

Ausserordentliche Gemeindeversammlung vom 19. März 2025

Festsetzung des kommunalen Verkehrsrichtplans

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	1
2. Öffentliche Auflage	1
3. Ziele der Gemeinde	1
3.1 Öffentlicher Verkehr	2
3.2 Motorisierter Individualverkehr	2
3.3 Ruhender Verkehr - Parkierung	3
3.4 Fuss- und Veloverkehr	3
4. Kostenfolgen	3
5. Festsetzung und Genehmigung	3
6. Antrag und Stellungnahme der Rechnungsprüfungskommission (RPK)	4
7. Antrag und Abstimmungsempfehlung des Gemeinderats	4

1. Ausgangslage

Die Gemeinde Rifferswil verfügt über einen kommunalen Verkehrsrichtplan, der zuletzt 2017 teilrevidiert wurde. Zwischenzeitliche Änderungen in den kantonalen und regionalen Richtplänen sowie die Erarbeitung des räumlichen Entwicklungsleitbilds (REL 2040) erfordern eine Gesamtrevision, um die neuen Zielsetzungen umzusetzen. Die Revision soll eine nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung fördern, die Verkehrssicherheit verbessern und Strassenräume aufwerten. Dabei werden die übergeordneten Vorgaben von Bund, Kanton und Region berücksichtigt, um eine abgestimmte Raumentwicklung sicherzustellen.

Der Verkehrsrichtplan dient als Planungsinstrument für die Behörden. Das vorliegende Dokument informiert die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger über die wichtigsten Inhalte des Verkehrsrichtplans. Der Verkehrsrichtplan ist in Anhang 1 abgebildet.

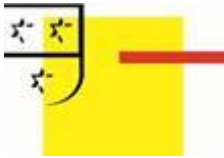
Der Verkehrsrichtplan-Text ist ein Bestandteil des Verkehrsrichtplans und enthält zahlreiche grau hinterlegte Textfelder. Diese markieren verbindliche Festlegungen, über die die Gemeindeversammlung zu beschliessen hat. Dies werden jedoch im Beleuchtenden Bericht nicht wiedergegeben. Der Verkehrsrichtplan-Text ist jedoch auf der Webseite der Gemeinde abrufbar.

2. Öffentliche Auflage

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 und Einwenderinnen anschliessen konnte, wurde dies durch eine entsprechende Korrektur der Planungsunterlagen berücksichtigt. Die Einwendungen sind im «Bericht zu den Einwendungen behandelt».

3. Ziele der Gemeinde

Die Gemeinde Rifferswil verfolgt mit ihrem kommunalen Verkehrsrichtplan das Ziel, eine nachhaltige und siedlungsverträgliche Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.



Dabei liegt der Fokus auf der Förderung eines höheren Anteils des öffentlichen Verkehrs. Ein weiteres Ziel ist die Optimierung der Verkehrssicherheit, insbesondere durch Massnahmen, die die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrende erhöhen und eine Verkehrsberuhigung sicherstellen. Darüber hinaus wird eine siedlungsverträgliche Verkehrsorganisation angestrebt, welche die Strassenräume attraktiv gestaltet, die Aufenthaltsqualität erhöht und die Lärmbelastung reduziert.

3.1 Öffentlicher Verkehr

Der Angebotsstandard der Gemeinde sieht einen 30-Minuten-Takt vor (Tagsüber), der hauptsächlich die Haupteinschliessungsrichtung zum Bahnhof Affoltern am Albis bedient. Zudem wird eine bessere Verbindung zu den Gemeinden Zug, Cham und Baar angestrebt. Die Gemeinde setzt sich über die regionale Verkehrskonferenz dafür ein, die Umsteigebeziehungen zur S-Bahn zu verbessern, insbesondere zum Bahnhof Baar, der ab 2035 eine direkte Verbindung durch den Zimmerbergtunnel zum Hauptbahnhof Zürich bietet. Das bestehende Nachtangebot soll erhalten bleiben.

Die Haltestellen sollen im Rahmen der Modernisierung barrierefrei gestaltet werden, um die Zugänglichkeit für alle Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten und mit zeitgemässer Infrastruktur wie Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten ausgestattet werden. Im Rahmen des Sanierungsprojekts an der Albisstrasse ist die Verlegung der Haltestelle «Hausmatte» vorgesehen. Die Haltestelle «Unterrifferswil» soll hingegen aufgehoben werden.

