
780.1
Verkehrskonzept 2031

Antrag Gemeinderat an die Gemeindeversammlung:

8. Dezember 2020

Genehmigt durch die Gemeindeversammlung am:

7. Juni 2021

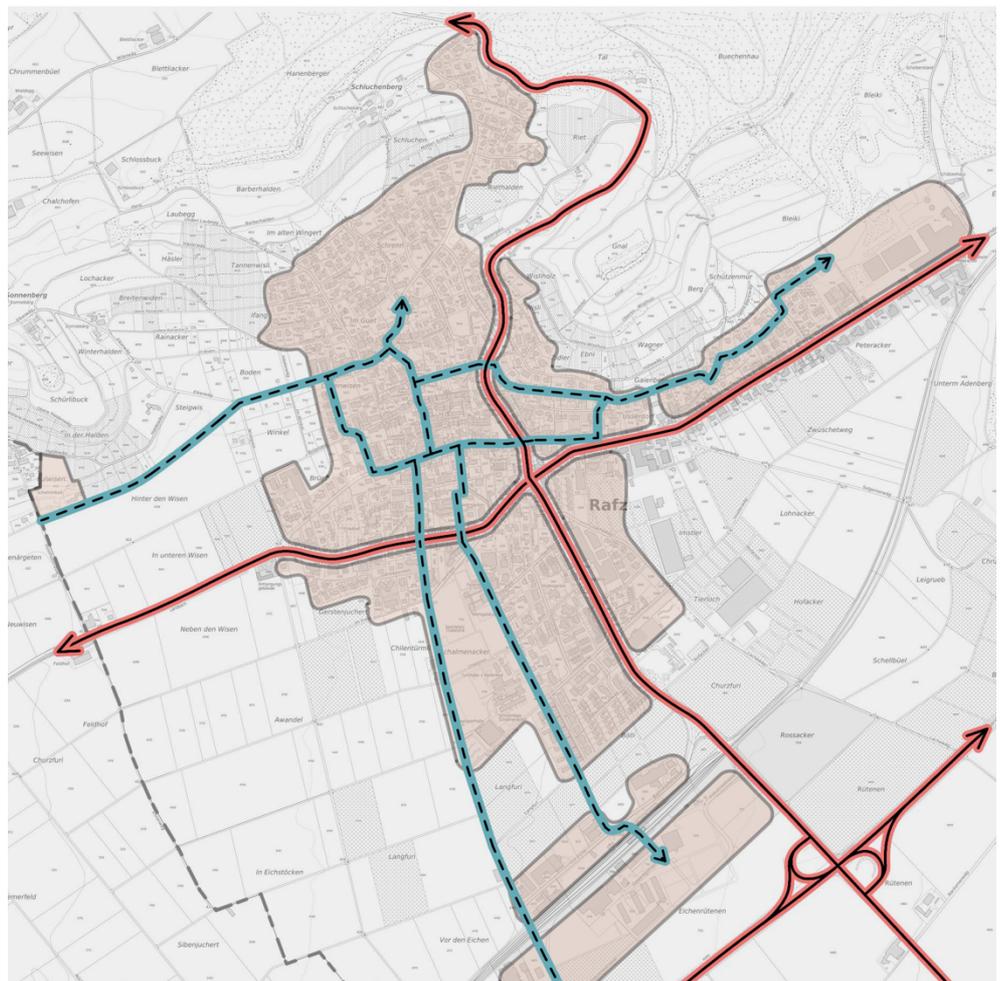


Verkehrskonzept 2031

Bericht mit Massnahmen

Gemeinde Rafz

30. Oktober 2020



Auftraggeberin

Gemeinde Rafz

Arbeitsgruppe

Roman Neukom, Gemeinderat, Präsident PEK

Markus Berger, Gemeinderat, Mitglied PEK

Franz Hänseler, Mitglied PEK

Bruno Lötscher, Mitglied PEK

Hans-Ulrich Maag, Mitglied PEK

Matthias Neukom, Mitglied PEK

Urs Schmidli, Mitglied PEK

Tom Keller, Leiter Bauamt und Immobilien ad Interim (bis 30.9.2020)

Nikolaus Angst, Leiter Bauamt und Immobilien (ab 1.10.2020)

Peter Hirner, Gemeindeingenieur, ch Ingenieure und Planer AG

Bearbeitet durch

PLANE RAUM.

Badenerstrasse 18

CH-8004 Zürich

+41 44 291 04 04

www.planeraum.ch

Fabio Trussardi, Bryan Rey

PRN 30029

Inhalt

1. Einleitung	4
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Aufgabe und Vorgehen	6
1.3 Grundlagen	7
1.4 Geschichte	7
2. Heutige Situation	9
2.1 Siedlungsstruktur	9
2.2 Strassennetz	15
2.3 Sicherheit und Unfallgeschehen	16
2.4 Geschwindigkeiten	17
2.5 Verkehrsmengen	18
2.6 Fussverkehr	19
2.7 Veloverkehr	20
2.8 Öffentlicher Verkehr	22
3. Strategie	23
3.1 Ziele	23
3.2 Grundhaltung	23
4. Interventionsräume	25
4.1 Bedeutung	25
4.2 Massnahmen-Übersicht	26
4.3 Strassenraumgestaltung	27
4.4 Parkieren auf öffentlichem Grund	31
4.5 Entwicklungsgebiete	31
4.6 Handlungsbedarf Hauptstrassen	32
4.7 Öffentlicher Verkehr	35
5. Umsetzung	37

Beilagen

- Interventionsräume, Übersichtsplan 1:5'000
- Verkehrsmessungen vom 22.6.2020 bis 28.6.2020 und vom 20.10.2020 bis 26.10.2020

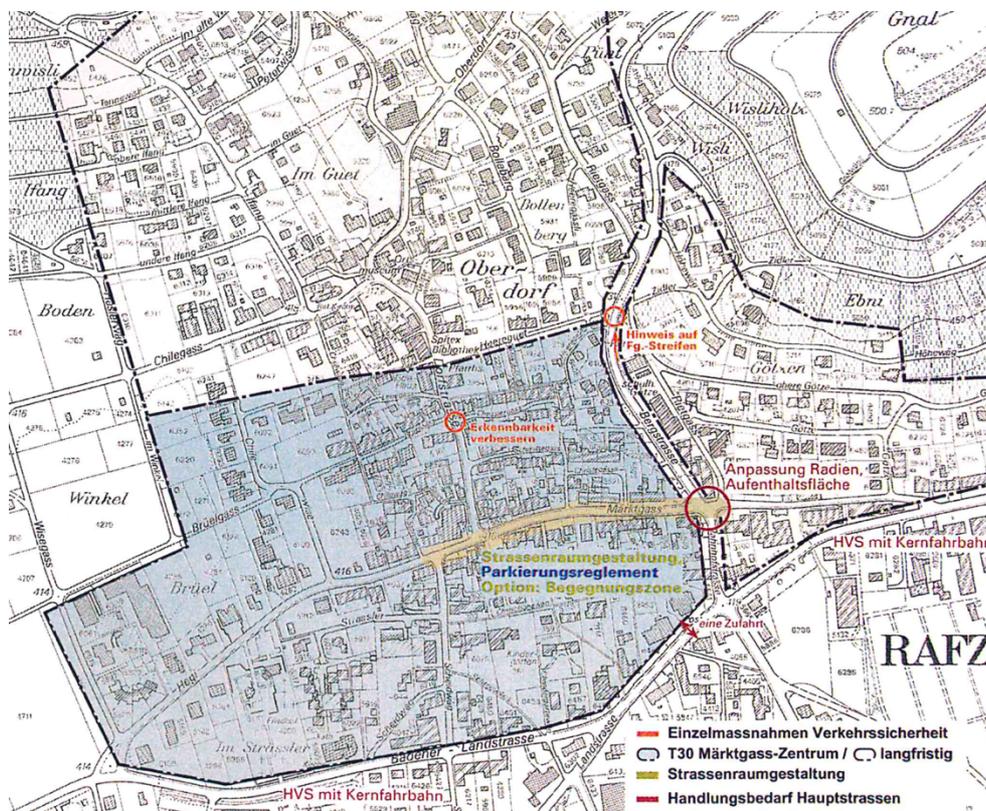
1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Verkehrskonzept 2005

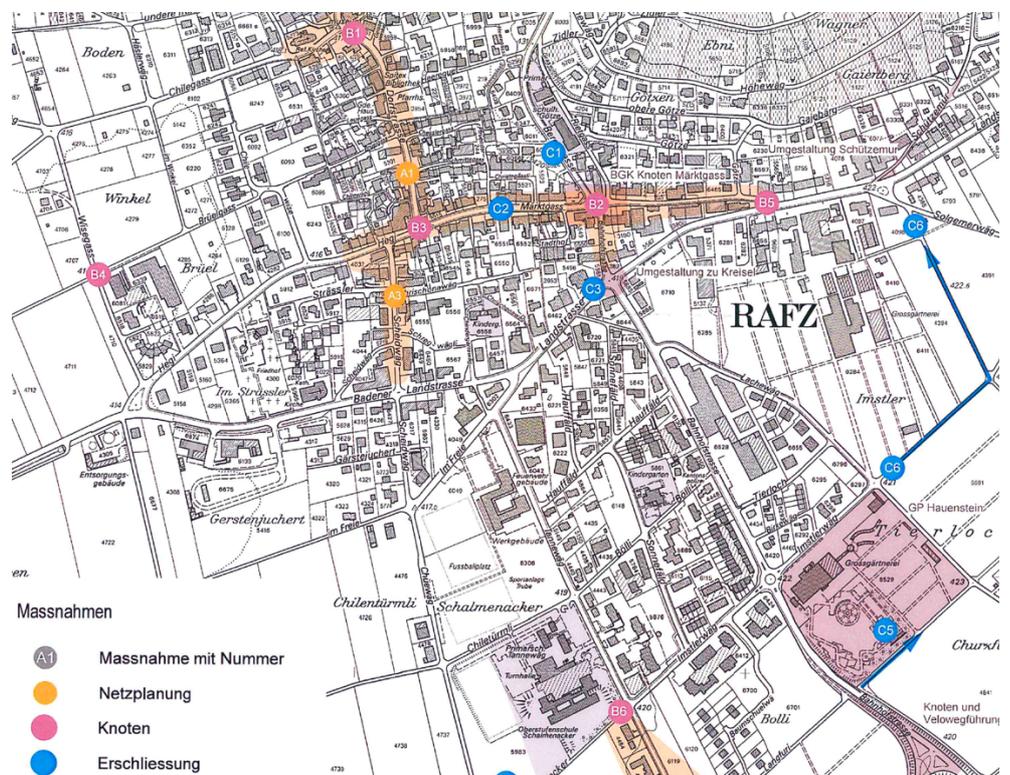
Die Gemeinde Rafz sieht sich seit längerem mit verschiedenen Verkehrsproblemen konfrontiert. Insbesondere im Ortszentrum und in den Wohnquartieren stehen den Belastungen durch den Strassenverkehr die Ansprüche an eine hohe Wohn- und Lebensqualität gegenüber.

Im Jahr 2004 hat die Gemeinde Rafz deshalb ein flächendeckendes Verkehrskonzept erarbeitet und an der Gemeindeversammlung vom Juni 2005 abgenommen. Die Hauptziele des Verkehrskonzepts 2005 sind die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Minderung von schädlichen Auswirkungen auf die Wohnqualität durch den Strassenverkehr. Eingriffe in die Netzstruktur (Z.B. Sperrungen, Fahrverbote) sind nicht vorgesehen. Es werden die drei Massnahmenkategorien "Sofortmassnahmen Verkehrssicherheit", "Zonensignalisation Tempo 30" sowie "mittel- und langfristige, ergänzende Massnahmen" unterschieden.



Verkehrskonzept – Massnahmenplan 2015

Im Jahr 2015 hat die Gemeinde Rafz die vorgeschlagenen Massnahmen aus dem Verkehrskonzept 2005 überprüft. Die Ausgangslage im Jahr 2015 wurde so eingeschätzt, dass sich seit der Erarbeitung des Verkehrskonzepts 2005 die bestehende Situation nicht wesentlich verändert hat, weshalb das Verkehrskonzept 2005 nicht grundsätzlich aktualisiert wurde. Die Massnahmen aus dem Verkehrskonzept 2005 wurden zu einem grossen Teil umgesetzt. Die noch umzusetzenden Massnahmen wurden in den Massnahmenplan 2015 übertragen und neue Massnahmen aufgenommen. Die Massnahmen wurden in die Kategorien Netzplanung (z.B. Temporegime), Knoten (z.B. Vortrittsregelungen) und Erschliessung (z.B. Zufahrten) eingeteilt.



Ausschnitt
Massnahmenplan 2015,
Verkehrskonzept Rafz

1.2 Aufgabe und Vorgehen

Aufgabenstellung

Aufgrund zahlreicher Rückmeldungen aus der Bevölkerung hat sich die Gemeinde Rafz zum Ziel gesetzt, das Verkehrskonzept 2005 sowie den Massnahmenplan 2015 zu überprüfen und zu aktualisieren. Es geht somit nicht um die Erarbeitung eines neuen kommunalen Verkehrskonzepts, sondern um Berücksichtigung der ausgeführten Massnahmen und den Einbezug der bisherigen Überlegungen aus den vorangegangenen Planungen. Das Resultat ist ein aktualisiertes Verkehrskonzept Rafz, das auf konzeptioneller Ebene die verkehrspolitischen Themen festlegt, die in den nächsten 10 Jahren bis 2031 umgesetzt werden sollen.

