



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

Radwegstudie Rickenbach

Hauptstrasse Route 353
Kilometer 1.76 – 2.80
Schlussfassung



Auftraggeber

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr AFV
Abteilung Infrastrukturplanung
Urs Günter, Andreas Rupf
Neumühlequai 10
Postfach
8090 Zürich

Verfasser

Suter • von Känel • Wild • AG
Siedlung Landschaft Verkehr Umwelt
Förrlibuckstrasse 30 8005 Zürich skw.ch
Tel. +41 (0)44 315 13 90 info@skw.ch

Anita Brechbühl, Jill Brütsch

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	5
Abbildungsverzeichnis	5
1 Projektorganisation	7
1.1 Auftraggeber	7
1.2 Auftragnehmer	7
1.3 Aufgabenstellung und Zielformulierung	7
1.4 Projektperimeter	8
1.5 Projektbeteiligte	8
2 Ausgangslage	10
2.1 Grundsätze	10
2.2 Kantonaler Velonetzplan	11
2.3 Signalisierte SchweizMobil-Routen	13
2.4 Regionaler Richtplan Verkehr	14
2.5 Kommunalen Richtplan Verkehr	17
2.6 Projektrelevante Planungen	18
2.7 Kunstbauten	19
2.8 Bachdurchlässe	19
2.9 Zonenplan	20
2.10 Denkmalschutz/Ortsbildschutz	21
2.11 Naturgefahren/Hochwasserschutz	22
2.12 Belastete Standorte	23
2.13 Lärmbelastung	23
2.14 Normen, Richtlinien, Grundlagen	24
3 Situationsanalyse	25
3.1 Genereller Beschrieb	25
3.2 Strassenmerkmale	30
3.3 Situations- und Problemanalyse	32
3.4 Unfallauswertung	35
4 Varianten	36
4.1 Variantenstudium	36
4.2 Erster Variantenentscheid	40
4.3 Evaluation der Varianten	41
4.4 Untersuchung punktueller Optionen	44
4.5 Begründung Entscheid Bestvariante	46
5 Bestvariante	47
5.1 Projektbeschrieb	48
5.2 Landerwerb	55
5.3 Kosten / Kostenteiler	56
5.4 Lärm	57
5.5 Abweichungen von kantonalen Standards	57
5.6 Klärungsbedarf im Vorprojekt	57
6 Vernehmlassung	58

6.1	Auswertung der Stellungnahmen	59
7	Unterlagen	63

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Projektbeteiligte	9
Tabelle 2	Strassenmerkmale	30
Tabelle 3	Auswertung der Stellungnahmen	59

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Projektperimeter	8
Abbildung 2	Netzhierarchie kantonales Velonetz, Alltagsveloverkehr	11
Abbildung 3	Abschnitt Velonetzplan (Quelle: ewp AG, 2014)	12
Abbildung 4	Kantonales Radwegnetz / Radwegstrategie	12
Abbildung 5	Signalisierte Routen (SchweizMobil)	14
Abbildung 6	Regionaler Richtplan Verkehr, Fuss- und Wanderwege (regionaler Richtplan RWU, Stand: Beschluss Regierungsrat 1997)	15
Abbildung 7	Regionaler Richtplan Verkehr (regionaler Richtplan RWU, Stand: Verabschiedung Delegiertenversammlung 16. März 2016)	16
Abbildung 8	Kommunaler Richtplan Verkehr (Gemeinde Rickenbach)	17
Abbildung 9	Ausschnitt aus dem Radwegprojekt Sulz	18
Abbildung 10	Kunstabauten (GIS-Browser)	19
Abbildung 11	Zonenplan Gemeinde Rickenbach (Gemeinde Rickenbach, von Baudirektion genehmigt am 5. Juli 2011)	20
Abbildung 12	Denkmalschutz (GIS-Browser)	21
Abbildung 13	Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder (GIS-Browser)	22
Abbildung 14	Lärmbelastung (Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz)	23
Abbildung 15	Beidseitiger Rad-/Gehweg (Blickrichtung Sulz)	25
Abbildung 16	Rickenbach Ortseingang, Leitinsel mit Baum	26
Abbildung 17	Einmündung Austrasse, Bushaltestelle Rickenbach Dorf (Richtung Attikon)	27
Abbildung 18	Einmündung Grüterstrasse	28
Abbildung 19	Langsamverkehrsachsen	33
Abbildung 20	Problemaplan Rickenbach	34
Abbildung 21	Unfallplan Rickenbach	35
Abbildung 22	Schemaplan Variante A1	36
Abbildung 23	Schemaplan Variante A2	37
Abbildung 24	Schemaplan Variante A3	38
Abbildung 25	Schemaplan Variante 1A	41
Abbildung 26	Schemaplan Bestvariante 1B	41
Abbildung 27	Schemaplan Bestvariante 2	42

Abbildung 28	Querschnitt Varianten 1	42
Abbildung 29	Querschnitt Bushaltestelle	43
Abbildung 30	Querprofil 2	43
Abbildung 31	Optionen Fussgängerübergang Hauptstrasse/Grüterstrasse	44
Abbildung 32	Optionen Fussgängerübergang Grüterstrasse	45
Abbildung 33	Option Veloquerung Austrasse	45
Abbildung 34	Schemaplan Bestvariante	47
Abbildung 35	Verflechtungsstellen (Eingangstor Sulz) Variante 1	48
Abbildung 36	Verflechtungsstellen (Eingangstor Sulz) Variante 2	48
Abbildung 37	Bushaltestelle als Auftakt für den Abschnitt Mischverkehr	49
Abbildung 38	Links: Planausschnitt Querschnittswechsel mit vertikalem Versatz Rechts: Referenzbild, Quelle: bfu-Fachdokumentation 2.048, Strassenraumgestaltung	49
Abbildung 39	Querschnitt 1 Bestvariante Kernfahrbahn	50
Abbildung 40	Querschnitt 1 Bestvariante Mischverkehr	50
Abbildung 41	Querschnitt Bestvarianten bachseitiger Landerwerb	51
Abbildung 42	Anordnung der Bushaltestelle Bestvarianten	52
Abbildung 43	Querschnitt Bestvarianten Bushaltestelle	53
Abbildung 44	Anordnung der Bushaltestelle Variante Busbucht	53
Abbildung 45	Querschnitt Bushaltestelle Option Busbucht	54
Abbildung 46	Kostenschätzung +/- 30 %	56

1 Projektorganisation

1.1 Auftraggeber

Das Amt für Verkehr in der VD des Kantons Zürich ist gemäss Auftrag der Regierung hoheitlich für die Ausarbeitung von Verkehrsstudien auf Staatsstrassen, speziell auch für die Radweginfrastruktur, zuständig.

1.2 Auftragnehmer

Das Büro Suter • von Känel • Wild • AG wurde mit der Projektentwicklung, der Projektierung und der Projektkoordination der vorliegenden Radwegstudie beauftragt.

1.3 Aufgabenstellung und Zielformulierung

Für die Hauptstrasse sind im Abschnitt Rickenbach Dorf (Toblerweg bis Mülhaldenstrasse) zur Lückenerschliessung der Nebenverbindungen in einem Variantenfächer die möglichen Massnahmenoptionen aufzuzeigen und eine Bestvariante mit dem Kanton und involvierten Fachstellen auszuarbeiten.

Die Studie verfolgt die Ziele:

Allgemein

- siedlungsorientierte Gestaltung innerorts
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle

Veloverkehr

- Lückenschliessung Veloverkehr
- sichere, durchgängige und direkte Wegführung
- Behebung der Schwachstellen gemäss Velonutzplan (fehlender Radstreifen innerorts / fehlende Querungshilfe am Radwegende / Knoten ohne Abbiegemarkierung)

Fussverkehr

- Aufwertung Fussverkehr quer und längs
- sichere Querungsstellen

Öffentlicher Verkehr

- Haltestellen prüfen (Lage/Betrieb/Zugang)

1.4 Projektperimeter

Der Projektperimeter umfasst die Hauptstrasse Route 353 im Abschnitt Rickenbach Dorf. Der Abschnitt ist ca. 1'170 m lang (Kilometer 1.76 bis 2.80).

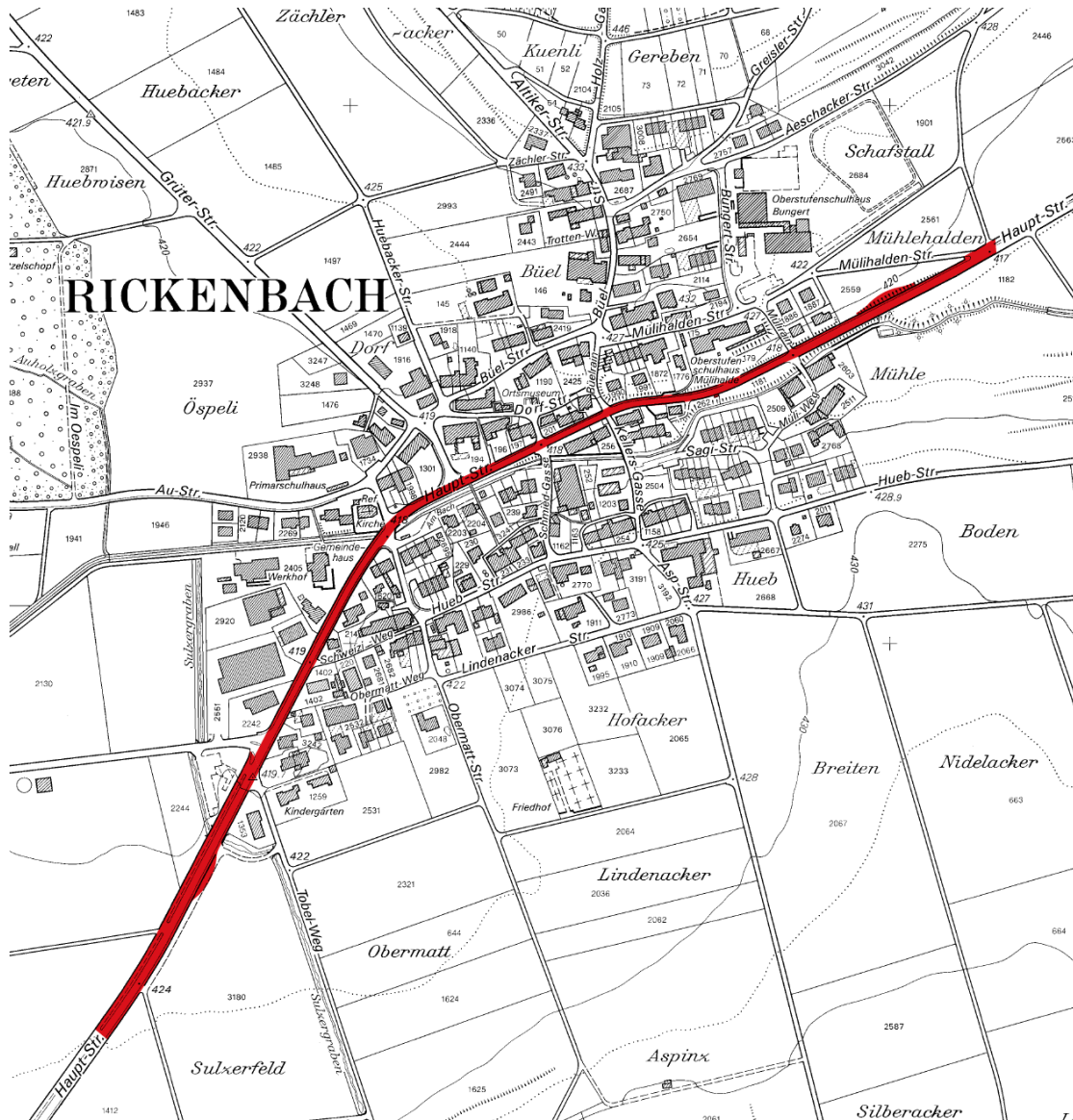


Abbildung 1 Projektperimeter

1.5 Projektbeteiligte

Im Rahmen der Erarbeitung der vorliegenden Radwegstudie wurden die nachfolgend aufgeführten Stellen in die Variantenevaluation einbezogen. Die beschriebene Bestvariante ist somit breit abgestützt und wird von den Beteiligten mitgetragen.

Tabelle 1 Projektbeteiligte

Gemeinde Rickenbach:	Christoph Lang, Vorsteher Finanzen, Sicherheit und Verkehr
	Heidi Fink, Vorsteherin Werke und Tiefbau
	Roger Jung, Gemeindeschreiber
 Kantonale Stellen:	
Volkswirtschaftsdirektion, Infrastrukturplanung	Urs Günter, Andreas Rupf
Baudirektion, Projektieren und Realisieren	Markus Walt / Hannes Zotter (neu)
Baudirektion, Unterhalt:	Kurt Rohner
Sicherheitsdirektion, Kantonspolizei	Bruno Winkler
 Öffentlicher Verkehr:	
Postauto Schweiz AG	Brix Frischknecht

2 Ausgangslage

2.1 Grundsätze

Dem Fuss- und Veloverkehr kommt insbesondere bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr und als Mittel zur aktiven Erholung eine besondere Bedeutung zu. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Fuss- und Veloverkehr zudem Bestandteil von attraktiven und umweltfreundlichen Transportketten auch über längere Distanzen. Der Kanton Zürich unterstützt die Ziele des Bundes zur Anhebung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr. (*Auszug Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich, 2006*)

In der Richtlinie "Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich" werden diesbezüglich folgende Grundsätze als Regel festgelegt:

- Ausserorts werden Radverkehrsanlagen als gemeinsame Rad- und Fusswege erstellt. Die Minimalbreite beträgt 2.50 m, mit einem Trennstreifen von 1.5 m von der Fahrbahn abgetrennt.
- Innerorts sind beidseitige Radstreifenlösungen vorzusehen. Die Minimalbreite beträgt 1.25 m. Bei Abschnitten der Radwegstrategie kommen in der Regel jedoch die Kriterien für Mehrbreiten zum Zug, welche zu einer Normalbreite der Radstreifen von 1.50 m führen.

Neben der Aufwertung für den Veloverkehr strebt der Kanton Zürich bei der Erarbeitung von Radwegstudien grundsätzlich folgende weiteren Ziele an:

- Für den Fussverkehr ist gleichermassen eine Aufwertung anzustreben. Dazu gehören die Schliessung von Lücken der Fusswegverbindungen entlang Staatsstrassen und auch die Sicherheitsüberprüfung von Querungsstellen für den Fussverkehr gemäss den aktuellen Anforderungen. In der Regel werden mit Schutzinsel gesicherte Fussgängerquerungen angestrebt.
- ÖV-Haltestellen sind hinsichtlich ihrer Lage, Ausgestaltung und der hindernisfreien Ausgestaltung zu überprüfen und, falls nötig, entsprechend zu konzipieren und schlussendlich zu sanieren.
- Die in den Ausbaustandards des Kantons festgelegten Charakteristika gemäss den Verkehrslastklassen (T-Klassierung) werden angestrebt. Die Strassen sind anhand der Verkehrsmenge, der massgeblichen Begegnungsfälle und der Sicherheitsüberlegungen (effektives und potentiell Unfallschicksal, Fussgänger, ÖV) zu dimensionieren.

2.2 Kantonaler Velonetzplan

Mit dem RRB 591/2016 wurde im Kanton Zürich der kantonale Velonetzplan festgelegt. Er schliesst eine Lücke der strategischen Planung im Bereich des Veloverkehrs und ergänzt so die bestehenden sektoralen Planungen und Strategien der anderen Verkehrsträger.

Mit dem Velonetzplan wird die planerische Grundlage für ein auf die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs ausgerichtetes Radwegnetz geschaffen. Pendlerinnen und Pendler auf dem Weg zur Arbeit, zu den Ausbildungsstätten oder Fahrten zum Einkauf sind die Hauptzielgruppe. Bei einer Alltagsverbindung hat in erster Linie der Weg zum Ziel eine hohe Bedeutung, indem sie den Ausgangspunkt möglichst direkt und sicher mit dem Endpunkt verbindet. Im Distanzbereich zwischen 5 km und 15 km ist das Velo eine echte Alternative zum öffentlichen und motorisierten Individualverkehr, sofern die Veloinfrastruktur sicher und durchgängig ist.

Die Alltagsverbindungen werden aufgrund der ermittelten Nachfrage des Veloverkehrs und des Potenzials einerseits in Neben- und Hauptverbindungen und andererseits in Pilotprojekte Veloschnellrouten eingeteilt. Nebenverbindungen werden dort eingesetzt, wo das Potenzial und/oder die Nachfrage gering sind. Wo das Potenzial und/oder die Nachfrage hoch sind, werden Hauptverbindungen eingesetzt. Bei höchster Nachfrage und/oder höchstem Potenzial können eigentrasseerte Veloschnellrouten und innerorts auch Velostrassen zum Einsatz kommen.



* Velostrassen: Pilotprojekt durch ASTRA vorgesehen

Abbildung 2 Netzhierarchie kantonales Velonetz, Alltagsveloverkehr

Die vorliegende Studie behandelt die Abschnitte A09-094 und A09-100 in Rickenbach mit insgesamt drei Schwachstellen mit hoher Massnahmenpriorität.

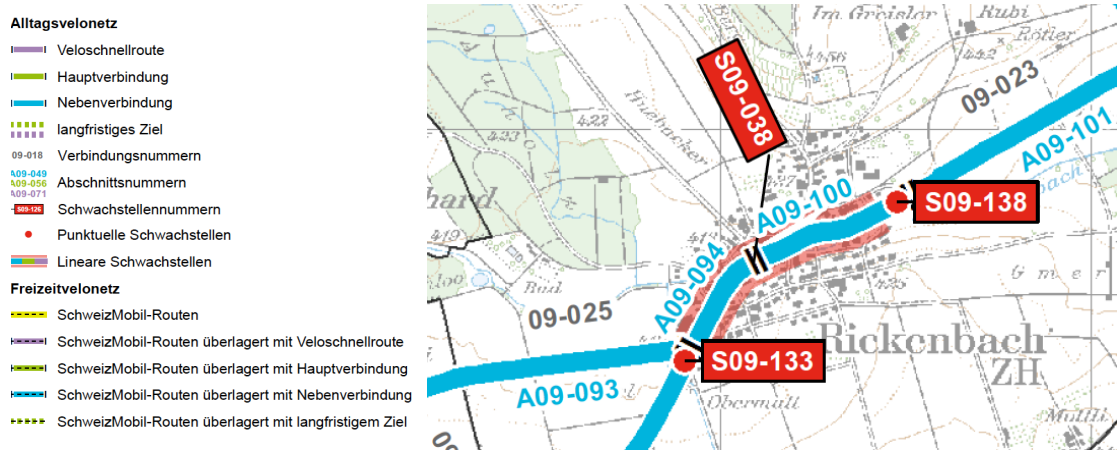


Abbildung 3 Abschnitt Velonetzplan (Quelle: ewp AG, 2014)

Auf der Hauptstrasse verläuft der Radweg, Verbindungsroute Nr. 1052, von Sulz bis Ellikon an der Thur. Ein weiterer Radweg, Verbindungsroute Nr. 1064, wird über Rietmüli bis Rickenbach Dorf geführt.

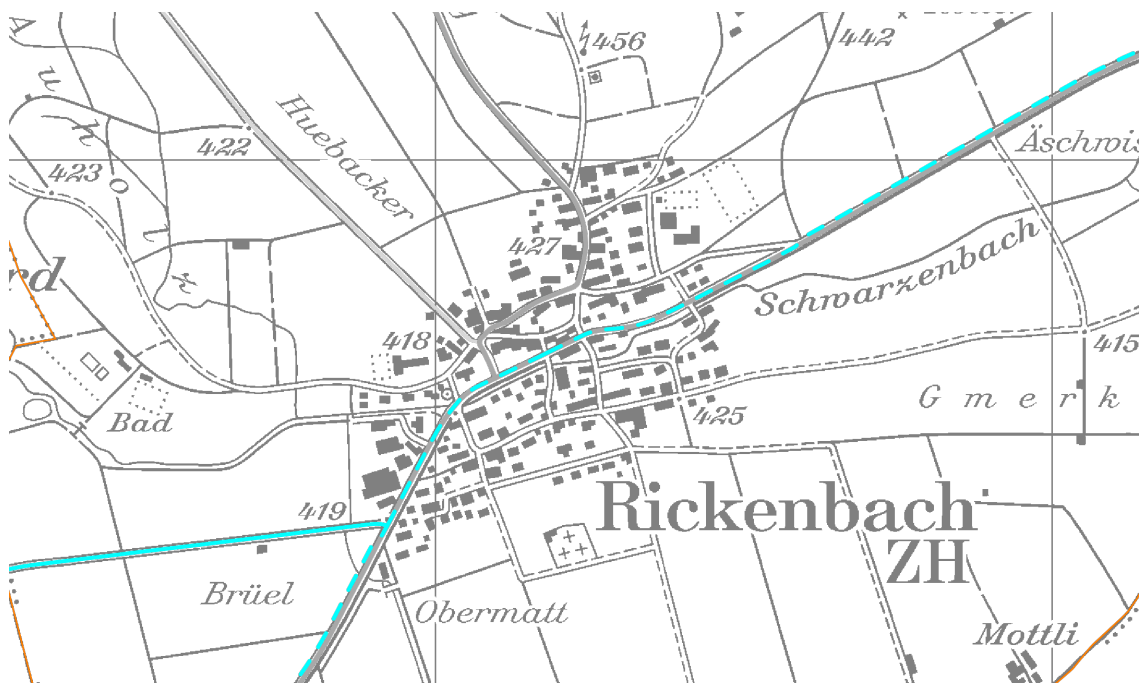


Abbildung 4 Kantonales Radwegnetz / Radwegstrategie

2.3 Signalisierte SchweizMobil-Routen

Die Wegweisung der Routen von SchweizMobil ist in der ganzen Schweiz einheitlich. Sie basiert auf der Schweizer Norm für die Signalisation des Langsamverkehrs (SN 640 829). Sie wurde für die Realisierung von SchweizMobil überarbeitet und regelt die Wegweisung des Langsamverkehrs verbindlich.

Das SchweizMobil-Routennetz unterteilt sich in nationale und regionale Routen. Es richtet sich in erster Linie an den Freizeitveloverkehr, dabei speziell auch an ortsunkundige regionale und nationale Velotouristen.

Die signalisierten Routen sind in der Planung sowohl hinsichtlich Sicherheit und Logik der Linieneinführung als auch hinsichtlich der Anbindung an lokale Verbindungen, insbesondere zu Ortszentren und Bahnhöfe, zu berücksichtigen.

Im Bearbeitungsperimeter sind auf SchweizMobil folgende Routen festgelegt:

- bestehende Skatingroute (violett) (3 Mittelland Skate, Etappe 2 Weinfelden–Winterthur)
- bestehende Wanderrouten (grün)

Es gibt innerhalb des Perimeters keine SchweizMobil-Velorouten.

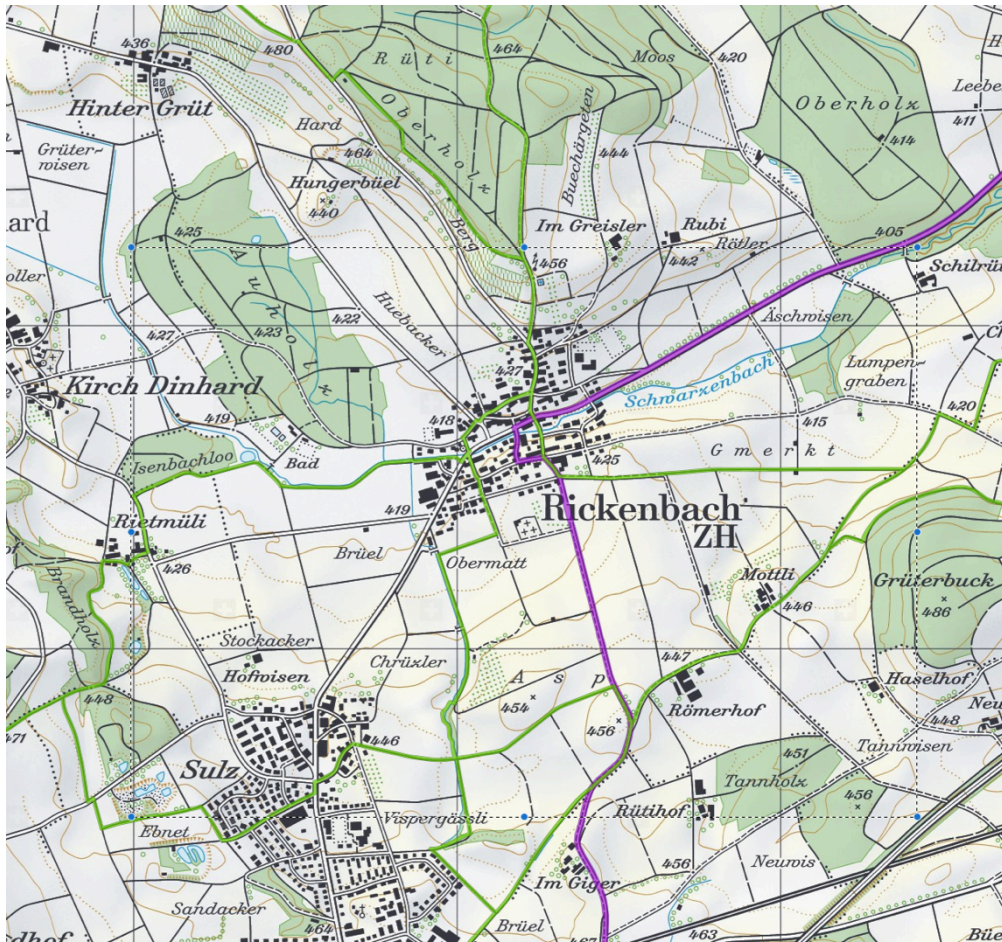


Abbildung 5 Signalisierte Routen (SchweizMobil)

2.4 Regionaler Richtplan Verkehr

Im regionalen Richtplan sind folgende relevante Festlegungen vorhanden:

- Bestehender Fuss-/Wanderweg von Sulz, Rietmüli, Menzengrüt und Greisler von und nach Rickenbach Dorf
- Bestehender, beidseitiger Veloweg entlang Hauptstrasse von Sulz bis Kreuzung Hauptstrasse–Toblerweg
- Bestehender, einseitiger Veloweg entlang Hauptstrasse von Ellikon an der Thur bis Kreuzung Hauptstrasse–Mühlihaldenstrasse
- Geplanter Veloweg entlang Hauptstrasse im Abschnitt Rickenbach Dorf (Toblerweg bis Mühlihaldenstrasse)

