

Kanton Zürich

Revision Richtplanung

KOMMUNALER RICHTPLAN VERKEHR

Vom Gemeinderat
Rüschlikon am 30. No-
vember 2022 zuhanden
der Beschlussfassung
durch die Urnenabstim-
mung vom 12. März
2023 verabschiedet.

Mit Erläuterungen gemäss Artikel 47 RPV

von der Urnenabstimmung festgesetzt am xx.xx.2023

Gemeinderat Rüschlikon

Dr. Fabian Müller
Gemeindepräsident

Benno Albisser
Gemeindeschreiber

Von der Baudirektion des Kantons Zürich genehmigt am xx.xx.2023

Für die Baudirektion

BDV Nr.

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

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

Inhalt

1	EINLEITUNG	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Aufgaben und Inhalte des Richtplans	4
1.3	Kostenfolgen	5
2	PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN	5
2.1	Sachpläne und Inventare des Bundes	5
2.2	Kantonale Vorgaben	6
2.3	Regionales Gesamtverkehrskonzept	7
2.4	Festlegungen im Richtplan ZPZ	8
3	KOMMUNALER VERKEHRSPLAN	11
3.1	Ziele	11
3.2	Netztypologie und Strassencharakteristik	11
3.3	Fusswegnetz	15
3.4	Velonetz	16
3.5	Öffentlicher Verkehr	17
3.6	Sammelstrassen	18
3.7	Strassenraumaufwertung	19
3.8	Parkierung im öffentlichen Interesse	20
3.9	Reitwege	21
4	AUSWIRKUNGEN	22
5	AUFHEBUNG DES BISHERIGEN RECHTS	23

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Anlass

Die kommunale Richtplanung der Gemeinde Rüslikon stammt aus dem Jahr 1981. Die Richtplanung besteht aus einem Gesamtplan, dem Siedlungs- und Landschaftsplan, dem Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen, den Versorgungsplänen für das Wasser, Abwasser, die Elektrizität und Energie, die Fernmelde- und Nachrichtenübermittlungsdienste und schliesslich dem Richtplan Verkehr. Diese Planungsinstrumente sind nach 40 Jahren nicht mehr aktuell.

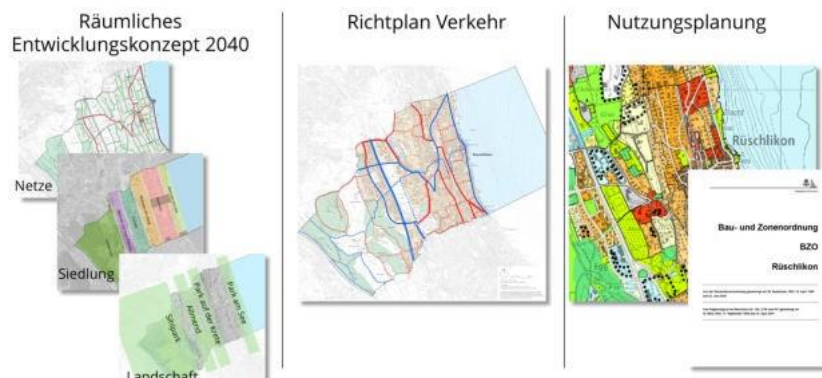
Revision der Richt- und Nutzungsplanung

Der Gemeinderat hat anfangs 2021 die Revision der Ortsplanung gestartet. Er hat sich dazu entschieden, den Richtplan Verkehr grundlegend zu überprüfen und die übrigen heute noch rechtskräftigen Teilrichtpläne formell aufzuheben, zumal viele Sachverhalte der Ver- und Entsorgung neu in den entsprechenden Spezialplänen der Gemeinde geregelt sind (Genereller Entwässerungsplan und Genereller Wasserversorgungsplan). Auf den Verkehrsplan mit den kommunalen Strassen für die Groberschliessung und den Wegen von kommunaler Bedeutung dürfen die Gemeinden hingegen nicht verzichten (§ 31 Abs. 2 PBG).

In einem ersten Schritt wird ein Räumliches Entwicklungskonzept (REK) erarbeitet. Dieses zeigt im Sinne einer Gesamtschau auf, wie sich die Gemeinde Rüslikon in Bezug auf die Fragen der Raumentwicklung und Siedlungserneuerung positionieren will. Dieses Konzept ist die Basis für die anschliessende Überprüfung der Nutzungsplanung (BZO, Zonenplan, Kernzonenpläne).

Parallel zum REK wird der kommunale Richtplan Verkehr gesamthaft überprüft und aufgrund der neuen übergeordneten planerischen Rahmenbedingungen justiert. Die nachfolgende Grafik zeigt die Bestandteile der Ortsplanungsrevision.

Bestandteile der Ortsplanungsrevision



Umfang der Revision

Die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr umfasst folgende Bestandteile:

- Bericht zum kommunalen Richtplan Verkehr mit den Festlegungen und Erläuterungen
- Richtplankarte 1 Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr 1:5'000
- Richtplankarte 2 Motorisierter Individualverkehr 1:5'000

1.2 Aufgaben und Inhalte des Richtplans

Planungshorizont

Die kommunale Richtplanung Verkehr ist auf einen Entwicklungszeitraum von rund 15 bis 20 Jahren ausgerichtet, d.h. der Richtplan zeigt auch die langfristige Konzeption der Verkehrsnetze auf.

Verbindlichkeit und Inhalte

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

Die im Richtplan Verkehr enthaltenen kommunalen Festlegungen werden mit dem Beschluss durch die Urnenabstimmung behördenverbindlich. Dies bedeutet, dass die Behörde an die Festlegungen im Grundsatz gebunden ist. Der Richtplan besitzt bei der Anwendung jedoch den erforderlichen Interpretations-, Projektierungs- und Ermessensspielraum.

Der Richtplan bildet die Grundlage insbesondere für:

- Raumsicherungen, zum Beispiel für Fussweg- und Velowege und 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).

Festlegungen und Wirkungen

Die Festlegungen werden einerseits im Richtplantext umschrieben und erläutert und andererseits, soweit möglich, in den zugehörigen Plänen dargestellt. Ergänzend wird in diesem Bericht die Wirkung der Festlegungen aufgezeigt.