Planungsablauf



1.3 Grundlagen

Die folgenden Dokumente standen für die Ausarbeitung des Verkehrskonzepts zur Verfügung:

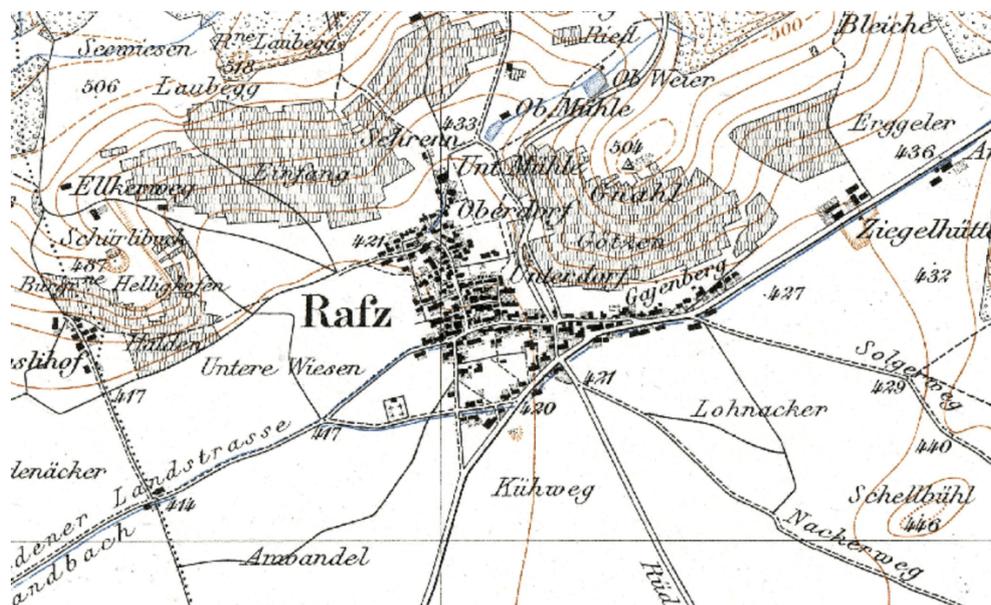
- Verkehrskonzept Rafz 2005, TEAMverkehr Winterthur vom Dez. 2004
- Massnahmenplan 2015, Suter von Känel Wild AG, Zürich vom 15.9.2015
- Kommunalen Richtplan, Verkehrsplan 1:5'000 vom 9.12.1996
- Bau- und Zonenordnung Rafz
- Katasterplan 1:500 und Übersichtsplan 1:5'000
- Unfallstatistik Kantonspolizei Zürich vom 1.11.2014 - 31.10.2019
- Verkehrsmessungen vom 22.6. - 28.6.2020 und vom 20.10. - 26.10.2020
- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS), Gemeinde Rafz

1.4 Geschichte

Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz

Quelle: Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Auf der Erstausgabe der Siegfriedkarte von 1883 ist die typische Struktur des Oberdorfes mit den ausgeprägten Quergassen zur von Norden nach Süden verlaufenden Dorfstrasse gut abzulesen. Südlich dieses Siedlungsteils erstrecken sich das Unter- und das Ausserdorf längs der Durchgangsstrasse. Diese bildet den nördlichen von zwei Strängen der sich westlich der Siedlung verzweigenden und im Ausserdorf wieder vereinenden Landstrasse, während der südliche Strang entlang der damaligen Bebauungsgrenze dem Landbach folgt. Im Gegensatz zur Umgebung hat sich der historische Ortskern seit Ende des 19. Jahrhunderts erstaunlich wenig verändert.



Siegfriedkarte um 1880

Im Norden und Osten durch einen Hügelzug gefasst, schmiegt sich Rafz mehrseitig an den Fuss des gupfartigen Gnals. Ausgedehnte Rebflächen bedecken die Hänge im Hintergrund. Der Weinbau beeinflusste denn auch zu einem Teil das Aussehen der historischen Bebauung. Das südlich anschliessende Unterdorf und das ebenfalls strassendorfartige Ausserdorf in dessen östlicher Fortsetzung zeichnen sich durch ackerbäuerliche Vielseitigkeitsbauten des 18. und 19. Jahrhunderts aus. Die Mehrheit der Bauten reiht sich im ganzen Dorf traufseitig entlang der Erschliessungsachsen. Zwei um 1920 und um 1970 durchgeführte Güterzusammenlegungen ergaben ausserhalb des damaligen Siedlungsgebietes ein völlig neues Wegnetz.

Rafz gehört zu jenen Orten, die in den letzten sechzig Jahren stark gewachsen sind. Entsprechend viele Wohnhäuser und Wohnhausquartiere sind rund um die Altbebauung entstanden, so dass diese von aussen kaum noch sichtbar ist. Die einzigen direkten Berührungspunkte von Altbauten mit unverbautem Umland befinden sich westlich der Kirche an der Chilegass und im Ausserdorf am Solgernerwäg. Zudem ist der westliche Eingang zum Unterdorf dank des Parkplatzes beim ummauerten Friedhof teilweise frei geblieben. Aufgrund des hohen Verbauungsgrads sind auch die Ausblicke von der historischen Siedlung auf die Rebhänge und das ebene Rafzerfeld beschränkt.



Flugfoto um 1994,
gut ersichtlich ist das
neue Wegnetz der beiden
Meliorationen
Quelle: ETH-Bildarchiv

2. Heutige Situation

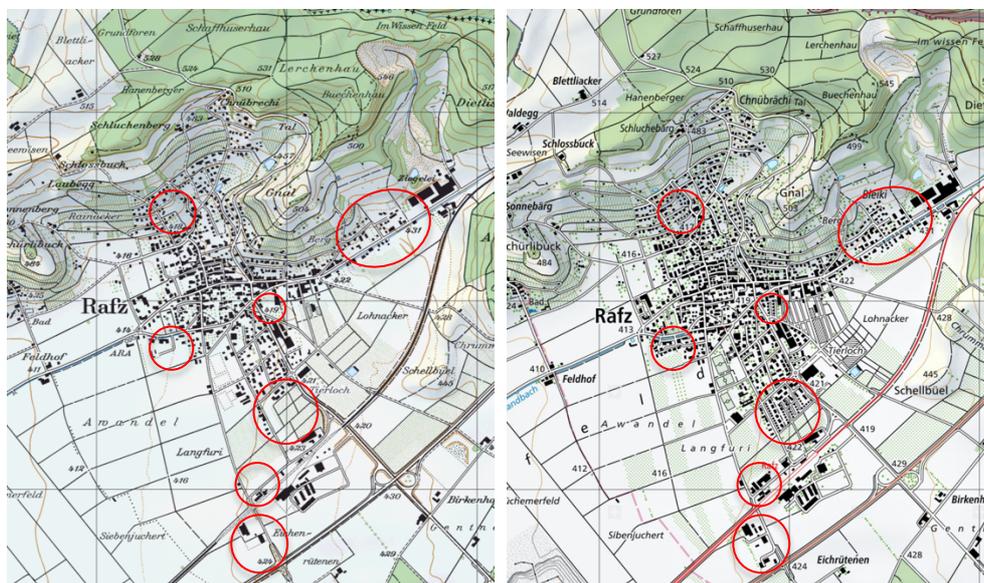
2.1 Siedlungsstruktur

Bevölkerung und Fahrzeuge

Die Gemeinde zählte am 31.12.2019 gemäss des statistischen Amtes des Kantons Zürich 4'650 Einwohner. Zum Zeitpunkt der Genehmigung des Verkehrskonzeptes im Jahr 2005 lag die Einwohnerzahl bei 3'652, was eine Zunahme in den letzten 15 Jahren von rund 27 % ergibt. Dies ist auch in der Siedlungsstruktur von Rafz zum einen durch eine Neubebauung des Siedlungsgebietes und zum anderen durch die Erweiterung des Siedlungsgebietes in verschiedenen Bereichen der Gemeinde ersichtlich (siehe unten Abbildung Landeskarte der Schweiz).

Im Jahre 2005 besass die Bevölkerung von Rafz insgesamt 2'616 Fahrzeuge. Mit einer Zunahme von 34% erhöhte sich diese Zahl im Jahr 2019 auf 3'504 Fahrzeuge.

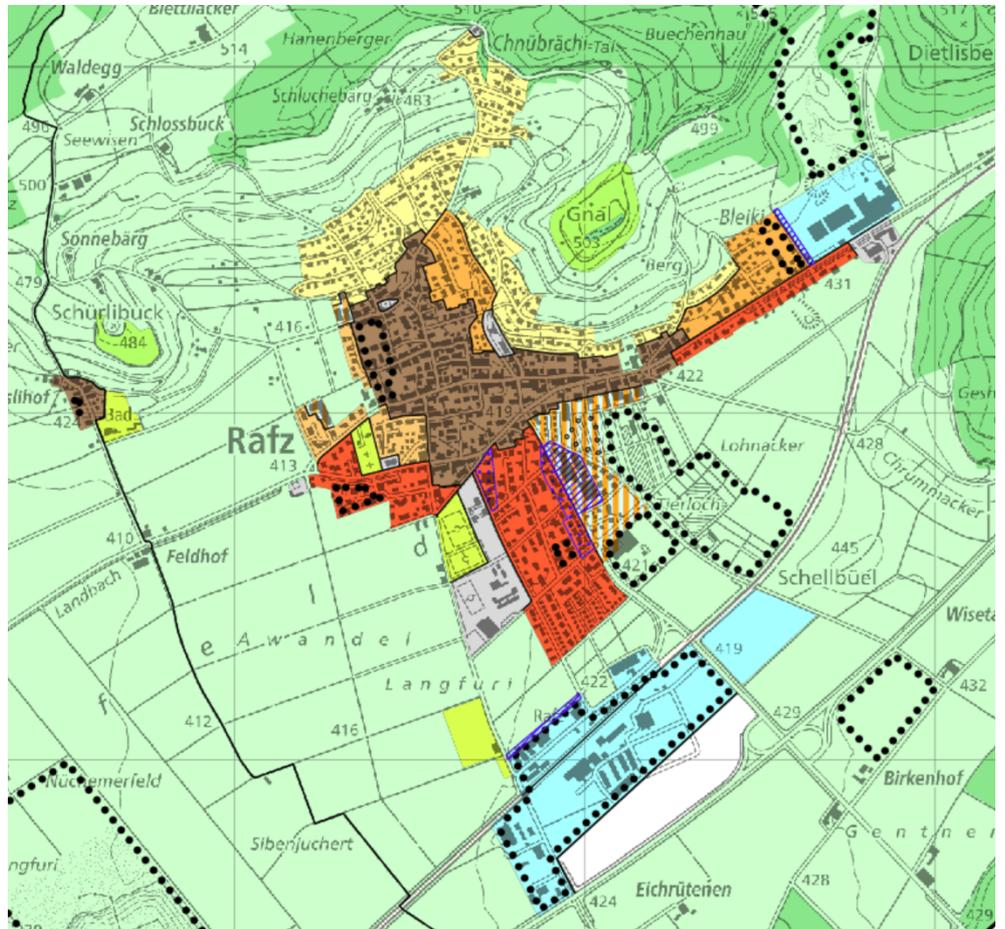
Diese Entwicklung korreliert ebenso mit der Zunahme der durchschnittlichen Anzahl an Fahrzeugen auf der Landstrasse im Bereich des Zollamts. Im Jahr 2005 wurden im Durchschnitt 1'700 Fahrzeuge pro Tag verzeichnet, im Jahr 2019 waren es 2'265, was einer Zunahme von 33 % entspricht.



