

Kanton Zürich

Gemeinde Rifferswil



## ► Einführung Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

**Bericht**

**Mitwirkung**

**Walter Willa**  
Ingenieure für  
Geomatik Planung Werke

Obstgartenstrasse 12  
8910 Affoltern a.A.

Tel. 043 322 77 22  
[www.gpw.ch](http://www.gpw.ch)  
[gpw@gpw.ch](mailto:gpw@gpw.ch)

8. Mai 2024

**gpw**

Geomatik Planung Werke

## Impressum

### Auftrag

**Auftrag Nr.** 16.RIF.107

### Auftraggeber

**Adresse** Gemeinde Rifferswil  
Jonenbachstrasse 1  
8911 Rifferswil

**Kontaktperson** Laura Molleman

### Dokument

**Autoren** Michael Nanz, Anja Anderer

**Status** Fassung für Mitwirkung

**Version** 1.4

### Beilage

Minimalvariante, Plan Nord, Situation 1:1000  
Minimalvariante, Plan Süd, Situation 1:1000  
Maximalvariante, Plan Nord, Situation 1:1000  
Maximalvariante, Plan Süd, Situation 1:1000

### Verteiler

Version	Datum	Empfänger	Form	Zweck
1.0	18.10.2024	Reto von Schulthess, Gemeinderat; Laura Molleman, Gemeindeschreiberin	PDF	Prüfung und Besprechung
1.1	01.02.2024	Reto von Schulthess, Gemeinderat; Laura Molleman, Gemeindeschreiberin	PDF	Vorlage an Gemeinderat
1.2	15.02.2024	Reto von Schulthess, Gemeinderat; Laura Molleman, Gemeindeschreiberin	PDF	Verabschiedung zur Vorprüfung / Stellungnahme durch TBA, Kapo und PostAuto AG
1.3	17.04.2024	Reto von Schulthess, Gemeinderat; Laura Molleman, Gemeindeschreiberin	PDF	Prüfung und Besprechung
1.4	08.05.2024	Reto von Schulthess, Gemeinderat; Laura Molleman, Gemeindeschreiberin	PDF	Mitwirkung

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Grundlagen</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Projektperimeter</b> .....	<b>5</b>
2.1	Strassenverzeichnis .....	6
2.2	Kantonsstrassen .....	7
2.2.1	Überblick .....	7
2.2.2	Abklassierung und Übernahme der Jonenbachstrasse / Dorfplatz .....	7
2.3	Privatstrassen .....	8
<b>3</b>	<b>Handlungsbedarf und Ziele</b> .....	<b>8</b>
3.1	Wirkung von Tempo-30-Zonen .....	9
3.2	Wirkung von Begegnungszonen .....	9
<b>4</b>	<b>Grundlagen</b> .....	<b>9</b>
4.1	Raumplanerische Grundlagen .....	9
4.1.1	Ortsbild .....	9
4.1.2	Nutzungsplanung .....	10
4.1.3	Richtplanung .....	11
4.2	Verkehrstechnische Grundlagen .....	13
4.2.1	Geschwindigkeitsmessungen .....	13
4.2.2	Verkehrsmengen .....	14
4.2.3	Unfallauswertung 2015 – 2020 .....	14
4.2.4	Analyse Netzlücken und Schwachstellen, swr + .....	15
4.2.5	Postauto-Kurse und Fahrzeitauswertung bei Tempo 30 .....	17
4.3	Betriebs- und Gestaltungskonzept «Ortsdurchfahrt Süd» .....	18
4.4	Vorprojekt Albisstrasse / Jonenbachstrasse, Tiefbauamt Kanton Zürich vom 16.02.2021 .....	18
4.5	Kurzgutachten Kantonsstrassen innerorts, Tiefbauamt Kanton Zürich vom 20. April 2023 .....	18
4.6	Kurzgutachten Lärm, Tiefbauamt Kanton Zürich vom 30. März 2023 .....	19
4.7	Resultate Verhandlungen mit dem Tiefbauamt .....	19
4.8	Resultat Gespräche mit der PostAuto AG .....	19
4.9	Resultat Gespräche mit der Kantonspolizei .....	20
<b>5</b>	<b>Zonenbildung</b> .....	<b>21</b>
5.1	Überblick .....	21
5.2	Unterteilung .....	22
5.3	Varianten .....	23
5.4	Tempo 30-Strecke .....	23
5.5	Begegnungszonen .....	23
<b>6</b>	<b>Massnahmen</b> .....	<b>25</b>
6.1	Massnahmenkonzept .....	25
6.2	Signalisation und Markierung .....	26
6.2.1	Eingangstore .....	26
6.2.2	Bodenmarkierung .....	27
6.2.3	Farbliche Gestaltung Strassenoberfläche (FGSO) .....	27
6.3	Bauliche Massnahmen .....	28
6.3.1	Einengung / Haltekanten an der Dorfstrasse .....	28

6.3.2	Viereckförmiger Vertikalversatz auf der Jonenbachstrasse .....	29
6.3.3	Trottoirüberfahrt Einmündung Jonenbachstrasse in Albisstrasse .....	29
6.3.4	Horizontalversatz und FGSO an der Jonentalstrasse .....	29
6.3.5	Parkplätze und Horizontalversatz Im Mattler .....	30
6.4	Übrige Massnahmen .....	30
6.5	Auswirkungen der Massnahmen .....	30
6.5.1	Auswirkungen T30 auf Postauto-Linien .....	30
6.5.2	Auswirkungen auf den Motorisierten Individualverkehr .....	30
6.5.3	Auswirkung auf gewerblichen und landwirtschaftlichen Verkehr .....	31
6.6	Erfolgskontrolle .....	31
<b>7</b>	<b>Grobkostenschätzung .....</b>	<b>31</b>
<b>8</b>	<b>Ablauf der Planung .....</b>	<b>31</b>

## 1 Ausgangslage und Grundlagen

Im Februar 2020 entschied sich der Gemeinderat von Rifferswil aufgrund des wachsenden Verkehrsaufkommens im Dorf und diverser grösserer Bodenverbesserungsprojekte im Umkreis der Gemeinde, das Thema «Verkehrsberuhigung / Tempo-30-Zonen» aktiv anzugehen. In den Jahren 2020 bis 2023 vergab der Gemeinderat mehrere Aufträge für die Erstellung eines Verkehrskonzeptes / Verkehrsgutachtens Tempo 30 auf Kantons- und Gemeindestrassen und beantragte mit Brief vom 06.09.2021 ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Mettmenstetter-/Hauserstrasse («Ortsdurchfahrt Süd») beim Tiefbauamt des Kantons Zürich.

Inzwischen sind – auch von Seiten des Kantons - die folgenden Grundlagen zusammengekommen:

- Das Vorprojekt «Albisstrasse / Jonenbachstrasse» vom 16.02.2021 des Tiefbauamts, welches Instandsetzungsmassnahmen, einen hindernisfreien Ausbau sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Projektperimeter vorsieht.
- Der Entwurf des Berichts «Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen» vom 17.12.2021 von swr + , Dietikon mit Analyse, Zonenkonzept, Massnahmenkonzeption und grober Kostenschätzung; inkl. Plänen im Anhang.
- Das Gutachten «Geschwindigkeitsreduktion Albisstrasse» vom 14.04.2022 von swr + , Dietikon, welches zum Schluss kommt, dass die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h herabgesetzt werden soll.
- Der Entwurf des Berichts «Tempo-30-Zonen auf Kantons- und Gemeindestrassen» vom 22.04.2022 von swr + , Dietikon, mit Analyse, Zonenkonzept, Massnahmenkonzeption und grober Kostenschätzung; inkl. Plänen im Anhang
- Die «Road Safety Inspection RSI Mettmenstetter-/Hauserstrasse» vom 23.06.2022 des Tiefbauamts mit der Ermittlung von Sicherheitsdefiziten und Behebungsvorschlägen
- Das «Kurzgutachten Lärm: Temporeduktion und lärmarmen Belag» vom 30.03.2023 des Tiefbauamts. Aus Lärmsicht wird die Temporeduktion auf Tempo 30 in Kombination mit einem lärmarmen Belag für die Jonentalstrasse, die Jonenbachstrasse, den Dorfplatz und die Hauserstrasse West (Abschnitt Dorfplatz bis Kappelerstrasse) empfohlen.
- Das «Kurzgutachten Verkehr: Gesamtbeurteilung & Übersicht» vom 20.04.2023 des Tiefbauamts. Dieses empfiehlt auf der ganzen Strecke von Dorfplatz über Jonenbachstrasse bis einschliesslich des Innerort-Abschnitts der Jonentalstrasse eine Temporeduktion auf 30 km/h.
- Die drei Situationspläne 1:1000 «Variante 1, nur Tempo 30 / Variante 2 mit T20-Zonen (exkl. Dorfplatz) / Variante 3 mit T20-Zonen (inkl. Dorfplatz) vom 18.10.2023 vom Ingenieurbüro gpw, Affoltern a.A. als Diskussionsgrundlage für die Gemeinderatssitzung vom 24.10.2023.

Aufgrund der vorliegenden Grundlagen hat der Gemeinderat von Rifferswil an der Sitzung vom 24. Oktober 2023 beschlossen, die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen inkl. Begegnungszonen weiter zu verfolgen. Es sollen eine Minimalvariante (flächendeckend T30) und eine Maximalvariante (flächendeckend T30 ergänzt mit T20) ausgearbeitet werden. Der Gemeinderat befürwortet zudem die Abklassierung der Jonenbachstrasse und des Dorfplatzes. Das Ziel ist es, das Projekt «Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen» im November 2024 der Gemeindeversammlung zur Zustimmung vorzulegen.

In rechtlicher Hinsicht gelten für Tempo 30- und Begegnungszonen (zusammengefasst «Langsamfahrzonen») folgende Grundlagen:

- [Signalisationsverordnung SSV](#)
- [Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen](#)
- Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn des UVEK (nicht im Internet publiziert)
- VSS-Norm 40 851 «Besondere Markierungen»

## 2 Projektperimeter

Die Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen umfasst das in den nachfolgenden Abbildungen orange dargestellte Gebiet der Gemeinde Rifferswil.

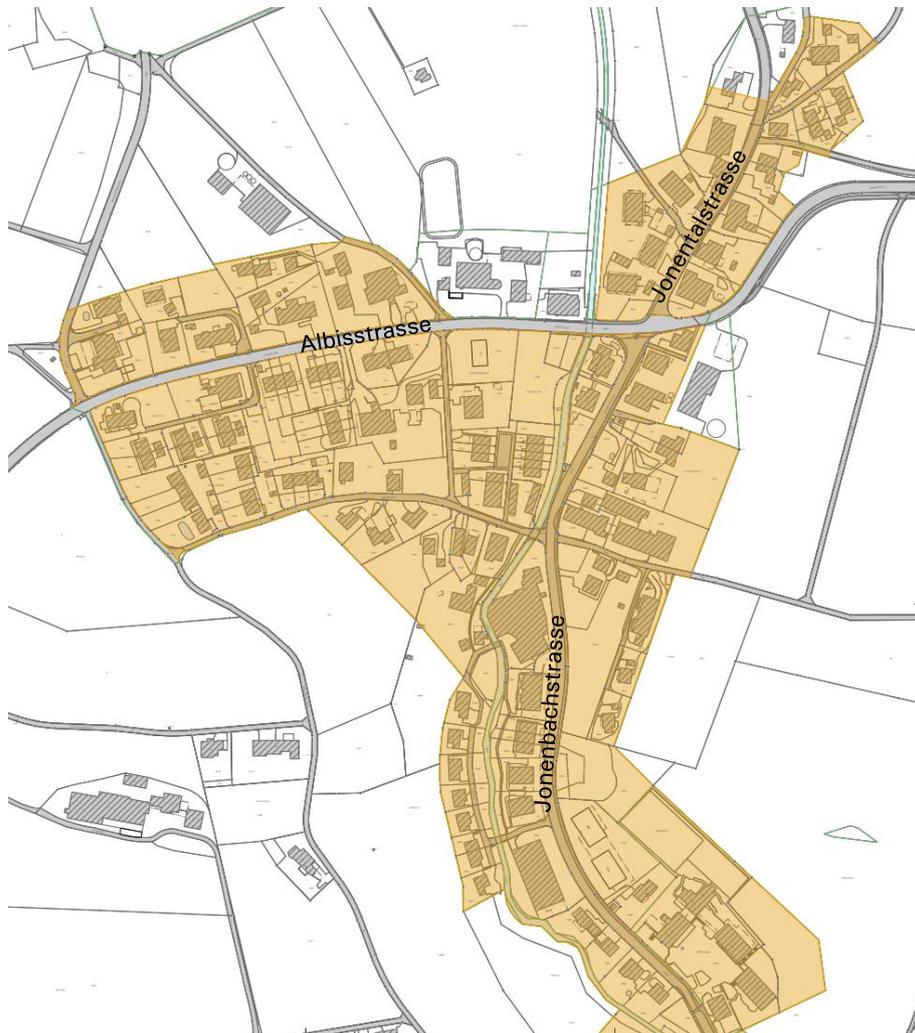


Abbildung 1: Projektperimeter Unterrifferswil; eigene Darstellung

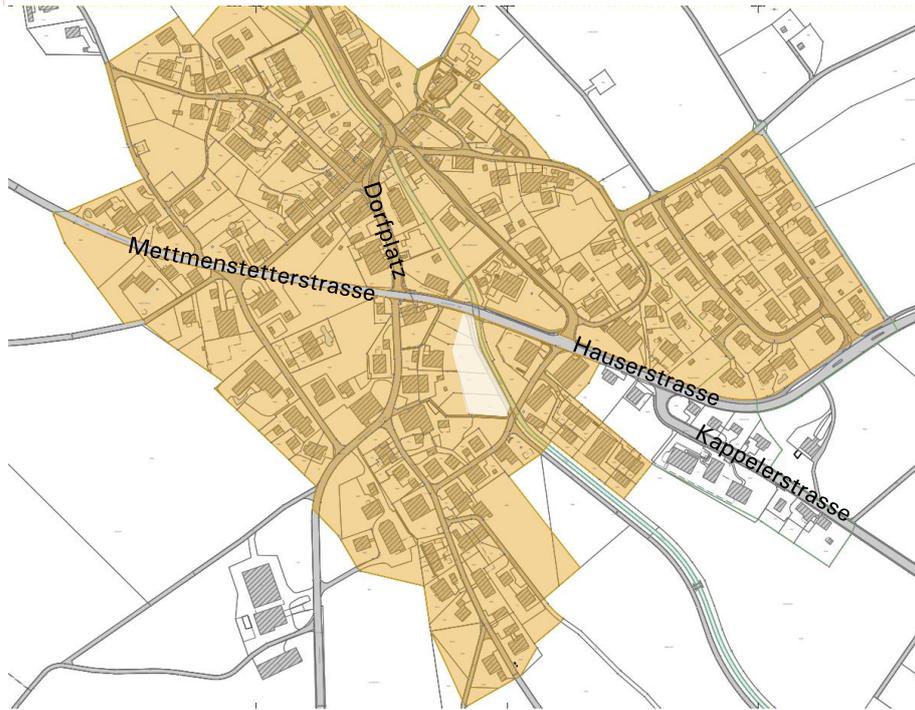


Abbildung 2: Projektperimeter Oberriefferswil; eigene Darstellung

## 2.1 Strassenverzeichnis

Folgende Strassenabschnitte im Siedlungsgebiet befinden sich im Projektperimeter:

- Jonentalstrasse
- Islerenstrasse
- Lerchenhof
- Grundstück Nr. 2033
- Grundstück Nr. 2000
- Grundstücke Nrn. 1575 / 845
- Zeisenbergstrasse
- Eggstrasse
- Grundstück Nr. 111
- Hauptikerstrasse
- Ausserfeldstrasse
- Hägiweidstrasse
- Grundstück Nr. 706
- Grundstück Nr. 181

Folgende Strassen befinden sich vollständig im Projektperimeter:

- Hausmatte
- Engelgasse
- Aemmetstrasse
- Jonenbachstrasse
- Hueb
- Mülimatt
- Im Winkel
- Ankengasse

- Dorfplatz
- Pfarrhausstrasse
- Sennengasse
- Im Mattler
- Guggenbüel
- Dorfstrasse
- Tränkegasse

Das Grundstück Nr. 1258 wird vom Projektperimeter ausgenommen, da es sich gemäss Vorprüfung der Kapo aufgrund der fehlenden Bebauung nicht zur Integration in eine Langsamfahrzone eignet.

## 2.2 Kantonsstrassen

### 2.2.1 Überblick

Die Jonentalstrasse und Jonenbachstrasse sowie Dorfplatz (Route 672) befinden sich innerhalb des Projektperimeters. Die beiden letzteren Abschnitte sollen abklassiert werden. Die Albisstrasse (Route 383), Mettmenstetter-/Hauserstrasse (Route 676) und Kappelerstrasse (Route 672) sind nicht Bestandteil der Einführung von Langsamverkehrszonen.

### 2.2.2 Abklassierung und Übernahme der Jonenbachstrasse / Dorfplatz

Die angestrebte Abklassierung der Jonenbachstrasse / Dorfplatz von der Kantons- zur Gemeindestrasse mit der Übernahme durch die Gemeinde hat zwei Gründe:

- Fussgängerquerung über die Albisstrasse: Schon seit langem und aktuell wieder im Rahmen des Sanierungsprojekts der Albisstrasse möchte die Gemeinde eine Fussgängerquerung zwischen Jonental- und Jonenbach- über die Albisstrasse sowie entlang dieser auf Seite Jonenbachstrasse einrichten. Dies ist nur möglich, wenn die Jonenbach- von der Albisstrasse mit einer Trottoirüberfahrt abgetrennt wird, und diese wiederum kann nur bei einer Gemeindestrasse angelegt werden.
- Tempo 30: Grundsätzlich ist es immer noch nicht möglich, eine Kantonsstrasse – ausser zum Zweck der Lärmsanierung – in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen. Allerdings gibt es Signale von Seiten Tiefbauamt (TBA) und Kantonspolizei (Kapo), dass in vorliegendem Fall – die Jonenbachstrasse als Schulweg und ohne wichtige Verbindungsfunktion – der Einbezug in eine Tempo-30-Zone auch ohne Abklassierung möglich wäre.

Die Abklassierung kann nur erfolgen, wenn die Stimmbevölkerung von Rifferswil dieser aufgrund der Folgekosten durch Unterhalt und künftiger Sanierung zustimmt und die Verbindung aus dem Richtplan gestrichen wird. Die Streichung des Richtplaneintrags muss der Gemeinderat bei der ZPK (Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt) beantragen, vorbehältlich der Zustimmung der Stimmbevölkerung. Der Gemeinderat hat den entsprechenden Antrag an der Sitzung vom 16. April 2024 verabschiedet.

Mit der Abklassierung werden die Jonenbachstrasse und der Dorfplatz eine kommunale Sammelstrasse gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan.

Stimmt die Bevölkerung der Abklassierung nicht zu, so hat dies folgende Auswirkungen:

- Auf dem Dorfplatz kann keine Begegnungszone realisiert werden, weil Tempo 20 aufgrund der Funktion der Kantonsstrasse als Verbindungsstrasse grundsätzlich nicht zulässig ist.
- Die Trottoirüberfahrt bei der Einmündung der Jonenbachstrasse in die Albisstrasse kann nicht realisiert werden, weil Trottoirüberfahrten nur bei Gemeindestrassen angelegt werden können. Im Rahmen des Projektes zu den baulichen Massnahmen wird diesfalls eine Lösung aufgezeigt, wie das Eingangstor zur Tempo 30 Zone ohne Trottoirüberfahrt gestaltet werden kann. Dabei ist insbesondere das Anliegen der Postauto AG zu berücksichtigen, dass keine weiteren baulichen Hindernisse erstellt werden, welche zu Fahrzeitverlust führen.

## 2.3 Privatstrassen

In Unterrifferswil soll auf drei Privatstrassen Tempo 30 bzw. 20 (Begegnungszone) eingeführt werden. Es sind dies die Hausmatte, die Mülimatt und die Hueb (nur Tempo 30 zur Diskussion)



Abbildung 3: Privatstrassen in Unterrifferswil (rote Linien), Quelle: gisknonaueramt.ch

In Oberrifferswil sollen die Querverbindung zwischen Hauserstrasse und Sennengasse sowie die Zufahrt Guggenbüel in die Tempo-30-Zone integriert werden.



Abbildung 4: Privatstrassen im Oberrifferswil (rote Linien), Quellen: gisknonaueramt.ch/google maps

Gemäss Merkblatt der Kapo zu Langsamfahrzonen können Privatstrassen nur mit dem schriftlichen Einverständnis der Eigentümer in eine Tempo-30-Zone oder Begegnungszone integriert werden. Die Eigentümer wurden an der Besprechung vom 13. Mai 2024 darüber informiert und haben bis zum Ende der Mitwirkung Zeit, der Gemeinde eine Rückmeldung betreffend die Integration ihrer Privatstrasse in eine Langsamfahrzone zu machen.

Sind Privatstrassen mit einem richterlichen Fahrverbot der Öffentlichkeit entzogen, können sie nicht in Langsamfahrzonen integriert werden. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

## 3 Handlungsbedarf und Ziele

Rifferswil ist eine Gemeinde mit sehr hoher Wohn- und Lebensqualität in einer intakten ländlichen Umgebung. Dem Ortsbild von nationaler Bedeutung ist bei der künftigen Entwicklung Sorge zu tragen. Der Gemeinderat hat sich zum Ziel gesetzt, allen Einwohnerinnen und Einwohnern jeden

Alters Orte für Begegnung und Aktivitäten zu ermöglichen. Auch setzt sich die Gemeinde gegen übermässige Immissionen ein.<sup>1</sup>

Seit einigen Jahren stellt die Gemeinde ein wachsendes Verkehrsaufkommen fest, welches sich negativ auf die Wohn- und Lebensqualität in Rifferswil auswirkt, und der Gemeinderat ist von grösseren Teilen der Bevölkerung verschiedentlich auf Verkehrsberuhigungsmassnahmen angesprochen worden.

Mit der Einführung von Tempo 30 sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Sicherheit, insbesondere auf Schulwegen erhöhen
- Lärm reduzieren
- Aufenthaltsqualität auf Quartierstrassen verbessern
- Wohnqualität erhöhen

### 3.1 Wirkung von Tempo-30-Zonen

Die Vorteile von Tempo-30-Zonen sind die Erhöhung der Sicherheit und der Wohnqualität. In der Broschüre «Tempo-30-Zonen» nennt die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) des Bundes folgende Punkte:

- Es gibt weniger Unfälle. Besonders Zufussgehende und Velofahrende verunfallen weniger schwer. Der Anhalteweg eines Fahrzeugs auf trockener Fahrbahn wird bei Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 ungefähr halbiert (von ca. 40 m auf ca. 20 m).
- Für Kinder ist der Schulweg sicherer.
- Ein ruhigerer und stetigerer Verkehrsfluss bewirkt ein höheres Sicherheitsempfinden vor allem bei den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden.
- Das Überqueren von verkehrsberuhigten Strassen ist für Zufussgehende einfacher.
- Tiefere Geschwindigkeiten reduzieren Abgas- und Lärmemissionen und vermindern Durchgangsverkehr.

### 3.2 Wirkung von Begegnungszonen

Die Begegnungszone eignet sich, um die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität eines Strassenabschnitts innerorts zu steigern. Dadurch kann Raum für gesellschaftliche Aktivitäten (Begegnung, Aufenthalt, Spiel) geschaffen werden. Die Zufussgehenden haben gegenüber dem motorisierten Verkehr Vortritt, was speziell zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr beiträgt. In der Begegnungszone gilt Tempo 20.

## 4 Grundlagen

### 4.1 Raumplanerische Grundlagen

#### 4.1.1 Ortsbild

Der Ortsteil Oberrifferswil ist im Inventar der Schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) erfasst. Oberrifferswil wird wie folgt charakterisiert:

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

---

<sup>1</sup> vgl. Leitbild des Gemeinderats Rifferswil für die Legislatur 2022-2026

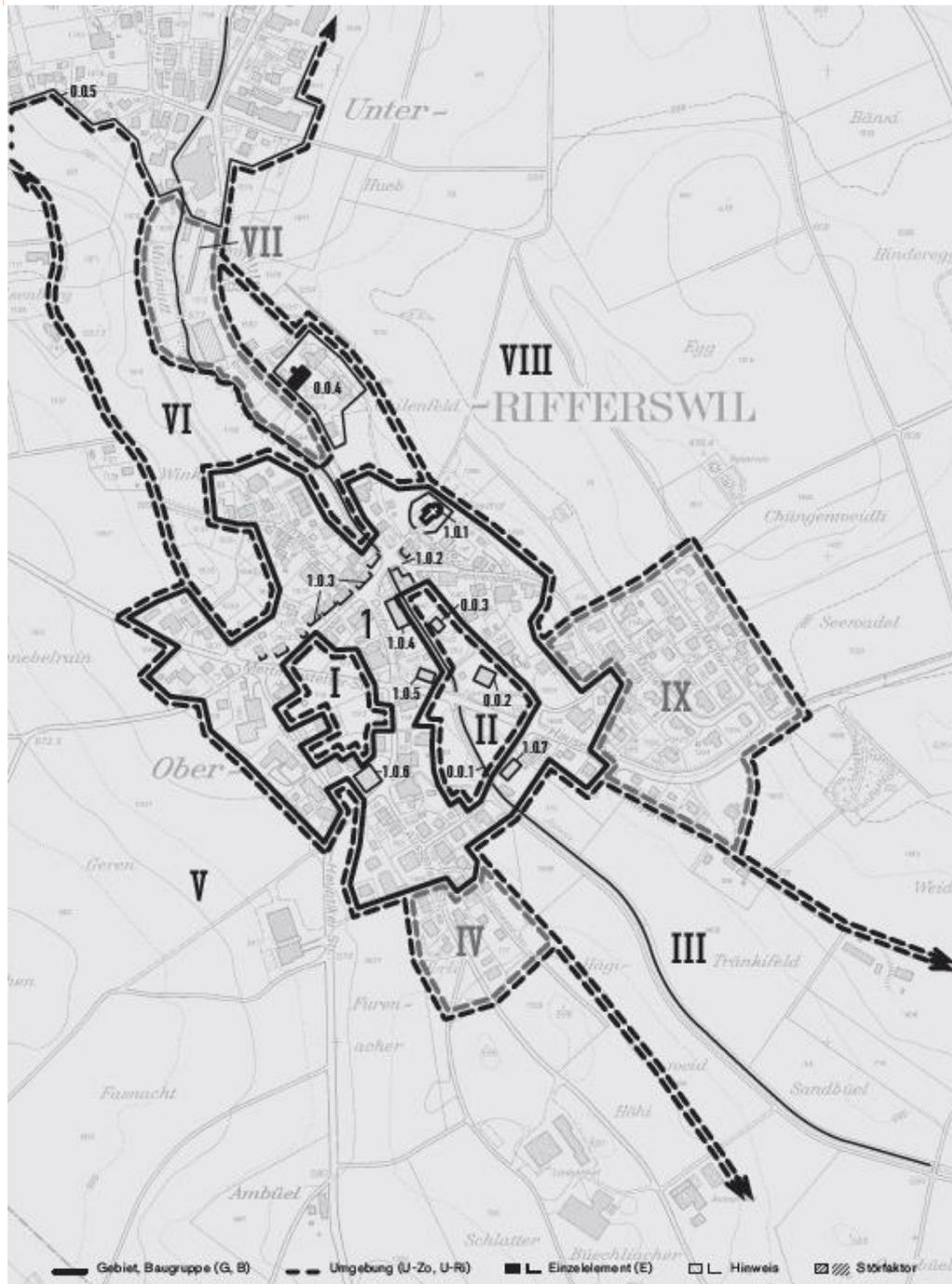


Abbildung 5: ISOS Aufnahmeplan zum Ortsbild Oberrifferswil, Quelle: maps.zh.ch

#### 4.1.2 Nutzungsplanung

Der Grossteil des Gemeindegebiets ist im Zonenplan der Kernzone zugeteilt. Einzig das Quartier «Im Mattler» befindet sich in der Wohnzone. Schulhaus und Kirche sind der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zugehörig. Entlang der Albisstrasse befinden sich zwei Reservezonen.