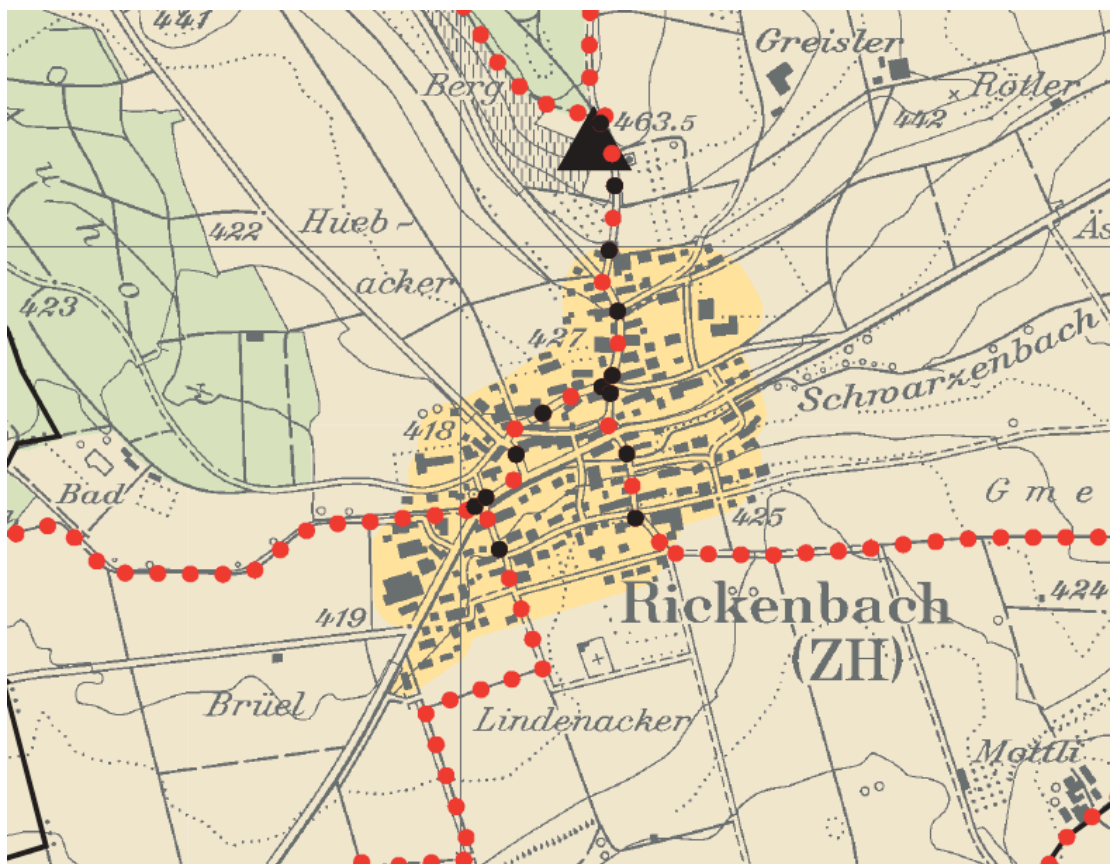


Abbildung 6 Regionaler Richtplan Verkehr, Fuss- und Wanderwege (regionaler Richtplan RWU, Stand: Beschluss Regierungsrat 1997)

Übergeordnete Festlegungen		Regionale Inhalte		
bestehend	geplant	bestehend	geplant	
		●●●●●●	○●●●●○	Fuss-/ Wanderweg ohne Hartbelag
		●●●●●●		Fuss-/ Wanderweg mit Hartbelag
		●●●●●●	●●●●●●	Bei Ersatz aufzuhebender Fuss-/ Wanderweg

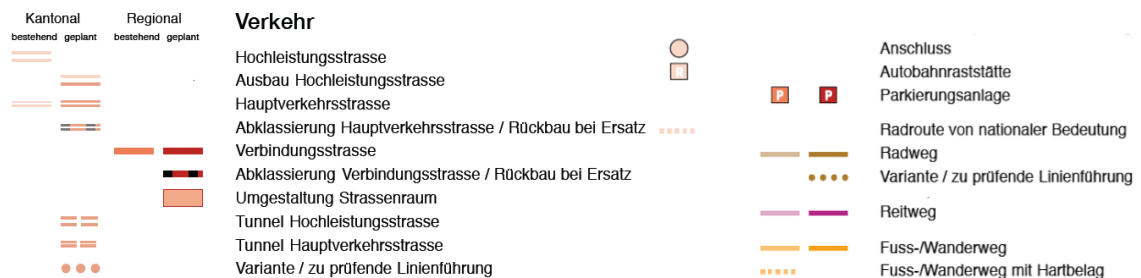
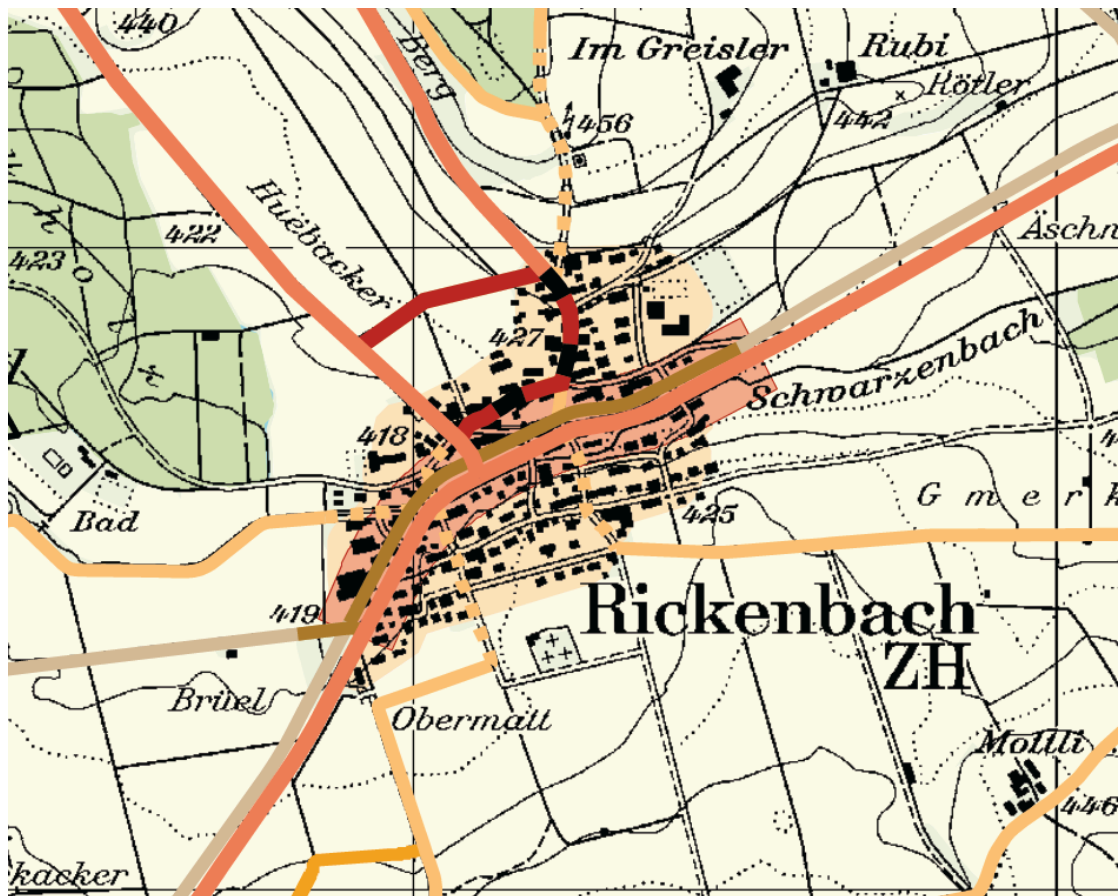


Abbildung 7 Regionaler Richtplan Verkehr (regionaler Richtplan RWU, Stand: Verabschiedung Delegiertenversammlung 16. März 2016)

Für die Radrouten sind gegenüber dem regionalen Richtplan, Stand 5.12.2005, keine Änderungen zu beachten. Der regionale Richtplan für die Region Winterthur und Umgebung (RWU) befindet sich derzeit in Revision.

2.5 Kommunalen Richtplan Verkehr

Im kommunalen Richtplan sind folgende relevante Festlegungen vorhanden:

- Fusswegverbindungen entlang Brüelstrasse, Huebackerstrasse, Huebstrasse, Obermattstrasse und Kellergasse
- Velowegverbindungen entlang Hauptstrasse
- Geplanter kommunaler Parkplatz mit Zufahrt bei Brüel

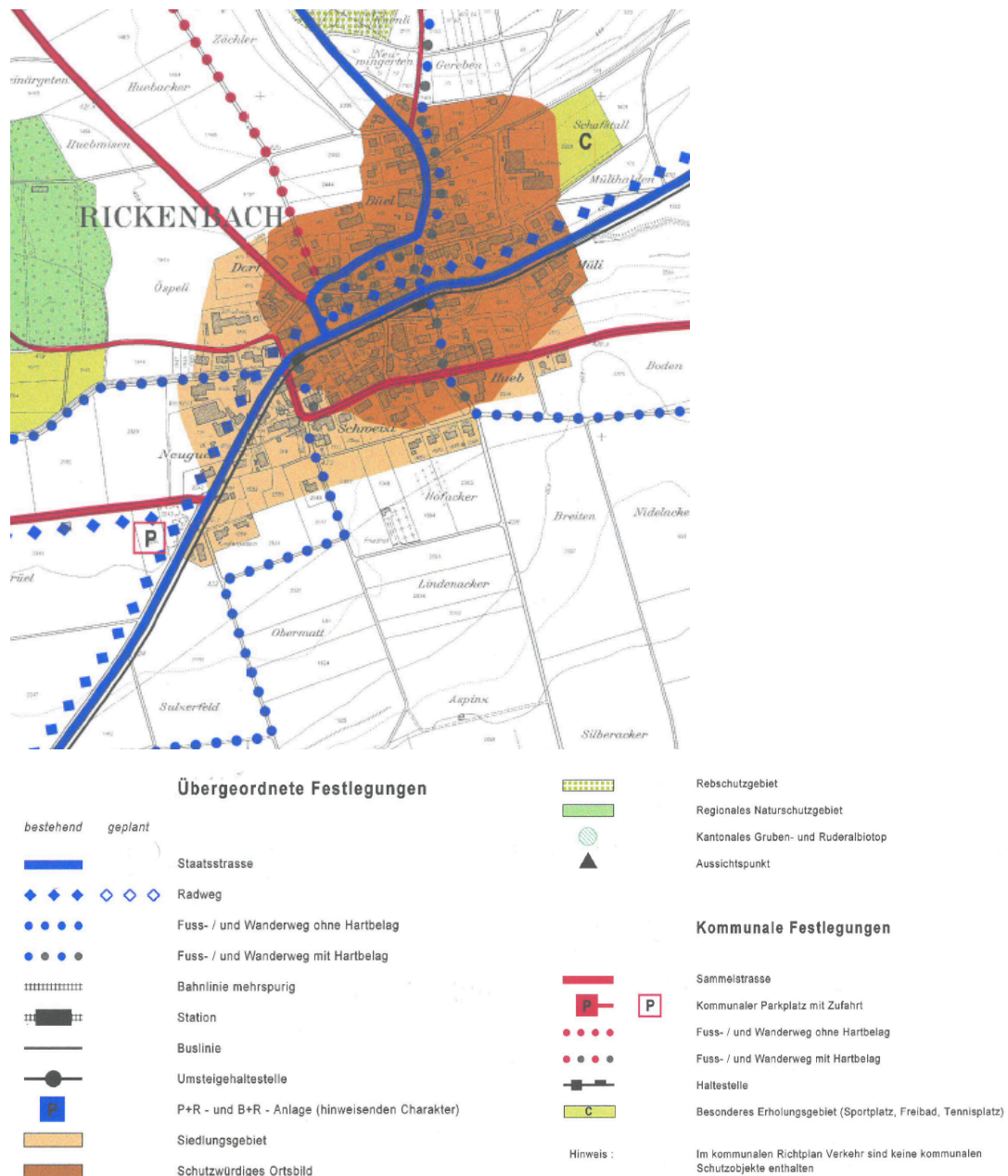


Abbildung 8

Kommunaler Richtplan Verkehr (Gemeinde Rickenbach)

2.6 Projektrelevante Planungen

Für den Bearbeitungsperimeter ist das Projekt BGK Büelstrasse zu beachten, welches sich unter anderem mit der im Untersuchungsperimeter liegenden Bushaltestelle Rickenbach Dorf (Richtung Rickenbach-Attikon, Bahnhof) beschäftigt und bereits ein Variantenstudium dieser Haltestelle durchgeführt hat.

Zudem schliesst der Abschnitt an die Veloverbindung Rickenbach Dorf–Rickenbach-Sulz (09-026) an.

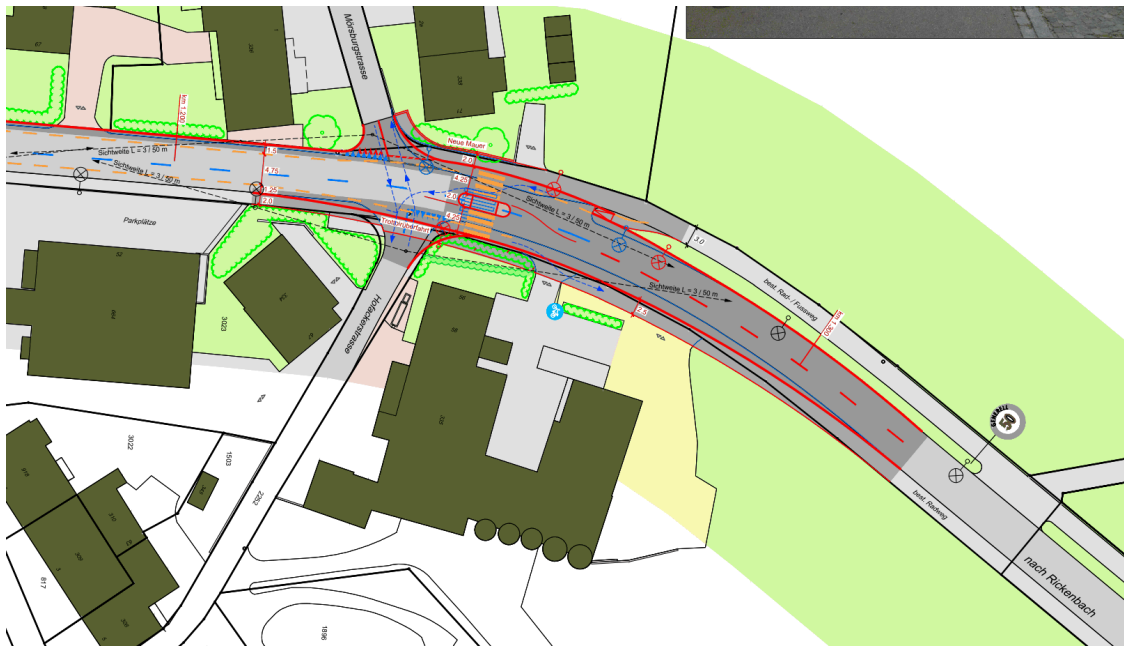


Abbildung 9 Ausschnitt aus dem Radwegprojekt Sulz

Die Sanierung der Hauptstrasse ist auf 2019 terminiert.

2.7 Kunstbauten

Innerhalb des Bearbeitungsperimeters bestehen zwei Kunstbauten (Brückenbauwerke), die in der Verantwortung des Kantons stehen.

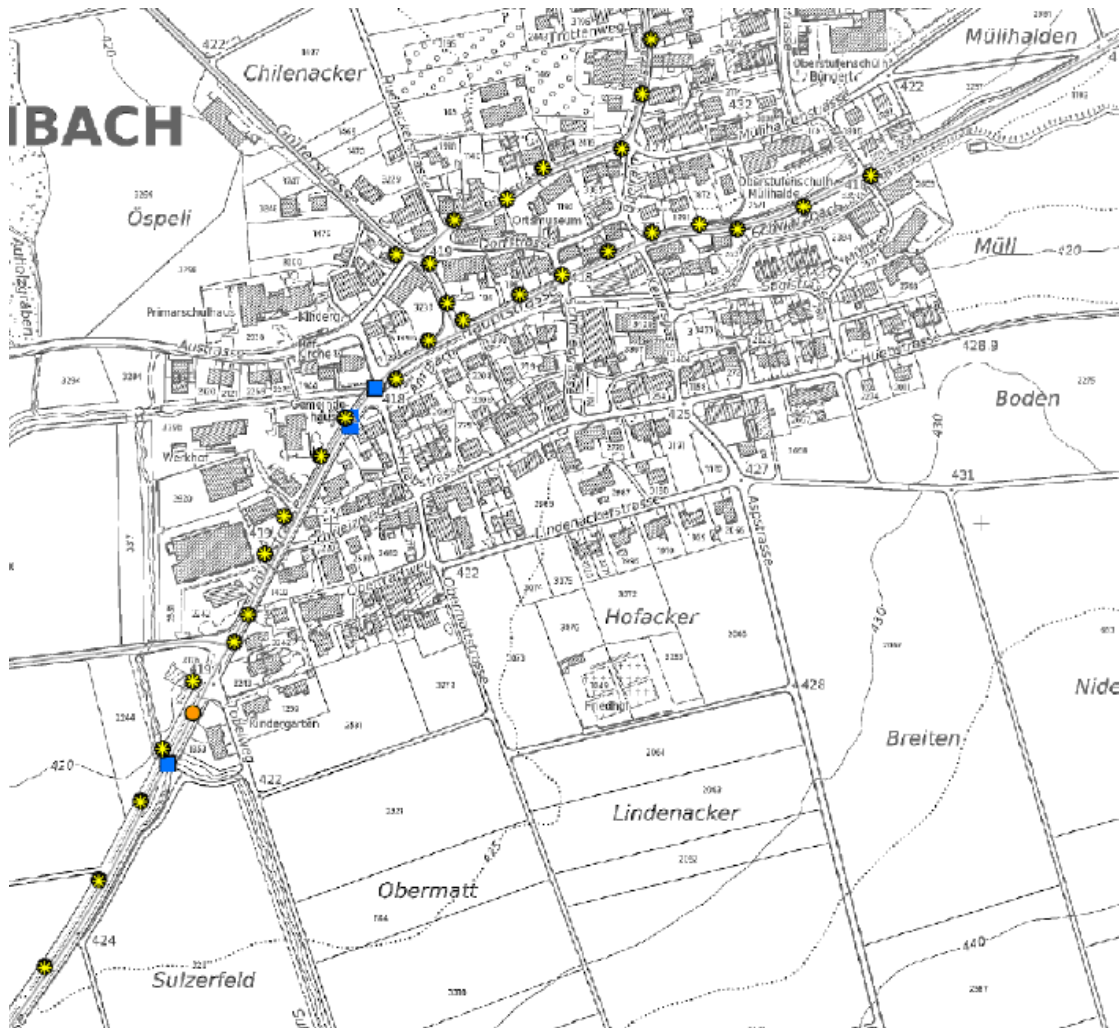


Abbildung 10 Kunstbauten (GIS-Browser)

2.8 Bachdurchlässe

Im Untersuchungsgebiet befindet sich der Schwarzbach mit mehreren Durchlässen (unter der Hauptstrasse, der Schmiedgasse, der Kellergasse und dem Müliweg). Die Bachdurchlässe sind mit dem Projekt des Radweges bezüglich Zustand und Kapazität bei Hochwasser zu überprüfen, damit deren allfällige Sanierung mit oder vorgängig den Bauarbeiten Radweg erledigt werden können.

Die Erarbeitung der Gefahrenkarte ist aktuell im Gang.

2.9 Zonenplan

Die Hauptstrasse führt im Bearbeitungsperimeter insgesamt durch mehrere Bauzonen:

- kommunale Kernzone
- überkommunale Kernzone
- Zonen für öffentliche Bauten

Teilweise angrenzend an kommunale Freihaltezone (Schwarzbach)

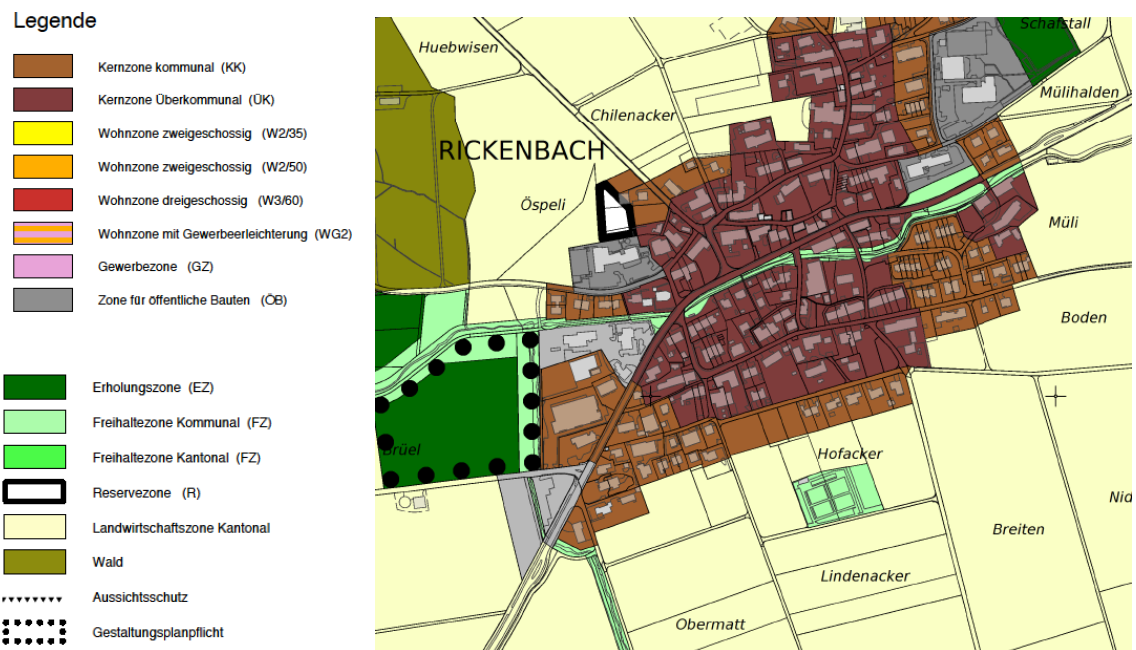


Abbildung 11 Zonenplan Gemeinde Rickenbach (Gemeinde Rickenbach, von Baudirektion genehmigt am 5. Juli 2011)

Der Dorfkern von Rickenbach ist als schutzwürdiges Ortsbild von überkommunaler Bedeutung klassiert. Entlang der Hauptstrasse sind diverse bestehende Grünflächen im Inventar als wichtige Freiflächen bezeichnet. Zudem ist die Kirchenmauer beim Knoten Austrasse/Hauptstrasse als ortsprägende Stadtmauern deklariert.

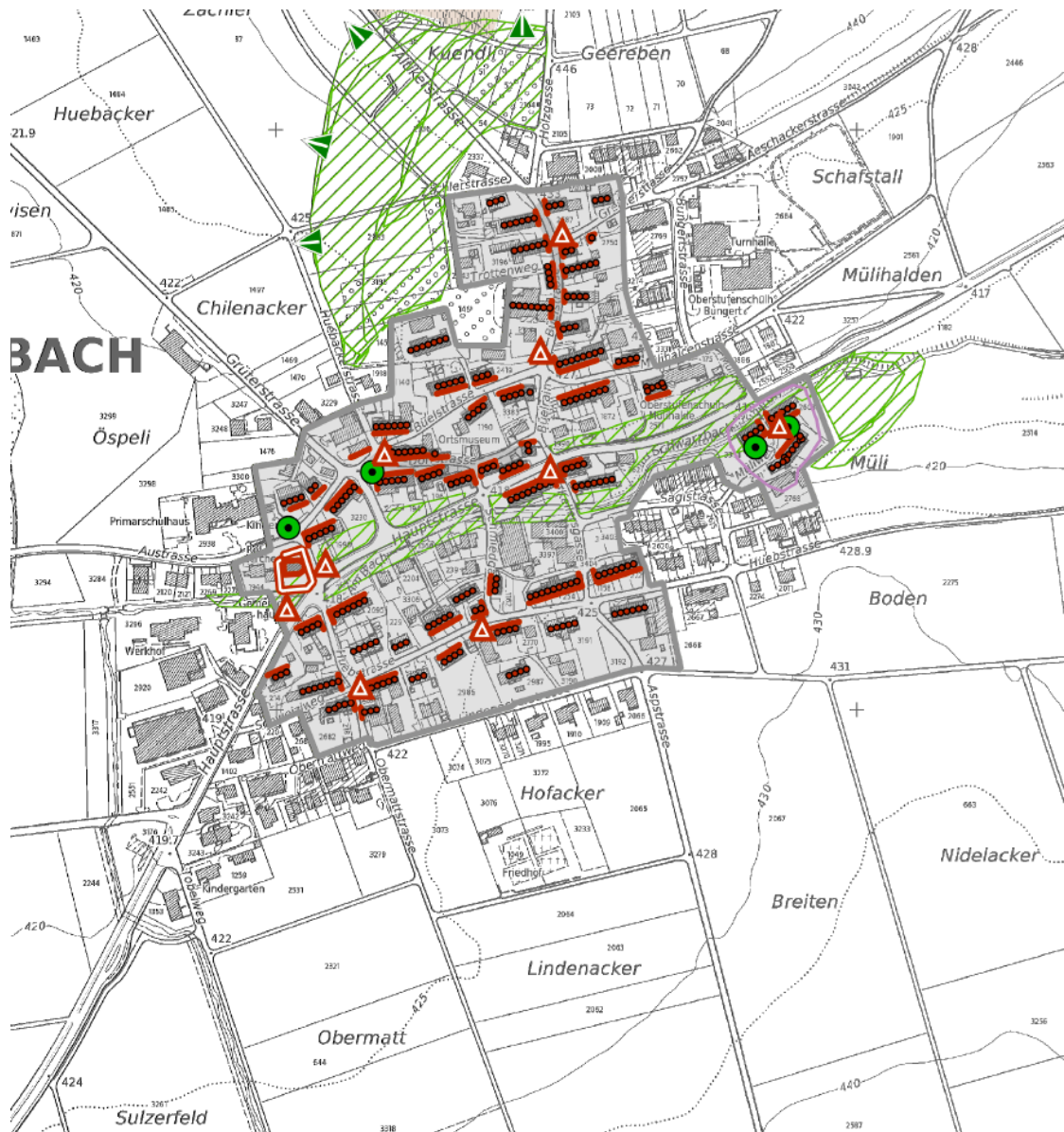


Abbildung 13 Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder (GIS-Browser)

2.11 Naturgefahren/Hochwasserschutz

Für Rickenbach liegt zum Zeitpunkt dieser Studie noch keine Naturgefahrenkartierung vor.

2.12 Belastete Standorte

Es werden keine belasteten Standorte tangiert.

2.13 Lärmbelastung

Entlang der Hauptstrasse bestehen keine wesentlichen Lärmbelastungsüberschreitungen. Weitere Lärmabklärungen sind nicht notwendig.

