

# Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040

Basisversion – Stand April 2022



Quelle: [www.eduwo.ch/bildungsmagazin](http://www.eduwo.ch/bildungsmagazin), abgerufen am 28.01.2021



# Impressum

<b>Auftraggeber</b>	Stadt Rapperswil-Jona Bau, Liegenschaften Tiefbau St. Gallerstrasse 40 8645 Jona
<b>Projektleiter</b>	Thomas Furrer, Ressortvorsteher, Bau, Liegenschaften (bis 31.12.2020) Christian Leutenegger, Ressortvorsteher, Bau, Liegenschaften (ab 01.01.2021)
<b>Projektgruppe</b>	Marcel Melliger, Projektleiter, Stv. Leiter Tiefbau Stefan Bischof, Leiter Fachbereich Tiefbau Andrea Frei Gschwend, Leiterin Fachstelle Kommunikation Pascal Hinder, Leiter Gross- und Spezialprojekte Kanton St. Gallen Michael Lutz, Verkehrsplaner, Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton St. Gallen Fabienne Perret, Unterstützung Projektleitung, EBP Schweiz AG Remo Baumberger, EBP Schweiz AG Andrina Pedrett, EBP Schweiz AG
<b>Projektnummer</b>	20067
<b>Datei</b>	20067_GVK Rapperswil-Jona_Schlussbericht_220304.docx
<b>Berichtversion</b>	13.04.2022
<b>Berichtverfasser</b>	Markus Hofstetter / markus.hofstetter@kontextplan.ch Pascal Humbert / pascal.humbert@kontextplan.ch Roland Uhler / roland.uhler@kontextplan.ch Larissa Wyss / larissa.wyss@kontextplan.ch
<b>Interne Freigabe</b>	Version 02.06.2021, Markus Hofstetter, 02.06.2021 Version 17.12.2021, Markus Hofstetter, 17.12.2021 Version 13.04.2022, Markus Hofstetter, 13.04.2022
	<b>Historie:</b> ...
<b>Genehmigung Auftraggeber</b>	Genehmigung ausstehend
	<b>Historie:</b> ...

Grundsätzlich wurde die geschlechtsneutrale Formulierung verwendet. In Ausnahmefällen, wo dies nicht möglich war, wurde auf die \*-Formulierung zurückgegriffen.



---

## Zusammenfassung

Bereits im Jahr 2003 hat die Stadt ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet, die sogenannte «Gesamtverkehrsoptimierung». Das zentrale Element der Gesamtverkehrsoptimierung war ein Stadttunnel zur Entlastung des Zentrums Rapperswil sowie der Nord-Süd-Achse, welcher jedoch im Jahr 2011 von der Stimmbewölkerung abgelehnt wurde. In einem breit angelegten partizipativen Prozess «Mobilitätszukunft» wurden neue Stossrichtungen eruiert und eine umfassende Mobilitätsstrategie mit verschiedenen Zeithorizonten festgelegt: Sofortmassnahmen, mittelfristige Massnahmen (oberirdische Optimierung), langfristige Massnahmen (Stadttunnel mit flankierenden Massnahmen). Seither wurden verschiedene Sofortmassnahmen umgesetzt und der Kanton hat im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung die Tunnelvariante «Stadttunnel Mitte» als Bestvariante eruiert. Auch die mittelfristigen Massnahmen wurden vertieft untersucht, insbesondere im Bereich der Güterstrasse. Aufgrund der baulichen Abhängigkeit zum Stadttunnel wurden die mittelfristigen Massnahmen jedoch zurückgestellt, bis der definitive Entscheid über den Bau eines Stadttunnel gefällt ist.

---

Auslöser

Mit dem Gesamtverkehrskonzept wird die Gesamtverkehrsoptimierung nach fast 20 Jahren weitergeführt resp. aktualisiert. Ziel ist, die Ausrichtung der Verkehrsplanung der Stadt für die nächsten Jahre bzw. Jahrzehnte zu definieren. Dabei steht eine ganzheitliche Betrachtung (Abstimmung Siedlung und Verkehr, Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden, Offenheit für künftige Entwicklungen) im Zentrum. Der Stadttunnel ist wiederum ein zentrales langfristiges Element, wobei bewusst verschiedene Zeithorizonte und Szenarien berücksichtigt werden, so dass das Gesamtverkehrskonzept auch unabhängig vom Stadttunnel bereits eine relevante Wirkung erzielen kann. Die Abstimmung mit den parallel laufenden Planungen (Ortsplanungsrevision, Zentrumsplanung Jona, Vorprojekt Stadttunnel) ist wichtig und bringt die aktuellen Anliegen im Sinne einer Gesamtkoordination zusammen.

---

Aufgabe

Das übergeordnete Ziel des Gesamtverkehrskonzept lässt sich unter dem Titel «Mobilität zuverlässig und sicher gestalten» zusammenfassen. Konkret heisst dies:

---

Übergeordnetes Ziel

### **Anteil des Autoverkehrs verringern**

- Netzausbau Fuss- und Veloverkehr; insbesondere auf den Hauptachsen
- Qualitätssteigerung öffentlicher Verkehr (Angebot und Pünktlichkeit)
- Mobilitätshubs an den Bahnhöfen Rapperswil, Jona, Blumenau und Kempraten
- Förderung innovativer Mobilitätsformen
- nachhaltige Parkplatz-Strategie

### **Autoverkehr verlagern**

- Stadttunnel für Durchgangsverkehr inkl. flankierender Massnahmen



## Autoverkehr verträglich gestalten

- Stadträumliche Aufwertungen / attraktive Strassenräume sowohl auf der Ost / West- und der Nord / Süde-Achse wie in den Zentren von Rapperswil und Jona
- Verkehrsberuhigungen

Die Stadt Rapperswil-Jona nimmt aktiv Einfluss auf die relevanten Faktoren der Verkehrsmittelwahl, beobachtet die verkehrliche Entwicklung laufend und lanciert zielführende Initiativen / Projekte.

Wie die Abstimmung mit den parallel laufenden Planungen ist auch der Einbezug der Bevölkerung wichtig. Im Rahmen von zwei partizipativen Workshops hatten die Mitglieder des Stadtforums die Möglichkeit, das Gesamtverkehrskonzept mitzugestalten bzw. Vorschläge anzubringen. Zusätzlich wird es im Rahmen der gemeinsamen Partizipation mit der Ortsplanungsrevision für die gesamte Bevölkerung die Möglichkeit geben, die beiden Planungen mitzugestalten.

## Analyse

Als Grundlage wurde der Umsetzungsstand der Massnahmen aus der Gesamtverkehrsoptimierung überprüft. Es zeigt sich, dass bereits viele Massnahmen umgesetzt wurden resp. in Planung sind und bald umgesetzt werden. Mit dem Stadttunnel und der Optimierung der Ost-West-Verbindung (Neue Jonastrasse, St. Gallerstrasse) konnten zwei wichtige Massnahmen, welche eine grosse Wirkung erzielen, aufgrund von Volksentscheiden bisher jedoch nicht umgesetzt werden. Weiterer Nachholbedarf gibt es noch bei der Lenkung des motorisierten Individualverkehrs, dem Mobilitätsmanagement bei Unternehmen und beim Umsetzungs- und Wirkungscontrolling der Massnahmen durch die Stadt. Bedeutende Verbesserungen konnten bei der Verkehrssicherheit, der Parkierung, dem öffentlichen Verkehr und in Bezug auf die Sensibilisierung der Bevölkerung erzielt werden.

Die Situationsanalyse des Gesamtverkehrskonzepts ist als Ergänzung bzw. Aktualisierung von bereits berücksichtigten Themen / Zahlen zu verstehen und hat nicht den selben Umfang wie in der Gesamtverkehrsoptimierung. Abhängig von ihrer Relevanz aus heutiger Sicht werden einzelne Themenbereiche unterschiedlich stark vertieft.

Die Gesamtbevölkerung hat in den letzten Jahren nur noch leicht zugenommen (+0.5% pro Jahr). In Bezug auf die Altersverteilung zeigt sich das klassische Bild, indem vor allem der Anteil der älteren Generation der über 65-jährigen zunimmt, während die Entwicklung der jüngeren Generation stagniert. Eine Stagnation zeigte sich in den vergangenen Jahren auch bei der Entwicklung der Arbeitsplätze.

Das Verkehrsaufkommen in der Stadt ist hoch, was sich auch in der Auswertung des aktuellen Verkehrsaufkommens (2017/18) zeigt. Ungefähr 27'000 Einwohnende und 17'000 Arbeitsplätze erzeugen ca. 240'000 Wege pro Tag. Rund die Hälfte dieser Wege wird mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Es zeigt sich, dass je peripherer die Lage ist, desto mehr wird der motorisierte Individualverkehr genutzt. Mit ungefähr 49% liegt der MIV-

---

Partizipation Bevölkerung

---

Auswertung GVO 03  
(vgl. Kapitel 2)

---

Basis Situationsanalyse  
GVO 03

---

Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung  
(vgl. Kapitel 3.2)

---

Verkehrsaufkommen  
Ist-Zustand  
(vgl. Kapitel 4.3)



Anteil des Modalsplits auf verhältnismässig hohem Niveau im Vergleich zu anderen Zentrumsgemeinden einer Agglomeration. Der Veloverkehr hat mit 22% den zweitgrössten Anteil am Modalsplit, gefolgt vom ÖV (17%) und dem Fussverkehr (12%).

Für das Jahr 2040 wird bei gleichbleibendem Modalsplit eine Zunahme des Gesamtverkehrsvolumens (Anzahl Wege pro Tag beim Ziel-, Quell- und Binnenverkehr) um 13% (+30'000 Wege pro Tag) erwartet. Diese Entwicklung basiert auf dem prognostizierten Bevölkerung- und Arbeitsplatzwachstum. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass ohne eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens die Entwicklungen aufgrund des vorgesehenen Nutzungsmixes tendenziell zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führen.

Übergeordnet wird die Stadt nach Norden und Osten an die Nationalstrasse N15 angebunden. Diese bildet ein Rückgrat im Strassennetz und hat ein eher regionales Einzugsgebiet. Von Süden kommt aufgrund der räumlichen Gegebenheiten dem Seedamm als kantonale Hauptverbindungsstrasse eine grosse Bedeutung zu, welcher ein grosses Einzugsgebiet hat und viele MIV-Fahrten bündelt. Der Verkehr, welcher durch diese übergeordneten Achsen in die Stadt und wieder heraus geführt wird, erzeugt eine hohe Verkehrsbelastung in den beiden Zentren. Die Siedlungsverträglichkeit ist dadurch insbesondere auf den Hauptverbindungsstrassen in einigen Abschnitten nicht gegeben. Der Durchgangsverkehr spielt dabei auf den Verbindungen Seedamm-Rütistrasse und Seedamm-Zürcherstrasse eine grosse Rolle. Auf den anderen Verbindungen ist der Durchgangsverkehr klar von untergeordneter Bedeutung. Allerdings hat auch der Quell-/Zielverkehr einen bedeutenden Anteil, welcher unter anderem durch die attraktiven Parkierungsbedingungen begünstigt wird.

In der Stadt gibt es wenig Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen. Zudem sind zu den meisten bereits Massnahmen in Planung resp. der Umsetzung. Im Fokus steht vor allem noch die Neue Jonastrasse sowie die Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. Weiter wurden diverse Verkehrsberuhigungsmassnahmen (z.B. Horizontalversätze) und Temporegimiereduktionen (z.B. Tempo-30-Zonen) bereits umgesetzt. Auch dadurch konnte die Verkehrssicherheit teilweise erhöht und der Verkehrsdruck in den Wohnquartieren reduziert werden.

Das Angebot im öffentlichen Verkehr ist grundsätzlich gut. Ein Grossteil des Siedlungsgebiets ist mindestens mit der ÖV-Güteklasse C erschlossen. Punktuell sind insbesondere in peripheren Lagen Angebotsverbesserungen zu prüfen. Aufgrund von hohen Verlustzeiten bei den Bussen können jedoch die Anschlüsse an die S-Bahnen und Regionalzüge oft nicht gewährleistet werden, wodurch die Betriebsstabilität nicht immer gewährleistet ist.

Im Bereich Fuss- und Veloverkehr besteht mit dem Fuss- und Veloverkehrskonzept (2019) bereits eine gute Grundlage. Die grössten Defizite gibt es bei den Fuss- und Veloverkehrsquierungen zudem gibt es noch diverse Netzlücken und Optimierungsbedarf bei den bestehenden Infrastrukturen. Der aufgeführte Handlungsbedarf vom Fuss- und Veloverkehrskonzept sowie die geplanten Massnahmen werden in die Überlegungen einbezogen.

Das Strassennetz mit seiner oft mangelhaften feinmaschigen Vernetzung weist Verbesserungspotenzial auf, insbesondere in Bezug auf die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Auf den Hauptachsen ist der MIV dominant.

---

Verkehrsaufkommen  
Trendzustand 2040  
(vgl. Kapitel 5.3)

---

Motorisierter  
Individualverkehr  
(vgl. Kapitel 3.4)

---

Verkehrssicherheit  
(vgl. Kapitel 3.7)

---

Öffentlicher Verkehr  
(vgl. Kapitel 3.5)

---

Fuss- und Veloverkehr  
(vgl. Kapitel 3.6)

---

Strassenraum  
(vgl. Kapitel 3.8)



Aufenthaltorte finden sich in der Konsequenz kaum entlang dieser Strassen, wodurch diese in ihrer sozialen Dimension geschwächt werden. Die Strassen weisen kaum eine eigenständige Identität auf. Insbesondere einzelne wichtige Orte könnten bezüglich der Gestaltung gestärkt werden.

## Handlungsbedarf, Ziele und Strategien

Anhand der Situationsanalyse und Trendentwicklung wurde der Handlungsbedarf ermittelt sowie spezifische Ziele und Strategien entwickelt. Dabei wurde jeweils nach den sechs Themenfeldern Stadtraum, Gesamtverkehr, Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr unterschieden.

Das Zielsystem des Gesamtverkehrskonzepts basiert auf der Vision aus der Mobilität Zukunft: «Hohe Lebensqualität durch nachhaltiges Mobilitätsverhalten und eine für die Bevölkerung und Wirtschaft verträgliche Abwicklung des Verkehrs». Diese Vision stimmt auch mit dem übergeordneten Ziel «Mobilität zuverlässig und sicher gestalten» überein.

Zudem wurden übergeordnet zu den einzelnen Zielen, welche inhaltliche Vorgaben machen, Grundsätze definiert. Diese Grundsätze leiten sich aus der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St. Gallen ab und machen ausschliesslich Angaben auf der Meta-Ebene in Bezug auf den Prozess resp. die Umsetzung<sup>1</sup>.

Ergänzend zu den Zielen und Strategien wurde ein Zielbild entwickelt. Dieses Zielbild nimmt Bezug auf die einzelnen Strassenachsen und stellt den verkehrlichen Zielzustand für das Jahr 2040 dar sowie die Bedeutung von einzelnen Achsen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Insbesondere wird aufgezeigt, wie die frei werdenden Kapazitäten durch den Stadttunnel genutzt werden können und welche Achsen davon profitieren. Zudem werden die Ansprüche der Verkehrsmittel auf diese Strassenachsen erläutert.

Vision

Grundsätze  
(vgl. Kapitel 7.2)

Zielbild  
(vgl. Kapitel 7.3)



Ausschnitt Zielbild Rapperswil-Jona

<sup>1</sup> Mit den Grundsätzen werden nicht alle Oberziele der GVS abgedeckt.



## Massnahmen und Wirkung

---

Zur Erreichung von Zielen und Strategien wurden zu den sechs Themenfeldern total 20 Massnahmen erarbeitet. Es handelt sich sowohl um Push-Massnahmen (Einschränkungen insbesondere für den motorisierten Individualverkehr) als auch um Pull-Massnahmen (Angebotsverbesserung öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr), welche darauf ausgerichtet sind, die 4V-Strategie (vermeiden, verlagern, verträglich abwickeln, vernetzen) als Grundsatz einer nachhaltigen Mobilität umzusetzen.

Das Gesamtverkehrskonzept ist darauf ausgerichtet, im Szenario «mit Stadttunnel» dessen Nutzen und die Wirkung in den beiden Zentren Rapperswil und Jona sowie auf den oberirdischen Hauptachsen (Zürcher-, Rüti-, Holz- wiesstrasse, etc.) zu maximieren und diese langfristig vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Dazu sind bauliche und organisatorische Massnahmen auf den entlasteten Strassen notwendig, sogenannte flankierende Massnahmen. Zusätzlich zu den 20 Massnahmen wurden daher noch vier flankierende Massnahmen entwickelt.

Das umfassende Massnahmenkonzept hat Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, der Beschäftigten, den Besuchenden, etc. und somit auf die Verkehrsentwicklung bis 2040. Es wird angenommen, dass sich das Gesamtverkehrsvolumen (Anzahl Wege pro Tag beim Ziel-, Quell- und Binnenverkehr) nicht verändert und analog zum Trendszenario ohne GVK-Massnahmen um 13% wächst. Jedoch wird mit den GVK-Massnahmen der Modalsplit beeinflusst. Gemäss eigener Abschätzung auf Basis von Erfahrungswerten (Veränderung je Verkehrsträger und Zelle) kann das Wachstum der Anzahl MIV-Wege pro Tag nahezu plafoniert werden (+1% gegenüber Ist-Zustand). Gleichzeitig erhöht sich das Wachstum beim öffentlichen Verkehr um 19 Prozentpunkte (+34% gegenüber Ist-Zustand), beim Veloverkehr um 21 Prozentpunkte (+32% gegenüber Ist-Zustand) und beim Fussverkehr um 5 Prozentpunkte (+13% gegenüber Ist-Zustand).

Die Grundannahme des Gesamtverkehrskonzepts ist, dass es langfristig einen Stadttunnel geben wird. Jedoch hat das Vorhaben «Stadttunnel» bereits eine lange Planungsgeschichte. Unter anderem hat die Stimmbevölkerung im Jahr 2011 eine erste Lösung an der Urne abgelehnt. Dies soll sich mit dem ganzheitlichen Planungsansatz, wie er mit dem vorliegenden Gesamtverkehrskonzept und der Abstimmung mit der Ortsplanungsrevision verfolgt wird, nicht noch einmal wiederholen. Diverse Massnahmen sind grundsätzlich unabhängig vom Stadttunnel umsetzbar. Deren Wirkung fällt ohne Stadttunnel jedoch deutlich geringer aus. Zudem sind die Gestaltungsspielräume auf den oberirdischen Strassen aufgrund des weiterhin hohen MIV-Verkehrsaufkommens gering, sodass in vielen Fällen aufgrund der mangelnden Platzverhältnisse nur Minimallösungen möglich sind. Auch die städtebaulichen Herausforderungen können ohne Stadttunnel nicht gelöst werden.

Für eine erfolgreiche Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts ist es besonders wichtig, dass das Controlling der Massnahmen zukünftig durchgeführt wird. Dazu wurde auch eine spezifische Massnahme erarbeitet. Zudem müssen die geplanten Massnahmen in den übergeordneten Prozessen und Planungen berücksichtigt und integriert werden, wie beispielsweise der Projektierung des Stadttunnels oder dem Agglomerationsprogramm Obersee der 5. Generation.

---

Massnahmen  
(vgl. Kapitel 8)

---

FlaMa

---

Wirkung Massnahmen  
(vgl. Kapitel 10)

---

Szenario Umsetzung GVK  
ohne Stadttunnel  
(vgl. Kapitel 9)

---

Umsetzung  
(vgl. Kapitel 11)



---

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1. Ausgangslage</b>	<b>14</b>
1.1 Kontext und Vorgeschichte	14
1.2 Aufgabe und Projektziele	14
1.3 Herausforderungen	15
1.4 Perimeter	16
1.5 Beteiligte und Vorgehen	16

---

<b>2. Auswertung Gesamtverkehrsoptimierung 2003</b>	<b>18</b>
2.1 Vorgehen	18
2.2 Verkehrssicherheit	19
2.3 Parkierung	19
2.4 Lenkung MIV	19
2.5 Verbesserung Angebot öffentlicher Verkehr	19
2.6 Netzlücken Fuss- und Veloverkehr schliessen	20
2.7 Abstimmung Siedlung und Verkehr / Innenentwicklung	20
2.8 Erhöhung Aufenthaltsqualität	20
2.9 Mobilitätsmanagement	20
2.10 Kommunikation und Controlling	21

---

<b>3. Situationsanalyse</b>	<b>22</b>
3.1 Raumplanerische Grundlagen	22
3.2 Siedlung und Wirtschaft	28
3.3 Pendlerströme	31
3.4 Motorisierter Individualverkehr	34
3.5 Öffentlicher Verkehr	44
3.6 Fuss- und Veloverkehr	47
3.7 Verkehrssicherheit	50
3.8 Strassenraum	51

---

<b>4. Verkehrsaufkommen IST-Zustand (2017/2018)</b>	<b>53</b>
4.1 Gebietseinteilung	53
4.2 Vorgehen Mobilitätstabelle	54
4.3 Verkehrsaufkommen und Modalsplit IST-Zustand (2017/2018)	56

---

<b>5. Analyse Trendzustand 2040</b>	<b>59</b>
5.1 Megatrends	59
5.2 Siedlungsentwicklung	61
5.3 Verkehrsentwicklung	62

---

<b>6. Handlungsbedarf</b>	<b>65</b>
6.1 Stadtraum	65
6.2 Gesamtverkehr	66
6.3 Fussverkehr	67
6.4 Veloverkehr	68
6.5 Öffentlicher Verkehr	70
6.6 Motorisierter Individualverkehr	71
6.7 Allgemeiner Handlungsbedarf	72



<b>7. Ziele und Strategie des Gesamtverkehrskonzeptes</b>	<b>73</b>
7.1 Aufbau	73
7.2 Grundsätze	74
7.3 Zielbild Strassenachsen	74
7.4 Stadtraum – Ziele und Strategien	78
7.5 Gesamtverkehr – Ziele und Strategien	80
7.6 Fussverkehr – Ziele und Strategien	81
7.7 Veloverkehr – Ziele und Strategien	82
7.8 Öffentlicher Verkehr – Ziele und Strategien	83
7.9 Motorisierter Individualverkehr – Ziele und Strategien	84
7.10 Übergeordnete Strategien	85
<b>8. Massnahmen</b>	<b>86</b>
8.1 Übergeordnete Massnahmen	86
8.2 Ausbau- und Sanierungsprojekte	87
8.3 Massnahmen Gesamtverkehrskonzept	88
<b>9. Szenario Umsetzung GVK ohne Stadttunnel</b>	<b>170</b>
9.1 FlaMa01: Zentrum Rapperswil	170
9.2 FlaMa02: Zürcherstrasse (Stadthofplatz – Rütistrasse)	171
9.3 FlaMa03: Rütistrasse (Holzwiesstrasse – Zürcherstrasse) und Holzwiesstrasse	172
9.4 FlaMa04: Übergeordnete Verkehrslenkung	172
9.5 Verschärfung der weiteren Massnahmen	173
<b>10. Wirkung der Massnahmen auf die Verkehrsentwicklung 2040</b>	<b>174</b>
10.1 Wirkung GVK-Massnahmen auf die Verkehrsentwicklung 2040	174
10.2 Wirkung Szenario Umsetzung GVK ohne Stadttunnel auf die Verkehrsentwicklung 2040	177
<b>11. Umsetzung</b>	<b>179</b>
11.1 Umsetzungsplan	179
11.2 Monitoring und Controlling	182
11.3 Inputs für andere Prozesse / Planungen	182
<b>Anhang</b>	<b>185</b>

## Anhang

Anhang 1	Zielbild Strassenachsen
Anhang 2	Massnahmenkarte
Anhang 3	Wirkung jeder Massnahme auf das Mobilitätsverhalten



## Quellenverzeichnis

1. **asa AG.** Buskonzept ZürichseeLinth 2024. Modul B, Stadtbuss Rapperswil-Jona. Rapperswil-Jona, Oktober 2021
2. **asa AG.** Anpassung Buskonzept Stadt Rapperswil-Jona. Frequenzen 2018. Rapperswil, 30. Januar 2020
3. **asa AG.** Fuss- und Veloverkehrskonzept. Rapperswil, 21. November 2019
4. **asa AG.** ÖV-Konzept Rapperswil-Jona. Zusammenfassung. Rapperswil, 2009
5. **asa AG.** Übersicht Umsetzung Tempo-30-Zonen / Verkehrsberuhigung, Situation 1:15'000. Rapperswil, 18. Oktober 2017
6. **Bundesamt für Statistik.** Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde. Gemeindestand 2018. Bern, 3. Dezember 2020
7. **Bundesamt für Statistik, Aufbereitung und Berechnung: Fachstelle für Statistik Kanton St. Gallen.** Ständige Wohnbevölkerung und Beschäftigte nach Zonen. Rapperswil-Jona. St. Gallen, August 2019
8. **Bundesamt für Statistik.** Arbeit und Erwerb. Definitionen. Neuchâtel, Januar 2017
9. **EBP.** Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona. Ergebnisse der Nummernschilderhebung vom November 2012. Ergänzte Fassung vom 4. Juli 2013. Zürich, 4. Juli 2013
10. **EBP.** Gesamtverkehrsoptimierung. Schlussbericht Konzept. Zürich, 12. November 2003
11. **EBP.** Gesamtverkehrsoptimierung. Situationsanalyse und Handlungsbedarf. Zürich, 31. Juli 2002
12. **Kanton St. Gallen.** Gesamtverkehrsstrategie. St. Gallen, August 2017
13. **Kanton St. Gallen Amt für öffentlichen Verkehr und Tiefbauamt.** ÖV-Behinderung im Strassenverkehr. Zürich, 13. Juli 2017
14. **Kanton St. Gallen Amt für Raumentwicklung und Geoinformation.** Richtplan Kanton St. Gallen. St. Gallen, Stand September 2020
15. **Kanton St. Gallen Baudepartement Tiefbauamt.** Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona. Zweckmässigkeitsbeurteilung. Kurzbericht. St. Gallen, 28. August 2018
16. **Kanton St. Gallen Baudepartement Tiefbauamt.** Verkehrsmodell Obersee. St. Gallen, 2010
17. **Ramboll.** WHIMPACT - Insights from the world's first Mobility-as-a-Service (MaaS) system. 2019
18. **Rapp Trans AG.** öV-Behinderungen im Strassenverkehr, Schlussbericht. Zürich, 13. Juli 2017
19. **Stadt Rapperswil-Jona.** Kommunaler Richtplan Rapperswil-Jona. St. Gallen, 18. Januar 2010
20. **Stadt Rapperswil-Jona.** Legislaturziele 2017-2020. Jona, 30. Oktober 2017
21. **Stadt Rapperswil-Jona.** Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona. Strategie des Stadtrats zum weiteren Vorgehen. Rapperswil, 31. März 2014
22. **Stadt Rapperswil-Jona.** Parkierungs- und Parkgebühren-Reglement, SRRJ 711.001. Rapperswil, 14. April 2009
23. **Stadt Rapperswil-Jona.** Parkplatzbedarfs-Reglement, SRRJ 711.003. Rapperswil, 7. Mai 2010
24. **Verein Agglo Obersee.** Agglomerationsprogramm 4. Generation. Zürich, Stand 31. April 2021
25. **Zukunftsinstitut.** Megatrend-Map. Megatrend-Dokumentation. Deutschland, 2018



## Abbildungen

Abbildung 1: Perimeter GVK	16
Abbildung 2: Projektorganisation GVK	16
Abbildung 3: Vorgehen GVK	17
Abbildung 4: Umsetzungsstand Massnahmen für eine bessere Verkehrssicherheit	19
Abbildung 5: Umsetzungsstand Massnahmen in Bezug auf die Parkierung	19
Abbildung 6: Umsetzungsstand Massnahmen zur Lenkung des MIV	19
Abbildung 7: Umsetzungsstand Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Angebots	19
Abbildung 8: Umsetzungsstand Massnahmen zur Netzlücken-Schliessung beim VV und FV	20
Abbildung 9: Umsetzungsstand Massnahmen zur Abstimmung Siedlung und Verkehr/Innenentwicklung	20
Abbildung 10: Umsetzungsstand Massnahmen für die Erhöhung der Aufenthaltsqualität	20
Abbildung 11: Umsetzungsstand Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement	20
Abbildung 12: Umsetzungsstand Massnahmen im Bereich Kommunikation (links) / Controlling (rechts)	21
Abbildung 13: Verkehrsbelastung im Referenzzustand 2030	26
Abbildung 14: Verkehrsbelastung der Variante «Stadttunnel Mitte unterirdisch» im Jahr 2030	27
Abbildung 15: Grossräumige Differenzbetrachtung Variante «Stadttunnel Mitte unterirdisch»	27
Abbildung 16: Siedlungsentwicklung von Rapperswil-Jona (1921, 1966, 1996)	28
Abbildung 17: Bevölkerungsentwicklung 1950-2017	29
Abbildung 18: Einwohnerdichte und Schwerpunkte Rapperswil-Jona	29
Abbildung 19: Demographische Entwicklung der Bevölkerungszahlen (Grafik: Eckdaten.ch)	30
Abbildung 20: Arbeitsplatzentwicklung 2011-2017	30
Abbildung 21: Arbeitsplatzdichte inklusive Schwerpunkte	31
Abbildung 22: Wegpendler (Grafik Eckhaus)	32
Abbildung 23: Zupendler (Grafik Eckhaus)	32
Abbildung 24: Strassenklassierung mit entsprechendem DWV (eigene Grafik)	34
Abbildung 25: Anteile der Verkehrsströme der Verkehrsarten auf den Hauptachsen	35
Abbildung 26: Relative Verteilung des werktäglichen Verkehrs Seedamm stadteinwärts (DWV: 13'600 Fz/d)	37
Abbildung 27: Relative Verteilung des werktäglichen Verkehrs Seedamm stadtauswärts (DWV: 13'100 Fz/d)	37
Abbildung 28: Relative Verteilung des werktäglichen Verkehrs St. Gallerstrasse stadteinwärts (DWV: 8'000 Fz/d)	38
Abbildung 29: Relative Verteilung des werktäglichen Verkehrs St. Gallerstrasse stadtauswärts (DWV: 8'000 Fz/d)	38
Abbildung 30: Relative Verteilung des werktäglichen Verkehrs Kempraten stadteinwärts (DWV: 5'000 Fz/d)	39
Abbildung 31: Relative Verteilung des werktäglichen Verkehrs Kempraten stadtauswärts (DWV: 5'000 Fz/d)	39
Abbildung 32: Relative Verteilung des werktäglichen Verkehrs Hüllistein stadteinwärts (DWV: 11'200 Fz/d)	40
Abbildung 33: Relative Verteilung des werktäglichen Verkehrs Hüllistein stadteinwärts (DWV: 11'200 Fz/d)	40
Abbildung 34: Verkehrsbelastung MIV - DTV 2010	41
Abbildung 35: Umsetzung- und Planungsstand Verkehrsberuhigungsmassnahmen (eigene Grafik)	43
Abbildung 36: Netzplan Stadtbus Rapperswil-Jona	44
Abbildung 37: Netzplan öffentlicher Verkehr inkl. Schwachstellen gemäss [18]	45
Abbildung 38: ÖV-Güteklassen	47
Abbildung 39: Ausschnitt Netzplan Veloverkehr	49
Abbildung 40: Ausschnitt Netzplan Fussverkehr	49
Abbildung 41: Übersicht Unfallschwerpunkte (USP) und Unfallhäufungsstellen (UHS) Zeitraum 2016-2018 gemäss [24]	50
Abbildung 42: Annäherung an das Netz und das System der Strassenräume	51



Abbildung 43: Aufenthaltsqualitäten	52
Abbildung 44: 30 Teilgebiete auf Basis Zellen VMO	53
Abbildung 45: Benennung der einzelnen Teilgebiete	54
Abbildung 46: Bevölkerung und Beschäftigte IST-Zustand (2017/2018)	54
Abbildung 47: Vorgehensschema Mobilitätstabelle	55
Abbildung 48: Modalsplit Anzahl Wege pro Tag IST-Zustand (2017/2018)	56
Abbildung 49: Verkehrsanteile und Verkehrserzeugung MIV IST-Zustand (2017/2018)	56
Abbildung 50: Verkehrsanteile und Verkehrserzeugung ÖV IST-Zustand (2017/2018)	57
Abbildung 51: Verkehrsanteile und Verkehrserzeugung Veloverkehr IST-Zustand (2017/2018)	57
Abbildung 52: Verkehrsanteile und Verkehrserzeugung Fussverkehr IST-Zustand (2017/2018)	58
Abbildung 53: Städtevergleich Modalsplit nach Wohnortprinzip (Mikrozensus 2015)	58
Abbildung 54: Bevölkerungsentwicklung 2040 pro Teilgebiet	61
Abbildung 55: Arbeitsplatzentwicklung 2040 pro Teilgebiet	62
Abbildung 56: Entwicklung Verkehrsaufkommen Anzahl Wege pro Tag DWV 2040	62
Abbildung 57: Verkehrsentwicklung Teilgebiet L3 Blumenau/Schachen	63
Abbildung 58: Verkehrsentwicklung Teilgebiet K1 HSR/Kinderzoo	64
Abbildung 59: Verkehrsentwicklung Teilgebiet K3 Busskirch/Südquartier/Weiden	64
Abbildung 60: Aufbau Zielsystem GVK	73
Abbildung 61: Ausschnitt Zielbild Strassenachsen für Rapperswil-Jona (vgl. Anhang 1)	74
Abbildung 62: Ansprüche der Verkehrsmittel auf den Strassenabschnitten (Abbildung zu Tabelle 6)	76
Abbildung 63: Entwicklung Verkehrsaufkommen Anzahl Wege pro Tag DWV 2040	175
Abbildung 64: Modalsplit 2040 ohne Veränderung des Mobilitätsverhaltens (links) und mit Veränderung des Mobilitätsverhaltens (rechts)	175
Abbildung 65: Verkehrsentwicklung Teilgebiet L3 Blumenau/Schachen mit Veränderung des Mobilitätsverhaltens	176
Abbildung 66: Verkehrsentwicklung Teilgebiet J Altstadt/Neustadt mit Veränderung des Mobilitätsverhaltens	176
Abbildung 67: Verkehrsentwicklung Teilgebiet K1 HSR/Kinderzoo mit Veränderung des Mobilitätsverhaltens	177
Abbildung 68: Wirkung der GVK-Massnahmen (Anzahl Wege pro Tag) mit und ohne Stadttunnel	178
Abbildung 69: Regelkreisläufe Monitoring und Controlling	184

---

## Tabellen

Tabelle 1: Übersicht Pendlerverkehr aus vergleichbaren Städten	33
Tabelle 2: Verkehrsbelastungen und Aufteilung der Verkehrsströme an den Hauptachsen (Quelle: EBP)	35
Tabelle 3: Verkehrsbelastungen und Aufteilung der Verkehrsströme an den Hauptachsen (Quelle: EBP)	36
Tabelle 4: Megatrends mit Relevanz für Rapperswil-Jona	60
Tabelle 5: Bewertungskriterien für die Ansprüche der Verkehrsmittel auf den Strassenabschnitten	76
Tabelle 6: Ansprüche der Verkehrsmittel auf den Strassenabschnitten	77



---

## Abkürzungen

AP	Agglomerationsprogramm
asa AG	Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (MO-SO)
DV	Durchgangsverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werkverkehr (MO-FR)
EG	Erdgeschoss
FäG	Fahrzeugähnliche Geräte
FlaMa	Flankierende Massnahmen
FV	Fussverkehr
Fz/d	Fahrzeuge pro Tag
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVO	Gesamtverkehrsoptimierung
KXP	Kontextplan
LSA	Lichtsignalanlage
MaaS	Mobility as a Service
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NSE	Nummernschilderhebung
OPR	Ortsplanungsrevision
ÖV	Öffentlicher Verkehr
QZV	Quell-/ Zielverkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz
SMU	Stadttunnel Mitte unterirdisch
UHS	Unfallhäufungsstellen
USP	Unfallsschwerpunkte
VM0	Verkehrsmodell
VV	Veloverkehr
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung



# 1. Ausgangslage

## 1.1 Kontext und Vorgeschichte

---

Bereits im Jahr 2003 wurde für Rapperswil-Jona ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) erarbeitet, die sogenannte «Gesamtverkehrsoptimierung (GVO) 03» [10]. Das Denken im funktionalen Raum (gemeindeübergreifend – da noch vor der Fusion) und mit einer ganzheitlichen Perspektive (Abstimmung Siedlung und Verkehr, Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel) kann aus heutiger Sicht als fachlich sehr vorbildlich angesehen werden. Der damals geplante Stadttunnel als zentrale Massnahme zur Entlastung der Nord-Süd-Achse wurde jedoch 2011 von der Stimmbevölkerung abgelehnt. In einem breit angelegten partizipativen Prozess «Mobilitätszukunft» wurden verschiedene Stossrichtungen eruiert und eine neue Mobilitätsstrategie mit verschiedenen Zeithorizonten festgelegt: Sofortmassnahmen, mittelfristige Massnahmen («oberirdische Optimierungen») und als langfristige Option eine Tunnellösung mit flankierenden Massnahmen (FlaMa). Seither wurden verschiedene Sofortmassnahmen umgesetzt und der Kanton hat im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) die Tunnelvariante «Stadttunnel Mitte unterirdisch» (SMU) als Bestvariante eruiert [15]. Auch die mittelfristigen Massnahmen wurden vertieft untersucht, insbesondere im Bereich der Güterstrasse. Aufgrund der baulichen Abhängigkeit mit dem Stadttunnel wurden die mittelfristigen Massnahmen jedoch zurückgestellt, bis der definitive Entscheid zum Bau eines Stadttunnel gefällt ist. Die Erarbeitung des Vorprojekts Stadttunnel seitens des Kantons St. Gallen ist noch offen. Eine enge Koordination mit dem vorliegenden neuen GVK und der Ortsplanungsrevision (OPR) ist dabei vorgesehen, wobei eine allfällige Auflage und Urnenabstimmung des Tunnelprojektes gemäss Art. 35 frühestens nach dem abschliessenden Meinungsbild zum Stadttunnel erfolgt.

## 1.2 Aufgabe und Projektziele

---

Mit dem GVK 2040 soll die GVO 03 weitergeführt respektive aktualisiert werden. Es sollen wiederum eine gesamtheitliche Betrachtungsweise im Sinne der Abstimmung von Siedlung/Stadtraum und Verkehr eingenommen und verschiedene Zeithorizonte berücksichtigt werden:

- **Kurzfristig (Umsetzung innert 5 Jahre)**  
Sofortmassnahmen / Quick wins - unabhängig vom Stadttunnel, unter Einbezug der bisherigen Erkenntnisse, unter anderem auch der Umsetzung von Sofortmassnahmen
- **Mittelfristig (Umsetzung innert 5 bis 10 Jahre)**  
mit Stadttunnel compatible, aber unabhängig davon umsetzbare Optimierungsmassnahmen/Übergangslösungen, unter Beizug / Weiterentwicklung der bisherigen Überlegungen zu den mittelfristigen Lösungen
- **Längerfristig (Umsetzung 2030 und später)**  
Stadttunnel inkl. FlaMa (Variante SMU), koordiniert bezüglich dessen Umsetzung und abgestimmt auf das Gesamtverkehrssystem

---

Überarbeitung GVO 03

---

Zeithorizonte



Die Erarbeitung des GVK löst den Prozess «Mobilitätszukunft» ab [21] und bringt die parallel laufenden Planungen (OPR, Zentrumsplanung Jona) sowie aktuellen Anliegen im Sinne einer Gesamtkoordination zusammen, wodurch der konkrete Handlungsbedarf sowie Strategien und Lösungen für die Stadt abgeleitet werden können.

---

## Gesamtkoordination

Ziel ist es, die Ausrichtung der Verkehrsplanung der Stadt für die nächsten Jahre beziehungsweise Jahrzehnte zu definieren. Indem ein praktikables GVK geschaffen wird, welches sowohl die nötigen Flexibilitäten gewährleistet, als auch maximale Wirkung entfaltet. Für eine maximale Wirkung ist es relevant, dass die Resultate aus dem GVK als Vorgaben oder Inputs in die OPR (Testplanung und Masterplan) sowie in die übergeordneten Planungen (kantonaler Richtplan, Agglomerationsprogramm (AP) etc.) einfließen. Ein früher Einbezug der entsprechenden Vertretungen von Kanton, Agglomeration und Region ist daher wichtig und wurde im GVK sichergestellt.

---

## Ziel GVK

### 1.3 Herausforderungen

---

Bevor das GVK die zuvor definierte Funktion als gesamtkoordinierendes Instrument erfüllen kann, gibt es verschiedene Herausforderungen, welche gemeistert werden müssen.

- Die Erfahrungen und Erkenntnisse aus den bisherigen Planungen, dem Prozess «Mobilitätszukunft» sowie aus der Umfrage anlässlich des abgelehnten Projekts zur Umgestaltung der Neuen Jona- / St. Gallerstrasse sind zu berücksichtigen, gleichzeitig aber auch fachlich möglichst objektiv zu beurteilen respektive zu hinterfragen.
- Die Themenbreite, die verschiedenen Zuständigkeiten und die vielen zeitlichen und projektbezogenen Abhängigkeiten (Realisierung Stadttunnel, OPR, AP) und Ungewissheiten (wie sieht die Mobilität in Zukunft aus?) generieren eine beachtliche Komplexität.
- Die Mitwirkung der Bevölkerung ist eine Voraussetzung für einen erfolgreichen Planungsprozess. Die Erfahrung der bisherigen Planungsprozesse hat aber gezeigt, dass eine solche Mitwirkung immer eine gewisse Eigendynamik entfaltet und so zu neuen Herausforderungen führen kann (z.B. neue Ideen oder Themen welche nicht in der Zuständigkeit der Stadt liegen).
- Die stufengerechte Quantifizierung der Wirkung der Massnahmen in Bezug auf die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung ist anspruchsvoll und unterliegt vielen Unsicherheiten.
- Die Erfahrungen der letzten 20 Jahre zeigen, dass die Kommunikation ein Schlüsselement für den Umgang mit komplexen Planungsthemen darstellt. Dabei muss die Komplexität soweit reduziert werden, dass sich die Mitwirkung auf die zentralen Themen fokussieren kann. Zudem muss die Mitwirkung zu verkehrlichen und siedlungsplanerischen Themen gemeinsam und im Hinblick auf eine gemeinsame Vision erfolgen und die Kommunikation zum GVK und der OPR abgestimmt sein.



## 1.4 Perimeter

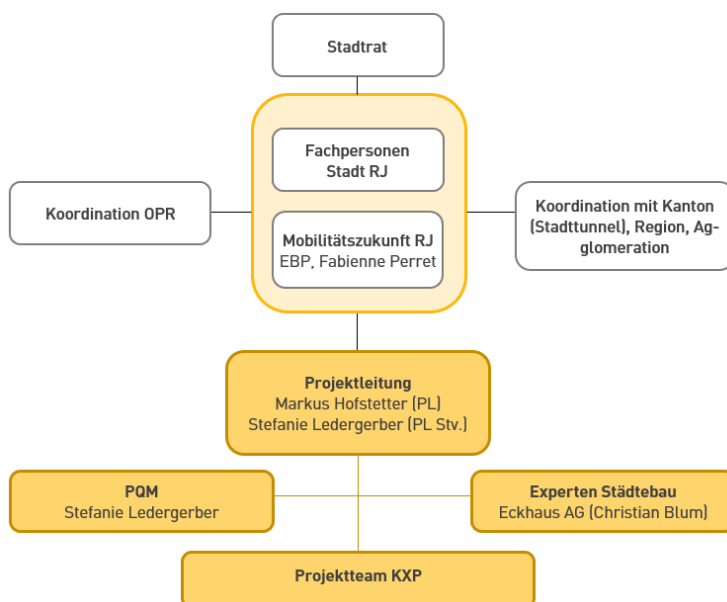
Der Perimeter des GVK beinhaltet das gesamte Stadtgebiet und macht Aussagen zur Entwicklung aller Verkehrsmittel sowie zur Wechselwirkung mit der Region (z.B. Durchgangsverkehr, Anbindung an benachbarte Ortschaften).



Abbildung 1: Perimeter GVK

## 1.5 Beteiligte und Vorgehen

Der Stadtrat ist der Auftraggeber. Der Projektleitung mit Fachpersonen der Stadt, dem Resortvorsteher (Mitglied Stadtrat) sowie Vertretenden des Prozesses «Mobilitätszukunft» obliegt die strategische Leitung. In ihren Bereich fällt auch die Koordination mit den Vertretenden von Kanton, Region und Agglomeration sowie der OPR, dem Partizipationsprozess und der Kommunikation. Das GVK wird vom Projektteam erarbeitet, welches als fachliche Unterstützung auf Experten aus den Bereichen Städtebau, Fuss- und Veloverkehr sowie motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgreifen kann. Die Inhalte des GVK werden durch den Stadtrat verabschiedet.



### Beteiligte

Abbildung 2: Projektorganisation GVK



---

**Vorgehen**

Das GVK wird in vier Arbeitsschritten erarbeitet. Im Arbeitsschritt A) werden die aktuelle Situation in Bezug auf Siedlung und Verkehr sowie der Umsetzungsstand der Massnahmen aus der GVO 03 analysiert und beurteilt. Ein wichtiger Aspekt dabei ist die Verkehrsentwicklung inklusive der Berücksichtigung von zukünftigen Trends. Im Arbeitsschritt B) werden basierend auf der Analyse der daraus resultierende Handlungsbedarf abgeleitet und Ziele definiert. Zur Erreichung der gesetzten Ziele werden im Arbeitsschritt C) spezifische Strategien entwickelt inklusive entsprechenden Massnahmen, welche in einzelnen Massnahmenblättern dokumentiert werden. Zusätzlich wird im Arbeitsschritt C ein Szenario «Umsetzung GVK ohne Stadttunnel» erarbeitet, welches die Auswirkungen auf die Massnahmen und Verkehrsentwicklung einer erneuten Ablehnung des Stadttunnels von der Stimmbevölkerung aufzeigt. Das Gesamte wird schlussendlich in einen zeitlichen Horizont gesetzt sowie die Umsetzung festgelegt. Abschliessend wird im Arbeitsschritt D) der vorliegende Schlussbericht zum GVK erarbeitet.

Phase	Arbeitsschritt
Phase A) Analyse	0. Vorbereitungen
	1. Situationsanalyse
	2. Umsetzungsstand Massnahmen GVO 03
	3. Trends und Verkehrsentwicklung
Phase B) Ziele & Handlungsbedarf	4. Handlungsbedarf
	5. Ziele
	6. Strategien
Phase C) Strategien & Massnahmen	7. Massnahmenset inkl. Bewertung
	8. Szenario „Umsetzung GVK ohne Stadttunnel“
	9. Umsetzungsplan
Phasen D) Prozess- management	10. Schlussdokumentation
	11. Sitzungswesen

Abbildung 3: Vorgehen GVK

Das GVK besteht aus einem Dokument inkl. Anhang. Die erarbeiteten Massnahmenblätter, welche die GVK-Massnahmen dokumentieren, sind in den Schlussbericht integriert.

---

**Ergebnis**



---

## 2. Auswertung Gesamtverkehrsoptimierung 2003





Das GVK basiert auf der GVO 03. In der GVO 03 wurden verschiedene Massnahmen definiert, um die damals gesetzten Ziele zu erreichen [10]. Als Grundlage für die aktuelle Situationsanalyse und die nachfolgenden Arbeitsschritte wird der Umsetzungsstand dieser Massnahmen überprüft. Die Erkenntnisse sollen Aufschluss über den weiteren oder immer noch bestehenden Handlungsbedarf geben und allfällige fehlende Themen aufdecken.

### 2.1 Vorgehen

---

Die einzelnen Massnahmen wurden den formulierten Zielen aus der GVO 03 zugewiesen und zusammen mit dem Auftraggeber besprochen und gemeinsam eine Einschätzung bezüglich des Umsetzungsstands formuliert. Es handelt sich somit um eine Umsetzungsbeurteilung und nicht um eine Einschätzung zum Zielerreichungsgrad. Einzelne Massnahmen sind mehrfach aufgeführt, sofern mehrere Ziele damit verfolgt wurden. Nicht berücksichtigt wurden Massnahmen, welche die Realisierung des Tunnels als Voraussetzung hatten. Dies betrifft insbesondere Massnahmen zur Strassenraumumgestaltung.

Die einzelnen Massnahmen wurden prozentual nach folgenden Kriterien beurteilt:

-  Massnahme umgesetzt
-  Massnahme nicht umgesetzt
-  Massnahme in Planung
-  Massnahme abgelehnt durchs Volk oder neue Ausgangslage

Nachfolgend wird pro Ziel ein Fazit zum Umsetzungsstand gezogen.

---

#### Beurteilungskriterien



## 2.2 Verkehrssicherheit

---

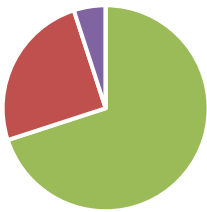


Bezüglich der Verkehrs- und Schulwegsicherheit sowie dem Quartierschutz wurden diverse Massnahmen umgesetzt und die damals formulierten Ziele mehrheitlich erreicht. Die Verkehrs- und Schulwegsicherheit ist eine Daueraufgabe und muss bei neuen Gegebenheiten (z.B. Arealentwicklungen, neue Schulkreis-zuteilungen usw.) immer wieder überprüft werden.

Abbildung 4: Umsetzungsstand Massnahmen für eine bessere Verkehrssicherheit

## 2.3 Parkierung

---



Die kommunalen Instrumente für die Regelung der Parkierung wurden überarbeitet und somit eine gute Basis geschaffen. Potenzial besteht noch im Bereich der aktiven Steuerung (insb. Menge) der Parkierung bei Entwicklungen. Im AP 4. Generation (Kap. 3.1.3) ist bezüglich eines dynamischen Parkleitsystems eine Massnahme vorgesehen.

Abbildung 5: Umsetzungsstand Massnahmen in Bezug auf die Parkierung

## 2.4 Lenkung MIV

---

Der Schutz der Quartiere wurde durch verschiedene Massnahmen erhöht und der Schleichverkehr reduziert. Eine digitale Lenkung des Parkplatzsuchverkehrs wurde noch nicht angegangen.

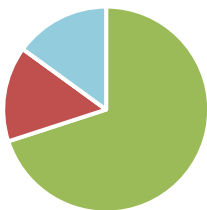


Die Verlängerung der Bühlstrasse in Jona ist wegen der neuen Bahnhofsplanung nicht mehr notwendig. Die Umsetzung des Betriebskonzept zum übergeordneten Verkehr wurde wegen der fehlenden Wirkung, aufgrund der grossen Umwege, nicht weiterverfolgt und muss im Zusammenhang mit dem Tunnel überprüft werden.

Abbildung 6: Umsetzungsstand Massnahmen zur Lenkung des MIV

## 2.5 Verbesserung Angebot öffentlicher Verkehr

---



Im Bereich öffentlicher Verkehr (ÖV) wurden gross mehrheitlich die Massnahmen mit den zuständigen Stellen koordiniert und umgesetzt. Der Bedarf an der Strassenverbindung Buech-Wagen ist aufgrund der Verlängerung der Buslinie bis Buech nicht mehr vorhanden. Mit der Angebotsplanung 2022-2024 werden weitere Optimierungen umgesetzt.

Abbildung 7: Umsetzungsstand Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Angebots



## 2.6 Netzlücken Fuss- und Veloverkehr schliessen

---

In Bezug auf den Veloverkehr wurden das Velonetz verbessert und neue Instrumente geschaffen. Im Bereich Bahnhof Rapperswil besteht die Netzlücke weiterhin, wobei dieses Thema im Zusammenhang mit den Planungen zur Güterstrasse und zum Stadttunnel steht und in Koordination damit zu konkretisieren ist. Weitere Aufhebungen von Fahrverboten für Velofahrende entlang des Seeufers sind nicht mehr gewünscht.



Abbildung 8: Umsetzungsstand Massnahmen zur Netzlücken-Schliessung beim VV und FV

## 2.7 Abstimmung Siedlung und Verkehr / Innenentwicklung

---

Der Handlungsbedarf in diesen Themenfelder ist weiterhin gross. Die Abstimmung Siedlung und Verkehr hat im Rahmen der letzten OPR nur ungenügend stattgefunden. Mit dem nun (fast) zeitgleich laufenden Planungsprozess zur OPR sowie dem geplanten gemeinsamen Mitwirkungsprozess zum Masterplan, wird dies gelöst. Auf planerischer Seite erfolgte bisher die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr, wurde aber von den politischen Prozessen oft übersteuert (z.B. Abstimmungen).



Abbildung 9: Umsetzungsstand Massnahmen zur Abstimmung Siedlung und Verkehr/Innenentwicklung

## 2.8 Erhöhung Aufenthaltsqualität

---

Die Aufwertung der Strassenräume wurde angegangen und umgesetzt, sofern die Bevölkerung zustimmte. Die Aufwertung der St. Gallerstrasse und Neue Jonastrasse wurde 2019 vom Volk abgelehnt, der Handlungsbedarf bleibt bestehen. Gleiches gilt für die Untere und Obere Bahnhofstrasse, wo die Idee eines Kreisels abgelehnt wurde. Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität weist eine grosse Abhängigkeit mit dem Entlastungstunnel auf.

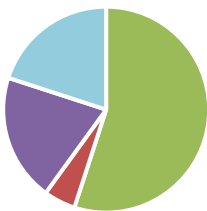


Abbildung 10: Umsetzungsstrand Massnahmen für die Erhöhung der Aufenthaltsqualität

## 2.9 Mobilitätsmanagement

---

Es wurden verschiedene „weiche“ Massnahmen und Aktionen durchgeführt und die Bevölkerung sensibilisiert. Bei der Förderung von alternativen Mobilitätsangeboten und Aktionen zur Benutzung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehr handelt es sich um Daueraufgaben. Noch wenig Erfolge konnte bei Unternehmen erreicht werden.

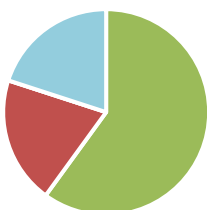
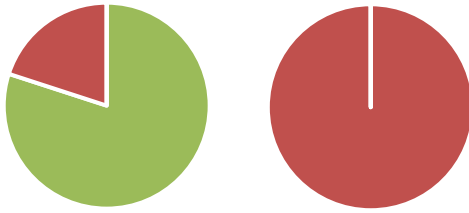


Abbildung 11: Umsetzungsstand Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement



## 2.10 Kommunikation und Controlling

---



Das Thema Mobilität ist präsent und gut verankert. Für die Vertrauensbildung wäre ein Controlling wichtig. Hier besteht Handlungsbedarf.

Abbildung 12: Umsetzungsstand Massnahmen im Bereich Kommunikation (links) / Controlling (rechts)

### Fazit Auswertung GVO 03

Grundsätzlich wurden schon viele Massnahmen umgesetzt oder sind zur Zeit noch in Planung und werden bald umgesetzt. Grosse Verbesserungen konnten bereits in den Bereichen Verkehrssicherheit, Parkierung, ÖV und in Bezug auf die Sensibilisierung der Bevölkerung verzeichnet werden. Nachholbedarf und eine vertiefte Auseinandersetzung benötigt es noch bei der Lenkung des MIV sowie dem Mobilitätsmanagement bei Unternehmen und dem Umsetzungs- und Wirkungscontrolling der Massnahmen durch die Stadt.



## 3. Situationsanalyse

Die Situationsanalyse aus der GVO 03 [10] [11] gilt als Basis für die vorliegende Situationsanalyse. Die meisten Aussagen aus der damaligen Analyse behalten weiterhin ihre Gültigkeit. Aus diesem Grund ist die vorliegende Situationsanalyse als Ergänzung beziehungsweise Aktualisierung von bereits ausgewerteten Themen oder Zahlen zu verstehen und hat nicht denselben Umfang, wie die Situationsanalyse aus der GVO 03. Als Ergänzung wurde die Beurteilung des Umsetzungsstandes der Massnahmen der GVO 03 berücksichtigt. Themenfelder, welche gemäss der Beurteilung in Kapitel 2 einen hohen Handlungsbedarf aufweisen, werden nachfolgend zusätzlich analysiert. Zunächst werden aber die Rahmenbedingungen aus übergeordneten Grundlagen zusammengefasst.

### 3.1 Raumplanerische Grundlagen

---

#### 3.1.1 Kantonaler Richtplan St. Gallen

Der Kantonale Richtplan St. Gallen als übergeordnetes Planungsinstrument setzt Inhalte von kantonaler Bedeutung behördenverbindlich fest. Im kantonalen Richtplan St. Gallen Stand September 2020 sind folgende Inhalte aus verkehrlicher Sicht für die Stadt relevant [14]:

- Die Linienführung für den Stadttunnel (Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona) ist im kantonalen Richtplan festgelegt
- In Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr soll der «Obersee Rundweg Rapperswil-Jona bis Schmerikon» optimiert werden sowie die Fuss- und Velowegunterführung Eichwies-/Oberseestrasse
- Beim öffentlichen Regionalverkehr soll für verschiedene Infrastrukturvorhaben Raum gesichert werden. Folgende Infrastrukturvorhaben werden erwähnt:
  - Neue Haltestelle Rapperswil Südquartier für die Stadtbahn Obersee
  - Doppelspurinsel Rapperswil – Bollingen
  - Doppelspurausbau Rapperswil – Kempraten – Feldbach
  - Bahntunnel Meienberg Jona – Kempraten
  - Doppelspurausbau Hurden – Rapperswil
- Beim Güterverkehr soll das Anschlussgleis Schachen gefördert, beim Areal Weidmann soll ein Anschlussgleis geprüft und im Gebiet Buech/Auholz soll eine Alternative zum Anschlussgleis geprüft werden.



### 3.1.2 Gesamtverkehrsstrategie St. Gallen

In der Gesamtverkehrsstrategie St. Gallen (GVS SG) werden die mittel- und langfristigen Rahmenbedingungen für die verkehrliche Entwicklung des Kantons St. Gallen anhand von strategischen Stossrichtungen und Zielen festgelegt. Spezifisch für die Region Zürichsee-Linth werden folgende Herausforderungen erwähnt mit Relevanz für die Stadt [12]:

#### — Gesellschaft

- Hohes Verkehrsaufkommen, das die Aufenthaltsqualität in Rapperswil-Jona beeinträchtigt
- Vielfältige Ansprüche an die Fläche in den urbanen Verdichtungsräumen, Sanierungen und Ausbauten des Gesamtverkehrssystems sind mit aufwendigen Verfahren und hohen Kosten verbunden
- ungenügender Zugang zum ÖV ausserhalb des urbanen Verdichtungsraums

#### — Wirtschaft

- Erreichbarkeit des urbanen Verdichtungsraumes um Rapperswil-Jona, hoher Anteil von Durchgangsverkehr in den Spitzenstunden
- Rapperswil-Jona als überregionales Wirtschafts-, Kultur- und Freizeitzentrum und wichtiger Verkehrsknoten mit beträchtlichen Verlustzeiten im MIV
- nicht immer gesicherte Anschlüsse zwischen den S-Bahnen am Bahnhof Rapperswil, Bus bleibt in Rapperswil-Jona im Stau stecken
- hohe Auslastung der Strecke Uznach–Rapperswil in den Spitzenstunden
- Anschluss an den Eisenbahn-Fernverkehr
- verkehrliche Verknüpfung der Siedlungsräume um den Obersee

Zusätzlich werden in der GVS SG folgende Stossrichtungen, welche für das GVK relevant sind, definiert:

#### — Allgemein

- Stärkung der Bahn als Rückgrat der Entwicklung und Bus als leistungsfähiger Zubringer in den ländlichen Räumen an den Bahnknoten Rapperswil
- Erhöhung der Anzahl ÖV-Direktverbindungen ab Rapperswil-Jona Richtung Wattwil, St.Gallen und Ziegelbrücke

#### — Strasse

- Entlastung der städtischen Achsen in Rapperswil-Jona vom Durchgangsverkehr, Verstetigung des Verkehrsflusses, Abwicklung des Durchgangsverkehrs auf übergeordnetem Strassennetz
- siedlungsverträgliche Ausgestaltung der städtischen Achsen in Rapperswil-Jona: Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf den Ortsdurchfahrten (Umgestaltung, Temporeduktion)



- ÖV-Priorisierung und Eigentrasse ÖV in Rapperswil-Jona zur Stabilisierung des Busbetriebs
- Schiene
- Stärkung von Rapperswil als Knotenbahnhof
  - Erhöhung der Anzahl Durchbindungen über den Seedamm (Anschluss Fernverkehr)

### 3.1.3 Agglomerationsprogramm 4. Generation

Das AP Obersee der 4. Generation ist zurzeit in Erarbeitung und ist eine wichtige Grundlage für das GVK. Massnahmen, welche im AP bereits aufgeführt werden, müssen im GVK nicht weiter thematisiert werden und es kann auf diesen aufgebaut werden. Die nachfolgenden Aussagen basieren auf der Fassung zur Einreichung beim Bund vom 31. April 2021. Das AP sieht folgende Massnahmen mit Relevanz für die Stadt vor [24]:

#### — Öffentlicher Verkehr / Multimodalität

- *üMÖV4.4: Zweites Gleis Schmerikon-Rapperswil*  
Der Doppelspurausbau auf der Strecke Schmerikon-Rapperswil ist die Voraussetzung für die Realisierung des ÖV-Angebotskonzepts (systematisch halbstündliche Trassierung, neu auch beim Bahnhof Blumenau) und soll nach dem Doppelspurausbau auf der Strecke Uznach-Schmerikon erfolgen.
- *Ümöv4.6: Zugfolgezeiten Schmerikon-Rapperswil*  
Mit dem geplanten Angebotsausbau zwischen Uznach und Rapperswil ist eine betriebliche Zugfolgezeit von zwei Minuten die Voraussetzung. Die bestehenden Blockabstände, lassen dies aktuell nicht zu, daher sind neue Vor- und Hauptsignale notwendig sowie eine Anpassung der Sicherungstechnik.
- *ÖV4.3: ÖV-Bevorzugung mittels Linienerkennung*  
Um die Betriebsstabilität zu gewährleisten, soll der ÖV an Strassenknoten mit Lichtsignalanlagen (LSA) konsequent priorisiert werden. Dies erfolgt mittels einer neuen Methode (Datenfunk, Erkennung der Linien und Fahrplanlage).

#### — Strassenverkehr / Verkehrssicherheit

- *SV4.1: Parkraummanagement*  
Ziel ist, eine regional koordinierte Regelung der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze und gemeinsame Kriterien zur Erstellung von privaten / öffentlichen Parkieranlagen.
- *SV4.2: Parkleitsystem RJ und Verkehrsregime Altstadt*  
Durch das Parkleitsystem, welches alle öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkieranlagen berücksichtigt, soll der Suchverkehr gelenkt bzw. unterbunden werden.
- *SV4.12: Kreisel/Umbau Feldlistich/Porthofstrasse*  
Der unregelmässige T-Knoten wird zu einem Kreisel mit erhöhter Kapazität und verbessertem Knotenbetrieb umgebaut. Für den Fussverkehr werden an allen Knotenästen Querungen realisiert (3x mit Mittelinsel). Unabhängig zum AP laufen die aktuellen Planungen weiter, wobei möglicherweise noch andere Knotenformen in Frage kommen.



- *VS4.1: USP und UHS Sofortmassnahmen*  
Unfallsschwerpunkte müssen aufgrund des Strassenverkehrsgesetzes saniert werden. Eine Analyse hat gezeigt, dass bei vielen Unfallsschwerpunkten bereits Massnahmen geplant sind. Diese gilt es nun umzusetzen.
- **Fuss- und Veloverkehr**
  - *FVW4.2: Netzoptimierungen mittelfristig: Ausbau Strandweg (Stampf-Wurmsbach-Bolligen-Schmerikon):*  
Durch den Ausbau wird das Industrieareal Buech aus der Richtung Bollingen, Schmerikon und Uznach mit dem Velo besser und konfliktfrei erschlossen. Parallel zum AP werden alternative Routen (z.B. Kantonsstrasse) durch den Kanton und die Gemeinden geprüft.
  - *FVW4.4: Städtisches Fuss- und Velonetz Rapperswil-Jona*  
Das überarbeitete Fuss- und Veloverkehrskonzept beinhaltet 660 Massnahmen, welche priorisiert wurden und nun zum Teil durch das Aggloprogramm umgesetzt werden sollen.
  - *FVW4.10: Bevorrechtigung Veloverkehr (Pilot)*  
Im Rahmen eines Pilotprojektes soll der Veloverkehr an ausgewählten Kreuzungen bevorzugt werden (sichere Wartebereiche, kurze Querungsdistanzen, bauliche Massnahmen). Durch das Pilotprojekt soll analysiert werden, ob eine Velobevorzugung auch an weiteren Knoten ein Thema sein könnte.

### 3.1.4 Kommunalen Richtplan Rapperswil-Jona

Der Kommunale Richtplan Rapperswil-Jona setzt Inhalte von kommunaler Bedeutung aus den Bereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr und Infrastruktur behördenverbindlich fest. Im kommunalen Richtplan Stand Januar 2010 sind folgende Inhalte aus verkehrlicher Sicht für das GVK relevant [19]:

- V 2.1 – Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona
- V 2.2 – Ausbau Neue Jonastrasse
- V 2.3 – Sanierung Alte Jonastrasse
- V 2.4 – Entlastung Zentrumsbereich Jona
- V 2.5 – Erschliessung Langrüti, Feldlistrasse
- V 2.6 – Gestaltung / Umbau St. Gallerstrasse
- V 2.7 – Parkieranlagen
- V 3.1 – Fussverkehr
- V 3.2 – Veloverkehr
- V 4.1 – ÖV-Konzept
- V 5.1 – Förderung des Mobilitätsmanagements



### 3.1.5 Bestvariante Stadttunnel aus Zweckmässigkeitsbeurteilung

Als langfristige Lösung zur Entlastung des Siedlungsgebietes soll ein Stadttunnel dienen. Dies wurde in einem breit angelegten partizipativen Prozess zusammen mit der Bevölkerung hergeleitet, nachdem das Projekt Stadttunnel im Jahr 2011 vom Stimmvolk abgelehnt wurde. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Linienführungen entwickelt und bewertet, wodurch anschliessend zwei Varianten resultierten, welche im Rahmen der ZMB abschliessend auf ihre Wirksamkeit und Zweckmässigkeit geprüft wurden.

Aus der ZMB resultiert die Variante «Stadttunnel Mitte unterirdisch» als Bestvariante. Diese Tunnelvariante weist den höchsten Nutzen sowie auch die beste Kosten-Wirksamkeit auf, wobei besonders für den Bereich Stadtraum ein hoher Nutzen generiert werden kann. Die Variante «Stadttunnel Mitte unterirdisch» wird im GVK als Referenz verwendet und die bereits formulierten Vorschläge für FlaMa bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Bei der Varianten «Stadttunnel Mitte unterirdisch» befindet sich das eine Tunnelportal beim Seedamm in Rapperswil und das andere Tunnelportal im Gebiet Hüllistein. Zusätzlich gibt es beim Knoten Tüchelweiher sowie im Gebiet Kempraten einen Anschluss an den Stadttunnel.

Durch den «Stadttunnel Mitte unterirdisch» können besonders das Stadtzentrum von Rapperswil und die beiden Hauptachsen Zürcherstrasse und Rütistrasse stark vom Verkehr entlastet werden. Aber auch auf die heute stark belasteten Achsen Neue Jonastrasse und Holzwiesstrasse hat die unterirdische Tunnelführung abschnittsweise positive Auswirkungen wie auf den nachfolgenden Abbildungen ersichtlich ist.



Abbildung 13: Verkehrsbelastung im Referenzzustand 2030  
Quelle: *Mobilitätszukunft: Zweckmässigkeitsbeurteilung, ewp (2018)*



2'500  
5'000  
10'000  
20'000  
Fahrzeuge / Tag, DTV 2030  
Quelle: Verkehrsmodell Obersee, EBP

2'500  
5'000  
10'000  
20'000  
Fahrzeuge / Tag, DTV 2030  
Quelle: Verkehrsmodell Obersee, EBP

Abbildung 14: Verkehrsbelastung der Variante «Stadttunnel Mitte unterirdisch» im Jahr 2030  
Quelle: *Mobilität Zukunft: Zweckmässigkeitsbeurteilung, ewp (2018)*



Abbildung 15: Grossräumige Differenzbetrachtung Variante «Stadttunnel Mitte unterirdisch»  
Quelle: *Mobilität Zukunft: Zweckmässigkeitsbeurteilung, ewp (2018)*

### 3.1.6 Ortsplanungsrevision

Die letzte OPR wurde anlässlich der Fusion von Rapperswil und Jona durchgeführt und wurde im Jahr 2011 rechtskräftig. Seitdem haben sich mehrere übergeordnete gesetzliche Grundlagen geändert. Beispielsweise wird seit 2013 mit dem neuen Raumplanungsgesetz gefordert, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken und haushälterisch mit dem Boden umzugehen. Zudem trat ein neues kantonales Planungs- und Baugesetz (PBG) in Kraft. Unter anderem wurden mit dem neuen PBG die schweizweit harmonisierten Begriffe und Messweisen eingeführt, die es mit einer neuen OPR umzusetzen gilt. Die Gemeinden sind gefordert, ihre Nutzungsplanung bis spätestens 2027 an diese übergeordnete Vorgabe anzupassen.