Die im Richtplantext verankerten Ziele und Absichten sind als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen. Dieser soll bei seinen Entscheidungen darauf achten und die ihm zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass die Verkehrsentwicklung auf dem Gemeindegebiet im geplanten Sinne erfolgt.

behördenverbindliche
Festlegungen

Die grau hinterlegten Textteile sind mit den dazugehörigen Planeinträgen verbindliche Festlegungen und Gegenstand der Beschlussfassung durch die Urnenabstimmung.

Erläuterungen

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

1.3 Kostenfolgen

Kosten mit Nachfolge-
vorlagen

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

- Planungs- und Projektierungskredite für Infrastrukturprojekte
- Baukredite (z.B. Veloweg, Strassenraumgestaltung)
- Landerwerb

Kosten ohne Nachfolge-
vorlagen

Kosten, über die der Souverän nicht mehr abstimmen kann, betreffen in erster Linie gebundene Ausgaben oder in der Finanzkompetenz des Gemeinderats liegende Ausgaben gemäss Gemeindeordnung.

2 PLANERISCHE RAHMEN- BEDINGUNGEN

2.1 Sachpläne und Inventare des Bundes

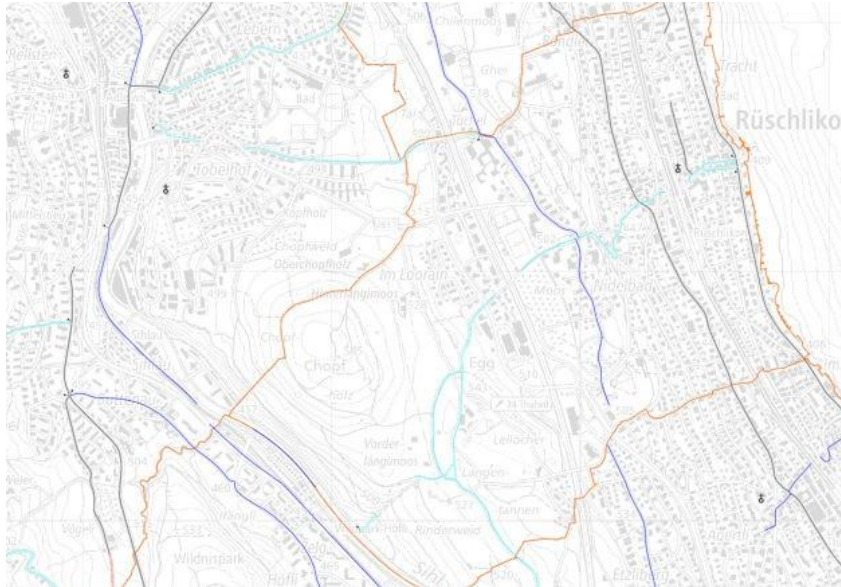
Inventar historischer
Verkehrswege (IVS)

Durch Rüschlikon führen mehrere historische Wegverbindungen von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung. Sie haben jedoch keinen substanziellen Wert mehr, so dass sie im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) nicht verzeichnet sind.

Die historischen Verbindungen helfen, die Entstehung des Strassen- und Wegnetzes in Rüschlikon zu verstehen. Wo die Wegverbindungen heute noch vorhanden und Bestandteil des Netzes sind, sollen sie weiterhin im kommunalen Richtplan Verkehr abgebildet werden.

Übersicht historische Verbindungen

- grau: nationale Bedeutung (nicht Bestandteil IVS)
orange: nationale Bedeutung (IVS)
blau: regionale Bedeutung
hellblau: kommunale Bedeutung



Weitere Sachpläne und Inventare des Bundes

Weitere Sachpläne des Bundes sind:

- Bundesinventar der schutzwürdigen Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)
Rüschlikon ist im Bundesinventar nicht aufgeführt.
- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
Der Sachplan bezeichnet den Zimmerberg-Basistunnel, was für den Verkehrsplan Rüschlikon jedoch nicht von besonderer Bedeutung ist.
- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse
Der Sachplan bezeichnet die Pannenstreifenbewirtschaftung N3 Zürich–Wollishofen–Thalwil, was für den Verkehrsplan Rüschlikon jedoch nicht von besonderer Bedeutung ist.
- Sachplan Verkehr, Teil Luftfahrt
Der Sachplan enthält keine Festlegungen, die für den Verkehrsplan Rüschlikon von besonderer Bedeutung sind.

2.2 Kantonale Vorgaben

Richtplanung

Der kantonale Richtplan setzt folgende Ziele für das Gesamtverkehrssystem im Kanton Zürich:

- Ressourcen schonen
- öffentlichen Verkehr und Fuss- und Veloverkehr stärken
- kurze Wege und Siedlungsqualität fördern
- regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten

Die Festlegungen des kantonalen Richtplans sind in den Netzplänen im Kapitel 3 aufgeführt.

Ausnahmetransportroute

Entlang der Alten Landstrasse sowie der Eggstrasse / Zürcherstrasse führen Ausnahmetransportrouten des Typ 2. Diese müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- minimale lichte Breite 4.80 m
- minimale lichte Höhe 6.50 m
- maximales Totalgewicht 240 t
- maximale Achslast 20 t

Ausnahmetransport

 Ausnahmetransportrouten



Weitere Hinweise mit Relevanz für den kommunalen Verkehr

- Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)
- Verkehrserschliessungsverordnung (VERV) mit Vorgaben zur Dimensionierung und Abständen für Mauern und Pflanzungen
- laufende Revision des PBG zur klimaangepassten Siedlungsentwicklung

2.3 Regionales Gesamtverkehrskonzept

Gesamtverkehrskonzept

Im Raum der Planungsregion Zimmerberg besteht ein hoher Bedarf für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Aus diesem Grund wurde unter Federführung des Amtes für Verkehr und unter Einbezug kantonalen Fachstellen, der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ) und der Städte und Gemeinden im Jahr 2020 ein regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) erarbeitet. Dieses knüpft an das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich an und bildet die Planungsgrundlage, an welchem künftige verkehrsplanerische Vorhaben in der Region Zimmerberg auszurichten sind.