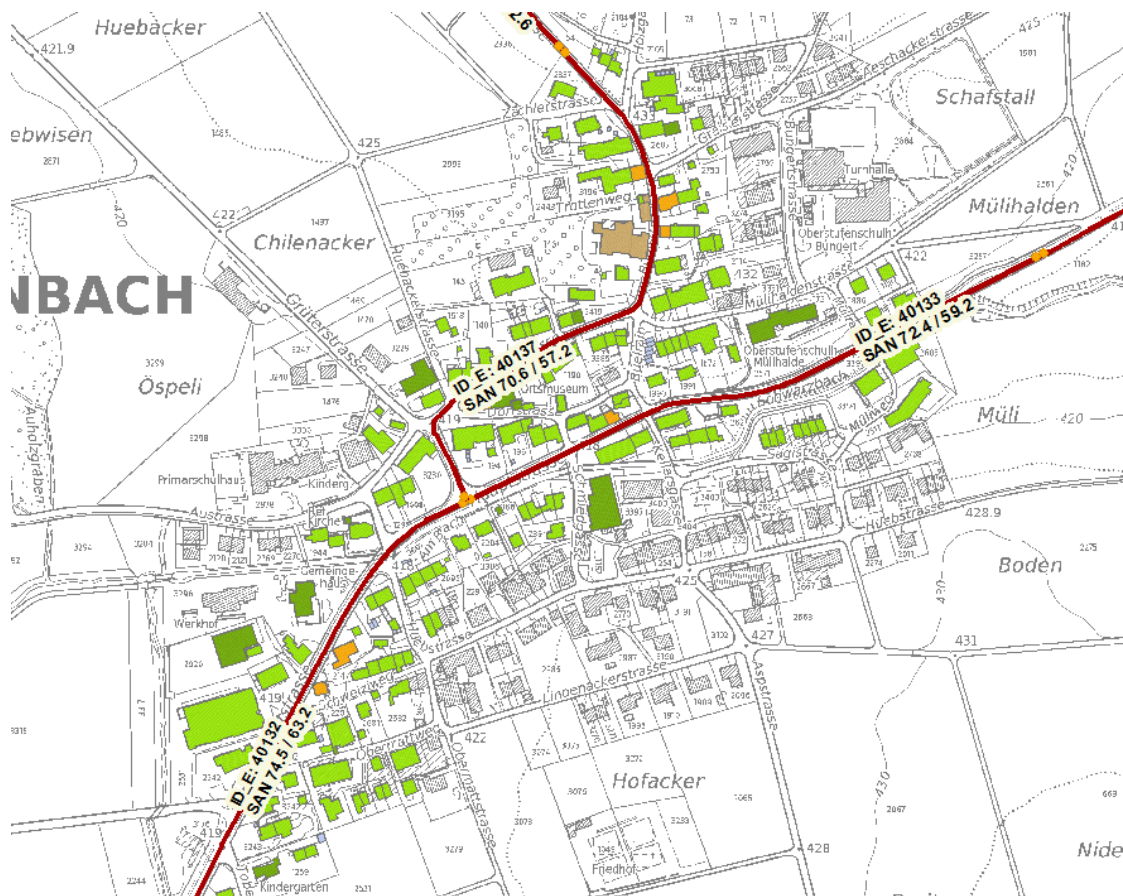


Abbildung 14 Lärmbelastung (Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz)

2.14 Normen, Richtlinien, Grundlagen

VD, AFV: Ausbaustandard für Staatsstrassen, Leitfaden für die Projektierung (Rev. 2010)

VD, AFV: Velonetzplan Kanton Zürich, RRB 16/591 (Juni 2016)

BD, TBA, P+R: Checkliste Umwelt TBA P+R-Details

TBA/Kapo/AFV: Anlagen für den leichten Zweiradverkehr (Rev. 2012)

TBA/Kapo/AFV: Sichere Fussgängerstreifen auf den Staatsstrassen, Grundsätze für die Projektierung (2014)

ASTRA: Vollzugshilfe: Planung von Velorouten (2008)

ATRA: Vollzugshilfe Fusswegnetzplanung (2015)

ASTRA: Richtlinie: Velowegweisung in der Schweiz Richtlinie (2010)

VSS-Normen

3 Situationsanalyse

3.1 Genereller Beschrieb

Die Hauptstrasse ist eine regionale Verbindungsstrasse des Kantons Zürich (RVS 353). Von Sulz herkommend besteht von Kilometer 1.6 bis 1.8 entlang der Hauptstrasse ein beidseitiger Rad-/Gehweg. Auf der linken Strassenseite (Fahrtrichtung Ellikon an der Thur) wird der Rad-/Gehweg durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt. Der Radweg auf der rechten Strassenseite endet kurz nach der Verkehrsinsel. Es ist keine Querungsstelle vom rechten Rad- und Gehweg zu jenem auf der linken Strassenseite über die Hauptstrasse vorhanden. Auf der linken Strassenseite besteht der Radweg noch bis zur Kilometrierung 1.9 und endet bei der Einmündung der Flurstrasse/Toblerstrasse. Der Übergang von Ausserorts zu Innerorts ist mit einer Leitinsel (mit Baumpflanzungen), der Ortseingang durch eine Verkehrsinsel gekennzeichnet.



Abbildung 15 Beidseitiger Rad-/Gehweg (Blickrichtung Sulz)



Abbildung 16 Rickenbach Ortseingang, Leitinsel mit Baum

Bei Kilometrierung 1.9 münden der Toblerweg (rechte Strassenseite, Fahrtrichtung Ellikon an der Thur) und ein Flurweg (linke Strassenseite) in die Hauptstrasse. Bei der Einfahrt der Toblerstrasse in die Hauptstrasse ist die Sichtweite durch eine Hecke stark eingeschränkt. Die Querung der Flurstrasse wird durch einen Fussgängerstreifen mit Schutzinsel ermöglicht. Ab dem Knoten Flurstrasse/Hauptstrasse ist entlang der Hauptstrasse beidseitig ein Trottoir vorhanden.



Detail Querung Flurstrasse



Einmündung Flurstrasse (linke Strassenseite)

Private Hecken und Zäune prägen die Strecken zwischen dem Knoten Toblerstrasse/Hauptstrasse und dem Gemeindehaus. Auf der Höhe des Gemeindehauses ist die Querung der Hauptstrasse durch einen Fussgängerstreifen ohne Schutzinsel ermöglicht. Die Hauptstrasse ist an dieser Stelle rund 6 m breit, das Trottoir auf der linken Fahrspur hat eine Breite von rund 2.2 m. Diese Verbindung ist Teil der Wanderroute. Vor der Querung wird das Trottoir auf der linken Strassenseite (beim Gemeindehaus) durch einen Grünstreifen abgetrennt.

Nach dem Knoten Huebstrasse/Hauptstrasse (bei Kilometrierung 2.16) wird das Trottoir nur noch einseitig geführt. Auf der rechten Strassenseite grenzt die Hauptstrasse an den Freihaltebereich mit dem Schwarzbach.



Querung Hauptstrasse



Einmündung Huebstrasse

Etwa 15 m nach dem Knoten Huebstrasse/Hauptstrasse (ca. Kilometrierung 2.17) mündet die Austrasse in die Hauptstrasse ein. Für die Querung der Austrasse besteht keine Querungshilfe für Fussgänger. Die Sicht beim Knoten Austrasse/Hauptstrasse wird durch die Kirchenmauer eingeschränkt. Anschliessend an den Knoten Austrasse/Hauptstrasse befindet sich die Bushaltestelle Rickenbach Dorf (Richtung Rickenbach-Attikon, Bahnhof), welche nicht behindertengerecht ist. Die Bushaltestelle ist überdacht.



Abbildung 17 Einmündung Austrasse, Bushaltestelle Rickenbach Dorf (Richtung Attikon)

Bei Kilometrierung 2.23 mündet die Grüterstrasse in die Hauptstrasse ein. Auch hier fehlt ein Querungsangebot für den Fuss- und Veloverkehr.



Abbildung 18 Einmündung Grüterstrasse

Unmittelbar nach dem Knoten Grüterstrasse/Hauptstrasse führt auf der rechten Strassenseite eine Fussgängerbrücke über den Schwarzenbach, für die Querung der Hauptstrasse gibt es für Fussgänger keine Querungshilfe.

Bei Kilometrierung 2.3 ist die Bushaltestelle Rickenbach Dorf (Richtung Altikon) in die Fahrbahn integriert. Die Bushaltestelle ist nicht behindertengerecht. Für die Querung nach dem Aussteigen besteht kein Querungsangebot.



Brücke über Schwarzbach



Bushaltestelle Rickenbach Dorf (Richtung Altikon)

Bei Kilometrierung 2.32 münden die Schmiedgasse und Dorfstrasse in die Hauptstrasse. Die Schmiedgasse führt über den Schwarzbach. Die Einmündung der gepflasterten Kellergasse und Bülrain erfolgt bei Kilometrierung 2.39. Zwischen dem Knoten Dorfstrasse/Hauptstrasse und Bülrain/Hauptstrasse sind Hauseingänge mit Treppen direkt am Trottoir charakteristisch. Das Trottoir ist an dieser Stelle unter 1.5 m breit.



Einmündung Schmiedgasse, Dorfstrasse



Einmündung Kellergasse und Bülrain

Bei Kilometrierung 2.57 mündet der Mülirain, welcher mit Veloschranken versehen ist, in die Hauptstrasse. Auf der rechten Strassenseite mündet zudem der Müliweg in die Hauptstrasse. Zwischen den Knoten Bülrain/Hauptstrasse und Mülrain/Hauptstrasse besteht ein Fussweg, welcher zum Oberstufenschulhaus Mülihalde führt und durch eine Mauer vom Trottoir abgetrennt ist. Das Trottoir ist an dieser Strelle nur rund 1.4 m breit.



Einmündung Mülirain



Einmündung Müliweg

Bei Kilometrierung 2.66 folgt eine Verkehrsinsel, welche den Ortsausgang signalisiert und mit zwei Bäumen bepflanzt ist. Vom Knoten Mülrain/Hauptstrasse bis kurz vor der Verkehrsinsel wird das Trottoir durch eine bepflanzte Mauer begrenzt.

Bei Kilometrierung 2.71 ist eine Geschwindigkeitsmarkierung vorhanden. Nach weiteren ca. 95 m ist auf der linken Fahrspur ein einseitiger Radweg vorhanden, welcher nach Einmündung der Mülihaldenstrasse beginnt und durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt ist.



Leitinsel Ortsausgang mit Bäumen



Einmündung Mülihaldenstrasse und Beginn einseitiger Radweg

3.2 Strassenmerkmale

Nachfolgend werden alle für die Strasse und für alle sie benutzenden Verkehrsträger relevanten Fakten tabellarisch aufgeführt. Die Tabelle dient der systematischen Erfassung und garantiert, dass bei der Studierarbeit alle relevanten Aspekte beachtet werden.

Tabelle 2 Strassenmerkmale

Kriterium	Merkmale	Bemerkungen
Klassifizierung gemäss Strassentyp	<input type="checkbox"/> Hauptstrasse des Bundes <input type="checkbox"/> kantonale HVS <input checked="" type="checkbox"/> regionale RVS	
Klassifizierung gemäss Signalisation	<input checked="" type="checkbox"/> Hauptstrasse (blau signalisiert) <input type="checkbox"/> Nebenstrasse (weiss signalisiert)	
Klassifizierung gemäss Verkehrslastklasse	T <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	
Massgeblicher Begegnungsfall	<input type="checkbox"/> PW-PW-ZR <input type="checkbox"/> LKW-PW-ZR <input type="checkbox"/> andere	
Funktion	<input checked="" type="checkbox"/> verkehrsorientiert <input checked="" type="checkbox"/> siedlungsorientiert	
Lage	<input checked="" type="checkbox"/> innerorts <input checked="" type="checkbox"/> ausserorts	
Gefälle	<input checked="" type="checkbox"/> < 3 % (flach) <input type="checkbox"/> > 3 % < 6 % (leichte Steigung) <input type="checkbox"/> > 6 %	
MIV / SV		
Höchstgeschwindigkeit	<input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h <input checked="" type="checkbox"/> 80 km/h <input type="checkbox"/> andere: km/h	
Geschwindigkeitsmessung	Messung am: V85: <input checked="" type="checkbox"/> keine Messdaten vorhanden	
DTV / Jahr	4168	
Lastwagenanteil	6,6%	
Verkehrsentwicklung	konstant	
Transportroute	Typ <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input checked="" type="checkbox"/> keine Ausnahmetransportroute	
Öffentlicher Verkehr		
Buslinie	Buslinie Nr. 615 Total 1-2 Fahrten/Richtung /Std. während 14 Std. / Tag <input type="checkbox"/> Einsatz von Gelenkbussen <input type="checkbox"/> keine Buslinie	
Bushaltestellen	Bushaltestelle: Rickenbach Dorf <input checked="" type="checkbox"/> Fahrbahnhaltstelle <input type="checkbox"/> Busbucht <input type="checkbox"/> entspricht BehiG	

Veloverkehr		
Klassifizierung Radroute	<input type="checkbox"/> nationale Veloroute Nr. <input type="checkbox"/> regionale Veloroute Nr. <input checked="" type="checkbox"/> Verbindungsroute	
Mobilitätswitzweck	<input checked="" type="checkbox"/> Alltagsnetz: <input checked="" type="checkbox"/> Alltagsroute <input type="checkbox"/> Schnellroute <input type="checkbox"/> ÖV - Zubringer <input checked="" type="checkbox"/> Schulweg Oberstufe <input checked="" type="checkbox"/> Schulweg Primarschule <input checked="" type="checkbox"/> Freizeitnetz	Schulwege und ÖV-Zubringer sind nur anzukreuzen, wenn klar ausgewiesen und in direktem Bezug zu Schulanlagen und/oder Bahnhöfen.
Radwegstrategie	<input checked="" type="checkbox"/> Radweglücke - Objektnr. 09-024 <input type="checkbox"/> kein Eintrag als Radweglücke	
Velofahrende (Querschnitt) (gemäss Ausbaustandard)	<input type="checkbox"/> viel (> 100 Personen/Tag) <input checked="" type="checkbox"/> wenig (20–100 Personen/Tag) <input type="checkbox"/> gering (< 20 Personen/Tag)	
Veloinfrastruktur	<input type="checkbox"/> Radstreifen vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Rad-Gehweg vorhanden	Ausserorts vorhanden
Fussverkehr		
FussgängerInnen (gemäss Ausbaustandard)	<input type="checkbox"/> viel (> 100 Personen/Tag) <input checked="" type="checkbox"/> wenig (20-100 Personen/Tag) <input type="checkbox"/> gering (< 20 Personen/Tag)	
Trottoirs	<input type="checkbox"/> beidseitig lückenlos vorhanden <input type="checkbox"/> einseitig lückenlos vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> lückenhaft / nicht vorhanden	
Fussgängerstreifen gemäss VSS 640241	FG-Streifen: 1 Frequenz: <input type="checkbox"/> > 50 Personen/h <input type="checkbox"/> > 100 Personen/5 Std. <input type="checkbox"/> < 50 Personen/Std. Ausstattung: <input type="checkbox"/> Querungshilfe vorhanden <input type="checkbox"/> Beleuchtung gut/vorhanden Sichtweite <input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> genügend <input type="checkbox"/> ungenügend	
Schulweg zu Fuss	<input checked="" type="checkbox"/> Oberstufe <input checked="" type="checkbox"/> Primarschule	
Unfallgeschehen		
Hauptursachen	<input type="checkbox"/> Manövrierunfälle <input type="checkbox"/> nicht angepasstes Tempo <input type="checkbox"/> andere:	Total 9 Unfälle
Beteiligte	<input type="checkbox"/> FussgängerInnen <input type="checkbox"/> Velofahrende <input checked="" type="checkbox"/> MIV	1 Leichtverletzter

3.3 Situations- und Problemanalyse

MIV

Die Hauptstrasse ist eine regionale Verbindungsstrasse (RVS). Die Hauptstrasse weist innerorts eine DTV von ca. 4'179 Fz und einen LKW-Anteil von etwas über 6% aus. Die Fahrspuren sind im gesamten Abschnitt durch einen Mittelstreifen getrennt. Die Fahrbahnbreite beträgt rund 6 m.

Veloverkehr

Es fehlt eine Verbindung längs der Hauptstrasse (Tobelweg bis Mülihaldenstrasse). Ab Mülihaldenstrasse Richtung Ellikon an der Thur ist ein einseitiger Radweg, ab Toblerweg Richtung Sulz ein zweiseitiger Rad-/Gehweg vorhanden.

Beim Toblerweg besteht vom Radweg auf der rechten Fahrspur zum Radweg auf der linken Strassenseite (Fahrtrichtung Ellikon an der Thur) keine Querungsstelle.

Fussverkehr

Dem Fussgänger steht auf der linken Strassenseite der Hauptstrasse ein Trottoir zur Verfügung. Auf der rechten Fahrspur ist das Trottoir abschnittsweise nicht vorhanden. Die bestehende Querungsshilfe über die Hauptstrasse ist ohne Schutzinsel ausgestattet. Die Querung der Flurstrasse enthält eine Schutzinsel.

Als Defizit ist die fehlende Querungsmöglichkeit bei der Austrasse und der Grüterstrasse festzuhalten. Die Hecke beim Toblerweg und die Kirchenmauer bei der Austrasse verdecken zudem die Sicht auf die Hauptstrasse. Es besteht teilweise nur einseitig ein Trottoir, welches abschnittsweise weniger als 1.5 m breit ist.

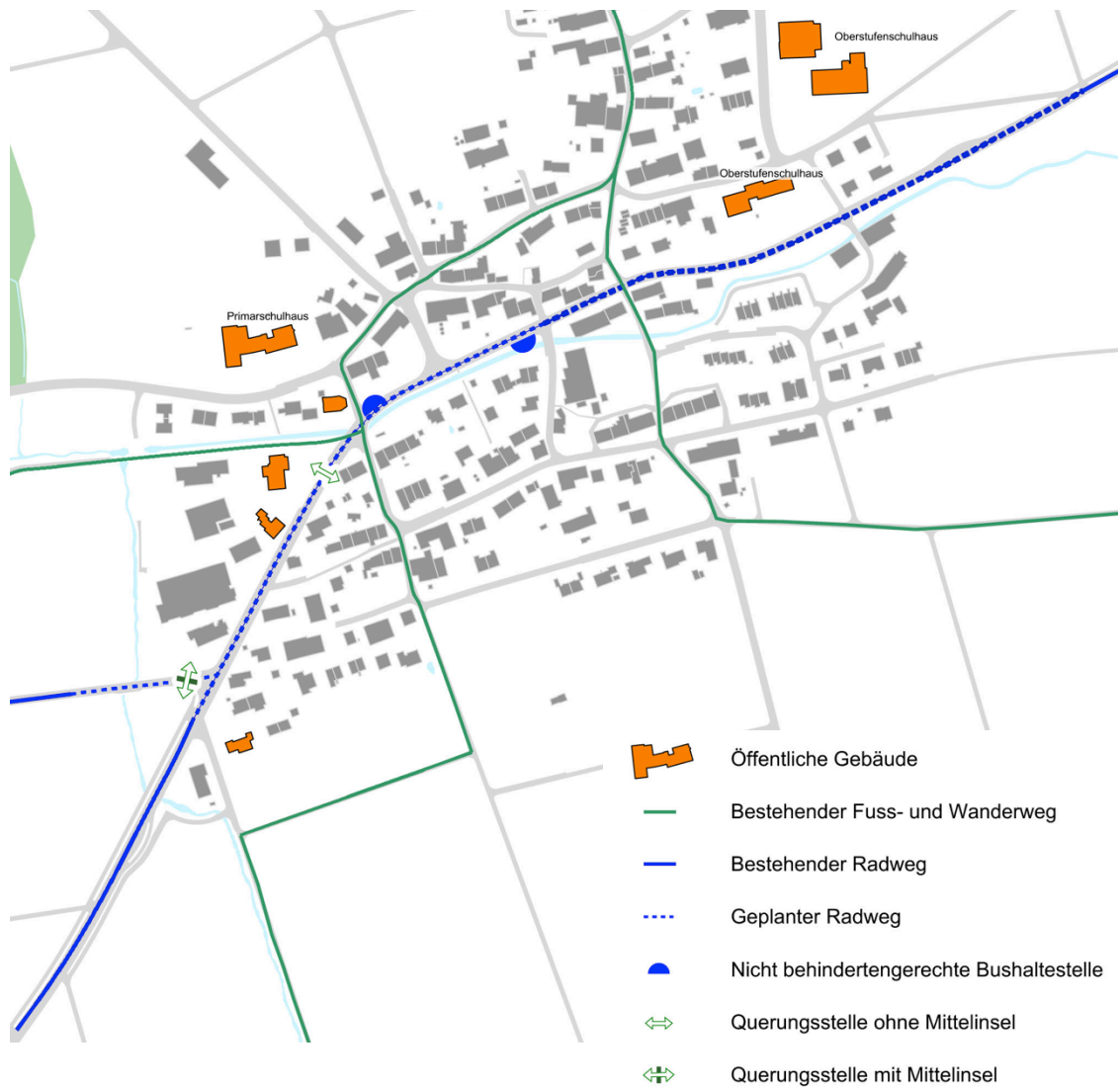


Abbildung 19 Langsamverkehrsachsen

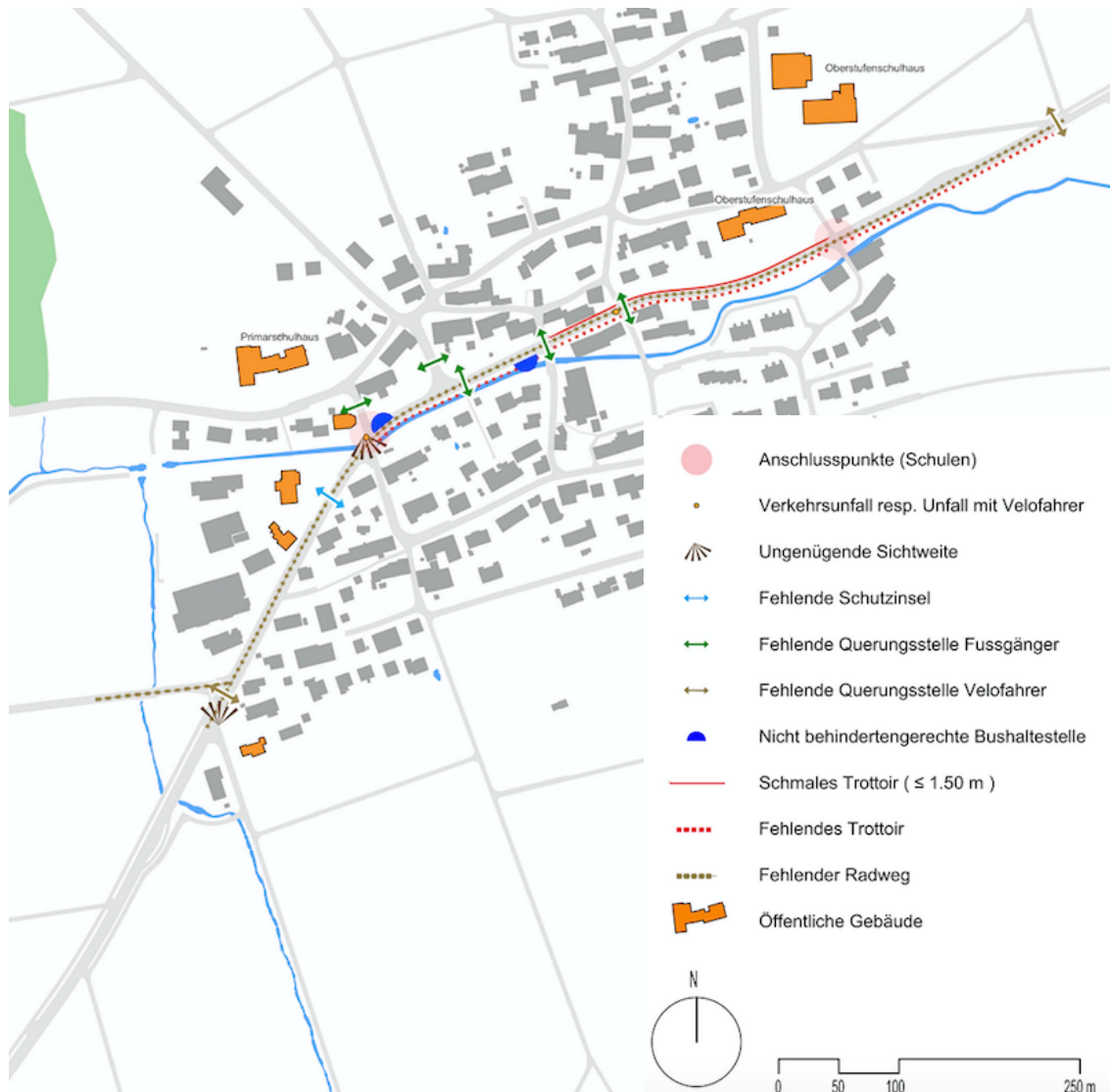


Abbildung 20 Problemplan Rickenbach

Öffentlicher Verkehr

Die beiden Bushaltestellen in Rickenbach Dorf sind nicht behindertengerecht. Die Bushaltestelle Rickenbach-Attikon ist im Gegensatz zur Bushaltestelle Altikon überdacht. Für die Querung der Strasse nach dem Aussteigen bei der Bushaltestelle Altikon ist keine Querungshilfe vorhanden. Da die Bushaltestellen in die Fahrbahn integriert sind, kann der Bus beim Halt durch nachfolgenden Verkehr überholt werden. Fussgänger sind durch überholende Fahrzeuge beim Querungsvorgang gefährdet.

3.4 Unfallauswertung

Im Zeitraum vom 01.04.2011–31.03.2015 ereigneten sich 9 Unfälle auf der Hauptstrasse innerhalb des Perimeterbereiches. Dabei verletzte sich eine Person (MIV) leicht.

Bei 7 Unfällen handelt es sich um Schleuder- oder Selbstunfälle. 4 dieser Unfälle entstanden unter Einwirkung von Alkohol. 2 Unfälle entstanden aufgrund von Nichtanpassen an die Strassen- oder Sichtverhältnisse. 1 Unfall erfolgte aufgrund mangelnder Fahrpraxis.

Die beiden weiteren Unfälle sind 1 Abbiegeunfall und 1 Einbiegeunfall. Der Einbiegeunfall ereignete sich aufgrund der eingeschränkten Sichtweite durch die Kirchenmauer.

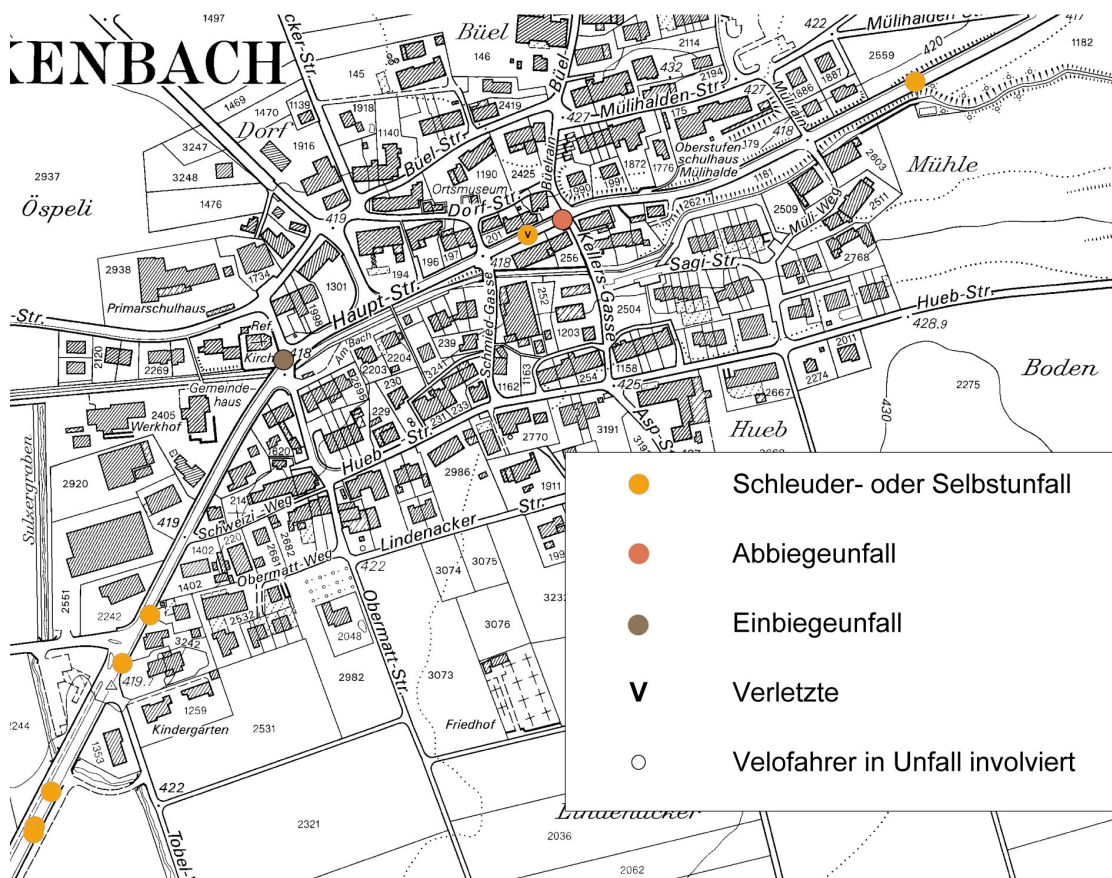


Abbildung 21 Unfallplan Rickenbach

4 Varianten

4.1 Variantenstudium

Im Rahmen der Entwicklung der Radwegstudie wurden verschiedene Varianten erarbeitet und evaluiert (siehe auch Kurzbericht "Radwegstudie Gemeinde/Strasse, Arbeitspapier Grundlagen, Situationsanalyse und Variantenstudium für Ortstermin"). Alle Varianten sind nachfolgend in Kurzform beschrieben, die Bestvariante wird unter Kapitel 6 erläutert.

