



Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona

Strategie des Stadtrats zum weiteren Vorgehen

Vorliegendes Papier erläutert die Strategie des Stadtrats zum weiteren Vorgehen zur Lösung der Verkehrsprobleme in Rapperswil-Jona. Es wurde primär aufgrund der Ergebnisse aus dem Prozess Mobilitätszukunft sowie der Empfehlungen der Steuerungsgruppe formuliert. Der Stadtrat hat aber auch eigene Absichten einfließen lassen. Das Strategiepapier umfasst folgende Themen:

- A) Ausgangslage und Prozess**
- B) Eckpfeiler der Strategie**
- C) Langfristige Strategie**
- D) Mittelfristige Strategie**
- E) Kurzfristige Strategie**
- F) Prozessgestaltung und Kommunikation**
- G) ANHANG 1: Zielsystem**
- H) ANHANG 2: Abstimmungsergebnis Lösungsfamilien (Grobbewertung)**
- I) ANHANG 3: Ergebnisse der Detailbewertung**



A) AUSGANGSLAGE UND PROZESS

Nach der Ablehnung des Entlastungstunnels durch die Bevölkerung hat der Stadtrat Ende 2011 den ergebnisoffenen Prozess Mobilitätszukunft gestartet. Die Abbildung auf der folgenden Seite zeigt den Prozessablauf und beschreibt die wichtigsten Meilensteine. Ziel des Prozesses war es, dem Kanton breit akzeptierte Konzeptvorschläge für die Lösung der Verkehrsprobleme vorzulegen.

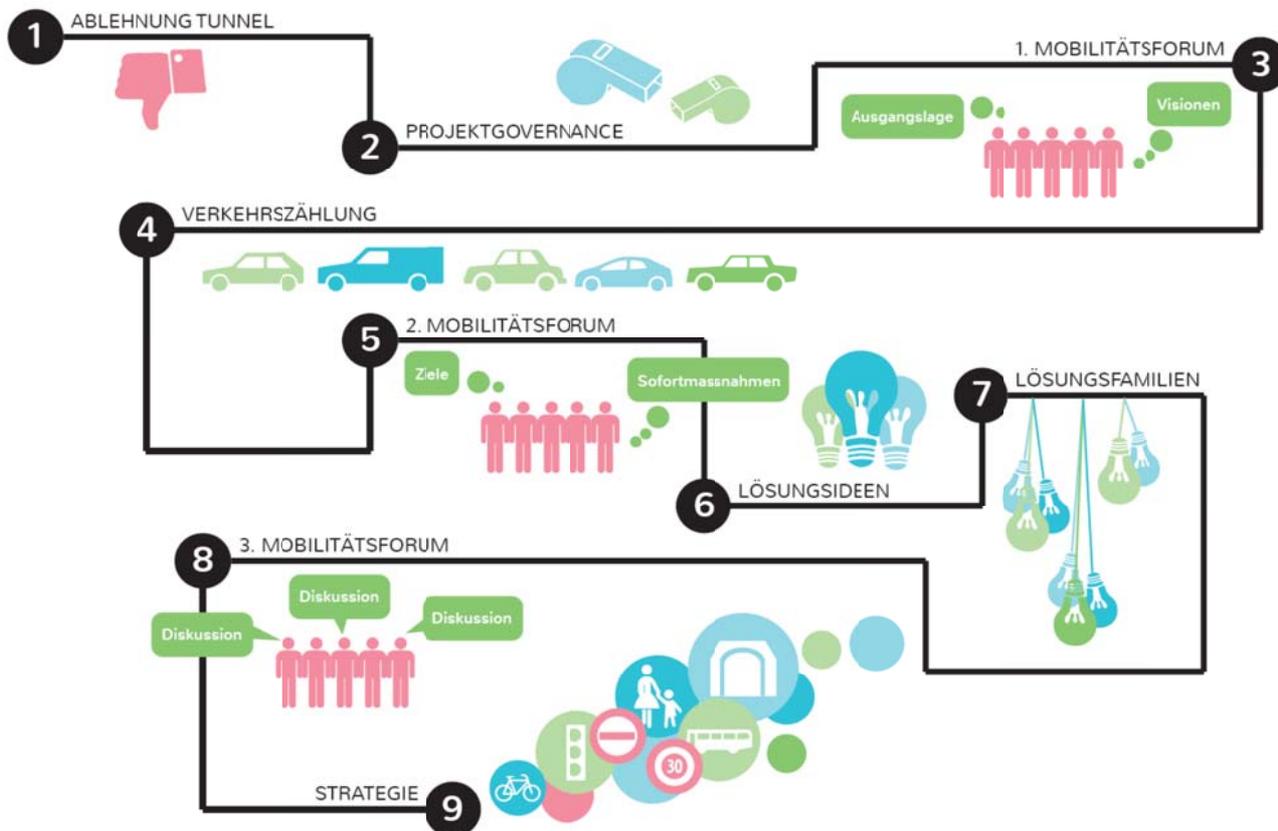
Im Zentrum stehen folgende Erkenntnisse, welche sich aus dem Prozess ergeben haben:

- Die Vision für die Mobilitätszukunft ist die Schaffung einer **hohen Lebensqualität durch nachhaltiges Mobilitätsverhalten und eine für die Bevölkerung und Wirtschaft verträgliche Abwicklung des Verkehrs**. Die detaillierten Ziele sind im Anhang 1 aufgeführt.
- Eine massgebliche Entlastung vom Durchgangsverkehr kann nur mit grossen baulichen Massnahmen erreicht werden.
- Der Prozess war ergebnisoffen. Obwohl ein langfristiger Konzeptvorschlag angestrebt wurde, tauchten im Verlauf des Prozesses auch kurz- und mittelfristige Lösungsideen auf, welche bei der teilnehmenden Bevölkerung Zuspruch gefunden haben.
- Die im Begleitgremium und an den Mobilitätsforen teilnehmende Öffentlichkeit wünscht rasche Fortschritte bei der Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation.
- Begleitgremium und Mobilitätsforum befürworten die Kombination von Massnahmen mit kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizonten.
- Die Realisierung von Tunnellösungen dauert 20 Jahre oder mehr und die Finanzierung ist zurzeit nicht gesichert. Daraus ist ein verstärktes Bewusstsein für einen geeinten Auftritt der Region sowie die Notwendigkeit und Wichtigkeit der politischen Lobby-Arbeit entstanden.
- Nicht alle am Mitwirkungsverfahren teilnehmenden Personen konnten die fachlichen Arbeiten vollständig nachvollziehen. Die Auswahl der fünf zu vertiefenden Lösungsfamilien aus 20 verschiedenen Lösungsfamilien durch das Begleitgremium wurde teilweise in Frage gestellt. Das Ergebnis dieser Abstimmung ist im Anhang ersichtlich.
- Die Bevölkerung wünscht, dass Mitwirkung und Kommunikation weiterhin einen hohen Stellenwert haben.

Aus diesen Erkenntnissen leitete die Steuerungsgruppe die Empfehlungen zum weiteren Vorgehen ab, die sie dem Stadtrat vorschlug. Für die Lösung der Verkehrsprobleme sieht der Stadtrat eine dreiteilige Strategie, welche in den Kapiteln B–E umschrieben ist.

Der Stadtrat macht im Kapitel F darüber hinaus auch Aussagen zur weiteren Prozessorganisation.

Die Parteien und weitere Organisationen, welche im Begleitgremium vertreten waren, sowie die Nachbargemeinden, wurden zum Abschluss dieser Prozessphase im Januar/Februar 2014 zu einer schriftlichen Vernehmlassung eingeladen. Die Ergebnisse dieser Vernehmlassung sind in die vorliegende definitive Strategie eingeflossen, werden jedoch nicht explizit als solche gekennzeichnet.



1. Startpunkt

Nach der Ablehnung des Entlastungstunnels durch die Bevölkerung am 25. September 2011 hat der Stadtrat beschlossen, die Lösung der Verkehrsprobleme in Rapperswil-Jona neu anzugehen. Die Bevölkerung soll mitreden können beim neuen Vorschlag, der dem Kanton anfangs 2014 übergeben wird.

2. Projektgovernance

Als erstes ging es darum, den Prozess bis zu diesem Vorschlag zu designen. Neben den einzelnen Arbeitsschritten wurden auch die verschiedenen Gremien sowie ihre Funktionen bestimmt und gemeinsam Spielregeln für die Zusammenarbeit vereinbart.

3. Erstes Mobilitätsforum

Am ersten Mobilitätsforum vom 17./18. August 2012 wurden die Bedürfnisse und Anliegen der Bevölkerung abgeholt. Die rund 200 Teilnehmenden äusserten sich über Stärken und Schwächen, Trends in der Mobilität sowie ihre Erwartungen und Hoffnungen.

4. Verkehrszählung

Ein klares Bedürfnis aus dem ersten Mobilitätsforum war die Durchführung einer neuen Verkehrserhebung, damit für die weiteren Arbeiten breit akzeptierte und aktuelle Zahlen zum Durchgangssowie Ziel- und Quellverkehr vorliegen. Diese wurde am 7., 8. und 10. November 2012 durchgeführt.

5. Zweites Mobilitätsforum

Am zweiten Mobilitätsforum vom 16. Januar 2013 diskutierten die rund 140 Teilnehmenden über die langfristige Vision und die Ziele der künftigen Mobilität. Zudem erarbeiteten sie eine Liste mit Sofortmassnahmen, welche durch den Stadtrat unabhängig vom Prozess Mobilitätszukunft innerhalb weniger Jahre umgesetzt werden können.

6. Lösungsideen

Die Bevölkerung folgte dem Aufruf des Stadtrats und reichte im Frühjahr 2013 rund 60 verschiedene Ideen zur Lösung der Verkehrsprobleme ein. Auch Studenten der HSR beteiligten sich an der Lösungssuche. Die Bandbreite zwischen den eingereichten Lösungen war sehr gross und reichte von Vorschlägen zum optimierten Verkehrsabfluss bei Lakers-Spielen bis hin zu grossräumigen Seetunnels.

