

Vorbemerkungen zur Übersicht der Lösungsideen

- Aus der Bevölkerung und von Studenten der Hochschule Rapperswil (HSR) sind rund 60 verschiedene Lösungsideen eingegangen, welche anlässlich von drei Diskussionsabenden sowie einer Vorlesung an der HSR im März / April 2013 vorgestellt und diskutiert wurden.
- Die Lösungsideen wurden aus fachlicher Sicht noch nicht im Detail geprüft – sowohl die Angaben zu den Chancen und Risiken als auch zu den weiteren relevanten Merkmalen sind erste grobe Einschätzungen. Auch die bauliche Machbarkeit ist noch nicht nachgewiesen.
- Ende April 2013 trifft das Begleitgremium die Wahl der weiter zu vertiefenden Lösungsideen.
- Um diese Auswahl zu erleichtern, wurden die Lösungsideen, welche von Prinzip her und damit in Bezug auf die verkehrliche Wirkung ähnlich sind, in „Familien“ gegliedert. Die Familien unterscheiden sich vor allem auch hinsichtlich der Grösse der vorgeschlagenen Infrastruktur.
- Am Prozess beteiligte Verkehrsexperten haben drei weitere Lösungsfamilien vorgeschlagen (17-19)
- Diese „Familien“ werden im Folgenden mit den dazugehörigen Lösungsideen vorgestellt. Das Begleitgremium trifft seine Auswahl zwischen den „Familien“ und nicht zwischen einzelnen Lösungsideen.
- Die eingereichten Lösungsideen wurden für diese Übersicht anonymisiert. Die Nummerierung entspricht der Reihenfolge der vorgängigen Diskussion. Kleinbuchstaben bezeichnen verschiedene Lösungsideen der gleichen Autoren resp. Autorinnen.
- Zu verschiedenen Lösungsideen wurden von den Autoren und Autorinnen teilweise detaillierte Überlegungen eingereicht. Diese können auf Nachfrage bei der Projektleitung digital bezogen werden.
- Bei allen „Familien“ und Lösungsideen sind ergänzende Massnahmen auf Stadtgebiet von Rapperswil-Jona möglich resp. auch notwendig zur Sicherung der Entlastungswirkung (z.B. Verkehrsberuhigung, Umgestaltung, etc.). Solche wurden von den Autoren und Autorinnen nur teilweise aufgeführt. Die Diskussion und Beurteilung solcher ergänzender Massnahmen erfolgt erst in einem zweiten Schritt.
- Verschiedene „Familien“ sind auch mit übergeordneten Massnahmen kombinierbar (z.B. 4-Spur-Ausbau der A53 zwischen Rüti und Schmerikon oder Doppelspurausbau Seedamm). Solche Kombinationen werden bei der anschliessenden fachlichen Vertiefung untersucht.
- In einem ersten Schritt werden die „Familien“ 1 bis 13 sowie 17-19 zur Diskussion und Auswahl gebracht. Ergänzende Massnahmen (14), welche eine Verkehrsentslastung voraussetzen, werden – wie oben erwähnt – an der nächsten Sitzung des Begleitgremiums thematisiert. Sofortmassnahmen (15) werden direkt dem Stadtrat zur Prüfung übergeben und methodische Ansätze (16) werden als Anregungen für den weiteren Prozess verstanden und nicht beurteilt.
- Die Idee zur Lösungsfamilie 20 wurde rechtzeitig eingereicht, blieb aufgrund eines Versehens der Projektleitung in der ersten Diskussion im BG aber leider unberücksichtigt. Die Abstimmung über den weiteren Umgang mit der Idee wurde vom BG am 18. Juni 2013 nachgeholt.

Übersicht über die Familien von Lösungsideen

1. Verbindung A53 – A3 mit einer Seequerung westlich des Seedamms	Seite 3
2. Verbindung A53 – A3 mit einer Seequerung östlich des Seedamms	Seite 8
3. Verbindung Seedamm – A53 mit einem Stadttunnel West	Seite 19
4. Verbindung Seedamm – A53 mit einem Stadttunnel Mitte	Seite 25
5. Verbindung Seedamm – A53 mit einem Stadttunnel Ost	Seite 29
6. Verbindung Hurden – A53 mit einem Stadttunnel lang	Seite 31
7. Kreisverkehre als eigenständige Lösungen	Seite 34
8. Autoarme Innenstadt Rapperswil-Jona	Seite 41
9. Weiterentwicklung öffentlicher Verkehr	Seite 44
10. Autoverlad über den Seedamm	Seite 46
11. Nutzung Eisenbahntrassen für Autobrücke	Seite 48
12. Park+Ride-Konzept mit Aufhebung innerstädtische Parkplätze	Seite 50
13. Betriebliche Einschränkungen auf dem Seedamm	Seite 53
14. Ergänzende Massnahmen (Verkehrsentlastung bildet Voraussetzung)	Seite 57
15. Sofortmassnahmen	Seite 66
16. Grundsätzliche Überlegungen und methodische Ansätze	Seite 73
17. Status Quo+	Seite 75
18. Kleinräumige Umfahrungen der Zentren von Rapperswil und Jona	Seite 77
19. Struktur- und Verhaltensänderungen zur Mobilitätsreduktion	Seite 79
20. Verkehrssanierung Rapperswil mit Variante Mini-Tunnel	Seite 81

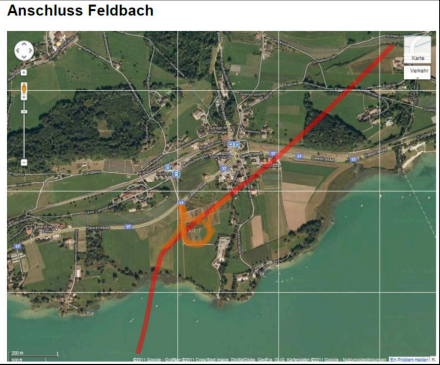
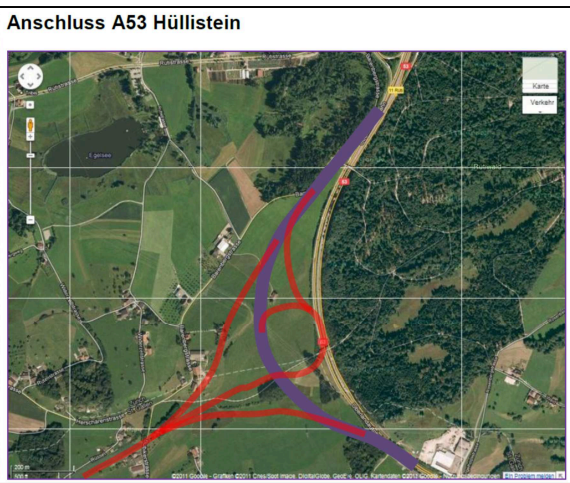
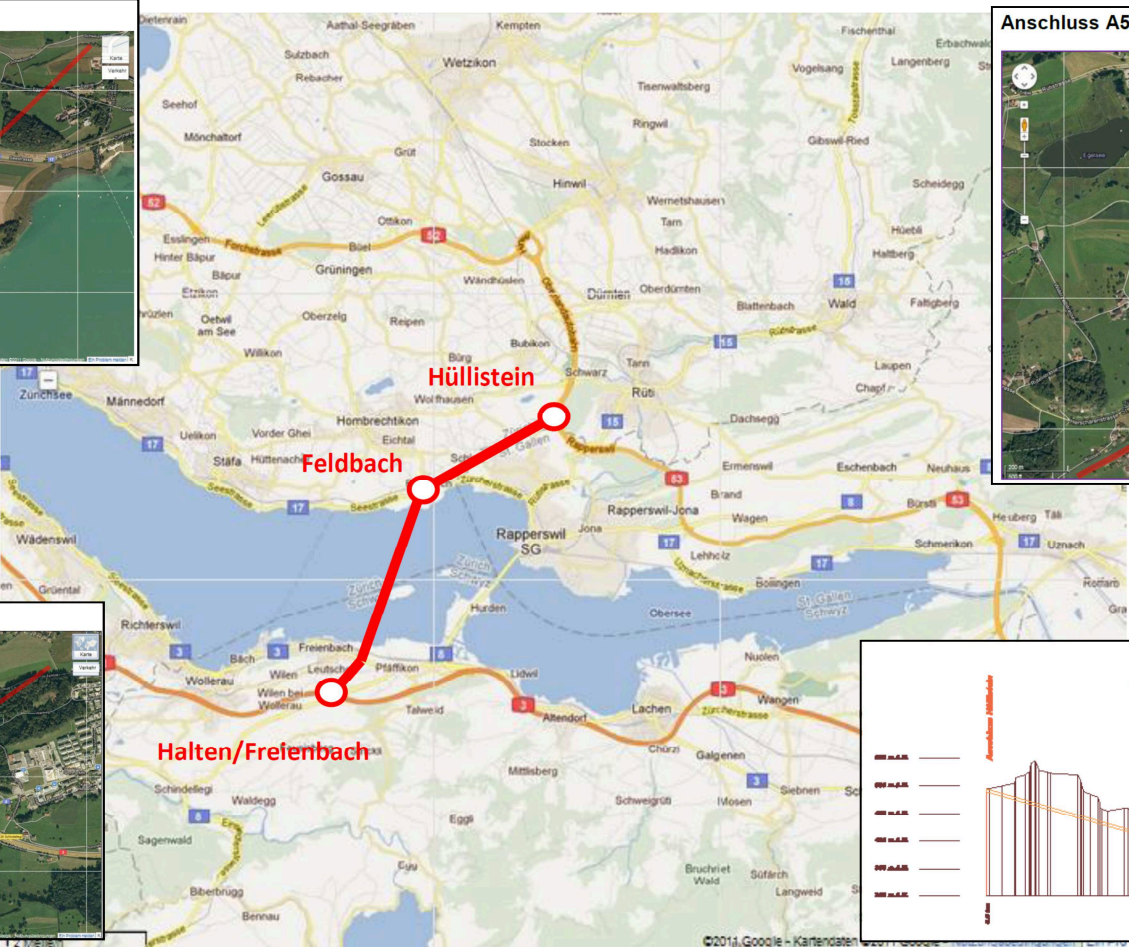
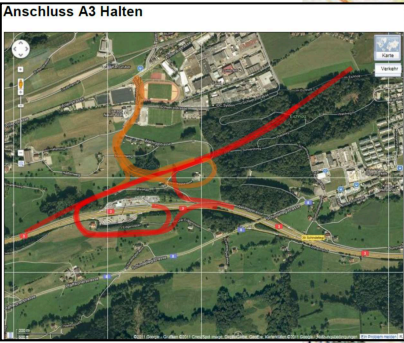
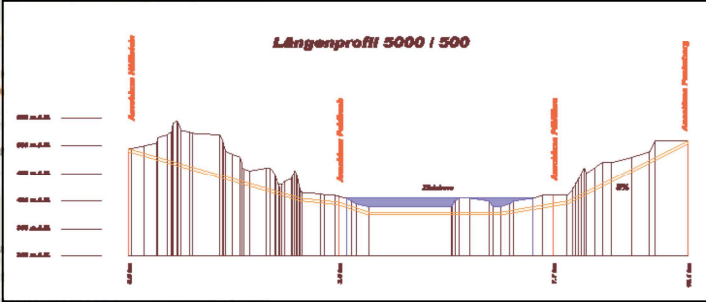
① **Verbindung A53 – A3 mit einer Seequerung westlich des Seedamms**

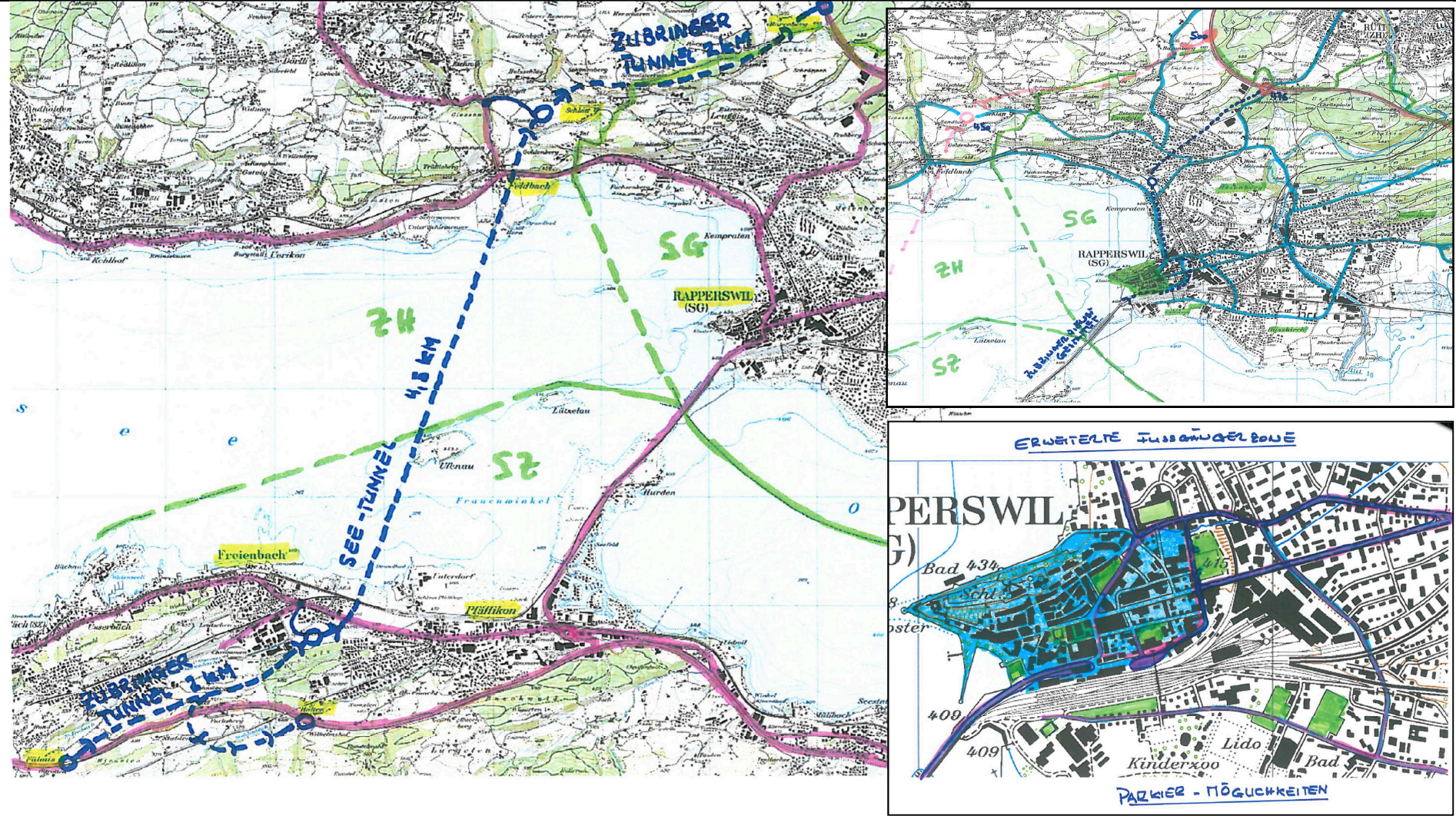
Lösungsideen:

- 1b: Seetunnel Hüllistein bis Wollerau ohne Zwischenanschluss (mautpflichtig), Option 1
- 2a: Seetunnel Hüllistein bis Halten (2x2 Spuren) mit Zwischenanschluss Feldbach
- 4: Seetunnel Hüllistein bis Halten (2x2 Spuren) mit Zwischenanschluss Feldbach
- 6: Seetunnel Barenberg bis Fälmis oder Halten (1x2 Spuren) mit Zwischenanschlüssen Freienbach/Pfäffikon und Feldbach

Nr. 1b		Tunnelverbindung A3 – A53	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Der Durchgangsverkehr ist in einen Tunnel zu verlegen. Die Hauptverkehrsachsen A3 und A53 mit einem Seetunnel verbinden (zB. Wollerau – Hülstein oder St. Dionys – Lachen (Zusammenarbeit mit den Kantonen ZH und SZ)). Tunnels sind mit Mautsystem zu belegen (Objektmaut). Langfristig auch zwei Seetunnels möglich.			Kostenkategorie ___ < 50 Mio. ___ 50 – 500 Mio. <u>X</u> > 500 Mio. Realisierungshorizont ___ < 2020 ___ 2020 – 2030 <u>X</u> >2030 Mutmassliche Beteiligte <u>X</u> Bund <u>X</u> Kantone ___ Gemeinden ___ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
			Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
Chancen		Risiken	
		- Finanzierung des Tunnels - Kantonale Übereinkunft - Schutzzonen im Bereich Anschluss Lachen	

Nr. 2a		Tunnel A3 – A53 Seebecken (Verweis: analog Nr. 4)	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung:			<u>Kostenkategorie</u> ___ < 50 Mio. ___ 50 – 500 Mio. <u>X</u> > 500 Mio. <u>Realisierungshorizont</u> ___ < 2020 ___ 2020 – 2030 <u>X</u> >2030 <u>Mutmassliche Beteiligte</u> <u>X</u> Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden ___ Weitere <u>Technische Risiken (soweit absehbar)</u> Machbarkeit Längenprofil auf Seite Halten/Freienbach <u>Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung)</u> ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
Verweis: Analog Nr. 4			
Chancen		Risiken	
- Nationale Ausstrahlung - Entlastung Rapperswil, Pfäffikon, Region vom MIV-Durchgangsverkehr - Alternativrouten zur Benützung des Nationalstrassennetzes (Nord-Süd, Ost-West)		- Lokale Akzeptanz Anschluss Feldbach	

Nr. 4	Autobahnverbindung A353 (Tunnel)	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Tunnelverbindung A353 vom Anschluss Halten in Freienbach (SZ) über Feldbach (ZH) nach Hülstein (Ausfahrt RJ, SG). Vollanschluss, Pfäffikon/Freienbach. Zwei Tunnelröhren (zweite Röhre als Fluchtstollen), Sperrung des Seedamms für den MIV und Nutzung der frei werdenden Flächen für den ÖV..		Kostenkategorie < 50 Mio. 50 – 500 Mio. ☒ > 500 Mio.
Anschluss Feldbach  Anschluss A3 Hülstein   Anschluss A3 Halten  Längenprofil 5000 : 500 		Realisierungshorizont < 2020 2020 – 2030 ☒ >2030
		Mutmassliche Beteiligte ☒ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden Weitere
		Technische Risiken (soweit absehbar) Machbarkeit Längenprofil auf Seite Halten/Freienbach
		Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) Natur/Landschaft Wasser Lärm Luft Weitere
Chancen	Risiken	
- Verkehrsentlastung Pfäffikon - Verkehrsentlastung Seedamm - Verkehrsentlastung RJ - ev. Verkehrsentlastung Nordring ZH - Zweite Spur für die Eisenbahn über den Seedamm	- Lokale Akzeptanz Anschluss Feldbach	

Nr. 6		Seetunnel mit Zubringer Nord/Süd	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Zweispurige Verbindung von Barenberg (A53) nach Fälmis oder Halten. Anschluss in der Region Feldbach/Schlatt (möglichst siedlungsfern) und im Raum Freienbach/Pfäffikon (wichtig!). Seedamm grundsätzlich für den MIV gesperrt, nur noch als Zufahrt zum Parkhaus am See und zum Bahnhof Rapperswil. Nutzung der Entlastungswirkung für ein 2. Gleis über den Seedamm und die Schaffung von Fussgängerbereichen beim Bahnhofplatz und beim Cityplatz. Finanzierung nach Verursacherprinzip.			Kostenkategorie ☐ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☒ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☐ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☒ >2030 Mutmassliche Beteiligte ☒ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
			
Chancen - Rapperswil-Jona und Pfäffikon/Freienbach erhalten eine Umfahrung - 3 Anschlüsse für RJ an die A53 - 2 Anschlüsse für Pfäffikon/Freienbach - Direkter Anschluss für Rüti/Hombrechtikon an A3 - Direkte Verbindung für Freienbach/Pfäffikon an A53		Risiken - Anpassung Netzbeschluss Bund	

② **Verbindung A53 – A3 mit einer Seequerung östlich des Seedamms**

Lösungsideen:

1b: Seetunnel St. Dionys – Lachen ohne Zwischenanschluss (mautpflichtig), Option 2

3: Seetunnel Jona-Ost bis Wangen (2x2 Spuren) ohne Zwischenanschluss

17d: Seetunnel Buech bis Nuolen (zwei Halbanschlüsse, d.h. es Beziehungen nach Osten nicht möglich) ohne Zwischenanschluss

22a: Seetunnel Buech bis Leuholz (min. 3-spurig bis max. 2x3 Spuren) ohne Zwischenanschluss

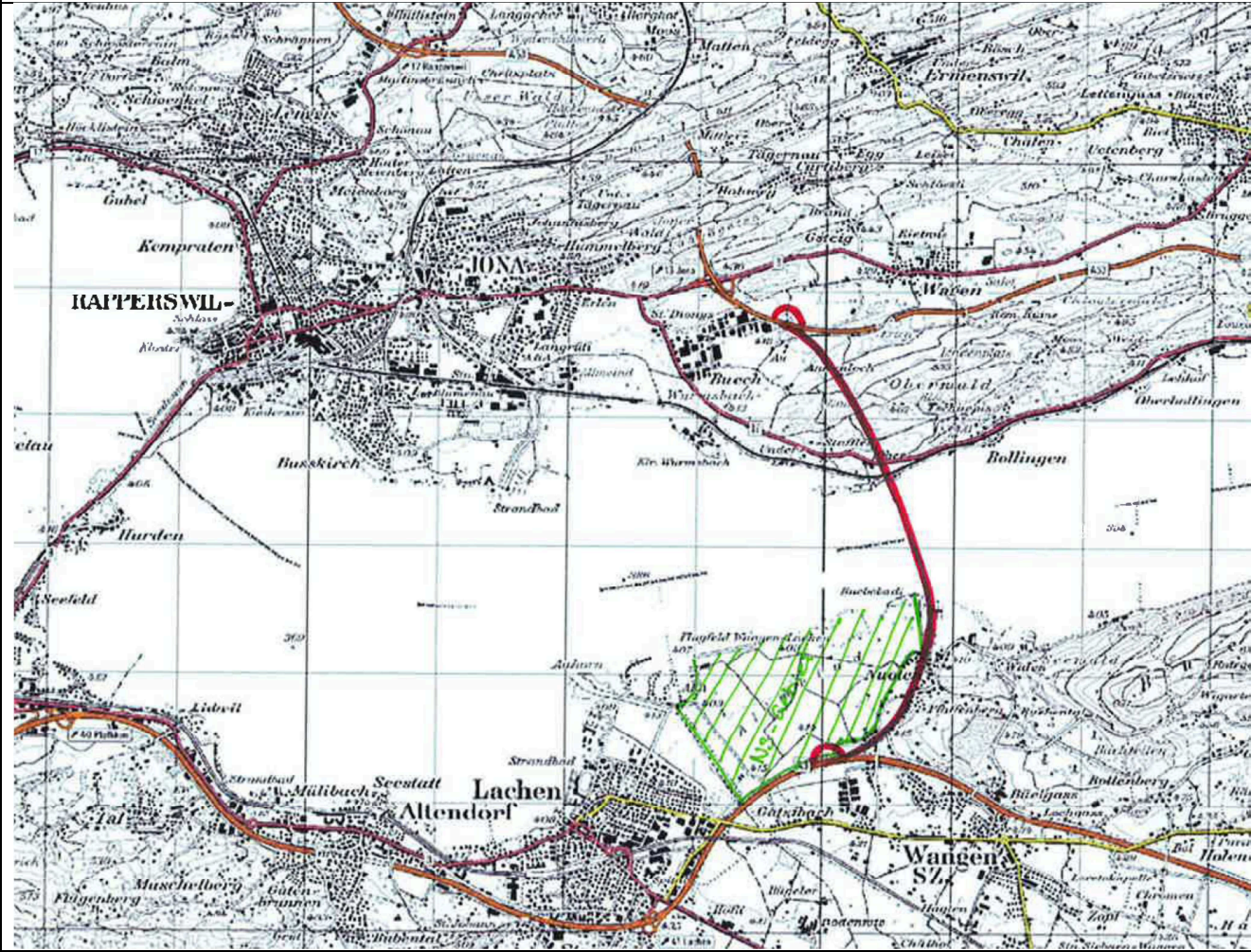
22f: Seebrücke Buech bis Leuholz (Anzahl Spuren variabel) ohne Zwischenanschluss

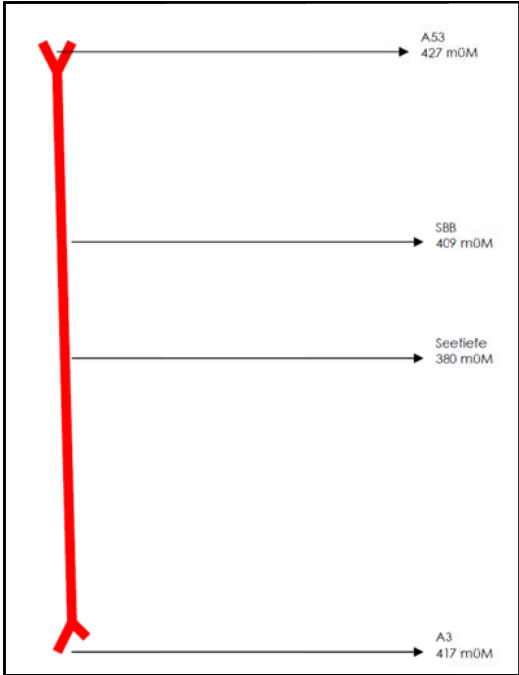
26a: Seetunnel St. Dionys – Wangen/Lachen (2x2 Spuren) ohne Zwischenanschluss

HSR: Projekt „Stadtrundfahrt“ mit Verbindung A3 – A53 östlich vom Seedamm

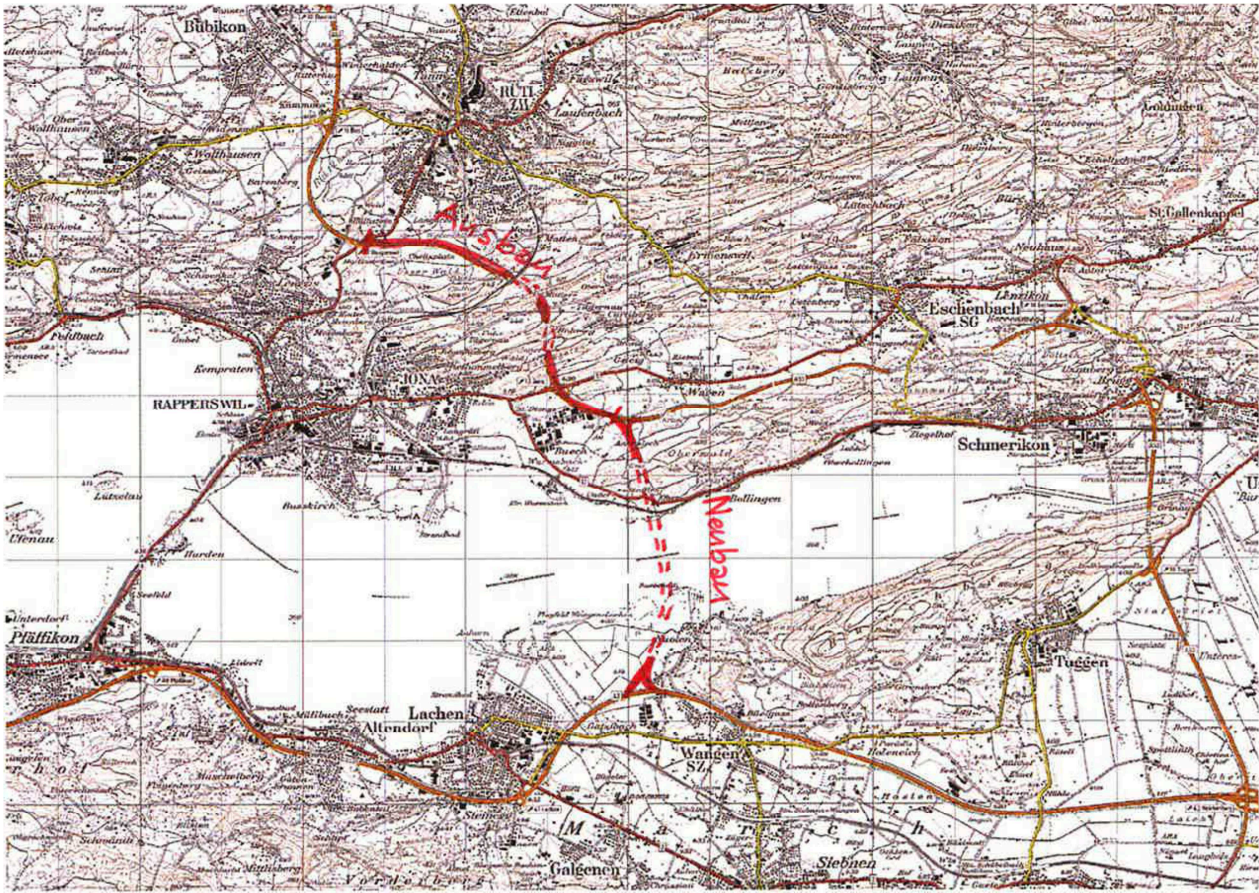
Nr. 1b		Tunnelverbindung A3 – A53	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Der Durchgangsverkehr ist in einen Tunnel zu verlegen. Die Hauptverkehrsachsen A3 und A53 mit einem Seetunnel verbinden (zB. Wollerau – Hülstein oder St. Dionys – Lachen (Zusammenarbeit mit den Kantonen ZH und SZ)). Tunnels sind mit Mautsystem zu belegen (Objektmaut). Langfristig auch zwei Seetunnels möglich.			Kostenkategorie ___ < 50 Mio. ___ 50 – 500 Mio. <u>X</u> > 500 Mio. Realisierungshorizont ___ < 2020 ___ 2020 – 2030 <u>X</u> >2030 Mutmassliche Beteiligte <u>X</u> Bund <u>X</u> Kantone ___ Gemeinden ___ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
			