Variante A1: Rad-/Gehweg bis Austrasse

Variante A1 sieht einen kombinierten Rad-/Gehweg bis zur Einmündung Austrasse vor, um die Schulwegsicherheit zu gewährleisten. Der Veloverkehr, welcher von Sulz auf dem rechten Radweg (in Fahrtrichtung Ellikon an der Thur) nach Rickenbach gelangt, wird nach dem Eingangstor auf der Fahrbahn weitergeführt.

Nach der Einmündung Austrasse kann der Veloverkehr über eine markierte Verflechtungsstelle in den Mischverkehr einfädeln. Die Bushaltestelle auf der Seite Schwarzbach wird durch eine Querungshilfe mit Schutzinsel für den Fussverkehr erschlossen. Zudem wird die Bushaltestelle durch einen chaussierten Weg auf der Seite Schmiedgasse zugänglich gemacht. Beide Bushaltestellen sind behindertengerecht ausgebaut. Um die Längsverbindung für den Fussverkehr aufzuwerten, sind bei allen Einmündungen Trottoirüberfahrten vorgesehen. Der Landbedarf für beide Bushaltestellen ist jedoch hoch und die Bushaltestelle beim Schwarzbach erfordert eine Stützmauer. Der Querschnitt von 6 m Fahrbahn und 2 m Trottoir wird nach der Bushaltestelle weitergezogen. Der Veloverkehr aus dem Dorf wird über die Ausgangstor-Insel auf den Rad-/Gehweg geführt, wo er an das bestehende Velonetz anschliesst. Der Veloverkehr aus Ellikon an der Thur wird nach dem Ausgangstor (in Fahrtrichtung) in den Verkehr eingeführt.

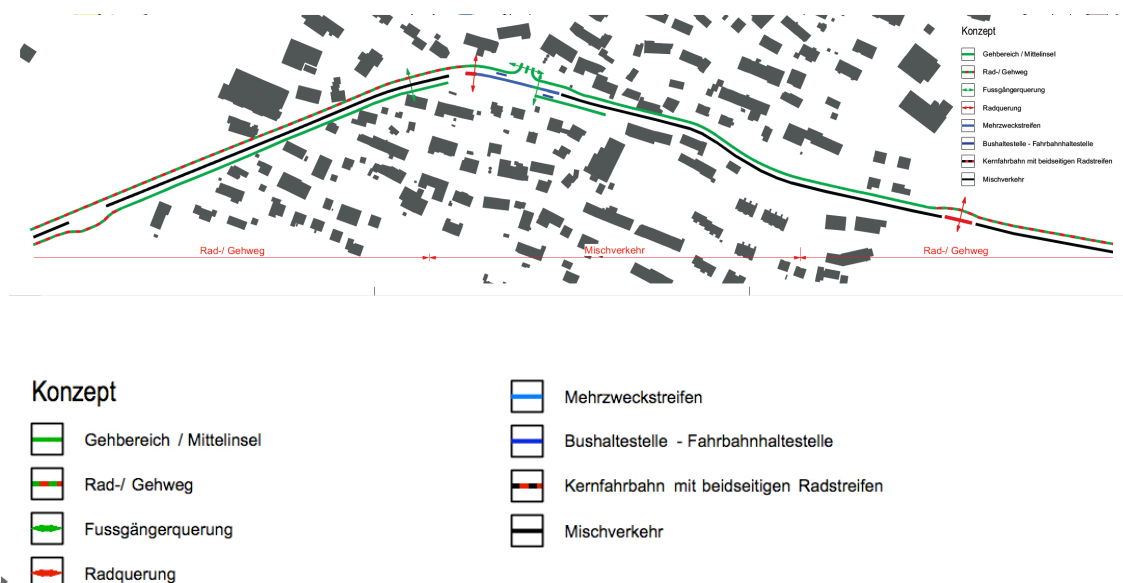


Abbildung 22 Schemaplan Variante A1

Variante A2: Mischverkehr

Variante A2 sieht in allen Abschnitten Mischverkehr vor. Der Veloverkehr von Sulz auf dem linken Radweg (in Fahrtrichtung) wird über die Eingangstor-Insel auf die Fahrbahn geführt. Der Veloverkehr, welcher Rickenbach auf dem rechten Radweg erreicht, wird kurz vor der Brücke auf die Fahrbahn gelenkt. Der Vortritt und die Einbindung in den Verkehr sind somit gewährleistet. Der Veloverkehr aus Rickenbach Dorf wird über eine Rampe auf den vorhandenen Rad-/ Gehweg geführt.

Aufgrund der Trennung des Velo- und Fussverkehrs werden beide Trottoire auf 2 m redimensioniert, wodurch eine Landabtreterung ermöglicht wird. Über den ganzen Abschnitt besteht eine Fahrbahn von 6 m und ein beidseitiges Trottoir von rund 2 m. Die behindertengerechte Bushaltestelle ist vor dem Gemeindehaus angedacht. Getrennt wird die Fahrbahn in diesem Bereich durch einen Mittelstreifen, welcher teilweise überfahrbar ist und als Querungsschutz für die Fussgänger dient.

Analog zu Variante A1 werden bei allen Einmündungen Trottoirüberfahrten vorgesehen. Die Einmündung der Grüterstrasse wird verschmälert und eine Querungsstelle für den Fussverkehr ermöglicht. Das bisher zu schmale Trottoir wird auf 2 m ausgebaut. Der Veloverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Der Abschnitt Büelrain bis zum Ausgangstor wird ebenfalls analog zu Variante A1 gestaltet.

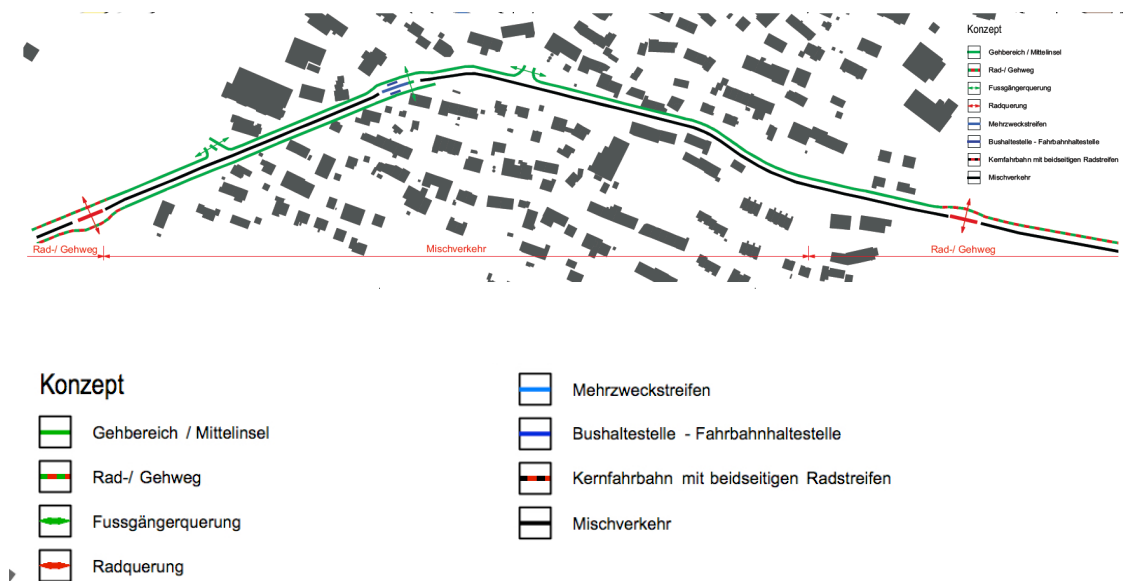


Abbildung 23 Schemaplan Variante A2

Variante A3: Kernfahrbahn

Die dritte Variante entspricht einer Kernfahrbahn von 7.5 m Breite mit einem beidseitigen Velostreifen von 1.5 m. Der Veloverkehr von Sulz wird beim Eingangstor auf den rechten Velostreifen geführt. Der Veloverkehr aus dem Dorf wird mittels einer Rampe auf den bestehenden Rad-/Gehweg geführt. Die einseitige Verschmälerung des Trottoirs generiert eine mögliche Landabtretung. Dem Schutz des Fussverkehrs dient sowohl ein beidseitiges Trottoir als auch eine Schutzinsel bei der Querung der Hauptstrasse vor dem Gemeindehaus.

Für den Abschnitt Austrasse–Büelrain bestehen beidseitig Velostreifen mit einer Breite von 1.5 m. Zur Trennung der Fahrbahn bei den behindertengerechten Bushaltestellen kommen Farbbänder zum Einsatz. Auch innerhalb dieser Variante bestehen bei allen einmündenden Strassen auf der linken Fahrbahnseite Trottoirüberfahrten. Die Grüterstrasse wird für den Fussverkehr mit einer Querungshilfe mit Schutzinsel versehen. Die Querungshilfe bei der Bushaltestelle ist ebenfalls gewährleistet. Die Variante 3 sieht zudem eine Trottoirüberfahrt bei der Schmiedgasse vor. Das einseitig geführte Trottoir erhält eine Breite vom 2 m. Die benötigte Fahrbahnbreite von 7.5 m zeichnet sich im Landerwerb ab, welcher höher ist als jener der beiden anderen Varianten.

Auch im letzten Abschnitt – Büelrain bis Ausgangstor – wird der in den beiden anderen Abschnitten besprochene Querschnitt weitergeführt und der Veloverkehr aus Rickenbach Dorf Richtung Ellikon an der Thur über die Ausgangstor-Insel auf den Rad-/Gehweg geführt. Der Veloverkehr aus Ellikon an der Thur wird vom Rad-/Gehweg über eine Rampe auf die Fahrbahn mit Velostreifen von 1.5 m geführt.

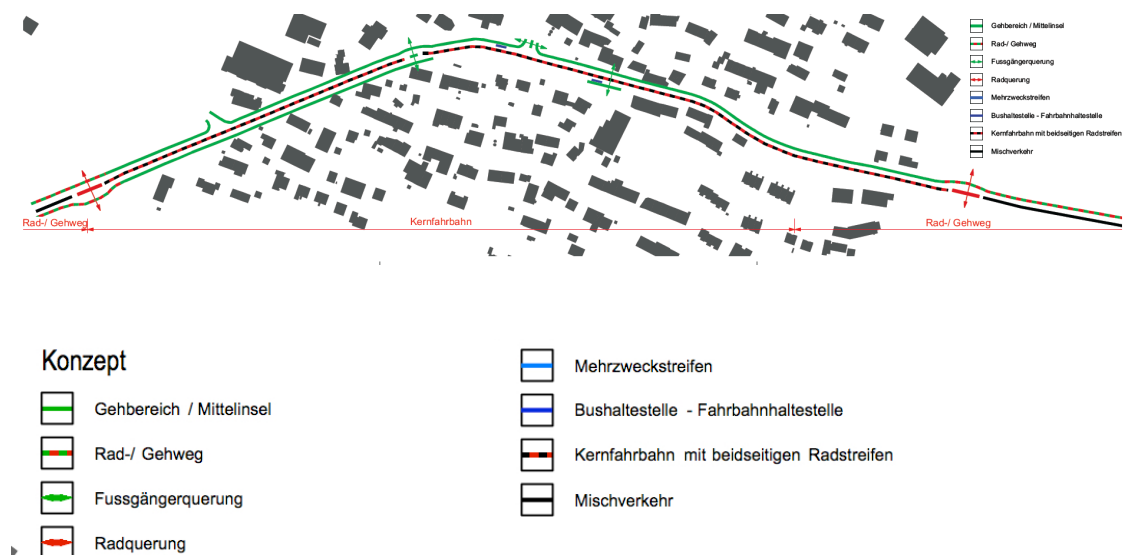
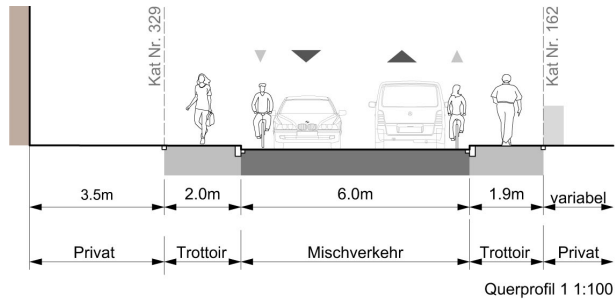


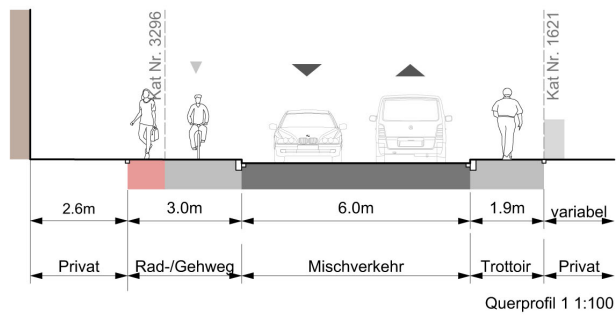
Abbildung 24 Schemaplan Variante A3

Variantenübersicht

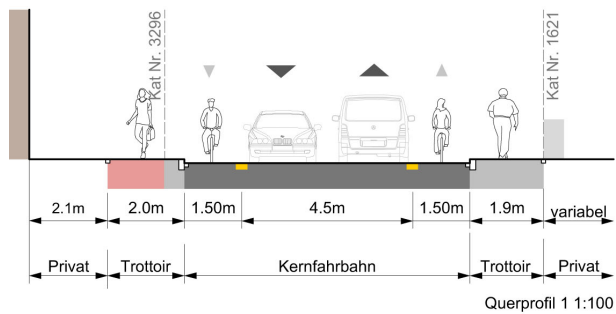
Nachfolgende Übersicht zeigt die drei Varianten im Querschnittsvergleich.



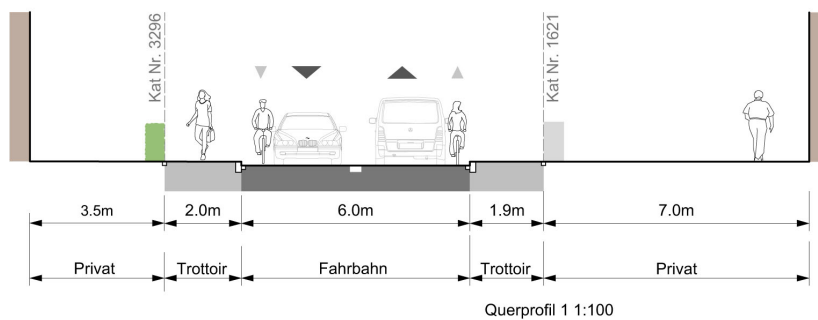
Variante 1
Fahrbahn: 6m, Gehweg: 2.0m



Variante 2
Fahrbahn: 6m, Rad-/Gehweg: 3.0m



Variante 3
Kernfahrbahn: 7.50m, Veloweg: 1.5m



Bestand 04.5.2016

4.2 Erster Variantenentscheid

Folgende Punkte, die im Rahmen der Koordinationssitzung vom 17. November 2016 festgehalten wurden, waren ausschlaggebend für das vertiefte Variantenstudium basierend auf der Grundvariante A2.

Entscheid gegen die Varianten A1 und A3:

- Aufgrund von Sicherheitsmängeln (Zu- und Wegfahrten) wurde entschieden, die Variante Rad-/Gehweg (Variante 1) nicht weiterzuverfolgen.
- Die Variante einer durchgehenden Kernfahrbahn (Variante 3) wird aufgrund der massiven Eingriffe ebenfalls verworfen.

4.3 Evaluation der Varianten

Ausgehend von der obigen Entscheidung wurden zur Variante 2 Mischverkehr zwei weitere Varianten vertieft (1A und 1B).

Die Varianten 1A und 1B sehen vor, die bestehenden Leitinseln, welche heute als Eingangstore dienen als Verflechtungsstellen für den Veloverkehr zu nutzen. Ausserorts wird der Velofahrer auf den bestehenden Rad-/Gehwegen geführt und jeweils über die Leitinsel als Querungsstelle auf die Fahrbahn bzw. auf den Rad-/Gehweg geleitet.

Innerorts wird der Veloverkehr, welcher aus Sulz kommt, auf einer Kernfahrbahn mit beidseitig markiertem Velostreifen (1.5 m) bis zum Gemeindehaus geführt, wodurch die Schulwegsicherheit gewährleistet ist. Nach der parallelen Bushaltestelle beim Gemeindehaus wird der Veloverkehr im Mischverkehr weitergeführt.

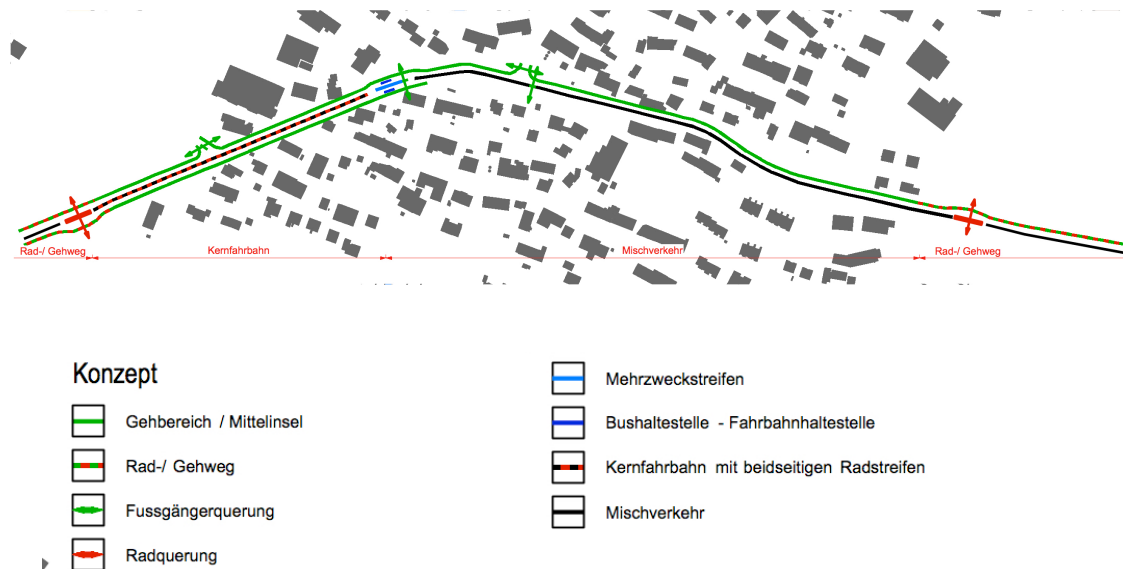


Abbildung 25 Schemaplan Variante 1A

Als Variante 1B ist eine Verlängerung der Kernfahrbahn (mit 1.5 m breiten Velostreifen) bis zur Einmündung der Grüterstrasse vorgesehen. Für das Abbiegemanöver in die Grüterstrasse ist zusätzlich ein Abbiegewinkel vorgesehen, welcher ebenfalls der Schulwegsicherung dient und mit der Fussgängerschutzinsel kombiniert wird. Nach der Einmündung der Grüterstrasse wird der Veloverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

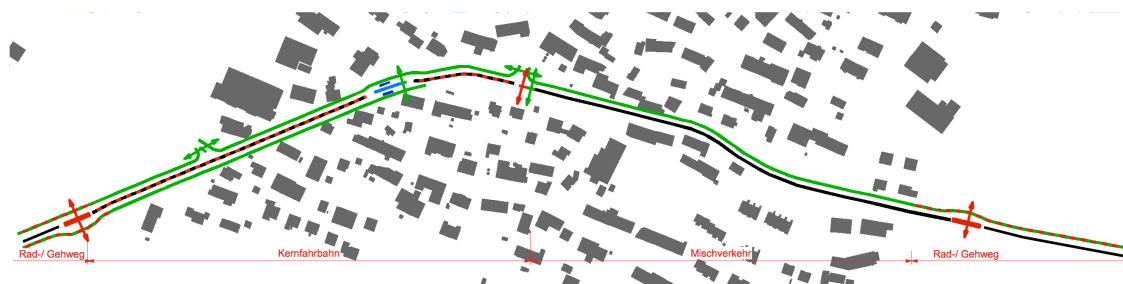


Abbildung 26 Schemaplan Bestvariante 1B

Variante 2:

Die Variante Mischverkehr unterscheidet sich bezüglich Verflechtungsstellen bei den Eingangs-
toren im Wesentlichen nicht von den Varianten 1A und 1B. Einzig die Führung des Velover-
kehrs von Sulz auf dem rechten Rad-/Gehweg wird nicht über eine Rampe auf die Fahrbahn
geführt.

Innerorts wird der Veloverkehr durchgehend im Mischverkehr mit einer Fahrbahnbreite von
6.00 m auf der Fahrbahn geführt.



Abbildung 27 Schemaplan Bestvariante 2

Fahrbahnquerschnitt

Varianten 1

Es ist eine 7.50 m breite Fahrbahn mit beidseitig markiertem Velostreifen (1.50 m) bis zum Ge-
meindehaus (Variante 1A) respektive der Einmündung Grüterstrasse (Variante 1B) vorgesehen.
In den Bereichen des Mischverkehrs beträgt die Fahrbahnbreite 6.00 m. Im Bereich der paralle-
len Bushaltestelle beim Gemeindehaus wird ein 2.00 m breiter Grünstreifen angelegt. Die bei-
den Fahrbahnen weisen in diesem Abschnitt eine Breite von 3.75 m auf. Die Bushaltestelle ist
in allen Varianten gleich und entspricht der Abbildung 23.

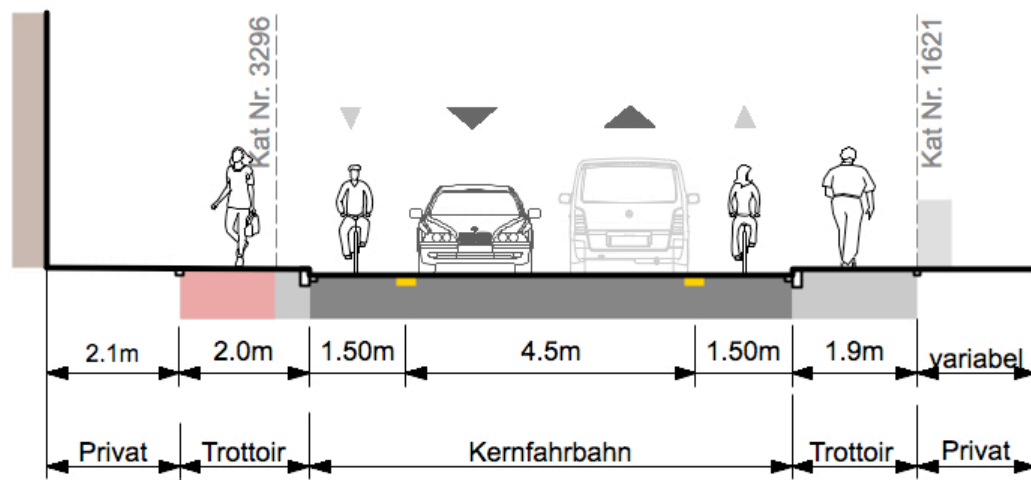


Abbildung 28 Querschnitt Varianten 1

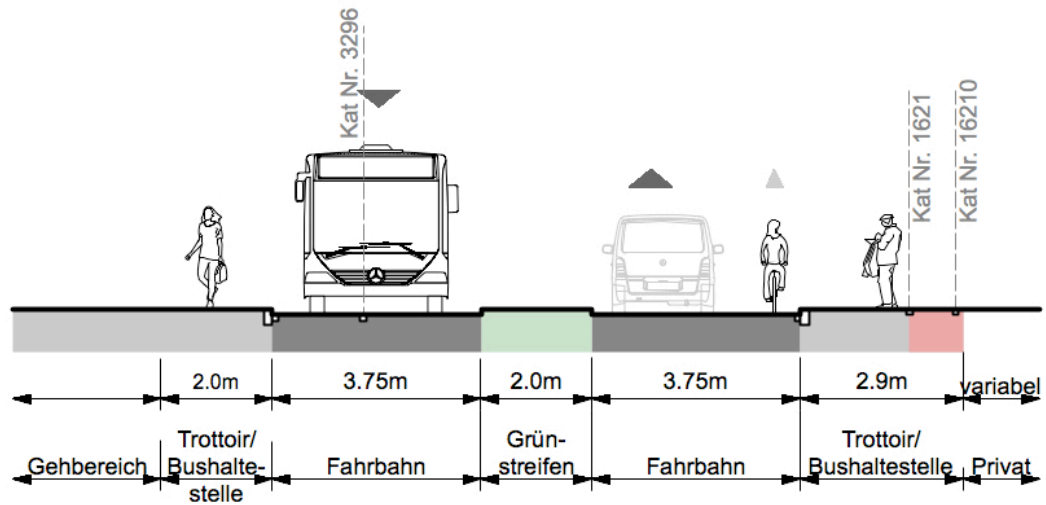


Abbildung 29 Querschnitt Bushaltestelle

Variante 2:

Die Variante Mischverkehr sieht im gesamten Innerortsbereich eine Fahrbahnbreite von 6.00 m vor. Diese Variante orientiert sich an der heutigen Situation. Die Situation bei den Bushaltestellen entspricht jener der Varianten 1.

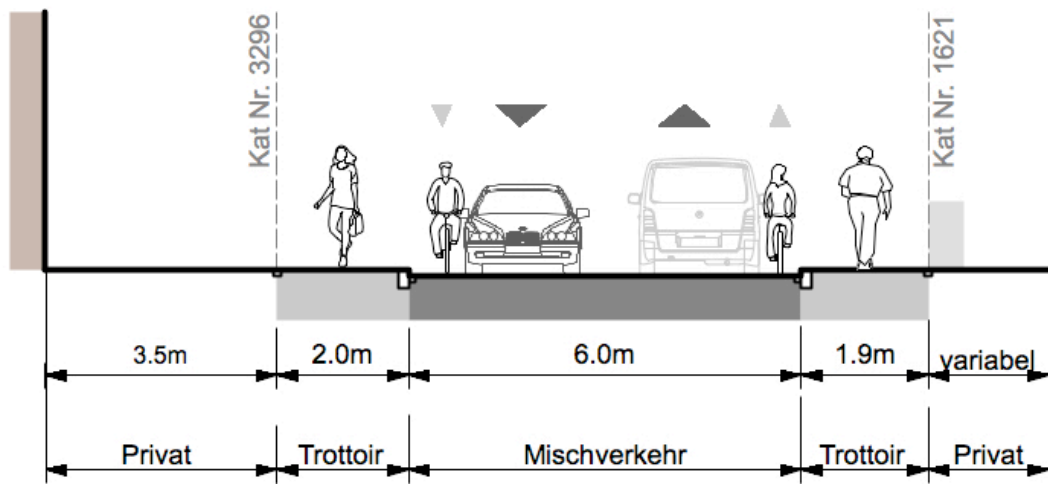


Abbildung 30 Querprofil 2

4.4 Untersuchung punktueller Optionen

Im Rahmen der Variantenerarbeitung wurden punktuell verschiedene Optionen überprüft. Nachfolgend werden die Optionen sowie der jeweilige Entscheid hinsichtlich der Bestvariante erläutert.