7. Lösungsfamilien

Ähnliche Ideen wurden zu Lösungsfamilien zusammengefasst. Die fünf Lösungsfamilien, welche die vereinbarten Ziele am besten erreichten, wurden für die weitere Vertiefung ausgewählt. In diesen Vertiefungen wurden die verkehrliche Wirkung, die technische Machbarkeit sowie die Kosten untersucht.

8. Drittes Mobilitätsforum

Am dritten Mobilitätsforum vom 21. September 2013 wurden die fünf Lösungsfamilien mit der Bevölkerung diskutiert. Die rund 100 Teilnehmenden konnten sich zudem über alle bisherigen Arbeiten informieren und zum weiteren Vorgehen äussern.

9. Weiteres Vorgehen

Mit den Rückmeldungen aus dem dritten Mobilitätsforum und den Erkenntnissen aus den fachlichen Arbeiten hat der Stadtrat eine Strategie für das weitere Vorgehen beschlossen. Er will Massnahmen auf der lang-, mittel- und kurzfristigen Ebene verfolgen und eng mit dem Kanton zusammenarbeiten. Diese werden der Öffentlichkeit im Frühjahr 2014 präsentiert.



B) ECKPFEILER DER STRATEGIE

Der Stadtrat strebt für Rapperswil-Jona eine „hohe Lebensqualität durch nachhaltiges Mobilitätsverhalten und eine für die Bevölkerung und Wirtschaft verträgliche Abwicklung des Verkehrs“ an. Ausgehend von den Erkenntnissen aus dem Prozess „Mobilitätszukunft“ verfolgt er eine dreiteilige Strategie zur Erreichung dieser Vision:

1. Langfristig (Entlastung durch Tunnellösung):

- Festlegung der favorisierten Tunnellösung zur Entlastung von Rapperswil-Jona vom Durchgangsverkehr;
- Ausgangslage „**Stadttunnel lang**“ (favorisierte Variante aus dem Prozess Mobilitätszukunft);
- Falls notwendig und sinnvoll sind kosten- und risikooptimierte Alternativen zum „Stadttunnel lang“ zu prüfen.
- Federführung beim Kanton, Einbezug der Stadt.

2. Mittelfristig (Oberirdische Optimierungen auf dem Stadtgebiet):

- Ausarbeitung oberirdischer Lösungen auf Stadtgebiet zur Optimierung der Situation für alle Verkehrsteilnehmenden und Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes;
- Ausgangslage „**Status Quo+**“ und „**Struktur- und Verhaltensänderungen**“ (Lösungsideen aus dem Prozess Mobilitätszukunft);
- Federführung bei der Stadt, Zusammenarbeit mit Kanton.

3. Kurzfristig (Sofortmassnahmen für punktuelle Verbesserungen):

- Laufende Planung und Umsetzung von kleinen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation;
- Ausgangslage „**Sofortmassnahmen**“ (Massnahmenkatalog aus dem Prozess Mobilitätszukunft);
- Federführung bei der Stadt, Einbezug Kanton projektspezifisch.

Die Umsetzung von mittel- und kurzfristigen Massnahmen darf die Suche nach der besten langfristigen Entlastungslösung nicht einschränken. Sie haben alle die Erfüllung derselben Ziele zum Zweck und ergänzen sich bezüglich ihrer Wirkung. Die oberirdischen Optimierungen auf dem Stadtgebiet werden parallel zur langfristigen Lösung erarbeitet. Der Stadtrat stellt sicher, dass die inhaltlichen Arbeiten mit dem Kanton koordiniert werden. Zudem müssen sie mit weiteren übergeordneten Planungen, wie beispielsweise dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation, abgestimmt werden. Auch dafür sorgt der Stadtrat.

Umsetzung von Ansätzen der Lösungsfamilie „Struktur- und Verhaltensänderungen“ sind schwerpunktmässig in einem mittelfristigen Zeithorizont vorgesehen. Grundsätzlich sollen entsprechende Anstrengungen aber auf allen Strategieebenen ergänzend zu den betrieblichen und baulichen Massnahmen umgesetzt und als Daueraufgaben betrachtet werden. Bereits kurzfristig sind beispielsweise Mobilitätsberatungen oder Informationskampagnen zur Bewusstseinsbildung sowie die Förderung des Velo- und Fussverkehrs mittels der entsprechenden Sofortmassnahmen möglich. Die inhaltlichen Arbeiten müssen zudem auf allen drei Ebenen kommunikativ begleitet werden. Die Bevölkerung wird periodisch informiert. Auch politisches Lobbying gehört dazu.



C) 1. Langfristig: Entlastung durch Tunnellösung

Der Stadtrat reicht dem Kanton folgendes Begehren ein: **Festlegung der favorisierten Tunnellösung auf der Achse Hurden – Hüllistein und Aufnahme ins Strassenbauprogramm sowie in den kantonalen Richtplan. Zwischenanschlüsse in Rapperswil, Jona und Kempraten sind zu prüfen. Der Bau des Stadttunnels ist in bergmännischer Weise vorzusehen. Die Stadt fordert, in die weiteren Arbeiten einbezogen zu werden. Zudem sind die Arbeiten mit den Nachbarkantonen abzustimmen.**

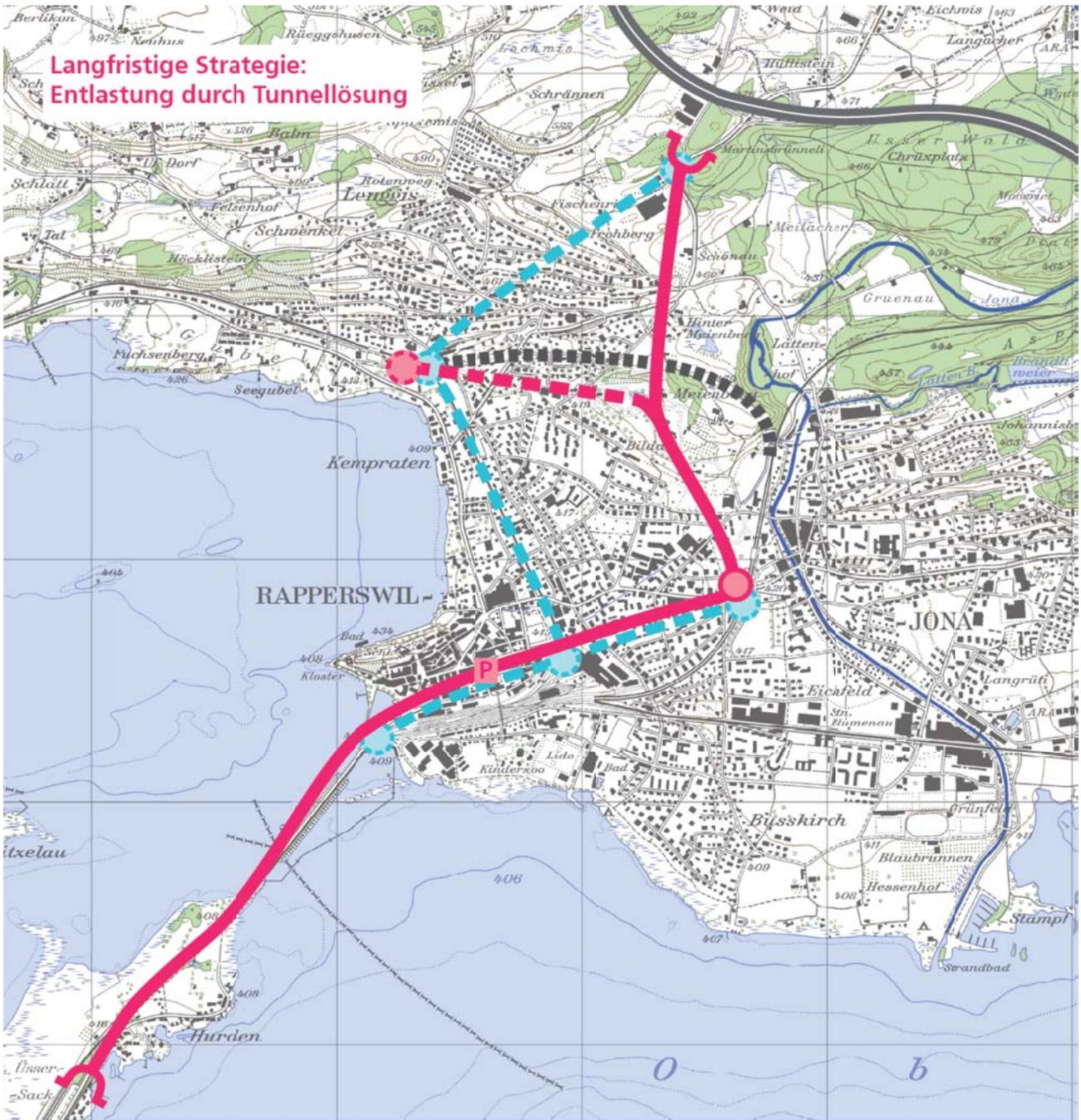
Der Kanton soll bei seinen gesetzlich vorgegebenen Untersuchungen von der im Prozess Mobilitätszukunft favorisierten Lösungsidee „Stadttunnel lang“, (Lösungsfamilie 6, siehe Abbildung auf nächster Seite) ausgehen. Da die technische und finanzielle Realisierbarkeit dieser Lösungsidee noch nicht abschliessend nachgewiesen werden konnte und immer wieder in Frage gestellt wird, soll der Kanton bei seinen Zweckmässigkeitsbeurteilungen auch bezüglich Kosten und Realisierungsrisiken optimierte Weiterentwicklungen oder Alternativvarianten prüfen. Letztere sollen von der Grundsatzidee eines neuen Meienbergtunnels für die S-Bahn-Linie 7 und der Nutzung des bestehenden Bahntrassees für die neue Entlastungstrasse ausgehen. Dazu klären Kanton und Stadtrat mit der SBB zuerst nochmals die Frage nach den Möglichkeiten beim Meienbergtunnel (zur Führung der Seelinie S7 über den Bahnhof Jona).