Zurzeit wird die Nutzungsplanung von Rifferswil überarbeitet. Im Rahmen der Überarbeitung wird auch der kommunale Verkehrsrichtplan auf den neusten Stand gebracht. Die Planungen werden koordiniert und aufeinander abgestimmt.

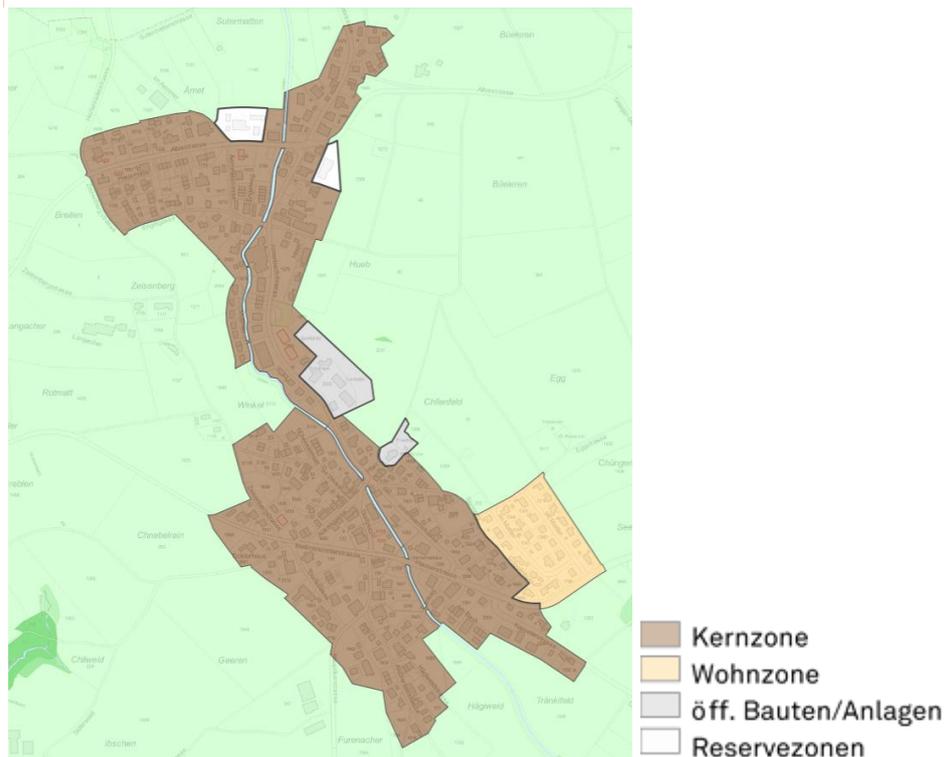


Abbildung 6: Zonenplan Gemeinde Rifferswil, Quelle: giskonaueramt.ch

#### 4.1.3 Richtplanung

Die nachfolgende Abbildung zeigt die kantonalen Hauptverkehrsstrassen (rot) und die regionalen Verbindungsstrassen (blau) gemäss Richtplan sowie die kommunalen Verbindungsstrassen (orange). Alle übrigen Strassen sind Sammelstrassen.

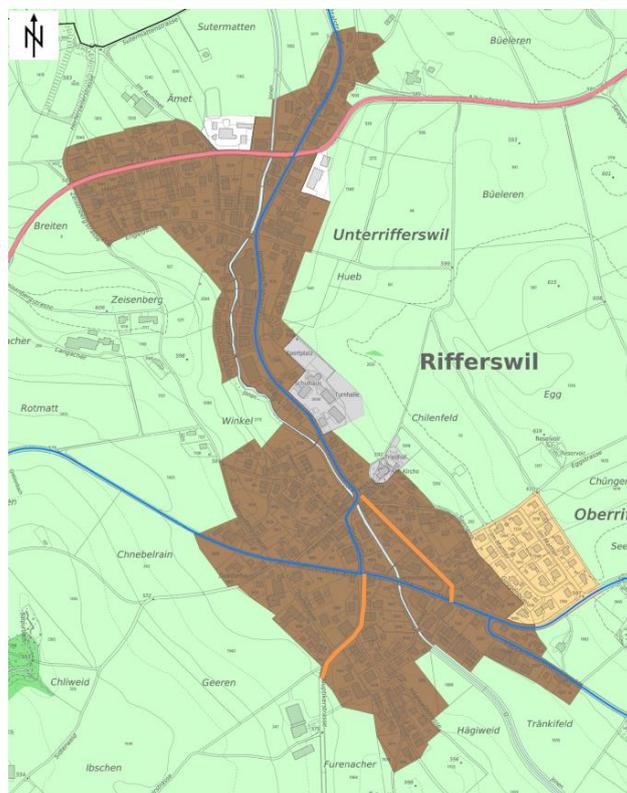


Abbildung 7: Strassenhierarchie, Quelle: maps.zh.ch

Das Strassennetz wird ergänzt durch folgende Netzelemente des Fuss- und Veloverkehrs:

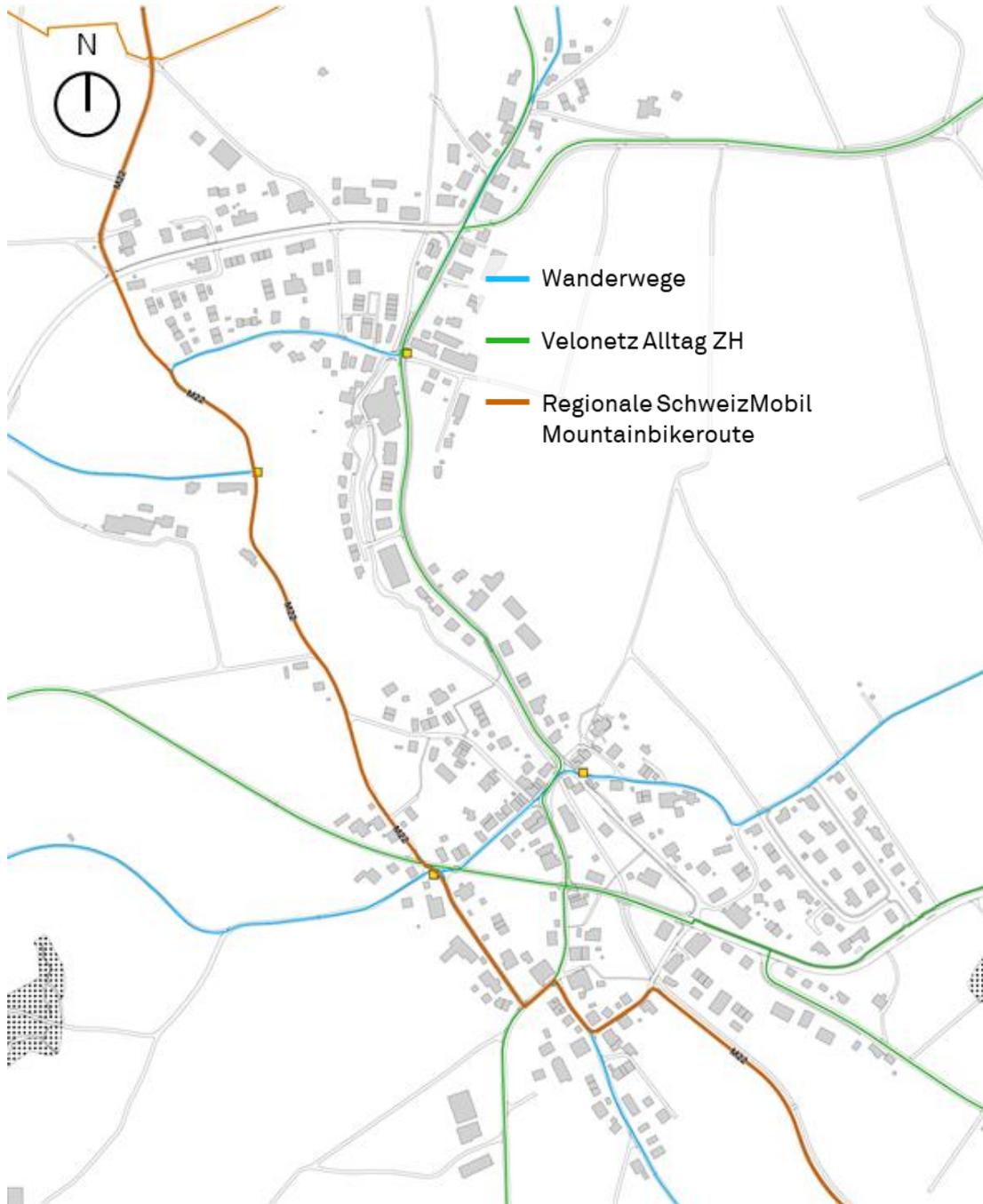


Abbildung 8: Velo- und Wanderwegenetz, Quelle: GIS Kanton Zürich, swr +

## 4.2 Verkehrstechnische Grundlagen

### 4.2.1 Geschwindigkeitsmessungen

Folgende Abbildungen zeigen das aktuelle Geschwindigkeitsniveau:



Abbildung 9: Geschwindigkeitsmessungen Dorfplatz, im Mattler, Hauptikerstrasse 2021, Quelle: swr +



Abbildung 10: Geschwindigkeitsmessungen Jonenbachstrasse, Quelle: swr +

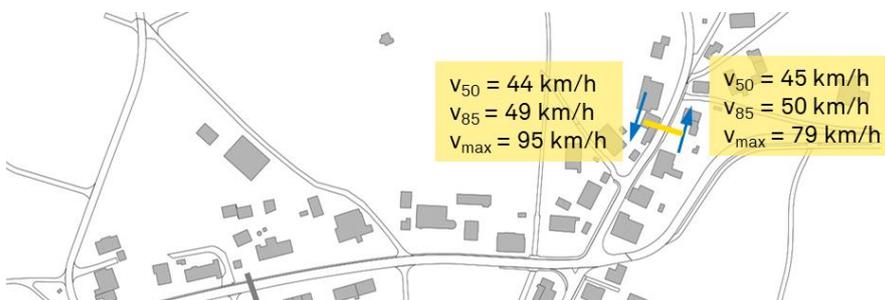


Abbildung 11: Geschwindigkeitsmessungen Jonentalstrasse, Quelle: swr +

Gemäss dem Merkblatt der Kapo zu den Langsamverkehrszonen sind bei einem  $v_{85}$  über 40 km/h bauliche Massnahmen notwendig, damit das signalisierte Tempo eingehalten wird. Dies ist gemäss den Geschwindigkeitmessungen auf der Jonenbach- und Jonentalstrasse der Fall. Bei einem  $v_{85}$  unter 40 km/h reichen Markierungen. Der  $v_{85}$  Wert gibt die Geschwindigkeit an, welche von 85% der erfassten Fahrzeuge nicht überschritten wird.

### 4.2.2 Verkehrsmengen

Auf den Kantonsstrassen ist die höchste Verkehrsmengen des MIV (motorisierten Individualverkehrs) mit einem DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) von ca. 2'250 Fz./Tag auf der Hauserstrasse zu verzeichnen. Es wurden folgende Verkehrsmengen erhoben (jeweils Angaben DTV der Messperiode):

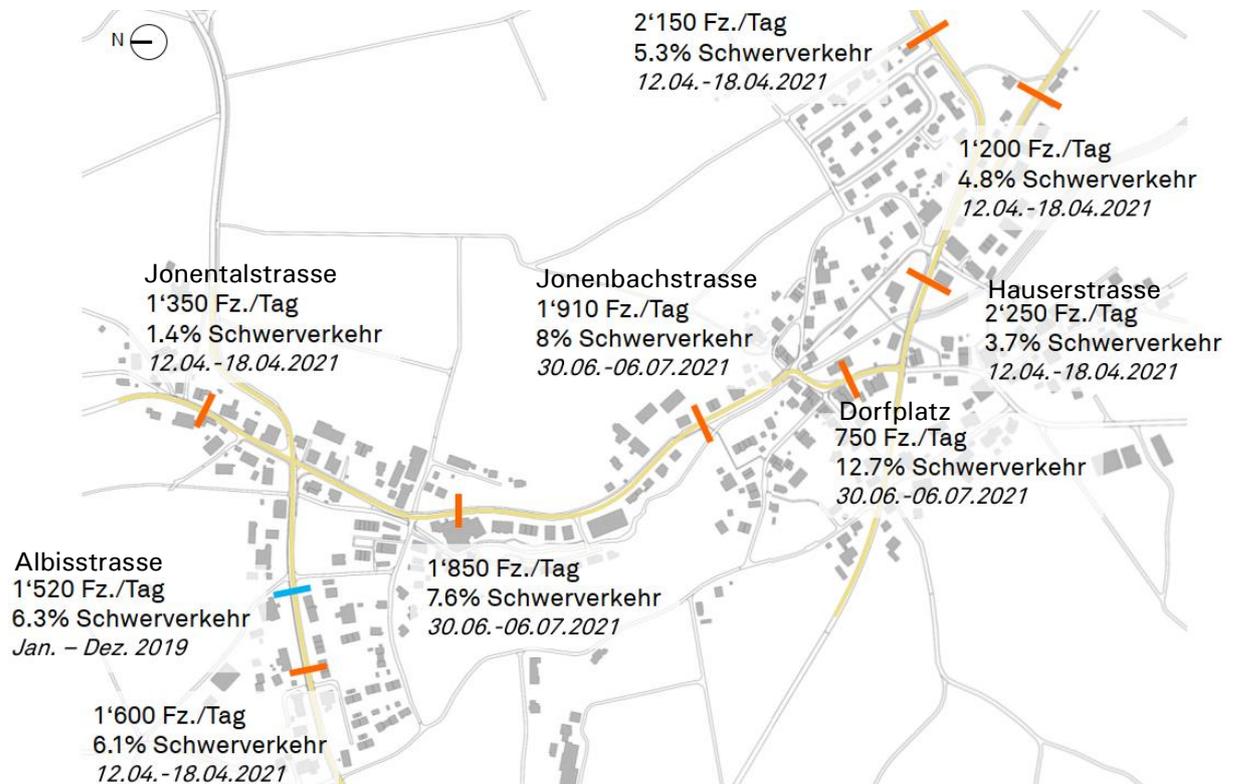


Abbildung 12: Verkehrsmengen, Erhebung aus dem Jahr 2021 von swr+, Quelle: swr+

Auf der Gemeindestrasse «Hauptikerstrasse» wurde ein DTV von ca. 750 Fz./Tag gemessen, auf der Gemeindestrasse «Im Mattler» ein DTV von ca. 70 Fz./Tag.