Landeskarte der Schweiz
1:25'000 (LK25),
bearbeitet mit
Siedlungserweiterungen
(rot eingekreist),
Datenstand 2007 (links)
Datenstand 2020 (rechts)

Zonenplan

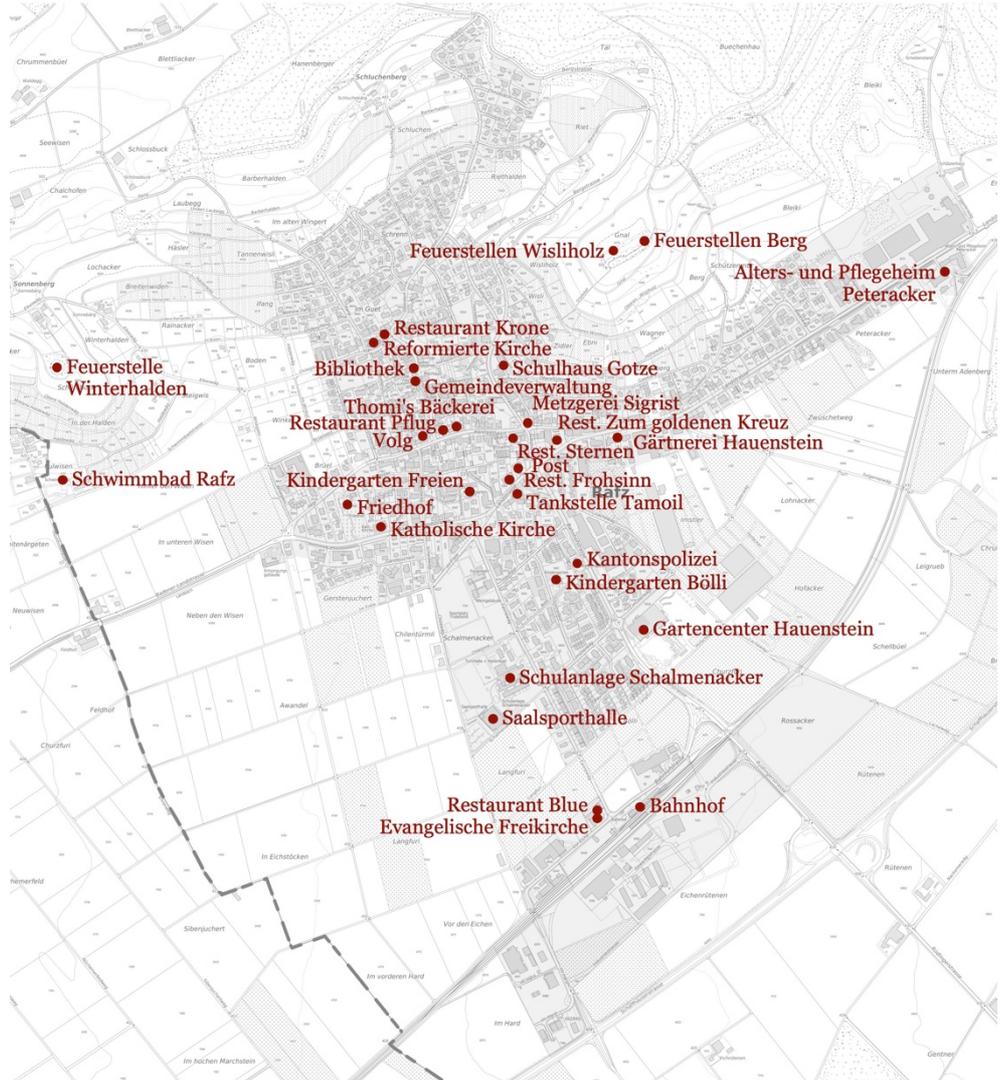
Bei generalisierter Betrachtung des Zonenplanes wird ersichtlich, wie sich die Quartiere mit fast ausschliesslicher Wohnnutzung um einen historisch gewachsenen Ortskern im Bereich der Dorfstrasse und der Märktgass gruppieren. Der Ortskern bildet dabei die als Kernzone ausgeschiedene Mischnutzung. Grössere Gewerbe- und Industrieanlagen befinden sich an den Siedlungsrändern im Osten und Süden. Die Zonen für öffentliche Bauten mit den Schulhäusern und Kindergärten grenzen östlich und südlich an die Kernzone an. Zwischen dem historischen Ortskern und dem Bahnhofsgebiet mit dem Industriegebiet Eichenrüteneu verläuft die Bauzone nicht durchgehend bzw. besteht weiterhin ein Streifen Landwirtschaftszone, weshalb das historische Siedlungsgebiet baulich (noch) nicht mit dem Bahnhofsareal zusammengewachsen ist.



Planausschnitt
ÖREB-Kataster
Quelle: GIS ZH

Zielorte

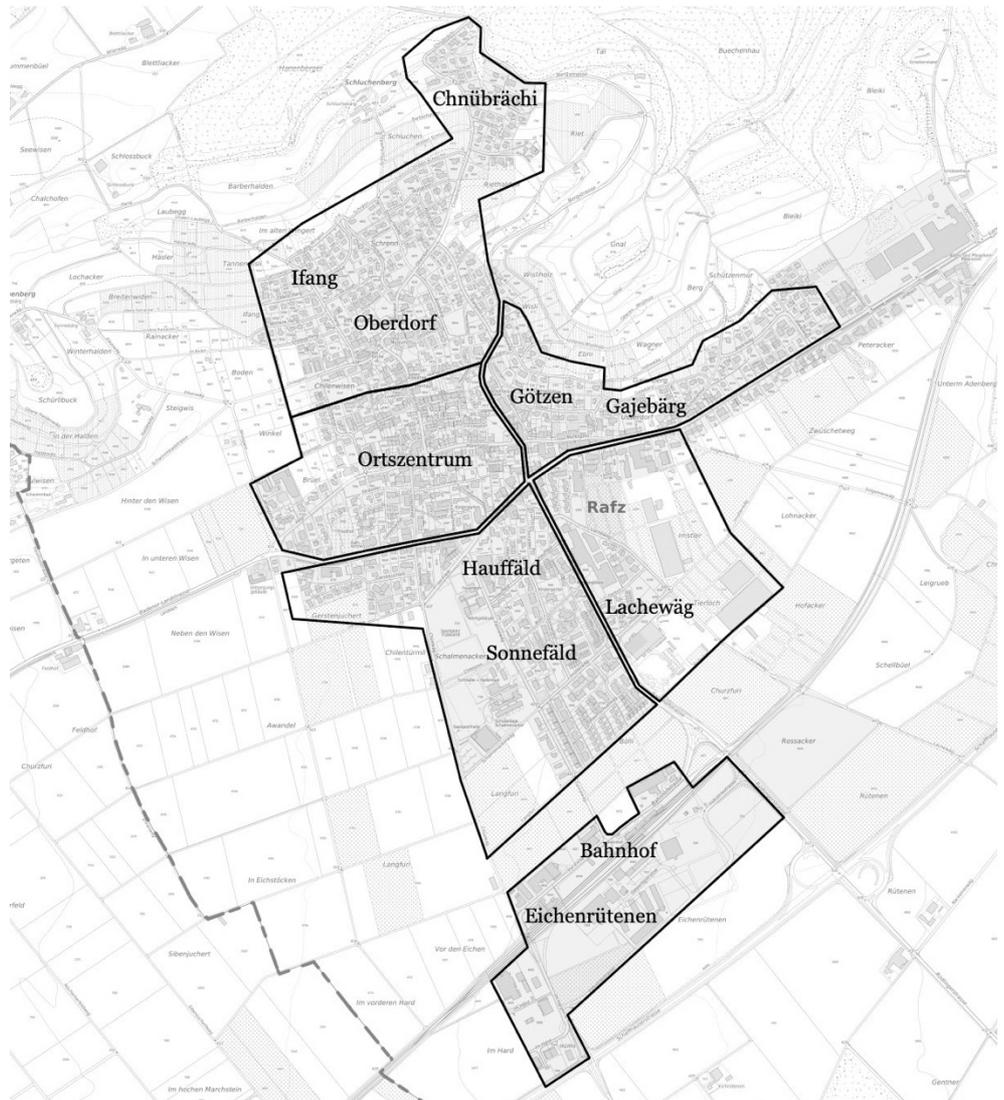
Relevante Zielorte, die einen Einfluss auf den Verkehr haben, sind in der Gemeinde Rafz zahlreich vorhanden und grossflächig über das ganze Siedlungsgebiet verteilt. Eine eigentliche Konzentration ist am ehesten im Ortskern entlang der Märktgass und der Dorfstrasse auszumachen. Die folgende Übersicht zeigt die wichtigsten Zielorte, die einen Einfluss auf die Verkehrserzeugung haben können. Die Parkierung an den Zielorten wird mehrheitlich privat geregelt.



Zielorte im und angrenzend an das Siedlungsgebiet Rafz

Dorfteile

Das übergeordnete Strassennetz bildet ein "klassisches" Hauptstrassenkreuz und unterteilt das Siedlungsgebiet in sechs verschiedenen Dorfteile. So lassen sich die planerischen Teilgebiete für das Nebennetz leicht abgrenzen. Das Gemeindegebiet wurde bereits im Verkehrskonzept 2005 in Dorfteile unterteilt. Diese wurden im vorliegenden Verkehrskonzept überprüft und aktualisiert bzw. mit dem Teilgebiet Bahnhof/Eichenrüteneu ergänzt.



Dorfteile

- **Ortszentrum**
Das Ortszentrum umfasst ein Grossteil der Kernzone und schliesst den Friedhof mit den umliegenden Wohngebieten (Wohnzone W2 und W3) mit ein. In diesem Dorfteil sind vorwiegend Wohnbauten in Form von Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie Mischbauten mit einem Gewerbeanteil im Erdgeschoss vorzufinden.

- **Oberdorf/Ifang/Chnübri**
Dieser Dorfteil umfasst die nördlich am Südhang gelegenen Wohngebiete, die den Wohnzonen W1 und W2 zugeteilt sind. Hierbei handelt es sich überwiegend um Einfamilienhäuser, die aufgrund der Topografie von einer weiten Aussicht profitieren.
- **Götzen/Gäjeberg**
Das Quartier umfasst den östlichen Teil der Gemeinde. Es überwiegt die Wohnnutzung (Wohnzone W2 und W3), welche aus Ein- und Mehrfamilienhäusern gegeben ist. Die Erschliessung erfolgt mehrheitlich von der Landstrasse her, an welcher sich die Baukörper orientieren.
- **Sonnefäld/Hauffäld**
Das Mehrfamilienhausquartier und das Gebiet der Schul- und Sportanlage befinden sich südlich des Ortszentrums in Richtung Bahnhof. Ersteres liegt in der Wohnzone W3. Es handelt sich hierbei um ein topografisch flaches Gebiet, welches heute als einziges Quartier in der Gemeinde teilweise als Tempo-30-Zone signalisiert ist.
- **Lachewäg**
Der östlich der Bahnhofstrasse liegende Dorfteil umfasst Wohn- sowie Gewerbenutzungen und ist im Zonenplan einer Mischzone zugeteilt. Das Areal der Sigrist Rafz, Holz + Bau AG sowie das Gebiet der Gärtnerei Hauenstein bilden die Gewerbenutzungen. Über die Nebenachsen Lachewäg und Imstlerwäg wird der Dorfteil an die Bahnhofstrasse angeschlossen.
- **Bahnhof/Eichenrütene**
Angesichts der zurzeit starken Bautätigkeit im Industriegebiet Eichenrütene südlich des Bahnhofs, wurde im vorliegenden Verkehrskonzept dieser Dorfteil neu aufgenommen.

Entwicklungsgebiete

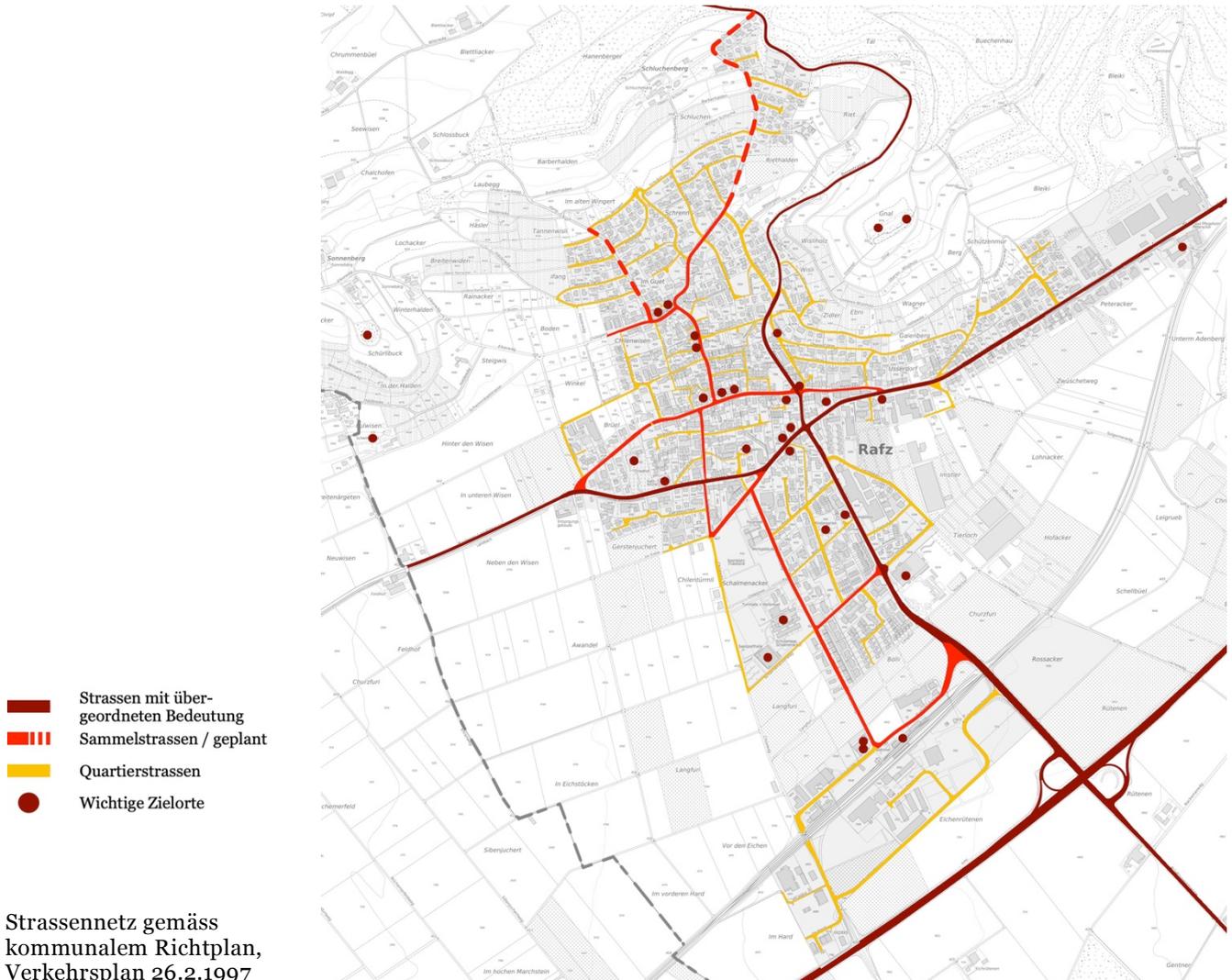
Es bestehen drei Entwicklungsgebiete, die aus heutiger Sicht, durch bauliche Tätigkeiten, ins Zentrum der zukünftigen Siedlungsentwicklung der Gemeinde rücken können.

