

Gesamtverkehrsoptimierung

Schlussbericht Konzept



Ernst **Basler + Partner** AG

Patrick Ruggli
Barbara Burger
Lorenz Raymann

Zürich, 12.11.2003

Vorwort

Seit Jahrzehnten beschäftigt sich Rapperswil/Jona mit dem Bau eines Strassentunnels zur Sanierung des hoch belasteten Siedlungsgebietes. Mit den im Jahr 2000 durch den Kanton zielstrebig aufgenommenen Projektierungsarbeiten kam Bewegung in die Sanierungsplanung.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung des Tunnels und die Entwicklung der flankierenden Massnahmen zur ersten Etappe (Kernentlastung Rapperswil) führten unter anderem zu zwei wichtigen Erkenntnissen über die Effekte dieses Grossvorhabens. Erstens zeigt die Situationsanalyse einen sehr hohen Anteil Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse Hüllistein–Rütistrasse–Zürcherstrasse–Obere und Untere Bahnhofstrasse. Auf der Ost-West-Achse St. Gallerstrasse–Neue Jonastrasse ist dieser Anteil jedoch sehr klein. Da der Tunnel ausgesprochen günstig in der Nord-Süd-Achse verläuft, bewirkt er auf dieser einen sehr hohen Entlastungseffekt.

Zweitens ist zu erwarten, dass der Sanierungseffekt auf der Nord-Süd-Achse solange anhält, als nicht eine weitere Zunahme und fehlgeleitete Lenkung des motorisierten Individualverkehrs den Entlastungseffekt zunichte macht. Es gilt deshalb, eine unkontrollierte Zunahme des motorisierten Binnen- und des Ziel-/Quellverkehrs auf der Strasse zu vermeiden.

Angesichts dieser Erkenntnisse haben der Stadtrat Rapperswil und der Gemeinderat Jona beschlossen, unter dem Titel Gesamtverkehrsoptimierung ein Konzept zu erarbeiten, das folgende Absichten erfüllen soll:

- Die grossen Sanierungseffekte des Tunnelbauwerkes im Nord-Süd-Korridor sollen durch geeignete Massnahmen langfristig sichergestellt werden.
- Auch im Korridor der Ost-West-Achse sollen Sanierungseffekte erzielt werden und soll eine weitere Siedlungsentwicklung sowie die dazu notwendige Mobilität möglich sein.

Dieser Angebotsfall mit Tunnel ist dann finanzierbar, wenn der Bund einen grossen Teil der Investitionskosten übernimmt. Da dies noch nicht garantiert ist und ein definitiver Entscheid zur Finanzierung noch einige Zeit in Anspruch nimmt, wird mit dem Konzept zur Gesamtverkehrsoptimierung auch noch folgende dritte Absicht verfolgt:

- Mit einem Angebotsfall ohne Tunnel soll aufgezeigt werden, wie bei einem allfälligen negativen Finanzierungsentscheid zum Tunnel in allen Korridoren Sanierungseffekte erzielt, und wie eine weitere Siedlungsentwicklung mit der dazu notwendigen Mobilität aussehen kann.

Gerade die Arbeit am Angebotsfall ohne Tunnel hat klar aufgezeigt, dass nur mit dem Entlastungstunnel Rapperswil-Jona der Handlungsspielraum insbesondere im Transitkorridor für eine nachhaltige Steigerung der Lebens- und Umweltqualität erzielt werden kann. Der Tunnel wird für die Raumentwicklung der Agglomeration Rapperswil-Jona somit einen eigentlichen "Quantensprung" darstellen. Setzen wir alles daran, dass in den weiteren Entscheidungsprozessen diese breit verankerte Erkenntnis Richtschnur für das Handeln aller Verantwortungsträger darstellt.

Rapperswil/Jona, den 12.11.2003

Stadtrat Rapperswil Gemeinderat Jona

Zusammenfassung

Anlass	Abgase, Lärm, stockende Kolonnen und Schleichverkehr plagen seit längerer Zeit die Bewohner von Rapperswil und Jona. Hohe Verkehrsmengen auf den Hauptachsen mit Werten zwischen 15'000–23'000 Fahrzeugen/Tag bewirken Verspätungen bei den Bussen, reduzieren die Aufenthaltsqualität für Fussgänger und gefährden die Radfahrer. Darum projiziert der Kanton einen Tunnel vom Seedamm bis zur Oberlandautobahn. Trotz dieser grossen Strassenbauinvestition ist auch in Zukunft im Wirtschaftsraum Rapperswil/Jona mit erheblichem Verkehr und mit zum Teil hohen Verkehrsmengen auf einzelnen Strassen zu rechnen. Zudem birgt die Nutzung der vorhandenen Entwicklungspotenziale von Rapperswil/Jona in Kombination mit einer stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichteten Erschliessung die Gefahr, dass das durch den Tunnel entlastete Strassennetz rasch wieder gefüllt wird. Es braucht eine abgestimmte Verkehrs- und Siedlungspolitik.
Zwei Angebotsfälle: mit/ohne Tunnel	Da der definitive Entscheid für den Bau der Verkehrsentslastung Rapperswil/Jona noch nicht gefallen ist, werden im Projekt Gesamtverkehrsoptimierung (GVO) bewusst die zwei Angebotsfälle „mit Tunnel“ und „ohne Tunnel“ dargestellt.
Beteiligung der Bevölkerung	Die Stadt Rapperswil und die Gemeinde Jona haben der Beteiligung der Bevölkerung eine grosse Bedeutung beigemessen. Wichtigster Ansprechpartner für Behörden und Planer war die Interessengruppe, bei der Vertreter aus allen Parteien, aus verschiedenen Verbänden und Vereinen Einsitz hatten.
Motorisierter Individualverkehr als Hauptproblem	Die grössten Probleme verursacht der motorisierte Individualverkehr insbesondere auf den zeitweise überlasteten Hauptachsen und zunehmend auch auf Schleichwegen durch die Quartiere. Das Auto ist das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel in Rapperswil/Jona, denn etwa 110'000 Fahrten oder über 70% aller täglichen Wege werden damit zurückgelegt. Der grösste Teil des motorisierten Individualverkehrs ist hausgemacht (Binnenverkehr, Ziel-/Quellverkehr). Der Durchgangsverkehr bezogen auf Rapperswil/Jona macht nur 13% der Anzahl Wege und 25% der Fahrzeugkilometer aus. Über 50% der Wege und der Fahrzeugkilometer haben Ziel oder Quelle in Rapperswil/Jona. Auch der Anteil der Fahrten, die vollständig innerhalb von Rapperswil/Jona abgewickelt werden (sog. Binnenverkehr), ist mit 32% der Wege und mit 21% der Fahrzeugkilometer beträchtlich.
Tunnel reduziert Verkehr auf dem Transitkorridor um 60–90%	Diese Erkenntnis bedeutet aber keineswegs, dass der Durchgangsverkehr heute keine Probleme verursacht. Auf den Achsen Seedamm–Hüllistein bzw. Gubel liegt der Anteil bei hohen 35–50%. Mit der Linienführung des vom Kanton projizierten Tunnels werden diejenigen Strassen entlastet,

die am stärksten vom Durchgangsverkehr betroffen sind (Transitkorridor). Die beiden vorgesehenen Anschlüsse Teuchelweiher und Kempraten erhöhen den Nutzen des Tunnels weiter, denn sie lenken auch einen beträchtlichen Teil des Ziel-/Quellverkehrs sowie des Binnenverkehrs zusätzlich in den Tunnel. Die Verkehrsreduktion beträgt auf dem heutigen oberirdischen Transitkorridor je nach Abschnitt zwischen 60 und 90%.

Keine Entlastung auf
St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse
durch Tunnel

Die Achse St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse bleibt auch mit Tunnel punkto Verkehrsmenge problematisch. Die Verkehrsmengen an diesem intensiv genutzten Strassenzug können kaum verringert werden. Für diesen Abschnitt müssen andere Massnahmen entwickelt werden, die helfen eine Zunahme der Belastungen zu vermeiden und die Siedlungsqualität zu erhöhen.

Verkehrswachstum durch
Siedlungsentwicklung

Ein schwierig zu durchbrechender Problembereich ist das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs, das hauptsächlich durch die weitere, nicht auf den öffentlichen Verkehr abgestimmte Siedlungsentwicklung verursacht wird. Bereits die Nutzung der heutigen Zonenplanreserven in Rapperswil/Jona würde an einigen Stellen im Verkehrsnetz eine spürbare Verschärfung der Stausituationen bewirken. Auch das Wachstum der umliegenden Gemeinden beeinflusst das strassenseitige Verkehrsgeschehen in Rapperswil/Jona beträchtlich.

Angebot lokaler öffentlicher
Verkehr ungenügend

Umso wichtiger ist eine Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Bislang entspricht das Angebot des lokalen öffentlichen Verkehrs nicht den Ansprüchen einer Agglomeration mit 25'000 Einwohnern. Die grössten Schwachpunkte sind die zeitliche Verfügbarkeit (nur Halbstundentakt), Taktlücken und verdünntes Angebot am Wochenende, kompliziertes Liniennetz (Rundkurssystem), grosse Verlustzeiten infolge Staus des motorisierten Individualverkehrs im Zentrum von Rapperswil und auf der Achse St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse.

Mängel im Langsamverkehr

Im Bereich Langsamverkehr werden die langen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, gewisse Lücken im Radwegnetz, die ungenügende Durchlässigkeit des Gleisareals des Bahnhofs Rapperswil und die z.T. unattraktiven Veloabstellplätze bei den Warenhäusern und Einkaufszentren, an Bahnhöfen und bei öffentlichen Einrichtungen bemängelt.

Ziel orientierte Strategie

Die Gemeinden wollen eine weitere Siedlungsentwicklung ermöglichen. Dies ist unweigerlich mit einer Verkehrszunahme verbunden. Eine hauptsächlich auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtete Ausbaustrategie scheidet aber insbesondere an Platz- und Geldmangel und führt zu einer weiteren Minderung der Lebens- und Aufenthaltsqualität. Daher sind geeignete Mobilitätsformen zu suchen. Mittels eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs und attraktiven Langsamverkehrsnetzen soll das Verkehrsverhalten so beeinflusst werden, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs gesenkt werden kann. Die Voraussetzungen sind auf-

grund der im Allgemeinen flachen Topografie und des heute hohen Anteils der kurzen Autofahrten sehr gut: Über ein Drittel der Autofahrten sind kürzer als drei Kilometer.

In verschiedenen Workshops mit dem Stadtrat Rapperswil und dem Gemeinderat Jona wurden aufgrund der Situationsanalyse zehn einprägsame Leitlinien formuliert. Sie stehen im Sinne einer Strategie und zeigen auf, über welchen Weg Lösungen entwickelt und umgesetzt werden. Dieses Bündel von Absichten muss als Ganzes betrachtet werden.

- 10 Leitlinien
- (1) Wir sorgen für ein funktionstüchtiges Verkehrssystem zum Wohle von Wirtschaft und Gesellschaft unter Berücksichtigung der Umweltanliegen.
 - (2) Wir vergrössern den eigenen Handlungsspielraum durch die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung.
 - (3) Wir vergrössern den eigenen Handlungsspielraum durch den Einbezug von Region und Agglomeration.
 - (4) Wir verlagern einen Teil des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr.
 - (5) Wir fangen den grössten Teil der weiteren Verkehrszunahme mit einem stark verbesserten öffentlichen Verkehr auf.
 - (6) Wir erhöhen die eigene und die allgemeine Lebensqualität mit attraktiven Langsamverkehrsnetzen.
 - (7) Wir beeinflussen unsere Verkehrsmittelwahl zugunsten des öffentlichen Verkehrs und Langsamverkehrs mit Mobilitätsmanagement und Kampagnen.
 - (8) Wir konzentrieren den motorisierten Individualverkehr auf die Hauptachsen und führen ihn innerorts möglichst ohne Stau.
 - (9) Wir setzen den beschränkten Parkplatz- und Strassenraum optimal ein.
 - (10) Wir sorgen bei Planung und Umsetzung von Massnahmen für eine breite Abstützung in der Bevölkerung.

5 Teilkonzepte und über 40
Massnahmen

Aus den Leitlinien wurden die fünf Teilkonzepte motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, Mobilitätsmanagement und Planungskoordination abgeleitet. Gesamthaft werden über 40 Massnahmen formuliert und dargestellt.

Maximierung des Tunnelnutzens

Das Gesamtkonzept ist darauf ausgerichtet, im Angebotsfall „mit Tunnel“ insbesondere den Nutzen des Tunnels für Rapperswil und Jona zu maximieren und die Verkehrsentlastungen auf dem oberirdischen Transitkorridor langfristig zu sichern. Dazu sind bauliche und organisatorische Massnahmen auf den entlasteten Strassen notwendig (flankierende Massnahmen im Transitkorridor). Diese Massnahmen allein genügen aber nicht.

