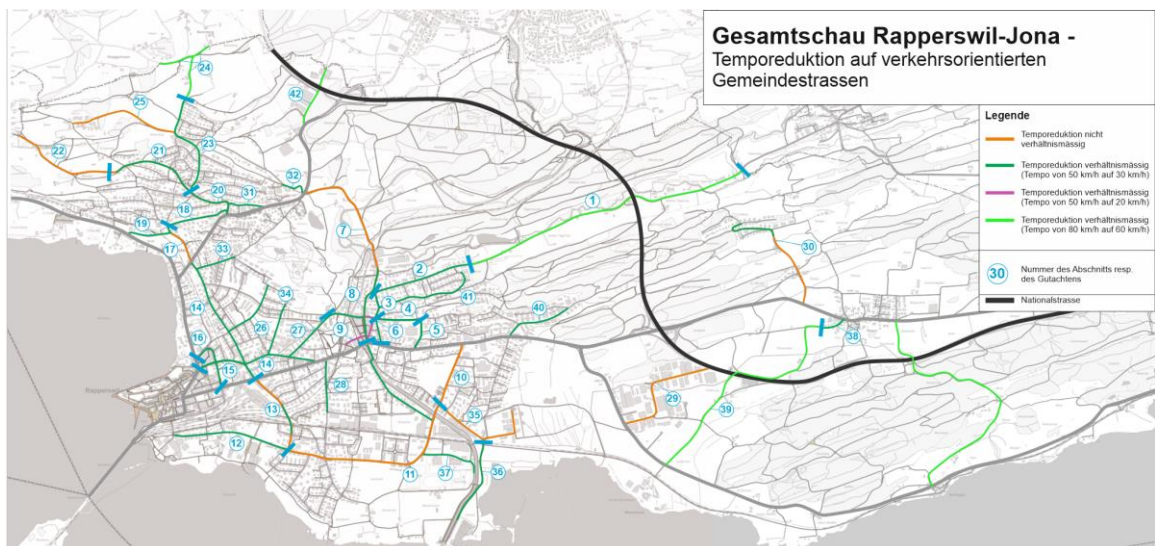


Stadt Rapperswil-Jona  
 Fachbereich Infrastruktur

# Auswirkungen von Temporeduktionen auf verkehrorientierten Gemeindestrassen

Gesamtschau – Teil A und C



3. Juni 2025

ZIM



Für Ihre Mobilität von morgen

# Impressum

## Projektverfasser

SWISSTRAFFIC AG  
Verkehringenieure  
Stampfenbachstrasse 57  
8006 Zürich

## Versionsverzeichnis

Version	Datum	Verfasser	Geprüft von/am	Bemerkung
V 0.9	27.01.2025	ZIM	STS / 28.01.2025	Gesamtschau Teil A und C - definitiv
V 1.0	03.06.2025	ZIM	STS / 28.01.2025	Gesamtschau Teil A und C – definitiv 2.0



Stampfenbachstr. 57  
CH-8006 **ZÜRICH**  
Tel. 044 200 90 20

Chemin Vermont 10  
CH-1006 **LAUSANNE**  
Tel. 021 647 47 38

Rue de l'Avenir 11  
CH-1950 **SION**  
Tel. 027 322 31 11

Bielastrasse 60  
CH-3900 **BRIG**  
Tel. 027 923 33 23

Worbentalstrasse 32  
CH-3063 **ITTIGEN**  
Tel. 031 922 11 22

[info@swisstraffic.ch](mailto:info@swisstraffic.ch)  
[www.swisstraffic.ch](http://www.swisstraffic.ch)

## Inhaltsverzeichnis

Glossar .....	4
TEIL A: Ausgangslage und allgemeine Analyse .....	5
1 Einleitung .....	5
2 Vorgehen .....	6
3 Projektperimeter .....	7
4 Voranalyse zu Temporeduktionen.....	10
TEIL C: Gesamtschau (Zusammenfassung).....	14
Anhang .....	18
Teil B – Strassenanalysen.....	18
Geschwindigkeitsgutachten Schachenstrasse .....	18
Geschwindigkeitsgutachten Moosstrasse.....	18
Geschwindigkeitsgutachten Alte Jonastrasse .....	18

## Glossar

ASP	Abendspitzenstunde
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr in Fahrzeugen pro Tag
FG	zu Fuss gehende
FGST	Fussgängerstreifen
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr
LW	Lastwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MR	Motorräder
MSP	Morgenspitzenstunde
PW	Personenwagen (Auto)
RSI	Road Safety Inspection
STAG	SWISSTRAFFIC AG
SVG	Strassenverkehrsgesetz
v50	Geschwindigkeit, die von 50% aller Fahrzeuge nicht überschritten wird [km/h] (mittlere Geschwindigkeit)
v85	Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird [km/h]
v max	Maximal gemessene Geschwindigkeit [km/h]
VQS:	Verkehrsqualitätsstufe
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

## TEIL A: Ausgangslage und allgemeine Analyse

### 1 Einleitung

Die SWISSTRAFFIC AG ist von der Stadt Rapperswil-Jona beauftragt worden, die Auswirkungen von Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Gemeindestrassen zu untersuchen. Dabei werden alle Gemeindestrassen 1.Klasse so-wie ein Teil der Gemeindestrassen 2.Klasse in Form einer Gesamtschau analysiert und einer Expertise unterzogen.