### 4.2.3 Unfallauswertung 2019 – 2024

Eine Unfallauswertung der Kantonspolizei Zürich für die Innerorts-Strecken in der Gemeinde Rifferswil im Zeitraum vom 01.04.2019 bis zum 31.3.2024 ist in der Abbildung unten ersichtlich. Während diesem Zeitraum gab es im Perimeter insgesamt 14 Unfälle mit 22 involvierten Personen, wovon 4 verletzt wurden, 1 davon schwer. Der geschätzte Sachschaden aller 14 Unfälle beläuft sich gemäss der Unfallübersicht des Bundesamts für Strassen ASTRA auf rund 100'000.- CHF.

Fast alle Unfälle ereigneten sich auf den Kantonsstrassen resp. in Knotenbereichen der Kantonsstrassen, insbesondere im Knoten Albis- / Jonenbach- / Jöentalstrasse. Lediglich die Unfälle 1 (Abbiegeunfall von Albisstrasse in Herferswilerstrasse, 1 leichtverletzte Person), 3 (unbekanntes Fahrmanöver auf Aemetstrasse mit Sachschaden), 9 und 10 (Parkierunfälle auf Volgparkplatz mit Sachschaden), 11 (Selbstunfall auf Kappelerstrasse mit Sach- und Drittschaden) fanden im Bereich von Gemeindestrassen statt.

Somit besteht bezüglich Sicherheit vor allem bei den Kantonsstrassen und insbesondere bei der Kreuzung Albis- / Jöental- / Jonenbachstrasse Handlungsbedarf.

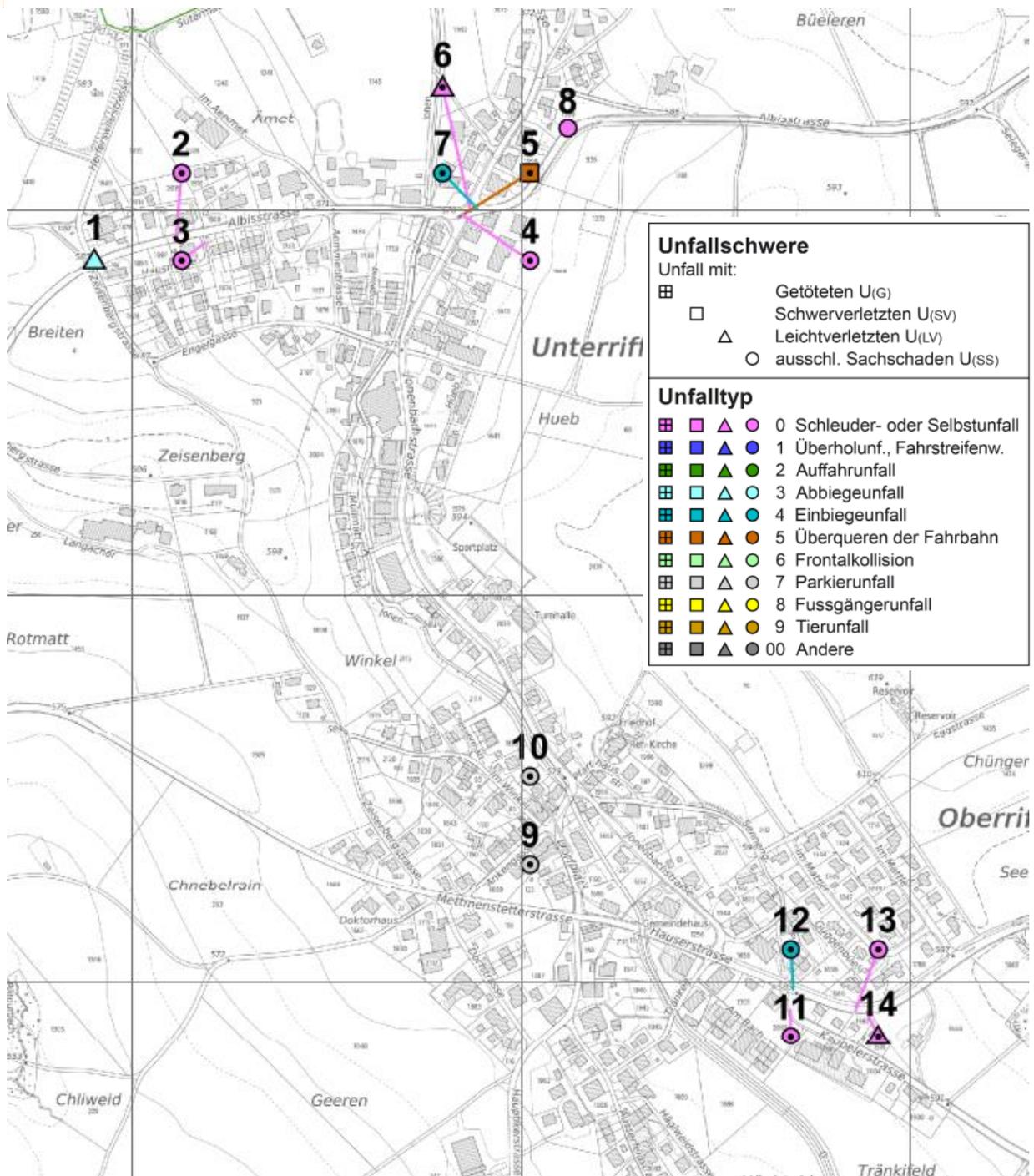
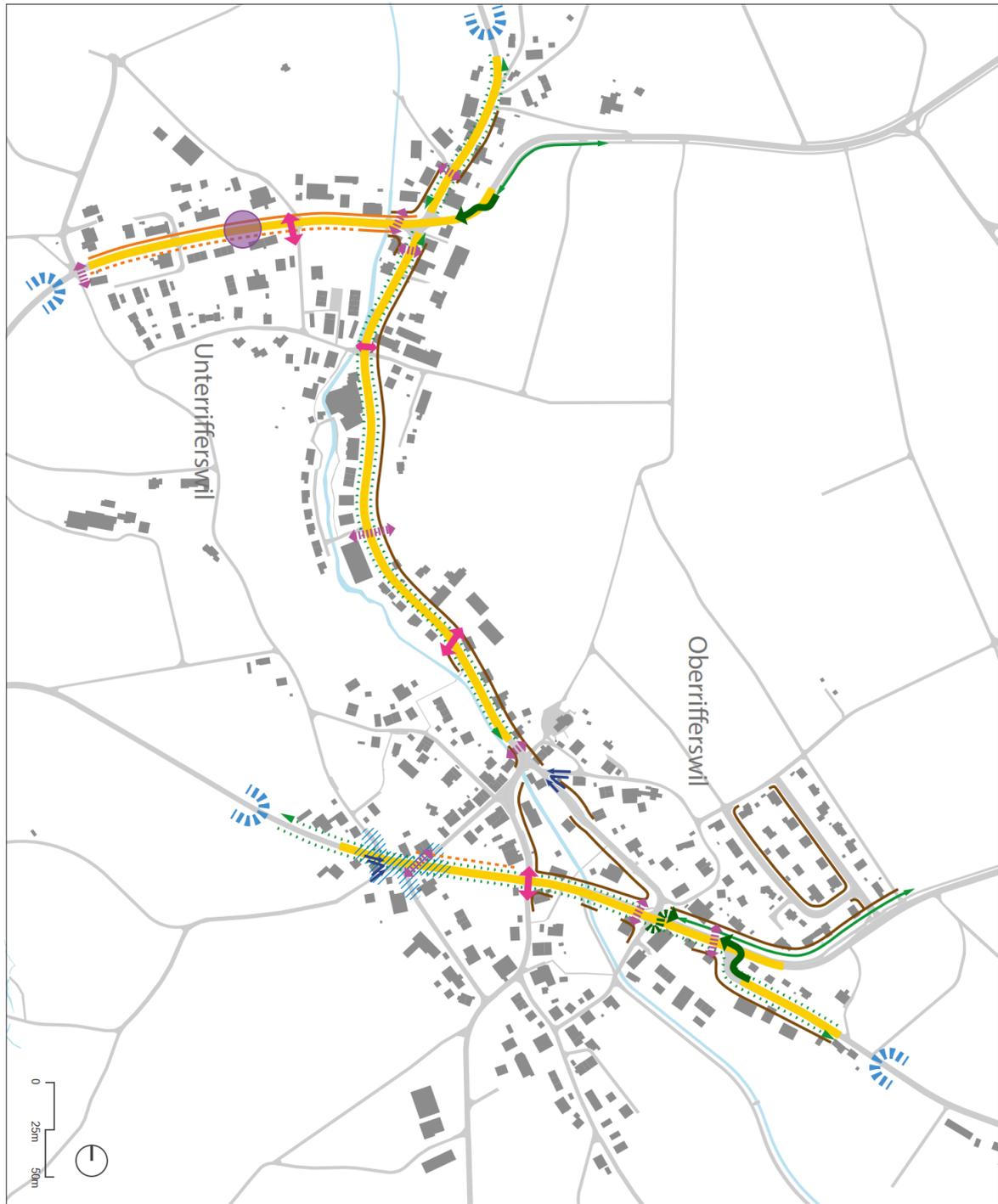


Abbildung 13: Unfallauswertung Gemeinde Rifferswil, 01.04.2019-31.0.-2024, Quelle: Kapo

#### 4.2.4 Analyse Netzlücken und Schwachstellen, swr +

Die Analysekarte von swr + zeigt die Schwachstellen und Netzlücken im Fuss- und Velowegnetz von Rifferswil auf. Entlang der Jonental- / Jonenbachstrasse besteht Handlungsbedarf bei Fussgängerquerungen und bei der Velowegverbindung.



Netzlücken	Schwachstellen	Bestand
Fussverkehr, Netzlücke linear	Trottoir (sehr schmal)	Trottoir
Fussverkehr, Netzlücke Querung	Fussquerung (Lage)	Fussquerung
Veloverkehr, Netzlücke linear	Mangelhafte Sichtbeziehungen	Veloweg
Veloverkehr, Fehlende Abbiegehilfe	Komplexer Knoten	Veloquerung
	Verkehrsorientierte Strasse	
	Provisorium Bushaltestelle	
	Fehlende Torsituation	

Abbildung 14: Analyse Netzlücken und Schwachstellen, swr+

#### 4.2.5 Postauto-Kurse und Fahrzeitauswertung bei Tempo 30

Durch Rifferswil verkehren folgende drei Postauto-Kurse:

Rot: Kurs 223: Affoltern a.A. Bahnhof - Mettmenstetten Bahnhof – Hausen a.A. Post

Grün: Kurs 232 Mettmenstetten Bahnhof – Rifferswil - Hauptikon – Üerzlikon – Rossau - Mettmenstetten Bahnhof

Blau: Kurs N24 Affoltern a.A. Bahnhof – Mettmenstetten Rennweg

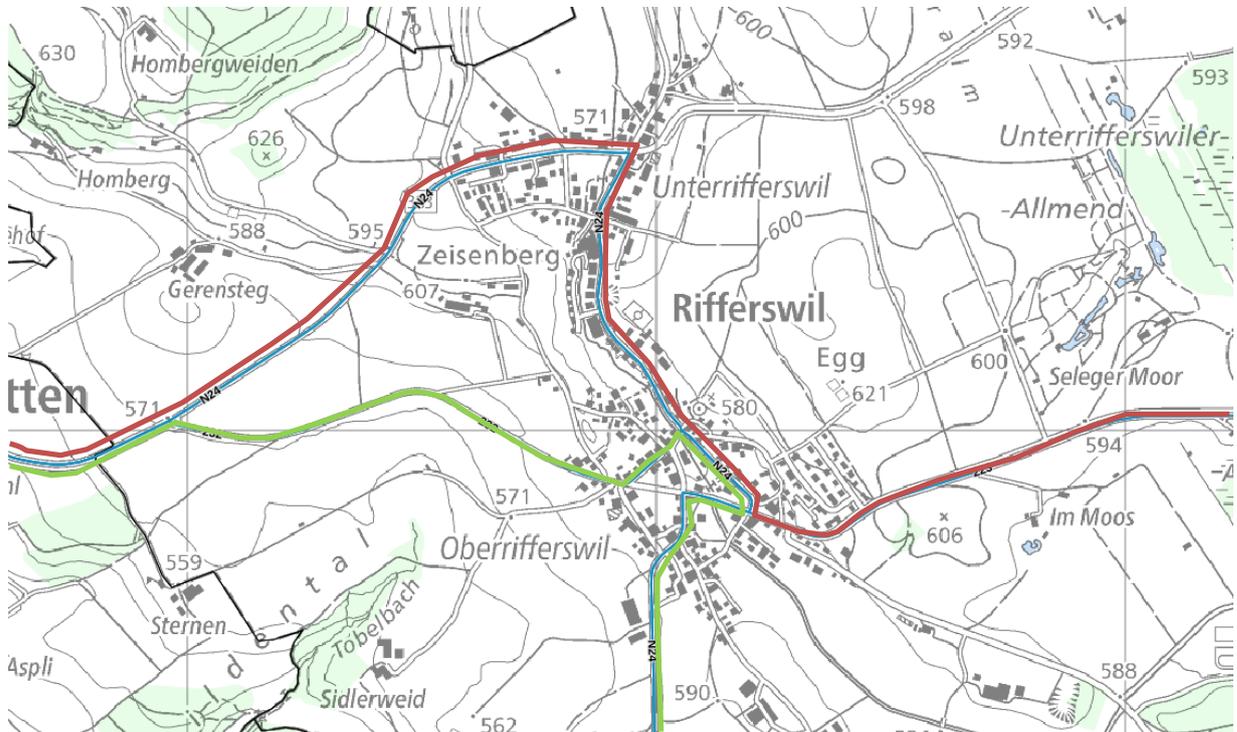


Abbildung 15: Routen Postauto Kurse, Quelle: gis.zh.ch

Die Einführung von Tempo 30 beeinflusst die Linienbusse des öffentlichen Verkehrs viel stärker als den Motorisierten Individualverkehr. Bei Schwellen und Verengungen muss stärker abgebremst werden, bei Fahrbahnverengungen kann nicht gekreuzt werden und über längere Abschnitte können keine Velos überholt werden. Durch Tempo 30 und die nötigen Massnahmen kann es zu Fahrzeitverzögerungen kommen, welche sich auf den Fahrplan und / oder die Anschlussmöglichkeiten auswirken können. Bei der Planung von Tempo 30 ist für die PostAuto AG daher relevant:

- wie busfreundlich T30 ausgestaltet wird
- wie gesamtheitlich T30 vor dem Hintergrund von Fahrplanzwängen geplant wird
- wie sich T30 auf die Wettbewerbsfähigkeit zu den anderen Verkehrsmittelarten auswirkt
- wie ggf. nötige Kompensationsmassnahmen zur Einhaltung der Fahrpläne finanziert werden.