Chancen		Risiken	
		- Finanzierung des Tunnels - Kantonale Übereinkunft - Schutzzonen im Bereich Anschluss Lachen	

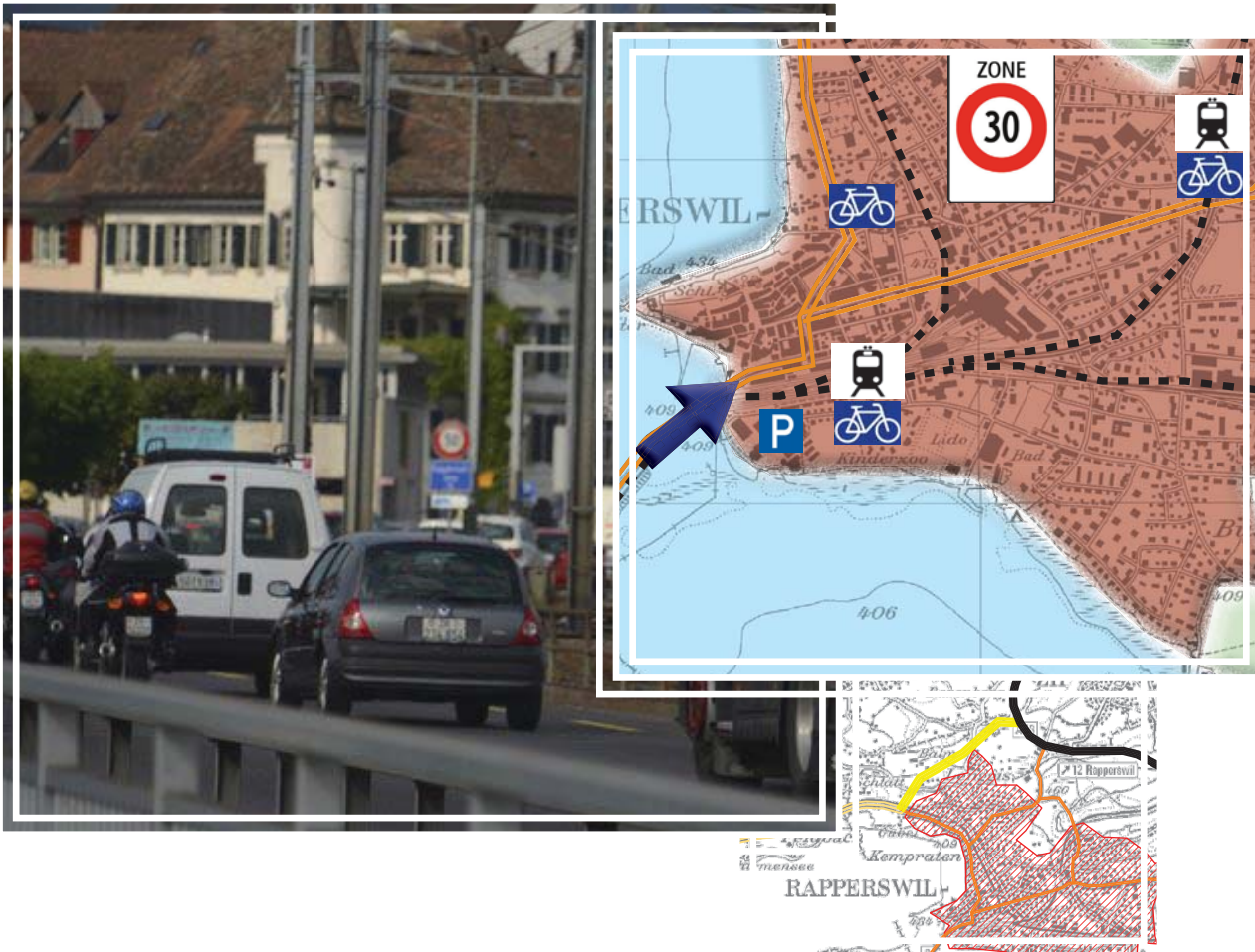
Nr. 3		Umfahrung des Seedamms, Rapperswil-Jona, Hurden und Pfäffikon	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Vierspuriger Tunnel zwischen Jona Ost und Wangen (mit Ein- und Ausfahrten in den Verzweigungsbereichen) sowie 4-spuriger Ausbau zwischen Jona Ost und Jona Nord. Kein Tangieren von Naturschutzgebieten und wenig Landverbrauch. Die Entlastungswirkung dient allen umliegenden Städten und Gemeinden, vermindert die Staubildung, verflüssigt den Verkehr und erhöht die Luftqualität.			Kostenkategorie ___ < 50 Mio. ___ 50 – 500 Mio. <u>X</u> > 500 Mio. Realisierungshorizont ___ < 2020 ___ 2020 – 2030 <u>X</u> >2030 Mutmassliche Beteiligte <u>X</u> Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden ___ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) <u>X</u> Natur/Landschaft: BLN-Gebiet ist aus heutiger Sicht No Go ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
Chancen - Enorme Binnen-Verkehrsentlastung innerhalb RJ (Vorteil für Fussgänger/Radfahrer) und Seedamm - Verbesserter/Zeitgewinnender Busanschluss an die vier Bahnhöfe RJ - Möglichkeiten P+R an den Ausfahrten Jona Nord und Jona Ost mit Busanschluss - Praktisch behinderungs- und immissionsfreie Bauphase - Kürzest möglicher Tunnel an Engstelle Obersee		Risiken - Anschlussbereich Wangen liegt im BLN-Gebiet - Nähe zu A53/A3-Verbindung Schmerikon/Reichenburg könnte zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen führen - Längere Reisezeiten (Umwege) erfordern restriktive flankierende Massnahmen in RJ	

Nr. 17d	Oberseetunnel Buech - Nuolen	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Ca. 4 km langer Seetunnel zwischen A53 Buech und A3 Nuolen als Transitumfahrung Rapperswil-Jona beidseits mit Halban-schuss. Schwerverkehrssperre Seedamm. Flankierende Massnahmen im Strassennetz Rapperswil-Jona zur Sicherstellung der Entlastungswirkung.		Kostenkategorie ___ < 50 Mio. ___ 50 – 500 Mio. <u>X</u> > 500 Mio.
		Realisierungshorizont ___ < 2020 ___ 2020 – 2030 <u>X</u> > 2030
		Mutmassliche Beteiligte <u>X</u> Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden ___ Weitere
		Technische Risiken (soweit absehbar) Kurze Distanz zwischen Anschluss Jona und HA Buech (Verflechtungsstrecken)
Chancen - Langfristige Transitverkehrsumfahrung - Entlastung der Hauptverkehrsachse Seedamm – Rüti		Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
Risiken - Anpassung Netzbeschluss Nationalstrassen - Halb-Anschluss Nuolen im Nahbereich von Schutzgebieten		

Nr. 22a	Teil A: Obersee-Transit für Durchgangsverkehr	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: <i>Gesamtkonzept mit unterschiedlichen, sich ergänzenden Einzelmassnahmen (Nrn. 22a – 22d).</i> Langfristige und permanente Entlastung des Grossraums Rapperswil-Jona vom Durchgangsverkehr mittels direkter Verbindung zwischen der A53 und der A3. Ausführung mit einem (3-spurigen) oder zwei mehrspurigen Tunnels (minimal: 2x2, maximal: 2x3). Die Anschlüsse liegen im Bereich Buech (A53) und Leuholz (A3). Ausbau A53 zwischen Hülstein und Buech auf 4 Fahrstreifen.		Kostenkategorie ___ < 50 Mio. ___ 50 – 500 Mio. <u>X</u> > 500 Mio. Realisierungshorizont ___ < 2020 ___ 2020 – 2030 <u>X</u> >2030 Mutmassliche Beteiligte <u>X</u> Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden ___ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) <u>X</u> Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
 		
Chancen - Reduktion Durchgangs- und Ziel-/Quellverkehr in RJ - Verkehrsreduktion in Pfäffikon - Wangen erhält seit langem gewünschten Autobahnzubringer - Keine negativen verkehrlichen Auswirkungen in RJ während Bauphase	Risiken - Anschluss A3 im Bereich von Schutzzonen - Finanzierungsbeteiligung durch andere Kantone/Bund - Anpassung Netzbeschluss Bund	

Nr. 22f	Vision 2: Oberseebrücke	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Die Autobahnverbindung A53 – A3 erfolgt mittels eines Brückenbauwerks über den Obersee. Auf eine (zumindest teilweise) Entlassung des BLN Nr. 1406 aus dem Bundesinventar müsste aktiv hingewirkt werden.		Kostenkategorie ___ < 50 Mio. <u>X</u> 50 – 500 Mio. ___ > 500 Mio. Realisierungshorizont ___ < 2020 ___ 2020 – 2030 <u>X</u> >2030 Mutmassliche Beteiligte <u>X</u> Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden ___ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) ___ Natur/Landschaft: Aus heutiger Sicht nicht gegeben. ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
 Fotomontage Oberseebrücke (Architekturbüro Müller & Truniger, 9.7.2003)		
Chancen - Massiv kostengünstigere Lösung als Tunnel gemäss Teil A (Nr. 22a) - Architektonische Landmarke mit Beachtung über Landegrenzen hinweg.	Risiken - Tangierung BLN-Gebiet (Nr. 1406) (aus heutiger Sicht No Go)	

Nr. 26a		Obersee-Tunnel	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Verbindung A53 – A3 mit Tunnel (2x2) unter dem Obersee. Ausbau der A53 zwischen Hülstein und St. Dionys auf 4 Fahrstreifen. Abzweigung Richtung Süden im Bereich Industrie Buech. Anschluss A3 zwischen Lachen und Wangen. LKW-Durchfahrtsverbot für Rapperswil-Jona (ausgenommen Lieferverkehr).			Kostenkategorie < 50 Mio. 50 – 500 Mio. X > 500 Mio.
			Realisierungshorizont < 2020 2020 – 2030 X > 2030
			Mutmassliche Beteiligte X Bund X Kantone X Gemeinden Weitere
			Technische Risiken (soweit absehbar) s. Risiken
			Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) X Natur/Landschaft Wasser Lärm Luft Weitere
Chancen		Risiken	
- Entlastung der Stadt vom Durchgangs- und Schwerverkehr - Umwegdistanz ist vertretbar		- Lange Realisierungszeit auf Grund mehrerer Beteiligten (Bund, Kt. SZ) - Hohe Kosten für Tunnel (Brücke wäre billiger; <i>allerdings mit heutigem Bundesinventar BLN nicht möglich</i>) - Anschlussbauwerk SZ im Bereich von Schutzzone (ev. Autobahn im kritischen Bereich verschieben)	



projekt

stadtrundfahrt

mobilitätszukunft Rapperswil-Jona

Allgemeine Überlegungen

Der Durchgangsverkehr durch Rapperswil-Jona ist insbesondere auf den Achsen Kempraten – Seedamm und Oberlandautobahn – Seedamm konzentriert. Idealerweise wäre deshalb die Entlastung dieser beiden Streckenabschnitte mit einer Umfahrung angebracht. Genau diese Überlegung dürfte zum Tunnel geführt haben, der allerdings vor eineinhalb Jahren durch die Bevölkerung abgelehnt wurde. Es scheint uns deshalb gegenwärtig nicht sinnvoll, weiter über eine Tunnellösung zwischen Seedamm und Kempraten/Jona zu diskutieren.

Trotzdem sind wir der Überzeugung, dass für eine nachhaltige Verkehrsentslastung des Zentrums der Durchgangsverkehr aus dem Stadtzentrum verbannt werden muss, da er doch etwa 50% des Verkehrs beim Bahnhof ausmacht. Beim Ziel- und Quellverkehr ist eine Entlastung ebenfalls anzustreben. Sie wird aber kaum je in einem Mass stattfinden, das die Abwicklung des steigenden Durchgangsverkehrs parallel dazu ohne Qualitätseinbussen erlaubt.

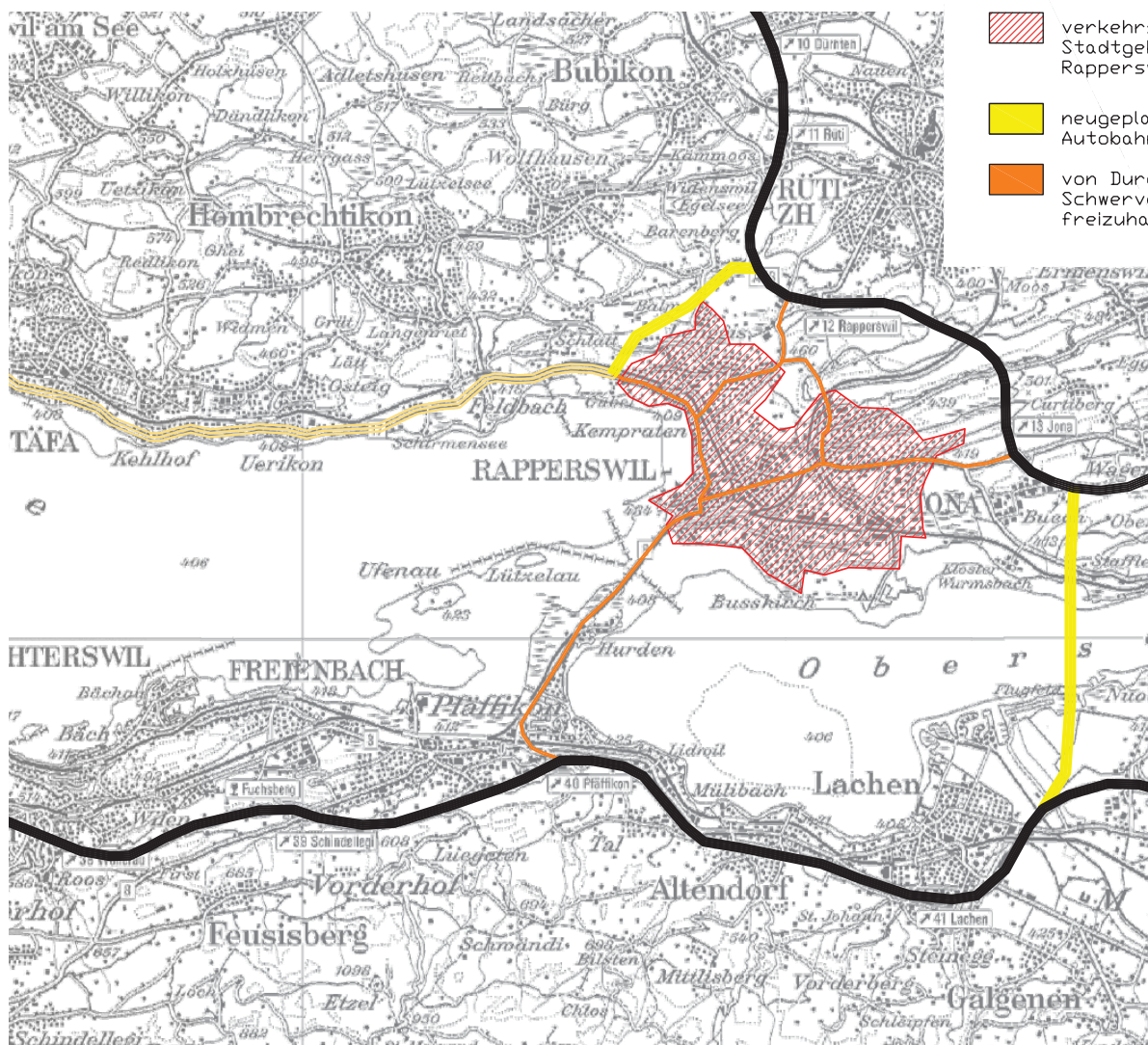
Wir schlagen deshalb ein Konzept auf den Schwerpunkten „Umfahrung“ und „Verkehrsverhinderung“ basiert vor.

Grobkonzept

Unser Grobkonzept sieht vor, das Gebiet Rapperswil-Jona für den Durchgangsverkehr grossräumig zu umfahren. Die neue Umfahrungsstrasse umfährt Stadt und Seedamm auf der Ostseite und ermöglicht so eine neue Verbindung von der Oberlandautobahn zur Autobahn Zürich - Chur. Ein zusätzlicher Tunnel Kempraten - Schönau ermöglicht zudem die Umlenkung des (erstaunlich grossen) Durchgangsverkehrs von der Goldküste über den Seedamm. Ohne Zusatzaufwand ermöglichen diese beiden „Spangen“ auch die Aufnahme der kleineren Durchgangsverkehrsströme Rickenstrasse - Pfäffikon und Rickenstrasse - Goldküste.

Damit die neue Umfahrung auch tatsächlich genutzt wird, ist es nötig, die Durchfahrt durch die Stadt Rapperswil/Jona zu erschweren, ohne dabei aber den Ziel-/Quellverkehr komplett zu blockieren. Eine wichtige Rolle fällt deshalb der Verkehrslenkung zu. Die Autofahrer sollen durch Beschilderung schon vor der Ortseinfahrt, von der für die meisten Verbindungen leicht kürzeren Ortsdurchfahrt, auf die schnellere Umfahrung gelenkt werden.

Der verbleibende Verkehr in die Stadt soll mit entsprechenden Massnahmen verträglicher gemacht werden und am Stadtrand mit alternativen Angeboten zum Umsteigen auf den ÖV überzeugt werden.



-  bestehende Autobahn
-  bestehende Hauptstrasse
-  verkehrsberuhigtes Stadtgebiet Rapperswil-Jona
-  neugeplante Autobahnabschnitte
-  von Durchgangs- und Schwerverkehr freizuhaltende Straßen

Feinkonzept

Die neue „Umfahrungsspanne“ besteht aus zwei neuen Strassen:

- Kantonsstrasse Gubel - Schönau (Lenggis-Tunnel)
- Autostrasse Buech - Lachen (Mit Obersee-Tunnel oder -Brücke)

Mit Eröffnung der beiden Strassen wird das Strassen-netz der Stadt Rapperswil-Jona für den durchgehen-den Schwerverkehr gesperrt und der Schwerverkehr über die neue Spanne gelenkt. Die Lenkung wird so ausgestaltet, dass auch der restliche Durchgangs-verkehr über die Autobahn geleitet wird. Seedamm, Rütistrasse, Zürichstrasse und St. Gallerstrasse wer-den so nur noch vom Ziel- und Quellverkehr ab/nach Rapperswil-Jona befahren.

Bei einer schrittweisen Realisierung hätte die Ober-see-Querung erste Priorität, da die Linienführung um das Lenggis-Quartier auch über das bestehende Strassennetz funktionieren würde. Die zu erwartende Mehrbelastung für die Rütistrasse wäre allerdings höchstens provisorisch hinzunehmen.

Das Siedlungsgebiet von Rapperswil-Jona wird mit Eröffnung der Spanne verkehrsberuhigt. Grund-sätzlich ist Tempo 30 über das ganze Stadtgebiet in-klusive Hauptstrassen geplant, was die Qualität für Fussgänger, aber auch den Verkehrsfluss des Ziel-/ Quellverkehrs verbessern wird. Gleichzeitig wird auch der Seedamm zur Tempo-30-Zone. Die breite-ren Velostreifen und Eingangstore machen ihn für den schnellen Durchgangsverkehr unattraktiv.

An den Hauptzufahrten der Stadt werden neue Park-häuser eingerichtet. Insbesondere der touristische Verkehr in die Stadt kann auf diese Weise an den Stadträndern aufgefangen und auf ein auszubauen-des Stadtbussystem gelenkt werden. Dieses besteht mindestens aus viertelstündlichen Bussen auf allen heutigen Achsen, wobei die heutigen Achsen bis zu den neuen Parkhäusern am Stadtrand verlängert werden. Schnelle Shuttlebusse von den Parkhäusern zum Kinderzoo, der Altstadt und Sportanlagen sind an touristischen Spitzentagen eine denkbare Alter-native zum eigenen Auto.

An denselben Zufahrten werden auch Pfortneranla-gen installiert. Lichtsignalanlagen beschränken den Zufahrtsstrom in die Stadt nach einem noch genau-er zu definierenden Berechnungsschema. Die Anla-ge dient nicht dazu, die Autofahrer systematisch zu behindern, sondern soll in Spitzenzeiten allfällige Stauungen aus dem Stadtgebiet vor die Stadt ver-schieben.

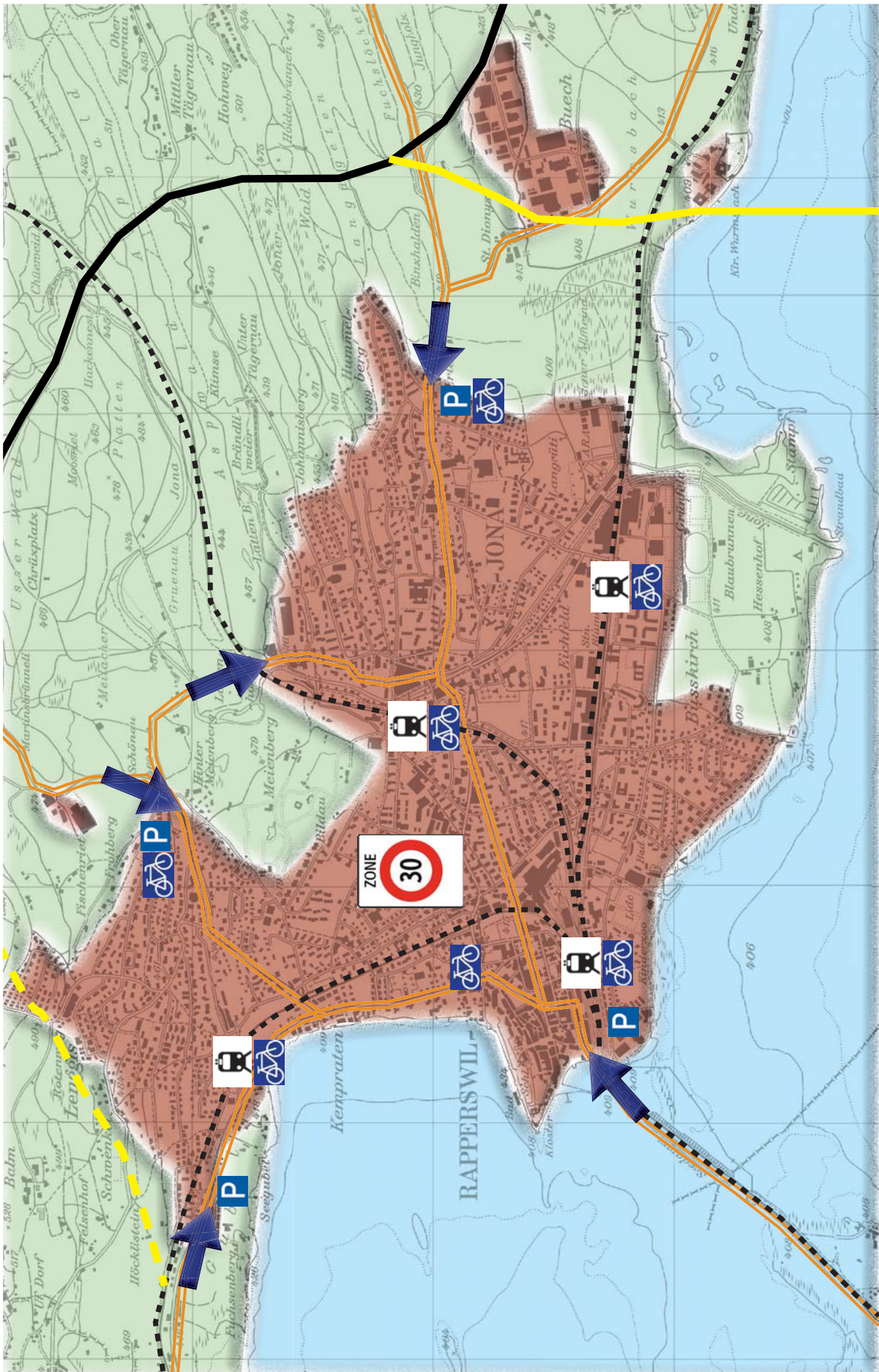
Für Fahrten zu weniger gut mit dem ÖV erreichba-ren Quartieren werden an den Bahnhöfen und Park-häusern Mietvelos bereitgestellt. Die Rückgabe ist an allen Ausleihpunkten möglich, egal wo das Velo aus-geliehen wurde. Damit ist ein flexibles Reisen durch die ganze Stadt möglich. Elektrovelos ermöglichen auch weniger sportlichen Personen eine individuel-le, aber umweltfreundliche Mobilität in der Stadt.

Chancen des Konzeptes

- Nachhaltige Entlastung der Stadt durch attraktive Umfahrung
- Grosse Akzeptanz bei der Bevölkerung, da keine Grossbaustellen im Siedlungsgebiet
- Reduktion des Ganzen Durchgangsverkehrs
- Neue Möglichkeiten der Strassenraumgestaltung im ganzen Stadtgebiet
- Spricht alle Bezugsgruppen an:
 - o Transitverkehr: Schnellere Linienführung mit höherer Kapazität
 - o Ziel-/Quellverkehr: Flüssigere und sicherere Abwicklung durch Tempo 30
 - o Öffentlicher Verkehr: Bessere Fahrplanstabilität dank weniger Verkehr
 - o Langsamverkehr: Angenehmere, ruhigere Strassenräume in der ganzen Stadt
 - o Touristenverkehr: Attraktive Angebote für gesunde Freizeitmobilität

Risiken des Konzeptes

- Teure Investitionen in neue Autobahnabschnitte für Umfahrung
- Beeinträchtigung eines BLN nicht auszuschliessen
- leichte Einschränkung für Bewohner von Rapperswil/Jona (Pfortneranlagen, Tempo 30)
- Verkehrslenkung funktioniert nie zu 100% -> Anlaufschwierigkeiten könnten die Bevölkerung verunsichern



③ **Verbindung Seedamm – A53 mit einem Stadttunnel West**

Lösungsideen:

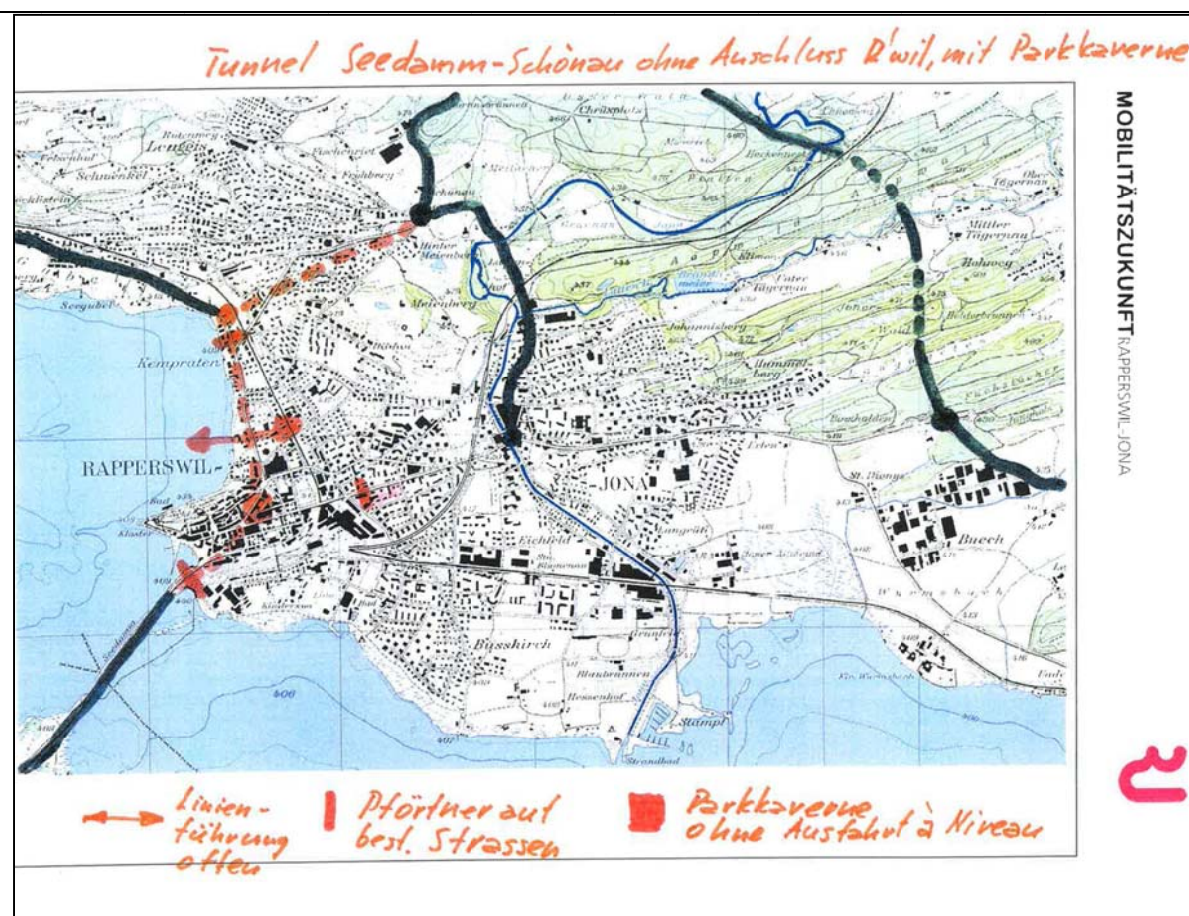
12: Stadttunnel Seedamm bis Schönau mit Zwischenanschluss Kempraten und unterirdischem Parkhaus in Rapperswil