Der „Seetunnel“ von Freienbach zum Hüllistein ist aus Sicht des Stadtrates und der Kantonsingenieure aus St. Gallen, Zürich und Schwyz kaum realisierbar, weil die Kosten sehr hoch sind und die Nachbarkantone und -gemeinden eine ablehnende Haltung zeigen. Eine neue Nationalstrassenverbindung müsste von den eidgenössischen Räten gutgeheissen werden. Aufgrund der zahlreichen anderen vorliegenden Begehren und dem Nein zur Erhöhung des Autobahnvignettenpreises vom Herbst 2013 ist die Chance hierzu im Moment nicht gegeben. Der Seetunnel wird daher nicht weiter verfolgt und ist auch nicht Bestandteil des vom Kanton zu untersuchenden Variantenfächers.

Die Federführung der Arbeiten an der langfristigen Lösung liegt beim Kanton. Der Stadtrat will sich aber intensiv in die Arbeiten einbringen und dafür sorgen, dass die städtischen Behörden und die Bevölkerung beteiligt werden. Der Stadtrat empfiehlt dem Kanton, weiterhin ein begleitendes Gremium einzusetzen sowie die Ergebnisse der Arbeiten der breiten Öffentlichkeit zu präsentieren. Der Stadtrat unterstützt den Kanton bei der Kommunikation und Mitwirkung.

Der Stadtrat informiert die Bevölkerung regelmässig über den Fortschritt des Prozesses und die erreichten Meilensteine. Dabei nutzt er die bestehenden Plattformen.

Neben der inhaltlichen und kommunikativen Arbeit ist auf dieser Ebene auch intensive Lobbyarbeit gefordert. Der Stadtrat setzt sich in St. Gallen zusammen mit den Kantonsräten aus der Region für die rasche, zielgerichtete und partizipative Weiterbearbeitung der Lösungen sowie für die Diskussion von Finanzierungsoptionen ein. Hierzu wird von den Beteiligten eine zweckmässige Lobbying-Strategie entworfen.



- Stadtunnel lang (favorisierte Lösungsidee aus Prozess Mobilitätszukunft), Länge ca. 5,5 km
- Anschluss ans untergeordnete Strassennetz
- U Tunnelportale Hurden und Hüllistein
- P Unterirdisches Parkhaus
- - - Option Anschluss
- - - Mögliche Elemente einer Alternativvariante
- - - - - Meienbergtunnel, Bahn/SBB

**Rapperswil-Jona
mobilitätszukunft**



**D) 2. Mittelfristig: Oberirdische Optimierungen auf Stadtgebiet**

Der Stadtrat stellt im überarbeiteten Gesamtverkehrskonzept ein Projekt zur Optimierung der verkehrlichen Situation in Rapperswil-Jona mit dem Zeithorizont 2020-2025 vor. Basis ist die Lösungsfamilie „Status Quo+“, welche eine neue Verkehrsführung via Güterstrasse sowie eine abschnittsweise Schliessung der neuen Jonastrasse für den motorisierten Verkehr (ausgenommen öffentlicher Verkehr und Anlieferung) vorsieht. Hinzu kommen die aus dem Studienauftrag Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse abgeleiteten Massnahmen. Ziele sind die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs sowie die Attraktivitätssteigerung für den Fuss- und Veloverkehr. Es werden keine zusätzlichen Kapazitäten für den MIV geschaffen.

In den Vertiefungsarbeiten wird der Variantenfächer nochmals geöffnet. Dabei sind insbesondere städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen. Auch sollen zusätzliche Optimierungen in Jona geprüft werden. Flankierend zu baulichen Massnahmen sind auch Ansätze aus der Lösungsfamilie 19 „Struktur- und Verhaltensänderungen“ einzubeziehen.

Diese mittelfristige Optimierung soll Teil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation werden. Deshalb muss bis Ende 2015 ein konkretes Massnahmenpaket vorliegen.

Die Lösungsfamilie „Einbahnringe“ wird nicht weiter verfolgt. Die von den Experten aufgezeigten Nachteile (v.a. Umwegfahrten und zu geringe Attraktivität für Langsamverkehr) übersteigen die Vorteile bei weitem. Dies haben sowohl das Begleitgremium wie auch das 3. Mobilitätsforum bestätigt.

Der Lead für diese Arbeiten liegt beim Stadtrat, wobei der Kanton stark in die Projektorganisation einzubinden ist, einerseits als Strasseneigentümer und andererseits auch wegen seiner Zuständigkeit für allfällige Signalisationsänderungen oder für Ab-/Aufklassierungen von kommunalen bzw. kantonalen Strassen.

Bevor die inhaltlichen Arbeiten starten, wird eine öffentliche Veranstaltung zu den oberirdischen Optimierungen durchgeführt (ca. Mai/Juni 2014). Es werden die bisherigen Lösungsansätze (v.a. Status Quo+) vorgestellt, konkretes Feedback eingeholt und weitere Ideen (u.a. auch für das Zentrum Jona) entwickelt. Ziel ist die Definition der inhaltlichen Aufgaben für die anschliessende gezielte und effiziente fachliche Bearbeitung. Angesprochen sind daher insbesondere auch Anwohnerinnen und Anwohner der beiden Zentren Rapperswil und Jona sowie das Gewerbe. Die Arbeiten werden von einem Gremium aus Parteien- und Interessensvertretern begleitet (weitere Hinweise dazu im Kapitel F). Sobald vom Stadtrat gutgeheissene Zwischenergebnisse auf dem Tisch liegen, wird auch die Bevölkerung wieder eingebunden (z.B. Mobilitätsforum oder öffentliche Informationsveranstaltung). Auch weitere bestehende Plattformen werden genutzt (Bürgerversammlung, Stadtforum, etc.).

Die Kommunikation umfasst vorerst Informationen zu wichtigen Meilensteinen (Auftragsvergabe, Zwischenentscheide Stadtrat, etc.). Zu einem späteren Zeitpunkt geht die Kommunikation wieder mit der Mitwirkung einher (ggf. Anpassung der bestehenden Projekt-Governance).

**E) 3. Kurzfristig: Sofortmassnahmen für punktuelle Verbesserungen**

Der Stadtrat treibt die Umsetzung von kurzfristig realisierbaren Massnahmen mit einem Zeithorizont von 1 bis 5 Jahren im Rahmen laufender und künftiger Verfahren und Planungen weiter. Die an der öffentlichen Veranstaltung vom 25. Februar 2013 dem Stadtrat übergebene Liste mit Sofortmassnahmen ist Richtschnur für das zu erarbeitende Umsetzungsprogramm. Folgende Bereiche sind darin enthalten:

- Verbesserungen für den Fussverkehr (neue Fusswegverbindungen, Erhöhung Sicherheit, neue Gestaltung, Erhöhung Sicherheit bei Kreuzungen und Fussgängerstreifen, ...)
- Verbesserungen für den Veloverkehr (neue Veloparkplätze, Vervollständigung Veloroutennetz, Verbesserung Signalisation, ..)
- Verbesserungen im öffentlichen Verkehr (Taktverdichtungen, Ausstattung von Haltestellen, ...)
- Sicherstellung der Hindernisfreiheit der Verkehrswege
- Optimierung von Lichtsignalanlagen
- Verkehrsberuhigung (Einführung weiterer Tempo-30-Zonen und weiterer Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Quartieren)
- Prüfung Parkleitsystem
- Weiterführung der Kampagne Tschau-Schau

Neben der Liste/Karte der Sofortmassnahmen aus dem Prozess Mobilitätszukunft sind auch weitere Grundlagen oder Planungen zu berücksichtigen: Agglomerationsprogramm 2. Generation (v.a. Schwachstellenanalyse Langsamverkehr), aktuelle Planungen zu Tempo-30-Zonen, Studienauftrag Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse, Ortsplanungsrevision, öV-Konzept, etc. Sämtliche Massnahmen müssen die mittel- und langfristigen Ziele unterstützen.

Neben der Planung und Realisierung ist bei den Sofortmassnahmen auch die Kommunikation von grosser Bedeutung. Der Stadtrat informiert aktiv und regelmässig über den Fortschritt der Arbeiten, die erreichten Meilensteine und den Stand der Umsetzung. Er kommuniziert über die bestehenden Plattformen (Website, Medien, an der Bürgerversammlung und allenfalls an öffentlichen Veranstaltungen).



F) PROZESSORGANISATION & KOMMUNIKATION

Übergabe der Strategie an den Kanton

Die Strategie wird dem Kanton im Rahmen einer symbolischen Aktion übergeben. Eine Delegation von Stadt- und Kantonsräten sowie Mitgliedern des Begleitgremiums reist dafür am 2. April 2014 mit dem Zug nach St. Gallen. Sie überbringt die Begehren an Regierungsrat Willi Haag und Kantonsingenieur Urs Kost. Die Reise wird von eingeladenen Journalisten begleitet. Am Vorabend wird in Rapperswil-Jona eine öffentliche Informationsveranstaltung über die Strategie des Stadtrats durchgeführt und der Startschuss für die „Reise“ gesetzt.

Prozessorganisation

Da der Prozess „Mobilitätszukunft“ in eine neue Phase geht, ist die bestehende Projektorganisation zu überprüfen. Die Arbeiten auf allen drei Ebenen sollen weiterhin von einer Steuerungsgruppe geleitet und koordiniert werden. Der Stadtrat löst die Steuerungsgruppe in der heutigen Form auf und bestimmt eine neue Besetzung. Eine Vertretung des Kantons ist weiterhin sinnvoll.