Im Projekt wird in einem ersten Schritt untersucht, welche Vor- und Nachteile Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen haben können. In einem zweiten Schritt werden alle Gemeindestrassen 1.Klasse und ein Teil der Gemeindestrassen 2.Klasse einer groben Analyse (eine Art «Gutachten light») unterzogen, um die Möglichkeiten von Temporeduktionen aus fachlicher Sicht abschätzen zu können. Das Ziel dabei ist es, eine Gesamtübersicht über die Gemeindestrassen von Rapperswil-Jona zu erhalten, um abschätzen zu können, welche Strassen grundsätzlich für eine Temporeduktion geeignet sind. Die Funktion verkehrsorientierter Strassen ist gegeben, da sie grundsätzlich das übergeordnete Netz bilden und auf die Anforderungen des Strassenverkehrs ausgerichtet sind (VSS-Norm 40040b «Projektierung, Grundlagen. Strassentypen»). Bei den im vorliegenden Projekt untersuchten Abschnitten handelt es sich meist um Sammelstrassen, welche die Verbindung zwischen Quartieren und Hauptverkehrsachsen herstellen (VSS-Norm 40044 «Projektierung, Grundlagen. Strassentyp: Sammelstrasse»). Die meisten dieser Strassen sind innerorts mit Generell 50 km/h signalisiert. Trotzdem möchte die Stadt Rapperswil-Jona klären, ob womöglich auf einigen Gemeindestrassen 1.Klasse eine Temporeduktion aus verkehrstechnischer Sicht sinnvoll wäre. Dabei werden für jeden Abschnitt grob die Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit einer Massnahme analysiert. Zudem werden grob die unterschiedlichen Interessen und die Vor- und Nachteile gegenübergestellt.

Artikel 32 Absatz 3 SVG besagt: «Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken kann von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden.». Artikel 108 Absatz 4 der SSV besagt: «Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

Im vorliegenden Projekt werden diese Gutachten nicht vollständig bereitgestellt («Gutachten light»). Es handelt sich hier folglich nicht um Gutachten, welche direkt für eine Auflage einer Geschwindigkeitsreduktion verwendet werden könnten. Es handelt sich hierbei vielmehr um Voranalysen («Gutachten light»), welche das Ziel verfolgen, eine Aussage machen zu können, ob auf gewissen verkehrsorientierten Strassen in Rapperswil-Jona eine Temporeduktion weiterverfolgt werden kann. Die hier erarbeiteten Grundlagen können für ein allfälliges, nachfolgendes Gutachten verwendet werden. Die effektiven Gutachten müssen insbesondere im Bereich des RSI noch ausführlicher behandelt werden.

Der vorliegende Bericht beinhaltet den Teil A (Ausgangslage und allgemeine Analysen) sowie den Teil C (Gesamtschau) des Projekts. Die detaillierten Strassenanalysen sind in einem beiliegenden Bericht als Teil B (Strassenanalysen) zu finden.