Die Fahrzeitauswertung der PostAuto AG für die Linie 223 Jonenbachstrasse Rifferswil kommt zum Schluss, dass bei der Einführung einer Tempo 30-Zone mit baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen die Umlaufzeit der Linie 223 um ca. 2 min länger wird und dadurch die Anschlüsse und Wendezeiten nicht eingehalten werden können. Wird hingegen eine Tempo 30-Strecke realisiert, sind die Auswirkungen wesentlich kleiner.

<b>Strecke 30 (ohne Möblierung) → 27 km/h</b>	<b>Zone 30 (mit Möblierung) → ca. 20 km/h</b>
Verlustzeit 18 sek → je Kurspaar 36 sek	Verlustzeit 54 sek → je Kurspaar 108 sek

Das Fahrplankonzept der Linie 223 ist so beschaffen, dass die Busse möglichst **effizient zwischen Anschlussknoten** unterwegs ist.

- Kurze Wendezeit von 2 Minuten in Hausen a.A.
- Übergang Zug - Bus in Affoltern mit optimalen Übergängen von 3-5 Minuten

➤ Die obig aufgezeigten Fahrzeitverzögerungen bei einer Zone 30 ohne wirksame Kompensationsmassnahmen führen dazu, dass die Fahrzeit zwischen den zwei Anschlussknoten Affoltern a.A. und Hausen a.A. und der gesamte Umlauf (Wendezeitproblematik) nicht mehr funktionieren. **Die Auswirkungen der Strecke 30 sind wesentlich kleiner.**

Abbildung 16: Fahrzeitauswertung Linie 223, PostAutoAG

### 4.3 Betriebs- und Gestaltungskonzept «Ortsdurchfahrt Süd»

Das Tiefbauamt lehnte den Antrag des Gemeinderats zum BGK «Ortsdurchfahrt Süd» mit Brief vom 27.10.2022 ab. Für einen 300 m langen Abschnitt sei für das Jahr 2026 ein Instandsetzungsprojekt vorgesehen. Die Ausarbeitung eines BGK mit dem nachfolgenden Verfahren würde die Umsetzung von baulichen Massnahmen um viele Jahre verzögern. Die Sicherheitsmängel sollen stattdessen soweit wie möglich im Rahmen von Sofortmassnahmen bei der Instandsetzung der Kantonsstrasse behoben werden.

### 4.4 Vorprojekt Albisstrasse / Jonenbachstrasse, Tiefbauamt Kanton Zürich vom 16.02.2021

Bei den Kantonsstrassen Albis- und Jonenbachstrasse sind Instandsetzungsarbeiten notwendig. Gleichzeitig werden Massnahmen zur Umgestaltung der Strassen erarbeitet. Im Technischen Bericht zum Vorprojekt sind folgende Ziele definiert:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Knoten Albis- / Jonental- / Jonenbachstrasse
- Reduktion Fahrgeschwindigkeiten
- Durchgehende Gehwegführung und Schaffung von Querungsmöglichkeiten (v.a. Schulweg)
- Normgerechte und hindernisfreie Bushaltestelle
- Siedlungsorientierte Umgestaltung (Verminderung Strassenbreite / Erhöhung Gehwegbreite)

Einzelne Massnahmen aus der vorliegenden Planung könnten in das Vorprojekt einfließen.

### 4.5 Kurzgutachten Kantonsstrassen innerorts, Tiefbauamt Kanton Zürich vom 20. April 2023

Auf der Jonentalstrasse, Jonenbachstrasse und dem Dorfplatz ist eine Temporeduktion aufgrund der Dimension, vereinzelt öffentlichen Nutzungen und des Zentrumscharakters verhältnismässig und wird vom Tiefbauamt empfohlen. Auf den übrigen Kantonsstrassen innerorts hingegen wird eine Temporeduktion abgelehnt, weil die Strassen locker bebaut und eher verkehrsorientiert ausgestaltet sind.

Die zulässige Geschwindigkeit wird auf einer relativ langen Strecke von etwas über 1 km verringert. Eine mögliche Ausweichroute ist die Mettmenstetter- und Albisstrasse. Dies ist eine gewünschte Verlagerung, da die Jonenbachstrasse an der Schule vorbeiführt. Es ist nicht mit grossräumigem Ausweichverkehr zu rechnen. Von der Temporeduktion ist auch die Buslinie 223 betroffen. Sie verkehrt über einen 700 m langen Abschnitt in der Tempo-30-Zone und erfährt dadurch eine Fahrzeitverlängerung von mindestens ca. 14 s. Genauere Berechnungen und Abklärungen zu den Auswirkungen der Fahrzeitverlängerung sind mit der ÖV-Betreiberin abzuklären.

#### 4.6 Kurzgutachten Lärm, Tiefbauamt Kanton Zürich vom 30. März 2023

Aus Lärmsicht wird die Temporeduktion auf Tempo 30 in Kombination mit einem lärmarmen Belag für die Jonentalstrasse, die Jonenbachstrasse, den Dorfplatz und die Hauserstrasse West (Abschnitt Dorfplatz bis Kappelerstrasse) empfohlen. Auf den übrigen Abschnitten der Kantonsstrassen innerorts können die Immissionsgrenzwerte ohne weitere Massnahmen eingehalten werden.

Bei der Jonentalstrasse, beim Dorfplatz und der Hauserstrasse West werden die Immissionsgrenzwerte bei lärmempfindlichen Gebäuden teilweise überschritten. Die Notwendigkeit von Lärmschutzmassnahmen ist somit nachgewiesen. Bei der Jonenbachstrasse werden die Immissionsgrenzwerte ebenfalls überschritten, jedoch nicht bei genügend Wohneinheiten (mind. 3). Im Sinne der Vorsorge empfiehlt das Lärmgutachten auf diesem Abschnitt dennoch Massnahmen zum Lärmschutz.

Das Gutachten kommt zum Schluss, dass der Einbau eines lärmarmen Belags mit einer Wirkung von -1 dB im gesamten Perimeter technisch möglich ist. Die Wirkung von Lärmreduktionsmassnahmen (Temporeduktion, lärmarmen Belag) wurde mit Wirkungsberechnungen geprüft. Erreicht eine Massnahme eine Lärmreduktion von mindestens -1 dB, ist die Wirkung akustisch wahrnehmbar und damit zweckmässig. Dies trifft auf die Jonenbachstrasse, die Jonentalstrasse und die Hauserstrasse West zu. Beim Dorfplatz wird die Reduktion um -1 dB nur bei der Kombination beider Massnahmen und nur in der Nacht erreicht.

#### 4.7 Resultate Verhandlungen mit dem Tiefbauamt

Die Einführung von Tempo 30 auf den Kantonsstrassen in Rifferswil wurde in verschiedenen Gesprächen mit dem Tiefbauamt diskutiert. Es wurde Folgendes festgehalten:

- Das TBA hält Tempo 30 auf der Jonenbachstrasse inkl. Dorfplatz und Jonentalstrasse für angemessen.
- Auf der Mettmenstetter-/Hauserstrasse, der Kappelerstrasse und der Albisstrasse ist die Einführung von Tempo 30 nicht möglich, da es sich um verkehrsorientierte Strassen handelt, die Teil eines grösseren übergeordneten Netzes sind.
- Kritische Übergänge bei oder Verbindungen entlang Kantonsstrassen könnten verbessert werden. Es sind dies:
  - Hauserstrasse Höhe Tränkegasse: Fussgängerstreifen, ev. mit Insel, wobei die Gemeinde Land ab ihrem Grundstück Nr. 1256 zur Verfügung stellen könnte (2026)
  - Mettmenstetterstrasse: Trampelpfad zwischen Dorfstrasse und Hauptikerstrasse auf Privatgrundstück (2026)
  - Albisstrasse Kreuzung Unterdorf: Befriedigende Lösung mittels Trottoirüberfahrt ist nur mit Abklassierung realisierbar
- Mehr Handlungs- und Gestaltungsfreiheit auf dem Dorfplatz ist nur mit einer Abklassierung der Jonenbachstrasse / des Dorfplatzes möglich.
- Das TBA benötigt einen positiven Entscheid für Tempo 30 durch den Gemeinderat, damit verkehrsberuhigende Massnahmen auf den Kantonsstrassen weiterbearbeitet werden können. Dieser liegt mit dem Gemeinderatsbeschluss vom 24.10.2023 vor.

#### 4.8 Resultat Gespräche mit der PostAuto AG

Als Resultat des «Runden Tisches» zwischen Gemeinde, Tiefbauamt, PostAuto AG, Kantonspolizei und Planer vom 02.11.2023 ist die PostAuto AG mit einer Tempo 30-Strecke auf der Jonenbachstrasse einverstanden, wenn folgende Massnahmen zur Kompensation des Fahrzeitverlustes umgesetzt werden:

- Verzicht auf die Aufhebung des Signals und der Markierung «Kein Vortritt» bei der Engelgasse

- Abflachung der Rampenneigung des Vertikalversatzes vor dem Schulhaus auf max. 5 %<sup>2</sup>
- kein neues bauliches Hindernis mit Bremswirkung für Postautos neben den beiden bestehenden (Einengung bei der Einmündung Engulgasse und Vertikalversatz vor dem Schulhaus)
- busfreundliche Ausbildung der Trottoirüberfahrt an der Albisstrasse (max. 5 % Rampenneigung; frühzeitiger Einbezug von PostAuto AG in Projektierung)

Mit «Berliner Kissen» («viereckförmiger Vertikalversatz» gemäss VSS 40 213) als baulichen Hindernissen ist die PostAuto AG einverstanden, da diese die Postautos (wie auch Lastwagen und SUVs) nicht bremsen. Sie müssen jedoch auf gerader Strecke liegen.

Die Durchfahrt durch eine Begegnungszone (mit Fussgängervortritt und Tempo 20) ist für PostAuto AG absolut ausgeschlossen. Wenn die Gemeinde im Bereich des Dorfplatzes eine Begegnungszone einrichten will, muss der Kurs 232 von der Mettmenstetter- direkt über die Dorf- in die Hauptikerstrasse umgelegt werden. Dies bedingt die Einrichtung einer neuen Haltestelle an der Dorfstrasse. Dies ist ohnehin ein Thema im Rahmen der grossen Fahrplanumstellung im Jahr 2035.

#### 4.9 Resultat Gespräche mit der Kantonspolizei

Die Kantonspolizei äusserte sich an verschiedenen Besprechungen zur Einführung von Langsamfahrzonen. Am «Runden Tisch» vom 02.11.2023 hielt sie folgendes fest:

- Die Einbettung der Jonenbachstrasse als Tempo 30-Strecke (ohne entsprechende Signalisation) in eine Tempo 30-Zone ist möglich. Die Tempo 30-Zone benötigt wie üblich ein Eingangstor mit dem Signal «Zone 30».
- Die Belassung von Markierung und Signalisation «kein Vortritt» bei der Einmündung der Engulgasse in die Jonenbachstrasse sollte möglich sein.
- Die Trottoirüberfahrt bei der Einmündung der Jonenbach- in die Albisstrasse soll möglichst kurz und mit möglichst engen Einlenkerradien projektiert werden.<sup>3</sup> Sie soll baulich gut sichtbar ausgebildet werden (wenn möglich ohne farbliche Markierungen).
- Vor dem Schulhaus braucht es weiterhin ein wirkungsvolles (bauliches) bremsendes Element. Zusätzlich muss die angrenzende Parkierung, deren Ausfahrt ein Sicherheitsrisiko darstellt, ohne Rückwärtsausfahrt auf die Jonenbachstrasse gelöst werden.
- Aufgrund des V<sub>85</sub> auf der Jonenbachstrasse braucht es geschwindigkeitsdämpfende Massnahmen. Diese können auch markierungstechnischer Art sein, z.B. eine farbliche Einengung der Fahrbahn mittels farblicher Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO).
- In Begegnungszonen wird nicht zwischen Fahrbahn und Gehbereichen unterschieden. Trottoirs – wie z.B. im Mattler – müssten zurückgebaut werden. Begegnungszonen sind nur an Orten mit genügend Belebung und Nutzung sinnvoll.