Mit der OPR wird neben der Anpassung an die geänderten übergeordneten gesetzlichen Vorgaben insbesondere das Ziel einer langfristig nachhaltigen Stadtentwicklung verfolgt. Die Themen Siedlung, Verkehr, Städtebau, Freiraum, Umwelt und Landschaft werden im Rahmen der OPR aufeinander abgestimmt.



Als Grundlage für die OPR wird zuerst ein Masterplan erarbeitet. Damit wird eine Gesamtschau zur künftigen Stadtentwicklung für die erwähnten Themen vorgenommen. Er wird Ziele und Strategien zur qualitätsvollen räumlichen und verkehrlichen Entwicklung der Stadt Rapperswil-Jona aufzeigen und konkrete Handlungsvorschläge präsentieren. Die Aussagen des Masterplans werden anschliessend für die einzelnen Quartiere in Form von Quartierkonzepten konkretisiert. Masterplan und Quartierkonzepte dienen als Grundlage für die anschliessende Umsetzung in der behördenverbindlichen kommunalen Richtplanung und schliesslich für die grundeigentümergebundene Nutzungsplanung (Zonenplan und Baureglement).

Der Prozess der OPR wird mit dem GVK koordiniert, sodass eine bestmögliche Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung und Verkehrsentwicklung gewährleistet werden kann. Mit dem Masterplan werden die wichtigsten strategischen Aussagen auf einer übergeordneten Ebene zusammengefasst.

### Fazit Raumplanerische Grundlagen

Es gibt bereits zahlreiche Dokumente, welche als Grundlage für das GVK dienen. Für die weiten Arbeitsschritte ist es daher zentral, dass diese Dokumente berücksichtigt werden, aber aus fachplanerischer Sicht auch kritisch hinterfragt und auf die aktuelle Situation abgestimmt werden. Wichtig ist zudem die Abstimmung und Koordination mit dem gleichzeitig laufenden Planungsprozess der OPR.

## 3.2 Siedlung und Wirtschaft

### 3.2.1 Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsfläche wuchs Mitte des 20. Jahrhunderts stark und entwickelte sich weiter. Primär fand die Entwicklung auf dem damaligen Gebiet von Rapperswil statt und setzte sich anschliessend in Jona fort. In der GVO 03 wird diese Entwicklung beispielhaft illustriert und detaillierter erläutert [10].



Abbildung 16: Siedlungsentwicklung von Rapperswil-Jona (1921, 1966, 1996)

Quelle: Gesamtverkehrsoptimierung, EBP (2003)

### 3.2.2 Bevölkerungsentwicklung

Im 20. Jahrhundert wuchs die Bevölkerung stark an, was sich auch in der Entwicklung der Siedlungsfläche widerspiegelt. In den letzten Jahren flachte die Kurve immer weiter ab und die Entwicklung der Bevölkerung befindet sich zunehmend auf tieferem Niveau resp. stagnierte faktisch. In den vergangenen Jahren wuchs die Bevölkerung pro Jahr um 0.3% bis 0.5%.

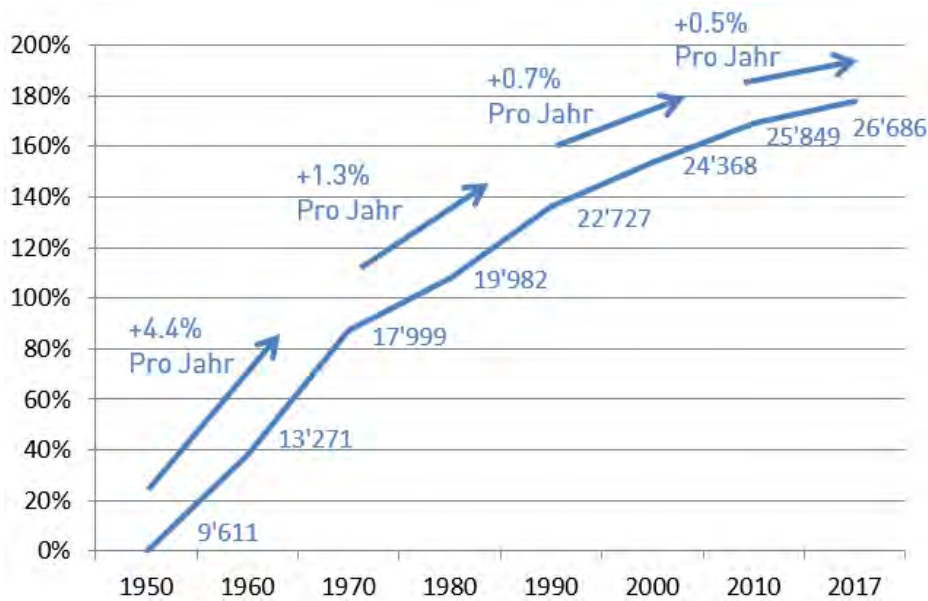


Abbildung 17: Bevölkerungsentwicklung 1950-2017  
Quelle: Bundesamt für Statistik, abgerufen am 31.07.2020

Die Einwohnerdichte ist in den beiden Stadtteilen Rapperswil und Jona am höchsten und nimmt mit zunehmender Zentralität zu. Im Stadtteil Kempraten fällt die Einwohnerdichte geringer aus.

#### Einwohnerdichte

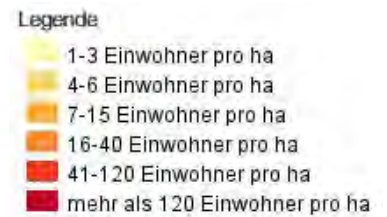
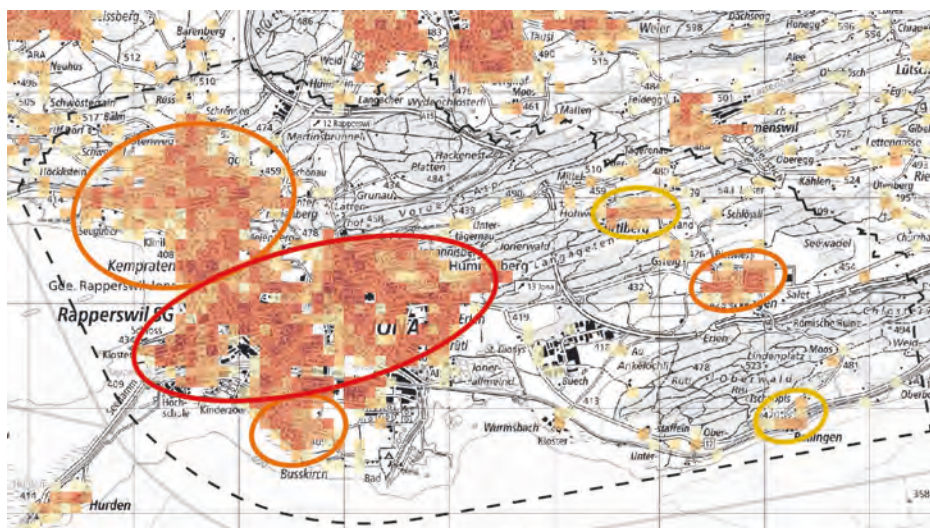


Abbildung 18: Einwohnerdichte und Schwerpunkte Rapperswil-Jona  
Quelle: Bundesamt für Statistik, abgerufen am 31.07.2020 von map.geo.admin.ch

Der demographische Wandel ist auch in der Stadt zu erkennen. Die Zahl der über 65-Jährigen stieg in den letzten Jahren stark an, zeitgleich stagniert beziehungsweise sinkt die Zahl der unter 25-Jährigen. Dieser demographische Wandel hat Auswirkungen auf die Infrastruktur aller Verkehrsmittel, welche den Bedürfnissen der verschiedenen Altersgruppen entsprechen muss.

#### Demographischer Wandel

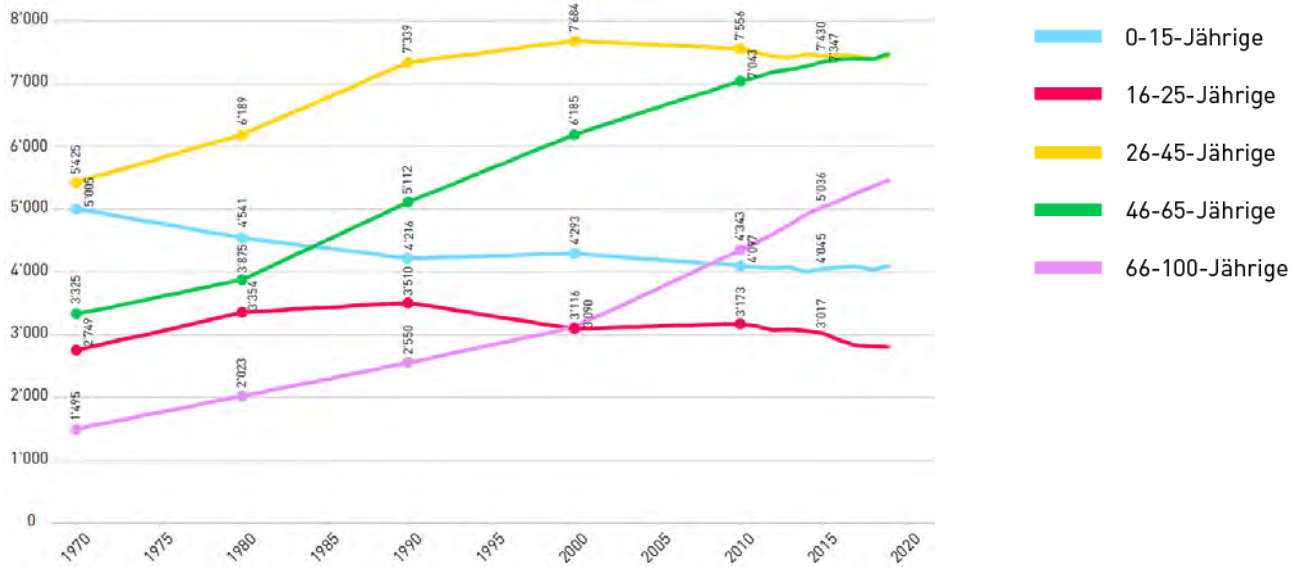


Abbildung 19: Demographische Entwicklung der Bevölkerungszahlen (Grafik: Eckdaten.ch)  
Datengrundlage: Bundesamt für Statistik

### 3.2.3 Arbeitsplatzentwicklung

Die Entwicklung der Arbeitsplätze stagniert zwischen 2015 und 2018.

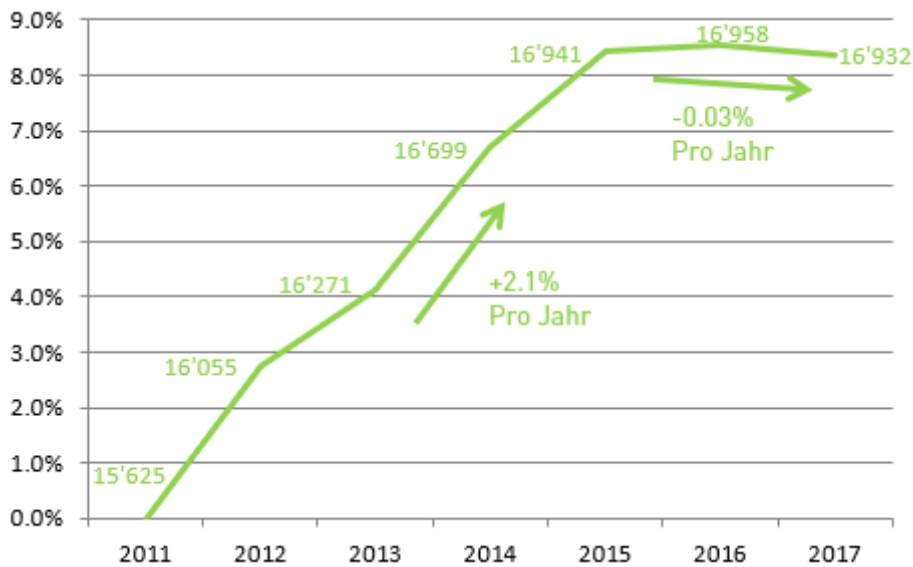
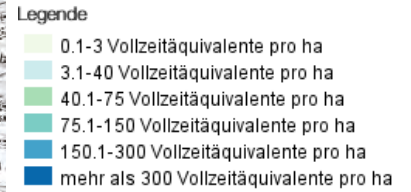
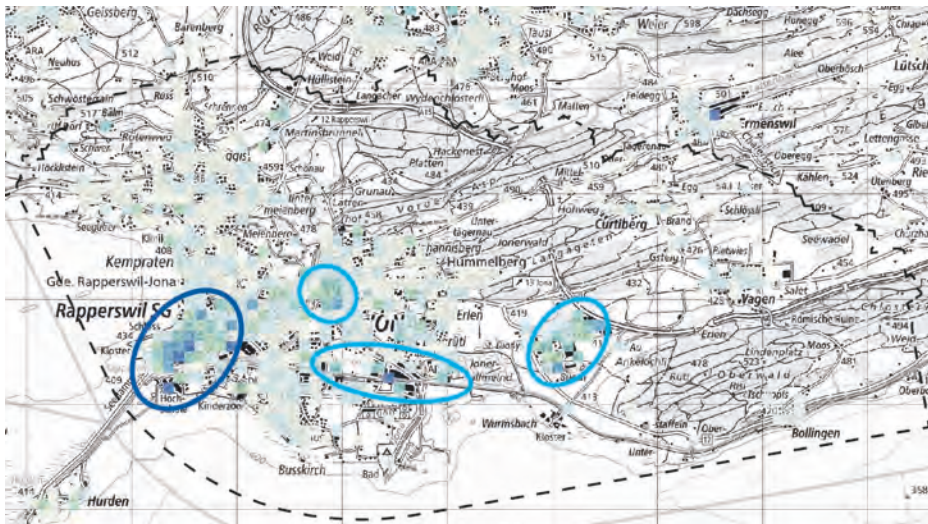


Abbildung 20: Arbeitsplatzentwicklung 2011-2017  
Quelle: Bundesamt für Statistik, Abgerufen am 31.07.2020

Bei der Verteilung der Arbeitsplätze sind Schwerpunkte zu erkennen. Den höchste Anteil an Vollzeitäquivalenten<sup>2</sup> pro Hektare gibt es in der Altstadt von Rapperswil sowie bei der Ostschweizer Fachhochschule. Weitere Schwerpunkte gibt es im Zentrum von Jona sowie im Gebiet Buech und entlang der Bahnlinie im Gebiet Blumenau.

#### Arbeitsplatzdichte

<sup>2</sup> „Die Beschäftigung in Vollzeitäquivalenten resultiert aus der Umrechnung des Arbeitsvolumens (gemessen als Beschäftigte oder Arbeitsstunden) in Vollzeitbeschäftigte. Die Beschäftigung in Vollzeitäquivalenten ist definiert als das Total der geleisteten Arbeitsstunden dividiert durch das Jahresmittel der Arbeitsstunden, die durch Vollzeitbeschäftigte erbracht werden.“ [8]



**Abbildung 21: Arbeitsplatzdichte inklusive Schwerpunkte**  
 Quelle: Bundesamt für Statistik, abgerufen am 31.07.2020 von [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch)

### Fazit Siedlung und Wirtschaft

Die Auswertung zeigt, dass die Gesamtbevölkerung in den letzten Jahren nur noch leicht zugenommen hat (+0.5% pro Jahr). In Bezug auf die Altersverteilung zeigt sich das klassische Bild, indem vor allem der Anteil der älteren Generation der über 65-Jährigen zunimmt, während die Entwicklung der jüngeren Generation stagniert. Eine Stagnation zeigt sich in den vergangenen Jahren auch bei der Entwicklung der Arbeitsplätze. Die analysierten Entwicklungen werden im Kapitel 5 zum Trendszenario 2040 berücksichtigt. In diesem wird sich zeigen, ob die Entwicklungen gleich fortgeführt werden oder ob es starke Abweichungen geben wird und wie diese allenfalls begründet werden.

### 3.3 Pendlerströme

Als Pendler gelten Personen, die ihre Wohngemeinde verlassen, um sich an ihren Arbeitsplatz oder zur Schule zu begeben. In der Pendlerstatistik werden Erwerbstätige und Nichterwerbspersonen in Ausbildung (Schüler und Studierende) berücksichtigt. Je nach Richtung des Pendlerweges wird zwischen Wegpendler (Wohnort Rapperswil-Jona) und Zupendler (Arbeits- oder Schulort Rapperswil-Jona) unterschieden. Personen, welche in Rapperswil-Jona sowohl wohnen als auch arbeiten, gelten als Binnenpendler.

Gemäss der Pendlermatrix von 2018 [6] verzeichnete die Stadt im Jahr 2018 rund 8'500 Wegpendler. Erwartungsgemäss pendelt die Mehrheit (23%) von Rapperswil-Jona in die Stadt Zürich. Die weiteren Top-Pendlerziele liegen mit Freienbach, Wetzikon, Stäfa oder Rüti im unmittelbaren Umfeld von Rapperswil-Jona. Bei diesen Gemeinden liegt der Anteil der Wegpendler mit je 4-5% jedoch deutlich tiefer als derjenige nach Zürich. Geringe Pendlerströme gibt es nach St. Gallen und die Region Glarus / Chur.

#### Definition Begriff

«Pendler»

#### Wegpendler

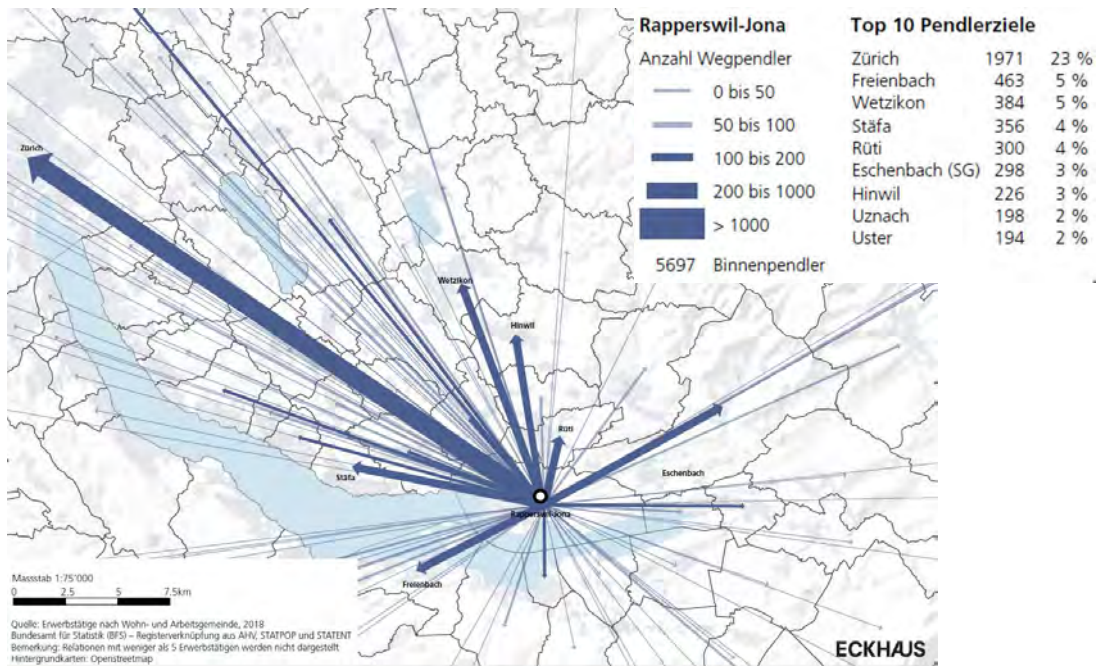


Abbildung 22: Wegpendler (Grafik Eckhaus)

Datengrundlage: Bundesamt für Statistik, Pendlermatrix (2018)

Im Jahr 2018 wurden rund 9'700 Zupendler verzeichnet. Die Zahl der Zupendler liegt höher, als die Zahl der Wegpendler, wodurch ein Zupendlerüberschuss in Rapperswil-Jona resultiert. Bei der Verteilung der Zupendler zeigt sich im Vergleich zu den Wegpendlern ein anderes Bild und es wird die Bedeutung von Rapperswil-Jona als wichtiger Arbeitsort für die Region und die umliegenden Wohngemeinden ersichtlich. Mehr als ein Viertel (28%) aller Zupendler kommt von der Gemeinde Eschenbach (SG). Viele Zupendler sind auch von Rüti (10%), Uznach (6%) und Hombrechtikon (5%) zu verzeichnen.

## Zupendler

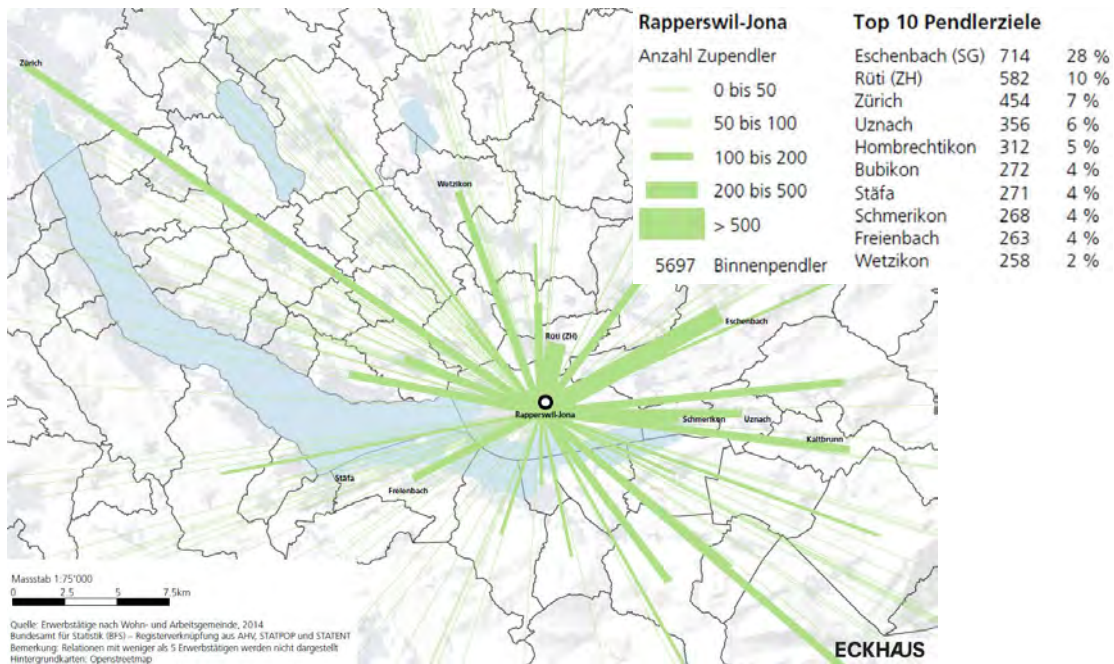


Abbildung 23: Zupendler (Grafik Eckhaus)

Datengrundlage: Bundesamt für Statistik, Pendlermatrix (2018)



Zusätzlich zu den Weg- und Zupendler verzeichnet die Stadt rund 5'700 Binnenpendler. Die Binnenpendler nahmen im Vergleich zum Jahr 2014 um 6% ab. Diese Veränderung kann unter anderem damit erklärt werden, dass mehr Einwohnende in die umliegenden Gemeinden oder die Stadt Zürich pendeln, oder dass möglicherweise aufgrund der Zunahme von pensionierten Personen die Anzahl Binnenpendler zurückgeht.

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über den Pendlerverkehr anderer Städte:

Ortschaft	Wegpendler	Zupendler	Binnenpendler
Rapperswil-Jona	8'500 (36%)	9'700 (41%)	5'700 (24%)
Chur	5'500 (16%)	14'500 (42%)	14'400 (42%)
Frauenfeld	7'000 (26%)	13'400 (50%)	6'500 (24%)
Fribourg	8'900 (22%)	19'900 (50%)	11'200 (28%)
Uster	12'600 (46%)	9'000 (33%)	5'900 (21%)
Zug	8'700 (20%)	27'700 (63%)	7'500 (17%)
St. Gallen	12'800 (15%)	45'600 (53%)	27'900 (32%)
Luzern	19'200 (21%)	46'000 (50%)	26'800 (29%)

Tabelle 1: Übersicht Pendlerverkehr aus vergleichbaren Städten  
Datengrundlage: Bundesamt für Statistik, Pendlermatrix (2018)

Die Pendlerbewegungen hängen von sehr vielen verschiedenen Faktoren ab, wie beispielsweise der Situation im Umland und dem ÖV-Angebot, aber auch vom Arbeitsplatzangebot (z.B. kantonale Verwaltungen, etc.). Ein direkter Vergleich ist daher sehr schwierig.

Der **Wegpendleranteil** ist im Vergleich zu vergleichbaren Ortschaften eher hoch, was auf die grosse Attraktivität von Rapperswil-Jona als Wohnort schliessen lässt und mit der guten Erreichbarkeit zum Metropolitanraum Zürich zusammenhängt (z.B. im Vergleich zu Chur). Der **Zupendleranteil** liegt in einem ähnlichen Bereich, was bedeutet, dass Rapperswil-Jona auch ein attraktiver Arbeitsort für die Region darstellt.

### Fazit Pendlerströme

Die Pendler erzeugen einen grossen Anteil am Verkehrsaufkommen. Aus diesem Grund ist die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl dieser Personen zentral für die verträgliche Abwicklung des Verkehrs. Da bei den Zupendlern ein grosser Anteil von den umliegenden Wohngemeinden kommt, besteht bei dieser Pendlergruppe ein grosses Potenzial für eine aktive Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl, insbesondere ein effizientes Zupendeln per Velo. Dieses Potenzial besteht auch bei den Binnenpendlern, insbesondere auch für eine Verlagerung auf den Fussverkehr. Zu- und Wegpendler in, resp. aus Ortschaften mit guter ÖV-Anbindung lassen sich gut auf den Bus oder Zug verlagern, sofern der Anschluss des Wohnorts und die Erreichbarkeit des Arbeitsorts mit dem ÖV attraktiv ist.

Binnenpendler

Pendlerverkehr in anderen  
Städten



### 3.4 Motorisierter Individualverkehr

#### 3.4.1 Strassennetz

Rapperswil-Jona ist einerseits über die Nationalstrasse N15 (bis 2019 kantonal, ehemals A53) an das Hochleistungsstrassennetz (HLS-Netz) angebunden. Die N15 liegt zwischen den Autobahnverzweigungen Wangen-Brüttisellen und Reichenburg. Sie verbindet dementsprechend die N1 und die N3. Zudem erschliesst sie die Agglomerationen Zürcher Oberland und Obersee. Zwischen den Anschlüssen «Rapperswil» und «Eschenbach» weist die N15 jeweils einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung auf, während andere HLS-Abschnitte der N15 mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung ausgestattet sind. Auf dem Stadtgebiet gibt es zwei Anschlüsse an die N15: den Anschluss Nr. 12 «Rapperswil» im Norden und den Anschluss Nr. 13 «Jona» im Osten der Stadt. Auf der gegenüberliegenden Seeseite liegt andererseits die Nationalstrasse N3 als wichtige Ost-West-Achse. Rapperswil-Jona ist über den Seedamm und den Anschluss Nr. 40 «Pfäffikon» daran angebunden.

Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten mit dem Obersee kommt dem Seedamm als kantonale Hauptverbindungsstrasse (HVS) eine grosse Bedeutung zu: Darauf werden viele Fahrten gebündelt, sowohl aus dem Quell-/Zielverkehr der Agglomeration als auch auf der Verbindung von Ost- und Zentralschweiz. Weitere wichtige Achsen von HVS sind die Zürcherstrasse (von/nach Stäfa), die Rütistrasse (von/nach Rütli) und die St.Gallerstrasse, die sich schliesslich in die Rickenstrasse (von/nach Eschenbach) und die Uznerstrasse (von/nach Schmerikon) aufteilt. Letztere wird als kantonale Verbindungsstrasse (VS) klassiert.

Dem kommunalen Strassennetz kommt teilweise eine inner- und ausserörtliche Verbindungsfunktion zu. Dabei sind insbesondere die Achsen der Hombrechtiker-, Bubiker-, Holzwies-, Tägernau-, Allmeind-, Feldli-, Obersee-, Schönboden- und Alte Jonastrasse zu nennen. Das Netz aus Sammel- und Erschliessungsstrassen komplettiert das städtische Strassennetz.

Anbindung  
Nationalstrassennetz

Kantonale  
Hauptverbindungsstrassen

Kommunales Strassennetz

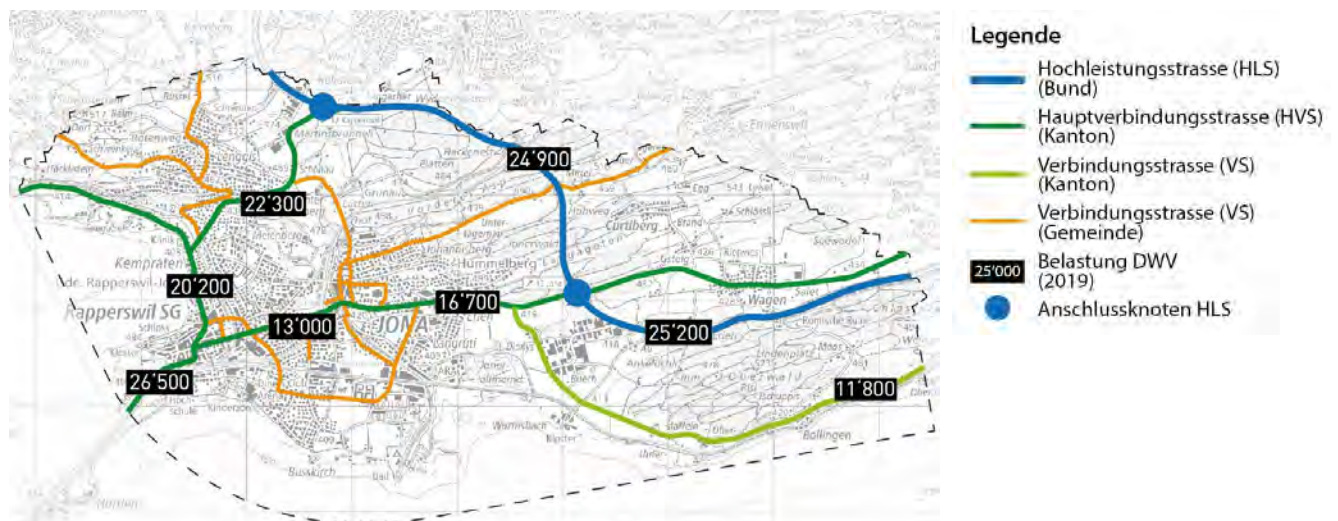


Abbildung 24: Strassenklassierung mit entsprechendem DWV (eigene Grafik)  
Datengrundlage: Tiefbauamt SG, abgerufen am 27.01.2020 von [geoportal.ch/ktsg](http://geoportal.ch/ktsg)



### 3.4.2 Verteilung der MIV-Nachfrage

Zur Verteilung der Nachfrage im MIV wurde im November 2012 eine umfassende Nummernschilderhebung (NSE) während drei Tagen an insgesamt 21 Messstellen durchgeführt. Insbesondere mit den sieben Messstellen am Stadtrand liessen sich die Anteile des Quell-/Zielverkehrs (QZV) gegenüber dem Durchgangsverkehr (DV) auf den wichtigsten Strassenachsen feststellen (vgl. Abbildung 25). Rund die Hälfte aller Fahrzeuge, die beim Seedamm ins Stadtgebiet von Rapperswil-Jona fahren resp. dieses verlassen, sind Durchgangsverkehr (pink), der Rest ist Quell-/Zielverkehr der Stadt Rapperswil-Jona (dunkelblau). Dieser beinhaltet beispielsweise Autofahrende, die vom Lenggis ins Seedammcenter von Pfäffikon fahren, oder Zürcher Oberländer, die den Kinderzoo besuchen. Im Durchgangsverkehr sind Fahrten enthalten, welche ausserhalb des Stadtgebietes von Rapperswil-Jona starten und enden (ohne Halt auf dem Stadtgebiet). Die folgenden Werte beziehen sich auf den durchschnittlichen Werktagverkehr (DWV) und auf die genannten Gesamtquerschnitte (QS). So sind in den 51% des am Seedamm gemessenen Durchgangsverkehrs sowohl Fahrzeuge enthalten, die das Stadtgebiet in Kempraten Richtung Feldbach verlassen als auch im Hüllistein Richtung Rüti/N15 oder im Osten nach Wagen. Die Zahlen gehen auf den Ergebnisbericht zur NSE [9] zurück.

Achse	DWV [Fz/d]	Anteil QZV	Anteil DV
Seedamm	26'700	49%	51%
Kempraten	10'000	51%	49%
Hüllistein	22'700	60%	40%
St. Gallerstrasse Ost	15'600	87%	13%

Tabelle 2: Verkehrsbelastungen und Aufteilung der Verkehrsströme an den Hauptachsen (Quelle: EBP)  
Datengrundlage DWV: Verkehrszählung November 2019 (TBA SG)  
Datengrundlage QZV / DV: Nummernschilderhebung 2012 (Mehl/EBP)

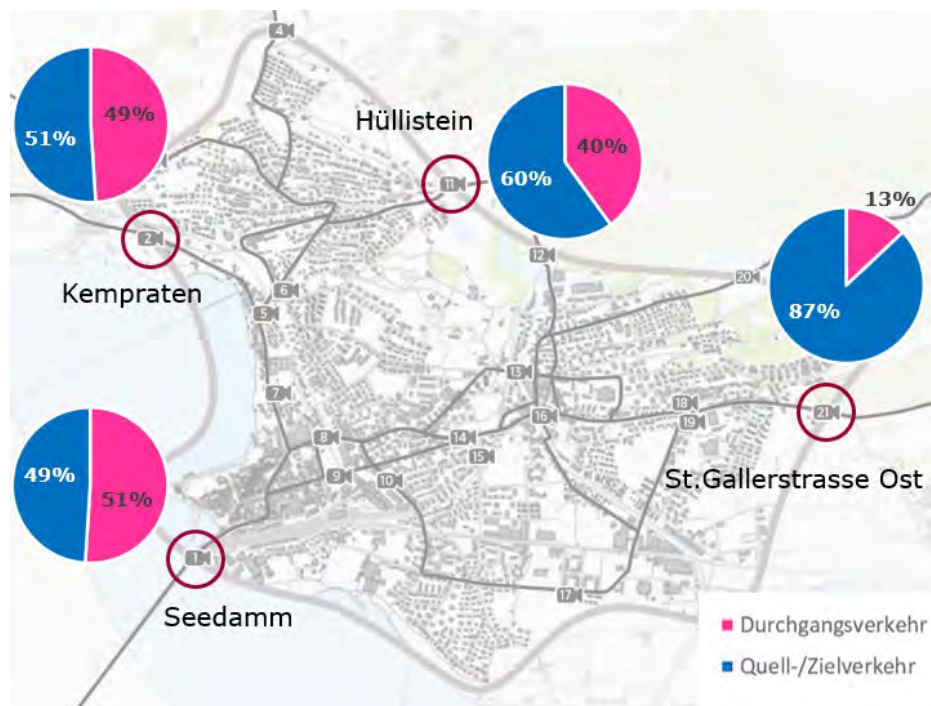


Abbildung 25: Anteile der Verkehrsströme der Verkehrsarten auf den Hauptachsen  
Datengrundlage: Nummernschilderhebung 2012 (Mehl/EBP)



Wichtig ist in diesem Kontext zu erwähnen, dass ein Nummernschild nur bedingt als Indiz für die Verkehrsart herangezogen werden kann. Ein Rückschluss von ausserkantonalen Nummernschildern auf den Anteil des Durchgangsverkehrs ist nicht möglich. So kann beispielsweise auch eine Zürcher Autonummer dem Zielverkehr zuzuordnen und eine Schwyzer Autonummer auch Quellverkehr sein – nämlich dann, wenn ein Rapperswil-Joner ein im Kanton SZ registriertes Firmenfahrzeug für seinen Pendlerweg benutzt und am Morgen zur Arbeit fährt, oder wenn Familien aus der Region in Rapperswil-Jona einkaufen kommen. Umgekehrt können auch Fahrzeuge mit einem SG-Nummernschild ohne Halt durch die Stadt fahren.

Zur Verifizierung und Aktualisierung dieser bald 10-jährigen Datenbasis aus der NSE wurden für die Erarbeitung des GVK aktuellere Datenquellen ausgewertet. Eine erneute Vollerhebung war aufgrund der pandemischen Situation nicht sinnvoll. Es handelt sich bei den zusätzlich ausgewerteten Daten um Floating Car Data (FCD) von Tomtom, kantonale Zählstellen und Detektordaten von Lichtsignalen. Sie beziehen sich auf das Jahr 2019 vor der Pandemie.

Die Auswertung zeigte, dass im November 2019 eine ähnliche Aufteilung der Verkehrsströme vorhanden war wie im November 2012. Die neueren Daten lassen allerdings vermuten, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs gegenüber dem Ziel-/Quellverkehr leicht gestiegen ist (vgl. Tabelle 3). Diese Aussage lässt sich aber nicht mit der gleichen Genauigkeit belegen wie mittels der NSE, weil mit FCD nur derjenige Anteil der Fahrzeuge erfasst wird, der mit einem entsprechenden (Navigations-)Gerät ausgerüstet ist.

Achse	DWV [Fz/d]	Anteil QZV	Anteil DV
Seedamm	26'700	44%	56%
Kempraten	10'000	37%	63%
Hüllistein	22'700	49%	51%
St. Gallerstrasse Ost	15'600	83%	17%

**Tabelle 3: Verkehrsbelastungen und Aufteilung der Verkehrsströme an den Hauptachsen (Quelle: EBP)**

*Datengrundlage DWV: Verkehrszählung November 2019 (TBA SG)*

*Datengrundlage QZV / DV: Nummernschilderhebung 2012 (Mehl/EBP)*

Die mit den FCD 2019 verifizierten NSE-Daten aus dem Jahr 2012 zeigen folgende ungefähre Verteilung der Verkehrsströme, welche in das Stadtgebiet von Rapperswil-Jona ein- oder ausfahren. Im Gegensatz zu den obigen Auswertungen nach Querschnitt werden im Folgenden richtungsgetrennte Angaben aufgeführt. Die absoluten Verkehrsmengen werden – sofern Daten verfügbar – gemäss den kantonalen Zählstellen aus dem November 2019 gerundet auf 100 Fahrzeuge angegeben.

Von den rund 13'600 Fahrzeugen, die an einem durchschnittlichen Werktag über den Seedamm in das Stadtgebiet von Rapperswil-Jona fahren, haben rund die Hälfte ihr Ziel in der Stadt selbst und sind damit dem Zielverkehr zuzurechnen. Die andere Hälfte ist Durchgangsverkehr. Rund 16% verlassen die Stadt Rapperswil-Jona via Kempraten Richtung Feldbach, 28% fahren via Hüllistein Richtung Rüti/N15 und 5% verlassen die Stadt Rapperswil-Jona in Richtung Osten/Wagen. Die restlichen 2% verlassen die Stadt auf untergeordneten Strassen.

---

**Verteilung Verkehrsströme Seedamm stadteinwärts**

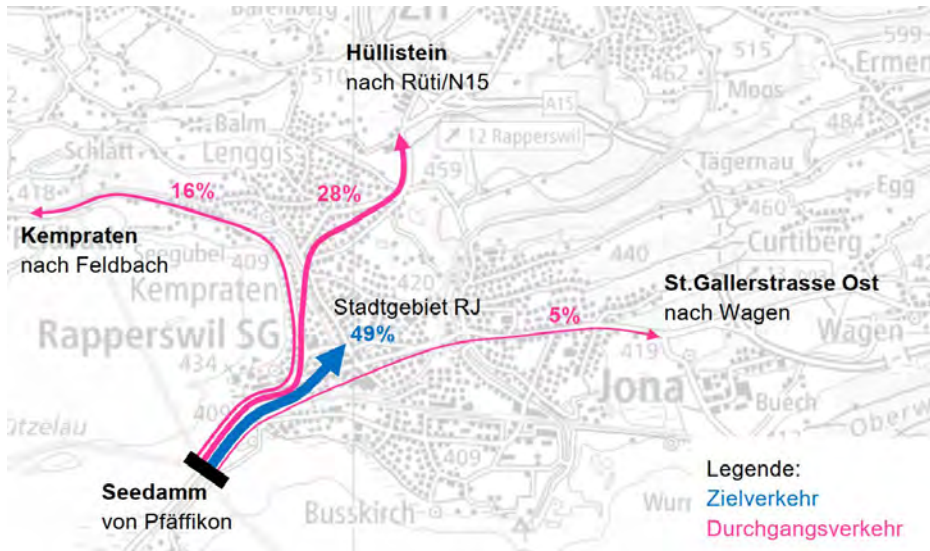


Abbildung 26: Relative Verteilung des werktäglichen Verkehrs Seedamm stadteinwärts (DWV: 13'600 Fz/d)  
Datengrundlage: Nummernschilderhebung 2012 (Mehl/EBP)

Ähnlich verhalten sich die Autofahrenden, welche das Stadtgebiet von Rapperswil-Jona beim Seedamm verlassen (13'100 Fahrzeuge an einem durchschnittlichen Werktag): 48% haben ihre Quelle in der Stadt selbst, 52% fahren ohne Halt durch die Stadt Rapperswil-Jona. Der grösste Anteil vom Durchgangsverkehr kommt mit 29% aus Richtung Norden (Hüllistein), es gibt aber auch Anteile aus Westen (Feldbach, 15%) resp. Osten (Wagen, 5%). Die restlichen 3% stammen von untergeordneten Strassen.

---

**Verteilung Verkehrsströme Seedamm stadtauswärts**

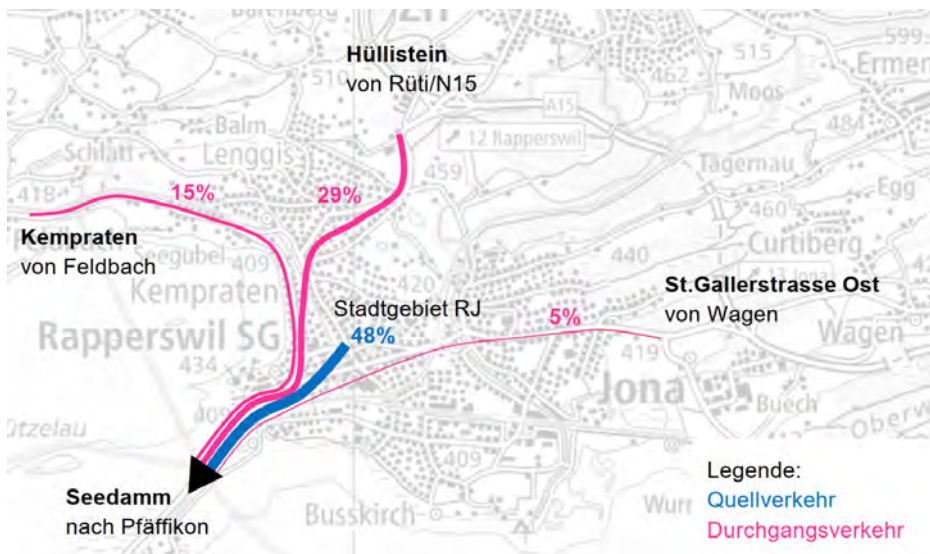


Abbildung 27: Relative Verteilung des werktäglichen Verkehrs Seedamm stadtauswärts (DWV: 13'100 Fz/d)  
Datengrundlage: Nummernschilderhebung 2012 (Mehl/EBP)

Ganz anders zeigen sich die Verhältnisse bei Fahrzeugen, die von Osten bzw. von Wagen in das Stadtgebiet von Rapperswil-Jona einfahren (8'000 pro Tag): Nur rund 14% fahren durch das Stadtgebiet hindurch und verlassen dieses ohne Halt via Seedamm (8%), Hüllistein (3%) oder Feldbach (3%). Die restlichen 86% haben ihr Ziel innerhalb der Stadt Rapperswil-Jona und sind damit kein Durchgangsverkehr.

---

**Verteilung Verkehrsströme St. Gallerstrasse stadteinwärts**

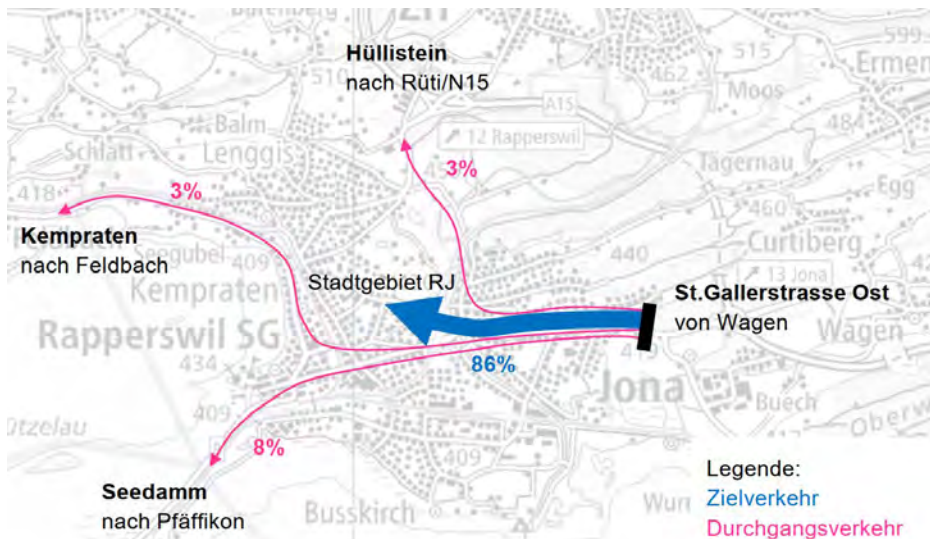


Abbildung 28: Relative Verteilung des werktäglichen Verkehrs St. Gallerstrasse stadteinwärts (DWV: 8'000 Fz/d)  
Datengrundlage: Nummernschilderhebung 2012 (Meh/EBP)

Auch umgekehrt kommt mit 88% der grösste Anteil der 7'600 Fahrzeuge pro Werktag, welche das Stadtgebiet von Rapperswil-Jona Richtung im Osten verlassen, aus der Stadt selbst. Nur 12% sind ohne Halt durch das Stadtgebiet durchgefahren und damit dem Durchgangsverkehr zuzuordnen: 7% vom Seedamm her, 3% von Rüti/N15 und 2% von Feldbach.

---

**Verteilung Verkehrsströme St. Gallerstrasse stadtauswärts**

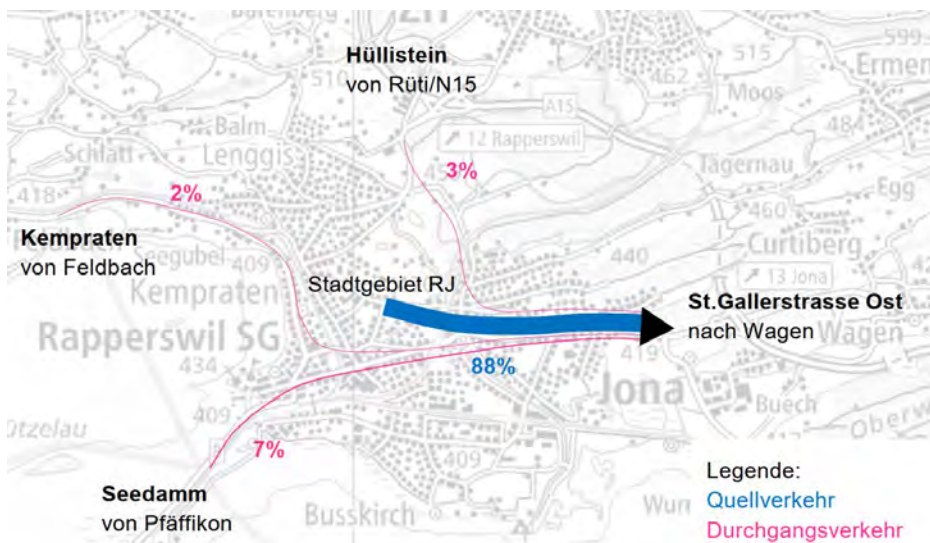


Abbildung 29: Relative Verteilung des werktäglichen Verkehrs St. Gallerstrasse stadtauswärts (DWV: 8'000 Fz/d)  
Datengrundlage: Nummernschilderhebung 2012 (Meh/EBP)

Von den 5'000 Fahrzeugen, die an einem durchschnittlichen Werktag von Feldbach in das Stadtgebiet von Rapperswil-Jona fahren, haben 51% ihr Ziel in der Stadt Rapperswil-Jona selbst. 49% queren das städtische Gebiet ohne Halt und sind dementsprechend dem Durchgangsverkehr zuzuordnen. Rund 36% verlassen das Stadtgebiet via Seedamm, 9% fahren via Hüllistein Richtung Rüti/N15 und 3% verlassen die Stadt Rapperswil-Jona in Richtung Osten/Wagen. Die restlichen 1% verlassen die Stadt auf untergeordneten Strassen. Die FCD vom November 2019 weisen beim einfahrenden Verkehr von Feldbach ggü. der NSE 2012 einen deutlich höheren Anteil an Durchgangsverkehr auf (63% anstatt 49%). Diese verteilen sich aber in einem ähnlichen Verhältnis auf Seedamm (49%), Hüllistein (11%) und Wagen (3%).

---

**Verteilung Verkehrsströme Kempraten stadteinwärts**

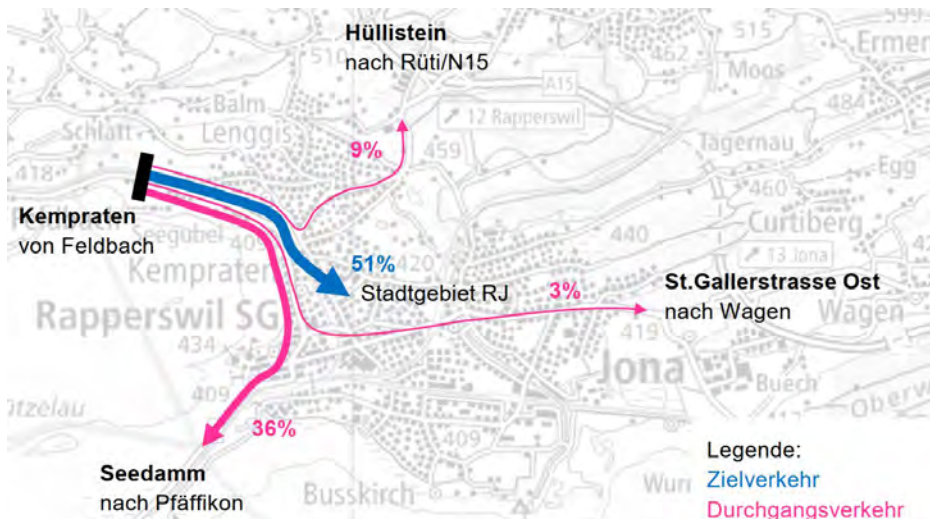


Abbildung 30: Relative Verteilung des werktäglichen Verkehrs Kempraten stadteinwärts (DWW: 5'000 Fz/d)  
Datengrundlage: Nummernschilderhebung 2012 (Mehl/EBP)

In Gegenrichtung verlassen an einem Werktag ebenfalls rund 5'000 Fahrzeuge das Stadtgebiet von Rapperswil-Jona in Richtung Feldbach. Davon starten 51% der Fahrten in der und 49% gehören zum Durchgangsverkehr. Die durchfahrenden Fahrzeuge kommen zu 36% vom Seedamm, zu 7% aus Rüti/N15 und zu 5% von Wagen (Osten). Die restlichen 1% stammen von untergeordneten Strassen. Die FCD vom November 2019 weisen beim ausfahrenden Verkehr nach Feldbach ggü. der NSE 2012 einen deutlich höheren Anteil an Durchgangsverkehr auf (63% anstatt 49%). Diese verteilen sich aber ähnlich auf Seedamm (52%), Hüllistein (7%) und Wagen (4%).

---

**Verteilung Verkehrsströme Kempraten stadtauswärts**

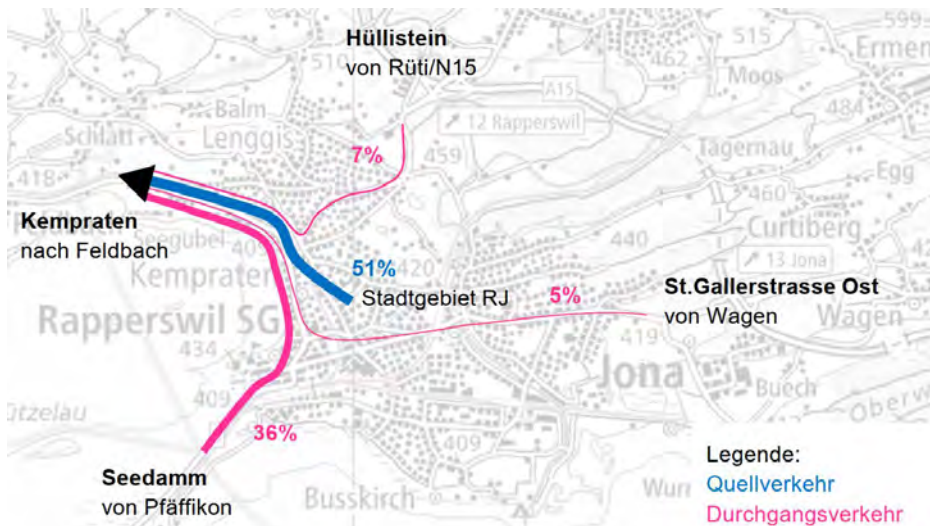


Abbildung 31: Relative Verteilung des werktäglichen Verkehrs Kempraten stadtauswärts (DWW: 5'000 Fz/d)  
Datengrundlage: Nummernschilderhebung 2012 (Mehl/EBP)

Bei den 11'200 Fahrzeugen, die an einem Werktag von Hüllistein in das Stadtgebiet von Rapperswil-Jona fahren, beträgt der Anteil des Zielverkehrs 60%. Die 40% des Durchgangsverkehrs verteilen sich auf Seedamm (33%), Feldbach (4%) und Wagen (2%). 1% verlässt die Stadt Rapperswil-Jona auf untergeordneten Strassen. Die FCD vom November 2019 weisen beim einfahrenden Verkehr vom Hüllistein ggü. der NSE 2012 einen deutlich höheren Anteil an Durchgangsverkehr auf (49% anstatt 40%). Diese verteilen sich auf Seedamm (44%), Feldbach (3%), Wagen (1%) und andere untergeordnete Strassen (1%).

---

**Verteilung Verkehrsströme Hüllistein stadteinwärts**

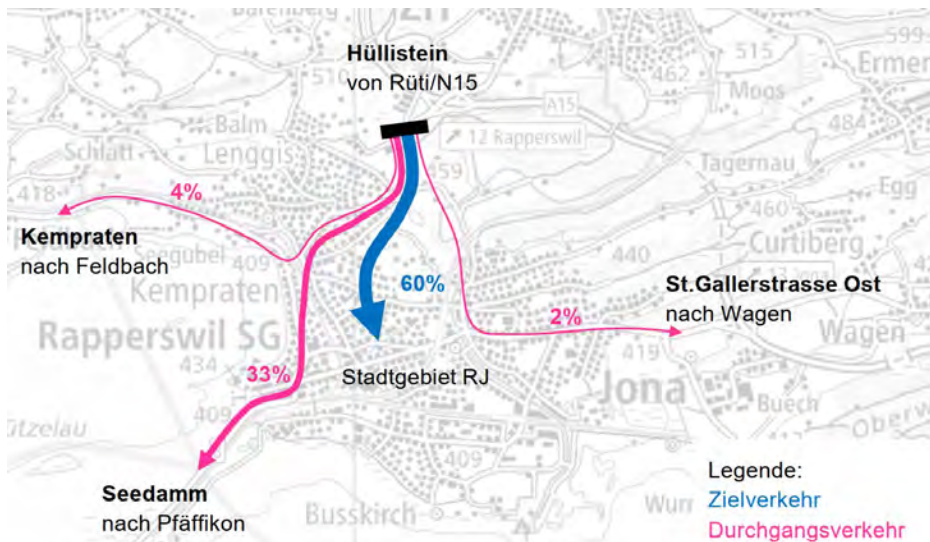


Abbildung 32: Relative Verteilung des werktäglichen Verkehrs Hüllistein stadteinwärts (DWV: 11'200 Fz/d)  
Datengrundlage: Nummernschilderhebung 2012 (Mehl/EBP)

In Gegenrichtung werden beim Hüllistein an einem Werktag rund 11'500 Fahrzeuge gezählt. Diese haben zu 61% ihre Quelle in der Stadt Rapperswil-Jona, 39% kommen von ausserhalb. Dabei ist vor allem der Seedamm (31%) relevant, aber auch Feldbach (5%), Wagen (2%) und untergeordnete Strassen (1%) weisen Anteile auf. Die FCD vom November 2019 weisen beim ausfahrenden Verkehr zum Hüllistein ggü. der NSE 2012 einen deutlich höheren Anteil an Durchgangsverkehr auf (54% anstatt 39%). Diese verteilen sich auf Seedamm (46%), Feldbach (6%), Wagen (1%) und andere untergeordnete Strassen (1%).

#### Verteilung Verkehrsströme Hüllistein stadtauswärts

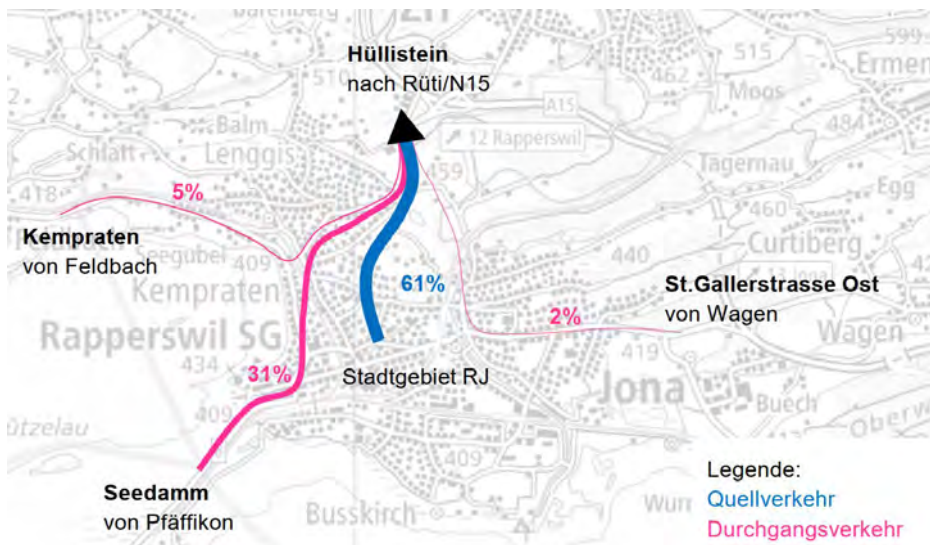


Abbildung 33: Relative Verteilung des werktäglichen Verkehrs Hüllistein stadteinwärts (DWV: 11'200 Fz/d)  
Datengrundlage: Nummernschilderhebung 2012 (Mehl/EBP)

Damit zeigt sich, dass die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsarten stark von der Verkehrsrelation abhängig ist. Der Durchgangsverkehr spielt auf der Nord-Süd-Achse eine grosse Rolle. Auf der West-Ost-Achse ist der Durchgangsverkehr klar von untergeordneter Bedeutung.

Zur Verdeutlichung wurde eine weitere Betrachtungsweise gewählt, die aufzeigt, wie sich der Verkehr an einer konkreten Messstelle innerhalb der Stadt



zusammensetzt. Mit dieser Betrachtungsweise werden die beschriebenen Verkehrsarten konkret erlebbar.

Wenn man an der Zürcherstrasse bei der evangelisch-reformierten Kirche steht (Messstelle 7) und die Fahrzeuge beobachtet, die an einem durchschnittlichen Werktag in beide Richtungen vorbeifahren (20'200 an einem durchschnittlichen Werktag), dann ist die Hälfte davon Durchgangsverkehr (50%), welcher v.a. auf der Relation Seedamm – Hüllistein oder Seedamm – Feldbach unterwegs ist. 37% der beobachteten Fahrzeuge haben ihr Ziel resp. ihre Quelle in der Stadt Rapperswil-Jona und weitere 13% haben sowohl Ziel und Quelle in der Stadt und queren die Stadtgrenze nicht (Binnenverkehr).

---

Zürcherstrasse

Eine andere Verteilung beobachten die Personen, die an der Holzwiesstrasse beim Vitaparcours stehen (Messstelle 12). Auf der Holzwiesstrasse fahren nur rund 10% der beobachteten 10'300 Fahrzeuge an einem durchschnittlichen Werktag ohne Halt durch die Stadt Rapperswil-Jona, der grösste Teil ist Quell- / Zielverkehr der Stadt selbst (88%). Zudem ist ein geringer Anteil (2%) dem Binnenverkehr der Stadt zuzuordnen.

---

Holzwiesstrasse

An der neuen Jonastrasse bei der Einmündung der alten Jonastrasse (Messstelle 14) werden an einem durchschnittlichen Werktag 16'300 Fahrzeuge gezählt. Dabei beträgt der Anteil des beobachtbaren Durchgangsverkehrs 15%. Der restliche Verkehr ist dem Quell- / Zielverkehr (54%) und dem Binnenverkehr von Rapperswil-Jona (31%) zuzuordnen.

---

Neue Jonastrasse

### 3.4.3 Verkehrsbelastungen und Engpässe



Abbildung 34: Verkehrsbelastung MIV - DTV 2010

Datengrundlage: Verkehrsmodell Obersee (EBP)

Auf der Abbildung oben ist der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf Basis des Verkehrsmodells angegeben. Ersichtlich ist, dass die Zürcher- und Rütistrasse deutlich stärker durch den MIV belastet sind als die Neue Jonastrasse oder die St.Gallerstrasse. Auffällig ist auch, dass die Holzwiesstrasse (kommunale Verbindungsstrasse) eine hohe Verkehrsbelastung aufweist.



Kapazitätsengpässe entstehen vor allem in den Spitzenstunden (MSP, ASP). Auf dem Netz der Kantons- und Gemeindestrassen sind ausschliesslich die Knotenpunkte kapazitätsbestimmend. Gemäss AP Obersee 4G bestehen Kapazitätsengpässe vor allem im Bereich des Seedamms als regionales Bindeglied. Die Kapazität auf dem Seedamm selbst ist nicht das limitierende Element. Vielmehr sind dies die Anschlüsse in Rapperswil (Cityplatz) und in Pfäffikon SZ (Knoten Schweizerhof). An den LSA-Knoten Cityplatz, Zürcher-/Rütistrasse, Rüti-/Holzwiesstrasse und St.Galler-/Uznacherstrasse (St. Dionys) erfolgt in Spitzenzeiten eine Dosierung (zeitlich beschränkt) mit dem Ziel, Überlastzustände im Zentrum zu reduzieren. Dies kann zu entsprechenden Rückstaus an den Dosierstellen führen. Des Weiteren sind gemäss AP Obersee 4G in Rapperswil-Jona die Knoten Alte Jona-/Zürcherstrasse, die Knoten entlang der Neuen Jonastrasse sowie der Knoten St.Galler-/Feldlistrasse hoch ausgelastet bzw. überlastet.

Auszug Analysekarte MIV  
AP4 G [24]



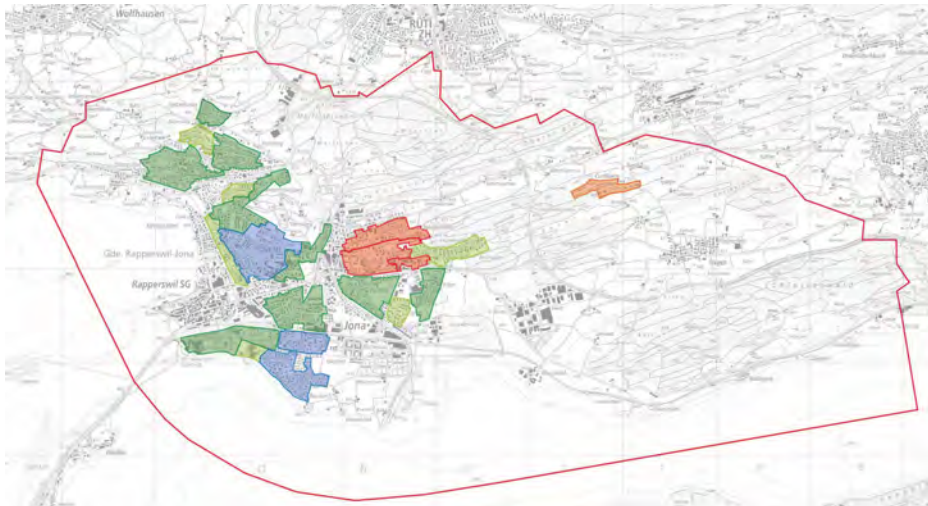
### 3.4.4 Siedlungsverträglichkeit

Hohe Verkehrsbelastungen sind im Siedlungsgebiet meist nicht mit den Anforderungen aus dem Umfeld sowie von anderen Verkehrsteilnehmenden verträglich. Eine schweizweit einheitliche Bestimmung der Siedlungsverträglichkeit von Verkehrsbelastungen liegt jedoch nicht vor. Unter Berücksichtigung der Nutzungen im angrenzenden Siedlungsgebiet und des Raumtyps sowie mit einer ergänzenden qualitativen Facheinschätzung wurde im AP Obersee 4G eine vereinfachte Beurteilung der Verträglichkeit auf Basis der Verkehrsbelastungen des VMO 2010 vorgenommen. Als potenziell kritisch oder unverträglich zeigen sich dabei folgende Abschnitte:

- Zürcherstrasse zwischen Cityplatz und Knoten Rütistrasse
- Rütistrasse zwischen Knoten Zürcherstrasse und Knoten Kreuzackerstrasse
- Untere Bahnhofstrasse
- Alte Jonastrasse zwischen Knoten Zürcherstrasse und Knoten Kreuzstrasse
- Neue Jonastrasse zwischen Knoten Cityplatz und Knoten Allmeindstrasse (Kreisel)
- Allmeindstrasse zwischen Knoten Neue Jonastrasse (Kreisel) und Knoten Werkstrasse (Kreisel)
- St.Gallerstrasse zwischen Knoten Allmeindstrasse (Kreisel) und Knoten Erlenstrasse

### 3.4.5 Verkehrsberuhigung

Die gemäss GVO 03 vorgesehenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen (inkl. Tempo-30-Zonen) sind zu einem grossen Teil gemäss dem Konzept aus dem Jahr 2008 [5] umgesetzt oder befinden sich in einer konkreten Planung.



Legende Farben	
Grün	Tempo-30-Zone umgesetzt
Blau	Tempo-30-Zone geplant
Rot	Tempo-30-Zone offen
Hellgrün	Verkehrsberuhigung umgesetzt
Hellblau	Verkehrsberuhigung geplant
Orange	Verkehrsberuhigung offen

Abbildung 35: Umsetzung- und Planungsstand Verkehrsberuhigungsmassnahmen (eigene Grafik)  
Datengrundlage: Angaben Stadt Rapperswil-Jona

Hinsichtlich der Veränderung des Strassennetzes im Zusammenhang mit dem Stadttunnel, ist eine gesamtheitliche Überprüfung auf dem Stadtgebiet in Bezug auf die verkehrsberuhigten Gebiete sinnvoll. Ein klares Konzept, in welchem für jedes Gebiet aufgrund deren Nutzung und der Gegebenheiten das entsprechende Geschwindigkeitsniveau aufgezeigt wird, wird angestrebt.