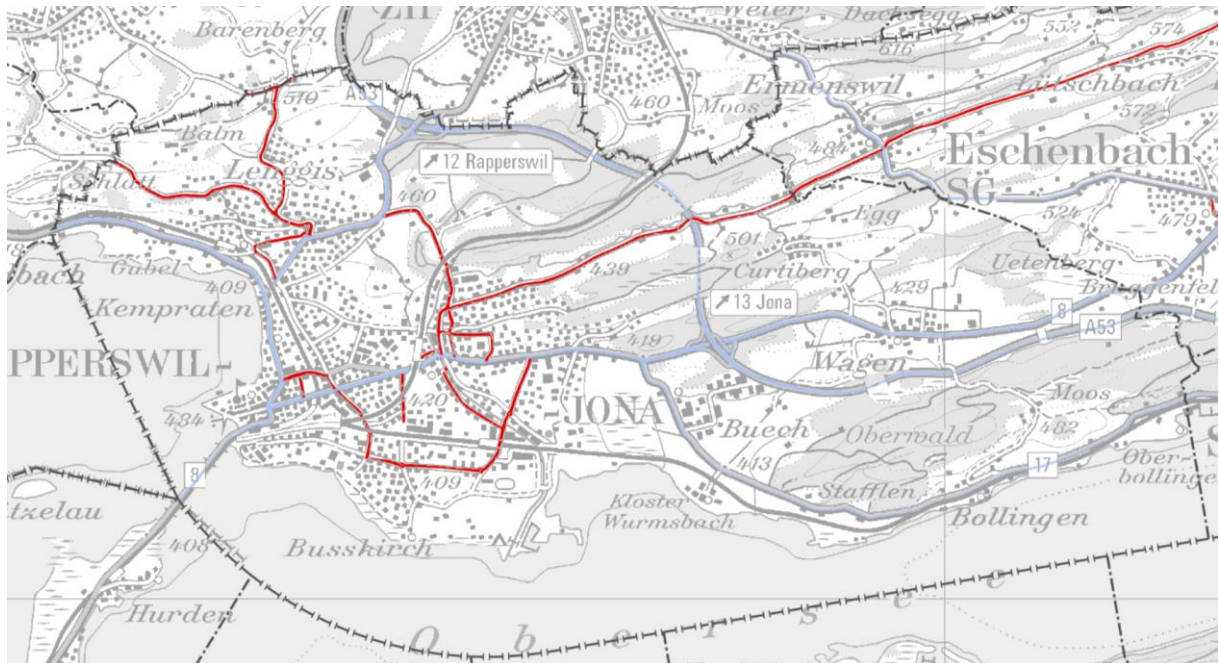
## 2 Vorgehen

Im vorliegenden Gesamtbericht werden zunächst **allgemeine Analysen zur Temporeduktion** auf verkehrsorientierten Strassen aufgeführt. Anschliessend werden alle Abschnitte gemäss Projektperimeter (siehe nächstes Kapitel) einer Strassenanalyse unterzogen. Der Inhalt dieser Strassenanalysen beinhaltet die folgenden Punkte:

- Darstellung der **heutigen Verkehrsinfrastruktur** (Signalisierte Geschwindigkeit; Ausbaugrad der Fahrbahn; Infrastrukturmassnahmen vorhanden etc.)
- **Verkehrsmenge und gefahrene Geschwindigkeit:**  
Zur Erfassung der heutigen Verkehrssituation (Fahrzeugmengen und Geschwindigkeit) wurde für einige Strassenabschnitte eine einwöchige (7 x 24h) Verkehrsmessung mit swissRADAR (Seitenradar zur Erfassung des MIV) durchgeführt. Dabei wurde der Verkehr während einer Woche in beide Richtungen erfasst, wobei die Anzahl Fahrzeuge (klassifiziert nach MR, PW und LW) und die Geschwindigkeit in beide Richtungen erhoben wurden. Die Anzahl Messungen sowie die Messstandorte sind im folgenden Kapitel «Projektperimeter» aufgeführt.  
Anhand dieser Messung kann einerseits die Verkehrsbelastung der Strassen, andererseits das heute gefahrene Geschwindigkeitsniveau aufgezeigt werden.
- Aufzeigen des **Unfallgeschehens** auf dem analysierten Abschnitt:  
Für die Analyse werden die Daten der Unfallstatistik des Bundes der letzten 10 Jahre herangezogen. Dadurch lassen sich rasch Unfallschwerpunkte und Schwachstellen im Strassennetz analysieren.
- Darstellung der vorhandenen **Sicherheitsdefizite:**  
Im Normalfall wird für ein Gutachten ein detailliertes RSI (Road Safety Inspection) für den betroffenen Strassenabschnitt erstellt. Dies würde den Rahmen dieser Gesamtschau sprengen, weshalb für jeden Abschnitt eine Grobanalyse der Sicherheitsdefizite durchgeführt wird. Dabei werden nur die wichtigsten und bedeutendsten Sicherheitsdefizite eines Strassenabschnitts aufgeführt.
- Analyse der **Lärmbelastung** entlang eines Strassenabschnitts:  
Anhand der Daten des Geoportals des Bundes resp. des Kantons St. Gallen wird die Lärmbelastung der umliegenden Wohnhäuser aufgrund der Verkehrsbelastung abgeschätzt.
- Grobe Abschätzung der **Wirkung einer Temporeduktion:**
  - o Potenzielle Verkehrsverlagerung möglich?
  - o Zeitverluste?
  - o Optimierung Verkehrssicherheit und Lärmbelastung?
- **Interessensabwägung** zwischen verschiedenen Nutzern (Anwohner, Verkehrslast etc.)