Weiterhin ist ein begleitendes Gremium bestehend aus Partei- und Interessensvertretern einzubeziehen, allerdings in geänderter Besetzung und besser institutionalisiert. Im Vordergrund steht eine vom Stadtrat eingesetzte Kommission. Auch die anderen Mitwirkungskanäle (Website, Mobilitätsforum, öffentliche Informationsveranstaltungen) sind weiterzuführen. Die externe Unterstützung muss neu geregelt werden.

Kommunikation

Aus Sicht der Kommunikation ist es wichtig, dass der Kommunikationsfluss nicht unterbrochen wird, auch wenn der Prozess in eine neue Phase übergeht. Das Label „Mobilitätszukunft“ ist beizubehalten. Darüber hinaus sind die Leadership und die Kommunikation zu den Themen Verkehr und Mobilität strategisch zu stärken, und zwar nicht allein in Bezug auf die „Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona“, sondern als integraler Bestandteil der städtischen Kommunikationsstrategie. Dazu sollen vor allem die bestehenden Plattformen und Kanäle genutzt werden.



G) ANHANG 1: Zielsystem

Zielsystem Mobilität Zukunft

VISION Hohe Lebensqualität durch nachhaltiges Mobilitätsverhalten und eine für die Bevölkerung und Wirtschaft verträgliche Abwicklung des Verkehrs

| | | | | | |
|----------------------------|--|---|---|---|---|
| Stadtraum | Reduktion Trennwirkung der Hauptachsen in Abhängigkeit der Nutzungsansprüche | Reduktion von Schleichverkehr in den Quartieren | Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum von Jona und Rapperswil | Reduktion der Lärm- und Luftbelastung für die Bevölkerung | Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Versorgung, des öffentlichen Lebens und des Tourismus sowie der ansässigen Betriebe mit allen Verkehrsmitteln |
| | Untere Bahnhofstrasse Obere Bahnhofstrasse Neue Jonastrasse Alte Jonastrasse St. Gallerstrasse Zürichstrasse Rütistrasse Allmeind-/Holzwiesstrasse Bahntrassen | Oberseestrasse Spinnereistrasse Schachenstrasse Kreuzstrasse Bubikerstrasse Aubrigstrasse Belsito-/Gubelfeldstrasse Hanfländerstrasse Molkereistrasse Hombrechtikerstrasse | | | |
| Fussverkehr | Erhöhung der Anzahl Personen, welche zu Fuss gehen, durch | Verbesserung der Infrastrukturen für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen | | | |
| | Verbesserung der Sicherheit von Fussgängern Verdichtung Fusswegnetz Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum Verkürzung der Wartezeiten bei Querung der Hauptachsen | | | | |
| Veloverkehr | Erhöhung der Anzahl Personen, welche das Velo benützen, durch | | | | |
| | Verbesserung der Sicherheit von Radfahrenden Vervollständigung und Verdichtung Radwegnetz Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum Verbesserung Verkehrsfluss Erhöhung der Anzahl und der Qualität von Veloabstellplätzen Zur Verfügung stellen von Ausleih-Veloes an verschiedenen Standorten Optimierung der Kombinationsmöglichkeiten mit dem öV Gestaltung Velonetz für verschiedene Qualitätsanforderungen | | | | |
| öV | Erhöhung der Anzahl Personen, welche den Stadtbus benützen, durch | Konzentration der Buslinien auf Hauptachsen | Minimierung der negativen Auswirkungen durch | Verbesserte Abstimmung mit regionalem öV | |
| | Verbesserung der Zuverlässigkeit Taktverdichtung Räumliche Ausweitung des Angebots Senkung der Preise | | dem Bedarf angepasste Busse angepasste Fahrweise Erneuerung der Infrastrukturen (Busse, Beläge, etc.) | | |
| MIV | Reduktion der Anzahl Personen, welche das Auto benützen, durch | Entlastung vom Durchgangsverkehr | Entlastung vom Schwerverkehr | Sicherstellung der Anlieferung von Geschäften und Betrieben sowie des motorisierten Geschäftsverkehrs | Verflüssigung des MIV im innerstädtischen Bereich |
| | Schaffung von Park + Ride - Angeboten am Stadtrand Reduktion der Parkplatzzahl in den Stadtzentren unter Gewährleistung der Grundversorgung Bewirtschaftung der Parkplätze | | | | |
| Mobilitätsverhalten | Förderung des Umsteigens vom Auto auf den öffentlichen Verkehr resp. zum Zufussgehen oder Velofahren durch: | | | | |
| | Aktive Beeinflussung der Mobilität von ansässigen grösseren Betrieben Aktive Beeinflussung der Mobilität bei grösseren Veranstaltungen und in Vereinen Mobilitätsbildung Verbesserung der Informationen für alle Verkehrsmittel Finanzielle Anreize schaffen für Verhaltensänderungen Erhöhung Beseitzungsgrad und Auslastung von motorisierten Fahrzeugen | | | | |



MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Im Zeitraum Februar / März 2013 haben die Mitglieder des Begleitgremiums das am 2. Mobilitätsforum verabschiedete Zielsystem gewichtet. Auf den folgenden Seiten werden die Ergebnisse dieser Gewichtungsumfrage dargestellt.

Anfragen: 51
Antworten: 39

Die Steuerungsgruppe hat an der Sitzung vom 13.3.13 beschlossen, aus jedem Teilzielbereich das jeweils am höchsten gewichtete Teilziel zur Grobbeurteilung der eingegangenen Lösungsideen zu verwenden. Grund dafür ist der Umstand, dass die Teilzielbereiche selbst alle in etwa gleich wichtig eingestuft wurden.

Die 6 wichtigsten Teilziele (1 Ziel pro Teilzielbereich)

- Stadtraum:** Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Versorgung, des öffentlichen Lebens und des Tourismus sowie der ansässigen Betriebe mit allen Verkehrsmitteln (Anteil an Stadtraum: ca. 24%, Anteil an Gesamtgewicht: ca. 4%)
- Fussverkehr:** Erhöhung der Anzahl Personen, welche zu Fuss gehen (Anteil am Fussverkehr: ca. 60%, Anteil an Gesamtgewicht: ca. 7%)
- Veloverkehr:** Erhöhung der Anzahl Personen, welche das Velo benützen (Anteil am Veloverkehr: 100% (einziges Teilziel), Anteil an Gesamtgewicht: ca. 19%)
- Öffentlicher Verkehr:** Erhöhung der Anzahl Personen, welche den Stadtbus benützen (Anteil am öV: ca. 50%, Anteil an Gesamtgewicht: ca. 9%)
- MIV:** Entlastung vom Durchgangsverkehr (Anteil am MIV: ca. 30%, Anteil an Gesamtgewicht: ca. 7%)
- Mobilitätsverhalten:** Förderung des Umsteigens vom Auto auf den öffentlichen Verkehr resp. zum Zufussgehen oder Velofahren (Anteil am Mobilitätsverhalten: 100% (einziges Teilziel), Anteil an Gesamtgewicht: ca. 14%)

Erläuterungen zu den Zahlen:

- Die erste Zahl [Anteil an Stadtraum / Fussverkehr / ...] gibt das Gewicht an, welche das Teilziel innerhalb dieses Bereiches erreicht hat, d.h. alle Teilziele aus dem Bereich Stadtraum haben zusammen ein Gewicht von 100%.
- Die zweite Zahl [Anteil an Gesamtgewicht] gibt an, welches Gewicht das Teilziel innerhalb des ganzen Zielsystems erreicht hat, d.h. alle Teilziele zusammen haben ein Gewicht von 100%.
- Der Mittelwert gibt den Durchschnitt aller Antworten wieder während der Median den Wert in der Mitte darstellt
- Der Median ist ein Mittelwert für Verteilungen in der Statistik. Der Median einer Anzahl von Werten ist die Zahl, welche an der mittleren Stelle steht, wenn man die Werte nach Größe sortiert. Beispielsweise beträgt der Median aller Schweizer Gemeinden rund 1'000 Einwohner; d.h. 50% aller Gemeinden haben mehr, die andere Hälfte weniger Einwohner als dieser Wert. In Bezug auf die Gewichtungsumfrage heisst dies, dass die Hälfte der Umfrageteilnehmenden ein Gewicht unter dem Median und die andere Hälfte ein Gewicht über dem Median gesetzt haben.

| STADTRAUM | Reduktion Trennwirkung der Hauptachsen in Abhängigkeit der Nutzungsansprüche | Reduktion von Schleichverkehr in den Quartieren | Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum von Jona und Rapperswil | Reduktion der Lärm- und Luftbelastung für die Bevölkerung | Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Versorgung, des öffentlichen Lebens und des Tourismus sowie der ansässigen Betriebe mit allen Verkehrsmitteln |
|----------------|--|---|---|---|---|
| Mittelwert 16% | Mittelwert 15% | Mittelwert 20% | Mittelwert 21% | Mittelwert 20% | Mittelwert 24% |
| Median 10% | Median 10% | Median 16% | Median 20% | Median 20% | Median 20% |

| FUSSVERKEHR | Erhöhung der Anzahl Personen, welche zu Fuss gehen | Verbesserung der Infrastrukturen für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen |
|----------------|--|---|
| Mittelwert 11% | Mittelwert 61% | Mittelwert 39% |
| Median 10% | Median 60% | Median 40% |

