
- Richtplankarte 1:5'000

Die Festlegungen zum kommunalen Richtplan werden im Richtplantext (vorliegender Bericht) festgehalten und, soweit möglich, in der zugehörenden Richtplankarte dargestellt.

Grundlagen

Es sind folgende Grundlagen vorhanden:

- Übergeordnete Planungen
 - Kantonaler Richtplan, Stand 6. Februar 2023
 - Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich, Stand März 2018
 - Regionaler Richtplan Knonaueramt, Stand 10. November 2021 (Festsetzung Regierungsrat 24. August 2022)
- Kommunale Planungen
 - Kommunalen Richtplan Verkehr vom 6. Dezember 2017 (genehmigt 13. September 2018)
 - Räumliches Entwicklungsleitbild vom 2. Oktober 2023 (verabschiedet vom Gemeinderat am 27. Februar 2024), Suter von Känel Wild Planer und Architekten AG
 - Bericht «Tempo-30-Zonen auf Kantons- und Gemeindestrassen», swr+ (Stand 22. April 2022)

1.3 Aufgaben und Inhalte des Richtplans

Inhalt

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

Pflicht zur Erstellung von kommunalen Richtplänen

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

Richtplanung als Zwischenstufe

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

Planungshorizont

Die Richtplanung war bis anhin auf einen Entwicklungszeitraum von 20–25 Jahren ausgerichtet, d.h. die Richtplanung zeigt die langfristige Entwicklung auf. Heute erfolgen Anpassungen in der Regel in einem Zeitraum von ca. 10–15 Jahren. Für dringliche Anliegen sind schnellere Anpassungen im Rahmen von Teilrevisionen möglich.

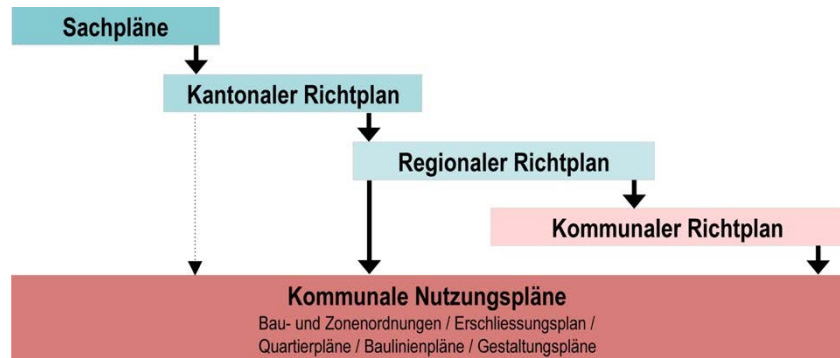
Festsetzung durch Gemeindeversammlung

Die Revision der kommunalen Richtplanung erfordert einen formellen Festsetzungsbeschluss der Gemeindeversammlung und die Genehmigung durch die Baudirektion.

Verbindlichkeit sowie politische und rechtliche Bedeutung

Der kommunale Richtplan berücksichtigt die übergeordneten Vorgaben im regionalen Richtplan der Planungsregion Knonaueramt und des kantonalen Richtplans. Die entsprechenden Inhalte wurden unverändert übernommen.

Übersicht Planungssystem



Behördenverbindlichkeit

Die im Richtplan enthaltenen kommunalen Festlegungen (Kapitel 4) werden mit dem Beschluss durch die Gemeindeversammlung behördenverbindlich. Der Gemeinderat, die übrigen Behörden und die Verwaltung haben bei ihren Entscheidungen auf die Richtplanung zu achten und sich im Rahmen ihres Ermessensspielraums an die Festlegungen der Richtplanung zu halten. Für die Grundeigentümer hat der Richtplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.

Der Richtplan bildet die Grundlage insbesondere für:

- Raumsicherungen, zum Beispiel für Fuss- und Velowege;
- die Verhandlung von Fuss- und Fahrwegrechten, sofern solche fehlen;
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte für Strassenraumgestaltungen, wenn Strassen saniert werden müssen;
- Baulinienpläne, Werkpläne und Landerwerbsverhandlungen, wenn Land für den Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur benötigt wird;
- die Aufhebung von Flurwegen und die Überführung der Wegflächen in das öffentliche Eigentum oder das Privateigentum;
- die Sicherstellung der Finanzierung von Groberschliessungsanlagen im kommunalen Erschliessungsplan;
- die Umsetzung von Projekten zum Beispiel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- die Erarbeitung eines Feinerschliessungsplans gemäss der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung (§ 12 VErV).

2 ÜBERGEORDNETE VORGABEN

2.1 Bund

ISOS

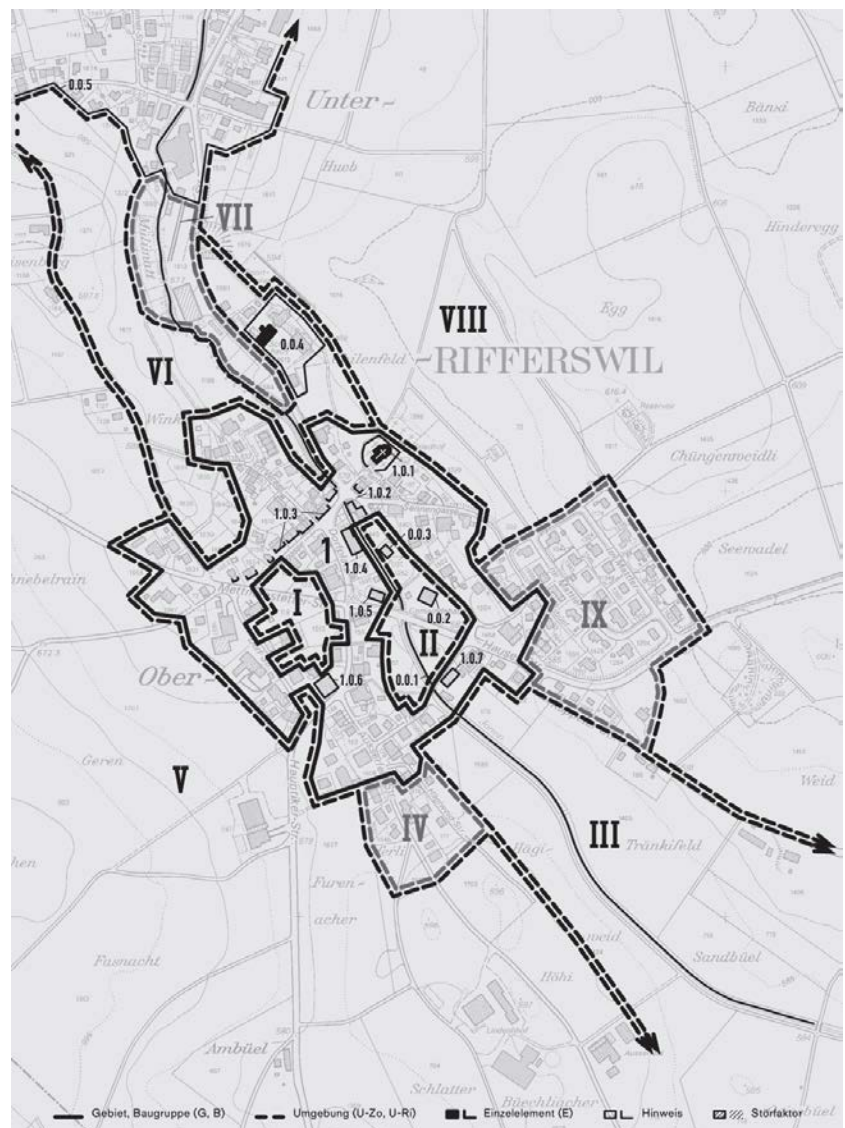
Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz

Oberripperswil ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Dorf aufgeführt (Nr. 5591, 2010). Der Beschreibung ist wie folgt zusammengefasst:

„Grosses bäuerliches Haufendorf im Jonental mit aussergewöhnlich intakter und qualitätsvoller Bausubstanz. Besonders beeindruckend ist die Ankengasse mit dicht gereihten Altbauten und der frühgotischen Kirche im Achsenendpunkt. Wertvoller Grünraum um den Bach im Ortsinnern.“

Das Ortsbild weist gemäss dem Inventarblatt gewisse Lagequalitäten und besondere räumliche und architekturhistorische Qualitäten auf. Insbesondere für den grossen bäuerlichen Ortskern (Gebiet Nr. 1) postuliert das ISOS mit dem Erhaltungsziel A die Erhaltung der Substanz.

Auszug ISOS Oberripperswil



BLN – Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung

Im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung sind für das Gemeindegebiet von Rifferswil keine Einträge vorhanden.

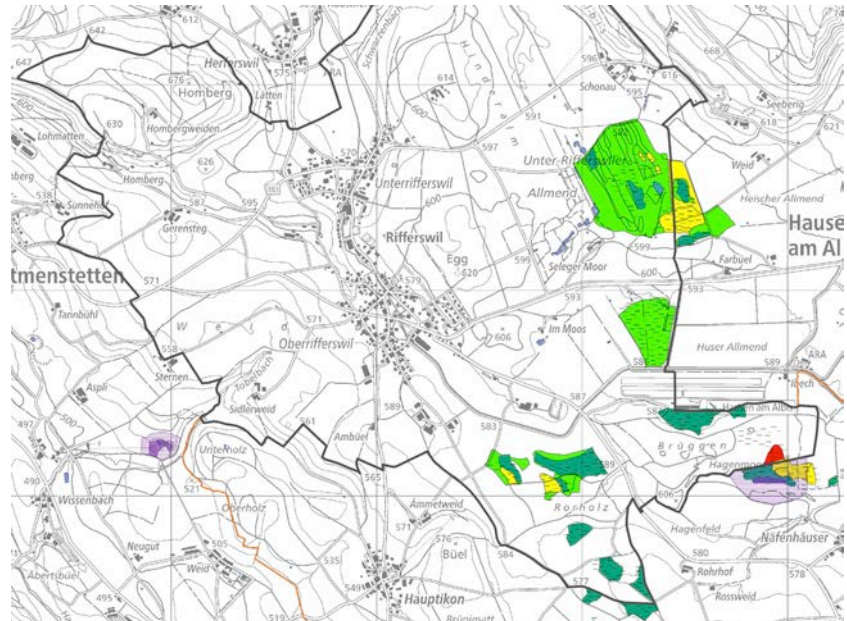
Hochmoor-Inventar sowie Flachmoor-Inventar von nationaler Bedeutung

Hochmoor-Inventar nationaler Bedeutung

- Primäre Hochmoorflächen
- Sekundäre Hochmoorflächen
- Hochmoorumfeld
- Offene Wasserflächen
- Vegetationslose Torffelder

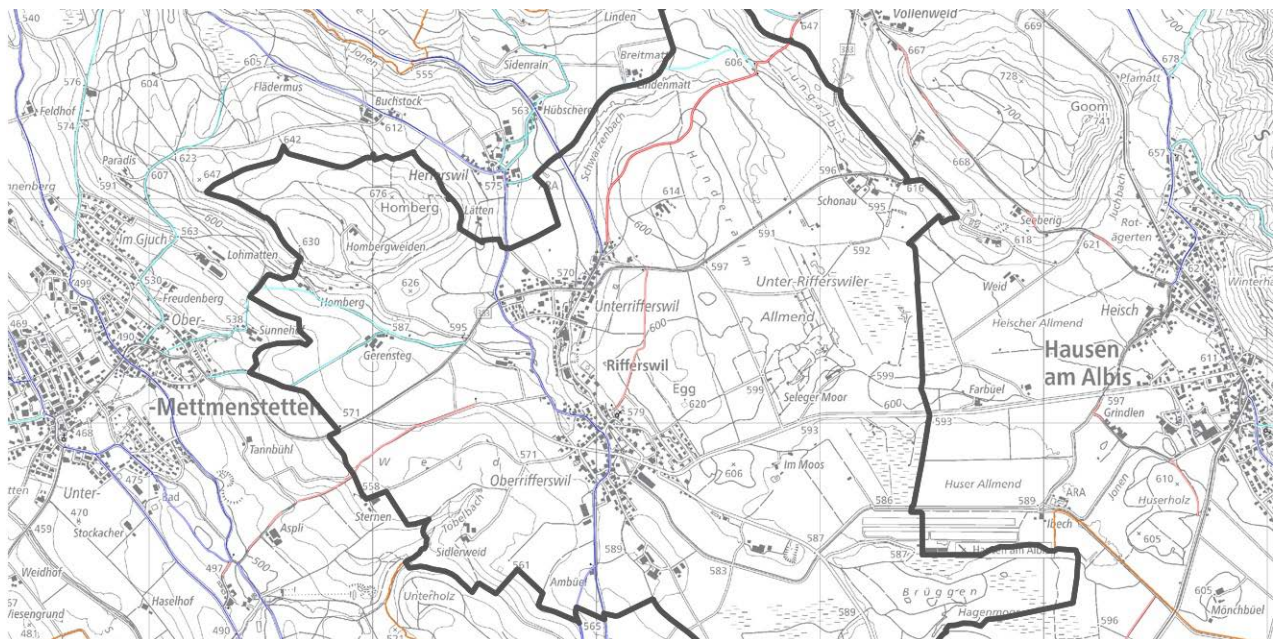
Flachmoor-Inventar nationaler Bedeutung

- Flachmoor-Inventar

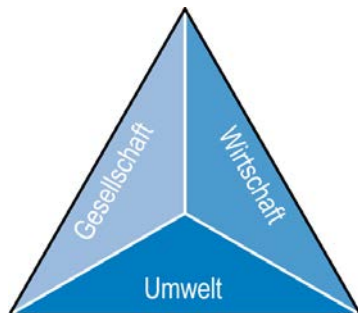


IVS – Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz

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. In Rifferswil bestehen verschiedene Wegabschnitte von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung.



ROK-ZH Kantonales Raumordnungs- konzept



Dreieck der Nachhaltigkeit
(Quelle: SKW)



Ausschnitt aus der Karte Handlungs-
räume (Quelle: ROK-ZH)



2.2 Kanton

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

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

Die Gemeinde Rifferswil gehört zum Handlungsraum "Kulturlandschaft", in dem die Erhaltung des Charakters im Vordergrund steht. In Kulturlandschaften sind folgende Handlungsschwerpunkte wegleitend:

- 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

Gemäss Raumordnungskonzept des Kantons Zürich (ROK-ZH) sollen vom prognostizierten Wachstum von ca. 340'000 zusätzlichen Einwohnern bis 2040 80 % in den Gemeinden abgedeckt werden, die den Handlungsräumen "Stadtlandschaft" und "urbane Wohnlandschaft" zugewiesen sind. Die restlichen 20 % sollen den Gemeinden in den übrigen Handlungsräumen zugewiesen werden. Für Rifferswil bedeutet das, hauptsächlich auf die Strategie einer moderaten inneren Verdichtung zu setzen.