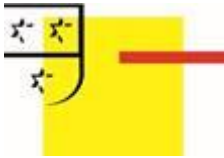
3.2 Motorisierter Individualverkehr

Das überkommunale Strassennetz umfasst derzeit Hauptverkehrsstrassen wie die Albis-, Jonenbach-, Hauser-, Kappeler- Mettmenstetterstrasse und Dorfplatz, die im Eigentum des Kantons sind. Die Gemeinde beabsichtigt, die Jonenbachstrasse und den Dorfplatz in eigene Verantwortung zu übernehmen (Abklassierung). Sie gelten gemäss bestehendem Verkehrsrichtplan als regionale Verbindungsstrasse. Sie sind hauptsächlich für die regionale Erschliessung relevant. Künftig sollen diese Strassen als kommunale Sammelstrasse geführt werden. Werden diese beiden Strassen übernommen, würde dies den gestalterischen Spielraum für zukünftige Umgestaltungen erheblich erweitern. Ein weiteres Ziel des Verkehrsrichtplans ist die siedlungsverträgliche Gestaltung des motorisierten Verkehrs. Hierbei wird der Fokus auf die Verkehrsberuhigung, die Aufwertung des Strassenraums und die Verbesserung der Verkehrssicherheit gelegt. Die Gemeinde strebt an, durch bauliche und gestalterische Massnahmen eine bessere Koexistenz zwischen motorisiertem Verkehr, Fussgängern und Velofahrenden zu erreichen. Beispielsweise soll die Aufenthaltsqualität auf dem Dorfplatz aufgewertet werden. Ferner soll flächendeckend Langsamfahrzonen eingeführt werden.

Die Hürden zur Schaffung von Tempo-30-Strecken auf Kantonsstrassen sind hoch, da umfassende Verkehrsgutachten erforderlich sind. Abklärungen haben ergeben, dass die Voraussetzungen auf den überkommunalen Strassen wie Albis-, Jonental-, Hauser-, Kappeler- und Mettmenstetterstrasse derzeit nicht erfüllt sind, da die notwendigen Sicherheits- und Lärmbelastungskriterien gemäss den Gutachten nicht gegeben sind, dies im Gegensatz zur Jonenbachstrasse und Jonentalstrasse.

Die Schaffung von Eingangstoren auf überkommunalen Strassen wird geprüft, um die Reduktion der Geschwindigkeit bereits am Orteingang zu fördern. Da diese Strassen im Eigentum des Kantons sind, erfordert die Umsetzung die Zustimmung und Koordination mit den kantonalen Behörden. Die Kosten gehen weitgehend zu Lasten der Gemeinde.

Durch die Kombination dieser Massnahmen strebt die Gemeinde Rifferswil eine nachhaltige und verträgliche Verkehrsentwicklung an, die den Anforderungen einer modernen und lebenswerten Gemeinde entspricht.



3.3 Ruhender Verkehr - Parkierung

Auf kommunaler Ebene bestehen drei bedeutende Parkierungsanlagen: beim Friedhof (6 Plätze), beim Gemeindehaus (6 Plätze) und beim Schulhaus (14 Plätze). Diese Anlagen sollen erhalten bleiben und gegebenenfalls verkehrssicherheitstechnisch verbessert werden. Der Parkplatz am Schulhaus wird prioritär den Lehrerinnen und Lehrern zur Verfügung gestellt, ist jedoch öffentlich zugänglich. Der überkommunale Parkplatz beim Seleger Moor bleibt erhalten. Die Gemeinde prüft eine bedarfsgerechte Parkraumbewirtschaftung, um sowohl den Anforderungen der Einwohner als auch den Besuchern gerecht zu werden.

Darüber hinaus wird die Möglichkeit eines Carsharing-Angebots in Zusammenarbeit mit entsprechenden Anbietern geprüft, etwa bei der Parkierungsanlage beim Gemeindehaus. Bei den Bushaltestellen sind die Dimensionierung und Gestaltung der Veloabstellanlagen in Abstimmung mit den Schutzziele des Ortsbildes zu prüfen und wenn möglich zu erstellen. Ziel dieser Massnahmen ist es, den Modal-Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu verbessern und gleichzeitig eine nachhaltige Nutzung der vorhandenen Parkraumressourcen sicherzustellen.