### 3.4.6 Parkierung

Total gibt es rund 4'500 öffentlich nutzbare Parkfelder verteilt auf 69 Parkierungsanlagen. Davon können etwas mehr als die Hälfte (rund 2'500 Parkfelder) effektiv als öffentliche Parkfelder bezeichnet werden, welche den Nutzenden ohne Einschränkungen zur Verfügung stehen. Die übrigen rund 2'000 Parkfelder sind öffentlich zugänglich, es wird aber eine konkrete Nutzung vorausgesetzt. Unter diese zweite Kategorie zählen beispielsweise Parkfelder von Einkaufszentren oder Sportanlagen.

#### Öffentliche Parkierung

Für die Stadt existiert ein Parkierungs- und Parkgebührenreglement von 2009 [22], welches die Bewirtschaftung der öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen regelt. Von den 69 öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen werden aktuell 51 (ca. 75%) mit einer Parkuhr bewirtschaftet.

Aus dem selben Jahr existiert zudem ein Parkplatzbedarfsreglement [23] welches Vorgaben für die Erstellung von Parkfeldern beinhaltet.

#### Fazit Motorisierter Individualverkehr

Der Seedamm erschliesst ein grosses Einzugsgebiet und bündelt viel MIV, welcher direkt ins Zentrum von Rapperswil geleitet wird (Nadelöhr im Bereich des Bahnhofs). Die Nationalstrasse N15 (Autobahnverzweigungen Wangen-Brüttisellen bis Reichenburg) bildet ein Rückgrat im Strassennetz und hat ein eher regionales Einzugsgebiet.

Die Verkehrsbelastung in den Ortszentren von Rapperswil und Jona liegt auf einem hohen Niveau. Der Durchgangsverkehr spielt dabei insbesondere auf den Relationen Seedamm – Rütistrasse und Seedamm – Zürcherstrasse eine grosse Rolle. Allerdings ist der Anteil an Quell-/Zielverkehr sowie



Binnenverkehr auf den städtischen Strassenachsen ebenfalls bedeutend, was durch die attraktive Parkierungsbedingungen begünstigt wird.

Die Siedlungsverträglichkeit ist auf den übergeordneten Strassen auf einigen Abschnitten nicht gegeben (z.B. Neue und Alte Jonastrasse, Untere Bahnhofstrasse, Zürcherstrasse, St. Gallerstrasse). Durch die bereits umgesetzten Verkehrsberuhigungsmassnahmen wird der Verkehrsdruck auf das untergeordnete Strassennetz in den Wohnquartieren reduziert.

### 3.5 Öffentlicher Verkehr

Rapperswil-Jona hat bereits ein attraktives ÖV-Angebot. Das Rückgrat in Bezug auf die regionale resp. kantonale Anbindung sind die zahlreichen Bahnverbindungen und die vier Bahnhöfe auf dem Stadtgebiet. Insbesondere der Bahnhof Rapperswil und der Bahnhof Jona haben eine zentrale Rolle. In Richtung Zürich wird mit der S5 und der S15 via Uster ein Viertelstundentakt angeboten. Zusätzlich gibt es die S7, welche im Halbstundentakt entlang des nördlichen Zürichseeufers nach Zürich verkehrt. Mit dem Voralpenexpress sowie der S6 (in Uznach Wechsel auf die S4) wird Rapperswil-Jona mit St. Gallen verbunden. In die Gegenrichtung verbindet der Voralpenexpress Rapperswil-Jona via Arth-Goldau mit Luzern. Mit der S5 und der S40, welche über den Seedamm verkehren, werden zudem in Pfäffikon SZ die Anschlüsse in Richtung Thalwil und Chur ermöglicht.

Das ÖV-Angebot wird im Siedlungsgebiet durch die zahlreichen Stadtbuslinien weiter verdichtet. Insgesamt gibt es sieben Stadtbuslinien, welche die Mehrheit des Siedlungsgebietes erschliessen. Die Stadtbuslinien verkehren grundsätzlich in einem Halbstundentakt und ermöglichen die Anschlüsse auf die verschiedenen Bahnlinien.

#### Bahnangebot Bestand

#### Busangebot Bestand



Abbildung 36: Netzplan Stadtbus Rapperswil-Jona

Quelle: Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG, Abgerufen am 04.03.2022 von [vzo.ch/stadtbus-rapperswil-jona](http://vzo.ch/stadtbus-rapperswil-jona)



Das bestehende Stadtbusnetz hat seinen Ursprung u.a. im ÖV-Konzept, welches 2009 veröffentlicht wurde [4]. Das damals neu entwickelte Stadtbusnetz mit sieben Stadtbuslinien, zwei Regionalbuslinien sowie dem BollingerBus und StampfBus wurde bis Ende 2012 umgesetzt. Ziel war, die Fahrgastfrequenzen weiter zu erhöhen. Gemäss einer Analyse der Frequenzen aus dem Jahr 2018 wurde das damals festgelegte Ziel erreicht [2]. Grossen Handlungsbedarf gab es gemäss dem ÖV-Konzept von 2009 bei der Fahrplanstabilität. Gerade zu den Hauptverkehrszeiten konnte die Anschlusssicherheit, aufgrund von hohen Verlustzeiten, nicht mehr gewährleistet werden [4].

Das erwähnte ÖV-Konzept aus dem Jahr 2009 wird auf den Fahrplanwechsel 2024 überarbeitet resp. optimiert. Ein erster Entwurf des Buskonzept 2024 (neuer Name) liegt vor, welcher im weiteren Verlauf der Planung noch vertiefter ausgearbeitet werden soll. Ziele sind unter anderem, die Reduktion der Kapazitätsengpässe und die Verbesserung der Fahrplanstabilität. Zudem soll der Nutzen einer neuen Buslinie vom Gebiete Schachen / Bahnhof Blumenau zum Bahnhof Rapperswil geprüft werden.

Im Jahr 2017 erstellte das Tiefbauamt Kanton St. Gallen einen Bericht zu den «öV-Behinderungen im Strassenverkehr» [18]. Neun dieser Schwachstellen befinden sich in Rapperswil-Jona, wobei die Hälfte davon eine hohe Priorität aufweist und kurz- bis mittelfristig gelöst werden soll. Folgende Knoten oder Streckenabschnitte sind betroffen und auf der nachfolgenden Abbildung ersichtlich [13]:

- **Priorität 1 (rot)**
  - Ausfahrt Bahnhof Rapperswil (Knoten)
  - Achse Neue Jonastrasse (Strecke + Knoten)
    - Knoten Zeughaus
    - Knoten Rosengarten
- **Priorität 2 (orange)**
  - Kurve Untere Bahnhofstrasse (Strecke)
  - LSA Autobahnanschluss Jona (Knoten)
- **Priorität 3 (gelb)**
  - Knoten Erlen (Knoten)
  - Knoten Rüti-/Kreuzackerstrasse (Knoten)
  - Hanfländerstrasse (Strecke)

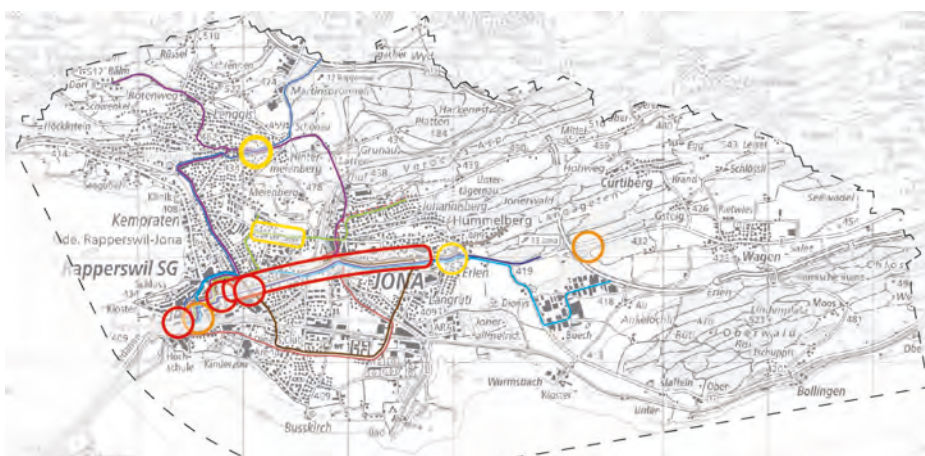


Abbildung 37: Netzplan öffentlicher Verkehr inkl. Schwachstellen gemäss [18]  
Datengrundlage: Tiefbauamt SG, abgerufen am 27.01.2020 von [geoportal.ch/ktsg](http://geoportal.ch/ktsg)



Aktuell (Stand Dezember 2021) wird diese Studie zur «öV-Behinderung im Strassenverkehr» aus dem Jahr 2017 überarbeitet. Gemäss dem aktuellen Arbeitsstand der neuen Studie sind diverse Schwachstellen, unter anderem mit hoher Priorität, aus dem Jahr 2017 noch nicht behoben. Bei den Schwachstellen handelt es sich jeweils um systematische Staubildungen, welche nicht im Fahrplan berücksichtigt sind. Gründe dafür sind unter anderem fehlende Buspriorisierung oder überlastete Knoten und Strecken. Folgende Schwachstellen aus dem Jahr 2017 werden weiterhin aufgeführt:

- Ausfahrt Bahnhof Rapperswil → teilweise optimiert, jedoch immer noch grosse Verlustzeiten
- Kurve Untere Bahnhofstrasse
- Achse Untere Bahnhofstrasse – Obere Bahnhofstrasse / Neue Jonastrasse inkl. Knoten Cityplatz
- Achse Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse inkl. Knoten Zeughausstrasse, Rosengarten, Erlen
- Knoten Rüti-/Holzackerstrasse

Ergänzend wurden in der neuen Studie noch folgende neue Schwachstellen aufgenommen:

- Achse Allmeindstrasse – Bühlstrasse inkl. Knoten Allmeindstrasse und Bühlstrasse
- Knoten Kreuz-/ Rütistrasse

Auch bei diesen Schwachstellen handelt es sich um systematische Staubildungen, welche nicht im Fahrplan berücksichtigt sind.

Auf den Fahrplanwechsel 2024 wird die erste Etappe der Stadtbahn Obersee umgesetzt. Mit der Stadtbahn Obersee wird das ÖV-Angebot der beiden Kantone St. Gallen und Schwyz am nördlichen und südlichen Oberseeufer zu einem zusammenhängenden Gesamtsystem zusammengefügt. Bestandteil dieser Stadtbahn Obersee ist unter anderem ein Viertelstundentakt zwischen Uznach und Rapperswil. Zudem wird an allen Bahnhöfe zwischen Ziegelbrücke und Rapperswil der Halbstundentakt eingeführt, folglich auch am Bahnhof Blumenau. Dieser Ausbauschnitt verbessert die ÖV-Erschliessung im Umfeld des Bahnhofs Blumenau stark und trägt dazu bei, dass in diesem Gebiet der ÖV-Anteil sowie möglicherweise auch (kombiniert) der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs erhöht werden können. Damit diese Taktverdichtungen möglich sind, ist ein Doppelspurausbau zwischen Uznach und Schmerikon notwendig. Zudem müssen die Zugfolgezeiten zwischen Uznach und Rapperswil verkürzt werden. Die Umsetzung dieser Massnahmen ist mit dem Ausbauschnitt STEP 2025 auf den Dezember 2023 geplant.

In Bezug auf die Erschliessungsqualität verfügen insbesondere die urbanen Stadtteile in der Nähe der beiden Bahnhöfe Rapperswil und Jona über eine gute bis sehr gute Erschliessung mit dem ÖV (ÖV-Güteklasse A oder B). Mehrheitlich ist das Siedlungsgebiet mindestens mit der ÖV-Güteklasse C erschlossen. Angebotsdefizite gibt es vor allem in peripheren Lagen, wo zum Teil gar kein ÖV-Angebot besteht (Bollingen, Curtiberg) oder nur ein eingeschränktes Angebot zu den Spitzenstunden (Buech). Eine Auseinandersetzung mit der Wirkung von allfälligen Massnahmen in solchen Gebieten ist wichtig.

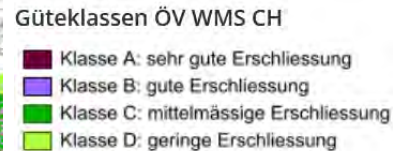


Abbildung 38: ÖV-Güteklassen

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung, Abgerufen am 31.07.2020 von [geoportal.ch/ktsg](http://geoportal.ch/ktsg)

### Fazit Öffentlicher Verkehr

Das Angebot ÖV ist grundsätzlich gut. Grossen Handlungsbedarf gibt es im Bereich der Betriebsstabilität. In Zukunft müssen sich die Verspätungen der Busse reduzieren, damit die Anschlusssicherheit wieder gewährleistet werden kann

Ein Grossteil des Siedlungsgebiets ist mindestens mit der ÖV-Gütekategorie C erschlossen. Punktuell sind Angebotsverbesserungen zu prüfen.

### 3.6 Fuss- und Veloverkehr

Im Jahr 2019 wurde ein umfassendes Fuss- und Veloverkehrskonzept erarbeitet inklusive verschiedenen Massnahmenvorschläge [3]. Die erarbeiteten Netzpläne zeigen den Zielzustand, wenn alle Anforderungen der Nutzergruppen erfüllt werden und alle wichtigen Mobilitätsschnittstellen sowie Zielorte sicher und direkt erreichbar sind. Dieser Idealzustand soll mit laufenden Optimierungen und Ausbauten erreicht werden, wozu die Massnahmenvorschläge erarbeitet wurden. Die erarbeiteten Massnahmen wurden im Rahmen des Fuss- und Veloverkehrskonzepts weder auf ihre Machbarkeit geprüft noch verbindlich beschlossen. Neben Sofortmassnahmen, wurden Massnahmen der Priorität A (Umsetzung innert 5 Jahren), Priorität B (Umsetzung innert 5 bis 10 Jahren) und Priorität C (Umsetzung länger als 10 Jahre) entwickelt. Zurzeit befindet sich das Fuss- und Veloverkehrskonzept in der Umsetzung der Sofortmassnahmen und Massnahmen mit Priorität A. Zudem wurden zwei Teilmassnahmen ins AP 4. Generation aufgenommen. Weitere oder neue Massnahmen sind im Zusammenhang AP 5G zu prüfen

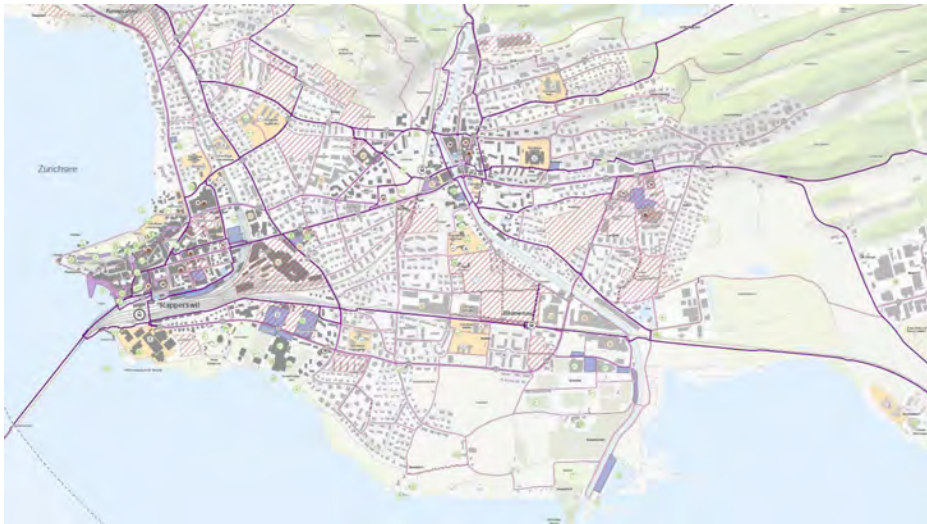
In Ergänzung zu den Netzplänen wurden für den Fuss- und Veloverkehr spezifische Grundanforderungen an die Infrastruktur erarbeitet. Für das Haupttrouten-Netz des Veloverkehrs wurde zudem der angestrebte SOLL-Standard bezüglich Führungsform und Ausbaubreite definiert. Anhand dieser Vorgaben wurde das bestehende Fuss- und Veloverkehrsnetz analysiert und der Handlungsbedarf abgeleitet. Die Kernerkenntnisse dieser Analyse sind nachfolgend aufgeführt. Für detaillierte Aussagen zu Schwachstellen auf spezifischen Strassenachsen wird auf das Fuss- und Veloverkehrskonzept verwiesen [3].

### Fuss- und Veloverkehrskonzept



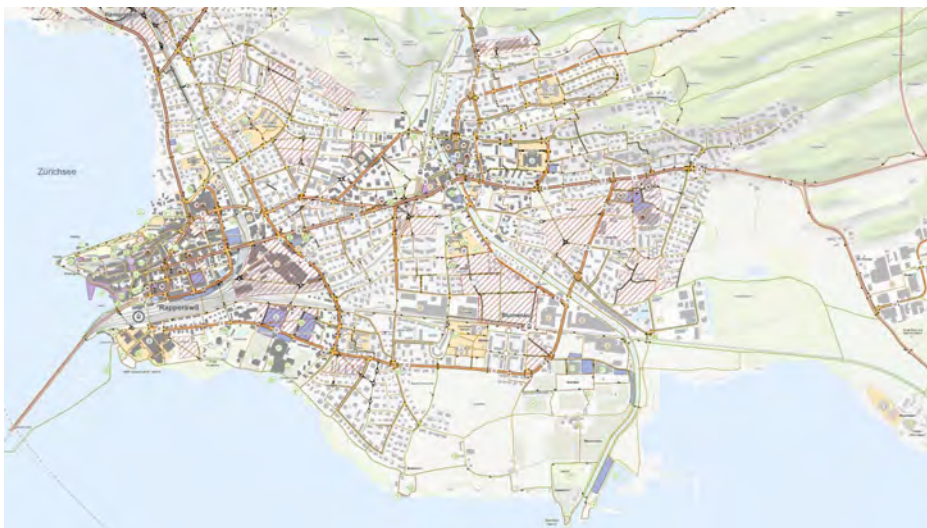
- Grundvoraussetzung für ein funktionierendes Netz und eine optimale Erschliessung aller Gebiete mit dem Fuss- und Veloverkehr ist, dass die vorhandenen Netzlücken geschlossen werden.
- Um die Attraktivität des Netzes zu steigern, muss die Infrastruktur dem jeweiligen Routentyp und den Grundanforderungen entsprechen.
- Fussgängerquerungen über mittel bis stark befahrene Strassen sollen grundsätzlich immer mit Mittelinseln ausgestattet werden. Aktuell fehlen solche auf gewissen Hauptachsen (Alte Jonastrasse, Neue Jonastrasse, Rütistrasse) oder bestehende Mittelinseln sind zu schmal.
- LSA-gesteuerte Knoten sind zu Randzeiten oft im Blinkbetrieb. Dies ist insbesondere bei Fussgängerquerungen, welche über mehrere Fahrstreifen führen gefährlich, weil der Fussverkehr von anhaltenden Fahrzeugen verdeckt werden. Daher sollen die LSA entweder rund um die Uhr in Betrieb sein oder die Möglichkeit anbieten sich anzumelden.
- Die Wartezeiten an LSA-gesteuerten Knoten für den Fussverkehr sind sehr lang. Daher sollen die Phasen zugunsten des Fussverkehrs gekürzt werden, wodurch die Attraktivität gesteigert werden kann.
- Es ist wichtig, dass die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigt werden. Dies betrifft zum einen Bushaltestellen, welche gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) optimiert werden soll. Zum anderen müssen sehbehinderte Personen sicher geführt werden (taktile Randabschlüsse, taktil-visuelle Markierung insbesondere in den Zentren und bei Bahnhöfen).
- Querungen für den Veloverkehr sind aufgrund mangelhafter Sichtverhältnisse oder Erkennbarkeit der Velofurt insbesondere bei Staubbildung nicht sicher. Daher sollen beispielsweise Velofurten erkenntlicher markiert werden (z.B. mittels Velopiktogramm), wodurch die Flächen besser freigehalten werden.
- Bei Staubbildung und im Bereich von seitlichen Einengungen weichen Velofahrende immer wieder aufs Trottoir aus, was zu Konflikten mit dem Fussverkehr führt. Dies geschieht auch, wenn der Radstreifen durch den MIV blockiert wird. Daher soll der Veloverkehr wenn immer möglich auf separaten Flächen geführt werden.

Aufgrund dieser bereits konkreten Analyse sowie Planungen besteht im Fuss- und Veloverkehr kein zusätzlicher Analysebedarf. Es ist aber ein deutlicher Handlungsbedarf vorhanden, wie vorhin ersichtlich wurde. Für die Gesamtverkehrsbetrachtung und das Verlagerungspotenzial ist es wichtig, dass die geplanten Massnahmen möglichst bald umgesetzt werden und dass der Fuss- und Veloverkehr bei weiteren Planungen immer aktiv berücksichtigt wird.



**Abbildung 39: Ausschnitt Netzplan Veloverkehr**

*Quelle: Fuss- und Veloverkehrskonzept, asa AG (2019)*



**Abbildung 40: Ausschnitt Netzplan Fussverkehr**

*Quelle: Fuss- und Veloverkehrskonzept, asa AG (2019)*

### **Fazit Fuss- und Veloverkehr**

Für den Fuss- und Veloverkehr besteht mit dem Fuss- und Veloverkehrskonzept schon eine sehr gute Grundlagen, auf welcher in den nächsten Arbeitsschritten aufgebaut wird. Es ist wichtig, dass der erwähnte Handlungsbedarf berücksichtigt wird und die geplanten Massnahmen möglichst bald umgesetzt werden.



### 3.7 Verkehrssicherheit

Die Thematik Verkehrssicherheit wird im AP 4. Generation Obersee, welches zurzeit in Erarbeitung ist, bereits vertieft diskutiert [24]. Aus diesem Grund wird im GVK auf eine zusätzliche Analyse verzichtet und es werden nur die wichtigsten Punkte aus dem AP in Bezug auf die Stadt nachfolgend aufgeführt.

Im AP werden zusätzlich zu den Unfallschwerpunkten (USP), welche gemäss Strassenverkehrsgesetz des Bundes vorgeschrieben sind, auch Unfallhäufungsstellen (UHS) analysiert und Sanierungskonzepte sowie Einzelmassnahmen dazu entwickelt. Es wurde festgestellt, dass es vor allem entlang von Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsraum vermehrt zu Unfällen kommt. Auf dem Stadtgebiet gibt es zwei Unfallschwerpunkte sowie eine Unfallhäufungsstelle, wie im AP ersichtlich ist. Bis auf die UHS auf der Neuen Jonastrasse gibt es für alle USP und UHS bestehende Projekte und Massnahmen [24].

**Objektive  
Verkehrssicherheit**

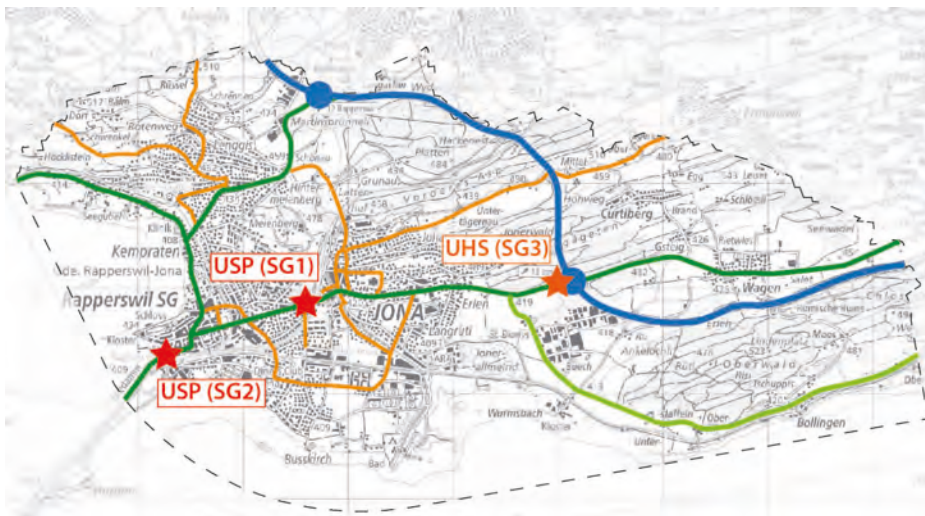


Abbildung 41: Übersicht Unfallschwerpunkte (USP) und Unfallhäufungsstellen (UHS) Zeitraum 2016-2018 gemäss [24]

Relevant für die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs ist die subjektive Verkehrssicherheit, also wie sicher sich der Mensch selbst im Strassenraum fühlt. Dazu wurde im AP eine Analyse durchgeführt. In der Stadt gibt es die grössten Defizite in Bezug auf die subjektive Verkehrssicherheit bei Schulanlagen, Fussgängerstreifen und auf Schulwegen [24]. Darüber hinaus wurden auch einige Stellen mit weiteren Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden beschrieben (Strandweg: zwischen Fuss- und Veloverkehr; Rüti- und Zürcherstrasse, Hanfländerstrasse etc.).

**Subjektive  
Verkehrssicherheit**

#### Fazit Verkehrssicherheit

Gemäss dem AP der 4. Generation sind für die meisten Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen bereits Massnahmen in Planung oder der Umsetzung. Im Rahmen des GVK steht daher vor allem die Neue Jonastrasse im Fokus, zu welcher noch keine Massnahmen getätigt wurden sowie die Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.



### 3.8 Strassenraum

Bei der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs spielt das Strassennetz sowie die Gestaltung eine wichtige Rolle. Ein attraktiv, das heisst feinmaschig angelegtes Netz mit Aufenthalts- und Freiraumqualitäten schafft Anreize sich vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo zu bewegen. Zudem hat eine allfällige Bepflanzung positive Effekte auf das Stadtklima.

Ausserhalb der Altstadt zeigt das Strassensystem primär eine Entwicklung in der Linie, wobei die Strasse typischerweise in zwei parallelen Achsen aufgebaut ist. Eine organisierte Entwicklung in die Fläche mit einem feinmaschigen-orthogonalen System zeigt nur das Bahnhofquartier. Neue Erschliessungen sind selten grossräumig, sondern oft inselartig angelegt. Dies ist zum einen für die Orientierung eine Herausforderung, zum anderen sind diese inselartigen Strassennetze selten gut miteinander vernetzt. Es gibt viele Stichstrassen ohne weiterführende Verbindung, auch nicht für den Fuss- und Veloverkehr. Die Hierarchie ist klar ausgebildet in Haupt- und Quartierstrassen. Das Strassennetz mit seiner oft mangelhaften feinmaschigen Vernetzung weist Verbesserungspotenzial auf. Auch die Trennwirkung durch die Gleisanlagen ist markant.

#### Netz und System

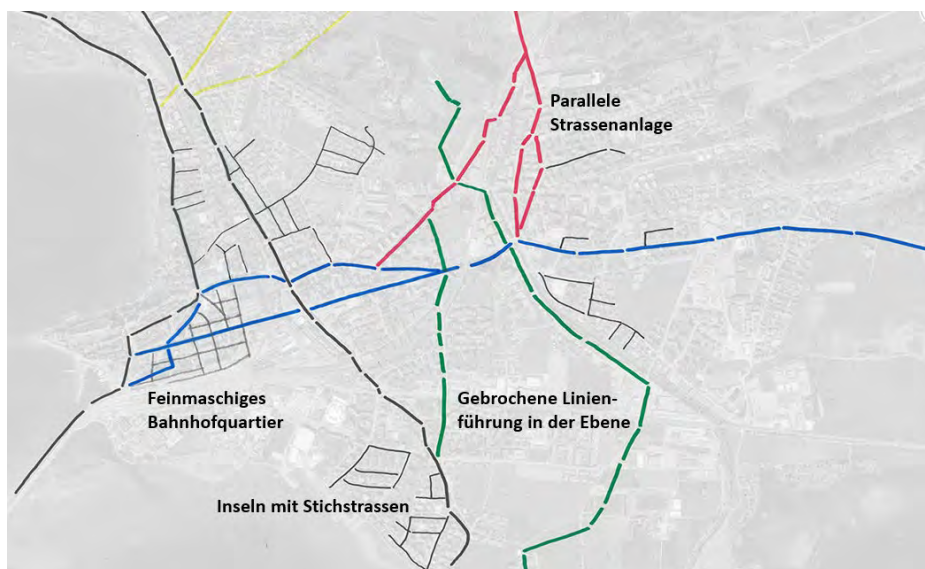


Abbildung 42: Annäherung an das Netz und das System der Strassenräume

Auf den Hauptstrassen ist der MIV dominant (Lärm, Flächenbeanspruchung). Die Quartierstrassen sind oft auf die Funktion «Erschliessung» ausgelegt. Der Aufenthalt findet, mit Ausnahme in der Altstadt und in Teilen des Zentrums Jona, vor allem im privaten Aussenraum statt. Dieser private Aussenraum und dessen Gestaltung prägen den Charakter der Räume und dominiert in den meisten Stadtteilen. Publikumsorientierte EG-Nutzungen findet man nur in den beiden Zentren. Aufgrund dieser Aspekte entsteht kaum eine ausgeprägte Strassenidentität und die Funktionen «Verkehr» und «Aufenthalt» werden getrennt.

#### Aufenthaltsqualität

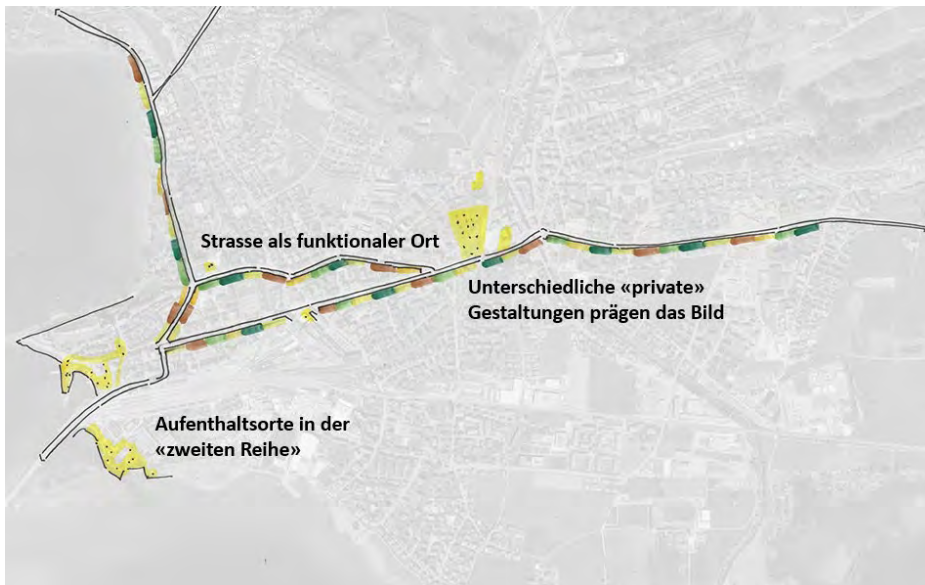


Abbildung 43: Aufenthaltsqualitäten

Öffentliche Freiräume mit Entlastungsfunktion gibt es vor allem am Stadtrand (Seeufer, Jona, Grüenfels-Meienberg, Wälder in Richtung Tägernau). Auch fehlt es an grünen Vernetzungsachsen. Nebenstrassen und Wege sind mehrheitlich durch das «private» Grün am Rand geprägt. Wegverbindungen, welche als Allee ausgestaltet sind (lineare Baumpflanzungen), sind fast nicht vorhanden. Einzige Ausnahme ist die Hanfländerstrasse. Auch wenn grüne Vernetzungsachsen fehlen, ist der Grünanteil ausserhalb der Altstadt hoch. Ein weiteres prägendes Element ist das Wasser. Dies liegt vor allem an der direkten Lage am Zürichsee sowie der Jona und dem Stadtbach. Die Materialisierung der Strassen und Plätze erfolgt mit den klassischen Elementen Asphalt und Stein.

---

## Mikroklima

### Fazit Strassenraum

Das Strassennetzes mit seiner oft mangelhaften feinmaschigen Vernetzung weist Verbesserungspotenzial auf, insbesondere in Bezug auf die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Auf den Hauptachsen ist der MIV dominant. Aufenthaltsorte finden sich in der Konsequenz kaum entlang dieser Strassen, wodurch diese in ihrer sozialen Dimension geschwächt werden. Die Strassen weisen kaum eine eigenständige Identität auf. Insbesondere einzelne wichtige Orte könnten bezüglich der Gestaltung gestärkt werden.



## 4. Verkehrsaufkommen IST-Zustand (2017/2018)

Die Mobilitätstabelle ist ein wichtiges Instrument, welches ermöglicht, die Wirkung von Massnahmen auf die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung zu prüfen. Dazu ist es relevant, dass das zukünftige Verkehrsaufkommen (Trendszenario 2040) bekannt ist. Dieses kann mithilfe der aktuellen Verkehrszahlen und des Modalsplits sowie Angaben zur Siedlungsentwicklung (Bevölkerung und Arbeitsplätze) abgeschätzt werden. In diesem Kapitel wird das Verkehrsaufkommen des IST-Zustandes (2017/2018) mithilfe der Mobilitätstabelle hergeleitet.

### 4.1 Gebietseinteilung

Für die Situationsanalyse der Parkierung, wie auch für die Analyse des Verkehrsaufkommens in Kapitel 4 bzw. dem Trendszenario 2040 und der anschliessenden Überprüfung der Wirkung der einzelnen Massnahmen, wurde das Stadtgebiet in 30 Teilgebiete eingeteilt. Als Basis für die Einteilung wurden die Zellen des VMO verwendet [16]. Anschliessend fand eine Unterscheidung nach der Nutzungsstruktur, der ÖV-Erschliessung und den Anknüpfungspunkten an das übergeordnete Strassennetz statt. Auf der nachfolgenden Abbildung sind die 30 Teilgebiete sowie ihre Benennung ersichtlich.

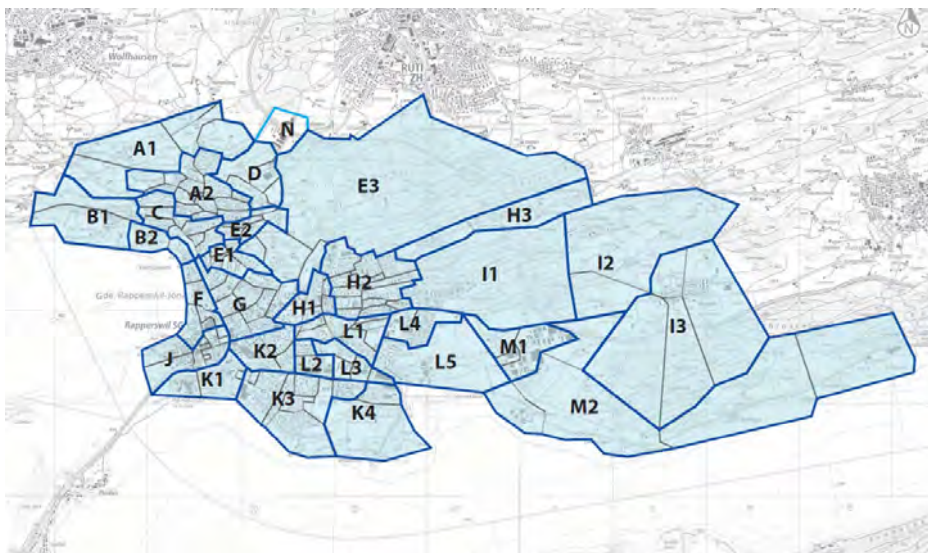


Abbildung 44: 30 Teilgebiete auf Basis Zellen VMO



Zone	Name	Zone	Name
A1	Spitzenwies/Balm	I2	Curtiberg
A2	Lenggis/Paradies	I3	Wagen
B1	Oberer Gubel	J	Altstadt / Neustadt
B2	Seegubel	K1	HSR / Kinderzoo
C	Kempraten Bhf./Belsito	K2	Schönbodenstrasse / Etzelstrasse
D	Frohberg	K3	Busskirch / Südquartier / Weiden
E1	Meienberg Süd	K4	Grünfeld / Stampf
E2	Hinterer Meienberg	L1	Porthof
E3	Holzwis / Grunau	L2	Eichfeld
F	Burgerau, Seewies	L3	Blumenau / Schachen
G	Bildau, Hanfländer	L4	Erlen
H1	Jona Zentrum	L5	Langrüti
H2	Bollwies / Rank / Grüt	M1	Buech
H3	Tägernau	M2	Bollingen / Wurmsbach
I1	Hummelberg	N	Engelhölzli

Abbildung 45: Benennung der einzelnen Teilgebiete

## 4.2 Vorgehen Mobilitätstabelle

Als Grundlage für die Herleitung des IST-Zustandes dienen die Daten gemäss dem VMO zum MIV-Aufkommen und die Siedlungsdaten der Stadt [16]. Das Verkehrsmodell bildet das Jahr 2010 ab, wobei die hinterlegten Siedlungsdaten zu wenig detailliert auf die verschiedenen Arbeitsnutzungen aufgeschlüsselt sind. Daher werden zusätzlich die detaillierteren Siedlungsdaten der Stadt aus den Jahren 2017 (Arbeitsplätze) und 2018 (Einwohner) verwendet [7].

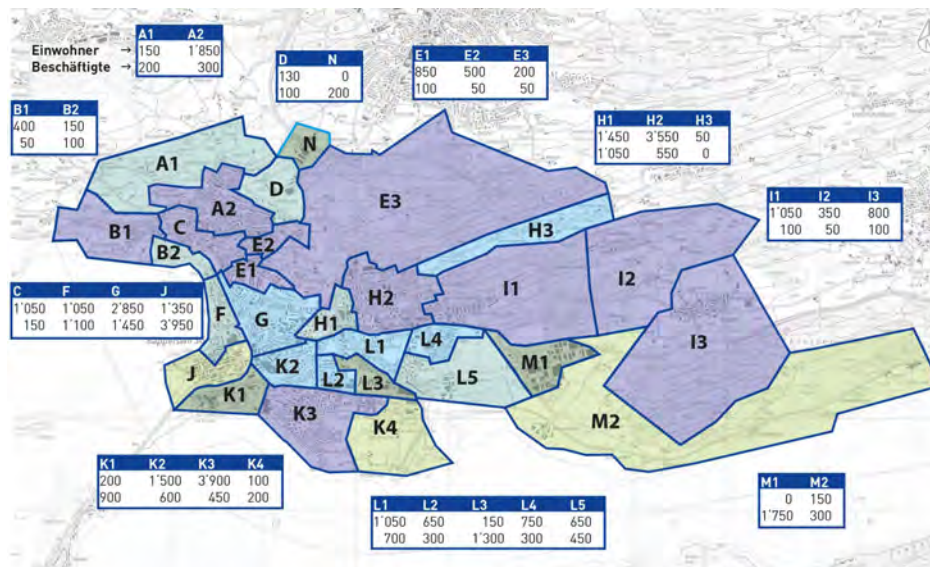


Abbildung 46: Bevölkerung und Beschäftigte IST-Zustand (2017/2018)

In einem ersten Schritt müssen die für die Abschätzung verwendeten Annahmen (Kennzahlen für die Verkehrserzeugung, Modalsplit) anhand der zuvor erwähnten Grundlagen verifiziert werden. Danach wird ausgehend von der heutigen Anzahl Arbeitsplätze und Einwohnende das Gesamtvolumen an Bewegungen pro Tag anhand der zuvor erwähnten Kennwerten abgeschätzt. Dieses wird anteilmässig auf die verschiedenen Verkehrsmittel verteilt und mit bestehenden Grundlagedaten kalibriert. Durch die Kalibrierung werden die verwendeten Annahmen verifiziert und bei Bedarf angepasst. Zur Kalibrierung

### Datengrundlage

#### Legende Farben

- primär Wohnen
- mehrheitlich Wohnen
- Wohnen und Arbeiten
- mehrheitlich Arbeiten
- primär Arbeiten

### Berechnung IST-Zustand und Kalibrierung



der Annahmen beim MIV-Aufkommen 2018 erfolgt ein Abgleich mit dem VMO 2010, wobei dessen MIV-Werte aus dem VMO proportional zur Siedlungsentwicklung auf das Jahr 2018 hochgerechnet werden. Zur Kalibrierung der ÖV-Fahrtenerzeugung werden aktuelle Fahrgastzahlen der ÖV-Betriebe (Bahn und Bus) beigezogen. Zusätzlich gibt auch das AP einen Hinweis auf den Modal Split.

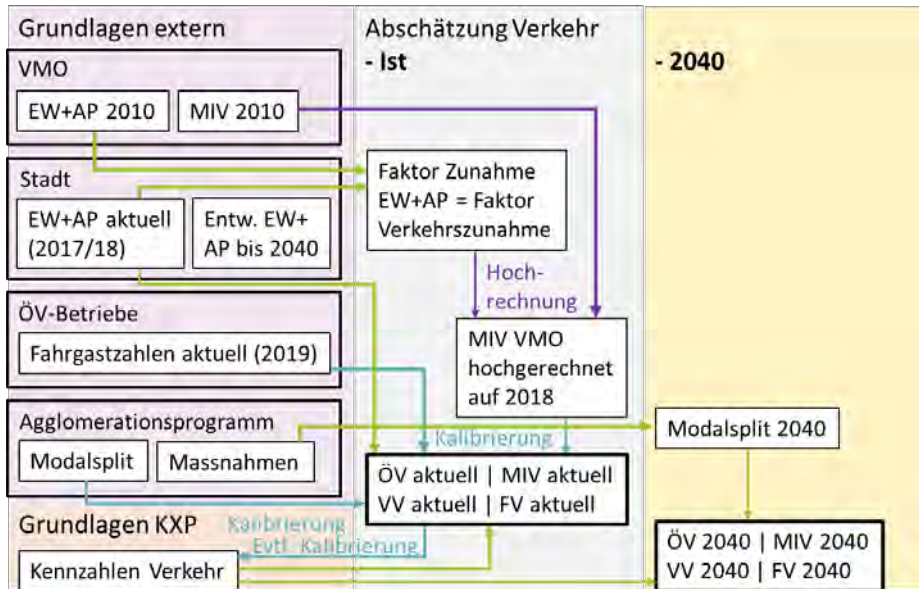


Abbildung 47: Vorgehensschema Mobilitätstabelle

Durch die Mobilitätstabelle liegt ein transparentes Abbild der heutigen Verkehrsnachfrage und des heutigen Modalsplits vor – differenziert für die einzelnen Teilgebiete der Stadt (siehe Kapitel 1.5).

Anschliessend wird im Sinne eines «Trendszenarios» das Verkehrsaufkommen bei gleichbleibendem Modalsplit für das Jahr 2040 ermittelt, basierend auf den vorhandenen Angaben zur Entwicklung der Einwohnenden und Arbeitsplätze (siehe Kapitel 5.2).

Auf Basis dieser Mobilitätstabelle kann anschliessend für die in Kapitel 10 entwickelten Massnahmen das Wirkungspotenzial grob abgeleitet werden, indem anhand von Erfahrungswerten / Kenngrössen die Veränderung der Modalsplit-Anteile pro Teilgebiet abgeschätzt wird.

---

**Transparentes Abbild IST-Zustand**

---

**Trendszenario 2040**

---

**Wirkungspotenzial  
Massnahmen GVK**



### 4.3 Verkehrsaufkommen und Modalsplit IST-Zustand (2017/2018)

Das Gesamtverkehrsvolumen beträgt ca. 240'000 Wege pro Tag über alle Verkehrsmittel. Bei intermodalen Wegen wurde jeweils das Hauptverkehrsmittel berücksichtigt. Daraus ergibt sich der folgende Modalsplit für die Anzahl Wege pro Tag für Rapperswil-Jona:

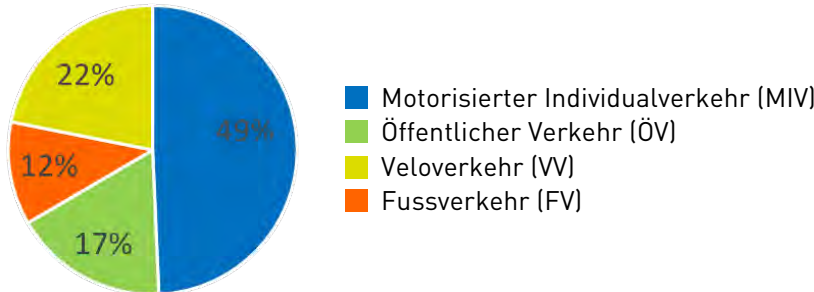


Abbildung 48: Modalsplit Anzahl Wege pro Tag IST-Zustand (2017/2018)

Über die gesamte Stadt gesehen gibt es einen MIV-Anteil von ca. 49% (auf die Anzahl Wege bezogen). Dies entspricht ungefähr 118'500 MIV-Wege pro Tag<sup>3</sup>. Auf der nachfolgenden Abbildung sind die MIV-Anteile, sowie die Verkehrserzeugung (Anzahl Wege) des MIV im IST-Zustand, aufgeschlüsselt nach den Teilgebieten, ersichtlich. Gut sichtbar ist, dass in Zentrumslage die MIV-Anteile tendenziell tiefer liegen als der Durchschnitt und an peripherer Lage der MIV-Anteil höher liegt.

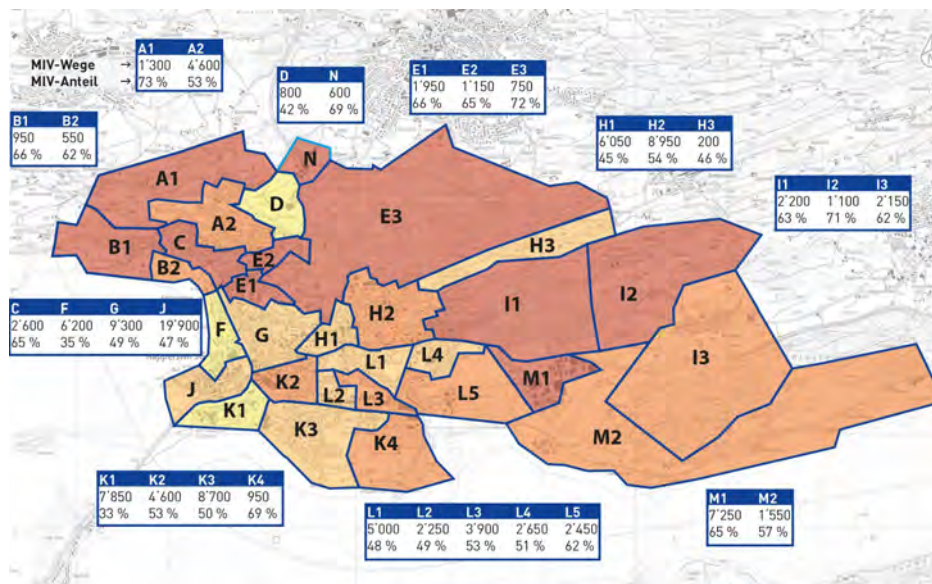


Abbildung 49: Verkehrsanteile und Verkehrserzeugung MIV IST-Zustand (2017/2018)

Der durchschnittliche ÖV-Anteil beträgt ca. 17%. Dies entspricht ungefähr 41'500 ÖV-Wege pro Tag. Auf der nachfolgenden Abbildung sind die ÖV-Anteile, sowie die Verkehrserzeugung des ÖV im IST-Zustand, aufgeschlüsselt nach den Teilgebieten, ersichtlich. Wie zu erwarten, ist der ÖV-Anteil in den

#### Modalsplit

#### MIV

#### Legende

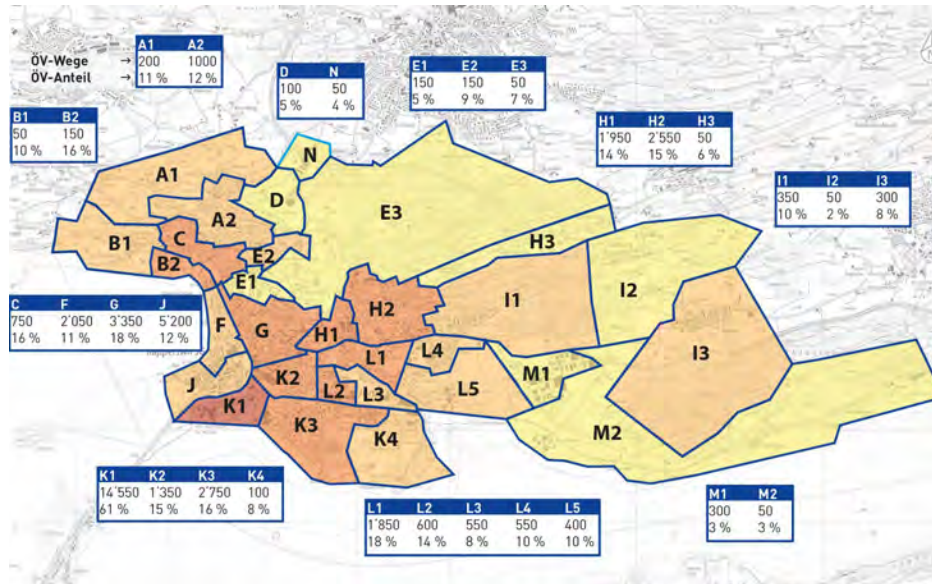
- 33 - 42% MIV-Anteil
- 43 - 52% MIV-Anteil
- 53 - 62% MIV-Anteil
- 63 - 73% MIV-Anteil

#### öv

<sup>3</sup> Die „Verkehrsmenge in Wege“ kann nicht mit der „Verkehrsmenge in Fahrzeugen“ gleichgesetzt werden. 118'500 MIV-Wege bedeutet, dass so viele Personen einen Weg mit dem MIV absolvieren. Pro Fahrzeug können sich aber mehrere Personen befinden, daher ist die „Verkehrsmenge in Fahrzeugen“ geringer als die „Verkehrsmenge in Wegen“.



Zellen mit einer hohen Haltestelldichte höher als an peripherer Lage mit einem tieferen ÖV-Angebot. Auch spielt die Nähe zu den Bahnhöfen, die räumliche Verbindung an den Haltestellen und die Anzahl angebotener Kurse eine grosse Rolle in der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des ÖV. Auffällig ist der sehr hohe ÖV-Anteil im Teilgebiet K1 wo die Hochschule liegt und welche direkt an den Bahnhof Rapperswil anknüpft.



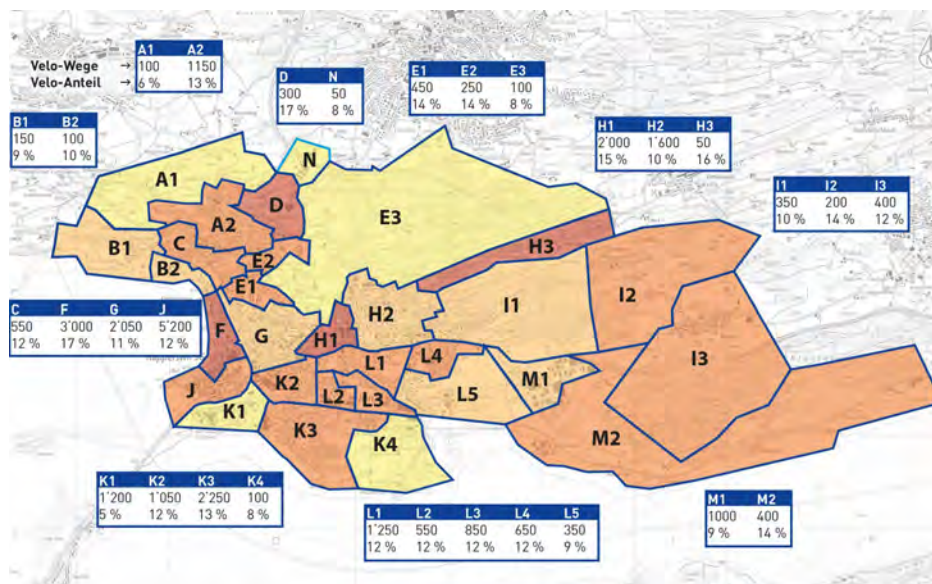
**Legende**

- 2 - 7% öV-Anteil
- 8 - 13% öV-Anteil
- 14 - 19% öV-Anteil
- 63% öV-Anteil

Abbildung 50: Verkehrsanteile und Verkehrserzeugung ÖV IST-Zustand (2017/2018)

Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr beträgt über das ganze Gemeindegebiet rund 12%. Somit werden von Velolenkenden täglich ca. 27'500 Wege zurückgelegt. Auf der nachfolgenden Abbildung sind die Velo-Anteile, sowie die Verkehrserzeugung des Veloverkehr im IST-Zustand, aufgeschlüsselt nach den Teilgebieten, ersichtlich.

**Veloverkehr**



**Legende**

- 6 - 8% Velo-Anteil
- 9 - 11% Velo-Anteil
- 12 - 14% Velo-Anteil
- 15 - 17% Velo-Anteil

Abbildung 51: Verkehrsanteile und Verkehrserzeugung Veloverkehr IST-Zustand (2017/2018)

In Bezug auf die Anzahl Wege liegt der Fussverkehrsanteil am Modalsplit mit rund 22% etwas höher als derjenige des Veloverkehrs und entspricht ungefähr 118'500 Wegen pro Tag. Auf der nachfolgenden Abbildung sind die Fuss-

**Fussverkehr**



Anteile, sowie die Verkehrserzeugung des Fussverkehrs im IST-Zustand, aufgeschlüsselt nach den Teilgebieten, ersichtlich.

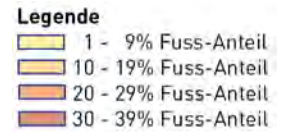
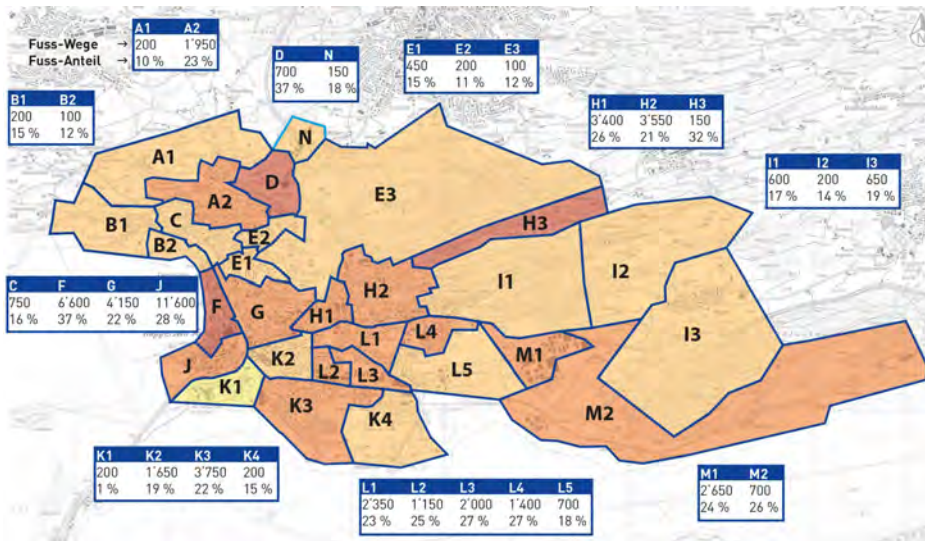


Abbildung 52: Verkehrsanteile und Verkehrserzeugung Fussverkehr IST-Zustand (2017/2018)

Aufgrund des Mikrozensus 2015 stehen Daten zur Verfügung, die es erlauben einen Vergleich zwischen verschiedenen Städten mit ähnlicher Grösse und geographischer Lage anzustellen. Allerdings wurde der Modalsplit im Mikrozensus nach dem Wohnortprinzip<sup>4</sup> ermittelt und ist somit nicht direkt mit der Berechnungsmethode des GVK vergleichbar.

**Städtevergleich**

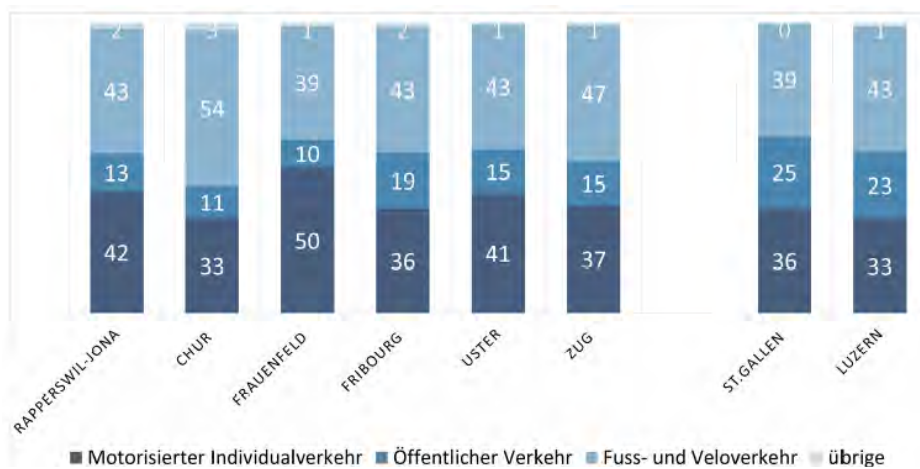


Abbildung 53: Städtevergleich Modalsplit nach Wohnortprinzip (Mikrozensus 2015)

**Fazit Verkehrsaufkommen und Modalsplit IST-Zustand**

Ca. 27'000 Einwohnende sowie ca. 17'000 Arbeitsplätze erzeugen rund 240'000 Wege pro Tag. Rund die Hälfte davon wird mit dem MIV zurückgelegt. Mit ca. 49% liegt der MIV-Anteil auf verhältnismässig hohem Niveau im Vergleich zu anderen Agglomerationsgemeinden.

<sup>4</sup> Das Wohnortprinzip berücksichtigt ausschliesslich die Wege, welche von der Wohnbevölkerung einer Gemeinde zurückgelegt werden. Dadurch sind Zupendler aus anderen Gemeinden nicht in der Berechnung dargestellt.



## 5. Analyse Trendzustand 2040

### 5.1 Megatrends

Megatrends haben eine langfristige Wirkung, welche sich über mehrere Jahrzehnte entfalten kann. Dadurch beeinflussen sie unser gesellschaftliches Weltbild, unsere Werte sowie unser Denken und Handeln. Gemäss dem Zukunftsinstitut Frankfurt sind sie «die grössten Treiber von Wandlungsprozessen». Solche bedeutenden Wandlungsprozesse betreffen zwangsläufig die Mobilität, welche stark mit Werten und Handeln zusammenhängt. Folgende Megatrends wurden für das GVK untersucht (in Anlehnung an die Megatrend-Map des Zukunftsinstituts [25] und des ROR-Berichts zu den Megatrends und der Raumentwicklung in der Schweiz [17]).

Megatrend	Beschrieb	Relevanz für GVK			Mögliche Stossrichtungen für GVK
		gross	mittel	klein	
Digitalisierung	Verbreitung von digitalen Geräten wie Computer / Handys; Konnektivität nimmt zu	Grundvoraussetzung			Die Digitalisierung ist eine Grundlage bzw. Voraussetzung für die anderen Trends und weist daher eine hohe Relevanz auf. - Multimodalität fördern → zusätzliche «Drehscheiben» / lokale Mobilitätshubs - Mobility as a Service → siehe unten
Elektrifizierung von Fahrzeugen	Anteil von Elektrofahrzeugen Velos u.ä. an der Fahrzeugflotte steigt stark an	x			Veloinfrastruktur stark ausbauen unter Berücksichtigung der Anforderungen von E-Bikes (z.B. Ladestationen, Sicherheit)
	Anteil von Elektrofahrzeugen Autos an der Fahrzeugflotte steigt stark an		x		- Erhöhung Akzeptanz - Öffentliche Ladestation anbieten
	Anteil von Elektrofahrzeugen im ÖV an der Fahrzeugflotte steigt stark an		x		Erhöhte Quartierverträglichkeit, Komfort und Umweltverträglichkeit
Automatisiertes Fahren	Vollautomatisierung von Fahrzeugen, d.h. ohne Hand am Steuer → Einführung über mehrere Stufen zunehmender Automatisierung		x		Testbetrieb für Shuttle-Bus (vorerst noch ohne automatisiertes Fahren, aber im Sinne von ÖIV (ÖV-Angebot aber ohne fixe Linienführung und fixer Fahrplan)
CarSharing / CarPooling	CarSharing: «Mieten» von Fahrzeugen bei öffentlichen CarSharing-Unternehmen oder auch privates «Ausleihen» / Teilen eines Fahrzeugs unter Privatpersonen. CarPooling: gemeinsame, gleichzeitige Nutzung eines Fahrzeugs durch mehrere Personen.		x		- CarSharing-Standorte und Anzahl Fahrzeuge weiter ausbauen (im öffentlichen Raum, auf Firmenarealen) - Entwicklungsgebiete als autoarme / autofreie Siedlungen realisieren mit einem (in die Miete integrierten CarSharing-Angebot) - CarPooling-App entwickeln / einführen
Mobility as a Service (MaaS)	Multimodale und nachhaltige Mobilitätsdienste, welche die Transportbedürfnisse der Kunden durch die Integration von Planung und Bezahlung nach dem One-Stop-Shop-Prinzip erfüllen	x			- Multimodalität fördern (tendenziell ÖV für längere Etappen und Fuss- und Veloverkehr für kürzere Etappen → d.h. ÖV-Angebot und Fuss-/Veloverkehrsnetz ausbauen) - zusätzliche «Drehscheiben» / lokale Mobilitätshubs - Ausbau BikeSharing- und CarSharing-Angebot sowie Integration von weiteren «freefloating» Geräten (E-Trottinett etc.) - MaaS-Dienste auf Areal-Ebene bei Entwicklungsgebieten anbieten



Bike-Boom	Wachsende Beliebtheit des Velos und Verlagerungspotenzial (insbesondere auch E-Bikes); Förderung des Veloverkehrs; Zunahme des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr	x			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zeitnahe Realisierung von Veloschnellrouten</li> <li>- Behebung Sicherheitsdefizite Velonetz</li> <li>- Ausbau BikeSharing-Angebot</li> <li>- Ausbau (öffentliche) Veloabstellplätze</li> <li>- «Marketing für Velofahren – bei jedem Wind &amp; Wetter»</li> <li>- Optimale Berücksichtigung Veloverkehr bei Entwicklungsgebieten (attraktive Zugänge, Veloparkierungsangebot etc.)</li> </ul>
Dash-Delivery (City Logistics)	Wachsenden Anzahl Pakete; Erwartungen der Kunden an Servicequalität (rasche Zulieferung) nehmen zu			x	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dezentrales Logistikkonzept, z.B. mit Cargobikes</li> <li>- Hotspots für Güterverkehr gezielt berücksichtigen</li> </ul>
24/7 Gesellschaft	Ausdehnung der Aktivitätszeiten in die Nacht / aufs Wochenende			x	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beleuchtung im öffentlichen Raum verbessern (für Fuss- und Veloverkehr), unter Berücksichtigung einer Minimierung der Lichtverschmutzung</li> <li>- Lärmschutz</li> <li>- Nacht-/Randstundenangebot ÖV</li> </ul>
Demografische Alterung	Strukturelle Änderungen wie die relative Zunahme der älteren Menschen, die relative Abnahme der Erwerbspersonen sowie die generell zunehmende Bedeutung von Einkaufs- und Freizeitwegen	x			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle Anpassungen / Umgestaltungen / Neurealisierung von Strassenräumen nach einheitlichen Standards für Fussverkehr (inkl. Hindernisfreiheit)</li> <li>- Ausbau / Optimierung Fuss-/Veloverkehrsnetz (insb. Behebung Sicherheitsdefizite)</li> <li>- Alternative Mobilitätsdienste fördern (z.B. Heimplieferservices, CarPooling...)</li> </ul>
Klimawandel	Durch die Freisetzung von Treibhausgasen durch den Menschen verursachte globale Erwärmung bzw. Veränderung des Klimas auf der Erde	x			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flächenverbrauch durch Verkehrsinfrastruktur minimieren / reduzieren</li> <li>- Umgestaltung der Strassenräume: Begrünung, Entsiegelung</li> <li>- Förderung E-Mobilität &gt;&gt; insb. Ladestationen für E-Bikes/-Autos (oder auch E-Busflotten), im öff. Raum sowie privat / in Entwicklungsgebieten</li> <li>- Kurze Wege ermöglichen durch a) Mischnutzung Wohnen + Arbeiten in allen Entwicklungsgebieten und b) Grundversorgung dezentral sicherstellen (z.B. Dorfläden, Sportverein etc.)</li> </ul>

**Tabelle 4: Megatrends mit Relevanz für Rapperswil-Jona**

Die Corona-Pandemie 2020 hat gezeigt, dass solche äusseren, unvorhersehbaren Ereignisse innert kurzer Zeit tiefgreifende Veränderungen mit sich ziehen können, auch in Bezug auf die Mobilität. Detaillierte, quantitative Analysen fehlen derzeit (Frühling 2021) noch. Trotzdem wird tendenziell eine Verlagerung vom ÖV auf den MIV und den Veloverkehr beobachtet. Durch den Lock-Down erfuhren zudem das Homeoffice sowie virtuelle Meetings einen markanten Aufschwung, was zu einer Reduktion des Pendler- und Geschäftsverkehrs beiträgt. Auch die Reisefreiheit (Ferien, Freizeit) ist ebenfalls eingeschränkt. Die langfristige Entwicklung von all diesen Veränderungen ist noch ungewiss.

### Fazit Megatrends

Die vorgestellten Megatrends werden einen Einfluss auf die Mobilität der Zukunft haben. Wie stark dieser Einfluss schlussendlich ist und wann er eintritt, hängt von verschiedenen Faktoren ab und ist je nach Region unterschiedlich. Für das GVK werden insbesondere die Themen Elektromobilität, Bike-Boom, Multimodalität, demografischer Wandel und Klimawandel von Relevanz sein.



## 5.2 Siedlungsentwicklung

Im Kapitel 3.2.2 wurde die Bevölkerungsentwicklung der vergangenen Jahre dargestellt. Die Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis ins Jahr 2040 wurde aufgrund des Innenentwicklungspotenzials und der noch vorhandenen Bauzonenreserven abgeschätzt. Dabei wurde die im Raum+ hinterlegte Einwohnerdichte der jeweiligen Zone berücksichtigt. Diese grobe Abschätzung der Prognose der Bevölkerungsentwicklung wurde mit dem aktuellen Wissensstand auf der Grundlage des rechtskräftigen Zonenplans (Stand 2021) gemacht. Im Rahmen der OPR und durch die Ermittlung der Standorte für die Siedlungsentwicklung kann es daher zu Verlagerungen resp. Veränderungen kommen, welche Auswirkungen auf diese Prognose haben.

Mit der oben beschriebenen Berechnungsmethode wird für das Jahr 2040 ein Bevölkerungsstand von rund 32'000 Einwohnende prognostiziert. Dies entspricht einem Wachstum von 18% gegenüber dem Jahr 2018 und einem jährlichen Wachstum von 0.76%. Als Vergleich, das jährliche Wachstum von 2011 bis 2017 betrug 0.5%. Die Entwicklung geht davon aus, dass das Bevölkerungswachstum wieder etwas zunimmt, analog zur Zeitspanne 1990-2010.

Wenn man die abgeschätzte Bevölkerungsentwicklung pro Teilgebiet betrachtet sieht man, dass ein grosses Wachstum (+ >500 Personen) in den Teilgebieten G, H2 und L1 erwartet wird. Dies sind die Zentrumsbereiche von Rapperswil und Jona. Jedoch handelt es sich auch hier um eine Abschätzung aufgrund von getroffenen Annahmen. Zudem ist das dargestellte Innenentwicklungspotenzial zwar vorhanden, jedoch muss dieses nicht zwingend genutzt werden.