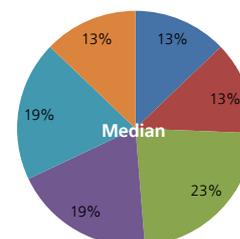
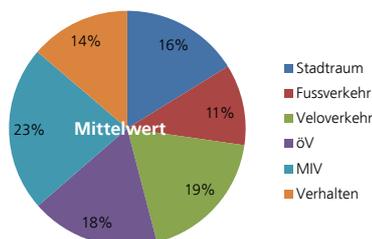
| VELOVERKEHR | Erhöhung der Anzahl Personen, welche das Velo benützen |
|----------------|--|
| Mittelwert 19% | Mittelwert 100% |
| Median 18% | Median 100% |

| ÖFFENTLICHER VERKEHR | Erhöhung der Anzahl Personen, welche den Stadtbus benützen | Konzentration der Buslinien auf Hauptachsen | Minimierung der negativen Auswirkungen | Verbesserte Abstimmung mit regionalem öV |
|----------------------|--|---|--|--|
| Mittelwert 18% | Mittelwert 51% | Mittelwert 8% | Mittelwert 13% | Mittelwert 27% |
| Median 15% | Median 50% | Median 0% | Median 10% | Median 25% |

| MOTORISIERTER INDIVIDUAL VERKEHR | Reduktion der Anzahl Personen, welche das Auto benützen | Entlastung vom Durchgangsverkehr | Entlastung MIV vom Schwerverkehr | Sicherstellung der Anlieferung von Geschäften und Betrieben sowie des motorisierten Geschäftsverkehrs | Verflüssigung des MIV im innerstädtischen Bereich |
|----------------------------------|---|----------------------------------|----------------------------------|---|---|
| Mittelwert 23% | Mittelwert 23% | Mittelwert 32% | Mittelwert 26% | Mittelwert 9% | Mittelwert 10% |
| Median 15% | Median 20% | Median 30% | Median 20% | Median 5% | Median 3% |

| MOBILITÄETS-VERHALTEN | Förderung des Umsteigens vom Auto auf den öffentlichen Verkehr resp. zum Zufussgehen oder Velofahren |
|-----------------------|--|
| Mittelwert 14% | Mittelwert 100% |
| Median 10% | Median 100% |

| KONTROLLE | Mittelwert 100% | Median 78% | Med. korr 100% |
|-------------|-----------------|------------|----------------|
| Stadtraum | 16% | 10% | 13% |
| Fussverkehr | 11% | 10% | 13% |
| Veloverkehr | 19% | 18% | 23% |
| öV | 18% | 15% | 19% |
| MIV | 23% | 15% | 19% |
| Verhalten | 14% | 10% | 13% |





H) ANHANG 2: Abstimmungsergebnis Lösungsfamilien

Im Folgenden ist das Abstimmungsergebnis zur Auswahl der Lösungsfamilien dargestellt. Die Abstimmung im Begleitgremium wurde im Anschluss an die 5. Sitzung Ende April 2013 durchgeführt. Die Mitglieder des Begleitgremiums haben aufgrund der vorliegenden Unterlagen je Lösungsfamilie (siehe auch www.mobilitätszukunft.ch) sowie unter Kenntnis der fachlichen Grobbeurteilung entschieden. Diese wurde im Expertenkreis basierend auf den am höchsten gewichteten Ziele vorgenommen.

| <p>MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA</p> <p>Lösungsideen: Familie 1</p> <p>Verbindung A53 – A3 mit einer Seequerung westlich des Seedamms</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Teilziel</th> <th>fachliche Beurteilung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln</td> <td>👍</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Entlastung vom Durchgangsverkehr</td> <td>👍</td> </tr> <tr> <td>Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund</td> <td>👎</td> </tr> </tbody> </table> <p>Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013</p> | Teilziel | fachliche Beurteilung | Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👎 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👎 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👎 | Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👍 | Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👎 | <p>MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA</p> <p>Lösungsideen: Familie 2</p> <p>Verbindung A53 – A3 mit einer Seequerung östlich des Seedamms</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Teilziel</th> <th>fachliche Beurteilung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln</td> <td>👍</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Entlastung vom Durchgangsverkehr</td> <td>👍</td> </tr> <tr> <td>Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund</td> <td>👎</td> </tr> </tbody> </table> <p>Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013</p> | Teilziel | fachliche Beurteilung | Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👎 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👎 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👎 | Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👍 | Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👎 |
|---|-----------------------|-----------------------|---|---|---|---|---|---|--|---|----------------------------------|---|--|---|--|----------|-----------------------|---|---|---|---|---|---|--|---|----------------------------------|---|--|---|
| Teilziel | fachliche Beurteilung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👍 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Teilziel | fachliche Beurteilung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👍 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA</p> <p>Lösungsideen: Familie 3</p> <p>Verbindung Seedamm – A53 mit einem Stadttunnel West</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Teilziel</th> <th>fachliche Beurteilung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln</td> <td>👍</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Entlastung vom Durchgangsverkehr</td> <td>👍</td> </tr> <tr> <td>Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund</td> <td>👎</td> </tr> </tbody> </table> <p>Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013</p> | Teilziel | fachliche Beurteilung | Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👎 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👎 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👎 | Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👍 | Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👎 | <p>MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA</p> <p>Lösungsideen: Familie 4</p> <p>Verbindung Seedamm – A53 mit einem Stadttunnel Mitte</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Teilziel</th> <th>fachliche Beurteilung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln</td> <td>👍</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Entlastung vom Durchgangsverkehr</td> <td>👍</td> </tr> <tr> <td>Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund</td> <td>👎</td> </tr> </tbody> </table> <p>Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013</p> | Teilziel | fachliche Beurteilung | Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👎 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👎 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👎 | Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👍 | Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👎 |
| Teilziel | fachliche Beurteilung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👍 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Teilziel | fachliche Beurteilung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👍 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA</p> <p>Lösungsideen: Familie 5</p> <p>Verbindung Seedamm – A53 mit einem Stadttunnel Ost</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Teilziel</th> <th>fachliche Beurteilung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln</td> <td>👍</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Entlastung vom Durchgangsverkehr</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund</td> <td>👎</td> </tr> </tbody> </table> <p>Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013</p> | Teilziel | fachliche Beurteilung | Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👎 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👎 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👎 | Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👎 | Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👎 | <p>MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA</p> <p>Lösungsideen: Familie 6</p> <p>Verbindung Hurden – A53 mit einem Stadttunnel lang</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Teilziel</th> <th>fachliche Beurteilung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln</td> <td>👍</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Entlastung vom Durchgangsverkehr</td> <td>👍</td> </tr> <tr> <td>Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund</td> <td>👎</td> </tr> </tbody> </table> <p>Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013</p> | Teilziel | fachliche Beurteilung | Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👎 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👎 | Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👎 | Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👍 | Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👎 |
| Teilziel | fachliche Beurteilung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Teilziel | fachliche Beurteilung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👍 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Resultat Umfrage:
Ja: 57% (21)
Nein: 43% (16)

Lösungsideen: Familie 7

Kreisverkehre als eigenständige Lösungen

| Teilziel | fachliche Beurteilung |
|---|-----------------------|
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👎👎 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👉 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👉 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👎 |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👉👎 |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👎 |

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Resultat Umfrage:
Ja: 14% (5)
Nein: 86% (32)

Lösungsideen: Familie 8

Autoarme Innenstadt Rapperswil-Jona

| Teilziel | fachliche Beurteilung | |
|---|-----------------------|----------|
| | Etappe 1 | Etappe 2 |
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👉 | 👎👎 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👍 | 👎👎 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👍 | 👎👎 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👉👍 | 👎👎 |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👉👍 | 👉 |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👍 | 👎👎 |

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Resultat Umfrage:
Ja: 32% (12)
Nein: 68% (25)

Lösungsideen: Familie 9

Weiterentwicklung öffentlicher Verkehr

| Teilziel | fachliche Beurteilung |
|---|-----------------------|
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👎👎👎 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👍👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👍👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👍👍👍 |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👍👍👍 |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👍👍👍 |

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Resultat Umfrage:
Ja: 3% (1)
Nein: 97% (36)

Lösungsideen: Familie 10

Autoverlad über den Seedamm

* je nach Ausgestaltung der Zufahrtsbewilligungen

| Teilziel | fachliche Beurteilung |
|---|-----------------------|
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍*👎 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👉 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👉 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👉 |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👍 |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👉 |

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Resultat Umfrage:
Ja: 19% (7)
Nein: 81% (30)

Lösungsideen: Familie 11

Nutzung Eisenbahntrassen für Autobrücke

| Teilziel | fachliche Beurteilung |
|---|-----------------------|
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👎 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👎 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👎 |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👉 |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👎👎 |

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Resultat Umfrage:
Ja: 22% (8)
Nein: 78% (29)

Lösungsideen: Familie 12

Park+Ride-Konzept mit Aufhebung innerstädtische Parkplätze

| Teilziel | fachliche Beurteilung |
|---|-----------------------|
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👉👎 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👍👍 |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👉 |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👍 |

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013



MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Resultat Umfrage:
Ja: 35% (13)
Nein: 65% (24)

Lösungsideen: Familie 13

Betriebliche Einschränkungen auf dem Seedamm

| Teilziel | fachliche Beurteilung |
|---|-----------------------|
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👎 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👉 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👉 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👉 |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👍 |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👉 |

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Resultat Umfrage:
Ja: 73% (27)
Nein: 27% (10)

Lösungsideen: Familie 17

Status Quo+

| Teilziel | fachliche Beurteilung |
|---|-----------------------|
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👍👍 |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👉👍 |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👍 |

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Resultat Umfrage:
Ja: 30% (11)
Nein: 70% (26)

Lösungsideen: Familie 18

Kleinräumige Umfahrungen der Zentren von Rapperswil und Jona

Darstellung der kleinräumigen Umfahrungen nur schematisch, noch nicht vertieft.

| Teilziel | fachliche Beurteilung |
|---|-----------------------|
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👉 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👉👍 |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👍* |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👍 |

* unterschiedliche Wirkung bzgl. Durchgangsverkehr

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Resultat Umfrage:
Ja: 51% (19)
Nein: 49% (18)

Lösungsideen: Familie 19

Struktur- und Verhaltensänderungen zur Mobilitätsreduktion

| Teilziel | fachliche Beurteilung |
|---|-----------------------|
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👍👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👍👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👉 |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👎 |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👍👍 |

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Resultat Umfrage:
Ja: 29% (9)
Nein: 71% (22)

