



Rapperswil-Jona
Stadtrat

Informationsveranstaltung Gesamtschau Temporeduktion und Alte Jonastrasse



- > Begriffsklärung
- > Gesamtschau Temporeduktion
- > Tempo 30 auf der Alten Jonastrasse
- > Einbahnverkehr auf der Alten Jonastrasse
- > Fragen & Diskussion

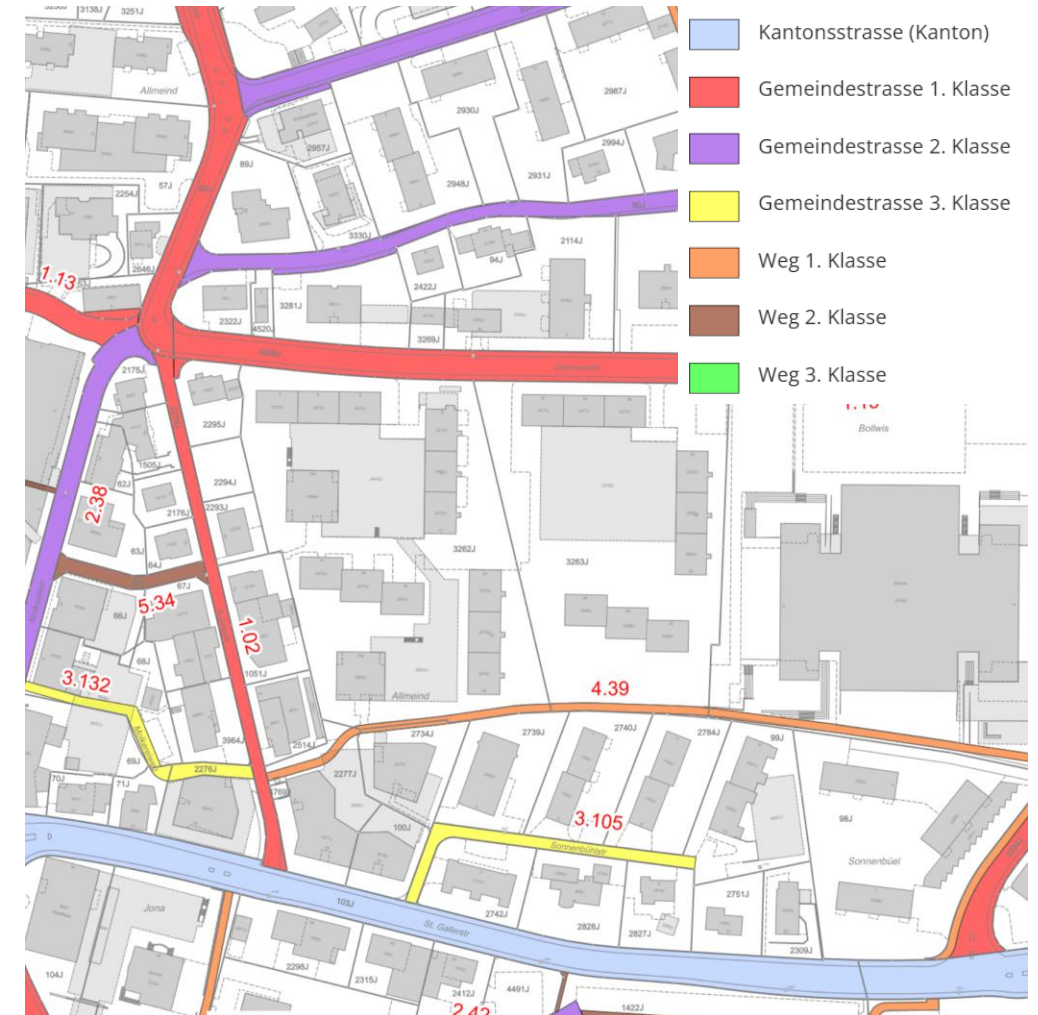
«Verkehrsorientiert» versus «Siedlungsorientiert»

Verkehrsorientierte Strassen sind alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind (Art. 1, Abs. 9 Signalisationsverordnung). Es handelt sich um das übergeordnete Netz, das der effizienten Verkehrsabwicklung dient. Im Kanton St. Gallens sind dies per allgemeiner Definition Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse.

Siedlungsorientierte Strassen sind aus Sicht des Motorfahrzeugverkehrs untergeordnete Strassen, welche allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehen. Neben Fahren, Anhalten, Wenden und Güterumschlag sind auch soziale Aspekte (z.B. Raum für Begegnungen) zu berücksichtigen (VSS-Norm 40 210).

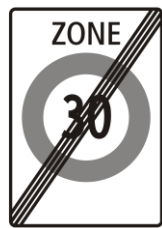
«Übergeordnete» versus «Untergeordnete» Strassen

Strassen und Wege innerhalb des Gemeindegebiets sind klassiert. Wird auf einer höher klassierten (**übergeordneten**) **Strasse** eine Temporeduktion umgesetzt, ist auch auf der daran angrenzenden tiefer klassierten bzw. **untergeordneten Strasse** die Geschwindigkeit zu reduzieren, sodass ein kohärentes Netz und gemeindeübergreifend nachvollziehbares Geschwindigkeitsregime entsteht.



«Tempo-30-Zone» versus «Tempo-30-Strecke»

Eine **Tempo-30-Zone** umfasst ein zusammenhängendes Quartier oder Gebiet und ist mit einem Zonensignal am Eingang und Ausgang markiert. Generell gilt innerhalb dieses Gebiets Rechtsvortritt und der Fussverkehr darf die Strasse überall überqueren (jedoch ohne Vortritt). Fussgängerstreifen werden nur in Ausnahmefällen wie z.B. bei Schulen oder Heimen angebracht. Eine Zone kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss.



Auf einer **Tempo-30-Strecke** gilt nur auf einem bestimmten Strassenabschnitt bis zur nächsten Verzweigung. Sie behält die geltenden Vorfahrtsregeln bei, den zuführenden Strassen kann der Vortritt entzogen werden.



- > Begriffsklärung
- > **Gesamtschau Temporeduktion**
- > Tempo 30 auf der Alten Jonastrasse
- > Einbahnverkehr auf der Alten Jonastrasse
- > Fragen & Diskussion

Gesamtschau Temporeduktion



**Die Stadt hat untersucht, auf welchen
Gemeindestrassen eine Geschwindigkeitsreduktion
notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist.**

Ausgangslage

- > Bedürfnis der Bevölkerung zur Verbesserung Verkehrssicherheit
- > Input aus Bürgerversammlung vom 2. März 2023
- > Reduktion der Lärmemissionen
- > Erhöhung der Lebens- und Wohnqualität
- > GVK Massnahme GV 3.1



Politische Debatte

- > Überweisung Motion (21.4516) aus Parlament an Bundesrat
- > Forderung nach strengeren Regeln für Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen
- > Vorschlag des Bundesrates vom 3.9.2025:
 - > *Temporeduktion verursacht keinen unerwünschten Ausweichverkehr auf siedlungsorientierte Strassen*
 - > *Rechtsvortritspflicht nicht zulässig*
 - > *Fussgängerstreifen sind möglich*
 - > *Wenn möglich Einbau lärmarme Beläge*
- > Vernehmlassung bis 5. Dezember 2025

Heisst: Temporeduktionen auf einzelnen Strassenabschnitten weiterhin möglich.



Ziele der Untersuchung

- > Analyse aller Gemeindestrassen
1. Klasse und ein Teil der 2. Klassen
hinsichtlich Temporeduktion
- > Grundsätzliche Eignungsabklärung für
Temporeduktion
- > Grobes Gutachten pro Abschnitt,
«Gutachten light»
- > Aussage pro Abschnitt, ob Temporeduktion
weiterverfolgt werden kann



Gutachten «Light» wird erstellt

Geschwindigkeit kann nur aufgrund eines Gutachtens herab- und heraufgesetzt werden (Art. 32, Abs. 3 SVG). Dieses klärt:

> Notwendigkeit

Erkennbarkeit einer Gefahr
Schutz der Strassenbenützenden
Verkehrsfluss
Umweltschutz (z.B. Lärm)