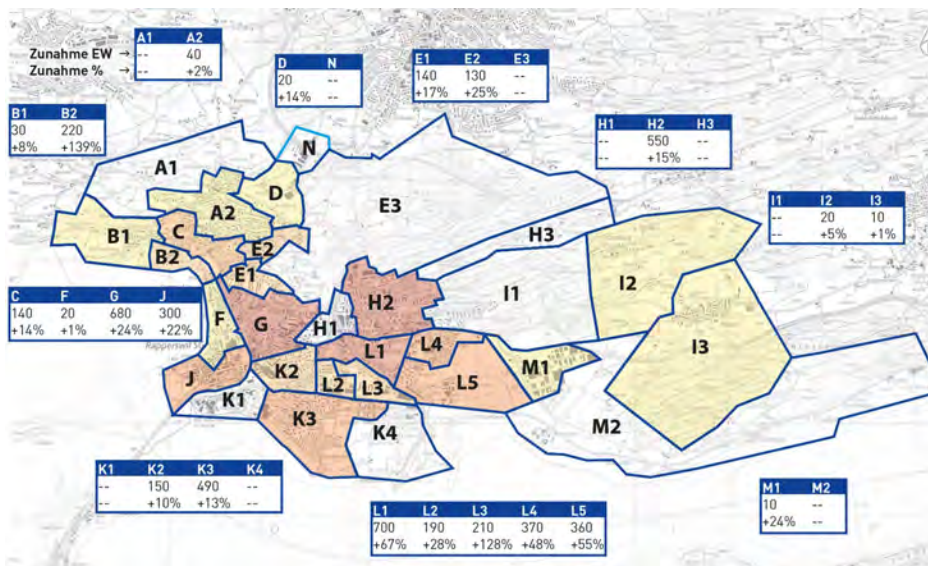


Abbildung 54: Bevölkerungsentwicklung 2040 pro Teilgebiet

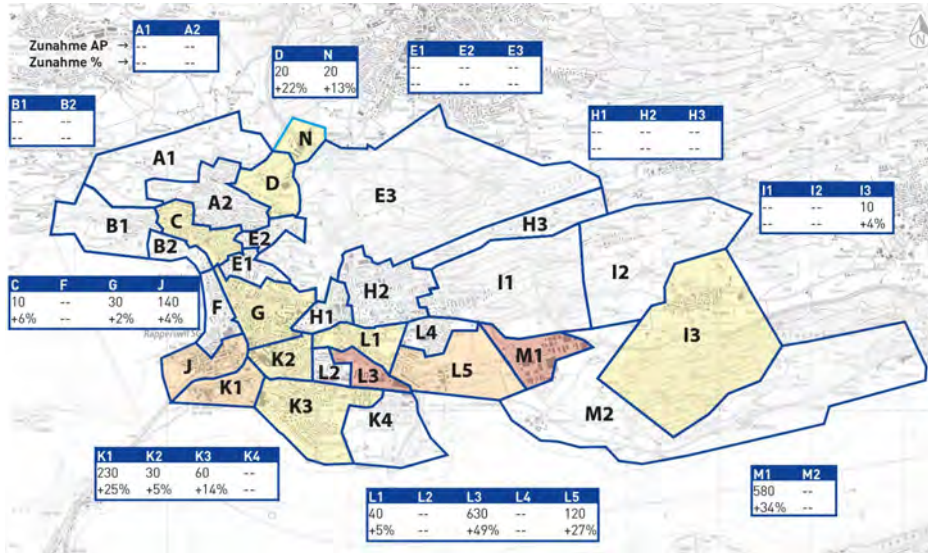
Die Arbeitsplatzentwicklung wurde nach demselben Prinzip wie die Bevölkerungsentwicklung ermittelt. Jedoch ist die Arbeitsplatzentwicklung schwieriger abzuschätzen, weil diese von der Wirtschaftsentwicklung und dem Stellenangebot (abhängig der Branche) abhängig ist. Es wird angenommen, dass die Entwicklung der Arbeitsplätze im Vergleich zu den letzten fünf Jahren wieder zunehmen wird. Grund dafür sind die zahlreichen Entwicklungen im Bereich der Arbeitsplatzgebiete. Konkret werden ca. 19'000 Arbeitsplätze im Jahr 2040 erwartet. Dies entspricht einem Wachstum von 11% gegenüber dem Jahr 2017 sowie einem jährlichen Wachstum von 0.47%.

### Bevölkerungsentwicklung

### Arbeitsplatzentwicklung



In Bezug auf die Teilgebiete lässt sich feststellen, dass ein grosses Arbeitsplatzwachstum (+ >500 Beschäftigte) in den Teilgebieten L3 und M1 erwartet wird. Dies betrifft somit die bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete. Zusätzlich wird auch erwartet, dass die Betriebe im Bereich der Altstadt und Fachhochschule Rapperswil weiter wachsen.



**Legende Farben**  
 keine Entwicklung AP  
 1-99 zusätzliche AP  
 100-249 zusätzliche AP  
 250 - 499 zusätzliche AP  
 über 500 zusätzliche AP

Abbildung 55: Arbeitsplatzentwicklung 2040 pro Teilgebiet

### Fazit Siedlungsentwicklung

Ein grosses Wachstum wird in den bestehenden Zentren und Arbeitsplatzgebieten erwartet. Somit findet die Entwicklung innerhalb des bestehenden Siedlungskörpers statt, wie dies das Raumplanungsgesetz fordert. Einen Einfluss auf die zukünftige Verkehrserzeugung hat neben der Anzahl der Einwohnenden und Beschäftigten auch der Nutzungsmix in den Teilgebieten.

### 5.3 Verkehrsentwicklung

Aufgrund der in Kapitel 5.2 ermittelten, auf Annahmen basierten, Siedlungsentwicklung wird angenommen, dass der Gesamtverkehr im Jahr 2040 gegenüber dem IST-Zustand von 2017 um rund 13% zunehmen wird. Als Basis wird in diesem Trend-Zustand von einem gleichbleibenden Modalsplit für die einzelnen Nutzungen und Arbeitsplatzkategorien ausgegangen.

**Zunahme Gesamtverkehr um 13%**

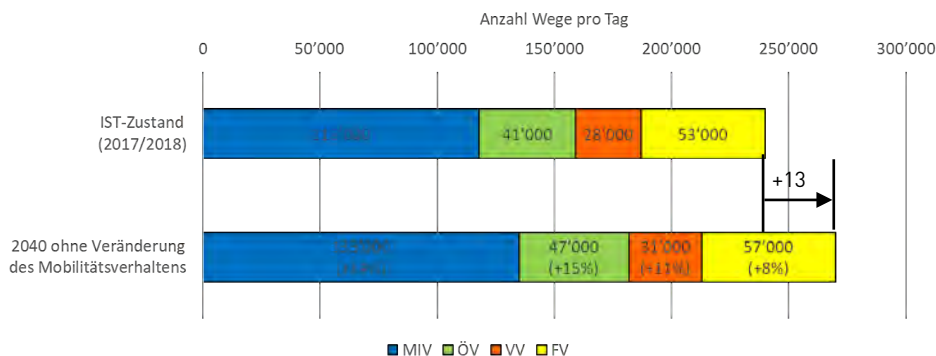


Abbildung 56: Entwicklung Verkehrsaufkommen Anzahl Wege pro Tag DWV 2040

\*Die Bezugsgrösse für die prozentuale Veränderung beim Trendzustand 2040 ist die Anzahl der Wege auf das jeweilige Verkehrsmittel im Ist-Zustand



### Entwicklung innerhalb der Teilgebiete

Da sich nicht alle Nutzungen im gleichen Umfang entwickeln werden, entstehen bei den jeweiligen Verkehrsmitteln abweichende Zunahmen beim Verkehrsaufkommen. Das stärkste Wachstum an zurückgelegten Wegen pro Tag wird für die Teilgebiete L3 Blumenau/Schachen (+4400 Wege), K1 HSR/Kinderzoo (+ 4150 Wege) und K3 Busskirch/Südquartier/Weiden (+3350 Wege) prognostiziert.

Die Entwicklung innerhalb der Teilgebiete unterscheidet sich in Bezug auf die einzelnen Verkehrsmittel. Die Verkehrsmittelwahl wird durch den Nutzungsmix in einem Teilgebiet und seiner Lage in der Stadt bestimmt. Daraus resultiert beispielsweise in einem Teilgebiet eine deutliche Zunahme von MIV-Fahrten und in einem anderen wird eine überproportionale Zunahme des Veloverkehrs prognostiziert. Nachfolgend sind für jedes Verkehrsmittel die Gebiete mit der stärksten Verkehrsentwicklung dargestellt.

### Stärkste Zunahme MIV

Aufgrund der getroffenen Annahmen wird prognostiziert, dass das Teilgebiet L3 Blumenau/Schachen im Jahr 2040 die meisten zusätzlich zurückgelegten Wege beim MIV (+ 3450 Wege) generiert. Grund dafür ist vor allem die erwartete Ansiedlung von MIV-intensiven Nutzungen (z.B. Industrie und Logistik). Die MIV-Wege könnten in diesem Teilgebiet um bis zu 88% wachsen (Durchschnitt gesamte Stadt = 14%). Wie einleitend bereits erwähnt handelt es sich hierbei um ein Teilgebiet mit grossem Entwicklungspotential, insbesondere auch von verkehrsintensiven Nutzungen. Die GVK-Massnahmen (vgl. Kapitel 8.3) können dazu beitragen, dass die MIV-Wege nicht wie prognostiziert wachsen und stattdessen die Mobilitätsbedürfnisse vermehrt auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden.

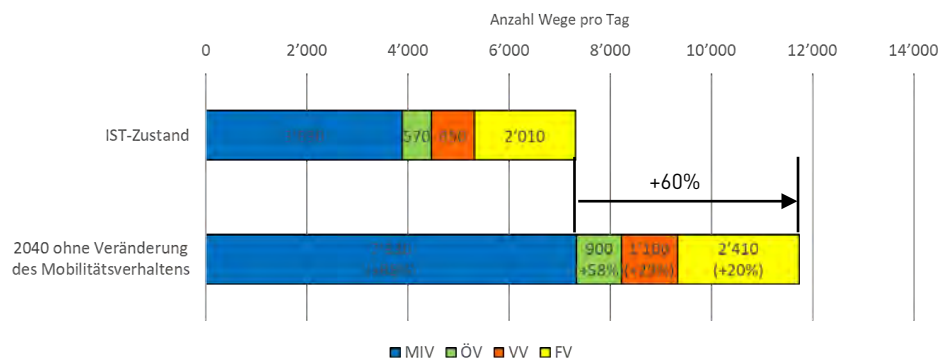


Abbildung 57: Verkehrsentwicklung Teilgebiet L3 Blumenau/Schachen

\*Die Bezugsgrösse für die prozentuale Veränderung beim Trendzustand 2040 ist die Anzahl der Wege auf das jeweilige Verkehrsmittel im Ist-Zustand



Die Mengenmässig grösste Veränderung der ÖV-Wege wird aufgrund der getroffenen Annahmen im Teilgebiet K1 HSR/Kinderzoo erwartet. Es wird prognostiziert, dass bis 2040 rund 2'050 zusätzliche Wege mit dem ÖV zurückgelegt werden, was einer Zunahme von 14% entspricht. Die Gesamtmobilität im Teilgebiet K1 HSR/Kinderzoo wächst gemäss Annahme um 17%. Die GVK-Massnahmen (vgl. Kapitel 8.3) können das Wachstum beim ÖV, aber auch beim Fuss- und Veloverkehr weiter verstärken.

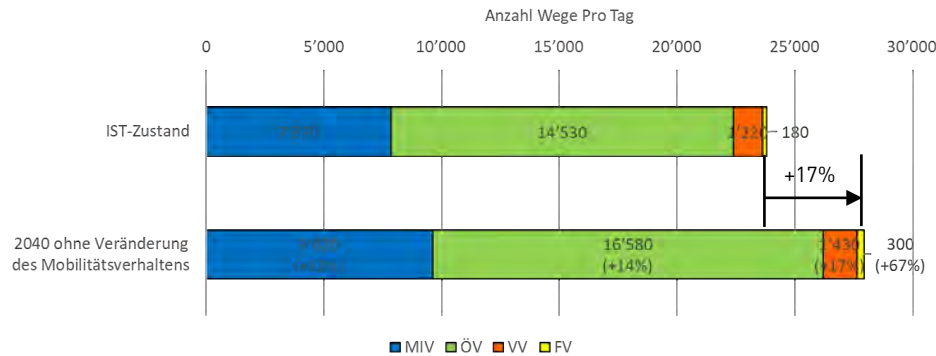


Abbildung 58: Verkehrsentwicklung Teilgebiet K1 HSR/Kinderzoo

\*Die Bezugsgrösse für die prozentuale Veränderung beim Trendzustand 2040 ist die Anzahl der Wege auf das jeweilige Verkehrsmittel im Ist-Zustand

Im Teilgebiet K3 Busskirch/Südquartier/Weiden wird aufgrund der getroffenen Annahmen ein grosses Wachstum der zurückgelegten Wege beim Fuss- und Veloverkehr erwartet (+620 Velo-Wege / +1300 Fuss-Wege). Gemäss Prognose könnte die Anzahl Wege beim Veloverkehr um bis zu 22% und beim Fussverkehr um bis zu 26% zunehmen. Es wird erwartet, dass die Gesamtmobilität in diesem Teilgebiet um 16% wächst. Die GVK-Massnahmen (vgl. Kapitel 8.3) können das erwartete Wachstum weiter verstärken.

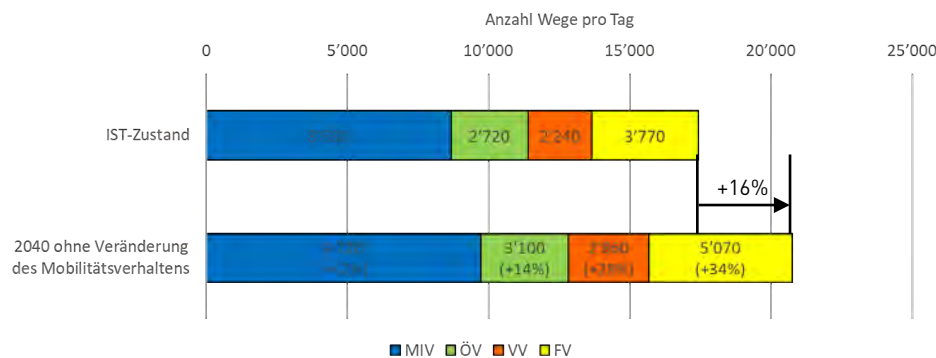


Abbildung 59: Verkehrsentwicklung Teilgebiet K3 Busskirch/Südquartier/Weiden

\*Die Bezugsgrösse für die prozentuale Veränderung beim Trendzustand 2040 ist die Anzahl der Wege auf das jeweilige Verkehrsmittel im Ist-Zustand

### Fazit Verkehrsentwicklung

Es wird erwartet, dass das Gesamtverkehrsvolumen (Anzahl der zurückgelegten Wege pro Tag) im Jahr 2040 gegenüber dem IST-Zustand um 13% (+30'000 Wege pro Tag) zunehmen wird, bei gleichbleibendem Modalsplit. Diese Entwicklung basiert auf dem prognostizierten Bevölkerung- und Arbeitsplatzwachstum. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass ohne eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens die Entwicklungen aufgrund des vorgesehenen Nutzungsmixes tendenziell zu einer Zunahme des MIV führen. Die in Kapitel 8 entwickelten Massnahmen sollen einen Einfluss auf diese Entwicklung nehmen.



## 6. Handlungsbedarf

Die Analyse der bestehenden Situation in Bezug auf Siedlung und Verkehr sowie des Trendszenarios 2040 zeigen den Handlungsbedarf für das GVK auf. Dieser Handlungsbedarf wird nachfolgend auf sieben Themenbereiche und basierend auf einer zusammenfassenden SWOT-Darstellung der Analyseergebnisse erläutert und abgeleitet. Durch den Handlungsbedarf wird ersichtlich, welche Ziele anschliessend definiert werden müssen, um ein gesamtkoordinierendes Instrument zu erschaffen. Handlungsbedarf besteht dort, wo Schwächen bestehen oder Stärken drohen zu verschwinden, resp. Chancen genutzt oder Risiken vermieden werden sollten.

### 6.1 Stadtraum

<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diverse öffentliche Freiräume mit Naherholungs- und Entlastungsfunktion in Stadtnähe vorhanden (Seeufer, Grüenfels-Meienberg, Wälder in Richtung Tägeraunau)</li> <li>▪ Einrichtungen mit Gütern für den täglichen Bedarf in den beiden Zentren Rapperswil und Jona sowie in den Gebieten Kempraten und Südquartier vorhanden</li> <li>▪ Hohe Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr in der Altstadt</li> </ul>	<p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Öffentliche grüne Vernetzungsachsen fehlen -&gt; Quartierstrassen und Wege oft durch «privates» Grün am Rand geprägt.</li> <li>▪ Grosse Trennwirkung durch Hauptstrassen und Gleisanlagen</li> <li>▪ Mangelnde Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr entlang von Hauptstrassen und in den Quartieren</li> <li>▪ Hohes Verkehrsaufkommen entlang von Hauptstrassen dominiert den Strassenraum</li> <li>▪ Gestaltung Strassenraum erfolgt oft nicht im Gesamtkonzept. Trennung Funktionen «Verkehr» und «Aufenthalt»</li> </ul>
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hohe Nutzungsvielfalt (inkl. Naherholung) ermöglicht kurze Wege in allen Stadtteilen</li> <li>▪ Siedlungs- und Verkehrsplanung können durch die parallel laufende OPR optimal aufeinander abgestimmt werden</li> <li>▪ Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs und Ziel-Quellverkehrs kann im Zentrum für alle Verkehrsteilnehmenden mehr Platz geschaffen werden</li> </ul>	<p><b>Risiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fehlende politische Mehrheitsfähigkeit von Gestaltungsprojekten</li> <li>▪ Das Bevölkerungs-/ Arbeitsplatzwachstum kann insbesondere bei einer dezentralen Siedlungsstruktur das Gesamtverkehrsaufkommen erhöhen (insbesondere vom MIV), wodurch der Strassenraum noch mehr durch den MIV dominiert wird und weniger Fläche für eine attraktive Strassenraumgestaltung übrig bleibt</li> <li>▪ Der Klimawandel kann zu einem starken Anstieg der Temperaturen in den Sommermonaten führen, wodurch die Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen leidet</li> </ul>





**Attraktiver öffentlicher Raum: Der Handlungsbedarf besteht darin, die Strassenräume zu attraktiven Lebensräumen umzugestalten und dabei alle Nutzergruppen zu berücksichtigen.**

Die Trennwirkung durch die Strassen- und Gleisräume ist hoch. Die heutige Flächenverteilung fokussiert auf den Hauptachsen zu einseitig auf den MIV und unter anderem ist dadurch eine Aufenthaltsqualität nicht gegeben. Insbesondere in Abschnitten mit Gewerbe, Einkaufsnutzungen und auch Gastgewerbe fehlt es an öffentlichen Räumen mit Qualität, welche zum Verweilen einladen.

Die Strassenräume sind nicht von Fassade zu Fassade geplant und die Flächenzuweisungen entsprechen nicht den Nutzungsbedürfnissen. Damit eine Verbesserung der Trennwirkung möglich wird und somit für den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV eine Verbesserung entsteht, müssen die Hauptachsen vom MIV entlastet werden.

**Weniger versiegelte Fläche und mehr Grün im öffentlichen Raum: Der Handlungsbedarf besteht darin, mehr Ausgleichsflächen zu schaffen und so auf die Klimaveränderungen einzugehen. Durch das Neugestalten des öffentlichen Raumes kann ein Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Reduktion von Hitzeinseln geleistet werden.**

Der Anteil an versiegelten Flächen ist in den Strassenräumen hoch und es fehlt an Grünelementen im öffentlichen Raum. Diese sind meist nur in den privaten Gärten, untergeordnet oder flankierend vorhanden.

## 6.2 Gesamtverkehr

<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bereits diverse verkehrsberuhigte Quartiere vorhanden insbesondere auch die Altstadt von Rapperswil</li> </ul>	<p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geringe Attraktivität zur Verlagerung vom MIV auf andere Verkehrsmittel aufgrund der Verlustzeiten beim ÖV und fehlenden Angeboten für den Veloverkehr</li> <li>▪ Wenig Mobilitätsmanagement bei Unternehmen eingefordert</li> </ul>
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alternative / ressourcenschonende Antriebsformen können die Luft-/ Lärmbelastungen für die Bevölkerung reduzieren</li> <li>▪ Innovative und flexible Mobilitätsformen sowie Velo- und Carsharing-Angebote können eine Alternative zum MIV sein und einen Beitrag leisten das MIV-Aufkommen zu verringern, respektive einen bewussteren Umgang damit zu erwirken</li> <li>▪ Die Stadt Rapperswil Jona hat den Einbezug der Bevölkerung zum Thema Mobilität in den letzten Jahren intensiv gepflegt (u.a. «Mobilitätszukunft»). Die Basis ist zu nutzen und neue Themen wie die «nachhaltige Mobilität» sind zu diskutieren</li> <li>▪ Eine Attraktivitätssteigerung beim Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV kann</li> </ul>	<p><b>Risiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Politische Entscheide gegen den Ausbau oder die Umgestaltung von Infrastrukturen können Auswirkungen auf die Entwicklung von allen Verkehrsmitteln haben</li> <li>▪ Bei gleichbleibender Verkehrsmittelwahl entstehen auch keine freien Kapazitäten beim MIV für Entwicklungen</li> <li>▪ Es bestehen unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Zuständigkeit/Rolle (Staat versus Private) in den Sharingangeboten und der Citylogistik.</li> </ul>





<p>einen Verlagerungseffekt erzeugen und ermöglicht dadurch Reserven bei den Entwicklungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bereits vorhandene Mobilitätshubs bei den Bahnhöfen Rapperswil und Jona können einen Beitrag zu MaaS leisten</li> <li>▪ Regionales Verkehrsmanagement kann die regionalen Verkehrsbeziehungen optimieren und gemeinsame Lösungen fördern</li> <li>▪ Ein dezentrales Logistikkonzept z.B. mit Cargobikes kann einen Beitrag zu einer nachhaltigen City Logistic leisten</li> <li>▪ Innovative und flexible Mobilitätsformen sowie Velo- und Carsharing-Angebote können einen Anreiz schaffen zur Verlagerung vom MIV auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und intermodale Wege begünstigen</li> <li>▪ Mobilitätsmanagement bei Unternehmen und Entwicklungsgebieten kann das MIV-Aufkommen reduzieren und die umweltfreundliche Mobilität fördern</li> <li>▪ Bei den zahlreichen Entwicklungsgebieten kann aktiv auf die Mobilität Einfluss genommen werden</li> </ul>	
---	--

**Modal Split: Der Handlungsbedarf besteht darin, MIV-Fahrten zu vermeiden, wo dies nicht möglich ist, eine Verlagerung vom MIV zum ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr zu erreichen und ansonsten den MIV verträglich abzuwickeln.**

Beim Binnenverkehr und bei Arealentwicklungen werden die vorhandenen Potenziale zu mehr ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr nicht ausgeschöpft.

Das ÖV-Angebot in Randgebieten oder Weilern ist nicht attraktiv. Auch die Angebote zur Förderung der Intermodalität sind nicht ausreichend.

Griffige Instrumente für die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl bei bestehenden Nutzungen sind nicht vorhanden.

**Kombinierte Mobilität: Der Handlungsbedarf besteht darin, die kombinierte Mobilität breiter zugänglich zu machen und zu etablieren.**

Damit intermodale Wege begünstigt werden, sind unter anderem die Abstellangebote für Velos überall in genügender Anzahl auszubauen und die Infrastruktur an die Bedürfnisse der E-Mobilität anzupassen. Die Rolle der Stadt und die Zuständigkeiten müssen festgelegt werden.

### 6.3 Fussverkehr

<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bestehendes dichtes Fusswegnetz</li> <li>▪ Fuss- und Veloverkehrskonzept als aktuelles Instrument, welches ein verdichtetes Fusswegnetz vorschlägt</li> </ul>	<p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fehlende/mangelhafte Quer- und Längsverbindungen vor allem abseits der Kantonsstrassen</li> </ul>
--	--





<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Siedlungsstruktur, welche kurze Wege ermöglicht, in den Zentrumsgebieten von Rapperswil und Jona</li> <li>▪ Hohe Aufenthaltsqualität in der Altstadt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fehlende Aufenthaltsqualität im Strassenraum entlang von Hauptachsen und in den Quartieren</li> <li>▪ Geringe subjektive Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulanlagen und teilweise bei Querungen auf den stark frequentierten Achsen</li> <li>▪ Infrastruktur (insbesondere Bushaltestellen) für mobilitätseingeschränkte Personen entspricht noch nicht den Vorgaben</li> </ul>
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Behebung von Netzlücken und Sicherheitsdefiziten kann die Attraktivität des Fussverkehrs steigern</li> <li>▪ Erhöhte Aufenthaltsqualität entlang von Hauptachsen und in den Quartieren kann das zu Fuss gehen fördern</li> <li>▪ Hohe Nutzungsvielfalt (inkl. Naherholung) ermöglicht kurzen Wegen in allen Stadtteilen und fördert so das zu Fuss gehen</li> <li>▪ Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs sowie des Ziel-/ Quellverkehrs kann auf einzelnen Hauptachsen mehr Platz für den Fussverkehr geschaffen werden</li> </ul>	<p><b>Risiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zunahme Fuss- und Veloverkehr kann bei gemeinsam genutzten Flächen zu neuen Konflikten führen, sofern die Flächen nicht zugunsten dieser beiden Verkehrsmittel vergrössert werden</li> </ul>

**Fusswegnetz: Der Handlungsbedarf besteht darin, die Bevölkerung und Beschäftigten von Rapperswil-Jona zu motivieren, innerhalb der Stadt mehr Wege zu Fuss zurückzulegen.**

Die vorhandenen Potenziale zur Verlagerung beim Fussverkehr sind nicht ausgeschöpft, es bestehen Netzlücken. Das Fussverkehrskonzept muss konsequent umgesetzt werden.

**Verkehrssicherheit: Der Handlungsbedarf besteht darin, alle Anliegen hinsichtlich objektiver und subjektiver Sicherheit zu berücksichtigen und nutzungsspezifische Optimierungen vorzunehmen.**

Die objektive und subjektive Verkehrssicherheit ist insbesondere auf den Schulwegen und im direkten Umfeld der Schulen zu untersuchen. Bei Veränderungen von Schulkreisanteilen ist eine Neubeurteilung zwingend notwendig.

## 6.4 Veloverkehr

<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flache topographische Verhältnisse (insbesondere entlang Seeufer und zwischen den Zentren Rapperswil und Jona) begünstigen den Veloverkehr</li> <li>▪ Fuss- und Veloverkehrskonzept als aktuelles Instrument, welches den Handlungsbedarf aufzeigt und ein verdichtetes</li> </ul>	<p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fehlende/mangelhafte Quer- und Längsverbindungen</li> <li>▪ Mangelnde Verkehrssicherheit entlang Hauptachsen</li> <li>▪ Keine Berücksichtigung der E-Bikes (Flächenbedarf / Infrastruktur)</li> <li>▪ Kein Velosharing-Angebot</li> </ul>
---	--





Velonetz vorgeschlägt	
<b>Chancen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Wachsende Beliebtheit des Velos (Velo-boom) eröfnet ein Verlagerungspotenzial und fördert den Veloverkehr</li><li>▪ Behebung von Netzlücken und Sicherheitsdefiziten kann die Attraktivität des Veloverkehr steigern</li><li>▪ Ausbau von Veloabstellplätze im öffentlichen Raum (inkl. Ladestationen) kann die Nutzung des Velos erhöhen</li><li>▪ Veloschnellrouten können attraktive Verbindungen für den Nahpendlerverkehr darstellen.</li><li>▪ Velosharing-Angebote können eine alternative zum MIV bei der Stadtmobilität sein</li><li>▪ Hohe Nutzungsvielfalt (inkl. Naherholung) ermöglicht kurzen Wegen in allen Stadtteilen und fördert so das Velofahren</li><li>▪ Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs sowie des Ziel-/ Quellverkehrs kann entlang von einzelnen Hauptachsen mehr Platz für den Veloverkehr geschaffen werden</li><li>▪ E-Bikes ermöglichen es, weitere Distanzen mit dem Velo zurückzulegen und können daher für den Nahpendlerverkehr eine Alternative zum MIV sein. Zudem ist das E-Bike eine bequeme Alternative für ältere Personen, welche so das Velofahren wiederentdecken können</li></ul>	<b>Risiken</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Zunahme Fuss- und Veloverkehr kann bei gemeinsam genutzten Flächen zu neuen Konflikten führen, sofern die Flächen nicht zugunsten dieser beiden Verkehrsmittel vergrössert werden</li><li>▪ E-Bikes haben eine höhere Geschwindigkeit und können daher zu neuen Konflikten mit den übrigen Verkehrsteilnehmern und zu neuen Sicherheitsdefiziten führen.</li></ul>

**Velonetz: Der Handlungsbedarf besteht darin, die Bevölkerung und Beschäftigten von Rapperswil-Jona durch ein feinmaschiges und attraktives Velonetz zu motivieren, mehr Wege mit dem Velo zurückzulegen.**

Die vorhandenen Potenziale zur Verlagerung beim Veloverkehr sind nicht ausgeschöpft. Insbesondere gibt es noch diverse Netzlücken im bestehenden Velonetz und die bestehenden Infrastrukturen weisen Optimierungsbedarf auf. Die im Velokonzept festgelegten Massnahmen müssen im GVK aufgenommen und geprüft werden, so dass die Massnahmen im Sinne einer gesamtverkehrlichen Betrachtung einfließen können.

**Sichere und zeitgemässe Infrastruktur: Der Handlungsbedarf besteht darin, den unterschiedlichen Bedürfnissen der Velofahrenden gerecht zu werden und auf aktuelle Entwicklungen einzugehen.**

Die Veloinfrastruktur berücksichtigt die aktuellen Anliegen und Entwicklungen nicht, weil sie nicht auf E-Bike-Fahrende ausgerichtet ist.

Der Platzbedarf steigt bei zunehmendem Veloverkehr gegenüber heute und bedingt Ausbauten im Strassenquerschnitt wie auch bei den Abstellanlagen.

Sharing-Angebote im Veloverkehr sind nicht vorhanden.



## 6.5 Öffentlicher Verkehr

<b>Stärken</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dichtes Busnetz</li> <li>▪ Diverse S-Bahn-Anschlüsse nach Zürich / Pfäffikon SZ</li> </ul>	<b>Schwächen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verlustzeiten auf den Buslinien</li> <li>▪ Geringe Anschlusssicherheit</li> <li>▪ Zum Teil fehlende Verbindungen in periphere Gebiete</li> </ul>
<b>Chancen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Priorisierung der Busse im Strassenverkehr kann die Anschlusssicherheit der Buslinien erhöhen und steigert so die Attraktivität</li> <li>▪ Innovative und flexible ÖV-Angebote (für Randzeiten / -gebiete) können auf die spezifischen Wünsche der betroffenen Gebiete / Personen eingehen und entsprechen der Nachfrage der immer stärker werdenden 24/7-Gesellschaft</li> <li>▪ Die bestehenden Mobilitätshubs bei den Bahnhöfen Rapperswil und Jona können einen Beitrag zu MaaS leisten</li> <li>▪ Das Bevölkerungs-/ Arbeitsplatzwachstum kann zu einer steigenden Nachfrage nach dem ÖV führen, wodurch das Angebot ausgebaut oder mindestens gehalten werden kann. Die Stadt prüft auch alternative Lösungen zur Aktivierung der ÖV-Potenziale.</li> <li>▪ Hindernisfreiheit bei Haltestellen und deren Zugängen ermöglicht auch älteren Personen bequem den Bus zu nutzen</li> </ul>	<b>Risiken</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Buslinien, welche nicht wirtschaftlich betrieben werden können, müssen aufgehoben werden</li> </ul>



**Hohe Verlässlichkeit:** Der Handlungsbedarf besteht darin, die Zuverlässigkeit des Busnetzes durch ein leistungsfähiges Busangebot zu erhöhen.

Es bestehen Verlustzeiten auf einzelnen buslinien, welche zu Anschlussbrüchen führen und die Attraktivität des ÖVs schmälern.

**Innovative ÖV-Erschliessung:** Der Handlungsbedarf besteht darin, Ortsteilen ohne oder mit beschränktem ÖV-Angebot, den Zugang zum ÖV zu ermöglichen.

Kleinere Ortsteile und auch Gebiete mit starken Nachfrageschwankungen (z.B. reine Arbeitsplatzgebiete) können durch „normale“ Angebote nicht wirtschaftlich bedient werden. Es bestehen keine alternative Lösungen, um die ÖV-Potenziale zu aktivieren.

**Multimodale Drehscheiben:** Der Handlungsbedarf besteht darin, den Bahnhof Rapperswil aufzuwerten.

Eine Aufwertung insbesondere beim Bahnhof Rapperswil ist notwendig, weil attraktive Bahnhöfe einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion des MIV-Aufkommens leisten. Attraktive Mobilitätshubs ermöglichen den Zugang zu MaaS.



Die Anzahl an P+R-Parkplätzen beim Bahnhof Rapperswil ist zu reduzieren, weil der Umstieg Auto-Bahn nicht an einer solch zentralen Lage, sondern peripher erfolgen soll.

## 6.6 Motorisierter Individualverkehr

<b>Stärken</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gute Erschliessung übergeordnetes Strassennetz in alle Richtungen (A3, A15)</li> <li>▪ Ausreichend verfügbare Parkierungsmöglichkeiten nahe der Zielorte</li> </ul>	<b>Schwächen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kapazitätsengpässe auf den Hauptstrassen</li> </ul>
<b>Chancen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein Parkleitsystem kann den Sucherverkehr reduzieren</li> <li>▪ Reduktion von Parkplätzen kann die Attraktivität des MIV beim Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr schmälern, weil nicht mehr zu jeder Zeit ein freies öffentliches Parkfeld garantiert ist</li> <li>▪ Carsharing-Angebote können einen Anreiz schaffen auf ein eigenes Auto zu verzichten, wodurch ein Flächengewinn für das Abstellen von Fahrzeugen resultiert</li> </ul>	<b>Risiken</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Bevölkerungs-/ Arbeitsplatzwachstum kann insbesondere bei einer dezentralen Siedlungsstruktur das Gesamtverkehrsaufkommen erhöhen (insbesondere vom MIV), wodurch der Strassenraum noch mehr durch den MIV dominiert wird und weniger Fläche für eine attraktive Strassenraumgestaltung übrig bleibt</li> <li>▪ Wachsende Anzahl Pakete und hohe Erwartungen der Kunden an die Servicequalität kann zu einer Erhöhung des Wirtschaftsverkehrs führen</li> <li>▪ Die demographische Entwicklung kann zu einer Zunahme des MIV-Anteils führen, wenn für die älteren Personen keine hindernisfreie Infrastruktur im Fuss- und Veloverkehr und ÖV zur Verfügung steht</li> </ul>



**Verkehr lenken und Siedlungsgebiete entlasten: Der Handlungsbedarf besteht darin, die MIV-Verkehrsströme auf das übergeordnete Netz zu lenken und einen stabilen Verkehrsfluss im Siedlungsbereich zu schaffen.**

Die hohen MIV-Verkehrsmengen dominieren die heutigen Hauptachsen und führen zu Stausituationen und unzuverlässigen Reisezeiten sowohl im MIV wie auch im ÖV. Entwicklungsmöglichkeiten anderer Verkehrsmittel werden dadurch eingeschränkt. Räumliche und modale Verlagerungen sind notwendig.

Die Quartiere dürfen durch Veränderungen und Anpassungen im Strassennetz nicht negativ beeinflusst werden.

**Parkierung: Der Handlungsbedarf besteht darin, durch die Reduktion und Bewirtschaftung von Parkplätzen MIV-Fahrten zu reduzieren.**

Der Bedarf und das Angebot an Parkplätzen sind nicht in allen Teilgebieten abgestimmt. Die Lage der Parkplätze nimmt zudem keine Rücksicht auf übergeordnete Ziele. Die Zahl an öffentlichen Parkplätzen ist zu reduzieren und strenger zu bewirtschaften.

Auch bei privaten Parkplätzen ist das Angebot punktuell zu hoch.



## 6.7 Allgemeiner Handlungsbedarf

---

**Controlling, Monitoring und Kommunikation: Der Handlungsbedarf besteht darin, über aktuelle Daten und Wirkungsnachweise zu verfügen, damit gesteuert und kommuniziert werden kann.**

Es wurden nicht alle Massnahmen, die aus der GVO 03 aufgeführt sind, periodisch bezüglich Umsetzungsstand und Wirkung überprüft. Eine Anpassung einzelner Massnahmen mit fehlender Wirkung oder auch Anpassungen aufgrund neuer Rahmenbedingungen/Entwicklungen kann ohne Auswertung/Controlling nicht erfolgen und dadurch ist auch eine Kommunikation nicht möglich.

Für die Beurteilung des Gesamtverkehrs sind neben den bereits vorhandenen Verkehrsdaten zum MIV und ÖV auch Daten wie Verkehrsstärken beim Fuss- und Veloverkehr notwendig. Rapperswil-Jona verfügt über ein Erhebungskonzept für den Fuss- und Veloverkehr aus dem Jahr 2020, welches nach der Umsetzung die notwendigen Daten liefern kann.



## 7. Ziele und Strategie des Gesamtverkehrskonzeptes

Bei der Erarbeitung der Ziele und Strategien wurden die übergeordneten Zielsetzungen aus der Gesamtverkehrsstrategie St. Gallen berücksichtigt [12]. Zusätzlich wurden bereits erarbeitete kommunale Zielsysteme geprüft und allenfalls ins Zielsystem übernommen, so beispielsweise die GVO 03 [10], die Legislaturziele 2017-2020 [20] und das Zielsystem der «Mobilitätszukunft» [21]. Letzteres ist das aktuellste Dokument und an dessen Aufbau orientieren sich die nachfolgenden Ziele und Strategien.

### 7.1 Aufbau

Das Zielsystem GVK 2040 basiert auf der Vision der «Mobilitätszukunft» [21]. Aufbauend auf dieser Vision werden zu sechs Themenfeldern spezifische Ziele erarbeitet, zu welchen es im späteren Verlauf dieses Berichtes konkrete Strategien und Massnahmen geben wird.

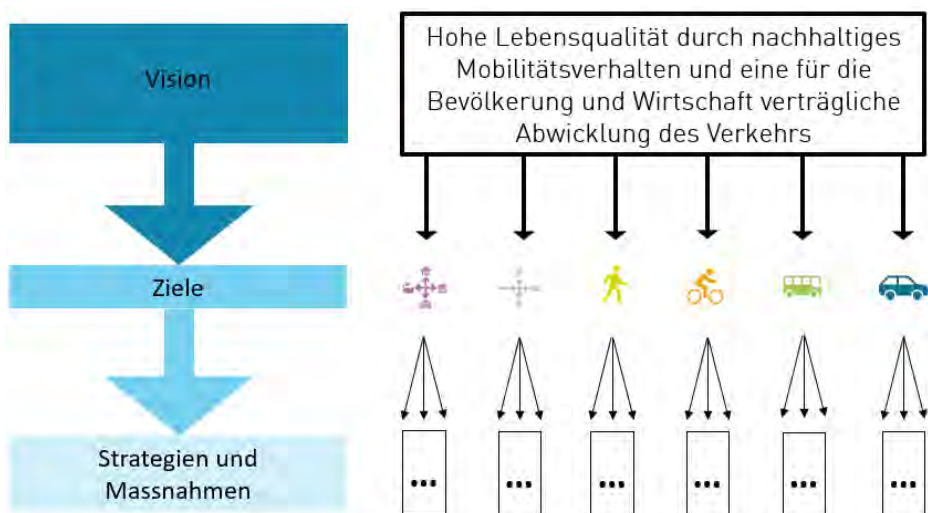


Abbildung 60: Aufbau Zielsystem GVK



## 7.2 Grundsätze

Die Grundsätze leiten sich aus der GVS SG ab [12] und zielen auf eine nachhaltige und zukunftsorientierte Entwicklung ab. Im Gegensatz zu den Zielen, werden bei den Grundsätzen keine inhaltlichen Vorgaben gemacht, sondern ausschliesslich Angaben auf der Meta-Ebene in Bezug auf den Prozess respektive die Umsetzung gemacht.

- **Solidarisch und Sicher**

Die Bedürfnisse aller Personen werden angemessen berücksichtigt. Die Verkehrssicherheit wird für alle Verkehrsmittel gegenüber heute erhöht.

- **Transparent und Aktuell**

Auf Basis eines regelmässigen und transparenten Monitoring und Controlling wird die Entwicklung beobachtet, die Zielerreichung beurteilt und die Ziele, Strategien und Massnahmen an aktuelle Entwicklungen angepasst.

- **Finanzierbar und Wirtschaftlich**

Die langfristige Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrssystems wird sichergestellt und der gesamtwirtschaftliche Nutzen muss erhöht werden.

## 7.3 Zielbild Strassenachsen

Das Zielbild stellt den verkehrlichen Zielzustand im Jahr 2040 dar und bildet die Grundlage für die nachfolgende Erarbeitung der Massnahmen. Im Zielbild werden verkehrliche Grundsätze für das Jahr 2040 festgehalten sowie die Bedeutung von einzelnen Achsen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden definiert. Insbesondere wird aufgezeigt, wie die frei werdenden Kapazitäten durch den Stadttunnel genutzt werden können und welche Achsen am meisten davon profitieren. Zudem werden die Ansprüche der Verkehrsmittel auf diesen Strassenachsen erläutert. Eine grössere Darstellung des Zielbilds befindet sich in Anhang 1.



Abbildung 61: Ausschnitt Zielbild Strassenachsen für Rapperswil-Jona (vgl. Anhang 1)



In den Stadttunnel werden in Zukunft der gesamte Nord-Süd-Durchgangsverkehr sowie ein Teil des städtischen Verkehrs verlagert, wodurch insbesondere das Zentrum von Rapperswil stark vom MIV entlastet wird. Die dadurch freiwerdenden Kapazitäten können für den Fuss- und Veloverkehr, den ÖV sowie die Attraktivierung des öffentlichen Raums genutzt werden. Die Zubringerstrassen leiten den MIV vom Siedlungsrand zum nächstgelegenen Tunnelportal bzw. Anschlussknoten. Daher wird es auf diesen Strassen weiterhin ein hohes MIV-Aufkommen geben, welches möglichst verträglich abgewickelt werden soll. Für den Veloverkehr wird auf diesen Zubringerstrassen eine separate Infrastruktur bevorzugt.

Die Busse sollen künftig möglichst ungehindert auf dem Strassennetz verkehren können. Dies betrifft insbesondere Strassenabschnitte mit einer hohen Busfrequenz von zwei oder mehr Buslinien. Durch die teilweise Verlagerung des MIV in den Stadttunnel kann bereits eine Verbesserung in Bezug auf den Fahrfluss erzielt werden. Gibt es dennoch weiterhin Verzögerungen, sind zusätzliche Buspriorisierungsmassnahmen zu realisieren.

Die Reduktion des MIV-Aufkommens ermöglicht qualitätssteigernde Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr auf der Alten Jonastrasse sowie der Holz- wies-, Rüti- und Zürcherstrasse. Auf den genannten Achsen erhält der Fuss- und Veloverkehr eine höhere Priorität, wodurch die umweltfreundliche Mobilität gefördert wird. Für die städtische Mobilität sind diese Verbindungsstrassen von grosser Bedeutung.



Im Zentrum von Rapperswil kann eine Qualitätssteigerung beim Fuss- und Veloverkehr erzielt werden. Beide Verkehrsmittel geniessen künftig höchste Priorität. Durch die zentrale Lage und die damit verbundenen Umfeldnutzungen ist eine Steigerung der Aufenthaltsqualität ein dritter wichtiger Aspekt. Eine hohe Aufenthaltsqualität fördert den Fuss- und Veloverkehr und trägt zur Belebung des Stadtzentrums bei.

Durch die künftige Führung des Verkehrs über die Güter- und Kniestrasse kann das Zentrum von Rapperswil zusätzlich vom MIV entlastet werden. Diese beiden Achsen sind unter anderem für die lokale Erschliessung insbesondere auch für die Citylogistik zuständig. Folglich müssen beide Achsen im Gegenverkehr befahrbar sein. Eine verträgliche Abwicklung des MIV und der Citylogistik ist für die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehr ausschlaggebend.

Die Neue Jonastrasse (ab Tüchelweiher stadtauswärts) und die St. Gallerstrasse sind ein Sonderfall. Mit dem Stadttunnel lässt sich auf dieser Achse nur eine geringe Entlastung vom MIV erzielen resp. im Umfeld des Anschlussknotens Tüchelweiher ist sogar eine leichte Zunahme zu erwarten. Die Ansprüche des Fuss- und Veloverkehrs sind zudem hoch und auch von Seiten Stadtraum und Aufenthaltsqualität gibt es Ansprüche. Es braucht somit ein durchdachtes Konzept, welches alle Ansprüche vereint und eine verträgliche Abwicklung aller Verkehrsmittel ermöglicht.

Das übrige Strassennetz profitiert nicht direkt vom Stadttunnel, indem Kapazitäten für die übrigen Verkehrsmittel oder die Strassenraumgestaltung frei würden. Dennoch sind diese Achsen wichtig für die städtische Mobilität und der Fuss- und Veloverkehr ist auch auf diesen Achsen zu fördern, indem eine sichere Veloinfrastruktur angeboten wird. Diesen Aspekt gilt es vor allem auch bei der Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen (z.B. Knoten Feldli).


---

**Stadttunnel und  
Zubringerstrassen**  
(   )

---

**Buslinien**  
(  )

---

**Alte Jonastrasse sowie  
Holzwies-, Rüti- und  
Zürcherstrasse**  
(  )

---

**Zentrum Rapperswil**  
(  )


---

**Güter- und Kniestrasse**  
(  )

---

**Neue Jonastrasse und  
St. Gallerstrasse**  
(  )

---

**Übriges Strassennetz**  
(  )



### 7.3.1 Ansprüche der Verkehrsmittel auf den Strassenabschnitten

Für die einzelnen Verkehrsmittel bestehen unterschiedliche Bedürfnisse an die Strassenabschnitte. Aufgrund unterschiedlicher Verkehrsbelastungen kann beispielsweise auf einem Abschnitt trotz hoher Priorität für den ÖV ein tiefer Anspruch an die Infrastruktur resultieren, weil der Bus auch ohne unterstützende Infrastruktur ohne Behinderung verkehren kann und die Fahrplanstabilität gegeben ist. In Abbildung 62 sind die Abschnitte dargestellt, welche anschliessend in der Tabelle 6 beschrieben werden.



Abbildung 62: Ansprüche der Verkehrsmittel auf den Strassenabschnitten (Abbildung zu Tabelle 6)

Bei der Bewertung der Ansprüche gibt es je Verkehrsmittel drei Kategorien: hoch, mittel, tief. Zu jeder Kategorie gibt es eine Definition, welche in der nachfolgenden Tabelle dargelegt wird.

#### Bewertungskriterien

Legende			
Verkehrsteilnehmende	Anspruch Hoch	Anspruch Mittel	Anspruch Tief
Fussverkehr	Niedriggeschwindigkeitsansatz (evtl. in Kombination mit separater Führung)	Separate Führung bei hoher Geschwindigkeit MIV (>50 km/h)	Keine eigene Infrastruktur und hohe Geschwindigkeit MIV (>50 km/h)
Veloverkehr	Hauptroute*	Lokalnetz**	Weitere Wege
Öffentlicher Verkehr <sup>5</sup>	≥ 3 Buslinien mit einem 30-Minuten-Takt verkehren auf dem Strassenabschnitt	2 Buslinien mit einem 30-Minuten-Takt verkehren auf dem Strassenabschnitt	1 Buslinie mit einem 30-Minuten-Takt verkehrt auf dem Strassenabschnitt
Motorisierter Individualverkehr	Stadttunnel + Hauptverbindungsstrasse	Verbindungsstrasse mit städtischer Funktion (inkl. Verbindung von Stadtteilen)	Verbindungsstrasse mit lokaler Funktion
Citylogistik	Hauptroute zu Industrie-/Gewerbegebieten sowie ins Stadtzentrum	Lokalnetz für die örtliche Versorgung	Weitere Wege

Tabelle 5: Bewertungskriterien für die Ansprüche der Verkehrsmittel auf den Strassenabschnitten

\* Hauptroute entspricht den kantonalen und regionalen Routen gemäss dem Geoportal Kanton St. Gallen (Ergänzungen / Anpassung gemäss Fuss- und Veloverkehrskonzept möglich)

\*\* Lokalroute entspricht den lokalen Routen gemäss dem Geoportal Kanton St. Gallen (Ergänzungen / Anpassung gemäss Fuss- und Veloverkehrskonzept möglich)

<sup>5</sup> Im Rahmen von Angebotsanpassungen kann sich die Einteilung gemäss Tabelle 6 verändern. Bei der vorliegenden Einteilung wurde das neue «Grundkonzept Stadtbuss Rapperswil-Jona 2024» gemäss dem Buskonzept ZürichseeLinth 2024 bereits berücksichtigt.



Auf den in Abbildung 62 dargestellten Strassenabschnitten haben die Verkehrsmittel folgende Ansprüche an die Infrastruktur:






























































































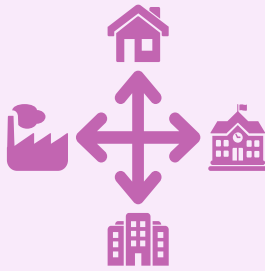
Strassenabschnitt	Anspruch Hoch	Anspruch Mittel	Anspruch Tief
1. Stadttunnel	 		
2. Neue Jonastrasse (Kniestrasse – Jona)	   		
3. Zürcherstrasse (Rütistrasse – Feldbach)	  		
4. Untere Bahnhofstrasse (Seedamm – Güterstrasse)	 	 	
5. Untere Bahnhofstrasse (Güterstrasse – Neue Jonastrasse)	  		
6. Obere Bahnhofstrasse	 	 	
7. Güterstrasse		  	
8. Neue Jonastrasse (Kniestrasse – Cityplatz)	  		
9. Kniestrasse	 	 	
10. Alte Jonastrasse (Variantenabhängig) (Kniestrasse – Stadthofplatz)	  		
11. Alte Jonastrasse (Kniestrasse – Jona)	  		
12. Zürcherstrasse (Rütistrasse – Stadthofplatz)	 		 
13. Rütistrasse	 	  	
14. Holzwiesstrasse		 	 
15. Allmeindstrasse	 	 	
16. Tägernaustrasse	 		 
17. Feldlistrasse	  	 	
18. Schachenstrasse	 		  
19. Oberseestrasse	 	 	
20. Schönbodenstrasse	 	 	

Tabelle 6: Ansprüche der Verkehrsmittel auf den Strassenabschnitten



## 7.4 Stadtraum – Ziele und Strategien



Rapperswil-Jona entwickelt sich zu einer Stadt der kurzen Wege, in welcher die verschiedenen Verkehrsmittel optimal miteinander vernetzt werden. Durch die Reduktion der Trennwirkung der Hauptachsen und Gleisanlagen kann die Aufenthalts- und Lebensqualität im gesamten Siedlungsraum erhöht werden, wodurch der Fuss- und Veloverkehr an Attraktivität gewinnt.

Im Themenfeld Stadtraum setzt sich Rapperswil-Jona daher folgende Ziele:

### 1. Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Versorgung, des öffentlichen Lebens und des Tourismus sowie der ansässigen Betriebe mit allen Verkehrsmitteln.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Eine attraktive und sichere Infrastruktur für alle Verkehrsmittel bereitstellen.
- Die Entwicklungen antizipieren und für alle Verkehrsmittel die Funktionalität und Zuverlässigkeit zukünftig gewährleisten.

### 2. Hohe Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Die Strassenräume analysieren, bedarfsgerecht umgestalten und aufwerten, so dass diese zur Bewegung und zum Verweilen einladen oder temporäre Nutzungen ermöglichen.
- Platzsituationen mit hoher Aufenthaltsqualität und unter Einbezug der Umfeldnutzungen (EG-Nutzungen) in allen Orts-/ Stadtteilen schaffen.

### 3. Eine Siedlungsentwicklung mit gemischten Nutzungen an verkehrlich gut erschlossenen Lagen und im bestehenden Siedlungskörper, welche kurze Wege fördert.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Die Siedlungs- und Verkehrsplanung aufeinander abstimmen.
- Die Siedlungsentwicklung an Standorten mit einer guten ÖV-Erschliessung (ÖV-Güteklasse A, B oder C) fördern.



#### **4. Die Reduktion der Trennwirkung der Hauptachsen und Gleisanlagen in Abhängigkeit der Nutzungsansprüche.**

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Die Strassenraumgestaltung auf die jeweilige Situation abstimmen.
- Das Temporegime in Abhängigkeit des Gesamtkontextes (u.a. der Umfeldnutzung, der Fuss- und Velofrequenzen, der Bedürfnisse des ÖV) bestimmen.
- Die Flächen effizienter nutzen und die Koexistenz fördern.
- Die Querungsmöglichkeiten über die Gleisanlagen für den Fuss- und Veloverkehr verbessern.

#### **5. Die Reduktion des Schleichverkehrs in den Quartieren.**

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Den Widerstand für die Durchfahrt erhöhen und einschränken.
- Auf den Hauptachsen den Verkehr verflüssigen.

#### **6. Die Reduktion der Lärm- und Luftbelastungen für die Bevölkerung.**

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Den MIV aus der Siedlung verlagern.
- Den verbleibenden MIV verträglich abwickeln.
- Die Treibhausgasemissionen und der Ausstoss von CO<sub>2</sub> durch klimaneutrale Antriebsformen (z.B. Elektromobilität) reduzieren.

#### **7. Gezielte Nutzung der Bodenressourcen.**

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Zusätzliche Verkehrsflächen an anderen Orten nach FlaMa möglichst kompensieren.
- Neue Verkehrsinfrastrukturen weisen eine hohe ökologische, soziale und ökonomische Nachhaltigkeit auf und sind im Hinblick auf die zukünftige Mobilität robust.
- Die Aufenthalts- und Lebensqualität der Bewohnenden durch eine attraktive Gestaltung der gewonnen Flächen erhöhen.



## 7.5 Gesamtverkehr – Ziele und Strategien



**Die zukünftige Mobilität in Rapperswil-Jona ist nachhaltig, ressourcenschonend und klimaneutral. Durch eine bessere Abstimmung zwischen den Verkehrsmitteln und die Offenheit für neue Mobilitätsformen erfolgt eine Verlagerung vom Auto auf den Umweltverbund, was wiederum positive Nebeneffekte auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität in Rapperswil-Jona hat.**

Im Themenfeld Gesamtverkehr setzt sich Rapperswil-Jona folgende Ziele:

### 1. Das Umsteigen vom Auto auf den Fuss- und Veloverkehr respektive den ÖV.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Attraktive Umsteigemöglichkeiten auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes ermöglichen.
- Finanzielle Anreize für Verhaltensveränderungen schaffen.

### 2. Eine bessere Abstimmung zwischen den Verkehrsmitteln, so dass die regionale und überregionale Erreichbarkeit gesichert ist.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Ein MIV-Wachstum durch eine gezielte Abstimmung der Siedlungsentwicklung und des Verkehrssystems vermeiden.
- Intermodalität / Kombination verschiedener Verkehrsmittel mit infrastrukturellen und digitalen Hilfsmitteln ermöglichen.

### 3. Die Förderung der klimaneutralen Mobilität.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Rahmenbedingungen für ressourcenschonende Alternativen zum MIV schaffen.
- Alternative und emissionsarme Antriebe im MIV, bei den Stadtbussen und in der Ver- und Entsorgung fördern.
- Die Stadt eine Vorbildrolle einnimmt und emissionsenkende Massnahmen, insbesondere in der Verwaltung, der Beschaffung, der Mobilität, der Energieversorgung und dem Bau ergreift.

### 4. Offen für zukünftige Entwicklungen in der Mobilität.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Voraussetzungen schaffen, um ressourcenschonende Mobilitätsformen in der Stadt zu ermöglichen.



## 5. Die Sicherstellung der Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Den Logistik- und Güterverkehr effizient und ressourcenschonend abwickeln.

## 7.6 Fussverkehr – Ziele und Strategien

---



**Das zu Fuss gehen ist zusammen mit dem Velofahren die neue Fortbewegungsform für den städtischen Binnenverkehr. Ein attraktives, sicheres und direktes Fussverkehrsnetz, welches auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt ist, erhöht den Fussverkehrsanteil.**

Im Themenfeld Fussverkehr setzt sich Rapperswil-Jona folgende Ziele:

### 1. Die Erhöhung der Anzahl Personen, welche zu Fuss gehen.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Die Sicherheit des Fussverkehrs verbessern.
- Das Fusswegnetz verfeinern und Netzlücken schliessen.
- Die Infrastrukturen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen verbessern.
- Die Wartezeiten für das Überqueren von Hauptachsen verringern.
- Die Attraktivität des Bewegungsraumes erhöhen.

### 2. Die Erhöhung der Schulwegsicherheit

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Das Temporegime und Fahrverbote im Umfeld von Schulanlagen prüfen (Vermeidung «Elterntaxis»).
- Attraktive und sichere Wege, welche den Schulweg zu Fuss fördern, schaffen.



## 7.7 Veloverkehr – Ziele und Strategien



Das Velofahren ist zusammen mit dem zu Fuss gehen die neue Fortbewegungsform für den städtischen Binnenverkehr. Durch die attraktiven, sicheren und direkten Veloverbindungen kommen auch die Bewohnenden der umliegenden Wohngemeinden schnell und effizient ins Stadtzentrum. Das Auto ist für den Binnenverkehr nicht mehr notwendig.

Im Themenfeld Veloverkehr setzt sich Rapperswil-Jona folgende Ziele:

### 1. Die Erhöhung der Anzahl Personen, welche das Velo benutzen.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Die Sicherheit von Velofahrenden erhöhen.
- Das Velonetz verfeinern und vervollständigen, unter Berücksichtigung der Ansprüche aller Bevölkerungsgruppen.
- Den Verkehrsfluss für die Velofahrenden verbessern.
- Die Anzahl und Qualität von öffentlichen wie auch privaten Veloabstellanlagen (inkl. Ladestationen für E-Bikes) erhöhen.
- Die Kombinationsmöglichkeiten mit dem ÖV optimieren.
- Das E-Bike in der Planung berücksichtigen.
- Die Attraktivität des Bewegungsraumes erhöhen.

### 2. Die Erhöhung der Schulwegsicherheit.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Das Temporegime und Fahrverbote im Umfeld von Schulanlagen prüfen.
- Attraktive und sichere Velowege schaffen.



## 7.8 Öffentlicher Verkehr – Ziele und Strategien



Die verbesserte Betriebsstabilität durch eine konsequente Priorisierung der Buslinien im Stadtgebiet sowie punktuelle Anpassungen am bestehenden Netz haben zur Folge, dass die Anschlusssicherheit wieder gewährleistet werden kann und die Attraktivität sowie Nutzung des ÖV steigt.

Im Themenfeld ÖV setzt sich Rapperswil-Jona folgende Ziele:

### 1. Die Erhöhung der Anzahl Personen, welche den ÖV benutzen.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Die Attraktivität des ÖV durch eine Verbesserung der Zuverlässigkeit und Priorisierung im Strassenverkehr erhöhen.
- Gebiete mit einer hohen Raumnutzerdichte verfügen mindestens über eine ÖV-Gütekategorie B gemäss ARE.
- Die regionalen und kantonalen Verbindungen durch eine Taktverdichtung der S-Bahn stärken.
- Innovative und nachfrageorientierte ÖV-Angebote (für Randzeiten/-gebiete) fördern.

### 2. Die Verbesserung der Fahrplanstabilität und der Umsteigebeziehungen sowie das Verhindern von Anschlussbrüchen.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Die Zuverlässigkeit durch eine konsequente Buspriorisierung verbessern.



## 7.9 Motorisierter Individualverkehr – Ziele und Strategien



Durch die Lenkung des MIV auf den Stadttunnel und die Hauptverbindungsstrassen sowie der steigenden Attraktivität und Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV kann das Verkehrsaufkommen des MIV auf den Verbindungsstrassen und im Stadtzentrum von Rapperswil und Jona reduziert werden. Dies führt wieder dazu, dass der übrige Verkehr flüssiger und effizienter abgewickelt werden kann.

Im Themenfeld MIV setzt sich Rapperswil-Jona folgende Ziele:

### 1. Die Reduktion der Anzahl Personen, welche das Auto benutzen.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Alternative Angebote realisieren, welche den Anreiz schaffen, auf das Auto zu verzichten.
- Das Parkfeldangebot in den Zentren nicht erhöhen.
- Die Parkplätze restriktiv bewirtschaften.
- Autoarme/ Autofreie Siedlungen ermöglichen.
- Carsharing als Alternative zum Privatbesitz fördern.

### 2. Die Entlastung vom Durchgangsverkehr.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Den Widerstand für den MIV im innerstädtischen Bereich erhöhen und den MIV auf das übergeordnete Strassennetz lenken.

### 3. Die Entlastung vom Schwerverkehr.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Den Schwerverkehr auf die Schiene verlagern.
- Den Schwerverkehr auf das übergeordnete Strassennetz lenken.

### 4. Eine Verflüssigung des MIV im innerstädtischen Bereich.

*Dies wird mit folgenden Strategien erreicht:*

- Ein Parkleitsystem den Parkplatzsuchverkehr lenkt und reduziert.
- Mittels Verkehrsmanagement die Verkehrsmenge im innerstädtischen Bereich regulieren.



## 7.10 Übergeordnete Strategien

---

Mit dem GVK soll die 4V-Strategie (vermeiden, verlagern, verträglich abwickeln, vernetzen) als Grundsatz für eine nachhaltige Mobilität gefördert werden. In erster Linie geht es also darum, dass möglichst viel Verkehr vermieden werden kann (z.B. Förderung von kurzen Wegen). Derjenige Verkehr, welcher nicht vermieden werden kann, soll auf die umweltschonenden Verkehrsmittel (ÖV, Fuss-/Veloverkehr) verlagert werden. Der verbleibende MIV soll verträglich abgewickelt werden, unter anderem durch tiefe Geschwindigkeiten und/oder durch ressourcenschonende Antriebe. Durch die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel wird zudem die Multimodalität gefördert und das Gesamtverkehrssystem effizienter gestaltet.

Für die Umsetzung der 4V-Strategie und insbesondere die Lenkung des Verkehrs auf die umweltschonenden Verkehrsmittel ist der Ansatz der Push- & Pull-Massnahmen von besonderer Bedeutung. Zum einen werden durch Angebots- und Attraktivitätssteigerungen beim ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr Angebote geschaffen, welche als Alternative zum MIV dienen können (Pull-Massnahmen). Zum anderen soll mit gezielten Massnahmen auf den MIV Druck ausgeübt werden, so dass der Wechsel auf die umweltschonenden Verkehrsmittel auch tatsächlich stattfindet (Push-Massnahmen). Typische Push-Massnahmen sind beispielsweise die Reduktion von Parkfeldern oder eine verschärfte Parkplatzbewirtschaftung.

---

### 4-V-Strategie

---

### Push- & Pull-Massnahmen



## 8. Massnahmen

### 8.1 Übergeordnete Massnahmen

Unabhängig vom GVK werden zurzeit verschiedene Konzepte und Massnahmen erarbeitet, welche auch einen Einfluss auf die Mobilitätsentwicklung haben. Diese Konzepte und Massnahmen sind bereits in Erarbeitung resp. geplant und werden daher in den Massnahmen des GVK nicht mehr extra entwickelt und beschrieben. Zum Verständnis der Wirkungen und Abhängigkeiten werden nachfolgend die wichtigsten Inhalte dieser übergeordneten Massnahmen kurz erläutert.

Die grösste Abhängigkeit des GVK besteht zum Projekt Stadttunnel. Das GVK beruht auf der Grundannahme, dass in Zukunft ein unterirdischer Stadttunnel durch die Stadt führt und insbesondere das Zentrum von Rapperswil vom MIV-Durchgangsverkehr entlastet. Das letzte Wort dazu ist aber noch nicht gesprochen, weil es voraussichtlich nochmals zu einer Volksabstimmung kommen wird. Zuerst muss dazu nun aber ein Vorprojekt erarbeitet werden. Die Verantwortung liegt beim Kanton St. Gallen.

Mit der Stadtbahn Obersee wird das ÖV-Angebot der beiden Kantone St. Gallen und Schwyz am nördlichen und südlichen Oberseeufer zu einem zusammenhängenden Gesamtsystem zusammengefügt. Bestandteil dieser Stadtbahn Obersee ist unter anderem ein Viertelstundentakt zwischen Uznach und Rapperswil. Zudem wird an allen Bahnhöfe zwischen Ziegelbrücke und Rapperswil der Halbstundentakt eingeführt, folglich auch am Bahnhof Blumenau. Dieser Ausbauschritt verbessert die ÖV-Erschliessung im Umfeld des Bahnhofs Blumenau stark und trägt dazu bei, dass in diesem Gebiet der ÖV-Anteil sowie möglicherweise auch (kombiniert) der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs erhöht werden können.

Damit diese Taktverdichtungen möglich sind, ist ein Doppelspurausbau zwischen Uznach und Schmerikon notwendig. Zudem müssen die Zugfolgezeiten zwischen Uznach und Rapperswil verkürzt werden. Die Umsetzung ist mit dem Ausbauschritt STEP 2025 auf den Dezember 2023 geplant.

Das ÖV-Konzept aus dem Jahr 2009 ist nicht mehr aktuell [4]. Aus diesem Grund ist eine Überarbeitung von diesem auf den Fahrplanwechsel 2024 geplant. Ein erster Entwurf liegt vor, welcher jedoch noch weiter vertieft wird. Im Rahmen des GVK besteht die Möglichkeit Empfehlungen für weitere Optimierungen im Busnetz abzugeben.

Mit dem neuen Buskonzept 2024 wird die zukünftige Situation abgebildet [1]. Ziele sind unter anderem, die Reduktion der Kapazitätsengpässe und die Verbesserung der Fahrplanstabilität. Beim neuen Buskonzept 2024 bleibt das bestehende Busnetz in den Grundzügen erhalten. Grundsätzlich gibt es vor allem leichte Anpassungen bei den Abfahrtszeiten um die Anschlüsse auf die S-Bahnen und Regionalzüge besser zu gewährleisten. Die Linie 995 wird zugunsten eines Viertelstundentakts bei der Linie 622 aufgehoben. Dadurch verlängern sich die Fusswege der Bewohnenden im Umfeld der aufzuhebenden Haltestellen Kindergarten Hummelberg und Hummelberg. Der Beiwagen der Linie 993 erhält eine eigene Liniennummer und fährt zu den Hauptverkehrszeiten

---

**Der Stadttunnel**

---

**Stadtbahn Obersee**

---

**Buskonzept 2024**



zwischen den Haltestellen Bahnhof Jona und Bahnhof Süd via Feldlistrasse. Dadurch wird insbesondere das Gebiet Schachen / Blumenau besser mit dem Bahnhof Rapperswil verbunden. Als optionale Ausbaumassnahme wird zudem ein Ruftaxi ins Gebiet Buech Industrie empfohlen.

Das Fuss- und Veloverkehrskonzept wurde im Jahr 2019 erarbeitet [3]. Die wichtigsten Massnahmen daraus wurden als Einzelmassnahmen im GVK in Form eines eigenen Massnahmenblatts aufgenommen. Für die Attraktivität, aber auch die Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs ist es zentral, dass auch weitere Massnahmen aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept umgesetzt werden. Der Fokus liegt dabei vorerst insbesondere auf den Sofortmassnahmen sowie den kurzfristigen Massnahmen.

Das Leitbild Zentrum Jona wurde im 2021 erarbeitet. Auslöser ist die geplante Siedlungsentwicklung nach innen, welche im Zentrum Jona eine Steigerung der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte vorsieht. Mit dem erarbeiteten Leitbild soll die Entwicklung zielgerichtet und abgestützt auf die vorhandenen Plangrundlagen gesteuert werden. Dazu wurden sowohl stadträumliche als auch verkehrliche Massnahmen erarbeitet. Die verkehrlichen Massnahmen werden im GVK als separate Massnahmen aufgenommen. Die stadträumlichen Massnahmen werden im Rahmen der Umsetzung des Leitbildes weiterentwickelt. Im Rahmen der OPR wird das Leitbild Zentrum Jona in die strategischen und letztlich auch grundeigentümergebundenen Instrumente überführt. Im Zuge dieser Überführung sind inhaltliche Konkretisierungen möglich.

---

#### Fuss- und Veloverkehrskonzept

---

#### Leitbild Zentrum Jona

## 8.2 Ausbau- und Sanierungsprojekte

---

In den Massnahmen des GVK wird für verschiedenen Strassenabschnitte das Erarbeiten und Umsetzen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten empfohlen. Bei solchen Massnahmen handelt es sich um Ausbauprojekte, bei welchen die bestehende Strasse gesamtheitlich beurteilt und allenfalls auch neu organisiert wird (unter anderem Spuraufteilung). Dies hat zur Folge, dass eine Auflage des Bauprojekts notwendig ist und somit auch Einsprachen gemacht werden können. In diesem Fall ist eine fundierte Projektierung unter Einbezug der Betroffenen in Form einer Mitwirkung besonders relevant, um ein erfolgreiches Projekt zu realisieren. Bei Ausbauprojekten von Kantonsstrassen ist zudem meistens eine Mitfinanzierung der Gemeinde notwendig. In der Stadt laufen zurzeit verschiedene Ausbauprojekte, unter anderem folgende (Aufzählung nicht abschliessend):

- Alte Jonastrasse
- Feldlistrasse
- Holzwiesstrasse
- Oberwiesstrasse
- Schönbodenstrasse

Im Gegensatz zu den Ausbauprojekten gibt es aber auch laufend Sanierungsprojekte. Diese Sanierungsprojekte dienen jedoch ausschliesslich der Werterhaltung der Strasse und es dürfen keine Änderungen an dieser vorgenommen werden. Dies ist auch der Grund, warum bei Sanierungsprojekten keine Auflage resp. kein Verfahren notwendig ist. Die Sanierungsprojekte sind bezüglich den GVK-Massnahmen aufwärtskompatibel.