Kantonaler Richtplan

Ausschnitt Richtplankarte mit Gemeinde Rifferswil
(Quelle: GIS-ZH)



Festlegungen Rifferswil

Für die Gemeinde Rifferswil sind insbesondere die folgenden Festlegungen des kantonalen Richtplans von zentraler Bedeutung:

- Siedlungsgebiet
- Schutzwürdiges Ortsbild Unter- und Oberrifferswil
- Landschafts-Schutzgebiet und -Förderungsgebiet Knonauseramt
- Naturschutzgebiete
- Freihaltegebiet, Oberrifferswil
- Gewässerrevitalisierung Jona
- Bestehende Hauptverkehrsstrasse
- Piste, Flughafenperimeter und Lärmbelastungskurve Flugplatz

KOBI Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung

Das Ortsbild von Ober- und Unterrifferswil ist im kantonalen Richtplan als schutzwürdiges Ortsbild von kantonaler Bedeutung festgelegt. Diese Festlegung wird im Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung (KOBI) konkretisiert. Das aktualisierte KOBI wurde am 12. November 2021 durch den Kanton festgesetzt (AREV-Nr. 0846/21). Die Inhalte des KOBI sind in einem Kernzonenplan grundeigentümerverbindlich umzusetzen.

Beschrieben wird das Ortsbild von Ober- und Unterrifferswil im Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung folgendermassen:

"Das zweiteilige, locker angelegte bäuerliche Haufendorf in unverbaute Lage besitzt räumliche Qualitäten durch die intakte, den verschiedenen Erschliessungswegen folgende Bebauung und die grossen, innenliegenden Grünbereiche. Die architekturhistorische Bedeutung des Ortsbildes besteht in den besonders reich ausgeprägten, bäuerlichen Fachwerkbauten, welche in ihrer Vielfalt einzigartig in der Region sind. Das Ortsbild ist in seiner besonderen Siedlungsanlage, mit der Wegrandbebauung, den

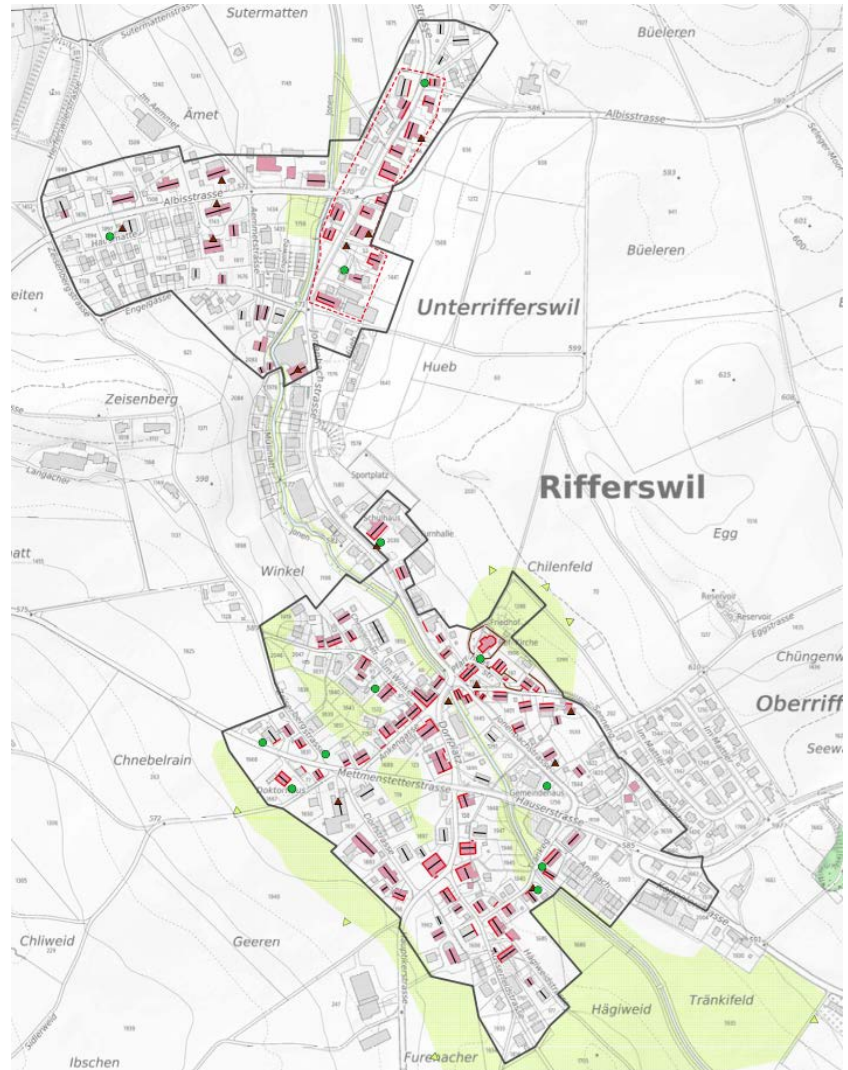
grossvolumigen Einzelbauten und den weitläufigen Freiräumen in seinem Erscheinungsbild zu erhalten."

Bebauungsstruktur

- Ortskerne, Baugruppen mit speziellen Merkmalen (Kirchen-, Gewerbe-, Mühlebezirk, Bahnhofquartier, etc.)
- Prägende oder strukturbildende Gebäude
- Prägende Firstrichtung

Frei- und Aussenraumstruktur

- Wichtige Freiräume (innerhalb und angrenzend an die Siedlung)
- ▲ Wichtige Freiräume / Erweiterungsrichtung
- Ausgeprägte Platz- / Strassenräume
- Wichtige Begrenzung von Platz-, Strassen- und Freiräumen
- Raumwirksame Mauern
- Ortsbildprägende Stadtmauer
- Ehemalige Fabrikkanäle, alte Wasserläufe
- Markante Bäume / Baumgruppen
- ▲ Ortstypische Elemente (Brunnen, Mühlerad, Hocheinfahrt, etc.)



Aufgaben der Gemeinde im Zusammenhang mit dem ISOS und dem KOB

Gemäss Bericht zum kantonalen Richtplan hat die Gemeinde im Rahmen der Nutzungsplanung dem kantonalen Inventar sowie dem ISOS Rechnung zu tragen. Auf kommunaler Stufe erfolgt der Schutz von Ortsbildern in erster Linie durch Kernzonen und detaillierte Kernzonenpläne. Die wichtigen Freiräume gemäss Inventar sind in der Regel durch Festlegung in den Kernzonenplänen oder, in speziellen Fällen, durch Freihaltezonen zu sichern.

Mit der Erstellung von Gestaltungsplänen, der Ausscheidung von Quartiererhaltungszonen und mit der Verkehrs- und Parkraumplanung werden bei Bedarf in der Umgebung eines geschützten Ortsbildes von kantonalen Bedeutung die Schutzziele unterstützt.

Im Baubewilligungsverfahren ist zu beachten, dass Bauvorhaben im Bereich des Ortsbildes bezüglich ihrer gestalterischen Qualität den Anforderungen von § 238 Abs. 2 PBG zu genügen haben; dies gilt für Bauvorhaben innerhalb und ausserhalb der Bauzonen.

Kantonales Inventar der Landschaftsschutzobjekte

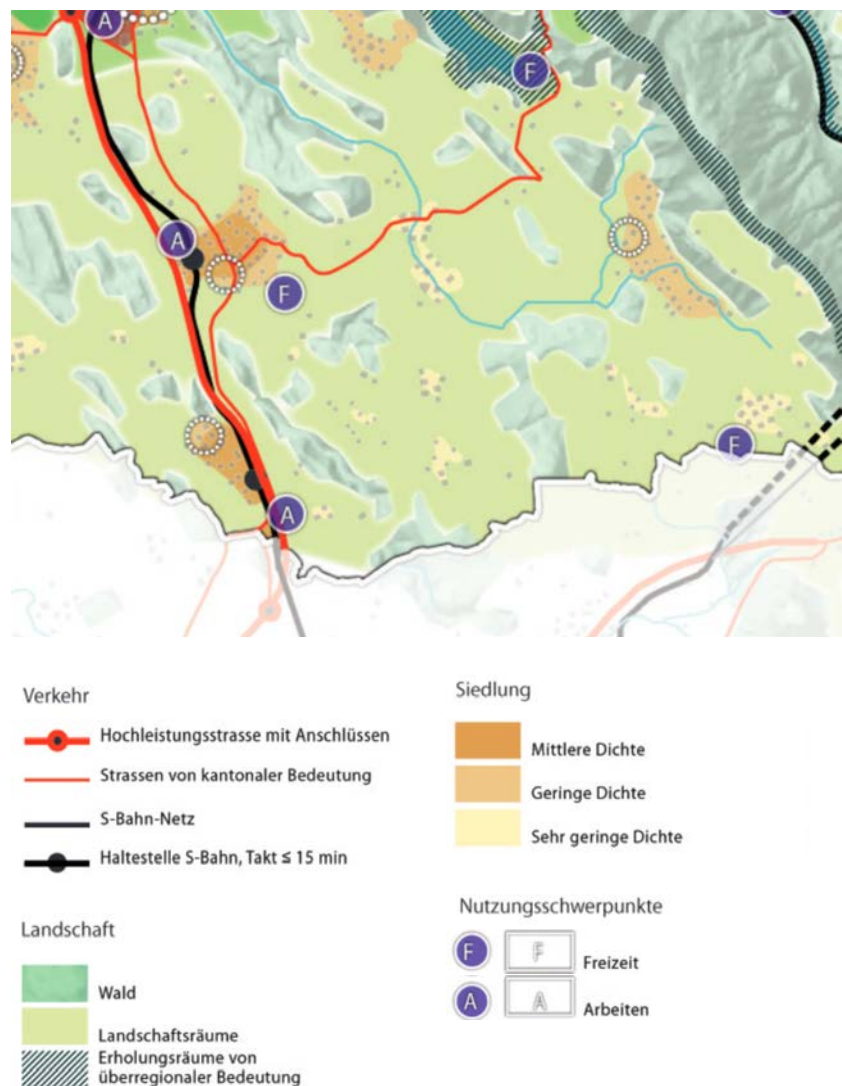
Gemäss kantonalem Inventar der Landschaftsschutzobjekte (KILO) liegen das Landschaftsschutzobjekt Nr. 1017 «Moränenlandschaft der Gemeinden Rifferswil, Mettmenstetten Hausen und Aeugst», das Landschaftsschutzobjekt Nr. 1015 (Seitenmoräne Glazialwanne nordwestlich von Hauptikon) und das Landschaftsschutzobjekt Nr. 1073 «Moorlandschaft und Moränenzug von Kappel am Albis» teilweise innerhalb der Gemeinde Rifferswil. Zudem wurden für Teile des Gemeindegebietes am 29. Dezember 1997 die Verordnung zum Schutz von Natur- und Landschaftsschutzgebieten mit überkommunaler Bedeutung in der Gemeinde festgelegt.

2.3 Region

Regionales Raumordnungskonzept Knonaueramt (Zukunftsbild)

Das Zukunftsbild Knonaueramt 2030 baut auf dem kantonalen Raumordnungskonzept auf und ist eingebettet in das Gesamtbild des RZU-Gebiets 2030. Es präzisiert die Aussagen des ROK-ZH und konkretisiert die Ziele für die Raumentwicklung der Region Knonaueramt. Der Siedlungsraum wird in vier Kategorien mit entsprechend angestrebter Nutzungsdichte unterteilt.

Ausschnitt aus dem integrierten Zielbild 2030 der Regio-ROKs



Prognose Bevölkerung und Beschäftigte

Gemäss den Ausführungen im regionalen Richtplan ist in der Gemeinde Rifferswil bis 2030 mit 1'200 Einwohnerinnen und Einwohnern zu rechnen.

Regionaler Richtplan Knonaueramt

Der regionale Richtplan übernimmt die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und sieht ergänzende Festlegungen vor. Der regionale Richtplan Knonaueramt wurde mit Beschluss vom 24. August 2022 (RRB Nr. 1091 / 2022) durch den Regierungsrat festgesetzt.

Festlegungen zum Verkehr

Im regionalen Richtplan (Karte und Text) sind für das Gebiet der Gemeinde Rifferswil Festlegungen zum Verkehr aufgelistet und mit Umsetzungsmassnahmen umschrieben.

Ausschnitt Karte Verkehr



Modal-Split-Ziele (Kap. 4.1)

- Bimodalsplit – Ziel Knonaueramt 2030:
Motorisierter Individualverkehr 80%
Öffentlicher Verkehr 20%
- Trimodalsplit – Ziel Knonaueramt 2030:
Motorisierter Individualverkehr 79%
Öffentlicher Verkehr 14%
Veloverkehr 7%

Öffentlicher Personenverkehr (Kap. 4.3)

- Rifferswil, Handlungsraum Kulturlandschaft, Angebotsstandard 60'-Takt

Fuss- und Wanderwege (Kap. 4.4)

- Geplante Massnahme:
[3] Rifferswil, Verbindung Mettmenstetten – Türlensee, Ergänzung kurzes Teilstück von Herferswil bis Waldrand Homberg
- Hindernisfreie Route [R2] Seleger Moor Route:
Türlen – Hausen a.A. – Kappel a.A. – Rifferswil – Seleger Moor – Türlen, Signalisierung und Belagsanpassungen, Realisierungshorizont kurzfristig

- Hindernisfreie Route [R3] Panoramaweg:
Türlen – Hausen a.A. – Kappel a.A. – Rifferswil – Mettmenstetten – Affoltern a.A.
- Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung:
[H1] Hausen a.A., Rifferswil, Knonau; Hinter-Albis – Türlen – Jung-
lbis – Unter-Rifferswil

Velowege – Schwachstellen (Kap. 4.5)

- [15] Mettmenstetten Albisstrasse:
Lösungsansatz ausserhalb Siedlungsgebiet: seitlicher Veloweg,
Optimierung Knoten Albis-/ Mettmenstetterstrasse für den Velo-
verkehr, Priorität tief
- [23] Rifferswil/Hausen a.A. Albisstrasse:
Lösungsansatz: Seitlicher Veloweg, Priorität mittel

Parkierung (Kap. 4.6)

- Seleger Moor (ohne Karteneintrag):
bestehende Anlage soll erhalten bleiben, jedoch nicht oder nur
unwesentlich vergrössert werden

Luftverkehr (Kap. 4.8)

- Flugfeld Hausen, Hausen a.A./Rifferswil

3 ABSTIMMUNG SIEDLUNG UND VERKEHR

3.1 Bedeutung

Grosse Bedeutung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr

In der Gesamtstrategie zur Siedlung im kantonalen Richtplan ist in Bezug auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr folgendes festgehalten:

«Der Bedarf an Geschossflächen für Wohnungen und Arbeitsplätze ist vorrangig durch bauliche Erneuerung und Entwicklung innerhalb des Siedlungsgebietes an mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossenen Lagen zu decken.»

An gut erschlossenen Lagen bestehen heute vielerorts bereits hohe Verkehrs- und Umweltbelastungen, die sich durch das verdichtete Bauen ohne weitere Gegenmassnahmen noch verstärken. Dementsprechend ist die Abstimmung der Themen Siedlung und Verkehr von grosser Bedeutung.

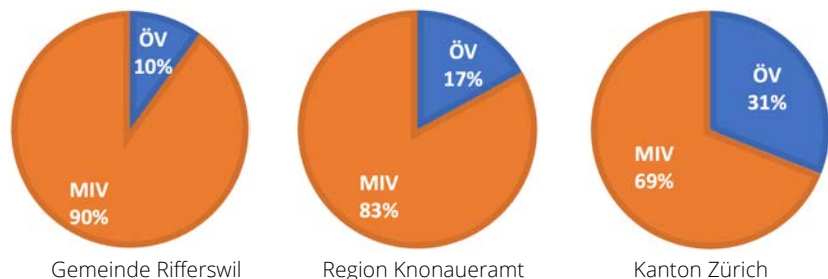
3.2 Aktuelle und zukünftige Verkehrssituation

Aktuelles Verkehrsverhalten

Anhand der Daten des statistischen Amtes des Kantons Zürich lässt sich festhalten, dass der Anteil, der mit dem ÖV zurückgelegten Wege im Vergleich mit der Region Knonaueramt und dem Kanton Zürich in der Gemeinde Rifferswil unterdurchschnittlich ist. So haben die ÖV-Wege einen Anteil von etwa 10% in Rifferswil, etwa einem Sechstel in der Region und einem Drittel im Kanton Zürich.