Lösungsideen: Familie 20

Minitunnel Rapperswil mit unterirdischem Kreisell

| Teilziel | fachliche Beurteilung |
|---|-----------------------|
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👉 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👉👍 |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👍* |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👉👍 |

Diese Abstimmung hat nachregion (BGG) stattgefunden, daher haben nicht gleich viele Personen teilgenommen

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Resultat Umfrage:
Ja: 29% (9)
Nein: 71% (22)

Lösungsideen: Familie 20

Minitunnel Rapperswil mit unterirdischem Kreisell

| Teilziel | fachliche Beurteilung |
|---|-----------------------|
| Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln | 👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen | 👍 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen | 👉 |
| Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen | 👉👍 |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | 👍* |
| Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund | 👉👍 |

Diese Abstimmung hat nachregion (BGG) stattgefunden, daher haben nicht gleich viele Personen teilgenommen

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013



I) ANHANG 3: Ergebnisse der Detailbewertung (Faktenblätter)

Faktenblatt – Familie 1 „Verbindung A53 – A3 mit einer Querung westlich des Seedammms“



Untersuchte Variante

Diese Variante verbindet die A53 mit der A3 mit einem zweispurigen Hauptstrassentunnel im Gegenverkehr westlich des Seedamm. Der Tunnel wird südlich mittels eines Kreiseis als die Schindellegstr. angeschlossen. Dazu wird der Autobahnanschluss Schindellegi zum Vollanschluss ausgebaut. Im Norden führt der Tunnel zum neuen Vollanschluss Rarenberg, ohne Verknüpfung mit dem untergeordneten Netz. Feldbach wird mittels eines Vollanschlusses an den Tunnel angeschlossen. Als flankierende Massnahmen sind auf der heutigen Hauptachse (Seedamm, Untere und Obere Bahnhofstr., Zürcherstr., Rütistr.) Temporeduktionen (Tempo 30) vorgesehen.

Beteiligte Akteure / Zeithorizont

Stadt Rapperswil-Jona, Kanton St. Gallen, Kanton Schwyz, Kanton Zürich, Bund / langfristiger Zeithorizont



Verkehrliche Wirkung (Durchschnittlicher täglicher Verkehr [DTV] im Jahr 2030)

Durch die Verbindung der A53 mit der A3 mit einem Tunnel kann das Zentrum von Rapperswil Jona vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Hauptachse Seedamm – Untere und Obere Bahnhofstrasse – Zürcherstrasse – Rütistrasse wird um 50-60% vom Verkehr entlastet. Auf der Neuen Jonastrasse ist die Verkehrsleistung mit minus 5% marginal.

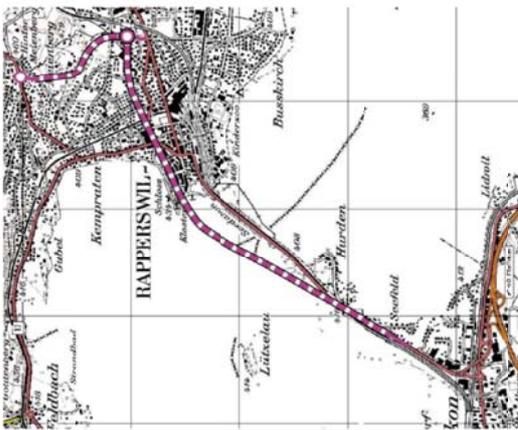
| Bereich | Gewicht | Fachliche Detailbewertung | Ziel | Nutzenpunkte |
|---|---------|--|------|--------------|
| Stadtraum | 19% | Reduktion Trennwirkung der Hauptachsen in Abhängigkeit der Nutzungsansprüche | | 2 |
| | | Reduktion von Schlechtere in den Quartieren | | 4 |
| | | Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum von Jona und Rapperswil | | 5 |
| | | Entlastung der Hauptachsen (primär in Rapperswil) | | 2 |
| | | Reduktion der Lärmbelastung für die Bevölkerung | | 4 |
| Fussverkehr | 13% | Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen zur Versorgung, des öffentlichen Lebens und des Tourismus sowie der anderen Betriebe mit allen Verkehrsmitteln | | 1 |
| | | geringe Verbesserung der Erreichbarkeit aufgrund und liefern Verkehrsbelastungen auf der Hauptachse. Keine zusätzlichen Verkehrsbelastungen unterbunden. | | 1 |
| | | Erhöhung der Anzahl Personen, welche zu Fuss gehen, durch Temporeduktionen erhöhen die Attraktivität für zu Fuss Gehen. | | 0 |
| Veloverkehr | 22% | Verbesserung der Infrastrukturen für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen | | 1 |
| | | keine Verbesserung der Situation. | | 0 |
| öV | 20% | Erhöhung der Anzahl Personen, welche das Velo benutzen, durch Verkehrsreduktionen und Temporeduktionen erhöhen die Attraktivität für Velofahrer. Auch Attraktivitätssteigerung für Mit-Binnenverkehr. | | 1 |
| | | Erhöhung der Anzahl Personen, welche dem Stadtbus benutzen, durch Erhöhung der Zuverlässigkeit durch Verkehrsabnahme und Tempo 30 auf den Hauptachsen (s3)/ Konkurrenzierung durch Attraktivitätssteigerung für den MIV (s2) | | 0 |
| | | Konzentration der Bussen auf Hauptachsen | | 0 |
| | | keine variantenbedingte Veränderung | | 0 |
| | | Minimierung der negativen Auswirkungen | | 0 |
| MIV | 26% | keine variantenbedingte Veränderung | | 0 |
| | | Verbesserte Abstimmung mit regionalem öV | | 2 |
| | | keine variantenbedingte Veränderung | | 10 |
| MIV | 26% | Reduktion der Anzahl Personen, welche das Auto benutzen, durch Binnen- und Ziel-Quellverkehr wird durch die Attraktivitätssteigerung für den öV/LV reduziert. | | 9 |
| | | Entlastung vom Durchgangsverkehr | | 0 |
| | | Entlastung vom Schwerverkehr | | 3 |
| Sicherstellung der Anlieferung von Geschäften und Betrieben sowie des motorisierten Geschäftsverkehr Anlieferung wird sichergestellt. | | | | 0 |
| Verfügung des MIV im innerstädtischen Bereich | | | | 3 |
| Verfügung auf den Hauptachsen durch Tempo 30 und Wegfall von LSA (primär in Rapperswil) | | | | 2.6 |
| gewichtete Nutzenpunkte total | | | | 2.6 |

Bewertung

| Investitionskosten inkl. MWSt (Kostengenauigkeit +/- 40%) | Gewichtete Nutzenpunkte total | Nutzenpunkte pro Mio. CHF Investitionskosten |
|---|-------------------------------|--|
| 1'395 Mio. CHF | 2.6 | 1.864 |
| <small>Kosten inkl. 10% Honorare (auf Baukosten inkl. BSA) und inkl. 10% Umhergehendes (auf Baukosten inkl. Honorare und BSA, Kostenstand 2013)</small> | | |



Faktenblatt – Familie 6 „Verbindung Hurden – A53 mit einem Stadttunnel lang“



Untersuchte Variante

Diese Variante verbindet Hurden mit der A53 mit einem zweispurigen Hauptstrassentunnel im Gegenverkehr. Der Tunnel schliesst im Süden bei Hurden an die Seedammstrasse an und wird im Norden mittels eines Kreisels bei Schönau an die Rütstr. angeschlossen. Das Zentrum von Jona wird mittels eines unterirdischen Kreisels beim Knoten Neue Jonastr./Eichfeldstr. an den Tunnel angeschlossen. Als flankierende Massnahmen sind auf den heutigen Hauptachsen (Seedamm, Untere und Obere Bahnhofstr., Rütstr., Alte und Neue Jonastr., Holzwiessr.) Temporeduktionen (Tempo 30) vorgesehen. Ein Anschluss Richtung Kempraten ist in der bewerteten Variante nicht vorgesehen.

Beteiligte Akteure / Zeithorizont

Stadt Rapperswil-Jona, Kanton St. Gallen, Kanton Schwyz, Kanton Zürich / langfristiger Zeithorizont

Verkehrliche Wirkung (Durchschnittlicher täglicher Verkehr [DTV] im Jahr 2030)

Der Stadttunnel vermag den Seedamm um 65% vom Verkehr zu entlasten. Die Verkehrsbelastung auf der Hauptachse Untere und Obere Bahnhofstrasse – Zürcherstrasse – Rütstrasse wird um 45-60% reduziert. Durch den Anschluss im Zentrum Jona wird auch die Neue und Alte Jonastrasse um 40-55% vom Verkehr entlastet, die Achse Allmeindstrasse - Holzwiessstrasse gar um 60-75%.

Mit einem Anschluss Kempraten könnte die Zürcherstrasse um 60% (statt 45%) entlastet werden.