Die Ziele des regionalen Gesamtverkehrskonzepts 2020 sind in vier Säulen gegliedert:

Z1 Optimieren des Verkehrsangebots

- Z1.1: Effiziente Erschliessung urbaner Räume (Personen- statt Fahrzeugbewegungen)
- Z1.2: Erhaltung der MIV- und ÖV-Erschliessungsqualität nicht-urbaner Räume, Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr
- Z1.3: Abwicklung des Durchgangsverkehrs auf übergeordnetem Netz

Z2 Steuern der Verkehrsnachfrage

- Z2.1: Reduktion der Tagesdistanzen im Personenverkehr
- Z2.2: Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen
- Z2.3: Erhöhung der Fuss- und Veloverkehrsanteile am Gesamtverkehrsaufkommen
- Z2.4: Erhöhung des Bahnanteils am Massengüterverkehr

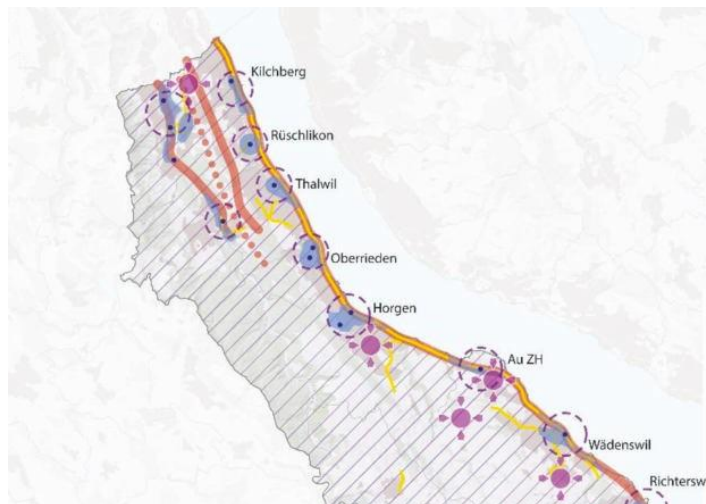
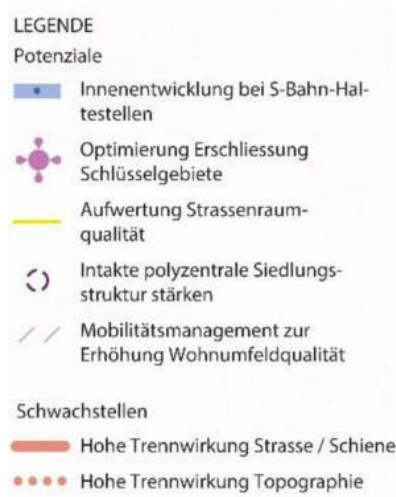
Z3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Z3.1: Steigern der objektiven Verkehrssicherheit
- Z3.2: Steigern der subjektiven Verkehrssicherheit

Z4 Vermindern der Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie des Ressourcenverbrauchs

- Z4.1: Vermindern der Luft- und Lärmbelastungen und des Ressourcenverbrauchs (Energie, Boden)
- Z4.2: Verbessern der Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs und der Qualität des Strassenraums
- Z4.3: Verminderung Trennwirkung durch Verkehrswege

Karte Gesamtverkehrskonzept Region



2.4 Festlegungen im Richtplan ZPZ

Richtplan der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ)

Der Richtplan der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ) trifft zahlreiche Festlegungen, die im kommunalen Verkehrsplan der Gemeinde Rüslikon unverändert übernommen werden. Sie sind nicht Gegenstand der Beschlussfassung der Stimmbevölkerung von Rüslikon und können durch die Gemeinde auch nicht verändert werden. Die zu beachtenden Festlegungen sind in der Richtplankarte unverändert bezeichnet und nachfolgend summarisch zusammengefasst.

Hinweis auf die laufende Teilrevision 2019

Mit der von der Delegiertenversammlung der ZPZ am 22. April 2021 zur Festsetzung verabschiedeten Teilrevision 2019 des regionalen Richtplans ist auf einem Abschnitt der Seestrasse der Eintrag «Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien» als neue regionale Festlegung enthalten. Die Festlegung enthält den Koordinationshinweis, dass die Aufhebung von Parkfeldern zu prüfen ist.

Weiter wird der Seeuferweg neu als Zürichseeweg bezeichnet und die Ziele betreffend Ausweichen auf das Trottoir angepasst. Ein Ausweichen auf das Trottoir der Seestrasse soll nur für kurze Strecken möglich sein.

Sobald die Teilrevision 2019 rechtskräftig ist, werden diese Einträge für die Gemeinde behördenverbindlich.

Übergeordnete Ziele aus dem regionalen Richtplan Zimmerberg

Der regionale Richtplan legt folgende Ziele fest:

- Sicherung von funktionierenden Beziehungen innerhalb der Region, wobei die A3 strassenseitig und die Bahnlinie entlang dem Zürichsee die für Rüslikon relevanten Rückgrate bilden.
- Gute Verbindung mit den Nachbarregionen Knonaueramt und Region Pfannenstiel (Fähre) und Stärkung der Nachbarkantone Schwyz und Zug.
- Gute Erreichbarkeit der Stadt Zürich mit allen Verkehrsträgern, wobei zur Entlastung des Strassennetzes die ÖV-Verbindungen attraktiv und die Fuss- und Veloverbindungen sicher und direkt sein sollen.
- Die Lärm- und Luftschadstoffbelastung und der Raumanspruch des Verkehrs sollen auf ein für die Bevölkerung erträgliches Niveau reduziert werden.

Bi-Modalsplit

Die Region Zimmerberg strebt für 2030 die Erhöhung des ÖV-Anteils im Bi-Modalsplit (Total der Wege im MIV und ÖV) auf 32% an. Im Jahr 2011 betrug der ÖV-Anteil am Bi-Modalsplit 26%.