16: Stadttunnel Seedamm bis Hüllistein mit Zwischenanschlüssen Rapperswil und Kempraten

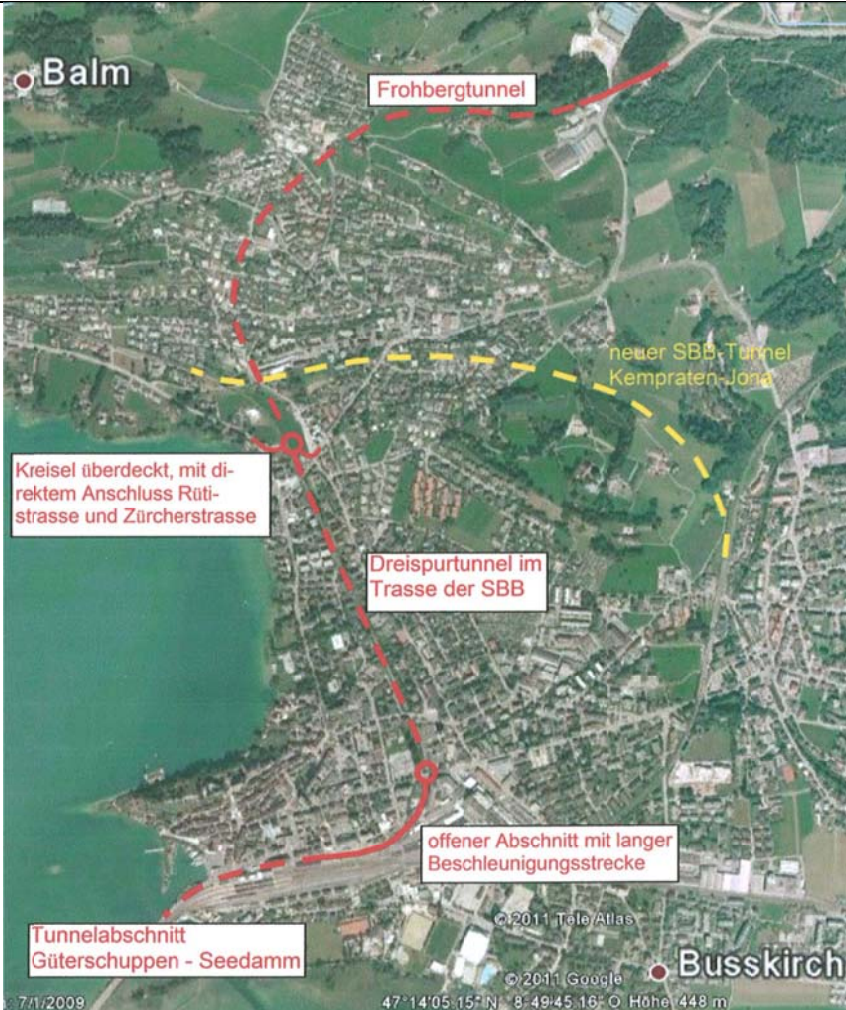
20a: eine Version der aufgeführten Optionen für Stadttunnels (andere in Familie 4 resp. 5)

HSR: Stadttunnel West als Bestandteil der Idee „Umfahrung durch Erfahrung auf Schienen“

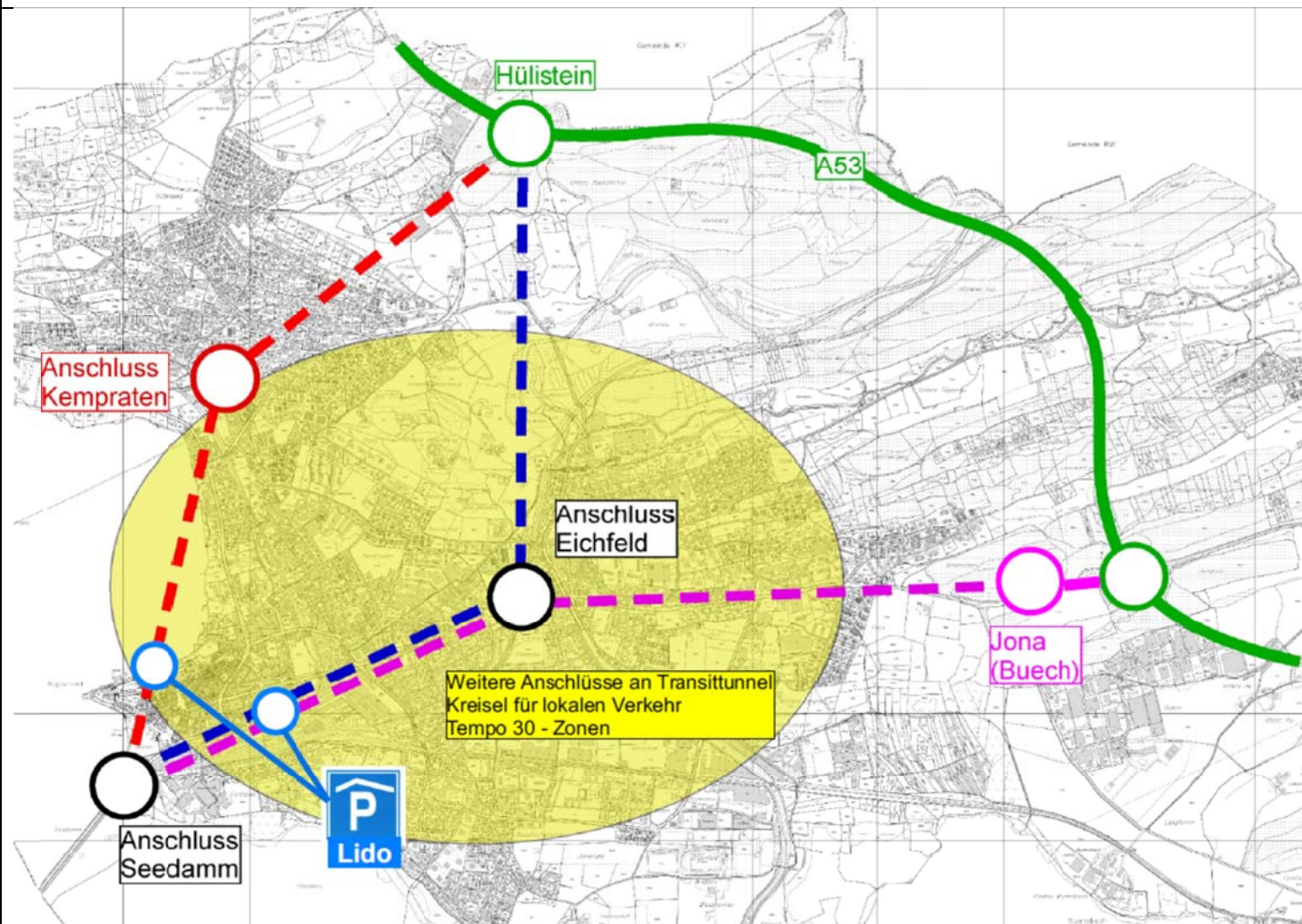
Nr. 12	Tunnel Seedamm – Schönau mit Parkkaverne, ohne Anschluss Rapperswil	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Tunnel zwischen Seedamm und Schönau mit Anschluss Kempraten. Kreisel Schönau mit allen Fahrbeziehungen. Kein Anschluss im Zentrum, dafür Parkkaverne (als Vollanschluss) für Ziel- und Quellverkehr im Schwerpunkt der Publikums-Ziele und unter Berücksichtigung der geologischen Randbedingungen. Tunnel bergmännisch, horizontale Linienführung offen. Pfortner reduzierten Binnenverkehr auf wünschbares Mass. Parkieren in Kaverne ist schneller. Angemessene Eliminierung von oberirdischen Parkplätzen.		Kostenkategorie ___ < 50 Mio. ___ 50 – 500 Mio. <u>X</u> > 500 Mio. Realisierungshorizont ___ < 2020 ___ 2020 – 2030 <u>X</u> >2030 Mutmassliche Beteiligte <u>X</u> Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden ___ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
Chancen - 90% des Durchgangsverkehr von RJ kann verlagert werden - Zielverkehr zu wesentlichen Teilen unter Tag - Bauimmission tragbar		Risiken - Ganzheitliche Lösung ist mit hohen Kosten verbunden - Geologie



Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona Tunnel Seedamm – Schönau mit Anschluss Kempraten ohne Anschluss Rapperswil, mit Parkkaverne unter Tag
Durchgangsverkehr: Die Verkehrszählung hat ergeben, dass 27% vom Gesamtverkehr Durchgangsverkehr ist und bestätigt im wesentlichen frühere Messungen. Immerhin ist der Anteil im Querschnitt Seedamm 50%, an der Zürcherstrasse 46% und an der Rütlistrasse 39%. Der Anteil an der St. Gallerstrasse beträgt aber lediglich 13%. Der Projektvorschlag mit dem Tunnel Seedamm-Kempraten-Schönau bringt die wesentlichen Verkehrsströme des Durchgangsverkehrs unter Tag und entlastet somit auch die Schleichwege Bubikerstrasse und Hombrechtikerstrasse.
Ziel- und Quellverkehr: Die Hauptschwäche der abgelehnten Tunnellösung mit Anschluss Teuchelweierwiese war, dass sie den Ziel und Quellverkehr, der 73 % beträgt, nicht reduziert sondern im Gegenteil mit einer Tunnelzufahrt beschleunigt und vergrössert hätte. Die Zufahrt im Tunnel zu der unterirdischen Parkkaverne ermöglicht eine schnelle Zufahrt ins Zentrum, ohne Belastung des Siedlungsraumes. Da nun eine perfekte Zufahrt mit Parkmöglichkeit angeboten wird, können die bestehenden Zufahrten mit Pfortnern für ein reduziertes Verkehrsaufkommen sorgen. Gelingt es dadurch, ca. 50 % des Ziel- und Quellverkehrs in den Untergrund zu verbannen, verbleibt auf dem Strassenetz noch ein Drittel des bestehenden Verkehrs, die Busse verkehren nach Fahrplan. Der Verkehr Jona-Seedamm sucht sich bei verstopfter „Neuer Jonastrasse“ den schnelleren Weg über Hölzwies-Tunnel-Seedamm und entlastet so ebenfalls das Zentrum und die Schleichwege.
Parkkaverne: Die Parkkaverne muss idealerweise im Schwerpunkt des Publikumsziels liegen. Die bestehende Überbauung und die Geologie schränken dieses Ziel jedoch ein.
Bautechnik und Linienführung: Eine siedlungsverträgliche, bergmännische Lösung steht im Vordergrund. Die Linienführung kann in diesem Stadium nicht definiert werden.

Nr. 16	Wirtschaftlich, ökologisch und bautechnisch optimiertes Tunnel-Vorprojekt		Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Allseitige Anforderungen an die Verkehrsentslastung von RJ sind nur erfüllbar mit neuen Trassen. Die besonderen Baugrundverhältnisse lassen bezüglich Trassen-Wahl und Bauverfahren nur einen geringen Spielraum. Tunnelbauten in den Seeablagerungen von Rapperswil werden als nicht tragbares Risiko eingestuft. Grundidee: Neuer SBB-Tunnel (Meienbergtunnel) mit angepasster Einführung der Seelinie (S7) nach Rapperswil. Umbau/Umnutzung des heutigen SBB-Trassees als Entlastungsachse (Burgerautunnel). Anschluss Tüchi oberirdisch (Kreisel) mit Ein-/ Ausfahrtsrampen an/ von der Umfahrung.			Kostenkategorie ___ < 50 Mio. ___ 50 – 500 Mio. <u>X</u> > 500 Mio. Realisierungshorizont ___ < 2020 <u>X</u> 2020 – 2030 ___ >2030 Mutmassliche Beteiligte <u>X</u> Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden ___ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Sind im vollständigen Beschrieb behandelt und ausgeräumt Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
 ● Achse Seedamm – Tüchi – Kempraten – Hüllistein als ganze Einheit ohne Etappierung ● Meienbergtunnel, damit freies neues Trassee ● 2-spuriger Frohbergtunnel mit Sicherheitsstollen ● 3-spuriger Burgerautunnel, lange Verflechtung und Trennung Rappi-Jona und Seedamm ● 3-spurige Strecke Tüchi – Güterschuppen mit Lärmschutzwänden ● Kurzer Tunnel Seedamm – Güterschuppen ● Gedeckter Kreisel Kempraten über Tunnel mit Zufahrt ab Rütli- und Zürcherstrasse			
Chancen		Risiken	
- Entlastung RJ vom Durchgangsverkehr und wesentlichen Teilen des Ziel-/Quellverkehrs mit Vorteilen für Busse und Langsamverkehr - Verbesserte Verkehrsgunst für Jona (ÖV-Anschluss S7, Strassenanschluss Kempraten) - Rückgewinnung von Siedlungsfläche (altes SBB-Trassee)			

Nr. 20a	Transit-Tunnel mit weiteren Anschlüssen und unterirdischem Parkhaus Lido	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Transit-Tunnel Seedamm – A53 (Anschluss Kempraten-Hülstein oder Jona-Bahnunterführung Eichfeld oder Jona-Buech). Binnenverkehr wie bisher. Weitere Anschlüsse für den Transit-Tunnel. Für verbleibenden Lokal-/Binnenverkehr Kreisel und Tempo30-Zonen vorsehen. Unterirdisches Parkhaus Lido (Standort nicht zwingend beim Lido) mit Zufahrt via Transit-Tunnel. Weitergehende Aufwertungen für Fussgänger (Fussgängerzonen) erst im Nachgang zur Umsetzung der übergeordneten Lösung.		Kostenkategorie ☐ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☒ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☐ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☒ > 2030 Mutmassliche Beteiligte ☒ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Chancen - Entlastung RJ vom Transitverkehr A3 – A53		Risiken -



Bezeichnung:

Umfahrung durch Erfahrung auf Schienen

Beschreibung:

Mit der Idee «*Umfahrung durch Erfahrung auf Schienen*» nutzen wir den Einschnitt der Bahnlinie von Rapperswil in Richtung Kempraten als Entlastungsstrasse. Der neue Strassenabschnitt beginnt im Norden auf der Höhe Rütistrasse. Vor dem Bahnhof Rapperswil wird der Verkehr wieder auf die Untere Bahnhofstrasse und schlussendlich in Richtung Seedamm geführt. Auf Höhe der Kirchstrasse bis hin zur neuen Jonastrasse soll die entstandene Fahrbahn überdeckt und begrünt werden. An der Alten Jonastrasse und der Neuen Jonastrasse besteht die Möglichkeit die neue Strasse zu verlassen, um ins Zentrum oder in die nahen, im Osten gelegenen Wohnquartiere, zu gelangen. In Richtung Zentrum ist die Alte Jonastrasse nur einspurig befahrbar und aus dem Zentrum führt die Neue Jonastrasse, welche neu auch nur stadtauswärts in eine Richtung befahrbar ist. So können die zentrumsnahen Dienstleistungen weiterhin mit dem MIV erreicht werden und müssen keinen Kundschaftsverlust in Kauf nehmen. Die Verkehrsentslastung bietet der Bevölkerung somit mehr Anreize, das Zentrum zu besuchen, was sich ebenfalls positiv auf die Dienstleistungen und das Gewerbe auswirkt. Dank den beiden Ein- bzw. Ausfahrten wird nicht nur der Durchgangsverkehr, sondern auch Verkehr ins Zentrum bzw. aus dem Zentrum über diese neue Verbindung geführt.

Als Ersatz für das Bahntrasse entsteht ein Eisenbahntunnel von der Haltestelle Kempraten bis Jona und weiter auf der bestehenden Linie zum Bahnhof Rapperswil.

Durch die neue Verkehrsführung kann der MIV- freie Bereich von der Altstadt in Richtung Osten ausgeweitet werden.

Eine weitere unterstützende Massnahme sind geregelte Zeiten für Schwertransporte über den Seedamm. Dadurch werden Schwertransporte nicht während der Hauptverkehrszeit durchgeführt.

Der Verkehr in den Stadtteil Jona wird von der nördlichen Autobahnausfahrt über die Rütistrasse und Holzwiesstrasse nach Jona geführt. Über die St.Gallerstrasse wird der Verkehr wieder aus Jona heraus in Richtung Autobahnanschluss im Osten geführt. Um die Verkehrsströme wie beschrieben lenken zu können, sind die Holzwiesstrasse und teilweise die St.Gallerstrasse nur in eine Richtung befahrbar.

Von Osten her hat der MIV die Möglichkeit das neue Parkhaus zu benutzen und mit einem Busshuttle staufrei ins Zentrum zu gelangen.

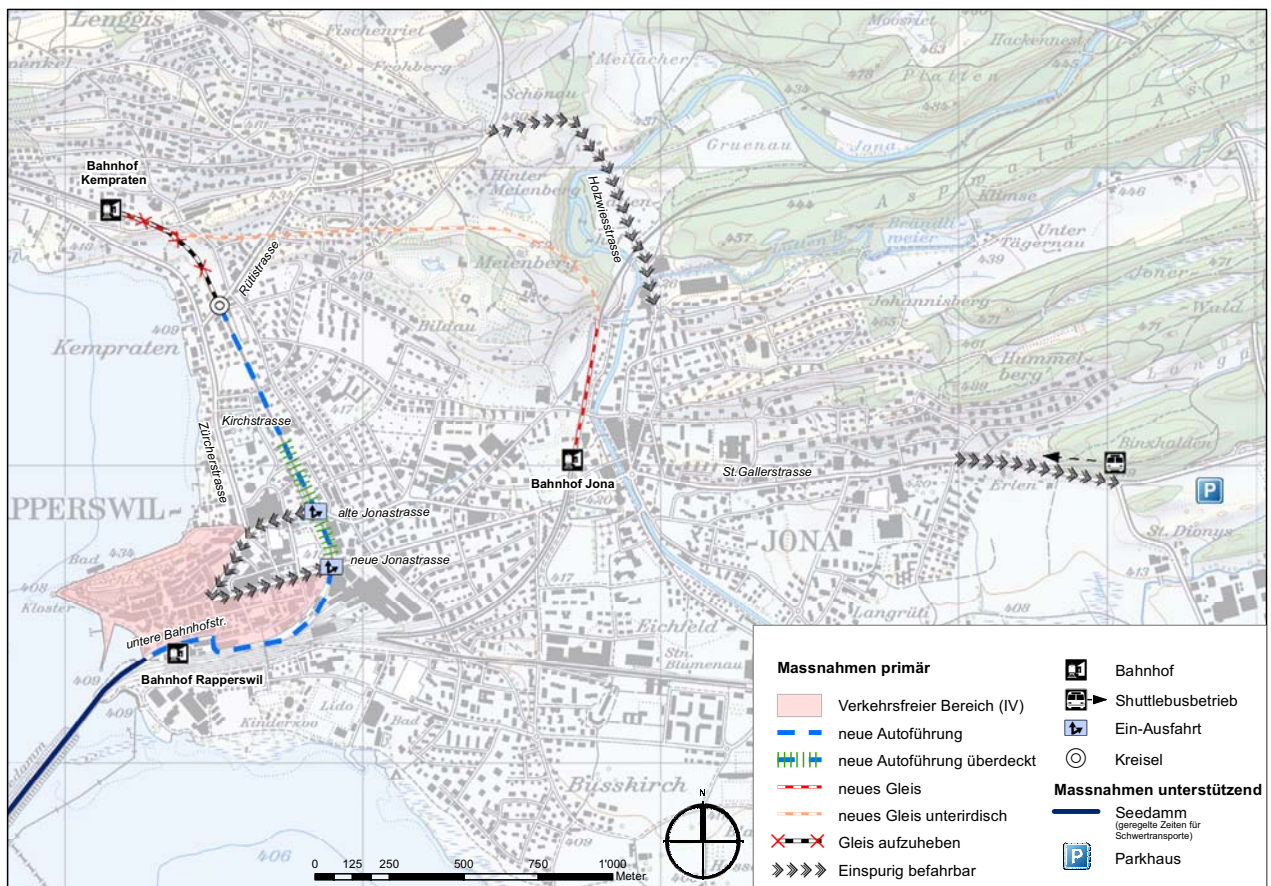
Chancen:

- Weniger Lärmemissionen dank tieferer Lage und teilweise Überdeckung der neuen Strassenverbindung
- Verkehrsentslastung der Zürcherstrasse, Oberer Bahnhofstrasse und teilweise Untere Bahnhofstrasse
- Ausweitung MIV-freier Bereich
- Attraktive Langsamverkehrsverbindung zwischen Alt- und Neustadt
- Weniger Durchfahrtsverkehr
- Hauptverkehrsachsen können zugunsten des Rad- und Fussverkehrs umgestaltet werden
- Mehr Platz für Rad- und Fussverkehr
- Mehr Flächen für Gewerbe (Terrassen, Sitzplätze etc.)
- Rückdimensionierung einiger Strassenabschnitte dank Umklassierung

- Erhöhung Attraktivität Haltestelle Jona (neue Verbindung Richtung Stäfa, Männedorf und Meilen)
- Neue Freiflächen an zentralster Lage (z.B. Längspark, Spielplätze etc.)
- Aufhebung Trennwirkung (Höhe Autoführung überdeckt)
- Besserer Verkehrsfluss (weniger Emissionen)
- Verbesserte Verkehrssicherheit

Risiken:

- Trennwirkung Untere Bahnhofstrasse auf Höhe Bahnhof Rapperswil bleibt bestehen
- Hohe Kosten durch neuen Bahntunnel
- Wahrscheinlich keine spürbare Verkehrsentslastung auf vereinzelt Strassenabschnitten (z.B. Rütistrasse)
- Leichte zeitliche Verzögerung der Strecke Kempraten-Rapperswil (ca. 2 Minuten) mit der Bahn



④ **Verbindung Seedamm – A53 mit einem Stadttunnel Mitte**

Lösungsideen:

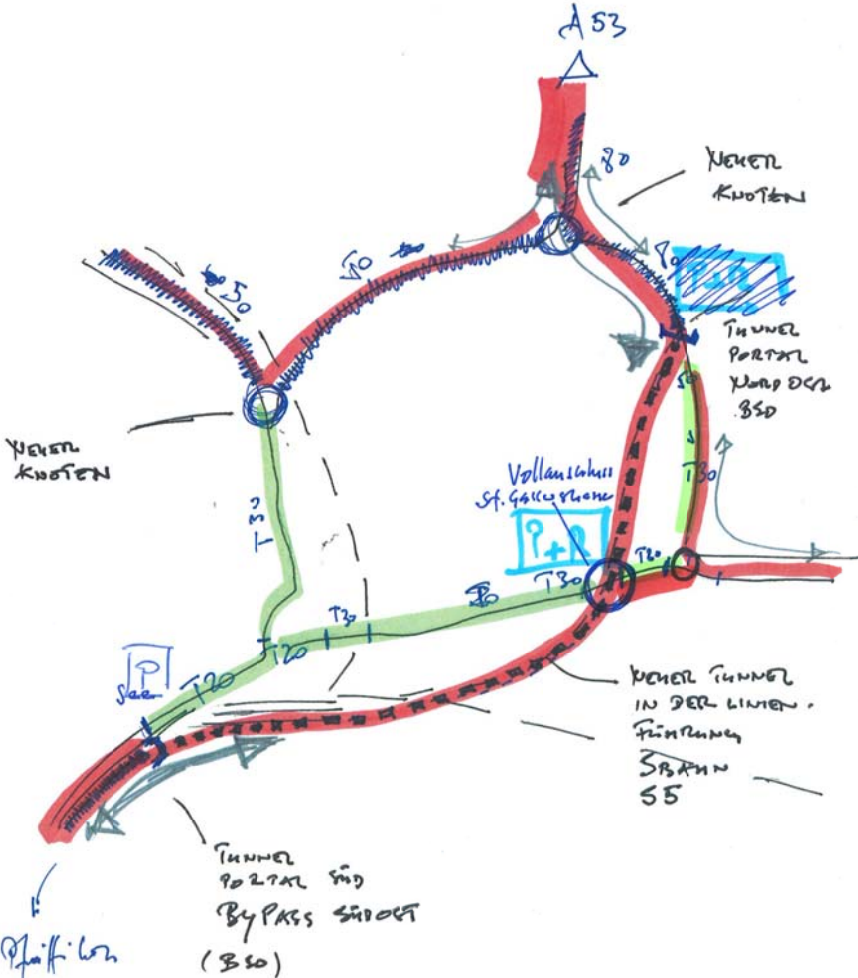
17b: Stadttunnel Seedamm bis Schönauf mit Zwischenanschluss Jona Grünfels

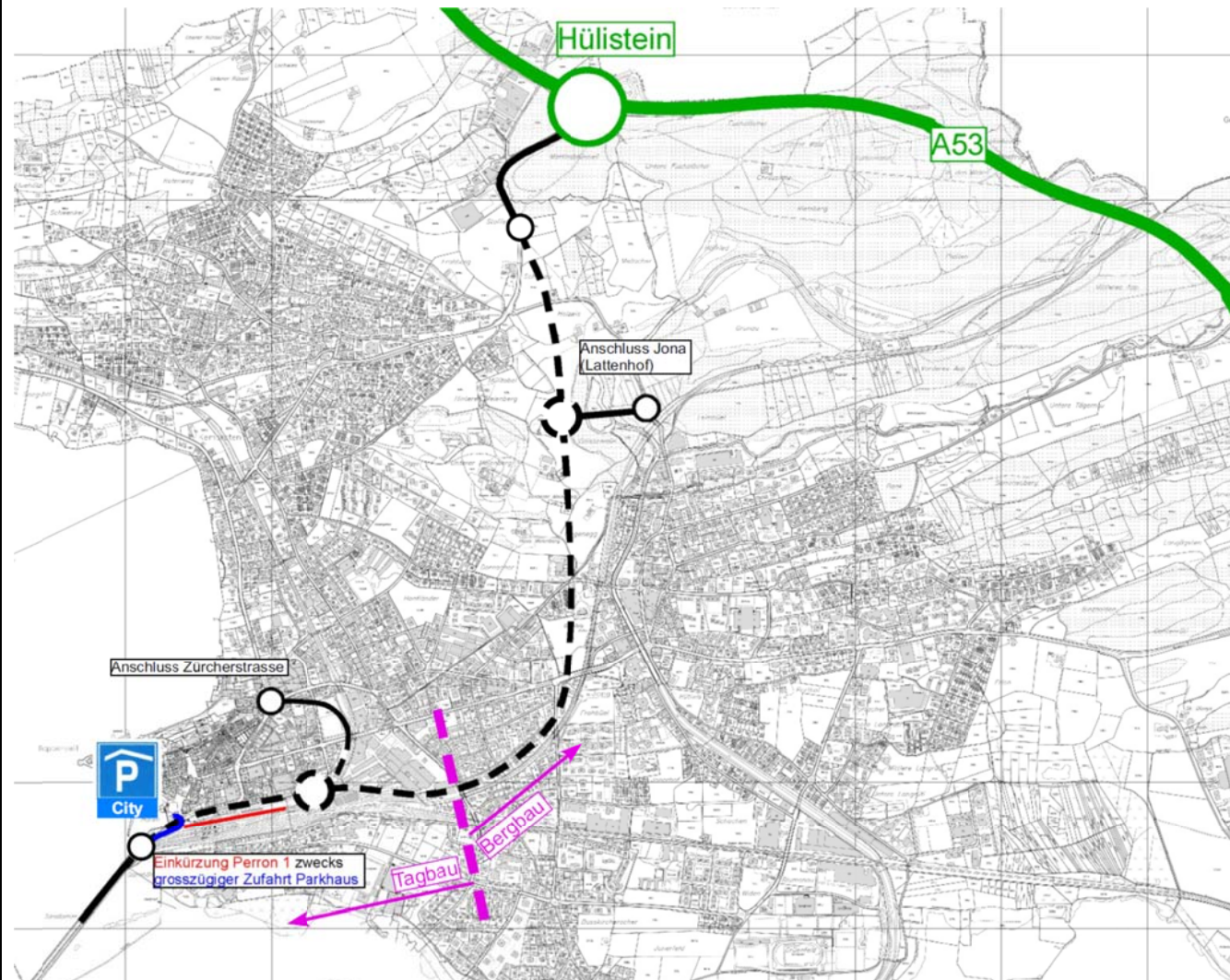
21: Stadttunnel Seedamm bis Grunau mit Zwischenanschluss Jona St. Gallerstrasse

24: Stadttunnel Seedamm bis Schönauf mit Zwischenanschluss Jona Lattenhof und Zürcherstrasse

(20a: eine Version der aufgeführten Optionen für Stadttunnels (andere in Familie 3 resp. 5))

Nr. 17b	Meienbergtunnel	Relevante Merkmale	
Kurz-Beschreibung: Transittunnel Schönau – Grünfels – Seedamm mit Anschlüssen Schönau und Grünfels. Ausfahrt Rapperswil im Bereich Güterbahnhof/Güterstrasse. Wegfahrt Rapperswil Richtung Pfäffikon im Bereich Seedamm. Konzeption der Voll-Anschlüsse sind im Detail noch zu studieren. Flankierende Massnahmen im Strassennetz Rapperswil-Jona sind notwendig zur Sicherstellung der Entlastungswirkung. 		<u>Kostenkategorie</u> ___ < 50 Mio. ___ 50 – 500 Mio. <u>X</u> > 500 Mio. <u>Realisierungshorizont</u> ___ < 2020 ___ 2020 – 2030 <u>X</u> > 2030 <u>Mutmassliche Beteiligte</u> <u>X</u> Bund <u>X</u> Kanton <u>X</u> Gemeinden ___ Weitere <u>Technische Risiken (soweit absehbar)</u> <u>Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung)</u> ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere	
Chancen - Transitiösung (neue Achse für Transitverkehr)		Risiken - Verkehrszunahme durch Kapazitätssteigerung	