Push- und Pull-Massnahmen	<p>Der Modal Split muss zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs verändert werden. Dies gilt zum einen für die Bewältigung des bestehenden Verkehrs. Zum anderen soll das erwartete Verkehrswachstum – insbesondere hervorgerufen durch das weitere Siedlungswachstum aber auch durch die immer noch steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung – im Binnenverkehr und im Ziel-/Quellverkehr mit einem stark verbesserten lokalen öffentlichen Verkehr sowie mit attraktiven Langsamverkehrsnetzen aufgefangen werden (Pull-Massnahmen). Beim motorisierten Individualverkehr braucht es vor allem Massnahmen, die von sanftem Druck bis zu verbindlichen Lenkungs Vorschriften reichen (Push-Massnahmen), um die Verkehrsteilnehmer vermehrt zum Umsteigen zu animieren.</p>
ohne Tunnel im Transitkorridor geringer Handlungsspielraum	<p>Sollte der Tunnel nicht gebaut werden, ist der Handlungsspielraum für Verbesserungen insbesondere auf dem Transitkorridor sehr gering. Mit der weiteren Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf den Hauptachsen sollten zumindest die Wohnquartiere entlastet werden. Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung haben für diesen Angebotsfall noch grössere Bedeutung.</p>
Überkommunale Zusammenarbeit	<p>Eine Vielzahl von Problemen lassen sich nur auf regionaler Ebene lösen. In diese Richtung zielt das Projekt Agglo Obersee, das im Herbst 2002 durch die Gemeinden Rapperswil, Jona, Freienbach und Rütli lanciert wurde und u.a. eine verbesserte Koordination von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zum Ziel hat. Auch die Regionalplanungsgruppe Linthgebiet hat sich dem Thema Siedlung und Verkehr angenommen.</p>
Sofortmassnahmen	<p>Aufgrund des hohen Problemdrucks und der noch langen Zeit bis zur Inbetriebnahme des allfälligen Tunnels werden Sofortmassnahmen präsentiert, die punktuell möglichst bald (und unabhängig von einem Tunnel) vereinzelte Verbesserungen bringen können. Als Sofortmassnahmen werden z.B. vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erstellung Konzept öffentlicher Verkehr • Erhöhung der Sicherheit der Schulwege • Erstellung von Veloabstellplätzen im Kern Rapperswil • Realisierung Radweg Rütistrasse • Signalisierung von Radwegen • Aufhebung von Fahrverboten für Velofahrer (z.B. Eichfeldstrasse–Helvetiastrasse) • Integration Haltestelle Blumenau in den Zürcher Verkehrsverbund.
Investitionskosten ca. 60 Mio. CHF	<p>Für die Umsetzung aller Massnahmen sind in den nächsten 20 Jahren erhebliche finanzielle Mittel erforderlich. Eine grobe Schätzung basierend auf dem heutigen Planungsstand geht von 60 Mio. CHF aus. In der Detailplanung und Umsetzung werden die verschiedenen Massnahmen priorisiert und konkretisiert.</p>

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Absicht des Projekts	1
2	Situationsanalyse	2
2.1	Siedlungsentwicklung.....	2
2.2	Motorisierter Individualverkehr	3
2.3	Öffentlicher Verkehr.....	6
2.4	Langsamverkehr	7
3	Ziele der GVO	8
4	Leitlinien.....	9
5	Konzeptentwicklung.....	10
6	Teilkonzept MIV.....	11
6.1	Mit Tunnel	11
6.2	Ohne Tunnel	12
7	Teilkonzept ÖV	13
8	Teilkonzept Langsamverkehr.....	14
9	Teilkonzept Mobilitätsmanagement	15
10	Teilkonzept Planungscoordination	16
10.1	Abstimmung zwischen Rapperswil und Jona.....	17
10.2	Abstimmung mit den Gemeinden der Regionalplanungsgruppe Linthgebiet.....	17
10.3	Agglomerationsprojekt Obersee	18
11	Massnahmen	18
11.1	Grundsätzliches.....	18
11.2	Die Massnahmenpakete im einzelnen	19
12	Kosten.....	21
13	Umsetzung	23
13.1	Umsetzungsplan.....	23
13.2	Sofortmassnahmen.....	24
13.3	Organisation (Beteiligte, Prozess)	26
13.4	Finanzierung.....	26
13.5	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.....	26
13.6	Controlling/Monitoring.....	26

Anhänge

A1 Interessengruppe GVO

A2 Pläne

A3 Nicht weiter verfolgte Massnahmen

Beilage

Objektblätter

1 Ausgangslage und Absicht des Projekts

Hohes Verkehrsaufkommen auf den Hauptachsen

Abgase, Lärm, Schleichverkehr und stockende Kolonnen plagen die Bewohnerinnen und Bewohner der beiden Gemeinden Rapperswil und Jona sowie die Verkehrsteilnehmer in grossem Mass. Der Seedamm ist die am stärksten belastete zweistreifige Staatsstrasse im Kanton St.Gallen. Täglich durchqueren durchschnittlich knapp 24'000 Fahrzeuge das Zentrum von Rapperswil. Nicht viel weniger Autos sind es auf der Zürcherstrasse (21'000 Höhe Sonnenhof), auf der Rütistrasse (18'500 Schönau) und im Zentrum von Jona (16'000).

Durchgehender Tunnel Seedamm–Oberlandautobahn ist zweckmässig

Der Kanton St.Gallen beabsichtigt, mit dem Projekt Verkehrsentslastung Rapperswil/Jona die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung hat klar aufgezeigt, dass nur ein durchgehendes Tunnelprojekt vom Seedamm bis zur Oberlandautobahn die Chance bietet, das oberirdische Strassennetz so zu entlasten, dass die Lebensqualität spürbar erhöht werden kann. Mit dem Staatsvoranschlag 2002 beschloss der Grosse Rat, die Kredite für die Projektierung der 2. und 3. Etappe freizugeben. Die Verkehrsentslastung Rapperswil/Jona wird frühestens in 10 bis 15 Jahren befahrbar sein.

Flankierende Massnahmen im Transitkorridor sind notwendig

Hauptaussage der Studie „Flankierende Massnahmen zur ersten Etappe der Verkehrsentslastung Rapperswil/Jona“¹⁾ war, dass flankierende Massnahmen auf dem Transitkorridor notwendig und erwünscht sind. Nur so kann der Durchgangsverkehr auf dieser Achse vollumfänglich, der Ziel-/Quellverkehr teilweise und der Binnenverkehr zu einem kleinen Teil in den Tunnel geleitet werden und damit Platz für die schwächeren Verkehrsteilnehmer und den öffentlichen Verkehr geschaffen werden. Die flankierenden Massnahmen auf dem Transitkorridor sind Bestandteil des Genehmigungsprojektes für den Tunnel.

Massnahmen auf der Achse St.Gallerstrasse – Neue Jonastrasse

Da der Tunnel kaum eine Entlastung auf der Achse St.Gallerstrasse–Neue Jonastrasse bewirkt, sind hier ebenso Massnahmen notwendig. Dabei stehen Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr im Vordergrund.

Gefahr einer weiteren Zunahme des MIV

Trotz dieser grossen Strassenbauinvestition ist auch in Zukunft im Wirtschaftsraum Rapperswil-Jona mit erheblichem Verkehr und mit zum Teil hohen Verkehrsmengen auf einzelnen Strassen zu rechnen. Die Nutzung der vorhandenen Entwicklungspotenziale von Rapperswil-Jona in Kombination mit einer stark auf den MIV ausgerichteten Erschliessung birgt die Gefahr, dass das durch den Tunnel entlastete Strassennetz rasch wieder ge-

1) Stadt Rapperswil, Gemeinde Jona: Flankierende Massnahmen zur ersten Etappe der Verkehrsentslastung Rapperswil/Jona; Schlussbericht über die Planungen im Rahmen des Genehmigungsprojekts, Bearbeitung Ernst Basler + Partner AG, 18.04.2001.

füllt wird. Zudem ergibt sich durch den Tunnel keine Entlastung für die Achse St.Gallerstrasse–Neue Jonastrasse.

Die Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil/Jona hat strategischen Charakter und berücksichtigt alle Verkehrsmittel

Die beiden Gemeinden Rapperswil und Jona haben das Ingenieur- und Planungsbüro Ernst Basler + Partner AG, Zürich, beauftragt, ein Konzept zur Gesamtverkehrsoptimierung für Rapperswil/Jona zu entwickeln. Es hat strategischen Charakter, blickt weit in die Zukunft (mindestens 30 Jahre) und zeigt Umsetzungsmassnahmen für die nächsten 20 Jahre. Ziel ist es, auf konzeptioneller Ebene gemeinsame Vorstellungen zu entwickeln, welche Massnahmen zu einer Entschärfung der Verkehrsprobleme führen unter Berücksichtigung der Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

Angebotsfälle mit/ohne Tunnel

Im Projekt Gesamtverkehrsoptimierung wurden bewusst die zwei Angebotsfälle „mit Tunnel“ und „ohne Tunnel“ untersucht, weil der definitive Entscheid für den Bau der Verkehrsentslastung Rapperswil/Jona noch nicht gefallen ist. Die Studie soll für die Beschlussfassung des Baukredits für den Entlastungstunnel zu Handen der politischen Behörden bei Bund und Kanton wichtige zusätzliche Informationen über die Auswirkungen der untersuchten Angebotsfälle liefern.

Sofortmassnahmen

Aufgrund des hohen Problemdrucks und der noch langen Zeit bis zur Inbetriebnahme des Tunnels wurden Sofortmassnahmen gesucht, die punktuell möglichst bald (unabhängig von einem Tunnel) gewisse Verbesserungen bringen.

Beteiligung der Bevölkerung

Wie bereits im Rahmen der Studien zu den flankierenden Massnahmen zur ersten Tunneletappe haben die Stadt Rapperswil und die Gemeinde Jona der Beteiligung der Bevölkerung eine grosse Bedeutung beigemessen. Wichtigster Ansprechpartner für Behörden und Planer war wiederum die Interessengruppe (Beteiligte vgl. Anhang A1), bei der Vertreter aus allen Parteien, aus verschiedenen Verbänden und Vereinen Einsitz gehabt haben. An dieser Stelle sei für die engagierte Mitarbeit und die wertvollen Anregungen gedankt.

2 Situationsanalyse

2.1 Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsgebiete der beiden Gemeinden haben sich in den letzten Jahrzehnten beträchtlich ausgeweitet. Die Entwicklung hat bis in die 60-er Jahre hauptsächlich in Rapperswil stattgefunden. Dann waren die freien Flächen zum grössten Teil überbaut und die Entwicklung setzte sich in Jona fort.

Abbildung 1:
Siedlungsentwicklung von 1921
bis 1996



Zusätzliches Potenzial in
Rapperswil/Jona von 5'300
Einwohnern und 2'400
Arbeitsplätzen

Gemäss den rechtskräftigen Zonenplänen könnten in Jona 69 ha und in Rapperswil 19 ha neu bzw. verdichtet überbaut werden. Dies gibt bei maximaler Ausnutzung für beide Gemeinden zusammen ein geschätztes Potenzial von zusätzlich 5'300 Einwohnern und 2'400 Arbeitsplätzen.

2.2 Motorisierter Individualverkehr

Motorisierter Individualverkehr
als Hauptproblem

Die grössten Probleme verursacht der motorisierte Individualverkehr (MIV) insbesondere auf den zeitweise überlasteten Hauptachsen und zunehmend auch auf Schleichwegen durch die Quartiere. Das Auto ist das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel in Rapperswil/Jona, denn etwa 112'000 Fahrten oder über 70% aller täglichen Wege werden damit zurückgelegt. Dieser

Anteil ist im Vergleich zu ähnlichen Städten in der Schweiz sehr hoch. Frauenfeld und Chur z.B. weisen einen Anteil von unter 60% auf. Etwa 30'000 Wege werden in Rapperswil/Jona zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der öffentliche Verkehr bewältigt nur etwa 19'000 Wege.

Tabelle 1:
Tägliches Verkehrsaufkommen in
Rapperswil/Jona im Jahr 2000

	Anzahl Wege/Tag	Anteil
ÖV	19'000	12%
MIV	112'000	70%
Langsamverkehr	30'000	18%
Total	161'000	100%

MIV grösstenteils hausgemacht

Der grösste Teil des motorisierten Individualverkehrs ist hausgemacht (Binnenverkehr, Ziel-/Quellverkehr). Der Durchgangsverkehr bezogen auf Rapperswil/Jona macht nur 13% der Anzahl Wege und 25% der Fahrzeugkilometer aus. Über 50% (Anzahl Wege und Fahrzeugkilometer) des Verkehrs hat Ziel oder Quelle in Rapperswil/Jona. Auch der Anteil der Fahrten, die nur innerhalb von Rapperswil und Jona abgewickelt werden (sog. Binnenverkehr), ist beträchtlich (32% der Anzahl Wege und 22% der Fahrzeugkilometer).

Tabelle 2:
Verkehrsanteile in
Rapperswil/Jona im MIV heute

	Anteil Wege	geleistete Fahr- kilometer
Binnenverkehr	32%	22%
Ziel-/Quellverkehr	55%	53%
Durchgangsverkehr	13%	25%
	100%	100%

Hoher Anteil Durchgangsverkehr
Seedamm–Hüllistein bzw. Gubel

Diese Erkenntnis bedeutet aber keineswegs, dass der Durchgangsverkehr heute keine Probleme verursacht. Auf den Achsen Seedamm–Hüllistein bzw. Gubel liegt der Anteil bei beträchtlichen 35–50%.

Abbildung 2: Verteilung des
Durchgangsverkehrs (MIV)

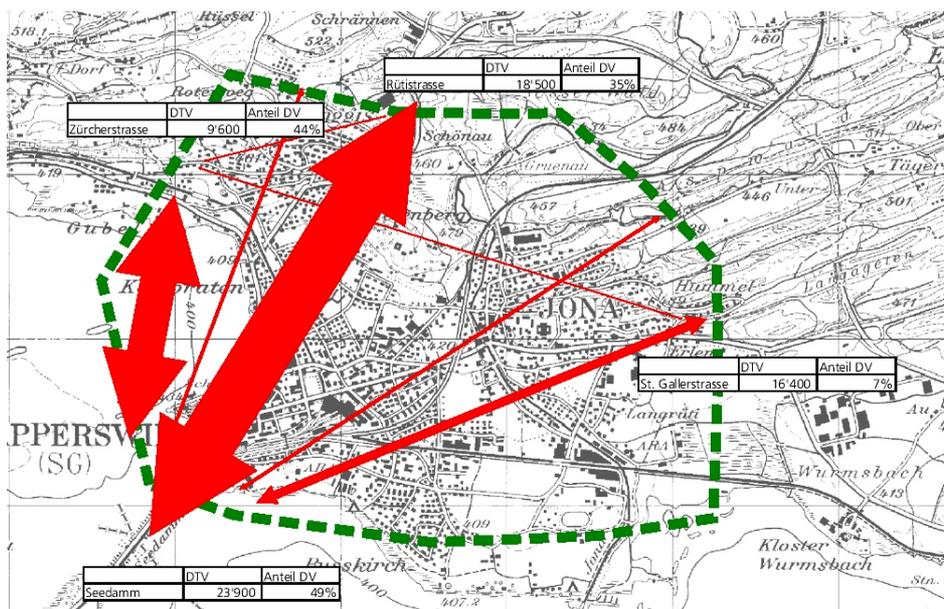
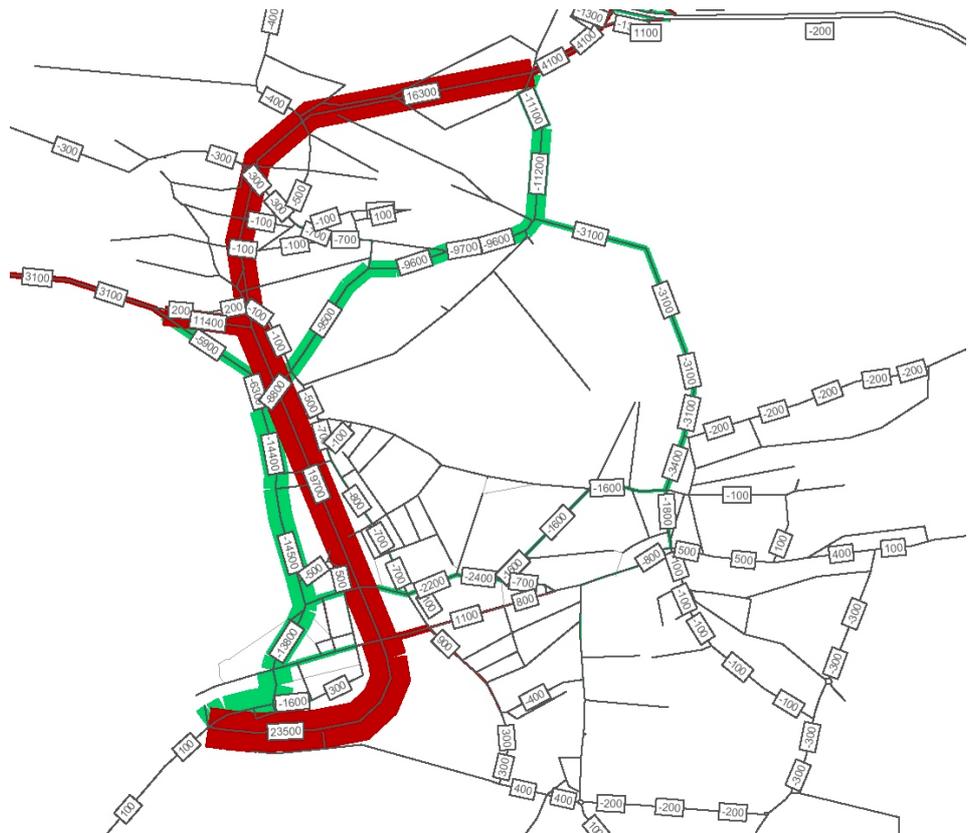