#### 4.10 Resultat Vorprüfung

Die vorliegende Planung wurde im Februar 2024 dem TBA, der Kapo und der PostAuto AG zur Vorprüfung eingereicht. Die Rückmeldungen aus der Vorprüfung lassen sich folgendermassen zusammenfassen:

- Das TBA stimmt dem Perimeter der Temporeduktion auf den Staatsstrassen zu. Die geplante Abklassierung der Jonenbachstrasse wird unterstützt. Da es sich aktuell noch um eine Staatsstrasse handelt, werden die erforderlichen Massnahmen zur Temporeduktion durch das TBA in

---

<sup>2</sup> Hinweis: Gemäss SN 640 213 «Entwurf des Strassenraums, Verkehrsberuhigungselemente» hat die Rampe in Zonen mit beschränkter Geschwindigkeit bei Befahrung durch Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs eine Neigung von max. 5 % aufzuweisen.

<sup>3</sup> Die Trottoirüberfahrt wird im Rahmen des Projekts «Instandsetzung Albisstrasse / Jonenbachstrasse» des Tiefbauamts projektiert und gebaut.

Absprache mit der Kapo und unter Einbezug der Gemeinde und der PostAutoAG festgelegt. Die Festlegung erfolgt nach der Mitwirkung und dem abschliessenden Entscheid der Gemeinde.

- Aus Sicht des TBA sind die im Massnahmenplan vom 15.02.2024 dargestellten Massnahmen an der Jonenbachstrasse noch nicht ausreichend nachvollziehbar, insbesondere was die Lage und Länge der FGSO-Bänder am Fahrbahnrand betrifft.
- Gemäss der Kapo eignen sich die geplanten Zonen als Tempo 30-Zonen, erfahrungsgemäss jedoch nur bedingt als Begegnungszonen. Weil in reinen Wohnquartieren keine Mischverkehrsfläche von Fassade zu Fassade besteht, empfiehlt die Kapo, dort auf Begegnungszonen zu verzichten.
- Die Jonenbachstrasse kann gemäss Kapo in das Temporegime 30 km/h integriert werden. Hingegen eignet sich die Strasse Kat.-Nr. 1258 aufgrund der fehlenden Bebauung nicht zur Integration in eine Tempo 30-Zone. Handlungsbedarf besteht zudem bei der Umgestaltung der Strasse Dorfplatz in eine Begegnungszone. Es ist eine platzartige Gestaltung anzustreben. Die Abtrennung der Fahrbahn vom Gehweg mit drei Reihen Pflastersteinen entspricht nicht den Standards einer Begegnungszone.
- Gemäss der PostAuto AG (vgl. Mail vom 27. März 2024, B. Frischknecht) berücksichtigt die Planung die Anliegen der Fahrgäste.

Aufgrund der Rückmeldungen aus der Vorprüfung wurden vor der Mitwirkung noch folgende Änderungen an der Planung vorgenommen:

- Die FGSO-Bänder am Fahrbahnrand der Jonenbachstrasse wurden überprüft und angepasst.
- Die Strasse Kat.-Nr. 1258 wurde vom Perimeter zur Einführung vom Tempo 30 ausgenommen.

An der Einführung von Begegnungszonen in reinen Wohnquartieren wird festgehalten. In Wohnquartieren hat die Einführung der Begegnungszone zum Ziel, die Funktion der Strasse als Wohn- und Spielstrasse zu stärken. Dazu ist keine Mischverkehrsfläche von Fassade zu Fassade nötig. An zentraler Lage (Dorfplatz) hat die Begegnungszone hingegen eine andere Funktion. Dort ermöglicht eine Mischverkehrsfläche von Fassade zu Fassade das gewünschte flächige Queren.

	Zentrale Lage	Wohnquartier
a) Umschreiben der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen	Wohn- und Aufenthaltsqualität steigern; Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen; Verkehrsfluss verstetigen; Möglichkeit für flächenhaftes, vortrittsberechtigtes Queren des Fussverkehrs schaffen (spezieller Schutz bestimmter Benutzergruppen); Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Langsamverkehr	Wohn- und Aufenthaltsqualität steigern; Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen; Raum für Spiel/Sport und gesellschaftliche Aktivitäten schaffen; Schutz bestimmter Benutzergruppen; Erhöhung der Verkehrssicherheit speziell für den Langsamverkehr

Abbildung 17: Ziele einer Begegnungszone an verschiedenen Lagen, Quelle: Broschüre «Begegnungszone», bfu

## 5 Zonenbildung

### 5.1 Überblick

Die Langsamfahrzonen (T30 und Begegnungszone) umfassen alle Bauzonen der Gemeinde Rifferswil mit den folgenden Ausnahmen:

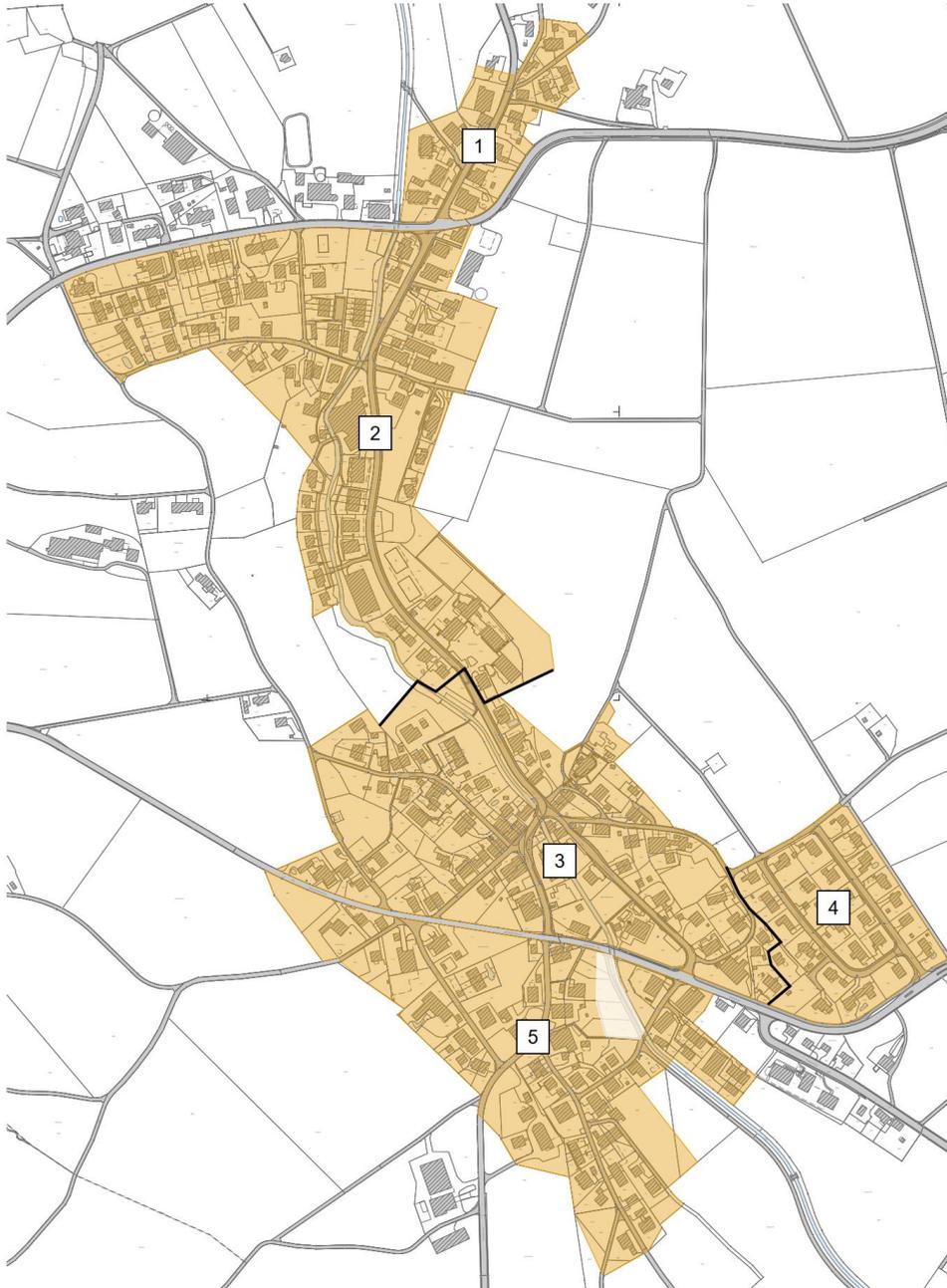
- Ein Teil der Kernzone am nördlichen Dorfeingang bei der Jonentalstrasse. Da zu Beginn der Bauzone die Signalisationstafel T50 steht, wird die Signalisation T30 zu den nächsten

Einmündungen verlegt. Somit entsteht kein unzulässiger Übergang von ausserorts T80 zu T30<sup>4</sup>. Zudem ist an diesem Ort auch eine ausreichend dichte Bebauung erreicht.

- Die Kernzone westlich des Jonenbachs und nördlich der Albisstrasse. Diese Grundstücke sind direkt ab der Albisstrasse erschlossen und der kurze Abschnitt der Herferswilerstrasse entlang des Siedlungsgebietes liegt in einer Kurve, welche das Tempo drosselt.
- Die Grundstücke an der Kappelerstrasse. Diese Grundstücke sind direkt ab der Kantonsstrasse erschlossen.

## 5.2 Unterteilung

Es werden – unabhängig von Minimal- oder Maximalvariante – fünf Zonen gebildet, die je für sich baulich realisiert werden können, was insbesondere im Fall von Rekursen vorteilhaft ist.



<sup>4</sup> Vgl. Merkblatt Kapo zu Langsamfahrzonen

### Abbildung 18: Zoneneinteilung

Die Grenze zwischen den Zonen 2 und 3 liegt beim Vertikalversatz vor dem Schulhaus. Bei einem Rekurs gegen eine dieser beiden Zonen könnte der Versatz gerade als Zonen-Eingangstor für die andere Zone dienen. Das Quartier Im Mattler erhält eine eigene Zone 4.

## 5.3 Varianten

Zuhanden des Mitwirkungsverfahrens im Spätfrühling / Frühsommer 2024 werden zwei Varianten zu den Langsamfahrzonen aufgezeigt: Eine Minimalvariante, welche im ganzen Perimeter Tempo-30-Zonen vorsieht, und eine Maximalvariante, welche in verschiedenen Gebieten Begegnungszonen enthält.

Damit ist es einerseits der interessierten Bevölkerung überlassen, sich im Rahmen der Mitwirkung für eine Variante zu äussern. Andererseits liegt es bei den Privatstrassen Hausmatte und Mülimatt an deren Eigentümer:innen, über die Ausscheidung einer Begegnungszone oder die Integration der Privatstrasse in eine Tempo 30-Zone zu entscheiden.

So könnte es z.B. durchaus sein, dass sich in der Mitwirkung eine Mehrheit für die Maximalvariante (mit den Begegnungszonen «Im Winkel» und «Ausserdorfstrasse/Tränkegasse/Hägiweidstrasse») herauskristallisiert, eine oder beide Privatstrassen-Eigentümerschaften aber keine Begegnungszone, sondern Tempo 30 wünschen – oder umgekehrt.

## 5.4 Tempo 30-Strecke

Zur Verhinderung von Fahrzeitverlusten für das Postauto wird auf der Jonenbachstrasse eine Tempo 30-Strecke geplant. Im Unterschied zur Tempo 30-Zone können auf einer Tempo 30-Strecke Fussgängerstreifen markiert und «kein Vortritt» bei Einmündungen signalisiert werden. Eine Tempo 30-Strecke kann gemäss neuer Praxis der Kantonspolizei in eine Tempo 30-Zone integriert werden, ohne dass der Regimewechsel entsprechend signalisiert werden muss.

Mit der Signalisation als Tempo 30-Strecke können die bestehenden Vortrittsregelungen entlang der Jonenbachstrasse beibehalten werden. Insbesondere die Signalisation «kein Vortritt» bei der Einmündung der Engulgasse muss als Kompensationsmassnahme zur Fahrzeitverlängerung des öffentlichen Verkehrs bestehen bleiben (vgl. Kap. 4.8 «Resultat Gespräche mit der PostAuto AG»).

## 5.5 Begegnungszonen

Bei der Maximalvariante wird aufgezeigt, in welchen Quartieren die Signalisation einer Begegnungszone in Frage kommt. Gemäss der Fachbroschüre «Begegnungszonen» der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) sind Begegnungszonen nur auf Nebenstrassen innerorts möglich. Zudem sollten im Gebiet Querbeziehungen stattfinden (flächig / linienhaft querender Fussverkehr) oder das Bedürfnis nach Aufenthaltsmöglichkeiten und Platz für Spiel und Sport bestehen. Eine weitere Voraussetzung für Begegnungszonen an zentralen Lagen ist, dass wenn möglich eine Fläche von Haus zu Haus als Mischverkehrsfläche genutzt wird.