- **ZZ Wancor**
Die zukünftige Entwicklung der ZZ Wancor ist weiterhin ungewiss. Der Betrieb und damit auch die Umsetzung des privaten Gestaltungsplans sind aktuell eingestellt. Eine endgültige Betriebsaufgabe wird jährlich aufgeschoben und soll durch eine strategische Neuausrichtung verhindert werden.
- **Sigrist Rafz, Holz + Bau AG**
Im Gebiet Sigrist Rafz, Holz + Bau AG besteht in den nächsten Jahren die Möglichkeit einer Nutzungsänderung von Gewerbe zu Wohnen.

2.2 Strassennetz

Das Strassennetz der Gemeinde Rafz ist engmaschig und weist neben den kommunalen Quartier- und Sammelstrassen drei Strassen mit übergeordneter Bedeutung auf; die regionalen Verbindungsstrassen (RVS) Nrn. 544 und 548 sowie die Hauptverkehrsstrasse (HVS) Nr. 4, die aus kommunaler Sicht als eine Art Umfahrungsstrasse des Siedlungsgebietes von Rafz betrachtet werden kann. Durch den Anschluss der HVS im Gebiet Rüteneu, auf südlicher Seite des Gemeindegebiets, ist die Gemeinde gut mit dem übergeordneten Strassennetz erschlossen.

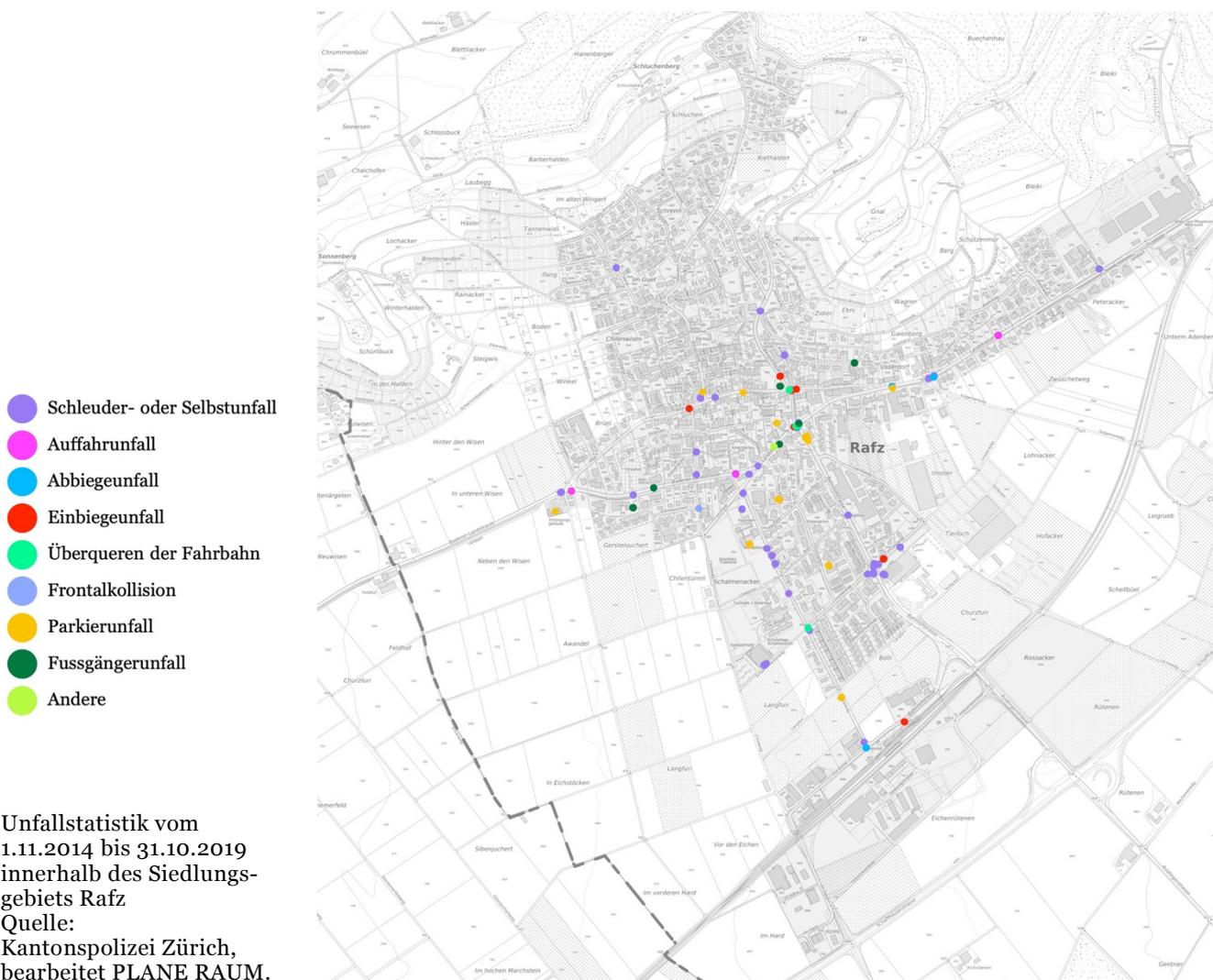
Das Strassennetz wirkt trotz des einladenden historischen Ortszentrums weiterhin sehr autoorientiert. Neben der breiten und "dynamischen" Ortsdurchfahrt begünstigen diesen Eindruck vor allem die zahlreichen parkierten Fahrzeugen, zum Teil auf grosszügig dimensionierten Vorplätzen, oft aber auch ungeordnet auf der Strasse.



2.3 Sicherheit und Unfallgeschehen

Zur Beurteilung des Unfallgeschehens wurde die von der Kantonspolizei durchgeführte Unfallstatistik über fünf Jahre vom 1. November 2014 bis 31. Oktober 2019 ausgewertet. Im Siedlungsgebiet von Rafz ereigneten sich in dieser Zeitspanne insgesamt 82 Verkehrsunfälle. Davon war bei 9 Unfällen der Fussverkehr und bei 4 Unfällen der Veloverkehr sowie insgesamt 10 Kindern beteiligt. 12 Personen wurden leicht und 2 Personen schwer verletzt. Die Hälfte der Unfälle wurde als Schleuder- oder Selbstunfall registriert. Ein vermehrtes Aufkommen von Unfällen wurden entlang den Hauptachsen Badener Landstrasse und Bahnhofstrasse sowie auf dem Scheidwäg, dem Tanneuwäg und der Märktgass verzeichnet. Unfallhäufungen mit Beteiligung des Fuss- und Veloverkehrs bestehen insbesondere in den folgenden Bereichen:

- Kreuzung Bergstrasse – Märktgass
- Kreuzung Bahnhofstrasse – Landstrasse



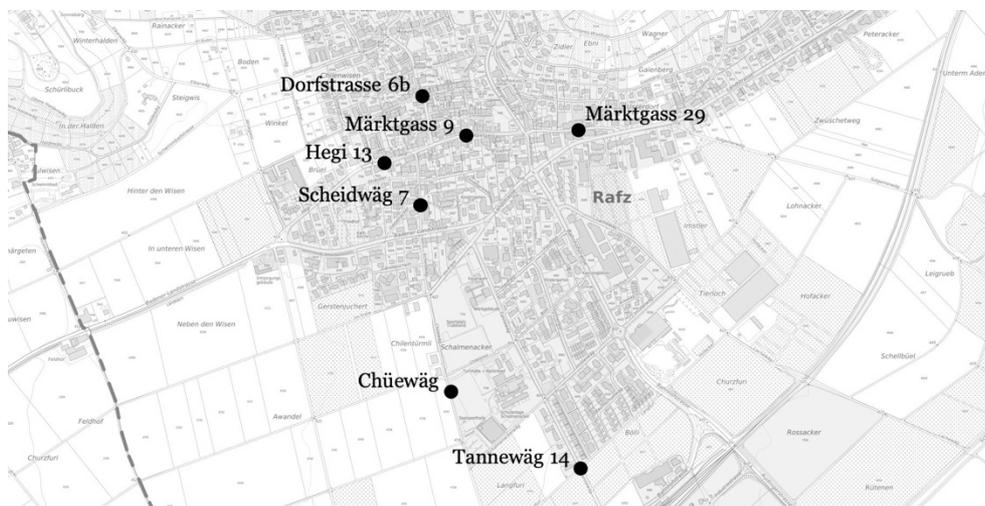
2.4 Geschwindigkeiten

Messresultate

Die Fahrgeschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer wurde während je rund einer Woche vom 22. Juni bis 28. Juni 2020 an sieben Standorten gemessen. Die signalisierte zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt an allen Standorten 50 km/h. Die Detailauswertung liegt diesem Bericht bei.

Mit Ausnahme des Messstandortes am Chüewäg liegt der v85-Wert (v85 = Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird) zwischen 37 km/h und 49 km/h und somit unterhalb der signalisierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Am Chüewäg wurde zudem die höchste Geschwindigkeit von 97 km/h gemessen.

Messstandort	Fahrriichtung	v50	v85	vMax
• Chüewäg	Dorf	46 km/h	54 km/h	87 km/h
	Bahnhof	49 km/h	58 km/h	97 km/h
• Dorfstrasse 6b	Märktgass	30 km/h	37 km/h	60 km/h
	Kirche	30 km/h	37 km/h	69 km/h
• Hegi 13	Hüntwangen	38 km/h	45 km/h	78 km/h
	DE	38 km/h	45 km/h	69 km/h
• Märktgass 9	Hüntwangen	34 km/h	41 km/h	96 km/h
	DE	36 km/h	44 km/h	81 km/h
• Märktgass 29	Hüntwangen	33 km/h	40 km/h	59 km/h
	DE	34 km/h	42 km/h	62 km/h
• Scheidwäg 7	Landstrasse	33 km/h	40 km/h	67 km/h
	Märktgass	31 km/h	37 km/h	55 km/h
• Tannewäg 14	Dorf	41 km/h	49 km/h	82 km/h
	Bahnhof	39 km/h	48 km/h	76 km/h



Messstandorte der Verkehrsmessungen

2.5 Verkehrsmengen

Gemäss dem Gesamtverkehrsmodell (GVK) des Kantons Zürich weist die Badener Landstrasse einen DTV (2016) von rund 2'500 Fahrzeugen pro Tag auf, die Bergstrasse einen DTV von rund 1'800 Fahrzeugen pro Tag und die Bahnhofstrasse einen DTV von rund 3'200 Fahrzeugen pro Tag. Der Lastwagenanteil liegt jeweils unter 3 %.

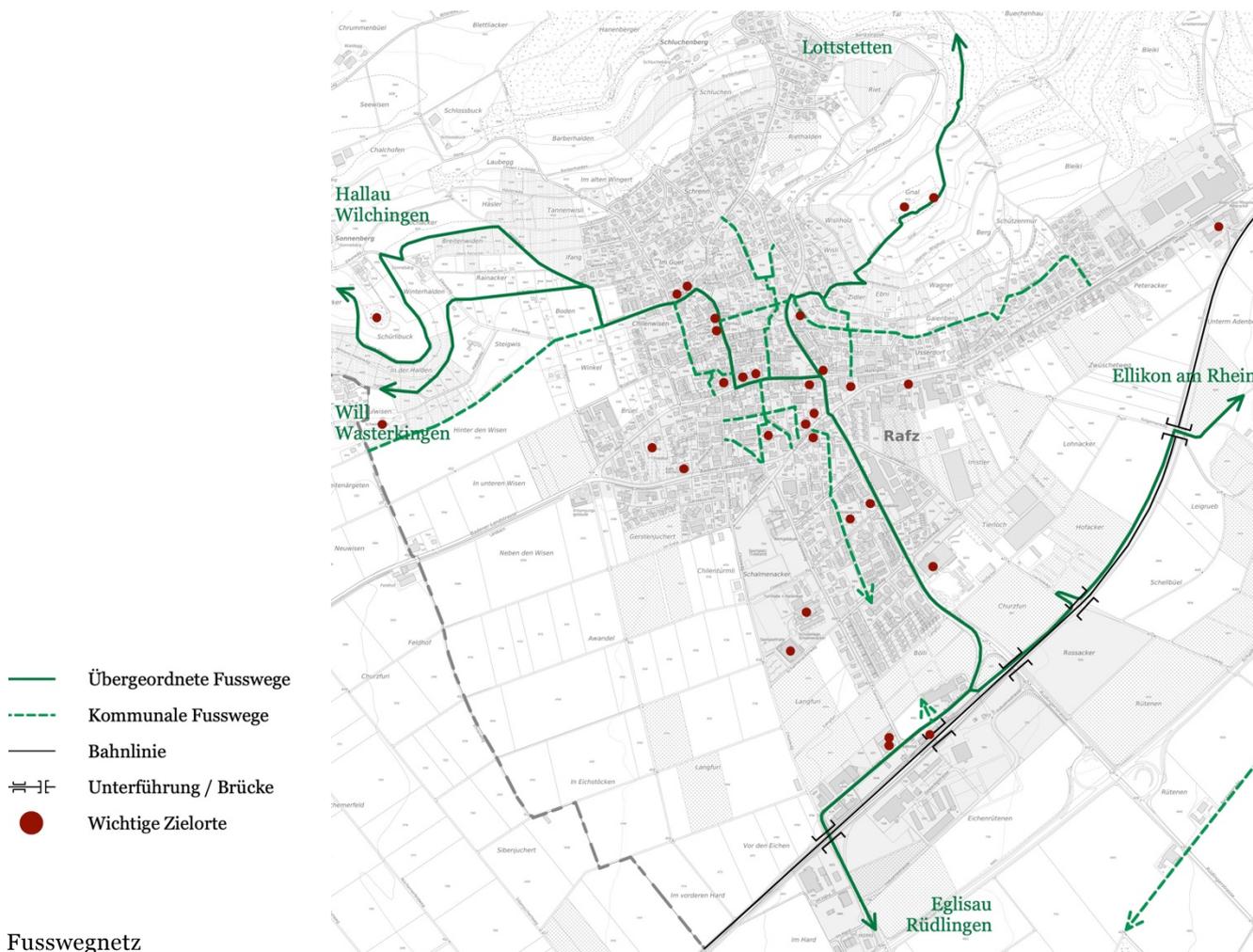
Vom 22. Juni bis 28. Juni 2020 (Mo-So) wurden an sieben Standorten die Verkehrsmengen gemessen. Da sich bei der Messstelle an der Märktgass 29 einen Messfehler eingeschlichen hat, wurde die Messung am 20. Oktober bis 26. Oktober 2020 (Di-Mo) wiederholt. Die Auswertung der Messungen hat für die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV-24) und den Anteil an Bus und Lastwagen nachfolgende Werte ergeben.