Abbildung 3:
Entlastungswirkung des Tunnels
im Jahre 2015 [DTV]
rot = Verkehrszunahme
grün = Verkehrsabnahme



Verkehrsreduktion auf dem
Transitkorridor 60–90%

Mit der vom Kanton vorgeschlagenen Linienführung des Tunnels werden diejenigen Strassen entlastet, die am stärksten vom Durchgangsverkehr betroffen sind. Die beiden vorgesehenen Anschlüsse Teuchelweiher und Kempraten erhöhen den Nutzen des Tunnels weiter, denn sie lenken auch einen beträchtlichen Teil des Ziel-/Quellverkehrs sowie des Binnenverkehrs zusätzlich in den Tunnel. Beide Gemeinden werden vom Tunnel profitieren. In Rapperswil werden das Zentrum sowie die Zürcherstrasse und in Jona die Rütistrasse stark entlastet. Die Verkehrsreduktion beträgt auf dem Transitkorridor je nach Abschnitt zwischen 60 und 90%. Auf der Holzwiesstrasse und der Spinnereistrasse sind mittlere bis leichte Entlastungen zu erwarten.

Tunnel beeinflusst
Verkehrsmenge auf
St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse
kaum

Die Achse St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse bleibt auch mit Tunnel punkto Verkehrsmenge problematisch. Die Verkehrsmengen an diesem intensiv genutzten Strassenzug können kaum verringert werden. Für diesen Abschnitt müssen andere Massnahmen entwickelt werden, die den Verkehr lenken und die Siedlungsqualität erhöhen.

Tabelle 3:
Verkehrsentlastungen auf den
Hauptachsen in Rapperswil/Jona
im Jahre 2015

	ohne Tunnel [Fz/Tag]	mit Tunnel [Fz/Tag]	Differenz
Untere Bahnhofstrasse	23'500	3'000	-90%
Obere Bahnhofstrasse	20'000	6'000	-70%
Zürcherstrasse (Sonnenhof)	22'000	7'500	-65%
Rütistrasse (Krone)	15'000	6'000	-60%
Holzwiesstrasse (SBB-Brücke)	10'000	7'000	-30%
Alte Jonastrasse (Kreuzstrasse)	8'000	6'000	-25%
St. Gallerstrasse (Kreuz)	17'000	16'000	-5%
Neue Jonastrasse (Kreuzstrasse)	14'000	14'000	0%

Die Lage des Tunnels ist richtig

Da neben dem Durchgangsverkehr auch ein Teil des Ziel-/Quellverkehrs auf den Entlastungskorridor verlagert werden kann, ist diese Tunnellösung allen grossräumigen Umfahrungsvarianten (z.B. Brücke Obersee) überlegen.

Verkehrswachstum durch
Siedlungsentwicklung:
Weitere ca. 15'000 MIV-
Fahrten/Tag sind zu erwarten

Ein schwierig zu lösender Problembereich ist das motorisierte Verkehrswachstum, das hauptsächlich durch die weitere Siedlungsentwicklung verursacht wird. Bereits die Nutzung der Zonenplanreserven in Rapperswil/Jona würde an einigen Stellen im Verkehrsnetz eine spürbare Verschärfung der Stausituationen bewirken, sofern nicht ein grosser Teil des Mehrverkehrs durch den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr aufgefangen werden kann. Die aus dem vorhandenen Potenzial resultierenden MIV-Fahrten liegen in der Grössenordnung von ca. 15'000 Fahrten/Tag. Dies sind ca. 15% mehr MIV-Fahrten als heute. Auch das Wachstum der umliegenden Gemeinden beeinflusst das strassenseitige Verkehrsgeschehen in Rapperswil/Jona beträchtlich.

2.3 Öffentlicher Verkehr

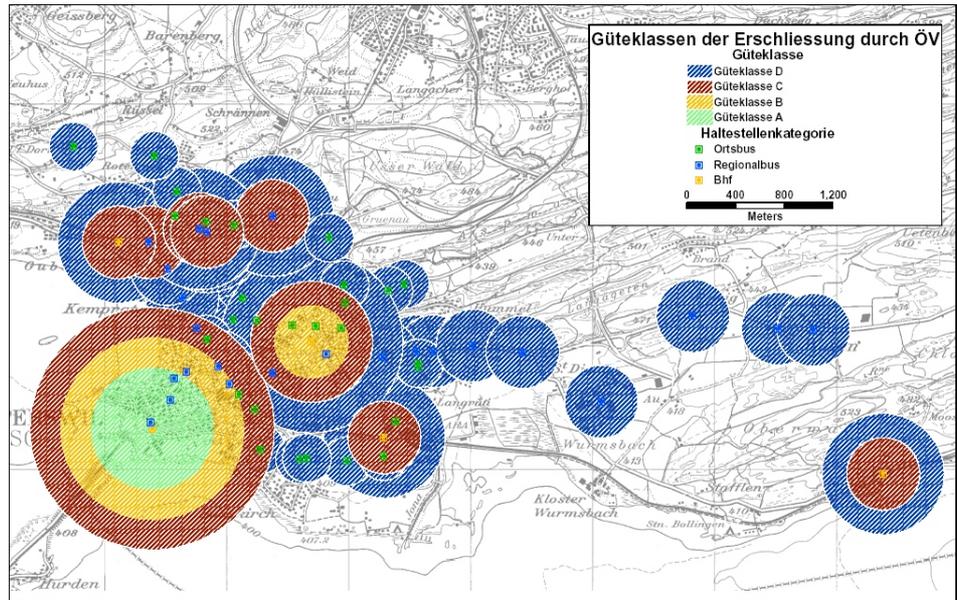
S-Bahnangebot gut,
Regionalzugsangebot zum Teil
mangelhaft

Das S-Bahnangebot in Rapperswil/Jona ist gut und wird mit der Einführung des 15-Minuten-Takts auf der Linie Rapperswil–Jona–Uster–Zürich noch besser. Hingegen wird im Regionalzugverkehr zum Teil nur der Stundentakt angeboten.

In Abbildung 4 ist die Güteklasse der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zusammenfassend dargestellt²⁾.

2) In Anlehnung an die Wegleitung der Baudirektion des Kantons Zürich zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen, zur Abschätzung der Güte der Erschliessung eines Gebietes durch den öffentlichen Verkehr.

Abbildung 4:
Güteklassen der ÖV-
Erschliessung



Je attraktiver das Verkehrsangebot einer Haltestelle ist, desto grösser ist die Distanz, die in Kauf genommen wird, um die Haltestelle zu erreichen. Mit dem Bahnhof Rapperswil liegt das gesamte Zentrum Rapperswil in der Güteklasse A. Das Zentrum Jona befindet sich in der Güteklasse B.

lokales und regionales
Busangebot ungenügend

Der Anteil des MIV am Gesamtverkehr in Rapperswil/Jona ist im Verhältnis zu vergleichbaren Orten hoch. Das hängt u.a. damit zusammen, dass das Angebot des lokalen öffentlichen Verkehrs nicht den Ansprüchen einer Agglomeration mit 25'000 Einwohnern entspricht.

Die grössten Schwachpunkte sind die zeitliche Verfügbarkeit (nur Halbstundentakt), Taktlücken und verdünntes Angebot am Wochenende, kompliziertes Liniennetz (Rundkurssystem), grosse Verlustzeiten infolge Staus MIV im Zentrum von Rapperswil und auf der Achse St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse, ungenügende zeitliche Erschliessung des Industriegebiets Buech, ungenügende örtliche Erschliessung des Zentrums Rapperswil und ungenügende Umsteigeverhältnisse beim Bahnhof Jona. Dem öffentlichen Verkehr muss eine viel wichtigere Bedeutung zugewiesen werden, wenn die Verkehrsprobleme grundsätzlich gelöst werden sollen.

2.4 Langsamverkehr

Die Wege des Langsamverkehrs bilden die feinmaschige Einheit des Verkehrsnetzes. Ihre Qualität bestimmt in hohem Masse die Lebensqualität einer Ortschaft. Langsamverkehrswege erschliessen neben den Wohnquartieren, den Arbeitsplätzen und den Einkaufsmöglichkeiten auch die Naherholungsgebiete und die Freizeiteinrichtungen. Ein durchgehendes, den örtlichen Gegebenheiten angepasstes attraktives und sicheres Wegnetz mit entsprechender Ausgestaltung ist deshalb anzustreben.

Fusswege	<p>Der Ausbaugrad der Fusswege ist unterschiedlich. Die vorhandenen Trottoirs sind in den Zentrumsgebieten für die vorhandene Nachfrage eher schmal. In den Wohnquartieren sind wenig durchgehende Trottoirs vorhanden. Teilweise wurde im Zusammenhang mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen bewusst vollständig darauf verzichtet.</p> <p>Die Querungsmöglichkeiten von Haupt- und Nebenachsen sind in genügender Anzahl vorhanden. Sie sind mit wenigen Ausnahmen durch Fussgängerstreifen gesichert. An den mit Lichtsignalanlagen gesteuerten Knoten bestehen zum Teil lange Wartezeiten für die Fussgänger.</p>
Hohe Dichte des Radwegnetzes mit gewissen Lücken	<p>Das Radwegnetz weist in beiden Gemeinden eine hohe Dichte auf. Der Ausbaugrad der Radwege ist unterschiedlich. Auf einzelnen Abschnitten sind eigene, von der Strasse getrennte Radwege vorhanden, auf dem grössten Teil des Netzes sind Radstreifen oder lediglich Signalisierungen der Radwegrouten angebracht. Im Radwegnetz sind einige Lücken vorhanden.</p>
Mangel an Abstellplätzen für Fahrräder	<p>Das Angebot an Fahrradabstellplätzen am Bahnhof Rapperswil (Seite Altstadt) ist zu knapp. Die Ständer sind zu wenig komfortabel (zu niedriges Dach, unpraktische Haltevorrichtung, sofern überhaupt vorhanden). Oft werden Fahrräder am Bahnhof gestohlen. Die Anzahl der Abstellplätze bei den Warenhäusern, den Einkaufszentren und in der Altstadt Rapperswil ist zu knapp. Zudem ist der Auftritt und der Komfort teilweise ungenügend (Überdeckung fehlt, Platzverhältnisse knapp, unattraktive Lage zum Eingang). Die Radfahrer werden nicht als gute Kunden wahrgenommen.</p>
Gleisfeld Bahnhof Rapperswil ist Riegel für Langsamverkehr	<p>Das Gleisfeld des Bahnhofs Rapperswil bildet vom Hafen (Hochschule) bis zur Schönbodenstrasse einen breiten Riegel. Querungsmöglichkeiten für Fussgänger und Radfahrer bestehen nur beim Hafen (Hochschule), beim Bahnhof und entlang der Schönbodenstrasse. Die Passarelle auf Höhe Kinderzoo ist nur für Fussgänger benutzbar.</p>

3 Ziele der GVO

Das Zielsystem ist Grundlage für die Beurteilung der Massnahmen. Es umfasst alle relevanten Wirkungsbereiche und soll eine transparente Beurteilung ermöglichen. Die Massnahmen sollen in den Bereichen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt Verbesserungen bewirken. Dabei sollen die finanziellen Mittel wirtschaftlich eingesetzt werden und der Verbrauch an natürlichen Ressourcen möglichst gering sein.

Tabelle 4:
Zielsystem GVO

Oberziel	Teilziel	Beurteilungskriterium
1 Gesundheit der Menschen schützen	11 Luftqualität verbessern	112 Luftschadstoffe im Siedlungsgebiet (NOx- und PM10-Immissionen)
	12 Lärmbelastung senken	121 Verkehrslärmbelastung im Siedlungsgebiet
	13 Verkehrssicherheit erhöhen	131 Unfälle Langsamverkehr
132 Unfälle MIV		
2 Senkung der Umweltbelastung	21 Bodenverbrauch senken	211 Flächenbeanspruchung (Verkehrsflächen)
	22 Beeinträchtigung des Klimas senken	221 Treibhausgasemissionen CO ₂
	23 Energiebedarf reduzieren	231 Energieverbrauch (Verkehr und Tunnelbetrieb)
3 Individuelle Mobilität sicherstellen	31 Verfügbarkeit Angebot und Zuverlässigkeit sicherstellen	311 Lücken im Fuss- und Radwegnetz
		312 möglichst grosse Anzahl Einwohner/Arbeitsplätze in möglichst hoher ÖV-Güteklasse
		313 Homogenität des Verkehrsflusses MIV
4 Standortgunst für Rapperswil/Jona erhöhen	41 Erreichbarkeit sicherstellen: Engpässe beseitigen, Erschliessung verbessern	411 Attraktive Erschliessung für Langsamverkehr (direkte Wege, geringe Lärmeinwirkungen, gute Gestaltung, gute Lichtverhältnisse)
		412 Busbehinderungen, ÖV-Güteklasse
		413 Berechenbarkeit der Reisezeit, Staulängen
		414 Güterumschlag, Zufahrt Anlieferung
		415 Reiseinfrastruktur
5 Aufenthaltsqualität fördern	51 Trennwirkung durch Strassen reduzieren	511 Verkehrsbelastung (Verkehrsmengen, Geschwindigkeit, LKW-Anteil) innerorts
	52 Qualität der öffentlichen Räume wo möglich aufwerten	521 Spielräume für Anordnung von Flächen für den Aufenthalt (Sitzen, Schwatzen, sich treffen) und Gestaltungselemente des öff. Raums (Bäume, Beleuchtung, Möblierung, Beläge)
6 Wirtschaftlicher Einsatz der Finanzmittel	61 Kosten Strassenverkehrsteilnehmer minimieren	611 Fixe Fahrzeugkosten (Nutzverkehr)
		612 Variable Fahrzeugkosten
	62 Kosten des Infrastrukturerstellers/-betreibers minimieren	621 Investitionskosten
		622 Betriebs- und Unterhaltskosten

4 Leitlinien

In verschiedenen Workshops mit dem Stadtrat Rapperswil und dem Gemeinderat Jona wurden aufgrund der Situationsanalyse eine Anzahl von Absichten formuliert. Daraus entstanden 10 einprägsame Leitlinien. Sie sind im Sinne einer Strategie und zeigen auf, über welchen Weg Lösungen entwickelt werden sollen. Dabei handelt es sich um ein Bündel von Absichten, die als Ganzes betrachtet werden müssen.