Fusswege

Mit dem regionalen Wegnetz werden die wichtigsten regionalen Erholungs- und Wandergebiete erschlossen. Die übergeordneten Wegverbindungen sind:

- | | |
|--|-------------------|
| • Sihluferweg (hindernisfrei) | bestehend |
| • Sihlhalden – Chopfholz | bestehend |
| • Rinderweid – Chopfholz | bestehend |
| • Quellenweg – Säumerweg (hindernisfrei) | bestehend |
| • Dorfstrasse – Eggrainweg – Sihlhalden | bestehend |
| • Zürichseeweg | teilweise geplant |

Veloverbindungen

Die regionalen Veloverbindungen stellen die Verbindung zu den Naherholungsgebieten, Nachbargemeinden und Arbeitsplatzgebieten sicher. Die übergeordneten Verbindungen sind:

- | | |
|------------------------------|-------------------|
| • Schweiz Mobil Route Nr. 32 | bestehend |
| • Schweiz Mobil Route Nr. 94 | bestehend |
| • Nidelbadstrasse | bestehend |
| • Seestrasse | teilweise geplant |
| • Alpenstrasse | geplant |
| • Alte Landstrasse | geplant |
| • Dorfstrasse | geplant |
| • Eggstrasse | geplant |

Am Bahnhof Rüslikon ist die Erneuerung der Veloabstellanlage als geplant bezeichnet (mittelfristig).

Öffentlicher Verkehr

Rüslikon wird von den S-Bahnlinien S8 und S24 bedient (jeweils Halbstundentakt) sowie an den Wochenenden nachts von der SN8 (Stundentakt).

Die Buslinie 165 verkehrt im Halbstundentakt zwischen Zürich, Bürkliplatz und Rüslikon, Park im Grüene. Der Park im Grüene gilt als zu erschliessender Nutzungsschwerpunkt (bestehend).

Die Haltestelle Rüslikon wird von der Schifffahrtslinie 3731 bedient.

Gemäss regionalem Richtplan (Themenkarte öffentlicher Verkehr) soll beim Park im Grüene die Abstimmung von Siedlung und Verkehr verbessert werden.

Multimodale Mobilität

Um den öffentlichen Verkehr gut mit den anderen Verkehrsträgern zu verbinden, soll gemäss regionalem Richtplan eine multimodale Mobilität gefördert werden. An zentralen Haltestellen im Siedlungsgebiet ausserhalb der urbanen Wohnlandschaft und an den Bahnhöfen/Bahnstationen soll der Wechsel auf andere Verkehrsträger gut gestaltet sein. Insbesondere am Bahnhof Rüslikon sollen die verschiedenen Verkehrsarten optimal untereinander verknüpft sein.

Strassennetz

Strassen mit übergeordneter Bedeutung verbinden Ortschaften und Regionen. Bau und Unterhalt sowie Trasseesicherung dieser Strassen sind Sache des Bundes oder des Kantons.

In Rüslikon haben folgende Strassen übergeordnete Bedeutung:

- Autobahn A3 bestehend
- Seestrasse bestehend
- Eggstrasse / Zürcherstrasse bestehend
- Nidelbadstrasse (inkl. Verlängerung Bahnhof- / Säumer- / Feldimoosstrasse) bestehend

Strassenraumgestaltung

Im regionalen Richtplan ist die Umgestaltung der Nidelbadstrasse mit einem kurzfristigen Zeithorizont (keine Zusatzfinanzierung durch Strassenfonds) festgelegt.

Parkierung

Im regionalen Richtplan ist eine bestehende Parkierungsanlage für die Zentrumsnutzung beim Bahnhof sowie eine bestehende Anlage beim Park im Grüene eingetragen. Die Festlegung der Anzahl Parkfelder erfolgt durch die Gemeinde.

3 KOMMUNALER VERKEHRSPLAN

3.1 Ziele

Festlegung

- Die Strassenräume werden im Rahmen von Infrastrukturprojekten sicher und aufenthaltsfreundlich gestaltet. Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind weiterzuführen. Die Verkehrsflächen und öffentlichen Anlagen werden als Teil des Erscheinungsbilds der Gemeinde nach den Grundsätzen des klimaangepassten Siedlungsbaus gestaltet.
- Das durchgrünte Erscheinungsbild der Quartierstrassen wird weiter gefördert.
- Die Strassen im Zentrum und im Ortskern werden situationsgerecht in Abstimmung auf den historischen Ortskern und deren Vorbereiche aufgewertet. Bei der Umgestaltung wird der Komfort für den Fuss- und Veloverkehr verbessert.
- Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wird weiter gefördert.
- Für den Fuss- und Veloverkehr werden sichere, attraktive Verbindungen geschaffen.
- Der Durchgangsverkehr ist auf die Hauptachsen zu kanalisieren. In den Wohnquartieren werden verträgliche Geschwindigkeiten sichergestellt, namentlich im Interesse der Wohnqualität und der hinreichenden und verkehrssicheren Erschliessung (bauliche Massnahmen und/oder Temporegime).
- Der Schutz vor erheblichen Verkehrsimmissionen ist ortsbildverträglich sicherzustellen.

3.2 Netztypologie und Strassencharakteristik

Festlegung

Strassen, Wege und Plätze sind unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, der Sicherheit, der Umwelt sowie unter Beachtung der Topografie und des Quartier- und Ortsbilds differenziert zu gestalten. Das durchgrünte Erscheinungsbild ist zu bewahren. Die privaten Vorzonen sollen den Charakter der Strassenräume unterstützen.

Strasstypen

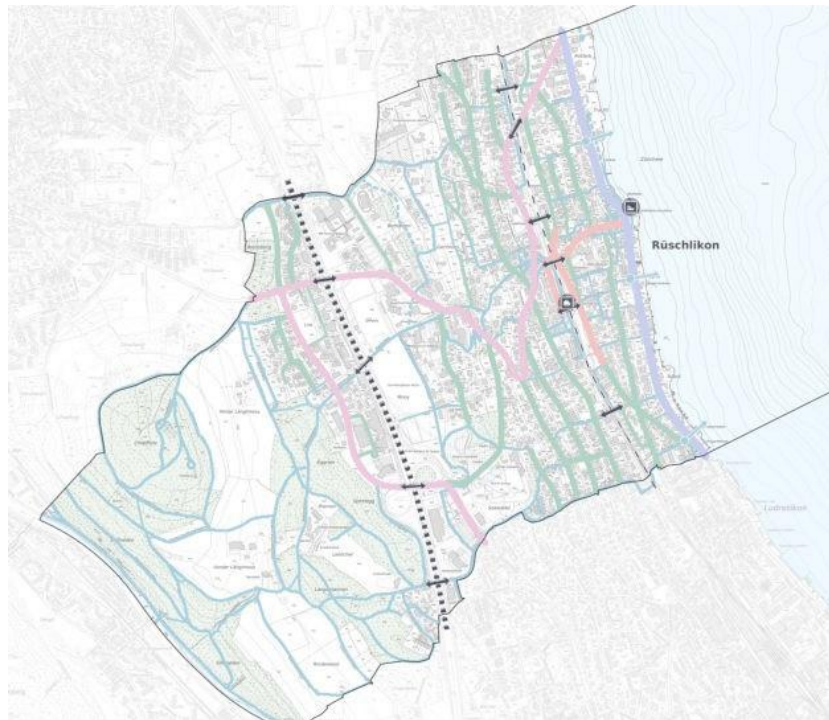
- Seestrasse
- Zentrumsstrasse
- Hangerschliessung
- Parkstrasse
- Fusswege
- Fusswege geplant
- Anbindung von Fusswegen an das Seeufer