Messtandort	DTV-24 (Fzg/Tag)	Anteil Bus/LKW (%)
• Chüewäg	597	1.3
• Dorfstrasse 6b	1'085	1.4
• Hegi 13	1'089	1.1
• Märktgass 9	1'419	2.4
• Märktgass 29	503	1.0
• Scheidwäg 7	709	1.1
• Tannewäg 14	530	12.8

2.6 Fussverkehr

Das Wegnetz für den Fussverkehr in der Gemeinde Rafz ist insbesondere im Ortszentrum engmaschig, die Verbindungen mehrheitlich direkt und die Quartiere für den Fussverkehr durchlässig. Die im kommunalen Richtplan festgehaltenen Fusswege, insbesondere ausserhalb des Dorfzentrums, sind jedoch lückenhaft und bilden nur ansatzweise eine Netzstruktur. Entlang von den Strassen sind zwar mehrheitlich Trottoire vorhanden, diese sind aber an einigen Stellen zu schmal oder mit parkierten Fahrzeugen verstellt. Auf Gemeindegebiet Rafz sind die zehn unten aufgeführten Wanderwegrouten vorhanden. Dem Bahnhof Rafz kommt hier eine hohe Bedeutung zu, der als wichtiger Knoten- und Ausgangspunkt der Wanderrouen fungiert.

- Rafz Bahnhof - Wilchingen-Hallau
- Rafz Bahnhof - Wil
- Tössegg - Klettgau - Weg
- Rafz Bahnhof - Wil - Wasterkingen
- Hüntwangen-Wil Bahnhof - Forsthütte - Rafz Bahnhof
- Lottstetten Bhf. - Rafz Bahnhof
- Ellikon am Rhein - Rafz Bahnhof
- Rafz Bahnhof - Rüdlingen
- Eglisau Bahnhof - Rafz Bahnhof
- Rafz Bahnhof - Buchberg - Tössegg Schiffsteg



Fusswegnetz

2.7 Veloverkehr



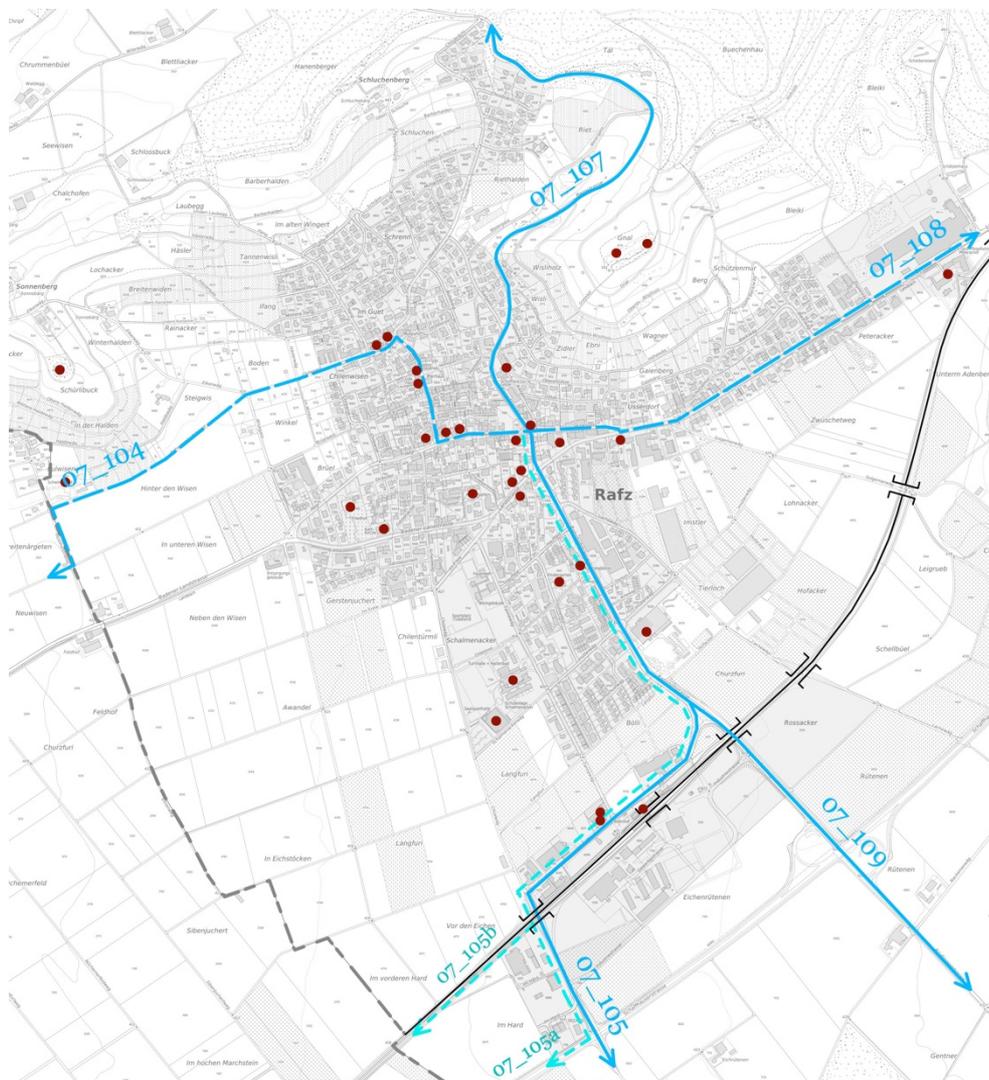
Durch das Ortszentrum von Rafz führt der Rheinradweg von Basel nach Stein am Rhein. Er ist Bestandteil der Route EuroVelo 6 Atlantik - Schwarzes Meer. Die EuroVelo 6 ist eine der 14 Routen des EuroVelo-Netzwerks, das 1994 auf Initiative des Europäischen Radfahrerverbandes ECF ins Leben gerufen wurde. Ziel der Route ist es, den drei grössten europäischen Flüssen – der Loire, dem Rhein und der Donau – als “Schmieden“ der europäischen Zivilisation zu folgen. Die EuroVelo 6 durchquert Frankreich, die Schweiz, Deutschland, Österreich, die Slowakei, Ungarn, Serbien, Kroatien, Bulgarien und Rumänien. Mit dem Programm soll der Öffentlichkeit gezeigt werden, dass diese europäischen Flüsse von aussergewöhnlichen Landschaften umgeben sind, die sich mit dem Fahrrad ideal entdecken lassen und die es zu erhalten gilt.



Situationsplan EuroVelo 6
Atlantik - Schwarzes Meer

Insgesamt führen sieben Velorouten durch die Gemeinde Rafz. Davon sind fünf Alltagsrouten und zwei Freizeitrouten die vom Ortskern in verschiedenen Richtungen verlaufen und signalisiert sind (nachfolgend aufgelistet). Dadurch ist die Gemeinde aus den Nachbargemeinden mit dem Velo gut erreichbar. Im kommunalen Richtplan sind keine kommunalen Velowege aufgeführt. Veloabstellplätze sind in der Gemeinde vereinzelt vorhanden (Bsp. beim Volg, bei der Schulanlage Schalmacker und am Bahnhof).

- 07_104 Huentwangen – Rafz (EuroVelo6)
- 07_105 Rafz – Eglisau
- 07_105a Rafz – Eglisau
- 07_105b Rafz – Eglisau
- 07_107 Dettighofen D – Rafz
- 07_108 Rafz - Lottstetten D (EuroVelo6)
- 07_109 Rafz - Ruedlingen (Kanton Schaffhausen)



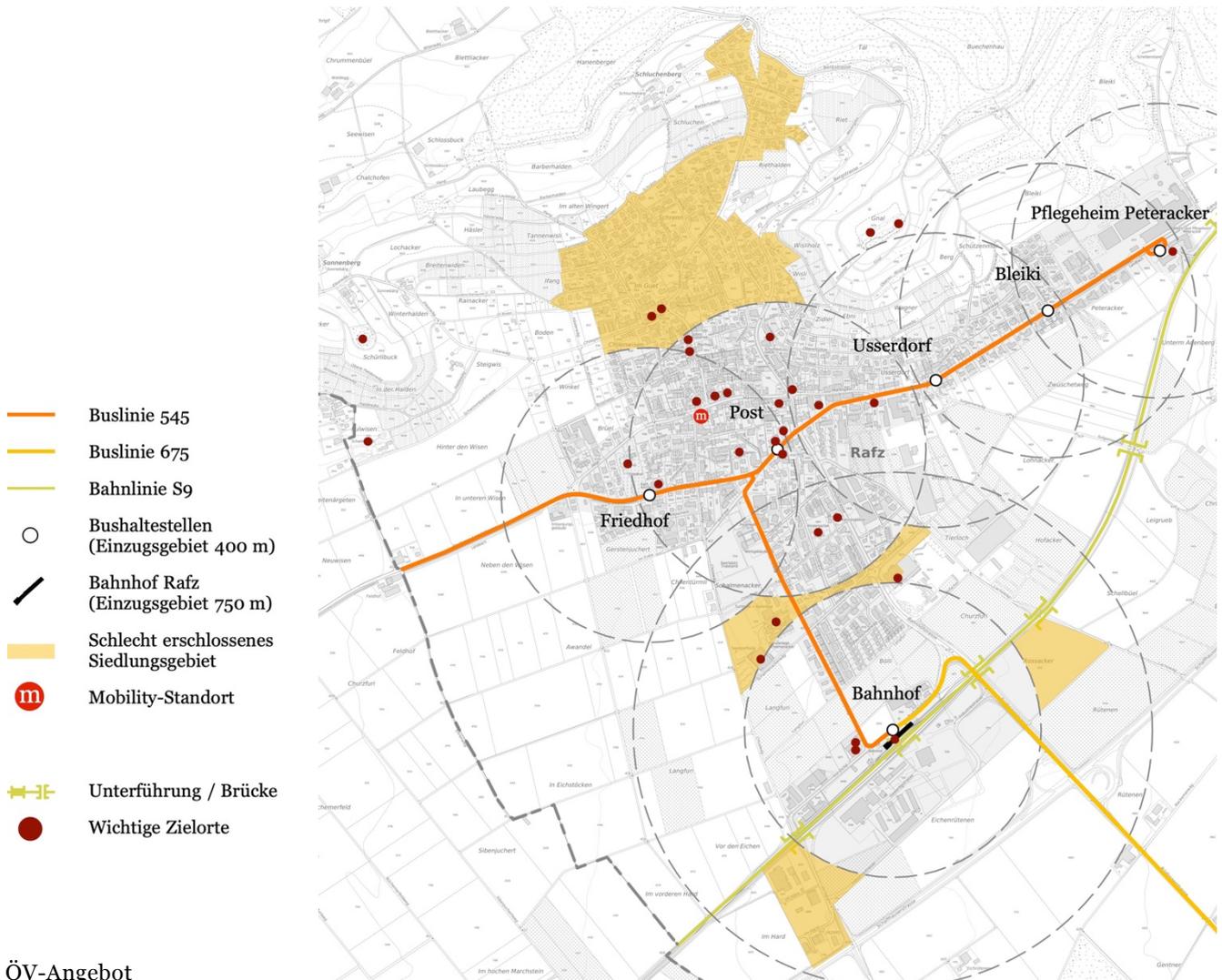
- Nebenverbindungen Alltag
- - - Freizeitverbindungen
- · - Langfristige Ziele Velonetzplan
- Bahnlinie
- ≡-|≡ Unterführung / Brücke
- Wichtige Zielorte

Velowegnetz

2.8 Öffentlicher Verkehr

Das Angebot an öffentlichem Verkehr ist in Rafz durch die beiden Buslinien 545 Hüntwangen-Wil-Rafz und 675 Henggart-Rafz (je im Stundentakt), durch die Bahnlinie S9 Schaffhausen-Uster (Halbstundentakt) und durch einen Mobility-Standort gegeben.