- 10 Leitlinien
- (1) Wir sorgen für ein funktionstüchtiges Verkehrssystem zum Wohle von Wirtschaft und Gesellschaft unter Berücksichtigung der Umweltanliegen.
 - (2) Wir vergrössern den eigenen Handlungsspielraum durch die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung.
 - (3) Wir vergrössern den eigenen Handlungsspielraum durch den Einbezug von Region und Agglomeration.
 - (4) Wir verlagern einen Teil des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr.
 - (5) Wir fangen den grössten Teil der weiteren Verkehrszunahme mit einem stark verbesserten öffentlichen Verkehr auf.

- (6) Wir erhöhen die eigene und die allgemeine Lebensqualität mit attraktiven Langsamverkehrsnetzen.
- (7) Wir beeinflussen unsere Verkehrsmittelwahl zugunsten des öffentlichen Verkehrs und Langsamverkehrs mit Mobilitätsmanagement und Kampagnen.
- (8) Wir konzentrieren den MIV auf die Hauptachsen und führen ihn innerorts möglichst ohne Stau.
- (9) Wir setzen den beschränkten Parkplatz- und Strassenraum optimal³⁾ ein.
- (10) Wir sorgen bei Planung und Umsetzung von Massnahmen für eine breite Abstützung in der Bevölkerung.

Nicht alle Leitlinien sind untereinander widerspruchsfrei. Zwischen den sich zum Teil konkurrenzierenden Ansprüchen ist in der Konzeptentwicklung und in der Umsetzung ein Interessensausgleich im Sinne der Optimierung und Zielerfüllung zu schaffen.

5 Konzeptentwicklung

Wesentliche Stärkung des ÖV

Aus den Leitlinien lassen sich die Teilkonzepte und die auf den Konzeptplänen in Anhang A2 festgehaltenen Massnahmen ableiten. Die Leitlinien postulieren unter anderem, dass der öffentliche Verkehr eine wesentlich wichtigere Rolle übernehmen muss, um die negativen Auswirkungen des MIV zu reduzieren und um eine weitere Entwicklung von Rapperswil/Jona überhaupt zu ermöglichen. Das bedeutet eine Veränderung des Modalsplits zugunsten des ÖV und damit eine Verlagerung eines Teils des Verkehrs vom MIV auf den ÖV.

Push- und Pull-Massnahmen

Auf Seite ÖV muss das Angebot für die Fahrgäste attraktiver werden, damit das Umsteigen erleichtert wird (Pull-Massnahmen⁴⁾). Auf Seite MIV braucht es vor allem Massnahmen, die von sanftem Druck bis zu verbindlichen Lenkungs Vorschriften reichen (Push-Massnahmen⁵⁾), damit die Verkehrsteilnehmer vermehrt den ÖV benützen.

-
- 3) Optimal: Haushälterischer Umgang mit Ressourcen, umweltschonend, Grenzwerte respektierend, Verkehrsfluss aufrecht erhaltend, Maximierung der Leistung hinsichtlich Personen/Zeit und nicht Fahrzeuge/Zeit.
 - 4) Als Pull-Massnahmen (pull: engl. ziehen) bezeichnet man solche, die gegenüber dem Verkehrsteilnehmer *anreizfördernd* oder *anziehend* wirken. Beispielsweise sorgen günstige Tarife im ÖV für eine höhere Nachfrage. Andererseits begünstigt billiges Benzin den Gebrauch des Autos und steht der gewünschten Absicht zur Verlagerung entgegen.
 - 5) Push-Massnahmen (push: engl. stossen, schieben) sind solche, die ihre Wirkung mit Verboten und Druckmitteln erzielen. So ist z.B. die Geschwindigkeitslimite im Strassenverkehr eine typische Push-Massnahme.

Koordinierte langfristige
Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung ist langfristig auf den ÖV auszurichten. Eine Entwicklung wie bisher mit einer grossen Ausdehnung der Siedlungsfläche führt zu mehr MIV.

Die Kapitel 6–10 beschreiben die Teilkonzepte MIV, ÖV, Langsamverkehr, Mobilitätsmanagement und Planungskoordination.

Im Verlauf der Bearbeitung hat sich gezeigt, dass für den MIV sinnvollerweise ein Plan für den Angebotsfall „mit Tunnel“ und einer für den Fall „ohne Tunnel“ erstellt wird. Für den ÖV und den Langsamverkehr ist diese Einteilung nicht zweckmässig, weil sich die Massnahmen je Planfall nur marginal unterscheiden.

6 Teilkonzept MIV

Das Teilkonzept MIV ist in den Plänen ersichtlich und wird dann vertieft in den Objektblättern erläutert. Im folgenden Kapitel werden die Grundideen festgehalten.

6.1 Mit Tunnel

Netzhierarchie mit Tunnel (Plan 1)

Durchleitungs- und
Verbindungsstrassen

Die Strassen Seedamm–Hüllistein, Stäfa–Kempraten und die A53 (früher H8) haben die Funktion „Durchleiten des übergeordneten Verkehrs“ (Durchgangsverkehr).

Die Achse St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse soll im Planfall mit Tunnel keine Durchleitfunktion mehr haben. Sie dient hauptsächlich der Verbindung zwischen Rapperswil und Jona. Der Durchgangsverkehr St. Dionys–Seedamm bzw. St. Dionys–Stäfa (Personenwagen und Lastwagen) soll mit wirksamen Massnahmen über die Achse A53–Hüllistein und den Tunnel geleitet werden.

Sammelstrassen

Die entlasteten Strassen auf der Achse Seedamm–Hüllistein haben nur noch Sammelfunktion. Weitere Sammelstrassen sind: Holzwiesstrasse, Allmeindstrasse, Schönbodenstrasse, Feldlistrasse, Alte Jonastrasse (Abschnitt Kniestrasse–Stadthofplatz), Kniestrasse (Abschnitt Alte Jonastrasse–Neue Jonastrasse), Tägernastrasse, Lenggiserstrasse, Bubikerstrasse und Hombrechtikerstrasse.

Erschliessungsstrassen

Der grösste Teil der Strassen hat Quartiererschliessungsfunktion und soll mit Tempo 30 oder anderen verkehrsberuhigenden Massnahmen belegt werden.

Kern Jona Im Zusammenhang mit der Zweckmässigkeitsbeurteilung der Kernentlastung Jona sind ebenfalls die Funktionen der Oberwiesstrasse, Aubrigstrasse und der allenfalls verlängerten Bühlstrasse festzulegen sowie die Netzhierarchie entsprechend anzupassen.

Teilkonzept MIV mit Tunnel (Plan 2)

Sicherstellung
Entlastungswirkung Die Wirkung des Entlastungstunnels muss auf den entlasteten Strassen langfristig sichergestellt werden. Aus diesem Grund werden auf einzelnen Achsen an Knoten Massnahmen und Umgestaltungen des Strassenraums notwendig sein, um die Kapazität zu senken (Rütistrasse, Zürcherstrasse, Untere/Obere Bahnhofstrasse, Alte Jonastrasse), bzw. um dem ÖV und Langsamverkehr mehr Kapazität zur Verfügung zu stellen. Eine Pförtnerung an den Einfallsachsen soll den Verkehr auf den Tunnel lenken und verhindern, dass innerorts Staus entstehen.

6.2 Ohne Tunnel

Netzhierarchie ohne Tunnel (Plan 3)

Durchleitungs- und
Verbindungsstrassen Die Funktionen der einzelnen Strassen werden gegenüber dem heutigen Zustand nicht verändert. Die Achse St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse hat Durchleit- und Verbindungsfunktion. Ohne Tunnel wird der Durchgangsverkehr und der Ziel-/Quellverkehr von und nach Eschenbach–Ricken bzw. Schmerikon–Uznach auf der Achse St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse konzentriert bleiben. Alternativen zur Achse Untere Bahnhofstrasse–Obere Bahnhofstrasse–Zürcherstrasse–Rütistrasse bestehen nicht.

Sammelstrassen Die folgenden Strassen sind im Fall ohne Tunnel Sammelstrassen: Holzwiesstrasse, Allmeindstrasse, Schönbodenstrasse, Feldlistrassen, Alte Jonastrasse (Abschnitt Kreuzstrasse–Stadthofplatz), Kniestrassen und Kreuzstrasse (Abschnitt Alte Jonastrasse–Neue Jonastrasse), Tägernaustrasse, Lenggiserstrasse, Bubikerstrasse und Hombrechtikerstrasse.

Erschliessungsstrassen Die untergeordneten Strassen mit Quartiererschliessungsfunktion sollen mit Tempo 30 oder anderen verkehrsberuhigenden Massnahmen belegt werden.

Kern Jona Unabhängig vom Bau der Verkehrsentslastung Rapperswil/Jona soll eine detaillierte Planung für den Kern von Jona erfolgen.

Teilkonzept MIV ohne Tunnel (Plan 4)

Kapazitätsbeschränkende
Massnahmen Auf den Hauptachsen (Seedamm–Zürcherstrasse–Rütistrasse; Seedamm–St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse) sollen durch kapazitätsbeschränkende Massnahmen die Verkehrsbelastungen möglichst auf dem heutigen Niveau

gehalten werden. Mehrverkehr soll durch ÖV oder Langsamverkehr substituiert werden. Die beiden Hauptachsen sind gleichwertig zu behandeln.

Handlungsspielraum im Transitkorridor sehr beschränkt

Im Transitkorridor ist der Handlungsspielraum für Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs und des ÖV sowie für Aufwertungen des öffentlichen Raums sehr beschränkt, denn diese Strassen bleiben durch hohe Verkehrsmengen stark belastet.

Pförtneranlagen sind zwingend

Mittels Pförtneranlagen wird der einfahrende MIV so dosiert, dass die verschiedenen Verkehrsträger innerorts möglichst ohne Behinderungen verkehren können.

Noch höhere Bedeutung als im Fall mit Tunnel erhalten Massnahmen wie Parkplatzbewirtschaftung, Anpassung der Parkierungsreglemente und Fahrtenmodelle⁶⁾ für Gebiete mit grosser Verkehrserzeugung.

7 Teilkonzept ÖV

Der öffentliche Verkehr muss umfassend verbessert werden. Im Rahmen des Auftrags GVO werden die Ziele und Rahmenbedingungen für die Detailplanung vorgegeben (Plan 5). Die Systemwahl (z.B. Tram, Trolleybus, Stadtbahn, Rufbus) ist offen.

Rapperswil und Jona als Hauptumsteigeknoten

Künftig sind zwei Hauptumsteigeknoten Bahn/Bahn und Bahn/Bus in Rapperswil und Jona anzustreben. Die heutigen Verhältnisse sind stark zu verbessern (Haltestellenanordnung, Attraktivität für Fussgänger). Weitere Bahnhaltstellen sind Kempraten und Blumenau. Eine Haltestelle Wurmsbach könnte eine Option für die fernere Zukunft bleiben. Sie könnte mit einer allfälligen Erweiterung des Industriegebietes Buech Richtung Süden und nicht Richtung Osten durchaus Sinn machen, damit dieses Gebiet aus Richtung Ziegelbrücke überhaupt mit dem ÖV erreichbar wird.

Ausrichtung Busfahrplan auf die Hauptumsteigeknoten

Das Regionalbusnetz soll an die beiden Hauptumsteigeknoten angeschlossen werden und auf die Zugverbindungen abgestimmt sein. Das Netz wird durch die bestehenden Achsen Nord–Süd (Rütistrasse–Kreuzstrasse) und West–Ost (St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse) gebildet⁷⁾. Auf diesen Achsen hat der Bus gegenüber dem MIV Priorität.

Ortsbusnetz

Das Ortsbusnetz soll ebenfalls an die Hauptumsteigeknoten angeschlossen werden, um optimale ÖV-Wegekette anbieten zu können. Die Linienfüh-

6) Fahrtenmodelle: Festsetzung des zulässigen Fahrtenaufkommens im Gegensatz zur Plafonierung der Anzahl Parkplätze.

7) Die Lage der ÖV-Achsen ist im ÖV-Konzept nochmals zu hinterfragen.

zung ist zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Ebenso sind zusätzliche Haltestellen im Zentrum von Rapperswil zu prüfen.

Kern Jona	Im Zentrumsgebiet Jona sind detaillierte Abklärungen betreffend Linienführung ÖV notwendig. Dazu ist eine Abstimmung mit den Planungen zur Kernentlastung erforderlich. Ein wichtiges Thema ist der Standort der Bushaltestelle Bahnhof Jona (Kreuz oder Unterführung St.Gallerstrasse oder Bühlstrasse mit Verlängerung zum Knoten Schlüssel).
Strasse Buech–Wagen	Eine Strassenverbindung Buech–Wagen, die ausschliesslich dem ÖV und dem Langsamverkehr dient, würde die Erschliessungsqualität für das Industriegebiet stark verbessern. Alle Busse Eschenbach–Wagen–Jona würden über Buech geführt.
Bahntunnel Meienberg	Die Idee der Verlegung der Bahnlinie Zürich–Meilen–Rapperswil wurde im Rahmen der Planung zur Verkehrsentslastung Rapperswil/Jona bei der Suche nach Vereinfachungen im Bauablauf wieder aufgegriffen. Eine solche Linie hätte bahnseitig den Vorteil, dass Jona direkt mit dem rechten Zürichseeufer verbunden würde. Der Bedarf ist aber zur heutigen Zeit nicht ausgewiesen. Die Option soll trotzdem offen gehalten werden. Aus diesem Grund wurde das Projekt des Strassentunnels entsprechend angepasst. Die Gemeinde Jona will die Portalbereiche freihalten.