3.4 Fuss- und Veloverkehr

Die bestehenden Fusswege in Rifferswil werden grundsätzlich als sicher eingestuft. Dennoch sieht der Plan gezielte Verbesserungen an Fusswegübergängen vor, insbesondere an Kantonsstrassen und neuralgischen Punkten wie Schulwegüberquerungen. Dies gilt beispielsweise für Querungen der Hauserstrasse bei der Tränkegasse. Die Sicherung dieser Übergänge soll durch bauliche Massnahmen erfolgen (z.B. Mittelinseln).

Beim Veloverkehr liegt der Fokus auf der Schliessung bestehender Netzlücken und der Verbesserung der Sicherheit. 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. Im Mischverkehr auf Gemeindestrassen mit geringem Verkehrsaufkommen wird der Veloverkehr integriert.

4. Kostenfolgen

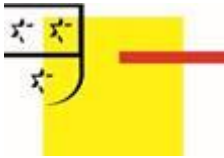
Der Verkehrsrichtplan selbst verursacht keine direkten Kosten. Je nachdem, was umgesetzt wird, entstehen jedoch Kosten. Diese können zum jetzigen Zeitpunkt nur schwer konkretisiert werden, da die Planungsinhalte überwiegend konzeptioneller Natur sind und detaillierte Massnahmen auf nachfolgende Planungsstufen oder Einzelprojekte verlagert werden. Erst durch die Umsetzung spezifischer Festlegungen entstehen finanzielle Konsequenzen.

Für kostenintensive Massnahmen muss die Stimmbürgerschaft erneut über die jeweiligen Vorhaben abstimmen. Hingegen fallen gebundene Kosten, wie der Unterhalt bestehender Infrastrukturen oder kleinere Planungsausgaben, direkt in die Zuständigkeit des Gemeinderates.

Die Umsetzung der geplanten Massnahmen erfolgt bedarfsorientiert und in einer zeitlich gestaffelten Weise, wobei vier Prioritätsstufen definiert sind: „sofort“ (2024–2027), „kurzfristig“ (2026–2029), „mittelfristig“ (2028–2034) und „langfristig“ (nach 2034). Beispiele für priorisierte Massnahmen sind die Einrichtung von Tempo-30-Zonen (Priorität 1), die Aufwertung des Dorfplatzes (Priorität 3) sowie Veloabstellanlagen (Priorität 1 und 2). Jede Massnahme wird entsprechend ihrer Dringlichkeit und der Verfügbarkeit von Mitteln umgesetzt.

5. Festsetzung und Genehmigung

Die Revision der kommunalen Richtplanung wird mit der Genehmigung durch die Gemeindeversammlung und der kantonalen Genehmigung für die Behörden verbindlich. Der kommunale Richtplan entfaltet noch keine Rechtswirkung für die Grundeigentümer.



6. Antrag und Stellungnahme der Rechnungsprüfungskommission (RPK)

Die Festsetzung des kommunalen Verkehrsrichtplanes hat kein unmittelbares Engagement für die Gemeinde zur Folge. Das Papier verpflichtet den Gemeinderat zu diversen Abklärungen, deren finanziellen Folgen erst später in separaten Vorlagen für die Beurteilung und Entscheidung aufgezeigt werden.

Die Rechnungsprüfungskommission empfiehlt daher der Gemeindeversammlung die Annahme des kommunalen Richtplanes.

7. Antrag und Abstimmungsempfehlung des Gemeinderats

Der Verkehrsrichtplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument und hat keine direkten finanzielle Auswirkungen. Mit dem vorgelegten Verkehrsrichtplan kann der Gemeinderat eine langfristige Planung angehen, die weit über die bestehende Legislatur hinaus geht. Die Gesamtrevision des kommunalen Verkehrsrichtplan ist erforderlich, sodass dieser mit den übergeordneten Verkehrsrichtplänen abgestimmt ist.

Antrag:

Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung die Festsetzung des Verkehrsrichtplans gutzuheissen.

Namens des Gemeinderates Rifferswil

Der Präsident
Christoph Lüthi

Der Gemeindeschreiber
Flurin Dosch