Verkehrsanlagen mit trennender Wirkung

- Bahnlinie
- Autobahn A3
- Querungsstelle

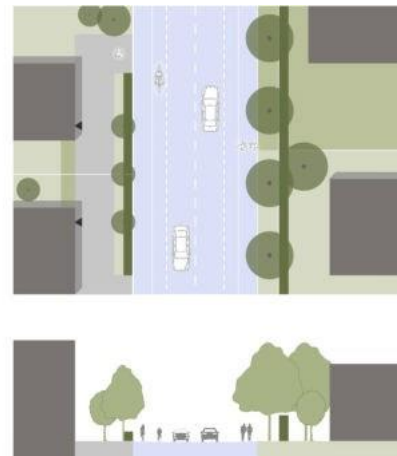
Informationsinhalte

- Bahn- und Schiffstation
- Gemeindegrenze
- Wald
- Gewässer



Seestrasse

PRINZIPSKIZZE



Raumcharakter (Ziel)

- In der Regel auf dem Prinzip der Verkehrstrennung ausgestalteter Strassenraum
- Randzonen mit markanten Einzelbäumen und Hecken
- sicher ausgestaltete Querungsstellen für die Fussgänger/innen zu den Zielorten am See

Zentrumsstrassen

PRINZIPIKIZZE

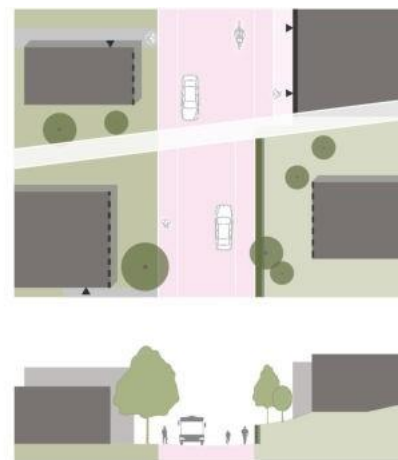


Raumcharakter (Ziel)

- homogenes Erscheinungsbild mit einer Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade
- Gestaltung in Abstimmung auf den Ortskern und die Zentrumsnutzungen mit hoher Aufenthaltsqualität
- attraktive Vorzone mit Einzelbäumen und einzelnen Grünelementen
- Gehbereiche und aufenthaltsfreundliche Platzsituationen mit Bezug zu publikumsorientierten Nutzungen
- Adressierung der Bauten Richtung Strassenraum

Hangerschliessung

PRINZIPIKIZZE

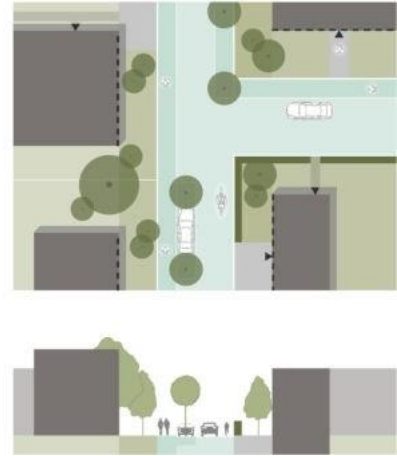


Raumcharakter (Ziel)

- Strassenraum im Gefälle mit hoher Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr sowie einseitig angeordnete Infrastruktur und Ausstattungselemente (z.B. einzelne Besucherparkplätze, Veloabstellplätze, Grünflächen, Brunnen, Sitzbank)
- punktuelle Begrünung mit Einzelbäumen
- talseitig offen gestaltete und begrünte private Vorzonen (i.d.R. $\frac{2}{3}$ Grünanteil auf der Parzellenlänge und Minimierung der befestigten Flächen) mit zurückhaltenden Abgrenzungselementen (Mauern und Hecken), soweit rechtlich und technisch umsetzbar
- bergseitig in der Höhe gestaffelte und begrünte Mauern und Stützkonstruktionen. Gestalterisch integrierte Tiefgarageneinfahrten

Parkstrasse

PRINZIPIKIZZE

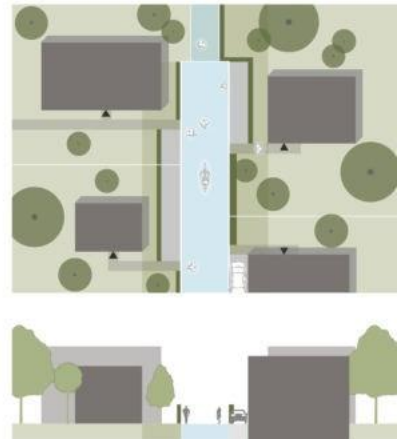


Raumcharakter (Ziel)

- siedlungsverträgliche und sicher gestaltete Strassenräume mit hoher Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr sowie einseitig angeordnete Infrastruktur- und Ausstattungselemente, die auf die Bedürfnisse der Quartierbewohnenden abgestimmt sind (z.B. einzelne Besucherparkplätze, Veloabstellplätze, Pflanztröge, Grünflächen, Brunnen, Sitzbank)
- durchgrünter Strassenraum (Bäumen, Hecken, unversiegelte sowie naturnahe Flächen, Wasser)
- offene, durchgrünte private Vorzonen (i.d.R. $\frac{2}{3}$ Grünanteil auf der Parzellenlänge und Minimierung der befestigten Flächen), Abgrenzungselemente (Mauern und Umfriedungen) in der Höhe gestaffelt und begrünt, soweit rechtlich und technisch umsetzbar

