

## Anhang 9: Situationspläne Verkehrsregime

- Einbahnring Zentrum
  - Variante 1a (ungeregelte Knoten) / 1b (LSA-geregelte Knoten)
  - Variante 2 (Einbahnring via Güterstr.)
- Grossräumiger Einbahnring
- Status Quo+
  - Variante 1 (Führung via Güterstr.)
  - Variante 2 (Flüssiger Verkehrsablauf)

**Legende:**

- Hauptregime Einbahn / Gegenverkehr
- Fahrtrichtung
- mögliche Bushaltestelle
- Bus-Linienführung
- LSA-geregelter Knoten
- LSA-geregelter Knoten mit Dosierfunktion
- Knotenauslastung i.o. (Datenbasis: ASP 2012)
- Knotenauslastung kritisch (Datenbasis: ASP 2012)
- Knoten überlastet (Datenbasis: ASP 2012)

**Variante 1a**

**Grundidee:**

- 2-streifiger Einbahnring
- Dosierung auf Einfallsachsen auf heutigem Niveau
- Flüssiger Verkehrsablauf (Verzicht auf LSA's)

**Mögliche Knackpunkte:**

- Leistungsfähigkeit (z.B. Cityplatz mit Auslastung von 137% überlastet)
- Umwegfahrten
- ÖV (insb. Linienführung und Fahrplanstabilität)
- Veloverkehr (Komfort und Sicherheit)
- Städtebau (verstärkte Trennwirkung infolge Verkehrszunahme auf einzelnen Abschnitten durch Umwegfahrten)

**Empfehlung:**

- Weitere Vertiefung der Variante nicht empfohlen

**Variante 1b**

**Grundidee:**

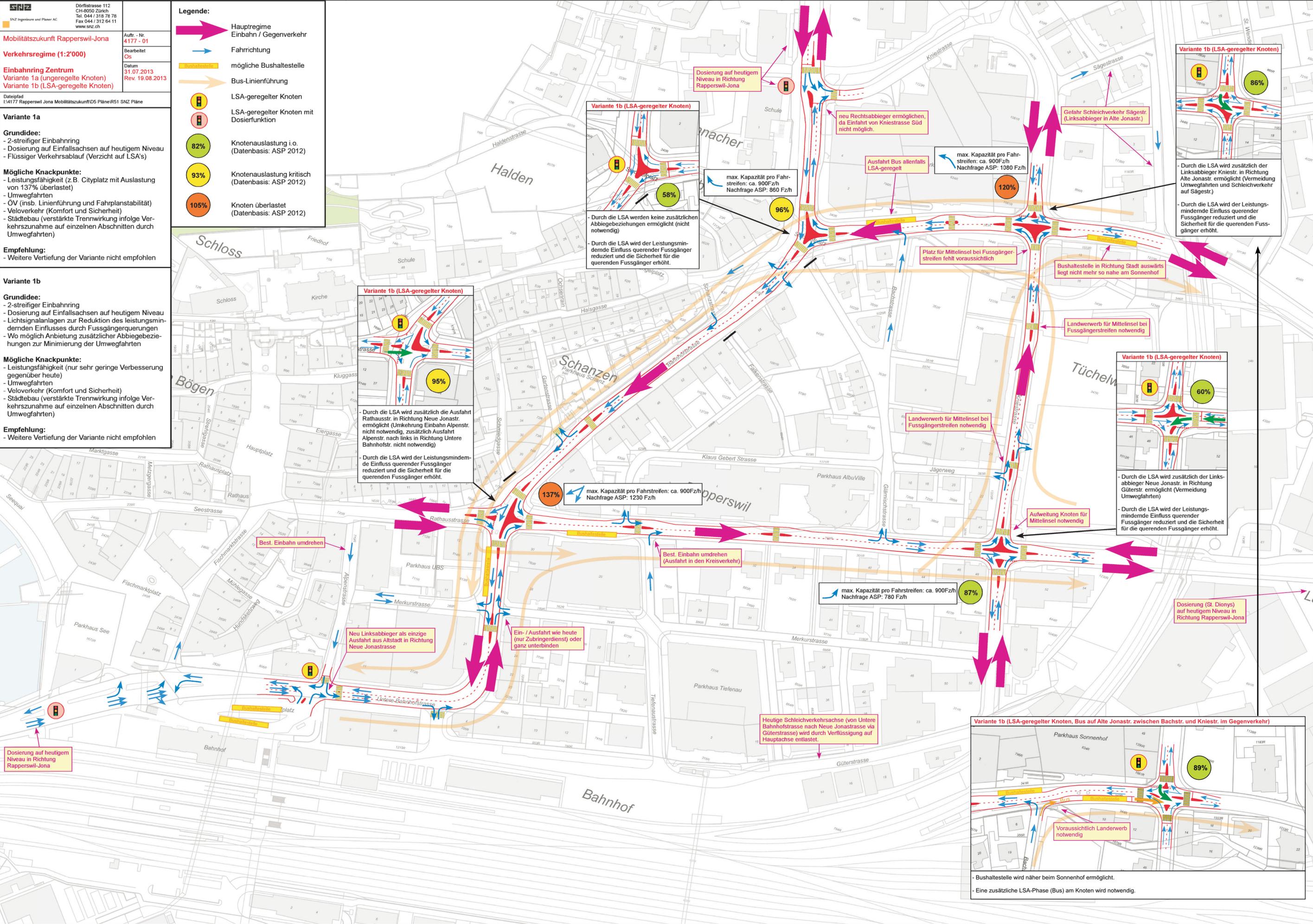
- 2-streifiger Einbahnring
- Dosierung auf Einfallsachsen auf heutigem Niveau
- Lichtsignalanlagen zur Reduktion des leistungsminimierenden Einflusses durch Fussgängerquerungen
- Wo möglich Anbotung zusätzlicher Abbiegebeziehungen zur Minimierung der Umwegfahrten