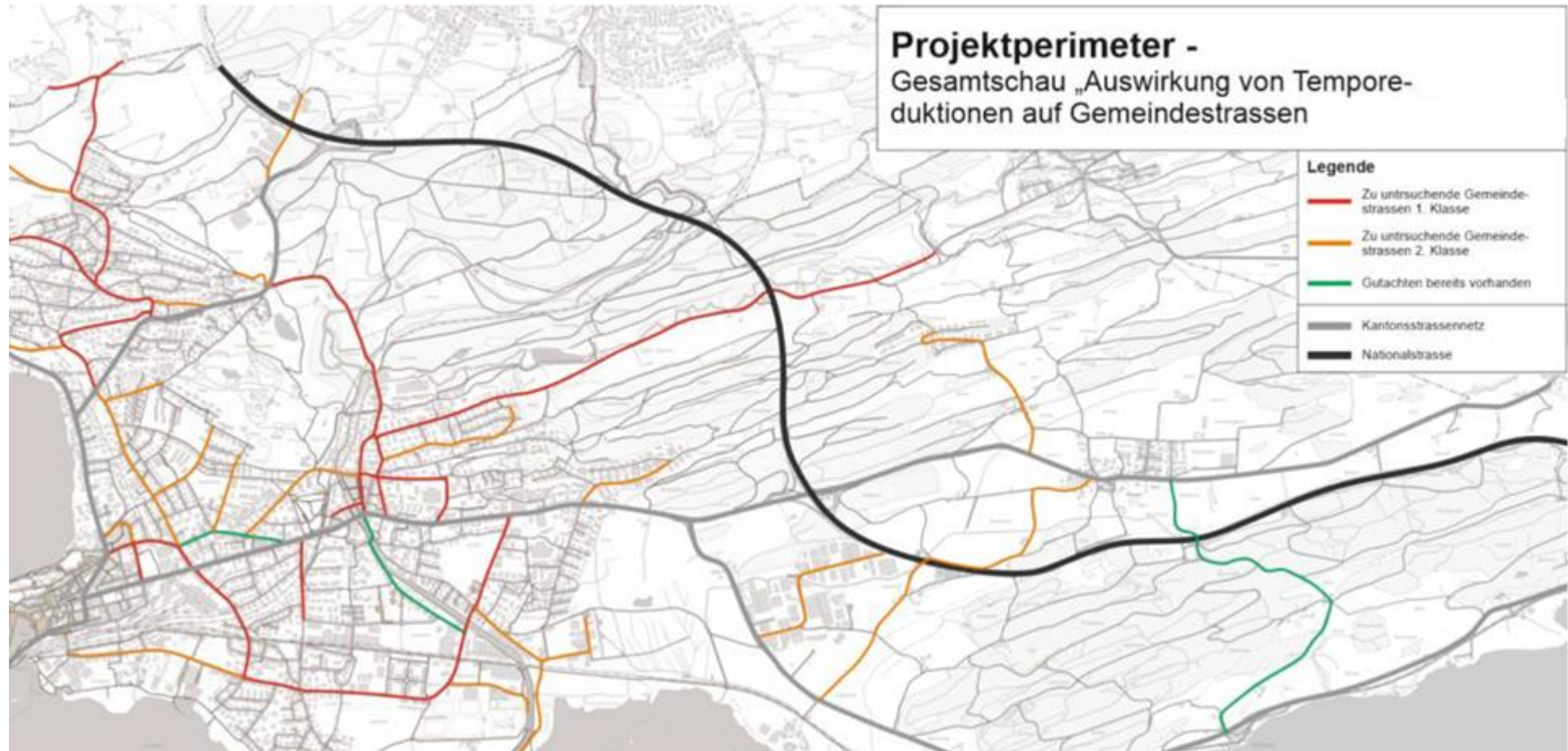
> Zweckmässigkeit

Wirkung
Alternative Massnahmen

> Verhältnismässigkeit

Interessenabwägung

Untersuchte Strassen



Untersuchte Strassen

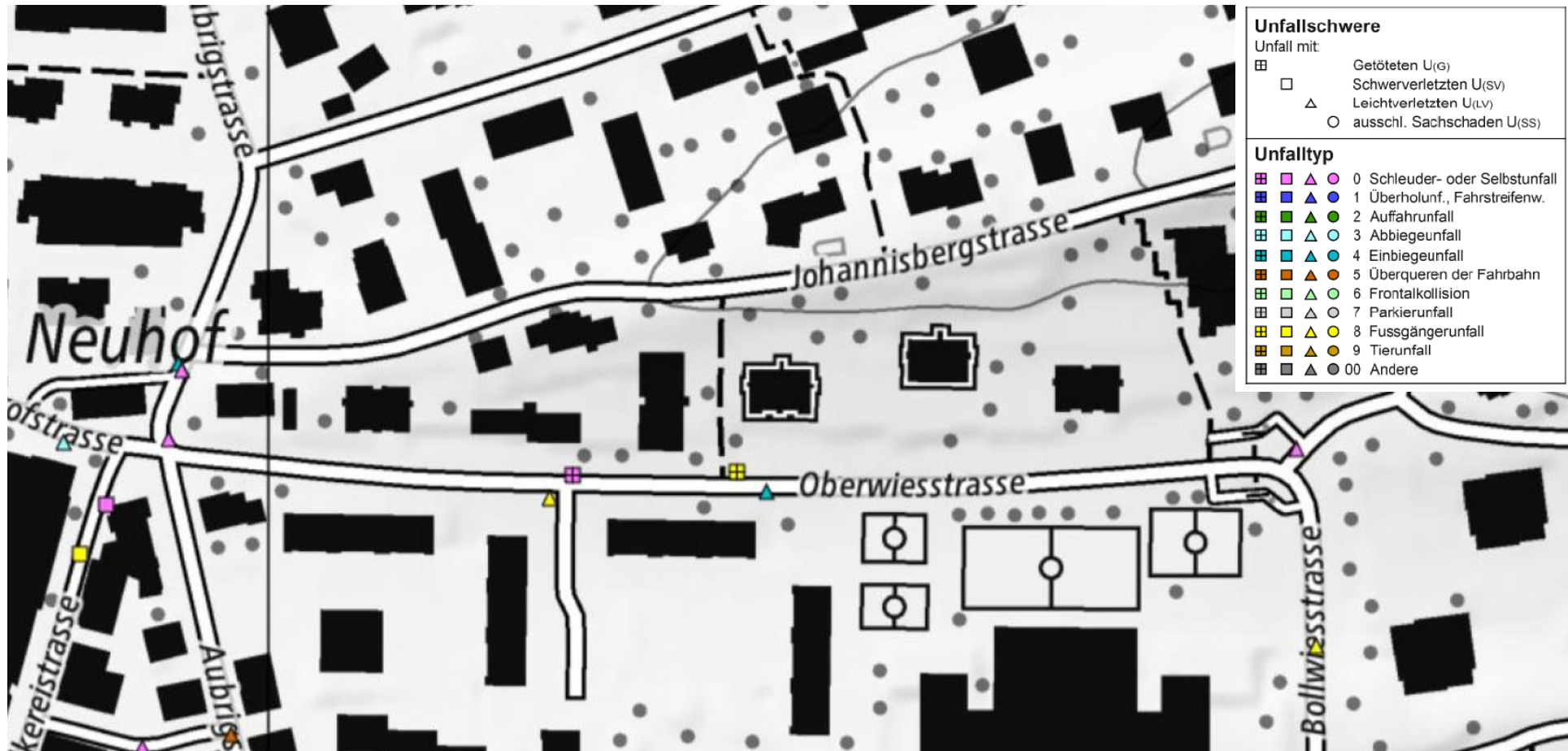
- > Tägernaustrasse ausserorts/innerorts
- > Aubrigstrasse
- > Oberwiesstrasse
- > Bollwiesstrasse
- > Neuhofstrasse (inkl. Molkereistrasse)
- > Holzwiesstrasse
- > Allmeindstrasse
- > Bühlstrasse
- > Feldlistrasse
- > Oberseestrasse / Oberseestrasse West
- > Schönbodenstrasse
- > Kreuzstrasse (Nord und Süd)
- > Alte Jonastrasse West
- > Kniestrasse (Nord und Süd)
- > Fluhstrasse
- > Belsitostrasse
- > Gubelfeldstrasse
- > Hombrechtikerstrasse ausserorts/innerorts
- > Lenggiserstrasse
- > Bubikerstrasse ausserorts/innerorts
- > Balmstrasse
- > Attenhoferstrasse
- > Spinnereistrasse / Werkstrasse
- > Eichfeldstrasse
- > Buechstrasse
- > Curtibergstrasse
- > Kreuzackerstrasse
- > Frohbergstrasse
- > Meienbergstrasse
- > Bildaustrasse
- > Stampfstrasse (Nord und Süd)
- > Grünfeldstrasse
- > Austrasse ausserorts/innerorts
- > Hummelbergstrasse
- > Rainstrasse
- > Engelhölzlistrasse

Beispiel Oberwiesstrasse – Allgemeine Analyse

- > Analyse signalisierte Geschwindigkeit
- > Ausbaugrad der Fahrbahn
- > Infrastrukturmassnahmen
- > Verkehrsmenge und gefahrene Geschwindigkeit mittels einwöchiger Erhebung
- > Potenzielle Verkehrsverlagerung
- > Zeitverluste



