19. August 2013

Bericht des Stadtrats zu den Eingaben der Mitglieder des Stadtforums für die Sitzung vom 12. September 2013

Die Mitglieder des Stadtforums haben verschiedene Eingaben eingereicht. Der Stadtrat nimmt dazu wie folgt Stellung (kursiver Text):

1. Fahrverbot Schachenstrasse

Der Quartierverein Schachen stellt fest, dass durch den neuen Entsorgungspark ein höheres Verkehrsaufkommen auf der Schachenstrasse erwartet wird, obwohl die neuen Betreiber die Kunden darauf aufmerksam machen werden, die Zufahrt über die Feldlistrasse zu benutzen.

Die Einheimischen kennen die Schleichwege zu gut. Die Verkehrsberuhigungen (Berliner Kissen) helfen hier zu wenig bis gar nicht (bis zum heutigen Datum, 12. Juli 2013 sind die Kissen immer noch nicht alle auf der besprochenen Höhe).

Vor allem die Situation für die Velofahrer auf der Schachenstrasse ist sehr gefährlich. Die Lastwagen werden durch die Berliner Kissen nicht langsamer fahren.

Für alle Verkehrsteilnehmer ist die schmale Brücke über die Jona bei entgegenkommenden Lastwagen eine grosse Gefahr.

Da die Schachenstrasse für eine Einzeichnung eines Velowegs zu schmal ist, gemäss Aussage Baudepartement, beantragt der Quartierverein Schachen Folgendes:

Prüfung der Möglichkeit eines Lastwagen-Fahrverbots auf der Schachenstrasse. Das heisst, die Anfahrt zur Geberit, "Bring's" und Areal vom WTL darf nur durch die Feldlistrasse erfolgen (Fahrverbot ab Ende Areal WTL) und von der anderen Seite Fahrverbot ab Kreisel Stadthaus.

Ein solches Fahrverbot würde sogar von den neuen Betreibern des Entsorgungsparks unterstützt.

Hinweise auf Flyern und im Internet nützen in der heutigen Zeit wenig. Da die meisten Lastwagenfahrer ein Navigationsgerät installiert haben.

Ein Lastwagenfahrverbot auf der Schachenstrasse war schon vor einigen Jahren Thema und wurde damals von der Kantonspolizei abgelehnt, dies aus folgenden Gründen:

- *Die Schachenstrasse ist eine Gemeindestrasse 1. Klasse und steht gemäss Gesetz sämtlichem Motorfahrzeugverkehr offen.*
- *Im Bereich der Schachenstrasse befinden sich verschiedene Gewerbebetriebe, welche auf eine Lastwagenzufahrt angewiesen sind.*

Diese Begründungen haben bis heute Gültigkeit. Als Massnahme wurde im Bereich des Stadthauskreisels eine Signaltafel (Piktogramm) mit dem Hinweis auf die Zufahrt zu Industrie und Gewerbe via St. Gallerstrasse/Feldlistrasse angebracht.

Konzentration des LKW-Verkehrs auf die Feldlistrasse: Nach den rechtskräftig bestehen-

den Strassenkategorien sind die Schachenstrasse und die Feldlistrasse als Gemeindestrassen 1. Klasse klassiert. Sie haben die gleichen Verkehrsfunktionen zu erfüllen und zu übernehmen. Eine ausschliessliche Konzentration des Lastwagenverkehrs auf die Feldlistrasse widerspricht den bisherigen planerischen Festlegungen und käme einer nicht begründbaren einseitigen Belastung im Einzugsgebiet der Feldlistrasse gleich.

Erhöhtes Verkehrsaufkommen durch den neuen Entsorgungspark: Ob der Betrieb des neuen privaten Entsorgungsparks „Bring's" auf dem WTL-Areal zu einer wahrnehmbaren Verkehrszunahme auf der Schachenstrasse führen wird, ist wesentlich vom zukünftigen Kundenaufkommen abhängig. Da der Entsorgungspark noch nicht eröffnet wurde, ist noch keine Aussage betreffend Verkehrszunahme möglich.