Gemäss Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung) vom 14. Dezember 1988 sind zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle zu erschliessen. In Rafz wird ein Grossteil des Siedlungsgebiets durch das Einzugsgebiet des ÖV-Angebots abgedeckt. Ein Defizit bildet der nördliche Bereich von Rafz, wo hauptsächlich gewohnt wird, hier ist kein ÖV-Angebot vorhanden.



3. Strategie

3.1 Ziele

Zielsetzung Verkehrskonzept 2005

Die vorgeschlagenen Massnahmen beim Verkehrskonzept 2005 hatten in erster Priorität die folgenden zwei Zielsetzungen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Vermeidung von Beeinträchtigungen der Wohnumfeldqualität

Diese beiden Ziele wurden im Massnahmenplan 2015 bestätigt.

Ergänzte Zielsetzungen für das Verkehrskonzept 2031

Im Rahmen der Überprüfung des Verkehrskonzepts 2005 / Massnahmenplan 2015 werden die Zielsetzungen für die im Kapitel 4 aufgeführten Interventionsräume wie folgt aktualisiert bzw. ergänzt:

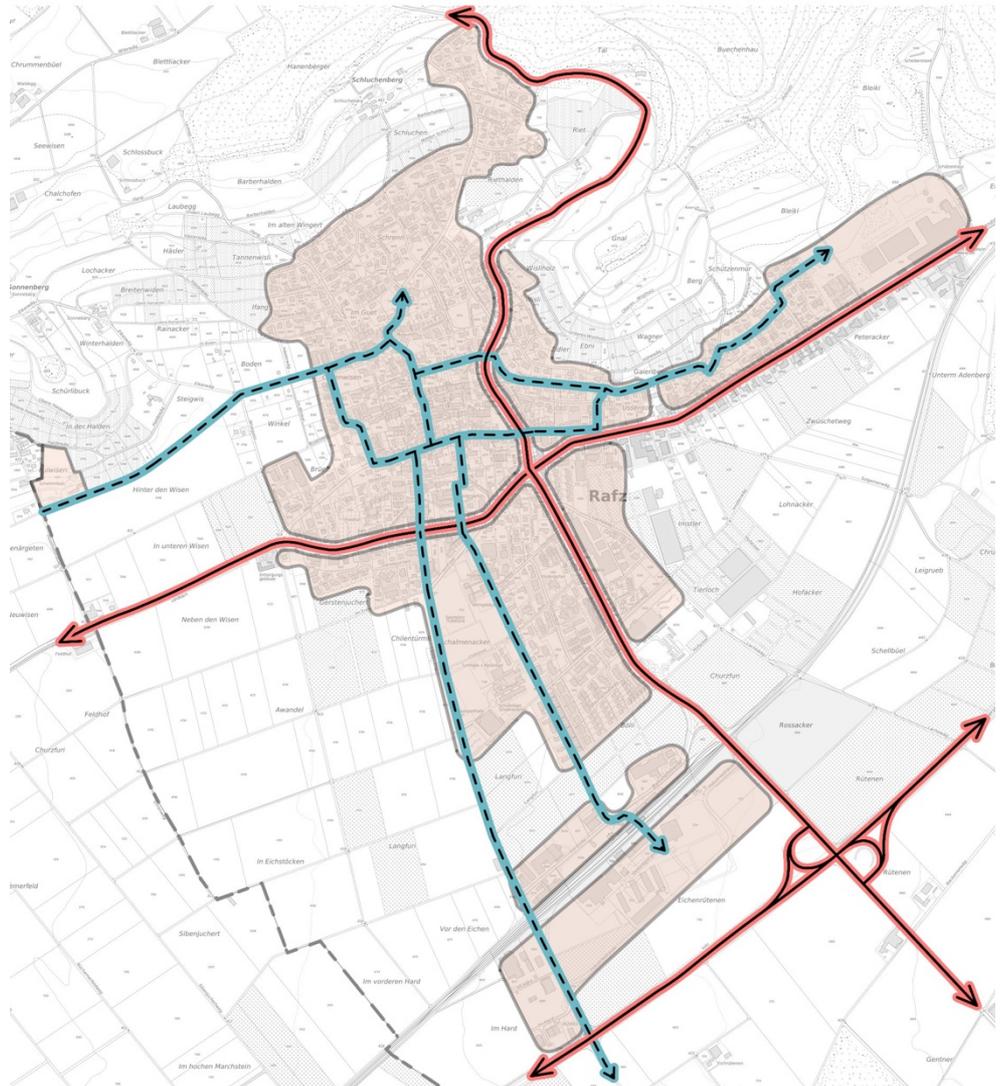
- Verkehrssicherheit verbessern
- Strassennetz siedlungsverträglich gestalten
- Gute Rahmenbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr schaffen
- Öffentlichen Verkehr optimieren

3.2 Grundhaltung

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist weiterhin die Umsetzung eines flächen-deckenden Gesamtkonzepts anzustreben. Der Verkehr soll dabei nicht übermässig reglementiert werden. Insbesondere in den älteren Quartieren ist dies nicht erforderlich, da sie meist kleinräumig dimensioniert sind. Bauliche Massnahmen mit geringerer Akzeptanz oder negativen Auswirkungen auf das Ortsbild sind zu vermeiden.

Das Verkehrskonzept 2031 soll auf dem bestehenden Strassennetz aufgebaut werden. Der motorisierte Individualverkehr ist dabei auf das übergeordnete Strassennetz zu kanalisieren. In einem "Achsen-Kammern-Prinzip" entstehen für den motorisierten Individualverkehr aus den Quartieren kurze Wege zum übergeordneten Strassennetz, und der Durchgangsverkehr kann direkt und zielgerichtet durch die Gemeinde geleitet werden. Die Quartiere sind vom Durchgangs- und Fremdverkehr möglichst zu entlasten, und der Ziel- und Quellverkehr ist in den Wohnquartieren bestmöglich zu beruhigen.

«Sichere Achsen» führen parallel zum übergeordneten Strassennetz auf verkehrsberuhigten Quartierstrassen direkt von den Wohnquartieren ins Ortszentrum und zum Bahnhof Rafz sowie in die Arbeitsgebiete im Süden und Osten der Gemeinde. Sie erfüllen in hohem Masse die spezifischen Anforderungen für den Fuss- und/oder Veloverkehr und sind entsprechend diesen Anforderungen ausgebaut. Auf den «Sicheren Achsen» verlaufen auch die Schulwege, um die Schulwegsicherheit nachhaltig zu erhöhen.



Grundhaltung
Verkehrskonzept 2031

4. Interventionsräume

4.1 Bedeutung

Am Workshop vom 30. Oktober 2019 und an den anschliessenden Sitzungen mit der Planungs- und Energiekommission sowie an der Bevölkerungs-Umfrage im Sommer 2019 wurden Defizite bezüglich der Verkehrssicherheit und der Strassenraumgestaltung festgestellt. Um diese Defizite zu beheben, werden verschiedene Interventionsräume definiert.

Es ist im Rahmen dieses Verkehrskonzeptes nicht sinnvoll und auch nicht möglich, für alle Interventionsräume detaillierte Massnahmen aufzuzeigen. Hingegen werden für die einzelnen Themen die Stossrichtung der möglichen Massnahmen mittels Handlungsanweisungen und Lösungsansätzen vorgeschlagen. Diese Anweisungen sollen Anregungen für die spätere Projektierung geben.

Die einzelnen Verkehrsmassnahmen im Strassenraum sind entsprechend der Normen nach einheitlichen Kriterien zu gestalten. Dabei sind bei jeder Intervention die Eigenheiten des Ortes bzw. die quartierspezifischen Gegebenheiten zu erkennen und zu stärken. Dies soll dabei kein Patentrezept sein, sondern ein Leitmotiv für die Gestaltung von lebendigen und ganzheitlichen Räumen.

Die Strassenraumgestaltung ist dem jeweiligen Verkehrsregime anzupassen, wobei nicht die Verkehrsmenge, sondern die zulässige Höchstgeschwindigkeit entscheidend ist und die Verkehrssicherheit im Zentrum steht. Bauliche und gestalterische Massnahmen nehmen Rücksicht auf Dimensionierungsgeschwindigkeiten und Sichtweiten. Die Gestaltung der Strassenräume (als Kombination von Aufenthaltsqualität, Funktionalität, Sinnlichkeit, Ästhetik) trägt zur hohen Lebensqualität der Gemeinde Rafz bei. Einheitliche Gestaltungskriterien (Elemente, Materialien, Farben und deren Anordnung) helfen zur Orientierung und schaffen Identität.

Die Massnahmen sollen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten in Etappen umgesetzt werden. Strassenraumgestaltungen sind in der Regel in Kombination mit ohnehin notwendigen Werkleitungs- und/oder Belagsanierungen an die Hand zu nehmen.

Mit provisorischen Versuchsanordnungen an einzelnen, geeigneten Stellen kann nötigenfalls für eine befristete Dauer die Wirksamkeit einer bestimmten Massnahme näher abgeklärt werden. So können neue Erkenntnisse berücksichtigt werden, bevor eine definitive Umgestaltung erfolgt.

4.3 Strassenraumgestaltung

IR-Nr. S1	Massnahme	Begegnungszone Märktgass West
	Zeithorizont	kurzfristig, bis 2026
	Zuständigkeit	Gemeinde, Kantonspolizei

Aufgrund den vielfältigen Nutzungsansprüchen an den Strassenraum im Ortszentrum ist die Märktgass, im Abschnitt Scheidwäg bis Bahnhofstrasse, mit gestalterischen Elementen zu einer Begegnungszone (Tempo 20) mit hoher Aufenthaltsqualität aufzuwerten und siedlungsverträglich zu führen, um ein tieferes Geschwindigkeitsniveau zu erreichen und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Bei der Erarbeitung des Gestaltungs- und Betriebskonzepts sind Querschnittsbetrachtungen zu führen, um insbesondere die Führung der einzelnen Verkehrsarten aufzuzeigen und die Bedeutung bzw. der mögliche Einbezug der privaten Gebäudevorbereiche zu klären.

IR-Nr. S2	Massnahme	Tempo-30-Zone Ortszentrum
	Zeithorizont	kurzfristig, bis 2026
	Zuständigkeit	Gemeinde, Kantonspolizei

Im Ortszentrum soll der Strassenraum so umgestaltet werden, dass die Verkehrssicherheit erhöht und die Gestaltung ortszentrumsgerechter wird. Der Bereich schliesst einen wesentlichen Teil des historischen Dorfkerns mit Zentrumsnutzungen und Schulwegen ein. Es ist in Ergänzung zur Begegnungszone Märktgass (IR-Nr. S1) eine flächendeckende Tempo-30-Zone einzuführen.

Die Querungen für die Fussgänger (u.a. Knoten und Einmündungen) sind in erhöhtem Mass zu berücksichtigen und deren Verkehrssicherheit zu optimieren, insbesondere auf Schulwegen. Die schlechte Einsehbarkeit bei den Knoten Heereguet, Chesslergass und Schmittegass in die Dorfstrasse sowie beim Knoten Ifang-Chilegass ist zu verbessern. Unklare Vortrittsrechte sind zu verbessern, insbesondere bei den Knoten Märktgass-Scheidwäg, Strässler-Scheidwäg und Hegi-Chilewise. Verkehrsberuhigende Massnahmen sind beim Dorfeingang Hegi sowie im Bereich der Reformierten Kirche und des Ortsmuseums vorzusehen.

Entlang des Scheidwägs ist die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen, das grossflächige Ausweichen des motorisierten Verkehrs auf das Trottoir beim Begegnungsfall zweier Personenwagen zu verhindern und den heute vorhandenen Schleichverkehr mit geeigneten Massnahmen auf die Hauptstrassen zu verlegen.

IR-Nr. S3	Massnahme	Tempo-30-Zone Oberdorf Ifang Chnübrächi
	Zeithorizont	kurzfristig, bis 2026
	Zuständigkeit	Gemeinde, Kantonspolizei

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der Wohngebiete ist eine flächendeckende Tempo-30-Zone einzuführen. Die Vortrittsrechte bei den Verkehrsknoten sind mit geeigneten Massnahmen zu verdeutlichen.

IR-Nr. S4	Massnahme	Tempo-30-Zone Götzen Gäjeberg
	Zeithorizont	kurzfristig, bis 2026
	Zuständigkeit	Gemeinde, Kantonspolizei

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der Wohngebiete ist eine flächendeckende Tempo-30-Zone einzuführen. Die Anforderungen an die «Sicheren Achsen» sind bei der Massnahmenplanung zu berücksichtigen.

IR-Nr. S5	Massnahme	Erweiterung Tempo-30-Zone Sonnefäld/Hauffäld
	Zeithorizont	kurzfristig, bis 2026
	Zuständigkeit	Gemeinde, Kantonspolizei

Die bestehende Tempo-30-Zone Sonnefäld/Hauffäld ist bis zur Strasse Langfuri (da dieses Gebiet inzwischen mit Wohnbauten bebaut wurde) oder bis zur Bahnhofstrasse zu erweitern. Der geeignete Zonenperimeter ist im Rahmen des Anschlussgutachtens zu klären.