Fuss- und Zufahrtsweg

PRINZIPIKIZZE



Raumcharakter (Ziel)

- hohe Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr
- durchgrünter Strassenraum (Bäumen, Hecken, unversiegelte sowie naturnahe Flächen, Wasser)
- offene, durchgrünte private Vorzonen (i.d.R. $\frac{2}{3}$ Grünanteil auf der Parzellenlänge und Minimierung der befestigten Flächen) und zurückhaltende Abgrenzungselemente, soweit rechtlich und technisch umsetzbar

3.3 Fusswegnetz

Festlegung

- Die bestehenden Fusswege sind im Plan bezeichnet, auf eine detaillierte Aufzählung wird verzichtet.
- Gehrimoos geplant

Fusswegnetz

- Fusswege überkommunal
- - - geplante Fusswege überkommunal
- Fusswege kommunal
- - - Fusswege geplant kommunal
- Wichtige Querungsstelle
- Erholungszone kommunal
- //// Erholungsgebiet regional



Rechtswirkung	<p>Die Festlegung dieses Netzes bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen (öffentliches Wegrecht, Baulinien), für den Bau der Anlagen und für die Markierung namentlich des Wanderwegnetzes. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde.</p> <p>Flur- und Genossenschaftswege, die im kommunalen Verkehrsplan aufgeführt sind, können in das Eigentum der Gemeinde überführt werden, sofern die Wegeigentümer dem zustimmen.</p>
Erläuterung	<p>Die Gemeinde strebt ein durchgängiges, sicheres Fusswegnetz an, welches die wichtigen Zielorte, namentlich die Schulen und Kindergärten sowie die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs einbindet und die Naherholungsgebiete erschliesst.</p> <p>Ausserhalb der Siedlung und am Siedlungsrand ergänzen Rundwege das überkommunale Wanderwegnetz und gewährleisten die Anbindung an die übergeordneten Fuss- und Wanderwege.</p> <p>Je nach Situation wird der Fussgänger auf einem Trottoir, einem baulich abgetrennten Fussweg oder bei entsprechender Signalisation auf der Strasse im Mischverkehr geführt.</p>
Querungsstellen	<p>Ein besonderes Augenmerk gilt den im Verkehrsplan als Informationsinhalt dargestellten Strassenquerungen. Die Querungsstellen sind sicher auszugestalten (ausreichende Beleuchtung, einhalten der Sichtweiten, Querungshilfen falls nötig).</p>

3.4 Velonetz

Festlegung Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • Bahnhofstrasse / Mühlestrasse bestehend • Eggrainstrasse /-weg / Nidelbadstrasse bestehend
Festlegung Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> • Bahnhof bestehend • Campus Moos bestehend • Marbach bestehend • Park im Grüene bestehend • Schiffstation bestehend • Seebad bestehend

Velonetz

- Veloverbindung überkommunal
- - - Veloverbindung geplant überkommunal
- Veloverbindung kommunal
- 🚲 Parkierung Velo geplant überkommunal
- 🚲 Parkierung Velo kommunal



Rechtswirkung

Die Festlegung dieses Netzes bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen und Abstellanlagen, für den Bau der Anlagen und für die Markierung. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde.

Erläuterung

Der Begriff «Veloverbindungen» umfasst Velostreifen, Velowege und Strassenabschnitte. Verbesserungen für die Velofahrer sollen überwiegend im Rahmen von Umgestaltungen der Strassen realisiert werden (z.B. Radstreifen oder Veloführung in Kombination mit Fussgängern bei steiler Hangneigung). Wo es sich anbietet, werden auch auf Strassen und Knoten ausserhalb des festgelegten Netzes Massnahmen für den Veloverkehr erstellt.

Zur Förderung des Veloverkehrs ist ein hoher Komfort wichtig. Dazu gehört auch eine ausreichende Anzahl Abstellplätze an den Zielorten. Die Abstellplätze sollen sicher und gut erreichbar platziert werden.

Eine einheitliche und gute Signalisation der Veloverbindungen wird zur Förderung des Veloverkehrs angestrebt.

3.5 Öffentlicher Verkehr

Festlegung

• Bahnhof (Bushalt)	bestehend
• Belvoir	bestehend
• Bodengasse	bestehend
• Eggrain	bestehend
• Langhaldenstrasse	bestehend
• Loorain	bestehend
• Moosstrasse	bestehend
• Park im Grüene (2 Standorte)	bestehend
• Rebsteig	bestehend
• Säumerstrasse	bestehend
• Schlossstrasse	bestehend
• Weidstrasse	bestehend

- ÖV
- Bahnlinie überkommunal
 - Bahnlinie überkommunal Tunnel
 - ◆— Buslinie kommunal
 - ◆— Nachtbuslinie kommunal
 - Schiffslinien überkommunal



Rechtswirkung

Der Eintrag der Haltestellen sichert den Fortbestand der baulichen Infrastruktur der bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel.

Die Bushaltestellen sind bedarfsgerecht und gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetz zu gestalten.

Erläuterung

Die Buslinie 165 bedient 11 Haltestellen in der Gemeinde Rorschach, u.a. den Bahnhof. Die Buslinie 156 bedient von Adliswil respektive Thalwil her ebenfalls die Haltestellen Loorain bis Park im Grüene. Die Haltestelle Rebsteig wird vom Nachtbus N16 bedient.

Änderungen und Aufhebungen am Verbundangebot werden gemäss § 19 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom Verkehrsrat festgelegt.




Am Bahnhof Rorschach ist ein besonderes Augenmerk auf die Umsteigebeziehungen Bus – Bahn sowie Velo – ÖV zu richten.