**Mögliche Knackpunkte:**

- Leistungsfähigkeit (nur sehr geringe Verbesserung gegenüber heute)
- Umwegfahrten
- Veloverkehr (Komfort und Sicherheit)
- Städtebau (verstärkte Trennwirkung infolge Verkehrszunahme auf einzelnen Abschnitten durch Umwegfahrten)

**Empfehlung:**

- Weitere Vertiefung der Variante nicht empfohlen



**Variante 1b (LSA-geregelter Knoten)**

58%

- Durch die LSA werden keine zusätzlichen Abbiegebeziehungen ermöglicht (nicht notwendig)
- Durch die LSA wird der Leistungsminimierende Einfluss querender Fussgänger reduziert und die Sicherheit für die querenden Fussgänger erhöht.

**Variante 1b (LSA-geregelter Knoten)**

95%

- Durch die LSA wird zusätzlich die Ausfahrt Rathausstr. in Richtung Neue Jonastr. ermöglicht (Umkehrung Einbahn Alpenstr. nicht notwendig, zusätzlich Ausfahrt Alpenstr. nach links in Richtung Untere Bahnhofstr. nicht notwendig)
- Durch die LSA wird der Leistungsminimierende Einfluss querender Fussgänger reduziert und die Sicherheit für die querenden Fussgänger erhöht.

**Variante 1b (LSA-geregelter Knoten)**

86%

- Durch die LSA wird zusätzlich der Linksabbieger Kniestr. in Richtung Alte Jonastr. ermöglicht (Vermeidung Umwegfahrten und Schleichverkehr auf Sägestr.)
- Durch die LSA wird der Leistungsminimierende Einfluss querender Fussgänger reduziert und die Sicherheit für die querenden Fussgänger erhöht.

**Variante 1b (LSA-geregelter Knoten)**

60%

- Durch die LSA wird zusätzlich der Linksabbieger Neue Jonastr. in Richtung Güterstr. ermöglicht (Vermeidung Umwegfahrten)
- Durch die LSA wird der Leistungsminimierende Einfluss querender Fussgänger reduziert und die Sicherheit für die querenden Fussgänger erhöht.

**Variante 1b (LSA-geregelter Knoten, Bus auf Alte Jonastr. zwischen Bachstr. und Kniestr. im Gegenverkehr)**

89%

- Bushaltestelle wird näher beim Sonnenhof ermöglicht.
- Eine zusätzliche LSA-Phase (Bus) am Knoten wird notwendig.

Dosierung auf heutigem Niveau in Richtung Rapperswil-Jona

neu Rechtsabbieger ermöglichen, da Einfahrt von Kniestrasse Süd nicht möglich.

Gefahr Schleichverkehr Sägestr. (Linksabbieger in Alte Jonastr.)

Ausfahrt Bus allenfalls LSA-geregelt

max. Kapazität pro Fahrstreifen: ca. 900Fz/h  
Nachfrage ASP: 1080 Fz/h

max. Kapazität pro Fahrstreifen: ca. 900Fz/h  
Nachfrage ASP: 860 Fz/h

Platz für Mittelinsel bei Fussgängerstreifen fehlt voraussichtlich

Bushaltestelle in Richtung Stadt auswärts liegt nicht mehr so nahe am Sonnenhof

Landwerb für Mittelinsel bei Fussgängerstreifen notwendig

Landwerb für Mittelinsel bei Fussgängerstreifen notwendig

Aufweitung Knoten für Mittelinsel notwendig

max. Kapazität pro Fahrstreifen: ca. 900Fz/h  
Nachfrage ASP: 780 Fz/h

Dosierung (St. Dionys) auf heutigem Niveau in Richtung Rapperswil-Jona

Best. Einbahn umdrehen (Ausfahrt in den Kreisverkehr)

Best. Einbahn umdrehen

Neu Linksabbieger als einzige Ausfahrt aus Altstadt in Richtung Neue Jonastrasse

Ein- / Ausfahrt wie heute (nur Zubringedienst) oder ganz unterbinden

Heutige Schleichverkehrsachse (von Untere Bahnhofstrasse nach Neue Jonastrasse via Güterstrasse) wird durch Verflüssigung auf Hauptachse entlastet.

**SNZ**  
Dorfstrasse 112  
CH-8050 Zürich  
Tel. 044 / 318 78 78  
Fax 044 / 318 64 11  
www.snz.ch

**Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona**  
Verkehrsregime (1:2000)  
Einbahnring Zentrum  
Variante 2 (Einbahnring via Güterstr.)