Beispiel Oberwiesstrasse – Unfallanalyse

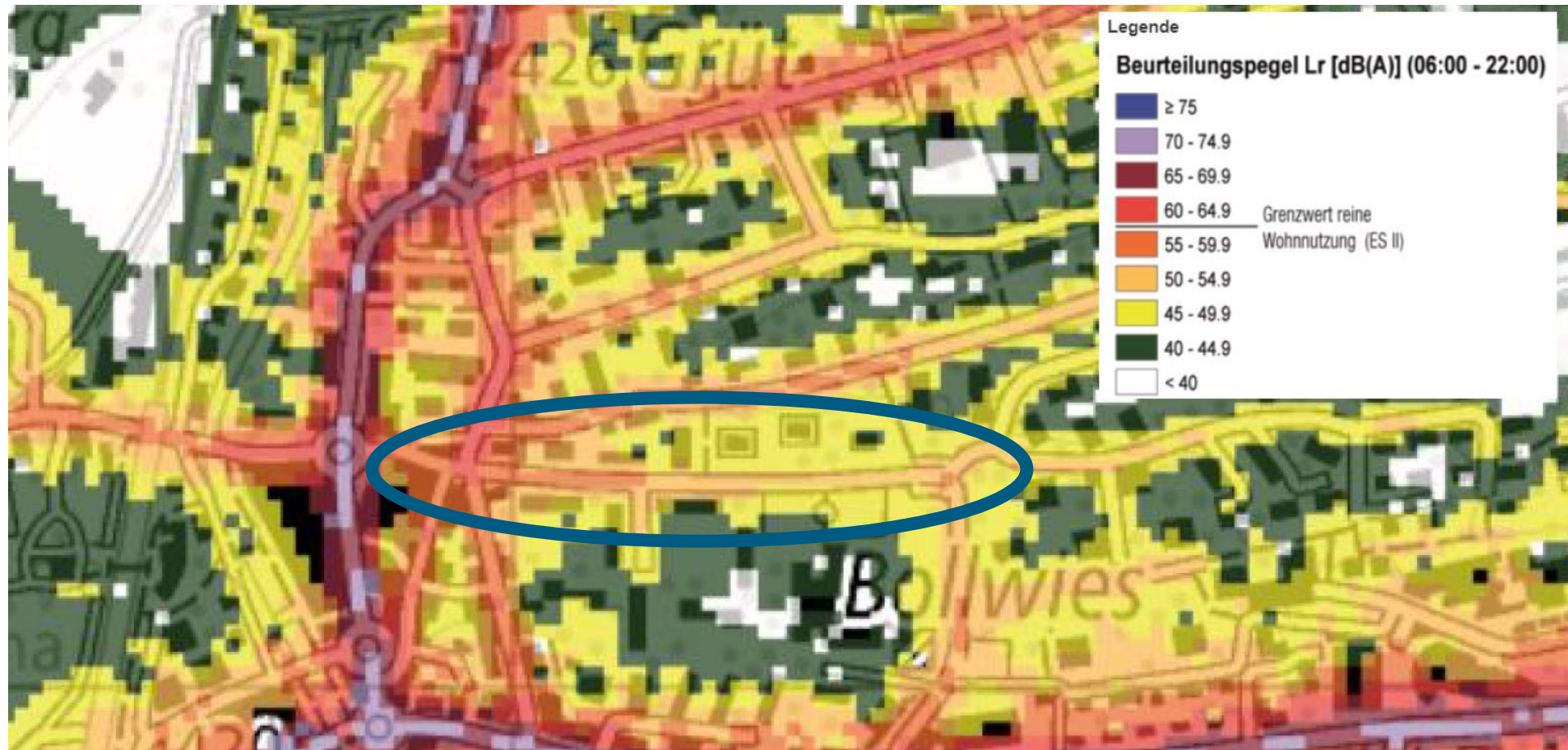


Beispiel Oberwiesstrasse – Sicherheitsdefizite

- > Für «Gutachten light» Grobanalyse der Sicherheitsdefizite
- > Für Gutachten im Normalfall ein detailliertes RSI (Road Safety Inspection) notwendig



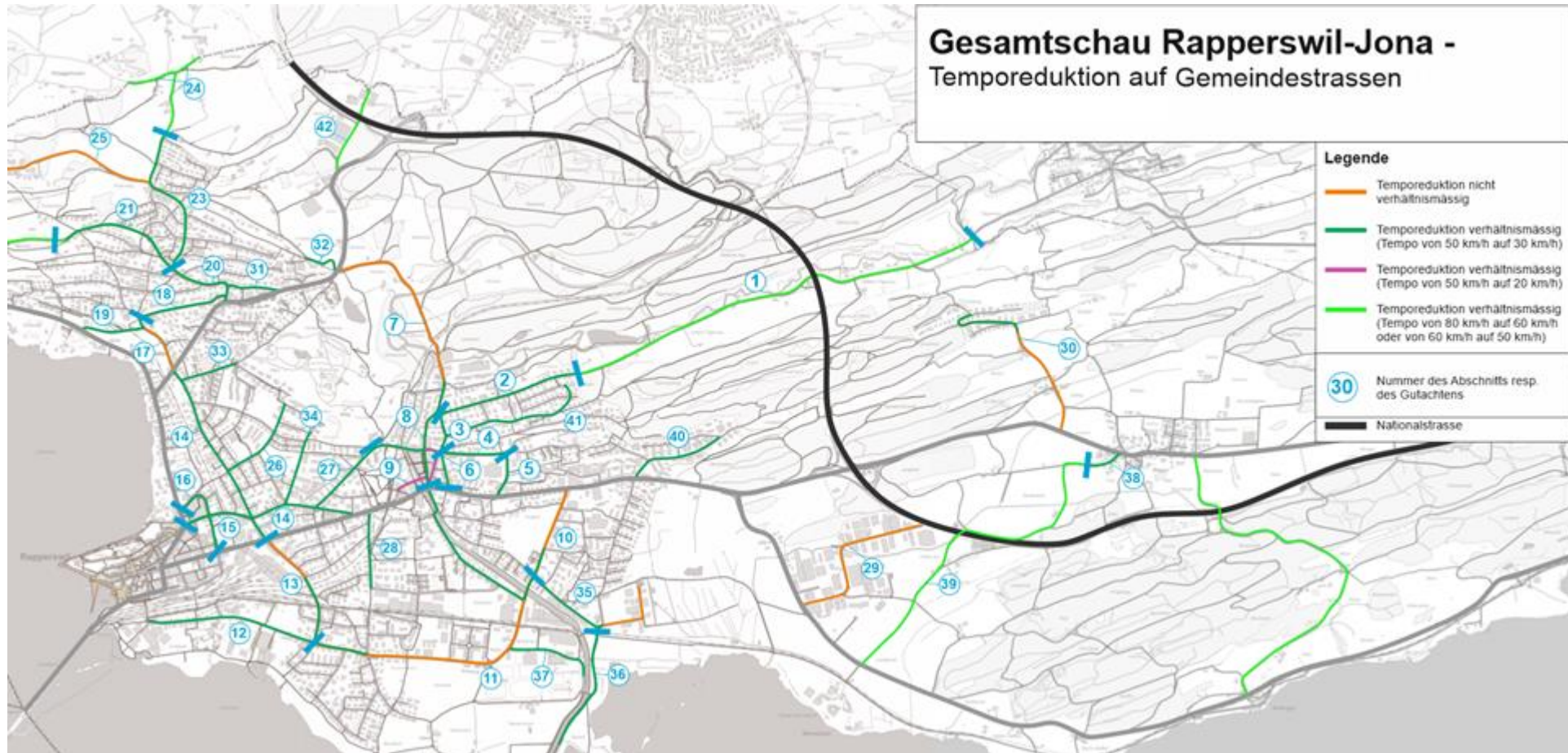
Beispiel Oberwiesstrasse – Lärmbelastung