Bi-Modalsplit (Anteil der ÖV-Wege an allen MIV- und ÖV-Wegen) der Gemeinde, der Region und des Kantons im Jahr 2018

(Quelle: Eigene Darstellung mit Daten des Statistischen Amtes des Kantons Zürich)



Beabsichtigte Entwicklung

Im regionalen Richtplan wird festgehalten, dass in der Region beim Bi-Modalsplit (Total der Wege im MIV und ÖV) der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 16 Prozent (Stand 2013) auf 20 Prozent im Jahr 2030 erhöht werden soll. Der Anteil des Veloverkehrs bei den kurzen und mittleren Distanzen (<15 km) soll beim Tri-Modalsplit (Total der Wege im MIV, ÖV und LV) bei 7 Prozent (Stand 2013) gehalten werden.


Diese Entwicklungen sind auch in der Gemeinde Rifferswil anzustreben und entsprechende Massnahmen zu ergreifen. Jedoch kann aufgrund der bestehenden ÖV-Erschliessung der Gemeinde sowie deren Lage nicht mit einer Steigerung des ÖV-Anteils um 10 Prozentpunkte auf 20 Prozent gerechnet werden, sondern mit einer im Verhältnis

zur Zunahme in der Region Knonaueramt proportionalen Steigerung um rund 3–5 Prozentpunkte. Dies würde allerdings einen massiven Ausbau (z.B. Taktverdichtungen) bedingen.

Aktuelle Verkehrsschwachstellen

Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrassen

Ausschnitt der Karte der Siedlungsverträglichkeit Strassenraum (Quelle: GIS Browser ZH)

 verträglich, ohne Faktenblatt (DTV < 4000)

Gemäss dem GIS-Browser-Tool "Monitoring Siedlung und Verkehr" besteht in Rifferswil kein Fahrzeitverlust für den ÖV auf der Strasse.

Die Kantonsstrassenabschnitte im Siedlungsgebiet von Rifferswil werden vom Kanton als verträglich (DTV < 4000) beurteilt.



Schwachstellen Velonetz

In der Karte der Schwachstellen des Velonetzes sind mehrere Schwachstellen (rot hinterlegte Streckenabschnitte) entlang des übergeordneten Radwegnetzes vorhanden. Von diesen Schwachstellen wurden in den letzten Jahren bereits folgende behoben:

- Die Lücke im Velowegnetz entlang der Albisstrasse im Bereich von Unterrifferswil bis Schonau wurde geschlossen.
- Unklare Vortrittsverhältnisse am Knoten zum Seleger Moor wurden behoben.
- Entlang der Albisstrasse wurde von Mettmenstetten bis zur Abzweigung der Mettmenstetterstrasse mit dem Radweg eine Veloinfrastruktur geschaffen.

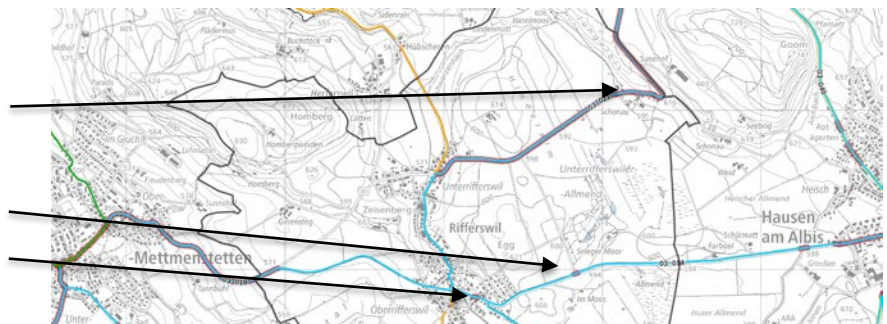
Das Projekt für die Schliessung der Lücke im Velowegnetz von Schonau bis Vollenweid besteht bereits und nach der öffentlichen Auflage soll die Netzlücke in einem nächsten Schritt geschlossen werden.

Ausschnitt der Karte der Schwachstellen (Quelle: GIS Browser ZH)

Lücke im Velowegnetz. Keine Veloinfrastruktur vorhanden.

Wartebereich der Bushaltestelle direkt auf dem Veloweg.

Fehlender Anfang/Ende des Veloweges



Schwachstellen Fussverkehr

Mit dem Projekt «verkehrsberuhigende Massnahmen», welches am 27.11.2024 der Gemeindeversammlung zu Beschlussfassung vorgelegt wird, hat die Gemeinde auch die Fusswegbeziehungen, insbesondere die Schulwege auf Schwachstellen überprüft. Neuralgische

Punkte sind die Übergänge bei der Kreuzung Albis- / Jonenbachstrasse, und verschiedene Übergänge bei der Mettmenstetter- / Hauserstrasse. Mit dem Projekt «verkehrsberuhigende Massnahmen» wurden verschiedenen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aufgezeigt. Die Umsetzung an der Kreuzung der Albis- / Jonenbachstrasse soll mit dem Sanierungsprojekt Albisstrasse durch das kantonale Tiefbauamt umgesetzt werden. Für die Massnahmen an der Mettmenstetter- / Hauserstrasse sind noch weitere Abklärungen notwendig.

3.3 Strategieansätze

Angebotsorientiertes Strassen- netz für den MIV

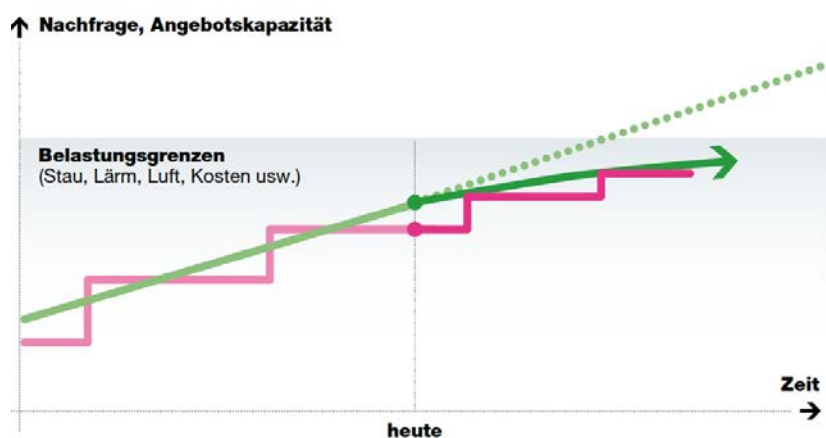
Der motorisierte Individualverkehr führt mit Zunahme des Verkehrs zu erheblichen Belastungen – insbesondere bezüglich Lärms und Luftqualität. Die Verkehrsbelastung muss daher unter der Belastungsgrenze gehalten werden.

Das Strassennetz kann nachfrageorientiert oder angebotsorientiert bereitgestellt werden. Bei einem nachfrageorientierten Strassennetz wird mit einem Strassenausbau auf die Verkehrszunahme reagiert. Erfahrungsgemäss führt dies jedoch zu noch mehr Verkehr, was sich bezüglich der Belastungsgrenzen Lärm und Luftqualität negativ auswirkt und der angestrebten Verlagerung auf den ÖV zuwiderläuft. Beim angebotsorientierten Strassennetz wird das Strassenangebot optimiert vorgegeben und die Verkehrsmenge (Nachfrage) dadurch gesteuert. Es wird in Kauf genommen, dass das Netz in Spitzenstunden an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Damit wird das Umsteigen auf den ÖV oder nach Möglichkeit die Fuss- und Veloverkehrsnetze attraktiver.

Im Sinne der angestrebten Verlagerung des Verkehrs weg vom MIV, orientiert sich Rifferswil im Sinne des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts weitgehend an einem angebotsorientierten Strassennetz.

Nachfrageentwicklung unter Berücksichtigung der Belastungsgrenzen

- Nachfrage Trend
- Nachfrage Ziel
- Angebot optimiert



Quelle: Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018

Kommunale Strategieansätze

Im kommunalen räumlichen Entwicklungsleitbild REL 2040 werden folgende – für den Verkehrsrichtplan relevante – Strategieansätze beschrieben:

- Qualitätsvolle Siedlungserneuerung:
Die Ortsplanung von Rifferswil soll weiterhin auf eine qualitative und nachhaltige Siedlungsentwicklung ausgerichtet werden. Aufgrund des schnellen und starken Wachstums in der Vergangenheit, welches grosse Herausforderungen bezüglich der Infrastruktur mit sich brachte, soll die Einführung von Dichtezeffern, die Beschränkung des umnutzbaren Volumens von Ökonomiegebäuden sowie die Unterteilung der Kernzone geprüft werden.
- Siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs:
Der innerörtliche Verkehr soll siedlungsverträglich abgewickelt und eine hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende erreicht werden.
- Aufwertung des Dorfplatzes:
Der Dorfplatz soll umgestaltet werden, damit der Strassenraum attraktiver wird. Es soll zukünftig belebt und beliebt sein und zum Verweilen und zur Kommunikation einladen. Der bestehende Brunnen soll bestehen bleiben und attraktiv in den Strassenraum integriert werden. Aktuell ist der Dorfplatz noch eine Kantonsstrasse, aber es besteht die Absicht, dass die Jonenbachstrasse inklusive Dorfplatz in Zukunft abklassiert und zu einer Gemeindestrasse werden soll. Hierfür stellt die Gemeinde einen Antrag an die Region, welcher im Jahr 2024 in die Vernehmlassung gehen soll.
- Temporeduktion auf den Strassen im Siedlungsgebiet:
Die Einführung einer Tempo 30 Zone soll für die Strassen im Gemeindegebiet – insbesondere die Jonenbachstrasse – geprüft werden. Der Strassenabschnitt Jonenbachstrasse/Dorfplatz soll zudem kurz- bis mittelfristig zu einer Gemeindestrasse abklassiert und seine Anschlüsse an die Kantonsstrassen sollen redimensioniert werden.
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs:
Die Fuss- und Velowegnetze sollen in Abstimmung mit dem regionalen Richtplan laufend überprüft und allfällige Lücken sollen geschlossen werden. Dazu gehören auch verkehrssichere Querungen, insbesondere bei den Kantonsstrassen in Rifferswil. Ein besonderes Augenmerk bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit gilt den Schulwegen.
- Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs:
Beim öffentlichen Verkehr sollen die Bus-Linienführungen, der Takt sowie die Ausstattung, Erreichbarkeit und Barrierefreiheit der Haltestellen periodisch überprüft und verbessert werden. Der Gemeinderat setzt sich insbesondere für eine bessere ÖV-Anbindung an die Gemeinden Zug, Cham und Baar ein – insbesondere da ab 2035 der Hauptbahnhof Zürich innert 12 Minuten von Baar durch den Zimmerberg tunnel erreichbar sein soll.

- Parkierungsangebote schaffen und regeln:
In den Kernzonen sollen angemessene Parkierungsmöglichkeiten für die Bewohner und Besucher der beiden Dorfteile zur Verfügung stehen. Beim Park Seleger Moor soll das Parkierungsangebot auf den Bestand plafoniert oder mit anderen Massnahmen sichergestellt werden, dass die Naturlandschaft nicht übernutzt wird. Die Parkraumbewirtschaftung von Parkplätzen im öffentlichen Raum soll periodisch geprüft werden.

4 VERKEHRSPLAN

4.1 Allgemeines

Übergeordnete Richtpläne Verkehr

Im kantonalen Richtplan Verkehr (Stand: 6. Februar 2023) und in der Karte Verkehr des regionalen Richtplans Knonaueramt (Stand: 10. November 2021) sind die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

Kommunaler Richtplan Verkehr

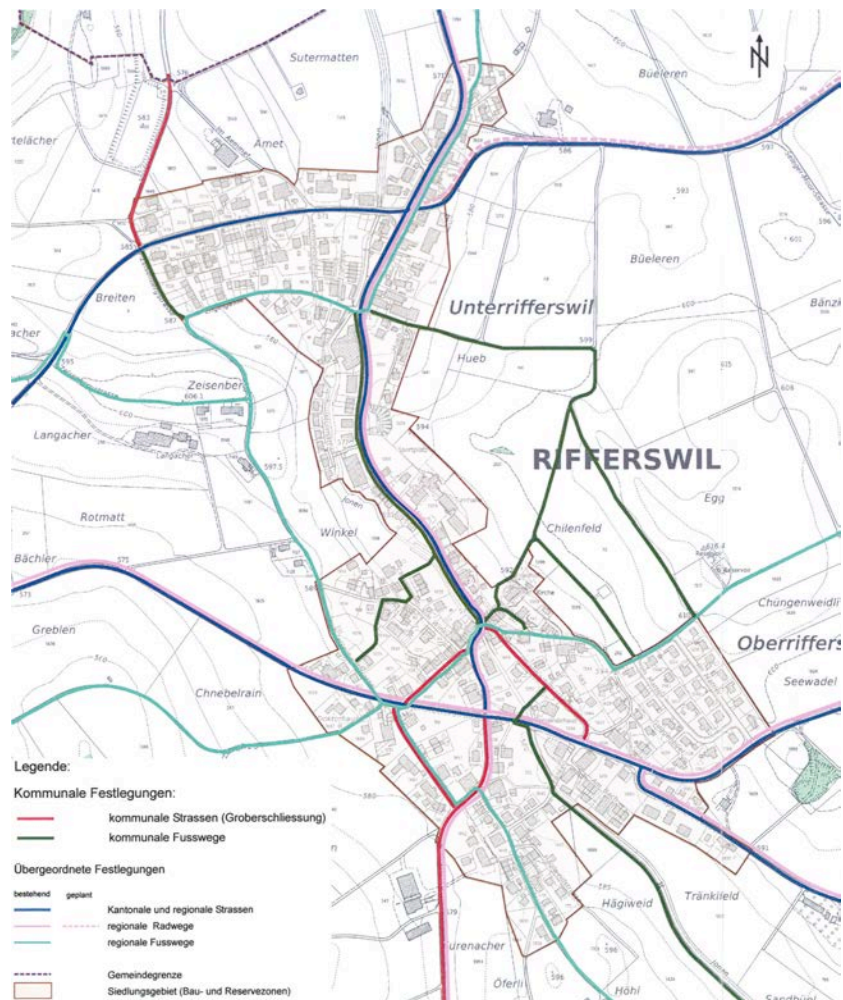
Der kommunale Verkehrsplan hat die verkehrsmässige Erschliessung des Siedlungsgebiets und des übrigen Gemeindegebiets sicherzustellen. Er legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen die Verkehrsanlagen von kommunaler Bedeutung fest.

4.2 Bestehender Verkehrsplan

Kommunaler Richtplan Verkehr

Der bestehende kommunale Richtplan Verkehr wurde von der Gemeindeversammlung am 6. Dezember 2017 festgesetzt und am 20. August 2018 von der Baudirektion des Kantons Zürich genehmigt.