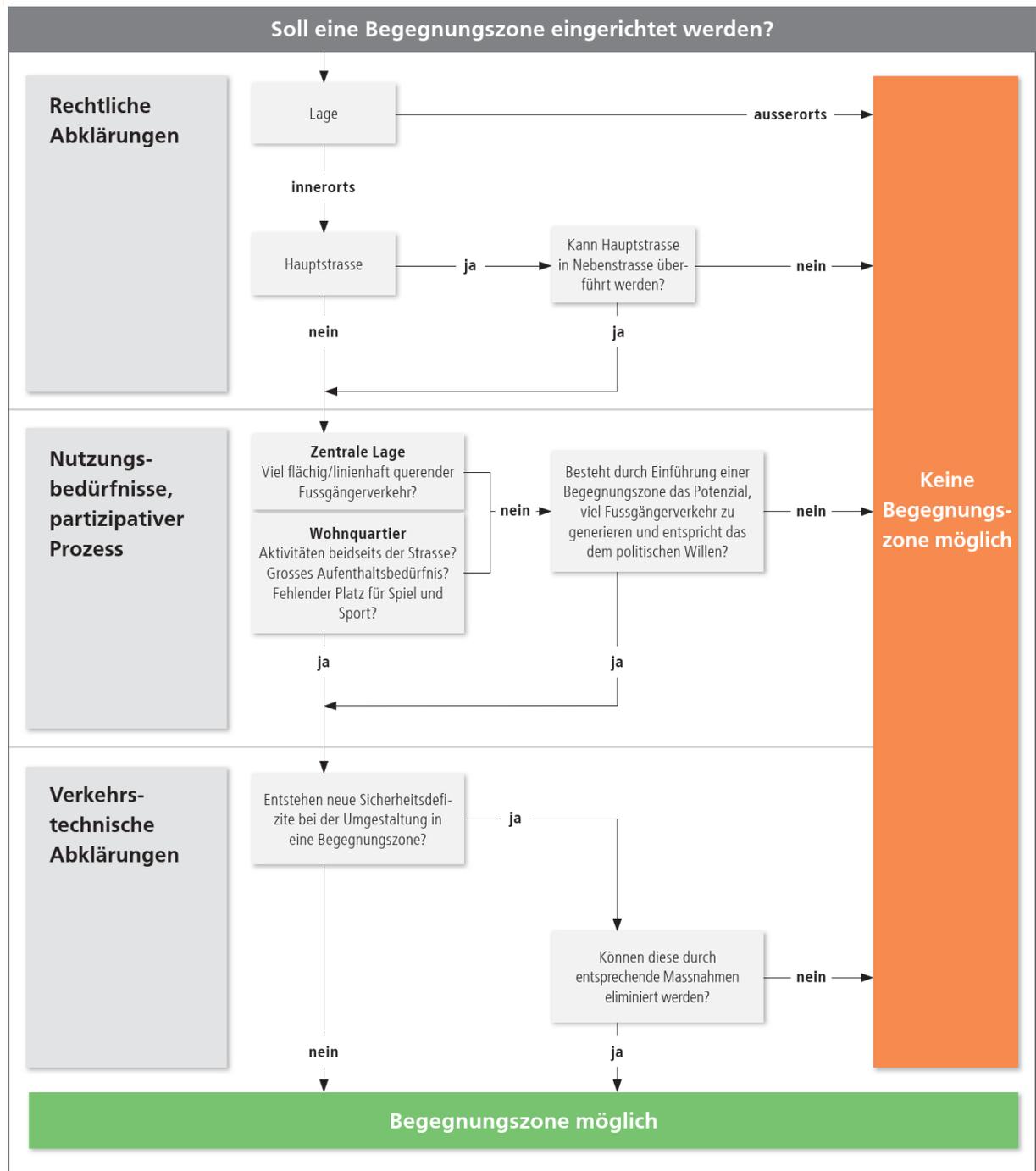


Abbildung 19: Entscheidungsbaum zur Machbarkeit einer Begegnungszone, Quelle: Broschüre «Begegnungszone», bfu

- In Unterrifferswil haben die beiden Privatstrassen Hausmatte und Mülimatt Potential für eine Begegnungszone. Es handelt sich um kleine Nebenstrassen, welche die Anwohner als Begegnungsort und zum Spielen benutzen können. Der Entscheid zur Einführung der Begegnungszone liegt bei den Eigentümern der Privatstrasse (vgl. Kap. 2.3 «Privatstrassen»).

In Oberrifferswil haben die Strassen Im Winkel, Ankengasse und Dorfplatz sowie die Ausserfeldstrasse, Tränkegasse und Hägiweidstrasse das Potential für eine Begegnungszone. Für die Aufnahme der Strasse Im Winkel in eine Begegnungszone reichten Einwohner:innen aus dem Quartier am 26. Mai 2023 der Gemeinde eine Petition ein. Ebenfalls geprüft wurde eine Begegnungszone für die Strasse Im Mattler. Dies hätte jedoch zur Folge, dass das Trottoir zurückgebaut werden müsste. Deshalb wird Im Mattler auf die Einführung einer Begegnungszone verzichtet.

Da der Dorfplatz abklassiert werden soll, handelt es sich bei allen genannten Strassen um Nebenstrassen innerorts<sup>5</sup>. Bei den Quartieren handelt es sich um Teile des alten Ortskerns von Oberrifferswil. Die Bauten stehen sehr nahe bei den schmalen Strassen.

Der Dorfplatz ist das Zentrum von Rifferswil. Hier befinden sich öffentlichen Nutzungen (Volk, Restaurant, Blumenladen, Dorfbackofen) und ein bestehender Begegnungsort (Sitzbank mit Linde). Zudem sind das Trottoir und die Vorplätze niveaugleich mit der Strasse ausgestaltet und von dieser nur durch eine Abwasserrinne getrennt. Die umliegenden Nutzungen führen zu einem erhöhten Querungsbedürfnis und auch die bestehende Gestaltung spricht für die Einführung einer Begegnungszone.

Die Quartierstrassen «Im Winkel», «Ankengasse», «Ausserfeldstrasse / Hägiweid» und «Tränkegasse» dienen den Anwohnern als erweiterte Aufenthalts- und Spielfläche und der übrigen Bevölkerung von Rifferswil als Spazierwege zur Erholung und Begegnung. Zudem ist der schmale Strassenquerschnitt mit den typischen angrenzenden Vorplätzen und eingefriedeten Gärten ein Grund für die Einführung einer Begegnungszone.

Mit dem flächendeckenden Vortritt für Zufussgehende gegenüber Fahrzeugen und der tieferen Geschwindigkeit wird die Sicherheit insbesondere für Zufussgehende markant erhöht.

Der Dorfplatz und die Quartierstrassen «Im Winkel», «Ankengasse», «Ausserfeldstrasse / Hägiweid» und «Tränkegasse» erfüllen somit die rechtlichen und verkehrstechnischen Anforderungen zur Einrichtung einer Begegnungszone und weisen entsprechende Nutzungsbedürfnisse auf.

## 6 Massnahmen

### 6.1 Massnahmenkonzept

Aufgrund des schützenswerten Ortsbildes, der potentiellen Behinderung des öffentlichen Verkehrs und der Kosten sind nur so viel Massnahmen wie nötig bzw. so wenige wie möglich umzusetzen.

Zum Erreichen der Ziele (vgl. Kap. 3 «Handlungsbedarf und Ziele») sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Eingangstore mit Stelen zur Signalisation und mit Bodenmarkierung
- ein viereckförmiger Vertikalversatz («Berliner Kissen») an der Jonenbachstrasse
- Farbliche Gestaltung Strassenoberfläche (FGSO) auf der Jonenbach- und Jonentalstrasse
- eine Einengung an der Dorfstrasse
- eine Einengung an der Jonentalstrasse
- Parkplätze mit Horizontalversätzen bzw. Baum
- Bodenmarkierungen

Die Massnahmen sind in den Situationsplänen 1:1000 abgebildet (vgl. Beilage).

Gemäss der Vorprüfung der Kapo sind die genauen Örtlichkeiten (Beginn/Ende der Zone) nach der Mitwirkung und dem Entscheid der Gemeinde an einem gemeinsamen Augenschein (Gemeinde, Ingenieurbüro gpw und Kapo) festzulegen. Gleiches gilt für die Massnahmen auf der Jonental-, Jonenbachstrasse und dem Dorfplatz. Da diese Strassen noch als Staatsstrassen klassiert sind, werden die notwendigen Massnahmen durch das TBA zusammen mit der Kapo und unter Einbezug der Gemeinde und der Postauto AG festgelegt. Die detaillierte Planung und die öffentliche Auflage der baulichen Massnahmen erfolgen nach der Mitwirkung.

<sup>5</sup> gemäss der Klassierung in der Fachbroschüre «Begegnungszonen» der bfu

## 6.2 Signalisation und Markierung

### 6.2.1 Eingangstore

Der Beginn einer Tempo 30-Zone wird mit der Signaltafel 2.59.1 «Zonensignal» gemäss SSV angegeben (s. Abb. unten). Grundsätzlich sind gemäss Merkblatt der Kapo zu Langsamfahrzonen die Eingangstore mit einem rechtsseitigen horizontalen Versatz zu kombinieren. Zur Verdeutlichung wird eine ergänzende Bodenmarkierung empfohlen. Da die minimale Durchfahrtsbreite von 3.5 m für Notfallfahrzeuge gewährleistet werden muss, können nicht überall horizontale Versätze realisiert werden. Die Eingangstore von der Albis- in die Jonental- und Jonenbachstrasse sind in Rahmen des Sanierungsprojekts für die Albisstrasse zu projektieren und auszuführen. Bei unbedeutenden oder nur für eingeschränkte Benutzerkreise zugelassenen Strassen genügt eine einfache Zonensignalisation. Dies ist bei den Strassen am Siedlungsrand der Fall, welche in Flur- / Landwirtschaftswege übergehen (vgl. ebenfalls Situationspläne). Aus Gründen des Ortsbildschutzes werden nur die wirklich notwendigen Signalisationstafeln erstellt.

Bei der Hauptikerstrasse wird die Signaltafel für Zone 30 bei der jetzigen Ortseingangstafel platziert. Da Übergänge von Tempo 80 zu Tempo 30 unzulässig sind, wird vor den Hofzufahrten bereits Tempo 50 signalisiert. Dadurch entsteht die erforderliche Übergangsstrecke.



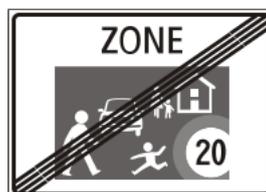
Abbildung 20: mögliche Gestaltungen Eingangstore, Quelle: google

Die linke Abbildung zeigt einen Rahmen mit anthrazitfarbiger Beschichtung (Eisenglimmer), der sich im Vergleich zu einem verzinkten Rahmen viel besser ins Ortsbild einfügt und deshalb empfohlen wird.

Die Eingänge in die Begegnungszonen sind mit der Tafel 2.59.5 «Begegnungszone» und die Enden der Begegnungszonen vor Kantonsstrassen (mit Tempo 50) und Landwirtschaftswegen mit der Tafel 2.59.6 «Ende der Begegnungszone» gemäss SSV zu signalisieren:



2.59.5 Begegnungszone  
(Art. 2a und 22b)



2.59.6 Ende der Begegnungszone  
(Art. 2a)

Abbildung 21: Zonensignale für die Begegnungszone

Bei den Übergängen von der Tempo 30- in die Begegnungszone und umgekehrt reicht die Signalisation der neuen Zone; es braucht keine Ende-Signalisation.

Wo die Signaltafeln aufgrund der geringen Strassenbreite in Privatgrund gesetzt werden müssen, wird die Beanspruchung des Privatgrunds im Projekt für bauliche Massnahmen ausgewiesen. Mit der Projektfestsetzung wird – ohne Rekurs der betroffenen Grundeigentümerschaft – die

Zustimmung zur Aufstellung im Privatgrund erteilt. Zudem erteilt § 232 PBG das Recht zur Aufstellung der Tafeln.<sup>6</sup>

### 6.2.2 Bodenmarkierung

Am Boden wird die Tempo 30-Zone gemäss VSS Norm 40 851 jeweils am Zoneingang mit «ZONE 30» und nach Kreuzungen im Abstand von 10 - 15 m mit «30» markiert. Als Wiederholung darf die Markierung «30» nur angewendet werden, sofern die erforderlichen Mittel der Strassenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung die geltende Höchstgeschwindigkeit nicht ausreichend verdeutlichen.



Abbildung 22: Bodenmarkierung «ZONE 30», Quelle: google

### 6.2.3 Farbliche Gestaltung Strassenoberfläche (FGSO)

Auf drei Abschnitten der Jonenbachstrasse und auf der Jonentalstrasse werden FGSO angebracht. Sie verengen den Strassenraum optisch und dienen im Zusammenspiel mit den baulichen Massnahmen der Verkehrsberuhigung. Die Anordnung leitet sich aus dem Fahrverhalten ab. Die Beschleunigung nach Kurven und in abwärtsführenden Strecken wird mit der Anordnung von Verkehrsberuhigungselementen abgeschwächt. Vorteil ist, dass im Gegensatz zu baulichen Massnahmen der öffentliche Verkehr durch die FGSO nicht eingeschränkt wird. Auch werden die FGSO auf der Seite der Strasse ohne Gehweg angeordnet und machen so auf die angrenzenden Hauszufahrten und Hauszugänge aufmerksam. Es dürfen nur die gemäss VSS Norm 40 214 zugelassenen Farbtöne verwendet werden und es ist sicherzustellen, dass die Griffbarkeit der Strassenoberfläche gewährleistet ist.



Abbildung 23: Beispiele für FGSO, Quelle: google

<sup>6</sup> «<sup>1</sup> Das Gemeinwesen ist berechtigt, auf Grundstücken sowie an Bauten und Anlagen Dritter im öffentlichen Interesse liegende Einrichtungen von geringfügiger Einwirkung auf die Grundstücknutzung unentgeltlich anzubringen; es hat dabei auf die Interessen des Betroffenen billige Rücksicht zu nehmen. <sup>2</sup> Die vorgesehene Beanspruchung ist den Betroffenen genau und rechtzeitig schriftlich mitzuteilen.»

## 6.3 Bauliche Massnahmen

### 6.3.1 Einengung / Haltekanten an der Dorfstrasse

An der Dorfstrasse ist aufgrund der geraden Linienführung und der Breite der Strasse eine bauliche Massnahme nötig, damit Tempo 30 eingehalten wird. Es ist mindestens eine seitliche Einengung vorzusehen, welche bei der Maximalvariante idealerweise kombiniert mit der neuen Bushaltestelle umgesetzt wird.