Beispiel Oberwiesstrasse – Interessensabwägung

Parameter	Beschreibung	Bewertung
Name des Abschnitts	Oberwiesstrasse (Abschnitt Nr. 4)	
Funktion der Strasse	Basisnetz (Sammelstrasse), mögliche Alternative zur Allmeind- und St. Gallerstrasse.	
Lage	Innerorts, dichte überbaut.	
Verkehrslage (DWV)	3'370 Fz./Tag im Querschnitt (13.05. - 19.05.2024).	
Gemessene Geschwindigkeit	V85 = 38 km/h ; Signalisierte Geschwindigkeit = 50 km/h.	
Geplante Geschwindigkeitslimit	30 km/h	
Strassengeometrie	ca. 320 m lange durchgehende gerade Linie, die höhere Geschwindigkeiten ermöglichen kann.	
Ausbau	Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,0 - 7,5 m: Kehrfaahrbahn mit beidseitige Radstreifen von ca. 1,40 m. Trottoir auf jeder Strassenseite mit Breite ca. 1,60 bis 2,00 m.	
Lärm	Lärmbelastung auf diesem Abschnitt nicht gravierend, wenige Werte für Wohnungen der ersten Reihe überschreiten die Grenz-werte für Wohnnutzung (DS II).	
Parkierung	Einige Querparkplätze am Trottoirrand, direkt in der Nähe eines Schulgeländes.	
ÖV	Keine ÖV-Verbindungen.	
Funktion im Velonetz	Keine Veloroute, jedoch Veloangebot durch Kernfahrbahn mit beidseitige Radstreifen von ca. 1,40 m.	
Querungsbedürfnis FG	2 Fussgängerstreifen sind entlang dem Abschnitt vorhanden, darunter ein FGST direkt am Eingang eines Schulgeländes und stark durch Kinder benutzt.	
Schule	Schule und Schulwege vorhanden : Schule Bollwies.	
Begegnungsfall	PW/LW bei 50 in Ordnung (vor allem durch Benutzung der Radstreifen), jedoch unbedingt nicht bei einem Begegnungsfall PW/PW/Velo bei 50 km/h.	
Unfälle	2x Fussgängerunfälle (inkl. 1x Getöteten), 1x Schleuder- oder Selbstunfall (inkl. 1x Getöteten) : ein Fussgängerunfall direkt in der Nähe des FGST auf Höhe der Schulgelände.	
Sicherheitsdefizite	Unzureichende Sichtweite bei privaten Zufahrten, Quereinparkmanövern am Fahrbahnrand mit schlechten Sichtverhältnissen, Schulkindern können plötzlich auf dem Fussgängerstreifen auftreten.	
Zeitverlust bei Geschwindigkeitsreduktion	ca. 4 Sekunden auf eine Distanz von 320 m.	
Möglicher Schleichverkehr	Keine Verkehrsverlagerung aufgrund einer Temporeduktion zu erwarten (oder wenn, dann auf die St. Gallerstrasse, die eine verkehrsorientierte Achse ist).	
Weitere Bemerkungen	-	
Fazit : Nach der Analyse der Vor- und Nachteile ist festzuhalten, dass die Vorteile die beschriebenen Nachteile überwiegen. Somit wäre eine Geschwindigkeitsherabsetzung im Sinne von Art. 108 SSV eine verhältnismässige Massnahme.		

Gesamtresultate der Untersuchung



Gesamtresultate der Untersuchung*

1/2) Tägernaustrasse ausserorts/innerorts
3) Aubrigstrasse
4) Oberwiesstrasse
5) Bollwiesstrasse
6) Neuhofstrasse (inkl. Molkereistrasse)
7) Holzwiesstrasse
8) Allmeindstrasse
9) Bühlstrasse
10) Feldlistrasse
11/12) Oberseestrasse / Oberseestrasse West
13) Schönbodenstrasse
14) Kreuzstrasse (Nord und Süd)
15) Alte Jonastrasse West
16) Kniestrasse (Nord und Süd)
17) Fluhstrasse
18) Belsitostrasse
19) Gubelfeldstrasse
20) Lenggiserstrasse

21/22) Hombrechtikerstrasse innerorts/ausserorts
23/24) Bubikerstrasse innerorts/ausserorts
25) Balmstrasse
26) Attenhoferstrasse
27) Spinnereistrasse / Werkstrasse
28) Eichfeldstrasse
29) Buechstrasse
30) Curtibergstrasse
31) Kreuzackerstrasse
32) Frohbergstrasse
33) Meienbergstrasse
34) Bildaustrasse
35/36) Stampfstrasse (Nord und Süd)
37) Grünfeldstrasse
38/39) Austrasse innerorts/ausserorts
40) Hummelbergstrasse
41) Rainstrasse
42) Engelhölzlistrasse

* Schachenstrasse und Moosstrasse wurden in einem Pilotprojekt bereits vorgängig untersucht.

Fast das gesamte Siedlungsgebiet in Rapperswil-Jona kommt für Temporeduktionen in Frage; Ausnahmen sind Kantonsstrassen, einzelne Abschnitte von Verbindungsstrassen und Strassen im Industriegebiet.

Weiteres Vorgehen

- > Priorisierung der untersuchten Strassen (kurz-, mittel- und langfristig)
- > Erstellung vertieftes Gutachten pro Strassenabschnitt (Art. 32, Abs. 3 SVG)
- > Erstellung Signalisations- und Markierungsplan
- > Beschluss Stadtrat
- > Verfügung Kantonspolizei St. Gallen
- > Öffentliche Auflage (14 Tage)
- > Allfällige Rechtsmittelverfahren
- > Umsetzung Temporeduktion



- > Begriffsklärung
- > Gesamtschau Temporeduktion
- > **Tempo 30 auf der Alten Jonastrasse**
- > Einbahnverkehr auf der Alten Jonastrasse
- > Fragen & Diskussion

Tempo 30 auf der Alten Jonastrasse



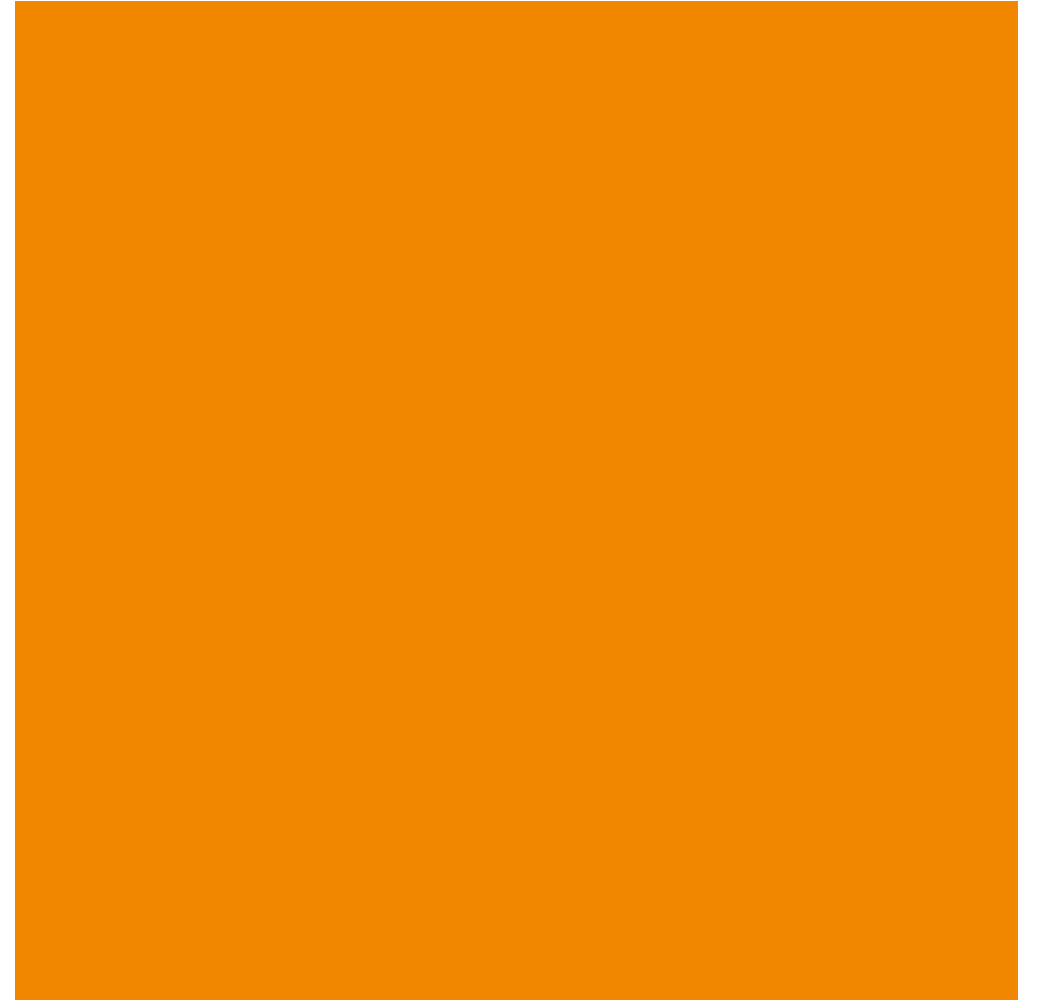
Ausgangslage

- > Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK Alte Jonastrasse
- > Auftrag zur Prüfung Tempo 30 aus Bürgerversammlung 2. März 2023
- > Erarbeitung Vorprojekt
- > Beurteilung einer Geschwindigkeitsherabsetzung auf der Alten Jonastrasse mittels vertieftem Gutachten (Art. 32, Abs. 2 und 3 SVG)
- > Resultate der öffentlichen Mitwirkung (auf Webseite zum Download ab morgen)