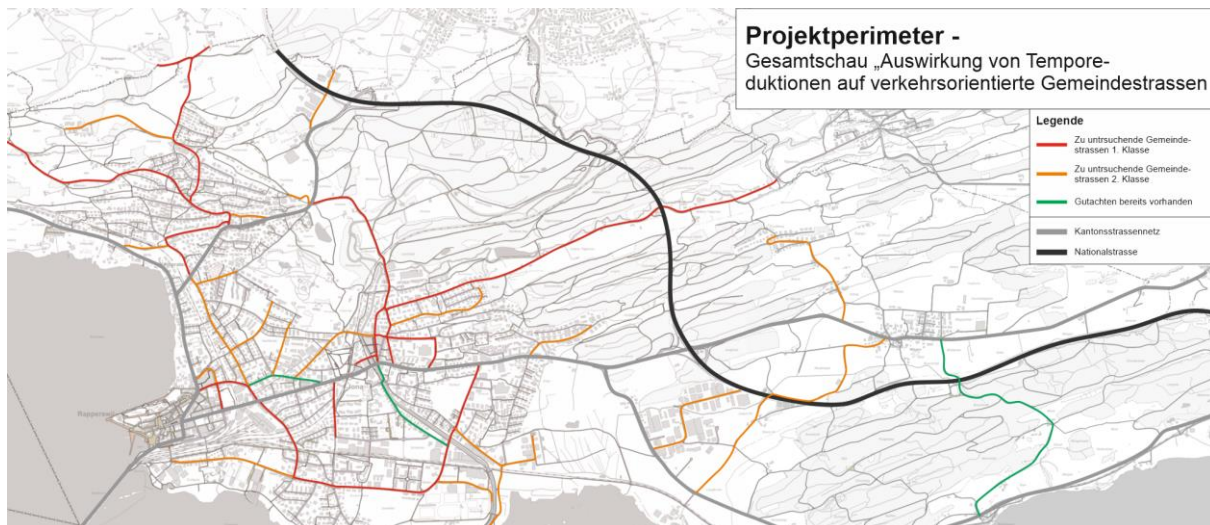
### 3 Projektperimeter

Die folgende Abbildung zeigt den Untersuchungsperimeter. In der Abbildung sind in Rot alle Gemeindestrassen 1.Klasse der Stadt Rapperswil-Jona eingezeichnet. Zu diesen Strassenabschnitten kommen noch weitere Strassen (vom Auftraggeber ausgewählte Gemeindestrassen 2. Klasse) gemäss Detailkonzept hinzu.



*Situation des Untersuchungsperimeters (Grobübersicht)*

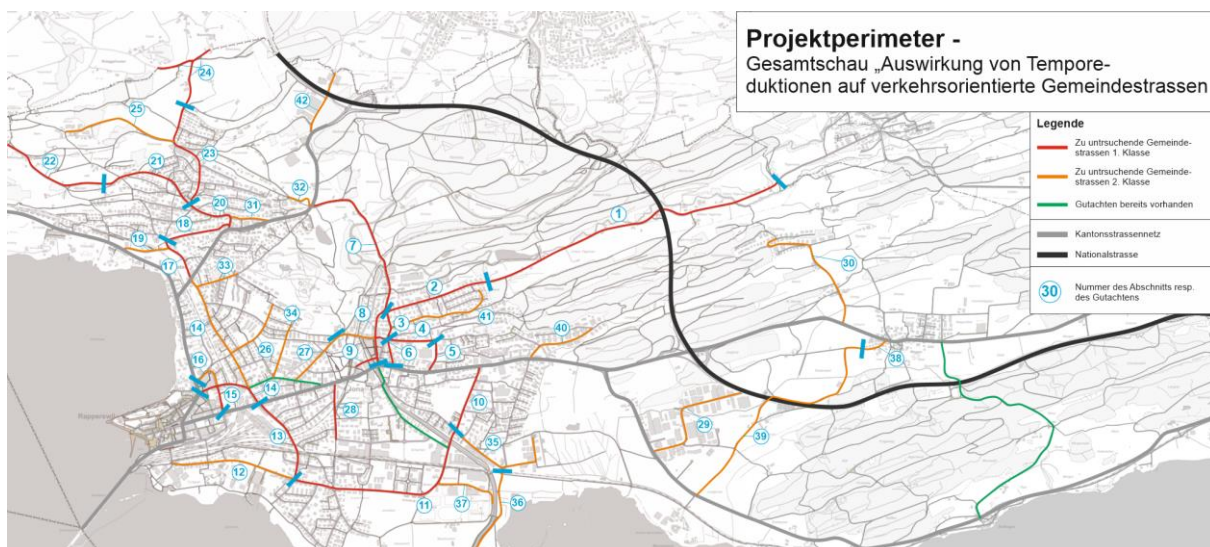
Die folgende Abbildung zeigt das eigentliche Strassennetz, das im vorliegenden Projekt untersucht wird. Dieser Plan ist dem vorliegenden Bericht als Anhang beigelegt (PDF: **Anhang1\_Projektperimeter\_Strassennetz**).



Massgebendes Strassennetz (Gemeindestrassen 1. und teilweise 2.Klasse)

Für die Abschätzung des Aufwands sowie die Eruiierung der Anzahl Verkehrsmessungen wurde auf Basis dieses Strassennetzes eine Aufteilung in Strassenabschnitte vorgenommen. Ziel ist es schlussendlich, für jeden Strassenabschnitt ein Verkehrsgutachten «light» zu erstellen. Wie die folgende Abbildung zeigt, wird mit ca. **42 relevanten Abschnitten** gerechnet. Diese Abbildung ist der Offerte ebenfalls als Anhang beigelegt

(PDF: *Anhang2\_Projektperimeter\_Abschnitte\_Gutachten*).