Ausschnitt aus dem kommunalen Richtplan Verkehr



4.3 Kommunale Festlegungen

Kommunaler Richtplan Verkehr

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

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

Die gemäss kommunaler Planung festgelegten Strassen, Fusswege, Parkierungsanlagen etc. sind Sache der Gemeinde. Landsicherung, Bau und Unterhalt gehen damit zulasten der Gemeinde. Die bezeichneten und im kommunalen Verkehrsplan dargestellten Strassen sind die Sammelstrassen (rot) in der Gemeinde. Sie bilden zusammen mit den übergeordneten Strassen (blau) wichtige Elemente der Groberschliessung. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt der Sammelstrassen gehen zu Lasten der Gemeinde, wobei diese gemäss Strassengesetz bei neuen Strassen bzw. bei auszubauenden Strassen, die damit erstmalig den gesetzlichen Anforderungen genügen, einen Teil der Erstellungskosten in Form von Erschliessungs- bzw. Mehrwertbeiträgen auf die nutzniessenden Grundeigentümer überwälzen kann.

Verbindliche Festlegungen

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

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

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

Erläuterungen

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

Ziele der Gemeinde

Strategieansatz und Ziele

Festlegungen Kommunal

Gemäss Leitlinien des kantonalen Richtplans ist die künftige Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf die Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs auszurichten.

Nicht nur das künftige, sondern auch das heutige Verkehrsverhalten sollen sich stärker auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr ausrichten. Die geplanten Massnahmen beim Verkehr gehen dementsprechend von der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und von Verbesserungen im öffentlichen Verkehr aus. Beim motorisierten Verkehr liegt die Priorität bei der siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassenräume sowie der Aufwertung der öffentlichen Räume.

Die Hauptziele lauten entsprechend diesem Strategieansatz und der Leitlinien des räumlichen Entwicklungsleitbildes wie folgt:

Fahrenden MIV bewältigen und beruhigen	Siedlungsverträgliche Abwicklung des innerörtlichen Verkehrs mit hoher Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
	Bauliche und gestalterische Massnahmen für eine verbesserte Koexistenz im Strassenverkehr
	Gestalterische Aufwertung des Dorfplatzes und der Ankengasse im Sinne des Prinzips "Koexistenz im Strassenverkehr"
Ruhenden Verkehr steuern und organisieren	Bedarfsgerechtes öffentliches Parkplatzangebot
	Pflege des aussenräumlichen Charakters in den Kernzonen dank ortsbildgerechter Platzierung der Parkieranlagen
	Attraktive, rege genutzte Angebote an Veloparkieranlagen
Alternativen zum MIV fördern	Optimiertes, kundenfreundliches Angebot an Busverbindungen und Haltestellen um den Anteil des ÖV zu erhöhen.
	Attraktive Anschlussverbindungen in Hausen a.A. und am Bahnhof Affoltern a.A. und Verbesserung der ÖV-Anbindung an die Gemeinden Zug, Cham und Baar
	Attraktive, durchlässige und sichere Netze für Fussgänger und Velofahrer mit attraktiv gestalteten Zugängen zu den Naherholungsgebieten um den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen.

Öffentlicher Verkehr

Buslinien

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Angebotsstandard Rifferswil: 60'-Takt, Hauptschliessungsrichtung: Bhf. Affoltern a.A., weitere wichtige Richtungen: Türlen (Reppischtal- oder Albispasslinie) R
- Buslinie 223 bestehend
Hausen a.A., Post – Affoltern a.A., Bahnhof
- Buslinie 232 bestehend
Mettmenstetten, Bahnhof – Mettmenstetten, Bahnhof
- Buslinie N24 bestehend
Affoltern a.A., Bahnhof – Mettmenstetten, Rennweg (Nächte Fr/Sa und Sa/So)

Kommunal

Auf kommunaler Stufe setzt sich die Gemeinde über die regionale Verkehrskonferenz beim ZVV für ein attraktives Busangebot mit guten Anbindungen in Hausen a.A. und am Bahnhof Affoltern a.A. sowie für eine bessere ÖV-Anbindung an den Siedlungsraum Zug, Cham und Baar ein.

Wirkungen:

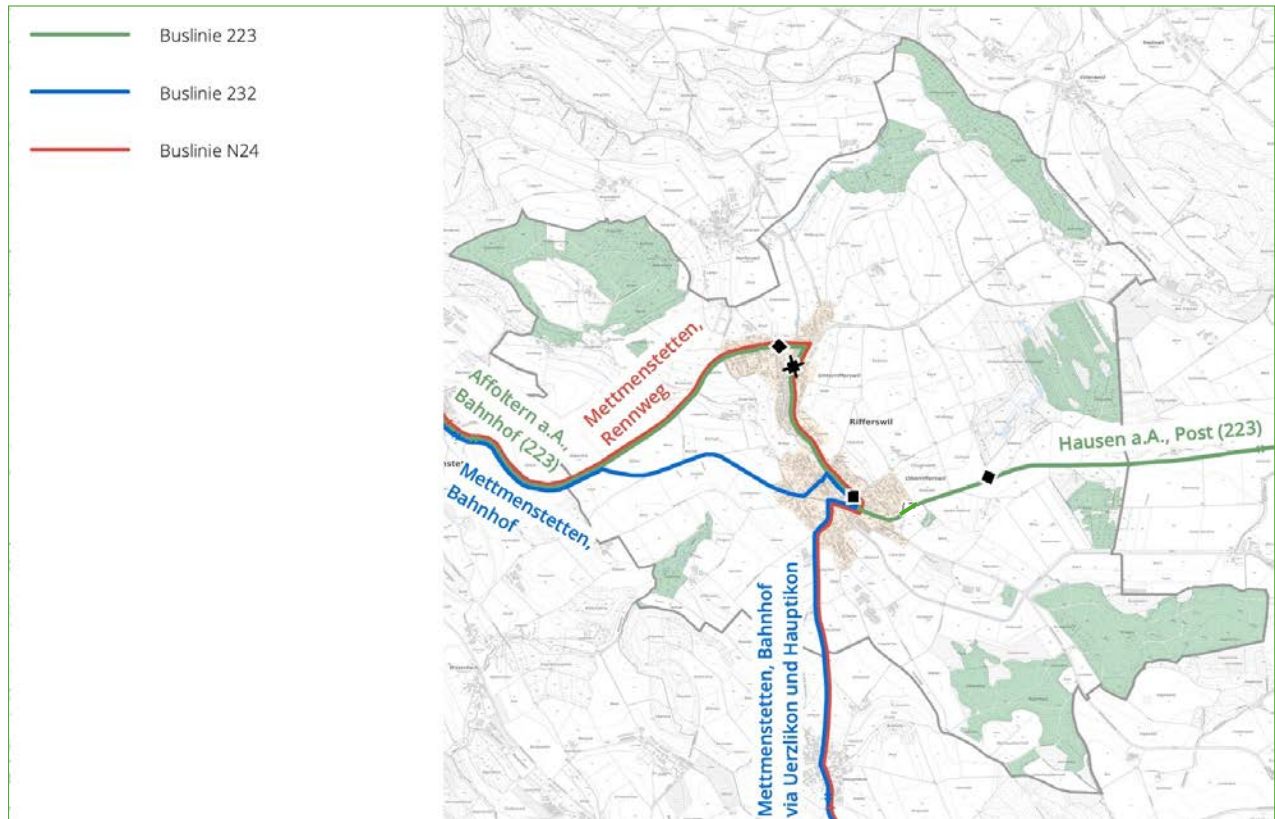
Es sollen folgende Punkte erreicht werden:

- Gewährleistung des Angebotsstandards (60'-Takt)
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen auf die S-Bahn und an den Bahnhof Baar (Legislaturziel 2022 – 2026)
- Erhöhung der Zahl an Nutzenden des öffentlichen Verkehrs durch die angestrebten Verbesserungen zur Reduktion der MIV-Fahrten
- Erhalt des Nachtangebotes

Erläuterungen:

Kantonale Zielsetzung

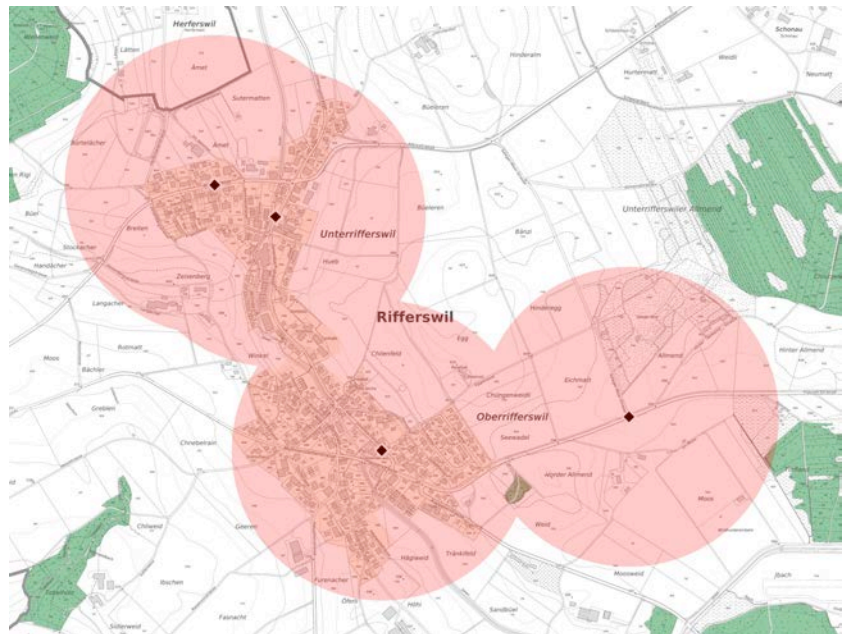
Gemäss kantonalem Richtplan ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Mindestens die Hälfte des Verkehrswachstums soll über den öffentlichen Verkehr und insbesondere über die S-Bahn abgedeckt werden. Die Feinerschliessung mit dem Bus, eine gute Abdeckung und vielerlei Verbindungsmöglichkeiten sowie direkte Umsteigebeziehungen bilden ein weiteres wichtiges Element, damit der öffentliche Verkehr genutzt wird. Mit weiteren Angeboten der Gemeinde (GA-Flexicard bzw. Tageskarte Gemeinde, Informationen etc.) soll die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zusätzlich verbessert werden. Die Umsetzungsmöglichkeiten (Rufbus, Ortsbus etc.) sind laufend zu prüfen.



Grundsatz der Erschliessung

Gemäss Angebotsverordnung (§ 4 AGV) sind zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete ab 300 Einwohnern sowie Arbeits- und Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle zu erschliessen. Die Luftlinienentfernungen sollen 400 m zu Bushaltestellen und 750 m zu Bahnhöfen nicht überschreiten. Das gesamte Siedlungsgebiet liegt im Einzugsbereich der Bushaltestellen und kann somit als ausreichend mit dem ÖV-erschlossenes Gebiet bezeichnet werden.

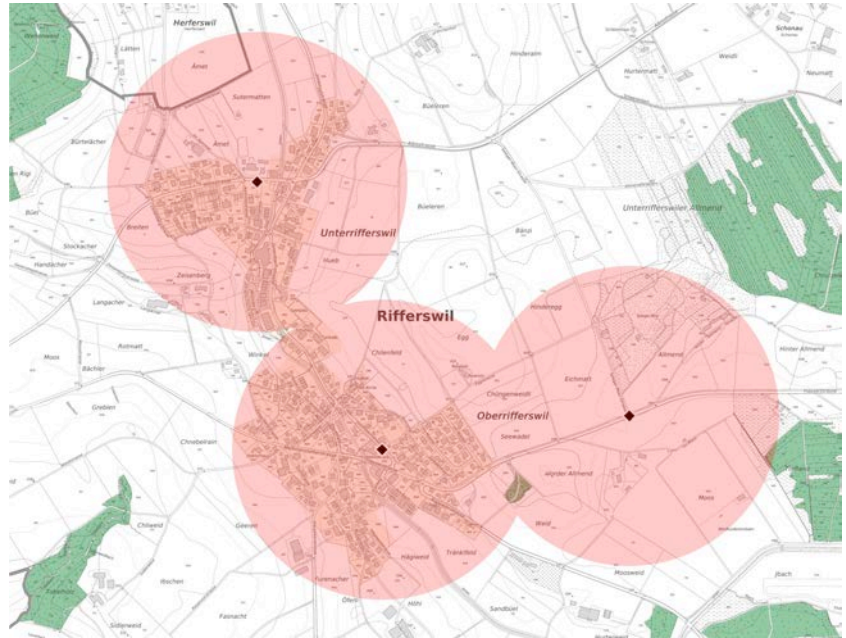
Übersichtsplan mit den eingezeichneten Gebieten mit ÖV-Erschliessung (rot) gemäss Angebotsverordnung



Im Zuge des Sanierungsprojekts an der Albisstrasse soll die bestehende Bushaltestelle «Rifferswil, Hausmatte» verschoben und

hindernisfrei ausgebaut werden. Bei der Bushaltestelle «Rifferswil, Unterrifferswil» ist die Aufhebung vorgesehen. Durch diese Anpassungen verändert sich die Abdeckung nur geringfügig und das gesamte Siedlungsgebiet kann weiterhin als mit dem ÖV-erschlossen bezeichnet werden.

Übersichtsplan mit den eingezeichneten Gebieten mit ÖV-Erschliessung (rot) gemäss Angebotsverordnung nach der Verschiebung der Haltestelle «Rifferswil, Hausmatte» und der Aufhebung der Haltestelle «Rifferswil, Unterrifferswil»



Güte der Erschliessung

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Rifferswil ist gemäss dem ÖV-Güteklassenplan mehrheitlich der Güteklasse D zugewiesen. Einige Gebiete an den Siedlungsrändern sowie das Gebiet Mittlerrifferswil weisen eine Güteklasse E auf.

Ausschnitt aus dem ÖV-Güteklassenplan
(Quelle: maps.zh.ch)

- A
- B
- C
- D
- E
- F



Bushaltestellen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine überkommunalen Festlegungen.

Kommunal

- | | |
|--|-----------|
| • Rifferswil, Hausmatte bestehend, Verschiebung vorgesehen
Die Gestaltung der neuen Bushaltestelle und die Wiederherstellung des Aussenraumes der aufzuhebenden Bushaltestelle muss im Einklang mit den Schutzzielen des Ortsbildes stehen. | |
| • Rifferswil, Oberrifferswil | bestehend |
| • Rifferswil, Seleger Moor | bestehend |

Wirkungen:

Die Haltestellen werden im kommunalen Plan bezeichnet, wobei die Vorgaben des ZVW beachtet werden müssen. Das Angebot ist laufend zu überprüfen. Die Festlegung im Plan ist die Grundlage für die Sicherung des Raumes, um allfällige Haltestellenausbauten/Wartehäuschen erstellen zu können. Die Ausstattung (Wartehäuschen, Veloabstellanlagen und dergleichen) ist Sache der Gemeinde. Für den Ausbau der Haltestelle (Anlegekante) liegt die Verantwortung beim jeweiligen Strasseneigentümer (Kanton oder Gemeinde).