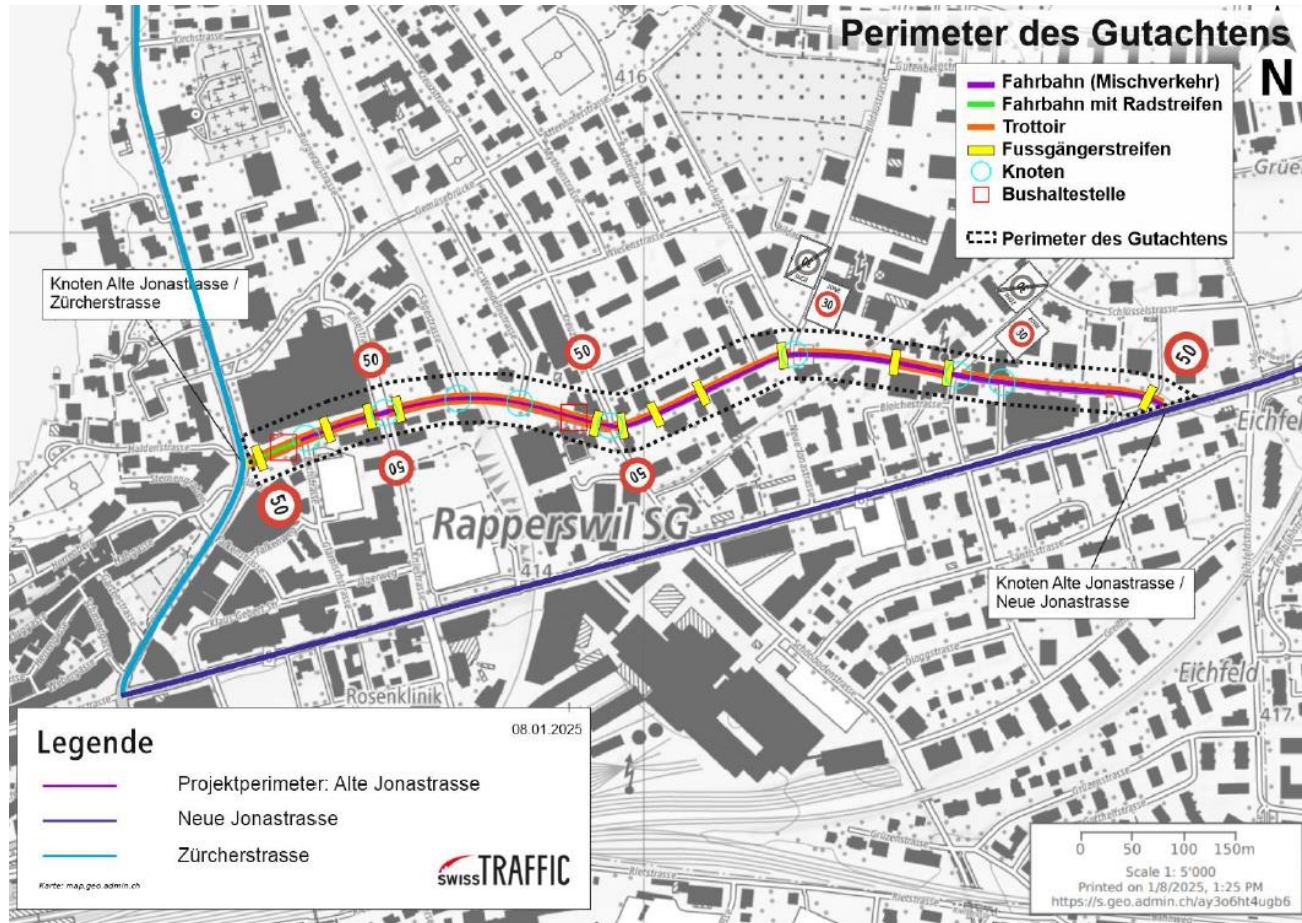


Ziele

1. Beurteilung der Ist-Situation auf der Alten Jonastrasse (50 km/h)
2. Vertieftes Gutachten zu einer möglichen Temporeduktion auf der Alten Jonastrasse (ohne Sanierungsprojekt) in Bezug auf:
 - > Notwendigkeit
 - > Zweckmässigkeit
 - > Verhältnismässigkeit



Notwendigkeit – Allgemeine Analyse



Notwendigkeit – Unfallanalyse

Analyse der Unfälle mit Verletzungsfolge in den letzten zehn Jahren:

- > 11 x Einbiegeunfälle (5 x Leichtverletzte)
- > 11 x Auffahrunfälle (4 x Leichtverletzte)
- > 5 x Fussgängerunfälle
(4 x Leichtverletzte, 1 x Schwerverletzte)
- > 9 weitere Unfälle



Notwendigkeit – Sicherheitsdefizite

Bestandesaufnahme Ist-Situation zeigt:

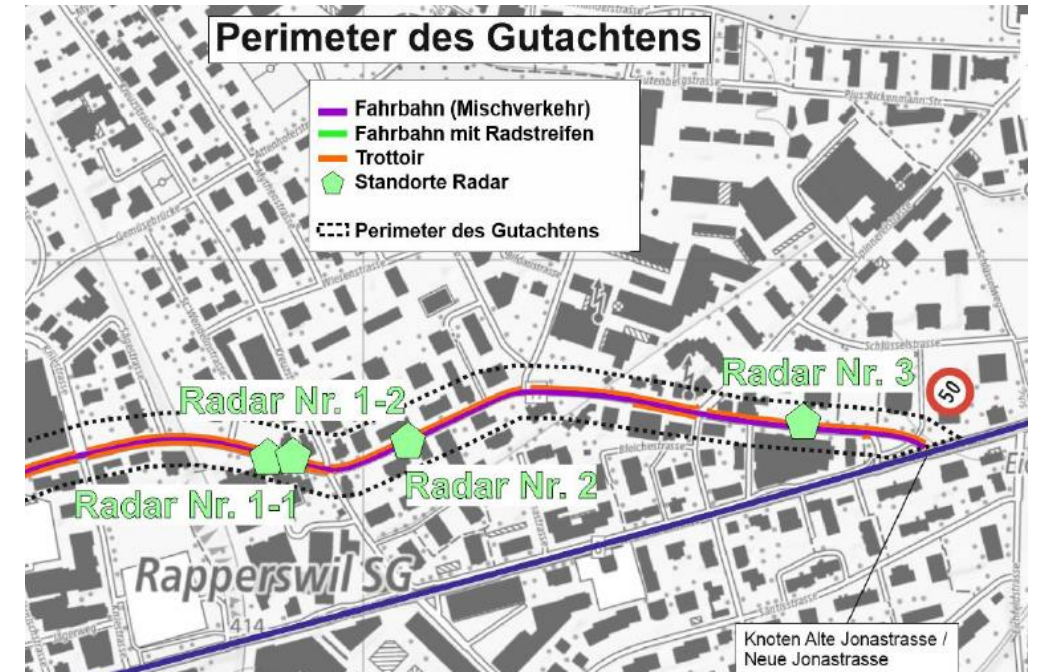
- > 11 Sicherheitsdefizite weisen erhöhtes Sicherheitsrisiko auf
- > 12 Sicherheitsdefizite weisen mittleres Sicherheitsrisiko auf
- > 12 Sicherheitsdefizite weisen geringes Sicherheitsrisiko auf