Bewertung

| | | |
|---|-------------------------------|--|
| Investitionskosten inkl. MWSt (Kostengenauigkeit +/- 40%) | Gewichtete Nutzenpunkte total | Nutzenpunkte pro Mio. CHF Investitionskosten |
| 848 Mio. CHF | 1.8 | 2.123 |
| <small>Kosten inkl. 10% Honorare (auf Baukosten inkl. BSA) und inkl. 10% Unvorhergesehenes (auf Baukosten inkl. Honorare und BSA, Kostenstand 2013)</small> | | |

Fachliche Detailbewertung

| Bereich | Gewicht | Ziel | Nutzenpunkte |
|---|---------|---|--------------|
| Stadtraum | 19% | Reduktion Trennwirkung der Hauptachsen in Abhängigkeit der Nutzungsanforderung | 3 |
| | | Reduktion von Schleichverkehr in den Quartieren | 8 |
| | | Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum von Jona und Rapperswil | 7 |
| | | Entlastung der Hauptachsen (inkl. Neue Jonastrasse, auch in Jona) | 3 |
| | | Reduktion der Lärmbelastung für die Bevölkerung | 3 |
| Fussverkehr | 13% | Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Versorgung, des öffentlichen Lebens und des Tourismus sowie der ansässigen Betriebe mit allen Verkehrsmitteln | 3 |
| | | Verbesserung der Erreichbarkeit auf und tieferen Verkehrsbelastungen auf der Hauptachse. Direkte Verbindung nach Zentrum Jona. Keine zusätzlichen Verkehrsbeeinträchtigungen unterbunden. Zentrales Parkhaus verbessert | 1 |
| | | Erhöhung der Anzahl Personen, welche zu Fuss gehen, durch | 0 |
| | | Temporeduktionen erhöhen die Attraktivität für zu Fuss Gehende | 0 |
| Veloverkehr | 22% | Verbesserung der Infrastrukturen für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen | 1 |
| | | keine Verbesserung der Situation | 0 |
| öV | 20% | Erhöhung der Anzahl Personen, welche das Velo benutzen, durch | 1 |
| | | Verkehrsreduktionen und Temporeduktionen erhöhen die Attraktivität für Velofahrende. Auch Attraktivitätssteigerung für MIV-Binnenverkehr. | -2 |
| | | Erhöhung der Zuverlässigkeit durch Verkehrsabnahme und Tempo 30 auf den Hauptachsen (4-3) / Konkurrenzierung durch Attraktivitätssteigerung für den MIV (-5) | 0 |
| | | Konzentration der Buslinien auf Hauptachsen | 0 |
| | | keine variantenbedingte Veränderung | 0 |
| | | Minimierung der negativen Auswirkungen | 0 |
| | | keine variantenbedingte Veränderung | 0 |
| | | Verbesserte Abstimmung mit regionalem öV | 0 |
| | | keine variantenbedingte Veränderung | 0 |
| | | Reduktion der Anzahl Personen, welche das Auto benutzen, durch | 0 |
| MIV | 26% | Neues attraktives Angebot für den MIV-Binnenverkehr, welches den Umsatzeffekt neutralisiert. | 6 |
| | | Entlastung vom Durchgangsverkehr | 3 |
| | | Entlastung vom Schienenverkehr | 0 |
| | | Sicherstellung der Anlieferung von Geschäften und Betrieben sowie des motorisierten Geschäftsverkehr | 4 |
| Anlieferung wird sichergestellt. | | | |
| Verfügung des MIV im innerstädtischen Bereich | | | |
| Verfügung auf den Hauptachsen durch Tempo 30 und Wegfall von USA (inkl. Neue Jonastrasse, auch in Jona) | | | 1.8 |
| gewichtete Nutzenpunkte total | | | |



Faktenblatt – Familie 7 „Einbahnring Zentrum Rapperswil, Variante 2 (via Güterstrasse)“

Untersuchte Variante



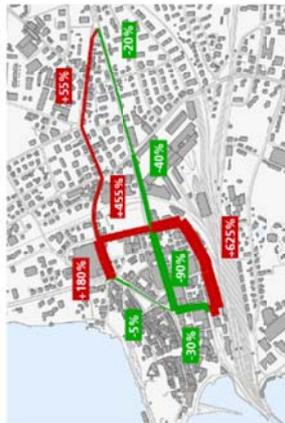
Diese Variante sieht einen 2-streifigen Einbahnring über die Güterstr., Kniestr., Alte Jonastr. und Untere Bahnhofstr. vor. Die Knoten sind lichtsignalgesteuert, an den Einfallssachsen ist eine Dosierung auf dem heutigen Niveau erforderlich. Die Geradeausfahrt auf der Neuen Jonastr. beim Knoten Kniestr. wird unterbunden. Dadurch wird der Abschnitt auf der Neuen Jonastr. zwischen Cityplatz und Knoten Kniestr. vom Durchgangsverkehr entlastet. Aufgrund der Mehrbelastung auf der Güterstr. wird diese ausgebaut. Es handelt sich um eine innerstädtische Optimierung, die Rücktausch an den Dosierstellen bleiben bestehen.

Beteiligte Akteure / Zeithorizont

Stadt Rapperswil-Jona, Kanton St. Gallen, VZO / mittelfristiger Zeithorizont

Verkehrliche Wirkung (Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) im Jahr 2030)

Durch den Einbahnring entstehen Umwegfahrten. Trotzdem kann die Untere Bahnhofstr. um 30% und die Obere Bahnhofstr. um 5% vom Verkehr entlastet werden. Die Fahrzeuge verlagern sich auf die ausgebauten Güterstr., auf die Knie- und Alte Jonastr, wo es grosse Verkehrszunahmen gibt. Gleichzeitig kann die Neue Jonastr. vom Verkehr entlastet werden, insbesondere zwischen dem Cityplatz und dem Knoten Kniestr. um bis zu 90%.



Bewertung

| | | |
|---|-------------------------------|--|
| Investitionskosten inkl. MWSt (Kostengenaugigkeit +/- 30%) | Gewichtete Nutzenpunkte total | Nutzenpunkte pro Mia. CHF Investitionskosten |
| 27 Mio. CHF | 0.0 | 0.000 |
| Knoten- und Strassenumbauten, Projektierung, Bauleitung und Unvorhergesehenes. Nicht berücksichtigt sind Anpassungen der Werkleitungen, Landerwerb, aufwändige Strassenraumgestaltung. Kostenstand 2013 | | |

Fachliche Detailbewertung

| Bereich | Gewicht | Ziel | Nutzenpunkte |
|--|---------|--|--------------|
| Stadtraum | 19% | Reduktion Trennwirkung der Hauptachsen in Abhängigkeit der Nutzungsansprüche | 0 |
| | | Reduktion von Schleichverkehr in den Quartieren | -1 |
| | | Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum von Jona und Rapperswil geringes Potenzial, da keine Spurereolition. Höheres V-Niveau, zusätzliche Belastung Güterstrasse und Kniestrasse. Verkehrsreduktion auf Neue Jonastrasse. | -2 |
| | | Reduktion der Lärmbelastung für die Bevölkerung | 0 |
| Fussverkehr | 13% | Reduktion der Luftbelastung für die Bevölkerung | 0 |
| | | Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Versorgung, des öffentlichen Lebens und des Tourismus sowie der ansässigen Betriebe mit allen Verkehrsmitteln | 0 |
| | | Erreichbarkeit gewährleistet, jedoch zusätzliche Umwegfahrten für MIV. Flüssigerer Verkehr, für Reisezeiten geringe Entbussen. Bus profitiert. | 0 |
| Veloverkehr | 22% | Erhöhung der Anzahl Personen, welche zu Fuss gehen, durch kurze MIV-Wege werden umständlicher, Neue Jonastrasse wird massgeblich entlastet. | 2 |
| | | Verbesserung der Infrastrukturen für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen | 1 |
| öV | 20% | grösszüglichere Platzverhältnisse auf der Neuen Jonastrasse schaffen Potenzial für Verbesserung der Infrastruktur für Menschen mit Mobilitätsbehinderung | -2 |
| | | Erhöhung der Anzahl Personen, welche das Velo benutzen, durch Verschlechterung der Situation, da direkter Weg über Hauptachse nicht möglich resp. unattraktiv. | 3 |
| | | Erhöhung der Anzahl Personen, welche den Stadtbus benutzen, durch Erhöhung der Zuverlässigkeit durch Busspuren und Buspriorisierung (+2)/Verringerung der Attraktivität für den MIV (-1) | 0 |
| | | Konzentration der Badlinien auf Hauptachsen | 0 |
| | | keine variantenbedingte Veränderung | 0 |
| | | Minimierung der negativen Auswirkungen | 0 |
| MIV | 26% | keine variantenbedingte Veränderung | 0 |
| | | Verbesserte Abstimmung mit regionalem öV | 2 |
| | | keine variantenbedingte Veränderung | -1 |
| | | Reduktion der Anzahl Personen, welche das Auto benutzen, durch Verringerung der Attraktivität für den MIV und Veloverkehr durch Umwegfahrten. Attraktiv für öV, Fuss. | -1 |
| Entlastung vom Durchgangsverkehr | | | 0 |
| Entlastung vom Schienenverkehr | | | 0 |
| Sicherstellung der Anlieferung von Geschäften und Betrieben sowie des motorisierten Geschäftsverkehr | | | 1 |
| Anlieferung wird sichergestellt. | | | 0 |
| Verfügung des MIV im innerstädtischen Bereich | | | 1 |
| Tendenz zu Verflüssigung da Einrichtungsverkehr, gesteuerte Knoten | | | 0.0 |
| gewichtete Nutzenpunkte total | | | 0.0 |



Faktenblatt – Familie 17 „Status Quo+, Variante 1 (via Güterstrasse)“

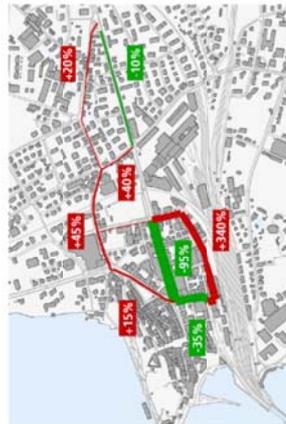


Untersuchte Variante

Diese Variante sieht die Führung des Verkehrs im Gegenverkehr vor. Die Knoten sind lichtsinalgesteuert, an den Einfallssachsen ist eine Dosierung auf dem heutigen Niveau erforderlich. Der Verkehr von der Unteren Bahnhofstr. in Richtung Neue Jonastr. wird via ausgebaute Güterstr. geführt. Damit kann die Belastung des heute 4-armigen Knotens Cityplatz auf zwei 3-armige Knoten verteilt und die Leistungsfähigkeit gesteigert werden. Der Abschnitt auf der Neuen Jonastr. zwischen Cityplatz und Knoten Kniestr. wird vom Verkehr deutlich entlastet, die Aufwertung des Strassenraums wird möglich. Es handelt sich um eine innerstädtische Optimierung, die Rückschau an den Dostierstellen bleiben bestehen.