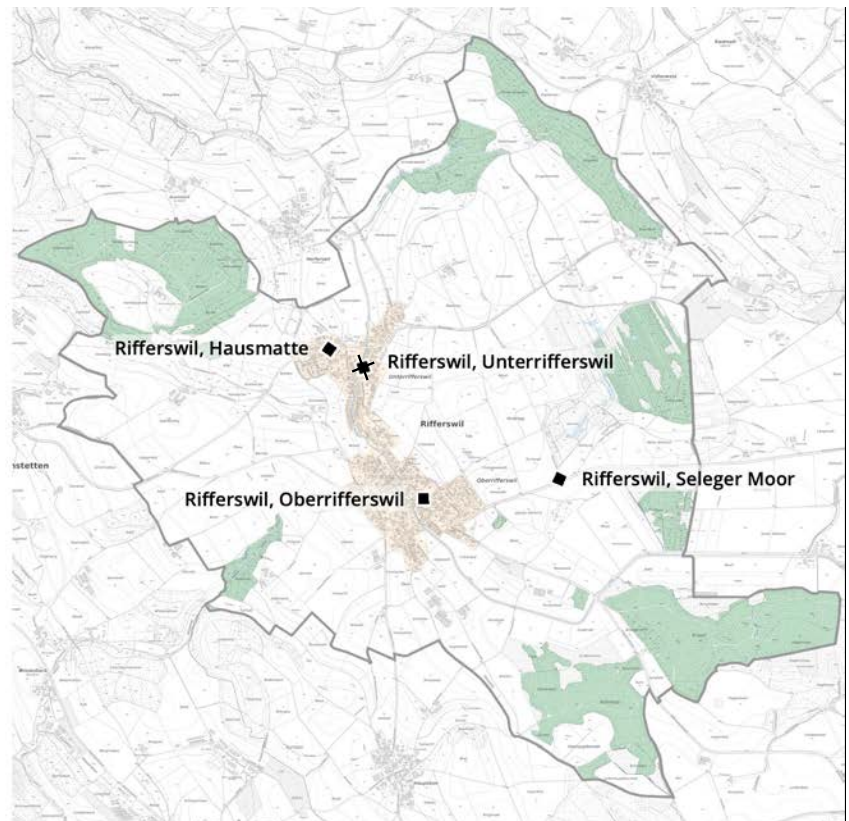
Erläuterungen:

Nebst den effizienten Buslinien ist die Qualität und Lage der Haltestellen ein wichtiger Qualitätsfaktor der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Bei Sanierungen oder Neuanlagen werden die Haltestellen überprüft und bei Bedarf mit zusätzlichen Ausstattungselementen versehen (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Licht, Fahrplan, Abfalleimer und ggf. Veloabstellanlage). Bei den bestehenden Haltestellen handelt es sich um Fahrbahnhaltestellen. Dies soll auch zukünftig beibehalten werden.

Mit Ausnahme der Haltestelle «Rifferswil, Seleger Moor» sind die bestehenden Haltestellen noch nicht hindernisfrei ausgebaut. Die Haltestelle «Rifferswil, Oberrifferswil» weist zwar höhere Anlegekanten von 16 cm auf, aber diese entsprechen nicht den aktuellen Normen. Deswegen ist im Budget für das Jahr 2024 die Realisierung des hindernisfreien Ausbaus vorgesehen. Ziel ist die Realisierung einer Anschlagkante mit einer Höhe von 22cm in Abstimmung auf das Ortsbild. Im Zuge des Sanierungsprojekts an der Albisstrasse soll die bestehende Bushaltestelle «Rifferswil, Hausmatte» verschoben und hindernisfrei ausgebaut werden. Bei der Bushaltestelle «Rifferswil, Unterrifferswil» ist die Aufhebung vorgesehen. Der bestehende Einzugsbereich der Haltestelle soll zukünftig durch die verschobene Haltestelle «Rifferswil, Hausmatte» abgedeckt werden. Bei der Detailgestaltung der neuen Bushaltestelle an der Albisstrasse und der Wiederherstellung

des Aussenraumes der aufzuhebenden Bushaltestelle an der Jonenbachstrasse, ist darauf zu achten, dass diese im Einklang mit den Schutzziele des Ortsbildes stehen.

- ◆ Bushaltestelle bestehend
- ✕ Bushaltestelle wird aufgehoben



Haltestelle «Rifferswil, Oberrifferswil»
beim Gemeindehaus



Motorisierter Individualverkehr

Strassennetz

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- | | |
|-------------------------------------|--------------|
| • Hauptverkehrsstrasse Albisstrasse | K, bestehend |
| • Jonentalstrasse | R, bestehend |
| • Jonenbachstrasse* | R, bestehend |
| • Dorfplatz* | R, bestehend |
| • Mettmenstetterstrasse | R, bestehend |
| • Hauserstrasse | R, bestehend |
| • Kappelerstrasse | R, bestehend |

* Beantragung der Abklassierung beabsichtigt

Kommunal

Sammelstrassen:	
• Ankengasse	bestehend
• Jonenbachstrasse (Abschnitt Dorfplatz – Hauserstrasse)	bestehend
• Dorfstrasse	bestehend
• Hauptikerstrasse (Abschnitt Dorfstrasse – Mettmenstetterstrasse)	bestehend
Verbindungsstrassen:	
• Hauptikerstrasse	bestehend
• Herferswilerstrasse	bestehend

Wirkungen:

Die übergeordneten Strassen (blau) entsprechen den Festlegungen der überkommunalen Richtplanung. Der Erlass von Baulinien, Gestaltung, Bau und Unterhalt sind Sache des Kantons. Dies gilt auch für die Projektierung und Festsetzung der Ausbauprogramme. Aktuell wird das Sanierungsprojekt des Kantons für die Albisstrasse umgesetzt. Im Zuge dessen wird auch die Verkehrssicherheit am Knoten Albis-/Jonenbach-/Jonentalstrasse verbessert.

Die übrigen bezeichneten Strassen (rot) sind kommunale Sammelstrassen sowie kommunale Verbindungsstrassen. Die kommunalen Sammelstrassen stellen die Groberschliessung des Siedlungsgebietes sicher. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zu Lasten der Gemeinde, wobei diese gemäss Strassengesetz bei neuen Strassen bzw. bei auszubauenden Strassen, die damit erstmalig den gesetzlichen Anforderungen genügen, einen Teil der Erschliessungskosten in Form

von Erschliessungs- bzw. Mehrwertbeiträgen auf die nutzniessenden Grundeigentümer überwälzen kann.

Der Gemeinderat beabsichtigt der Region zu beantragen, dass die Jonenbachstrasse und der Dorfplatz als überkommunalen Strassen von regionaler Bedeutung abklassiert werden und ins Eigentum der Gemeinde übergehen. Nach einer Abklassierung würde mehr Spielraum zur Umgestaltung dieser Strassenzüge bestehen.

Bei den übrigen Strassen, welche nicht als übergeordnete Strassen oder als kommunale Sammelstrassen bezeichnet sind, handelt es sich um Feinerschliessungsanlagen. Der Ausbau bzw. der Neubau von Feinerschliessungsanlagen ist i.d.R. Sache der Grundeigentümer.

Erläuterungen:

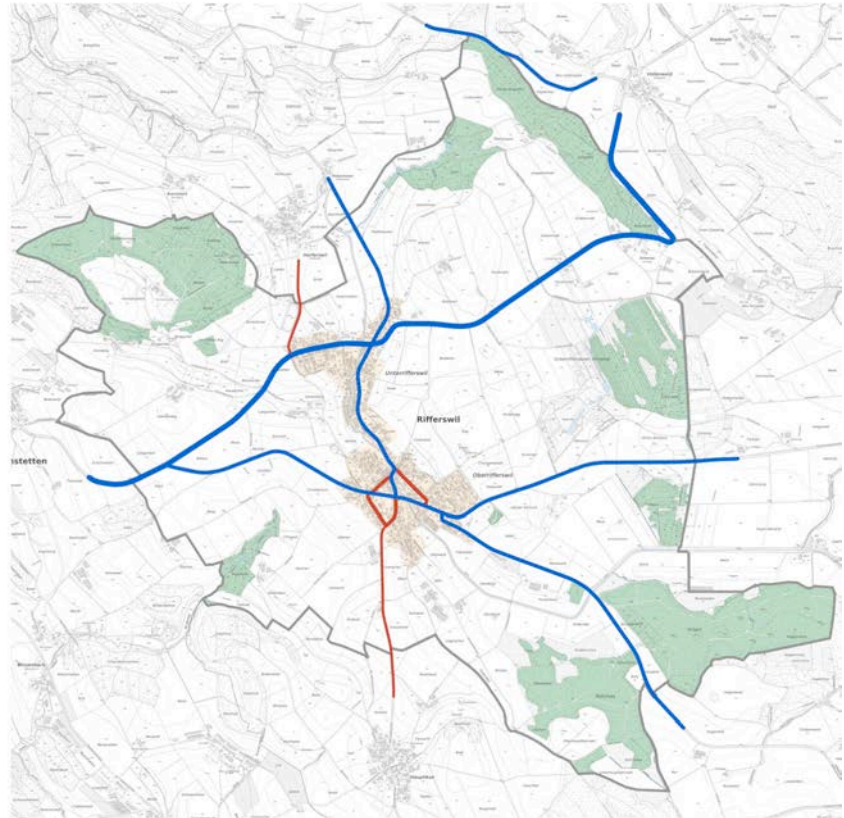
Die Strassenkategorie Sammelstrasse entspricht der Kategorie Erschliessungsstrasse, welche im Anhang 1 der Verkehrserschliessungsverordnung definiert ist (Stand Beschluss Regierungsrat vom 17. April 2019). Im Siedlungsgebiet erschliessen diese Strassen in der Regel Gebiete mit über 600 Wohneinheiten bzw. über 1'200 Wohneinheiten, wenn das Gebiet dicht besiedelt und mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen ist. Gemäss Verkehrserschliessungsverordnung haben die Strassen im Siedlungsgebiet in der Regel folgende Anforderungen zu erfüllen:

Massgebender Begegnungsfall	Begegnungsfall Personenwagen-Lastwagen durchgehend gewährleistet (teilweise aber nicht durchgehend Begegnungsfall Lastwagen-Lastwagen)
Ausbaugrössen	Radius min. 15.00 m Fahrbahnbreite: 4.80 – 6.10 m (örtliche Einengungen möglich)
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	Trottoir beidseitig oder einseitig
Weitere Hinweise	Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sind zu berücksichtigen.

Die in der Gemeinde Rifferswil als Sammelstrassen bezeichneten Strassenzüge weisen mehrheitlich – mit Ausnahme der Jonenbachstrasse – keine Trottoirs auf. Aus Gründen des Ortsbildschutzes und des relativ niedrigen Verkehrsaufkommens sollen auch zukünftig keine Trottoirs erstellt werden müssen.

Der Hauptiker- und der Herferswilerstrasse kommt eine untergeordnete Verbindungsfunktion (Strassenkategorie Verbindungsstrasse) zwischen den Ortschaften Rifferswil und Hauptikon respektive Rifferswil und Herferswil zu. Da sie grösstenteils ausserhalb des Siedlungsgebiets liegt, gelten die oben aufgelisteten allgemeinen Anforderungen nicht (z.B. Verzicht auf Trottoir).

- Übergeordnete Festlegungen
- Hauptverkehrsstrasse
 - Verbindungsstrasse
- Kommunale Festlegungen
- Sammelstrasse
 - Verbindungsstrasse



Regionale Hauptverkehrsstrasse Albisstrasse im Bereich der Kreuzung - Albis-/Jonenbach-/Jonentalstrasse: Die Verkehrssicherheit soll im Zuge der Sanierung der Albisstrasse erhöht werden.



Regionale Verbindungsstrasse Jonenbachstrasse: Durch eine zukünftige Abklassierung soll mehr Gestaltungsspielraum zur Umgestaltung entstehen.

Aufwertung Strassenraum

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunal

• Dorfplatz	geplant
-------------	---------

Wirkungen:

Die Festlegung "Aufwertung Strassenraum" kann gestalterische wie auch betriebliche Massnahmen umfassen. Gefordert ist eine aktive Gestaltung einer qualitativen Aufwertung des Strassenraums in Abstimmung mit dem Orts- und Landschaftsbild und unter Berücksichtigung akustischer Prinzipien. Die weiteren Anforderungen (wie z.B. Fuss- und Veloverkehr, Bepflanzungen etc.) sind bei den Planungen zu berücksichtigen.

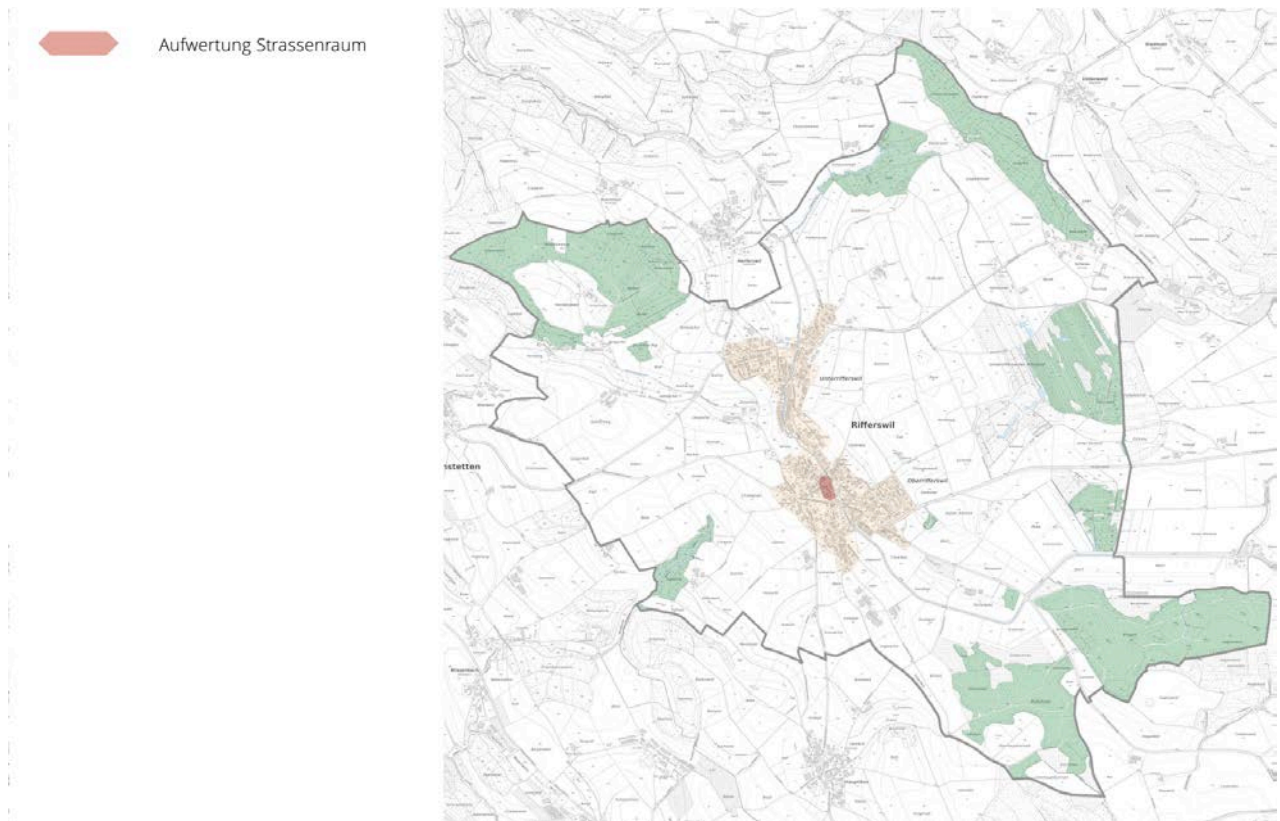
Für den definierten kommunalen Abschnitt soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept unter Berücksichtigung der Vorzonen und der ersten Bautiefe (Betrachtung von Fassade zu Fassade) als Basis für die Umgestaltung erarbeitet werden. Die Aufwertung des öffentlichen Raums soll nach Möglichkeiten zeitlich mit Strassen- oder Werkleitungssanierungen abgestimmt werden.