Auftr. - Nr.  
4177 - 02

Bearbeitet  
OS

Datum  
31.07.2013  
Rev. 19.08.2013

Dateipfad  
I:\4177 Rapperswil Jona Mobilitätszukunft\05 Pläne\RS1 SNZ Pläne

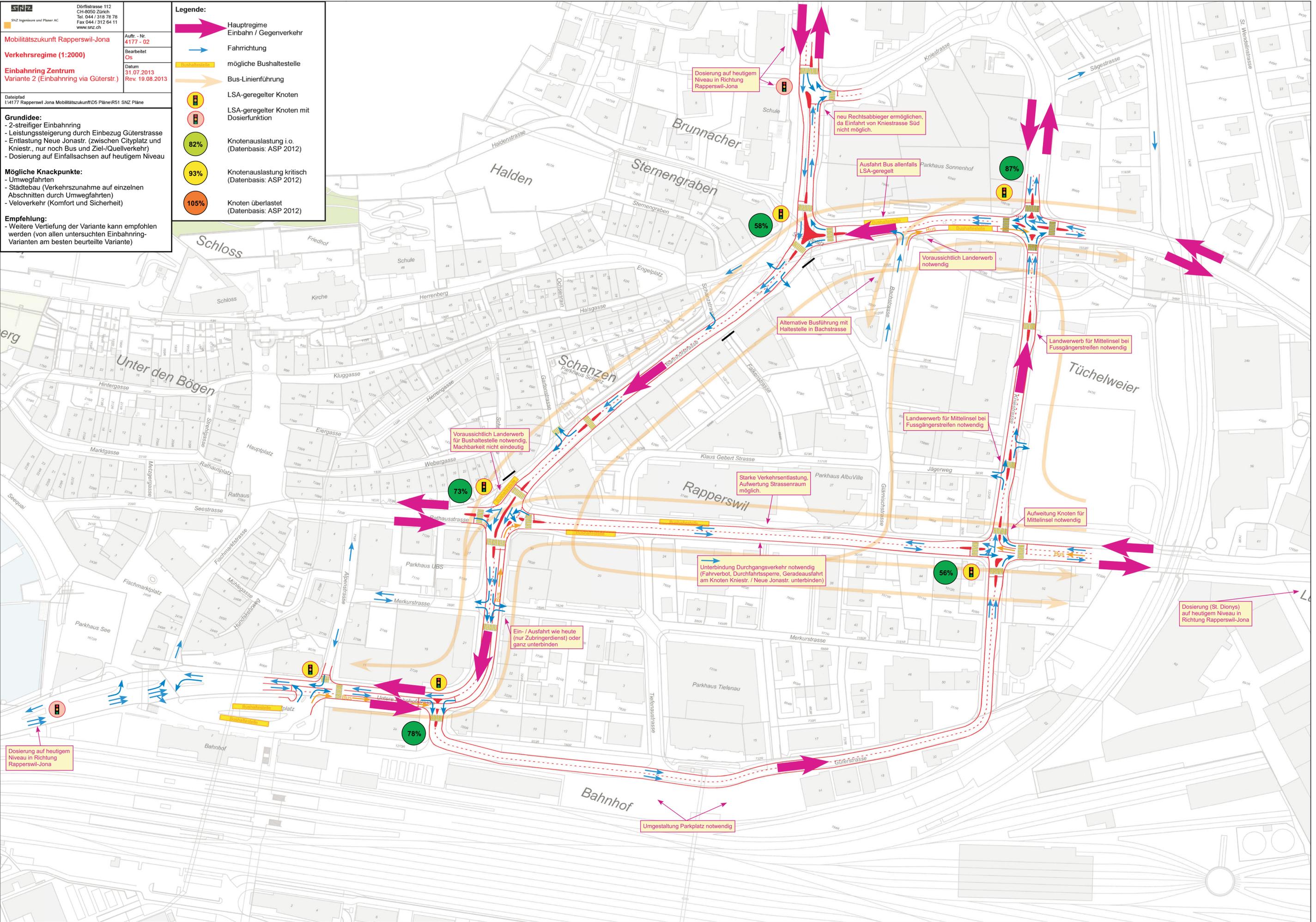
**Grundidee:**  
- 2-streifiger Einbahnring  
- Leistungssteigerung durch Einbezug Güterstrasse  
- Entlastung Neue Jonastr. (zwischen Cityplatz und Kniestr., nur noch Bus und Ziel-/Quellverkehr)  
- Dosierung auf Einfallsachsen auf heutigem Niveau

**Mögliche Knackpunkte:**  
- Umwegfahrten  
- Städtebau (Verkehrszunahme auf einzelnen Abschnitten durch Umwegfahrten)  
- Veloverkehr (Komfort und Sicherheit)

**Empfehlung:**  
- Weitere Vertiefung der Variante kann empfohlen werden (von allen untersuchten Einbahnring-Varianten am besten beurteilte Variante)

**Legende:**

- Hauptregime Einbahn / Gegenverkehr
- Fahrrichtung
- mögliche Bushaltestelle
- Bus-Linienführung
- LSA-geregelter Knoten
- LSA-geregelter Knoten mit Dosierfunktion
- Knotenauslastung i.o. (Datenbasis: ASP 2012)
- Knotenauslastung kritisch (Datenbasis: ASP 2012)
- Knoten überlastet (Datenbasis: ASP 2012)



Dosierung auf heutigem Niveau in Richtung Rapperswil-Jona

Dosierung auf heutigem Niveau in Richtung Rapperswil-Jona

neu Rechtsabbieger ermöglichen, da Einfahrt von Kniestrasse Süd nicht möglich.

Ausfahrt Bus allenfalls LSA-geregelte

Voraussichtlich Landerwerb notwendig

Alternative Busführung mit Haltestelle in Bachstrasse

Landerwerb für Mittelinsel bei Fussgängerstreifen notwendig

Voraussichtlich Landerwerb für Bushaltestelle notwendig, Machbarkeit nicht eindeutig

Starke Verkehrsentsättung, Aufwertung Strassenraum möglich.