Nr. 21	Entlastung Spange SüdOst	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Neuer, 2-spuriger Stadttunnel Spange SüdOst zwischen Seedamm (Portal Süd) und Grunau (Portal Nord). Vollanschluss St. Gallerstrasse als neues Anschluss-Bauwerk auf Höhe S-Bahnunterführung/Bühlpark mit P+R und Bus-/Bahnknoten. Knotenumbauten Zürcher-/Rütistrasse und Holzwies/Schönau. Rückbau von bzw. flankierende Massnahmen auf entlasteten Strassen. Situationsgerechte Geschwindigkeitsregime, Busbevorzugung und Langsamverkehrsförderung (Begegnungszonen, Velostreifen): T50 auf Zürcher-/Rütistrasse; T30/T20 Obere/Untere Bahnhofstrasse und Neue Jonastrasse. 		Kostenkategorie ☐ < 50 Mio. ☐ 50 - 500 Mio. ☒ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☐ < 2020 ☐ 2020 - 2030 ☒ > 2030 Mutmassliche Beteiligte ☒ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) s. Risiken Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Chancen - Zukunftsgerichtete Stadtentwicklung entlang innerstädtischer Hauptachsen - Reduktion auf ein stadtverträgliches Verkehrsvolumen auf T30-/20-Abschnitten - Stadtverträglicher Vollanschluss St. Gallerstrasse - Neuer Städtebau entlang Rütistrasse - Zentrumsentwicklung Jona - P+R-Anlage am Bahn- und Busknoten Jona		Risiken - Schwieriger Tunnelbau in Seekreide, Lage Bahntrasse - Verkehrszunahme Rütistrasse

Nr. 24	Transittunnel	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Tunnelverlauf: Seedamm – Güterbahnhofareal – Schönbodenstrasse (Tagbauabschnitt) – Villa Grünfeld – Meienberg – Schönaue (Bergbauabschnitt). Perron 1 einkürzen auf Höhe Bahnhofrestaurant zwecks grosszügiger Zufahrt zum City Parkhaus. Anschluss ans bestehende Strassennetz im Bereich Schönaue. Anschluss Zürcherstrasse an Tunnel mit unter- oder oberirdischer Verkehrsführung. Ev. zweite Tunnelausfahrt für Jona im Bereich Lattenhof.		Kostenkategorie ___ < 50 Mio. ___ 50 – 500 Mio. <u>X</u> > 500 Mio.
		Realisierungshorizont ___ < 2020 ___ 2020 – 2030 <u>X</u> > 2030
Chancen		Mutmassliche Beteiligte ___ Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden <u>X</u> Weitere
Risiken		Technische Risiken (soweit absehbar)
Chancen - Verkehrsberuhigung durch Entflechtung der verschiedenen Verkehrsströme - Verbesserung der lokalen und überregionalen Mobilität - Grossräumige Umfahrung von Jona (bei zweiter Tunnelausfahrt Lattenhof)		Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere

⑤ **Verbindung Seedamm – A53 mit einem Stadttunnel Ost**

Lösungsideen:

17c: Stadttunnel Seedamm bis Buech mit Zwischenanschluss Jona Porthof

(20a: eine Version der aufgeführten Optionen für Stadttunnels (andere in Familie 3 resp. 4))

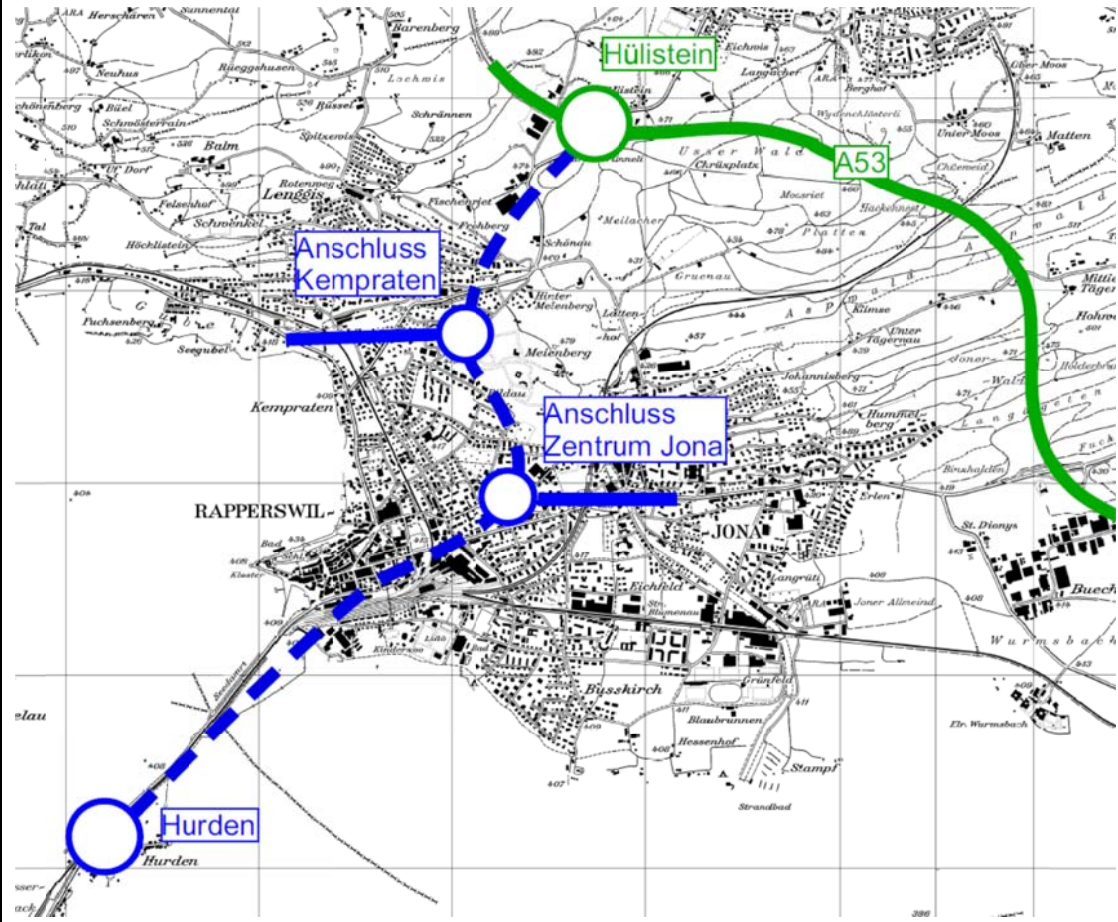
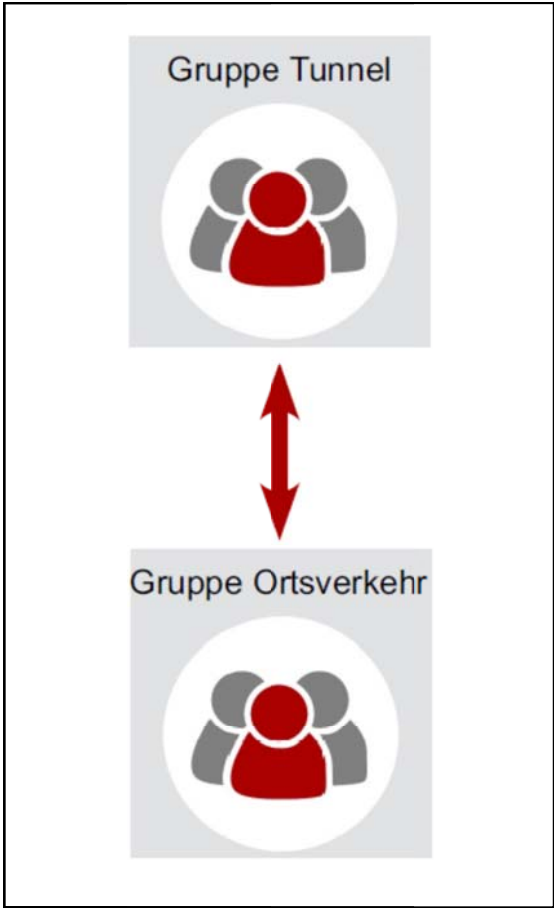
Nr. 17cJonatunnel		Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Transittunnel Seedamm – Jona Porthof (Vollanschluss) – St. Gallerstrasse. Anpassung der Signalisation und Verkehrsführung in Richtung Zürcher Oberland und von/via Anschluss A53 Jona. Ausfahrt Rapperswil im Bereich Güterbahnhof/Güterstrasse. Weg-fahrt Rapperswil Richtung Pfäffikon im Bereich Seedamm. Flankierende Massnahmen im Strassennetz Rapperswil-Jona sind not-wendig zur Sicherstellung der Entlastungswirkung.		Kostenkategorie ___ < 50 Mio. ___ 50 – 500 Mio. <u>X</u> > 500 Mio. Realisierungshorizont ___ < 2020 ___ 2020 – 2030 <u>X</u> >2030 Mutmassliche Beteiligte <u>X</u> Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden ___ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
Chancen	Risiken	
- Transatlösung (neue Achse für Transitverkehr)	- Akzeptanz der längeren Strecke - Verkehrsumlagerung Rütistrasse auf Transittunnel/ A53 realistisch? - Entlastungswirkung im Zentrum Rapperswil-Jona gross genug, um die hohen Kosten zu rechtfertigen?	

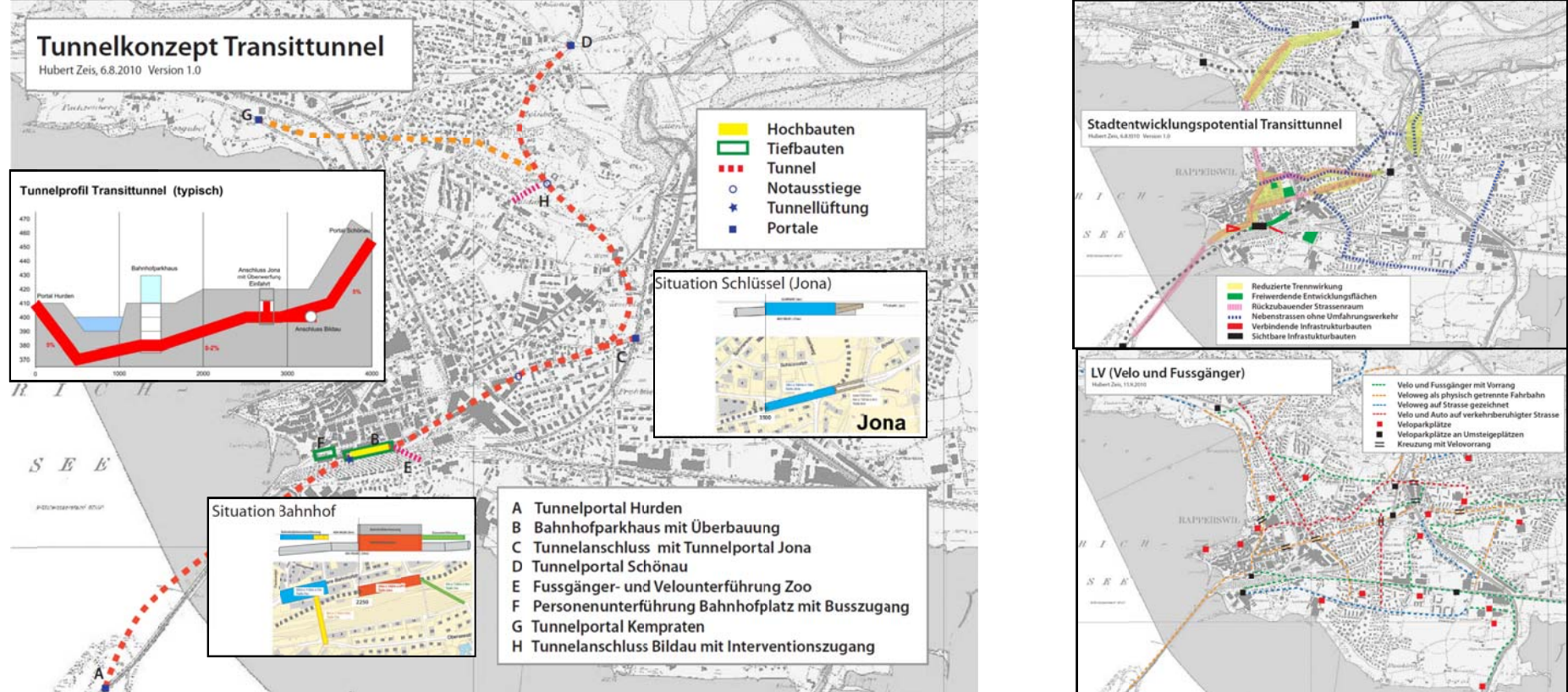
⑥ **Verbindung Hurden – A53 mit einem Stadttunnel lang**

Lösungsideen:

20b: Stadttunnel Hurden bis Hüllistein mit Zwischenanschlüssen Jona und Kempraten

28b: Stadttunnel Hurden bis Schönau mit Zwischenanschlüssen Jona Schlüssel und Bildau und Zugang zum unterirdischen Parkhaus in Rapperswil sowie einem Zufahrtstunnel Kempraten

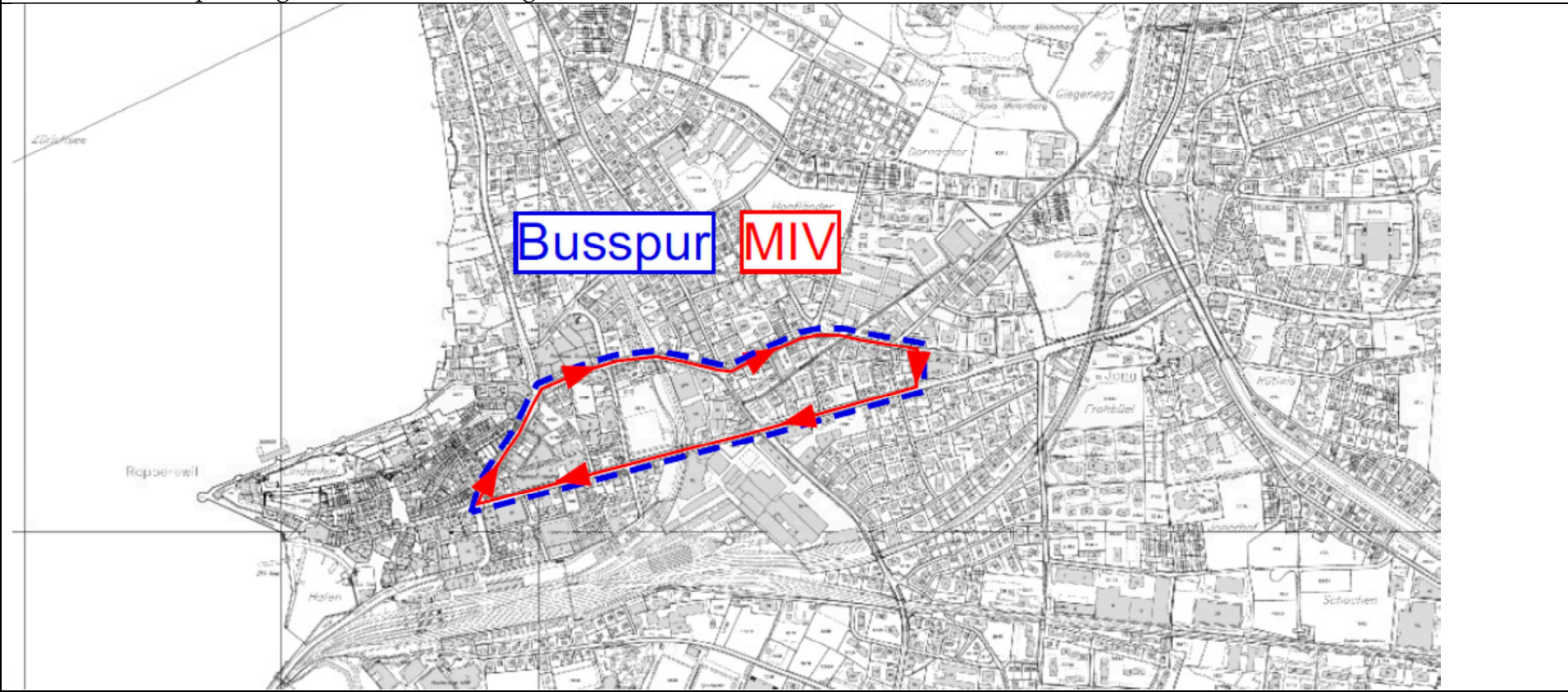
Nr. 20b	Transit-Tunnel und Vorschlag zum weiteren Vorgehen in der Verkehrsfrage	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Der Transitverkehr soll in einen Tunnel von der A53 bis nach Hurden verlegt werden. Der Tunnel sollte mit zwei Anschlüssen geplant werden, einer in Jona-Zentrum, ein zweiter aus Richtung Kempraten/Zürichstrasse (Vorbild: ober-/unterirdische Verkehrsführung in der Stadt St. Gallen). Behandlung der Ideen in zwei Gruppen: Gruppe „Tunnel“ und Gruppe „Ortsverkehr“ (oberirdischer Verkehr). Gegenseitige periodische Abstimmung der Ziele und Lösungsvorschläge.		Kostenkategorie ___ < 50 Mio. ___ 50 - 500 Mio. <u>X</u> > 500 Mio. Realisierungshorizont ___ < 2020 ___ 2020 - 2030 <u>X</u> > 2030 Mutmassliche Beteiligte <u>X</u> Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden ___ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
		
Chancen - Effizientes Vorgehen, Gruppen bremsen einander nicht aus	Risiken - Auseinanderdriften der Vorstellungen - Allzu grosses Gesamtprojekt, wenn Gruppe Ortsverkehr im Detail allzu grosse Ansprüche stellt	

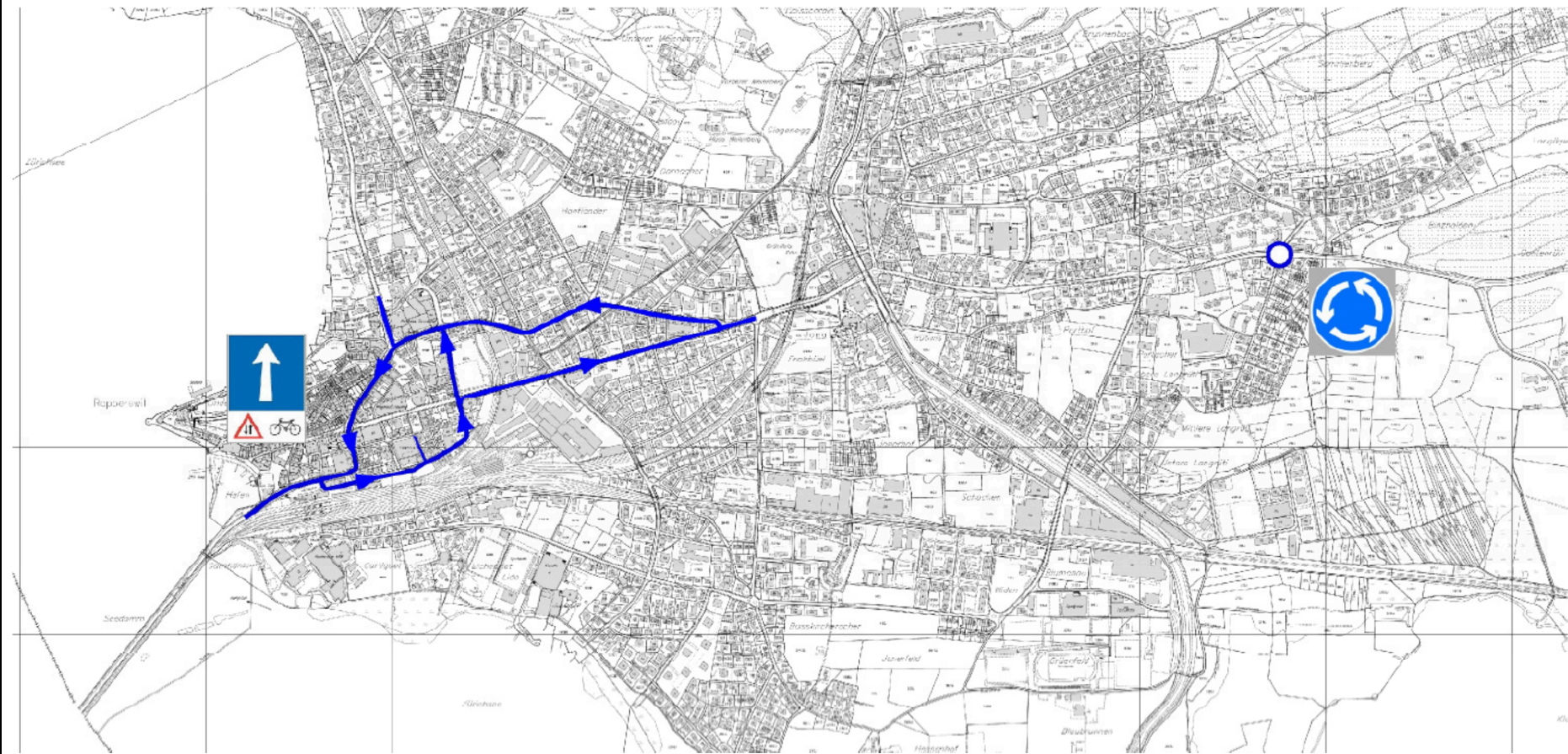
Nr. 28b	Transittunnel	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Integrales Verkehrssystem bestehend aus folgenden Elementen: - Bergmännischer Strassentunnel (ca. 5.5 km Gegenverkehr) zwischen Schönau – Jona (Schlüssel) – Rapperswil (Bahnhof) – Hurden (Rest. Seefeld). Anschlusstunnel von Kempraten (Bahnhof) (ca. 1 km) und Halb-Anschluss Jona Zentrum (von/nach Süden). Kriechspur bergwärts zwischen Verzweigung Bildau und Schönau (Steigung). - Direkt aus Transittunnel erschlossenes Parkhaus Bahnhof, welches oberirdische Parkfelder ersetzt. - Velo- und Fussgängerunterführung unter den SBB-Gleisen zwischen Bahnhofparkplatz und Kinderzoo. - Personenunterführung unter dem Bahnhofplatz direkt von den Gleisen in die Stadt und den Busstationen mit Platz für publikumsaktive Geschäfte (Bsp. Chur). - Konsequenter Ausbau des Veloverkehrsnetzes mit Bevorzugung an Kreuzungen im oberirdischen Strassennetz. - Verschiedene optionale Varianten: ggf. Verzicht auf Anschlusstunnel Kempraten, Vollanschluss Jona Zentrum, Verlängerung Tunnel von Schönau bis Hülstein (mit Verzicht auf Kriechspur). 		Kostenkategorie ___ < 50 Mio. ___ 50 - 500 Mio. <u>X</u> > 500 Mio. Realisierungshorizont ___ < 2020 ___ 2020 - 2030 <u>X</u> > 2030 Mutmassliche Beteiligte <u>X</u> Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden <u>X</u> Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
Chancen - Umfassende Chancen infolge massiver Verlagerung des Transit- und des Zielverkehrs vom oberirdischen Strassennetz in die Tunnels (Lärm, Sicherheit, Trennwirkung, Aufwertungspotenzial, LV-Förderung) - Praktisch vollständige Erfüllung der Ziele des kantonalen Zielsystems für das Strassenbauprogramm	Risiken - Geologie - Lange Verflechtungsspur auf Seedamm, wenn Anschlusstunnel Kempraten nicht gebaut wird. - Sehr hohe Kosten, wenn alle Optionen realisiert werden.	

⑦ Kreisverkehre als eigenständige Lösungen

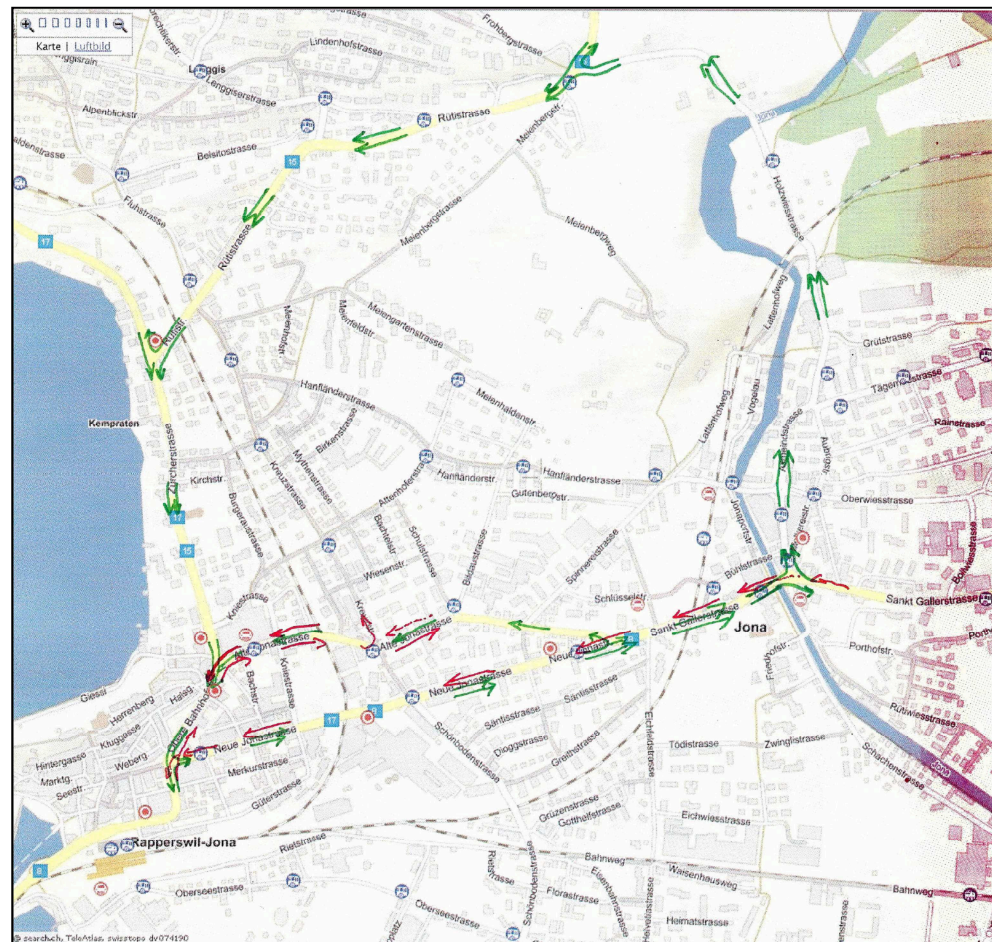
Lösungsideen:

- 5c: ↻ Cityplatz – Obere Bahnhofstrasse – Alte Jonastrasse – Scheidweg – Neue Jonastrasse (Bus in separater Spur)
- 10: ↻ Cityplatz – Untere Bahnhofstrasse – Bahnhof – Güterstrasse – Kniestrasse – Sonnenhof – Obere Bahnhofstrasse, inkl. Einbahnverkehr Neue / Alte Jonastrasse, keine separate Busspur
- 14: ↻ Grossräumig: Cityplatz – Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse – Allmeindstrasse – Holzwiesstrasse – Rütistrasse – Zürcherstrasse – Obere Bahnhofstrasse. Alte Jonastrasse zudem nur Richtung Rapperswil befahrbar, Bus kann teilweise auf separater Busspur in Gegenrichtung verkehren
- 17a: ↻ Cityplatz – Untere Bahnhofstrasse – Güterstrasse – Kniestrasse – Alte Jonastrasse – Obere Bahnhofstrasse. Sperrung Neue Jonastrasse für Durchgangsverkehr, Bus verkehrt in beide Richtungen auf Neuer Jonastrasse
- 26c: ↻ Cityplatz – Neue Jonastrasse – Kniestrasse – Alte Jonastrasse – Obere Bahnhofstrasse. Der Bus wird nach Möglichkeit über andere Strassen geführt.
- 28a: ↻ Cityplatz – Neue Jonastrasse – Kreuzstrasse – Alte Jonastrasse – Obere Bahnhofstrasse. Zusätzlich eispuriger Bypassstunnel vom Seedamm zur Zürcherstrasse für Transitverkehr Richtung Nord/Ost mit direktem Zugang zum Parkhaus Rapperswil