Notwendigkeit – Verkehrsmenge und Geschwindigkeit

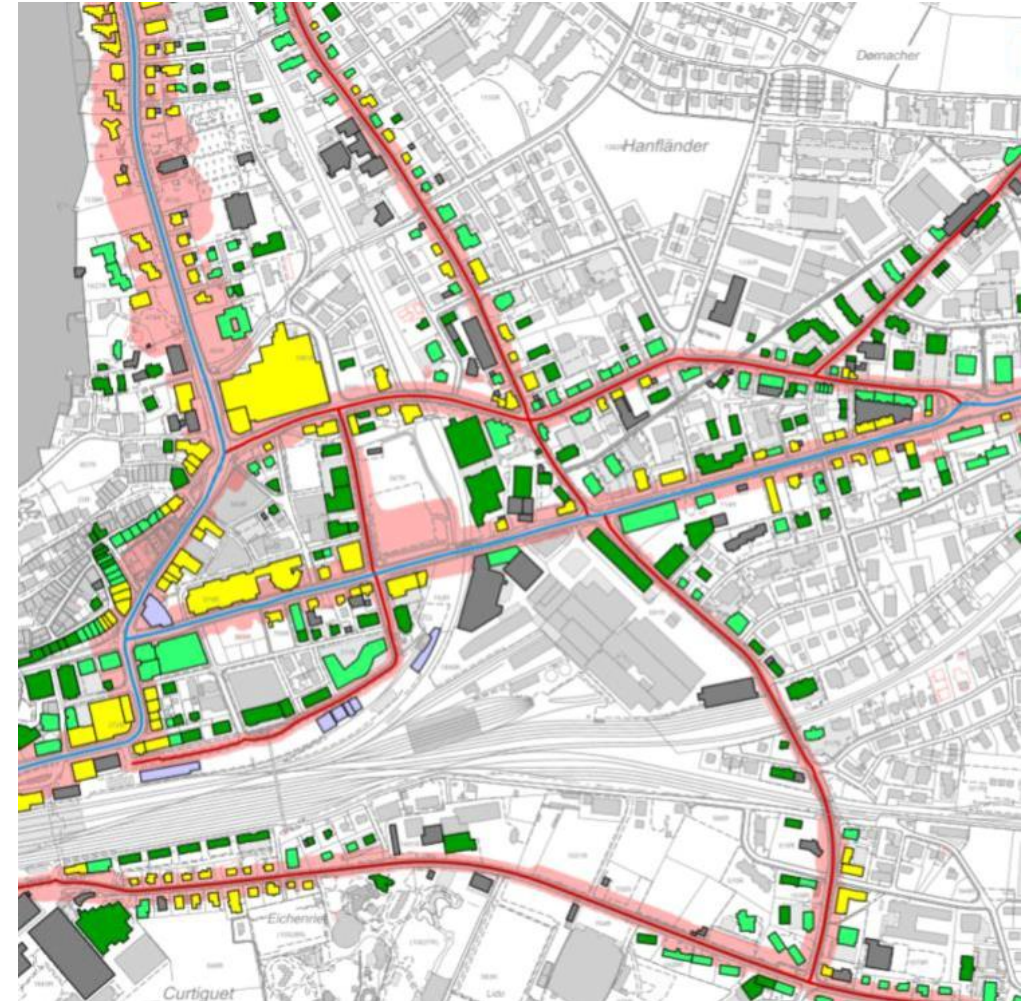
- > Pro Tag fahren zwischen 8000 und 9000 Fahrzeuge über die Alte Jonastrasse
- > V_{85}^* ca. 45 km/h

* Geschwindigkeit, die 85 % aller Autofahrer auf einer Strasse höchstens fahren.



Notwendigkeit – Lärm

- > Lärmgutachten November 2023
- > Zwei Gebäude liegen über dem massgebenden Immissionsgrenzwert
- > Kein Gebäude liegt über dem Alarmwert
- > Einbau lärm mindernder Belag Typ SDA8 ist zweckmässig
- > Einbau lärm mindernder Belag Typ SDA4 ist zweckmässig



Notwendigkeit – Beurteilung

Die Notwendigkeit einer Temporeduktion auf der Alten Jonastrasse wird im Gutachten wie folgt beurteilt:

- > Erkennbarkeit der Gefahren?
- > Schutz der Strassenbenützenden?
- > Verkehrsfluss?
- > Umweltschutz (Lärm)?



Fazit: Eine Temporeduktion auf der Alten Jonastrasse wird als **notwendig** erachtet.



Zweckmässigkeit – Welche Massnahmen sind denkbar?

- > Überprüfung zahlreicher Massnahmen auf Wirkung und Zweckmässigkeit
- > Verschiedene Massnahmen sind sowohl wirksam als auch zweckmässig, darunter auch eine Temporeduktion

			wirk- sam?	zweck- mässig?
Massnahmen	Geschwindigkeit	Geschwindigkeitsfestlegung auf 30 km/h	Ja	Ja
	Geometrie	- Verlagerung der Fahrbahnachse	Nein	Nein
		- Veränderung des Längenprofils	Nein	Nein
		- Verbesserung des Lichtraumprofils (Querprofil)	Ja	Nein
		- Änderung des Kreuzungstyps	Ja	Nein
	Kreuzungen	- Beseitigung von Hindernissen	Ja	Ja
		- Veränderung des Kreuzungstyps	Ja	Nein
		- Markierung und Signalisation	Nein	Nein
	Langsamverkehr	- Verschiebung der Fussgängerübergänge	Ja	Ja
		- Aufhebung der Fussgängerübergänge	Nein	Nein
		- Verbreiterung der Trottoirs	Ja	Nein
		- Bau neuer Fussgängerübergänge	Nein	Nein
		- Einrichtung einer Fussverkehrsführung	Ja	Nein
		- Anlegung eines Radwegs /Radstreifens	Ja	Ja
	Öffentlicher Verkehr	- Verschiebung der Bushaltestelle	Nein	Nein
		- Sicherung der Bushaltestellen	Nein	Nein
		- Veränderung der Anordnung der Bushaltestelle	Nein	Nein
	Einrichtungen	- Aufhebung von Parkfeldern	Ja	Ja
		- Verschiebung von Parkfeldern	Ja	Nein
		- Markierung: Veränderung, Anpassung, Erneuerung	Ja	Ja
		- Signalisation: Veränderung, Anpassung, Erneuerung	Ja	Nein
	Lärm	- Verkehrsverlagerung	Ja	Nein
		- Verkehrsberuhigende Elemente	Ja	Nein
		- Lärmarmer Belag	Ja	Ja
		- Strassengestaltung (Abstand zu Lärmquelle vergrössern)	Nein	Nein
		- Lärmschutzwand	Nein	Nein
		- Schallschutzfenster	Nein	Nein
	Umweltbelastung		Nein	Nein

Zweckmässigkeit – Beurteilung

Die Zweckmässigkeit einer Temporeduktion auf der Alten Jonastrasse wird im Gutachten wie folgt beurteilt:

> Erwünschte Wirkung?



Fazit: Eine Temporeduktion auf der Alten Jonastrasse wird als **zweckmässig** erachtet.



Verhältnismässigkeit – Vor- und Nachteile

Vorteile:

- > Erhöhung der Verkehrssicherheit (Knotensichtweite)
- > Sichtweiten auf Fussgängerstreifen
- > Zusammenspiel MIV/Radverkehr
- > Verringerung Lärmbelastung
- > Verkehrsverlagerung auf Hauptverkehrsachsen

Nachteile:

- > Fahrzeitverlängerung MIV (43 Sek. theoretisch, 25 Sek. zu erwarten)
- > Fahrzeitverlängerung ÖV (22 Sek. theoretisch, 14 Sek. zu erwarten)



Verhältnismässigkeit – Beurteilung

Die Verhältnismässigkeit einer Temporeduktion auf der Alten Jonastrasse wird im Gutachten wie folgt beurteilt:

> Vorteile überwiegen Nachteile
(Interessensabwägung)



Fazit: Eine Temporeduktion auf der Alten Jonastrasse wird als **verhältnismässig** erachtet.



Fazit

Das vertiefte Gutachten beurteilt eine Reduktion auf Tempo 30 auf der Alten Jonastrasse als:

- > notwendig
- > zweckmässig
- > verhältnismässig



Der Stadtrat plant für die Alte Jonastrasse, eine Temporeduktion auf 30 km/h einzuführen.

Wie weiter?

- > Veröffentlichung Mitwirkungsbericht
- > Überarbeitung Vorprojekt aufgrund Mitwirkung und Tempo 30
- > Erarbeitung Bauprojekt bis voraussichtlich Dezember 2026
- > Öffentliche Auflage Bauprojekt
- > Bewilligungsverfahren Kanton St. Gallen
- > Abstimmung Bürgerversammlung
- > Abstimmung Urne
- > Realisierung



- > Begriffsklärung
- > Gesamtschau Temporeduktion
- > Tempo 30 auf der Alten Jonastrasse
- > **Einbahnverkehr auf der Alten Jonastrasse**
- > Fragen & Diskussion

Einbahnverkehr auf der Alten Jonastrasse



Ausgangslage

- > Grosse Verkehrsanalyse aus dem Jahr 2022 mit Verkehrserhebung und Modellierung (siehe GVK 2040)
- > Auftrag Bürgerversammlung 2. März 2023
- > Prüfung Einbahnregime auf der Alten Jonastrasse auf folgenden Strassenabschnitten:

Zwischen Neue Jonastrasse und Kniestrasse (Einbahn in Fahrtrichtung Kniestrasse)

Zwischen Kreuzstrasse und Neue Jonastrasse (Einbahn in Fahrtrichtung Neue Jonastrasse)