Landerwerb für Mittelinsel bei Fussgängerstreifen notwendig

Aufweitung Knoten für Mittelinsel notwendig

Unterbindung Durchgangsverkehr notwendig (Fahrverbot, Durchfahrtsperre, Geradeausfahrt am Knoten Kniestr. / Neue Jonastr. unterbinden)

Ein- / Ausfahrt wie heute (nur Zubringerdienst) oder ganz unterbinden

Dosierung (St. Dionys) auf heutigem Niveau in Richtung Rapperswil-Jona

Umgestaltung Parkplatz notwendig

**SNZ**  
 Dürftstrasse 112  
 CH-8050 Zürich  
 Tel. 044 / 318 78 78  
 Fax 044 / 312 64 11  
 www.snz.ch

**Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona**  
 Verkehrsregime (1:10'000)  
 Grossräumiger Einbahnring

Auftr. - Nr.  
 4177 - 03

Bearbeitet  
 OS

Datum  
 31.07.2013  
 Rev. 19.08.2013

Dateipfad  
 I:\4177 Rapperswil-Jona Mobilitätszukunft\RD5 Pläne\RS1 SNZ Pläne

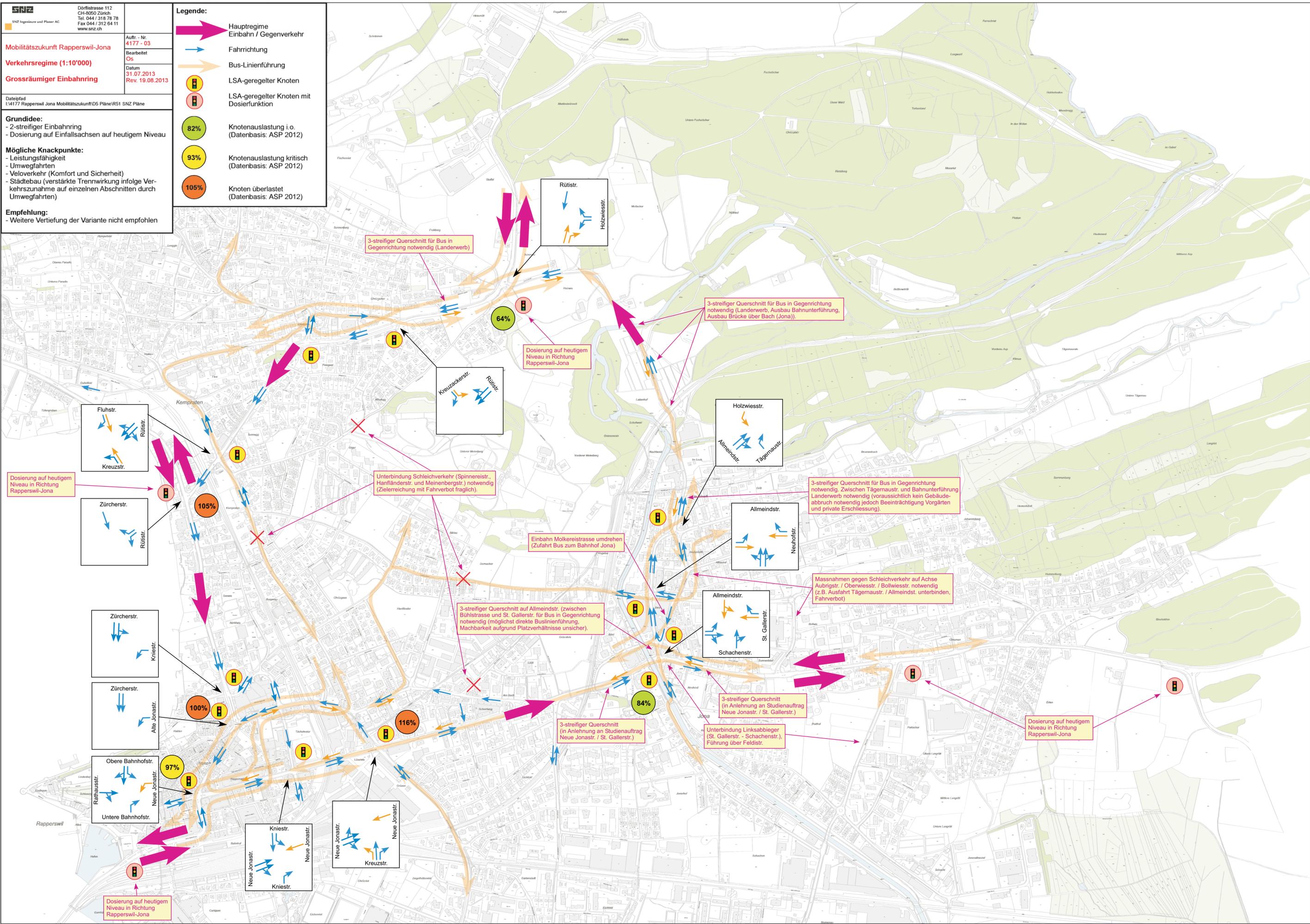
**Grundidee:**  
 - 2-streifiger Einbahnring  
 - Dosierung auf Einfallsachsen auf heutigem Niveau

**Mögliche Knackpunkte:**  
 - Leistungsfähigkeit  
 - Umwegfahrten  
 - Veloverkehr (Komfort und Sicherheit)  
 - Städtebau (verstärkte Trennung infolge Verkehrszunahme auf einzelnen Abschnitten durch Umwegfahrten)

**Empfehlung:**  
 - Weitere Vertiefung der Variante nicht empfohlen

**Legende:**

- Hauptregime Einbahn / Gegenverkehr
- Fahrrichtung
- Bus-Linienführung
- LSA-geregelter Knoten
- LSA-geregelter Knoten mit Dosierfunktion
- 82% Knotenauslastung i.o. (Datenbasis: ASP 2012)
- 93% Knotenauslastung kritisch (Datenbasis: ASP 2012)
- 105% Knoten überlastet (Datenbasis: ASP 2012)