---

#### Ausbauprojekte

---

#### Sanierungsprojekte



## 8.3 Massnahmen Gesamtverkehrskonzept

---

Für das GVK wurden 25 Massnahmen erarbeitet und in Form von Massnahmenblättern dokumentiert. Davon wurden acht Massnahmen (teilweise) aus der GVO 03 übernommen und angepasst. Zudem stammen die sechs Massnahmen beim Fuss- und Veloverkehr aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept resp. der Zentrumsplanung Jona. Einen Bezug zur Zentrumsplanung hat auch die Massnahme SR02 Zentrum Jona.

Die Massnahmen beziehen sich auf die sechs Themenfelder Stadtraum, Gesamtverkehr, Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV sowie MIV. In Ergänzung dazu wurden vier weitere Massnahmenblätter mit FlaMa zum Stadttunnel erarbeitet sowie eine Massnahme zur Kommunikation resp. dem Controlling der Massnahmen.

Auf jedem Massnahmenblatt ist das Szenario mit / ohne Stadttunnel definiert. Die meisten Massnahmen sind grundsätzlich sowohl mit als auch ohne Stadttunnel grösstenteils umsetzbar. Die Wirkung der Massnahmen und die Art der Umsetzung sind jedoch stark davon abhängig, ob der Stadttunnel realisiert wird oder nicht. Die vier FlaMa sind nur beim Szenario «mit Stadttunnel» umsetzbar. Im Kapitel 9 wird speziell auf das Szenario «Umsetzung GVK ohne Stadttunnel» eingegangen.

---

**Szenario mit / ohne Stadttunnel**

### 8.3.1 Massnahmenübersicht

Mit den nachfolgenden Massnahmen sollen die Ziele aus Kapitel 7 erfüllt werden. Insgesamt wurden 25 Massnahmenblätter erarbeitet. Alle räumlich verteilbaren Massnahmen sind zusätzlich auf der Massnahmenkarte in Anhang 2 ersichtlich.

#### Stadtraum

Rapperswil-Jona entwickelt sich zu einer Stadt der kurzen Wege, in welcher die verschiedenen Verkehrsmittel optimal miteinander vernetzt werden. Durch die Reduktion der Trennwirkung der Hauptachsen und Gleisanlagen kann die Aufenthalts- und Lebensqualität im gesamten Siedlungsraum erhöht werden, wodurch der Fuss- und Veloverkehr an Attraktivität gewinnt. Folgende drei Massnahmen wurden im Themenbereich Stadtraum erarbeitet:

- SR01: Umgestaltung Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse
- SR02: Aufwertung Zentrum Jona – Teilbereich Mobilität
- SR03: Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung



## Gesamtverkehr

Die zukünftige Mobilität in Rapperswil-Jona ist nachhaltig, ressourcenschonend und klimaneutral. Durch eine bessere Abstimmung zwischen den Verkehrsmitteln und die Offenheit für neue Mobilitätsformen erfolgt eine Verlagerung vom Auto auf den Umweltverbund, was wiederum positive Nebeneffekte auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität in Rapperswil-Jona hat. Folgende sechs Massnahmen wurden im Themenbereich Gesamtverkehr erarbeitet:

- GV01: Förderung alternativer Mobilitätsangebote / Intermodalität / Digitalisierung
- GV02: Einführung von Mobilitätsmanagement
- GV03: Erhöhung der Verkehrssicherheit
- GV04: Förderung der klimaneutralen Mobilität (inkl. Antriebsformen)
- GV05: Erarbeitung Konzept Citylogistik
- GV06: Prüfung Einbahnregime Zentrum

## Fussverkehr

Das zu Fuss gehen ist zusammen mit dem Velofahren die neue Fortbewegungsform für den städtischen Binnenverkehr. Ein attraktives, sicheres und direktes Fussverkehrsnetz, welches auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt ist, erhöht den Fussverkehrsanteil. Folgende drei Massnahmen wurden im Themenbereich Fussverkehr erarbeitet:

- FV01: Verbesserung der Fussverkehrsquerungen im Zentrum Jona
- FV02: Betriebs- und Gestaltungskonzept Alte Jonastrasse
- FV03: Realisierung Bahnquerung Frohbühl

## Veloverkehr

Das Velofahren ist zusammen mit dem zu Fuss gehen die neue Fortbewegungsform für den städtischen Binnenverkehr. Durch die attraktiven, sicheren und direkten Veloverbindungen kommen auch die Bewohnenden der umliegenden Wohngemeinden schnell und effizient ins Stadtzentrum. Das Auto ist für den Binnenverkehr nicht mehr notwendig. Folgende drei Massnahmen wurden im Themenbereich Veloverkehr erarbeitet:

- WV01: Stärkung der Ost-West-Verbindung für den Veloverkehr
- WV02: Verbesserung Querung Gleisanlage Rapperswil
- WV03: Verbesserung Zugänglichkeit Bahnhof Jona von westlich der Gleise

## Öffentlicher Verkehr

Die verbesserte Betriebsstabilität durch eine konsequente Priorisierung der Buslinien im Stadtgebiet sowie punktuelle Anpassungen am bestehenden Netz haben zur Folge, dass die Anschlusssicherheit wieder gewährleistet werden kann und die Attraktivität sowie Nutzung des ÖV steigt. Folgende zwei Massnahmen wurden im Themenbereich ÖV erarbeitet:

- ÖV01: Förderung von innovativen ÖV-Angeboten (für Randzeiten/-gebiete)
- ÖV02: Prüfung Fahrbahnhaltestellen



### Motorisierter Individualverkehr

Durch die Lenkung des MIV auf den Stadttunnel und die Hauptverbindungsstrassen sowie der steigenden Attraktivität und Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV kann das Verkehrsaufkommen des MIV auf den Verbindungsstrassen und im Stadtzentrum von Rapperswil und Jona reduziert werden. Dies führt wieder dazu, dass der übrige Verkehr flüssiger und effizienter abgewickelt werden kann. Folgende drei Massnahmen wurden im Themenbereich MIV erarbeitet:

- MIV01: Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze
- MIV02: Überarbeitung Parkierungsreglement
- MIV03: Weiterentwicklung Verkehrsmanagement

### Flankierende Massnahmen

Die FlaMa sind zum einen notwendig, damit die Wirkung des Stadttunnels maximiert werden kann, indem der Verkehr auf die übergeordneten Strassen gelenkt wird. Zum anderen wird mit den FlaMa dafür gesorgt, dass die freiwerdenden Kapazitäten dem ÖV, Fuss- und Veloverkehr und Stadtraum zur Verfügung gestellt werden. Die FlaMa sind vom Stadttunnel abhängig und können nur in Kombination mit diesem umgesetzt werden. Folgende vier FlaMa wurden erarbeitet:

- FlaMa01: Zentrum Rapperswil
- FlaMa02: Zürcherstrasse (Stadthofplatz – Rütistrasse)
- FlaMa03: Rütistrasse (Holzwiesstrasse – Zürcherstrasse) und Holz-wiesstrasse
- FlaMa04: Übergeordnete Verkehrslenkung

### Weitere Massnahmen

Unter dem Begriff «Weitere Massnahmen» werden Massnahmen zusammengefasst, welche unabhängig von einem Verkehrsmittel sind. Es handelt sich um Massnahmen im Bereich Kommunikation und Controlling der Umsetzung der Massnahmen.

- WM01: Controlling und Kommunikation

### 8.3.2 Massnahmenblätter

Die Massnahmenblätter sind einheitlich aufgebaut. In jedem Massnahmenblatt werden die Ausgangslage resp. das Problem sowie das Ziel der Massnahme und die Massnahme selbst beschrieben. Wenn die Massnahme räumliche verortbar ist, wird diese anhand einer Skizze illustriert. Zusätzlich werden Aussagen bezüglich der Zuständigkeit, dem Umsetzungshorizont, dem Koordinationsbedarf sowie der Akzeptanz gemacht. Die Wirkung der Massnahme wird in Bezug auf die Ziele aus dem Kapitel 7 des Schlussberichts beurteilt. Unter dem Punkt «Weiters Vorgehen» werden die nächsten Schritten zur Umsetzung der Massnahme aufgeführt mit entsprechenden Angaben zu Kosten und Kostenträger.



Nachfolgend werden einzelne Begriffe erläutert und definiert.





### **Umsetzungshorizont**

Als Umsetzungshorizont werden folgende Zeitspannen definiert:

- Kurzfristig: < 5 Jahre
- Mittelfristig: 5 bis 10 Jahre
- Langfristig: > 10 Jahre

### **Beurteilung Wirkung der Massnahme**

Jede Massnahme wird in Bezug auf ihre Wirkung bewertet. Als Kriterien dienen dabei die definierten Ziele. Bei der Bewertung wird dabei nach den folgenden Kategorien unterschieden:

	Es wird eine Verbesserung erzielt
	Es werden sowohl Verbesserungen als auch Verschlechterungen erzielt
	Es wird eine Verschlechterung erzielt
	Es wird eine (indirekte) Wirkung erwartet, kann jetzt aber noch nicht beurteilt werden
	Es wird keine Veränderungen erzielt bzw. der Themenbereich wird nicht tangiert

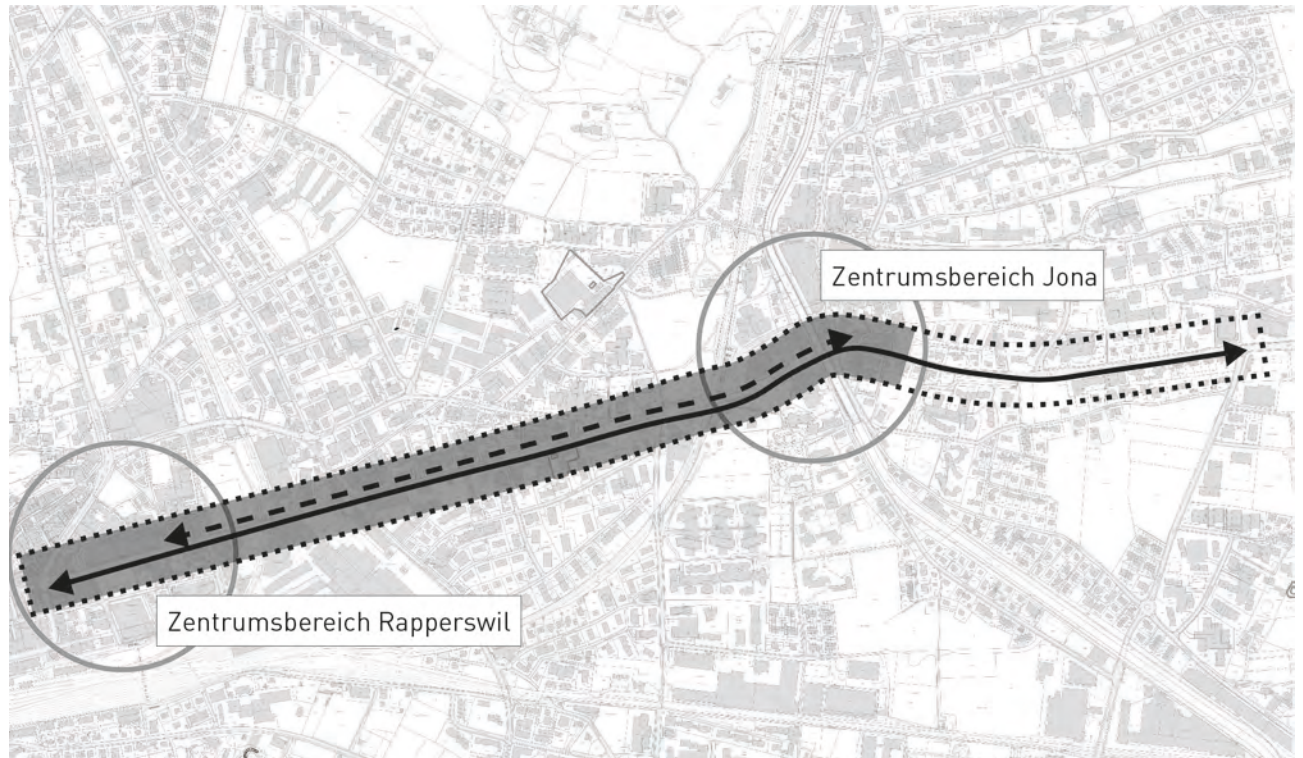


<b>Stadtraum</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>SR01</b>	<b>Umgestaltung Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Kanton St. Gallen, Stadt Rapperswil-Jona		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> Kurz- bis Mittelfristig		<b>Aufgabentyp:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> In der GVO 03 wurden diverse Einzelmassnahmen zur Umgestaltung von verschiedenen Strassenräumen ausgearbeitet. Ein Fokus lag dabei auch auf der Ost-West-Verbindung bzw. der Neuen Jonastrasse und St. Gallerstrasse. Das daraufhin erarbeitete Projekt wurde von der Stimmbevölkerung im November 2019 jedoch abgelehnt. Aufgrund der weiterhin hohen Verkehrsbelastung und den städtebaulichen Mängeln besteht aber nach wie vor ein Handlungsbedarf.		
<b>Ziel:</b> Eine koordinierte, auf die Gesamtentwicklung abgestimmte Planung ist anzustreben. Die Umgestaltung bzw. Neuorganisation der Neuen Jonastrasse und St. Gallerstrasse leistet einen wesentlichen Beitrag zur Aufwertung des Strassenraumes und seinem Umfeld. Im Vordergrund steht dabei die Reduktion der Trennwirkung insbesondere durch eine siedlungsverträgliche Abwicklung des MIV (Verstetigung / Verlangsamung). Durch eine ausgewogene Aufteilung der vorhandenen Flächen für sämtliche Verkehrsteilnehmenden sollen vor allem die Ansprüche vom Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV erfüllt werden. Ziel ist, dass für den Fuss- und Veloverkehr eine attraktive Ost-West-Verbindung geschaffen wird und der ÖV zukünftig zuverlässig sowie mit hoher Anschlusssicherheit verkehren kann.		
<b>Massnahmen:</b> Das erarbeitete Projekt wird nach dem Bevölkerungentscheid wieder aufgenommen und mit Blick auf die aktuelle Situation optimiert. Abgestimmt auf die weiterhin hohe MIV-Belastung sollen folgende Verbesserungen für die übrigen Verkehrsteilnehmenden erzielt werden: <ul style="list-style-type: none"><li>— Erhalt und Optimierung der beidseitigen Fussverkehrsinfrastruktur unter Einbezug der gültigen Normen und Standards</li><li>— Realisierung einer hochwertigen Veloinfrastruktur (getrennte Führung vom MIV) unter Einbezug der gültigen Normen und Standards</li><li>— Priorisierung des ÖV (z.B. Verlängerung der bestehenden Busspur, Fahrbahnhaltestellen, verstärkte LSA-Priorisierung an den Knoten)</li><li>— Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und Reduktion der Trennwirkung, insbesondere in Bereichen mit beidseitigen öffentlichen Nutzungen</li><li>— Orts- und nutzungsverträgliches Geschwindigkeitsniveau</li></ul> Neben der Neuaufteilung der Flächen soll abschnittsweise auch ein Niedriggeschwindigkeitsansatz auf der Neuen Jonastrasse und St. Gallerstrasse geprüft werden. Durch das tiefere Temporegime kann die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Weiter trägt die tiefere Geschwindigkeit zur Verstetigung des Verkehrsflusses bei und erhöht den Widerstand zur Durchfahrt, was im Fall mit Stadttunnel dazu führen soll, dass der grossräumige Verkehr auf die Autobahn gelenkt wird. Bei der Prüfung muss jedoch berücksichtigt werden, dass ein Zielkonflikt mit der ÖV-Priorisierung besteht. Durch ein tieferes Geschwindigkeitsregime besteht die Gefahr, dass sich die Fahrzeit der Busse möglicherweise verlängert.  Durch die Neuorganisation des Strassenraumes soll dieser auch gestalterisch aufgewertet werden. Zusätzlich sind in der OPR entlang der Neuen Jonastrasse und St. Gallerstrasse folgende Rahmenbedingungen festzulegen: <ul style="list-style-type: none"><li>— Bereiche von besonderem Interesse (Zentrumsbereiche)</li><li>— Öffentliche Plätze</li></ul>		



- Entwicklungs- und Verdichtungspotenzial (Abgestimmt mit der ÖV-Erschliessung)
- Anordnung von Nutzungen mit Kundenkontakt insbesondere in den EG
- Gestaltungsvorgaben
- Verschiebung der Baulinie

#### Skizzen / Plan:



Perimeter Massnahmen SR01 Umgestaltung Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse

Quelle: KXP; Plangrundlage: AV-Daten Stand 23.04.2021

#### Verkehrliche Wirkungsweise:

Durch die Neuorganisation der Flächen wird eine ausgewogene Verteilung zugunsten aller Nutzergruppen erreicht. Dadurch kann einerseits eine Verlagerung zugunsten des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs erzielt werden, wodurch auch die Aufenthaltsqualität verbessert werden kann. Andererseits kann durch die zusätzliche ÖV-Priorisierung seine Zuverlässigkeit und Fahrplanstabilität verbessert werden.

#### Einschätzung der Akzeptanz:

Veränderungen führen oft dazu, dass diejenigen Nutzergruppen mit (neuen) Einschränkungen die Massnahmen tendenziell weniger unterstützen. Bei einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise sind die Vorteile aber offensichtlich und müssten eine breite Akzeptanz finden. Nicht zu unterschätzen ist jedoch der Raumbedarf, welcher mit dieser Massnahme verbunden ist und folglich der massive Eingriff in Privatgrundstücke. Von Seiten der betroffenen Grundeigentümer ist deshalb mit Widerstand zu rechnen. Noch unklar ist, wie viel Akzeptanz die ÖV-Priorisierung auf dieser Achse in der Bevölkerung genießt.

#### Koordinationsbedarf:

- Verfahrenskoordination mit OPR
- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ SR03: Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung
  - \_ GV06: Prüfung Einbahnregime Zentrum Rapperswil
  - \_ VV01: Stärkung der Ost-West-Verbindung für den Veloverkehr
  - \_ ÖV02: Prüfung Fahrbahnhaltestellen
  - \_ MIV03: Weiterentwicklung Verkehrsmanagement



Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
Stadttraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	○	1	Umsteigen von MIV auf FV/WV/ÖV	○
2	Hohe Aufenthaltsqualität	↑	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege		3	Förderung klimaneutraler Mobilität	○
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen	○	4	Offen für zukünftige Entwicklungen	
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere		5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	↑	Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen	○	1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	↑
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	↑
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen	○	Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit	↑	1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	○
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	○
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr	○	3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen	↑	4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	↑



<b>Stadtraum</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>SR02</b>	<b>Aufwertung Zentrum Jona – Teilbereich Mobilität</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> laufen		<b>Aufgabentyp:</b> <input type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Die Stadt verfolgt eine Doppelkernstrategie mit den beiden Zentren Rapperswil und Jona, welche eine wichtige Rolle bei der Entwicklung einnehmen. Das Zentrum von Jona wird geprägt durch die zahlreichen Gebäude mit Wohn- und Einkaufsnutzungen sowie von öffentlichen Infrastrukturen (z.B. Stadtsaal Kreuz, Stadthaus) und dem Bahnhof. Die MIV-Belastung ist insbesondere auf der Achse Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse hoch und führt dadurch zu einer starken Trennwirkung sowie zu Konfliktsituationen mit den übrigen Verkehrsteilnehmenden. Im Zuge der Siedlungsentwicklung nach Innen soll auch im Zentrum Jona die Einwohner- und Arbeitsplatzdichte gesteigert werden. Um diese Entwicklung zielgerichtet und gestützt auf die vorhandenen Plangrundlagen zu steuern, wurde ein Leitbild für das Zentrum Jona erarbeitet, welches sowohl stadträumliche als auch verkehrliche Massnahmen vorsieht. Unter anderem wird auch der Grundsatz – Stadt der kurzen Wege – berücksichtigt. Das Leitbild wird im Rahmen der OPR in die strategischen und grundeigentümerverbindlichen Instrumente überführt, wobei inhaltliche Justierungen bei dieser Überführung noch möglich sind.		
<b>Ziel:</b> Durch die Umsetzung der Massnahmen aus dem Leitbild Zentrum Jona soll eine koordinierte und in sich stimmige Siedlungsentwicklung stattfinden, wobei die Standortattraktivität für die Wohn- und Arbeitsnutzungen weiter gesteigert werden kann und die Lebensqualität für die Bewohnenden erhöht wird. Durch die Umsetzung einer Stadt der kurzen Wege (Netzlücken schliessen, attraktive Verbindungen, etc.) soll aus Sicht Mobilität insbesondere der Fussverkehr an Attraktivität gewinnen und dadurch auch MIV-Fahrten reduziert werden. Die Trennwirkung der Achse Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse soll durch geeignete Massnahmen sowie einer entsprechenden Strassenraumgestaltung minimiert werden.		
<b>Massnahmen:</b> Das Zentrum von Jona soll gesamtheitlich gemäss dem Leitbild entwickelt werden. Eine Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr gemäss der Massnahme SR03 ist zentral. Der Fokus der Massnahme SR02 liegt auf den verkehrlichen Massnahmen aus dem Leitbild Zentrum Jona. Die stadträumlichen Massnahmen werden im Rahmen der Umsetzung des Leitbildes weiterentwickelt. Aus verkehrlicher Sicht sind folgenden Massnahmen von Bedeutung: <ul style="list-style-type: none"><li>— <b>Jona-Promenade</b> Gestaltungskonzept und anschliessende Projektierung und Umsetzung</li><li>— <b>Aufwertung Zentrums-Orte</b> Stadttor-Platz, Molkereistrasse, Neuhof-Platz, Kreuzung Werk-/Allmeindstrasse, Bahnhofplatz</li><li>— <b>Neue und bessere Wegverbindungen</b> durchgehender Frohbühlweg, neue Bahnquerung Frohbühl, Durchwegung Höfe Aubrigstrasse, Schachen-Steg, Porthof-Steg, St. Gallerstrasse Querung Stadthaus, Querung Werkstrasse nördlich Grünfelspark</li></ul>		



### Skizzen / Plan:



- |  |  |  |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Jona-Promenade</b></li> <li>J1 Gestaltungskonzept Jona-Promenade</li> <li>J2 Hochwasserschutzprojekt Jona</li> <li>J3 Promenade Abschnitt Bühl</li> <li>J4 Promenade Abschnitt Coop</li> <li>J5 Promenade Abschnitt Kreuz</li> <li>J6 Promenade Abschnitt Stadthaus</li> </ul><br><ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Aufwertung Zentrums-Orte</b></li> <li>O1 Umgestaltung "Stadttor-Platz"</li> <li>O2 Aufwertung Molkereistrasse</li> <li>O3 Umgestaltung "Neuhof-Platz"</li> <li>O4 Aufwertung Kreuzung Werk- / Allmeindstrasse</li> <li>O5 Aufwertung Bahnhofplatz</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Wichtige Grünräume</b></li> <li>G1 Innere Landschaft (Frohühl / Friedhof)</li> <li>G2 Grünfelsenpark</li> <li>G3 Grünfels-Nord</li> <li>G4 Freiraum Rütivis</li> </ul><br><ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Neue und bessere Wegeverbindungen</b></li> <li>W1 durchgehender Frohühlweg</li> <li>W2 neue Bahnquerung Frohühl</li> <li>W3 Durchwegung Höfe Aubrigstrasse</li> <li>W4 "Schachen-Steg" Trennung Schachen-Brücke in separaten Fuss-/Velo-Steg und neue Strassenbrücke</li> <li>W5 "Porthof-Steg" neuer Jonasteg Höhe Porthof</li> <li>W6 St. Gallerstrasse Querung Stadthaus</li> <li>W7 Querung Werkstrasse nördlich Grünfelsenpark</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Arealentwicklungen und Wohnen</b></li> <li>A1 Innenentwicklung Aubrigstrasse</li> <li>A2 Arealentwicklung Neuhüsi mit Einbezug des Dreiecks Stadthaus-Rütivis (G4) und St. Gallerstrasse</li> <li>A3 Arealentwicklung Frohühl</li> <li>A4 Wohnen an der Jona</li> <li>A5 Arealentwicklung Stadtperron</li> </ul><br><ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Optionen Zentrumsbauten</b></li> <li>Z1 Sanierung Jonaport und Jonerhof</li> <li>Z2 Option Ersatzneubau beim Stadthauskreisel West</li> <li>Z3 Option Ersatzneubau beim Stadthauskreisel Ost</li> <li>Z4 Option Ersatzneubau Kreuz</li> <li>Z5 Option Erweiterung Stadthaus</li> </ul> |
|--|--|--|

**Leitbild Zentrum Jona (rot hervorgehoben sind verkehrliche Massnahmen)**

Quelle: Metron (6. Mai 2021). Leitbild Zentrum Jona. Bericht Leitbild und Massnahmen

### Verkehrliche Wirkungsweise:

Durch die neuen und verbesserten Infrastrukturen insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr wird die Attraktivität dieser beiden Verkehrsträger gesteigert, wodurch auch deren Anteil am Modalsplit steigt. Die Gefahr besteht jedoch, dass der ÖV durch diese neuen Infrastrukturen (zusätzliche Querungen, Niedriggeschwindigkeitsansatz) auf der Bühl- und Schachenstrasse negativ beeinflusst wird (Fahrzeitverlust). Es handelt sich jedoch um kurze Abschnitte und die Auswirkungen dürften daher gering sein.



**Einschätzung der Akzeptanz:**

Aus einer gesamtheitlichen Betrachtung liegen die Vorteile auf der Hand und dürften von der Bevölkerung akzeptiert werden. Einzelne Bewohnende und Gewerbebetreibende, welche direkt von einer Massnahme betroffen sind, könnten allenfalls Widerstand leisten, vor allem wenn die Anzahl und Bewirtschaftung der Parkfelder angepasst werden sollte.

**Koordinationsbedarf:**

- Verfahrenskoordination mit OPR und Umsetzung Leitbild Zentrum Jona
- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen
  - \_ SR03: Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung
  - \_ FV01: Verbesserung der Fussverkehrsquerungen im Zentrum Jona
  - \_ FV03: Realisierung Bahnquerung Frohbühl
  - \_ VV03: Verbesserung Zugänglichkeit Bahnhof Jona von westlich der Gleise
  - \_ MIV01: Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze

**Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket**

Stadttraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	○	1	Umsteigen von MIV auf FV/W/ÖV	○
2	Hohe Aufenthaltsqualität	↑	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege	↑	3	Förderung klimaneutraler Mobilität	○
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen	○	4	Offen für zukünftige Entwicklungen	
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere		5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	○	Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen	○	1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	↑
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	↑
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen	↑	Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit	↑	1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	○
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	○
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr	○	3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen	○	4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	○



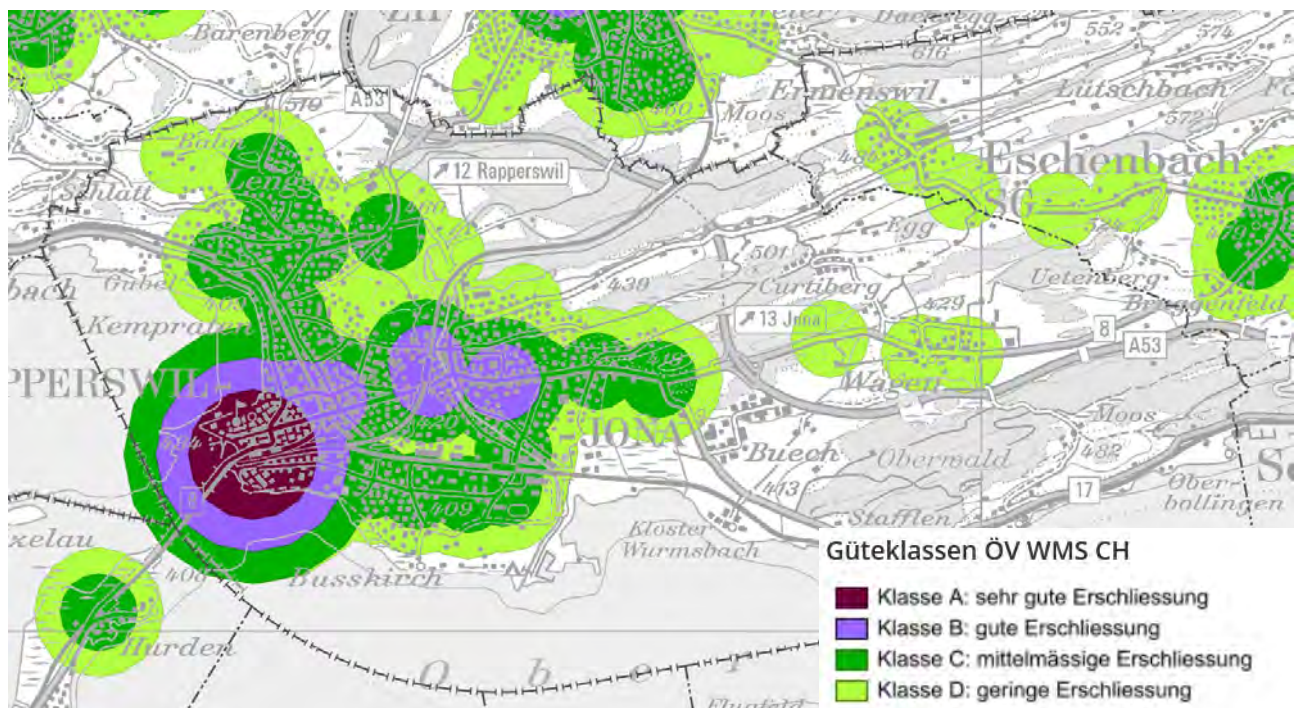
<b>Stadtraum</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>SR03</b>	<b>Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> laufend		<b>Aufgabentyp:</b> <input type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Die Siedlungsentwicklung kann nicht unabhängig von der Verkehrsplanung gedacht werden und umgekehrt. Jede Entwicklung erzeugt eine neue Situation bezüglich dem Mobilitätsbedarf. Durch die Siedlungsentwicklung nach Innen wurde der Abstimmungsbedarf noch wichtiger, da die neuen Mobilitätsbedürfnisse die bestehende Nachfrage vergrössern und in die heutigen Verkehrssituationen eingreifen.		
<b>Ziel:</b> Grundsätzlich soll die weiteren Siedlungsentwicklung nur in Gebieten mit einer guten ÖV-Erschliessung erfolgen. Das Ziel der gegenseitigen Abstimmung ist, dass eine Entwicklung im Grundsatz möglich bleibt und mittels Mobilitätsmassnahmen die Verkehrsmittelwahl so beeinflusst werden kann, dass die Entwicklung aus verkehrlicher Sicht bewältigt werden kann. Allfällige Anpassungen der Infrastruktur sind frühzeitig zu erkennen und in den Gesamtkontext zu stellen. Durch die gegenseitige Abstimmung wird aufgezeigt, wie die neuen Mobilitätsbedürfnisse in das bestehende System integriert und gesteuert werden und welche Auswirkungen sie auf das bestehende Netz haben.		
<b>Massnahmen:</b> Eine bessere Abstimmung zwischen der Siedlungs- und Verkehrsplanung wird aktuell bei der Erarbeitung des GVK und der OPR bereits angegangen. Dies ist für alle kommenden Planungen, unabhängig des Massstabs (von Arealentwicklung bis stadtweite Masterpläne) fortzuführen. Der Kanton St. Gallen hat dazu auch das Merkblatt «Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr» erarbeitet.  Durch die angedachte Testplanung im Rahmen der OPR soll das städtebauliche Potenzial abgeschätzt werden, welches sich durch die verkehrliche Entlastung mit dem Stadttunnel ergibt. Dieses ist bei der weiteren Planung von Massnahmen (vor allem den FlaMa zum Stadttunnel) zwingend zu berücksichtigen.  Aus verkehrlicher Sicht sind bei der Siedlungsentwicklung folgende zwei Aspekte zu berücksichtigen: Einerseits steht diese in Abhängigkeit zur ÖV-Erschliessung (gemäss ÖV-Güteklasse) und andererseits soll die Siedlungsentwicklung verkehrsverträglich erfolgen (keine Überlastung von Knoten und Strecken). Im Rahmen der OPR sind diese beiden Aspekte bei den potenziellen Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung, insbesondere bei grösseren Entwicklungs- und Transformationsgebieten, zwingend zu berücksichtigen. Bei Entwicklungen an Standorten ohne entsprechende ÖV-Erschliessung (z.B. Buech), sind Optimierungsmassnahmen zu prüfen. Gemäss den aktuellen kantonalen Vorgaben wird für Neueinzonungen die ÖV-Güteklasse D vorausgesetzt. Aus verkehrlicher Sicht wird jedoch eine Verschärfung empfohlen, insbesondere aufgrund des urbanen Charakters und der guten ÖV-Erschliessung durch die beiden Bahnhöfe. Im Rahmen der OPR soll deshalb geprüft werden, ob bei Neueinzonungen die ÖV-Güteklasse C vorausgesetzt werden soll. Diese Verschärfung sieht auch der Vernehmlassungsentwurf der Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplans Teil Mobilität für „urbane Verdichtungsräume“ bereits vor. Bei Entwicklungen im Bestand wird weiterhin die ÖV-Güteklasse D empfohlen. Weiter wird aus verkehrlicher Sicht eine hohe Verdichtung nur in der Nähe von Bushaltestellen und in Gebieten mit einer ÖV-Güteklasse A oder B empfohlen. Geringe Verdichtungen (z.B. Aufzoning um ein Geschoss) oder das Schliessen von Baulücken sind weiterhin im gesamten Siedlungsgebiet möglich. Auch diese Empfehlung soll im Rahmen der OPR geprüft und verbindlich festgelegt werden.  Bei Arealentwicklungen, insbesondere bei solchen mit grösseren Veränderungen in Bezug auf die Anzahl Wege sowie bei verkehrsintensiven Nutzungsänderungen, sind auf der Stufe von Baugesuchen oder		



Sondernutzungsplänen die Auswirkungen auf die einzelnen Verkehrsmittel sowie auf deren Netz/Angebot aufzuzeigen (vgl. kantonales Merkblatt „Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr“). Dieselben Überprüfungen sind auch bei Umzonungen (z.B. Arbeitszone in Wohnzone) zu machen. Bei Überlastungen einzelner Verkehrsinfrastrukturen ist arealseitig aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen eine verträgliche Entwicklung möglich ist. Die notwendigen Massnahmen sind verbindlich festzulegen. Die Massnahmen sollen bei allen Entwicklungen dazu dienen, dass sich das Mobilitätsverhalten der Bewohnenden verändert.

Aktuell ist am Beispiel „Knoten Feldli“ die Bedeutung dieser Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr gut erkennbar. Angrenzend an den Knoten Feldli sollen diverse Siedlungsentwicklungen stattfinden, wodurch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen erwartet wird. Der Knoten Feldli ist bereits heute in Spitzenzeiten überlastet und die Problematik verschärft sich durch den erwarteten Mehrverkehr, ausgelöst durch die Entwicklungsprojekte. Mittels Optimierungen im Knotenlayout und in der Knotensteuerung sind kurz- bis mittelfristig leichte Verbesserungen möglich. Dabei muss aber zwischen den Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsmittel (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) abgewogen werden. Mit den weiter erwarteten grösseren Siedlungsentwicklungen müssen langfristig andere Lösungen gefunden werden (z.B. Förderung autoarmer Nutzungen, strengere Vorgaben bezüglich Parkierung, zusätzliche Mobilitätsmassnahmen). Weiter spielt die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr auch bei der Realisierung des Stadttunnels eine wichtige Rolle. Insbesondere bei den Tunnelportalen soll das städtebauliche Potenzial abgeschätzt werden. Es ist wichtig, dass sich diese optimal ins städtebauliche resp. landschaftliche Umfeld integrieren.

#### Skizzen / Plan:



#### ÖV-Güteklassen Bestand

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung. Abgerufen am 31.07.2020 von [geoportal.ch/ktsg](http://geoportal.ch/ktsg)

#### Verkehrliche Wirkungsweise:

Durch die bessere Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsplanung soll das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung positiv verändert werden. Nur so kann der MIV-Anteil am Ziel-, Quell- und Binnenverkehr reduziert werden. Zudem werden die notwendigen verkehrlichen Spielräume für eine weitere Siedlungsentwicklung geschaffen.



**Einschätzung der Akzeptanz:**

Durch die frühzeitige Abstimmung und einer verbindlichen Massnahmenplanung wird die Akzeptanz erhöht. Sobald einzelne Grundstückseigentümer betroffen sind, deren Parzellen mit Auflagen belegt werden sollen, sinkt die Akzeptanz. Bisher war die fehlende Abstimmung einer der Kritikpunkte in der öffentlichen Debatte.

**Koordinationsbedarf:**

- Verfahrenskoordination mit OPR
- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen
  - \_ SR01: Umgestaltung Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse
  - \_ SR02: Aufwertung Zentrum Jona – Teilbereich Mobilität
  - \_ GV02: Einführung von Mobilitätsmanagement
  - \_ MIV02: Überarbeitung Parkierungsreglement
  - \_ FlaMa01: Zentrum Rapperswil
  - \_ FlaMa02: Zürcherstrasse (Stadthofplatz – Rütistrasse)
  - \_ FlaMa03: Rütistrasse (Holzwiesstrasse – Zürcherstrasse) und Holzwiesstrasse

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
Stadttraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	○	1	Umsteigen von MIV auf FV/W/ÖV	↑
2	Hohe Aufenthaltsqualität	○	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege	↑	3	Förderung klimaneutraler Mobilität	↑
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen		4	Offen für zukünftige Entwicklungen	○
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere		5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	○	Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen	○	1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	↑
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen	↑	Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit		1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	↑
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	○
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr	↑	3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen		4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	



<b>Gesamtverkehr</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>GV01</b>	<b>Förderung alternativer Mobilitätsangebote / Intermodalität / Digitalisierung</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona unter Beizug Privater		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> laufend		<b>Aufgabentyp:</b> <input type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Insbesondere beim Ziel- und Binnenverkehr sowie bei Arealentwicklungen wird das Potenzial des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs noch nicht voll ausgeschöpft. Es bestehen gewisse Hürden, um andere Mobilitätsangebote zu nutzen (z.B. fehlendes / zu geringes Angebot, Nutzung nicht spontan möglich, fehlende Informationen). Zudem ist das Gesamtverkehrssystem insbesondere im Bereich vom Bahnhof Rapperswil noch zu wenig attraktiv miteinander vernetzt.		
<b>Ziel:</b> Ziel ist, dass jeder Weg mit dem dafür besten geeigneten Verkehrsmittel zurückgelegt werden kann, je nachdem auch multimodal mit Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. Dazu müssen die einzelnen Verkehrsmittel besser miteinander vernetzt und alternative Mobilitätsangebote umgesetzt werden. Die Bahnhöfe Rapperswil und Jona dienen als attraktive Umsteigepunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (z.B. Bus/Bahn, Bus/Velo, Bahn/Velo, ÖV/Mikromobilität usw.). Dabei ist sowohl die Zugänglichkeit zum Bahnhof als auch das multimodale Angebot beim Bahnhof selbst wichtig. Einfach zugängliche alternative Mobilitätsangebote schaffen zusätzliche Anreize, um die Autonutzung zu reduzieren.  Eine wichtige Grundlage für die Vernetzung der Verkehrsmittel bildet die Digitalisierung, unter anderem auch als Grundvoraussetzung für MaaS. Dabei werden unter anderem die Transportbedürfnisse der Kunden durch die Integration von Planung und Bezahlung nach dem One-Stop-Shop-Prinzip erfüllt. Die Fortschritte in diesem Bereich sind laufend zu beobachten und zu adaptieren. Opportunitäten für die Zusammenarbeit mit Anbieterfirmen sollen von der Stadt aktiv genutzt werden.		
<b>Massnahmen:</b> Um die alternativen Mobilitätsangebote und die Intermodalität zu fördern, sind folgende vier Teilmassnahmen vorgesehen:  <b>1. Stärkung attraktiver Umsteigepunkte, insbesondere am Bahnhof Rapperswil und Blumenau</b> An allen Bahnhöfen ist ein intermodales Angebot anzustreben. Der Bahnhof Jona gilt heute schon als gutes Beispiel (mit Flux ausgezeichnet), an welchem sich insbesondere der Bahnhof Rapperswil sowie auch der Bahnhof Blumenau (nach der Taktverdichtung) orientieren sollen. Folgendes Angebot mit Fokus auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV soll geschaffen werden: <ul style="list-style-type: none"><li>— Attraktive und barrierefreie Erreichbarkeit zu Fuss, möglichst direkt aus allen Richtungen.</li><li>— Ausreichend Veloabstellplätze mit guter Qualität und normgerecht (siehe unten). Beim Bahnhof Rapperswil soll dadurch unter anderem auch der Perronzugang von der Passerelle gewährleistet werden.</li><li>— Attraktive Umsteigemöglichkeiten Bus/Bahn (sofern Bus-Angebot beim Bahnhof vorhanden).</li><li>— Sharing-Angebote für die Mikromobilität</li><li>— Bahnhof Rapperswil: Verbesserte Anbindung von der Altstadt und dem Südquartier an den Bahnhof durch die Sanierung/Verbreiterung der Personenunterführung</li></ul> Da die meisten Mobilitätsbedürfnisse innerorts mit dem Stadtbuss, zu Fuss oder mit dem Velo abgedeckt werden, sind P+R-Angebote nur sehr zurückhaltend umzusetzen. Beim Bahnhof Rapperswil ist das bestehende Angebot an P+R zu reduzieren. Bei den übrigen Bahnhöfen (Blumenau, Jona, Kempraten) ist das bestehende		



Angebot zu erhalten resp. Reduktionen sollen geprüft werden. In der gesamten Stadt ist das Angebot an P+R jedoch nicht auszubauen.

## **2. Öffentliche Veloabstellanlagen / Velostationen an Bahnhöfen realisieren resp. ausbauen**

An allen Bahnhöfen ist die Anzahl der Veloabstellplätze unter Berücksichtigung der Nachfrage zu bestimmen sowie der entsprechende Raumbedarf zu sichern. Dabei ist es relevant, dass die zukünftige Zunahme des Bedarfs bei der Ermittlung berücksichtigt wird. Als Richtwert für den Bedarf an Veloabstellplätzen wird aus verkehrlicher Sicht folgende Spannweite empfohlen: 1-4 Veloabstellplätze pro 10 wegweisende Fahrgäste.

Für Veloabstellanlagen bei Bahnhöfen gelten die gängigen Normen. Der Bahnhof Jona dient als gutes Beispiel, an welchem sich die übrigen Bahnhöfe insbesondere der Bahnhof Rapperswil orientieren sollen. Es wird folgendes angestrebt:

- Veloabstellplätze sind in genügender Anzahl vorhanden.
- Veloabstellplätze sind fahrend erreichbar.
- Veloabstellplätze sind gedeckt und ansprechend gestaltet, mit Möglichkeit zum Anschliessen des Velorahmens.
- Reinigung, Reparaturen an der Anlage sowie regelmässiges Entfernen defekter und gestrandeter Fahrräder tragen zur Attraktivität bei.
- Veloabstellplätze sind möglichst nahe bei den Perronzugängen angeordnet.
- Am Bahnhof Rapperswil: Angebot zum Abstellen von Velos in geschütztem Raum gegen Gebühr (Velostation bedient oder unbedient). In diesen Stationen sind auch Ladestationen für E-Bikes und Abschliessfächer zu prüfen.

An weiteren öffentlichen Orten, welche potenziell viel Verkehr anziehen, sind Veloabstellplätze ebenfalls in genügender Anzahl sowie entsprechender Qualität anzubieten. Solche öffentlichen Orte sind beispielsweise Verwaltungsgebäude, Sport- und Freizeitanlagen sowie Orts- und Quartierzentren. Je nach Lage sowie Nutzung der Veloabstellplätze sind diese unterschiedlich auszugestalten. Zweckmässig ist:

- In Orts- und Quartierzentren werden Velos eher kürzer abgestellt, beispielsweise für den Einkauf. Unter Berücksichtigung des Erscheinungsbilds können deshalb ungedeckte Anlehnbügel eine Option sein, als Alternative zu gedeckten Veloabstellanlagen.
- Bei Sport- und Freizeitanlagen ist ein witterungsgeschütztes Angebot zu erstellen, welches das Abschliessen des Velos ermöglicht. Die Veloabstellplätze sind möglichst nahe beim Eingang zu realisieren sowie fahrend erreichbar und beleuchtet.

Damit kein Über- oder Unterangebot an Veloabstellplätzen entsteht, ist ein periodisches Monitoring und Controlling durchzuführen. Bei Anzeichen von Engpässen sind entsprechende Massnahmen zu ergreifen.

## **3. Prüfung Sharing-Angebot**

In der Vergangenheit wurde bereits einmal ein Testbetrieb mit einer Publibike-Station am Bahnhof Rapperswil durchgeführt. Der Betrieb bewährte sich nicht und wurde eingestellt. Sharing-Angebote (Bike, E-Trotti, E-Scooter etc.) sind jedoch ein wichtiger Bestandteil eines intermodalen Verkehrssystems. Unter anderem sind diese für die „letzte Meile“ zwischen Bahnhöfen und den Zielorten relevant. Aus diesem Grund ist erneut die Einführung eines Sharing-Angebots zu prüfen, diesmal mit mehreren fixen Standorten oder im freefloating-System. Primär wird ein Bike-Sharing-System empfohlen, zu prüfen sind aber auch weitere Angebote der Mikromobilität (E-Trotti, E-Scooter etc.). Bei stationsbasierten Angeboten müssten verschiedene Stationen an wichtigen Punkten verteilt über das gesamte Stadtgebiet geschaffen werden, damit das Angebot durch möglichst viele Personen nutzbar ist. Die für die Stationen erforderlichen Flächen unter anderem an Bahnhöfen sind zu sichern. Eine Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden ist von Vorteil, um über die Stadtgrenzen ausgehendes Potenzial zu nutzen. Durch die aktive Zusammenarbeit mit den Anbietern und entsprechenden Konzessionen resp. Auflagen kann auch die geordnete Nutzung und Parkierung eingefordert werden (in der Stadt Zürich werden derzeit beispielsweise bevorzugte Parkierungsflächen ausgeschieden, die verkehrlich und städtebaulich gut liegen und deren Nutzungen von den Anbietern mit Anreizen gefördert wird).



#### 4. Mobilitätswebseiten und -Apps

Um die Personen bei einer nachhaltigen Verkehrsmittelwahl zu unterstützen, könnte die Stadt eine Mobilitätswebseite oder ein (neuer) interaktiver Mobilitätsplan lancieren. Auch gibt es Mobilitäts-Apps, die passend für die Stadt konfiguriert werden können (z.B. routeRank, NordwestMobil etc.). Mit deren Hilfe kann der schnellste, ressourcenschonendste und günstigste Weg für eine Strecke gefunden und zugleich das entsprechende Angebot gebucht werden. Eine Webseite oder App kann zudem der Förderung von Fahrgemeinschaften-gegründeten Mobilitätsabrechnung (für Sharing-Angebote, Miete für Parkfeld etc., z.B. www.fairpark.ch) genutzt werden.

#### Verkehrliche Wirkungsweise:

Die verschiedenen Teilmassnahmen wirken als „Pull“-Massnahmen. Durch die Bereitstellung alternativer Angebote und Ausbau der Intermodalität werden attraktive und nachhaltige Alternativen zum eigenen Auto geschaffen. Dadurch erfolgt ohne Druck eine Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsmittel.

#### Einschätzung der Akzeptanz:

Die Massnahme wirkt nicht einschränkend. Stattdessen werden neue Angebote geschaffen bzw. bestehende Angebote ausgebaut. Daher ist eine hohe Akzeptanz aus der Bevölkerung zu erwarten. Verschiedene Beispiele zeigen, dass die Akzeptanz von Sharing-Flotten in der Mikromobilität mit geeigneten Massnahmen, die in Zusammenarbeit von Stadt und Anbietern umgesetzt werden, verbessert werden kann.

#### Koordinationsbedarf:

- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen
  - \_ SR02: Aufwertung Zentrum Jona – Teilbereich Mobilität
  - \_ GV02: Einführung von Mobilitätsmanagement
  - \_ FV03: Realisierung Bahnquerung Frohbühl
  - \_ WV02: Verbesserung Querung Gleisanlage Rapperswil
  - \_ WV03: Verbesserung Zugänglichkeit Bahnhof Jona von westlich der Gleise
  - \_ ÖV01: Förderung von innovativen ÖV-Angeboten (für Randzeiten/-gebiete)
  - \_ ÖV02: Prüfung Fahrbahnhofsteststellen
  - \_ FlaMa01: Zentrum Rapperswil

#### Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket

Stadtraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen		1	Umsteigen von MIV auf FV/W/ÖV	○
2	Hohe Aufenthaltsqualität	→	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	↑
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege		3	Förderung klimaneutraler Mobilität	↑
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen		4	Offen für zukünftige Entwicklungen	↑
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere		5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	○	Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen	○	1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	○
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	



1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen	<input type="radio"/>	Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit		1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	<input type="radio"/>
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr	<input type="radio"/>	3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen		4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	<input type="radio"/>



<b>Gesamtverkehr</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>GV02</b>	<b>Einführung von Mobilitätsmanagement</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona in Zusammenarbeit mit Arealentwicklern und Unternehmen		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> laufend		<b>Aufgabentyp:</b> <input type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Bis anhin wurden Massnahmen des Mobilitätsmanagements insbesondere bei Unternehmen (betriebliches Mobilitätsmanagement) nur zurückhaltend eingesetzt, obwohl dieses schon Bestandteil des GVO 03 war. Dieses Handlungsfeld würde jedoch viel Potenzial bieten, um die Mobilität an der Quelle zu beeinflussen und damit nachhaltiger zu gestalten.		
<b>Ziel:</b> Sowohl das umfassende Mobilitätsmanagement (Massnahmen, welche von der Stadt über alle Nutzungen verfügt werden können) als auch das betriebliche Mobilitätsmanagement (Massnahmen, welche nur Unternehmen betreffen) sind auszubauen. Der Fokus liegt dabei auf dem betrieblichen Mobilitätsmanagement. Aber auch in Entwicklungsgebieten und bei Arealentwicklungen resp. Neuplanungen soll das Mobilitätsverhalten künftig aktiv(er) gesteuert werden. Gleiches gilt auch für Vereine, Schulen und (Sport-)Veranstaltungen.  Die Stadt selbst nimmt eine Vorbildrolle ein und geht mit gutem Beispiel voran. Bei der betriebsbedingten Mobilität der Verwaltungsmitarbeitenden und Lehrpersonen wird primär auf den Veloverkehr und ÖV sowie in zweiter Linie auf Carsharing gesetzt. Ebenfalls soll die Ausweitung der Gebührenpflicht bei Parkplätzen für alle Mitarbeitenden der Stadt (inkl. Werkdienst, Sportstätten, Lehrpersonen usw.) geprüft werden. Der betrieblich notwendige MIV ist sicherzustellen, wenn möglich mit E-Fahrzeugen.		
<b>Massnahmen:</b> Bei der nächsten Revision des Baureglements wird das Erstellen von Mobilitätskonzepten für bestehende und neu angesiedelte Unternehmen sowie grössere Wohnüberbauungen verpflichtend festgehalten. Aus verkehrlicher Sicht werden dabei folgende Richtwerte empfohlen: — Unternehmen ab ca. 50 Beschäftigten — Neue Wohnüberbauungen ab ca. 20 Wohneinheiten  In einem Mobilitätskonzept werden aufeinander abgestimmte Massnahmen definiert, welche den durch das Unternehmen resp. das Bauvorhaben erzeugten Verkehr auf die bestehenden und künftigen Kapazitäten des übergeordneten Strassennetzes, der Parkplätze, des ÖV sowie des Angebots für den Fuss- und Veloverkehr abstimmt. Ziel ist, dass Kapazitätsengpässe vermieden und Umweltbelastungen reduziert werden können. Durch die Massnahmen in einem Mobilitätskonzept soll ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Arbeitenden resp. Bewohnenden angestrebt werden. Die Wirkung der Massnahmen muss im Rahmen eines Controllings überprüft und abgestimmt auf die Ergebnisse das weitere Vorgehen bestimmt werden. In einem Verkehrsgutachten, welches heute bereits Pflicht ist, werden nur die verkehrlichen Auswirkungen eines Bauvorhabens untersucht und prognostiziert.  Bestandteile des Mobilitätskonzepts sind: — verbindlicher maximaler MIV-Anteil für neue Nutzungen — Vorgaben zu Anbindungspunkten ans MIV-Netz — maximale Anzahl MIV-Parkplätze (nutzungsgebunden) → evtl. Rückbaupflicht bei Realisierung der geplanten Infrastrukturen und Angebote für ÖV und Fuss- und Veloverkehr — Bewirtschaftung der MIV-Parkplätze (auch für Angestellte)		



- grosszügige und attraktive Veloabstellanlagen und Veloinfrastrukturen (z.B. Pumpen, E-Bike-Ladestationen) in den Gebäuden (wenn möglich im EG) sowie nahe an den Eingängen (mindestens teilweise mit Witterungsschutz); Berücksichtigung von grossen Zweirädern, wie Cargo-Bikes und Veloanhänger etc.
- innovative Mobilitätslösungen und -dienstleistungen als Alternativen zum MIV und zur Unterstützung der Verlagerung auf ÖV und Fuss- und Veloverkehr
- Einfordern von Freiräumen mit einer sehr hohen Aufenthaltsqualität, Vielfalt und Aneignung
- Einfordern einer qualitätvollen städtebaulichen Gestaltung mit «menschlichem» Massstab (hohe Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr, kurze und direkte Wege etc.)
- Beiträge an ÖV-Abonnements und/oder Velos
- Eigene Sharing-Flotten (bei grösseren Betrieben und/oder Überbauungen)
- Festlegung und Durchführung eines Konzepts für Monitoring & Controlling

Auch bei (Sport-)Veranstaltungen sowie in Schulen und Vereinen wird von der Stadt in Zukunft ein Mobilitätsmanagement verlangt, welches aufzeigt, wie die Mobilität nachhaltiger gestaltet werden kann. Bei (Sport-)Veranstaltungen steht primär die An- und Abreise im Fokus. Lokal soll dabei auf den Fuss- und Veloverkehr gesetzt werden und überkommunal auf den ÖV.

**Verkehrliche Wirkungsweise:**

Bei neuen Nutzungen wird die generierte Mobilität von Anfang an umweltfreundlich abgewickelt und die MIV-Fahrten minimiert. Es wird somit keine Umgewöhnung erzwungen. Bei bereits bestehenden Unternehmen oder Veranstaltungen resp. Tätigkeiten wird mit der Massnahme hingegen eine Verhaltensänderung erzielt.

**Einschätzung der Akzeptanz:**

Gerade bei den Wohnüberbauungen dürfte die Akzeptanz hoch sein. Da nur bei Neuüberbauungen angewendet, werden durch die Mobilitätsvorgaben keine bereits vorhandenen Einwohnenden „verdrängt“. Und Personen, welche sich für diese Wohnüberbauungen entscheiden, dürften die Mobilitätsvorgaben gutheissen. Bei den Unternehmen – insbesondere bei bereits bestehenden – dürfte die Akzeptanz tendenziell geringer sein. Es ist eine Umgewöhnung der Angestellten und der Kundschaft erforderlich. Zudem entstehen allenfalls zusätzliche Kosten für die Betriebe und die Stadt.

**Koordinationsbedarf:**

- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ SR03: Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung
  - \_ GV01: Förderung alternativer Mobilitätsangebote / Intermodalität / Digitalisierung
  - \_ MIV02: Überarbeitung Parkierungsreglement

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
Stadtraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	○	1	Umsteigen von MIV auf FV/WV/ÖV	↑
2	Hohe Aufenthaltsqualität	○	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	↑
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege	○	3	Förderung klimaneutraler Mobilität	↑
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen		4	Offen für zukünftige Entwicklungen	○
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere		5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	○	Veloverkehr		



7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen	↑	1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	↑
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen	↑	Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit		1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	○
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr	○	3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen		4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	○



<b>Gesamtverkehr</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>GV03</b>	<b>Erhöhung der Verkehrssicherheit</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona in Zusammenarbeit mit dem Kanton St. Gallen		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> laufend		<b>Aufgabentyp:</b> <input type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Gemäss dem AP Obersee der 4. Generation bestehen bezüglich Verkehrssicherheit verschiedene Defizite. Einerseits betreffen diese die objektive Verkehrssicherheit an Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen. Andererseits wurden subjektive Sicherheitsdefizite, also Orte mit gemindertem Sicherheitsempfinden, unter anderem bei Schulanlagen, Fussgängerstreifen, auf Schulwegen sowie gemeinsam mit anderen Verkehrsteilnehmenden genutzten Verkehrsflächen festgestellt.		
<b>Ziel:</b> Die objektive und subjektive Verkehrssicherheit und besonders die Schulwegsicherheit sind laufend zu prüfen und zu verbessern.		
<b>Massnahmen:</b> Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sieht die Massnahme GV03 zwei Teilmassnahmen vor:  <b>1. Anpassungen des Temporegimes durch Niedriggeschwindigkeitsansatz</b> Die bestehenden sowie geplanten Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen sind zu erhalten resp. nach Möglichkeit zur erweitern. Dabei ist nicht nur die Ausdehnung in den Quartieren zu prüfen, sondern auch die Anwendung des Niedriggeschwindigkeitsansatzes auf Gemeinde- (bis und mit Gemeindestrassen 1. Klasse) und Kantonsstrassen. Ziel ist, dass der Niedriggeschwindigkeitsansatz möglichst flächendeckend angewendet wird. Ein niedriges Geschwindigkeitsregime leistet neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit unter anderem auch ein Beitrag an die Verkehrssteuerung und steigert die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem hat die tiefere Geschwindigkeit positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmbelastung sowie generell auf die Siedlungsqualität.  Der möglichst flächendeckende Einsatz des Niedriggeschwindigkeitsansatzes sowie die daraus resultierenden positiven Effekte, welche oben aufgeführt wurden, können zu einem Zielkonflikt mit dem ÖV führen. Grund dafür ist, dass durch ein tieferes Temporegime der ÖV verlangsamt wird und sich die Fahrzeiten möglicherweise verlängern. Bei längeren Fahrzeiten ist die Anschlusssicherheit evtl. nicht mehr gewährleistet und es müssen daher möglicherweise mehr Fahrzeuge und folglich auch mehr Chauffeure eingesetzt werden (=höhere Kosten). Aufgrund dieses Zielkonflikts ist bei jeder Achse, auf welcher das Temporegime angepasst werden soll, eine Abwägung unter Berücksichtigung der effektiv erwarteten Verlustzeit des ÖV zu machen und diese in den Gesamtkontext zu stellen (unter anderem Erhöhung Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden).  <b>2. Verbesserung der Schulwegsicherheit</b> Die vorgängig erläuterte Anpassung beim Temporegime liefert auch einen wertvollen Beitrag zur Erhöhung der Schulwegsicherheit. Darüber hinaus sind folgende Massnahmen vorzusehen: — Verkehrsinstruktion und -sensibilisierung an Schulen — Markierungs- und Signalisationsmassnahmen — Bauliche Massnahmen zur Sicherung der Geschwindigkeitsreduktion — Verkehrsbeschränkungen im Umfeld von Schulen — Beleuchtungsmassnahmen und Massnahmen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse — Ausbau der Fussverkehrsinfrastruktur (vgl. Massnahmen FV01, FV02, FV03) — Ausbau der Veloinfrastruktur (vgl. Massnahmen VV01, VV02, VV03)		



- Pedibus/Velobus
- Lotsendienste
- Informationskampagnen für Autofahrende

Bei der Schulwegsicherheit handelt es sich um eine rollende Planung. Es können laufend neue Ansprüche entstehen, z. B. durch Schulzusammenlegungen. Der Aspekt der Schulwegsicherheit ist bei der Schulraumplanung sowie bei allen Strassensanierungen frühzeitig zu berücksichtigen.

#### Skizzen / Plan:



Gebiete in welchen der Niedriggeschwindigkeitsansatz geprüft werden soll

Quelle: KXP; Plangrundlage: AV-Daten Stand 23.04.2021

#### Verkehrliche Wirkungsweise:

Mit der Massnahme werden das Unfallrisiko reduziert, die Unfallfolgen minimiert und das subjektive Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmenden erhöht. Generell führt eine tiefere Geschwindigkeit zu einer Verstärkung beim MIV, was auch Luftqualität und Lärmbelastung verbessert. Jedoch kann die flächendeckende Umsetzung unter gewissen Umständen die Fahrzeit des ÖV verlängern und dadurch dessen Attraktivität mindern.

#### Einschätzung der Akzeptanz:

Die Anpassung des Temporegimes wird meist nicht von allen Nutzergruppen unterstützt, da sie teilweise als einschränkend wahrgenommen werden. Bei einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise sind die Vorteile aber offensichtlich und müssten eine breite Akzeptanz finden. In Quartieren sollten entsprechende Zonen mehrheitlich nur auf Begehren der darin lebenden Bevölkerung umgesetzt werden. Das zeigt auch die Erfahrung aus anderen Städten.

#### Koordinationsbedarf:

- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ SR01: Umgestaltung Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse
  - \_ SR02: Aufwertung Zentrum Jona – Teilbereich Mobilität
  - \_ FV02: Betriebs- und Gestaltungskonzept Alte Jonastrasse
  - \_ FlaMa01: Zentrum Rapperswil
  - \_ FlaMa02: Zürcherstrasse (Stadthofplatz – Rütistrasse)



\_ FlaMa03: Rütistrasse (Holzwiesstrasse – Zürcherstrasse) und Holzwiesstrasse  
 \_ FlaMa04: Übergeordnete Verkehrslenkung

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
Stadtraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen		1	Umsteigen von MIV auf FV/W/ÖV	
2	Hohe Aufenthaltsqualität	○	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege		3	Förderung klimaneutraler Mobilität	
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen	○	4	Offen für zukünftige Entwicklungen	
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere	↑	5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	↑	Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen		1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	↑
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen	○	Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit	↑	1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	○
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	○
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr		3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen	→	4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	↑



Gesamtverkehr		Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040
Massnahmenblatt	<b>GV04</b>	<b>Förderung der klimaneutralen Mobilität (inkl. Antriebsformen)</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona unter Beizug Privater und VZO		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> laufend		<b>Aufgabentyp:</b> <input type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Die meisten motorisierten Verkehrsmittel erzeugen Abgasemissionen. Dies hat einen negativen Einfluss auf das Stadtklima.		
<b>Ziel:</b> Mit dem GVK soll die „4V-Strategie“ (vermeiden, verlagern, verträglich abwickeln, vernetzen) als Grundsatz für eine nachhaltige Mobilitätsgestaltung gefördert werden. In erster Linie geht es also darum, dass möglichst viel Verkehr <b>vermieden</b> werden kann (z.B. Förderung von kurzen Wegen). Derjenige Verkehr, welcher nicht vermieden werden kann, soll auf die umweltschonenden Verkehrsmittel (ÖV, Fuss-/Veloverkehr) <b>verlagert</b> werden. Der verbleibende MIV soll <b>verträglich</b> abgewickelt werden, unter anderem durch tiefe Geschwindigkeiten und/oder durch ressourcenschonende Antriebe. Durch die <b>Vernetzung</b> der verschiedenen Verkehrsmittel wird zudem die Multimodalität gefördert und das Gesamtverkehrssystem effizienter gestaltet.  Die anderen Massnahmen haben vor allem zum Ziel, möglichst viel Verkehr zu vermeiden und zu verlagern resp. die Vernetzung durch attraktive Umsteigepunkte zu fördern. Mit dieser Massnahme sollen auch Voraussetzungen für eine über die Geschwindigkeitsreduktion hinausgehende verträgliche Abwicklung des MIV geschaffen werden. Dabei liegt der Fokus auf alternativen Antriebsformen für motorisierte Fahrzeuge (elektrische Antriebe oder Nutzung von klimaneutralen Treibstoffen).  Bei den motorisierten Fahrzeugen gibt es neben der Elektrizität weitere Möglichkeiten für umweltfreundliche und emissionsfreie oder -arme Antriebsformen (Wasserstoff, Erdgas, Biodiesel etc.). Erkenntnisse aus anderen Städten zeigen aber, dass elektrisch betriebene Fahrzeuge grundsätzlich am besten abschneiden, insbesondere wenn erneuerbarer Strom zum Laden eingesetzt wird. Zudem ist bei diesen Antriebsformen ein dichtes Netz an öffentlichen Ladestationen eine Voraussetzung, weil diese Kraftstoffe nicht wie die Elektrizität zu Hause getankt werden können.		
<b>Massnahmen:</b> Zur verträglichen Abwicklung des MIV resp. allgemein zur Förderung der klimaneutralen Mobilität sind folgende fünf Teilmassnahmen vorgesehen:  <b>1. Ladestationen für Elektroautos im öffentlichen Raum</b> An geeigneten Standorten sind Ladestationen für Elektrofahrzeuge einzurichten. In der Regel werden diese als Parkfelder ausgestaltet. Neben der Standortfrage sind auch Überlegungen bezüglich Technologie und Verrechnung zu machen (Langsames / schnelles Laden? Muss jeder Parkplatz ausgestattet werden? Wie können die Abrechnungsmodelle aussehen? Gibt es auf E-Parkfeldern bevorzugte Parkgebühren?, etc.). Dazu erarbeitet die Stadt in Zusammenarbeit mit einem Ladestationenbetreiber ein Konzept zu den Standorten für öffentliche E-Ladestationen. Die Stadt wird jedoch keine aktive Rolle als Betreiberin von E-Ladestationen einnehmen (ausgenommen E-Ladestationen auf eigenen Parzellen z.B. bei Verwaltungsgebäuden).  <b>2. Ladestationen für Elektroautos in Wohnüberbauungen sowie bei Einkaufs- und Arbeitsnutzungen</b> Bei der nächsten Revision des Baureglements wird verbindlich festgesetzt, dass bei neu erstellten Gebäuden mindestens die Vorgaben aus dem SIA-Merkblatt 592060 „Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden“		



umzusetzen sind. Unter anderem soll vorgeschrieben werden, dass Vorkehrungen für die einfache Nachrüstung von Ladestationen bei Parkfeldern getroffen werden müssen.

### 3. Ladestationen für E-Bikes

Bei neuen Wohnüberbauungen sowie bei Einkaufs-, Arbeits- und Freizeitnutzungen (inkl. Verwaltungsstandorte, Schulen, Sportanlagen, etc.) ist eine ausreichende Anzahl an Ladestationen für E-Bikes zu realisieren. Neben klassischen Abstellplätzen mit Lademöglichkeiten können im Gegensatz zum Auto auch abschliessbare Fächer zweckmässig sein. Dabei wird der Akku vom Velo geladen und gleichzeitig vor Diebstahl geschützt.

### 4. Elektrifizierung der Stadtbusse

In der Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben VZO ist die Elektrifizierung der Stadtbusflotte zu prüfen. Dabei gilt es, die Grundsatzfrage zu klären, ob Fahrzeuge angeschafft werden, welche nur nachts im Depot geladen werden („Depotlader“), oder solche, die jeweils zusätzlich während des Aufenthalts an (End-)Haltestellen geladen werden („Streckenlader“). Bei Depotladern besteht aufgrund der noch begrenzten Reichweite eventuell der Bedarf, zusätzliche Fahrzeuge anzuschaffen. Bei Streckenladern müssen mindestens am Bahnhof Rapperswil Lademöglichkeiten geschaffen werden. Verschiedene Städte in der Schweiz (z.B. Basel, Bern, Schaffhausen Zug, Zürich etc.) haben bereits Erfahrungen mit elektrisch betriebenen Bussen gemacht. Die Stadt sucht aktiv den Austausch mit diesen Städten, um von diesen Erfahrungen zu profitieren.

#### Verkehrliche Wirkungsweise:

Die Abgas- und Lärmemissionen werden durch den Einsatz von klimaneutralen Antriebsformen bei motorisierten Fahrzeugen reduziert. Der Einsatz von klimaneutralen Fahrzeugen wirkt sich aber nicht auf das Verkehrsaufkommen oder Stausituationen aus.