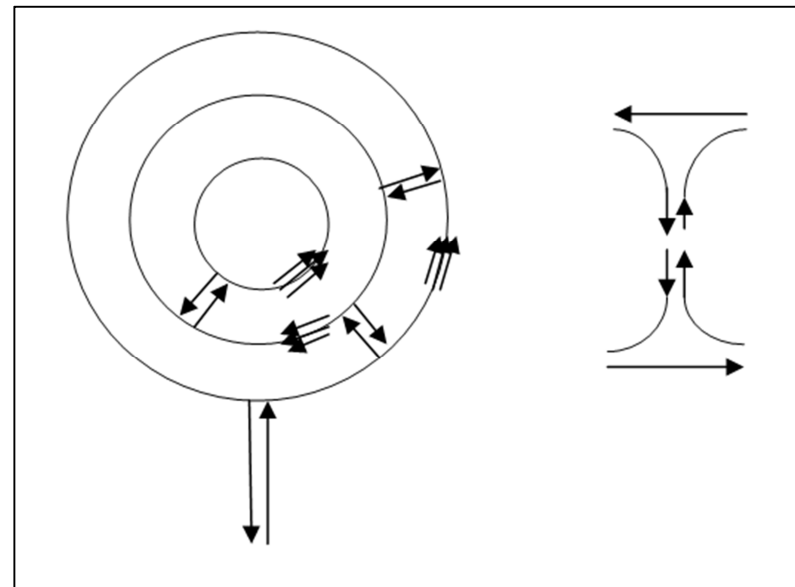
Nr. 5c	Grosser Kreisverkehr Alte/Neue Jonastrasse (Uhrzeigersinn)	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Durch Einbahnführung Cityplatz – Obere Bahnhofstrasse – Alte Jonastrasse – Scheidweg – Neue Jonastrasse – Cityplatz kann der Innenstadtverkehr derart kanalisiert werden, dass auf der ganzen Strecke durchgehend eine Busfahrspur sehr kostengünstig realisiert werden kann. Umsetzungsmassnahmen: - Umkehr Einbahn Kreuzstrasse zwischen Alter und Neuer Jonastrasse (→ ermöglicht Zufahrt Bus 992 ins Südquartier) - Sperrung Bachstrasse in beide Richtungen (Zu-/Wegfahrt aus Parkplätzen und Tiefgarage Albuville nur via Neue Jonastrasse) - Umkehr der Einbahn Kniestrasse zwischen Neuer/Alter Jonastrasse, damit direkte Zufahrt zur Tiefgarage Sonnenhof möglich - Cityplatz: je 1 Busspur links- und rechtsabbiegend, 2 Spuren für übrigen Verkehr (je links-/rechtsabbiegend) - Stadthofplatz: Sperrung der Spur in die obere Bahnhofstrasse - Ev. weitere Sperrungen zur Verhinderung von Schleichverkehr. 		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☒ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☐ >2030 Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☒ Kanton ☒ Gemeinden ☒ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Chancen - Uneingeschränkter Busverkehr - Genügend Freiraum für Fussgänger- und Fahrradverkehr - Weniger LSA-Phasen und dadurch gleichbleibende/höhere Kapazität des Strassennetzes	Risiken - Anpassung Busführung	

Nr. 10	Grosskreisel am Cityplatz	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Grosskreisel: Bahnhof – Güterstrasse – Kniestrasse – Sonnenhof – Obere/Untere Bahnhofstrasse. Einbahnregime: Neue Jonastrasse in Richtung Jona, Alte Jonastrasse in Richtung Rapperswil. Kreisel: St. Galler-/Erlen-/Hummelbergstrasse.		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio.
		Realisierungshorizont ☒ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☐ > 2030
		Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere
		Technische Risiken (soweit absehbar)
Chancen	Risiken	Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
- Cityplatz wird praktisch autofrei - Verkehrsknoten Hummelberg wird verflüssigt	- Sonnenhof wird zum absoluten Knoten - Anpassung Buslinienführung - Umwegfahrten könnten zu höherer Gesamtbelastung führen	

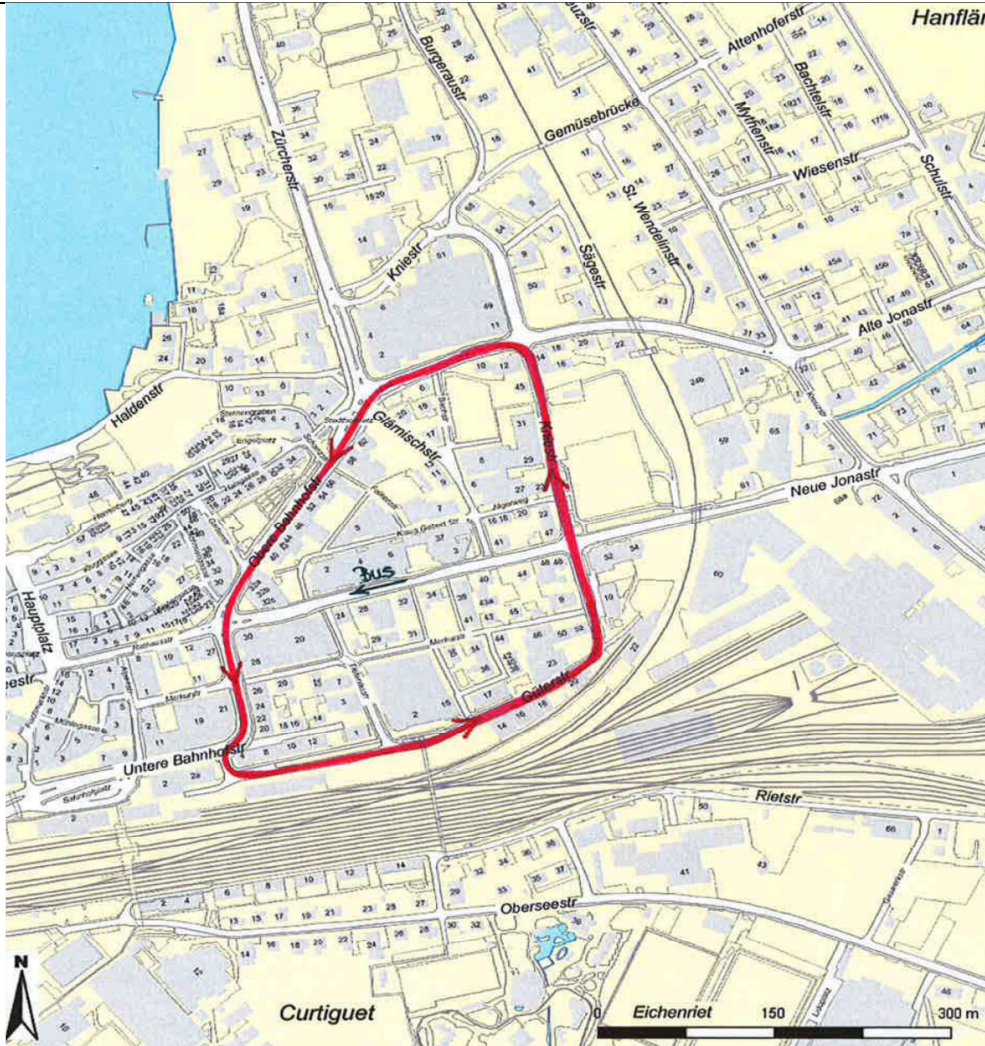
Nr. 14	Klinkmann-Ring	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Ringsystem mit Änderung der Verkehrsführung. Kreuzungen mit dem öffentlichen Verkehr (sofern nicht im Ring integriert) mittels Impulssteuerung. Aktivierung des Ringsystems gegebenenfalls auch nur während Spitzenverkehrszeiten möglich (Voraussetzung: Wechselsignalisation). Geschwindigkeit grundsätzlich 50 km/h. Erforderliche Zeitlücken u.a. für Fussgängerquerungen durch impulsartige Geschwindigkeitsdrosselung (auf 30 km/h) auf den Zufahrtsachsen zum Ring. (Abgestimmte) Ampelsteuerung für Fussgänger beibehalten (Sicherheit). Geringfügige Anpassungen bei der Linienführung der Busse 991, 994 und 885). Neue Verkehrstafel „Stresszone“ auf Verlangsamungsstrecken.		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☒ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☐ >2030 Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Chancen - Verkehrs-Chaos in Rapperswil für immer gelöst, nie mehr Stau - Rapperswil-Jona als vorbildliche grüne Stadt		Risiken - Umwegfahrten

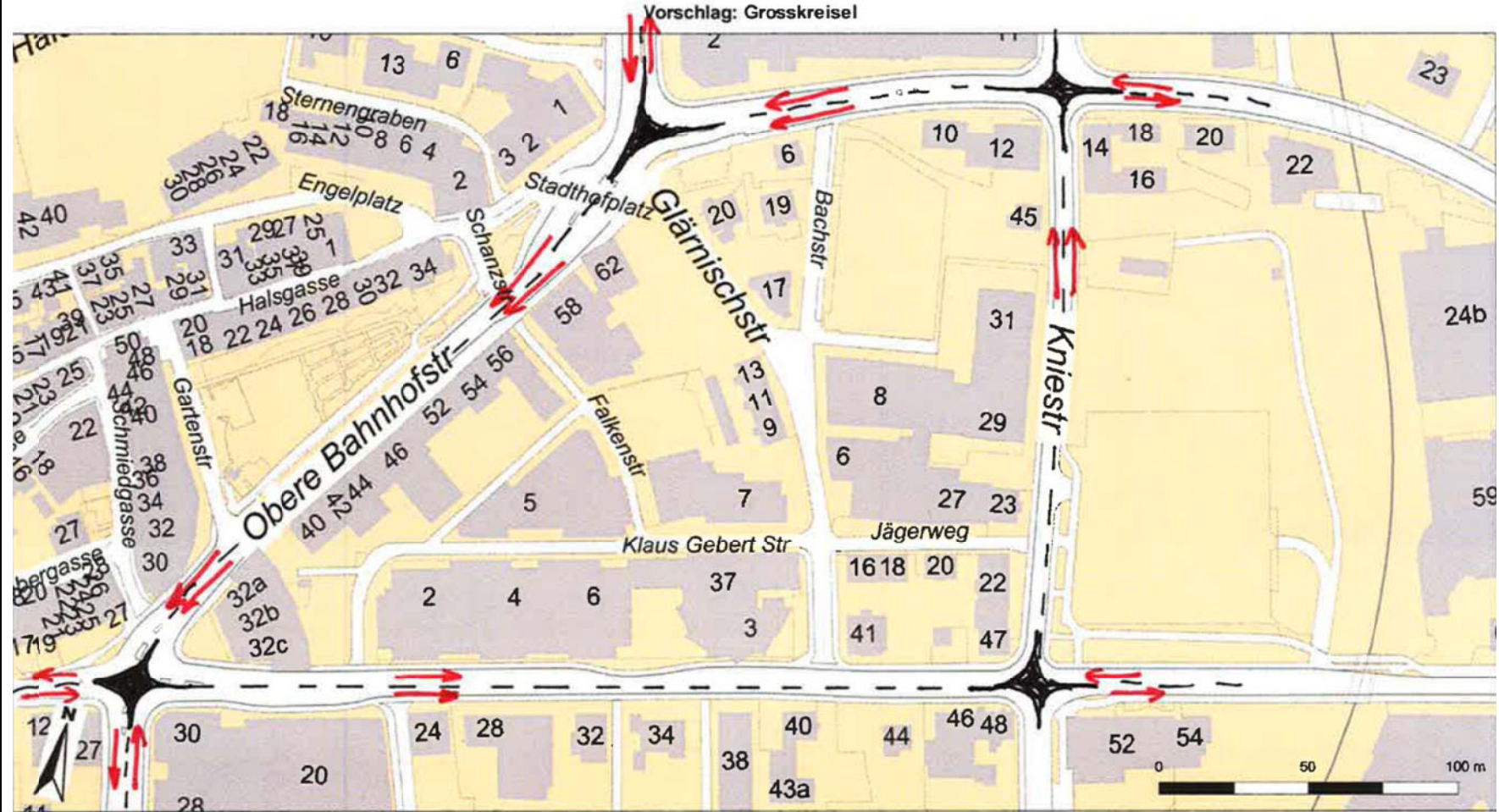


Klinkmann-Ring: Theorie



Grüne Pfeile: Privatverkehr
Rote Pfeile: Anpassungen Busverkehr

Nr. 17a	Kreisverkehr Rapperswil	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Einbahnring (durchgehende MIV-Spur) im Gegenuhreigersinn Güterstrasse – Kniestrasse – Alte Jonastrasse – Obere/Untere Bahnhofstrasse mit Entlastung der Neuen Jonastrasse im Zentrumsbereich. Aufhebung der Lichtsignalanlagen, ausser bei wichtigen Fussgängerquerungen.		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio.
		Realisierungshorizont ☒ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☐ >2030
Chancen - Rasch umsetzbar - Verkehrsverflüssigung - Freie Busdurchfahrt Neue Jonastrasse - Attraktivitätssteigerung Einkaufszone		Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☐ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Risiken - Einsprachen Anwohner Kniestrasse/Güterstrasse		

Nr. 26c	Grosskreisel im Zentrum von Rapperswil	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Verflüssigung des Verkehrsablaufs durch Anordnung eines zweistreifigen Grosskreisels im Gegenuhreigersinn und Aufhebung der entsprechenden Lichtsignalanlagen. Kreisverkehr über folgende Strassenzüge: Neue Jonastrasse – Kniestrasse - Alte Jonastrasse – Obere Bahnhofstrasse. Linke Fahrspur verbleibt jeweils im Kreissystem, rechte Fahrspur wird zur Ausfahrtsspur. Allenfalls Überkopfsignalisation. Fussgängerquerungen allenfalls Lichtsignal-gesteuert (Sicherheit), aber mit Bedarfsschaltung (Drücker). Buslinien nach Möglichkeit nicht über Grosskreisel führen.		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio.
		Realisierungshorizont ☐ < 2020 ☒ 2020 – 2030 ☐ > 2030
Chancen - Flüssigerer Verkehrsablauf dank Aufhebung der LSA		Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere
Risiken - Gegenseitige Behinderung von Auto- und Fussverkehr		Technische Risiken (soweit absehbar) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung)

Nr. 28a	Kreisverkehr mit Bypasstunnel	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Einspuriger Kreisverkehr Alte Jonastrasse – Obere Bahnhofstrasse – Neue Jonastrasse – Kreuzstrasse mit einem einspurigen Tunnel Seedamm – Zürcherstrasse (Bypass) mit direktem Zugang zum (neuen) Bahnhofparkhaus beim Güterbahnhof. Dazu zwei Kreisel am Cityplatz und beim Zeughaus und eine Gegenspur vom Zeughauskreisel bis Kniestrasse, um die Zufahrt zum Bahnhofparkhaus zu gewähren. Die Zufahrt zur alten Jonastrasse bei der Schlüsselkreuzung wird für den allgemeinen Verkehr gesperrt. Bahnhofplatzunterführung für Fussgänger mit direktem Zugang Stadt – Businseln – Bahnperrens zwecks konfliktfreier Verbindung zwischen Altstadt und Bahnhof. Offene Unterführung des Cityplatzes für den Stadtzugang vom Kreiselinnern. Hindernisfreier Verbindungstunnel unter der SBB vom Bahnhofparkplatz zum Kinderzoo für zu Fuss Gehende und Velofahrende.		Kostenkategorie ___ < 50 Mio. <u>X</u> 50 – 500 Mio. ___ > 500 Mio. Realisierungshorizont ___ < 2020 <u>X</u> 2020 – 2030 ___ >2030 Mutmassliche Beteiligte ___ Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden ___ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
Kreisverkehr mit Bypasstunnel Seedamm - Zürcherstrasse Hubert Zeis, 11.3.2010 Version 1.0		Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung)
Chancen	Risiken	
- Kostengünstige Beseitigung der täglichen Verkehrsblockaden, da Überschneidung beim Zentralplatz entfällt - Umnutzung/Siedlungsentwicklung auf Grund Verlegung von oberirdischen Parkplätzen ins Bahnhofparkhaus - Verkleinerung Strassenraum im Kreisel und Umnutzung als grosszügige Unterführung für den LV - LSA im Stadtraum können reduziert werden - Verminderung von Parkierverkehr beim Kinderzoo/Eisstadion/BWZ - Reduktion von Schleich- und Umgehungsverkehr auf Nebenachsen	-	

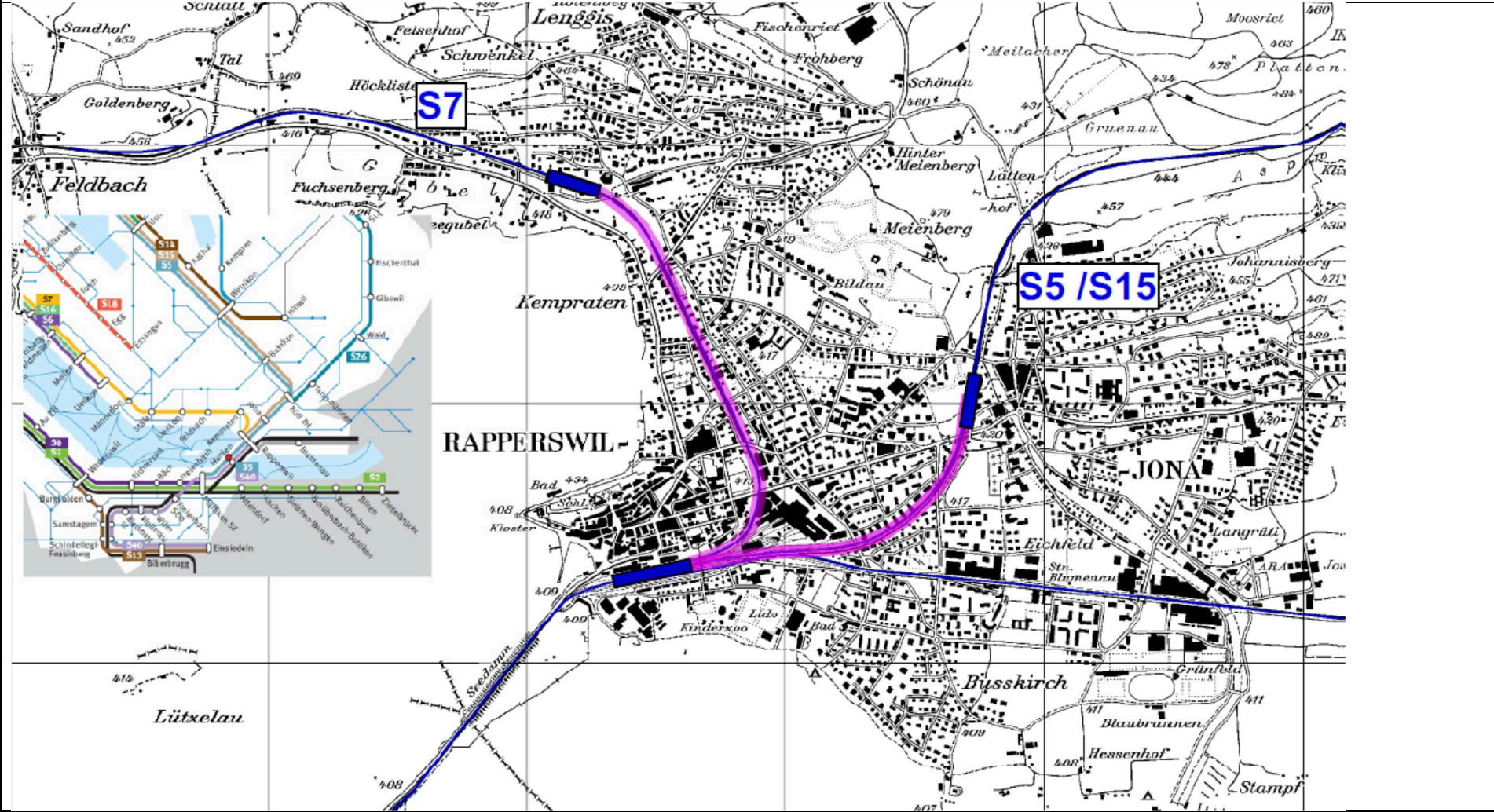
⑧ **Autoarme Innenstadt Rapperswil-Jona**

Lösungsideen:

2d: Autoarmes Innenstadtgebiet mit Eingrenzung des allgemeinen Verkehrs

2c: Umnutzung Bahntrassees, frühzeitiges Wenden S5/S7 (als Weiterentwicklung der Idee 2d)

Nr. 2d	Autoarmes Innenstadtgebiet mit Eingrenzung des allgemeinen Verkehrs	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Gestaltung des Bereichs City-Platz – Zeughaus – Kreuz Jona – Erlen als städtisch-urbanen Lebensraum. Cityplatz verkehrsfrei mittels Verkehrsführung Seedamm – Werkstrasse – Kniestrasse – Neue Jonastrasse (von/nach Seedamm) und Zürcherstrasse - Stadthofplatz – Kniestrasse – Neue Jonastrasse (von/nach Feldbach). Tunnel ab Werkstrasse (unter Bahngleisen) als Verbindung zum Südquartier (Kinderzoo, Eishalle neues Lido) inkl. neuer Fussgänger-/Veloweg. Alte Jonastrasse (wie Kreuzstrasse) mit Zubringerdienst versehen und als MIV-freie Alternativroute für den Langsamverkehr via neuer Bushof Jona und das Bollwies bis Erlen/ev. Wagen verlängern.		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☐ < 2020 ☒ 2020 – 2030 ☐ > 2030 Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Chancen		Risiken
- Autoarmes Innenstadtgebiet RJ - Eingrenzung des allgemeinen Verkehrs auf Stadtgebiet - Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr		

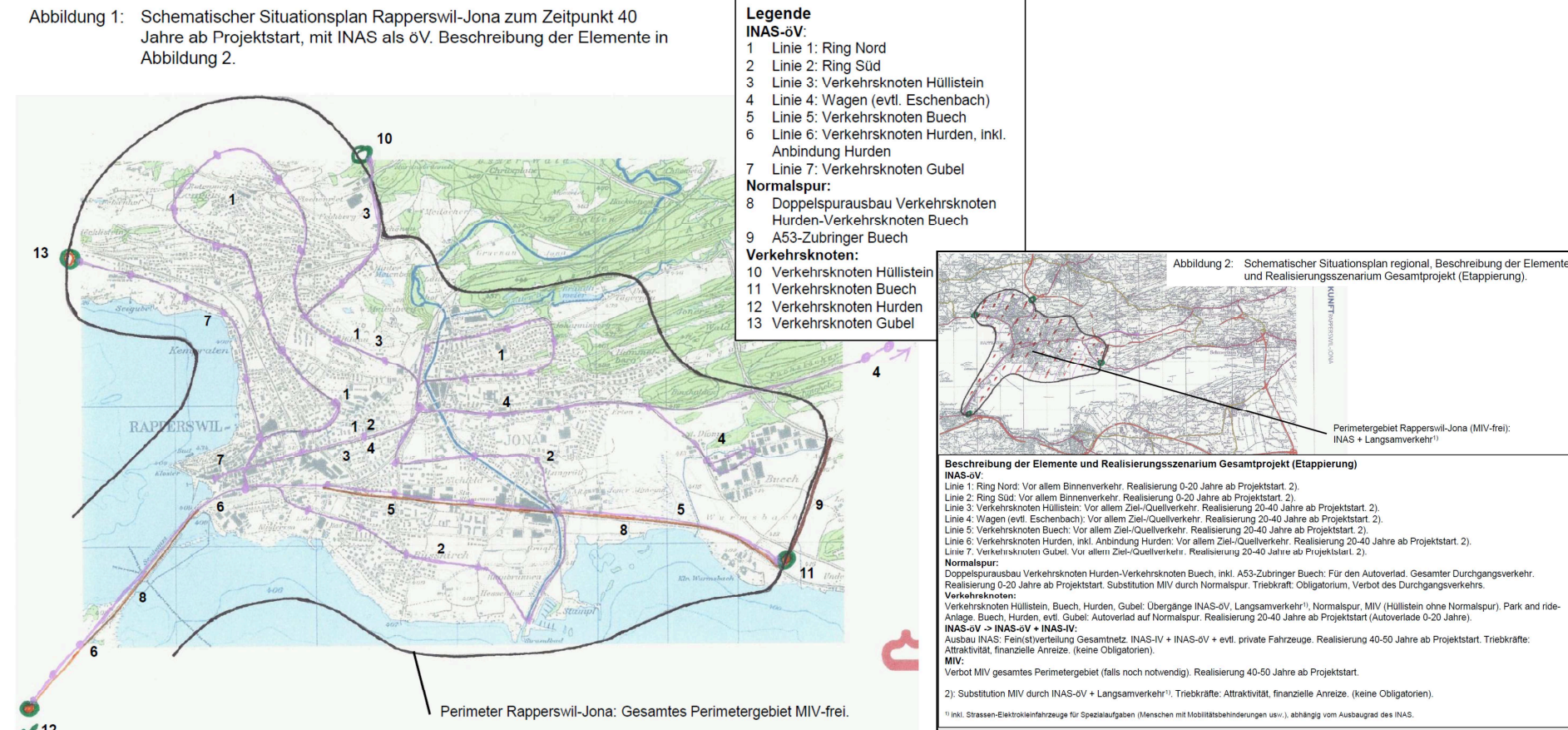
Nr. 2c	Umnutzung Bahntrassees, frühzeitiges Wenden S5/S7	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: S5 vorzeitig beim Bahnhof Jona und S7 vorzeitig beim Bahnhof Kempraten wenden. Die beiden Bahnhöfe sind als Kopfbahnhöfe um zu funktionieren und ans innerstädtische Verkehrskonzept anzugliedern. Die stillgelegten Bahnstrecken kommen dann dem Langsamverkehr (Fussgänger/Velo) und dem innerstädtischen ÖV zugute.		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio.
		Realisierungshorizont ☐ < 2020 ☒ 2020 – 2030 ☐ > 2030
		Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☒ Weitere
		Technische Risiken (soweit absehbar)
Chancen - Autoarmes Innenstadgebiet RJ - Eingrenzung des allgemeinen Verkehrs auf Stadtgebiet - Alternativrouten zur Benützung des Nationalstrassennetzes (Nord-Süd, Ost-West)		Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Risiken - Rapperswiler und Pfäffiker müssen Umsteigevorgang in Kauf nehmen (Akzeptanz) - Neue Langsamverkehrsachsen entsprechend allenfalls nicht den Wunschlinien		

⑨ Weiterentwicklung öffentlicher Verkehr

Lösungsideen:

15: Intelligentes nachhaltiges anpassungsfähiges Schienenverkehrssystem (INAS)

Nr. 15	Intelligentes nachhaltiges anpassungsfähiges Schienenverkehrssystem (INAS)	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Elektrische Bahn in Zweischienen- oder Monorail-Technologie ebenerdig oder in Hochlage (je nach Platzverhältnissen). Die „Intelligenz“ (Betriebs-Technik) ist in den führerlosen Fahrzeugen integriert und ermöglicht dadurch eine schlanke ortsfeste Infrastruktur. Vollautomatischer, netz- und bedarfsgerechter Betrieb. Zugsbildung der Fahrzeuge auf gemeinsamen Abschnitten. Verschiedene Ausbaustufen sind möglich: INAS-ÖV (bedarfsgerechter Fahrplan), INAS-IV (System Taxi/Lift, individuelle Mobilisierung) oder teilweise private Fahrzeuge, INAS-Güterverkehr. Weitere Elemente: Umnutzung MIV-Flächen zu Langsamverkehrsflächen, 4 Knoten als Übergabepunkte der Verkehrsmittel mit P+R, Bahnverlad des gesamten Durchgangsverkehr von RJ (zweigleisiger Ausbau Hurden – Buech), neuer A53-Zubringer ab Knoten Buech. Detaillierter Etappierungsvorschlag vorhanden (Abb. 2).		Kostenkategorie ___ < 50 Mio. ___ 50 – 500 Mio. <u>X</u> > 500 Mio. Realisierungshorizont ___ < 2020 <u>X</u> 2020 – 2030 <u>X</u> >2030 Mutmassliche Beteiligte <u>X</u> Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden ___ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) s. Risiken Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
Chancen - Modulare Anpassungsfähigkeit von INAS in zahlreichen Dimensionen - Optimale Substitution MIV-Binnen-/ Ziel-/Quellverkehr - Minimaler Flächenverbrauch - Steigerung Nachhaltigkeit, Lebensqualität, Sicherheit - Tourismus/PR Mobilitätsstadt RJ		Risiken - Ersatz/Verlagerung MIV auf 4 Knoten und INAS + Langsamverkehr unsicher - Nutzung Bahnverlad für Durchgangsverkehr unsicher - Kosten und ggf. techn. Probleme - Depot-Standorte für Fahrzeuge



⑩ **Autoverlad über den Seedamm**

Lösungsideen:

18: Autozüge statt Rapperswiler Strassen-Tunnel

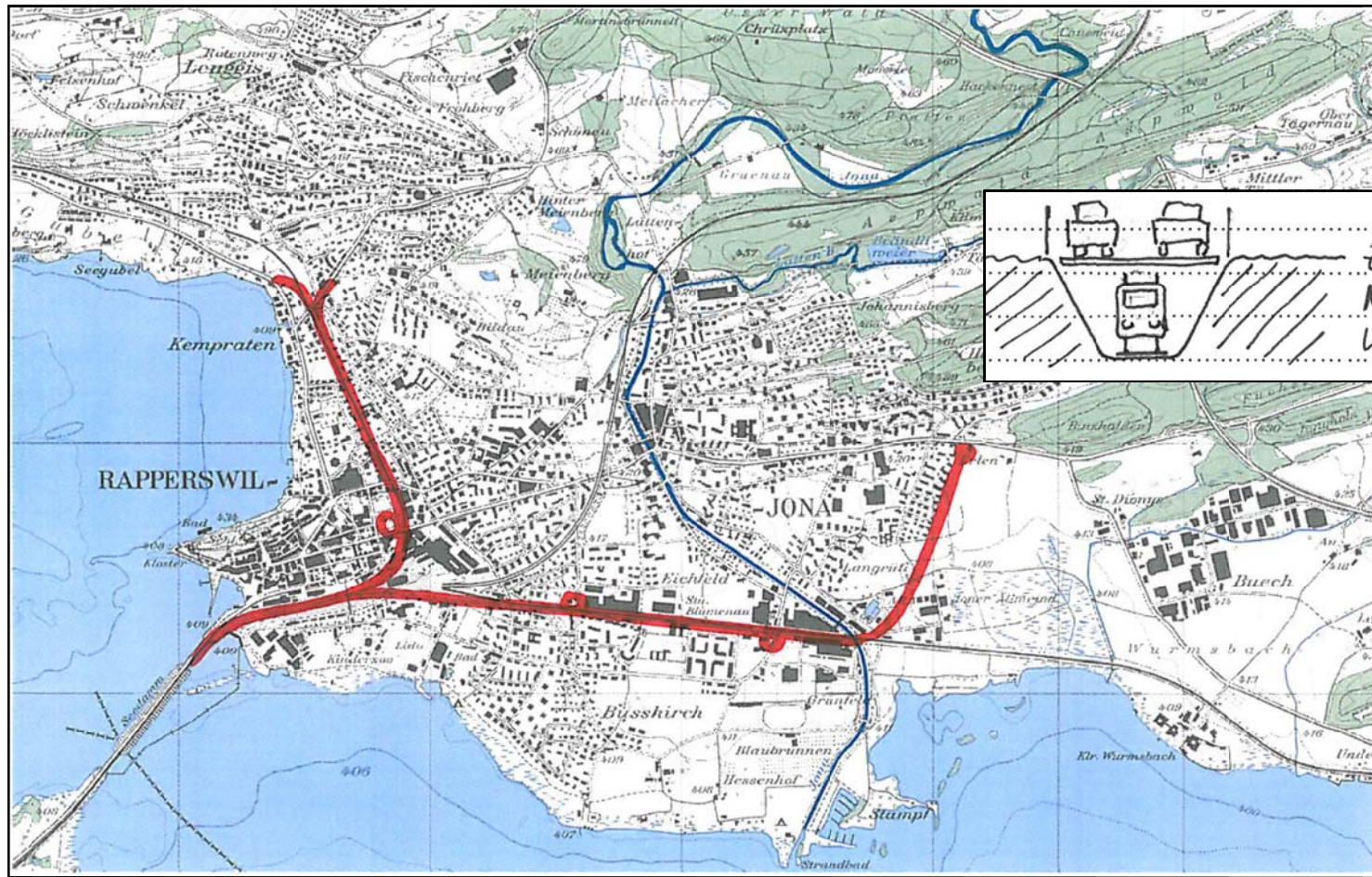
Nr. 18		Autozüge statt Rapperswiler Strassen-Tunnel	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Auto-Shuttle-Betrieb zwischen Rapperswil und Pfäffikon/SZ während der Spitzenverkehrszeiten (werktags: 06.00 – 09.00 Uhr und 16.00 – 21.00 Uhr; samstags/sonntags). Während dieser Zeiten ist die Zufahrt in die Stadt nur mit Bewilligung erlaubt. Ausbau des Schienennetzes über den Seedamm mit mind. durchgehender Doppelspur zwischen den beidseitigen Verladeanlagen (inkl. Seedamm). Diese dient gleichzeitig auch dem verbesserten S-Bahnverkehr. Verladeanlagen müssen ausserhalb der Siedlungsgebiete von Rapperswil und von Pfäffikon (nicht im Bahnhofbereich) angeordnet werden. Es sind mindestens folgende weitere Infrastrukturen erforderlich: Zwei Durchfahrtsgeleise im Bahnhof Rapperswil ausserhalb der Perrons (südlich des Personenbahnhofs); ev. neue Zufahrtsstrassen von den übergeordneten Strassen zu den Verladeanlagen. Vorschlag: Machbarkeitsstudie auslösen.			Kostenkategorie ___ < 50 Mio. <u>X</u> 50 – 500 Mio. ___ > 500 Mio. Realisierungshorizont ___ < 2020 ___ 2020 – 2030 <u>X</u> >2030 Mutmassliche Beteiligte <u>X</u> Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden <u>X</u> Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
Chancen - Substanzielle Verkehrs-Entlastung Rapperswil-Jona und Pfäffikon - Umweltverträgliche Abwicklung des Strassenverkehrs zu Spitzenverkehrszeiten		Risiken - Akzeptanz für neue Verladeanlagen bei entsprechenden Standorten - Nutzung der Bahninfrastruktur (verfügbare Trassen)	

⑪ Nutzung Eisenbahntrassen für Autobrücke

Lösungsideen:

25: Zweispurige Strasse über den SBB-Trassen für Personenwagen

Nr. 25	Nutzung der Eisenbahntrassees für Autobridge	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Zweispurige Strasse (nur für Personenwagen zugelassen) über den SBB-Trassees der Seelinie und in Richtung Uznach/Schmerikon. Dadurch lassen sich die bestehenden Verkehrswege in Rapperswil-Jona vom Transit- und Ziel-/Quellverkehr nachhaltig entlasten. Überdeckung Bahnhof Rapperswil mit Kiss&Ride-Vorfahrt auf Deckel. Transitverbot für Lastwagen.		Kostenkategorie ☐ < 50 Mio. ☒ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☐ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☒ > 2030 Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☒ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) s. Risiken Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Chancen - Wesentlich günstigere Lösung als Tunnels - Reduktion der Bahnlärmimmissionen	Risiken - Optisch weniger ansprechende Lösung als Tunnels - Zusammenarbeit mit SBB - Bauliche Anforderungen Eisenbahngesetzgebung und Einhaltung Richtlinien SBB (v.a. Sicherheit)	

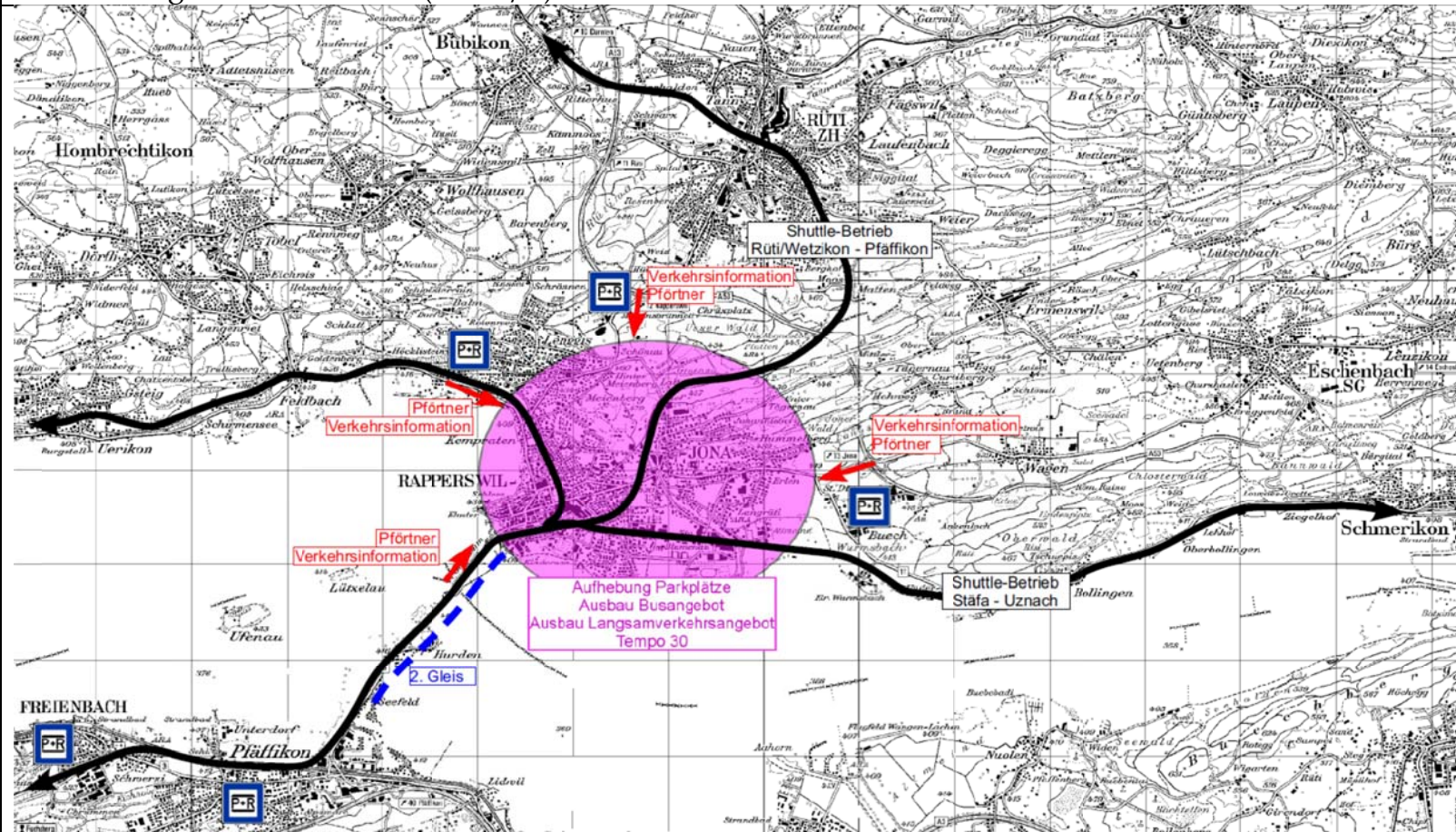


⑫ **Park+Ride-Konzept mit Aufhebung innerstädtische Parkplätze**

Lösungsideen:

23a: P+R-Anlagen kombiniert mit elektronisch gesteuerten Pfortneranlagen, Ausbau Busverkehr und Langsamverkehr

26b: Gratis P+R-Anlagen inkl. Förderung von Fahrgemeinschaften und Ausbau Busverkehr

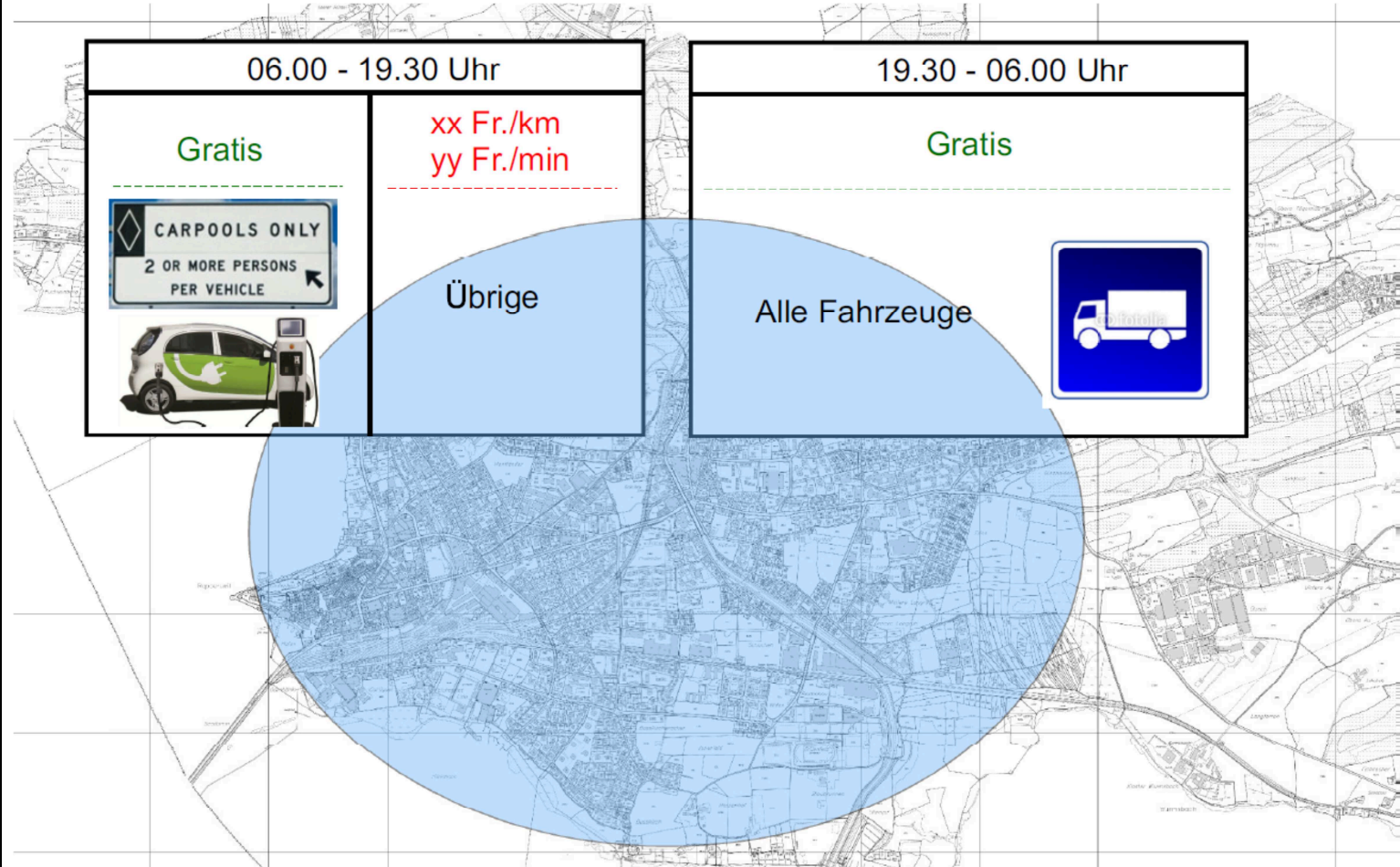
Nr. 23a	Gesamtkonzeption: „Rapperswil als erste elektronisch gesteuerte Stadt“	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Eckwerte für die Gesamtkonzeption: Pfortneranlagen zwecks Stauverlagerung, P+R-Anlagen ausserhalb RJ, elektronische Anzeigetafeln zur aktuellen Verkehrssituation in RJ (grossräumig), Aufhebung von Parkplätzen auf Stadtgebiet, massiver Angebotsausbau beim Busverkehr (Taktverdichtung, Anschlusssicherung, Informationssysteme), Ausbau beim Bahnangebot (Pendelzüge Rüti/Wetzikon - Pfäffikon, Uznach - Stäfa) sowie P+R mit finanziellen Anreizen (Kombi-Angebote), Ausbau des Radverkehrsangebots (Radstreifen/-wege, bewachte Velostationen bei Bahnhöfen), Attraktivitätssteigerung der Fussverkehrsanlagen (Trottoirbreiten, LSA-Steuerungen), Tempo30 in Wohnquartieren, zweites Bahngleis über Seedamm (zulasten MIV-Fahrspuren), reduzierte Geschwindigkeit auf Seedamm (60 km/h). 		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☐ < 2020 ☒ 2020 – 2030 ☐ > 2030 Mutmassliche Beteiligte ☒ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☒ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Chancen - Reduktion Verkehrsbelastung MIV in RJ - Attraktives Stadtmarketing		Risiken -

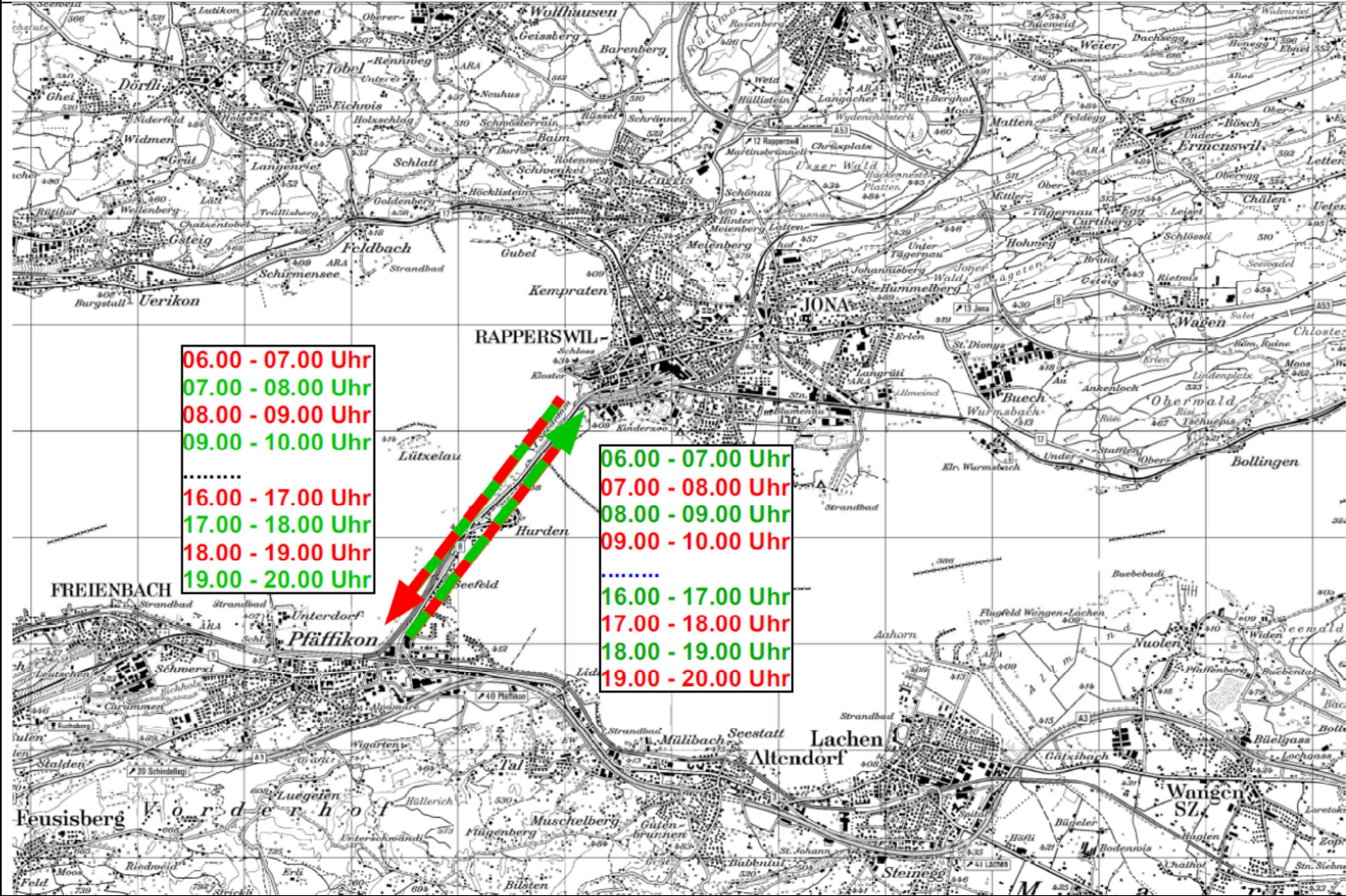
Nr. 26b	Grosse Gratis-Parkplätze ausserhalb der Stadt	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: An der Peripherie von Rapperswil-Jona sollten grosse Gratisparkplätze entstehen, welche für Fahrgemeinschaften genutzt werden können und welche auch an das städtische Busnetz angeschlossen sind. Autofahrer haben so die Wahl, entweder mit dem Auto und als Fahrgemeinschaft (Park+Share) in die Stadt zu fahren oder den ÖV zu benutzen (Park+Ride). Mögliche Standortvorschläge: St. Dionys/Erlen (A53), Hülstein/CCA (A53), Fuchsberg/Kempraten Nähe Bahnhof. Gebührenpflichtige Parkplätze in der Stadt für Kurzparkierer und mit maximaler Belegungsdauer von 2 Std. versehen. Allenfalls Shuttlebetrieb (z.B. während Spitzenverkehrszeiten) zwischen Gratis-Parkplätzen und grossen Verkehrserzeugern.		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☐ < 2020 ☒ 2020 – 2030 ☐ > 2030 Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☒ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Chancen - Verkehrsreduktion in der Stadt - Umsteigeeffekt dank finanzieller Steuerung - Firmen müssten weniger Mitarbeiter-Parkplätze zur Verfügung stellen	Risiken - Grosser Landverbrauch	

⑬ Betriebliche Einschränkungen auf dem Seedamm

Lösungsideen:

- 1a: Einführung Gebührenpflicht tagsüber (Ausnahmen nur für Elektro/Hybridfahrzeuge und PWs mit mind. 2 Personen)
Verlagerung Schwerverkehr auf Nachtstunden („24 hour open traffic“)
- 5b: Stündlich wechselnde Einbahnführung
- 7: Generelle Sperrung Seedamm für den Schwerverkehr (auch Zubringer und Anlieferer)

Nr. 1a	24 hour open traffic	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Der MIV in RJ ist werktags in zeitliche Abschnitte zu kanalisieren. Die Attraktivität des motorisierten Personenverkehrs ist einzuschränken. Private Fahrzeuge im Ziel- und Durchgangsverkehr müssen von 06.00 – 19.30 Uhr mit mind. 2 Personen besetzt sein. Einzelfahrten für Privatverkehr sowie für Last- und Lieferwagen sind gebührenpflichtig (ausgen. Elektro-/Hybridfahrzeuge). Nachtfahrverbot für Lastwagen ist aufzuheben. Schwerverkehr ist auf die Nachtzeit zu verlegen. 		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☒ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☐ >2030 Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☐ Kantone ☐ Gemeinden ☐ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☒ Lärm: Möglicherweise kritisch (tiefere Grenzwerte nachts) ☐ Luft ☐ Weitere
Chancen - ÖV wird gefördert - Immissionen werden auf 24 Std. verteilt und dadurch reduziert - Minimaler Verlust von Kulturland		Risiken - Gesetzliche Hürde betreffend Nachtfahrverbot - Durchsetzbarkeit

Nr. 5b		Stündlich wechselnde Einbahnführung Seedamm (z.B. 06.00 – 20.00 Uhr)	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Erschwerte Benutzung des Seedamms für den MIV mit stündlich wechselnder Einbahnführung für die Tageszeiten (06.00 – 20.00 Uhr). Umsetzung mit Wechsel-Signalisation („Chrützlistich“). Die freie Fahrbahn darf von Einsatz-/Rettungsfahrzeugen und von Reisecars (Touristen) benutzt werden. Keine Stauräume auf Pfäffiker oder Rapperswiler Seite, da Wendemöglichkeiten vorhanden. Frühzeitige und grossräumige Verkehrsinformation zum neuen Verkehrsregime (Vorsignalisation/Wegweisung).			Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☒ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☐ >2030 Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Standorte für Sperr-Signalisation auf linker und rechter Seeseite Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
			
Chancen		Risiken	
- Verlagerung von Durchgangsverkehr auf die A3/A53 - Weitere Verringerung der Verkehrsmengen über den Seedamm		- Widerstand und Unverständnis in der Bevölkerung - Akzeptanz von Nachbarkantonen und -Gemeinden	

Nr. 7		Entlastung Stadt vom Transit-Schwerverkehr (Sperrung Seedamm für LW)		Relevante Merkmale	
Kurz-Beschreibung: Generelle Sperrung des Seedamms für den Schwerverkehr von und nach RJ. Grossräumige und frühzeitige Signalisation und Verkehrsleitsystem für Schwerverkehr. Zubringer bis Hurden ist gestattet (Signalisation in Pfäffikon). Zubringer Schwerverkehr von den A53 – nach RJ ebenfalls gestattet. Durchgehender Ausbau der A53 auf vier Fahrstreifen. Tempo 30 – Zone zwischen Seedamm und Sonnenhof (Verbesserung Verkehrsfluss). Ev. Probebetrieb einführen und Erfahrungen auswerten.				Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☒ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☐ >2030 Mutmassliche Beteiligte ☒ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere	
Chancen - Nutzung der bestehenden Autobahnen als Autobahnring für den Schwerverkehr - Gesamtinteresse der Stadt wird vor Einzel-/Gruppeninteressen gestellt - Unternehmenslogistik richtet sich längerfristig auf diese Situation aus. - Entlastung von Pfäffikon vom Schwerverkehr - Erreichung von allen Teilzielen wird unterstützt		Risiken - Durchsetzbarkeit Lastwagen-Verbot/ Ausnahmen - Allenfalls rechtliche Risiken (bei vorhandenem politischen Willen eher gering)			

⑭ Ergänzende Massnahmen (Verkehrsentslastung bildet Voraussetzung)

» *diese Ideen werden erst im zweiten Schritt diskutiert und beurteilt*

Ideen:

2b: P+R mit alternativen Verkehrsmitteln

13: Shared Space

22b: P+R für Ziel- und Quellverkehr

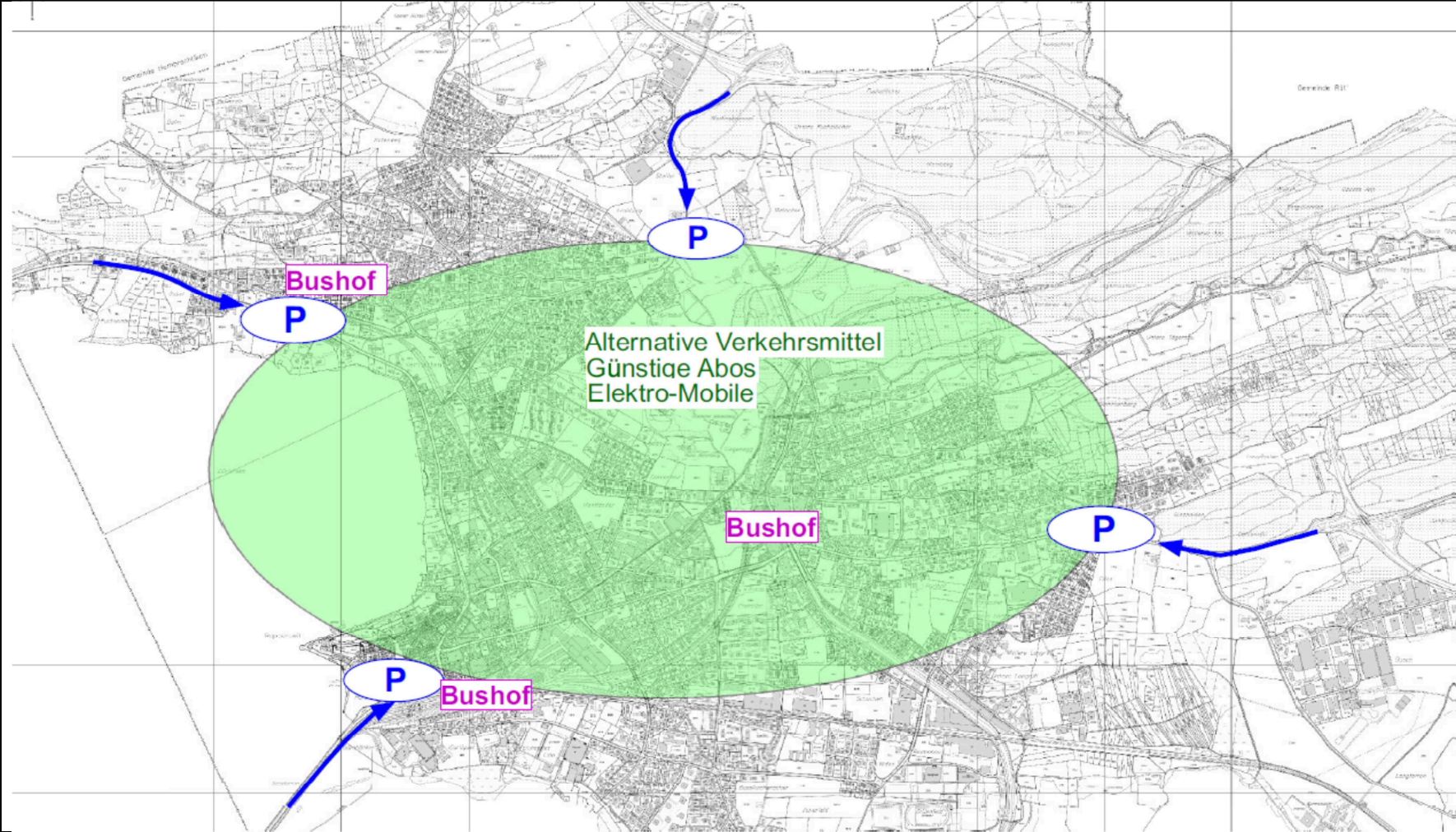
22c: Einbahnsystem mit einer Spur für Busse und einer Spur für Autos