**SNZ**  
 Dörflistrasse 112  
 CH-8050 Zürich  
 Tel. 044 / 318 78 78  
 Fax 044 / 312 64 11  
 www.snz.ch

**Mobilitätsszukunft Rapperswil-Jona**  
 Verkehrsmittel: **Os**  
 Status Quo+  
 Variante 1 (Führung via Güterstr.)

Auftr. - Nr. 4177 - 04  
 Bearbeitet  
 Datum 31.07.2013  
 Rev. 19.08.2013

Dateipfad  
 I:\4177 Rapperswil Jona Mobilitätsszukunft\05 Pläne\RS1 SNZ Pläne

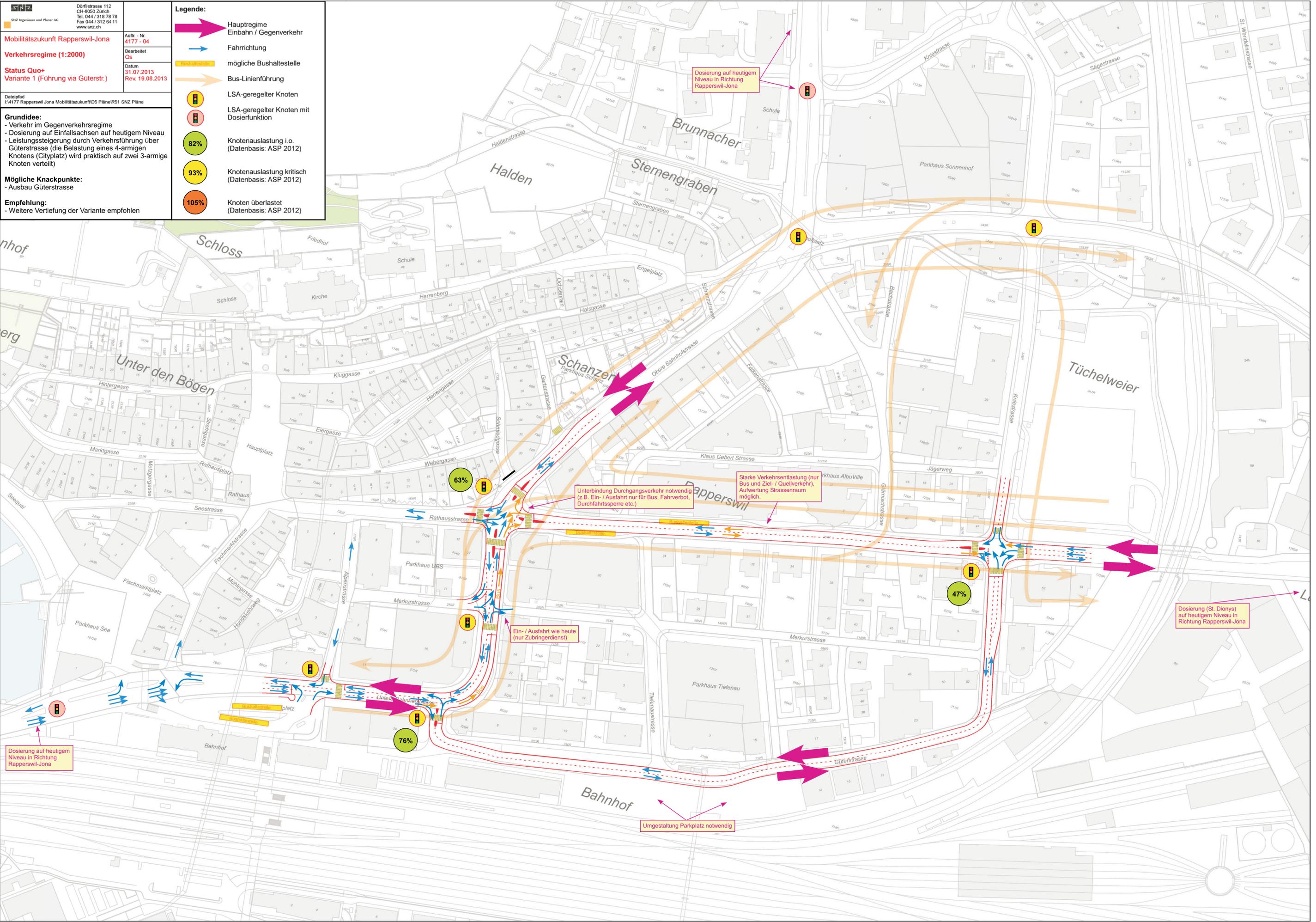
**Grundidee:**  
 - Verkehr im Gegenverkehrsregime  
 - Dosierung auf Einfallsachsen auf heutigem Niveau  
 - Leistungssteigerung durch Verkehrsführung über Güterstrasse (die Belastung eines 4-armigen Knotens (Cityplatz) wird praktisch auf zwei 3-armige Knoten verteilt)

**Mögliche Knackpunkte:**  
 - Ausbau Güterstrasse

**Empfehlung:**  
 - Weitere Vertiefung der Variante empfohlen

**Legende:**

- Hauptregime Einbahn / Gegenverkehr
- Fahrrichtung
- mögliche Bushaltestelle
- Bus-Linienführung
- LSA-geregelter Knoten
- LSA-geregelter Knoten mit Dosierfunktion
- Knotenauslastung i.o. (Datenbasis: ASP 2012)
- Knotenauslastung kritisch (Datenbasis: ASP 2012)
- Knoten überlastet (Datenbasis: ASP 2012)