Gestaltung Knoten Hauptstrasse / Grüterstrasse:

Beim Knoten Hauptstrasse/Grüterstrasse wurden verschiedene Gestaltungsoptionen für die Integration eines Fussgängerstreifens mit Anbindung des Quartiers südlich der Hauptstrasse geprüft. Seitens Gemeinde Rickenbach wird an der Sitzung vom 23. Februar 2017 der Hinweis eingebracht, dass an diesem Ort keine grosse Nachfrage für einen geschützten Fussgängerübergang über die Hauptstrasse besteht. Gleichzeitig ist aktuell noch unbekannt, ob bei einer anstehenden Sanierung an der heute bestehenden Brücke festgehalten wird. Der damit verbundene Ausbau im Bereich des Gewässerraums des Schwarzbachs müsste zudem mit dem AWEL koordiniert werden. Die Option Fussgängerstreifen wird somit nicht weiterverfolgt.

Die Option mit der Veloquerung wird mit einer Weiterführung der Kernfahrbahn bis zu dieser Verflechtungsstelle kombiniert. An der Sitzung vom 23. Februar 2017 wird entschieden, aufgrund der konsequenten Abschnittsbildung sowie dem sensiblen Umgang mit dem Bestand (innerhalb des ortsbildgeschützten Abschnitts auf Höhe Einmündung Grüterstrasse) die Variante Mischverkehr weiterzuverfolgen und als Konsequenz daraus auch keinen zusätzlichen Raum für die Veloquerungshilfe zu beanspruchen.

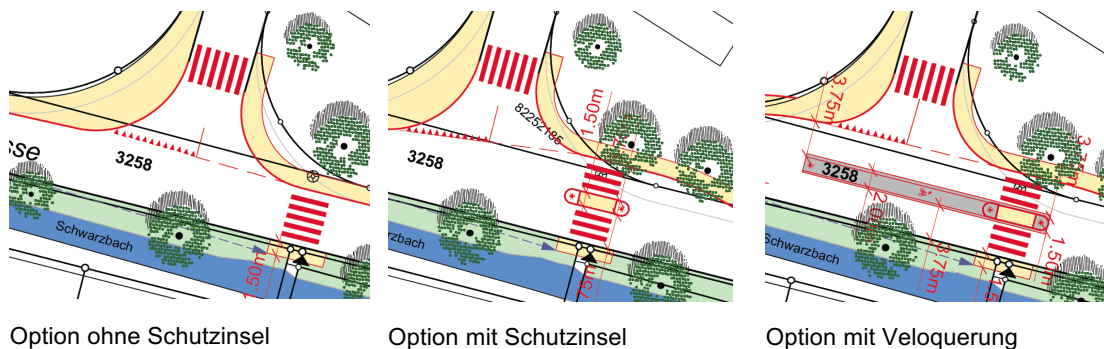


Abbildung 31 Optionen Fussgängerübergang Hauptstrasse/Grüterstrasse

Übergang Einmündung Grüterstrasse:

Bei der Einmündung der Grüterstrasse wurden zwei Optionen zur Ausgestaltung des Einmündungsbereichs untersucht. Heute gibt es an diesem Knoten kein Querungsangebot für den Fussverkehr. Die untersuchte Variante mit minimaler Schutzinsel (1.50 m Breite) hat eine Aufweitung des Knotenbereichs mit Landerwerb zur Folge. Die von der Massnahme beanspruchten Flächen sind im Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung als wichtige Freiflächen bezeichnet. Aufgrund des Variantenentscheids, in diesem Bereich die Variante "Schmalfahrbahn" ohne weitere Massnahmen auf der Hauptstrasse weiterzuverfolgen, sowie des schmalen Fahrbahnquerschnitts (Breite < 8.50 m), wird die Variante ohne Schutzinsel als eine den örtlichen Gegebenheiten angepasste, adäquate Lösung beurteilt und in die Bestvariante überführt.

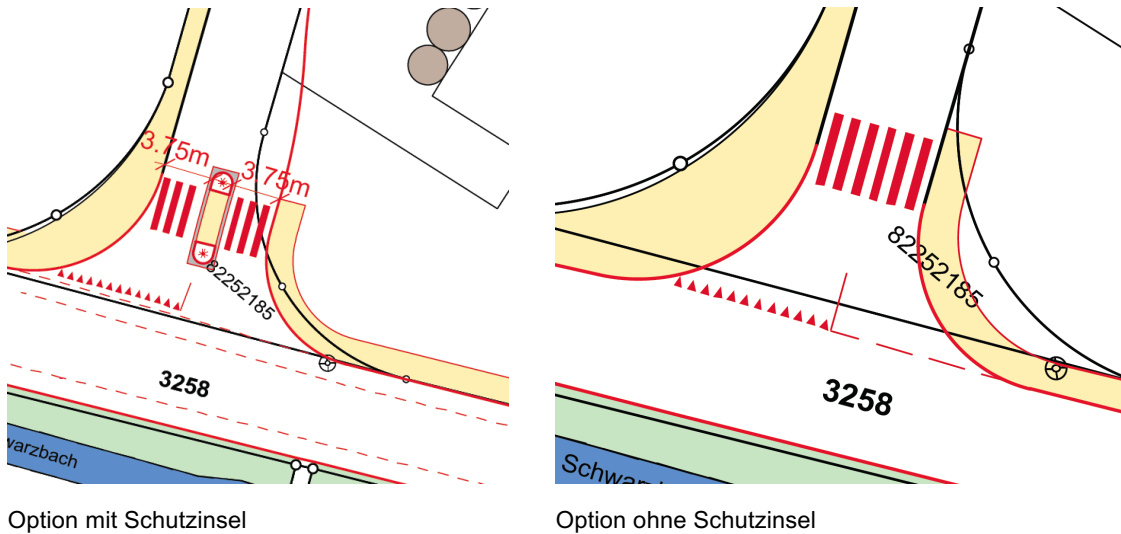


Abbildung 32 Optionen Fussgängerübergang Grüterstrasse

Angebot Veloquerung Einmündung Austrasse:

Ebenfalls als Option wird das Angebot einer geschützten Querungsstelle für den Veloverkehr von der Hauptstrasse in die Austrasse geprüft. Da die Schüler gemäss Aussage der Gemeinde mehrheitlich die bestehende rückwärtige Verbindung (auf Höhe Gemeindehaus) über den Schwarzbach benützen, wird diese Option verworfen.

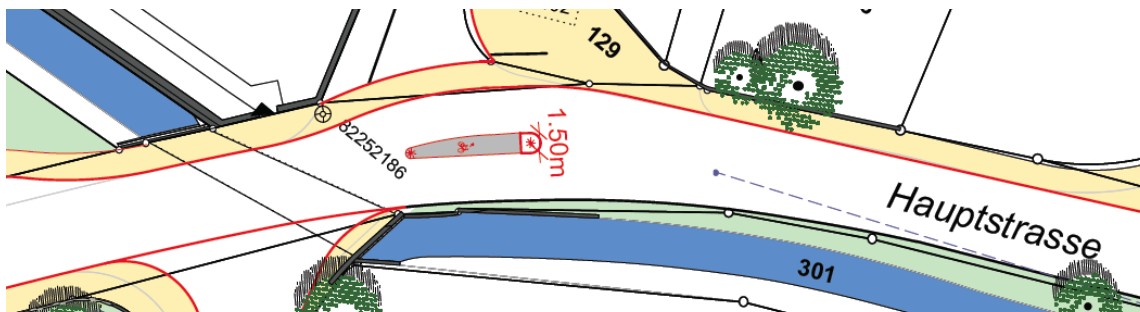


Abbildung 33 Option Veloquerung Austrasse

4.5 Begründung Entscheid Bestvariante

Die Erarbeitung der Bestvariante erfolgte in Zusammenarbeit mit den kantonalen Amtsstellen sowie der Gemeinde Rickenbach. Die Sitzungsprotokolle sind im Anhang beigefügt. Nachfolgend werden die wegweisenden Entscheide aufgeführt.

An der Sitzung mit der Gemeinde am 23. Februar 2017 wurden die Varianten wie folgt beurteilt:

- Die Varianten (1A und 1B) mit Kombination Kernfahrbahn und Mischverkehr ermöglicht die Sicherung des Schulwegs, welche von der Gemeinde gewünscht wird. Aufgrund der Strassenverbreiterung sind grosse Eingriffe und Landerwerb notwendig. Um möglichst wenig Landerwerb tätigen zu müssen, wurde der Landerwerb bereits auf die Strassen-
seite verlegt, auf welcher die meisten öffentlichen Gebäude stehen.
- Die Variante Mischverkehr (2) orientiert sich an der heutigen Situation, kann aber nicht in der gleichen Form für die Schulwegsicherheit garantieren wie die Variante 1A oder 1B.

An der Sitzung vom 23. Februar 2017 wurde entschieden, als Bestvariante eine Kombination aus Variante 1A (Abschnitt Ortseingang bis Grüterstrasse) und 1B (ab Grüterstrasse bis Ortsausgang) weiterzuverfolgen. Auf Höhe Einmündung Grüterstrasse wird auf einen markierten Fussgängerstreifen über die Hauptstrasse verzichtet.

Im Rahmen einer kantonsinternen Koordinationssitzung wurden am 3. Mai 2017 die Inputs seitens Tiefbauamt und Kantonspolizei zur Bestvariante eingeholt (vgl. Protokoll im Anhang).

Am 12. Juli 2017 wird die Bestvariante der Gemeinde präsentiert. Dabei werden folgende Entscheide gefällt:

- Aufgrund der richtungsgetrennten Veloverkehrsführung in Sulz besteht bei der Insel am Ortseingangsbereich zu Rickenbach kein Querungsbedürfnis. Ebenfalls kein Bedürfnis besteht an der Verbindung von Sulz über den heutigen Rad-/Gehweg in die Verbindungsstrasse Richtung Riedmühlestrasse. Aus diesem Grund wird darauf verzichtet.
- Aus Platzgründen sowie aus Gründen der Verträglichkeit und des Ortsbildschutzes wird bei der Querung der Grüterstrasse auf eine Schutzinsel verzichtet. Dieser Entscheid wird aufgrund des von der Gemeinde als nicht prioritär eingestuften Übergangs (keine Schulwegroute / tiefe Frequenz) über die Grüterstrasse gestützt.

5 Bestvariante

Die Wahl der Bestvariante liegt in der konsequenten Abschnittsbildung und Lesbarkeit der Verkehrsregimeänderungen. Die Eingangstore sind der Auftakt von Radwegen zur Kernfahrbahn und die Bushaltestelle der Auftakt von der Kernfahrbahn zum Mischverkehr. Gleichzeitig folgt nach der Bushaltestelle auch die Brückenengstelle und ist der Beginn des ortsbildgeschützten Abschnitts. Der Mischverkehrsabschnitt wird aufgrund der Engnisse und dem sensiblen Umgang mit dem Bestand gewählt, damit werden grosse Eingriffe in die Vorzonen vermieden und die Machbarkeit gewährleistet. Gleiches gilt auch für die Kernfahrbahn im Ortsausgangsbereich Richtung Ellikon an der Thur, damit wird das Verkehrsregime wiederholt bis zum Eingangstor.

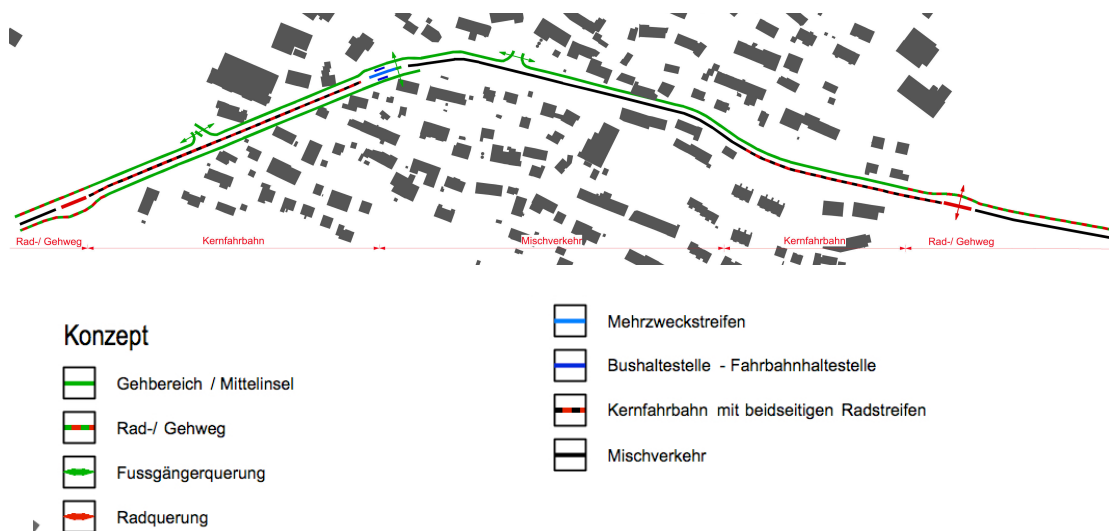


Abbildung 34 Schemaplan Bestvariante

5.1 Projektbeschreibung

Die Bestvariante sieht vor, die bestehende richtungsgetrennte Veloverbindung von Sulz nach Rickenbach aufzunehmen. Ausserorts wird der Velofahrer von Sulz nach Rickenbach auf dem bestehenden Radweg geführt und von diesem mittels Rampe nach der Eingangsinsel sicher in den Verkehr eingegliedert. Der Veloverkehr von Rickenbach nach Sulz wird von der Kernfahrbahn über eine Rampe auf den bestehenden Rad-/Gehweg geführt. Um eine klare Angebotstrennung von Rad-/Gehweg zum Gehweg vornehmen zu können, wird das Trottoir, welches nur dem Fussverkehr dient, auf 2 m redimensioniert, was seitens Gemeinde Rickenbach begrüsst wird (vgl. Protokoll vom 12. Juli 2017).

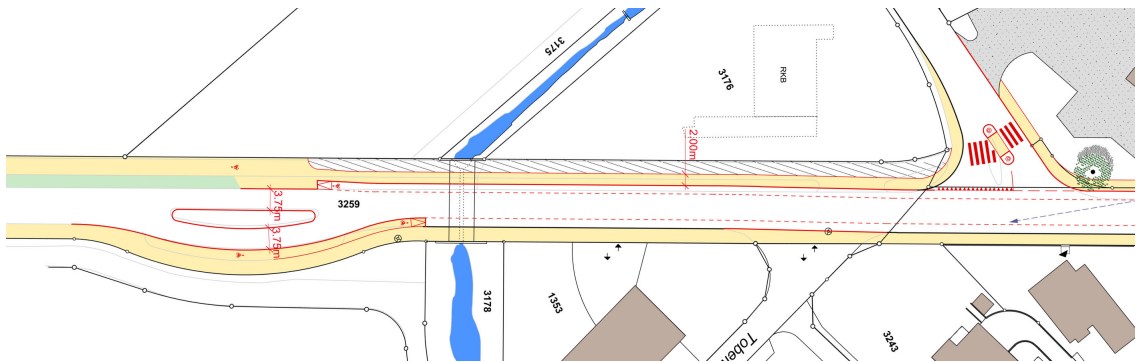


Abbildung 35 Verflechtungsstellen (Eingangstor Sulz) Variante 1

Wird die Verflechtungsstelle für den von Sulz herkommenden Radverkehr wie in Variante 1 angeordnet, entsteht für den MIV eine unerwartete Engstelle. Aus diesem Grund wird entschieden, die Verflechtungsstelle analog zur Eingangssituation auf der Seite Ellikon auszugestalten und den Radverkehr im Bereich der Eingangsinsel auf die Fahrbahn zu führen (Variante 2).

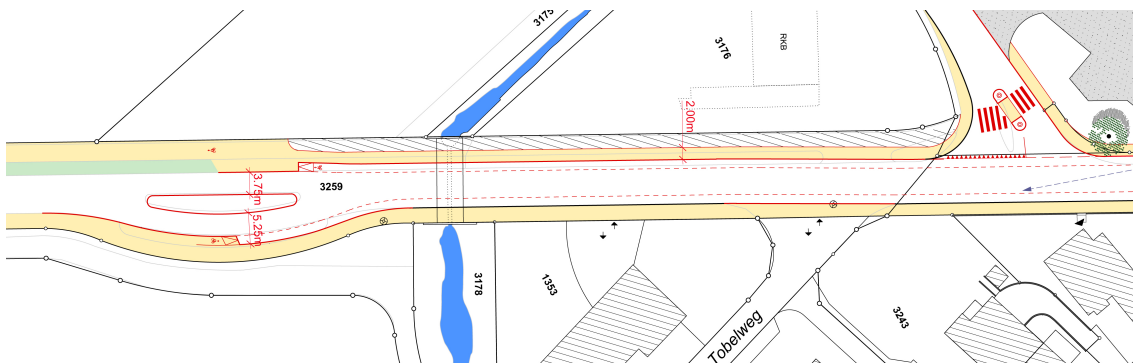


Abbildung 36 Verflechtungsstellen (Eingangstor Sulz) Variante 2

Innerorts wird der Veloverkehr auf einer Kernfahrbahn mit beidseitig markiertem Velostreifen (1.5 m) bis zum Gemeindehaus geführt, wodurch die Schulwegsicherheit gewährleistet ist.

Die Bushaltestelle beim Gemeindehaus bildet den Auftakt für den Abschnitt Mischverkehr, der sich am Bestand orientiert und eine Fahrbahnbreite von 6 m aufweist. Eine Kernfahrbahn wurde aufgrund Engstellen sowie für eine Verbreiterung punktuell notwendiger Teilabbruch im ortsbildgeschützten Abschnitt verworfen. Der Abschnitt Mischverkehr wird so kurz wie möglich ausgestaltet.

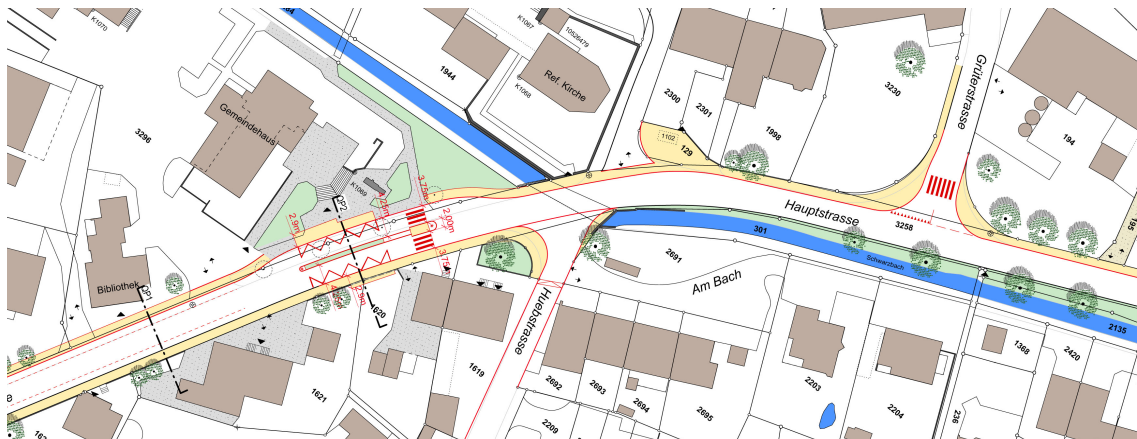


Abbildung 37 Bushaltestelle als Auftakt für den Abschnitt Mischverkehr

Im Ortsausgangsbereich, wo die Verhältnisse es zulassen, wird das Verkehrsregime der Kernfahrbahn bis zum Eingangstor wiederholt. Hier dient das Eingangstor der sicheren Querung des Veloverkehrs. Der Veloverkehr wird Richtung Ellikon an der Thur auf den bestehenden Rad-/Gehweg geführt.

Um den Wechsel des Mischverkehrs zurück auf die Kernfahrbahn klar auszugestalten, wird mittels Baumpflanzung auf Kat. Nr. 2571 sowie der Anordnung eines minimalen Vertikalversatzes von 3% Gefälle auf 3 m Länge der Regimewechsel verdeutlicht. In Kombination mit dem bestehenden Baum auf Grundstück Kat. Nr. 262 entsteht so eine Torsituation, die die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöht.



Abbildung 38 Links: Planausschnitt Querschnittswechsel mit vertikalem Versatz
Rechts: Referenzbild, Quelle: bfu-Fachdokumentation 2.048, Strassenraumgestaltung

Im weiteren Projektverlauf ist zu prüfen, ob im Bereich des vertikalen Versatzes der normale Asphaltbelag weitergeführt wird, oder ob mittels Belagswechsel oder FGSO-Markierung die Massnahme gezielt hervorgehoben wird.

Fahrbahnquerschnitt

Im Bereich der Kernfahrbahn (von beiden Eingangstoren bis zur Ortsmitte) ist ein Fahrbahnquerschnitt von 7.50 m Breite mit beidseitig markierten Velostreifen (1.50 m) vorgesehen.

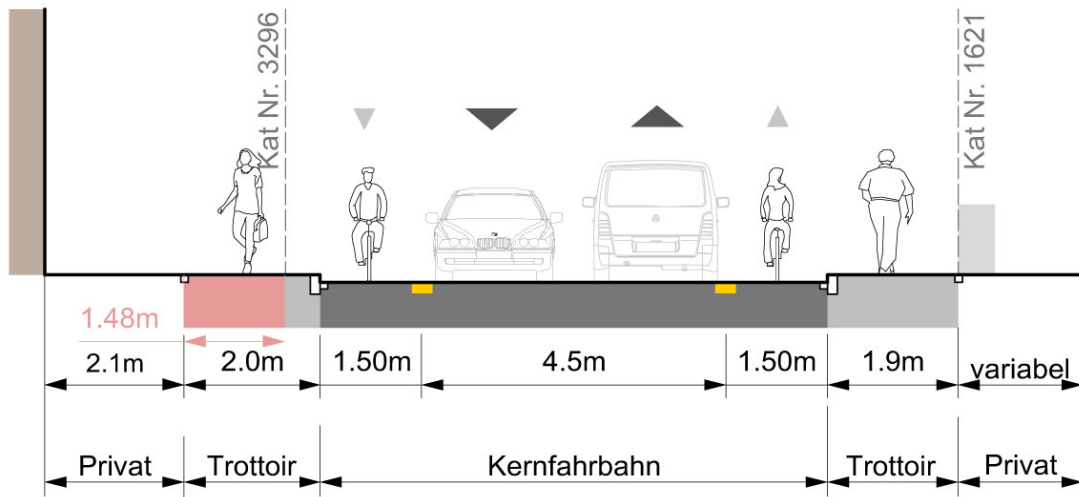


Abbildung 39 Querschnitt 1 Bestvariante Kernfahrbahn

In den Bereichen des Mischverkehrs beträgt die Fahrbahnbreite 6.00 m.

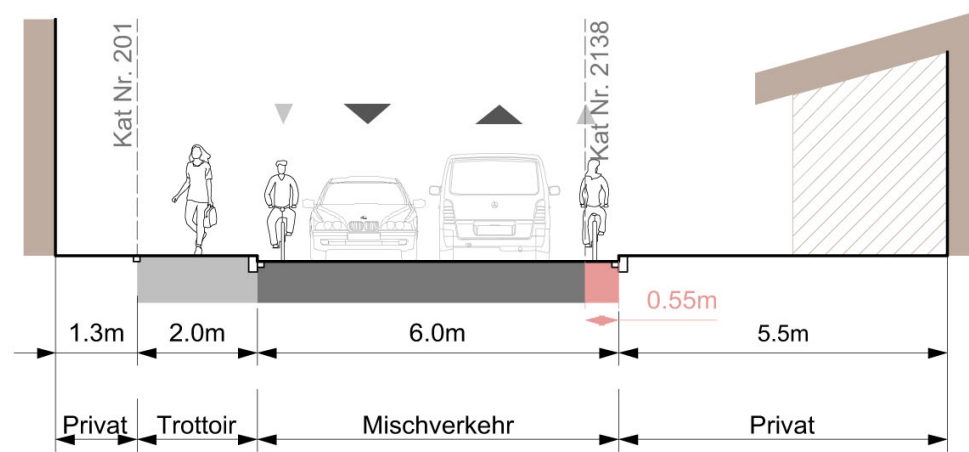


Abbildung 40 Querschnitt 1 Bestvariante Mischverkehr

Für die Umsetzung der Kernfahrbahn im Ortsausgangsbereich wurde die Machbarkeit einer Strassenverbreiterung in Richtung Schwarzbach bezüglich Gewässerraum mit dem AWEL abgeklärt. Gemäss AWEL ist eine Verbreiterung der Strasse Richtung Schwarzbach möglich (vgl. E-Mail Konversation AFV und AWEL im Anhang).

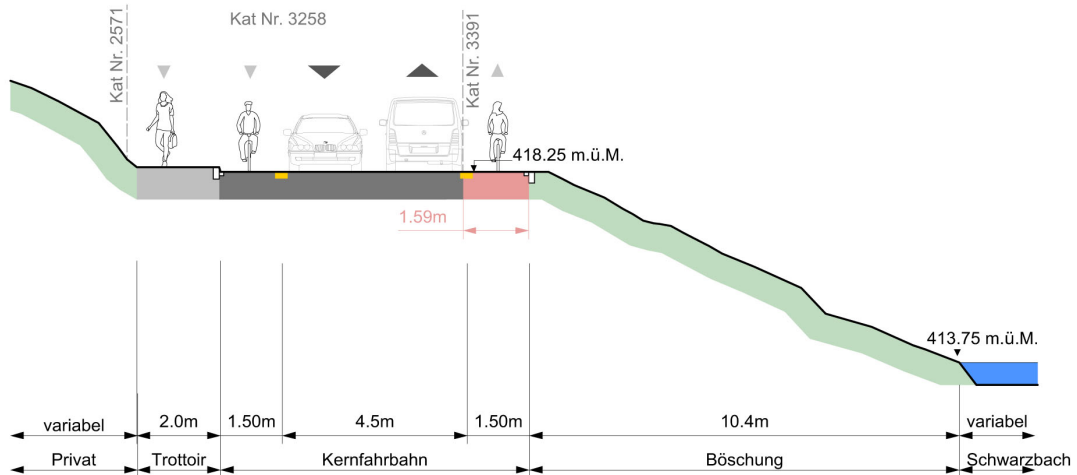


Abbildung 41 Querschnitt Bestvarianten bachseitiger Landerwerb

Abbildung 42 Anordnung der Bushaltestelle Bestvarianten

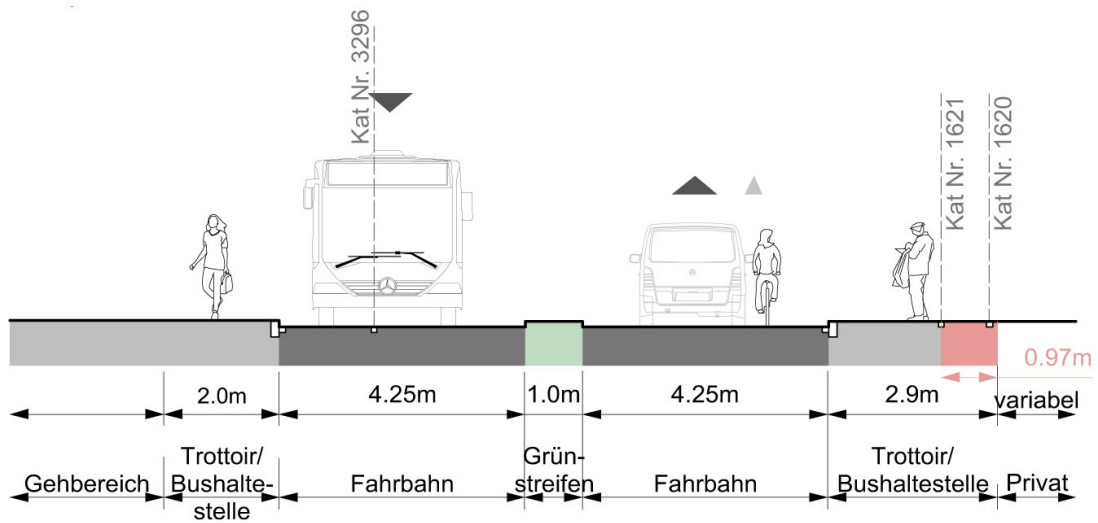


Abbildung 43 Querschnitt Bestvarianten Bushaltestelle

Als Variante wird eine Bushaltestelle mit Teilbusbucht Richtung Sulz aufgezeigt. Grund für die in Richtung Sulz überholbare Bushaltestelle ist das Verhindern gefährlicher Überholmanöver nach der Bushaltestelle. Die Variante Teilbusbucht erforderten einen grösseren Landerwerb auf der Seite des Gemeindehauses als die Variante Fahrbahnhaltestelle. Bei dieser Variante wurden die Durchfahrtsbreiten beidseits auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs (4.25 m) angepasst.