Zu untersuchende Abschnitte; Anzahl Gutachten

Nummer	Name	Radarmessung
1	Tägernaustrasse ausserorts	Ja
2	Tägernaustrasse innerorts	Ja
3	Aubrigstrasse	Nein
4	Oberwiesstrasse	Ja
5	Bollwiesstrasse	Nein
6	Neuhofstrasse inkl. Molkereistrasse	Nein
7	Holzswiesstrasse	Ja
8	Allmeindstrasse	Ja
9	Bühlstrasse	Nein
10	Feldlistrasse	Ja
11	Oberseestrasse	Ja
12	Oberseestrasse West	Ja
13	Schönbodenstrasse	Ja
14	Kreuzstrasse Nord und Süd	Ja
15	Alte Jonastrasse West	Ja
16	Kniestrasse (Nord und Süd)	Nein
17	Fluhstrasse	Ja
18	Belsitostrasse	Ja
19	Gubelfeldstrasse	Ja
20	Lenggiserstrasse	Ja
21	Hombrechtikerstrasse innerorts	Ja
22	Hombrechtikerstrasse ausserorts	Ja
23	Bubikerstrasse innerorts	Ja
24	Bubikerstrasse ausserorts	Ja
25	Balmstrasse	Ja
26	Attenhoferstrasse	Ja
27	Spinnereistrasse / Werkstrasse	Ja
28	Eichfeldstrasse	Ja
29	Buechstrasse	Ja
30	Curtibergstrasse	Ja
31	Kreuzackerstrasse	Ja
32	Frohbergstrasse	Nein
33	Meienbergstrasse	Ja
34	Bildaustrasse	Ja
35	Stampfstrasse Nord	Ja
36	Stampfstrasse Süd	Ja
37	Grünfeldstrasse	Ja
38	Austrasse innerorts	Nein
39	Austrasse ausserorts	Ja
40	Hummelbergstrasse	Ja
41	Rainstrasse	Ja
42	Engelhölzlistrasse	Nein

Wie in der oberen Abbildung und der anschliessenden Tabelle zu sehen ist, wurden auf den 42 definierten Abschnitten insgesamt **34 Radarmessungen** durchgeführt.

## 4 Voranalyse zu Temporeduktionen

In der VSS-Norm SN 40 040b «Strassentypen» werden die Aufgaben eines Strassentyps beschrieben. Dabei werden die Begriffe verkehrsorientierte resp. siedlungsorientierte Strassen definiert.

**«Verkehrsorientierte Strassen bilden das übergeordnete Netz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Diese Strassen sind primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs auszurichten. Bei der Projektierung sind normale Ausbaugrössen anzuwenden, und die geometrischen Normalprofile sind über möglichst lange Strassen beizubehalten. Der leichte Zweiradverkehr (Rad- und Mofaverkehr) und der Fussgängerverkehr sollen soweit möglich getrennt geführt oder zumindest geregelt werden.»** (VSS-Norm SN 40 040b; S. 2)

**«Siedlungsorientierte Strassen sind verkehrlich untergeordnete Strassen, welche allen Verkehrsteilnehmern für die Erschliessung zur Verfügung stehen; neben Fahren sind auch Anhalten, Wenden und Güterumschlag zulässig. Für den leichten Zweiradverkehr ist im Allgemeinen keine besondere Regelung notwendig. Die Strassen sind so zu gestalten, dass sie mit kleinen Geschwindigkeiten befahren werden. Bei der Projektierung sollen deshalb reduzierte Ausbaugrössen angewendet werden. Gegebenenfalls sind bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zweckmässig. Jeder Benützer soll aufgrund der Gestaltung erkennen, dass er sich auf einer siedlungsorientierten Strasse befindet.»** (VSS-Norm SN 40 040b; S. 2)

Bei den untersuchten, verkehrsorientierten Gemeindestrassen handelt es sich gemäss Typisierung in der VSS-Norm 40 040b fast ausschliesslich um Sammel- oder Erschliessungsstrassen. Nur einzelne Strassen (z.B. Tägerautrasse, Bubikerstrasse, Hombrechtikerstrasse etc.) können grundsätzlich als Verbindungsstrassen angesehen werden. Die grundlegenden Funktionen von Sammel- oder Erschliessungsstrassen können wie folgt zusammengefasst werden:

- Geographische Funktion ist örtlich / quartierintern
- Sammeln resp. Erschliessen als Hauptaufgabe der Strasse
- Ausbaugrad ist auf reduzierte Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten auszurichten
- Gestaltungsmassnahmen für Aufenthalt und Begrenzung im Strassenraum

Die Analyse der VSS-Norm zeigt, dass es nicht ausgeschlossen ist, auf verkehrsorientierten Strassen eine reduzierte Geschwindigkeit einzuführen.

Temporeduktionen auf Strassen haben eine Vielzahl von Auswirkungen auf verschiedene Bereiche. Die folgenden, **positiven** und **negativen** Effekte können unabhängig vom Typ und der Funktion der Strasse aufgeführt werden:

### **Bereich Verkehrssicherheit**

- **Unfallreduktion:** Eine Verringerung der Geschwindigkeit führt häufig zu einer Reduktion der Unfallhäufigkeit und -schwere. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten haben Fahrzeuglenkende grundsätzlich mehr Zeit, auf unvorhergesehene Ereignisse zu reagieren. Zudem ist die Energie bei einem Aufprall geringer, was oft im Falle eines Unfalles zu weniger schweren Verletzungen führt.
- **Verbesserte Reaktionszeiten:** Niedrigere Geschwindigkeiten ermöglichen es den Fahrzeuglenkenden, schneller und sicherer auf Gefahren zu reagieren.