Damit die Verkehrssicherheit im Wohngebiet Gerstenjuchert und der Sportanlagen entlang dem Chüewäg erhöht werden kann, sind diese Gebiete ebenfalls in die Tempo-30-Zone einzubinden. Aufgrund der eher hohen Geschwindigkeiten auf der Strasse «Im Freie» sind auf diesem Abschnitt zusätzliche verkehrsberuhigende Massnahmen (z.B. vertikale und horizontale Versätze, Anordnung von Parkplätzen) zu prüfen. Entlang des Scheidwägs ist die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, aufgrund des Ausweichens des motorisierten Verkehrs beim Kreuzen auf das Trottoir, zu erhöhen.

Der Schleichverkehr auf dem Schalmackerwäg sowie dem Imstlerwäg ist auf die Hauptstrassen zu kanalisieren und das generell hohe Geschwindigkeitsniveau durch gestalterische Massnahmen zu reduzieren. Die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr ist zu erhöhen. Die Rechtsvortritte an den beiden Enden des Schalmackerwägs sind zu verdeutlichen.

IR-Nr. S6	Massnahme	Tempo-30-Zone Lachewäg
	Zeithorizont	mittelfristig, bis 2031
	Zuständigkeit	Gemeinde, Kantonspolizei

Da das Gebiet neben dem Gewerbe auch Wohnnutzung umfasst, ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eine Tempo-30-Zone in der Mischzone einzuführen. Die baulichen Massnahmen sind auf das Entwicklungsgebiet der Hauenstein AG (IR-Nr. E1) abzustimmen.

IR-Nr. S7	Massnahme	Märktgass Ost
	Zeithorizont	mittelfristig, bis 2031
	Zuständigkeit	Gemeinde, Kantonspolizei

Der motorisierte Individualverkehr auf der Märktgass, ab Höhe Rietgass oder ab Höhe Götze (in der Detailbearbeitung noch zu klären), ist bis zur Einmündung Landstrasse im Einbahnverkehr zu führen. Die Einfahrt von der Landstrasse in die Märktgass ist für den motorisierten Individualverkehr zu unterbinden (Veloverkehr weiterhin im Gegenverkehr). In diesem Zusammenhang sind Querschnittsbetrachtungen zu Gunsten der Verkehrssicherheit des Fussverkehrs zu führen (z.B. Verbreiterung des Trottoirs).

IR-Nr. S8	Massnahme	«Sichere Achse» Tannewäg+
	Zeithorizont	kurzfristig, bis 2026
	Zuständigkeit	Gemeinde, Kantonspolizei

Der Tannewäg wirkt aufgrund der langen und frei überschaubaren Geraden eher wie eine Hauptverkehrsstrasse, weist aber mit den anliegenden Schulhäusern und Sportanlagen besonders sensible Nutzungen auf. Der Tannewäg ist ein Bestandteil der «Sicheren Achse», welche vom Bahnhof über den Chindergartewäg zum Ortszentrum führt (Siehe Kapitel 3.2), und ist zugleich eine wichtige Schulwegachse.

Damit die Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs auf dem Tannewäg reduziert und die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht werden kann, ist mittels Querschnittsbetrachtungen und gestalterischen Massnahmen die lange Sichtachse des Tannewägs zweckmässig zu unterbrechen. Es ist zu prüfen ob die vertikalen Versätze anzupassen sind und Parkverbote vor und nach dem Schularealübergang zu Gunsten besserer Sichtverhältnisse für den Fussverkehr vorzusehen sind (in Abstimmung mit IR-Nr. S5 «Erweiterung Tempo-30-Zone Sonnefäld/Hauffäld» und Kapitel 4.4 «Parkieren auf öffentlichem Grund»).

IR-Nr. S9	Massnahme	«Sichere Achse» Chüewäg+
	Zeithorizont	mittelfristig, bis 2031
	Zuständigkeit	Gemeinde, Kantonspolizei

Die Strassenachse Chüewäg+ (Chüewäg und Scheidwäg) führt auf dem direktesten Weg vom Ortszentrum zur Bahnunterführung West und weiter ins Industriegebiet Eichenrüteneu und erklärt deshalb das Potenzial als «Schleichweg» bzw. Alternativweg für den motorisierten Individualverkehr zur Bahnhofstrasse und Bahnunterführung. Dieser Schleichverkehr auf dem Chüewäg ist mittels geeigneten Massnahmen auf das übergeordnete Strassennetz zu kanalisieren und das Geschwindigkeitsniveau zu reduzieren (in Abstimmung mit IR-Nr. S5 «Erweiterung Tempo-30-Zone Sonnefäld/Hauffäld»).

Die «Sichere Achse» Chüewäg+ hat für den Fuss- und Veloverkehr das Potenzial die Anbindung des Ortszentrums an die öffentlichen Bauten (Schulanlage Schalmacker, Saalsporthalle) und an das Bahnhofsareal mit dem Arbeitsplatzgebiet zu verbessern. Diese kommunale Veloroute kann die übergeordneten Velorouten angemessen ergänzen, weshalb auf dieser «Sicheren Achse» die Einrichtung einer vortrittsberechtigten Velostrasse zu prüfen ist.

IR-Nr. S10	Massnahme	Platzgestaltung Reformierte Kirche
	Zeithorizont	mittelfristig, bis 2031
	Zuständigkeit	Gemeinde

Der öffentliche Raum im Bereich der Reformierten Kirche ist mit Einbezug der Vorplätze und Gärten zu einem Platz mit hoher Aufenthaltsqualität aufzuwerten und der Verkehr in Abstimmung mit IR-Nr. S2 «Tempo-30-Zone Ortszentrum» zu beruhigen. Der Platz bei der Reformierten Kirche ergänzt die beiden anderen Plätze im Ortszentrum (Gnossiplatz und Sternenplatz) und soll deshalb in der Gestaltungssprache einheitlich ausgebildet werden.

IR-Nr. S11	Massnahme	Knoten Wisegass-Brüelgass
	Zeithorizont	mittelfristig, bis 2031
	Zuständigkeit	Gemeinde, Kantonspolizei

Die Vortrittsregelung bei der Kreuzung Wisegass-Brüelgass ist zu klären und zu verdeutlichen. In diesem Zusammenhang ist die Bedeutung der Achse Chilegass-Wisegass (ausserhalb Siedlungsgebiet) als Schleichweg von der reformierten Kirche zur Badener-Landstrasse zu hinterfragen. Die Erschliessung der Bauzone kann in der Regel nicht über die Landwirtschaftszone erfolgen.

4.4 Parkieren auf öffentlichem Grund

IR-Nr. P	Massnahme	Parkierungskonzept
	Zeithorizont	kurzfristig, bis 2026
	Zuständigkeit	Gemeinde, Kantonspolizei

Innerhalb des Siedlungsgebiets ist die Parkplatzsituation auf öffentlichem Grund gesamthaft zu überprüfen. Begehungen haben gezeigt und die vielen Meldungen aus der Bevölkerungsumfrage bestätigt, dass das Angebot auch von Fremdparkierer regelwidrig genutzt wird und dass Autos an Stellen abgestellt werden, welche die Verkehrssicherheit gefährden. Die Gemeinde will das Parkieren auf öffentlichem Grund deshalb neu ordnen. Es wird eine klare und einfach zu handhabende Parkplatz-Regelung angestrebt. In einem noch zu erstellenden Parkierungskonzept sind das zweckmässige Parkraumangebot und die angemessene Bewirtschaftung der Parkplätze auf öffentlichem Grund zu klären bzw. die geltende Nachtparkverordnung der Gemeinde Rafz vom 15. März 2010 zu überprüfen.

4.5 Entwicklungsgebiete

Grundsatz

Gebiete, die neu entwickelt werden, erzeugen zusätzlichen Verkehr. Es ist daher wichtig, Siedlungsentwicklung und Verkehr sorgfältig aufeinander abzustimmen. Neu zu entwickelnde Gebiete sollen für den Fuss- und Veloverkehr gut erschlossen sein. Wichtig sind sichere und direkte Fuss- und Velowegverbindungen zum Ortszentrum und zu den Zielorten sowie zum Bahnhof und zu den Bushaltestellen. Der motorisierte Individualverkehr soll möglichst direkt über die Hauptverkehrsstrassen erschlossen werden. Zudem ist die Kapazität auf dem Strassennetz zu prüfen.

IR-Nr. E1	Massnahme	Gestaltungsplan Tierloch (Hauenstein AG)
	Zeithorizont	mittelfristig, bis 2031
	Zuständigkeit	Grundeigentümer, Flurweggenossenschaft, Gemeinde, Kantonspolizei, Kanton

Im Rahmen des Gestaltungsplanes Tierloch soll die Zufahrt zur Grossgärtnerei neu geregelt und ein Einbahnsystem geprüft werden. Um den Schleichverkehr über den Imstlerwäg / Solgernerwäg zu vermeiden (bei Überlastung Knoten Bergstrasse/Landstrasse), könnte auf den betroffenen Flurwegen ein Fahrverbot erlassen werden. Diese harte Massnahme ist jedoch erst weiterzuverfolgen, wenn sich die Probleme verschärfen sollten.

IR-Nr. E2	Massnahme	Personenunterführung Bahnhof Rafz
	Zeithorizont	kurzfristig, bis 2026
	Zuständigkeit	Grundeigentümer, Gemeinde, SBB

Das Arbeitsplatzgebiet Eichenrütene ist für den Fussverkehr direkt und sicher mit dem Bahnhof Rafz zu verbinden. Die Personenunterführung beim Bahnhof Rafz als Bestandteil der «Sicheren Achse» ist deshalb zu verlängern und der Fussweg mit der Gewerbestrasse zu verbinden.

IR-Nr. E3	Massnahme	Entwicklung ZZ Wancor
	Zeithorizont	mittelfristig, bis 2031
	Zuständigkeit	Grundeigentümer, Gemeinde

Bei der Gebietsentwicklung ZZ Wancor ist insbesondere die Anbindung des Areals ans Ortszentrum bzw. die Weiterführung der «Sicheren Achse» parallel zur Landstrasse zu klären und die Wegverbindung zu sichern.

IR-Nr. E4	Massnahme	Entwicklung Eichenrütene
	Zeithorizont	mittelfristig, bis 2031
	Zuständigkeit	Grundeigentümer, Gemeinde

Bei einer Einzonung und anschliessenden Erschliessung der Reservezone Eichenrütene ist insbesondere die Anbindung des Areals an den Bahnhof bzw. die Weiterführung der «Sicheren Achse» Tannewäg+ zu klären und die Wegverbindung zu sichern.

4.6 Handlungsbedarf Hauptstrassen

IR-Nr. H1	Massnahme	Fussgängerstreifen Bergstrasse/Heereguet
	Zeithorizont	kurzfristig, Sofortmassnahme
	Zuständigkeit	Gemeinde, Kantonspolizei, Kanton

Die Bergstrasse wird von Schulkindern oft auf Höhe der Strasse Heereguet überquert statt beim Fussgängerstreifen. Es sind bauliche Massnahmen zu prüfen, um diese gefährliche Wegabkürzung, aufgrund den kurzen Sichtweiten, zu unterbinden. Beim Fussgängerstreifen Bergstrasse/Heereguet wird regelmässig angehalten, um Schulkinder des Schulhauses Götze ein- oder aussteigen zu lassen (Elterntaxi). Das Halten auf dem Fussgängerstreifen ist gemäss Art. 18 Abs. 2 Verkehrsregelnverordnung (VRV) nicht gestattet. Demnach ist es nicht sinnvoll ein weiteres Verbot auszusprechen. Die Einhaltung der gesetzlichen Regelungen ist in Zusammenarbeit mit der Schule Rafz den Eltern zu kommunizieren und regelmässig zu kontrollieren.

IR-Nr. H2	Massnahme	Badener-Landstrasse
	Zeithorizont	kurzfristig, bis 2026
	Zuständigkeit	Kanton, Kantonspolizei, Gemeinde

Das hohe Geschwindigkeitsniveau auf der Badener-Landstrasse im Innerortsbereich Hegi bis Bahnhofstrasse ist mit einer auf die Siedlung abgestimmten Verkehrsraumgestaltung zu reduzieren. Folgende Ziele sind zu erreichen:

- Verkehr beruhigen und Unfallstellen entschärfen
- Verkehrssicherheit für Velo- und Fussverkehr erhöhen
- Integration des Strassenraums in das Ortsbild verbessern
- Trennwirkung des Strassenraums mittels sicherer Querungen für den Fuss- und Veloverkehr minimieren

IR-Nr. H3	Massnahme	Knoten Badener-Landstrasse/Scheidwäg
	Zeithorizont	kurzfristig, bis 2026
	Zuständigkeit	Kanton, Kantonspolizei, Gemeinde

Der Knoten an der Badener-Landstrasse/Scheidwäg ist ein wichtiger Bestandteil der «Sicheren Achse» Chüewäg+. Die Wichtigkeit dieses Übergangs ist auf der Badener-Landstrasse zu verdeutlichen und die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr zu optimieren (Sichtverhältnisse für den Veloverkehr).

IR-Nr. H4	Massnahme	Fussgängerstreifen Badener-Landstrasse / Chindegartewäg
	Zeithorizont	kurzfristig, bis 2026
	Zuständigkeit	Kanton, Kantonspolizei, Gemeinde

Der Fussgängerübergang an der Badener-Landstrasse auf Höhe Chindegartewäg ist ein wichtiger Bestandteil der «Sicheren Achse» Tannewäg+. Die Wichtigkeit dieses Fussgängerübergangs ist auf der Badener-Landstrasse zu verdeutlichen und die Verkehrssicherheit beim Fussgängerstreifen weiter zu optimieren.