#### Einschätzung der Akzeptanz:

Da kaum Einschränkungen bestehen, dürfte die Massnahme grundsätzlich auf breite Akzeptanz stossen. Für Investoren, z. B. für eine neue Wohnüberbauung, entstehen zusätzliche Kosten durch die Ausstattung mit Ladestationen und den erhöhten Platzbedarf der Veloparkierung. Dadurch kann investorensseitig die Akzeptanz gemindert werden – was allenfalls dadurch kompensiert wird, dass diese als „modern“ gelten und die Investoren ihrer Kundschaft auch nachhaltige Optionen anbieten wollen.

#### Koordinationsbedarf:

- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ SR03: Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung
  - \_ GV02: Einführung von Mobilitätsmanagement
  - \_ MIV01: Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze
  - \_ MIV02: Überarbeitung Parkierungsreglement

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
Stadttraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen		1	Umsteigen von MIV auf FV/W/ÖV	
2	Hohe Aufenthaltsqualität	○	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege		3	Förderung klimaneutraler Mobilität	↑
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen		4	Offen für zukünftige Entwicklungen	↑
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere		5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	



6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	↑	Veloverkehr	
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen		1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen		Motorisierter Individualverkehr	
2	Erhöhung Schulwegsicherheit		1	Reduktion Anzahl Personen im MIV
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr		3	Entlastung vom Schwerverkehr
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen		4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich



<b>Gesamtverkehr</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>GV05</b>	<b>Erarbeitung Konzept Citylogistik</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona mit Einbezug lokaler Logistik- unternehmen		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> Kurzfristig		<b>Aufgabentyp:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Die Ver- und Entsorgung der Stadt mit Gütern erfolgt heute auf klassische Weise, es erfolgt weder ein Umlad noch eine Bündelung der Ware, um Anlieferungsfahrten in die Stadtzentren zu vermeiden. Dadurch wird das Verkehrsaufkommen sowie die Luft- und Lärmbelastung zusätzlich erhöht.		
<b>Ziel:</b> Durch eine gebündelte Feinverteilung, beispielsweise durch ein sogenanntes Hub-System, kann das Verkehrs- aufkommen reduziert werden. Für die Feinverteilung in den Stadtzentren sollen dabei primär Cargo-Bikes und E-Transporter eingesetzt werden. Dadurch wird ein Beitrag zur Reduktion der Verkehrsbelastung in den Zent- rums- sowie Siedlungsgebieten geleistet. Gleichzeitig kann dadurch die nachhaltige Mobilität weiter gefördert werden.		
<b>Massnahmen:</b> Die Stadt erstellt ein Konzept für die Optimierung der Citylogistik. Dieses wird in Zusammenarbeit mit lokalen Logistikunternehmen erarbeitet, um ein erfolgreiches und umsetzbares Resultat zu erhalten. Gleichzeitig sol- len wiederum Erfahrungen aus anderen Städten als Grundlage genutzt werden. Das Citylogistik-Konzept hat folgende Mindestinhalte: — Prüfung von Logistik-Hub(s) ausserhalb des Stadtzentrums (vor den Toren der Stadt) und Micro-Hubs im Siedlungsgebiet — Feinverteilung der Güter innerhalb der Stadt primär mit Cargo-Bikes oder E-Transportern		
<b>Verkehrliche Wirkungsweise:</b> Die Last- und Lieferwagen werden in der Regel am Logistik-Hub (evtl. auch mehr als ein Hub denkbar) vor den Toren der Stadt oder an gut gelegenen Micro-Hubs abgefangen. Die Waren mit Ziel in den Zentren von Rap- perswil und Jona werden dort ausgeladen, je nachdem gebündelt und anschliessend mit kleinen Fahrzeugen (Cargo-Bikes, E-Transportern etc.) verteilt. Dadurch gelangen weniger Fahrzeuge in die Zentren.		
<b>Einschätzung der Akzeptanz:</b> Es ist zu erwarten, dass die Massnahme seitens der Bevölkerung begrüsst wird, da sie von einem geringeren Aufkommen an Last- und Lieferwagen in der Stadt profitieren. Von den Logistik- und Gewerbebetrieben ist zu- erst vermutlich Widerstand zu erwarten, weswegen sie aktiv eingebunden werden sollen.		
<b>Koordinationsbedarf:</b> — Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen: _ SR03: Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung _ GV04: Förderung der klimaneutralen Mobilität (inkl. Antriebsformen)		



Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
Stadtraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	→	1	Umsteigen von MIV auf FV/WV/ÖV	
2	Hohe Aufenthaltsqualität	○	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege		3	Förderung klimaneutraler Mobilität	↑
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen		4	Offen für zukünftige Entwicklungen	↑
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere		5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	→
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	↑	Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen		1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen		Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit		1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr		3	Entlastung vom Schwerverkehr	↑
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen		4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	○

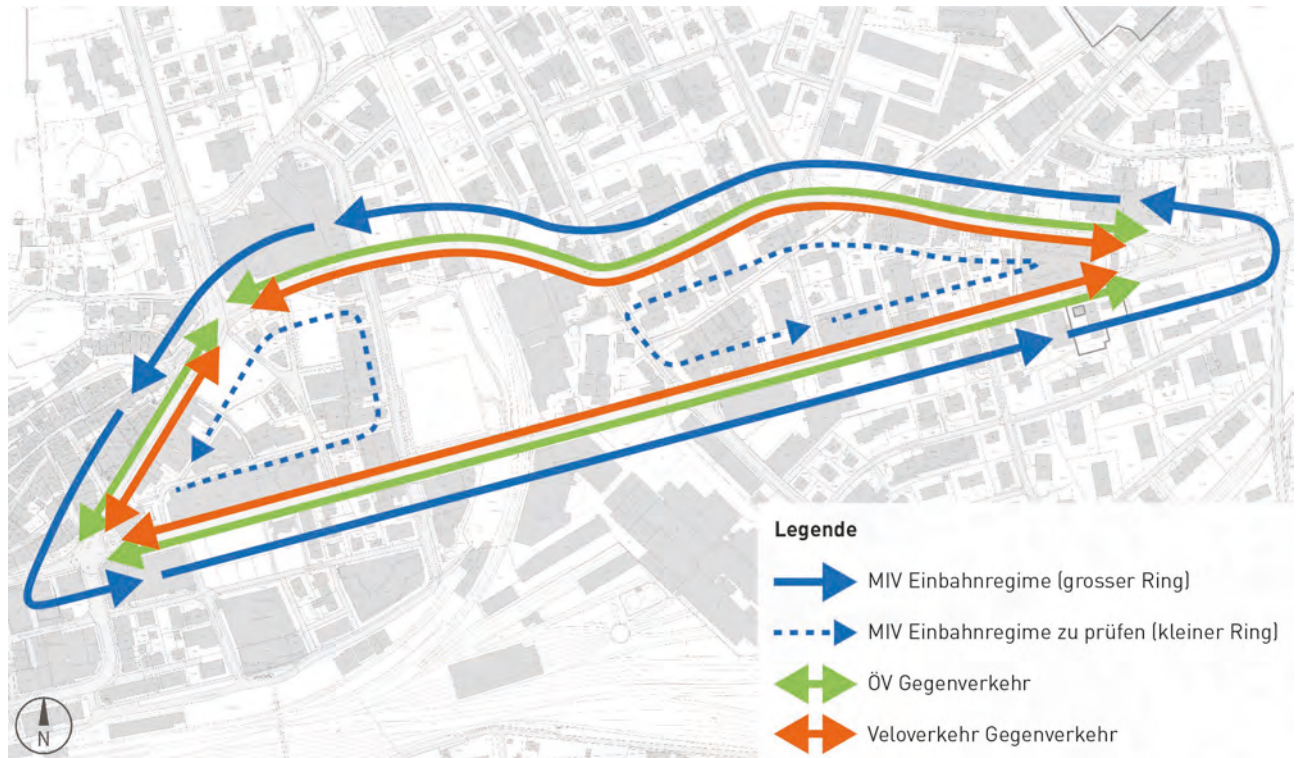


<b>Gesamtverkehr</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>GV06</b>	<b>Prüfung Einbahnregime Zentrum Rapperswil</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona, Kanton St. Gallen		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> Kurz- bis Mittelfristig		<b>Aufgabentyp:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Das Zentrum von Rapperswil leidet unter einer hohen Verkehrsbelastung. Im Rahmen des Prozesses „Mobilitätszukunft“ wurden verschiedene Lösungsansätze diskutiert. Langfristig soll das Zentrum durch einen unterirdischen Stadttunnel vom MIV entlastet werden. Bis dieser jedoch realisiert wird, könnten mittelfristige Lösungen die Gesamtsituation optimieren und die Situation insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, aber auch den ÖV verbessern. Zu diesem Zweck wird immer wieder die Einführung eines Einbahnregimes gefordert. Ein solches wurde im Prozess „Mobilitätszukunft“ auf theoretischer Ebene bereits grob untersucht und verworfen. Es soll nun detailliert ausgearbeitet und geprüft werden, ob und unter welchen Auswirkungen ein Testbetrieb möglich ist.		
<b>Ziel:</b> Durch ein geeignetes Einbahnsystem sollen die Verkehrsprobleme in der Übergangszeit bis der Stadttunnel realisiert wird, verringert werden. So dass auch in dieser Übergangsphase die Verkehrssicherheit und Attraktivität für alle Verkehrsteilnehmenden gesteigert werden kann.		
<b>Massnahmen:</b> Im Rahmen der „Mobilitätszukunft“ wurde bereits die Variante eines Einbahnregimes im Zentrum Rapperswil untersucht. Durch ein Einbahnregime ergeben sich jedoch Umwegfahrten für den MIV, wodurch möglicherweise auch die Trennwirkung von einzelnen Achsen verstärkt wird. Zudem sind die beiden Knoten Cityplatz und Stadthofplatz auch mit einem Einbahnregime weiterhin überlastet, wodurch die Fahrplanstabilität für den ÖV nicht gewährleistet werden kann. Für den Veloverkehr ist insbesondere die Führung im Gegenverkehr aus Komfort- und Verkehrssicherheitsgründen kritisch beurteilt. Der Vorteil des Einbahnregimes ist, dass es sich um eine Lösung im bestehenden Strassenraum ohne Landerwerb handelt. Diese Überlegungen fliessen in die weitere Prüfung ein. Es sind zwingend Lösungen zu suchen, welche die negativen Aspekte beheben. Vorgesehen ist, dass die Umsetzung eines Einbahnregimes kurzfristig in einem Konzept vertieft wird und anschliessend mittelfristig real getestet wird sowie bei gewünschter Wirkung mittelfristig als Übergangslösung bis zur Realisation des Stadttunnels dient.  Im Rahmen der Erarbeitung des Konzepts sollen verschiedene Linienführungen untersucht werden. Insbesondere sollen auch frühere Varianten noch einmal geprüft und Lösungen für die damals als negativ beurteilten Aspekte gesucht werden. In der „Mobilitätszukunft“ sah beispielsweise eine Variante die Linienführung über die Neue Jonastrasse, die Alte Jonastrasse und die obere Bahnhofstrasse vor (vgl. Skizze). Zusätzlich wurden dabei innerhalb von diesem Einbahnring zwei weitere kleine Einbahnringe geplant.  Das geplante Einbahnregime gilt nur für den MIV. Der Veloverkehr und der ÖV dürfen wie gewohnt auf allen Abschnitten in beide Richtungen verkehren. Insbesondere der ÖV profitiert möglicherweise von diesem Einbahnregime, weil dadurch die Stausituationen in eine Richtung verringert und die Fahrplanstabilität dadurch erhöht werden. In die Gegenrichtung sind Stausituationen allenfalls immer noch möglich. Daher müssen die effektiven Auswirkungen für den ÖV im Rahmen des Konzepts abschliessend geprüft werden.  Noch nicht geklärt ist, ob ein solches Einbahnsystem bewilligungsfähig ist, vor allem im Hinblick auf den Lärm und andere gesetzliche Vorgaben. Diese Prüfung erfolgt im Rahmen der Vertiefung, sobald die dafür notwendigen Details ausgearbeitet sind und damit die zu erwartenden Verkehrsbelastungen abgeschätzt werden		



können. Welche rechtlichen Anforderungen an einen Testbetrieb gelten ist ebenfalls noch offen und gilt es zu klären.

#### Skizzen / Plan:



#### Schemaskizze eines möglichen Ansatzes

Quelle: KXP; Datengrundlage: SNZ Ingenieure und Planer AG (2014). Verkehrsregime. Mittlerer Einbahnring; Plangrundlage: AV-Daten Stand 23.04.2021

#### Verkehrliche Wirkungsweise:

Der motorisierte Durchgangsverkehr sowie der Quell-/Zielverkehr kann durch ein Einbahnregime nicht stark gesenkt werden. Jedoch sinkt die Attraktivität für den motorisierten Binnenverkehr, weil Umwege in Kauf genommen werden müssen. Dadurch kann der Anteil des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs gesteigert werden. Gleichzeitig wird mit dieser Massnahme die Alte Jonastrasse als wichtige Achse reaktiviert und es ist mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Diese Tatsache steht im Zielkonflikt mit den geplanten Aufwertungsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr. Die Wirkung auf den ÖV muss erst untersucht und allenfalls getestet werden.

#### Einschätzung der Akzeptanz:

Es ist zu erwarten, dass die Massnahme seitens der Bevölkerung auf grosse Akzeptanz stossen wird. Die erwarteten Vorteile dieser Lösung (Umsetzung im bestehenden Strassenraum, mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr, Verflüssigung Verkehr inkl. ÖV, etc.) überwiegen die negativen Aspekte wie beispielsweise Umwegfahrten für den MIV oder mögliche Bewilligungsprobleme wegen dem Lärm.

#### Koordinationsbedarf:

- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ SR01: Umgestaltung Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse
  - \_ FV02: Betriebs- und Gestaltungskonzept Alte Jonastrasse
  - \_ WV01: Stärkung der Ost-West-Verbindung für den Veloverkehr
  - \_ ÖV02: Prüfung Fahrbahnhaltestellen



Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
Stadttraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	→	1	Umsteigen von MIV auf FV/WV/ÖV	○
2	Hohe Aufenthaltsqualität	○	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege		3	Förderung klimaneutraler Mobilität	
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen	→	4	Offen für zukünftige Entwicklungen	
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere	○	5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	→
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	○	Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen	○	1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	○
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen		Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit	○	1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	○
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr	○	3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen	○	4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	↑






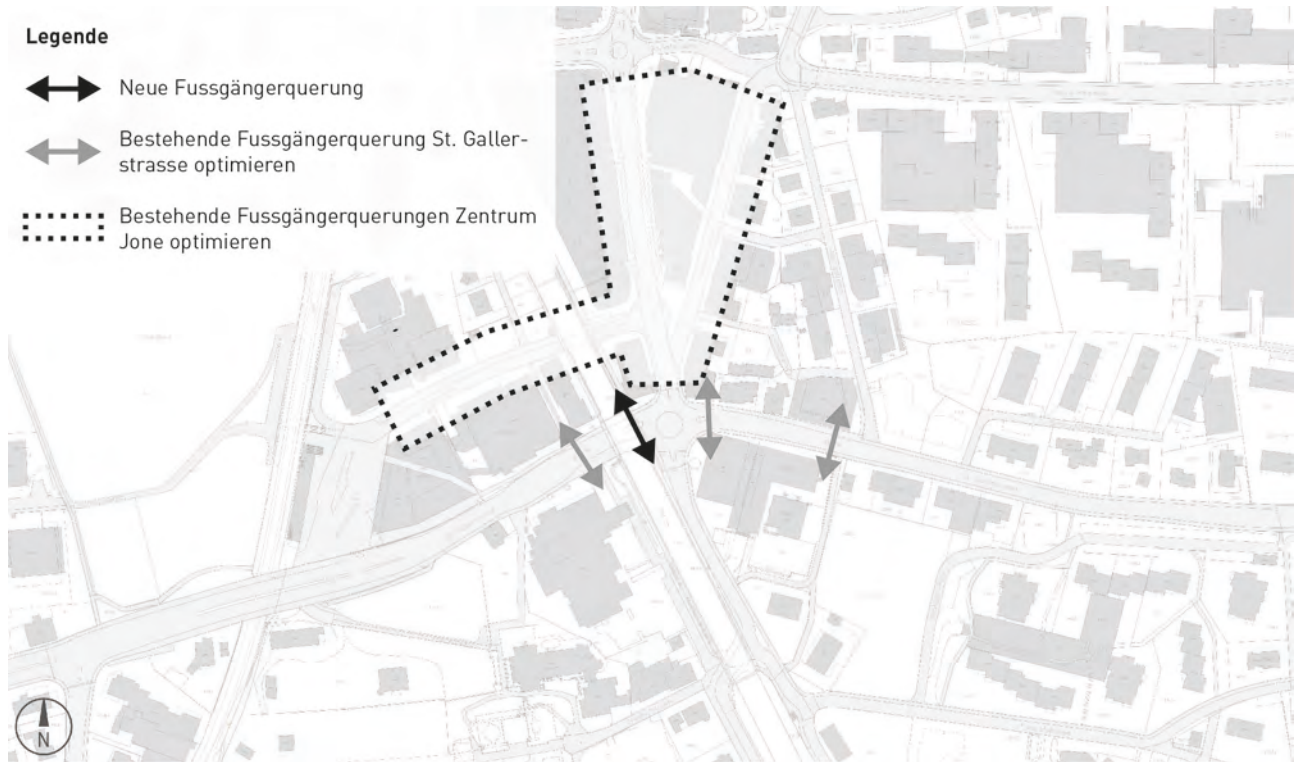
Fussverkehr		Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040	
Massnahmenblatt	<b>FV01</b>	<b>Verbesserung der Fussverkehrsquerungen im Zentrum Jona</b>	
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona, Kanton St. Gallen		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel	
<b>Umsetzungshorizont:</b> Kurzfristig		<b>Aufgabentyp:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Die St. Gallerstrasse verläuft durch das Zentrum von Jona und teilt dieses in einen nördlichen und südlichen Teil. Wegen der hohen MIV-Verkehrsbelastung sind sichere Fussverkehrsquerungen über die St. Gallerstrasse zentral, um die Verkehrssicherheit und Attraktivität zu gewährleisten und die Trennwirkung möglichst gering zu halten. Auch abseits der Hauptverbindungsstrasse weisen die Fussverkehrsquerungen im Zentrum von Jona diversen Handlungsbedarf auf.			
<b>Ziel:</b> Durch neue und verbesserte Fussverkehrsquerungen wird die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr erhöht und dadurch dessen Attraktivität gesteigert. Dies trägt dazu bei, dass sich die Bevölkerung im Zentrum von Jona vermehrt zu Fuss fortbewegt.			
<b>Massnahmen:</b> Es gibt zwei Teilmassnahmen, um die Fussverkehrsquerungen im Zentrum von Jona zu verbessern:  <b>1. Fussverkehrsquerungen St. Gallerstrasse</b> Im Fokus stehen die Fussverkehrsquerungen über die St. Gallerstrasse. Hohe Priorität hat dabei eine neue Querungsmöglichkeit beim Stadthaus, welche eine wichtige Lücke beim Zentrumskeisel schliesst und so zur Verbesserung der zentralen Wegbeziehung Nord-Süd beiträgt. Wichtig ist dabei, dass diese Querungsmöglichkeit möglichst direkt beim Keisel liegt. Weiter verfügen alle Querungen über die St. Gallerstrasse im Zentrum von Jona mindestens über eine Mittelinsel von 2.50m Breite. Dadurch wird ein hindernisfreies Queren und das sichere Aufstellen für mobilitätseingeschränkte Personen (z.B. mit Kinderwagen, Rollstuhl) ermöglicht.  <b>2. Fussverkehrsquerungen Zentrum Jona Nord</b> Im Bereich Zentrum Jona Nord befinden sich die diversen Einkaufseinrichtungen. Die Fussverkehrsquerungen in diesem Bereich werden nach den gültigen Normen umgestaltet. Im Bereich von wichtigen Querungsstellen soll auch hier der Einsatz einer Mittelinsel geprüft werden.			



## Skizzen / Plan:

### Legende

-  Neue Fussgängerquerung
-  Bestehende Fussgängerquerung St. Gallerstrasse optimieren
-  Bestehende Fussgängerquerungen Zentrum Jona optimieren



### Fussgängerquerungen Zentrum Jona (neu resp. optimieren)

Quelle: KXP; Plangrundlage: AV-Daten Stand 23.04.2021

### Verkehrliche Wirkungsweise:

Zusätzliche und verbesserte Querungsmöglichkeit erhöhen die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr. Diese steigern auch die Attraktivität und führen dazu, dass die Bevölkerung sich vermehrt zu Fuss bewegt. Der ÖV kann durch die zusätzlichen Fussverkehrsquerungen jedoch beeinträchtigt werden. Je nach konkreter Situation besteht die Gefahr von zusätzlichen Abbremsmanövern und folglich Beeinträchtigungen bei der Fahrplanstabilität. Allgemein kann der Verkehrsfluss durch die zusätzlichen Querungsmöglichkeiten unstetig werden. Die Fussverkehrsquerungen über die St. Gallerstrasse werden mit einer möglichen Einführung des Niedriggeschwindigkeitsansatzes (vgl. Massnahmen SR01 und FlaMa04) teilweise hinfällig (ausgenommen wichtige Schulwege).

### Einschätzung der Akzeptanz:

Zusätzliche oder verbesserte Querungsstellen verbessern die Situation für den Fussverkehr stark und schränken die übrigen Verkehrsteilnehmenden nur minim ein. Daher werden diese Massnahmen von der Bevölkerung akzeptiert.

### Koordinationsbedarf:

- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ SR01: Umgestaltung Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse
  - \_ SR03: Aufwertung Zentrum Jona
  - \_ FlaMa04: Übergeordnete Verkehrslenkung



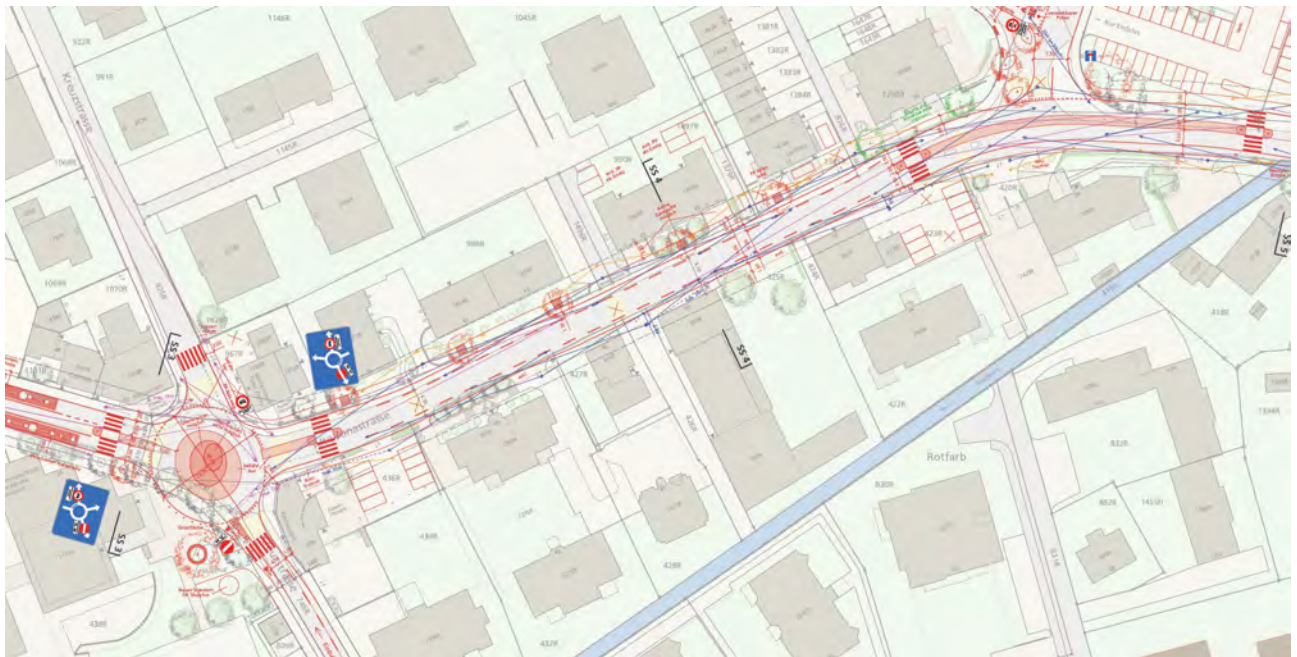
Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
Stadtraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen		1	Umsteigen von MIV auf FV/WV/ÖV	
2	Hohe Aufenthaltsqualität		2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege	○	3	Förderung klimaneutraler Mobilität	
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen	○	4	Offen für zukünftige Entwicklungen	
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere		5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen		Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen		1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	○
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen	○	Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit	↑	1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr		3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen	→	4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	→



Fussverkehr		Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040	
Massnahmenblatt	FV02	<b>Betriebs- und Gestaltungskonzept Alte Jonastrasse</b>	
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel	
<b>Umsetzungshorizont:</b> Kurz- bis Mittelfristig		<b>Aufgabentyp:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Die Alte Jonastrasse hat eine wichtige Funktion auf der Ost-West-Verbindung und ist eine Alternative zur Neuen Jonastrasse. Zwischen den Knoten Kreuzstrasse und Schlüsselplatz fehlt südseitig ein durchgehendes Trottoir. Mehrere Fussgängerstreifen weisen Sicherheitsdefizite auf (fehlende oder zu schmale Schutzinseln, kritische Sichtverhältnisse). Zudem blockieren abgestellte Fahrzeuge das Trottoir und behindern die Sicht auf Querungsstellen. Auch für den Veloverkehr gibt es auf der Alten Jonastrasse keine Infrastruktur.			
<b>Ziel:</b> Durch die Umgestaltung wird die Alte Jonastrasse zu einer attraktiven Achse für den Fuss- und Veloverkehr und trägt dazu bei, dass sich mehr Menschen zu Fuss und mit dem Velo fortbewegen. Langfristig kann mit dem Stadttunnel das MIV-Aufkommen weiter reduziert werden, womit die Attraktivität zusätzlich gesteigert werden kann.			
<b>Massnahmen:</b> Bei der Massnahmenplanung werden zwei Zustände berücksichtigt. Einerseits braucht es eine kurzfristige Lösung. Diese ist unabhängig vom Stadttunnel und sieht Verbesserungen und Optimierungen mit der heutigen Verkehrsbelastung vor. Andererseits sind mit der späteren Realisierung des Stadttunnels und der daraus folgenden Verkehrsreduktion langfristig weitere Massnahmen denkbar.			
<b>1. Kurzfristig</b> Für die Alte Jonastrasse besteht bereits ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK). Dieses gilt es nun möglichst rasch umzusetzen, so dass die Situation für den Fuss- und Veloverkehr kurzfristig verbessert werden kann. Wichtig ist, dass das BGK folgende Infrastrukturen enthält: <ul style="list-style-type: none"><li>— Durchgängiges Fussverkehrsangebot</li><li>— Querungen auf die Wunschlinien abgestimmt</li><li>— Durchgängiges Veloverkehrsangebot</li></ul>			
<b>2. Langfristig</b> Langfristig soll aufgrund der Verkehrsreduktion der Rückbau von Abbiegehilfen und Abbiegespuren sowie die Reduktion von Fahrstreifenbreiten beim MIV geprüft werden. Auch der Niedriggeschwindigkeitsansatz soll langfristig geprüft werden.			



**Skizzen / Plan:**



**Ausschnitt des geplanten BGK Alte Jonastrasse**

Quelle: asa Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG (3. April 2020). Betriebs- und Gestaltungskonzept Alte Jonastrasse

**Verkehrliche Wirkungsweise:**

Eine durchgängige und sichere Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr erhöhte die Verkehrssicherheit. Dies steigert die Attraktivität und führt dazu, dass die Bevölkerung sich vermehrt zu Fuss und mit dem Velo bewegt.

**Einschätzung der Akzeptanz:**

Aus verkehrlicher Sicht ergeben sich kaum Einschränkungen durch das geplante BGK. Daher dürfte die Massnahme bei der breiten Bevölkerung grundsätzlich auf Akzeptanz stossen. Jedoch ist mit dem BGK der Rückbau von diversen Parkfeldern vorgesehen und für die Umsetzung ist ein Landerwerb bei zahlreichen privaten Parzellen notwendig. Diese beiden Aspekte dürften bei den betroffenen Grundeigentümern zu starkem Widerstand führen.

**Koordinationsbedarf:**

- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ GV03: Erhöhung der Verkehrssicherheit
  - \_ GV06: Prüfung Einbahnregime Zentrum Rapperswil
  - \_ WV01: Stärkung der Ost-West-Verbindung für den Veloverkehr
  - \_ ÖV02: Prüfung Fahrbahnhaltestellen

**Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket**

Stadttraum		Gesamtverkehr	
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	1	Umsteigen von MIV auf FV/W/ÖV
2	Hohe Aufenthaltsqualität	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege	3	Förderung klimaneutraler Mobilität



4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen	↑	4	Offen für zukünftige Entwicklungen	
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere		5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen		Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen		1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	○
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	↑
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen	○	Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit	↑	1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr		3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen		4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	



Fussverkehr		Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040	
Massnahmenblatt	<b>FV03</b>	<b>Realisierung Bahnquerung Frohbühl</b>	
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel	
<b>Umsetzungshorizont:</b> Mittel- bis Langfristig		<b>Aufgabentyp:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Im Bereich Frohbühl gibt es eine Baulücke. Diese soll mittel- bis langfristig im Zuge der Innenentwicklung überbaut werden. Die Lage direkt beim Bahnhof Jona ist optimal, jedoch ist die Erreichbarkeit der Perrons umständlich und nur über Umwege möglich.			
<b>Ziel:</b> Durch die neue Bahnquerung wird das Entwicklungsgebiet Frohbühl für den Fussverkehr direkt an die Perrons vom Bahnhof Jona angebunden. Die Attraktivität der Überbauung kann dadurch stark gesteigert werden.			
<b>Massnahmen:</b> Die Massnahme ist in Abstimmung mit der Arealentwicklung Frohbühl und der damit verbundenen Perroverlängerung am Bahnhof Jona zu planen. In einem ersten Schritt geht es darum, dass die Trassesicherung in der Sondernutzungsplanung Frohbühl vollzogen werden kann. Anschliessend soll abgestimmt auf die übrigen Planungen mittel- bis langfristig ein Vor- und Bauprojekt ausgearbeitet werden.			
<b>Skizzen / Plan:</b>			
<p><b>Legende</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>↔ Neue Gleisquerung</li><li>— Bestehendes Bahnpertron</li><li>— Verlängerung bestehendes Bahnpertron</li></ul> <p>Bahnhof Jona</p> <p>Neue Bahnquerung Frohbühl inkl. Perronverlängerung Quelle: KXP; Plangrundlage: AV-Daten Stand 23.04.2021</p>			



**Verkehrliche Wirkungsweise:**

Die Erschliessung des Bahnhofs Jona wird durch diese neue Bahnquerung für das Gebiet Frohbühl deutlich verbessert. Die übrigen Gebiete profitieren davon wenig bis nicht. Die übergeordnete verkehrliche Wirkung wird daher eher gering eingestuft.

**Einschätzung der Akzeptanz:**

Durch diese Massnahme wird niemand eingeschränkt wodurch die Akzeptanz grundsätzlich vorhanden sein sollte. Im unmittelbaren Umfeld gibt es aber Direktbetroffene, dessen Parzellen voraussichtlich tangiert werden. Dies könnte zu Widerstand führen.

**Koordinationsbedarf:**

- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ SR02: Aufwertung Zentrum Jona – Teilbereich Mobilität
  - \_ GV01: Förderung alternativer Mobilitätsangebote / Intermodalität / Digitalisierung

**Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket**

Stadttraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	○	1	Umsteigen von MIV auf FV/W/ÖV	
2	Hohe Aufenthaltsqualität		2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege	↑	3	Förderung klimaneutraler Mobilität	
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen	↑	4	Offen für zukünftige Entwicklungen	
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere		5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen		Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen		1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen	○	Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit		1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr		3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen		4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	



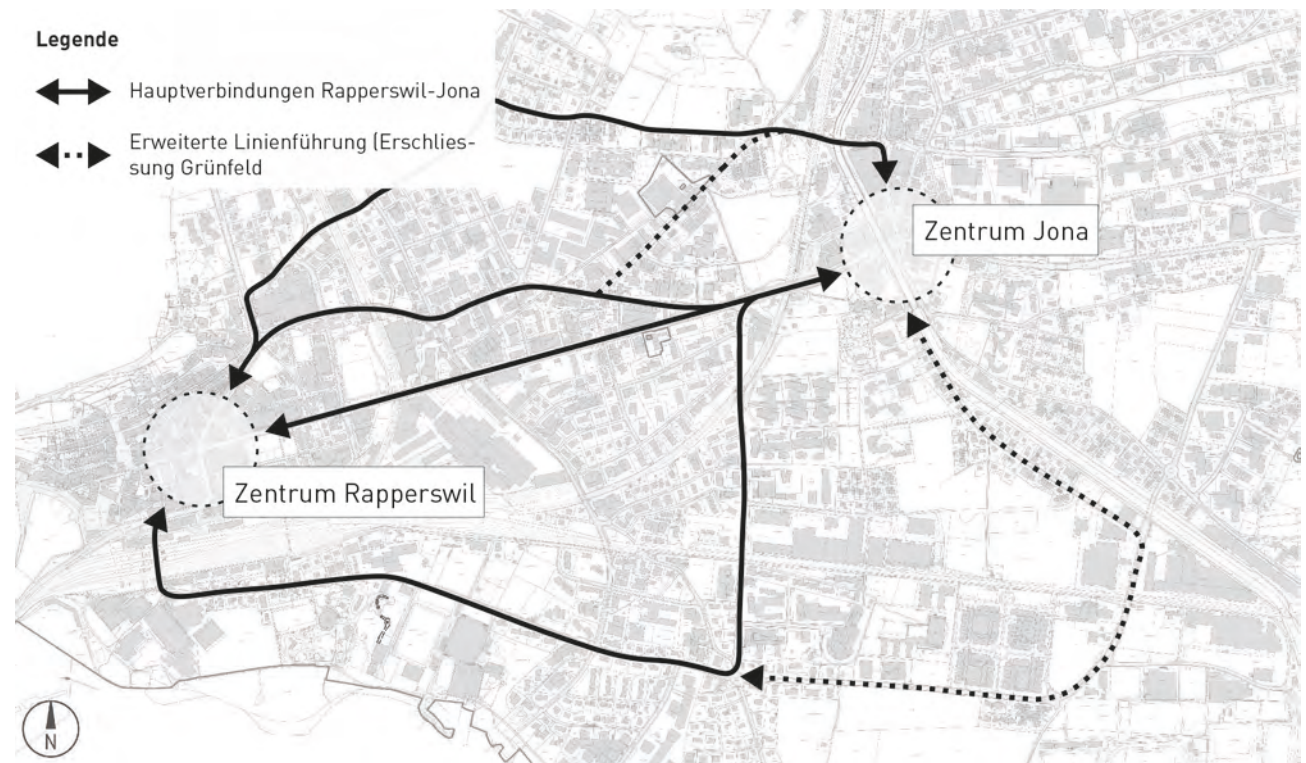
<b>Veloverkehr</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>VV01</b>	<b>Stärkung der Ost-West-Verbindung für den Veloverkehr</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona, Kanton St. Gallen		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> Kurz- bis Mittelfristig		<b>Aufgabentyp:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Die Stadt verfolgt die Doppelkernstrategie. Folglich gibt es zwei Ortszentren: Rapperswil und Jona. Für die städtische Mobilität ist es zentral, dass diese beiden Zentren für den Fuss- und Veloverkehr optimal miteinander verbunden sind. Die wichtigste Ost-West-Verbindungsachse ist die Neue Jonastrasse resp. die St. Gallerstrasse. Auf dieser Achse gibt es aber aus demselben Grund auch ein sehr hohes MIV-Verkehrsaufkommen. Abseits dieser Hauptverbindung gibt es nördlich mit der Alten Jonastrasse und südlich mit der Oberseestrasse zwei Alternativrouten. Diese müssten durch entsprechende Querstrassen jedoch direkter an die beiden Zentren angebunden werden.		
<b>Ziel:</b> Der Veloverkehr verfügt über verschiedene direkte, schnelle, sichere und attraktive Verbindungen zwischen den beiden Zentren Rapperswil und Jona. Dabei werden die unterschiedlichen Anforderungen vom Alltags- und Freizeitverkehr abhängig von der Route und den umliegenden Nutzungen erfüllt. Mit dieser Massnahme rücken die beiden Zentren näher zueinander und werden in der städtischen Mobilität besser miteinander vernetzt.		
<b>Massnahmen:</b> Die Verbindung der Zentren Rapperswil und Jona für den Veloverkehr erfolgt grundsätzlich über vier Achsen: <ul style="list-style-type: none"><li>— Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse</li><li>— Oberseestrasse</li><li>— Alte Jonastrasse</li><li>— Hanfländerstrasse</li></ul> <b>1. Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse</b> Dies wird weiterhin die direkteste und schnellste Hauptverbindung zwischen den beiden Zentren sein. Eine sichere und hochwertige Veloinfrastruktur auf dieser Achse ist zentral. Die Umsetzung erfolgt in enger Abstimmung mit der Massnahme SR01. <b>2. Oberseestrasse</b> Durch die Oberseestrasse wird das Südquartier an die beiden Zentren angebunden. Das Verkehrsaufkommen auf dieser Achse ist deutlich geringer. Dennoch ist eine sichere Veloinfrastruktur notwendig. Alternativ zum Ausbau der Veloinfrastruktur auf dieser Achse wird in der Massnahme GV03 die Einführung vom Niedriggeschwindigkeitsansatz geprüft. Auch diese Massnahme trägt zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Veloverkehr bei. <b>3. Alte Jonastrasse</b> Die Alte Jonastrasse ist eine Alternative für die nördlich der Zentren gelegenen Quartiere. Durch die geringere Verkehrsbelastung im Vergleich zur Neuen Jonastrasse ist diese Strasse gerade für unsichere Velofahrende eine gute Alternative. Die Aufwertung der Alten Jonastrasse für den Fuss- und Veloverkehr wird in der Massnahme FV02 erläutert. Falls das BGK nicht zur Umsetzung kommt, müssen weitere Alternativen für die nördliche Verbindung geprüft werden.		



#### 4. Hanfländerstrasse

Mit der Linienführung über die Hanfländerstrasse werden die nördlichen Quartiere der Stadt im Bereich der Hanfländerstrasse an die beiden Zentren angebunden. Das Verkehrsaufkommen auf dieser Achse ist analog zur Oberseestrasse deutlich geringer als beispielsweise auf der Neuen Jonastrasse. Eine sichere Veloinfrastruktur ist dennoch wichtig. Alternativ zum Ausbau der Veloinfrastruktur wird in der Massnahme GV03 die Einführung vom Niedriggeschwindigkeitsansatz geprüft. Auch diese Massnahme trägt zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Attraktivität bei.

#### Skizzen / Plan:



#### Ost-West-Verbindungen für den Veloverkehr

Quelle: KXP; Plangrundlage: AV-Daten Stand 23.04.2021

#### Verkehrliche Wirkungsweise:

Sichere, direkte und attraktive Veloverbindungen leisten einen grossen Beitrag zur vermehrten Nutzung des Velos. Gleichzeitig muss die Fläche für die Veloinfrastruktur gewonnen werden. Wenn der Flächengewinn auf Kosten des MIV geschieht, kann gleichzeitig die Attraktivität dieses Verkehrsmittels gemindert werden. Der ÖV hingegen sollte durch die zusätzliche Infrastruktur nicht beeinträchtigt werden.

#### Einschätzung der Akzeptanz:

Von der verbesserten Veloinfrastruktur profitiert die ganze Bevölkerung. Daher sollte die Akzeptanz grundsätzlich hoch sein. Die Gefahr besteht, dass Widerstand entsteht, wenn der zusätzliche Platzbedarf zulasten von anderen Verkehrsteilnehmenden oder Privaten geht (Reduktion MIV-Spur, Eingriff Privatgrund, etc.).

#### Koordinationsbedarf:

- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ SR01: Umgestaltung Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse
  - \_ GV03: Erhöhung der Verkehrssicherheit
  - \_ GV06: Prüfung Einbahnregime Zentrum Rapperswil
  - \_ FV02: Betriebs- und Gestaltungskonzept Alte Jonastrasse
  - \_ ÖV02: Prüfung Fahrbahnhaltestellen



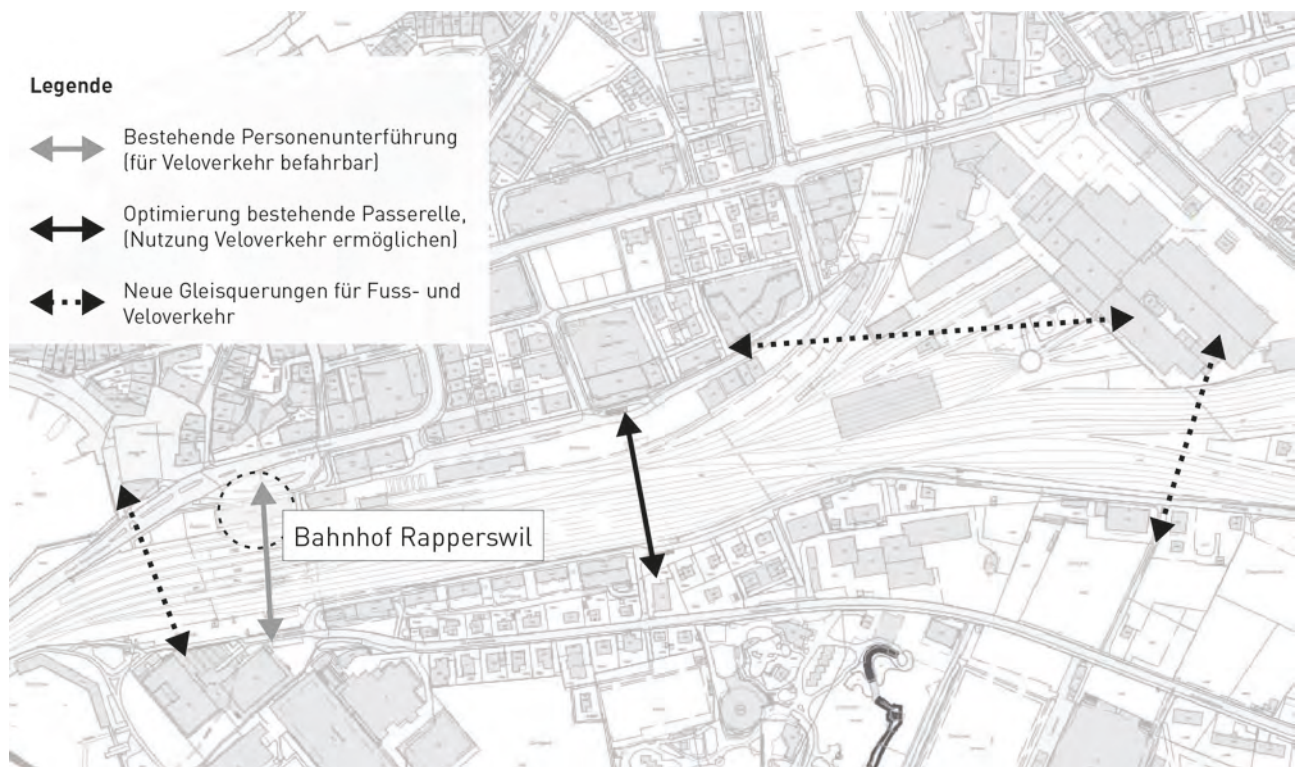
Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
Stadttraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	<input type="radio"/>	1	Umsteigen von MIV auf FV/WV/ÖV	<input type="radio"/>
2	Hohe Aufenthaltsqualität		2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege	<input type="radio"/>	3	Förderung klimaneutraler Mobilität	<input style="background-color: #d4edda; border: 1px solid #c3e6cb;" type="checkbox"/>
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen		4	Offen für zukünftige Entwicklungen	
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere		5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	<input type="radio"/>	Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen	<input type="radio"/>	1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	<input style="background-color: #d4edda; border: 1px solid #c3e6cb;" type="checkbox"/>
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	<input style="background-color: #d4edda; border: 1px solid #c3e6cb;" type="checkbox"/>
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen		Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit		1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr		3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen	<input type="radio"/>	4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	<input type="radio"/>



<b>Veloverkehr</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>VV02</b>	<b>Verbesserung Querung Gleisanlage Rapperswil</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> Mittelfristig		<b>Aufgabentyp:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Das Südquartier wird durch die Gleisanlagen vom übrigen Teil der Stadt getrennt. Querungsmöglichkeiten für den Veloverkehr gibt es nur bei der Unterführung Bahnhof Rapperswil (Velo muss gestossen werden) und bei der Schönbodenstrasse. Dazwischen gibt es für den Fussverkehr noch eine Passerelle, welche jedoch nicht mit dem Velo befahrbar ist. Insbesondere die Unterführung beim Bahnhof Rapperswil ist zu Spitzenstunden stark frequentiert und für den Veloverkehr keine attraktive Querungsmöglichkeit aufgrund des Fahrverbots. Das Fuss- und Veloverkehrskonzept sieht deshalb langfristig zwei zusätzliche Gleisquerungen und den Ausbau der Passerelle vor, so dass diese zukünftig auch mit dem Velo befahren werden kann. Durch diese zusätzlichen Querungsmöglichkeiten kann die Anbindung des Südquartiers sowohl für den Veloverkehr als auch den Fussverkehr verbessert werden. Das Architektur Forum Obersee befasst sich aktuell mit der Thematik und hat eine Vision für die zukünftige Gleisquerung im Bereich der heutigen Passerelle entworfen.		
<b>Ziel:</b> Durch die zusätzliche Gleisquerung und die Gewährleistung der Befahrbarkeit der Passerelle für den Veloverkehr wird die Anbindung des Südquartiers verbessert. Die Attraktivität des Veloverkehrs kann dadurch gesteigert werden.		
<b>Massnahmen:</b> Die Massnahme VV02 beinhaltet drei Teilmassnahmen:  <b>1. Ausbau bestehende Passerelle</b> Die bestehende Passerelle soll so verbessert werden, dass diese mit dem Velo befahren werden kann. Zudem soll auch mit dem Velo der direkte Perronzugang ermöglicht werden. Dazu sind an geeigneter Stelle Veloabstellanlage zu realisieren. Zur Optimierung der Passerelle soll im Rahmen einer Vorstudie ein Variantenstudium stattfinden. Die Bestvariante soll anschliessend vertieft ausgearbeitet und umgesetzt werden.  <b>2. Gleisquerung Fachhochschule OST – Fischmarktplatz</b> Parallel zur Unterführung beim Bahnhof Rapperswil soll langfristig zusätzlich eine Gleisquerung zwischen der Fachhochschule OST und dem Fischmarktplatz ergänzt werden. Mit dieser zusätzlichen Gleisquerung wird der Fischmarktplatz resp. die Altstadt von Rapperswil direkter mit dem Steg (parallel Seedamm) sowie dem Naherholungsbereich bei der Fachhochschule OST verbunden. Die zusätzliche Gleisquerung soll sowohl für den Veloverkehr als auch für den Fussverkehr nutzbar sein.  <b>3. Gleisquerung Bereich SBB-/Weidmann-Areal</b> Der Arbeitsplatzschwerpunkt im Bereich SBB-/Weidmann-Areal soll durch zusätzliche Gleisquerungen besser mit dem Südquartier und dem Zentrum Rapperswil verbunden werden. Dazu sind langfristig Gleisquerungen über alle drei Achsen (Richtung St. Gallen, Jona, Kempraten) vorgesehen. Diese langfristigen Gleisquerungen sollen sowohl vom Veloverkehr als auch vom Fussverkehr genutzt werden können.		



## Skizzen / Plan:



### Optimierung bestehende Passerelle für Veloverkehr

Quelle: KXP; Plangrundlage: AV-Daten Stand 23.04.2021



### Visualisierung «Stadtbogen» gemäss 25-Jahr-Jubiläum des Architekturforums Obersee

Quelle: Architektur Forum Obersee. Pressemitteilung August 2021. AFO Jubiläum: Zukunftsvision «Stadtbogen»



<p><b>Verkehrliche Wirkungsweise:</b>          Durch die zusätzlichen Querungsmöglichkeiten für den Veloverkehr wird zum einen die Erschliessung verbessert und zum anderen kann die Unterführung beim Bahnhof Rapperswil entlastet werden.</p>
<p><b>Einschätzung der Akzeptanz:</b>          Die Akzeptanz wird als gross eingestuft, weil von dieser Massnahme sowohl der Fuss- als auch der Veloverkehr profitiert. Die allenfalls hohen Realisierungskosten dürften diese allenfalls schmälern.</p>
<p><b>Koordinationsbedarf:</b>          — Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:          _ GV01: Förderung alternativer Mobilitätsangebote / Intermodalität / Digitalisierung          _ WV01: Stärkung der Ost-West-Verbindung für den Veloverkehr</p>

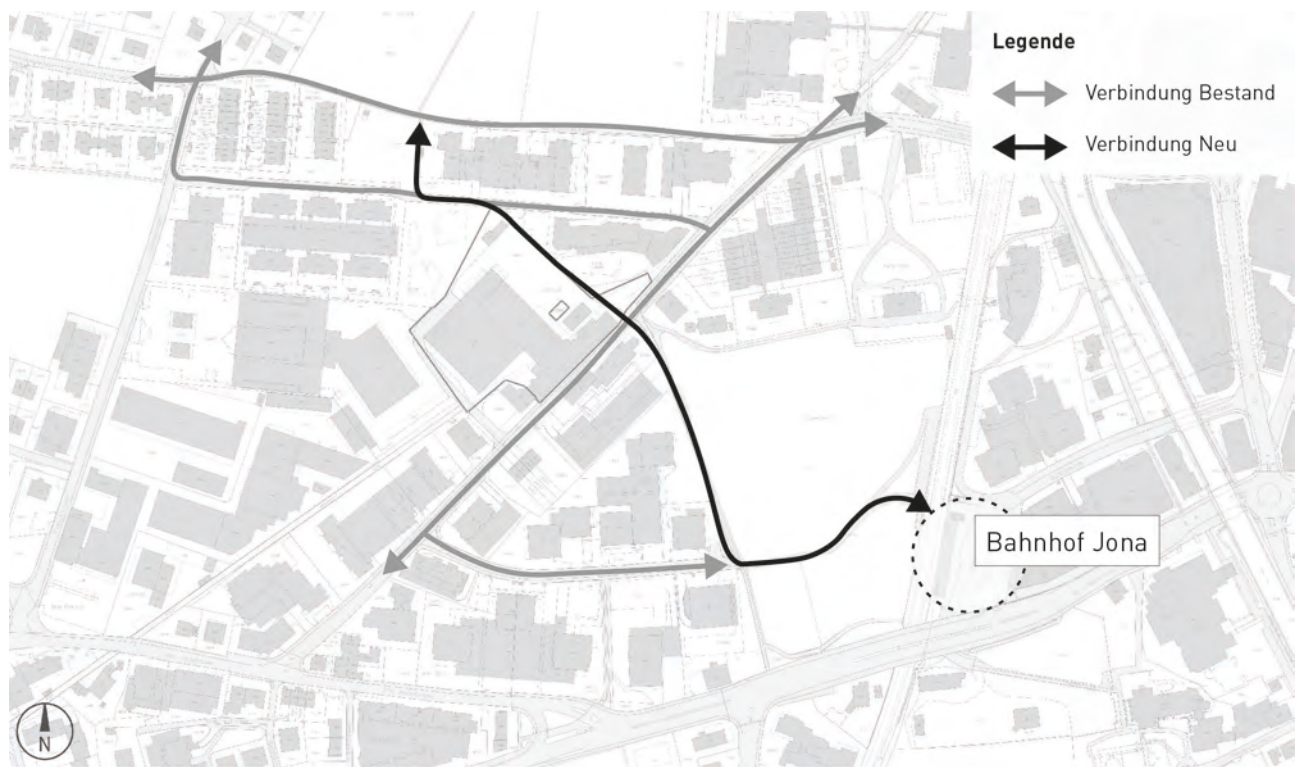
Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket				
Stadtraum			Gesamtverkehr	
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	○	1	Umsteigen von MIV auf FV/W/ÖV
2	Hohe Aufenthaltsqualität		2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege	↑	3	Förderung klimaneutraler Mobilität
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen	↑	4	Offen für zukünftige Entwicklungen
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere		5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen		Veloverkehr	
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen		1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen	○	Motorisierter Individualverkehr	
2	Erhöhung Schulwegsicherheit	○	1	Reduktion Anzahl Personen im MIV
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr		3	Entlastung vom Schwerverkehr
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen		4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich



Veloverkehr		Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040	
Massnahmenblatt	VV03	<b>Verbesserung Zugänglichkeit Bahnhof Jona von westlich der Gleise</b>	
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel	
<b>Umsetzungshorizont:</b> Kurzfristig		<b>Aufgabentyp:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Die Quartiere im Bereich der Hanfländerstrasse sind für den Veloverkehr nicht direkt an den Bahnhof Jona und dementsprechend auch nicht ans Zentrum von Jona angebunden. Heute sind Umwege notwendig.			
<b>Ziel:</b> Durch eine direkte Wegverbindung vom Bahnhof Jona resp. dem Zentrum Jona zu diesen Quartieren im Bereich der Hanfländerstrasse, welche vom Veloverkehr befahren werden kann, soll der Velo-Anteil und die Multimodalität zwischen Velo und ÖV gesteigert werden.			
<b>Massnahmen:</b> Im Fuss- und Veloverkehrskonzept ist die neue Wegverbindung festgehalten. Auslöser dafür sind die zahlreichen Entwicklungsgebiete nördlich der Hanfländerstrasse. Unter anderem soll dabei der bestehende Weg entlang des Grünfelparks verbreitert werden. Ziel ist, dass diese neue Wegverbindung möglichst rasch realisiert werden kann. Die Umsetzung soll dabei nach den gängigen Normen erfolgen und eine konfliktfreie Abwicklung des Fuss- und Veloverkehrs ermöglichen. Wichtig ist, dass sich die neue Wegverbindung optimal ins bestehende Umfeld eingliedert und nicht zu einer Zerschneidung der bestehenden Parkanlage führt.  In Ergänzung zur neuen resp. aufgewerteten Wegverbindung soll am Bahnhof Jona die Anzahl Veloabstellplätze erhöht werden. Dazu sind auf der nordwestlichen Seite der Gleisanlagen zusätzliche Veloständer zu ergänzen, welche von der neuen Wegverbindung her direkt erreichbar sind.			



**Skizzen / Plan:**



**Verbesserung Zugänglichkeit Bahnhof Jona von Westen**  
*Quelle: KXP; Plangrundlage: AV-Daten Stand 23.04.2021*

**Verkehrliche Wirkungsweise:**

Durch die neue Wegverbindung kann die Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs gesteigert werden. Dies betrifft sowohl die kurzen täglichen Wege als auch die Multimodalität in Kombination mit dem ÖV. Insbesondere aufgrund der zahlreichen Entwicklungsgebiete nördlich der Hanfländerstrasse ist ein grosser Nutzen zu erwarten.

**Einschätzung der Akzeptanz:**

Wenn sich die neue Wegverbindung gut ins bestehende Umfeld eingliedert und nicht zu einer Zerschneidung des Parks führt, dürfte die Akzeptanz hoch sein. Von der neuen Wegverbindung profitieren jedoch vor allem die umliegenden Quartiere in Jona.

**Koordinationsbedarf:**

- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ SR02: Aufwertung Zentrum Jona – Teilbereich Mobilität
  - \_ GV01: Förderung alternativer Mobilitätsangebote / Intermodalität / Digitalisierung

**Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket**

Stadtraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	○	1	Umsteigen von MIV auf FV/W/ÖV	○
2	Hohe Aufenthaltsqualität		2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	○
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege	↑	3	Förderung klimaneutraler Mobilität	



4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen		4	Offen für zukünftige Entwicklungen	
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere		5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen		Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen		1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	<input type="radio"/>
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen	<input type="radio"/>	Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit		1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr		3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen		4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	



<b>Öffentlicher Verkehr</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>ÖV01</b>	<b>Förderung von innovativen ÖV-Angeboten (für Randzeiten/-gebiete)</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona und Kanton St. Gallen, evtl. in Zusammenarbeit mit Privaten		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> Kurz- bis Mittelfristig		<b>Aufgabentyp:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> In peripheren Lagen besteht heute zum Teil kein ÖV-Angebot (Bollingen, Curtiberg) oder nur ein sehr eingeschränktes Angebot zu den Spitzenstunden (Buech). Eine klassische Buslinie kann in diesen Gebieten aufgrund des geringeren Fahrgastpotenzials vermutlich nicht wirtschaftlich betrieben werden. Damit ländliche Teile der Stadt auch nachhaltig erschlossen werden können, ist eine gute Erreichbarkeit mit (alternativen) ÖV-Angeboten aber unabdingbar.		
<b>Ziel:</b> Mit einem flexiblen ÖV-Angebot soll auch in den oben genannten Gebieten und weiteren Gebieten mit geringer Siedlungsdichte ein Basisangebot geschaffen werden. Damit können MIV-Fahrten gebündelt werden <sup>6</sup> . Voraussetzung ist, dass das entwickelte ÖV-Angebot gut auf die lokalen Gegebenheiten abgestimmt ist und die spezifischen Bedürfnisse möglichst gut adressiert. Das Angebot sollte für alle Nutzer und Nutzerinnen zugänglich und nutzbar sein, damit ein Verlagerungseffekt erzielt werden kann.		
<b>Massnahmen:</b> Die Stadt erarbeitet zusammen mit dem Kanton ein Konzept, in welchem die Erschliessung der peripheren Gebiete mit einem alternativen ÖV-Angebot geprüft wird. Im Rahmen dieses Konzeptes sind der Perimeter, das Betriebskonzept, die Angebotszeiten und die Kosten zu klären. Mögliche Bedienkonzepte sind (nicht abschliessend):  <b>1. Rufbusangebote (z. B. PubliCar und Kollibri von PostAuto, PikMi)</b> Rufbusse werden meist durch klassische ÖV-Unternehmen angeboten. Die Busse verkehren nur bei telefonischer Voranmeldung oder Bestellung über eine App. Es sind Ausführungen mit festem Fahrplan und Linienverlauf (Bsp. PubliCar Niederhasli ZH), aber auch Tür-zu-Tür-Verbindungen (Bsp. Testbetrieb Kollibri in der Region Brugg AG) möglich. Rufbusangebote sind meistens ins Tarifsysteem des ÖV integriert, zum normalen Billett ist jedoch noch ein Zuschlag zu entrichten.  <b>2. Sammeltaxis (z. B. mybuxi und EBuxi)</b> Sammeltaxis werden meist durch private Unternehmen wie Taxibetriebe oder neuere Akteure angeboten. Als Fahrpersonal kommen entweder Freiwillige – z. B. Vereinsmitglieder oder Senioren – oder professionelle Fahrer*innen zum Einsatz. Die Bestellung der Fahrzeuge erfolgt mittels einer App oder telefonisch. Das Angebot ist an keinen Fahrplan und an keine Linienführung gebunden. In einem Teil der bisherigen Einsatzgebieten wurden „virtuelle“ Haltestellen definiert (nur in App ersichtlich, aber physisch nicht erkennbar), in anderen sind beliebige Tür-zu-Tür-Fahrten möglich. Die Tarife liegen in einer ähnlichen Grössenordnung wie die ÖV-Billettpreise für vergleichbare Strecken, sind aber meistens nicht ins ÖV-Tarifsysteem integriert. Das Angebot von EBuxi (im Einsatz in Herzogenbuchsee, Nieder- und Oberönz, Thörigen, Bettenhausen, Bollodigen) zeichnet sich dadurch aus, dass es ausschliesslich mit elektrischen Fahrzeugen betrieben wird.		

<sup>6</sup> MIV-Fahrten werden gebündelt indem z.B. vier Personen statt mit ihrem eigenen Auto (= vier MIV-Fahrten) zusammen in einem Sammeltaxi (= eine MIV-Fahrt) ins Stadtzentrum fahren.



### 3. Fahrgemeinschaften mit fixen Abgangshaltestellen (z. B. Taxito)

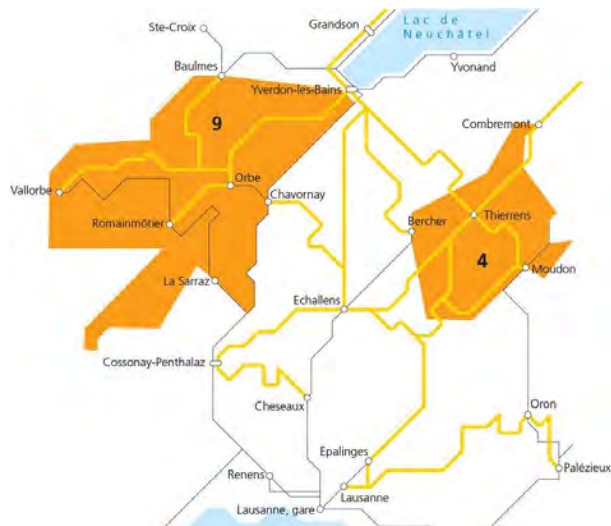
Als Abgangspunkte fungieren fixe Haltestellen, welche durch die Stadt erstellt werden. Die Buchung einer Fahrt erfolgt mittels SMS, App oder per Telefon. Nach Bestellung wird das gewünschte Fahrtziel an der Haltestelle angezeigt, sodass vorbeifahrende Fahrzeuge den wartenden Fahrgast spontan mitnehmen können. Wenn sich eine Mitfahrgelegenheit ergibt, wird der Zentrale das Fahrzeugkennzeichen mitgeteilt. Basierend darauf erfolgt die Bezahlung. Weder für Fahrgäste noch für Fahrer\*in ist eine Voranmeldung erforderlich. Das Angebot kann somit sehr spontan genutzt bzw. eine Mitfahrgelegenheit spontan angeboten werden.

### 4. Weitere Möglichkeiten für Fahrgemeinschaften

Es gibt eine Vielzahl Apps auf privater Basis für die Bildung von Fahrgemeinschaften, z. B. BlaBlaCar, Karzoo, E-carpooling, HitchHike und Mobility Carpool. Im Gegensatz zu Taxito sind diese Angebote nicht an fixe Abgangsorte gebunden, sondern ermöglichen sehr individuelle Abfahrts- und Zielorte. Da es sich um Angebote mit privatem Charakter handelt, hat die Stadt darauf nur wenig Einfluss, kann aber aktiv die Zusammenarbeit mit solchen Anbietern suchen.

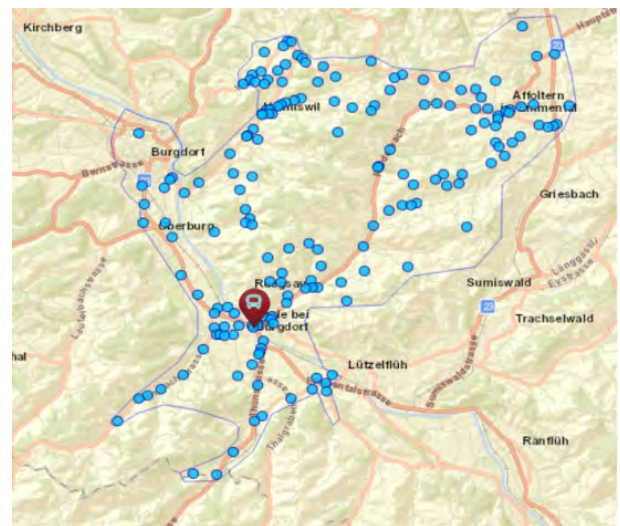
Die erwähnten Angebote können auch für das dichter besiedelte Siedlungsgebiet geprüft werden, vor allem zu Randzeiten.

#### Skizzen / Plan:



Bsp. PubliCar-Einsatzgebiet im Kanton Waadt

Quelle: [https://www.postauto.ch/sites/default/files/styles/content\\_full\\_breakpoints\\_theme\\_postauto\\_theme\\_desktop\\_1x/public/plan\\_zones\\_jour\\_publicar\\_vaud.jpg?itok=mV2JgDB0](https://www.postauto.ch/sites/default/files/styles/content_full_breakpoints_theme_postauto_theme_desktop_1x/public/plan_zones_jour_publicar_vaud.jpg?itok=mV2JgDB0), Zugriff 02.09.2021



Bsp. Netz an virtuellen Haltestellen bei mybuxi im Emmental

Quelle: <https://mybuxi.ch/regionen/emmental/>, Zugriff: 02.09.2021

#### Verkehrliche Wirkungsweise:

Der Zugang zum ÖV wird in weniger dicht besiedelten Gebieten vereinfacht. Dadurch werden tendenziell mehr Wege mit dem ÖV zurückgelegt und das MIV-Aufkommen sinkt dementsprechend.

#### Einschätzung der Akzeptanz:

Es ist eine hohe Akzeptanz zu erwarten, da ein Zusatzangebot geschaffen wird.

#### Koordinationsbedarf:

- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ GV01: Förderung alternativer Mobilitätsangebote / Intermodalität / Digitalisierung



Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
Stadttraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	○	1	Umsteigen von MIV auf FV/WV/ÖV	○
2	Hohe Aufenthaltsqualität		2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege		3	Förderung klimaneutraler Mobilität	↑
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen		4	Offen für zukünftige Entwicklungen	↑
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere		5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen		Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen		1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen		Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit		1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr	↑	3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen		4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	



Öffentlicher Verkehr		Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040
Massnahmenblatt	ÖV02	<b>Prüfung Fahrbahnhaltestellen</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Kanton St. Gallen unter Beizug Stadt Rapperswil-Jona		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> Kurzfristig		<b>Aufgabentyp:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Insbesondere auf den Hauptachsen der Stadt gibt es aufgrund der hohen MIV-Belastung immer wieder Stausituationen. Diese treten immer häufiger nicht mehr nur zu Spitzenstunden am Morgen und Abend auf und beeinträchtigen unter anderem die Fahrplanstabilität des ÖV. Die Anschlusssicherheit der Busse an den Bahnhöfen kann dadurch nicht immer gewährleistet werden. Durch ÖV-Priorisierungen, wie beispielsweise Busspuren oder LSA-Bevorzugungen, kann diesem Problem entgegengewirkt werden. Eine weitere Möglichkeit, im Sinne einer Ergänzung, sind Fahrbahnhaltestellen, welche die Stadtbusse zum Pulkführer machen. Solche Fahrbahnhaltestellen sollen nun punktuell an geeigneten Standorten geprüft werden. Erfahrungsgemäss wird dieser Lösungsansatz jedoch teilweise auf Widerstand stossen, weil möglicherweise nicht alle Verkehrsmittel in gleicher Weise davon profitieren. Daher ist es wichtig, dass eine Beurteilung des Gesamtkonzepts unter Einbezug aller Verkehrsmittel gemacht wird.		
<b>Ziel:</b> Durch den gezielten Einsatz von Fahrbahnhaltestellen an geeigneten Orten soll die Fahrplanstabilität sowie die Anschlusssicherheit des ÖV verbessert werden.		
<b>Massnahmen:</b> Es sollen die Vor- und Nachteile von Fahrbahnhaltestellen sowie deren Auswirkungen auf das Verkehrsnetz der Stadt untersucht werden. Der Fokus liegt dabei vor allem auf den stark befahrenen Kantonsstrassen. Vorerst handelt es sich um eine theoretische Prüfung mittels Simulation. Bei vielversprechenden Ergebnissen dieser theoretischen Überprüfung kann aber auch hier, analog zur Massnahme GV06, die Durchführung eines Testbetriebs zielführend sein. Dabei soll der Typ „Fahrbahnhaltestelle“ gezielt an Orten getestet werden, wo es zu grösseren Verlustzeiten kommt.  Bei der Prüfung des Konzepts ist wichtig, dass die Fahrbahnhaltestellen in Kombination mit weiteren ÖV-Priorisierungsmassnahmen geplant werden. Schlussendlich müssen die Busse ausserhalb des Staubereichs bevorzugt und zum Pulkführer gemacht werden. Ansonsten stehen die Busse anschliessend trotz Fahrbahnhaltestellen weiterhin im Stau.		
<b>Verkehrliche Wirkungsweise:</b> Falls sich im Rahmen der theoretischen und/oder praktischen Tests zeigen sollte, dass der ÖV mittels Fahrbahnhaltestellen flüssiger und zuverlässiger verkehren kann, steigt dessen Attraktivität. Die Auswirkungen von Fahrbahnhaltestellen auf die übrigen Verkehrsmittel (MIV, Fuss- und Veloverkehr) muss im Rahmen dieser Überprüfungen auch untersucht werden. Sollte sich zeigen, dass einzelne Verkehrsmittel negativ beeinflusst werden, muss die Verhältnismässigkeit der Massnahme gegenüber diesen negativen Auswirkungen geprüft werden.		
<b>Einschätzung der Akzeptanz:</b> Abgesehen von den Autofahrenden und teilweise auch den Velofahrenden dürfte die Massnahme von der breiten Bevölkerung akzeptiert werden. Insbesondere dann, wenn die Zuverlässigkeit des ÖV verbessert wird. Seitens des Kantons St. Gallen werden Fahrbahnhaltestellen (auf Kantonsstrassen) jedoch kritisch beurteilt. Aktuell laufen dazu intensive politische Diskussionen.		