22d: Fahrstreifenreduktion und Ergänzung Radstreifen Untere Bahnhofstrasse

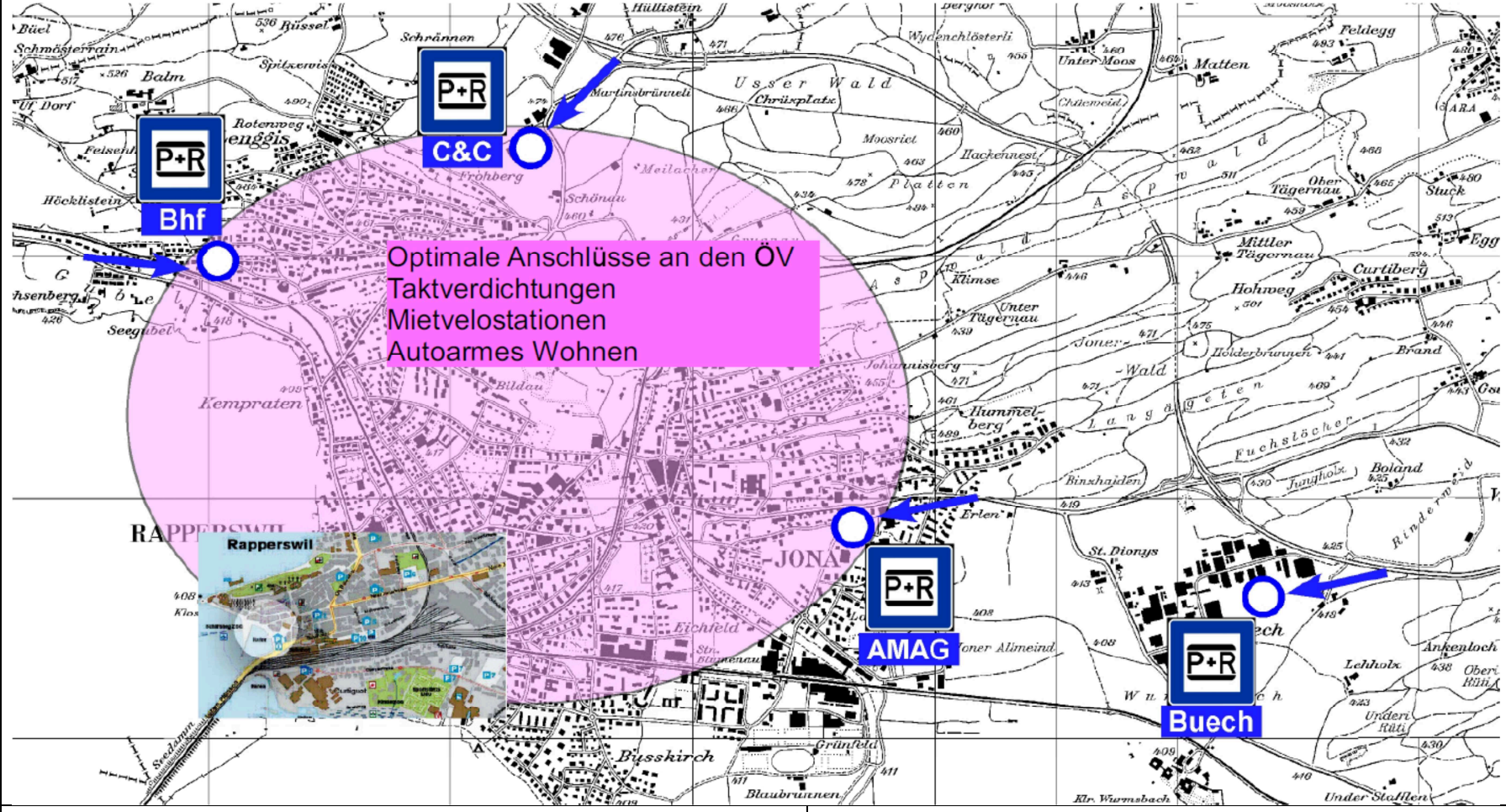
22e: Doppelspurausbau Seedamm

23b: Verkehrsfreie Obere / Untere Bahnhofstrasse

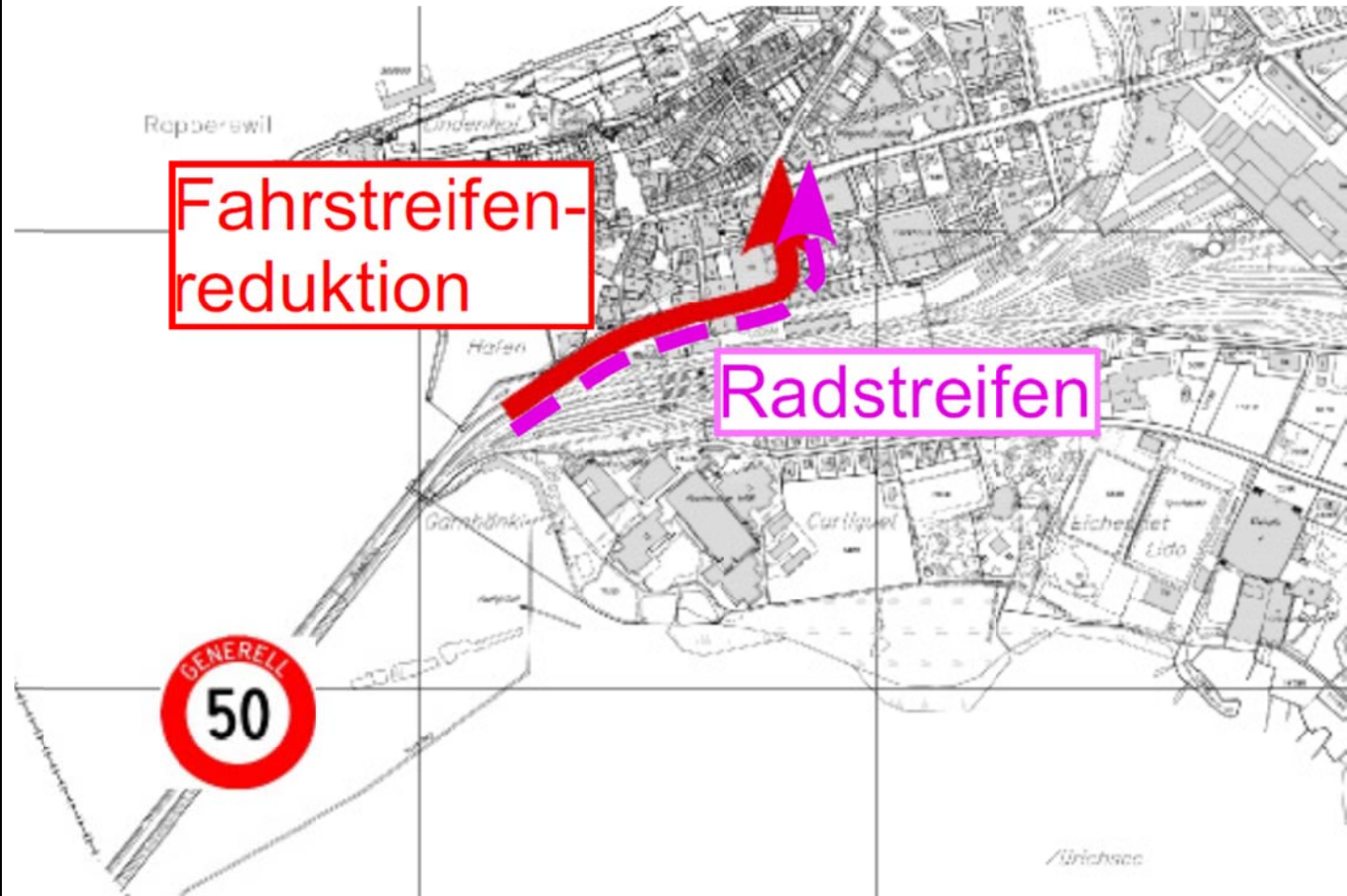
27: Umgestaltung Zentrumsbereiche Rapperswil, Jona und Wagen

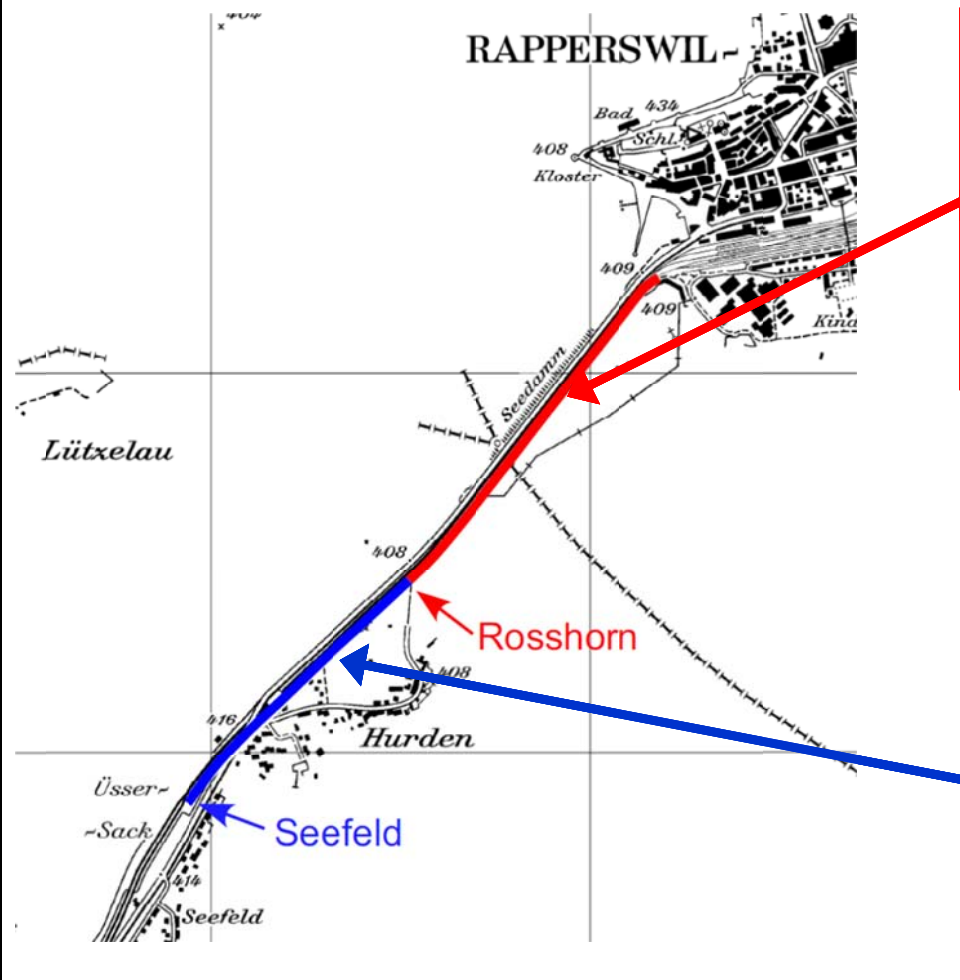
Nr. 2b	P+R mit alternativen Verkehrsmitteln (Elektro-Antriebe)	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Die Entlastungslösung (Tunnel gem. 2a) ist Voraussetzung und dient gleichzeitig als Zubringer an neue Parkhäuser rund um und in der Stadt RJ. Parkhäuser (oder „Parkhafen“, „Verkehrshafen“): Bahnhofplatz, Erlen, Kempraten (neu), Schönau (neu). Weiterreise mit alternativen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Bushöfe bei den Bahnhöfen Jona, Kempraten und Rapperswil. Gesamter Binnenverkehr auf Stadtgebiet und zwischen den Parkhäusern mit ÖV, Elektro-Fz; Halt auf Verlangen, erschwingliches Abo, Strom kommt von alternativen Quellen (Solar, Wind). 		Kostenkategorie ___ < 50 Mio. ___ 50 – 500 Mio. <u>X</u> > 500 Mio. Realisierungshorizont ___ < 2020 ___ 2020 – 2030 <u>X</u> > 2030 Mutmassliche Beteiligte ___ Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden <u>X</u> Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
Chancen - Nachhaltiges Konzept für den öffentlichen Individualverkehr, Erhöhung der Passagierzahl bei Stadtbuss - Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für das gesamte Stadtgebiet RJ (v.a. Sicherheit Langsamverkehr) - Innovationsschub, Berücksichtigung bester verfügbarer Technologien - Geringste Umweltbelastung, preiswerte Nutzung - Förderung des Umsteigens vom MIV auf ÖV und LV	Risiken - Flächen umnutzen für alternative Energien (Rebberge, See) - Gesellschaftlicher Wertewandel erforderlich	

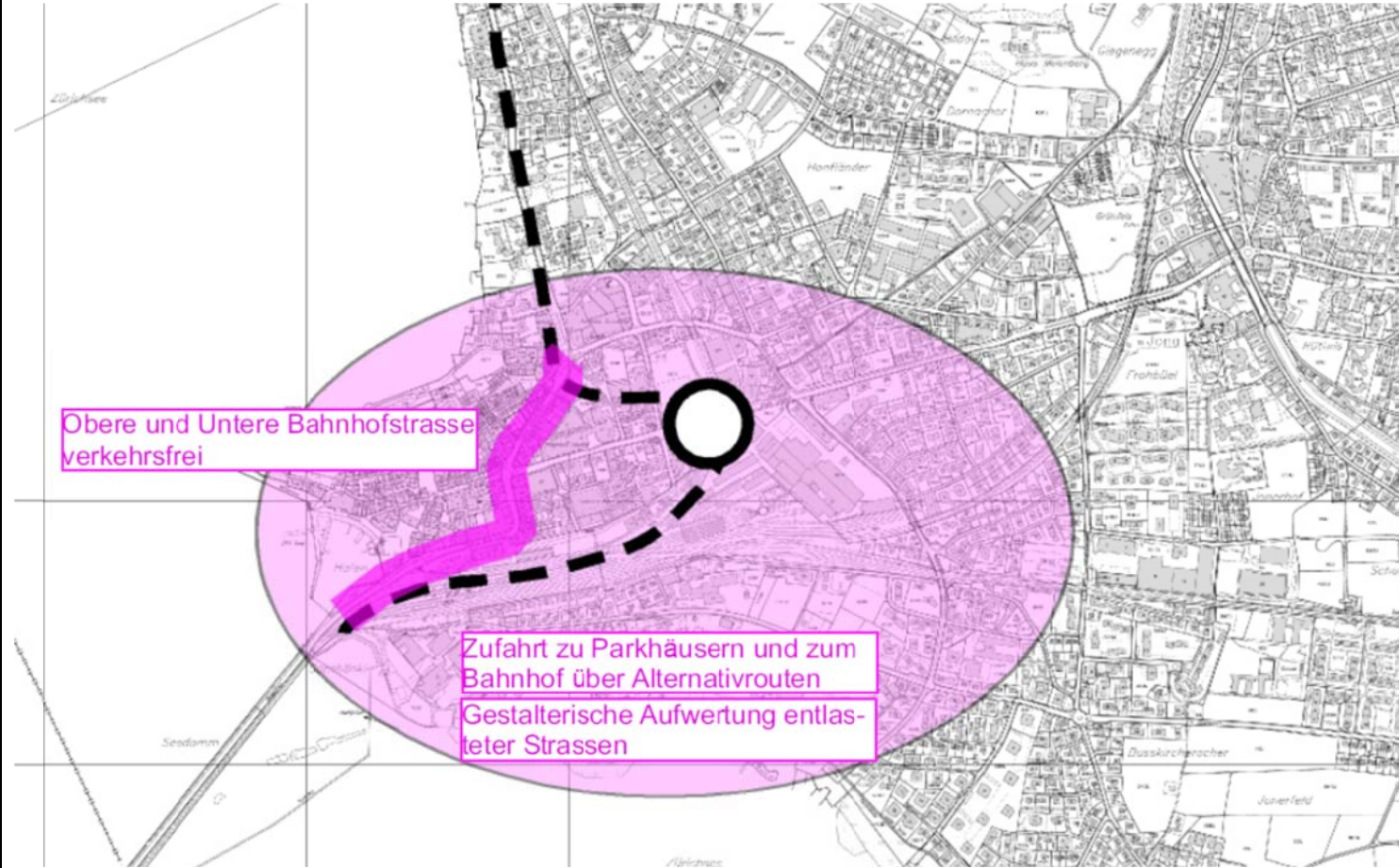
Nr. 13		Shared Space (in Anlehnung an Holland)	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung:		In Rapperswil werden alle Lichtsignale, Fussgängerstreifen, Stoppsignale und Mittellinien entfernt. Es gilt wieder Rechtsvortritt. In Holland scheint das zu funktionieren und ist ein Grosse Erfolg.	<u>Kostenkategorie</u> ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio.
Shared Space: Beispiel Bohmte (NL)			<u>Realisierungshorizont</u> ☒ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☐ >2030
			<u>Mutmassliche Beteiligte</u> ☒ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere
			<u>Technische Risiken (soweit absehbar)</u>
			<u>Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung)</u> ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Chancen		Risiken	
- Kommt den Sparanstrengungen der Stadt entgegen (viel günstiger als ein Tunnel) - Autoverkehr wird ruhiger		- Allenfalls Kapazitätsminderung des Strassennetzes	

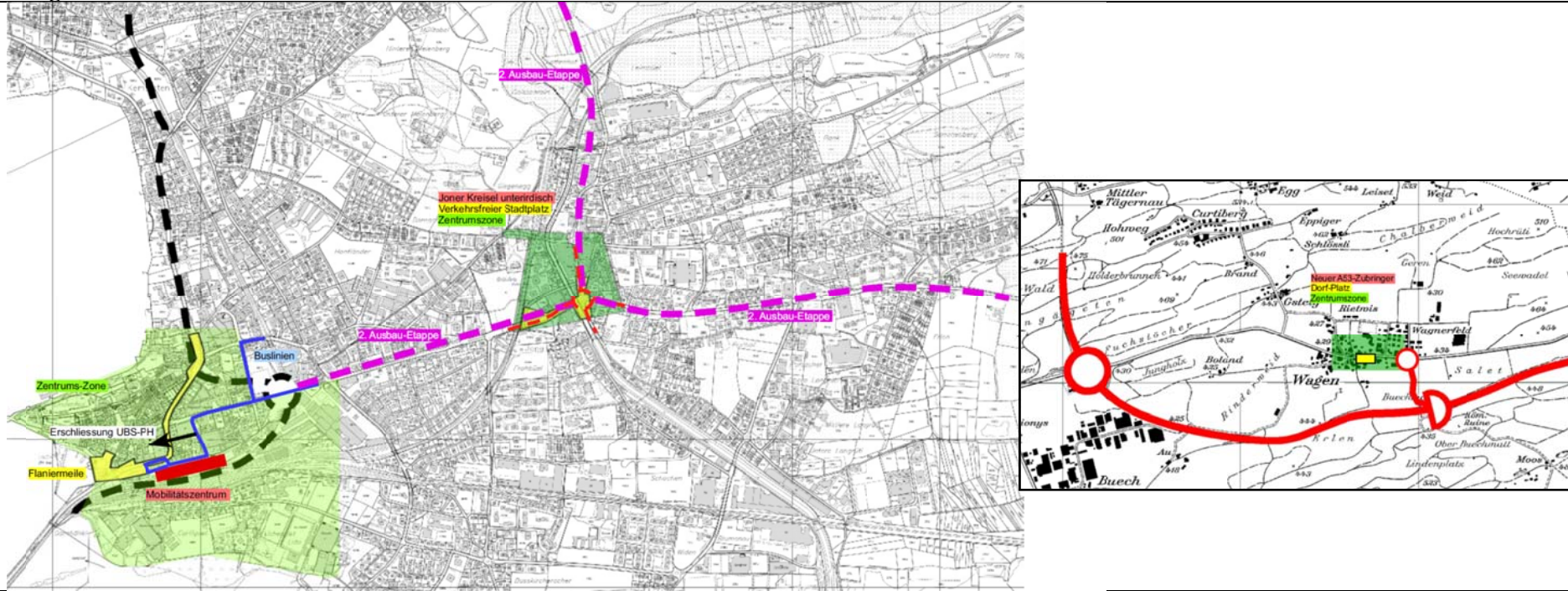
Nr. 22b	Teil B: Park & Ride für Ziel- und Quellverkehr	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Es werden verschiedene Parkierungsmöglichkeiten am Rande von Rapperswil-Jona geschaffen bei gleichzeitiger Reduktion der Dauerparkplätze im Zentrum Rapperswil. Standorte P+R: Bahnhof Kempraten, Cash&Carry Engelhölzli, AMAG/Coop, Industrie Buech. Verbesserte ÖV-Anbindung der P+R-Anlagen und Taktverdichtungen. Mietvelostationen und Förderung autoarmes Wohnen.		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio.
		Realisierungshorizont ☐ < 2020 ☒ 2020 – 2030 ☐ > 2030
		Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere
		Technische Risiken (soweit absehbar)
Chancen - Reduktion Ziel-/Quell- und Binnverkehr		Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Risiken - Akzeptanz der P+R-Angebote		

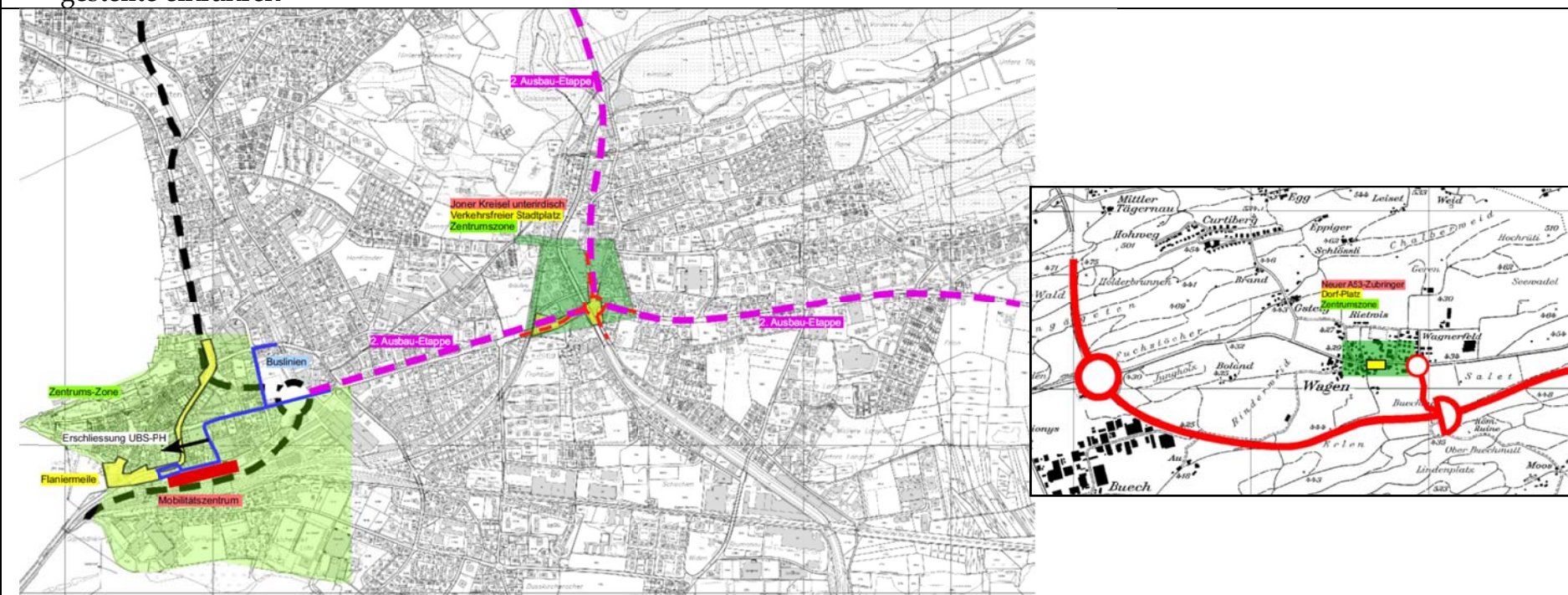
Nr. 22c	Teil C: Einbahnsystem mit Spur für ÖV	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: <i>Sinnvolle Umsetzung nur bei vorgängiger Entlastung, z.B. mit Teil A.</i> Im Bereich Schlüsselplatz – Stadthofplatz – Cityplatz (Alte und Neue Jonastrasse) wird eine teilweise einspurige Verkehrsführung (kein Kreissystem) erstellt mit dem Ziel, eine freie Spur für den ÖV in der Alten/Neuen Jonastrasse zu schaffen. Gegebenenfalls kombinierte Führung ÖV/Velo und Tempo30. Varianten A und B zeigen mögliche Lösungsansätze mit unterschiedlichen Auswirkungen v.a. auf Zu-/Wegfahrten des Südquartiers. Alternativer Ansatz (Variante C) mit kompletter Sperrung der Alten Jonastrasse für den MIV (Anwohner ausgenommen) und ausschliesslicher Nutzung für den Bus-/Veloverkehr. Zufahrt Parkhaus Sonnenhof von Seite Zürcherstrasse (roter Pfeil). Variante A Variante B Variante C (Fahrverbot, mit Zubringerdienst und Sperrung am Kreuzplatz)		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☐ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☒ > 2030 Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Chancen - Verkehrsreduktion im Zentrum durch Angebotsbeschränkung - Förderung ÖV und Langsamverkehr - Durch Sperrung Kreuzplatz wird Schleichverkehr Kreuz-/Spinnereistrasse unterbunden (Variante C)	Risiken - Abhängig von vorgängiger Verkehrsentslastung - Widerstand betroffene Anwohner	

Nr. 22d	Teil D: Begleitende Massnahmen	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Zur Erhaltung der erzielten Verkehrsreduktion und zur weiteren Aufwertung des Lebensraums müssen verschiedene begleitende Massnahmen umgesetzt werden. Die Höchstgeschwindigkeit auf dem Seedamm wird auf 50 km/h reduziert. Reduktion auf einen Fahrstreifen zwischen Seedamm und Cityplatz in Fahrtrichtung Zentrum.		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio.
		Realisierungshorizont ☐ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☒ > 2030
Chancen - Erhöhung Sicherheit in der Migroskurve - Durchgehender Radstreifen von Seedamm her		Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☒ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere
Risiken - Abhängig von vorgängiger Verkehrsentlastung		Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere

Nr. 22e	Vision 1: Doppelspurstrecke SOB auf dem Seedamm	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Die Verkehrsfläche des Seedamms wird reduziert zugunsten eines zweiten Bahngleises auf dem Damm zwischen Seefeld und Rapperswil. Ab Seefeld (Ende der heutigen Doppelspur aus Richtung Pfäffikon) bestehen Landreserven, welche nicht unter Schutz stehen und die für ein zweites Gleis genutzt werden könnten. Zwischen Rosshorn und Rapperswil ist auf Grund von Schutzzonen und des Sees ein zweites Gleis nur durch Umwidmung der heutigen Verkehrsfläche möglich (Fussgängersteg und MIV-Fahrspuren mit Radstreifen).  Aktuelle Situation auf dem Seedamm (Blickrichtung Rapperswil) Hand-drawn diagram showing the current track layout: VELO, MIV, MIV, SOB. Neue Situation, mit zweitem Geleise und Fussgängersteg (links) Hand-drawn diagram showing the proposed new track layout: neu, MIV+VELO, MIV+VELO, SOB neu, SOB.  Landreserve zwischen Bahnhof Hurden und Rosshorn		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☐ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☒ > 2030 Mutmassliche Beteiligte ☒ Bund ☒ Kantone ☐ Gemeinden ☒ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Chancen - Verbesserte Voraussetzungen für Bahnbetrieb zwischen Rapperswil und Pfäffikon	Risiken - Abhängig von vorgängiger Verkehrsentlastung - Schutzzonen im Nahbereich	

Nr. 23b	Tunnel mit echtem Mehrwert	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Tunnellösung und Anschlüsse so anordnen, dass Obere und Untere Bahnhofstrasse autofrei gestaltet werden könnten und dadurch ein echter Mehrwert entsteht (im Gegensatz zu den flankierenden Massnahmen im Abstimmungsprojekt). Zufahrt zum Bahnhof via Güterstrasse, Zufahrten zu Parkhäusern über Alternativrouten. Gestalterische Aufwertung der autofreien Strassenflächen.		Kostenkategorie ___ < 50 Mio. ___ 50 - 500 Mio. <u>X</u> > 500 Mio.
		Realisierungshorizont ___ < 2020 ___ 2020 - 2030 <u>X</u> > 2030
Chancen		Mutmassliche Beteiligte <u>X</u> Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden ___ Weitere
Risiken		Technische Risiken (soweit absehbar)
- Nutzen der Entlastung durch Tunnel wird wesentlich gesteigert		Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere

Nr. 27		Der Mensch steht im Zentrum	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: <i>Voraussetzung ist die Verkehrsentlastung von Rapperswil-Jona, aufbauend auf dem bestehenden Tunnelprojekt.</i> Der Mensch steht im Zentrum und er soll überall in den Zentren stehen bleiben können! Neue Plätze in den Zentren von Rapperswil-Jona sollen Raum schaffen zum Verweilen, für Feste, für Begegnungen und für Shopping. - Jona: den City-Kreisel unterirdisch bauen und durch teilweise Überdeckung der Jona Platz schaffen für einen neuen Stadt-Platz zwischen dem Stadthaus, den Einkaufszentren und dem Bahnhof Jona. Ausbau des Angebotes am Bahnhof Jona. Einführen einer grossen Fussgängerzone im Zentrum von Jona. - Wagen: Halbanschluss an A53 zwecks Entlastung. Attraktiven Dorfplatz schaffen. - Rapperswil: Entlastung auf bestehendem Tunnelprojekt aufbauen. Fussgängerzone auf Achse Sonnenhof-Rosengarten-Cityplatz-Bahnhofplatz erweitern. Neues Mobilitätszentrum beim Bahnhof Rapperswil bauen (inkl. grossem aus Tunnel erschlossenem Parkhaus, witterungsgeschütztem Busbahnhof, Ein- und Auslademöglichkeit, Coop, Restaurants, direktem Zugang zur Unterführung), den Bahnhofplatz verkehrsfrei gestalten und für Veranstaltungen vorsehen (Entlastung der Altstadt). - Zweite Ausbau-Etappe: den Joner- und den Tüchi-Kreisel unterirdisch verbinden, Verlängern der anderen Tunnel-Arme bis zum Vita-Parcours und der Erlen. - Massnahmen zur Verhaltensänderung: Stärken von Quartier-Läden, Mobilitätsziele setzen und bei Erreichung ein Fest veranstalten, Anzeigen von Lärm, Luftqualität und Verkehrsfrequenz, Mobilitätsmappe erarbeiten, home-office-day für Stadtangestellte einführen			Kostenkategorie ___ < 50 Mio. <u>X</u> 50 – 500 Mio. ___ > 500 Mio. Realisierungshorizont ___ < 2020 ___ 2020 – 2030 <u>X</u> >2030 Mutmassliche Beteiligte <u>X</u> Bund <u>X</u> Kantone <u>X</u> Gemeinden <u>X</u> Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) <i>Tieferlegung City-Kreisel Jona mit Rampen und Unterquerung Jona</i> Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
			
Chancen - Zentren werden zum Begegnungsort für Menschen statt für Verkehrsmittel - Stärkung der Vereine und des lokalen Gewerbes - Reduktion der Umweltbelastung		Risiken - Technische Machbarkeit Tieferlegung Joner City-Kreisel - Anpassung Netzbeschluss für HA Wagen - Hohe Kosten	



⑮ Sofortmassnahmen

» *diese Ideen werden direkt dem Stadtrat zur Prüfung übergeben*

Ideen:

5a: Verkehrsabfluss nach Lakers-Spielen

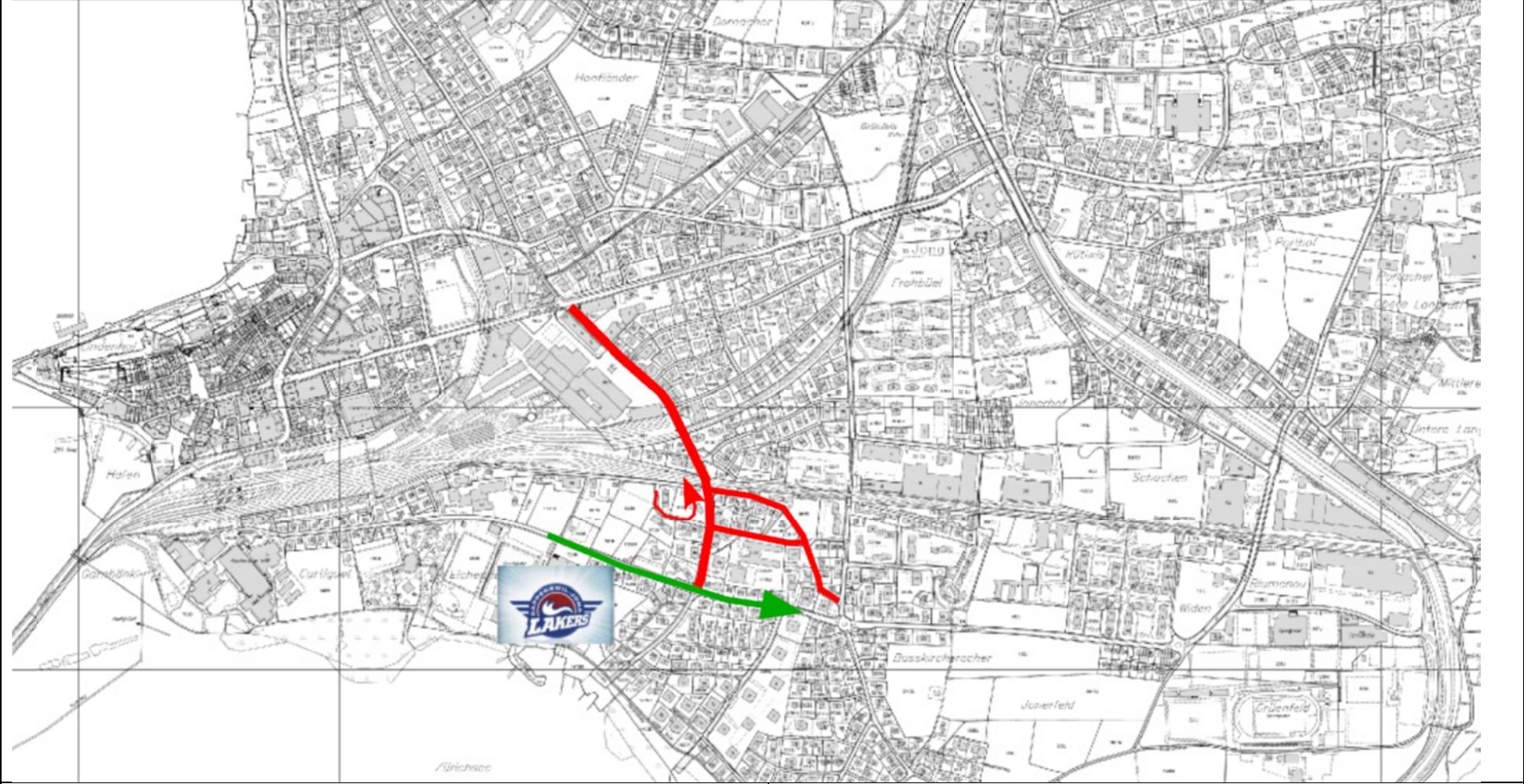
8a: Bessere Linienführung Bus 993

8b: Bessere Linienführung Bus 994

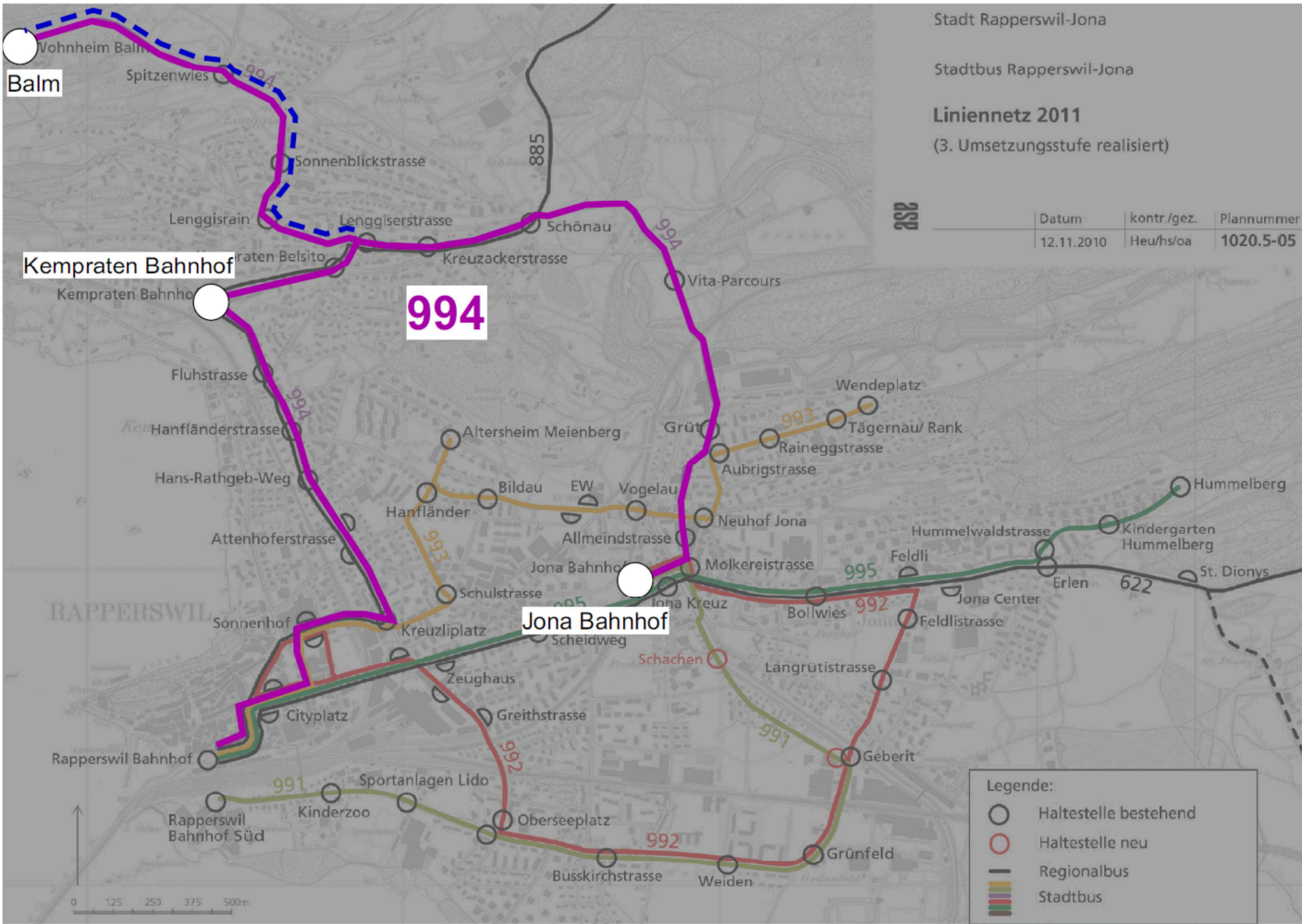
8c: Direkter Fussweg von Wäldliweg Richtung Jona-Center

8d: Verbesserung Fussgängersicherheit bei LSA Stadthof

8e: Unterbindung Durchgangsverkehr Molkereistrasse

Nr. 5a	Verkehrsabfluss nach Lakers Spielen	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Sperrung der Schönbodenstrasse für den Abfluss des Verkehrs nach den Lakers-Spielen (Antrag für Sofortmassnahme) Zusätzliche Massnahmen zur Unterbindung von Schleichverkehr: Sperrung der Eisenbahn-/Florastrasse und der Ausfahrt aus der Rietstrasse in die Schönbodenstrasse.		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio.
		Realisierungshorizont ☒ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☐ >2030
Chancen - Bessere Einhaltung der Bus-Fahrpläne		Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☐ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere
Risiken - Umwege für Autolenker - Weniger Besucher aus nördlicher Stadthälfte		Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere

Nr. 8a		Bessere Linienführung Bus 993	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Linienführung Bus 993 neu: Bhf. Rapperswil, Tiefenaustrasse, Neue Jonastrasse, Bachtel- oder Kniestrasse, über Gemüsebrücke, Attenhoferstrasse, Altersheim Meienberg, Meienhalden, Bildau, Hanfländerstrasse, EW Werkstrasse, Neuhof, Aubrig, Tägernau, Rainschule, Wendeplatz, zurück in Rineggstrasse einbiegen, Ecke Rainstrasse, Haltestelle Rainstrasse, Neuhof zurück.			Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☒ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☐ >2030 Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☐ Kantone ☒ Gemeinden ☒ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Chancen		Risiken	
- Besserer Verkehrsfluss			

Nr. 8bAnpassung Buslinie 994		Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Bus 994: Zusatzbusse morgens und abends nicht bis Balm führen, verkürzte Route beinhaltet bessere Zugs-Anschlüsse.		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☒ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☐ >2030 Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☐ Kantone ☒ Gemeinden ☒ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
		
Chancen	Risiken	
- Bessere Anschlüsse an S-Bahn		

Nr. 8cDirekter Fussweg von Wäldliweg Richtung Jona-Center		Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Direkter Fussweg vom Wäldliweg Richtung Jona-Center.		Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio.
		Realisierungshorizont ☒ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☐ >2030
		Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☐ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere
		Technische Risiken (soweit absehbar)
		Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Chancen	Risiken	
- Bessere Fusswegverbindung zu Einkaufsschwerpunkt		

Nr. 8e		Unterbindung Durchgangsverkehr Molkereistrasse	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Molkereistrasse für den MIV-Durchgangsverkehr sperren. Zufahrt aber von beiden Seiten möglich. Eventuell Unterbrechung mit Hindernis („Blumentopf“). Parkdauer max. 15 min.			Kostenkategorie ☒ < 50 Mio. ☐ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☒ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☐ >2030 Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☐ Kantone ☒ Gemeinden ☐ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
			
Chancen		Risiken	
- Unterbindung von Schleichverkehr			

⑩ Grundsätzliche Überlegungen und methodische Ansätze

» *diese Überlegungen werden als Anregung für den Prozess verstanden und nicht beurteilt*

Ideen:

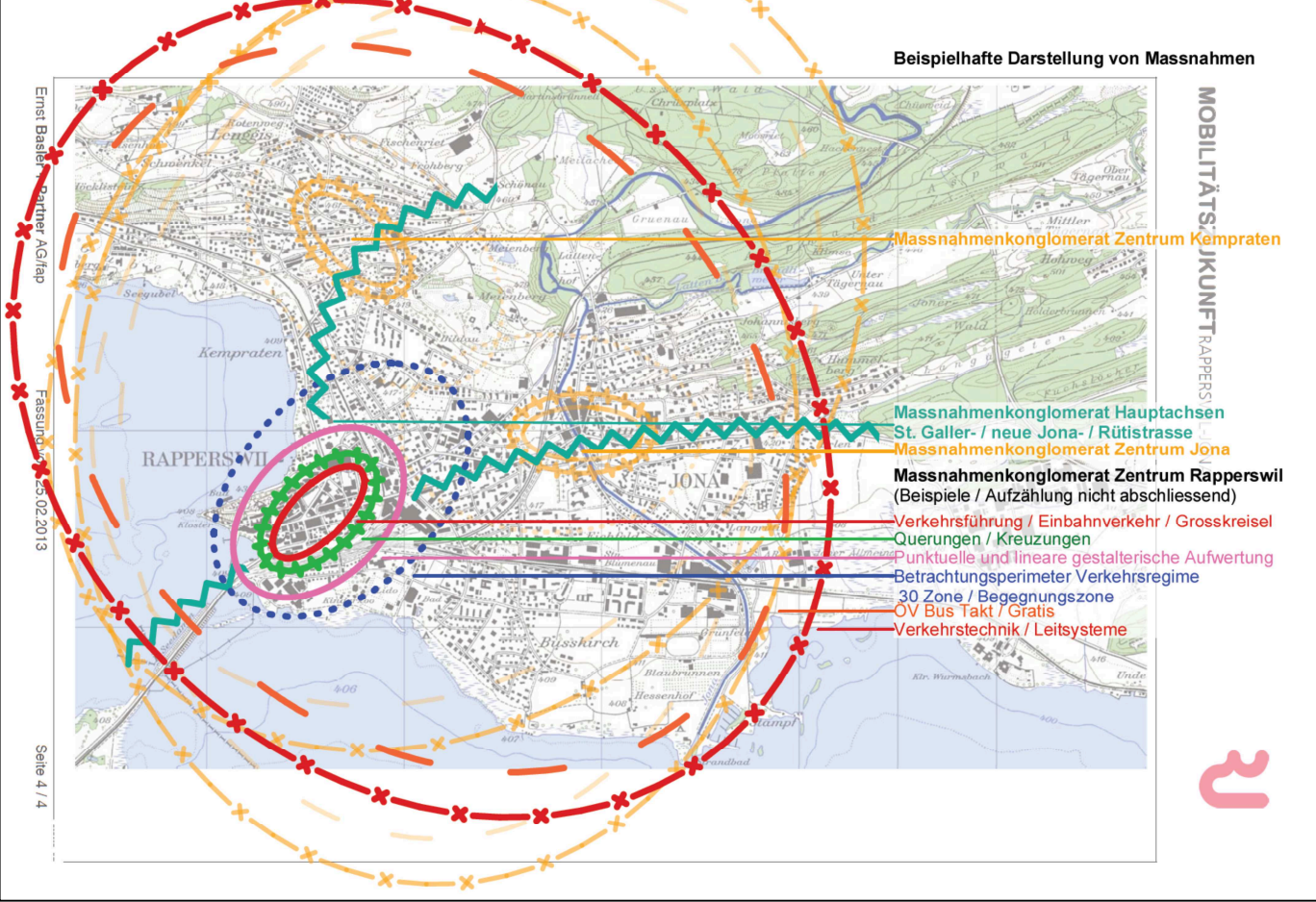
11: Etappierte Umsetzung von Einzelmassnahmen unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen

Folgende ebenfalls eingegangene Überlegungen liegen hier nicht bei, können bei Interesse bei der Projektleitung jedoch bezogen werden:

I: „Denkschrift“

II: „Gedanken“

III: „Interkantonal angehen“

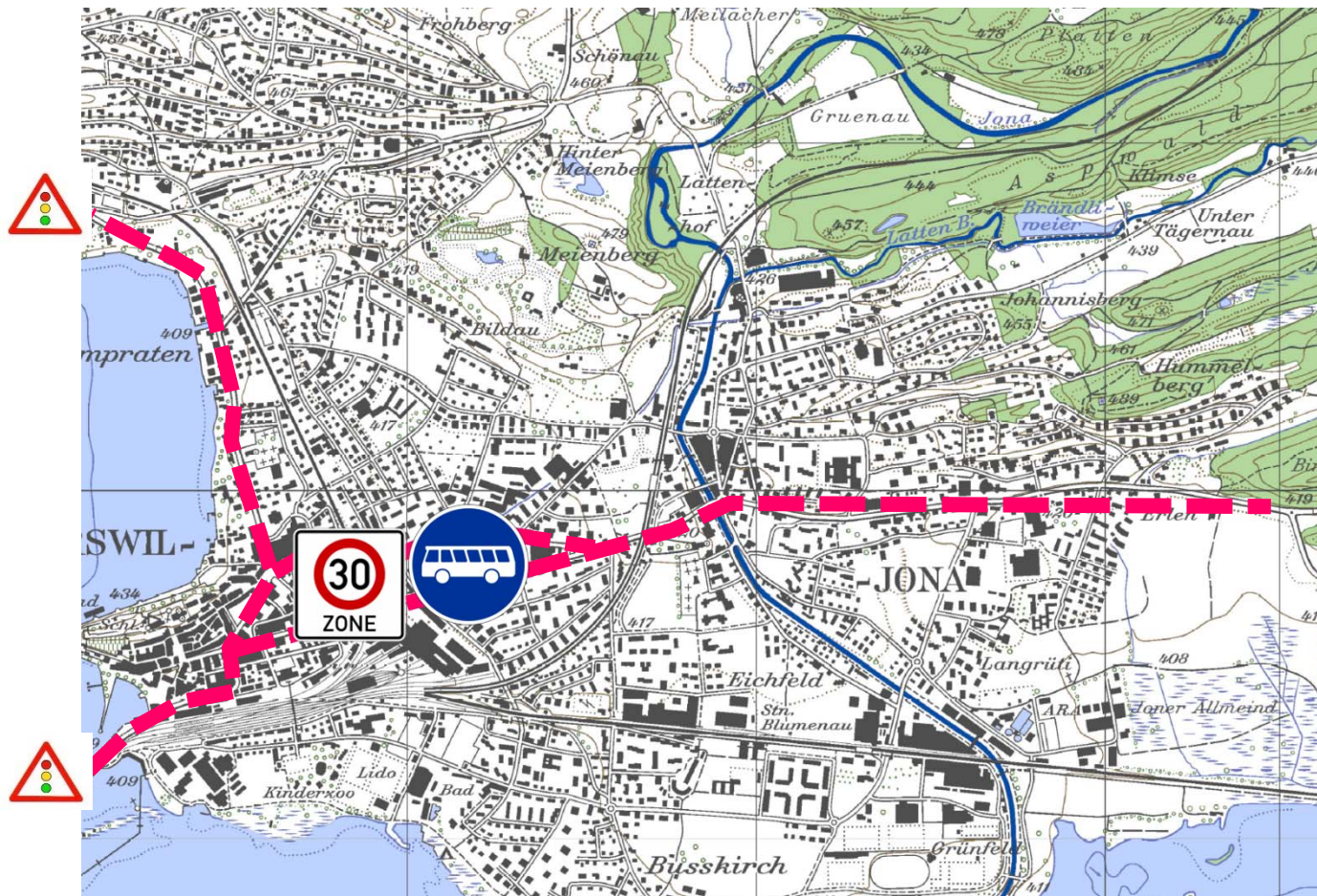
Nr. 11	Methodischer Ansatz	Relevante Merkmale
	Kurz-Beschreibung: Die nun vorliegenden Ideen sollen anhand eines methodischen Ansatzes hinsichtlich ihrer (Wechsel-) Wirkungen analysiert, weiterentwickelt, aggregiert und als Massnahmen etappiert umgesetzt werden. Die eintretenden Effekte sollen als Rückkopplung berücksichtigt werden. Gegebenenfalls müssen realisierte Massnahmen auch rückgängig gemacht werden (trial & error-Prinzip). Der Ansatz versteht sich deshalb auch als kontinuierlicher Prozess zur Verbesserung der Verkehrssituation und als Input zum laufenden Prozess „Mobilitätszukunft“. 	Kostenkategorie Nicht relevant, da methodischer Ansatz < 50 Mio. ___ 50 – 500 Mio. ___ > 500 Mio. Realisierungshorizont Nicht relevant, da methodischer Ansatz ___ < 2020 ___ 2020 – 2030 ___ >2030 Mutmassliche Beteiligte Nicht relevant, da methodischer Ansatz ___ Bund ___ Kantone ___ Gemeinden ___ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar) Nicht relevant, da methodischer Ansatz Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) Nicht relevant, da methodischer Ansatz ___ Natur/Landschaft ___ Wasser ___ Lärm ___ Luft ___ Weitere
Chancen - Die Summe von Einzeleffekten verbessert die Verkehrssituation - Es wird ein fortlaufender Prozess der Verbesserung angestossen. - Die Suche nach der EINEN Lösung wird obsolet - Es kann zeitgemäss auf veränderte Umstände reagiert werden.	Risiken - Braucht Mut und lässt sich nicht plakativ kommunizieren - Prozess muss am Laufen gehalten werden - Verzettelung in Partikularinteressen - Höhere Kosten bei zu häufigem Rückbau von realisierten Massnahmen	

⑪ Status Quo+

» *diese Eingabe stammt nicht aus der Bevölkerung, sondern wurde von den beteiligten Verkehrsexperten ergänzt*

Lösungsideen: Familie 17 (neu)

Status Quo+

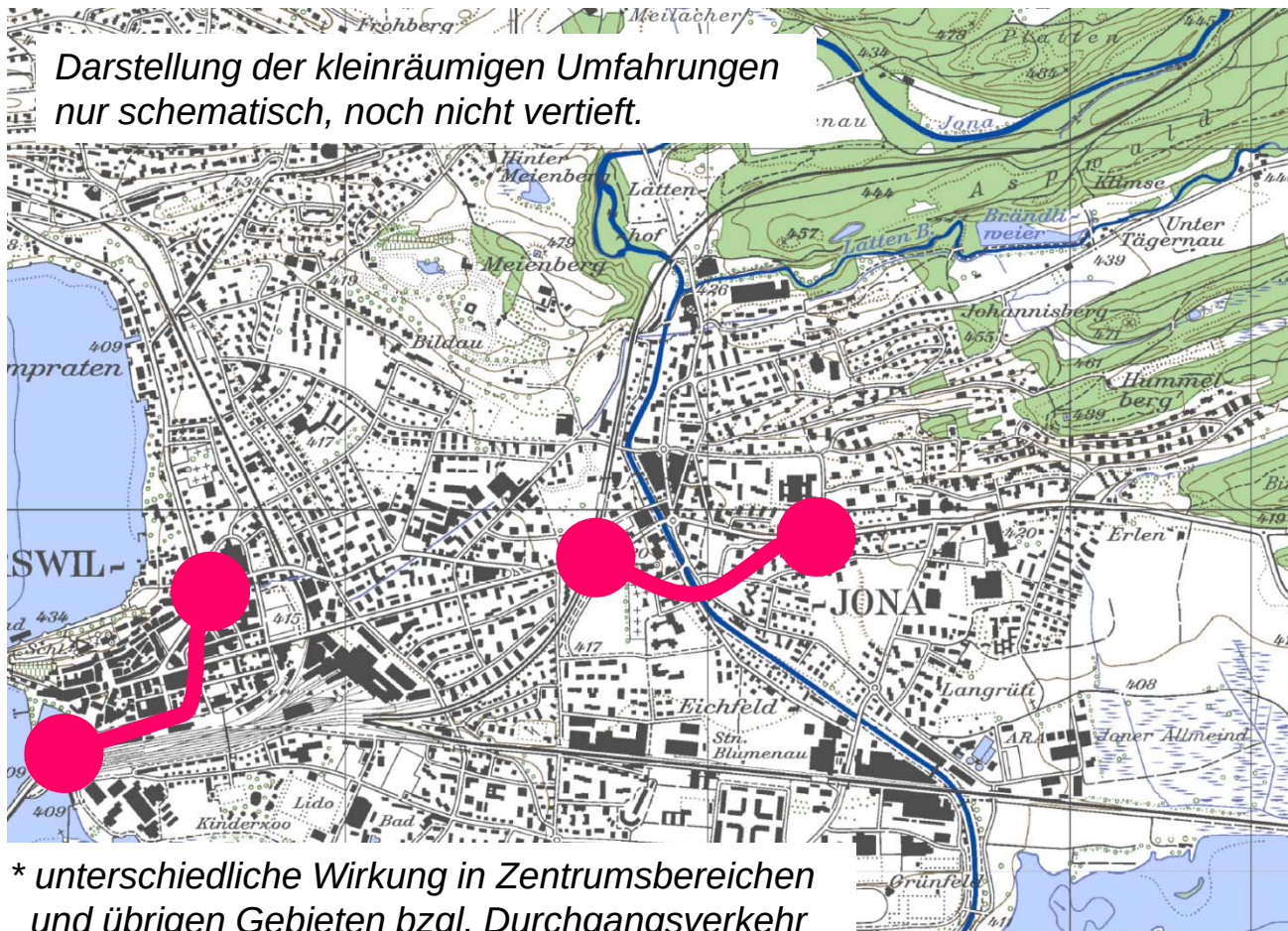


⑮ Kleinräumige Umfahrungen der Zentren von Rapperswil und Jona

» *diese Eingabe stammt nicht aus der Bevölkerung, sondern wurde von den beteiligten Verkehrsexperten ergänzt*

Lösungsideen: Familie 18 (neu)

Kleinräumige Umfahrungen der Zentren von Rapperswil und Jona



①9 Verhaltens- und Strukturänderungen

» *diese Eingabe stammt nicht aus der Bevölkerung, sondern wurde von den beteiligten Verkehrsexperten ergänzt*

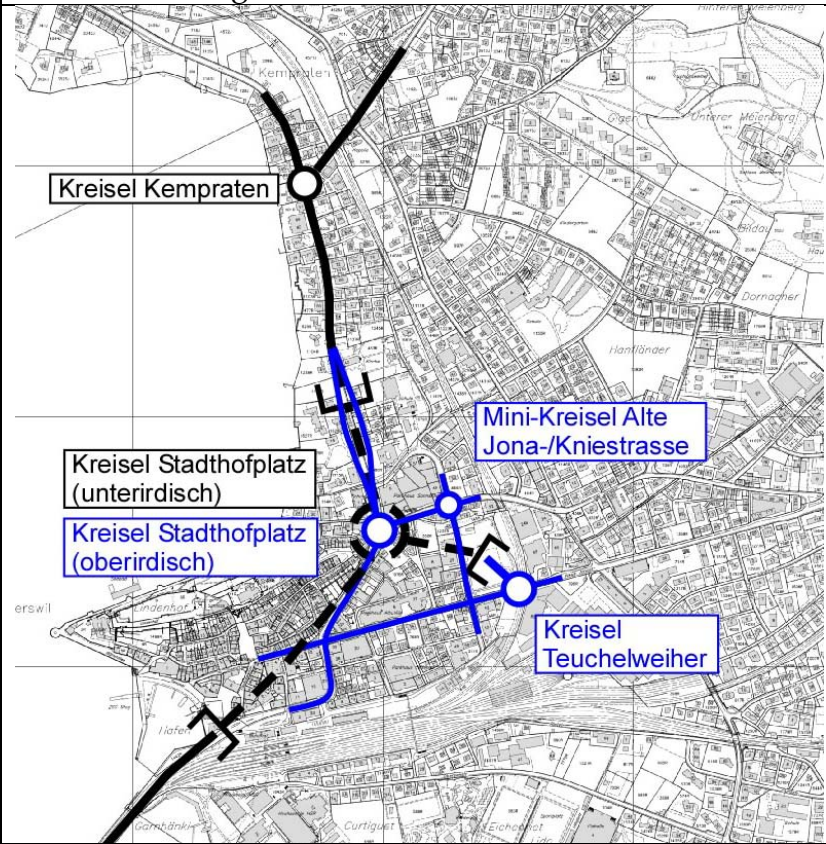
Lösungsideen: Familie 19 (neu)

Struktur- und Verhaltensänderungen zur Mobilitätsreduktion



②② Verkehrssanierung Rapperswil mit Variante Mini-Tunnel

» *diese Idee wurde rechtzeitig eingereicht, aufgrund eines Versehens bei der Projektleitung aber erst in einem zweiten Schritt aufbereitet und dem Begleitgremium zur Abstimmung vorgelegt*

Nr. 30	Verkehrssanierung Rapperswil mit Variante Mini-Tunnel	Relevante Merkmale
Kurz-Beschreibung: Kreuzungs- und LSA-freie Führung des Durchgangsverkehrs unter dem Stadtzentrum mit folgenden Elementen: - Tunnel ab Seedamm (Bereich Parkhaus) zum unterirdischen Kreisel Stadthofplatz bis Zürcherstrasse (ca. Höhe Villa Gertrud). - Stichtunnel ab Kreisel Teuchelweiher bis zum unterirdischen Kreisel Stadthofplatz (evtl. zweispurig und/oder mit Bypass) - Kreisel Kempraten (Rüti-/Zürcherstrasse) Führung des Ziel-/Quellverkehrs - Von/Nach Zürcherstrasse (ca. Höhe Villa Gertrud) via oberirdischen Kreisel Stadthofplatz - Von/Nach Seedamm via Tunnel – unterirdischer Kreisel Stadthofplatz – Stichtunnel – Kreisel Teuchelweiher (direkte Zu-/Wegfahrt Seedamm – Altstadt nicht möglich) - Von/Nach Neue Jonastrasse via Kreisel Teuchelweiher - Erschliessung Einkaufszentrum Sonnenhof mittels Minikreisel Alte Jona-/Kniestrasse		Kostenkategorie ☐ < 50 Mio. ☒ 50 – 500 Mio. ☐ > 500 Mio. Realisierungshorizont ☐ < 2020 ☐ 2020 – 2030 ☒ >2030 Mutmassliche Beteiligte ☐ Bund ☒ Kanton ☒ Gemeinden ☐ Weitere Technische Risiken (soweit absehbar)
		Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung) ☐ Natur/Landschaft ☐ Wasser ☐ Lärm ☐ Luft ☐ Weitere
Chancen - Minimale Tunnellänge führt zu minimalen Bau-/Unterhaltskosten (v.a. auf Grund günstiger Tunnellüftung) - Optimierung des Bewegungsraums im Zentrumsbereich für Bus, Velo und Fussgänger (nur noch Lokalverkehr) - Alle heutigen Parkhäuser bleiben erreichbar - Option für Erstellung neues Parkhaus im Bereich Teuchelweiher möglich und vernünftig	Risiken - Leistungsfähigkeit Kreisel Teuchelweiher (Verarbeitung Ziel-/Quellverkehr und Durchgangsverkehr Seedamm – Jona) - Entflechtungsbauwerk Zürcherstrasse (Städtebau)	