8 Teilkonzept Langsamverkehr

Aufwertung St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse zugunsten Langsamverkehr	Die zu treffenden Massnahmen sind in Plan 6 ersichtlich. Für den Radverkehr sollen möglichst viele Direktverbindungen angeboten werden, wie z.B. entlang der St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse. Da auf dieser Achse zukünftig die Nutzungen verdichtet werden sollen, kommt einer attraktiven Langsamverkehrsverbindung noch grössere Bedeutung zu. Die entsprechenden Planungen erfolgen im Rahmen des Massnahmenpaketes Strassenraumgestaltung.
Handlungsspielraum im Zentrum von Rapperswil ist abhängig von Entlastungsmassnahmen	Im Zentrumsbereich von Rapperswil hängt der Handlungsspielraum für eine Neugestaltung des Fussgängerverkehrs und des Radverkehrs von einer allfälligen neuen MIV-Verkehrsführung ab (Tunnel oder oberirdische Kernentlastung). Der Langsamverkehr soll von der Entlastungswirkung profitieren können.
Signalisierung Radverbindungen	Südlich der Achse St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse ist die Signalisierung der Radverbindungen zu vervollständigen.

Ausbau Passarelle Die Passarelle über die Gleise des Bahnhofs Rapperswil ist auch für Radfahrer bzw. für Kinderwagen und Gehbehinderte auszubauen oder ein entsprechender Ersatz ist zu schaffen.

9 Teilkonzept Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement als Dienstleistung gegenüber den Verkehrsteilnehmern

Im Gegensatz zu ordnungspolitischen, verkehrs- und raumplanerischen Instrumenten und Ansätzen wird unter dem Begriff „Mobilitätsmanagement“ eine Fülle von Massnahmen verstanden, die in ihrer Ausprägung mehrheitlich den Charakter einer Dienstleistung gegenüber dem Verkehrsteilnehmer haben. Mit der Inanspruchnahme von Massnahmen des Mobilitätsmanagements sollen die Verkehrsteilnehmer animiert werden, vermehrt Bus und Bahn, Velo oder Car-sharing zu benutzen oder zu Fuss zu gehen bzw. das Auto effizienter einzusetzen.

Das Mobilitätsmanagement hat folgende Formen:

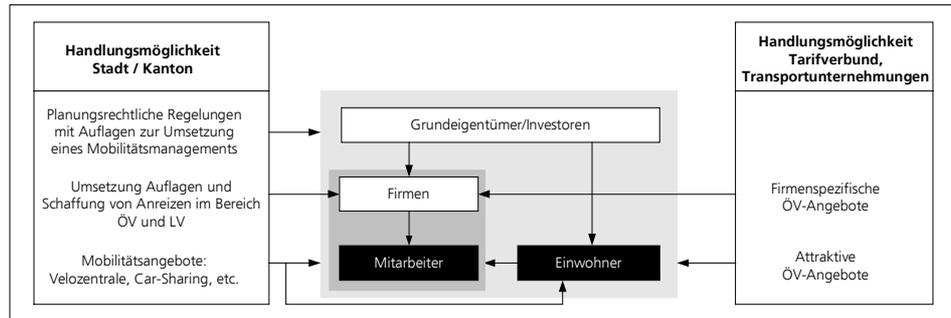
- Büro für Mobilitätsmanagement: Ansprechpartner bei den Gemeinden oder bei privaten Unternehmen mit den Aufgaben strategische Beratung von Unternehmungen, Planung von Aktionen, Planung und Umsetzung von Schalterberatung und Mobilitätszentralen.
- Schalterberatung: Auskünfte für Einzelpersonen und Unternehmen über vorhandene Angebote der kombinierten Mobilität.
- Mobilitätszentrale: Dienstleistungszentrum z.B. bei den Bahnhöfen Rapperswil und Jona mit diversen Transportangeboten auch für den kombinierten Personenverkehr.

Beispiele von Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind:

- Umfassende Beratung zu sämtlichen Mobilitätsfragen für Einzelpersonen und Verkehrserzeuger
- Aktionen zur Förderung der Bewusstseinsbildung, Mobilitätserziehung in Schulen
- Bedürfnisgerechte, massgeschneiderte Bereitstellung von Informationen zu allen Verkehrsmitteln
- zentral organisierte Vermittlung, Verkauf und Reservation von Mobilitätsangeboten
- Mobilitätsdienstleistungen (z.B. Mobilpakete, welche die Benutzung von Car-Sharing und des ÖV beinhalten)
- Koordination an den Schnittstellen verschiedener Verkehrsträger und Verkehrsmittel (z.B. Bike+Ride)
- Fahrgemeinschaften (Car-Pooling) und Car-Sharing
- Mobilitäts- und Parkierungskonzepte für Unternehmen.

Das Mobilitätsmanagement sollte auf zwei unterschiedlichen Stufen ansetzen, um maximale Wirkung zu erzielen.

Abbildung 5:
Umfassendes
Mobilitätsmanagement und
betriebliches
Mobilitätsmanagement



Legende: Verkehrsteilnehmer Umfassendes Mobilitätsmanagement Betriebliches Mobilitätsmanagement

Umfassendes
Mobilitätsmanagement

Das umfassende Mobilitätsmanagement beinhaltet den gesamten Aktionsspielraum, den die Stadt- bzw. Gemeindeverwaltung sowie der Kanton und der Tarifverbund bzw. die Transportunternehmen gegenüber den Investoren/Grundeigentümern, den ansässigen Firmen und der Wohnbevölkerung haben.

Betriebliches
Mobilitätsmanagement

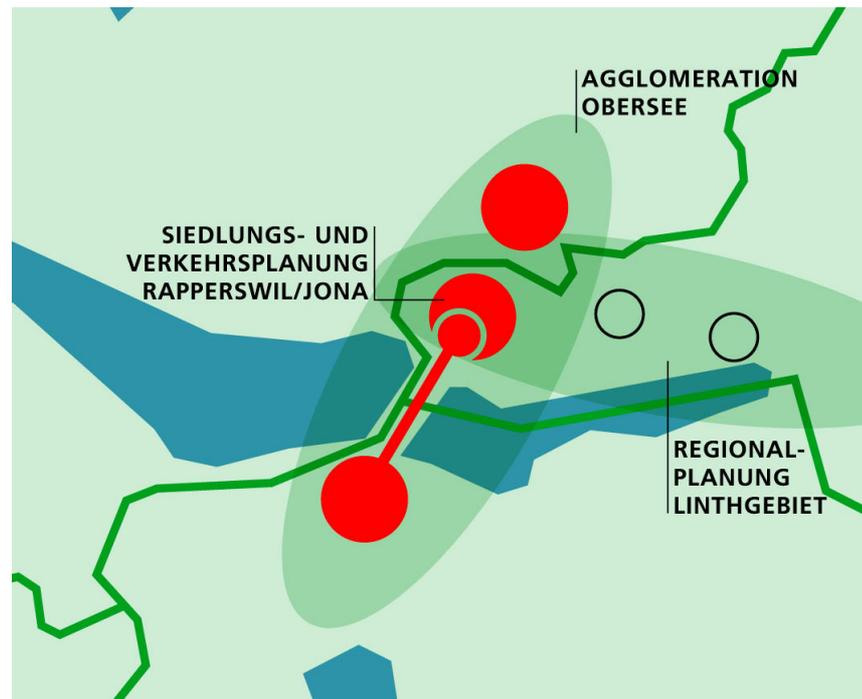
Das betriebliche Mobilitätsmanagement beinhaltet das Spektrum an Massnahmen, das Firmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens ihrer Mitarbeiter (im Pendler- und Geschäftsverkehr) zur Verfügung steht. Erste Kontakte mit ortsansässigen Firmen haben gezeigt, dass Massnahmen bereits freiwillig ergriffen wurden.

10 Teilkonzept Planungscoordination

Das Teilkonzept Planungscoordination umfasst insbesondere verkehrsorientierte Massnahmen in folgenden drei Richtungen (vgl. Abbildung 6):

- Verbesserte Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung in Rapperswil/Jona.
- Verbesserte Entwicklungskoordination innerhalb der Regionalplanungsgruppe Linthgebiet.
- Kantonsübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Agglomeration Obersee.

Abbildung 6:
Ebenen der
Planungskoordination



10.1 Abstimmung zwischen Rapperswil und Jona

Ausrichtung
Siedlungsentwicklung auf
Langsamverkehr und ÖV

Hauptziel ist es, mit einer zwischen Rapperswil und Jona abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsplanung einen möglichst grossen Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu vermeiden und die Siedlungsentwicklung auf den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr auszurichten. Das kann u.a. bedeuten, dass verkehr-intensive Nutzungen nur noch in der Nähe von Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs erstellt werden können, die über ein attraktives Angebot verfügen.

10.2 Abstimmung mit den Gemeinden der Regionalplanungsgruppe Linthgebiet

In Kombination mit MIV-dämpfenden Push-Massnahmen im Gebiet Rapperswil/Jona soll das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr bereits in den umliegenden Gemeinden erfolgen können. Hierzu bedarf es einer besseren lokalen Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in diesen Gebieten oder einer verstärkten Attraktivierung von P+R-Anlagen an Bahnhöfen mit direkter Verbindung nach Rapperswil/Jona. Die Koordination von Massnahmen erfolgt im Rahmen der Regionalplanungsgruppe Linthgebiet⁸⁾.

8) Regionalplanungsgruppe Linthgebiet: Amden, Benken, Ernetschwil, Eschenbach, Goldingen, Gommiswald, Jona, Kaltbrunn, Rapperswil, Rieden, Schänis, Schmerikon, St.Gallenkappel, Uznach, Weesen.

10.3 Agglomerationsprojekt Obersee

Modellvorhaben Agglo Obersee Die Stadt Rapperswil und die Gemeinde Jona haben zusammen mit den Nachbargemeinden Freienbach (SZ) und Rüti (ZH) unter dem Label des Bundesamtes für Raumentwicklung ein Agglomerationsprojekt begonnen. Vorerst geht es darum, die Problematik Siedlung und Verkehr gemeinsam anzugehen mit dem Ziel, Verkehr zu vermeiden und den nicht vermeidbaren Verkehr möglichst auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Diese Absicht ist zwar aufgrund der unterschiedlichen kantonalen Rahmenbedingungen anspruchsvoll, die Motivation bei den beteiligten Gemeinden und Kantonen ist jedoch stark, weil diese Probleme nur gemeinsam zu lösen sind.

11 Massnahmen

11.1 Grundsätzliches

Die meisten Massnahmen lassen sich mit oder ohne Tunnel umsetzen Die Massnahmen gliedern sich in verschiedene Pakete. Die meisten lassen sich mit oder ohne Tunnel umsetzen. Einzig im Transitkorridor (Untere und Obere Bahnhofstrasse, Zürcherstrasse, Rütistrasse und Abschnitt Kreuzstrasse–Cityplatz der Neuen Jonastrasse) sind die Massnahmen je nach Planfall unterschiedlich. Die Auflistung (Seite 20f.) zeigt die Massnahmen und deren Aufteilung in Pakete (Nummern 1 bis 9).

Push- und Pull-Massnahmen Die Lenkung der zunehmenden Verkehrsnachfrage auf den öffentlichen und den Langsamverkehr bedingt ein abgestimmtes Zusammenwirken von Push- und Pull-Massnahmen. Mit einer Angebots- und Attraktivitätssteigerung beim öffentlichen Verkehr und beim Langsamverkehr wird einerseits ein verstärktes Angebot geschaffen, das als Alternative zum motorisierten Individualverkehr dienen kann („Pull-Massnahmen“). Andererseits wird auf den motorisierten Individualverkehr ein gewisser Druck ausgeübt, damit dieser Wechsel in der Verkehrsmittelwahl auch tatsächlich stattfindet („Push-Massnahmen“). Dazu gehören insbesondere Massnahmen im Bereich Parkierung (z.B. Reduktion Pflichtparkplätze, verstärkte Parkplatzbewirtschaftung).

nicht weiter verfolgte Massnahmen In Anhang A3 sind Massnahmen aufgelistet, die im Laufe der Bearbeitung ausgeschieden und nicht weiter verfolgt wurden.

11.2 Die Massnahmenpakete im einzelnen

- 1) Flankierende Massnahmen im Transitkorridor mit Tunnel
- Als flankierende Massnahmen im Transitkorridor mit Tunnel werden diejenigen Massnahmen bezeichnet, die einerseits notwendig sind, um die Wirkung des Tunnels zu maximieren, indem sie den Verkehr so weit wie möglich auf die neue Strasse zwingen, und die andererseits garantieren, dass der gewonnene Raum dem ÖV und dem Langsamverkehr sowie für gewerbliche Tätigkeiten zur Verfügung gestellt wird. Mit dem Bau kann erst nach der Eröffnung des Tunnels begonnen werden.
- 2) Planungskoordination
- Im Rahmen der Planungen GVO hat sich einmal mehr gezeigt, dass Verkehr und Siedlung sehr eng zusammenhängen. Die bisherige Siedlungsplanung konnte nicht verhindern, dass der MIV sehr stark zugenommen hat und der ÖV die Bedürfnisse nicht genügend abdecken konnte. In Zukunft soll der grösste Teil des Siedlungswachstums an Orten geschehen, die eine attraktive ÖV-Erschliessung ermöglichen. Diese Orte sind zu definieren (städtebauliches Konzept, Masterplan St.Gallerstrasse–Neue Jonastrasse). Diese Aufgabe können Rapperswil und Jona nicht alleine lösen. Darum ist neben der interkommunalen Zusammenarbeit auch eine Koordination über die Gemeindegrenzen hinaus notwendig. Die entsprechenden Planungen sind bereits im Gang (Agglo Obersee, Absprachen in der Regionalplanungsgruppe Linthgebiet, Verkehrsstrategie Obersee).
- 3) Strassenraumgestaltung
- Die Achse St.Gallerstrasse–Neue Jonastrasse wird auch im Falle mit Tunnel eine hohe Verkehrsbelastung aufweisen. Weil sie aber auch in Zukunft die ÖV-Hauptachse ist und das Angebot gegenüber heute verdichtet wird, sind Massnahmen zu treffen, die dem öffentlichen Verkehr ein rasches Vorwärtskommen ermöglichen. Auf dieser Achse mit hoher Nutzungsdichte soll auch die Qualität des Langsamverkehrsnetzes erhöht werden.
- 4) Planungen, Konzeptvertiefungen und Zweckmässigkeitsbeurteilungen
- Parkplätze stehen immer am Beginn und am Ende einer Autofahrt. Durch eine geschickte Anordnung und Bewirtschaftung der Parkplätze kann das Verkehrsaufkommen beeinflusst werden. Sinnvollerweise müssen aber attraktive Alternativen beim ÖV angeboten werden. Ein neues Parkierungsreglement für beide Gemeinden ist Grundlage für eine verstärkte Einflussnahme auf das Parkierungsangebot. Dabei ist ein flexibles Konzept nach Massgabe der Belastung des Verkehrssystems zu wählen.
- Für verschiedene Massnahmen, die zum Teil hohe Investitionen verursachen, muss zuerst eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt werden, damit ein fundierter Entscheid über das weitere Vorgehen getroffen werden kann. Dies betrifft insbesondere die Kernentlastung Jona sowie die Verlängerung der Bühlstrasse.
- 5) Massnahmen öffentlicher Verkehr
- Im Bereich öffentlicher Verkehr wird ein grosser Nachholbedarf festgestellt. Das heutige Angebot entspricht nicht demjenigen einer Stadt in der Gröszenordnung von Rapperswil/Jona. Dies ist mit ein Grund für den kleinen ÖV-Anteil am Gesamtverkehr. Frauenfeld, Chur, Dietikon/Spreitenbach z.B.

weisen einen deutlich höheren ÖV-Anteil auf. Grundlage für das weitere Vorgehen ist ein ÖV-Konzept, das Aussagen zu Liniennetz, Fahrplan und Fahrzeugqualität im kommunalen und regionalen ÖV macht.