<b>Koordinationsbedarf:</b>					
— Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:					
_ SR01: Umgestaltung Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse					
_ GV06: Prüfung Einbahnregime Zentrum Rapperswil					
_ FV02: Betriebs- und Gestaltungskonzept Alte Jonastrasse					
_ WV01: Stärkung der Ost-West-Verbindung für den Veloverkehr					
<b>Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket</b>					
Stadtraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen		1	Umsteigen von MIV auf FV/W/ÖV	○
2	Hohe Aufenthaltsqualität		2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege		3	Förderung klimaneutraler Mobilität	↑
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen		4	Offen für zukünftige Entwicklungen	
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere		5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen		Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen		1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen		Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit		1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	○
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr	↑	3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen	↑	4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	→



<b>Motorisierter Individualverkehr</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>MIV01</b>	<b>Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> laufend		<b>Aufgabentyp:</b> <input type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Heute besteht bereits ein Parkierungs- und Parkgebührenreglement, welches die Bewirtschaftung der öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkplätze regelt. Handlungsbedarf besteht einerseits im Bereich der Kostenpflicht: Ca. 25 % der öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen für den MIV werden noch nicht finanziell bewirtschaftet (vgl. Analyse). Andererseits sind die Gebühren im Vergleich zu ähnlichen Städten eher moderat. Unabhängig von der Bewirtschaftung ist das Angebot an öffentlichen Parkplätzen in der Stadt gross und fördert dadurch die vermehrte Nutzung des MIV. Zudem fehlt bislang ein Parkleitsystem, welches die Fahrzeuglenkenden auf direktem Weg zu den noch verfügbaren Parkplätzen führt. Auf Parkplätzen für Motorräder werden aktuell (Stand Dezember 2021) keine Gebühren erhoben.  Für den Veloverkehr gibt es am Bahnhof Jona eine überwachte Velostation. An den weiteren Bahnhöfen sind auch Veloabstellanlagen vorhanden, jedoch nicht in Form einer Velostation. Weitere öffentliche Veloabstellanlagen gibt es bei den Schulanlagen, den Sportstätten sowie bei weiteren öffentlichen Einrichtungen. Öffentliche Abstellanlagen für fahrzeugähnliche Geräte (FäG) sind nicht vorhanden. Es besteht zurzeit auch kein Angebot an einem E-Trotti-Verleihsystem oder ähnlichem.		
<b>Ziel:</b> Eine Gebührenpflicht soll im Sinne einer Lenkungsmassnahme möglichst alle öffentlich zugänglichen Parkplätze der Stadt sowie auch die nicht markierten Parkfelder entlang der Quartierstrassen umfassen, um Fremdparkierung sowie das wilde Parkieren zu reduzieren und die bestimmungsgemässe Nutzung der Parkfelder zu fördern. Die Laternenparkierung <sup>7</sup> soll explizit erhalten bleiben, soll aber kostenpflichtig sein. Zudem sollen auch die übrigen Verkehrsmittel insbesondere die Motorräder für das Parkieren auf öffentlichen Parkfeldern Gebühren entrichten. Für den Veloverkehr soll das Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen insbesondere in den Zentrumsgebieten ausgebaut werden, so dass ein feinmaschiges Netz an öffentlichen Veloabstellanlagen entsteht, welches zur Attraktivitätssteigerung beiträgt. In Abhängigkeit der Lage können die Veloabstellanlagen mit Parkfeldern für Motorräder und/oder FäG kombiniert werden.		
<b>Massnahmen:</b> Für die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze braucht es folgende vier Teilmassnahmen:  <b>1. Grundsatz zur Erstellung von öffentlichen Parkierungsanlagen beim MIV</b> Das bestehende Angebot an öffentlichen Abstellplätzen wird nicht erweitert. In Zukunft werden keine neuen öffentlichen oder öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen erstellt. Ausgenommen sind Ersatzanlagen sowie öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen im Zusammenhang mit privaten Neubauten. Bei letzterem ist es jedoch so, dass die Anzahl der Parkfelder mit der Massnahme GV02 bereits reduziert wird.  <b>2. Monetäre Parkplatzbewirtschaftung</b> Der Grundsatz im Artikel 14 Abs. 2 des kommunalen Parkierungs- und Parkgebühren-Reglements „Die Tarifierung richtet sich nach der räumlichen und zeitlichen Verkehrsbelastung und bedarf der Koordination mit den privaten Parkflächenanbietern.“ ist konsequent anzuwenden. Eine Überprüfung der Parkgebühren ist aus verkehrlicher Sicht notwendig. Die Massnahme bezieht sich auf öffentliche Parkplätze sowie auf zukünftige		

<sup>7</sup> Unter dem Begriff «Laternenparkierung» wird das zeitlich beschränkte nächtliche parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichen und privaten Strassen und Plätzen, welche dem Gemeingebrauch gewidmet sind, verstanden.



öffentlich zugängliche Anlagen. Bei diesen ist anschliessend regelmässig zu kontrollieren, ob die Einführung der Kostenpflicht eingehalten wird. Zusätzlich ist darauf zu achten, dass die monetäre Parkplatzbewirtschaftung unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel bestimmt wird.

### 3. Parkleitsystem

Die Einführung eines dynamischen Parkleitsystems verringert den Parkplatzsuchverkehr und führt dadurch zu einer Verkehrsreduktion. Das Parkleitsystem ist so zu wählen, dass es zu jederzeit flexibel angepasst und erweitert werden kann. Insbesondere langfristig soll das Parkleitsystem direkt ab dem neuen Stadttunnel signalisiert werden, so dass Auswärtige direkt zur nächstgelegenen Parkierungsmöglichkeit geführt werden.

### 4. Ausbau Angebot von öffentlichen Veloabstellanlagen

Analog zum Bahnhof Jona soll auch am Bahnhof Rapperswil eine überwachte Velostation geprüft werden. Eine Velostation werten das bestehende Angebot an Veloabstellplätzen auf und leistet einen Beitrag zur Aufwertung der multimodalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Rapperswil. Zusätzlich soll das Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen, insbesondere in den beiden Zentrumsgebieten Rapperswil und Jona, ausgebaut resp. verdichtet werden. In erster Linie soll dabei geprüft werden, ob einzelne bestehende MIV-Parkfelder zugunsten eines Veloparkplatzes umgenutzt werden könne. Hierbei soll auch berücksichtigt werden, ob sich allenfalls eine Kombination mit Parkplätzen für Motorräder resp. FäG anbietet. Weiter soll auch der Einsatz von Veloparkhäusern geprüft werden. Möglicherweise können solche, auch in bestehende Parkhäuser vom MIV integriert werden.

#### Verkehrliche Wirkungsweise:

Die Kostenpflicht hat eine gewisse Lenkungswirkung. Aufgrund der Kosten wird das Auto möglicherweise bewusster genutzt und einzelne Wege stattdessen mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Mit dem dynamischen Parkleitsystem kann der Parkplatzsuchverkehr reduziert werden, was wiederum zu einer Reduktion des Verkehr führt. Zudem wird mit dem Grundsatz, dass keine neuen Parkieranlagen erstellt werden dürfen, der MIV nicht attraktiver gemacht und somit verhindert, dass noch mehr Wege mit dem MIV zurückgelegt werden.

#### Einschätzung der Akzeptanz:

Die Erhebung von Parkgebühren, insbesondere auch von Motorradparkplätzen ist eine unpopuläre Massnahme, weshalb ein gewisser Widerstand aus der Politik und Bevölkerung zu erwarten ist. Im Sinne des Verursacherprinzips (Parkierende müssen für ihren Flächenbedarf finanziell aufkommen) ist die Massnahme aber gerechtfertigt. Die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass der Widerstand meist nur vorübergehend ist und die Zufriedenheit mit der verkehrlichen Situation insgesamt steigt.

#### Koordinationsbedarf:

- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ SR03: Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung
  - \_ GV02: Einführung von Mobilitätsmanagement

### Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket

Stadttraum		Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	1	Umsteigen von MIV auf FV/WV/ÖV	
2	Hohe Aufenthaltsqualität	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege	3	Förderung klimaneutraler Mobilität	
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen	4	Offen für zukünftige Entwicklungen	



5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere	<input type="radio"/>	5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen		Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen		1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen		Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit		1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	<input type="radio"/>
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr		3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen	<input type="radio"/>	4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	<input type="checkbox"/>



<b>Motorisierter Individualverkehr</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>MIV02</b>	<b>Überarbeitung Parkierungsreglement</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> Kurzfristig		<b>Aufgabentyp:</b> <input type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Das aktuelle Parkplatzbedarfs-Reglement regelt unter anderem die Berechnung des Bedarfs an Autoabstellplätzen und Veloabstellplätzen sowie deren Ersatzabgaben für Neubauten. Neue Wohnformen wie beispielsweise autoreduziertes oder autofreies Wohnen sind nicht berücksichtigt und auch bei den Arbeitsnutzungen bestehen wenig Möglichkeiten, vom Bedarf abzuweichen. Die Veloabstellplätze bei der Wohnnutzung berechnen sich heute wie folgt: ein Abstellplatz pro Zimmer. In Bezug auf die Qualität und Ausstattung der Abstellanlage sind wenig Anforderungen festgehalten.		
<b>Ziel:</b> Mit der Überarbeitung des Parkplatzbedarfs-Reglement soll die Voraussetzung geschaffen werden, dass die Anzahl der Autoabstellplätze unter bestimmten Voraussetzungen künftig reduziert werden kann und ausreichend und qualitätsvolle Veloabstellplätze bereit stehen.		
<b>Massnahmen:</b> Bei der Überarbeitung des Parkplatzbedarfs-Reglements dient das Markblatt TBA 002 „Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr“ vom Kanton St. Gallen als Orientierungshilfe. Das Parkplatzbedarfs-Reglement ist in folgenden Punkten anzupassen:  <b>1. Autoabstellplätze</b> <ul style="list-style-type: none"><li>— Es sind Rahmenbedingungen zu schaffen, damit autoreduziertes und autofreies Wohnen möglich ist. Dabei wird festgehalten, welche Voraussetzungen dafür gegeben sein müssen. Wichtig ist, dass keine Ersatzabgaben zu entrichten sind.</li><li>— Für sämtliche Nutzungen ist ein Unterschreiten des Parkplatzbedarfs auch ausserhalb der definierten Gebiete A-D (gemäss ÖV-Güteklassen, regelmässige Aktualisierung der Karte durch die Stadt) zulässig und das Entrichten einer Ersatzabgabe ist dabei nicht notwendig. Voraussetzung dafür ist, dass mittels Mobilitätskonzept die Funktionalität nachgewiesen werden kann.</li><li>— Bei neuen Wohnüberbauungen ist der Grenzbedarf zu senken und nicht in Abhängigkeit zur Fläche festzulegen. Aus verkehrlicher Sicht wird empfohlen, ab ca. 20 Wohneinheiten der Grenzbedarf auf max. 1 Parkfeld pro Wohnung zu begrenzen.</li><li>— Die Mehrfachnutzung von Parkfeldern (z.B. Sammelgaragen, Quartiergaragen) wird ermöglicht.</li></ul> <b>2. Veloabstellplätze</b> <ul style="list-style-type: none"><li>— Der Bedarf an Veloabstellplätzen erhöht sich im Gegenzug zur Reduktion von Autoabstellplätzen gegenüber dem Grundbedarf und orientiert sich an folgenden Grundlagen:<ul style="list-style-type: none"><li>- Merkblatt Veloparkierung für Wohnbauten vom Kanton St. Gallen</li><li>- SN 640 065_2011 Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen</li><li>- SN 640 066_2011 Parkieren – Projektierung von Veloparkierungsanlagen</li></ul></li><li>— Die Veloabstellplätze werden gemäss dem Merkblatt Veloparkierung für Wohnbauten des Kantons St. Gallen in unterschiedliche Kategorien mit entsprechendem Standard unterteilt. Die Ausstattung orientiert sich an diesen Standards.</li></ul>		
<b>Verkehrliche Wirkungsweise:</b> Durch die Massnahme wird der Anreiz geschaffen, ohne eigenes Auto zu wohnen. Dadurch werden die anderen Verkehrsmittel gefördert, wodurch MIV-Fahrten verlagert bzw. vermieden werden können.		



**Einschätzung der Akzeptanz:**

Die Erstellungskosten von Abstellplätzen sind sehr hoch. Mit der Möglichkeit, die Anzahl der Abstellplätze auf die geplante Nutzung abzustimmen, können Kosten reduziert werden. Die Akzeptanz für die Erweiterung des Reglements wird als hoch eingeschätzt.

**Koordinationsbedarf:**

- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ SR03: Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung
  - \_ GV02: Einführung von Mobilitätsmanagement

**Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket**

Stadtraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen		1	Umsteigen von MIV auf FV/VV/ÖV	↑
2	Hohe Aufenthaltsqualität	○	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege		3	Förderung klimaneutraler Mobilität	↑
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen		4	Offen für zukünftige Entwicklungen	
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere		5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	↑	Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen	○	1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	○
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen	○	Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit		1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	↑
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr	○	3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen		4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	○



<b>Motorisierter Individualverkehr</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>MIV03</b>	<b>Weiterentwicklung Verkehrsmanagement</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona, Kanton St. Gallen		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> Kurz-, Mittel- und Langfristig		<b>Aufgabentyp:</b> <input type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Insbesondere das Zentrum von Rapperswil und die Ost-West-Verbindung haben immer wieder eine hohe Staubelastung mit den entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Anwohnenden, die Gewerbebetreibenden und die Personen, welche im Auto resp. Bus im Stau stecken. Problematisch ist, dass dies nicht mehr nur die Spitzenstunden betrifft. Eine städtische und siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs hat oberste Priorität. Aber auch eine verzögerungsfreie Fahrt des ÖV ist anzustreben.		
<b>Ziel:</b> Durch die Dosierung des MIV sollen kritische Folgeabschnitte im Siedlungsgebiet nur mit so viel Verkehr belastet werden, wie diese auch tatsächlich verträglich mit der Umgebung verarbeiten können. Zudem sollen die Busse bevorzugt werden.		
<b>Massnahmen:</b> Das grösste Potenzial bezüglich Optimierungsmassnahmen gibt es bei der ÖV-Bevorzugung. Die Steuerung mittels Linienkoordination ist an den relevanten LSA-Knoten umgesetzt. Jedoch gibt es noch Optimierungsbedarf bezüglich der Anmeldung an der LSA. Zudem soll geprüft werden, ob zur ÖV-Priorisierung auch vermehrt Fahrbahnhaltestellen eingesetzt werden können (vgl. Massnahme ÖV02). Die Optimierungsmassnahmen der ÖV-Bevorzugung werden in Zusammenarbeit mit dem Kanton St. Gallen erarbeitet.  Die LSA-basierte Steuerung und Dosierung des MIV ist bereits umgesetzt. Die LSA-basierten Dosierungsanlagen sollen regelmässig überprüft und falls notwendig optimiert werden. Dies geschieht hinsichtlich der auftretenden Verkehrszustände nach verschiedenen Abschnitten, den gewählten Dosierparameter (Reduktion Freigabezeiten) und den hinterlegten Routen. Je nach dem können weitere Standorte von Dosierungsanlagen auf den Achsen notwendig sein. Gleichzeitig besteht mit dieser Massnahme die Möglichkeit das bestehende Verkehrsregime auf den städtischen Strassenachsen und -knoten zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen (z.B. hinsichtlich Abbiegeverbote oder Komplexitätsreduktion von Knoten).		
<b>Verkehrliche Wirkungsweise:</b> Mit der Massnahme werden grundsätzlich keine neuen Strassenkapazitäten geschaffen und auch der Verkehr wird nicht verringert. Aber die Dosierungsanlagen ermöglichen einen stetigen Verkehrsfluss im Siedlungsgebiet. Dies führt dazu, dass der Verkehr siedlungsverträglicher wird. Zudem werden durch die Verkehrssteuerung die Stausituationen verringert, so dass die Fahrplanstabilität des ÖV besser gewährleistet werden kann.		
<b>Einschätzung der Akzeptanz:</b> Die Akzeptanz wird hoch eingeschätzt, insbesondere weil der Verkehr insgesamt siedlungsverträglicher abgewickelt wird und der Bus mit weniger Verzögerung verkehren kann. Da aber auch die Bevölkerung an den Dosierungsanlagen warten muss, ist das Aufzeigen der Vorteile zentral.		
<b>Koordinationsbedarf:</b> — Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen: _ SR01: Umgestaltung Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse _ FV02: Betriebs- und Gestaltungskonzept Alte Jonastrasse _ FlaMa01: Zentrum Rapperswil _ FlaMa02: Zürcherstrasse (Stadthofplatz – Rütistrasse)		



— \_ FlaMa03: Rütistrasse (Holzwiesstrasse – Zürcherstrasse) und Holzwiesstrasse  
 \_ FlaMa04: Übergeordnete Verkehrslenkung

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
Stadtraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	<input type="radio"/>	1	Umsteigen von MIV auf FV/W/ÖV	
2	Hohe Aufenthaltsqualität	<input type="radio"/>	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	↑
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege		3	Förderung klimaneutraler Mobilität	
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen	<input type="radio"/>	4	Offen für zukünftige Entwicklungen	
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere	<input type="radio"/>	5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	<input type="radio"/>	Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen		1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen		Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit		1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr		3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen	↑	4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	↑



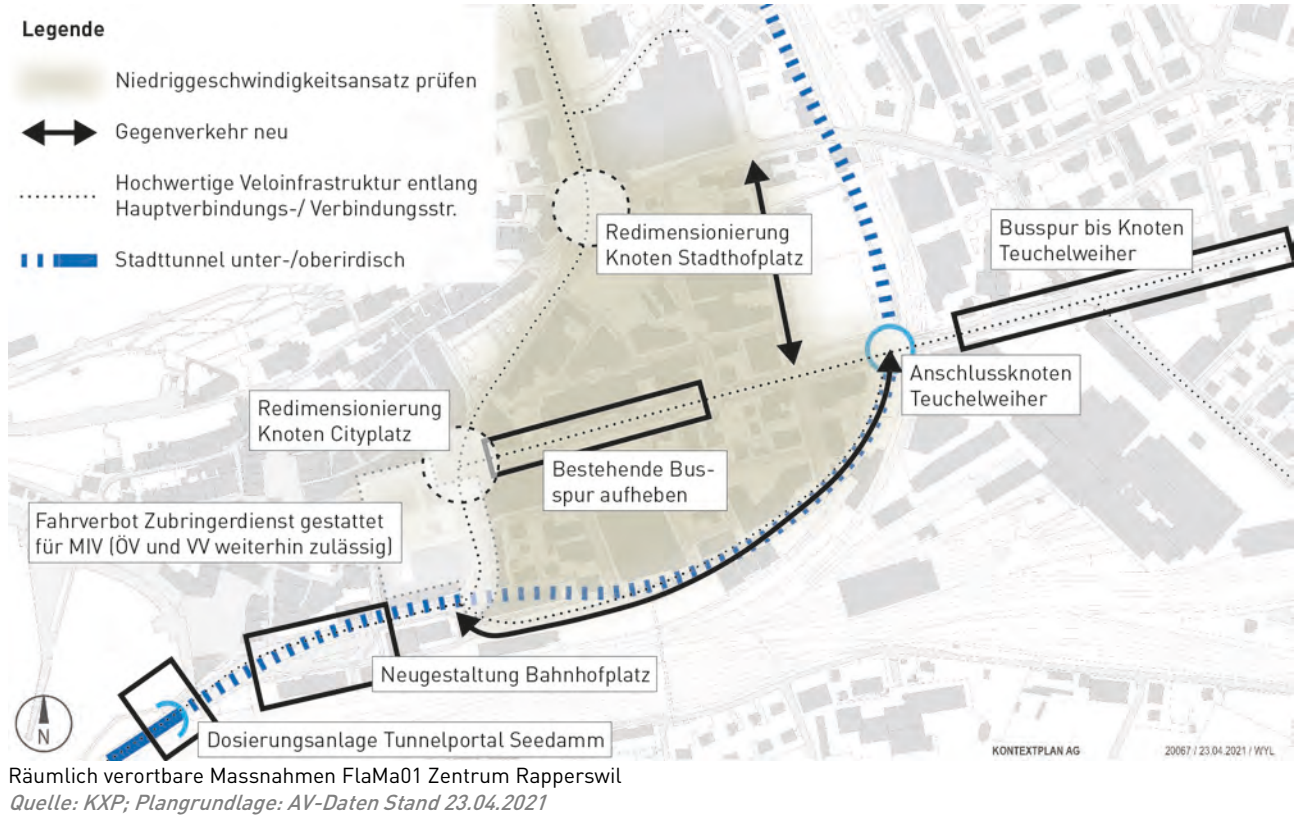
<b>Flankierende Massnahme</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>FlaMa01</b>	<b>Zentrum Rapperswil</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona, Kanton St. Gallen		<b>Szenario:</b> <input type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> In Abhängigkeit vom Stadttunnel		<b>Aufgabentyp:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Das Zentrum von Rapperswil wird durch den Stadttunnel stark entlastet, wodurch Gestaltungsspielraum für Aufwertungsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, den ÖV sowie den gesamten Stadtraum entsteht. Konkret können durch das geringere Verkehrsaufkommen vom MIV Fahrspuren bzw. Abbiegespuren aufgehoben werden, wodurch Flächen „frei“ werden, welche nun anderweitig genutzt werden können. Zusätzlich können durch eine Temporeduktion Fahrstreifenbreiten reduziert werden, wodurch noch einmal Flächen gewonnen werden können. Auch damit der Stadttunnel seine volle Wirkung entfalten kann, sind FlaMa notwendig.		
<b>Ziel:</b> Die durch den Stadttunnel frei werdenden Flächen im Zentrum von Rapperswil, werden für die Aufwertung des öffentlichen Raums und für einen Ausbau bzw. für Optimierungsmassnahmen beim Fuss- und Veloverkehr genutzt. Zusätzlich profitiert auch der ÖV von den entlasteten Strassen, welcher dadurch flüssiger vorankommt. Die Testplanung aus der OPR liefert zusätzlich die stadträumlichen Überlegungen für das Zentrum Rapperswil in Abhängigkeit der frei werdenden Kapazitäten.		
<b>Massnahmen:</b> Um das Stadtzentrum von Rapperswil attraktiver zu gestalten und vom MIV zu entlasten, ist der Durchfahrts- und Widerstand durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf den betroffenen Hauptverbindungs- und Verbindungsstrassen zu erhöhen sowie eine Dosierungsanlage beim Tunnelportal Seedamm notwendig. Die Güterstrasse und die Kniestrasse Nord übernehmen die Funktion einer Verbindungsstrasse für den motorisierten, städtischen Verkehr und entlasten so die beiden Knoten Cityplatz und Stadthofplatz.  Folgende FlaMa sind in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zu konkretisieren: <ul style="list-style-type: none"><li>— Reduktion von Fahrstreifen und Abbiegespuren beim MIV beispielsweise bei den Knoten Cityplatz und Stadthofplatz sowie auf der Neuen Jonastrasse und der Kniestrasse Süd</li><li>— Reduktion Fahrstreifenbreite bei tieferen Geschwindigkeiten</li><li>— Dosierungsanlage beim Tunnelportal Seedamm</li><li>— Gegenverkehr auf der Güterstrasse und der Kniestrasse Nord (neue Verbindungsstrasse für den MIV)</li><li>— Fahrverbot Zubringerdienst gestattet auf der Unteren Bahnhofstrasse ab dem Knoten Güterstrasse bis zum Cityplatz für den MIV (ÖV und Veloverkehr weiterhin zulässig)</li><li>— Erschliessung der Parzellen entlang der Unteren Bahnhofstrasse sowie in der Altstadt via Cityplatz (nur für Anwohner und Zubringer)</li><li>— Redimensionierung der Knoten Cityplatz und Stadthofplatz</li><li>— Prüfung des Niedriggeschwindigkeitsansatzes im gesamten städtischen Perimeter (vgl. Zielbild)</li><li>— Aufwertung Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur (durchgehende und hochwertige Infrastruktur entlang von Hauptverbindungs- und Verbindungsstrassen)</li><li>— Busspur auf der Neuen Jonastrasse (Zentrum Jona – Kniestrasse)</li><li>— Aufheben der bestehenden Busspur auf der Neuen Jonastrasse (Glärnischstrasse – Cityplatz)</li><li>— Neue unterirdische Parkierungsanlage beim Anschlussknoten Teuchelweiher als Ersatz für eine zentrale Parkierungsanlage im Zentrum Rapperswil. Durch diese Massnahme darf das Angebot an öffentlichen Abstellplätzen für den MIV nicht erhöht werden. Die Einhaltung vom Grundsatz gemäss der Massnahme MIV02 hat höchste Priorität.</li><li>— Reduktion P+R beim Bahnhof Rapperswil</li><li>— Neugestaltung Bahnhofplatz</li></ul>		

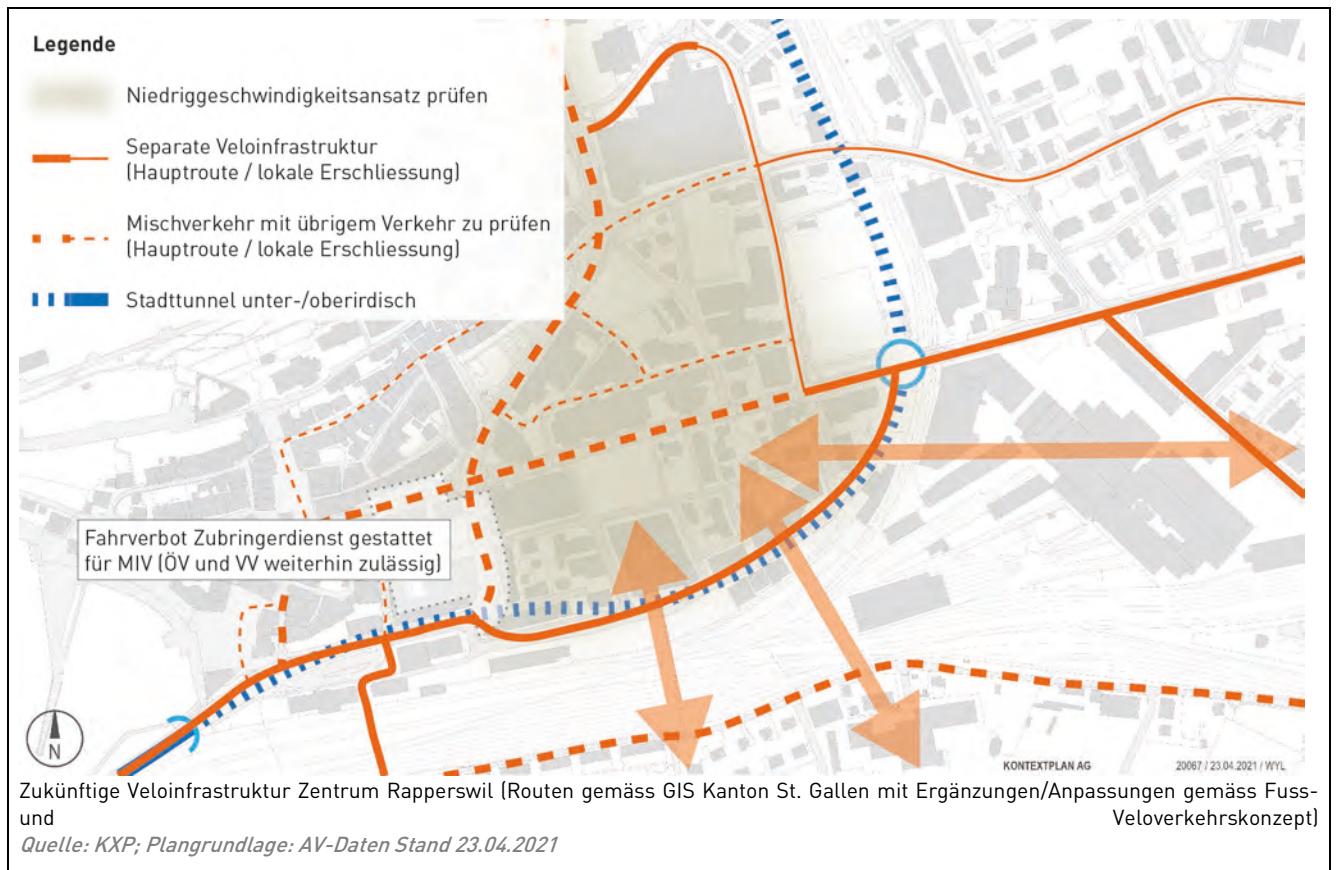


- Aufwertung Strassenräume (insbesondere Neue Jonastrasse vgl. bestehendes Projekt „Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse), damit ein attraktives, belebtes und zusammenhängendes Stadtzentrum entsteht
- Städtebauliche Integration des Tunnelportals Seedamm und des Anschlussknotens Teuchelweiher in den städtebaulichen Kontext

Im Rahmen der Massnahme GV06 wird für das Zentrum von Rapperswil kurz- bis mittelfristig ein Einbahnregime geprüft. Sollten die Ergebnisse dieser Überprüfung positiv ausfallen und die Umsetzung in der Praxis ein Erfolg sein, soll im Rahmen der Massnahme FlaMa01 geprüft werden, ob das Einbahnregime in Kombination mit dem Stadttunnel beibehalten werden kann.

### Skizzen / Plan:





### Variantenfächer „Prüfung Niedriggeschwindigkeitsansatz“:

Grundsätzlich gibt es drei Varianten, wie der Niedriggeschwindigkeitsansatz im Stadtzentrum von Rapperswil umgesetzt werden könnte.

#### Variante 1 – gesamte Fläche als Tempo-30-Zone ausweisen

Chancen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr durch die Temporeduktion.
- Erhöhung des Fahrflusses und Reduktion von Stop-and-go-Bewegungen durch das flächige Queren der zu Fuss Gehenden (keine Markierung von Fussgängerstreifen).
- Geringere Auswirkungen auf die Fahrzeit des ÖV als bei einer Begegnungszone, weil der ÖV gegenüber den zu Fuss Gehenden weiterhin vortrittsberechtigt ist.

Risiken:

- Keine Veränderung der Vortrittsituation (Fahrzeuge haben immer noch Vortritt gegenüber den zu Fuss Gehenden).

#### Variante 2 – gesamte Fläche als Begegnungszone ausweisen

Chancen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr durch die Temporeduktion.
- Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden (Koexistenz), wodurch die Sicherheit für die zu Fuss Gehenden zusätzlich erhöht wird.
- Zu Fuss Gehende und fahrzeugähnliche Geräte haben Vortritt.
- Mehr Möglichkeiten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Gestaltung des Strassenraumes, als bei einer Tempo-30-Zone.

Risiken:

- Es ist mit einem Fahrzeitverlust beim ÖV durch die Temporeduktion und den Vortrittsentzug zu rechnen.
- Möglicherweise wird der Verkehrsfluss für den Veloverkehr durch den Vortrittsentzug eingeschränkt.

#### Variante 3 – Mischform grundsätzlich Tempo-30-Zone, aber auf gewissen Abschnitten Begegnungszone



Chancen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr durch die Temporeduktion.
- Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden insbesondere in den Abschnitten der Begegnungszone (Koexistenz), wodurch die Sicherheit für die zu Fuss Gehenden zusätzlich erhöht wird.
- Erhöhung des Fahrflusses und Reduktion von Stop-and-go-Bewegungen durch das flächige Queren der zu Fuss Gehenden in den Abschnitten der Tempo-30-Zone (keine Markierung von Fussgängerstreifen).
- Geringere Auswirkungen auf den ÖV, weil die Abschnitte mit Begegnungszone in Abhängigkeit des ÖV gewählt werden können.

Risiken:

- Kein einheitliches Tempo- und Vortrittsregime. Es muss daher gut ersichtlich sein, welches Regime wo gilt.

**Variantenfächer „MIV-Führung im Bereich Sonnenhof“:**

Es gibt zwei Varianten, wie der MIV beziehungsweise die Verbindungsstrasse im Umfeld des Sonnenhofs geführt werden kann.

**Variante 1 – nördliche Umfahrung Sonnenhof**

Bei der nördlichen Umfahrung des Sonnenhofs quert die Verbindungsstrasse die Alte Jonastrasse und wird auf beiden Seiten des Knotens auf der Kniestrasse geführt. Diese Variante orientiert sich am Fuss- und Veloverkehrskonzept, welches für die Führung des Veloverkehrs diese Linienführung vorschlug. Voraussetzung dafür ist, dass die Kniestrasse auch nördlich der Alten Jonastrasse im Gegenverkehr befahrbar ist. Im Rahmen des GVK wurde die Machbarkeit dieser Verkehrsführung nicht geprüft und müsste im Anschluss erfolgen.

Chancen:

- Entlastung Knoten Stadthofplatz
- Gestaltungsspielraum beim Knoten Stadthofplatz für Aufwertungsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den Strassenraum

Risiken:

- Machbarkeit muss zuerst geprüft werden

**Variante 2 – via Stadthofplatz**

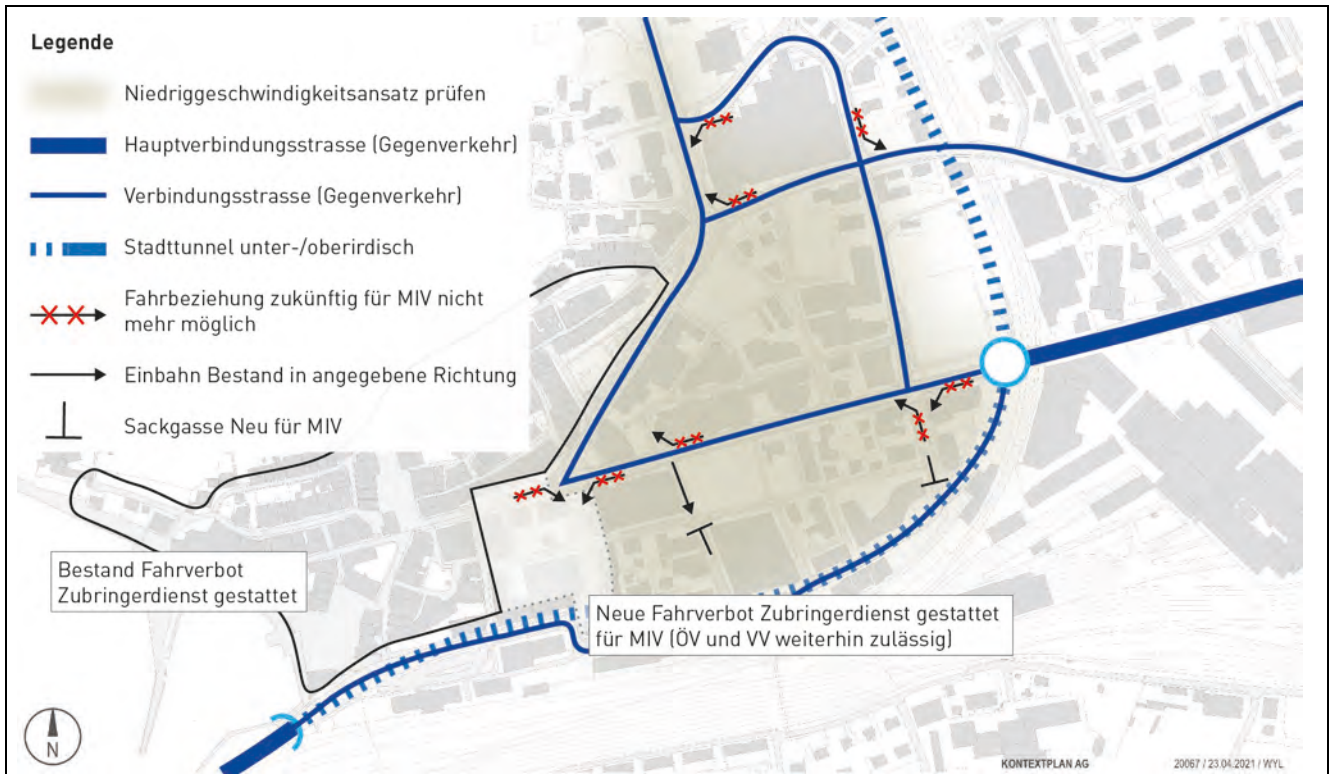
Bei der Variante 2 wird die Verbindungsstrasse weiterhin via den Stadthofplatz geführt.

Chancen:

- Umsetzung im Bestand möglich

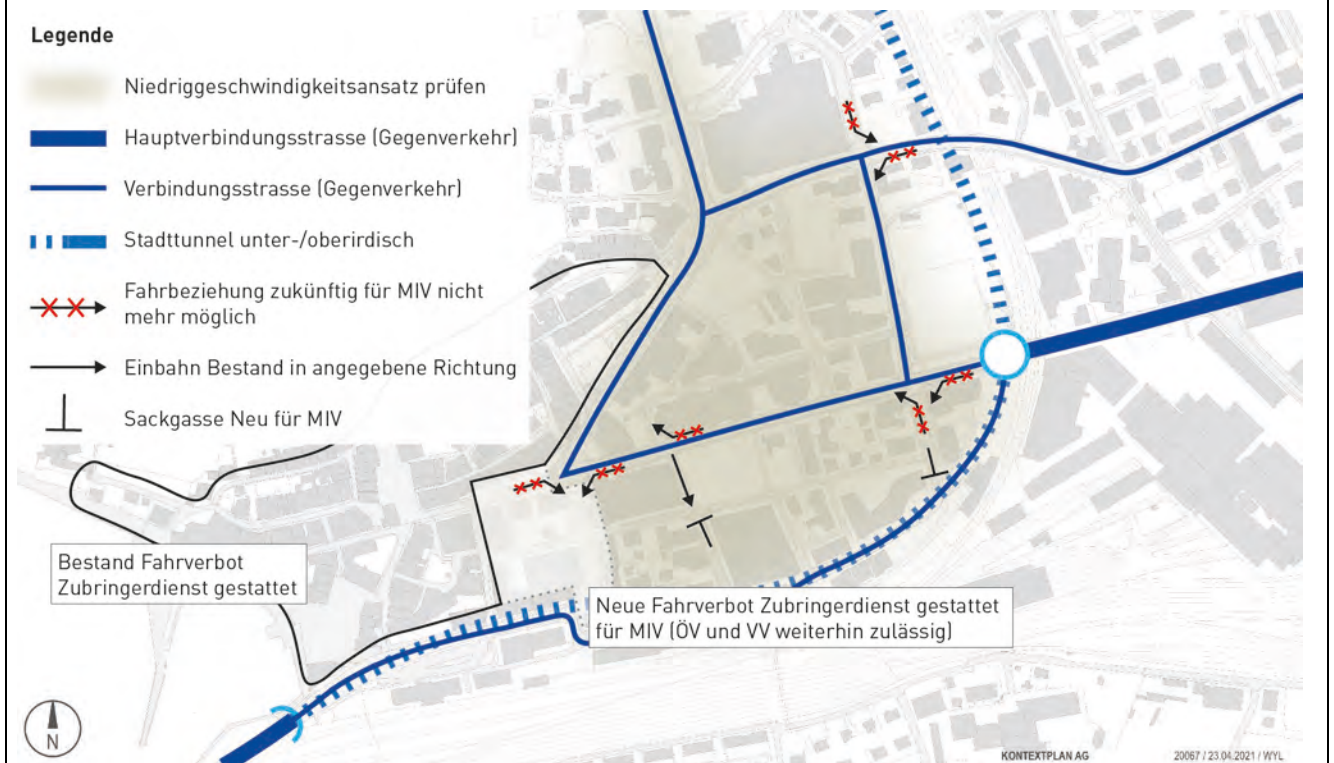
Risiken:

- Weiterhin hohes Verkehrsaufkommen beim Knoten Stadthofplatz
- Aufwertungsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und den Stadtraum in geringerem Umfang



Variante 1 neue Erschliessung MIV im Bereich Sonnenhof (Anlehnung an das Fuss- und Veloverkehrskonzept)

Quelle: KXP; Plangrundlage: AV-Daten Stand 23.04.2021



Variante 2 neue Erschliessung MIV im Bereich Sonnenhof

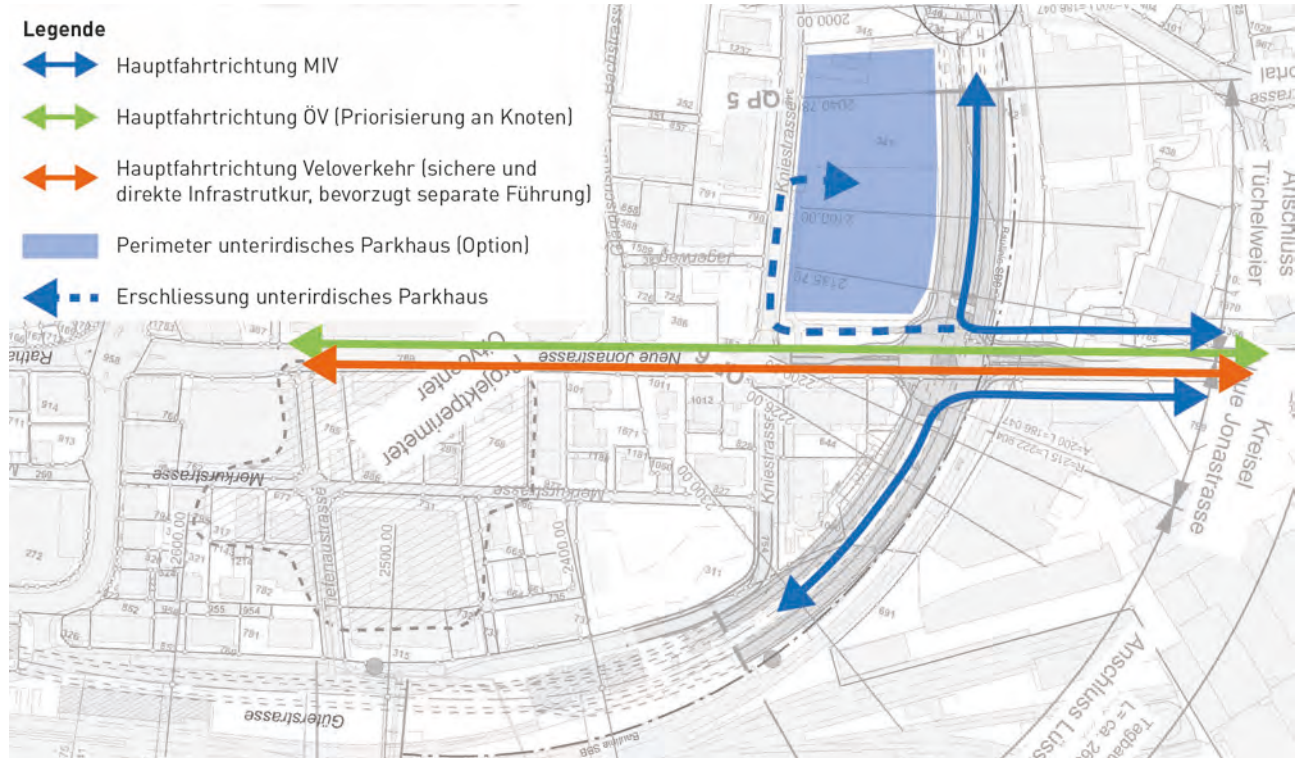
Quelle: KXP; Plangrundlage: AV-Daten Stand 23.04.2021

### Anschlussknoten Teuchelweiher:

Die städtebauliche Integration vom Anschlussknoten Teuchelweiher ist besonders wichtig, weil sich dieser mitten im Siedlungsgebiet befindet. Der Anschlussknoten muss aber auch hohe Anforderungen bezüglich der Infrastruktur erfüllen. Grund dafür ist, dass für den MIV, als auch den ÖV und den Fussverkehr wichtige



Verbindungen über diesen Knoten verlaufen. Die Richtung der Hauptströme unterscheidet sich jedoch, wodurch Konfliktsituationen entstehen können. Aus diesem Grund ist für alle Verkehrsteilnehmenden eine klar erkennbare und sichere Infrastruktur zu realisieren. In Bezug auf die Fahrplanstabilität und Attraktivität vom ÖV ist es wichtig, dass eine ÖV-Priorisierung integriert werden kann. Die Fuss- und Veloverkehrsführung muss klar erkennbar sowie sicher und direkt geführt werden.



#### Fahrbeziehungen Anschlussknoten Teuchelweiher

Quelle: KXP; Plangrundlage: Tiefbauamt Kanton St. Gallen (30. Juni 2017). *Mobilitätzzukunft. Machbarkeitsstudie Tunnellösung Variante Mitte*

#### Verkehrliche Wirkungsweise:

Durch den Stadttunnel wird der Verlagerungseffekt vom MIV verstärkt. Die frei werdenden Kapazitäten können zur Förderung vom ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr eingesetzt werden. Zudem profitiert auch der Strassenraum von einer Aufwertung.

#### Einschätzung der Akzeptanz:

Durch die zahlreichen positiven Auswirkungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV wird die Akzeptanz als hoch eingeschätzt.

#### Koordinationsbedarf:

- Verfahrenskoordination mit Projektierung Stadttunnel
- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ SR03: Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung
  - \_ GV03: Erhöhung der Verkehrssicherheit
  - \_ GV06: Prüfung Einbahnregime Zentrum Rapperswil
  - \_ MIV01: Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze
  - \_ FlaMa02: Zürcherstrasse (Stadthofplatz – Rütistrasse)
  - \_ FlaMa03: Rütistrasse (Holzwiesstrasse – Zürcherstrasse) und Holzwiesstrasse
  - \_ FlaMa04: Übergeordnete Verkehrslenkung



Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
Stadtraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	→	1	Umsteigen von MIV auf FV/WV/ÖV	↑
2	Hohe Aufenthaltsqualität	↑	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege		3	Förderung klimaneutraler Mobilität	○
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen	↑	4	Offen für zukünftige Entwicklungen	
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere	○	5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	○	Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen	○	1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	↑
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	○
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen	↑	Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit	○	1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	○
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	↑
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr	○	3	Entlastung vom Schwerverkehr	↑
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen	↑	4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	↑







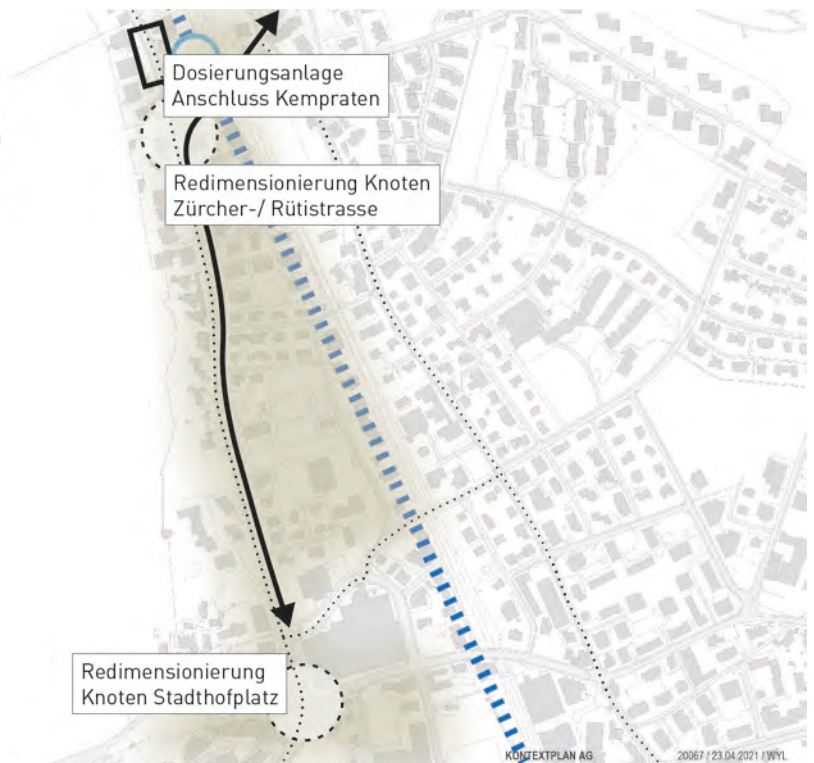
<b>Flankierende Massnahme</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>FlaMa02</b>	<b>Zürcherstrasse (Stadthofplatz – Rütistrasse)</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona, Kanton St. Gallen		<b>Szenario:</b> <input type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> In Abhängigkeit vom Stadttunnel		<b>Aufgabentyp:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Durch den Stadttunnel wird die Zürcherstrasse auf diesem Abschnitt stark vom MIV entlastet, wodurch Abbiegespuren reduziert werden können und folglich Flächen für die übrigen Verkehrsteilnehmenden und die Strassenraumgestaltung frei werden.		
<b>Ziel:</b> Die durch den Stadttunnel frei werdenden Flächen auf der Zürcherstrasse, werden für die Aufwertung des öffentlichen Raums und für einen Ausbau bzw. für Optimierungsmassnahmen beim Fuss- und Veloverkehr genutzt. Durch die Entlastung vom MIV könnte zudem geprüft werden, ob ein Teil des ÖV neu über die Zürcherstrasse geführt wird. Die Testplanung aus der OPR liefert zusätzlich die stadträumlichen Überlegungen. Für den Veloverkehr wird eine vom MIV getrennte Infrastruktur, welche die Funktion einer direkten Hauptroute erfüllt, angestrebt. In der langfristige Vision entwickelt sich die Zürcherstrasse zu einem attraktiven und belebten Strassenraum. Die detaillierte städtebauliche Entwicklung ist im Rahmen der OPR sowie der daraus resultierenden Testplanung zu konkretisieren.		
<b>Massnahmen:</b> Damit der Stadttunnel seine Wirkung entfalten kann und der Verkehr in diesen gelenkt wird, ist der Durchfahrts-widerstand mittels Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Zürcherstrasse sowie einer Dosierungsanlage beim Anschluss Kempraten zu erhöhen. Der Knoten Kempraten – Zürcherstrasse ist so zu gestalten, dass die Zürcherstrasse zur einmündenden Strasse wird, welcher der Vortritt entzogen wird, wodurch der MIV auf den Stadttunnel gelenkt wird.  Folgende FlaMa sind in einem BGK zu konkretisieren: <ul style="list-style-type: none"><li>— Reduktion von Abbiegespuren auf der Zürcherstrasse und am Knoten Zürcher-/Rütistrasse</li><li>— Reduktion Fahrstreifenbreite MIV bei tieferem Temporegime</li><li>— Redimensionierung Knoten Stadthofplatz und Rüti-/Zürcherstrasse</li><li>— Prüfung Niedriggeschwindigkeitsansatz auf der Zürcherstrasse</li><li>— Dosierungsanlage beim Anschluss Kempraten</li><li>— Aufwertung Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur (durchgehende und hochwertige Infrastruktur entlang von Hauptverbindungs- und Verbindungsstrassen)</li><li>— Prüfung alternative Linienführung für einzelne Buslinien über die Zürcherstrasse, damit die Kreuzstrasse vom ÖV entlastet werden kann</li><li>— Attraktive und belebte Strassenraumgestaltung mit Einbezug der östlichen Siedlungen entlang der Zürcherstrasse</li><li>— Städtebauliche Integration des Anschlussknotens Kempraten in den städtebaulichen Kontext</li></ul>		



## Skizzen / Plan:

### Legende

-  Niedriggeschwindigkeitsansatz prüfen
-  Alternative Linienführung Busse prüfen
-  Hochwertige Veloinfrastruktur entlang Hauptverbindungs-/ Verbindungsstr.
-  Stadttunnel unter-/oberirdisch



Räumlich verortbare Massnahmen FlaMa02 Zürcherstrasse (Stadthofplatz – Rütistrasse)

Quelle: KXP; Plangrundlage: AV-Daten Stand 23.04.2021

## Studie Strassenquerschnitt Zürcherstrasse:

Der Strassenquerschnitt im Bestand ist sehr symmetrisch und hat eine Breite von 13.00m. Im Detail sieht die Verteilung wie folgt aus: 2.00m FV | 1.50m VV | 6.00m MIV | 1.50m VV | 2.00m FV. Es ist anzumerken, dass die beiden Radstreifen am Knoten Stadthofplatz und Zürcher-/Rütistrasse zugunsten einer Abbiegespur aufgehoben werden.



## Bestehender Strassenquerschnitt Zürcherstrasse

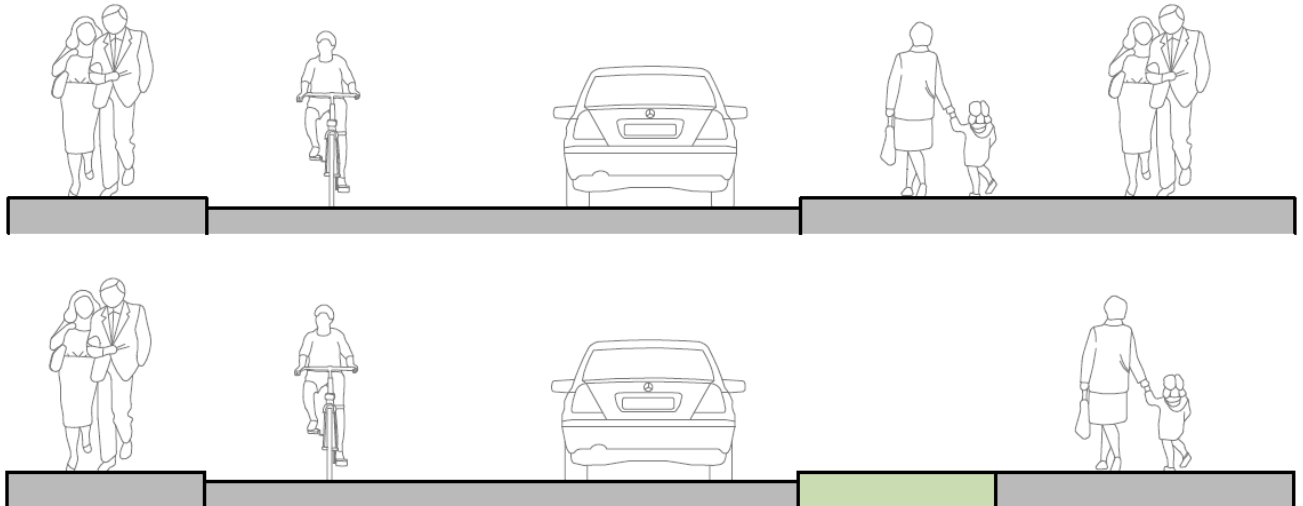
Quelle: KXP

Mit dem Stadttunnel wird gemäss Modellrechnungen der DWV neu ca. 5'000 Fahrzeuge pro Tag betragen, sofern der Anschluss Kempraten gebaut wird. Mit den zuvor erwähnten FlaMa wird der Verkehr auf den Stadttunnel gelenkt und die Zürcherstrasse kann entlastet und neu gestaltet werden. Aus verkehrlicher Sicht sind daher in Zukunft folgende Querschnitte auf der Zürcherstrasse denkbar:



### Variante 1 – Tempo 30

Sämtliche Abbiegespuren werden aufgehoben und es entsteht ein homogener Strassenraum. Der Veloverkehr wird bei Tempo 30 im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Auf der westlichen Strassenseite gibt es ein minimales Fussverkehrsangebot analog dem Bestand. Die gewonnene Fläche kommt auf der östlichen Strassenseite entweder dem Fussverkehr oder der Strassenbegrünung zugute. Folgende neuen Aufteilungen des Strassenquerschnittes sind denkbar:

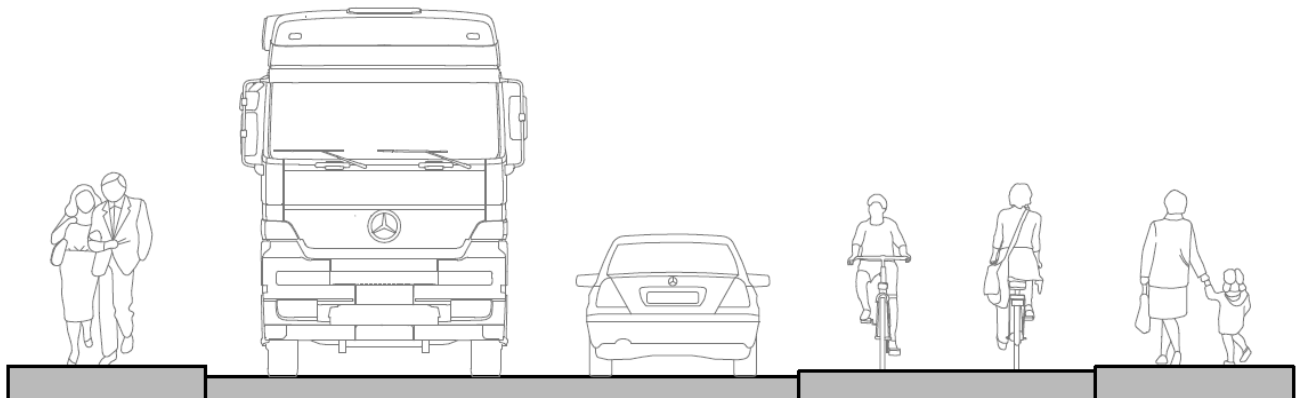


Zwei Varianten für eine neue Aufteilung des Strassenquerschnittes bei Tempo 30

Quelle: KXP

### Variante 2 – Zweirichtungsradweg östliche Strassenseite

Bei der Variante 2 werden alle Abbiegespuren aufgehoben, wodurch ein homogener Strassenraum entsteht. Auch bei dieser Variante wird empfohlen das Temporegime anzupassen, jedoch ist dies nicht zwingend notwendig. Auf der östlichen Seite wird der Veloverkehr auf einem separatem Zweirichtungsradweg geführt. Der neue Strassenquerschnitt könnte wie folgt aussehen:

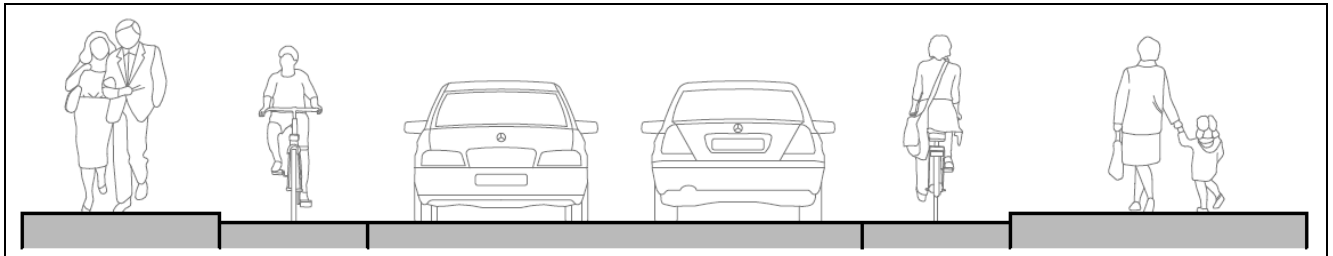


Aufteilung Strassenquerschnitt bei einem Zweirichtungsradweg

Quelle: KXP

### Variante 3 – Kernfahrbahn (nicht für Tempo 30 geeignet)

Falls ein Niedriggeschwindigkeitsregime in Zukunft nicht möglich ist und der Veloverkehr weiterhin richtungstrennt geführt werden soll, ist eine Kernfahrbahn eine weitere Lösung. Auch bei dieser Variante ist die Voraussetzung, dass alle Abbiegespuren aufgehoben werden. Zusätzlich kann auch für den Fussverkehr eine Verbesserung erzielt werden. Der Veloverkehr kann je nach Breite der Radstreifen unterschiedlich stark gefördert werden. Breitere Radstreifen führen tendenziell zu einer höheren Sicherheit sowohl objektiv als auch subjektiv. Die neue Aufteilung des Strassenquerschnittes könnte wie folgt aussehen:



**Aufteilung Strassenquerschnitt bei einer Kernfahrbahn**

Quelle: KXP

**Verkehrliche Wirkungsweise:**

Der MIV wird auf das übergeordnete Netz gelenkt und der Fuss- und Veloverkehrs gefördert. Zudem kann eine verbesserte Erschließungsqualität beim ÖV ermöglicht werden. Jedoch besteht die Gefahr von Ausweichverkehr auf Nebenachsen. Aus diesem Grund ist eine Temporeduktion in den Quartieren zwingend notwendig und spätestens mit der Realisierung des Stadttunnels auch umzusetzen.

**Einschätzung der Akzeptanz:**

Die Akzeptanz bei der Bevölkerung wird als hoch eingeschätzt.

**Koordinationsbedarf:**

- Verfahrenskoordination mit Projektierung Stadttunnel
- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ SR03: Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung
  - \_ GV03: Erhöhung der Verkehrssicherheit
  - \_ FlaMa01: Zentrum Rapperswil
  - \_ FlaMa03: Rütistrasse (Holzwiesstrasse – Zürcherstrasse) und Holzwiesstrasse
  - \_ FlaMa04: Übergeordnete Verkehrslenkung

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
Stadtraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen		1	Umsteigen von MIV auf FV/W/ÖV	↑
2	Hohe Aufenthaltsqualität	↑	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege		3	Förderung klimaneutraler Mobilität	○
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen	○	4	Offen für zukünftige Entwicklungen	
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere	○	5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	○	Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen	○	1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	↑
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	○
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen	↑	Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit	○	1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	○



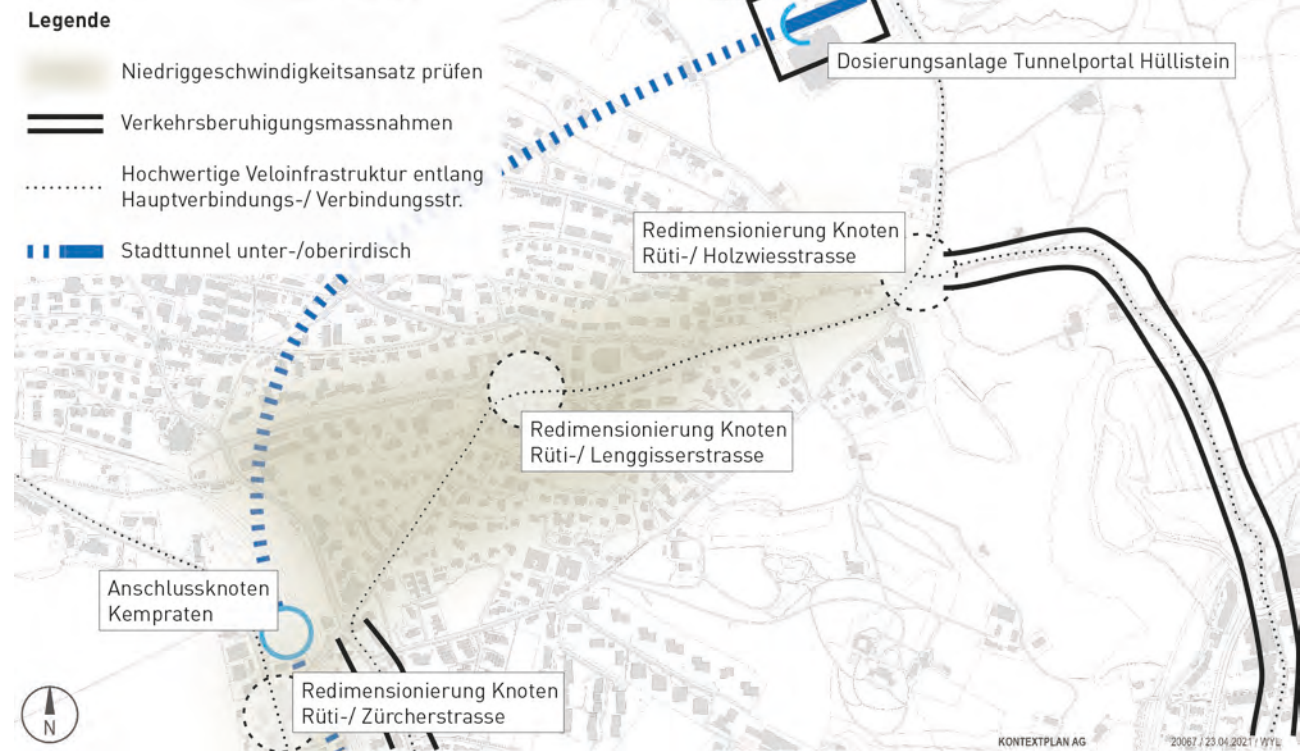
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	↑
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr	○	3	Entlastung vom Schwerverkehr	↑
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen	○	4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	↑



<b>Flankierende Massnahme</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>FlaMa03</b>	<b>Rütistrasse (Holzwiesstrasse-Zürcherstrasse) und Holzwiesstrasse</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona, Kanton St. Gallen		<b>Szenario:</b> <input type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> In Abhängigkeit vom Stadttunnel		<b>Aufgabentyp:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Durch den Stadttunnel wird die Rütistrasse auf diesem Abschnitt stark vom MIV entlastet, wodurch Abbiegespuren reduziert werden können und folglich Flächen für die übrigen Verkehrsteilnehmenden und die Strassenraumgestaltung frei werden. Weitere Flächen können bei einem tieferen Temporegime und einer daraus folgenden Reduktion der Fahrstreifenbreite gewonnen werden.		
<b>Ziel:</b> Die durch den Stadttunnel frei werdenden Flächen auf der Rütistrasse werden für die Aufwertung des öffentlichen Raums und für einen Ausbau bzw. Optimierungsmassnahmen beim Fuss- und Veloverkehr genutzt. Zusätzlich profitiert auch der ÖV von den entlasteten Strassen, welcher dadurch flüssiger vorankommt. Für den Veloverkehr wird eine vom MIV getrennte Infrastruktur (Radweg), welche die Funktion einer direkten und komfortablen Hauptroute erfüllt, angestrebt.		
<b>Massnahmen:</b> Damit der Stadttunnel seine Wirkung entfalten kann und der Verkehr in diesen gelenkt wird, ist der Durchfahrtswiderstand mittels Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Rütistrasse sowie einer Dosierungsanlage beim Tunnelportal Hüllistein zu erhöhen. Durch den Vortrittsentzug der Rütistrasse beim Tunnelportal Hüllistein wird der Verkehr zusätzlich in den Tunnel gelenkt und die Rütistrasse als untergeordnete und einmündende Strasse wahrgenommen.  Folgende FlaMa sind in einem BGK zu konkretisieren: <ul style="list-style-type: none"><li>— Reduktion von Abbiegespuren an allen Knoten</li><li>— Reduktion Fahrstreifenbreite MIV bei tieferem Temporegime</li><li>— Dosierungsanlage beim Tunnelportal Hüllistein</li><li>— Redimensionierung Knoten Rüti-/Kreuzstrasse, Rüti-/Lenggisserstrasse und Rüti-/Holzwiesstrasse</li><li>— Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Holzwiesstrasse, welche den Widerstand erhöhen und dadurch Schleichverkehr verhindern</li><li>— Tempo 30 bzw. zusätzliche Massnahmen zur Erhöhung des Widerstandes auf der Kreuzstrasse, um Ausweichverkehr in die Quartiere zu vermeiden. Bei Verkehrsberuhigungsmassnahmen ist darauf zu achten, dass der ÖV nicht beeinträchtigt wird.</li><li>— Aufwertung Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur (durchgehende und hochwertige Infrastruktur entlang von Hauptverbindungs- und Verbindungsstrassen)</li><li>— Aufwertung Strassenraum</li><li>— Landschaftliche Integration des Tunnelportals Hüllistein in den landschaftlichen Kontext</li></ul>		



### Skizzen / Plan:



Räumlich verortbare Massnahmen FlaMa03 Rütistrasse (Holzwiesstrasse-Zürcherstrasse) und der Holzwiesstrasse  
 Quelle: KXP; Plangrundlage: AV-Daten Stand 23.04.2021

### Verkehrliche Wirkungsweise:

Der MIV wird auf das übergeordnete Netz gelenkt und der Fuss- und Veloverkehrs gefördert. Jedoch besteht die Gefahr von Ausweichverkehr auf Nebenachsen. Aus diesem Grund ist eine Temporeduktion in den Quartieren zwingend notwendig und spätestens mit der Realisierung des Stadttunnels auch umzusetzen.