### **Bereich Umwelt und Lebensqualität**

- **Reduktion von Emissionen:** Temporeduktionen können zu einem Rückgang der Treibhausgasemissionen und anderer Schadstoffe führen. Bei moderateren Geschwindigkeiten verbrauchen Fahrzeuge tendenziell weniger Kraftstoff, was zu geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen führt.
- **Lärminderung:** Langsamere Fahrzeuge erzeugen weniger Lärm, was besonders in städtischen Gebieten oder in der Nähe von Wohngebieten von Vorteil ist.
- **Verbesserte Lebensqualität:** Weniger Lärm und bessere Luftqualität tragen zu einer höheren Lebensqualität für Anwohnerinnen und Anwohner bei. Ausserdem kann die Reduktion der Unfallgefahr zu einem sichereren Gefühl für zu Fuss Gehende und Radfahrende führen, was deren Mobilität und Nutzung des öffentlichen Raums fördert. Generell kann eine Temporeduktion zu einer erhöhten Nutzung alternativer Verkehrsmittel führen.

### **Bereich Verkehrsablauf**

- **Erhöhter Verkehrsfluss:** In bestimmten Situationen, insbesondere in städtischen Gebieten, kann eine Temporeduktion zu einem flüssigeren Verkehr führen. Studien zeigen, dass bei tieferer Geschwindigkeit die maximale Auslastungskapazität einer Strasse zunimmt.
- **Vermeidung von Staus:** Vor allem auf Autobahnen kann eine gleichmässige und niedrigere Geschwindigkeit dazu beitragen, Staus zu vermeiden, die durch abruptes Bremsen und Beschleunigen verursacht werden.
- **Längere Fahrzeiten:** Niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen können zu längeren Reisezeiten führen, was besonders im Güterverkehr wirtschaftliche Auswirkungen haben kann. Insbesondere für Pendler, die täglich auf der Strasse fahren, kann sich die negativ auf die Work-Life-Balance auswirken.
- **Öffentlicher Verkehr:** Auch der öffentliche Verkehr könnte durch längere Fahrzeiten betroffen sein, was die Attraktivität von Bus- und Bahnverbindungen reduzieren könnte.

### **Öffentliche Akzeptanz:**

- **Akzeptanzprobleme:** Bei der Anpassung der Standardgeschwindigkeit auf Strassen kann es anfänglichen Widerstand gegen Temporeduktionen geben, insbesondere wenn die Massnahmen als unnötig oder belastend empfunden werden. Eine gute Kommunikation und Aufklärung über die Vorteile sind dabei unabdingbar.
- **Unzufriedenheit:** Einige Verkehrsteilnehmende könnten mit niedrigeren Geschwindigkeitsbegrenzungen unzufrieden sein und sich weniger an die Regeln halten, was zu Spannungen und potenziell riskanten Fahrmanövern führen kann.

### **Wirtschaftliche Auswirkungen**

- **Reduzierte Unfallkosten:** Weniger und weniger schwere Unfälle führen zu geringeren Kosten für Rettungsdienste, Krankenhäuser und Versicherungen.
- **Auswirkungen auf den Warenverkehr:** Temporeduktionen können in einigen Fällen den Warenverkehr verlangsamen, was zu längeren Lieferzeiten und möglicherweise höheren Kosten führen kann. Jedoch wird dies oft durch die positiven Effekte auf den Verkehrsfluss und die Reduktion von Staus ausgeglichen.
- **Implementierungskosten:** Die Einführung neuer Geschwindigkeitsbegrenzungen erfordert Investitionen in Schilder, Überwachungssysteme und die Durchsetzung der Regeln.
- **Überwachungskosten:** Die Kosten für die Überwachung und Durchsetzung niedrigerer Geschwindigkeitsbegrenzungen können erheblich sein. Die Einführung von Temporeduktionen sollte immer wieder überwacht und durchgesetzt werden.

Insgesamt zeigen die aufgeführten Punkte, dass Temporeduktionen auf Strassen positive Effekte auf die Verkehrssicherheit, die Umwelt und die Lebensqualität haben können, während die negativen Auswirkungen oft durch sorgfältige Planung und Kommunikation minimiert werden können.

## TEIL C: Gesamtschau (Zusammenfassung)

Die SWISSTRAFFIC AG hat im Sommer 2024 eine Gesamtschau der verkehrsorientierten Gemeindestrassen der Stadt Rapperswil-Jona durchgeführt. Dabei wurden insgesamt 42 Strassenabschnitte untersucht, wobei die Frage im Vordergrund stand, ob eine Geschwindigkeitsreduktion aus verkehrstechnischer Sicht grundsätzlich verhältnismässig ist.

Zur Beurteilung des heutigen Geschwindigkeitsregimes wurde zudem auf fast allen Abschnitten (34 von 42) eine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. Diese Messung fand im Mai 2024 statt. Die Analysen wurden anschliessend in den Monaten Juni – September 2024 vollzogen. Die detaillierten Analysen pro Abschnitt liegen dem vorliegenden Dokument als Anhang in Berichtform bei (Teil B – Strassenanalysen).