Erläuterungen:

Auf kommunaler Stufe ist die Aufwertung des Strassenraums im Bereich Dorfplatz ein wichtiger Bestandteil des räumlichen Entwicklungskonzepts.

In diesem Bereich sind Aufwertungen im Sinne des Prinzips "Koexistenz im Strassenverkehr" vorgesehen. Die Koexistenz zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Fuss- und Veloverkehr soll mit baulichen und gestalterischen Massnahmen verbessert und dadurch auch eine Verkehrsberuhigung erreicht werden. Durch angepasste Querschnitte und eine hochwertige Strassenraumgestaltung soll das Ortsbild aufgewertet werden. Mit gestalterischen Massnahmen werden Begegnungsorte mit Aufenthaltsqualität geschaffen. Zusätzlich soll die gefahrene Geschwindigkeit reduziert und die Einführung einer Begegnungszone geprüft werden.

Die Mitwirkung der Bevölkerung bei der Ausarbeitung der baulichen und gestalterischen Massnahmen wird angestrebt.



Bereich Dorfplatz mit gestalterischem Aufwertungspotential

Eingangstore

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunal

An folgenden Ortseingängen sind Eingangstore (Einfahrbremsen) in Abstimmung mit den Schutzziele des Ortsbildes zu prüfen und wenn möglich zu erstellen:

Festlegungen an übergeordneten Strassen:

- | | |
|------------------------|-----------|
| • Albisstrasse Ost | geplant |
| • Albisstrasse West | geplant |
| • Hauserstrasse | bestehend |
| • Kappelerstrasse | geplant |
| • Mettmensätterstrasse | geplant |
| • Jonentalstrasse | geplant |

Festlegungen an kommunalen Strassen:

- | | |
|--------------------|---------|
| • Hauptikerstrasse | geplant |
|--------------------|---------|

Wirkungen:

Die fünf der sechs Eingangstore befinden sich an übergeordneten Strassen. Für die Strassen mit übergeordneter Bedeutung ist der Kanton zuständig. Die Gemeinde hat darauf hinzuwirken, dass die erwähnten Massnahmen für diese Strassen umgesetzt werden. Für die Kosten der Eingangstore wird voraussichtlich die Gemeinde aufkommen müssen.

Bei bestehenden Eingangstoren ist die Wirkung regelmässig zu überprüfen und gegebenenfalls sind im Rahmen von Strassen- oder Werkleitungssanierungen Anpassungen vorzunehmen. Der Verkehrssicherheit für Velofahrende ist – sowohl an den übergeordneten Strassen als auch an der kommunalen Strasse – bei der Projektierung hohe Bedeutung beizumessen.

Erläuterungen:

Die Eingangstore sollen dazu dienen, das Geschwindigkeitsniveau auf den Strassen bereits an den Ortseingängen zu senken und so die Verkehrssicherheit innerorts verbessern.

Bei den Eingangstoren sind unter anderem horizontale Verengungen und Baumtore denkbar. Im Bereich von Eingangstoren erfolgen für die Velofahrenden oftmals die Wechsel von Velowegen auf Velostreifen, was gegebenenfalls zu Querungen führt und bei der Planung der

Massnahmen berücksichtigt werden muss. Zur Umsetzung der Gestaltung des Strassenraumes sind die «Standards Staatsstrassen» beizuziehen und zu berücksichtigen.

Die bezeichneten Eingangstore bestehen mit Ausnahme desjenigen an der Hauserstrasse noch nicht. Sobald diese erstellt wurden, ist deren Wirkung regelmässig zu überprüfen.



Langsamverkehrszonen

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunal

Die Einführung von Langsamverkehrszonen soll für sämtliche kommunalen Strassen im Siedlungsgebiet der Gemeinde geprüft werden.

Wirkungen:

Die Prüfung von neuen Langsamverkehrszonen (Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen) ist Sache der Gemeinde. Da die Kantonspolizei die Zonen verfügt, kann die Gemeindeversammlung im Rahmen der Richtplanung nicht abschliessend über die Einführung beschliessen.

Die Planung von Kantonsstrassen liegt in der Hoheit des Kantons. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass zusammen mit einer allfälligen Einführung von Tempo-30 -Zonen in den verkehrsberuhigten Quartieren auch auf dem zentralen Teil der Kantonsstrasse die Einführung von Tempo 30 geprüft und vorgesehen wird (Absicht). Die Hürden für eine Umsetzung sind allerdings hoch.

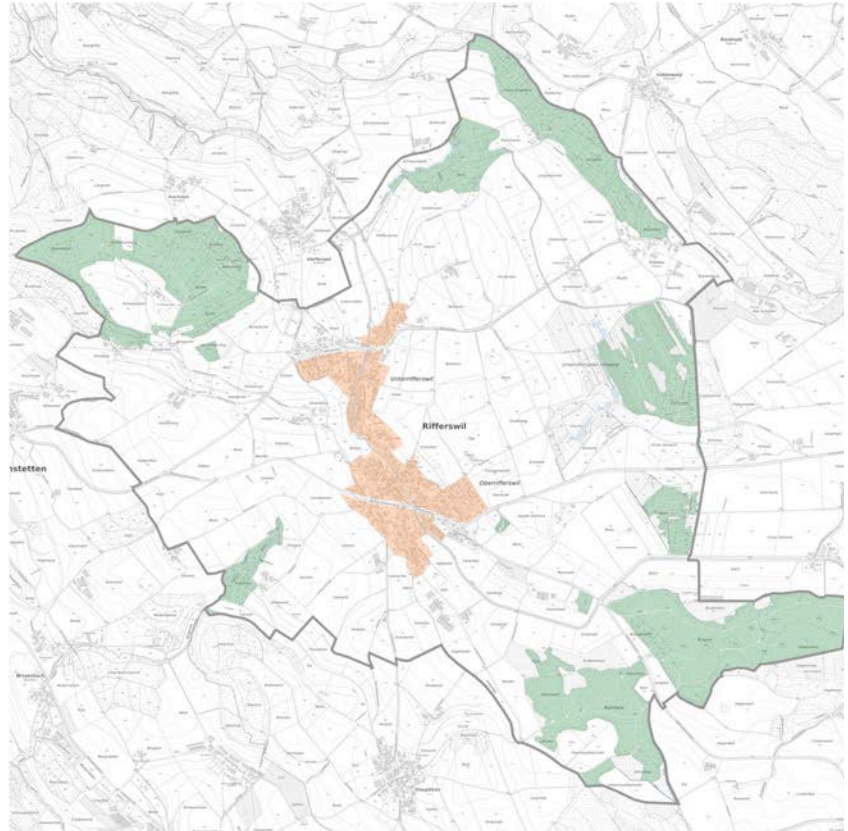
Erläuterungen:

Ein Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit im Siedlungsgebiet könnte zu einer erheblichen Verbesserung der Lärmsituation führen und präventiv die Verkehrssicherheit verbessern. Zudem entsteht dadurch auch mehr Spielraum für eine siedlungsorientierte Gestaltung der Strassen. Im Rahmen der vorgesehenen Einführung von Tempo 30 in den verkehrsberuhigten Quartieren sollen auch die Jönenbachstrasse und der Dorfplatz in die Tempo-30-Zonen oder partiell in eine Begegnungszone einbezogen werden. Bei der Jönenbachstrasse und dem Dorfplatz handelt es sich aktuell um Kantonsstrassen, bei welchen der Gemeinderat jedoch die Abklassierung beantragen wird.

Der Bundesrat hat beschlossen, dass ab dem 1.1.2023 für die Einführung von Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen kein Gutachten mehr erforderlich ist. Für verkehrsorientierte Strassen gilt nach wie vor eine Pflicht zur Ausarbeitung eines Verkehrsgutachtens. Dieses muss aufzeigen, ob die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeiten nötig, zweckmässig und verhältnismässig ist, ob andere Massnahmen vorzuziehen sind und ob die Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. Die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit ist fallweise durch bauliche Massnahmen zu ergänzen, soweit dies aus der Sicht der Sicherheit oder der Strassenraumgestaltung zweckmässig erscheint.



Langsamverkehrszonen



Jönenbachstrasse: Regionale Verbindungsstrasse als möglicher Tempo 30 Abschnitt

Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse

Ruhender Verkehr - Parkierung

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

- Seleger-Moor R, bestehend*

* Festlegung ohne Planeintrag im regionalen Richtplan

Kommunal

• Friedhof	bestehend (6 Parkplätze)
• Gemeindehaus	bestehend (6 Parkplätze)
• Schulhaus	bestehend (14 Parkplätze)

Wirkungen:

Mit der Festlegung der Parkierungsanlagen wird das öffentliche Interesse dokumentiert und die Grundlage für die Landsicherung geschaffen. Die Arealsicherung, Bau und Unterhalt regionaler Parkplätze sind Sache des Kantons. Die Gemeinde hat die Zufahrt zu gewährleisten. Für den Bau und Betrieb der kommunalen Anlagen ist die Gemeinde zuständig, wobei beides an Private delegiert werden kann.

Erläuterungen:

Die regionale Parkierungsanlage beim Seleger Moor besteht bereits. Die Gemeinde hat im Rahmen ihrer Planungen auf die Erhaltung der Parkierungsanlage zu achten. Die Gemeinde beabsichtigt, die Überdachung der Parkierungsanlage zur Erstellung einer Photovoltaik-Anlage zu prüfen. Eine mögliche Realisierung einer solchen Anlage müsste im Einklang mit der «Verordnung zum Schutz von Natur- und Landschaftsschutzgebieten von überkommunaler Bedeutung in der Gemeinde Rifferswil» vom 29.7.1997 stehen. Zudem müsste voraussichtlich der private Gestaltungsplan «Park Seleger Moor» revidiert werden.

Die bestehenden kommunalen Anlagen sollen erhalten bleiben und nicht oder nur unwesentlich vergrössert werden. Beim Parkplatz beim Schulhaus handelt es sich um einen öffentlichen Parkplatz, welcher unter der Woche zu Schulzeiten vorrangig den Lehrerinnen und Lehrern dient. Bei diesem bestehenden Parkplatz ist auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit hinzuwirken und entsprechende Massnahmen zu ergreifen.

Der Bedarf an öffentlichen Parkplätzen ist durch diese kommunalen Parkplätze abgedeckt. Dazu tragen auch die kompakte Dorfstruktur und die gute Erreichbarkeit von vielen Zielorten mit dem Velo und zu Fuss bei. Es ist festzuhalten, dass auf eine bedarfsgerechte öffentliche Parkierung und eine ortsbildgerechte Platzierung der Abstellplätze in der Kernzone hingewirkt werden soll. Hierfür sind entsprechende Massnahmen zur Umsetzung auszuarbeiten und

gegebenenfalls in der Bauordnung oder anderen Reglementen Vorschriften zu machen. In der Kernzone fördert die Gemeinde zudem die Erstellung von Gemeinschaftsparkieranlagen. Bei privaten Neubauten sollen vertragliche Regelungen für zusätzliche Parkplätze, die aufgrund der ortsbaulichen Situation bei anderen Liegenschaften nicht erstellt werden konnten, geprüft werden.

Zur Unterstützung der Entwicklungsstrategie und zur Umsetzung der regionalen Vorgaben zur Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr, sollen die Bewirtschaftung, die zeitliche Beschränkung und die Kostenpflicht bei den kommunalen Anlagen geprüft und allenfalls angepasst werden.

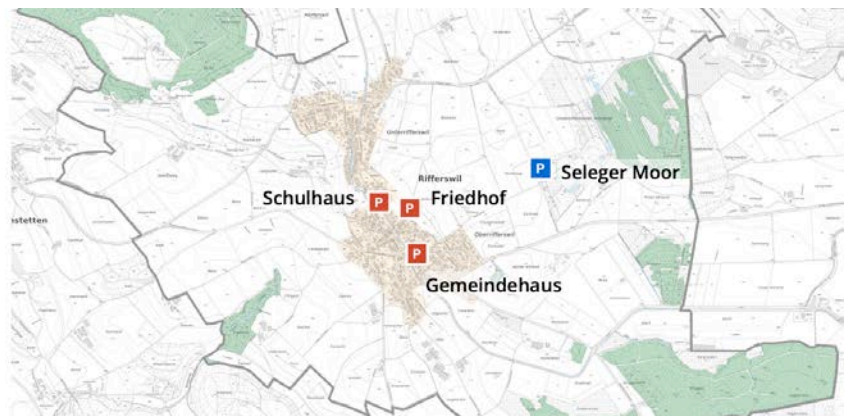
Ebenso soll mit Carsharing-Anbietern geprüft werden, ob in der Gemeinde Rifferswil – beispielsweise bei der öffentlichen Parkieranlage beim Gemeindehaus – ein entsprechendes Sharing-Angebot geschaffen werden kann.



Parkierananlage regional
bestehend



Parkierananlage kommunal
bestehend



Parkierananlage beim Gemeindehaus



Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Es bestehen keine übergeordneten Festlegungen.

Kommunal

Bei den Bushaltstellen sind die Dimensionierung und Gestaltung der Veloabstellanlagen in Abstimmung mit den Schutzziele des Ortsbildes zu prüfen und wenn möglich zu erstellen:

• Bushaltestelle Hausmatte	geplant
• Gemeindehaus	bestehend
• Schulhaus	geplant

Wirkungen:

Die Festlegungen von Veloabstellanlagen im öffentlichen Interesse verpflichten den Gemeinderat, bei grösseren Bauvorhaben von öffentlichen Bauten und Anlagen die Bedürfnisse der Velofahrenden zu berücksichtigen. Es sind oberirdische Abstellplätze vorzusehen oder zu fördern. Die Gemeinde ist verpflichtet, die festgelegten Anlagen zu erstellen respektive auszubauen. Für den Bau, Betrieb und Unterhalt ist die Gemeinde zuständig.