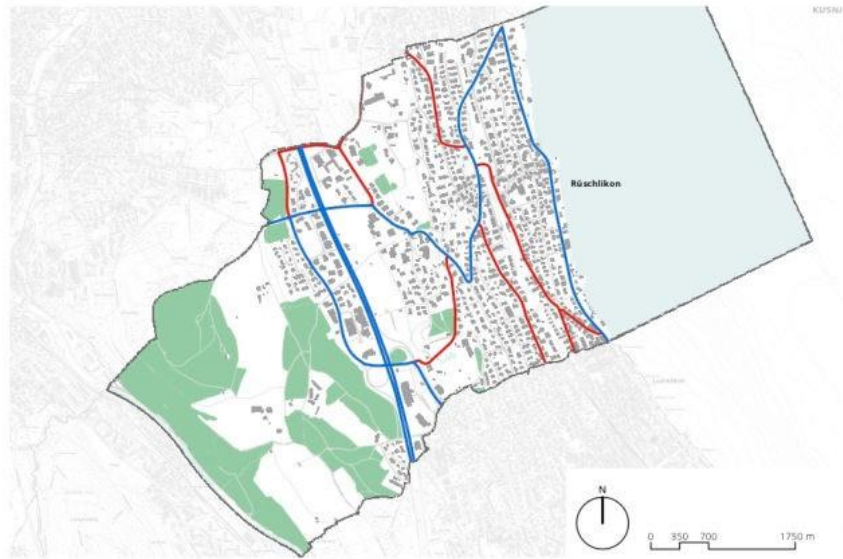
3.6 Sammelstrassen

Festlegungen

• Alte Landstrasse	bestehend
• Bahnhofstrasse	bestehend
• Bodengasse	bestehend
• Eggstrasse	bestehend
• Gheistrasse	bestehend
• Glärnischstrasse	bestehend
• Langhaldenstrasse	bestehend
• Säumerstrasse	bestehend

Strassennetz

-  Hochleistungsstrasse überkommunal
-  Strassennetz überkommunal
-  Sammelstrasse kommunal



Rechtswirkungen

Das bezeichnete Sammelstrassennetz stellt zusammen mit den übergeordneten Staatsstrassen die Groberschliessung des Siedlungsgebiets sicher. Die Sammelstrassen sind Gemeindestrassen. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde.

Erläuterungen

Die technischen Anforderungen an die Ausgestaltung sämtlicher Strassen richtet sich nach der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung. Die übrigen, im Richtplan Verkehr nicht speziell bezeichneten Strassen, dienen der Feinerschliessung des Siedlungsgebiets. Auch für die Feinerschliessung gelten die Bestimmungen der Verkehrserschliessungsverordnung. Die spezifischen Anforderungen können in einem Feinerschliessungsplan gemäss der kantonalen Verkehrserschliessungsverordnung (§ 12 VErV) festgelegt werden.

In Zonen mit verminderter Geschwindigkeit (Tempo-30-Zonen / Begegnungszonen) können geringere Anforderungen an Strassen gestellt werden.

3.7 Strassenraumaufwertung

Festlegung

• Dorfstrasse	bestehend
• Pilgerweg	bestehend
• Alte Landstrasse	geplant
• Bahnhofstrasse	geplant
• Weingartenstrasse	geplant

Strassenraumaufwertung

- Strassenraumgestaltung überkommunal, geplant
- Strassenraumgestaltung kommunal, bestehend
- Strassenraumgestaltung kommunal, geplant



Rechtswirkung

Die Festlegung bedeutet, dass Massnahmen zu realisieren sind, die über die blosser Erfüllung der technischen Anforderungen hinausgehen. Gefordert ist eine aktive Gestaltung mit einer qualitativen Aufwertung des Strassenraums in Abstimmung mit dem Orts- und Landschaftsbild.

Erläuterung

Im Bereich des Zentrums rund um den Bahnhof ist der Fokus längerfristig auf die Aufwertung der Strassenräume zu legen. Die Strassenraumgestaltung soll in Abstimmung auf die historischen Kernzonenbauten und deren Vorbereiche sowie auf die strassenangrenzenden Nutzungen im Erdgeschoss und deren Vorplätze erfolgen. Die privaten Vorbereiche und die Strassenräume sollen als gestalterische Einheit wahrgenommen werden und sind sorgfältig auszugestalten.

Strassenraumgestaltungen sollen in Abstimmung mit dem Orts- und Landschaftsbild erfolgen und darüber hinaus auch die akustischen Prinzipien berücksichtigen.

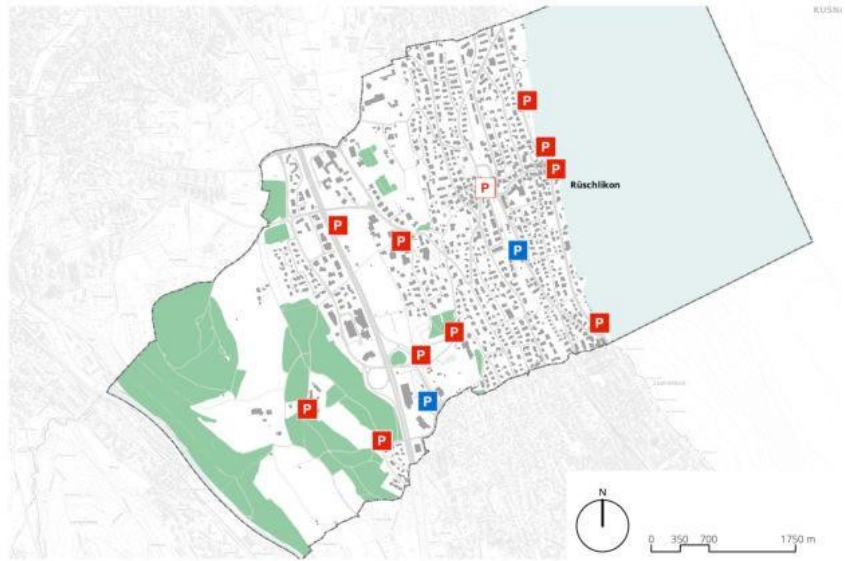
3.8 Parkierung im öffentlichen Interesse

Festlegung

• Areal Riemen	bestehend
• Bootshabe	bestehend
• Friedhof	bestehend
• Langhaldenstrasse	bestehend
• Marbach	bestehend
• Nidelbad	bestehend
• Schützenhaus	bestehend
• Sportplatz Moos	bestehend
• Schiffstation	bestehend
• Seebad	bestehend
• Bahnhof Nord	geplant

Parkierung

- P Parkierung überkommunal
- P P Parkierung kommunal bestehend / geplant



Rechtswirkungen

Die Festlegung bildet die Voraussetzung für die Landsicherung von Parkierungsanlagen, die nicht in einem direkten Zusammenhang mit einem bestimmten öffentlichen Bau oder einer bestimmten öffentlichen Anlage stehen.