Ziele

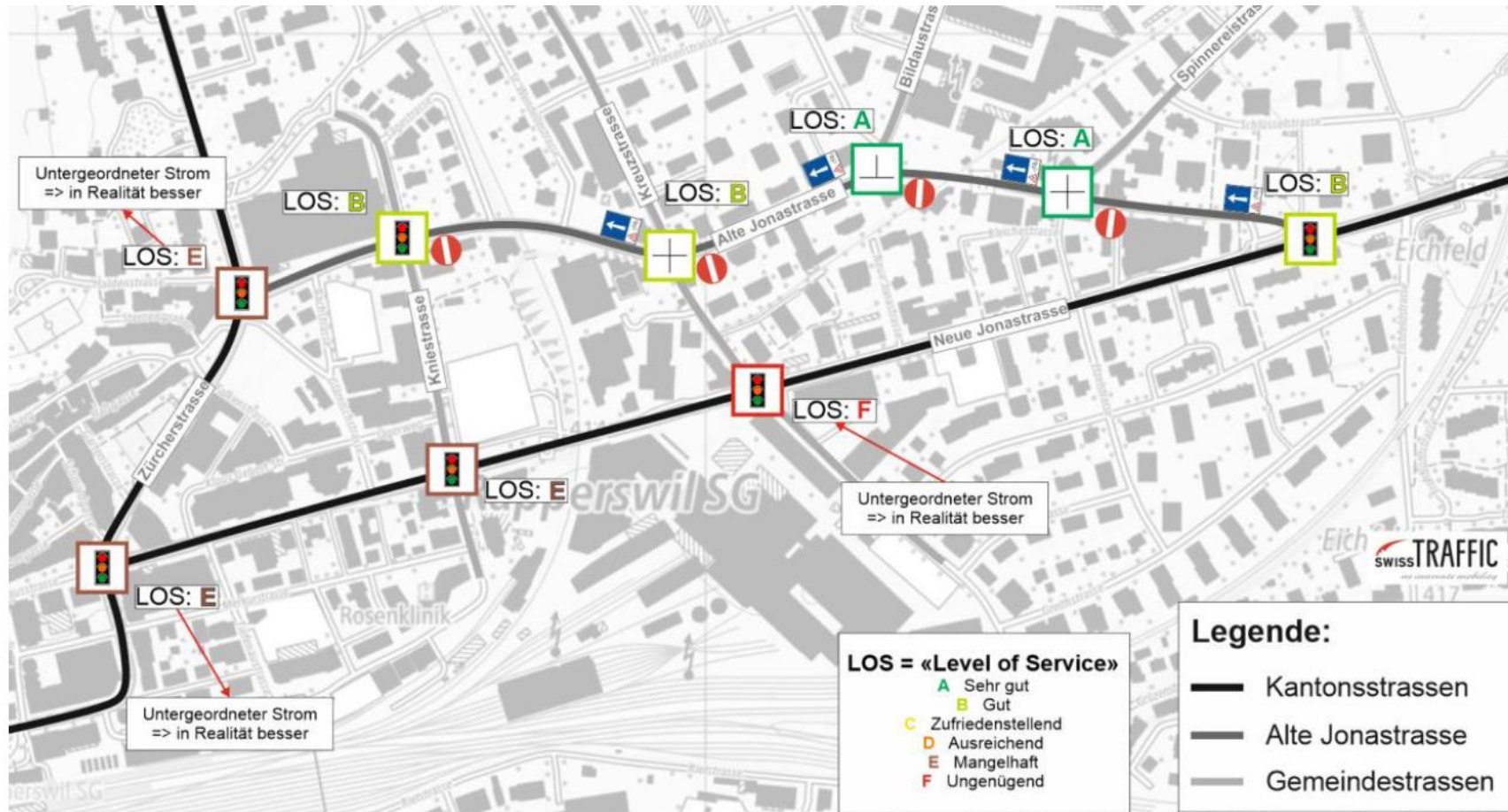
- > Untersuchung der einzelnen Verkehrsflüsse bei Einbahnverkehr
- > Prüfung der Leistungsfähigkeit der Alten Jonastrasse bei Einbahnverkehr