- 6) Massnahmen Langsamverkehr Mittels der Strassenraumgestaltung (Massnahmenpaket 3) werden entscheidende Anstrengungen zur Attraktivierung des Langsamverkehrsnetzes vorgeschlagen. Mittels weiteren kleinen, aber nicht unwichtigen Massnahmen wird das Massnahmenpektrum in diesem Bereich ergänzt.
- 7) Massnahmen motorisierter Strassenverkehr Im Bereich des MIV soll mittels eines Parkleitsystems der Verkehrsfluss optimiert werden. Ein Parkhaus Teuchelweiher direkt am Rande der Kernzone von Rapperswil soll die Verkehrsbelastung in der Innenstadt reduzieren und die in den Quartieren verteilten Parkplätze an einem Standort konzentrieren. Damit kann der öffentliche Raum aufgewertet werden.
- 8) Aktionen Die Umsetzung aller Massnahmen wird durch verschiedene und immer wieder stattfindende Aktionen unterstützt.
- 9) Massnahmen im Transitkorridor ohne Tunnel Im Fall ohne Tunnel ist der Gestaltungsspielraum auf dem Transitkorridor gering, weil die Verkehrsmengen hoch bleiben. Mit geeigneten Massnahmen müssen Verbesserungen zugunsten von ÖV und Langsamverkehr erreicht werden. Die Wirkung wird wahrscheinlich bescheiden bleiben.

Massnahmenpaket **mit Tunnel**

1) Flankierende Massnahmen im Transitkorridor mit Tunnel

-
- 29 Neue Jonastrasse (Kreuzstrasse-Cityplatz)
 - 31 Untere und Obere Bahnhofstrasse
 - 37 Zürcherstrasse (Stadthofplatz-Rütistrasse)
 - 40 Rütistrasse (Zürcherstrasse-Holz Wiesstrasse)
-

Massnahmenpakete **mit und ohne Tunnel**

2) Planungskoordination

-
- 24 Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung in Rapperswil und Jona
 - 25 Regionale Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung
-

3) Strassenraumgestaltung

Hauptstrassen

-
- 26 St.Gallerstrasse (St. Dionys-Bollwiesstrasse)
 - 27 St.Gallerstrasse (Bollwiesstrasse-Eichfeldstrasse)
 - 28 Neue Jonastrasse (Eichfeldstrasse-Kreuzstrasse)
-

Sammel- und Erschliessungsstrassen

-
- 33 Alte Jonastrasse (Schlüssel-Kreuzliplatz)
 - 34 Alte Jonastrasse (Kreuzliplatz-Kniestrassen)
 - 35 Alte Jonastrasse (Kniestrassen-Stadthofplatz)
 - 36 Kniestrassen und Kreuzstrassen
 - 39 Kreuzstrassen (Alte Jonastrassen-Rütistrassen)
 - 42 Holz Wiesstrassen
 - 43 Oberseestrassen
 - 44 Untergeordnete Einfallsachsen nach Rapperswil/Jona
-

4) Planungen, Konzeptvertiefungen und Zweckmässigkeitsbeurteilungen

- 2 Parkierungsreglement für beide Gemeinden
- 2.1 Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze
- 2.2 Mobilitäts- und Erschliessungskonzepte
- 5 P+R Anlagen in und um Rapperswil/Jona
- 7 Kernentlastung Jona (ZMB)
- 8 Verlängerung Bühlstrasse Jona (ZMB)

5) Massnahmen öffentlicher Verkehr

- 15 ÖV-Konzept
 - 15.1 Ortsbus, Liniennetz und Fahrplan
 - 15.2 Ortsbus, Gestaltung Haltestellen und Fahrzeuge
 - 15.3 Regionalbus, Liniennetz und Fahrplan
 - 16 S-Bahn und Regionalzüge
 - 17 Strassenverbindung Buech-Wagen
-

6) Massnahmen Langsamverkehr

- 1 Verkehrsberuhigte Quartiere
 - 10 Erhöhung Sicherheit Schulwege
 - 11 Passarelle Bahnhof Rapperswil
 - 12 Veloabstellplätze Kern Rapperswil und Jona
 - 13 Signalisierung Radwege
 - 14 Aufhebung Fahrverbot für Radfahrer
-

7) Massnahmen motorisierter Strassenverkehr

- 3 Dynamisches Parkleitsystem
 - 4 Betriebskonzept übergeordneter Verkehr
 - 6 Parkhaus Teuchelweiher
 - 9 Carparkplatz
-

8) Aktionen

- 18 Förderung alternativer Mobilitätsangebote
 - 19 Aktionen zur Benutzung von ÖV und Langsamverkehr
 - 20 Mobilitätsmanagement Grossanlässe
 - 21 Mobilitätsmanagement für Firmen
 - 22 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
 - 23 Überprüfung der Wirksamkeit der Massnahmen (Monitoring/Controlling)
-

Massnahmenpaket
ohne Tunnel

9) Massnahmen im Transitkorridor ohne Tunnel

- 30 Neue Jonastrasse (Kreuzstrasse-Cityplatz)
 - 32 Untere und obere Bahnhofstrasse
 - 38 Zürcherstrasse (Stadthofplatz-Rütistrasse)
 - 41 Rütistrasse (Zürcherstrasse-Holzriesstrasse)
-

12 Kosten

Da es sich bei den meisten Massnahmen um noch nicht im Detail festgelegte Projekte handelt, ist eine Kostenschätzung sehr schwierig. Erst mit der weiteren Ausarbeitung der einzelnen Massnahmen können die genauen Kosten beziffert werden. Es handelt sich deshalb bei den hier dargestellten Zahlen um grobe Schätzungen.

Bei den Kosten muss zwischen Planungs-, Investitions- und Betriebs-/Unterhaltskosten unterschieden werden. Bei baulichen Massnahmen ergeben sich vor allem für Planung und Bau, bei ÖV-Massnahmen dagegen für den Betrieb hohe Kosten. Für die Finanzierung ist deshalb zum einen wichtig zu wissen, wann welche Kosten anfallen, zum anderen jedoch auch mit welchen jährlichen, laufenden Kosten zu rechnen ist.

Bei den Kostenangaben in den Objektblättern sind zudem Einnahmen aus dem Betrieb (Parking, ÖV etc.) nicht berücksichtigt, da für eine Abschätzung auf der Konzeptebene zu wenig Angaben vorhanden sind. Ebenfalls nicht enthalten sind Landerwerbskosten.

Bei der Finanzierung ist zudem zu berücksichtigen, dass für verschiedene Massnahmen eine Aufteilung der Kosten auf die Beteiligten (Gemeinden, Kanton, Bund und Nutzer) erfolgen wird. Die aufgeführten Kosten sind die Gesamtkosten, die mutmasslich in den nächsten 20 Jahren anfallen, ohne Berücksichtigung eines allfälligen Verteilschlüssels.

Tabelle 5:
Kostenüberblick

Kosten		Planung und Bau	Betrieb und Unterhalt pro Jahr
		Mio. CHF	Mio. CHF
mit Tunnel	1) Flankierende Massnahmen zum Tunnel im Transitkorridor	13	0.2
	2) Planungskoordination	1	0.0
	3) Strassenraumgestaltung	16	0.4
	4) Planungen, Konzeptvertiefungen und Zweckmässigkeitsbeurteilungen	3	0.0
mit und ohne Tunnel	5) Massnahmen öffentlicher Verkehr	4	2.1
	6) Massnahmen Langsamverkehr	10	0.1
	7) Massnahmen motorisierter Strassenverkehr	18	0.3
	8) Aktionen	0	0.2
ohne Tunnel	9) Massnahmen im Transitkorridor ohne Tunnel	10	0.1
		65	3.2
		62	3.1

13 Umsetzung

13.1 Umsetzungsplan

Zeitliche Folge der
Massnahmenpakete

Auf der folgenden Seite ist der Umsetzungsplan ersichtlich. Die Umsetzung erfolgt aufgrund der Dringlichkeit der einzelnen Massnahmenpakete, die sich aufgrund der Funktion des Massnahmenpaketes ergibt (flankierende Massnahmen, Push- und Pullmassnahmen etc.). Die Reihenfolge der Massnahmenpakete im Umsetzungsplan ist wichtiger als das angegebene Jahr der Umsetzung. Die ersten Jahre auf der Zeitachse dürften verbindlicher sein als die späteren, da es im Laufe der Umsetzung zu Verzögerungen kommen könnte.

Überlegungen zur Reihenfolge
der Umsetzung

Für die flankierenden Massnahmen im Transitkorridor (Massnahmenpaket 1) ist die Entscheidung über den Bau des Tunnels entscheidend. Sollte der Tunnel gebaut werden, können die weiteren Detailplanungen der flankierenden Massnahmen soweit aufgeschoben werden, dass die Projektierung auf die Eröffnung des Tunnels (oder einer baulichen Etappe) beendet ist und anschliessend sofort die flankierenden Massnahmen realisiert werden können. Tunnelprojekt und flankierende Massnahmen werden aber auf jeden Fall parallel aufgelegt. Sollte der Tunnel nicht gebaut werden, dann kann mit der Einleitung und der Umsetzung von Massnahmenpaket 9 begonnen werden.

Unabhängig vom Tunnelentscheid sind in den nächsten zwei bis drei Jahren Planungen im Bereich Städtebau und Siedlungsentwicklung (Massnahmenpaket 2; städtebauliche Konzepte für die Zentrumsbereiche Rapperswil und Jona, Masterplan St.Gallerstrasse–Neue Jonastrasse) notwendig. Sie dienen als Grundlage für die Strassenraumgestaltung (Massnahmenpaket 3). Die Umsetzung der Strassenraumgestaltung erfolgt schrittweise in Abhängigkeit von Strassenerneuerungen und Siedlungsentwicklung und verteilt über einen langen Zeitraum.

Die Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr (Massnahmenpaket 5) beginnen mit dem konzeptionellen Teil. Die Umsetzung soll anschliessend schrittweise und in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung geschehen.

Massnahmen für den Langsamverkehr ausserhalb der Hauptachsen (Massnahmenpaket 6) und für den motorisierten Strassenverkehr (Massnahmenpaket 7) können umgehend geplant und umgesetzt werden.

Aktionen (Massnahmenpaket 8) sind in Abstimmung mit den anderen Massnahmen zu planen und umzusetzen.

13.2 Sofortmassnahmen

Sofortmassnahmen können kurzfristig umgesetzt werden

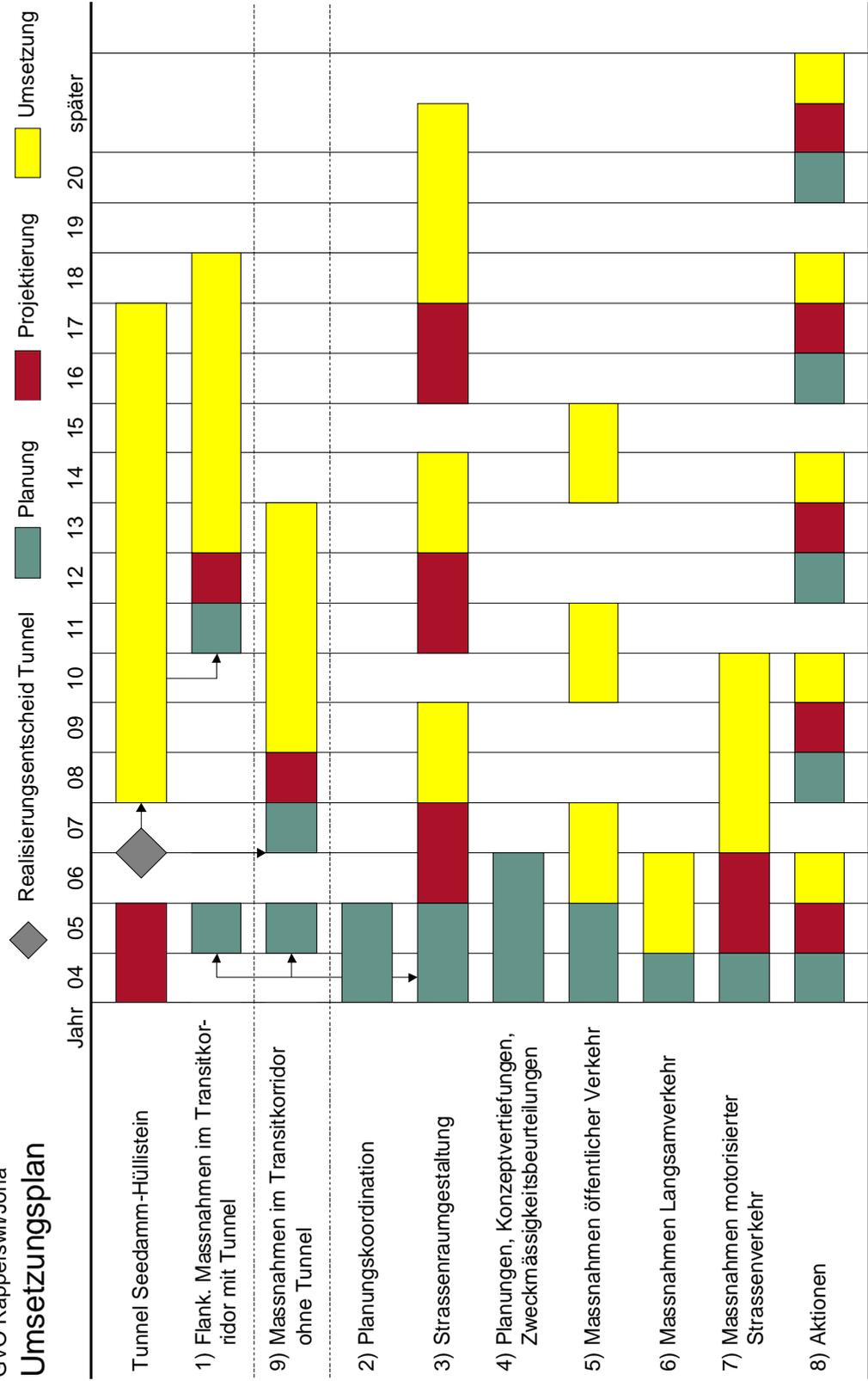
Als Sofortmassnahmen werden diejenigen Massnahmen bezeichnet, die kurzfristig umgesetzt werden können. Dazu gehören:

- Erhöhung der Sicherheit der Schulwege
- Erstellung ÖV-Konzept
- Erstellung von Veloabstellplätzen im Kern Rapperswil und im Kern Jona
- Signalisierung von Radwegen
- Aufhebung von Fahrverboten für Velofahrer
- Integration Haltestelle Blumenau in ZVV
- Ausbau Unterführung Eichfeldstrasse–Helvetiastrasse.