**SNZ** Dorflstrasse 112  
CH-8050 Zurich  
Tel. 044 / 318 78 78  
Fax 044 / 312 64 11  
www.snz.ch

**Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona** Auftr. - Nr. 4177 - 05

**Verkehrsregime (1:2000)** Bearbeitet OS

**Status Quo+ Variante 2 (Flüssiger Verkehrsablauf)** Datum 31.07.2013 Rev. 19.08.2013

Dateipfad I:\4177 Rapperswil Jona Mobilitätszukunft\Di5\Plane\RS1 SNZ Plane

**Grundidee:**

- Kreisell anstelle Lichtsignalanlagen (Verflüssigung und Verstärkung des Verkehrs)
- Dosierung auf Einfallsachsen so verstärken, dass Kreisell nicht überlastet sind
- Trennwirkung der Strasse reduzieren (z.B. flächiges Fussgängerqueren auf Untere Bahnhofstr. und Neue Jonastr.)

**Mögliche Knackpunkte:**

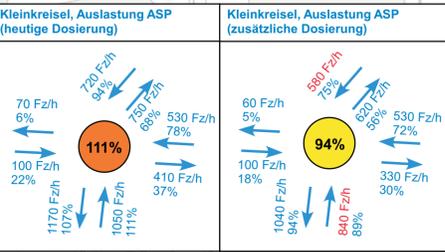
- Leistungsfähigkeit (z.B. zusätzliche Dosierung während ASP auf Seedamm von mind. ca. 200 Fz (zus. notwendiger Stauraum ca. 1.5 km) notwendig)
- Platzbedarf für Kreisell

**Empfehlung:**

- Da der vorhandene Stauraum insb. auf dem Seedamm bereits heute teilweise überstaut wird, wird eine zus. Dosierung kaum zu realisieren sein. Die Weiterverfolgung dieser Variante wird insb. in Kombination mit einer anderweitigen Verkehrsbelastung empfohlen.

**Legende:**

- Hauptregime Einbahn / Gegenverkehr
- Fahrrichtung
- mögliche Bushaltestelle
- LSA-geregelter Knoten
- LSA-geregelter Knoten mit Dosierfunktion
- Knotenauslastung i.o. (Datenbasis: ASP 2012)
- Knotenauslastung kritisch (Datenbasis: ASP 2012)
- Knoten überlastet (Datenbasis: ASP 2012)

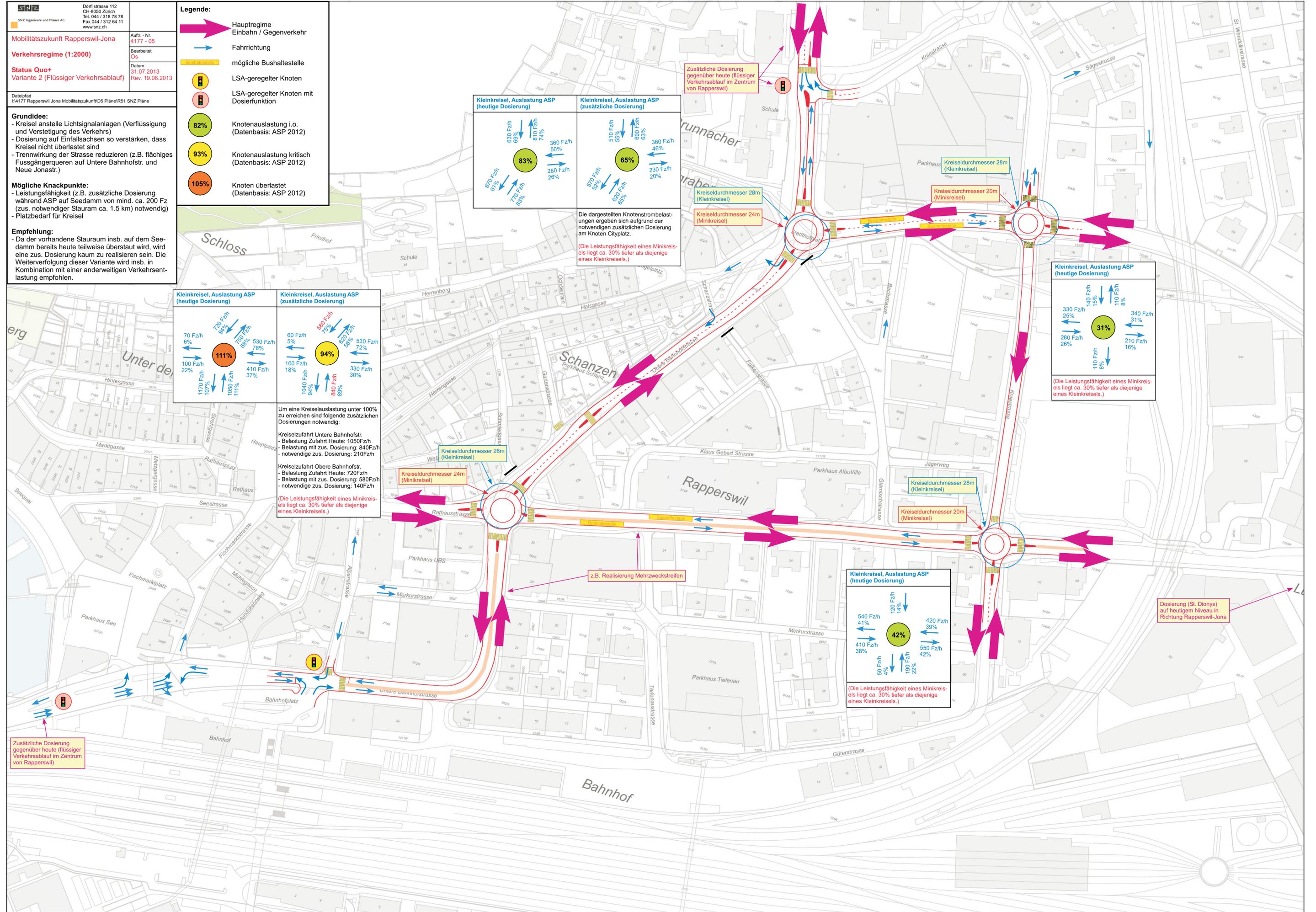
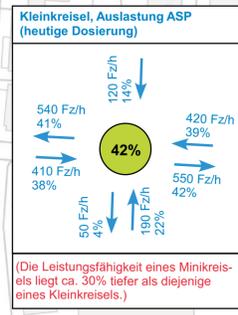
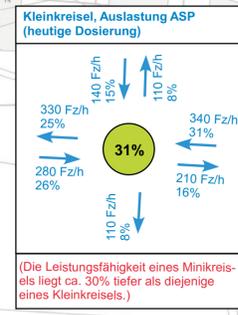
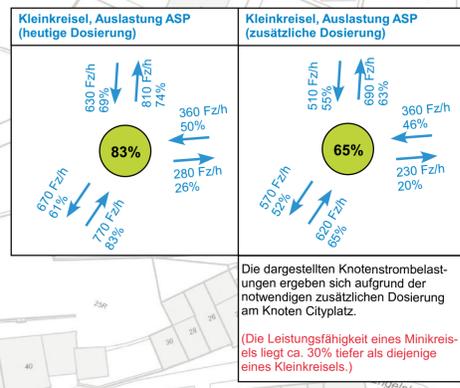