Wie die folgende Tabelle zeigt, ergeben die Analysen, dass eine Geschwindigkeitsreduktion auf insgesamt 37 Strassenabschnitten als verhältnismässig eingeschätzt wird (inkl. bereits durchgeführter Gutachten). Nur auf 8 Abschnitten wird die Situation so beurteilt, dass eine Geschwindigkeitsreduktion als nicht verhältnismässig eingestuft wird. Die folgenden Gründe stehen im Vordergrund, weshalb gewisse Strassenabschnitte als nicht geeignet für eine Geschwindigkeitsreduktion eingestuft werden:

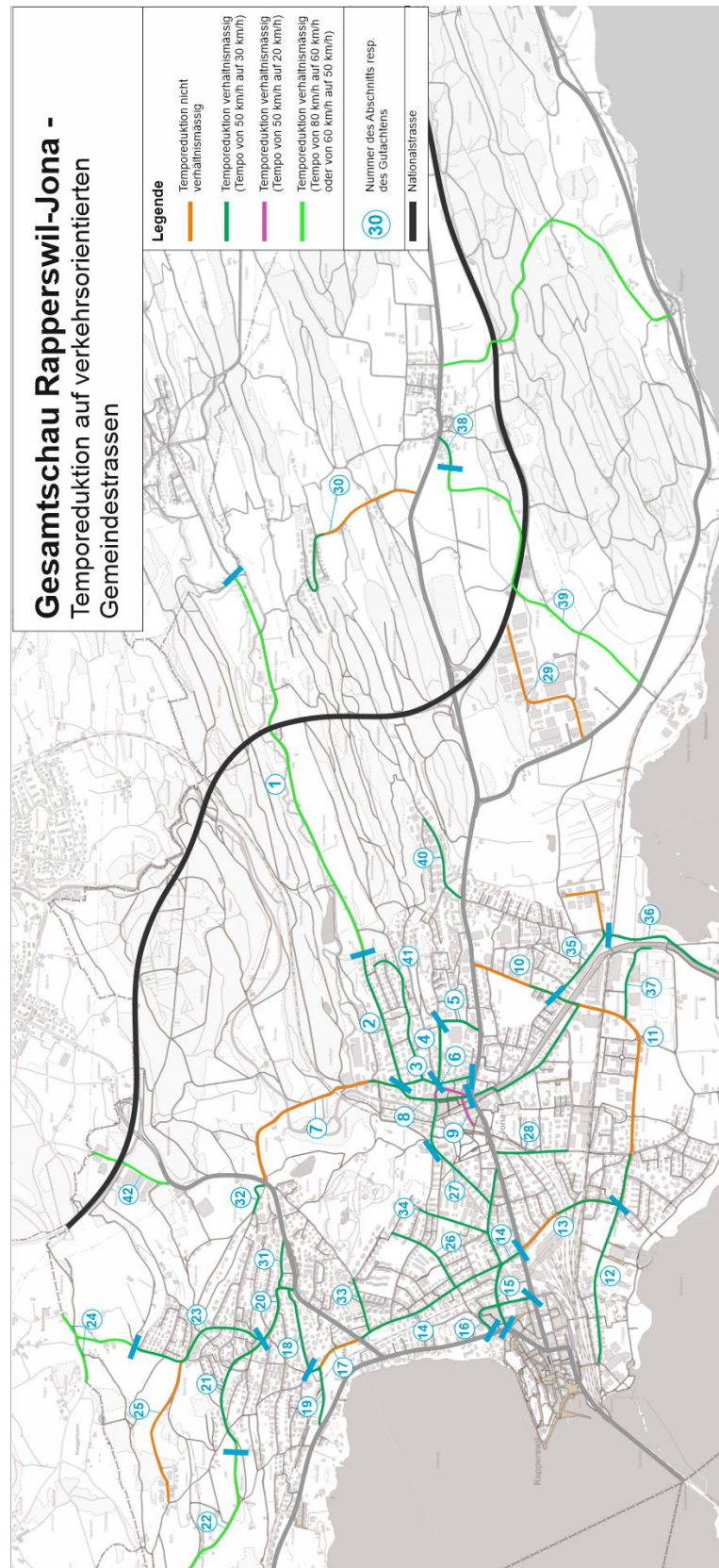
- Funktion der Strasse im Gesamtnetz: Teil des Basisnetz mit Verbindungsfunktion
- Keine offensichtlichen Defizite; keine sicherheitsrelevanten Mängel
- Lage im Netz (z.B. innerhalb Industriegebiet oder Ausserortscharakter)

Die Analyse hat ergeben, dass grundsätzlich im gesamten Siedlungsnetz eine Temporeduktion auf 30 km/h als verhältnismässig erachtet werden kann. Ausnahmen sind die Kantonsstrassen (wurden im vorliegenden Bericht nicht untersucht) sowie weitere Strassenabschnitte wie bspw. die Fluhstrasse, Feldlistrasse, Teile der Schönbodenstrasse oder Oberseestrasse. Die daran angrenzenden untergeordneten Strassen sind im Sinne des Netzgedankens in die Überlegungen einer allfälligen Temporeduktion miteinzubeziehen.