IR-Nr. H5	Massnahme	Umbau Kreuzung Land-/Bahnhofstrasse
	Zeithorizont	kurzfristig, bis 2026
	Zuständigkeit	Kanton, Kantonspolizei, Gemeinde

Im Jahr 1998 hat die Fürer & Partner AG, Rafz im Auftrag der Baudirektion des Kantons Zürich ein Umbauprojekt der Kreuzung Landstrasse-Bahnhofstrasse erarbeiten lassen. Mit dem vorgeschlagenen Umbau zu einem Verkehrskreisel soll die Situation für Anwohner und Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Kreiselanlagen beruhigen den Verkehr dauerhaft. Geruchs- und Lärmimmissionen können auf erträgliche Werte reduziert werden. Verkehrsabläufe werden flüssiger. Es ist die früher entwickelte Lösung mit einem gesamthaften Knotenumbau (Verkehrskreisel) erneut zu prüfen.

Die Post hat mehrere Zu-/Wegfahrten ab der Landstrasse und unterbricht mit dem Parkplatz auch das Trottoir. Zusammen mit der Post ist eine neue Organisation der Parkplätze und der Zufahrten zu prüfen. Insbesondere ein durchgehendes Trottoir und die Konzentration auf eine Zu- und Wegfahrt (allenfalls getrennte Einfahrt und Ausfahrt) ist anzustreben. Gleichzeitig mit der Neugestaltung der Kreuzung kann die Erschliessung der Poststelle Rafz nachhaltig verbessert werden.

Es ist zudem eine Verkehrsberuhigung auf der Bahnhofstrasse von der Kreuzung Landstrasse bis zur Kreuzung Märktgass anzustreben.



Situationsplan
Landerwerb Bauprojekt
Kreuzung Landstrasse-
Bahnhofstrasse vom
25.4.2000,
Fürer & Partner AG, Rafz

IR-Nr. H6	Massnahme	Landstrasse
	Zeithorizont	kurzfristig, bis 2026
	Zuständigkeit	Kanton, Kantonspolizei, Gemeinde

Das hohe Geschwindigkeitsniveau auf der Landstrasse im Innerortsbereich Bahnhofstrasse bis Ortseingang ist mit einer auf die Siedlung abgestimmten Verkehrsraumgestaltung zu reduzieren. Folgende Ziele sind zu erreichen:

- Verkehr beruhigen und Unfallstellen entschärfen
- Verkehrssicherheit für Velo- und Fussverkehr erhöhen
- Integration des Strassenraums in das Ortsbild verbessern
- Trennwirkung des Strassenraums mittels sicherer Querungen für Fussgänger und Velofahrer minimieren

IR-Nr. H7	Massnahme	Landstrasse Ortseingang Ost
	Zeithorizont	kurzfristig, bis 2026
	Zuständigkeit	Kanton, Kantonspolizei, Gemeinde

Am Ortseingang an der Landstrasse soll ein Eingangstor erstellt werden. Dies trägt zur Reduktion der Geschwindigkeit am Ortseingang bei. Dadurch soll der Übergang inner-/ausserorts verdeutlicht werden, insbesondere für den dorfeinwärts fahrenden Verkehr, und der Verkehr beruhigt werden. Die Lage und die Gestaltung des Ortseingangs ist auf die folgenden Projekte abzustimmen:

- Bushaltestelle Alters- und Pflegeheim Peteracker mit Buswendeschlaufe
- Arealentwicklung Peteracker
- Gebietsentwicklung ZZ Wancor
- Hochwasserschutz Landbach

4.7 Öffentlicher Verkehr

Grundsatz

Alle Dorfteile sind gut und gleichwertig mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Die Bahn- und Busverbindungen in Richtung Zürich und Schaffhausen haben eine hohe Bedeutung für das Rafzerfeld. Das Angebot ist weiter zu verbessern und in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend zu einem Viertelstundentakt auszubauen.

IR-Nr. Ö1	Massnahme	ÖV-Erschliessung Oberdorf
	Zeithorizont	mittelfristig, bis 2031
	Zuständigkeit	Gemeinde, Kanton, Zürcher Verkehrsverbund

Der Dorfteil Oberdorf wird heute nur teilweise vom öffentlichen Verkehr abgedeckt. Es ist in Zusammenarbeit mit dem Kanton zu prüfen, mit welchen geeigneten Massnahmen dieser Dorfteil besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden kann.

IR-Nr. Ö2	Massnahme	Zusätzlicher Halt Buslinie 545
	Zeithorizont	mittelfristig, bis 2031
	Zuständigkeit	Gemeinde, Zürcher Verkehrsverbund

Die beiden nachfolgenden Bushaltestellen Bahnhof und Post sind rund 1'000 m voneinander entfernt, weshalb das Gebiet im Bereich des Schulhauses Schalmacker /Saalsporthalle ungenügend mit dem Bus erschlossen ist. Es ist deshalb eine zusätzliche Bushaltestelle am Tanneväg auf der Höhe Schulhaus Schalmacker /Saalsporthalle und an der Bahnhofstrasse zu prüfen.

IR-Nr. Ö3	Massnahme	Ausstattungsstandard der Bushaltestellen
	Zeithorizont	kurzfristig, bis 2026
	Zuständigkeit	Kanton, Zürcher Verkehrsverbund, Gemeinde

Der Ausstattungsstandard der Bushaltestellen ist zu erhöhen. Die Bushaltestellen müssen gestützt auf das Behindertengleichstellungsgesetz behindertengängig ausgestaltet werden (z.B. 22 cm hohe Haltekante, ausreichender Manövrierraum). Es ist darauf zu achten, dass alle Bushaltestellen mit hohen Einstiegszahlen einen einheitlichen Unterstand aufweisen. Mit der Errichtung von Unterständen, welche die Fahrgäste vor der Witterung schützen, kann die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöht und damit die Benutzung gefördert werden. Folgende Ausstattungselemente sind zu prüfen und falls angemessen vorzusehen:

- Fahrplaninformations-Steile
- Buswartehaus inkl. Beleuchtung
- Sitzgelegenheit
- Abfallbehälter
- taktil-visuelle Markierung (Aufmerksamkeitsfeld)

Die Lagen der Bushaltestellen sind bei diesen Arbeiten grundsätzlich zu überprüfen.

5. Umsetzung

Planerische Umsetzung

Das Verkehrskonzept 2031 dient den Behörden und der Verwaltung als Arbeitsgrundlage und Entscheidungshilfe. Es ist behördenverbindlich und soll daher von der kommunalen Exekutive bei ihren mobilitätsrelevanten Entscheidungen in den nächsten Jahren beachtet werden. Mit den aus dem Konzept resultierenden Massnahmen soll die Verkehrsinfrastruktur sicherer und attraktiver gemacht werden. Bei der Planung sind die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes resp. die Hindernisfreiheit zu berücksichtigen.

Das Verkehrskonzept 2031 bildet die Grundlage für

- die Revision der kommunalen, behördenverbindlichen Teilrichtpläne,
- die Koordination mit Nachbargemeinden (z.B. bei Revision regionaler und kantonaler Richtplan),
- die Abstimmung bei Nutzungsplanungen,
- die Strassensanierungsprojekte,
- den Bau und Ausbau von Wegen,
- die Sanierung lokaler Schwachstellen,
- die Markierung und Signalisation von Strassen und Wegen.

Im Sinne einer Erfolgskontrolle ist der Stand der Umsetzung zu prüfen. Das Controlling ist fester Bestandteil des Verkehrskonzepts 2031 und ist auf die Möglichkeiten und Ressourcen der Gemeinde Rafz abgestimmt. Die Auswirkungen der einzelnen Massnahmen in den Interventionsräumen müssen signifikant sein, das heisst, sie sollen zu einer deutlichen Verbesserung gegenüber dem vorherigen Zustand führen. Die Planungs- und Energiekommission (PEK) ist zuständig für das Controlling. Der Gemeinderat Rafz wird periodisch darüber informiert.

Polizeiliche Umsetzung

Signalisationen, Markierungen sowie Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen fallen unter den Begriff der polizeilichen Massnahmen. Die verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich ist für die Bewilligung und die Verfügung von polizeilichen Massnahmen zuständig.

Zusätzlich gehören auch Verkehrsinstruktionen in den Zuständigkeitsbereich der Polizei. Die jüngsten und schwächsten Verkehrsteilnehmer, Kindergarten- und Primarschüler, können durch Verkehrsinstruktionen über Gefahren und Verhalten aufgeklärt werden.

Bauliche Umsetzung

Selbstverständlich kann das Konzept aus finanziellen Gründen nur schrittweise und im Zusammenhang mit anderen Tief- und Hochbaumassnahmen realisiert werden. Bei der Umsetzung gilt es zu berücksichtigen, dass gleichzeitig im selben Strassenabschnitt realisierbare und aufeinander abgestimmte Massnahmen besser akzeptiert werden, als nicht koordinierte Einzelmassnahmen. Die Kompetenz für die mit der Umsetzung verbundenen Kreditbewilligungen richtet sich nach der Gemeindeordnung.

Verkehrskonzept 2031

Interventionsräume, Übersichtsplan 1:5000

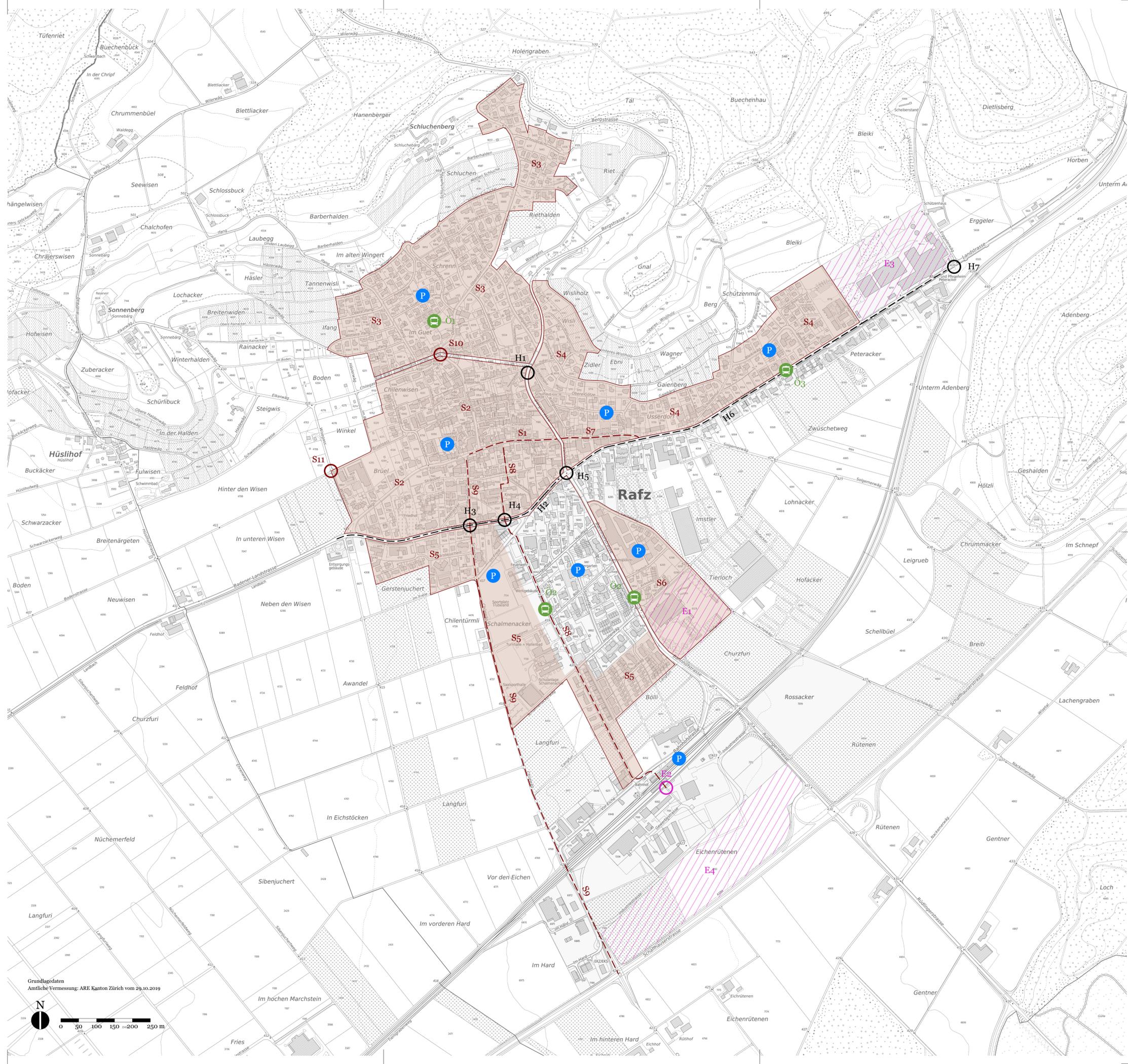
Gemeinde Rafz

30. Oktober 2020

PLANE RAUM.
verkehrsplanung
raumentwicklung



- S1 Interventionsraum-Nr.
- Strassenraumgestaltung (S)
- P Flächendeckendes Parkierungskonzept (P)
Lage schematisch
- E Entwicklungsgebiete (E)
- Handlungsbedarf Hauptstrassen (H)
- Ö Öffentlicher Verkehr (Ö)



Grundlagedaten
Amtliche Vermessung: ARE Kanton Zürich vom 29.10.2019