Nachrüstung Berliner Kissen: Es trifft zu, dass die „Berliner Kissen" noch nicht wie vereinbart „nachgerüstet" sind. Dies soll baldmöglichst nachgeholt werden. Die erwähnten Konflikte durch die „Berliner Kissen" (u.a. können breitere Fahrzeuge diese ungebremst passieren und für Velos sind sie nicht ungefährlich) sind bekannt und in Kauf zu nehmen. Die Massnahme wurde in erster Linie aufgrund der geforderten Vereinbarkeit mit dem Linienbus- und Lastwagenverkehr erwogen und umgesetzt.

Es ist aber tatsächlich festzustellen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs auf der Schachenstrasse weiterhin unterschiedlich hoch sind. Grossmehrheitlich wird angepasst und mit vernünftiger Geschwindigkeit gefahren. Trotzdem sind noch zu viele Fahrzeuge zu schnell unterwegs und gefährden so den Langsamverkehr. Dies ist aber nicht in erster Linie ein Lastwagenverkehrsproblem, sondern ein generelles. Sollte sich eine bessere gegenseitige Rücksichtnahme nach der Nachrüstung der „Berliner Kissen" nicht einstellen, müssten vermehrt Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.

2. Tempo 30-Zonen

Der Quartierverein Schachen teilt mit, dass die Anwohner ebenfalls die Tempo 30-Zone wünschen.

Die Schachenstrasse ist eine Gemeindestrasse 1. Klasse mit Linienbusverkehr. Für diese Strassenfunktion gilt Tempo 50. Das erarbeitete Konzept der Tempo 30-Zonen basiert auf dem bfu-Modell. Dieses sieht für Hauptverkehrs- und Sammelstrassen (1. Klasse-Strassen) weiterhin Tempo 50 vor. Für Quartiererschliessungsstrassen usw. ist Tempo 30 vorgesehen. Zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduktion wurde - wie zu Frage 1 erläutert - die Massnahme „Berliner Kissen" realisiert.

3. Gratis ÖV

Die SP Rapperswil-Jona stellt fest, dass die Kampagne „TschauSchtau" die BewohnerInnen zum Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel motivieren soll. In der Zürichsee Zeitung vom 29. März 2012 wurde auch das Thema Gratis-öV angesprochen. Der Stadtpräsident äusserte sich skeptisch dazu. Was bei der Argumentation gegen einen Gratis-öV aber fehlt, sind die externen Kosten, die mit dem Status quo zusammenhängen (Stau, Umweltbelastung, Kosten Parkhäuser & Parkplätze, ev. Tunnel etc.) resp. die Opportunitätskosten, die mit dem Festhalten am Status quo verbunden sind. Seit dieser

Anfrage ist mehr als ein Jahr vergangen. Kann der Stadtrat unterdessen die externen Kosten resp. die Opportunitätskosten benennen?

Inhaltlich hat die Beantwortung der Anfrage der SP im Stadtforum vom 24. Mai 2012 weiterhin Gültigkeit. Seither sind keine diesbezüglichen Abklärungen vorgenommen worden. Gratis-öV wurde im Rahmen der Mobilitätszukunft als Massnahme zur Verkehrsentlastung von Rapperswil-Jona eingebracht. Möglicherweise taucht das Thema im Laufe der weiteren Vertiefungsarbeiten nochmals auf bzw. werden solche Überlegungen wie dargelegt notwendig. Die erwähnten Opportunitätskosten wären jedoch nicht ohne weiteres und ohne externes Mandat an ein spezialisiertes Fachbüro eruierbar.

4. Molkereistrasse (Begegnungszone?)

Die SP Rapperswil-Jona hält fest, dass an der Stadtforumssitzung vom 10. Februar 2011 die unbefriedigende Situation für FussgängerInnen und VelofahrerInnen bei der Molkereistrasse erneut thematisiert wurde. Als Antwort wurde festgehalten, dass Handlungsbedarf bestehe und eine Projektgruppe einberufen werde.

Nach über zwei Jahren die Frage der SP Rapperswil-Jona: Was hat die Projektgruppe an Verbesserungs- und Aufwertungsvorschlägen ausgearbeitet und wann werden diese umgesetzt?

Die SP Rapperswil-Jona ist erstaunt, dass laut Zürichsee Zeitung ausserdem in Erwägung gezogen wird, die Bühlstrasse in eine Begegnungszone umzuwandeln, obwohl sich das Konzept an der Molkereistrasse überhaupt nicht bewährt hat.