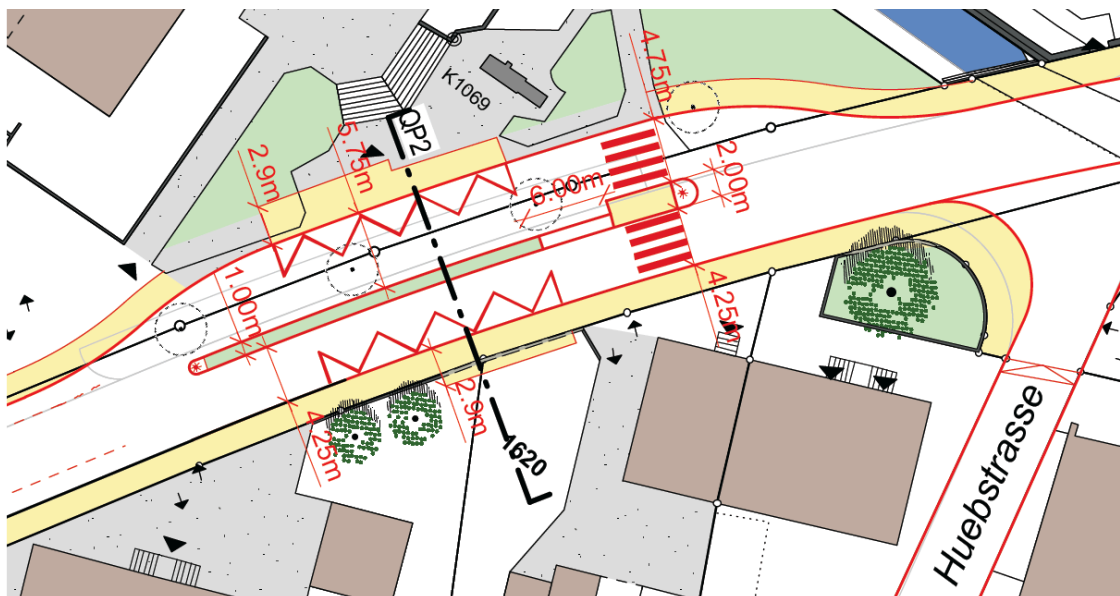


Abbildung 44 Anordnung der Bushaltestelle Variante Busbucht

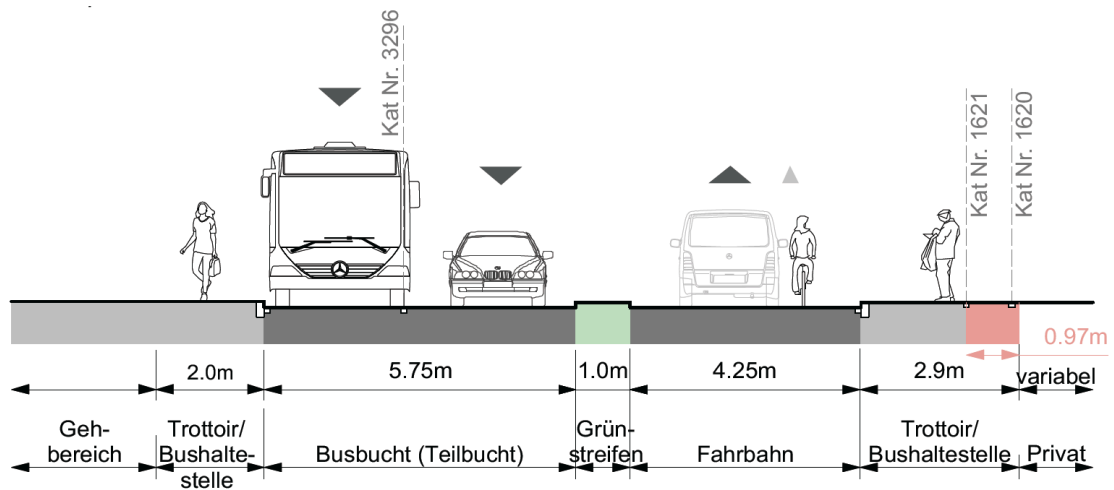


Abbildung 45 Querschnitt Bushaltestelle Option Busbucht

Von den vorgelagerten drei Haltestellen in Fahrtrichtung Rickenbach Sulz Bahnhof sind zwei überholbar (Altikon Brückenwaage und Ellikon an der Thur). Nach Rickenbach folgen zwei nicht überholbare Fahrbahnhaltestellen (Rickenbach Möttelstrasse und Rickenbach Sunnezirkel). Am Bahnhof Rickenbach kann der MIV den Bus wieder überholen. Gemäss Checkliste "Prüfung Busbucht" ist dies der einzige Punkt, der gegen den Bau einer Fahrbahnhaltestelle spricht. Da aber im ausserorts Abschnitt zwischen Rickenbach und Sulz die Möglichkeit besteht, den Bus mit genügend Sicht sicher zu überholen, die Verkehrsdichte relativ gering ist und es sich beim Ortskern von Rickenbach um ein schutzwürdiges Ortsbild von überkommunaler Bedeutung handelt, wird die Variante Fahrbahnhaltestelle im Hinblick auf die Dorfkerndstruktur von Rickenbach als vertretbar beurteilt und auf den Ausbau auf eine Busbucht verzichtet.

5.2 Landerwerb

Um die Bestvarianten realisieren zu können, sind in folgenden Bereichen Landerwerbe notwendig.

- Beim Restaurant Wiesental zugunsten einer Aufstellfläche des Fussgängerstreifens (Kat. Nr. 2242)
- Bei der Hauptstrasse aufgrund der Kernfahrbahn: Abschnitt Restaurant Wiesental bis Gemeindehaus (Kat. Nrn. 2242, 2921, 3296)
- Beim Gemeindehaus aufgrund der parallelen, behindertengerechten Bushaltestelle (Kat. Nrn. 3296, 1620, 1621)
- Landerwerb an der Hauptstrasse sowie beim Ausgangsbereich für die Verbreiterung des Trottoirs (Kat. Nrn. 2138, 208, 1023, 3067, 259, 262, 3391, 3393)
- Verbreiterung Rad-/Gehweg (Kat. Nr. 3257)

Die Bestvariante benötigt einen Landerwerb von rund 640 m².

5.3 Kosten / Kostenteiler

Für die vorgeschlagene Bestvariante wurde eine Kostenschätzung erstellt. Die Flächenangaben basieren auf dem Massauszugsplan vom 18.8.2018. Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 30%, Kostenstand Oktober 2018.

Rickenbach Radwegstudie Bestvariante +/- 30%			Kostenteiler			
	Einheit	Preis	Kanton		Gemeinde Rickenbach	
			Menge	Betrag	Menge	Betrag
Strassenraum						
Neubau Fahrbahn Asphalt	m2	350	856	299'600		
Erneuerung Fahrbahn Asphalt	m2	200	7'144	1'428'800		
Neubau Trottoir Asphalt	m2	200	275	55'000		
Belagsanpassung Trottoir Asphalt	m2	150	3'409	511'350		
Mittelinsel / Querungsstelle (inkl. Veloquerungsstellen)	Stk.	75'000	3	225'000		
Mehrzweckstreifen Bushaltestelle	Stk.	15'000	1	15'000		
Inselabschluss Mehrzweckstreifen	Stk.	35'000	2	70'000		
Rampen (Trottoirüberfahrt / Anrampung Fahrbahn)	Stk.	7'500	2	15'000		
Baum (ohne Baumscheibe)	Stk.	8'000			1	8'000
Anpassung Beleuchtung	Stk.	10'000	6	60'000		
Privates Grundeigentum						
Landerwerb	m2	800	640	512'000		
Zwischentotal Bauarbeiten und Landerwerb (gerundet)				3'200'000		8'000
Technische Arbeiten (ca. 15% der Bauarbeiten)	p			480'000		
Unvorhergesehenes (zum Runden ca. 10%-15% der Bauarbeiten)	p			320'000		
Gesamtkosten (gerundet)				4'000'000		8'000

Abbildung 46 Kostenschätzung +/- 30 %

Mit Ausnahme des neu zu pflanzenden Baumes im Bereich von Kat. Nr. 2571 (Eingangstor mit vertikalem Versatz) werden alle anfallenden Kosten vom Kanton getragen.

5.4 Lärm

Durch das Projekt wird kein Mehrverkehr generiert. Zudem zeigt das Kapitel 2.13 auf, dass es im Bearbeitungsperimeter zu keinen wesentlichen Lärmüberschreitungen kommt. Weitere Lärmassnahmen sind nicht notwendig.

5.5 Abweichungen von kantonalen Standards

Es bestehen folgende Abweichungen zu den kantonalen Standards:

- Vertikalversetz zwischen Kernfahrbahn und Mischverkehr zur Verdeutlichung des Regimewechsels.

5.6 Klärungsbedarf im Vorprojekt

Folgende Punkte sind im Rahmen des Vorprojekts zu klären:

- Prüfen der Zufahrten hinsichtlich den technischen Anforderungen der Verkehrssicherheitsverordnung
- Klären der Ausstattung der neuen Bushaltestellen (Wartehäuschen / Randstein-Höhe)

6 Vernehmlassung

Folgenden Stellen ist die Bestvariante zur Stellungnahme zuzustellen:

- Gemeinde Rickenbach
- Amt für Verkehr, Bauen an Staatsstrassen
- Tiefbauamt, P+R, Markus Walt
- Unterhaltsregion, Kurt Rohner
- Kantonspolizei, Bruno Winkler
- Postauto AG, Brix Frischknecht

6.1 Auswertung der Stellungnahmen

Tabelle 3 Auswertung der Stellungnahmen

Nr.	Stelle / Stellungnahme	Übernahme in Studie Ja / Nein	Kenntnis- name	Entscheid AFV
1	Gemeinderat Rickenbach			
1.1	Der Gemeinderat stellt fest, dass, wo möglich, den Gemeindeinteressen Rechnung getragen wurden und begrüsst das vorliegende Projekt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2	AFV, Bauen an Staatsstrassen			
2.1	Die Sichtweite ist auf den Gehwegen insbesondere hinsichtlich fahrzeugähnlichen Geräte gemäss Ziffer 12.2 der VSS-Norm 640 273a soweit wie möglich zu gewährleisten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.2	Im Bereich der Liegenschaft Kat.-Nr. 3296 verläuft eine Baulinie, wobei keine Bewilligung archiviert ist. Es ist mit keinem Beseitigungsrevers zu rechnen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.3	An der Stationsstrasse bestehen etliche Vorplätze, die verkehrswidrig sind, da aus ihnen nur rückwärts in die Staatsstrasse ausgefahren werden kann und/oder Abtrennungen zur Staatsstrasse fehlen. Dort wo Grenzmutationen aufgrund von Landerwerb vorgesehen sind, sind Verbesserungsmassnahmen zu prüfen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.4	Die gezeichnete direkte Zufahrt beim Restaurant Wiesental Kat.-Nr.2242 scheint nicht dem aktuellen Zustand zu entsprechen. Die Situation ist zu überprüfen.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	TBA, P+R / UR			
3.1	Vor Übergabe des Projektauftrages an das Tiefbauamt ist durch das AFV zu klären, welche Gestaltungsvariante (Busbucht / Fahrbahnhofstelle) auf Höhe Gemeindehaus weiterbearbeitet werden soll.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tabelle 3 Auswertung der Stellungnahmen

Nr.	Stelle / Stellungnahme	Übernahme		Kenntnis-	Entscheid AFV
		in Studie	name		
		Ja	Nein		
3.2	Die Kosten für den Einlenker Riedmühlestrasse / Einlenker Huebstrasse / Anpassung Kat. Nr. 129 / Ersatz Schachtoberbauten, Schieberkappen Abwasser sowie Wasser gemäss Sondergebrauchsverordnung sind durch die Gemeinde zu tragen. Vor Übergabe des Projektauftrages ans TBA ist durch das AFV eine entsprechende Zustimmung der Gemeinde einzuholen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Grundsätzlich gilt beim Kostenteiler das Verursacherprinzip. Fallen weiterführende Kosten an, sind diese vom jeweiligen Grundeigentümer zu tragen.
5	Stellungnahme KAPO				
5.1	Der Rückbau des signalisierten Rad-/Fussweges zwischen Rickenbach und Sulz, der insbesondere von radfahrenden Schülern in beide Richtungen benützt wird, wird nicht als zweckmässig beurteilt. Es wird empfohlen, die heutige Situation zu belassen.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mit der neuen Torsituation wird der Veloverkehr sicher vom Rad-/Gehweg in den Mischverkehr geführt. Gemäss Gemeinde (Aktennotiz vom 12. Juli 2017) wird der Radweg von Schülern richtungsgetrennt benutzt.
5.2	Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird die Umsetzung der Variante "Option Busbucht" empfohlen.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Die Fahrbahnhaltestelle wird als verkehrssicher beurteilt. Ortsbauliche und wirtschaftlichen Gründen sprechen ebenfalls für die Fahrbahnhaltestelle. Die Variante "Option Busbucht" wird deshalb nicht weiterverfolgt.
5.6	Beim Knoten Hauptstrasse/Grüterstrasse wird die vorliegende Variante einer Fussgängerquerung ohne Schutzinsel abgelehnt, da linksabbiegende Fahrzeuge durch querende Fussgänger überrascht werden könnten.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Die Schmalfahrbahn in diesem Bereich bezweckt eine angepasste, geringere Geschwindigkeit ohne Eingriff in das Ortsbild. Eine Schutzinsel und Aufweitung widerspricht dieser Zielsetzung. Zudem ist die Situation übersichtlich mit geringen MIV Frequenzen. Der Knotenbereich wird zudem redimensioniert um die Dynamik und Übersicht zu verbessern.

Tabelle 3 Auswertung der Stellungnahmen

Nr.	Stelle / Stellungnahme	Übernahme in Studie Ja / Nein		Kenntnis- name	Entscheid AFV
5.6	Beim Knoten Hauptstrasse/Grüterstrasse wird im Hinblick auf die Schulwegverbindungen eine Variante bevorzugt, die eine Querungsstelle (als Fortsatz der Fussgängerbrücke sowie für den querenden Radverkehr) vorsieht	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mit einer Mittelschutzinsel können die Sicherheit und Sichtweiten für den Wartebereich nicht hergestellt werden. Bäume und Gewässerbereich werden tangiert. Ein Rückbau der Fussgängerbrücke ist in Diskussion.
5.8	Der Übergang von der Mischverkehrsfläche in die Kernfahrbahn sollte vom Verkehrsteilnehmer deutlich erkannt werden. Es wird empfohlen, den Übergang mit zweckmässigen Massnahmen zu verdeutlichen.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Die vorgesehene Massnahme wurde im Bericht Kapitel 5.1 verdeutlicht.
5.9	Aus Verkehrssicherheitsgründen wird empfohlen, beide Eingangstore wie dasjenige auf der Seite Sulz zu planen.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bei der vorgeschlagenen Führung auf Seite Sulz entsteht unmittelbar nach dem Eingangstor eine Engstelle für den motorisierten Individualverkehr. Der Veloverkehr wird daher nun bei beiden Eingangstoren im Torbereich vom Rad-/Gehweg auf die Fahrbahn geführt, um die erläuterte Engstelle zu vermeiden.
6	Stellungnahme Postauto				
6.1	Es wird die Bestvariante mit der Fahrbahnhaltestelle in beide Richtungen bevorzugt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
6.2	Die Haltestelle soll mit einem 22er Zürich-Bord ausgerüstet werden. Dabei ist zu beachten, dass nebst der taktilen Markierung bei der vordersten Bustüre auch ein weisser Strich entlang der Gehwegkante aufgebracht wird.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dies wird in den weiteren Projektschritten berücksichtigt.

Tabelle 3 Auswertung der Stellungnahmen

Nr.	Stelle / Stellungnahme	Übernahme		Kenntnis-	Entscheid AFV
		in Studie	Ja / Nein	name	
6.3	Es wird empfohlen die Haltestelle Richtung Rickenbach-Attikon, Bahnhof mit einer War-tehalle auszurüsten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Die Machbarkeit einer War-tehalle wird in den weiteren Projektschritten geprüft.

7 **Unterlagen**

Die Projektdokumentation beinhaltet neben dem vorliegenden Bericht folgende ergänzende Unterlagen/Beilagen:

Ergänzende Unterlagen:

- Prüfung Busbucht
- Protokolle der Sitzungen vom 11. November 2016 / 23. Februar 2017 / 3. Mai 2017 / 12. Juli 2017
- E-Mail Korrespondenz mit dem AWEL vom 22. Mai 2017
- Stellungnahmen der Begleitgruppe

Pläne:


- Plan Bestvariante 1:500
- Plan Massauszug Bestvariante 1:500
- Variantenpläne 1:500 (6 Pläne)

Dossierbeilagen:

- Planbeilagen Bestvariante 1:500
- Planbeilage Massauszug 1:500

Anhang

Prüfung Busbucht

	Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich	Amt für Verkehr	Prüfung Busbucht	K 1
---	---	-----------------	-----------------------------	------------

Prüfung Bushalt: Fahrbahnhaltestelle oder Busbucht

Gemeinde: Rickenbach ZH

Strasse: Hauptstrasse 353

Strecke: Kilometer 1.850 bis 2.730


Ist Situation			
Beschrieb	Ist-Wert	ja	nein
Haltestelle bestehend		x	<input type="checkbox"/>
Busbucht vorhanden		<input type="checkbox"/>	x
Entspricht die Busbucht den Normalien		<input type="checkbox"/>	x

Handlungsbedarf			
Beschrieb	Ist-Wert	ja	nein
Sanierung notwendig, Standort im Lebenszyklus		x	<input type="checkbox"/>
Fussgängersicherung im Bereich Haltestelle notwendig (Schutzinsel)		x	<input type="checkbox"/>
Unfallsschwerpunkt?		<input type="checkbox"/>	x
Wird die Bushaltestelle verschoben		x	<input type="checkbox"/>
Sind weitere Infrastrukturen betroffen (Wartehäuschen usw.)		x	<input type="checkbox"/>

Evaluation Busbucht Technische Empfehlung			
Beschrieb	Ist-Wert	ja	Nein
Verkehrsdichte, DTV Schwellenwert > 10'000		<input type="checkbox"/>	x
Busfrequenz/Stunde, Schwellenwert > 8		<input type="checkbox"/>	x
Bushaltezeit, Schwellenwert > 30 Sec.		<input type="checkbox"/>	x
Grüne Welle		<input type="checkbox"/>	x
Vor oder nach Kreuzung mit VRA		<input type="checkbox"/>	x
Unmittelbar nach einem Kreisel oder bedeutende Einmündung		<input type="checkbox"/>	x
Grosse Steigung, Schwellenwert > 5 %		<input type="checkbox"/>	x
Keine Möglichkeit dass PW Bus überholen kann (bei mehreren sich folgenden Haltestellen), Schwellenwert > 2 km oder 3 Haltestellen		x	<input type="checkbox"/>

Technische Empfehlung

- Lautet in der Checkliste eine Antwort **ja**, sollte eine Busbucht erstellt werden.
 - Konnten in der Checkliste alle Fragen mit **nein** beantwortet werden, sollte eine Fahrbahnhaltestelle erstellt werden. Der Bau erfolgt gemäss Schema Ausgestaltung Fahrbahnhaltestelle.
- Bei mehr als 40 Bushalten mit Fahrgastwechsel pro Tag, ist die Bushaltestelle in Beton auszuführen.

	Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich	Amt für Verkehr	Prüfung Busbucht	K 1
---	---	-----------------	-----------------------------	------------

Planerische Festlegungen		
Beschrieb	ja	nein
Ist Haltestelle Bestandteil von FlaMa oder eines Konzeptes zur Verkehrslenkung	<input type="checkbox"/>	x
Soll die Busbucht zur Beschleunigung ÖV aufgehoben werden	<input type="checkbox"/>	x

Externe Einflüsse (Umfeld / Politik)		
Beschrieb	ja	nein
Geschütztes Ortsbild, Gestaltungsmassnahmen im Ort	x	<input type="checkbox"/>
Zustimmung der politischen Behörde zum Projekt	x	<input type="checkbox"/>
Politische brisantes Projekt (Einsprachen, Stellungnahmen von Parteien)	<input type="checkbox"/>	x

Projektempfehlung		
Beschrieb	ja	nein
Busbucht (wenn nein, dann wird eine Fahrbahnhaltestelle erstellt)	<input type="checkbox"/>	x

Begründung:

Von den vorgelagerten drei Haltestellen in Fahrtrichtung Rickenbach Sulz Bahnhof sind zwei überholbar (Altikon Brückenwaage und Ellikon an der Thur). Nach Rickenbach folgen zwei nicht überholbare Fahrbahnhaltestellen (Rickenbach Möttelstrasse und Rickenbach Sunnezirkel). Am Bahnhof Rickenbach kann der MIV den Bus wieder überholen. Gemäss Checkliste "Prüfung Busbucht" ist dies der einzige Punkt, der gegen den Bau einer Fahrbahnhaltestelle spricht. Da aber im ausserorts Abschnitt zwischen Rickenbach und Sulz die Möglichkeit besteht, den Bus mit genügend Sicht sicher zu überholen, die Verkehrsdichte relativ gering ist und es sich beim Ortskern von Rickenbach um ein schutzwürdiges Ortsbild von überkommunaler Bedeutung handelt, wird die Umsetzung einer Fahrbahnhaltestelle im Hinblick auf die Dorfkerstruktur von Rickenbach als vertretbar beurteilt.

Zürich, 10. November 2017

Protokolle



Radwegstudie Hauptstrasse Rickenbach

Aktennotiz Koordinationssitzung vom 11. November 2016

Sitzungsort /-dauer

Amt für Verkehr / 9.00 – 10.45 Uhr

Traktanden / Thema

1. Situationsanalyse
2. Ziele Radwegstudie
3. Konzeptansätze / Variantenstudium
4. Inputs
5. Entscheid
6. Weiteres Vorgehen

Teilnehmende

- Andreas Rupf, Amt für Verkehr
- Urs Günter, Amt für Verkehr
- Markus Walt, Tiefbauamt, P+R
- Kurt Rohner, Tiefbauamt, Unterhaltsregion
- Bruno Winkler, Kantonspolizei
- Anita Brechbühl, Suter • von Känel • Wild • AG
- Jill Brütsch, Suter • von Känel • Wild • AG

1. Situationsanalyse

Qualitäten und Defizite

A. Brechbühl präsentiert die Erkenntnisse aus der Situationsanalyse. Die Qualitäten des heutigen Strassenraums zeichnen sich durch das bestehende Veloangebot ausserorts sowie der mittels Verkehrsinseln klar hervorgehobene Übergang von ausserorts zu innerorts aus.

Nebst den bereits festgestellten Schwachstellen gemäss Velonetzplan werden folgende Punkte als Defizite festgehalten:

- Fehlende Anschlusspunkte für den Veloverkehr
- Fehlende Schutzinseln und nur ein Fussgängerstreifen innerorts
- Schulwegsicherung
- Schmäler Strassenquerschnitt (6.0 m Fahrbahn) ohne Velostreifen
- Bushaltestellen nicht behindertengerecht ausgebaut

2. Ziele der Radwegstudie Rickenbach

A. Brechbühl erläutert die Ziele der vorliegenden Radwegstudie:

Allgemein

- Siedlungsorientierte Gestaltung innerorts
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Veloverkehr

- Lückenschliessung Veloverkehr
- Sichere, durchgängige und direkte Wegführung anbieten
- Behebung der Schwachstellen gemäss Velonetzplan (fehlender Radstreifen innerorts / fehlende Querungshilfe am Radwegende / Knoten ohne Abbiegemarkierung)

Fussverkehr

- Aufwertung Fussverkehr quer und längs
- Sichere Querungsstellen

Öffentlicher Verkehr

- Haltestellen prüfen (Lage / Betrieb / Zugang)

3. Konzeptansätze / Variantenstudium

3 Varianten

Nachfolgende drei Konzeptansätze wurden sowohl in der Situation als auch im Querschnitt ausgearbeitet:

- Variante Rad-/Gehweg (1) bis Höhe Austrasse. Mischverkehr im Dorfkern mit Mehrzweckstreifen (zur Verflechtung) und behindertengerechte Bushaltestellen im Bereich Austrasse / Grüterstrasse. Der Ausbau der Bushaltestelle erfordert Landerwerb sowie die Errichtung einer Stützmauer im Gewässerraum.
- Variante Mischverkehr (2) mit heutigem Fahrbahnquerschnitt von 6.00 m. Für den Fuss- und Veloverkehr sind punktuelle Massnahmen vorgesehen (Verbreiterung Trottoir). Die Bushaltestelle wird neu parallel als Fahrbahnhaltestelle vor dem Gemeindehaus angeordnet und mit einem Fussgängerübergang kombiniert.

- Variante Kernfahrbahn (3) mit 7.50 m Fahrbahnbreite (Velostreifen je 1.50 m). Behindertengerechte Bushaltestellen bei der Grüterstrasse / Schmiedgasse. Der Ausbau von 6.00 m auf 7.50 m Fahrbahn erfordert auf der gesamten Länge der Hauptstrasse einen Landerwerb.

Bei allen Varianten wird das Trottoir durchgehend auf mind. 1.80 m verbreitert (punktuelle Verbreiterung). Zudem wird der Veloverkehr beim Ausgangstor über die Leitinsel auf den bestehenden Rad-/Gehweg geführt.

Bei der Variante Mischverkehr (2) und der Variante Kernfahrbahn (3) wird die Leitinsel beim Eingangstor (Sulz) ebenfalls als Verflechtungsstelle genutzt.

4. Inputs

Die Projektgruppe gibt zu den drei präsentierten Varianten folgende Inputs:

Trottoirüberfahrt Ortseingang
Rickenbach (Sulz)

Aufgrund des intensiven landwirtschaftlichen Verkehrs auf der Strasse Richtung Dinhard wird von einer Trottoirüberfahrt abgesehen. Die Einmündungsradien sind bezüglich Schleppkurve zu prüfen.

Radwegprojekt Sulz

Es ist zu überprüfen, auf welcher Seite des Radweges der Hauptveloverkehr (Schulwegverbindung / Anbindung Veloführung Sulz) von Sulz Richtung Rickenbach verkehrt. Die getroffenen Massnahmen im Radwegprojekt Sulz sind in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Bushaltestelle Lage Gemeindehaus

Die Projektgruppe beurteilt die Variante mit der Bushaltestelle vor dem Gemeindehaus als Favorit.

Querungshilfe Fussgängerbrücke

Für die Querung der Hauptstrasse auf Höhe Fussgängerbrücke vis-à-vis Grüterstrasse ist eine Mittelinsel mit mind. 1.5 m Breite zu prüfen.

Linksabbiegehilfe für Veloverkehr von
Hauptstrasse Richtung Grüterstrasse

Eine Velolinksabbiegehilfe in die Grüterstrasse ist wünschenswert. Eine mögliche Variante wäre eine Winkelmarkierung mit einer Breite von 2.00 m oder das Vorsehen eines Mehrzweckstreifens in Kombination mit der Fussgängerquerung.