Um eine Kreisellauslastung unter 100% zu erreichen sind folgende zusätzliche Dosierungen notwendig:

**Kreisellzufahrt Untere Bahnhofstr.**  
- Belastung Zufahrt Heute: 1050Fz/h  
- Belastung mit zus. Dosierung: 840Fz/h  
- notwendige zus. Dosierung: 210Fz/h

**Kreisellzufahrt Obere Bahnhofstr.**  
- Belastung Zufahrt Heute: 720Fz/h  
- Belastung mit zus. Dosierung: 580Fz/h  
- notwendige zus. Dosierung: 140Fz/h

(Die Leistungsfähigkeit eines Minikreisells liegt ca. 30% tiefer als diejenige eines Kleinkreisells.)



Zusätzliche Dosierung gegenüber heute (flüssiger Verkehrsablauf im Zentrum von Rapperswil)

Kreiseldurchmesser 28m (Kleinkreisell)  
Kreiseldurchmesser 24m (Minikreisell)

Kreiseldurchmesser 28m (Kleinkreisell)  
Kreiseldurchmesser 20m (Minikreisell)

Kreiseldurchmesser 28m (Kleinkreisell)  
Kreiseldurchmesser 24m (Minikreisell)

Kreiseldurchmesser 28m (Kleinkreisell)  
Kreiseldurchmesser 20m (Minikreisell)

z.B. Realisierung Mehrweckstreifen

Dosierung (St. Dionys) auf heutigem Niveau in Richtung Rapperswil-Jona

Zusätzliche Dosierung gegenüber heute (flüssiger Verkehrsablauf im Zentrum von Rapperswil)

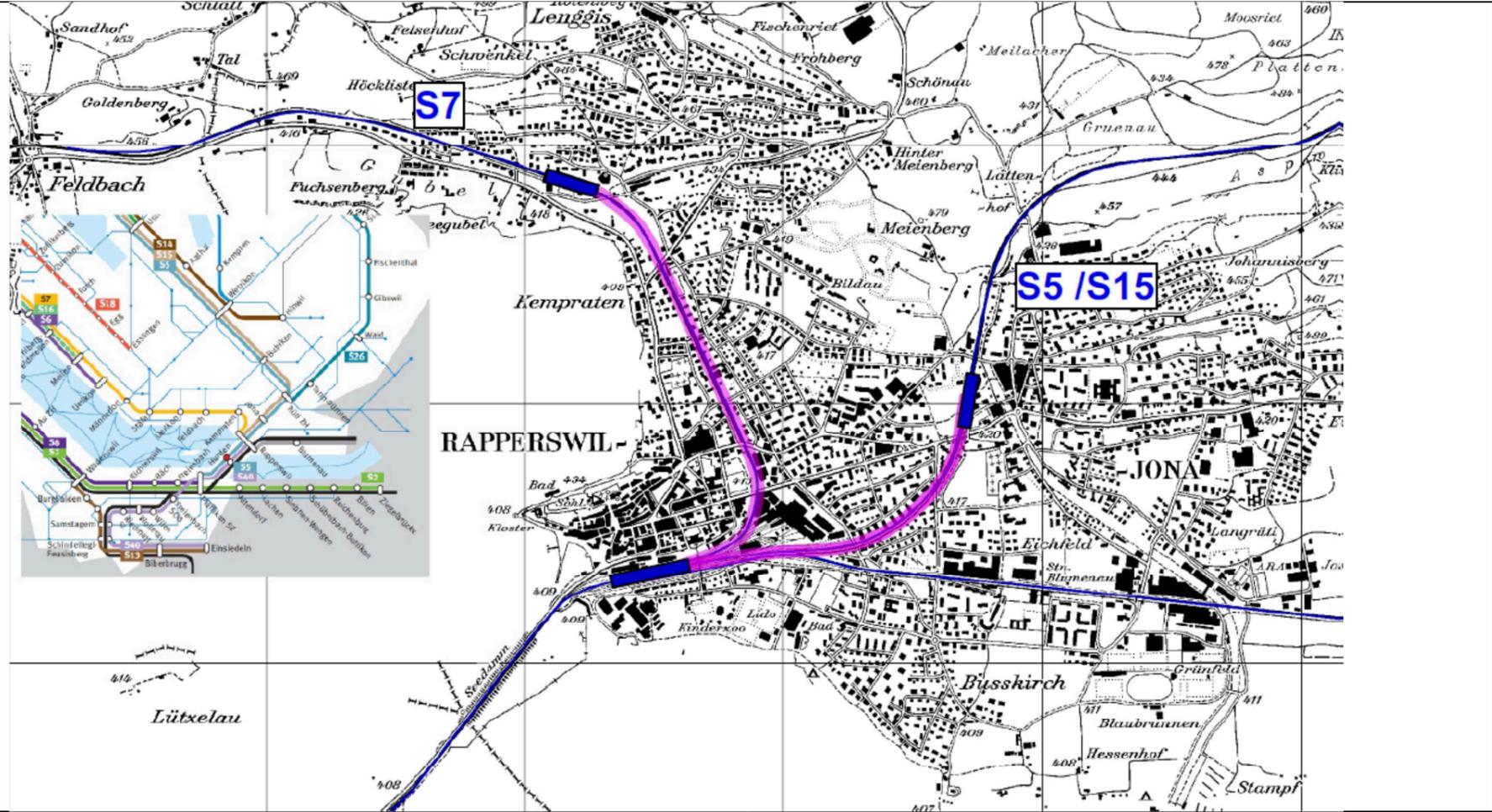
## ⑧ **Autoarme Innenstadt Rapperswil-Jona**