Aufgrund der Fahrzeitverzögerung durch die Einführung von Tempo 30 und zwingend im Hinblick auf die Begegnungszone Winkel/Dorfplatz bei der Maximalvariante wird eine Umlegung der Haltestelle «Oberrifferswil» der Buslinie 232 an die Dorfstrasse vorgesehen.<sup>7</sup> Um die Kosten für die Haltestelle so gering wie möglich zu halten, bietet es sich an, eine Fertigelement-Haltestelle zu planen.<sup>8</sup> Dieses Rampelement mit Podest gewährleistet den behindertengerechten Einstieg in den Bus und dient gleichzeitig als Verkehrsberuhigungselement. Die Haltestelle in Richtung Mettmenstetten könnte somit die bauliche Einengung ersetzen. Um die minimale Durchfahrtsbreite von 3.5 m für Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten, müsste die Haltestelle um 0.5 m in das Privatgrundstück Kat.-Nr. 1887 verschoben werden. In Richtung Hauptikon könnte die Haltestelle im Bereich der Grundstücke Kat.-Nr. 2112 und 1882 angelegt werden. Die genaue Lage ist in Absprache mit den betroffenen Grundeigentümer:innen bei der Haltestellenplanung zu definieren. Das Rampelement soll in dieser Fahrrichtung nicht in die Strasse hineinversetzt werden, da eine Einengung auf der Dorfstrasse zur Verkehrsberuhigung ausreicht.



Abbildung 24: Mögliche Anordnung einer Fertigelement-Haltestelle; Quelle: gisknonaueramt.ch / eigene Darstellung

<sup>7</sup> Eine solche Umlegung wird auch im Zusammenhang mit dem Fahrplan 2035 ins Auge gefasst (Eröffnung des Zimmerbergtunnels).

<sup>8</sup> Die Kosten für eine Rampe mit den Massen 2 m x 4 m und einem Podest von 1.5 m x 2 m kostet gemäss Burri AG, Glattbrugg, ca. 7'500 CHF exkl. MWST. Die genauen Masse der Rampe sind bei der Projektierung zu ermitteln.



Abbildung 25: Visualisierung Fertigelement-Haltestelle, Quelle: Präsentation «Idee einer kostengünstigen behindertengerechten Haltestelle» der PRYO Consult GmbH für die PostAuto AG

### 6.3.2 Viereckförmiger Vertikalversatz auf der Jonenbachstrasse

Bei der Jonenbachstrasse liegt das Geschwindigkeitsniveau  $V_{85}$  über 40 km/h. Gemäss Merkblatt der Kapo zu Langsamfahrzonen sind in diesem Fall neben Bodenmarkierungen auch bauliche Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion notwendig.

Auf Höhe der Schule besteht bereits ein vertikaler Versatz über die ganze Fahrbahnbreite. Weitere solche Versätze oder horizontale Einengungen der Fahrbahn zur Verkehrsberuhigung kommen nicht in Frage, weil sich dadurch die Fahrzeit des Postautos verlängern würde. Anders verhält es sich mit einem viereckförmigen Vertikalversatz (sogenanntes «Berliner Kissen»). Da sich dieser Versatz nicht über die ganze Fahrbahnbreite erstreckt, kann er vom Bus überfahren werden, ohne dass dieser abbremsen muss. Es entsteht somit keine Fahrzeitverlängerung für das Postauto. Auf der Strecke zwischen Schule und Albisstrasse wird deshalb in abwärtsführender Fahrrichtung ein Berliner Kissen realisiert.

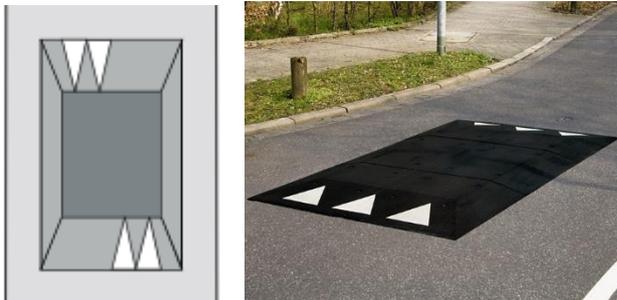


Abbildung 26: Viereckförmiger Vertikalversatz; Quellen: Weisung über besondere Markierungen auf der Fahrbahn (UVEK) / google

### 6.3.3 Trottoirüberfahrt Einmündung Jonenbachstrasse in Albisstrasse

Im Rahmen der Instandsetzung und Umgestaltung der Albisstrasse wird eine busfreundliche Trottoirüberfahrt (max. Längsgefälle von 3%) realisiert. Dadurch kann die Sicherheit an der Kreuzung erhöht werden. Gemäss Papier «Tempo 30 und öffentlicher Verkehr: Planungsgrundsätze und Anforderungen» vom 17. Mai 2022 der betroffenen marktführenden Verkehrsunternehmen (MVU) und des ZVV sind FGSO und Vertikalversätze mit einem maximalen Längsgefälle von 3% mit dem gesetzlichen Auftrag der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs vereinbar. Die PostAuto AG ist mit dieser Massnahme einverstanden (vgl. Kap. 4.8).

### 6.3.4 Horizontalversatz und FGSO an der Jonentalstrasse

Die Jonentalstrasse ist 6 m breit und weist ein  $V_{85}$  von 50 km/h auf. Damit das künftige Temporegime von 30 km/h eingehalten wird, sind Massnahmen notwendig. Das Eingangstor bremst den Verkehr dorfeinwärts und ein Horizontalversatz auf der Fahrbahn dorfauswärts bremst den Verkehr in die andere Richtung. Kombiniert werden diese Elemente mit einer FGSO, welche dort platziert ist, wo das Trottoir zu schmal ist (nur 1.5 m).

Auch wenn das Eingangstor im Kurvenbereich steht, besteht für dorfeinwärts fahrende Fahrzeuglenkende genügend Sicht auf entgegenkommende Fahrzeuge, u.a. dank der Sicht rechts am Eingangstor vorbei.

### 6.3.5 Parkplätze und Horizontalversatz Im Mattler

Auf der 5.5 m bzw. 6.0 m breiten Strasse Im Mattler werden acht Parkplätze verteilt auf fünf Standorte angeordnet als punktuelle Einengungen auf der geraden Quartierstrasse. Sie werden kombiniert mit einem Horizontalversatz in Form einer Insel oder einer Baumgrube und tragen dadurch auch bei Nichtbesetzung der Parkplätze zur Temporeduktion bei.

## 6.4 Übrige Massnahmen

Die Bushaltestelle «Unterrifferswil» wird aufgehoben und im Rahmen der Instandsetzung und Umgestaltung der Albisstrasse mit der Haltestelle «Hausmatte» zusammengelegt. Dies bedeutet für die Postautos einen merklichen Fahrzeitgewinn.

Nicht im Hinblick auf Tempo 30, aber zur Erhöhung der ungenügenden Sicherheit wird, u.a. auf Drängen der Kantonspolizei, der Parkplatz vor dem Schulhaus angepasst. Da die Rückwärtsausfahrt auf die Jonenbachstrasse im Bereich des von Schüler:innen viel genutzten Vertikalversatzes und Gehwegs nicht akzeptabel ist, wird der Parkplatz so umgestaltet, dass die Ein-/Ausfahrt nur noch neben dem Vertikalversatz erfolgt und weitestmöglich nur noch vorwärts ausgefahren wird.

In der Begegnungszone darf nur auf bezeichneten Parkplätzen parkiert werden. Auf Privatgrund sind die Parkfelder gelb zu markieren. Beim Dorfplatz wird eine Grenzmutation vorgenommen, deshalb galt es abzuklären, ob an der Markierung der bestehenden Parkplätze etwas geändert werden muss. Die Parkplätze befinden sich heute und auch zukünftig auf Privatgrund und sind bereits gelb markiert. Eine Änderung ist nicht notwendig.

## 6.5 Auswirkungen der Massnahmen

### 6.5.1 Auswirkungen T30 auf Postauto-Linien

Gemäss den Berechnungen der PostAuto AG führt Tempo 30 auf der Jonenbachstrasse auf der Linie 223 zu einer Fahrzeitverzögerung von 36 s je Kurspaar. Mit folgenden Kompensationsmassnahmen wird dem Fahrzeitverlust entgegengewirkt:

- Signal und Markierung «kein Vortritt» bei der Einmündung der Engulgasse werden beibehalten.
- Die Bushaltestelle «Unterrifferswil» wird aufgehoben.
- Die Trottoirüberfahrt an der Albisstrasse wird busfreundlich gestaltet.
- Die Rampen des Vertikalversatzes beim Schulhaus werden auf 5 % Neigung abgeflacht.
- Es werden keine neuen Hindernisse gebaut, welche den Bus behindern.

Die PostAuto AG hat schlechte Erfahrungen gesammelt mit Buslinien, welche durch eine Begegnungszone führen. Deshalb muss bei Einführung der Begegnungszone im Ortszentrum (Ankengasse/Dorfplatz) die Buslinie 232 umgelegt werden. Sie soll zukünftig ab der Mettmensterstrasse über die Dorfstrasse zur Hauptikerstrasse verkehren. Durch diese Verkürzung der Strecke kann die Verlustzeit, welche durch die Einführung von Tempo 30 entsteht, kompensiert werden.

### 6.5.2 Auswirkungen auf den Motorisierten Individualverkehr

Die zeitlichen Auswirkungen der Temporeduktion sind für die Automobilisten vor allem auf der Jonenbachstrasse zu spüren. Auf den kurzen und oft schmalen Quartierstrassen hat die Einführung von Tempo 30 jedoch keine oder nur eine sehr kleine zeitliche Auswirkung.

Das Kurzgutachten zu den Kantonsstrassen innerorts des Tiefbauamts (vgl. Kap. 4.5) kommt zum Schluss, dass nicht mit grossräumigem Ausweichverkehr zu rechnen ist. Eine mögliche

Ausweichroute anstelle der Jonenbachstrasse ist die Mettmenstetter- und Albisstrasse. Dies ist aber eine gewünschte Verlagerung, da die Jonenbachstrasse an der Schule vorbeiführt.

Um Ausweichverkehr auf der Zeisenbergstrasse zu unterbinden, wird ein Fahrverbot (mit Ausnahme Anwohner und Landwirtschaftlicher Verkehr) eingeführt.

### 6.5.3 Auswirkung auf gewerblichen und landwirtschaftlichen Verkehr

Mit den geplanten Massnahmen entstehen keine Beeinträchtigungen für den gewerblichen und landwirtschaftlichen Verkehr. Lastwagen und grössere Landwirtschaftsfahrzeuge können das «Berliner Kissen» auf der Jonenbachstrasse gleich wie das Postauto überfahren. Durch die schmalen Strassen kann mit grossen Traktoren und Lastwagen bereits heute nicht die Höchstgeschwindigkeit gefahren werden, und es sind keine Einengungen geplant, welche eine Durchfahrt mit grossen Maschinen verunmöglichen.

## 6.6 Erfolgskontrolle

Weitere bauliche Massnahmen sind zu prüfen, wenn aus der Erfolgskontrolle ungenügende Geschwindigkeitseinhaltungen resultieren.

## 7 Grobkostenschätzung

### Einführung Langsamfahrzonen: Kostenschätzung (+/- 25 %)

Grundlage: Einheitspreise von swr + (leicht erhöht) und eigene Schätzungen

Massnahme	Einheitspreis	Minimalvariante		Maximalvariante	
	Betrag Fr.	Ausmass	Betrag Fr.	Ausmass	Betrag Fr.
Eingangstore	3'200	23	74'000	30	96'000
Signaltafeln	800	9	7'000	9	7'000
Bodenmarkierungen Tor	320	26	8'300	26	8'300
Bodenmarkierungen Wiederholung	210	16	3'400	9	1'900
FGSO			6'000		6'000
Einengungen/Haltekanten	10'000	3	30'000	3	30'000
Vertikalversatz	10'000	1	10'000	1	10'000
Abflachung Rampen von Schule			10'000		10'000
Planung, Detailprojekt, Bauleitung			30'000		31'000
Verschiedenes ca.	10%		18'000		20'000
Total exkl. MWST			197'000		220'000
Mehrwertsteuer ca.	8.1%		16'000		18'000
<b>Total inkl. MWST</b>			<b>215'000</b>		<b>240'000</b>

## 8 Ablauf der Planung

Zeitraum	Schritt
29. November 2023	Information an der Gemeindeversammlung
Januar/Februar 2024	Anhörung der Eigentümer der Privatstrassen Hausmatte, Mülimatt und Guggenbuel
	Fertigstellung Plan und Bericht

Zeitraum	Schritt
Frühjahr 2024	Einreichung der Unterlagen zur Jonental- / Jonenbachstrasse / Dorfplatz beim TBA, Besprechung und Bereinigung
	Einreichung der Unterlagen zur Vorprüfung und zum Signalisationsvorentscheid bei der Kapo, Besprechung
	Einreichung der Unterlagen zur Stellungnahme bei der PostAuto AG
Spätfrühling / Frühsommer 2024	Informationsveranstaltung und Mitwirkung der Bevölkerung gemäss § 13 StrG; Auswertung und Behandlungen der Einwendungen; allfällige Anpassungen
Sommer 2024	Ausarbeitung des Projekts für bauliche Massnahmen und des Kostenvoranschlags, Besprechung mit der Gemeinde
November 2024	Gemeindeversammlung: Zustimmung zu Einführung T30/20 inkl. Kredit und zur Übernahme der Jonenbachstrasse
Winter 2024/25	öffentliche Auflage der baulichen Massnahmen (§ 16 StrG) und Festsetzung (§ 15 Abs. 2 StrG)
	Antragstellung Signalisation an die Kapo
	Publikation der Festsetzung der baulichen Massnahmen und der Signalisationsverfügung der Kapo
Frühling 2025	Ausarbeitung des Detailprojekts
	Einholung und Prüfung von Unternehmerofferten
Sommer 2025	Erstellung Signalisation, Markierungen und Einengungen; Bauabrechnung

Datei: F:\PLANUNG\RIF\16\_107 Einführung Tempo 30\01 Projekt\01 Projektdateien +\BE-Bericht.docx  
 Letzte Bearbeitung: 08.05.2024 15:41:00 • Ausdruck: 08.05.2024 15:41:00