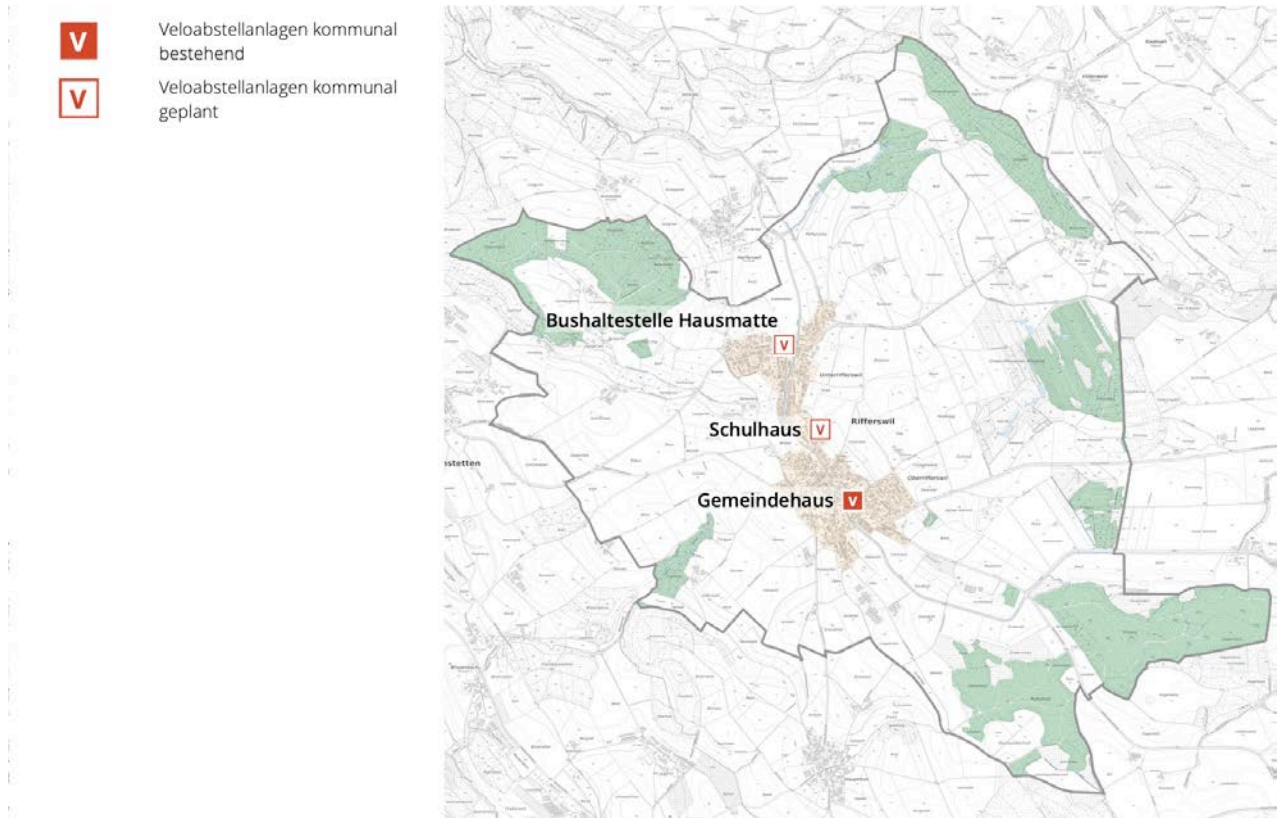
In Ergänzung zu den beiden festgelegten Veloabstellanlagen sind auch bei Sanierungen oder Neuanlagen auch die Bushaltestellen zu überprüfen und bei Bedarf Veloabstellanlagen zu erstellen. Zusätzlich sind auch die bestehenden Abstellplätze bei den Schulanlagen zu überprüfen und gegebenenfalls aufzuwerten.

Erläuterungen:

Die Festlegung der öffentlichen Veloabstellanlagen ergänzen die festgelegten öffentlichen Parkieranlagen für Motorfahrzeuge (siehe Parkierung im öffentlichen Interesse). Veloabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil des Velonetzes, da sie gewährleisten, dass am Zielort oder Umsteigepunkt das Velo sicher abgestellt werden kann. Dies trägt zur Nutzung des Velos als Verkehrsmittel bei. Die Qualität der Veloabstellanlagen in der Gemeinde Rifferswil soll deswegen verbessert werden. Dazu gehören namentlich eine genügende Anzahl, eine benutzerfreundliche Lage sowie nach Bedarf eine witterungs- geschützte und diebstahlsichere Ausführung.

Die Lage der neuen Fahrbahnhaltestelle und der damit verbundenen Veloabstellplatzanlage an der Albisstrasse ergibt sich aus den örtlichen Gegebenheiten und dem Hauptzugang für Velofahrende über den Weg «Im Aemmet». Die genaue Lage und die Dimensionierung der Haltestelle erfolgt mit dem Sanierungsprojekt Albisstrasse durch das kantonale Tiefbauamt.

Am Standort Seleger-Moor gibt es bereits einen bestehenden Velo-holzrechen und auch eine E-Bike Ladestation. Diese Infrastruktur wird vom Seleger Moor gestellt, betreut und steht auch auf deren Eigentum. Eine weitergehende Veloinfrastruktur für das Erholungsgebiet Seleger-Moor ist nicht notwendig.



Beispiel E-Bikestation mit Stromanschluss und abschliessbaren Kästchen für Akku und Helm
(Quelle: www.fahrrad.de)



Fuss- und Veloverkehr

Fuss- und Wanderwege

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Fusswege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Fuss- und Wanderwege eingetragen. In der Gemeinde Rifferswil sind folgende überkommunalen Fusswege als "geplant" bezeichnet:

- [3] Rifferswil, Verbindung Mettmenstetten – Türlensee:
Ergänzung kurzes Teilstück von Herferswil bis Waldrand Homberg

Zusätzlich sind folgende zwei hindernisfreien Routen

- [R2] Seleger Moor Route:
Türten – Hausen a.A. – Kappel a.A. – Rifferswil – Seleger Moor – Türten, Signalisierung und Belagsanpassungen, Realisierungshorizont kurzfristig
- [R3] Panoramaweg:
Türten – Hausen a.A. – Kappel a.A. – Rifferswil – Mettmenstetten – Affoltern a.A.

Kommunal

Auf eine detaillierte Aufzählung der kommunalen Fusswege wird verzichtet und nur die geplanten Verbindungen aufgeführt. Im Plan sind alle Fusswege eingetragen. Zusätzlich werden zwei allgemeine Massnahmen festgelegt:

Im Plan sind alle festgelegten kommunalen Fusswege eingetragen. Es handelt sich um bestehende Fuss- und Wanderwegverbindungen auf Trottoirs, Wald- bzw. Flurwegen oder schwach befahrenen Erschliessungsstrassen.

Folgende Massnahmen sind zusätzlich vorgesehen:

- Die Fusswegübergänge über die festgelegten Strassenzüge sind angemessen zu sichern. Dies gilt insbesondere bei den Schulwegübergängen wie der Querung der Hauserstrasse zwischen der Tränkegasse und der Kappelerstrasse.
- Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und durchgängiges Wegnetz zu achten. Die Verbindung nach aussen und zum übergeordneten Wegnetz ist sicherzustellen.

Wirkungen:

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 Fusswege sind grundsätzlich Sache des Kantons. Für die kommunalen Wege ist die Gemeinde zuständig. Für Flur- und Genossenschaftswegen bleibt das Landwirtschaftsgesetz vorbehalten. Die Wan-

derwege sowie insbesondere Flur- und Genossenschaftswege sind möglichst auf Naturbelägen zu führen. Ausserdem gilt das Wanderweggesetz.

Im Rahmen der kommunalen Festlegungen ist die Behörde angehalten, bei Planungen und Baugesuchen öffentliche Fusswegverbindungen zu fordern und sich gegenüber dem Kanton für die Umsetzung der Massnahmen an überkommunalen Strassen einzusetzen (Übergänge z.B. mit Mittelinsel sichern), wobei gegebenenfalls eine finanzielle Beteiligung erforderlich ist.

Erläuterungen:

Im kommunalen Verkehrsplan wird das grobmaschigere regionale Fusswegnetz mit den kommunalen Verbindungen ergänzt. Das bestehende Fuss- und Wanderwegnetz ist bereits heute engmaschig angelegt. Nicht nur Wege, die im Richtplan bezeichnet sind, können von Fussgängern begangen werden, sondern alle Strassen mit Trottoirs, deren Ausbau den Vorgaben der Verkehrserschliessungsverordnung entsprechen. Die aufgeführten geplanten Fusswegverbindungen dienen sowohl der Erschliessungsverbesserung im Siedlungsgebiet als auch der besseren Erreichbarkeit der Erholungsgebiete. Die bestehenden und geplanten Fusswegverbindungen leisten einen Beitrag zur Schulwegsicherung. Bei Strassenquerungen und an Knoten ist den Bedürfnissen der Fussgänger besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Nach Möglichkeit sollen zudem die Wegverbindungen entlang der Bäche ausgebaut werden.

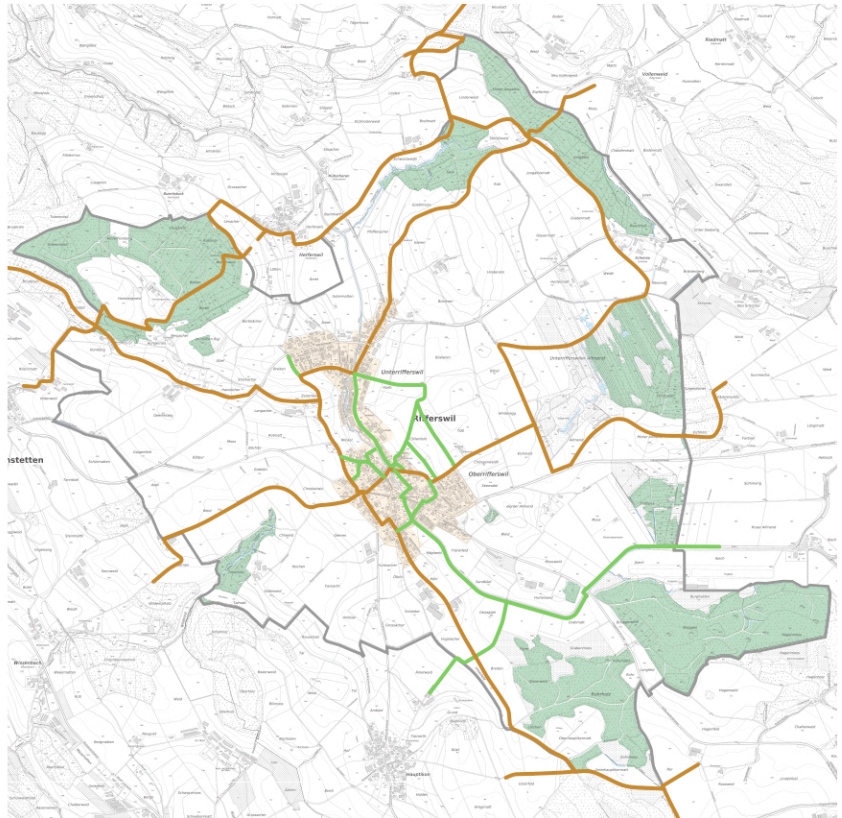
Die geplanten Fuss- und Wanderwege sind im Siedlungsgebiet mindestens 2.00 m und ausserhalb des Siedlungsgebietes mindestens 1.50 m breit vorzusehen.

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. Bei steilen Lagen sind befestigte Wegabschnitte im Hinblick auf einen effizienten Unterhalt zweckmässig. Wanderwege müssen möglichst gefahrlos begangen werden können.

Falls die Begehbarkeit durch Mehrverkehr oder anderweitige Ursachen eingeschränkt werden sollte, ist ein Ersatz bereitzustellen. Daher ist auf eine räumliche Entflechtung von Wander- und Radrouten zu achten.

Bestehende Wege mit Hartbelag sollen ausserhalb des Siedlungsgebietes bei allfälligen baulichen Sanierungen mit Naturbelag ausgestattet werden. Innerhalb des Siedlungsgebietes ist Hartbelag üblich, doch können abschnittsweise auch Wege ohne Hartbelag sinnvoll sein.

- Übergeordnete Festlegungen
- Fuss- und Wanderwege bestehend
 - Fuss- und Wanderwege geplant
- Kommunale Festlegungen
- Fuss- und Wanderwege bestehend



Dichtes Wanderwegnetz in Rifferswil



Romantischer Fussweg und Hinweis auf Ämtlerwäg



Koordinationshinweis:

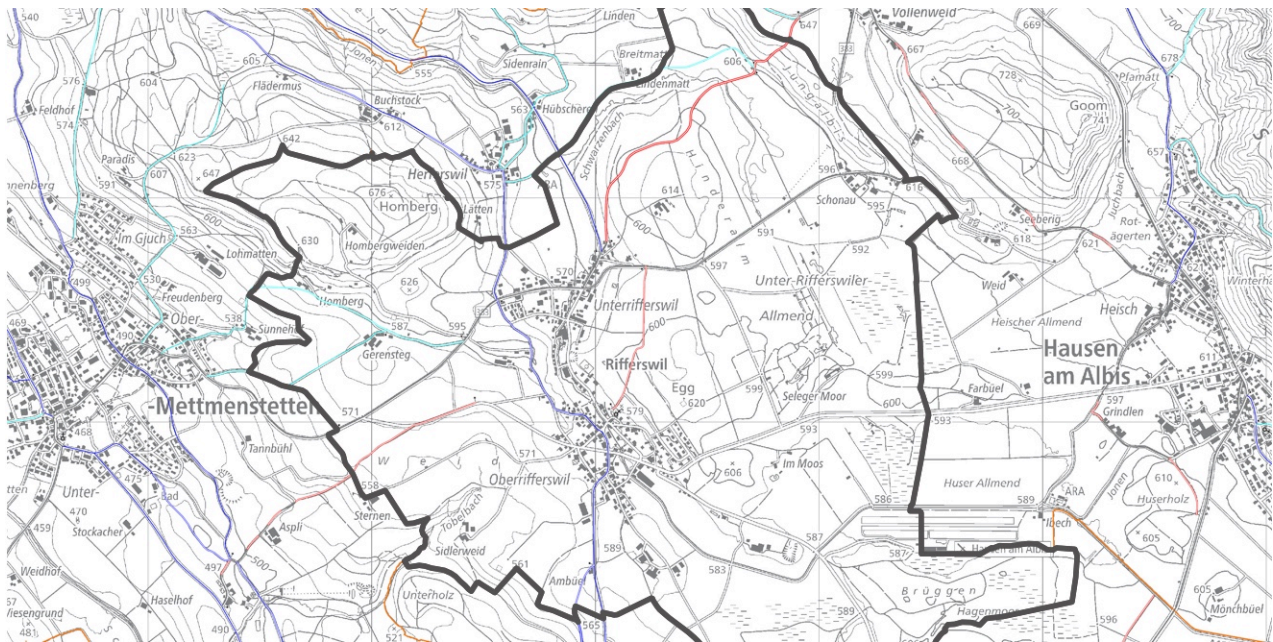
Weiterführung an der Gemeindegrenze

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

Weiterer Hinweis:

Historische Verkehrswege

Die Gemeinde hat im Rahmen ihrer Planungen dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) Rechnung zu tragen und insbesondere die Verkehrswege von nationaler Bedeutung mit Substanz zu schonen und möglichst unbeeinträchtigt zu erhalten. Dazu ist eine Vollzugshilfe des Bundesamts für Strassen verfügbar.



Ausschnitt aus dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Radwege

Festlegungen:

Überkommunal (K: Kantonal, R: Regional)

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten Velowege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Velowege eingetragen. Im regionalen Richtplan sind folgende überkommunalen Velowege als «geplant» bezeichnet:

- Albisstrasse, Abschnitt Gemeindegrenze Mettmenstetten - Mettmenstetterstrasse
- Albisstrasse, Abschnitt Jonentalstrasse/Jonenbachstrasse – Gemeindegrenze Hausen a.A.
- Hauserstrasse im Bereich der Einmündung der Jonenbachstrasse und Tränkegasse
- Hauserstrasse im Bereich der Einmündung der Seleger-Moor-Strasse

Kommunal

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden festgelegten kommunalen Radwege wird verzichtet. Im Plan sind alle festgelegten Radwege eingetragen. Folgende Massnahmen sind vorgesehen:

- Der Sicherheit der Veloverbindungen, insbesondere bei Kreuzungen, ist hohe Bedeutung beizumessen. Die Velos werden auf den Gemeindestrassen mit geringem Verkehrsaufkommen und reduzierter Geschwindigkeit im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt.
- Radwegverbindungen müssen nicht mit einem Schwarzbelag versehen sein, insbesondere im Bereich von Flurstrassen oder chaussierten Wegen ist darauf zu verzichten.
- Für die Förderung der e-Bikenutzung ist im Bereich der Velorouten auf Fahrverbote für Kleinmotorräder zu verzichten, soweit keine Konflikte mit Fussgängern zu erwarten sind.