Erläuterung

Der kommunale Plan enthält die öffentlichen Parkierungsanlagen. Neben Parkplätzen im Zentrum sind dies auch Parkierungsanlagen für öffentliche Bauten und Naherholungsgebiete von kommunaler Bedeutung. Die Strassenparkierung im öffentlichen Strassenraum ist weiterhin möglich, bedarf jedoch keiner zusätzlichen räumlichen Sicherung. Die Bewirtschaftung wurde mit dem Parkierungskonzept 2021 erarbeitet und dargelegt. Sie wird im Richtplan jedoch nicht fixiert. Im Hinblick auf die zunehmende Elektromobilität kann die Gemeinde auf öffentlichem Grund Ladestationen realisieren.

Die Anlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets (PP Sportanlage Moos, PP Schützenhaus und PP Riemenstrasse) sind rechtmässig bewilligt. Es sind keine Ausbaivorhaben geplant, für die im kommunalen Richtplan eine Standortsicherung erforderlich wäre.

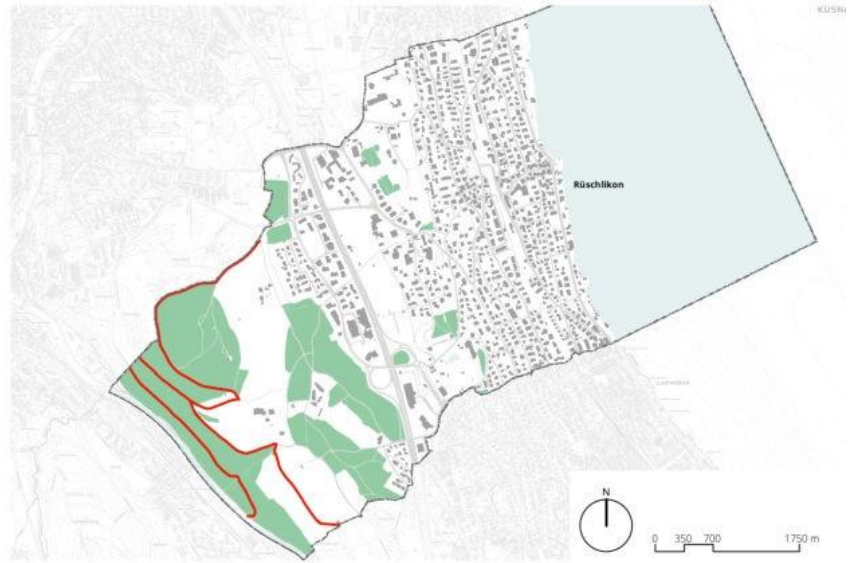
3.9 Reitwege

Reitwege

• Glarner-Höhlen-Weg	bestehend
• Obere Chopfholzstrasse	bestehend
• Rinderweidweg	bestehend
• Sihlhaldenweg	bestehend
• Untere Chopfholzstrasse	bestehend

Reitwegnetz

— Reitwege kommunal



Rechtswirkung

Die Einträge der bestehenden Reitwege sichern die Verbindungen und den Fortbestand der Anlagen.

Erläuterung

Für das Reiten geeignete Wald- und Flurwege ohne Hartbelag sind im Richtplan als Reitwege ausgeschieden. Auf den entsprechenden Wegen kann kein Reitverbot ausgeschieden werden.

4 AUSWIRKUNGEN

Richtungsweisende Festlegungen

Die Festlegungen im kommunalen Richtplan Verkehr entfalten eine behördenverbindliche Wirkung. Mit dem zustimmenden Beschluss der Urnenabstimmung wird der Gemeinderat angewiesen, den Verkehr auf den innerörtlichen Strassen und Wegen im Sinne der Richtplanfestlegungen zu organisieren. Die Bereiche Siedlung und Verkehr wurden im Rahmen der Richtplanung aufeinander abgestimmt, indem der Richtplan Verkehr auf der Grundlage des REK erarbeitet wurde. Werden die richtungsweisenden Vorgaben umgesetzt, kann die Wirkung des kommunalen Richtplans Verkehr wie folgt zusammengefasst werden:

- Der Fokus des Richtplans Verkehr liegt auf einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung und der Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs. Mit angemessenen Fahrgeschwindigkeiten sollen die Lärmbelastung reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.
- Die innerörtlichen Hauptachsen sollen im Rahmen von anstehenden Sanierungsprojekten entsprechend ihrer räumlichen Bedeutung umgestaltet werden, was im Interesse der Aufenthaltsqualität und des Ortsbilds ist.
- Das vorhandene Fusswegnetz soll in Abstimmung mit innerörtlichen Zielgebieten (Schulen, Dorfzentrum mit öffentlichen Gebäuden und Erholungsgebiete) punktuell verdichtet und mit kommunalen Veloverbindungen ergänzt werden. Hiermit wird insbesondere bei kurzen Wegen im Siedlungsgebiet eine Modalsplit-Veränderung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt.

- Die Verkehrsflächen und öffentlichen Anlagen sind wichtig für das Erscheinungsbild der Gemeinde und werden entsprechend gestaltet. Ein besonderes Augenmerk gilt nicht nur dem öffentlichen Raum, sondern auch den daran angrenzenden privaten Vorbereichen.

Regionaler Richtplan

Der kommunale Richtplan entspricht den Zielen und Festlegungen des regionalen Richtplans, der durch die Delegiertenversammlung der ZPZ beschlossen und durch den Kanton genehmigt wurde.

5 AUFHEBUNG DES BISHERIGEN RECHTS

Aufhebung der Richtplanung vom 23. September 1981

Mit der Genehmigung des kommunalen Richtplans Verkehr durch den Kanton wird die Richtplanung mit sämtlichen entsprechenden Richtplankarten vom 23. September 1981 aufgehoben.