Lösungsideen:

2d: Autoarmes Innenstadtgebiet mit Eingrenzung des allgemeinen Verkehrs

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

<p><b>Nr. 2d</b></p>	<p><b>Autoarmes Innenstadtgebiet mit Eingrenzung des allgemeinen Verkehrs</b></p>	<p><b>Relevante Merkmale</b></p>
<p><b>Kurz-Beschreibung:</b>          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.</p>		<p><b>Kostenkategorie</b>  <input checked="" type="checkbox"/> &lt; 50 Mio.    <input type="checkbox"/> 50 – 500 Mio.    <input type="checkbox"/> &gt; 500 Mio.</p> <hr/> <p><b>Realisierungshorizont</b>  <input type="checkbox"/> &lt; 2020    <input checked="" type="checkbox"/> 2020 – 2030    <input type="checkbox"/> &gt;2030</p>
		<p><b>Mutmassliche Beteiligte</b>  <input type="checkbox"/> Bund    <input checked="" type="checkbox"/> Kantone    <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden    <input type="checkbox"/> Weitere</p> <hr/> <p><b>Technische Risiken (soweit absehbar)</b></p> <hr/> <p><b>Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung)</b>  <input type="checkbox"/> Natur/Landschaft  <input type="checkbox"/> Wasser  <input type="checkbox"/> Lärm  <input type="checkbox"/> Luft  <input type="checkbox"/> Weitere</p>
<p><b>Chancen</b></p>	<p><b>Risiken</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Autoarmes Innenstadtgebiet RJ</li> <li>- Eingrenzung des allgemeinen Verkehrs auf Stadtgebiet</li> <li>- Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr</li> </ul>		

<p>Nr. 2c</p>	<p><b>Umnutzung Bahntrassees, frühzeitiges Wenden S5/S7</b></p>	<p><b>Relevante Merkmale</b></p>
<p><b>Kurz-Beschreibung:</b>                  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.</p>		<p><b>Kostenkategorie</b>  <input checked="" type="checkbox"/> &lt; 50 Mio.    <input type="checkbox"/> 50 - 500 Mio.    <input type="checkbox"/> &gt; 500 Mio.</p>
		<p><b>Realisierungshorizont</b>  <input type="checkbox"/> &lt; 2020    <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2030    <input type="checkbox"/> &gt; 2030</p> <p><b>Mutmassliche Beteiligte</b>  <input type="checkbox"/> Bund    <input checked="" type="checkbox"/> Kantone    <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden    <input checked="" type="checkbox"/> Weitere</p> <p><b>Technische Risiken (soweit absehbar)</b></p> <p><b>Umweltverträglichkeit (Generelle Einschätzung)</b></p> <p><input type="checkbox"/> Natur/Landschaft  <input type="checkbox"/> Wasser  <input type="checkbox"/> Lärm  <input type="checkbox"/> Luft  <input type="checkbox"/> Weitere</p>
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Autoarmes Innenstadtdgebiet RJ</li> <li>- Eingrenzung des allgemeinen Verkehrs auf Stadtgebiet</li> <li>- Alternativrouten zur Benützung des Nationalstrassennetzes (Nord-Süd, Ost-West)</li> </ul>	<p><b>Risiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapperswiler und Pfäffiker müssen Umsteigevorgang in Kauf nehmen (Akzeptanz)</li> <li>- Neue Langsamverkehrsachsen entsprechend allenfalls nicht den Wunschlinien</li> </ul>	

## ⑨ Weiterentwicklung öffentlicher Verkehr

Lösungsideen:

15: Intelligentes nachhaltiges anpassungsfähiges Schienenverkehrssystem (INAS)