Nummer	Name	Radar- messung	Verhältnismässigkeit v- Reduktion	Bemerkung
1	Tägernaustrasse ausserorts	Ja	verhältnismässig	Von 80 km/h auf 60 km/h
2	Tägernaustrasse innerorts	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
3	Aubrigstrasse	Nein	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
4	Oberviesstrasse	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
5	Boilwiesstrasse	Nein	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
6	Neuhofstrasse	Nein	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 20 km/h (Begenungszone möglich)
7	Holzwisstrasse (inkl. Molkereistr.)	Ja	nicht verhältnismässig	Nur auf einem Teil der Strecke sinnvoll
8	Allmeindstrasse	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
9	Bühlstrasse	Nein	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 20 km/h (Begenungszone möglich)
10	Feldlistrasse	Ja	nicht verhältnismässig	Funktion im Basisnetz
11	Oberseestrasse	Ja	nicht verhältnismässig	Funktion im Basisnetz
12	Oberseestrasse West	Ja	verhältnismässig	Bestehende Tempo-30-Zone kann erweitert werden
13	Schönbodenstrasse	Ja	nicht verhältnismässig	Funktion im Basisnetz
14	Kreuzstrasse Nord und Süd	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
15	Alte Jonastrasse West	Nein	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
16	Kniestrasse (Nord und Süd)	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
17	Fluhstrasse	Ja	nicht verhältnismässig	Keine enormen Defizite
18	Belsitostrasse	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
19	Gubelfeldstrasse	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
20	Lenggiserstrasse	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
21	Hombrechtikerstrasse innerorts	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
22	Hombrechtikerstrasse ausserorts	Ja	verhältnismässig	Von 60 km/h auf 50 km/h
23	Bubikerstrasse innerorts	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
24	Bubikerstrasse ausserorts	Ja	verhältnismässig	Von 80 km/h auf 60 km/h
25	Balmstrasse	Ja	nicht verhältnismässig	Geringe Verkehrslast und übersichtlich
26	Attenhoferstrasse	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
27	Spinnereistrasse / Werkstrasse	Ja	verhältnismässig	Bestehende Tempo-30-Zone kann belassen werden
28	Eichfeldstrasse	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
29	Buechstrasse	Ja	nicht verhältnismässig	Industriegebiet
30	Curtibergstrasse	Ja	nicht verhältnismässig	Nur im letzten Abschnitt auf 30 km/h
31	Kreuzackerstrasse	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
32	Frohbergstrasse	Nein	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
33	Meienbergstrasse	Ja	verhältnismässig	Bestehende Tempo-30-Zone kann belassen werden
34	Bildaustrasse	Ja	verhältnismässig	Bestehende Tempo-30-Zone kann belassen werden
35	Stampfstrasse Nord	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
36	Stampfstrasse Süd	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
37	Grünfeldstrasse	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
38	Austrasse innerorts	Nein	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
39	Austrasse ausserorts	Ja	verhältnismässig	Von 80 km/h auf 60 km/h
40	Hummelbergstrasse	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
41	Rainstrasse	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
42	Engelhölzlistrasse	Nein	verhältnismässig	Von 80 km/h auf 60 km/h
2025	Alte Jonastrasse	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
2023	Schachenstrasse	Ja	verhältnismässig	Von 50 km/h auf 30 km/h
2023	Moosstrasse	Ja	verhältnismässig	Von 80 km/h auf 60 km/h

### Ergebnis der Analyse: Verhältnismässigkeit einer v-Reduktion pro Abschnitt

Die folgende, geografische Übersicht zeigt, dass die Geschwindigkeit grundsätzlich im Zentrum von Jona und in sämtlichen Quartieren nördlich der Alten Jonastrasse (Bildau, Kempraten, Lenggis) reduziert werden könnte. Gleiches gilt für einige Ausserortsstrassen im östlichen Teil der Gemeinde (Austrasse, Moosstrasse, Curtibergstrasse etc.). Demgegenüber wird eine Geschwindigkeitsreduktion auf vielen Verbindungsstrassen südlich der Neuen Jonastrasse als nicht verhältnismässig eingestuft (Feldli-, Obersee- und Teile der Schönbodenstrasse).



Zusammenfassung; Gesamtschau in Bezug auf v-Reduktionen in Rapperswil-Jona

Ittigen, 3. Juni 2025

**Marc ZIMMERMANN**

MSc Verkehrsingenieur ETHL  
Zert. Verkehrssicherheit RSA/RSI/BSM  
Experte Künstliche Intelligenz

**Silvan STURZENEGGER, CAO**

Chief Analytics Officer  
Mitglied der Geschäftsleitung  
Bereichsleiter Verkehrsplanung  
MSc Geografie  
Verkehrsplaner, Verkehrsmodellierer

## **Anhang**

### **Teil B – Strassenanalysen**

- Bericht als PDF

### **Geschwindigkeitsgutachten Schachenstrasse**

- Gutachten als PDF: «20230718\_Rapperswil\_Jona\_vGutachten\_Schachenstrasse»; 18.07.2023

### **Geschwindigkeitsgutachten Moosstrasse**

- Gutachten als PDF: «20230718\_Rapperswil\_Jona\_vGutachten\_Moosstrasse»; 18.07.2023

### **Geschwindigkeitsgutachten Alte Jonastrasse**

- Gutachten als PDF: «20250211\_Rapperswil\_Jona\_vGutachten\_Alte Jonastrasse v3»; 11.02.2025