Bereits in die Wege geleitet wurden die Planungskoordinationen im Rahmen des Modellvorhabens Agglo Obersee und innerhalb der Regionalplanungsgruppe Linthgebiet.

Abbildung 7:
Umsetzungsplan

GVO Rapperswil/Jona
Umsetzungsplan



13.3 Organisation (Beteiligte, Prozess)

Die Behörden haben die Absicht, die Umsetzung schrittweise und mit Beteiligung der Betroffenen durchzuführen. Dazu wird eine ständige Behördenarbeitsgruppe für Raumentwicklung und Verkehr gebildet, die fallweise Experten bezieht.

13.4 Finanzierung

Da, wie bereits erwähnt, erst mit der weiteren Ausarbeitung der einzelnen Massnahmen die genauen Kosten beziffert werden können. Aus diesem Grund kann auch der Verteilschlüssel und somit die Finanzierung noch nicht im Detail festgelegt werden.

Die Gemeinden haben für die flankierenden Massnahmen bereits Rückstellungen getätigt und erwägen, vor der kantonsrätlichen Beschlussfassung zum Tunnel, den Bürgerschaften einen Rahmenkredit vorzulegen.

Die Realisierungszeitpunkte einzelner Massnahmen sind abhängig von der Finanzlage bei Bund, Kanton und Gemeinden.

13.5 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Notwendig für eine erfolgreiche Umsetzung des GVO-Konzeptes ist eine breite Akzeptanz der Massnahmen in der Bevölkerung der beiden Gemeinden, in den ortsansässigen Firmen sowie in den Behörden der Nachbargemeinden. Diese Akzeptanz muss mit frühzeitiger nachvollziehbarer Information und Kommunikation geschaffen werden.

Dazu wird ein detaillierteres Kommunikationskonzept erstellt. Die Kommunikation ist eine permanente Aufgabe. Die Veranstaltungen und Aktionen sollen gezielt in Abstimmung mit der Phase der Umsetzung von Massnahmen erfolgen.

Die Kommunikationsinhalte richten sich nach dem Umsetzungsplan. Die Informationen müssen für die verschiedenen Gruppen empfängergerecht aufbereitet werden.

13.6 Controlling/Monitoring

Wichtige Aufgaben sind ein umfassendes Monitoring und die Abstimmung weiterer planerischer und baulicher Massnahmen im Sinne des GVO-Konzeptes. Grundlage bildet das Zielsystem der GVO, dessen Erfüllung periodisch überprüft und gemessen wird.

A1 Interessengruppe GVO

Beteiligte	Mitwirkende Vertreter
Kanton St.Gallen, Tiefbauamt	Urs Kost Benno Singer
Kanton St.Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr	Florian Kessler
Stadt Rapperswil	Walter Domeisen Martin Klöti Felix Inglin † Reto Klotz Hans Wigger
Gemeinde Jona	Benedikt Würth Brigitte Brändlin Urs Böhler Rolf Späni Josef Thoma Edi Alpiger
AG Altstadtentwicklung R'wil	Christian Peisker
CVP Jona	Barbara Keller-Inhelder
CVP Rapperswil	Carlo Rava
Einkaufszentrum Rapperswil	Josef Rauch Peter Peterka
FDP Jona	Hansjörg Ebinger
FDP Rapperswil	Erwin Elmer Roman Lehmann
HEV Rapperswil	Reto Bucher Marcel Ruggli
HGV Jona	Walter Kälin
HGV Rapperswil	Christoph Lehmann
IG Zürcherstrasse	Massimo Wild
Nordquartierverein	Peter Isler
Ostquartierverein	Walter Jucker
Primarschulrat Jona	Orlando Gervasi
Primarschulrat Rapperswil	Toni Gübeli Hans Schär
Quartierverein Lindenhof Jona	Patricia Wenk Lüönd
Seniorenclub	Ernst Kolb
SP Jona	Marianne Aguilera
SP Rapperswil	Ralph Dudler Stephan Jost
Südquartierverein	Kurt Frei August Cavegn
SVP Rapperswil-Jona	Raphael Weber
Tunnel Rapperswil-Jona jetzt	Alexander Schär
UGS Jona-Rapperswil	Urs Bernhardsgrütter
VCS See und Gaster	Bernd Strasser
VVRJ	Gusti Keller Hansueli Wick Alfred Mayer

A2 Pläne

Plan 1 Netzfunktion MIV mit Tunnel

Plan 2 Teilkonzept MIV mit Tunnel

Plan 3 Netzfunktion MIV ohne Tunnel

Plan 4 Teilkonzept MIV ohne Tunnel

Plan 5 Teilkonzept ÖV mittel-/langfristige Massnahmen

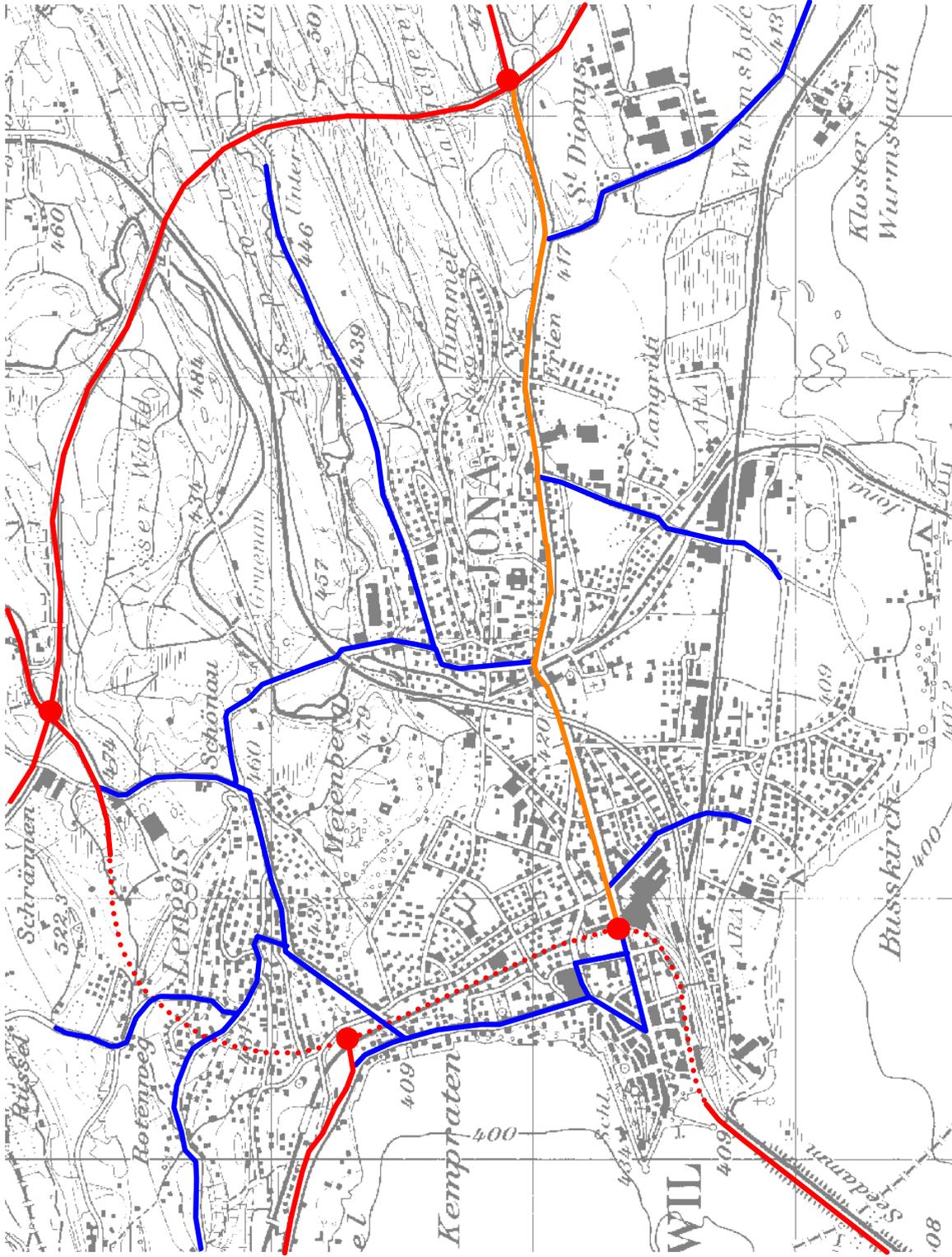
Plan 6 Teilkonzept Langsamverkehr Massnahmen

GVO Rapperswil/Jona: Netzfunktionen MIV mit Tunnel

Plan Nr. 1

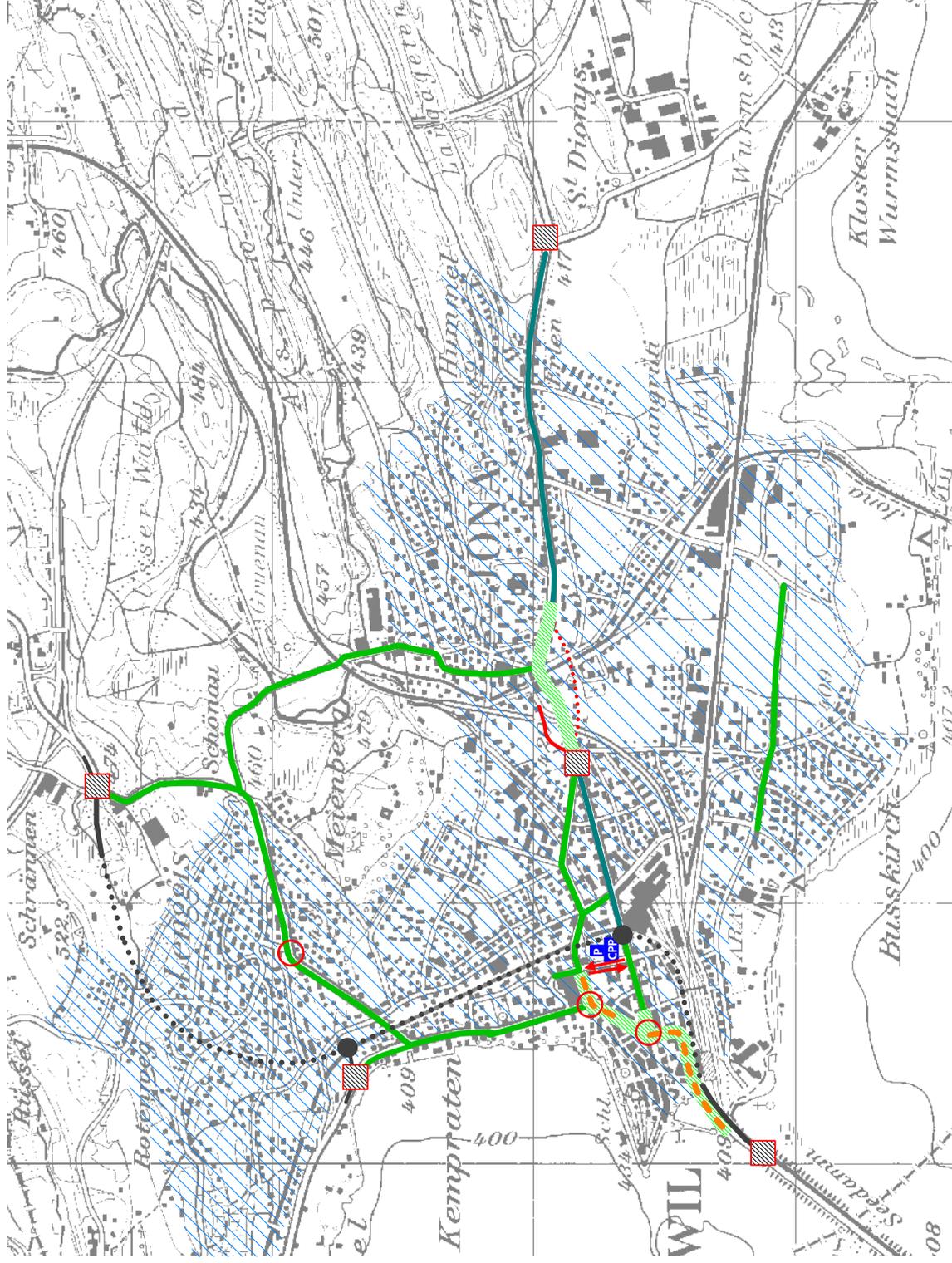
Legende:

- durchleiten
- verbinden
- sammeln
- übrige Strassen: erschliessen



GVO Rapperswil/Jona: Teilkonzept MIV (mit Tunnel)

Plan Nr. 2



Legende:

- Strasseninfrastrukturbau
- Reduktion Fahrstreifen MIV
- Aufwertungsmaßnahmen in den Zentrumsbereichen
- Umgestaltung Strassenraum zur Verkehrsberuhigung
- MIV-Kapazitätsbeschränkungsmassnahmen durch Strassenraumgestaltung und Verbesserung ÖV
- VRA zur Zuflussoptimierung
- Verkehrsberuhigte Quartiere
- Kreisel
- Änderung Verkehrsregime
- Parkhaus
- Standort für Carparkplätze
- Anschlüsse Entlastungstunnel

Weitere Massnahmen:

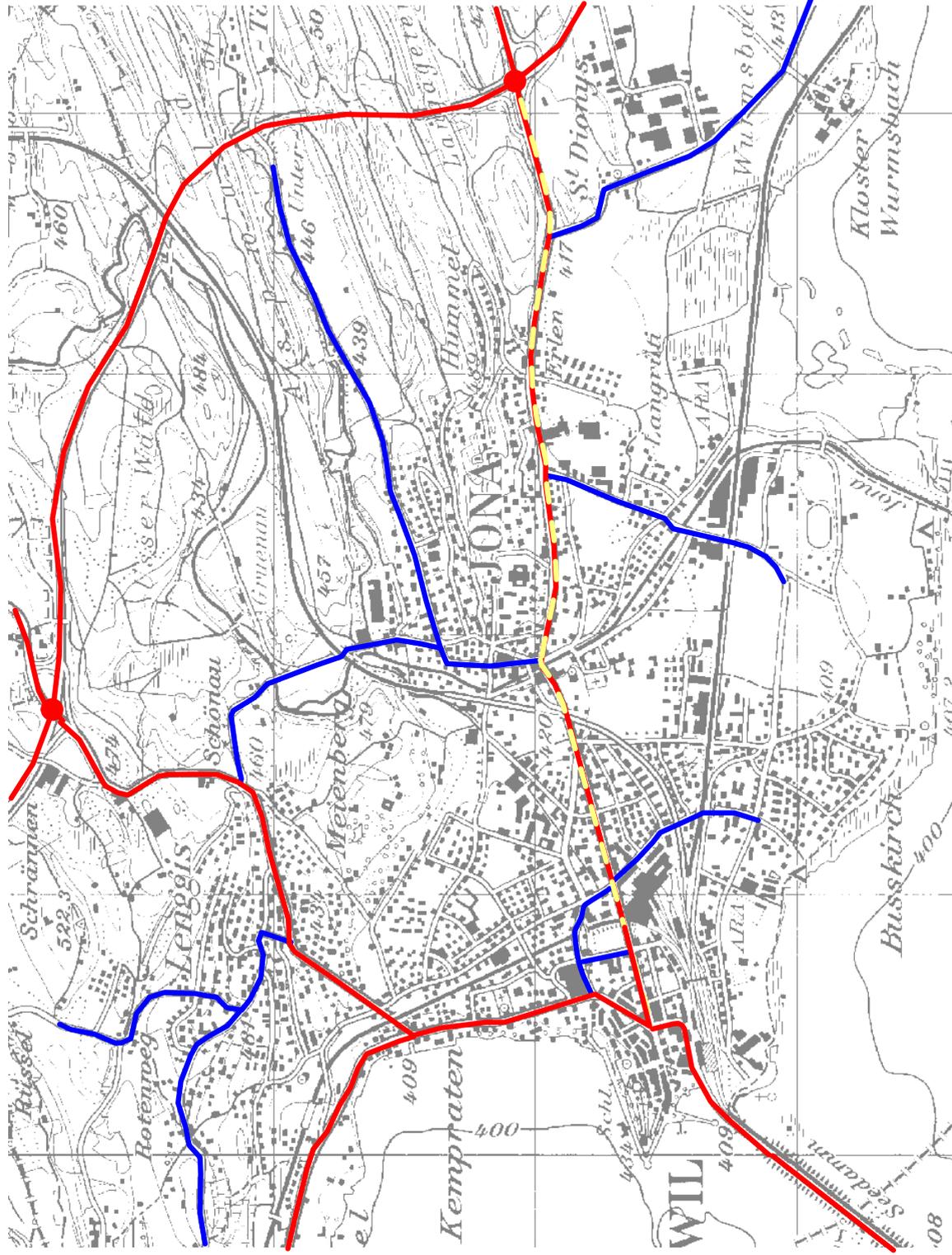
- Parkplatzbewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze
 - Dynamisches Parkleitsystem
 - Signalisation A53
- Längerfristige Instrumente:
- Parkierungsreglement
 - Fahrtenmodell in Gebieten grosser Verkehrserzeugung

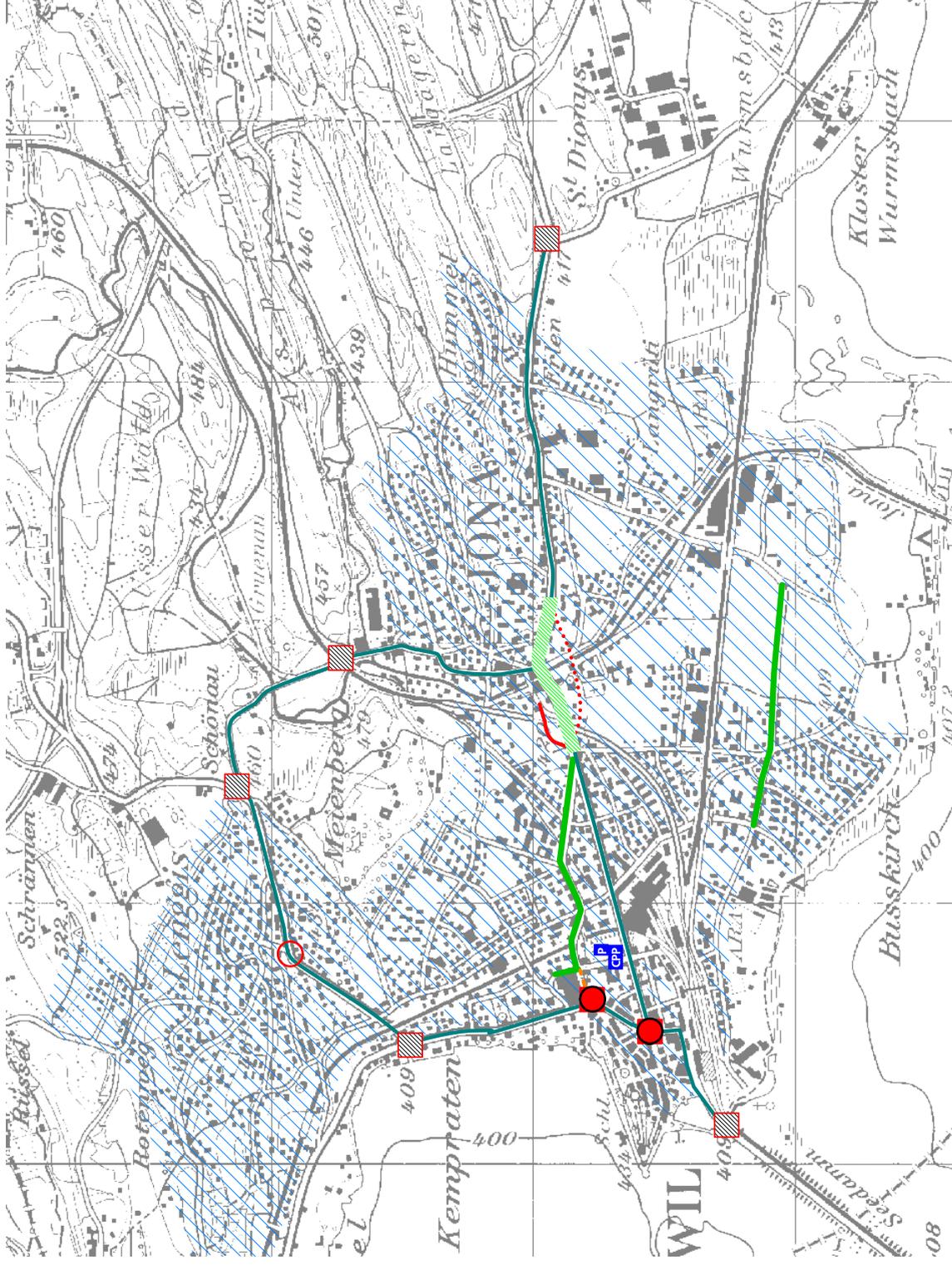
GVO Rapperswil/Jona: Netzfunktionen MIV ohne Tunnel

Plan Nr. 3

Legende:

- durchleiten
- durchleiten, verbinden
- sammeln
- übrige Strassen: erschliessen





Legende:

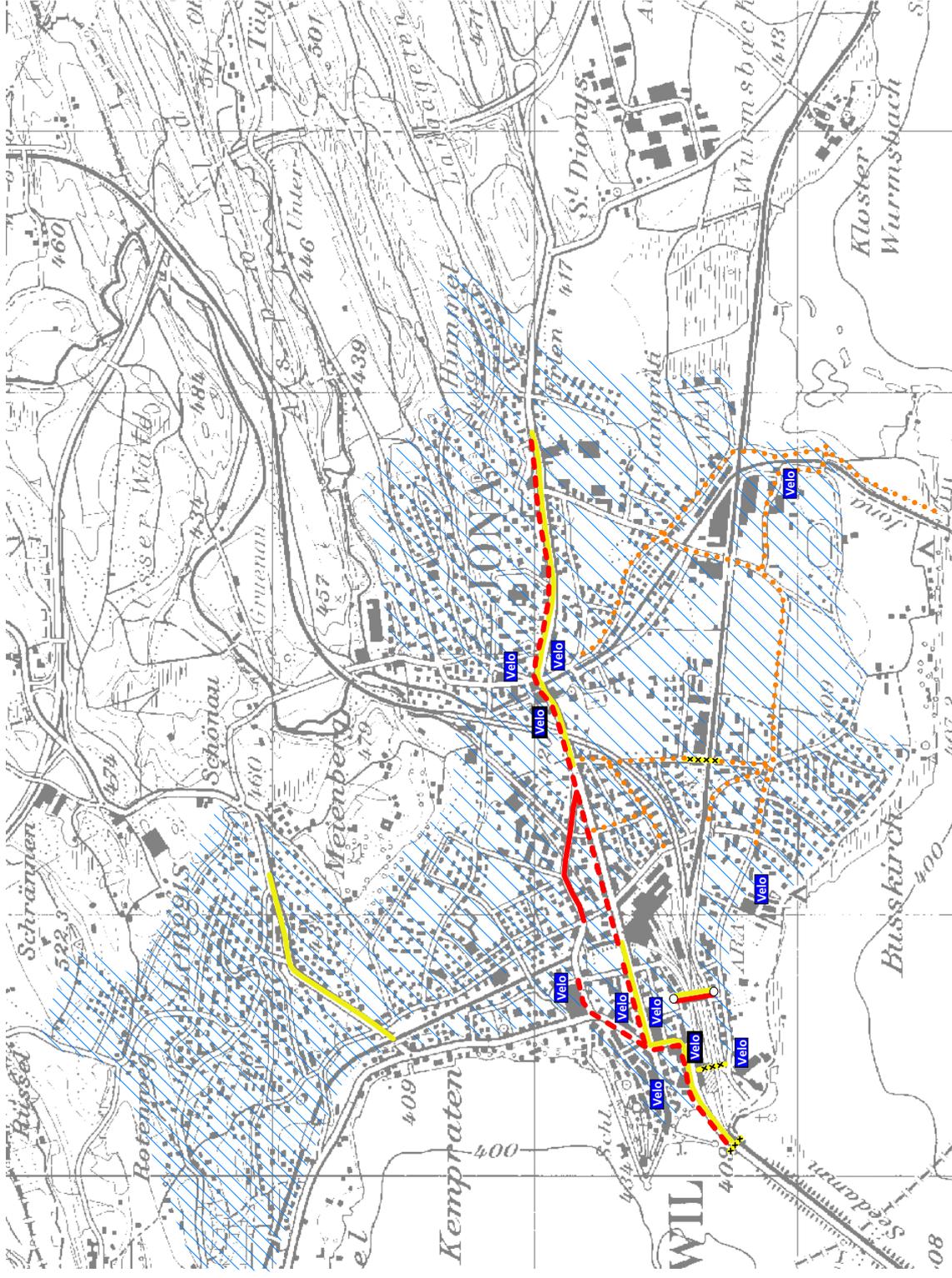
- Strasseninfrastrukturbau Erschliessung ÖV
- ▨ Aufwertungsmaßnahmen im Zentrumsbereich
- Umgestaltung Strassenraum zur Verkehrsberuhigung
- MIV-Kapazitätsbeschränkungsmaßnahmen durch Strassenraumgestaltung und Verbesserung ÖV
- Reduktion Fahrstreifen MIV
- ▨ VRA zur Zuflussoptimierung
- VRA optimieren oder Kreisel
- ▨ Verkehrsberuhigte Quartiere
- P Parkhaus
- CPP Standort für Carparkplätze
- Kreisel

Weitere Massnahmen:

- Parkplatzbewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze
- Dynamisches Parkleitsystem

Längerfristige Instrumente:

- Parkierungsreglement
- Fahrtenmodell in Gebieten grosser Verkehrserzeugung



Legende:

- Neuer Radweg
- - - Neues Trottoir
- ⋯ Vervollständigung Signalisierung Radweg
- x x x x Aufhebung Fahrverbot für Radfahrer
- - - Attraktivierung Fussgängerverkehr im Rahmen Strassenraumgestaltung
- Anpassung Passarelle mit befahrbaren Rampen und breiterer Fahrbahn
- Velo Gedecktes Veloparking bei Hauptumsteigeknoten Bahn/Bus
- Velo Gedeckte Velopläze bei Attraktoren
- /// Verkehrsbenutzte Quartiere

Weitere Massnahmen:

- Mobilitätsmanagement bei Firmen
- Aktionstage Langsamverkehr
- Förderung alternativer Mobilitätsangebote
- Erhöhung Sicherheit Schulwege

A3 Nicht weiter verfolgte Massnahmen

Nr.	Massnahme	Strassenzug	Ort	Bemerkungen
1	Kurztunnel	Untere Bahnhofstrasse	Bahnhofplatz Rapperswil	Wird nicht weiter verfolgt, denn zur Zeit stehen aufgrund ZMB nur die Szenarien mit bzw. ohne Tunnel zur Diskussion.
2	Kurztunnel	Teuchelweiher-Zürcherstrasse	Alte Jonastrasse-Zürcherstrasse	Wird nicht weiter verfolgt, denn zur Zeit stehen aufgrund ZMB nur die Szenarien mit bzw. ohne Tunnel zur Diskussion.
3	Anschluss Tägernau an H8 und Aufklassierung Tägernaustrasse Richtung Jona	Tägernaustrasse	H8-Holzweisstrasse	Wirkt der erwünschten Kanalisierung des Verkehrs entgegen.
4	Aufklassierung	Bubikerstrasse-Lenggiserstrasse		Wirkt der erwünschten Kanalisierung des Verkehrs entgegen.
5	LKW-Fahrverbot (Durchgangsverkehr) nach Eröffnung H8		Rapperswil/Jona	A53 ist kein Ersatz für Seedamm. Signalisation birgt rechtliche Probleme.
6	neue Strasse	Oberseestrasse-Grünfeld-Joner Allmeind		Stark belastete Strasse durch Areal Grünfeld ist problematisch; Seeuferschutz.
7	neue Bahnlinie	Blumenau-Bahnhof Jona		Solange Rapperswil der Hauptbahnhof der Agglomeration ist, machen Tangentialverbindungen beim vorhandenen Potential wenig Sinn.
8	Meienbergtunnel für Bahn		Kempraten - Jona	Bedarf vorerst nicht ausgewiesen. Option wird aber beim Bau Strassentunnel berücksichtigt.
9	Flankierende Massnahmen zur A53		Bollingen	Wird nicht weiter verfolgt, da kein Handlungsbedarf besteht.