Untersuchung – Einbahn in Richtung Kniestrasse



Resultate – Einbahn in Richtung Kniestrasse

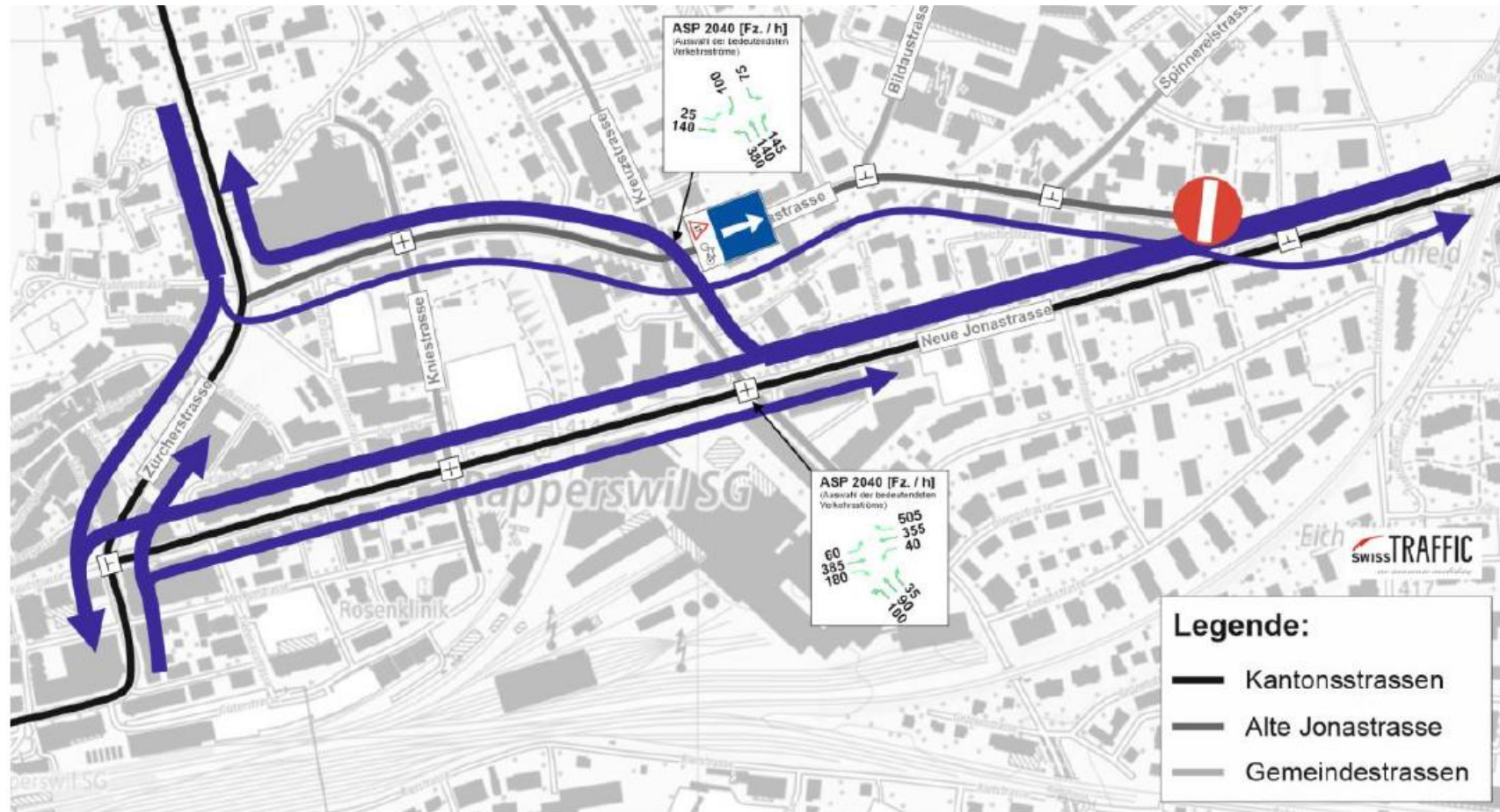


Resultate – Einbahn in Richtung Kniestrasse

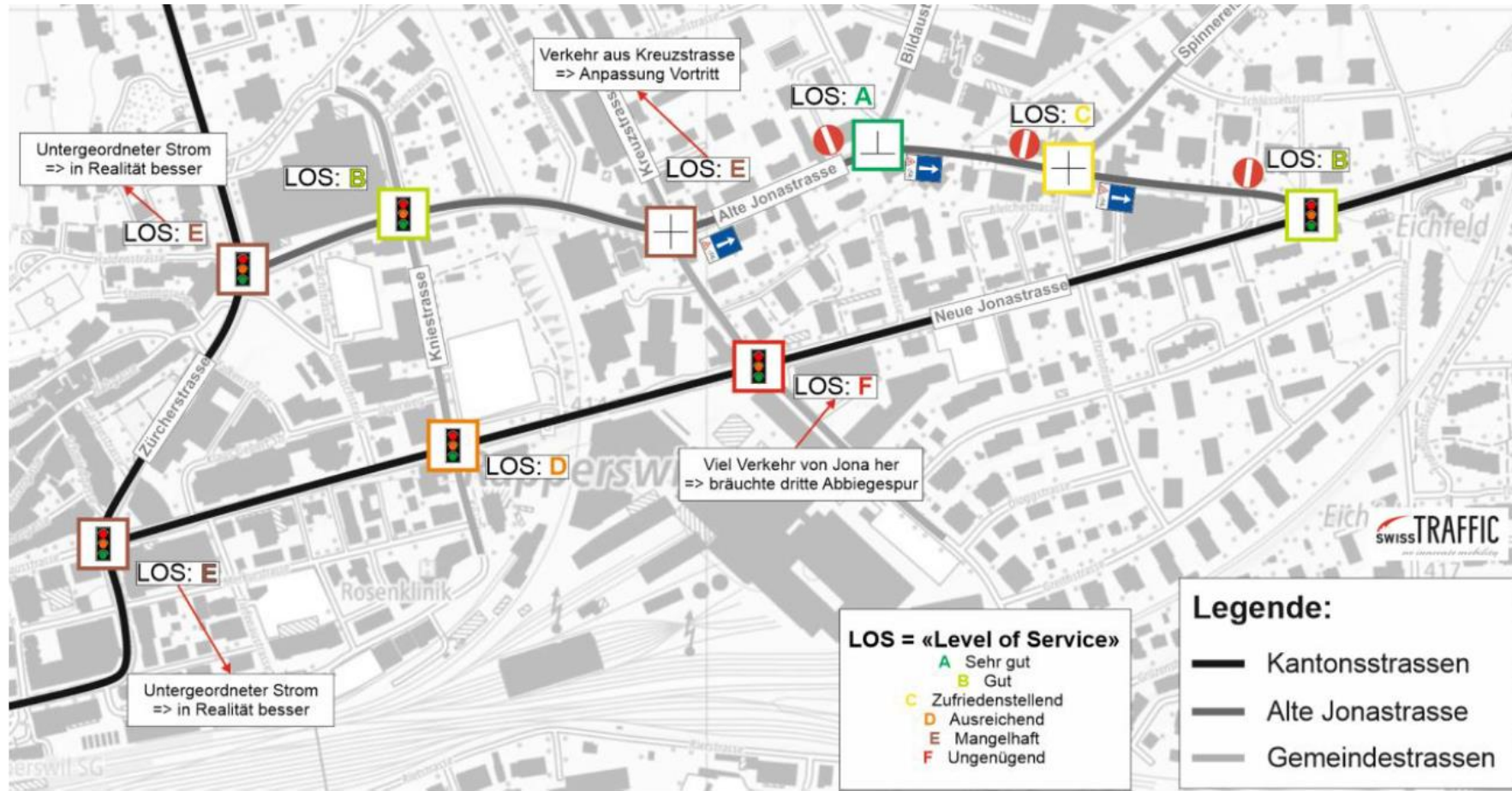
- > Hohe Belastung des Knotens Kniestrasse / Neue Jonastrasse mit hoher Rückstaugefahr
- > Verkehrsfluss verschlechtert sich mit Einbahnregime (mehr Gesamtverlustzeit; höhere Reisezeit; mehr Wegstrecke)
- > Zusätzliche Herausforderungen:
 - > Führung Langsamverkehr
 - > ÖV-Erschliessung



Untersuchung – Einbahn in Richtung Neue Jonastrasse

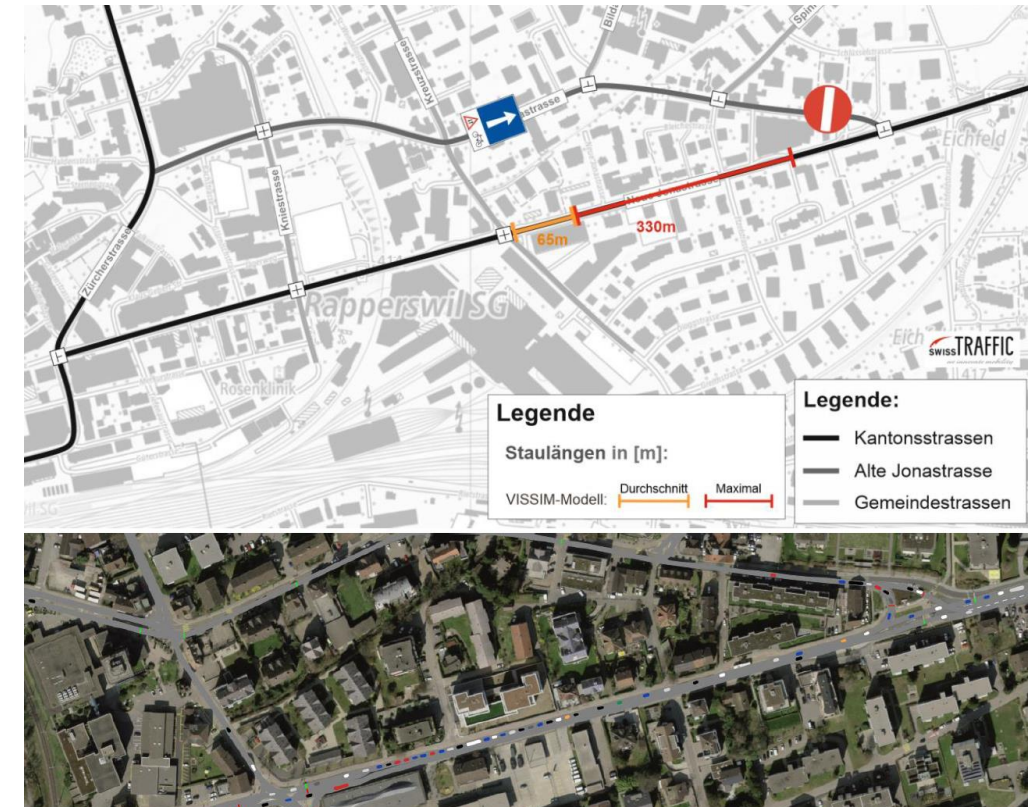


Resultate – Einbahn in Richtung Neue Jonastrasse



Resultate – Einbahn in Richtung Neue Jonastrasse

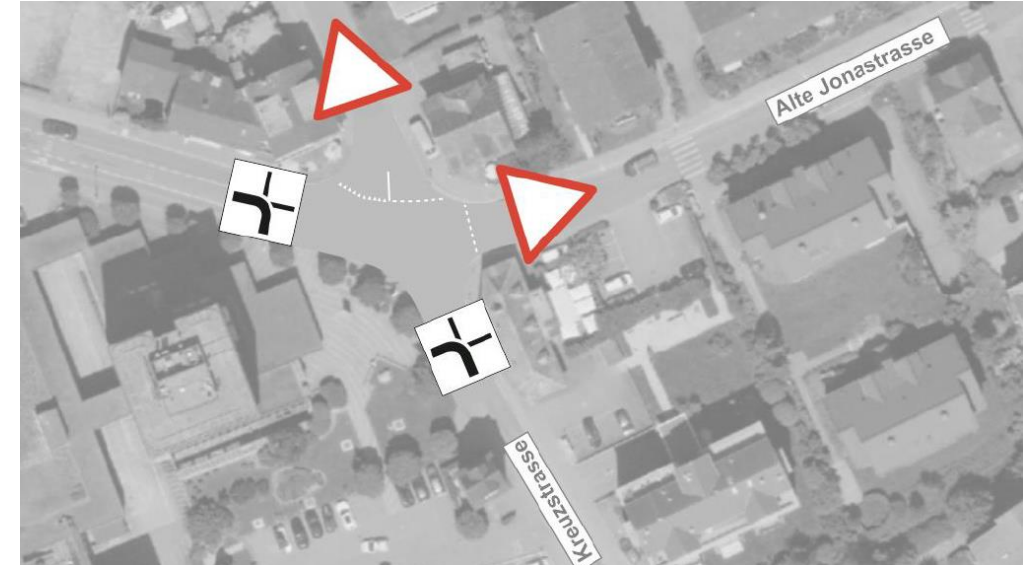
- > Hohe Belastung der Knoten Kreuzstrasse / Neue Jonastrasse resp. Alte Jonastrasse; hohes Staurisiko auf Neuer Jonastrasse
- > Verkehrsfluss verschlechtert sich (deutlich) mit Einbahnregime (mehr Gesamtverlustzeit; höhere Reisezeit; mehr Wegstrecke)



Resultate – Einbahn in Richtung Neue Jonastrasse

Zusätzliche Herausforderungen:

- > Anpassung an bestehender Infrastruktur notwendig
- > Führung Langsamverkehr
- > ÖV-Erschliessung



Der Stadtrat verzichtet auf der Alten Jonastrasse auf die Einführung eines Einbahnregimes.

- > Grosse Rückstaugefahr
- > Zusätzlicher Verkehr bzw. Verkehrsverlagerung
- > Geringer bis kein Flächengewinn (ÖV-Erschliessung, Infrastruktur Langsamverkehr)

Fragen?

Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit!