Die Bauverwaltung hatte 2011 mit den Gewerbetreibenden (und Grundeigentümern) an der Molkereistrasse Sitzungen zur Reduktion der Anzahl Parkplätze auf rund die Hälfte oder maximal zwei Drittel. Das Gewerbe hat sich jedoch vehement dagegen ausgesprochen. Im Rahmen der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze sollen neu auch die unter- und oberirdischen Parkplätze im Zentrum Jona gebührenpflichtig werden.

Die Wahrnehmung und das Verkehrsregime in der Molkereistrasse ist unbefriedigend: Einbahnregime mit Veloverkehr im Gegenverkehr, der Strassenraum ist belegt mit Parkplätzen, die Ladenfenster sind verstellt mit parkierten Autos, die Arkaden belegt mit Ladenlager und rechtlich gilt Tempo 50. Die Situation ist in der Tat für den Langsamverkehr gefährlich – öfters zu gefährlich. Ziel des Stadtrats und des Ressorts Bau, Verkehr, Umwelt ist es weiterhin, Verbesserungen zu erzielen und u.a. die Parkplatz-Anordnung zu ändern und die oberirdischen Parkplätze zu reduzieren. Damit könnte die Situation und die Sicherheit für die Velofahrenden und zu Fussgehenden erhöht und die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Ein eigentliches Konzept oder Projekt ist noch nicht erarbeitet. Die Einschätzung des Ressorts Bau, Verkehr, Umwelt zu den Erfolgsaussichten ist jedoch nicht euphorisch: eine konsensfähige, verbesserte Lösung dürfte schwierig zu erreichen sein und bindet über eine längere Zeit personelle Ressourcen, die im Moment nicht zur Verfügung stehen.

Der Stadtrat ist jedoch überzeugt, dass im Sog der Neugestaltung des Bus-/Bahnhofs Jona und der Bühlstrasse das Thema ganzheitlich und möglicherweise etwas entspannter angegangen werden kann. Eine Umgestaltung in eine strassengesetzlich echte Begegnungszone (Tempo 20, Vortritt zu Fussgehende) ist prüfenswert und würde die Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im Zentrum Jona erhöhen.

5. Parkplatzbewirtschaftung

Die FDP Rapperswil-Jona möchte folgende Fragen beantwortet haben:

- Auf welchen Parkplätzen wird die Bewirtschaftung neu eingeführt, erweitert bzw. die Gebühren erhöht?

  Gemäss Stadtratsbeschluss werden sämtliche Parkplätze auf öffentlichem Grund in der Stadt bewirtschaftet. Die Gebühren werden nach drei Tarifzonen erhoben und sämtliche Gebühren wurden erhöht.

- Mit welchen (zusätzlichen) Einnahmen rechnet die Stadt durch die Parkplatzbewirtschaftung?

  Es sind noch keine Erfahrungswerte vorhanden, aber man rechnet mit 50% Mehreinnahmen.

- Mit welchen einmaligen Kosten für Installationen rechnet die Stadt für die Erweiterung der Parkplatzbewirtschaftung?

  An der Bürgerversammlung vom 9. Dezember 2010 hat die Bürgerschaft von einem Kredit von Fr. 550'000.-- für die gesamte Parkplatzbewirtschaftung Kenntnis genommen (Finanzvermögen).

- Wie veranschlagt die Stadt den Unterhalt bzw. Betrieb der Parkzähler?

  Der jährliche Unterhalt für die neuen Parkuhren beträgt Fr. 5'000.-- und für die bestehenden Fr. 15'000.--. Für den Betrieb sind insgesamt 50 Stellenprozente vorgesehen, davon 10 Stellenprozente für die neuen Anlagen und 40 Stellenprozente für die alten bestehenden Anlagen.