Bei allen Planungen und Bauvorhaben ist auf ein attraktives, dichtes und durchgängiges Velowegnetz zu achten. Die Verbindung nach aussen und zum übergeordneten Velowegnetz ist sicherzustellen.

Wirkungen:

Trasseesicherung, Bau und Signalisation sowie der Unterhalt der regionalen Radwege sind Sache des Kantons. Der Ausbaustandard wird mit der Detailprojektierung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festgelegt. Die Gemeindebehörde hat darauf hinarbeiten, dass ihre Vorstellungen geprüft und umgesetzt werden.

Erläuterungen:

Die Radwege sollen ein zusammenhängendes gefahrenarmes Netz bilden, welches dem Nahverkehr (Schüler, Arbeitspendler mit Anbin-

derung ans Netz des öffentlichen Verkehrs, Einkaufen) als auch dem Erholungs- und Sportverkehr (Freizeitrouten) dient.

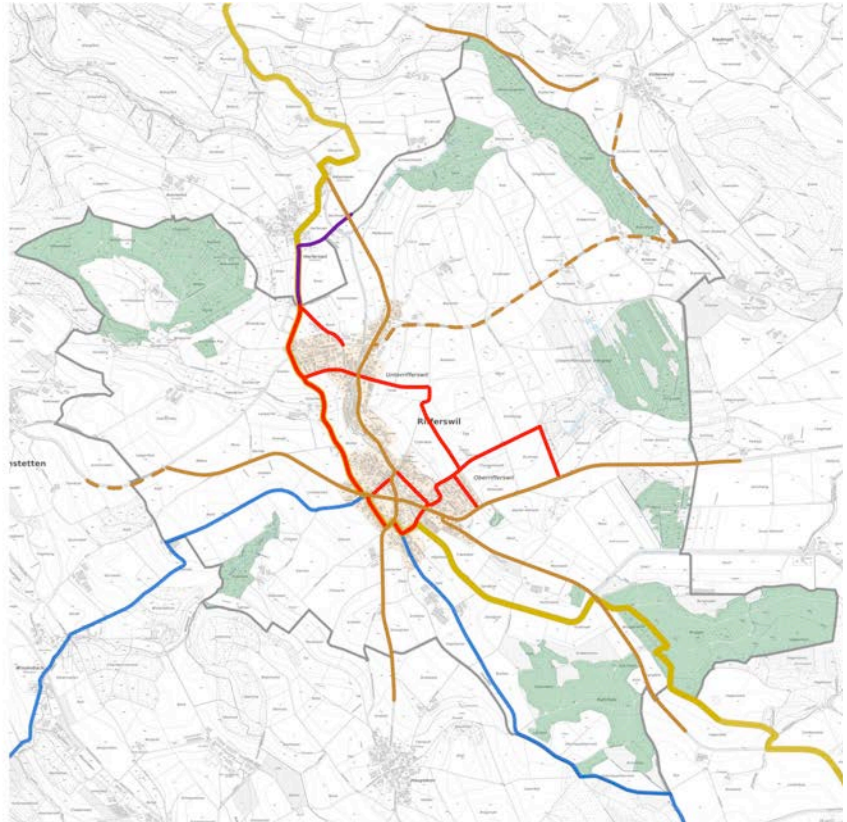
Die Radwege entlang stark befahrener Strassen werden in der Regel separat geführt oder mit Radstreifen markiert. Um die Sicherheit auf diesen Radrouten zu erhöhen, sind an den Gefahrenstellen (z.B. Knoten) allenfalls noch ergänzende Massnahmen zu ergreifen.

Bei den bestehenden kommunalen Radwegen handelt es sich um bereits vorhandene Verbindungen, welche sich teilweise im Bereich der geplanten Tempo-30-Zonen befinden. Der Veloverkehr wird entlang dieser bestehenden Verbindungen im Mischverkehr geführt. Aufgrund des Temporegimes, der geringen Verkehrsmenge sowie auch des Ortsbildschutzes sollen die Velos auf den Gemeindestrassen weiterhin im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt werden. Schwachstellen in Zusammenhang mit Randsteinen, Absätzen, versetzter Parkierung usw. sind entlang der festgelegten Verbindungen zu beheben.

Strassenraumgestaltungen auf Abschnitten mit geplanten Radwegen sind mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Velofahrer zu projektieren. Dies ist etwa bei steileren Hangneigungen oder bei wechselseitiger Parkierung von Bedeutung.

Im Übrigen sind bei allen baulichen Massnahmen, welche die Festlegungen siedlungsorientierte Gestaltung und verkehrsberuhigte Quartiere betreffen, die Anliegen des Veloverkehrs zu berücksichtigen. Ebenso sind Schwachstellen in Zusammenhang mit Randsteinen, Absätzen, versetzter Parkierung, Mischverkehr mit Fussgänger usw. zu beheben.

- Übergeordnete Festlegungen**
- Veloweg bestehend
 - - - - - Veloweg geplant
- Kommunale Festlegungen**
- Veloweg bestehend
- Informationsinhalte**
- Veloweg
 - Koordination Mettmenstetten
 - Ämtlerweg
 - SchweizMobil-Route



Wegweiser Radweg (links) und Aufeinandertreffen mehrerer regionaler Radwege im Knoten Albis- / Jonentalstrasse (rechts)



5 AUSWIRKUNGEN

Abstimmung auf die übergeordneten Festlegungen

Der kommunale Richtplan basiert auf dem räumlichen Entwicklungsleitbild und ist auf die Ziele und Festlegungen in den übergeordneten behördenverbindlichen Planungsinstrumenten abgestimmt.

Verkehrsplan

Die Festlegungen im Verkehrsplan sichern die Groberschliessung des Siedlungsgebietes, die Verbindungen für den motorisierten Individualverkehr sowie für den Fuss- und Veloverkehr und stellen dar, wo und wie die Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewährleistet sein soll. Sie sollen zu einem verträglichen Verkehr beitragen und die Qualität der Verkehrsanbindung an die umliegenden Gemeinden sowie auch die Durchgängigkeit sichern.

Durch die Verbesserungen beim Fuss- und Veloverkehr und die Festlegungen betreffend öffentlichen Verkehr kann der Modalsplit verbessert werden. Die Gemeinde setzt sich bezüglich des öffentlichen Verkehrs insbesondere für die Gewährleistung des Angebotsstandards, die Verbesserung der Umsteigebeziehungen auf die S-Bahn und an den Bahnhof Baar sowie den Erhalt des Nachangebots ein.

Durch die verschiedenen Massnahmen werden die Siedlungsentwicklung und der Verkehr bestmöglich aufeinander abgestimmt und die Wohnquartiere geschont, indem weiterer Verkehr vermieden wird. Im Innerortsbereich und insbesondere im Bereich der kommunalen Sammelstrassen werden Massnahmen vorgesehen, um die Verkehrssicherheit weiterhin zu gewährleisten oder gar zu verbessern.

Die Festlegungen zum Thema «Aufwertung im Strassenraum» verbessern die Koexistenz zwischen dem motorisierten Individualverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr, sorgen für einen verkehrsberuhigten Strassenraum und schaffen eine hohe Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig fördern die Massnahmen den Fuss- und Veloverkehr und die Verkehrssicherheit, indem anhand angepasster Querschnitte mehr Platz für grosszügige Gehbereiche und Radwege geschaffen und Querungsmöglichkeiten zwischen den Strassenseiten verbessert werden.

Mit den vorgesehenen Massnahmen und den gestalterischen Auflagen für den Schutz des Ortsbildes werden die Anliegen des ISOS und des KOBİ berücksichtigt. Es sind keine Zielkonflikte durch Massnahmen des Verkehrsrichtplanes für das ISOS oder das KOBİ erkennbar.

6 KOSTENFOLGEN UND PRIORITÄTEN

6.1 Allgemeines

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. In aller Regel kann die Stimmbürgerschaft vor der Realisierung von Festlegungen mit Kostenfolgen nochmals über den entsprechenden Sachverhalt befinden. Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa:

- Umsetzung in der Nutzungsplanung (z.B. Erschliessungsplan)
- Planungs- und Projektierungskredite
- Baukredite (z.B. Radweg, Strassenraumgestaltung)
- Landerwerb (z.B. Freihaltung)
- Entschädigungen oder Beiträge (z.B. Mehrwertbeiträge)

Kosten ohne Nachfolgevorlagen

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

- Infrastrukturanlagen, die mit dem Erschliessungsplan als gebundene Kosten beschlossen wurden (z.B. Trottoirbau)
- Unterhalt der Infrastrukturanlagen (z.B. Sanierungen)
- Aufträge für Konzepte, Studien und Vorprojekte
- Feinerschliessung (z.B. öffentlicher Weg in Quartierplan)

6.2 Umsetzung

Punktuelle Massnahmen

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

Prioritäten

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

sofort	2024–2027	Priorität 1
kurzfristig	2026–2029	Priorität 2
mittelfristig	2028–2034	Priorität 3
langfristig	nach 2034	Priorität 4

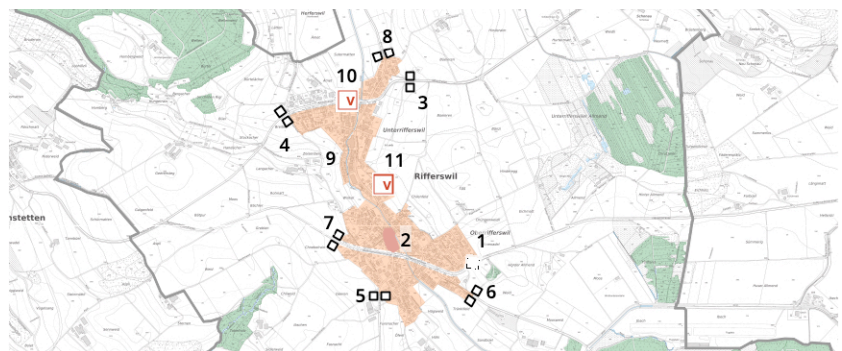
Umsetzung

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

	Nr.	Code	Festlegung	Priorität
Bushaltestellen	1	ÖV	Rifferswil, Im Mattler entfällt	-
Aufwertung Strassenraum	2	MIV	Dorfplatz	3
Eingangstore	3	MIV	Albisstrasse Ost	3
	4	MIV	Albisstrasse West	3
	5	MIV	Hauptikerstrasse	3
	6	MIV	Kappelerstrasse	3
	7	MIV	Mettmenstetterstrasse	3
	8	MIV	Jonentalstrasse	3
Verkehrsberuhigungszonen	9	MIV	Tempo-30-Zonen auf sämtlichen kommunalen Strassen	1
Öffentliche Veloabstellanlagen	10	P	Bushaltestelle Hausmatte	1
	11	P	Schulhaus	2

7.3 Übersicht der geplanten Anlagen

Im nachfolgenden Plan sind sämtliche geplanten Festlegungen auf kommunaler Stufe ersichtlich:



8 MITWIRKUNG

8.1 Kantonale Vorprüfung

**Vorprüfungsbericht ARE vom
24. Mai 2024**

Die Revisionsvorlage des kommunalen Richtplans mit Datum vom 29. Februar 2024 wurde am 12. März 2024 dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht.

Über die Haltung und die Anliegen des Kantons gibt der Vorprüfungsbericht vom 24. Mai 2024 Auskunft.

Aufgrund der Vorprüfung wurde in der Folge folgende Anpassungen vorgenommen:

- Der Richtplantext wurde in Kap. 2.2 mit Hinweisen zur Bedeutung des ISOS und des KOBİ sowie zu den Schutzverordnungen ergänzt
- Die Hinweise zu den Schwachstellen im Fusswegnetz wurde präzisiert
- Die Hauptziele und Strategieansätze wurden in die festzulegenden Inhalte aufgenommen
- Es wurde an verschiedenen Stellen ergänzt, dass bauliche Massnahmen wie z.B. bei Eingangspforten oder die Veloinfrastruktur bei Bushaltestellen den Zielsetzungen des Ortsbildschutzes entsprechen muss
- Es wurde beschrieben wo und warum die Veloabstellanlage bei der Haltestelle «Husmatte» zu liegen kommt
- Es wurde im Text ergänzt, dass eine allfällige Überdachung mit einer Photovoltaikanlage beim Parkplatz Seleger Moor im Einklang mit der «Verordnung zum Schutz von Natur- und Landschaftsschutzgebieten von überkommunaler Bedeutung in der Gemeinde Rifferswil» vom 29.7.1997 stehen muss. Zudem wurde erwähnt, dass voraussichtlich der private Gestaltungsplan «Park Seleger Moor» revidiert werden müsste, weil eine solche Anlage im Gestaltungsplan nicht vorgesehen ist.
- Es wurde der Richtplan mit kommunalen Radwegen ergänzt.

Nicht beachtete Anliegen

Folgenden vom ARE empfohlenen Regelungen wird nicht entsprochen:

- Für das im regionalen Richtplan S+L der ZPK festgelegte Erholungsgebiet wird keine kommunale Veloabstellplatzanlage als geplant im kommunalen Richtplan aufgenommen. Es besteht bereits eine Veloabstellplatzanlage, welche mit dem privaten Gestaltungsplan «Park Seleger Moor» festgelegt ist. Zusätzliche Veloabstellanlagen wären aus Sicht der Gemeinde Sache der Region bzw. des Kantons.

8.2 Öffentliche Auflage

**Öffentliche Auflage vom
31. Mai 2024 bis 29. Juli 2024**

Die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung wurde gestützt auf § 7 PBG vom 31. Mai 2024 bis 29. Juli 2024 öffentlich aufgelegt.

Sämtliche Einwendungen wurden eingehend geprüft. Soweit sich die Gemeinde der Meinung der Einwender anschliessen konnte, wurde dies durch eine entsprechende Korrektur der Planungsunterlagen berücksichtigt. Die Einwendungen sind im Bericht zu den Einwendungen behandelt.

8.3 Anhörung

Nachbargemeinden

Während der öffentlichen Auflage fand die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger, namentlich der Nachbargemeinden und der Region, statt.

Die Nachbargemeinden haben keine Einwände zur Revisionsvorlage vorgebracht.

**Regionalplanung Knonaueramt
ZPK**

Die Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt (ZPK) hat mit Schreiben vom 27. 8. 2024 mitgeteilt, dass sie die beabsichtigten Anpassungen der Richtplanung generell begrüssen. Die wenigen Hinweise und Empfehlungen wurden vollständig umgesetzt.

8.4 Festsetzung und Genehmigung

**Festsetzung durch die Gemeinde-
versammlung**

Die Gemeindeversammlung hat die Revisionsvorlage der kommunalen Richtplanung am 19. März 2025 auf Antrag des Gemeinderates festgesetzt.

Kantonale Genehmigung

Die Revision der kommunalen Richtplanung wird mit der kantonalen Genehmigung für die Behörden verbindlich. Sie entfaltet noch keine Rechtswirkung für die Grundeigentümer.