Veloführung Ausgangstor

Für die Eingliederung des Veloverkehrs aus Ellikon an der Thur ist eine 20 m lange Eingliederungsmöglichkeit mit mind. 75 cm Breite zu gestalten.

Variante Rad-/Gehweg (1)

Aufgrund von Sicherheitsmängeln (Zu- und Wegfahrten) wird entschieden, die Variante Rad-/Gehweg (1) nicht weiter zu verfolgen.

Variante Kernfahrbahn (3)

Die Variante einer durchgehenden Kernfahrbahn (3) wird aufgrund der massiven Eingriffe ebenfalls verworfen.

5. Entscheid

2 Varianten

Die Projektgruppe entscheidet, der Gemeinde folgende zwei Varianten vorzulegen:

- Variante Mischverkehr (2) mit Anpassung der Verflechtungssituation ausserorts gemäss Inputs Projektteam.
- Variante Kernfahrbahn bis Bushaltestelle Gemeindehaus bzw. Einmündung Grüterstrasse.
Spätestens nach der Einmündung Grüterstrasse wird der Veloverkehr im Mischverkehr (Fahrbahnbreite 6.00 m) geführt. Die Bushaltestellen sind auf Höhe Gemeindehaus vorzusehen. Auf Höhe Grüterstrasse ist die Anordnung einer Mittelinsel als Querungshilfe für den Fussverkehr aus dem südlichen Teil Rickenbachs zu prüfen.

6. Weiteres Vorgehen

Variantenerarbeitung

SKW wird bis Ende Jahr die Varianten gemäss dem Entscheid überarbeiten.

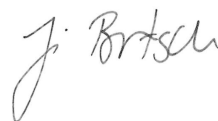
Workshop

Die zwei Varianten werden im Anschluss der Gemeinde Rickenbach und der Busbetriebe vorgestellt und diskutiert.

Der Termin für den Workshop ist in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr noch zu organisieren.

Für das Protokoll

Suter • von Känel • Wild • AG
Siedlung Landschaft Verkehr Umwelt



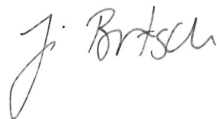
Jill Brüttsch

Weiteres Vorgehen

Die überarbeitete Bestvariante wird der Gemeinde erneut vorgestellt sowie die aufgenommenen Besprechungspunkte thematisiert und mit der Gemeinde diskutiert. Im Anschluss wird die resultierende Bestvariante an einer kantonsinternen Sitzung den Kantonsvertretern präsentiert, bevor die Radwegstudie abgeschlossen und eine Vernehmlassung durchgeführt wird. Dabei haben alle involvierten Amtsstellen und die Gemeinde nochmals die Möglichkeit zum Projekt schriftlich Stellung zu nehmen.

Für das Protokoll

Suter • von Känel • Wild • AG
Siedlung Landschaft Verkehr Umwelt



Jill Brüttsch



Radwegstudie Hauptstrasse Rickenbach

Aktennotiz zur Sitzung vom 23. Februar 2017

Sitzungsort /-dauer	Gemeinde Rickenbach / 8.00 – 10.00 Uhr
Traktanden / Thema	<ol style="list-style-type: none">1. Begrüssung / Vorstellung2. Ausgangslage3. Situationsanalyse4. Ziele Radwegstudie5. Präsentation / Diskussion Varianten6. Weiteres Vorgehen
Teilnehmende	<ul style="list-style-type: none">• Andreas Rupf, Amt für Verkehr• Urs Günter, Amt für Verkehr• Christoph Lang, Vorsteher Finanzen, Sicherheit, Verkehr• Roger Jung, Gemeindeschreiber Rickenbach• Brix Frischknecht, Postauto Schweiz• Anita Brechbühl, Suter • von Känel • Wild • AG
Entschuldigt	<ul style="list-style-type: none">• Heidi Fink, Vorsteherin Tiefbau
Beilagen	<ul style="list-style-type: none">• Präsentation vom 23.2.2017

1. Begrüssung

Urs Günter begrüsst die Teilnehmenden zur Sitzung Radwegstudie Rickenbach und bedankt sich bei der Gemeinde für die Möglichkeit, den Projektstand vorstellen zu können. Ziel der Sitzung ist, das Feedback der Gemeinde und Postauto Schweiz zu den erarbeiteten Varianten einzuholen.

2. Ausgangslage

Umsetzung Velonetzplanung

Basierend auf dem Veloförderungsprogramm wurde in den letzten Jahren in den Regionen und Gemeinden eine umfassende Velonetzplanung mit dem Ziel, die Lücke des Veloverkehrs in der strategischen Planung zu schliessen, durchgeführt. Als Resultat dieser Planung wurde das neue kantonale Velonetz inklusive seiner Schwachstellen in einem Übersichtsplan dargestellt.

Defizite wurde unter anderem auf der Hauptstrasse in Rickenbach als Bestandteil der Nebenverbindung Ellikon an der Thur bis ins Dorfzentrum Rickenbach (09-024) und von dort weiter Richtung Dinhard (09-025) und Sulz (09-026) festgestellt. Die Hauptstrasse ist eine regionale Verbindungsstrasse (RVS 353). Der Verkehrslastklassenplan weist die Hauptstrasse als T3 aus. Die Hauptstrasse weist innerorts einen DTV von ca. 4'179 Fz und einen LKW-Anteil von etwas über 6 % aus.

3. Situationsanalyse

Qualitäten und Defizite

A. Brechbühl führt durch die Situationsanalyse (vgl. Präsentation in der Beilage) und fasst die Erkenntnisse daraus wie folgt zusammen:

Die Qualitäten des heutigen Strassenraums zeichnen sich durch das bestehende Veloangebot ausserorts sowie der mittels Verkehrsinseln klar hervorgehobene Übergang von ausserorts zu innerorts aus.

Nebst den bereits festgestellten Schwachstellen gemäss Velonetzplan werden folgende Punkte als Defizite festgehalten:

- Fehlende Anschlusspunkte für den Veloverkehr
- Fehlende Schutzinseln und nur ein Fussgängerstreifen innerorts
- Schulwegsicherung
- Schmäler Strassenquerschnitt (6.0 m Fahrbahn) ohne Velostreifen
- Bushaltestellen nicht behindertengerecht ausgebaut

Inputs Sitzungsteilnehmer

Folgende Punkte werden ergänzend zur Situationsanalyse eingebracht:

- Das Postauto hält heute 3x pro Tag auf Höhe Gemeindeverwaltung (Kurse mit Schulkindern)
- Der langfristige Fortbestand des Schulstandorts Rickenbach Dorf (Primarschule) ist nicht gesichert (Thema Schulwegführung / Schulwegsicherheit)

4. Ziele der Radwegstudie Rickenbach

A. Brechbühl erläutert die Ziele der vorliegenden Radwegstudie:

Allgemein

- Siedlungsverträgliche Gestaltung innerorts
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Veloverkehr

- Lückenschliessung Veloverkehr
- Sichere, durchgängige und direkte Wegführung anbieten
- Behebung der Schwachstellen gemäss Velonetzplan (fehlender Radstreifen innerorts / fehlende Querungshilfe am Radwegende / Knoten ohne Abbiegemarkierung)

Fussverkehr

- Aufwertung Fussverkehr quer und längs
- Sichere Querungsstellen

Öffentlicher Verkehr

- Haltestellen prüfen (Lage / Betrieb / Zugang)

5. Präsentation / Diskussion Varianten

3 Varianten

A. Brechbühl erläutert die Merkmale der drei ausgearbeiteten Varianten:

- Variante 1a Kernfahrbahn bis Gemeindeverwaltung: Der Veloverkehr wird im Ortseingangsbereich über die bestehende Insel vom Rad-/Gehweg in die Kernfahrbahn überführt (Fahrbahnbreite 7.50 m, Velostreifen je 1.50 m). Die Bushaltestelle ist parallel auf der Höhe der Gemeindeverwaltung angeordnet und bildet gleichzeitig den Auftakt für den Abschnitt Mischverkehr, der sich am Bestand orientiert.
- Variante 1b erweiterte Kernfahrbahn: Die Kernfahrbahn wird bis zur Grütstrasse weitergeführt. Nach der Einmündung Grütstrasse folgt ein Abschnitt mit Mischverkehr bis zum Ende der beidseitigen Bebauung. Danach folgt im Übergangsbereich erneut ein Abschnitt mit Kernfahrbahn.

- Variante 2 Mischverkehr: Bestehender Fahrbahnquerschnitt von 6.00 m. Für den Fuss- und Veloverkehr sind punktuelle Massnahmen vorgesehen (Verbreiterung Trottoir). Die Bushaltestelle wird ebenfalls parallel als Fahrbahnhaltestelle vor dem Gemeindehaus angeordnet und mit einem Fussgängerübergang kombiniert.

Bei allen Varianten wird die Leitinsel beim Ein- und Ausgangstor als Verflechtungsstelle für den Veloverkehr genutzt, so dass dieser sicher vom Rad-/Gehweg auf die Fahrbahn, respektive von der Fahrbahn zurück auf den Rad-/Gehweg geführt wird. Die Standorte und Eingangstore bleiben am gleichen Ort bestehen. Jedoch sind die Bäume auf der Insel so zu positionieren, dass diese nicht dem querenden Radverkehr die Sicht verdecken.

Inputs

- Die Durchfahrtsbreite der Bushaltestelle von 4.25 m (Variante 1b) mit anschliessendem Fussgängerübergang wird seitens Postauto Schweiz als kritisch beurteilt. Die Variante 1a mit 3.75 m wird diesbezüglich bevorzugt.
- Die Gemeinde sowie Postauto Schweiz können sich die Haltestellenlage vor der Gemeindeverwaltung vorstellen.
- Auf Höhe Einmündung Augasse sieht die Gemeinde keine Notwendigkeit einer zusätzlichen geschützten Querungsstelle für den Veloverkehr. Die Schüler benützen mehrheitlich die rückseitige Verbindung über den Ellikerbach.
- Die Gemeinde sieht keine grosse Nachfrage für einen geschützten Fussgängerübergang über die Hauptstrasse auf Höhe Einmündung Grütstrasse – respektive müsste der damit verbundene Ausbau im Bereich des Gewässerraums mit dem AWEL koordiniert werden.
- Bei der Variante 1b ist der nötige Landerwerb auf Höhe Mülirain nach Möglichkeit nicht auf der bebauten Seite anzuordnen (Konflikt mit angrenzenden Grundeigentümern).

Entscheid

Es wird entschieden, als Bestvariante eine Kombination aus Variante 1a (Abschnitt Ortseingang bis Grütstrasse) und 1b (ab Grütstrasse bis Ortsausgang) weiterzuverfolgen. Auf Höhe Einmündung Grütstrasse ist auf einen markierten Fussgängerstreifen über die Hauptstrasse zu verzichten. Für die Umsetzung der Kernfahrbahn im Ortsausgangsbereich ist die Machbarkeit mit dem AWEL zu klären (Gewässerabstand).

Die Begründung der Bestvariante liegt in der konsequenten Abschnittsbildung und Lesbarkeit der Verkehrsregimeänderungen. Die Eingangstore sind der Auftakt von Radwegen zur Kernfahrbahn und die Bushaltestelle der Auftakt von der Kernfahrbahn zum Mischverkehr. Gleichzeitig folgt nach der Bushaltestelle auch die Brückenengstelle und ist der Beginn

des ortsbildgeschützten Abschnitts. Der Mischverkehrsabschnitt wird aufgrund der Engnisse und dem sensiblen Umgang mit dem Bestand gewählt, damit werden grosse Eingriffe in die Vorzonen vermieden und die Machbarkeit gewährleistet. Gleiches gilt auch für die Kernfahrbahn im Ortsausgangsbereich Richtung Ellikon, damit wird das Verkehrsregime wiederholt bis zum Eingangstor.

6. Weiteres Vorgehen

Bestvariante

SKW erarbeitet basierend auf dem Entscheid die Bestvariante aus. Die Machbarkeit der Kernfahrbahn im Abschnitt Ortseingang hängt davon ab, ob die Strasse in Richtung Gewässer leicht verbreitert werden kann. Das AFV nimmt zur Klärung des Sachverhalts Kontakt mit dem AWEL auf.

Weiteres Vorgehen

Die Bestvariante wird den Kantonsvertretern an einer kantons-internen Sitzung präsentiert. Im Anschluss wird die Radwegstudie abgeschlossen und eine Vernehmlassung durchgeführt. Dabei haben alle involvierten Amtsstellen und die Gemeinde nochmals die Möglichkeit zum Projekt schriftlich Stellung zu nehmen.

Für das Protokoll

Suter • von Känel • Wild • AG
Siedlung Landschaft Verkehr Umwelt



Anita Brechbühl



Radwegstudie Hauptstrasse Rickenbach

Aktennotiz Koordinationssitzung vom 3. Mai 2017

Sitzungsort /-dauer	Amt für Verkehr / 14.00 – 15.45 Uhr
Traktanden / Thema	<ol style="list-style-type: none">1. Ausgangslage2. Bestvariante3. Inputs4. Weiteres Vorgehen
Teilnehmende	<ul style="list-style-type: none">• Andreas Rupf, Amt für Verkehr• Urs Günter, Amt für Verkehr• Markus Walt, Tiefbauamt, P+R• Daniele Pierdomenico, Tiefbauamt• Bruno Winkler, Kantonspolizei• Jill Brütsch, Suter • von Känel • Wild • AG
Entschuldigt	<ul style="list-style-type: none">• Anita Brechbühl, Suter • von Känel • Wild • AG
Anhang	<ul style="list-style-type: none">• Email Bruno Winkler, 12. Mai 2017, Rückmeldung zur Aktennotiz vom 3. Mai 2017

1. Ausgangslage

A. Rupf begrüsst die Teilnehmenden zur Sitzung und erläutert kurz die Ausgangslage. Als Auslöser der Radwegstudie bespricht er die im kantonalen Velonetz festgestellten Schwachstellen auf der Hauptstrasse in Rickenbach als Bestandteil der Nebenverbindung Ellikon an der Thur bis ins Dorfzentrum Rickenbach (09-024) und von dort weiter Richtung Dinhard (09-025) und Sulz (09-026).

Weiter geht A. Rupf auf den Ortsbildschutz in Rickenbach ein, welcher für die Bestvariante aufgrund der im Ortskern vorhandenen engen Strassenraumverhältnisse relevant ist.

Inputs Sitzungsteilnehmer

Folgende Punkte wurden ergänzend zur Ausgangslage eingebracht:

- Von Sulz in Richtung Rickenbach ist auf der rechten Fahrspurseite ein Radweg und auf der linken Fahrspurseite ein kombinierter Rad-/Gehweg ausgeschieden
- Der Platz bei der heutigen Bushaltestelle Richtung Sulz diente früher als Waageplatz der Bauern

Konzeptansätze

Um die Teilnehmenden beim Stand der letzten Sitzung im November 2016 abzuholen, wird kurz auf die Konzeptansätze der damals vorgestellten drei Varianten eingegangen, welche der Gemeinde präsentiert wurden.

- Variante 1a Kernfahrbahn bis Gemeindeverwaltung
- Variante 1b erweiterte Kernfahrbahn
- Variante 2 Mischverkehr

Entscheid der Gemeinde vom
23. Februar 2017

In der Sitzung mit der Gemeinde wurde entschieden, als Bestvariante eine Kombination aus der Variante 1a (Abschnitt Ortseingang bis Grüterstrasse) und 1b (ab Grüterstrasse bis Ortsausgang) weiterzuverfolgen.

AWEL

Für die Umsetzung der Kernfahrbahn im Ortsausgangsbereich wurde die Machbarkeit (Gewässerraum) mit dem AWEL abgeklärt. Der Landerwerb beim Grundstück Kat. Nr. 3391 wurde vom AWEL als unproblematisch deklariert. Für das Grundstück Kat. Nr. 262 und 3393 wurde dem AWEL Querprofile zugesendet, welche die Variante Kernfahrbahn bergseitig der Variante Kernfahrbahn bachseitig gegenüberstellt. Die Auskunft zur Machbarkeit seitens AWEL steht noch aus.

2. Bestvariante

Eingangsbereich Sulz

Der Veloverkehr wird im Ortseingangsbereich über die Eingangspforte vom Rad-/Gehweg in die Kernfahrbahn überführt (Fahrbahnbreite 7.50 m, Velostreifen je 1.50 m). Aufgrund des hohen Anteils landwirtschaftlichen Verkehrs auf der Verbindungsstrasse Richtung Riedmühlestrasse respektive Dinhard wird bei deren Einmündung in die Hauptstrasse auf eine Trottoirüberfahrt verzichtet und am heutigen Bestand (Fussgängerstreifen mit Mittelinsel) festgehalten.

Ortsmitte

Auf Höhe der Gemeindeverwaltung kommt eine parallele, behindertengerechte Fahrbahnbushaltestelle mit Durchfahrtsbreiten von 3.75 m zu liegen. Aufgrund der bestehenden Zu- und Wegfahrt des Grundstücks Kat. Nr. 1620 muss ein Teil der Mittelinsel überfahrbar bleiben.

Die Bushaltestelle bildet den Auftakt für den Abschnitt Mischverkehr, der sich am Bestand orientiert und eine Fahrbahnbreite von 6 m aufweist. Einer Kernfahrbahn wurde aufgrund Engstellen sowie für eine Verbreiterung punktuell notwendiger Teilabbruch im ortsbildgeschützten Abschnitt verworfen.

Die Ausfahrt der Austrasse gestaltet sich als Trottoirüberfahrt, jene der Grüterstrasse wird redimensioniert und ein Fussgängerstreifen als Querungshilfe für den Fussverkehr vorgesehen. Für einen geschützten Fussgängerübergang über die Hauptstrasse auf Höhe Einmündung Grüterstrasse wurde gemäss Sitzung mit der Gemeinde aufgrund der geringen Nachfrage verzichtet.

Eingangsbereich Ellikon an der Thur

Im Ortsausgangsbereich wo die Verhältnisse es zulassen, wird das Verkehrsregime der Kernfahrbahn bis zum Eingangstor wiederholt. Auch hier dient das Eingangstor der sicheren Querung des Veloverkehrs.

3. Inputs

Redimensionierung bestehender Rad-/Gehweg Eingangstor Sulz

B. Winkler spricht sich für eine Verlängerung beziehungsweise für den Bestand des heutigen Rad-/Gehwegs bis zur Einmündung der Verbindungsstrasse Richtung Riedmühlestrasse sowie in die Verbindungsstrasse hinein verlängert (10-15 m) aus. Er bespricht diese Strecke als zentrale Verbindung für die Schüler/-innen (z.B zur Badeanstalt). Die Kernfahrbahn könnte in diesem Bereich trotz parallel laufendem Rad-/Gehweg bestehen bleiben. Um den unsicheren Veloverkehr so früh wie möglich auf den Rad-/Gehweg zu holen, schlägt er eine Rampe nach der Einmündung der Verbindungsstrasse vor.

A. Rupf sowie U. Günter stehen dieser Lösung aufgrund der parallel laufenden Radführungen sowie der somit hinfälligen Entflechtungsstelle bei der Einmündung des Flurwegs kritisch gegenüber.

Die Teilnehmenden beschliessen, den Aspekt des Rückbaus des bestehenden Rad-/Gehwegs bis zum Flurweg sowie damit anfallende Entflechtungsstellen und Querungshilfen beim Flurweg mit der Gemeinde Rickenbach zu besprechen.

Grundsätzlich stimmen alle Teilnehmenden der Bestvariante Kernfahrbahn im Bereich Eingangstor Sulz bis zur Bushaltestelle zu.

Bushaltestelle

B. Winkler empfiehlt aufgrund folgenden Aspekten den Ausbau einer überholbaren Bushaltestelle in beide Richtungen – respektive einer parallelen Busbucht:

- Unterbindung der Schleichwegverbindung Huebstrasse-Aspstrasse Richtung Attikon, welche gemäss B. Winkler von der Gemeinde Wiesendangen und Rickenbach erwünscht wird
- Verhinderung gefährlicher Überholmanöver nach der Bushaltestelle in Richtung Sulz

Aufgrund dieser Argumente legt B. Winkler im Minimum die Überfahrbarkeit der Bushaltestelle in Richtung Sulz nahe.

U. Günter verweist auf das Kreiselprojekt in Sulz, welches eine solche Schleichwegverbindung unterbinde.

Die Teilnehmenden beschliessen, die Überfahrbarkeit der Bushaltestellen zu prüfen, aufzuzeigen und an der Sitzung mit der Gemeinde zu thematisieren.

D. Pierdomenico verweist darauf, dass im Vorprojekt die mindest Durchfahrtsbreite bei Mittelinseln durch das TBA auf 4.0 m dimensioniert werde.

Radius Huebstrasse

Der Einmündungsradius in die Huebstrasse ist durch SKW bezüglich Schleppkurve zu prüfen und entsprechend anzupassen.

Grüterstrasse

B. Winkler würde eine Mittelinsel bei der Querung der Grüterstrasse begrüssen. Zudem verweist er auf die Prüfung der Notwendigkeit einer Querungsstelle der Hauptstrasse im Bereich Grüterstrasse – respektive Fussgängerbrücke.

U. Günter verweist auf die nicht vorhandenen Sichtweiten im Bereich Fussgängerbrücke und erläutert zusammen mit A. Rupf, dass dieser Aspekt bereits mit der Gemeinde diskutiert wurde. Die Gemeinde hat sich an der Sitzung vom 23. Februar aufgrund der geringen Nachfrage gegen eine Querung der Hauptstrasse im Bereich Grüterstrasse ausgesprochen.

Weiter soll dem Veloverkehr mittels Linksabbieger eine Abbiegemöglichkeit geboten werden, welche vorwiegend der Schulwegsicherung dient.

Die Querung der Hauptstrasse sowie die weiteren Aspekte im Bereich Grüterstrasse werden in Absprache mit der Gemeinde allenfalls ergänzt.

Eingangstor Ellikon an der Thur -
Velorampe

Die Velorampe, welche den Veloverkehr vom bestehenden Rad-/Gehweg in den Verkehr einführt, soll analog zum Eingangstor Sulz weiter Richtung Eingangstor verrückt werden. Dies dient der Entschärfung der Verkehrssituation vom Ausserortsbereich in den Innerortsbereich.

Das Planungsteam wird gebeten, diese Anpassungen für die Besprechung mit der Gemeinde vorzunehmen.

4. Weiteres Vorgehen

Bestvariante

SKW passt basierend auf der Besprechung mit den Kantonsvertretern die Bestvariante an. Die Machbarkeit Kernfahrbahn bachseitig im Abschnitt Ortseingang hängt davon ab, ob die Strasse in Richtung Gewässer leicht verbreitert werden kann. Das AFV steht zurzeit in Kontakt mit dem AWEL, weshalb der Variantenentscheid in diesem Bereich noch aussteht.

Anhang

Email Bruno Winkler, 12. Mai 2017, Rückmeldung zur Aktennotiz vom 3. Mai 2017

Guten Tag Herr Brütsch

Danke für die Zustellung des Protokolls. Gerne lasse ich Ihnen noch folgende Präzisierungen zukommen:

Abschnitt 2. Bestvariante (Eingangsbereich Sulz):

Im ersten Satz beschreiben Sie, dass die Velofahrer über die bestehende Insel in die Kernfahrbahn überführt werden. Ich gehe davon aus, dass Sie mit der "bestehenden Insel" die Eingangspforte meinen. Der zweite Satz verstehe ich nicht. Was meinen Sie mit "der landwirtschaftliche Verkehr in den Flurweg weiterhin zu ermöglichen, bleibt der Fussgängersteifen mit Mittelinsel erhalten"? Meinen Sie damit die unbenannte Verbindungsstrasse Richtung Rietmüli resp. Dinhard ?

Abschnitt 3. Inputs:

Ich habe vorgeschlagen, den Rad-/Fussweg weiterhin bis zur Einmündung der Verbindungsstrasse Richtung Rietmüli zu belassen und diesen im Knotenbereich ca. 10-20 m in Richtung Rietmüli auszubauen (Platz problemlos vorhanden). Eine Rampe (in Richtung Sulz) nach der Einmündung der Strasse nach Rietmüli, zu bauen, ist nicht nötig. Es kann der heutige Zustand belassen werden. Letztlich ist das Ziel, insbesondere für die radfahrenden Schüler mit diesem Projekt eine Verbesserung zu erreichen. Je früher (ca. 80-90 m) auf einen abgetrennten Rad-/Fussweg gefahren werden kann, ist das aus Gründen der Verkehrssicherheit zu begrüssen. Ob es bei der Eingangspforte eine Velofurt braucht oder nicht, lasse ich offen. Meine Einschätzung ist aber die, dass die wenigsten Radfahrer dieses Angebot nutzen werden.

Abschnitt Grüterstrasse:

Der Hinweis von U. Günter auf die nicht vorhandenen Sichtweiten Seite Bach bei der Fussgängerbrücke ist nur teilweise richtig. Die Sicht wird durch Baumstämme eingeschränkt. Bereits heute queren an dieser Stelle Fussgänger die Strasse. Es ist richtig, dass bei einer Querungsstelle die notwendigen Sichtweiten eingehalten werden müssen. Die im Sichtbereich liegenden Bäume können entfernt werden und falls nötig, findet man sicher einen Ersatzort in naher Örtlichkeit. Meine Empfehlung, an dieser Stelle ebenfalls eine Querungsstelle über die Hauptstrasse einzurichten, ist ein vorausschauender Ausblick. Wenn dieser Knoten wie vorgesehen umgebaut wird, passiert aller Voraussicht nach in den nächsten 20 bis 40 Jahren nichts mehr!

Der Vermerk "... dem Veloverkehr soll mittels Linksabbieger eine Abbiegemöglichkeit geboten werden..." habe ich so nicht mitgeteilt. In diesem Bereich wird auf der Hauptstrasse der gesamte Verkehr im "Mischverkehr" geführt. Auch an diesem Knoten sollte das Ziel sein, den Verkehrsablauf zu verbessern, insbesondere für die Radfahrer. Wie ich schon in einer früheren Stellungnahme hingewiesen habe, sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit zumindest ein "halber Linksabbieger" eingerichtet werden, welcher zumindest für die Radfahrer ein grosser Gewinn ist (kein Anhalten auf der Fahrbahn mit dem Rücken zum nachfolgenden Verkehr).

Ich hoffe, Ihnen mit diese Ausführungen/Präzisierungen gedient zu haben. Letztlich sollte ein Projekt vorliegen, welches einerseits von ihren Nutzern angenommen wird und andererseits die Verkehrssicherheit erhöht.

Freundliche Grüsse
Bruno Winkler

Kantonspolizei Zürich
Verkehrstechnische Abteilung
Verkehrsplanungen
Bruno Winkler



Radwegstudie Hauptstrasse Rickenbach

Aktennotiz zur Sitzung vom 12. Juli 2017

Sitzungsort /-dauer

Gemeinde Rickenbach / 16.00 – 17.00 Uhr

Traktanden / Thema

1. Begrüssung
2. Rückblick bisherige Planung
3. Präsentation und Diskussion Bestvariante
4. Weiteres Vorgehen

Teilnehmende

- Urs Günter, Amt für Verkehr
- Andreas Rupf, Amt für Verkehr
- Christoph Lang, Vorsteher Finanzen, Sicherheit, Verkehr
- Heidi Fink, Vorsteherin Tiefbau
- Jill Brütsch, Suter • von Känel • Wild • AG,
Vertretung für Anita Brechbühl

1. Begrüssung

U. Günter begrüsst die Teilnehmenden zur Sitzung Radwegstudie Rickenbach und bedankt sich bei der Gemeinde für die Möglichkeit, das überarbeitete Projekt erneut vorstellen zu können. Ziel der Sitzung ist, das Feedback der Gemeinde zu der erarbeiteten Bestvariante einzuholen bevor diese an die Gemeinde und die kantonalen Stellen zur Vernehmlassung eingereicht wird.