6. Gestaltung Bühlstrasse, Jona

Das Architekturforum Obersee stellt fest, dass gemäss der Abstimmungsvorlage vom 17. Juni 2012 die Bühlstrasse zur attraktiven Verbindung von Bahnhof zum Zentrum mit Einkaufsmöglichkeiten an der Allmeind- und Molkereistrasse umgestaltet wird. Dabei werden wichtige Verbindungen des Langsamverkehrs entlang der Jona gekreuzt. Gleichzeitig ist die Bühlstrasse ein frequentierter Zubringer für Busse und motorisierten Individualverkehr bis zum Wendekreisel ("Kiss & Ride") vor dem Bahnhof. Beim Verkehrsregime Tempo 30 hat der motorisierte Verkehr Vortritt und ein Fussgängerstreifen bei der Jonaportstrasse für die Passanten ist nicht umsetzbar. Wird demzufolge eine Begegnungszone Tempo 20 für die Sicherheit der Kinder, Fussgänger, Velofahrer sorgen? Falls keine Begegnungszone vorgesehen ist: Wie sieht die Detailgestaltung der Bühlstrasse aus? Welche Gründe sprechen aus Sicht des Stadtrats zwingend gegen eine Tempo 20-Zone?

Die Detailpläne der Bühlstrasse lagen während 30 Tagen öffentlich auf (12. Februar bis 13. März 2013). Die Bauverwaltung ist gerne bereit, dem Architekturforum Obersee die beabsichtigte Gestaltung zu erläutern. Nach Fertigstellung des Bus-/Bahnhofs wird die Bühlstrasse deutlich weniger motorisierten Individualverkehr als bisher aufweisen. Die rund 70 öffentlich zugänglichen Parkplätze befinden sich dann in der neuen Tiefgarage mit Zu- und Wegfahrt via St. Gallerstrasse. Der Park and Ride-Verkehr ist nicht mehr auf der Bühlstrasse. Die Qualität und die Sicherheit für den Langsamverkehr werden dadurch deutlich erhöht.

Das genehmigte Projekt der umgestalteten Bühlstrasse sieht für den kreuzenden Linienbusverkehr eine 6 m breite Strasse vor mit einer flankierenden Baumreihe und einer Einengung auf der Jonabrücke. Eine Begegnungszone (Tempo 20 mit Vortritt für die zu Fussgehenden) ist nicht vorgesehen. Rechtlich soll weiterhin Tempo 50 gelten. Grundsätzlich sprechen keine zwingenden Gründe gegen eine Begegnungszone. Hingegen sind der Bedarf und der Nutzen einer Begegungszone Bühlstrasse nicht sehr hoch, weil sich die Publikumsnutzungen in den Erdgeschossen auf die Südseite der Bühlstrasse beschränken und die Querungsbedürfnisse des Langsamverkehrs vor allem auf die Passage Jonaport und entlang der Jona konzentrieren.

Ob auf der Basis des bewilligten Projekts – ohne zusätzliche bauliche Massnahmen und unter Beibehaltung des Fussgängerstreifens Jonaport-Passage – nachträglich Tempo 30 eingeführt werden könnte, ist mit dem Kanton zu klären.

7. Gesamtkonzept Begegnungszonen, Zentrum Jona

Das Architekturforum Obersee will wissen, ob es im Zentrum Jona ein Gesamtkonzept für den Langsamverkehr gibt und ob im Bereich der Molkereistrasse/Neuhofstrasse in absehbarer Zeit eine Begegnungszone umgesetzt wird? Falls nicht: Gibt es aus Sicht des Stadtrats zwingende Gründe, warum keine Begegnungszone umgesetzt werden soll? Sind planerische Überlegungen für ein Gesamtkonzept für das Zentrum Jona vorgesehen?

Ein planerisches Konzept für das Zentrum Jona besteht auf der Stufe der kommunalen Richtplanung (Konzept Zentrum Jona, 2008). Dieses geht von den alten Ideen einer Verkehrsverlagerung und Kernentlastung aus (Ausbau Achse Aubrigstrasse – Holzwiesstrasse, Entlastung Allmeindstrasse, Verlegung Schachenstrasse, Kurztunnel Zentrum Jona zur Entlastung St.Gallerstrasse). Im Moment ist kein neues planerisches Gesamtkonzept für Jona in Vorbereitung oder in Erarbeitung. Es ist möglich, dass dieses Thema nach Vorliegen der Resultate der Mobilitätszukunft an Aktualität gewinnt.

Ein Langsamverkehrskonzept existiert nicht. Hingegen wurden die Schwachstellen 2007/08 erhoben und dokumentiert.

Ursprünglich wurde die Molkereistrasse als Begegnungszone konzipiert, jedoch nicht als solche in Kraft gesetzt. Ob dies in absehbarer Zeit möglich werden kann, ist in Antwort zu Ziffer 4 erläutert.