Beteiligte Akteure / Zeithorizont

Stadt Rapperswil-Jona, Kanton St. Gallen, VZO / mittelfristiger Zeithorizont



Verkehrliche Wirkung (Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) im Jahr 2030)

Die Verteilung der Verkehrsbelastung des Knotens Cityplatz auf zwei Knoten bewirkt eine Reduktion des Verkehrs auf der Unteren Bahnhofstr. um 35%. Die Neue Jonastr. auf dem Abschnitt zwischen Cityplatz und Knoten Kniestr. wird vom Durchgangsverkehr und damit um 95% entlastet. Die ausgebaute Güterstr. erfährt dadurch eine sehr starke Verkehrszunahme. Die Obere Bahnhofstr. und die Alte Jonastr. Wird ebenfalls um 15-45% zusätzlich belastet.

Fachliche Detailbewertung

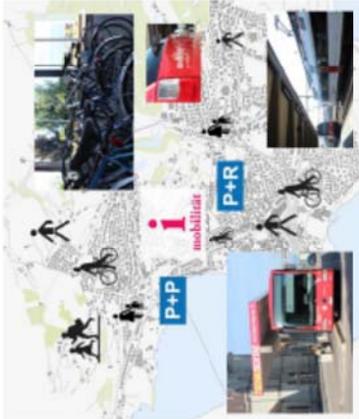
| Bereich | Gewicht | Ziel | Nutzenpunkte |
|--|---------|---|--------------|
| Stadtraum | 19% | Reduktion Trennwirkung der Hauptachsen in Abhängigkeit der Nutzungsansprüche | 0 |
| | | Reduktion von Schleichverkehr in den Quartieren | 0 |
| | | Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum von Jona und Rapperswil | 0 |
| | | Entlastung Neue Jonastrasse, Belastung Güterstrasse | 0 |
| | | Reduktion der Lärmbelastung für die Bevölkerung | 0 |
| | | Reduktion der Luftbelastung für die Bevölkerung | 0 |
| Fussverkehr | 13% | Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Versorgung, des öffentlichen Lebens und des Tourismus sowie der ansässigen Betriebe mit allen Verkehrsmitteln | 1 |
| | | keine Veränderung der Erreichbarkeit für den MIV, ÖV profitiert. | 1 |
| | | Erhöhung der Anzahl Personen, welche zu Fuss gehen, durch Neue Jonastrasse wird massgeblich entlastet. | 1 |
| Veloverkehr | 22% | Verbesserung der Infrastrukturen für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen | 1 |
| | | grosszügige Platzverhältnisse auf der Neuen Jonastrasse schaffen Potenzial für Verbesserung der Infrastruktur für Menschen mit Mobilitätsbehinderung | 1 |
| öV | 20% | Erhöhung der Anzahl Personen, welche das Velo benutzen, durch Verschlechterung der Situation auf der Güterstrasse, Attraktivitätssteigerung auf Neuer Jonastrasse, jedoch insgesamt flüssigerer Verkehrsfluss | 2 |
| | | Erhöhung der Anzahl Personen, welche den Stadbus benutzen, durch Erhöhung der Zuverlässigkeit durch Busspuren und Buspriorisierung (+2) | 0 |
| | | Erhöhung der Zuverlässigkeit durch Busspuren und Buspriorisierung (+2) | 0 |
| | | Konzentration der Buslinien auf Hauptachsen | 0 |
| MIV | 26% | keine variantenbedingte Veränderung | 0 |
| | | Minimierung der negativen Auswirkungen | 0 |
| | | keine variantenbedingte Veränderung | 0 |
| | | Verbesserte Abstimmung mit regionalem ÖV | 2 |
| MIV | 26% | keine variantenbedingte Veränderung | 0 |
| | | Reduktion der Anzahl Personen, welche das Auto benutzen, durch Attraktivitätssteigerung für ÖV und LV. | 0 |
| | | Entlastung vom Durchgangsverkehr | -1 |
| | | Entlastung vom Schwenverkehr | 0 |
| | | Sicherstellung der Anlieferung von Geschäften und Betrieben sowie des motorisierten Geschäftswahrs | 0 |
| | | Anlieferung wird sichergestellt. | 0 |
| Verteilung des MIV im innerstädtischen Bereich | | | 0.6 |
| keine Veränderung | | | 0.6 |
| gewichtete Nutzenpunkte total | | | 0.6 |

Bewertung

| Investitionskosten inkl. MWSt (Kostengenaugigkeit +/- 30%) | Gewichtete Nutzenpunkte total | Nutzenpunkte pro Mia. CHF Investitionskosten |
|---|-------------------------------|--|
| 16 Mio. CHF | 0.6 | 37.500 |
| Knoten- und Strassenumbauten, Projektierung, Bauleitung und Unvorhergesehenes. Nicht berücksichtigt sind Anpassungen der Werkleitungen, Landwerb, aufwändige Strassenraumgestaltung, Kostenstand 2013 | | |



Faktenblatt – Familie 19 „Struktur- und Verhaltensänderungen zur Mobilitätsreduktion“



Untersuchte Variante

Diese Variante sieht Massnahmenpakete vor, das Verkehrsverhalten der Personen sowie die strukturellen Rahmenbedingungen beeinflussen sollen. Folgende Massnahmen sind vorgesehen: Mobilitätsberatung, Informationskampagnen, Bewusstseinsbildung, Langsamverkehrsförderung (Abstellplätze, E-Bike-Ladestationen, Velo-Verleih, etc.), ÖV-Förderung und -Ausbau (Taktverdichtung, neue Bushaltestellen und -linien, Eigentrassierung, etc.), Einschränkungen MVV (Fussgänger, Velo, Busachsen oder -zonen), P+R und B+R, Carsharing, Carpooling, Fahrgemeinschaften, Jobtickets, Mobilitätsboni, Lenkungsabgaben, Homeoffices sowie raumplanerische Massnahmen.

Beteiligte Akteure / Zeithorizont

Stadt Rapperswil-Jona, Kanton St. Gallen, VZO / kurz- bis langfristiger Zeithorizont (Daueraufgabe)

Verkehrliche Wirkung (Durchschnittlicher täglicher Verkehr [DTV] im Jahr 2030)

Es wird geschätzt, dass mit den im Variantenbeschrieb genannten Massnahmen der Binnerverkehr um 5-7% und der Ziel-Quellverkehr um 8-11% gesenkt werden kann. Damit wird im gesamten Perimeter die Verkehrsbelastung flächendeckend um ca. 1-5% gesenkt. Lokal kann die Verkehrsreduktion auch etwas höher sein.



Bewertung

| | | |
|--|---|---------------|
| Kosten | Nutzenpunkte pro Mia. CHF Investitionskosten/Jahr | Nicht bekannt |
| Zur Umsetzung dieses Massnahmenpakets fallen primär laufende Kosten an (z.B. Taktverdichtung ÖV, raumplanerische Massnahmen, Mobilitätsberatung). Die für bauliche Massnahmen notwendigen Investitionen (z.B. Busspuren) können auf dem heutigen Stand der Planung nicht geschätzt werden. | Gewichtete Nutzenpunkte total | 2.1 |

| Bereich | Gewicht | Ziel | Nutzenpunkte |
|-------------------------------|---------|---|--------------|
| Stadtraum | 19% | Reduktion Trennwirkung der Hauptachsen in Abhängigkeit der Nutzungsanforderung | 0 |
| | | Reduktion von Schichtverkehr in den Quartieren | 1 |
| | | Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum von Jona und Rapperswil | 1 |
| | | Erhöhter Lebensqualität, aber nicht spürbar, negative Auswirkungen | 1 |
| Fussverkehr | 13% | Reduktion der Lärmbelastung für die Bevölkerung | 1 |
| | | Reduktion der Luftbelastung für die Bevölkerung | 0 |
| | | Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Versorgung, des öffentlichen Lebens und des Tourismus sowie der anreisigen Betriebe mit allen Verkehrsmitteln | 0 |
| | | keine Veränderung der Erreichbarkeit | 0 |
| Veloverkehr | 22% | Erhöhung der Anzahl Personen, welche zu Fuss gehen, durch Raumplanerische Massnahmen (z.B. Schaffung von Quartierläden) Sondern kurze Wege zu Fuss. | 3 |
| | | Verbesserung der Infrastruktur für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen | 1 |
| ÖV | 20% | Raumplanerische Massnahmen (z.B. Schaffung von Quartierläden) Sondern kurze Wege für mobilitätshinderte Menschen. | 3 |
| | | Erhöhung der Anzahl Personen, welche das Velo benützen, durch Veloverleih, Pumpstation, Abstellplätze, etc. fördern den Veloverkehr. | 5 |
| | | Erhöhung der Anzahl Personen, welche den Sackbus benützen, durch Tabwidmung, Eigenfinanzierung, Mobilitätsberatung, etc. | 0 |
| | | Konzentration der Budgeten auf Hauptachsen | 0 |
| MIV | 25% | keine veränderbedingte Veränderung | 0 |
| | | Minimierung der negativen Auswirkungen | 0 |
| | | keine veränderbedingte Veränderung | 3 |
| | | Maassnahmen zur Verbesserung der Abstimmung mit dem regionalen ÖV | 6 |
| gewichtete Nutzenpunkte total | | Reduktion der Anzahl Personen, welche das Auto benützen, durch Werbung aller Massnahmen | 0 |
| | | Ersatzung vom Durchgangsverkehr | 0 |
| | | Erhöhung vom Schichtverkehr | 0 |
| | | Sicherstellung der Anbindung von Geschäften und Betrieben sowie der motorisierten Geschäftsverkehr | 0 |
| keine Veränderung | 0 | | |
| keine Veränderung | 0 | | |
| gewichtete Nutzenpunkte total | | | 2.1 |