2. Rückblick bisherige Planung

A. Rupf geht auf die Planung seit der letzten Sitzung mit der Gemeinde Rickenbach am 23. Februar 2017 ein. Basierend auf dem Entscheid der damaligen Sitzung hat SKW die Bestvariante erarbeitet. Diese wurde den Kantonsvertretern an einer kantonsinternen Sitzung am 3. Mai 2017 präsentiert.

3. Präsentation und Diskussion Bestvariante

A. Rupf erläutert anhand des gedruckten Bestvariantenplans abschnittsweise die Bestvariante und geht auf Abklärungen und Änderungen gegenüber der Sitzung vom 23. Februar ein. Zudem zeigt er die Diskussionspunkte der kantonsinternen Sitzung auf.

Eingangsbereich Sulz Bestvariante

Der Veloverkehr wird im Ortseingangsbereich über die Eingangspforte vom Rad-/Gehweg in die Kernfahrbahn überführt (Fahrbahnbreite 7.50 m, Velostreifen je 1.50 m).

Der Veloverkehr von Sulz wird beidseitig auf einem Rad-/Gehweg Richtung Rickenbach geführt und entweder über die Eingangsinsel (linker Rad-/Gehweg Richtung Rickenbach) oder direkt vom Trottoir (rechter Rad-/Gehweg Richtung Rickenbach) auf die Strasse geführt.

Um den Übergang von der Kernfahrbahn zum Rad-/Gehweg Richtung Sulz klar signalisieren und somit eine klare Angebotsgrenze ziehen zu können wird das Trottoir, welches heute als Rad-/Gehweg ausgebildet ist, auf 2 m redimensioniert.

	<p>U. Günter zeigt auf, dass die Führung des Veloverkehrs auf der Strasse als sicherer gilt, da Einfahrten über das Trottoir gefährliche Situationen schaffen und die Schaffung der notwendigen Sichtweiten kaum möglich ist. Die Führung des Veloverkehrs auf der Strasse wird von der Velolobby unterstützt.</p>
Input	<p>C. Lang und H. Fink verweisen auf die in Sulz markierte richtungsgetrennte Veloverkehrsführung, welche den Veloverkehr von Sulz auf dem Radweg auf der rechten Strassenseite Richtung Rickenbach führt. Velofahrer Richtung Sulz werden gemeinsam mit dem Fussverkehr auf der gegenüberliegenden Strassenseite geführt. Die Richtungstrennung des Veloverkehrs werde zu 90 % umgesetzt. Zudem wird die Verbindung von Sulz über den heutigen Rad-/Gehweg in die Verbindungsstrasse Richtung Riedmühlestrasse von der Gemeinde als unwichtig besprochen.</p>
Entscheid	<p>Die Sitzungsteilnehmenden beschliessen, die Querungsstelle über die Eingangsinsel im Eingangsbereich Sulz aufgrund des fehlenden Bedürfnisses sowie der funktionierenden Richtungstrennung des Veloverkehrs zu verwerfen.</p>
Ortsmitte/ Bushaltestelle Bestvariante	<p>Auf Höhe der Gemeindeverwaltung kommt eine parallele, behindertengerechte Fahrbahnbushaltestelle mit Durchfahrtsbreiten von 4.25 m zu liegen.</p> <p>Die Bushaltestelle bildet den Auftakt für den Abschnitt Mischverkehr, der sich am Bestand orientiert und eine Fahrbahnbreite von 6 m aufweist. Einer Kernfahrbahn wurde aufgrund Engstellen sowie für eine Verbreiterung punktuell notwendiger Teilabbruch im ortsbildgeschützten Abschnitt verworfen. Der Abschnitt Mischverkehr wird so kurz wie möglich ausgestaltet.</p>
Inputs	<p>C. Lang spricht sich für die Lage der Bushaltestelle beim Gemeindehaus aus. Er verweist auf die Liegenschaftsstrategie, die der Gemeinde im September 2017 zum ersten Mal präsentiert wird. Die Lage des Gemeindehauses sowie jene des dahinterliegenden Schulhauses und weitere Gebäude sind in Frage gestellt. Zudem bestehe innerhalb der Liegenschaftsstrategie die Möglichkeit einer Umzonung des Gebiets in eine Wohnzone. Trotz der zukünftigen Veränderungen sei die Lage der Bushaltestelle beim heutigen Gemeindehaus wünschenswert.</p>

Option Bushaltestelle

Teilbucht

Bestvariante

Als Option wird bei der Bestvariante eine Bushaltestelle mit Teilbusbucht Richtung Sulz aufgezeigt. Diese wurde auf Wunsch von B. Winkler der Kantonspolizei in die Bestvariante aufgenommen. Grund für die in Richtung Sulz überholbare Bushaltestelle ist die Verhinderung gefährlicher Überholmanöver nach der Bushaltestelle. Als weiteren Grund nennt B. Winkler die Unterbindung der Schleichwegverbindung Huebstrasse-Aspstrasse Richtung Attikon.

Inputs

Das Argument des Schleichweges wird von C. Lang und H. Fink nicht gestützt. C. Lang spricht sich für den Erhalt der Option Teilbucht aus, da die meisten Arbeitnehmer in Richtung Sulz fahren und somit eine Überholbarkeit wünschenswert wäre. H. Fink hingegen priorisiert die Fahrbahnhaltestelle.

Entscheid

Die Teilnehmenden einigen sich darauf, die Bestvariante mit Fahrbahnbushaltestelle sowie der Option Teilbucht in die Vernehmlassung zu geben.

Ortsmitte/Grüterstrasse

Bestvariante

Die Ausfahrt der Grüterstrasse wird redimensioniert und ein Fussgängerstreifen als Querungshilfe für den Fussverkehr vorgesehen. Für einen geschützten Fussgängerübergang über die Hauptstrasse auf Höhe Einmündung Grüterstrasse wurde gemäss Sitzung mit der Gemeinde vom 23. Februar 2017 aufgrund der geringen Nachfrage verzichtet.

Inputs

Die Nachfrage nach der Verbindung von der Fussgängerbrücke über die Hauptstrasse wird von der Gemeinde erneut als gering eingestuft. Weiter wird darauf verwiesen, dass die Fussgängerbrücke zukünftig in Frage gestellt wird.

Die Redimensionierung der Grüterstrasse wird von den Sitzungsteilnehmenden begrüsst. Da der Knoten Grüterstrasse/Hauptstrasse für den Transport von landwirtschaftlichen Produkten wichtig ist, soll die Befahrbarkeit für landwirtschaftliche Verkehrsmittel mittels Schleppkurve überprüft und dargestellt werden.

U. Günter wünscht die Überprüfung der Radien beim Knoten Grüterstrasse/Hauptstrasse sowie die behindertengerechte Ausgestaltung der Fussgängerquerung.

Entscheid

Aus Platzgründen sowie aus Gründen der Verträglichkeit und des Ortsbildschutzes wird bei der Querung der Grüterstrasse auf eine Schutzinsel verzichtet. Dieser Entscheid wird aufgrund des von der Gemeinde als nicht prioritär eingestuften Übergangs über die Grüterstrasse gestützt.

Die Gründe für den Entscheid gegen die Schutzinsel werden im Bericht thematisiert.

Eingangsbereich Ellikon an der Thur

Bestvariante

Im Ortsausgangsbereich, wo die Verhältnisse es zulassen, wird das Verkehrsregime der Kernfahrbahn bis zum Eingangstor wiederholt. Auch hier dient das Eingangstor der sicheren Querung des Veloverkehrs.

Für die Umsetzung der Kernfahrbahn im Ortsausgangsbereich wurde die Machbarkeit (Gewässerraum) mit dem AWEL abgeklärt. Gemäss AWEL ist eine Verbreiterung der Strasse Richtung Schwarzbach möglich. A. Rupf favorisiert die Variante der bachseitigen Verbreiterung aufgrund der bergseits bestehenden Stützmauer. Die Stützmauer müsste bei einer bergseitigen Strassenverbreiterung abgebrochen und neu sowie vermutlich grössere erstellt werden.

Um den Wechsel des Mischverkehrs zurück auf die Kernfahrbahn klar gestalten zu können soll ein Baum auf der Parzelle Kat. Nr. 2571 gepflanzt werden, welcher mit dem bestehenden Baum auf der Parzelle Kat. Nr. 262 als Aufmerksamkeitstor dient.

Input

Der klare Wechsel vom Mischverkehr zur Kernfahrbahn, die Gestaltung des Eingangstor Ellikon an der Thur sowie die bachseitige Strassenverbreiterung wird von der Gemeinde zugestimmt.

Einzig die Pflanzung des Baumes für das Aufmerksamkeitstor wird aufgrund der zum Zeitpunkt der Sitzung unklaren Eigentumsverhältnisse in Frage gestellt.

4. Weiteres Vorgehen / Termine

Bestvariante

SKW erarbeitet basierend auf dem Entscheid die Bestvariante für die Vernehmlassung.

Weiteres Vorgehen

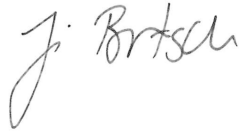
Im Anschluss wird die Radwegstudie abgeschlossen und eine Vernehmlassung durchgeführt. Die dafür notwendigen Unterlagen werden von A. Rupf per Email sowie ein gedruckter Plan per Post an die Gemeinde zugestellt. Bei der Vernehmlassung haben alle involvierten Amtsstellen und die Gemeinde nochmals die Möglichkeit, zum Projekt schriftlich Stellung zu nehmen.

Gemeinderatssitzung

Die nächste Gemeinderatssitzung findet gemäss C. Lang am 17. August 2017 statt.

Für das Protokoll

Suter • von Känel • Wild • AG
Siedlung Landschaft Verkehr Umwelt

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Brüttsch', written in a cursive style.

Jill Brüttsch

Korrespondenz mit AWEL

Von: Alex Marty/AWEL/BD/ZHKT
An: Andreas Rupf/AFV/VD/ZHKT@ZHCH
Datum: 22.05.2017 09:17
Betreff: Antwort: WG: Radwegstudie Rickenbach

Sehr geehrter Herr Rupf

Besten Dank für die Zustellung der Querschnitte. Mit der Inanspruchnahme des Gewässergrundstücks mit dem Radweg wird die Bachböschung nicht tangiert. Aus wasserbaupolizeilicher Sicht können wir die hierfür notwendig Bewilligung in Aussicht stellen.

Freundliche Grüsse
Alex Marty

Kanton Zürich
Baudirektion
Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft
Wasserbau
Beratung und Bewilligung

Alex Marty
Stv. SL / Gebietsingenieur Wasserbau
Walcheplatz 2
8090 Zürich
Telefon +41 43 259 31 56
Telefax +41 43 259 42 99
alex.marty@bd.zh.ch

Von: Andreas Rupf/AFV/VD/ZHKT
An: Alex Marty/AWEL/BD/ZHKT@ZHCH
Datum: 08.05.2017 14:42
Betreff: WG: Radwegstudie Rickenbach

Guten Tag Herr Marty

Anbei sende ich Ihnen die Querschnitte bis zum Schwarzbach mit der Verbreiterung der Strasse. An der schmalsten Stelle, bei der Parzelle 262, ist die Böschung zwischen Strasse und Schwarzbach, ca. 7.8 m Breit (Variante Kernfahrbahn bachseitig).

Gerne erhalte ich von Ihnen eine Rückmeldung mit Ihrer Einschätzung der Machbarkeit der bachseitigen Varianten. Bei der Variante Kernfahrbahn bergseitig ist Landerwerb bergseitig notwendig, sowie das verschieben und ein Ausbau der bestehenden Stützmauer würde notwendig.

Vielen Dank.

Freundliche Grüsse
Andreas Rupf

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr
Infrastrukturplanung

Andreas Rupf
Projektleiter Projektentwicklung
Neumühlequai 10
CH-8090 Zürich
Telefon +41 43 259 31 63

Stellungnahmen

Chef Verkehrstechnische Abteilung

Nordstrasse 44, 8006 Zürich
Postanschrift: Postfach, 8021 Zürich
Telefon: +41 44 247 37 30
E-Mail: nem@kapo.zh.ch

Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
Amt für Verkehr / Infrastrukturplanung
Herr A. Rupf
Postfach
8090 Zürich

Zürich, 23. Oktober 2017/win

**Gemeinde Rickenbach
Rickenbach, Hauptstrasse
Stellungnahme zur Radwegstudie**

Sehr geehrter Herr Rupf

Die Radwegstudie Rickenbach sowie die dazugehörenden Pläne des Ingenieurbüros Suter • von Känel • Wild • AG vom 4. September 2017 haben wir geprüft. Unsere anlässlich an zwei Koordinationssitzungen eingebrachten Einwände wurden im Bericht sowie den Planbeilagen nur teilweise berücksichtigt.

Aus verkehrstechnischer Sicht werden wir die nun vorliegende Bestvariante, unter Berücksichtigung der nachstehenden Bemerkungen, weiter unterstützen.

Abschnitt Eingangstor (Seite Sulz) bis zur Einmündung der Strasse Richtung Rietmüli

- Der signalisierte Rad-/Fussweg zwischen Rickenbach und Sulz wird insbesondere von den radfahrenden Schülern in beiden Richtungen benützt. Ein Rückbau dessen, zu einem Trottoir im letzten Abschnitt Seite Rickenbach, erachten wir als nicht zweckmässig. Wir empfehlen deshalb, die heutige Situation zu belassen. Damit wird der vorgesehene Radstreifen in Richtung Sulz in diesem Abschnitt hinfällig. Im Weiteren erachten wir es als sinnvoll, den Rad-/Fussweg circa 10 bis 20 Meter in die Verbindungsstrasse Richtung Rietmüli weiter zu führen (Anbindung).

Neue Bushaltestelle Gemeindehaus

- Es stehen zwei Varianten zur Verfügung. Aus Gründen der Verkehrssicherheit empfehlen wir die Variante "Option Busbucht (Teilbucht)". Der Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs wird damit Rechnung getragen, dass maximal drei nichtüberholbare Bushaltestellen sich folgen sollten. Wir erachten es deshalb als sinnvoll, die Haltestelle in Richtung Sulz als überholbar einzurichten, da dadurch die Überholvorgänge sich nicht auf die beiden Strassenabschnitte vor und nach Rickenbach verlagern, welche dafür – je nach Verkehrs- und Witterungsverhältnisse – nicht geeignet sind.

Knoten Hauptstrasse/Einmündung Grüterstrasse

- In Vorbesprechungen und in Vorprojekten wurden an diesem Knoten diverse Varianten und Möglichkeiten aufgezeigt. Eine Fussgängerquerungsstelle mit Schutzinsel über die Grüterstrasse stand nie in Frage. Die nun vorliegende Variante ohne Schutzinsel lehnen wir ab, da linksabbiegende Fahrzeuglenker durch Fussgänger überrascht werden können, welche hinter einem am "Kein Vortritt" wartenden Fahrzeug die Strasse überqueren. Ebenfalls wurde bei diesen Besprechungen darauf hingewiesen, dass insbesondere für die Radfahrer auf der Hauptstrasse eine Linksabbiegehilfe fehlt (Schulweg Richtung Oberstufenschulhaus) und ebenso eine Fussgängerquerungsstelle über die Hauptstrasse als Fortsatz der Fussgängerbrücke über den Schwerzbach. Beides sind Schulwegverbindungen. Eine Variante berücksichtigte damals diese Umstände und sah eine "halbe Linksabbiegespur" mit einer vorgelagerten Fussgängerschutzinsel (Fortsatz Bachbrücke) vor. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass eine solche Variante, insbesondere in Bezug auf Schulwegsicherheit, sinnvoll und zweckmässig wäre.

Abschnitt nach Einmündung Grüterstrasse bis zum Eingangstor Seite Ellikon a.d. Thur

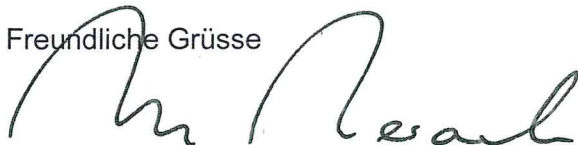
- Der Übergang von der Mischverkehrsfläche in die Kernfahrbahn sollte vom Verkehrsteilnehmer deutlich erkannt werden. Wir empfehlen deshalb diesen Übergang mit geeigneter/zweckmässiger Massnahme (z.B. Verkehrsinsel) zu verdeutlichen.
- Dorfeinwärtsfahrend wird der Radfahrer Höhe Eingangtor auf die Strasse geführt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit empfehlen wir diese Abfahrt analog Eingangstor Seite Sulz zu planen.

Schlussbemerkung

Die mit der Studie verbundenen, neuen Verkehrsanordnungen werden bei Vorliegen eines Bauprojektes detaillierter geprüft bzw. erlassen.

Für Fragen steht Ihnen unser Sachbearbeiter, Bruno Winkler, Tel. 044 247 37 71, gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Dr. Marc Neracher
Chef Verkehrstechnische Abteilung

Kopie an:

- Suter • von Känel • Wild • AG, Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

Martina Ott
Abteilungsleiterin Bauen an Staatsstrassen

Kontakt
Ilaria Ghezzi
Gebietsbetreuerin
Neumühlequai 10
8090 Zürich
Telefon +41 43 259 31 49
Telefon direkt +41 43 259 31 45
Fax +41 43 259 51 62
ilaria.ghezzi@vd.zh.ch
www.afv.zh.ch

andreas.rupf@vd.zh.ch
anita.brechbuehl@skw.ch

1. November 2017

AFV 17-0215

Rickenbach **Radwegstudie Hauptstrasse; Stellungnahme**

Wir haben die Unterlagen betreffend baupolizeilichen Aspekten geprüft. Unsere Stellungnahme bezieht sich auf die Bestvariante und beinhaltet folgende Themen:

- Anträge zu baupolizeilichen Mängeln, die vom Strassenprojekt ausgelöst werden
- Hinweise zu vorhandenen Baubewilligungen (zu BVV Ziffer 1.1.1) in diesem Gebiet
- Hinweise zu baupolizeilichen Mängeln, die bereits unabhängig vom Strassenprojekt bestehen

Die Radwegstudie erstreckt sich von der Parzelle Kat.-Nr. 2244 bis zur Parzelle Kat.-Nr. 3257.

Anträge zu baupolizeilichen Mängeln, die vom Strassenprojekt ausgelöst werden

Die Studie sieht teilweise eine Ergänzung bzw. Verschiebung des Gehweges mit neuen Gehwegüberfahrten vor. Die Sichtweite auf den Gehweg ist insbesondere hinsichtlich der fahrzeugähnlichen Geräte gemäss Ziffer 12.2 der VSS-Norm 640 273a soweit wie möglich zu gewährleisten.

Hinweise zu vorhandenen Baubewilligungen (zu BVV Ziffer 1.1.1) in diesem Gebiet

Entlang der Hauptstrasse verläuft eine Baulinie nur im Bereich der Liegenschaft Kat.-Nr. 3296. Bei uns ist jedoch für diese Liegenschaft keine Bewilligung archiviert. Es ist mit keinem Beseitigungsrevers zu rechnen.

Hinweise zu baupolizeilichen Mängeln, die bereits unabhängig vom Strassenprojekt bestehen

An der Stationsstrasse bestehen etliche Vorplätze, die verkehrswidrig sind, da aus ihnen nur rückwärts in die Staatsstrasse ausgefahren werden kann und/oder Abtrennungen zur Staatsstrasse fehlen. Dort wo eine Grenzmutation aufgrund vom Landerwerb vorgesehen ist, sind Verbesserungsmassnahmen im Rahmen des Strassenprojektes zu prüfen.



Weitere Hinweise

Die gezeichnete direkte Zufahrt beim Restaurant Wiesental Kat.-Nr. 2242 scheint uns dem aktuellen Zustand nicht zu entsprechen, da die Rabatte fehlt. Die Situation ist zu prüfen.

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Stellungnahme zu dienen und stehen für weitere Fragen gern zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Martina Ott

Martina Ott

177 30.10.00 Beschränkungen chr, Tempo 30, Ausnahmetransporte
33.03 Einzelne Strassen und Wege in eD alph

Strassen; Hauptstrasse, Rickenbach, Radwegstudie - Stellungnahme zur Bestvariante

Anlässlich persönlicher Besprechung vom 3. Juni 2016 mit den Vertretern des Amts für Verkehr sowie den Vertretern des kantonalen Tiefbauamtes, wurde die Radwegstudie, Teilstück Hauptstrasse in Rickenbach, mit einem Vorabzug, erstmals besprochen. Der Gemeinderat nahm den Vorabzug der Radwegstudie Hauptstrasse Rickenbach, Startsituation, 26. Mai 2016 entgegen und liess sich anlässlich seiner Sitzung vom 27. Juni 2016 positiv dazu vernehmen und begrüsst ein Fortfahren des Projektes. Die Gespräche fanden statt und die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich legt die nun ausgearbeiteten Unterlagen vor:

- Radwegstudie Rickenbach, Hauptstrasse, Studienbericht - Vernehmlassung vom 4. September 2017
- Plan Bestvariante: Kernfahrban - Mischverkehr vom 4. September 2017

Erwägungen

Der Gemeinderat stellt fest, dass, wo möglich, den Gemeindeinteressen, Rechnung getragen wurden. Durch die geplanten Massnahmen (Radweg, Radstreifen, Mischverkehr) werden die bestehenden Platzverhältnisse massvoll berücksichtigt und wo möglich wird auch Platzbedarf (entlang Schwarzbach) eingeplant. Die Verkehrssicherheit wird verbessert und dem Radwegprojekt wird Rechnung getragen.

Beschluss:

1. Die Radwegstudie Rickenbach, Hauptstrasse, Studienbericht - Vernehmlassung vom 4. September 2017 mit dem Plan Bestvariante: Kernfahrban - Mischverkehr vom 4. September 2017 werden genehmigt.
2. Mitteilung an:
 - 2.1 Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr, Projektentwicklung, Urs Günter, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich
 - 2.2 Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr, Projektentwicklung, Andreas Rupf, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich
 - 2.3 Christoph Lang, Polizeivorstand
 - 2.4 Heidi Fink, Werkvorsteherin

GEMEINDERAT RICKENBACH

Die Präsidentin:

Der Schreiber:



Bea Pfeifer



Roger Jung

versandt: 09.11.2017



Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
Amt für Verkehr
Herr Andreas Rupf
Neumühlequai 10
8090 Zürich

30. November 2017

Gemeinde Rickenbach

353 Hauptstrasse, Radwegstudie

Konsolidierte Stellungnahme Tiefbauamt (P+R/SI)

Sehr geehrter Herr Rupf, lieber Andreas

Vielen Dank für Ihre Anfrage vom 06.10.2017, sowie für die Zustellung der überarbeiteten Grundlagen vom 14.11.2017 bezüglich der Radwegstudie Rickenbach. Gerne nimmt das Tiefbauamt (TBA) die Gelegenheit zur Stellungnahme wahr.

Die Beurteilung erfolgt aufgrund folgender Unterlagen:

- Studienbericht für die Vernehmlassung vom 10.11.2017, Suter von Känel Wild AG
- Plan «Bestvariante: Kernfahrbahn – Mischverkehr» vom 10.11.2017, Suter von Känel Wild AG

Das TBA nimmt zum heutigen Zeitpunkt lediglich zu Inhalten auf Stufe Vorstudie Stellung:

Situationsanalyse, Wirkungsziele und Randbedingungen

Die wesentlichen Aspekte sind kommentiert und nachvollziehbar.

Rechtliche Machbarkeit gemäss Checkliste Umwelt

Keine Bemerkungen.

Verkehrsregime, Verkehrszahlen

Das Verkehrsregime wurde bereits im Vorfeld zur vorliegenden Vernehmlassung besprochen und diskutiert. Das TBA unterstützt die Bestvariante bezüglich des gewählten Verkehrsregimes.

Bushaltestelle Gemeindehaus

Die Bestvariante sieht eine nicht überholbare Fahrbahnhaltestelle vor, sowie als Option eine überholbare Teilbucht, welche die KAPO und einzelne Gemeindevertreter favorisieren. Vor Übergabe des Projektauftrages an das Tiefbauamt ist durch das Amt für Verkehr definitiv zu klären, welche Variante durch das Tiefbauamt weiterbearbeitet werden soll und ein entsprechender Konsens zwischen Amt für Verkehr, KAPO und Gemeinde ist herbeizuführen.



Regelquerschnitt Ausbaustandard

Keine Bemerkungen.

Kostenteiler nach Fallkatalog

Folgende Kosten sind durch die Gemeinde zu tragen:

- Einlenker Riedmühlestrasse;
- Einlenker Huebstrasse;
- Anpassung auf Parzelle 129;
- Ersatz Schachtoberbauten / Schieberkappen Abwasser / Wasser gemäss Sonderge-
brauchsverordnung;

Vor Übergabe des Projektauftrages an das Tiefbauamt ist durch das Amt für Verkehr eine entsprechende Zustimmung der Gemeinde zu diesen Kostenelementen einzuholen.

Zu den nachfolgenden Themen wird in der Phase Vorstudie keine Stellung genommen, da diese Bestandteile der nachfolgenden Phasen Projektierung sind:

- Projektierungselemente, «insbesondere Vertikalversatz und Baumpflanzung bei Re-
gimewechsel»;
- Markierung;
- Signalisation;
- Materialisierung, «insbesondere «Grünstreifen in Fahrbahnmitte»;

Das Strasseninspektorat nimmt detailliert zum Vorprojekt im Rahmen der Begehrensäusse-
rung nach §12 Strassengesetz (StrG) Stellung.

Wir hoffen Ihnen mit diesen Angaben dienen zu können und stehen Ihnen für weitere Fra-
gen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Pascal Menzi
Sektionsleiter P+R, PM Nord

Daniele Pierdomenico
Leiter Unterhaltsregion III



Die gelbe Klasse.

PostAuto

PostAuto Schweiz AG
Region Zürich
Brix Frischknecht
Pfingstweidstrasse 60b
8080 Zürich

Telefon +41 (58) 386 64 34
brix.frischknecht@postauto.ch
www.postauto.ch

E 12. Dez. 2017

Kanton Zürich
Amt für Verkehr
Ruedi Sommerhalder
Neumühlequai 10
Postfach
8090 Zürich

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom 31.10.2017
Unser Zeichen bfr
Kontaktperson Brix Frischknecht
Datum 11.12.2017

Gemeinde Rickenbach, Bestvariante: Kernfahrbahn - Mischverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für Ihre Unterlagen. Gerne nehmen wir die Möglichkeit zur Stellungnahme wahr. Bei der Durchsicht Unterlagen stiessen wir im Blickwinkel Busbetrieb auf folgende Punkte.

Haltestelle Rickenbach, Gemeindehaus Fahrbahnhaltestelle

- PostAuto bevorzugt diese Variante.
- Aus Sicht PostAuto soll die Haltestelle mit einem 22er Zürich-Bord ausgerüstet werden. Dabei ist zu beachten, dass nebst der taktilen Markierung bei der vordersten Bustüre auch ein weisser Strich gemäss Beispiel entlang der Gehwegkante aufgebracht wird.
- Wir empfehlen die Haltestelle Richtung Rickenbach-Attikon, Bahnhof mit einer Wartehalle auszurüsten.

Haltestelle Rickenbach, Gemeindehaus Busbucht

- Keine Einwände.
- Aus Sicht PostAuto soll die Haltestelle mit einem 22er Zürich-Bord ausgerüstet werden. Dabei ist zu beachten, dass nebst der taktilen Markierung bei der vordersten Bustüre auch ein weisser Strich gemäss Beispiel entlang der Gehwegkante aufgebracht wird.

Für Fragen sind wir gerne erreichbar.

Freundliche Grüsse

PostAuto Schweiz AG
Region Zürich

Brix Frischknecht