### Einschätzung der Akzeptanz:

Die Akzeptanz bei der Bevölkerung wird als hoch eingeschätzt.

### Koordinationsbedarf:

- Verfahrenskoordination mit Projektierung Stadttunnel
- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ SR03: Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung
  - \_ GV03: Erhöhung der Verkehrssicherheit
  - \_ FlaMa01: Zentrum Rapperswil
  - \_ FlaMa02: Zürcherstrasse (Stadthofplatz – Rütistrasse)
  - \_ FlaMa04: Übergeordnete Verkehrslenkung

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
Stadttraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen		1	Umsteigen von MIV auf FV/W/ÖV	○
2	Hohe Aufenthaltsqualität	○	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege		3	Förderung klimaneutraler Mobilität	○



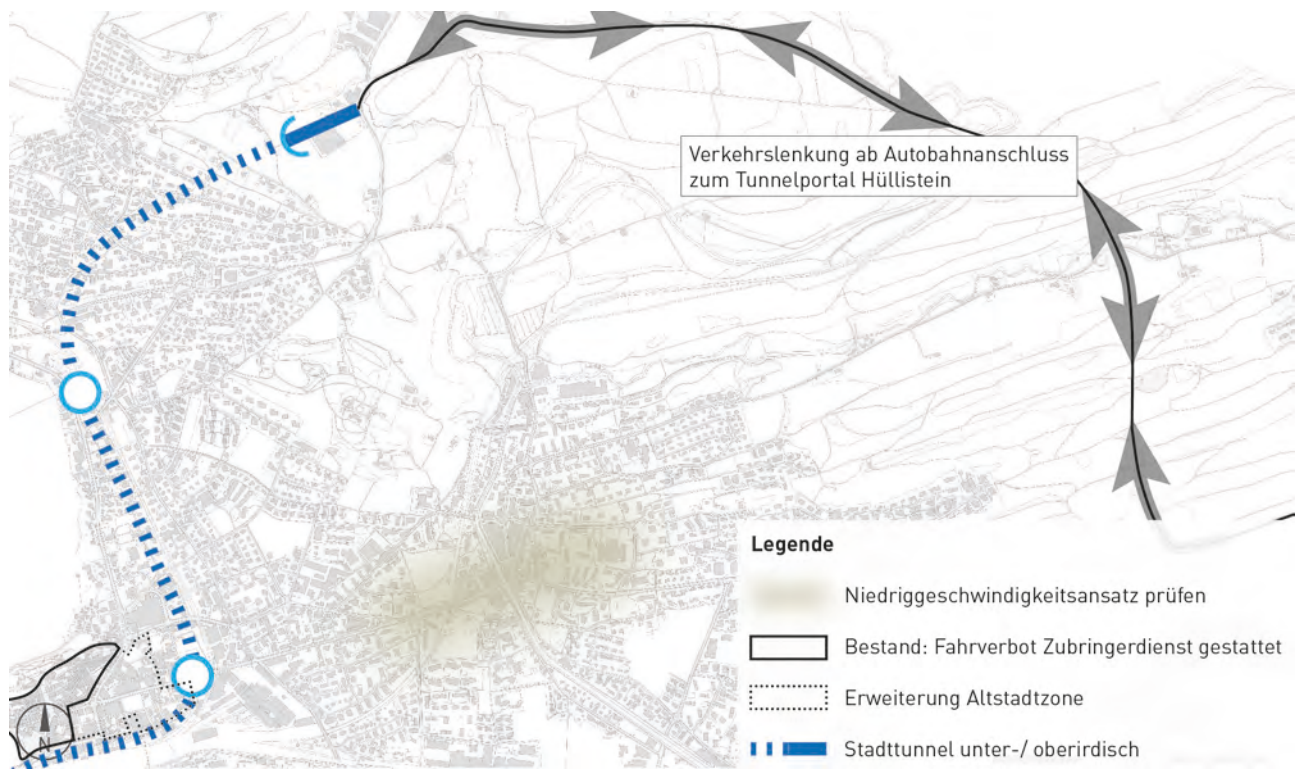
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen	↑	4	Offen für zukünftige Entwicklungen	
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere	○	5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	○	Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen		1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	↑
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	○
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen	○	Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit	○	1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	○
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	↑
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr	○	3	Entlastung vom Schwerverkehr	↑
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen	○	4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	↑



<b>Flankierende Massnahme</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>FlaMa04</b>	<b>Übergeordnete Verkehrslenkung</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> ASTRA / Kanton St. Gallen / Stadt Rapperswil-Jona		<b>Szenario:</b> <input type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> In Abhängigkeit vom Stadttunnel		<b>Aufgabentyp:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> Die St. Gallerstrasse / Neue Jonastrasse ist aus Osten kommend die direkte Achse ins Zentrum von Rapperswil und Jona und somit auch zum neuen Anschlussknoten Teuchelweiher vom Stadttunnel. Für die Ost-West-Beziehung ist es daher attraktiver durch das Stadtzentrum zu fahren bzw. in Zukunft beim Anschlussknoten Teuchelweiher in den Stadttunnel abzubiegen als über die Autobahn und den Anschluss Hüllistein in Richtung Seedamm oder Stäfa zu fahren.		
<b>Ziel:</b> Die Achse St. Gallerstrasse / Neue Jonastrasse übernimmt im Netz die Funktion einer Hauptverbindungsstrasse. Neben dem Binnenverkehr ist auch ein Teil des Ziel-Quellverkehrs über diese Achse abzuwickeln, hingegen der Durchgangsverkehr und auch der Zugang zum Stadttunnel hat über die Autobahn und den Anschluss Hüllistein zu erfolgen. Mit geeigneten übergeordneten Massnahmen ist der Verkehr daher auf den Autobahnanschluss Jona zu lenken. Wichtig ist, dass durch die übergeordnete Verkehrslenkung die übrigen Achsen im Siedlungsgebiet nicht mehrbelastet werden.		
<b>Massnahmen:</b> Damit der Stadttunnel seine Wirkung entfalten kann und der Verkehr in diesen gelenkt wird, ist einerseits der übergeordnete Verkehr mittels Signalisation zu lenken. Gleichzeitig muss dabei auch die Verkehrssteuerung (LSA) auf die übergeordnete Verkehrslenkung ausgerichtet werden. Andererseits ist der Durchfahrtswiderstand mittels Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der St. Gallerstrasse zu erhöhen.  Folgende FlaMa sind in einem BGK zu konkretisieren: <ul style="list-style-type: none"><li>— Die Signalisation auf der Nationalstrasse, dem Stadttunnel und der Rickenstrasse ist so anzupassen, dass der Verkehr über die vorgesehenen Achsen gelenkt wird</li><li>— Zur Widerstandserhöhung auf der Achse St. Gallerstrasse / Neue Jonastrasse sowie auf der Holzriesstrasse ist im Zentrum von Jona auf der St. Gallerstrasse ein Niedergeschwindigkeitsregime zu prüfen. Dabei ist eine gesamtheitliche Betrachtung inkl. der angrenzenden Gebiete notwendig, so dass Ausweichverkehr verhindert werden kann.</li></ul> Weitere Massnahmen sind zu prüfen, falls die geplanten Signalisationsänderungen und Temporeduktionen nicht den gewünschten Effekt erzielen.  Die übergeordnete Verkehrslenkung spielt auch während den Bauarbeiten des Stadttunnels eine zentrale Rolle. In dieser Zeit ist mit grösseren Verkehrseinschränkungen zu rechnen. Damit die negativen Auswirkungen sowohl für den MIV, die übrigen Verkehrsteilnehmenden als auch die Anwohnenden und Gewerbebetreibenden möglichst gemindert werden können, ist eine optimale Verkehrsführung je Bauphase wichtig. Die Ausarbeitung eines Konzepts, welches sowohl die Baustellenlogistik als auch die Führung des übrigen Verkehrs aufzeigt, ist während der Planungsphase zwingend notwendig.		



**Skizzen / Plan:**



Räumlich verortbare Massnahmen FlaMa04 übergeordnete Verkehrlenkung  
 Quelle: KXP; Plangrundlage: AV-Daten Stand 23.04.2021

**Verkehrliche Wirkungsweise:**

Der MIV-Durchgangsverkehr wird mit dieser Massnahme auf das übergeordnete Netz gelenkt. Dadurch verringert sich die Verkehrsbelastung im Zentrum von Rapperswil und Jona. Davon profitieren der Fuss- und Veloverkehr, aber auch der ÖV. Zudem wird mit dieser Massnahmen eine Verstetigung des Fahrflusses erwartet.

**Einschätzung der Akzeptanz:**

Die Akzeptanz wird hoch eingeschätzt.

**Koordinationsbedarf:**

- Verfahrenskoordination mit Projektierung Stadttunnel
- Inhaltliche Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit folgenden Massnahmen:
  - \_ SR03: Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung
  - \_ GV03: Erhöhung der Verkehrssicherheit
  - \_ FlaMa01: Zentrum Rapperswil
  - \_ FlaMa02: Zürcherstrasse (Stadthofplatz – Rütistrasse)
  - \_ FlaMa03: Rütistrasse (Holzwiesstrasse – Zürcherstrasse) und Holzwiesstrasse

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
Stadtraum			Gesamtverkehr		
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	○	1	Umsteigen von MIV auf FV/W/ÖV	
2	Hohe Aufenthaltsqualität	○	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln	
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege		3	Förderung klimaneutraler Mobilität	



4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen	○	4	Offen für zukünftige Entwicklungen	
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere	○	5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr	
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	○	Veloverkehr		
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen		1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen	
Fussverkehr			2	Erhöhung Schulwegsicherheit	
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen		Motorisierter Individualverkehr		
2	Erhöhung Schulwegsicherheit		1	Reduktion Anzahl Personen im MIV	
Öffentlicher Verkehr			2	Entlastung vom Durchgangsverkehr	↑
1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr		3	Entlastung vom Schwerverkehr	↑
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen	↑	4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	↑



<b>Weitere Massnahmen</b>		<b>Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040</b>
<b>Massnahmenblatt</b>	<b>WM01</b>	<b>Monitoring, Controlling und Kommunikation</b>
<b>Zuständigkeit / Trägerschaft:</b> Stadt Rapperswil-Jona		<b>Szenario:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ohne Stadttunnel <input checked="" type="checkbox"/> mit Stadttunnel
<b>Umsetzungshorizont:</b> laufend		<b>Aufgabentyp:</b> <input type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Ausgangslage / Problem:</b> In der Analyse hat sich gezeigt, dass die Umsetzung der Massnahmen aus der GVO 2003 unzureichend kontrolliert wurde. Dies soll für das GVK verbessert werden, indem ein systematisches Umsetzungs-Monitoring eingeführt wird. Um darüber hinaus auch die Wirkung der vorgängig beschriebenen Massnahmen auf das Verkehrsgeschehen zu prüfen, sind auch Datengrundlagen in Form von Verkehrszahlen und Indikatoren für einen Vorher-Nachher-Vergleich (Wirkungs-Controlling) erforderlich. Die Umsetzung des GVK muss zudem kommunikativ begleitet werden, damit die Bevölkerung über die Umsetzung der Massnahmen und allfällige strategische Anpassungen informiert ist und sich einbringen kann. Sowohl das systematische Umsetzungsmonitoring als auch das Wirkungs-Controlling sind dafür notwendige Grundlagen.		
<b>Ziele:</b> Das Umsetzungs-Monitoring soll folgenden Zielen dienen: <ul style="list-style-type: none"><li>— Kenntnis über den aktuellen Umsetzungsstand der Massnahmen</li><li>— Kenntnis der Massnahmen, deren Umsetzung in den nächsten Jahren ansteht</li><li>— Grundlage für die Abstimmung mit dem Umsetzungscontrolling der Agglo Obersee</li><li>— Grundlage für die Abstimmung mit der Planung und Projektierung von Ausbau-/Sanierungsprojekten</li></ul> Das Wirkungs-Controlling soll folgenden Zielen dienen: <ul style="list-style-type: none"><li>— Kenntnis über die aktuelle Situation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (pro Verkehrsmittel)</li><li>— Kennen der Wirkung der GVK-Massnahmen</li><li>— Frühzeitiges Erkennen von Entwicklungen und Trends</li><li>— Schaffung von Entscheidungsgrundlagen für das aktive Steuern der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung</li><li>— frühzeitiges Handeln zur Schaffung von Reserven für künftige Entwicklungen</li></ul> Die Kommunikation dient folgenden Zielen: <ul style="list-style-type: none"><li>— Information und bei Bedarf Dialog mit der Bevölkerung über den Stand der Umsetzung, über allfällige Weiterentwicklungen sowie wichtige Anpassungen des GVK</li><li>— Frühzeitiges Erkennen von Bedürfnissen und Sicherstellung einer angemessenen Berücksichtigung derselben</li></ul>		
<b>Massnahmen:</b> Das Monitoring und Controlling soll regelmässig durchgeführt werden: <ul style="list-style-type: none"><li>— Ein <u>Standbericht Umsetzungs-Monitoring</u> legt dem Stadtrat <u>jährlich</u> Rechenschaft ab, wie die Umsetzung der GVK-Massnahmen voranschreitet und welche Massnahmen in der nächsten Legislatur-Periode anstehen</li><li>— Ein <u>Zwischenbericht Wirkungs-Controlling</u> bildet <u>alle fünf Jahre und abgestimmt auf den Mikrozensus</u> den Stand der Entwicklungen ab. Zudem zeigt er auf, wo der Prozess in Bezug auf Siedlungs- und Verkehrsentwicklung steht und formuliert Prognosen über das Zusammenspiel von bestehenden / neuen Nutzungen und Belastung / Belastbarkeiten des Verkehrssystems. Der Zwischenbericht dient primär als internes Arbeitspapier, um verifizieren zu können, dass alles auf Kurs ist.</li><li>— Um zwei Jahre versetzt zum Zwischenbericht werden der Umsetzungsstand des GVK und die Daten alle fünf Jahre in einem <u>Bericht Raum- und Verkehrsentwicklung</u> aufbereitet. Neben dem Umsetzungsstand der GVK-Massnahmen und einer umfassenderen Erhebung der jeweils aktuellen Situation («Ist-</li></ul>		



Zustand») der Entwicklungen wird mit dieser Berichtsform vor allem das Erreichte dokumentiert und in Bezug auf die angestrebten Ziele gemäss GVK und OPR. Darauf basierend werden Handlungsempfehlungen für die weitere Entwicklung formuliert.

- Diese Berichte werden abgestimmt auf die Reporting-Prozesse der Agglo Obersee
- Für eine verbesserte Datengrundlage ist zu prüfen, ob die Mikrozensus-Erhebung in Rapperswil-Jona künftig verdichtet wird.

Zentral ist zudem, dass auch die Bevölkerung regelmässig über den aktuellen Stand des GVK und seine Wirkung informiert wird:

- In einer ersten Phase geschieht dies in der Kommunikation und Mitwirkung zum Masterplan. In dieser Phase erhält die Bevölkerung die Möglichkeit, sich zu den zentralen Inhalten des GVK zu äussern.
- Sobald das GVK definitiv beschlossen ist, resp. die Massnahmen aus dem GVK umgesetzt werden, ist es wichtig, dass die Bevölkerung über die Ergebnisse des Monitorings und Controllings und somit über den aktuellen Stand bezüglich der Umsetzung und der Wirkung der Massnahmen informiert wird.
  - Unter anderem soll dies im Rahmen der Berichte, welche alle fünf Jahre erstellt werden, geschehen. Diese Berichte sollen der Bevölkerung kommuniziert und für sie zugänglich gemacht werden.
  - Über wichtige Weichenstellungen und Anpassungen am GVK findet ein Dialog mit der Bevölkerung statt (Mitwirkung).
  - Projekte / Massnahmen aus dem GVK werden kommunikativ angemessen begleitet.

Mögliche wichtige Indikatoren für das Wirkungs-Controlling sind:

### **1. Arbeitsplatzentwicklung und allenfalls Bevölkerungsentwicklung**

- Einwohner-, Nutzungs-, Beschäftigungsdichte
- Bevölkerungsbewegungen
- Weitere soziologische Kriterien

### **2. Siedlungs- und Landschaftsentwicklung**

- Projekt- und Planungsdynamik (Areale in Planung, Projektierung, Umsetzung resp. fertiggestellt)
- Bautätigkeit
- Bauzonenverbrauch
- Entwicklung der Freiflächen (quantitativ und qualitativ)
- Grünflächenziffer, Anzahl Bäume usw.

### **3. Modal Split**

- Modal Split Gesamtverkehr stadtweit
- Modal Split bei Querschnitten auf dem Verkehrsnetz
- Modal Split bei Entwicklungsarealen

### **4. Motorisierter Individualverkehr**

- Verkehrsaufkommen MIV
- Knoten-Funktionalität
- Behinderungen / Reisezeit MIV
- CarSharing-Möglichkeiten
- Anteil autoreduzierter / autofreier Haushalte

### **5. Öffentlicher Verkehr**

- ÖV-Erschliessungsgüte
- Fahrgastaufkommen
- Reisezeit / Behinderungen ÖV

### **6. Veloverkehr**

- Aufkommen Veloverkehr
- Veloinfrastruktur (quantitativ und qualitativ)
- Befragung zur Zufriedenheit mit dem Angebot



### 7. Fussverkehr

- Aufkommen Fussverkehr
- Erhebungen von Verweilaktivitäten im öffentlichen Raum (Aufenthaltsqualität)
- Infrastruktur Fussverkehr (quantitativ und qualitativ)

### 8. Wirtschaft

- Investitionskosten (und Betriebskosten) der öffentlichen Hand
- Steuereinnahmen, weitere Erträge
- Weitere wirtschaftliche Kriterien

#### Verkehrliche Wirkungsweise:

Die Durchführung von Monitoring und Controlling an sich hat keine Auswirkung auf den Verkehr, sondern nur die daraus abgeleiteten Massnahmen.

#### Einschätzung der Akzeptanz:

Es handelt sich um die Grundvoraussetzung, um die Wirkung der Massnahmen zu prüfen. Das Monitoring und Controlling kann dazu beitragen, die Akzeptanz für die Umsetzung einzelner Massnahmen zu erhöhen – vor allem dann, wenn in der Kommunikation klar ersichtlich wird, dass die Massnahmen einem Gesamtkonzept entspringen und in Kombination eine positive Wirkung entfalten.

#### Koordinationsbedarf:

- Verfahrenskoordination mit OPR und Projektierung Stadttunnel
- Koordination mit Reporting Agglo Obersee
- Evtl. Koordination mit Datengrundlagen für Verkehrsmodell Obersee

### Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket

Stadttraum		Gesamtverkehr	
1	Erreichbarkeit der Einrichtungen	1	Umsteigen von MIV auf FV/WV/ÖV
2	Hohe Aufenthaltsqualität	2	Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln
3	Siedlungsentwicklung der kurzen Wege	3	Förderung klimaneutraler Mobilität
4	Reduktion Trennwirkung Hauptachsen / Gleisanlagen	4	Offen für zukünftige Entwicklungen
5	Reduktion Schleichverkehr Quartiere	5	Sicherstellung Abwicklung Wirtschaftsverkehr
6	Reduktion Lärm-/Luftbelastungen	Veloverkehr	
7	Gezielte Nutzung der Bodenressourcen	1	Erhöhung Anzahl velonutzende Personen
Fussverkehr		2	Erhöhung Schulwegsicherheit
1	Erhöhung Anzahl Personen zu Fuss gehen	Motorisierter Individualverkehr	
2	Erhöhung Schulwegsicherheit	1	Reduktion Anzahl Personen im MIV
Öffentlicher Verkehr		2	Entlastung vom Durchgangsverkehr



1	Erhöhung Anzahl Personen im öffentlichen Verkehr		3	Entlastung vom Schwerverkehr	
2	Verbesserung Fahrplanstabilität und Umsteigebeziehungen		4	Verflüssigung MIV im innerstädtischen Bereich	



## 9. Szenario Umsetzung GVK ohne Stadttunnel

Die Grundannahme des GVK ist, dass es langfristig einen unterirdischen Stadttunnel in Rapperswil-Jona geben wird. Unter dieser Annahme wurden alle Massnahmen entwickelt. Jedoch ist es so, dass das Vorhaben «unterirdischer Stadttunnel» bereits eine lange Planungsgeschichte hat. Unter anderem hat die Stimmbevölkerung im Jahr 2011 eine erste Lösung für einen solchen Stadttunnel an der Urne abgelehnt. Dies soll sich mit dem ganzheitlichen Planungsansatz, wie er mit dem vorliegenden GVK und der Abstimmung mit der OPR verfolgt wird, nicht noch einmal wiederholen, kann jedoch auch nicht ausgeschlossen werden. Damit die Ziele des GVK im Falle einer erneuten Ablehnung des Stadttunnels dennoch erreicht werden können, wird in diesem Kapitel aufgezeigt, welche Massnahmen unabhängig vom Stadttunnel und welche Massnahmen nicht resp. nur in angepasster Form umgesetzt werden können.

Diverse Massnahmen sind grundsätzlich unabhängig vom Stadttunnel umsetzbar. Die Wirkung dieser Massnahmen fiele ohne Stadttunnel jedoch deutlich geringer aus. Zudem wären die Gestaltungsspielräume aufgrund des weiterhin hohen MIV-Verkehrsaufkommens gering, sodass in vielen Fällen aufgrund der mangelnden Platzverhältnisse nur Minimallösungen möglich wären. Mit Minimallösungen könnte jedoch keine effektive Attraktivitätssteigerung für den Stadtraum, den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden. Gesamtheitliche Lösungen könnten weitestgehend nur mit Landerwerb und damit Eingriffen in die privaten Vorzonen ermöglicht werden. Weiter könnten insbesondere auch die städtebaulichen Herausforderungen ohne Stadttunnel nicht gelöst werden. Alternativ müssten diese Massnahmen verschärft werden, um eine zusätzliche Veränderung beim Verkehrsaufkommen und dem Mobilitätsverhalten zu erzielen (vgl. Kapitel 9.5). Dennoch könnte mit vielen Massnahmen bereits einen Beitrag an die Zielerreichung geleistet werden und es könnten teilweise auch Verbesserungen für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr erzielt werden.

Die grössten Auswirkungen hätte eine erneute Ablehnung des Stadttunnels auf die vier FlaMa. Diese stehen in grosser Abhängigkeit zum Stadttunnel. Zum einen handelt es sich um Massnahmen, welche eine verstärkende Wirkung haben und dafür sorgen, dass der Stadttunnel auch effektiv genutzt wird und seine Wirkung erzielen kann. Zum anderen beinhalten die FlaMa auch diverse Aufwertungsmassnahmen, welche erst durch die Verkehrsverlagerung mit dem Stadttunnel möglich werden. Der ohne Stadttunnel verbleibende Handlungsspielraum bei den FlaMa wird im Folgenden beschrieben.

### 9.1 FlaMa01: Zentrum Rapperswil

---

Auch ohne Stadttunnel sollte geprüft werden, ob die Güter- und Kniestrasse so ausgebaut werden könnten, dass diese im Gegenverkehr befahrbar wären. Ziel wäre, dass ein Grossteil des MIV-Durchgangsverkehrs auf diese beiden Strassen verlagert werden könnte. Somit könnte auch ohne Stadttunnel das Zentrum von Rapperswil (Untere/Obere Bahnhofstrasse und Neue



Jonastrasse ab Kniestrasse) teilweise vom MIV-Durchgangsverkehr entlastet werden. Die geplanten Massnahmen vom FlaMa01 wären daher grundsätzlich umsetzbar, wenn auch in geringerem Umfang und mit geringerer Wirkung. Auch ohne Stadttunnel könnte die Altstadtzone ausgedehnt und der Niedriggeschwindigkeitsansatz geprüft werden. Möglicherweise wäre auch eine Redimensionierung des Knotens Cityplatz möglich, dies müsste jedoch noch abschliessend geprüft werden. Bei all diesen Massnahmen stände die Verbesserung der Fahrplanstabilität beim ÖV sowie eine durchgehende und sichere Veloverkehrsinfrastruktur im Vordergrund. Die städtebaulichen Herausforderungen könnten ohne Stadttunnel jedoch nicht gelöst werden und auch die Aufwertungsmassnahmen im öffentlichen Raum wären nur punktuell umsetzbar.

Ohne Stadttunnel würde die MIV-Verkehrsbelastung auf der Güter- und Kniestrasse sehr stark zunehmen. Ein Ausbau dieser Achsen wäre unumgänglich und wurde im Rahmen der «Mobilitätszukunft» bereits ansatzweise geprüft. Bei einem Ausbau wäre darauf zu achten, dass das zukünftig hohe MIV-Verkehrsaufkommen möglichst verträglich abgewickelt werden könnte. Auf eine separate Veloinfrastruktur müsste verzichtet werden und es bräuchte daher Alternativen. Diese sollten im Rahmen der Projektierung geprüft werden. Damit die zahlreichen Abbiegebeziehungen den Verkehrsfluss nicht zu stark behindern, sollte der Einsatz von einem durchgängiger Mehrzweckstreifen geprüft werden.

Mit einer teilweisen Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs auf die Güter- und Kniestrasse würde auch die Alte Jonastrasse im Abschnitt Kniestrasse-Stadthofplatz zukünftig stärker belastet. Zudem bestände die Gefahr, dass die Alte Jonastrasse als Alternativroute zur Neuen Jonastrasse genutzt würde, insbesondere wenn der Quelle-/Zielort entlang der Zürcherstrasse oder weiter nördlich liegt. Wobei dies auch heute schon möglich wäre. Insbesondere diese Alternativroute würde in Konflikt mit dem Fuss- und Veloverkehr stehen, welcher zukünftig auf dieser Achse gefördert werden sollte (BGK Alte Jonastrasse, Massnahme FV02). Wichtig wäre, dass dem Fuss- und Veloverkehr auf der Alten Jonastrasse eine durchgehende und sichere Infrastruktur unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens des MIV zur Verfügung gestellt werden könnte.

Eine Alternative zum Ausbau der Güter- und Kniestrasse wäre die Einführung eines Einbahnregimes im Zentrum von Rapperswil (analog Massnahme GV06). Dieses müsste aber ohnehin zuerst geprüft und getestet werden. Zudem könnten auch mit dieser Lösung die oben genannten Probleme nicht vollständig gelöst werden. Tendenziell könnte es sogar so sein, dass damit das Zentrum von Rapperswil stärker vom MIV belastet werden würde und somit noch weniger Gestaltungsspielräume vorhanden wären, als wenn man die Güter- und Kniestrasse ausbaute.

## **9.2 FlaMa02: Zürcherstrasse (Stadthofplatz – Rütistrasse)**

---

Ohne Stadttunnel würde die Zürcherstrasse in Zukunft weiterhin ein hohes MIV-Verkehrsaufkommen aufweisen. Daher wäre keine alternative Flächenverteilung zugunsten des übrigen Verkehrs möglich. Wichtig für die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs wäre, dass das beidseitige Trottoir sowie der beidseitige Radstreifen mindestens in ihrer heutigen Form erhalten blieben.



Es könnte zudem geprüft werden, ob die Vorsortierungsstreifen vom MIV zugunsten einer durchgängigen Veloverkehrsinfrastruktur aufgehoben werden könnten.

Der Niedriggeschwindigkeitsansatz könnte trotzdem geprüft werden. Durch ein tieferes Temporegime könnte die Verkehrssicherheit von allen Verkehrsteilnehmenden erhöht und der Verkehrsfluss verstetigt werden. Zudem könnten aufgrund der tieferen Geschwindigkeit die Fahrbahnbreiten vom MIV reduziert werden. Die gewonnene Fläche könnte zugunsten des Fussverkehrs, aber auch der Strassenraumgestaltung genutzt werden. Wichtig wäre, dass auch bei einem tieferen Geschwindigkeitsregime für den Veloverkehr ein Angebot bestehen bleiben würde. Sollte aufgrund des Regimes auf Radstreifen verzichtet werden, wären beidseitig überbreite Fahrspuren (4.50 m) auszubilden.

### **9.3 FlaMa03: Rütistrasse (Holzwiesstrasse – Zürcherstrasse) und Holzwiesstrasse**

---

Die Rütistrasse würde ohne Stadttunnel weiterhin ein hohes MIV-Verkehrsaufkommen aufweisen. Aus diesem Grund wäre auch hier eine alternative Flächenverteilung zugunsten der übrigen Verkehrsteilnehmenden nicht möglich. Die einzige Lösung wäre die Prüfung des Niedriggeschwindigkeitsansatzes. Es sollte geprüft werden, ob durch das tiefere Geschwindigkeitsregime die Fahrbahnbreiten reduziert werden könnten. Ziel wäre, dass der Veloverkehr beidseitig separat auf einem Radstreifen geführt werden könnte. Im Bestand gibt es grösstenteils ein beidseitiges Trottoir, auf welchem das Radfahren gestattet ist. Aus Verkehrssicherheitsgründen wird diese Führungsform jedoch nicht empfohlen. Das beidseitige Trottoir für den Fussverkehr ist aber zwingend zu erhalten.

Auf der Holzwiesstrasse wären Verkehrsberuhigungsmassnahmen resp. weiterführende Massnahmen, welche den Durchgangsverkehr unterbinden, auch ohne Stadttunnel zu prüfen.

### **9.4 FlaMa04: Übergeordnete Verkehrslenkung**

---

Ohne Stadttunnel bräuchte es die Signalisationsmassnahme gemäss FlaMa04 nicht. Der Niedriggeschwindigkeitsansatz auf der Neuen Jonastrasse im Zentrum von Jona sollte aber auch ohne Stadttunnel geprüft werden. Das tiefere Geschwindigkeitsregime würde dazu führen, dass der Verkehrsfluss verstetigt und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende erhöht werden könnte.



## 9.5 Verschärfung der weiteren Massnahmen

---

Ohne Stadttunnel wären die Gestaltungsspielräume für die Optimierung von Stadtraum und Verkehr aufgrund des weiterhin hohen MIV-Verkehrsaufkommens gering. Damit das Verkehrsaufkommen auch ohne Stadttunnel noch stärker beeinflusst werden könnte, sind Verschärfungen bei den anderen Massnahmen zu prüfen. Bei folgenden Massnahmen wären folgende Verschärfungen denkbar:

- **SR03: Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung in Rapperswil**  
Für Entwicklungen wird eine noch bessere Erschliessungsgüte (ÖV-Güteklasse) des ÖV vorausgesetzt.
- **GV02: Einführung von Mobilitätsmanagement**  
Die Richtwerte für das Erstellen von Mobilitätskonzepten werden verschärft und zusätzlich sollen die nachhaltigen Mobilitätsformen stärker gefördert werden.
- **GV03: Erhöhung der Verkehrssicherheit**  
In Absprache mit dem Kanton St. Gallen ist zu prüfen, ob der Niedriggeschwindigkeitsansatz auch auf weiteren Kantonsstrassen (ergänzend zur Neuen Jonastrasse / St. Gallerstrasse) zur Anwendung kommen soll.
- **MIV01: Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze**  
Das Angebot an öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten soll reduziert und eine zusätzliche Erhöhung der Gebühren geprüft werden.
- **MIV02: Überarbeitung Parkierungsreglement für Rapperswil und Jona**  
Eine weitere Verschärfung des Grenzwerts für die Erstellung von Abstellplätzen soll geprüft werden.



## 10. Wirkung der Massnahmen auf die Verkehrsentwicklung 2040

Im Kapitel 5.3 wurde die Verkehrsentwicklung für den Trendzustand 2040 bereits aufgezeigt. In diesem Szenario wurde jedoch von einem gleichbleibenden Modalsplit ohne Veränderungen beim Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ausgegangen. Das umfassende Massnahmenkonzept, welches im vorliegenden GVK erarbeitet wurde, hat jedoch Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, der Beschäftigten, den Besuchenden, etc. Aus diesem Grund wird in diesem Kapitel die Verkehrsentwicklung für den Trendzustand 2040 erneut dargelegt, diesmal jedoch inkl. der Berücksichtigung der Wirkung der einzelnen Massnahmen.

Die Wirkung der Massnahmen auf die Verkehrsmittelwahl wurde auf Basis von Erfahrungswerten abgeschätzt. Dazu wurde für jede Massnahme die Veränderung je Verkehrsträger (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) beurteilt (in Prozentpunkten) und dabei unterschieden nach Bestand oder Entwicklung. Anschliessend wurde definiert in welchen Zellen (vgl. Abbildung 44) die Massnahme eine Wirkung erzielt und dabei gegebenenfalls unterschieden nach urbanen und ländlichen Zellen (vgl. Anhang 3).

---

### Methodik

### 10.1 Wirkung GVK-Massnahmen auf die Verkehrsentwicklung 2040

---

Das GVK basiert auf der Annahme, dass der Stadttunnel umgesetzt wird. Mit dem Stadttunnel wird eine grosse Infrastrukturmassnahme für den MIV realisiert, welche theoretisch zu einer Attraktivitätssteigerung des MIV führen kann. Damit dies nicht passiert, ist es deshalb zentral, dass die flankierenden Massnahmen umgesetzt werden, damit auf den entlasteten Strassen zugunsten der anderen Verkehrsmittel eine Aufwertung erfolgen kann. Vereinfacht gesagt wird dem MIV die zusätzliche Fläche, welche er mit dem Stadttunnel erhält, auf den bestehenden Achsen in Rapperswil-Jona «reduziert».

---

### Mehr MIV-Infrastruktur ≠ mehr Verkehr

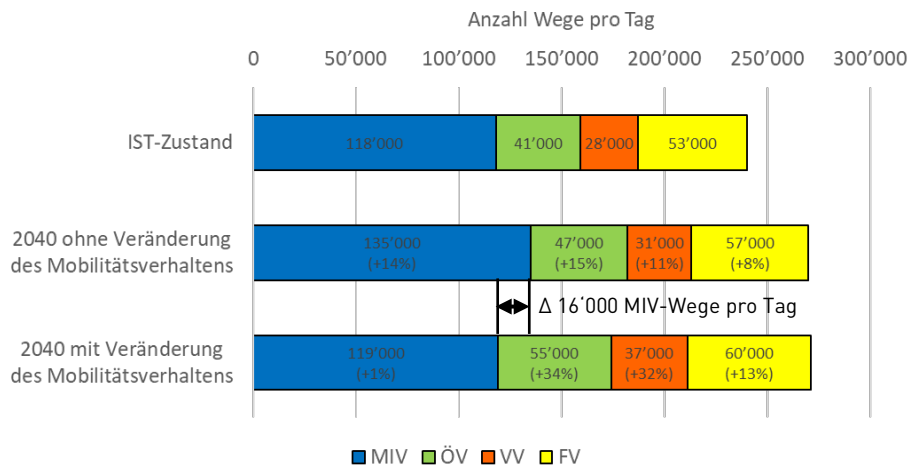
Es wird angenommen, dass sich die Zunahme des Gesamtverkehrs (Anzahl Wege pro Tag über alle Verkehrsmittel und im Quell-/Ziel- und Binnenverkehr von Rapperswil-Jona) mit den GVK-Massnahmen nicht verändert und analog zum Kapitel 5.3 weiterhin 13% beträgt. Die Zunahme des Gesamtverkehrsvolumens ist somit abhängig von der Siedlungsentwicklung und nicht von den GVK-Massnahmen. Die GVK-Massnahmen sowie weitere übergeordnete Massnahmen haben jedoch einen Einfluss auf die Verteilung dieser Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel. Das veränderte Mobilitätsverhalten (ausgelöst durch die GVK-Massnahmen) führt dazu, dass beim MIV 16'000 Wege pro Tag gegenüber dem Trendzustand 2040 ohne Veränderungen beim Mobilitätsverhalten reduziert werden können. Dadurch wachsen die MIV-Wege pro Tag gegenüber heute um geringe 1%. Dies entspricht grundsätzlich eine Plafonierung des MIV<sup>8</sup>.

---

### Entwicklung Gesamtverkehrsvolumen

---

<sup>8</sup> Die „Verkehrsmenge in Wege“ kann nicht mit der „Verkehrsmenge in Fahrzeugen“ gleichgesetzt werden. 16'000 MIV-Wege bedeutet, dass so viele Personen einen Weg mit dem MIV absolvieren. Pro Fahrzeug können sich aber mehrere Personen befinden, daher ist die „Verkehrsmenge in Fahrzeugen resp. die MIV-Fahrten“ geringer als die „Verkehrsmenge in Wegen“.

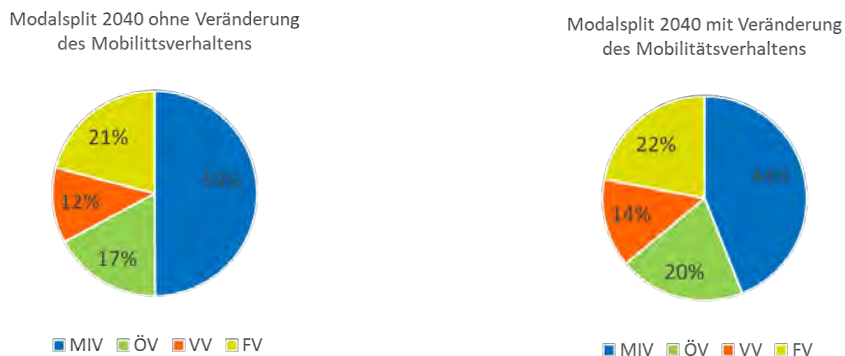


**Abbildung 63: Entwicklung Verkehrsaufkommen Anzahl Wege pro Tag DWV 2040**

*\*Die Bezugsgrösse für die prozentuale Veränderung beim Trendzustand 2040 ist die Anzahl der Wege auf das jeweilige Verkehrsmittel im Ist-Zustand*

Die aufgezeigte Veränderung in Bezug auf die Anzahl Wege pro Tag je Verkehrsmittel spiegeln sich auch im Modalsplit. Gegenüber dem Trendzustand 2040 ohne Veränderungen beim Mobilitätsverhalten kann der Modalsplit-Anteil des MIV um sechs Prozentpunkte reduziert werden. Im Gegenzug nehmen die Modalsplit-Anteile des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV um folgende Prozentpunkte zu: Fussverkehr +1 Prozentpunkt, Veloverkehr +2 Prozentpunkte, ÖV +3 Prozentpunkte.

### Veränderungen Modalsplit



**Abbildung 64: Modalsplit 2040 ohne Veränderung des Mobilitätsverhaltens (links) und mit Veränderung des Mobilitätsverhaltens (rechts)**

*\*Basis Modalsplit: Anzahl Wege pro Tag*

Wie zu Beginn dieses Kapitels bereits erläutert, wird mit den GVK-Massnahmen fast eine Plafonierung des MIV im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr (ohne Durchgangsverkehr) erzielt. Damit der MIV in absoluten Zahlen plafoniert werden kann, müssten noch weitere 1'000 MIV-Wege pro Tag auf die übrigen Verkehrsmittel verlagert werden. Diese Verlagerung hat aufgrund des geringen Unterschieds jedoch nur einen geringen Einfluss auf den Modalsplit, welcher mit den gerundeten Werten nicht ersichtlich ist.

### Plafonierung MIV

Die Entwicklung innerhalb der Teilgebiete unterscheidet sich je nach Verkehrsmittel. Die Verkehrsmittelwahl wird durch den Nutzungsmix in einem Teilgebiet und seiner Lage bestimmt. Daraus resultiert bspw. in einem Teilgebiet eine deutliche Zunahme von MIV-Fahrten und in einem anderen wird eine überproportionale Zunahme des Veloverkehrs prognostiziert. Nachfolgend sind für jedes Verkehrsmittel die Gebiete mit der stärksten Verkehrsentwicklung dargestellt, wenn die GVK-Massnahmen vollständig umgesetzt werden.

### Entwicklung innerhalb der Teilgebiete



Das Teilgebiet L3 Blumenau/Schachen generiert im Jahr 2040 mit Veränderungen beim Mobilitätsverhalten die meisten zusätzlich zurückgelegten Wege beim MIV (+2'200 Wege pro Tag). Dies entspricht einer Zunahme von 57%. Grund dafür ist die erwartete Ansiedlung von MIV-intensiven Nutzungen. Ohne Veränderung des Mobilitätsverhaltens würde die Zunahme jedoch noch weitere 1'240 MIV-Fahrten pro Tag betragen. Somit haben die GVK-Massnahmen bereits einen relevanten Einfluss. Insbesondere der Ausbau des Bahnhofs Blumenau, die Stärkung der Ost-West-Verbindung und die Einführung von Mobilitätskonzepten für Entwicklungen haben einen Einfluss. Im Rahmen der OPR sollen zusätzliche Verschärfungen der Massnahmen geprüft werden, um die MIV-Zunahme weiter zu reduzieren und so eine Überlastung der Anschlussknoten an die St. Gallerstrasse (z.B. Knoten Feldlistrasse) zu verhindern.

#### Stärkste Zunahme MIV

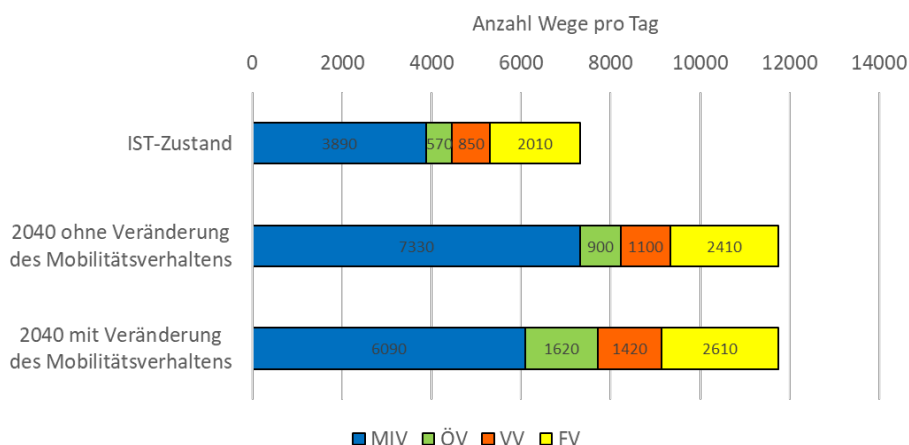


Abbildung 65: Verkehrsentwicklung Teilgebiet L3 Blumenau/Schachen mit Veränderung des Mobilitätsverhaltens

Im Teilgebiet J Altstadt/Neustadt tritt die stärkste MIV-Abnahme (Anzahl Wege pro Tag) in absoluten Zahlen auf. In diesem Teilgebiet können 2'120 MIV-Wege pro Tag bis im Jahr 2040 reduziert werden, was eine Abnahme von 11% bedeutet. Gleichzeitig tritt in diesem Teilgebiet das stärkste Fuss- und Veloverkehrswachstum auf (+1'680 VV-Wege pro Tag, +1'400 FV-Wege pro Tag). Grund für diese positiven Veränderungen sind die geringen Entwicklungen sowie die Summe der Wirkung aller übrigen Massnahmen. Insbesondere die Aufwertungsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den Strassenraum inkl. Neue Jonastrasse und die Parkplatzbewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze haben einen Einfluss.

#### Stärkste Abnahme MIV

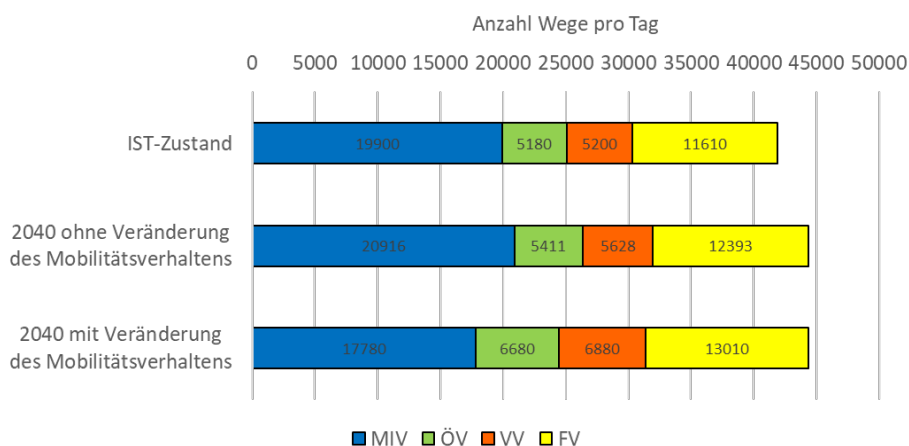


Abbildung 66: Verkehrsentwicklung Teilgebiet J Altstadt/Neustadt mit Veränderung des Mobilitätsverhaltens



Die Mengenmässig grösste Veränderung der ÖV-Wege wird im Teilgebiet K1 HSR/Kinderzoo erwartet. Hier werden bis 2040 ungefähr 2'780 zusätzliche Wege mit dem ÖV zurückgelegt, was einer Zunahme von 19% bedeutet. Einen grossen Einfluss haben die Optimierungen beim ÖV sowie die Aufwertungs-massnahmen beim Fuss- und Veloverkehr (z.B. verbesserte Gleisquerung).

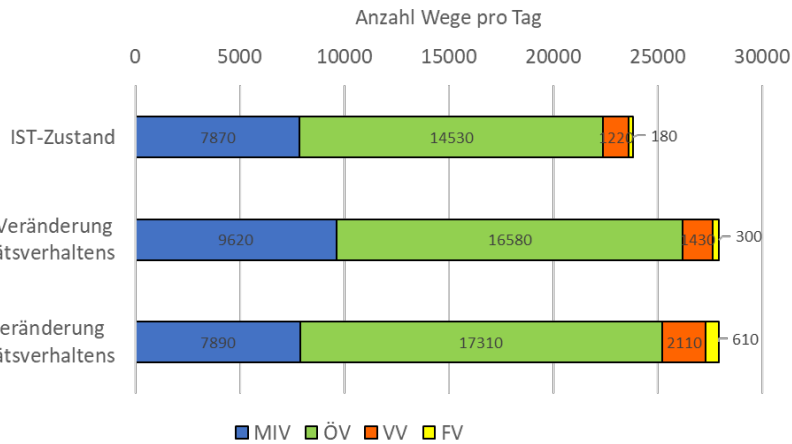


Abbildung 67: Verkehrsentwicklung Teilgebiet K1 HSR/Kinderzoo mit Veränderung des Mobilitätsverhaltens

Die Herleitung zu den Ergebnissen in diesem Kapitel resp. die effektive Wirkung jeder Massnahme ist in Anhang 3 ersichtlich.

### Fazit Verkehrsentwicklung

Das Gesamtverkehrsvolumen (Anzahl der zurückgelegten Wege pro Tag) wird im Jahr 2040 gegenüber dem IST-Zustand um 11% zunehmen. Mit den geplanten GVK-Massnahmen kann der MIV in Bezug auf die Anzahl Wege pro Tag im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr gegenüber heute jedoch nahezu plafoniert werden. Voraussetzung dafür ist eine vollständige Umsetzung der erarbeiteten Massnahmen bzw. die Umsetzung von Massnahmen mit vergleichbarer Wirkung.

## 10.2 Wirkung Szenario Umsetzung GVK ohne Stadttunnel auf die Verkehrsentwicklung 2040

Die Wirkung der Massnahmen aus dem GVK und des Stadttunnels auf die Verkehrsentwicklung bis im Jahr 2040 wurde in Kapitel 10.1 aufgezeigt. Mit den genannten Massnahmen kann das MIV-Wachstum im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr auf 1% reduziert werden im Vergleich zur Entwicklung ohne Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Gleichzeitig kann das Wachstum der Anzahl Wege pro Tag beim ÖV und Fussverkehr ungefähr verdoppelt und beim Veloverkehr sogar verdreifacht werden (vgl. Abbildung 63).

Ohne Stadttunnel ist der Gestaltungsspielraum bei vielen Massnahmen eingeschränkt und oft sind nur Minimallösungen möglich (vgl. Kapitel 9). Dies hat zur Folge, dass die Wirkung der Massnahmen auf die Verkehrsentwicklung 2040 deutlich geringer ist. Dazu wurde wiederum eine Abschätzung auf Basis von Erfahrungswerten gemacht, wobei nur die Massnahmen berücksichtigt wurden, welche auch ohne Stadttunnel noch umsetzbar sind. Es handelt sich dabei aber um eine grobe und weniger detaillierte Abschätzung wie in Kapitel



10.1. Ohne Stadttunnel erzeugen sowohl die übergeordneten Massnahmen als auch die Massnahmen SR02, SR03, GV02, GV04, GV05, GV06, FV03, VV02, VV03 und MIV02 die gleiche Wirkung wie mit Stadttunnel. Die Wirkung der Massnahmen SR01, GV01, GV03, FV01, FV02, VV01, ÖV01, ÖV02, MIV01 und MIV03 wird mindestens halbiert und die FlaMa erzeugen ohne Stadttunnel keine Wirkung mehr resp. diese Massnahmen gibt es dann gar nicht.

Gemäss einer groben Abschätzung halbiert sich die Wirkung der GVK-Massnahmen auf die Verkehrsentwicklung des MIV. Somit erhöht sich das Wachstum der MIV-Wege pro Tag auf ungefähr 5-10%. Die geringere Reduktion des MIV-Wachstums hat zur Folge, dass das Wachstum bei den übrigen Verkehrsmitteln geringer ausfällt. Der ÖV weist somit noch ein Wachstum von ungefähr 25-30% in Bezug auf die Anzahl Wege auf. Die Wirkung der GVK-Massnahmen auf die Entwicklung beim Fuss- und Veloverkehr wird halbiert. Somit beträgt das Wachstum der VV-Wege pro Tag noch ungefähr 20-25% und dieses der FV-Wege pro Tag noch ungefähr 10%.

#### Wirkung GVK-Massnahmen ohne Stadttunnel

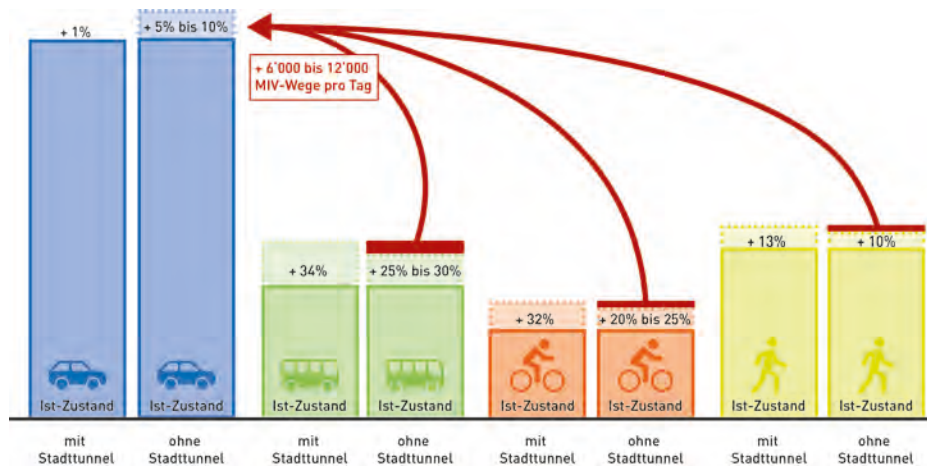


Abbildung 68: Wirkung der GVK-Massnahmen (Anzahl Wege pro Tag) mit und ohne Stadttunnel

Ohne Stadttunnel sind das Zentrum von Rapperswil, aber auch alle übrigen Strassen immer noch stark vom MIV belastet. Durch die weiterhin hohe MIV-Belastung werden weniger Kapazitäten für den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV frei und es sind möglicherweise nur Minimallösungen möglich. Mit Minimallösungen kann aber keine effektive Attraktivitätssteigerung erzielt werden. Weiter können insbesondere auch die städtebaulichen Herausforderungen ohne Stadttunnel nicht gelöst werden.



## 11. Umsetzung

Zeitpunkt und Zuständigkeit für die Umsetzung sind davon abhängig, ob es sich um Massnahmen handelt, welche von der Stadt selbst geregelt werden oder ob es sich um Massnahmen handelt, welche in übergeordneten Instrumenten (z.B. AP, ÖV-Angebotsplanung etc.) verankert werden. Wenn es sich um Massnahmen handelt, welche in der Zuständigkeit der Stadt liegen, kann somit auch die Stadt entscheiden, wann und wie diese umgesetzt werden. Die Umsetzungszeiträume auf den Massnahmenblättern erscheinen aus heutiger Sicht sinnvoll, können in begründeten Fällen aber auch angepasst werden. Wenn es sich um Massnahmen handelt, welche übergeordnet verankert werden, ist der Umsetzungszeitraum mit der Priorisierung gemäss dem übergeordneten Instrument abzustimmen (z.B. AP A-/B-Massnahme).

Das Umsetzungskapitel liegt in einem ersten Entwurf vor und wird in den kommenden Monaten in Abstimmung mit dem OPR-Prozess geschärft und vervollständigt. Die zentralen Inhalte des vorliegenden GVK fliessen in die Testplanung und in den Masterplan ein, zu welchem sich die Bevölkerung im Sommer 2023 äussern kann. Weitere Themen und Anliegen werden über die anstehende Quartierpartizipation zur OPR in den Prozess aufgenommen und bei der Weiterentwicklung des GVK berücksichtigt.

### 11.1 Umsetzungsplan

Als einfaches Instrument für die Umsetzungsplanung wurde eine Gesamtübersicht aller Massnahmen erstellt, welche aus einer Umsetzungstabelle und einem Umsetzungsplan besteht. Die Gesamtübersicht befinden sich auf den nächsten zwei Seiten. In der Umsetzungstabelle sind alle Massnahmen aufgeführt sowie die Zuständigkeit und Trägerschaft. Zudem sind der Umsetzungszeitraum und das Szenario mit / ohne Stadttunnel aufgeführt. Um die inhaltliche Abstimmung sowie die zeitliche Koordination mit den übrigen Massnahmen zu gewährleisten, ist jeweils auch die Abhängigkeit zu den übrigen Massnahmen aufgeführt. Auf dem Umsetzungsplan ist der Umsetzungszeitraum der einzelnen Massnahmen grafisch dargestellt, so dass auf einen Blick ersichtlich ist, wann welche Massnahme ansteht.

Die Realisierung der vielfältigen Massnahmen bedarf konkreter Schritte auf vielen Ebenen. Mit dem GVK werden die Ziele, Strategien und Massnahmen auf kommunaler Ebene verankert. Wichtig ist, dass diese aber auch in der OPR und den nächsten Schritten bei der Umsetzung der Massnahmen (z.B. Erarbeitung BGK) berücksichtigt werden. Zudem sollte das Thema Mobilität im Sinne des GVK bei Planungen, Bauvorhaben und Baubewilligungen standardmässig, aber auch den jeweiligen Situationen entsprechend, thematisiert werden. Letztlich sind massgeschneiderte Lösungen und Rahmenbedingungen zwingend, um die gewünschte Wirksamkeit zu erreichen.

### Umsetzungsplan

Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040

Anhang 6: Umsetzungstabelle

Nr.	Massnahmenbereich	Angebotsfall	Umsetzungshorizont	Zuständigkeit/ Trägerschaft						Inhaltliche Abstimmung / zeitliche Koordination																														
				Stadt Rapperswil-Jona	Kanton St. Gallen	VZO	Arealentwickler	lokale Firmen/Unternehm	Private	SR01	SR02	SR03	GV01	GV02	GV03	GV04	GV05	GV06	FV01	FV02	FV03	VV01	VV02	VV03	ÖV01	ÖV02	MIV01	MIV02	MIV03	FlaMa01	FlaMa02	FlaMa03	FlaMa04	WM01						
<b>Stadtraum</b>																																								
SR01	Umgestaltung Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse	ohne/mit Stadttunnel	Kurz- bis Mittelfristig	X	X							X					X			X					X			X												
SR02	Aufwertung Zentrum Jona - Teilbereich Mobilität	ohne/mit Stadttunnel	laufend	X									X					X		X			X			X														
SR03	Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung	ohne/mit Stadttunnel	laufend	X								X	X		X											X		X	X	X	X									
<b>Gesamtverkehr</b>																																								
GV01	Förderung alternativer Mobilitätsangebote / Intermodalität / Digitalisierung	ohne/mit Stadttunnel	laufend	X					(X)		X		X						X		X	X	X	X																
GV02	Einführung von Mobilitätsmanagement	ohne/mit Stadttunnel	laufend	X			X	X				X	X														X													
GV03	Erhöhung der Verkehrssicherheit	ohne/mit Stadttunnel	laufend	X	X					X	X								X									X	X	X	X									
GV04	Förderung der klimaneutralen Mobilität (inkl. Antriebsformen)	ohne/mit Stadttunnel	laufend	X		(X)			(X)		X	X													X	X														
GV05	Erarbeitung Konzept Citylogistik	ohne/mit Stadttunnel	Kurzfristig	X					(X)		X			X																										
GV06	Prüfung Einbahnregime Zentrum Rapperswil als kurzfristiger Lösungsansatz	ohne Stadttunnel	Kurz- bis Mittelfristig	X	X					X									X		X				X															
<b>Fussverkehr</b>																																								
FV01	Verbesserung der Fussverkehrsquerungen im Zentrum Jona	ohne/mit Stadttunnel	Kurzfristig	X	X					X	X																													
FV01	Betriebs- und Gestaltungskonzept Alte Jonastrasse	ohne/mit Stadttunnel	Kurz- bis Mittelfristig	X										X		X									X															
FV03	Realisierung Bahnquerung Frohbühl	ohne/mit Stadttunnel	Mittel- bis Langfristig	X							X	X																												
<b>Veloverkehr</b>																																								
VV01	Stärkung der Ost-West-Verbindung für den Veloverkehr	ohne/mit Stadttunnel	Kurz- bis Mittelfristig	X	X					X				X		X	X							X																
VV02	Verbesserung Querung Gleisanlagen Rapperswil	ohne/mit Stadttunnel	Mittelfristig	X								X														X														
VV03	Verbesserung Zugänglichkeit Bahnhof Jona von westlich der Gleise	ohne/mit Stadttunnel	Kurzfristig	X							X	X																												
<b>Öffentlicher Verkehr</b>																																								
ÖV01	Förderung von innovativen ÖV-Angeboten (für Randzeiten/-gebiete)	ohne/mit Stadttunnel	Kurz- bis Mittelfristig	X	X				(X)			X																												
ÖV02	Prüfung Fahrbahnhaltestellen	ohne/mit Stadttunnel	Kurzfristig	X	(X)					X		X			X	X	X																							
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>																																								
MIV01	Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze	ohne/mit Stadttunnel	laufend	X								X	X																											
MIV02	Überarbeitung Parkierungsreglement	ohne/mit Stadttunnel	Kurzfristig	X								X	X																											
MIV03	Weiterentwicklung Verkehrsmanagement	ohne/mit Stadttunnel	Kurz-, Mittel- und Langfristig	X	X					X									X							X	X	X	X											
<b>Flankierende Massnahmen</b>																																								
FlaMa01	Zentrum Rapperswil	mit Stadttunnel	in Abhängigkeit vom Stadttunnel	X	X							X		X											X				X	X	X									
FlaMa02	Zürcherstrasse (Stadthofplatz - Rütistrasse)	mit Stadttunnel	in Abhängigkeit vom Stadttunnel	X	X							X		X															X		X	X								
FlaMa03	Rütistrasse (Holzwiesstrasse - Zürcherstrasse) und Holzwisstrasse	mit Stadttunnel	in Abhängigkeit vom Stadttunnel	X	X							X		X															X	X	X									
FlaMa04	Übergeordnete Verkehrslenkung	mit Stadttunnel	in Abhängigkeit vom Stadttunnel	X	X							X		X															X	X	X									
<b>Weitere Massnahmen</b>																																								
WM01	Controlling und Kommunikation	ohne/mit Stadttunnel	laufend	X																																				

\*(X) = Die Zuständigkeit / Trägerschaft liegt nicht bei dieser Stelle, sie wird aber aktiv miteinbezogen

Gesamtverkehrskonzept Rapperswil-Jona 2040

Anhang 6: Umsetzungstabelle

Massnahmenbereich	Umsetzungshorizont																
	Kurzfristig					Mittelfristig					Langfristig						
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
<b>Stadtraum</b>																	
Umgestaltung Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse																	
Aufwertung Zentrum Jona - Teilbereich Mobilität																	
Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung																	
<b>Gesamtverkehr</b>																	
Einführung von Mobilitätsmanagement																	
Erhöhung der Verkehrssicherheit																	
Förderung der klimaneutralen Mobilität (inkl. Antriebsformen)																	
Erarbeitung Konzept Citylogistik																	
Prüfung Einbahnregime Zentrum Rapperswil als kurzfristiger Lösungsansatz																	
<b>Fussverkehr</b>																	
Verbesserung der Fussverkehrsquerungen im Zentrum Jona																	
Betriebs- und Gestaltungskonzept Alte Jonastrasse																	
Realisierung Bahnquerung Frohbühl																	
<b>Veloverkehr</b>																	
Stärkung der Ost-West-Verbindung für den Veloverkehr																	
Verbesserung Querung Gleisanlagen Rapperswil																	
Verbesserung Zugänglichkeit Bahnhof Jona von westlich der Gleise																	
<b>Öffentlicher Verkehr</b>																	
Förderung von innovativen ÖV-Angeboten (für Randzeiten/-gebiete)																	
Prüfung Fahrbahnhaltestellen																	
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>																	
Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze																	
Überarbeitung Parkierungsreglement																	
Weiterentwicklung Verkehrsmanagement																	
<b>Flankierende Massnahmen</b>																	
Zentrum Rapperswil																	
Zürcherstrasse (Stadthofplatz - Rütistrasse)																	
Rütistrasse (Holzwiesstrasse - Zürcherstrasse) und Holzwiesstrasse																	
Übergeordnete Verkehrslenkung																	
<b>Weitere Massnahmen</b>																	
Controlling und Kommunikation																	

\*in Abhängigkeit vom Stadttunnel



## 11.2 Monitoring und Controlling

---

Das GVK beinhaltet ein umfassendes Massnahmenkonzept, mit welchem die definierten Ziele und Strategien verfolgt werden. Der Erfolg dieses GVK zeigt sich unter anderem anhand der Wirkung, welche die Massnahmen erzeugen.

Die Begriffe Monitoring und Controlling beziehen sich auf die systematische Beobachtung, Beurteilung und Lenkung der angestrebten Entwicklungen resp. der angestrebten Wirkung der Massnahme. Das Monitoring stellt die erforderliche Daten- und Wissensbasis sicher und beurteilt die Zielerreichung. Falls die Ziele nicht wie geplant erfüllt wurden, können spezifische Massnahmen ergriffen werden. Durch das Controlling wird verfolgt, welche Massnahme wann umgesetzt wurde. Folgende Massnahmen können ergriffen werden, wenn die Ziele nicht wie geplant erreicht wurden:

- Prüfung von zusätzlichen Lenkungsmassnahmen
- Verschärfung der bestehenden Massnahmen
- Abwarten, vielleicht stellt sich die gewünschte Entwicklung etwas verzögert ein
- Anpassung der Zielsetzung

Das Monitoring und Controlling ist besonders wichtig. Bereits in der GVO03 gab es eine entsprechende Massnahme (Nr. 23). Diese wurde jedoch nicht konsequent umgesetzt (vgl. Kapitel 2.10). Aus diesem Grund wird im Rahmen des vorliegenden GVK diese Massnahme erneut vorgeschlagen (vgl. Massnahme WM01). Für den Erfolg des GVK ist es unabdingbar, dass diese Massnahme umgesetzt wird.

## 11.3 Inputs für andere Prozesse / Planungen

---

Die Erkenntnisse und Massnahmen aus dem vorliegenden GVK müssen in die verschiedenen kommunalen, regionalen und kantonalen Planungen sowie Instrumente einfließen. Nachfolgend werden die Wichtigsten aufgeführt:

- **Planung und Projektierung Stadttunnel (Kanton)**  
Koordination und Integration der vier FlaMa und städtebauliche sowie landschaftliche Integration der Tunnelportale und Anschlussknoten
- **Angebotsplanung ÖV (Kanton)**  
Integration der Massnahme ÖV01 sowie der möglichen Linienführung Zürcherstrasse (FlaMa02) in die zukünftige Angebotsplanung. Zudem gibt das GVK Empfehlungen für die Optimierung der ÖV-Angebotsplanung (Buskonzept 2024) ab.
- **Agglomerationsprogramm Obersee 5. Generation (Agglo Obersee)**  
Integration von ausgewählten Massnahmen mit Fokus Anpassung Betrieb und Gestaltung von Strassenräumen, verbesserte multimodale Zugänglichkeit von ÖV-Haltestellen sowie neue / adaptive ÖV-Angebote, folgende Massnahmen sollen ins AP aufgenommen werden:
  - SR01: Umgestaltung Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse
  - SR03: Aufwertung Zentrum Jona – Teilbereich Mobilität

---

### Definition

---

### Ergänzende Massnahmen

---

### Massnahme WM01



- FV01: Verbesserung der Fussverkehrsquerungen im Zentrum Jona
- FV02: Betriebs- und Gestaltungskonzept Alte Jonastrasse
- FV03: Realisierung Bahnquerung Frohbühl
- VV01: Stärkung Ost-West-Verbindung für den Veloverkehr
- VV02: Verbesserung Querung Gleisanlagen Rapperswil
- VV03: Verbesserung der Zugänglichkeit Bahnhof Jona von westlich der Gleise
- MIV03: Weiterentwicklung Verkehrsmanagement (im Rahmen des AP-Prozesses noch zu vertiefen / konkretisieren)
- Alle FlaMa (braucht dazu aber noch Abklärungen, wie der Stadttunnel in das AP integriert wird)

#### — **Kommunaler Richtplan Rapperswil-Jona (Stadt)**

Es wird empfohlen aufgrund der GVK-Massnahmen die Massnahme V 2.4 Entlastung Zentrum Jona im kommunalen Richtplan zu entfernen. Massnahmen, welche einen Bezug zum GVK haben, können weiterhin aufgeführt werden. Es wird jedoch empfohlen bei gewissen Massnahmen die Beschreibung anzupassen. Zudem sollen weitere Massnahmen aus dem GVK in den kommunalen Richtplan aufgenommen werden. Bei Massnahmen, welche einen Bezug zu den nachfolgend aufgeführten GVK-Massnahmen haben, ist die Beschreibung anzupassen:

- SR01: Umgestaltung Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse
- FV02: Betriebs- und Gestaltungskonzept Alte Jonastrasse
- MIV01: Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze

#### — **Ortsplanungsrevision Rapperswil-Jona (Stadt)**

Koordination und Integration aller relevanten Massnahmen, um insbesondere die Ziele gemäss Massnahme SR03 zu erfüllen, folgende Massnahmen werden im Rahmen der OPR vertieft / geprüft:

- SR01: Umgestaltung Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse
- SR02: Aufwertung Zentrum Jona – Teilbereich Mobilität
- SR03: Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung
- GV01: Förderung alternativer Mobilitätsangebote / Intermodalität / Digitalisierung
- GV02: Einführung Mobilitätsmanagement
- MIV01: Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze
- MIV02: Überarbeitung Parkierungsreglement
- Alle FlaMa

Integration und Umsetzung aller relevanten Massnahmen aus dem GVK im Rahmen der OPR in der Nutzungsplanung inkl. Parkplatzbedarfs-Reglement sowie Parkierungs- und Parkgebühren-Reglement

Es fliessen jedoch nicht nur Hinweise in andere Planungen, sondern auch direkt ins GVK. Denn beim GVK handelt es sich um ein Instrument einer rollenden Planung, welches durch die vorgesehenen Regelkreisläufe (unter anderem das Monitoring und Controlling) sich selbst Hinweise und Inputs gibt. Dies zeigt sich durch die nachfolgenden Erläuterungen. Ein wichtiges Ziel des GVK ist die Plafonierung des MIV. Damit soll eine Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Räume sowie eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität erzielt werden. Um unter anderem auch dieses Ziel zu erreichen wurden spezifische

---

#### **Rollende Planung**



Massnahmen entwickelt sowie die Wirkung dieser Massnahmen aufgrund von Erfahrungswerten abgeleitet. Es handelt sich jedoch um eine Annahme. Zudem können auch immer wieder unvorhersehbare Ereignisse eintreten. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass der Umsetzungsprozess begleitet wird und das Daten zum Umsetzungsstand erhoben sowie ausgewertet werden. Mit dieser Auswertung kann eine Aussage zum Grad der Zielerreichung gemacht werden und allenfalls zusätzliche Massnahmen ergriffen werden, um den Grad der Zielerreichung zu verbessern. Auf der nachfolgenden Abbildung ist dieser Regelkreislauf mit dem kontinuierlichen Beobachten und Steuern (Monitoring und Controlling) illustriert.

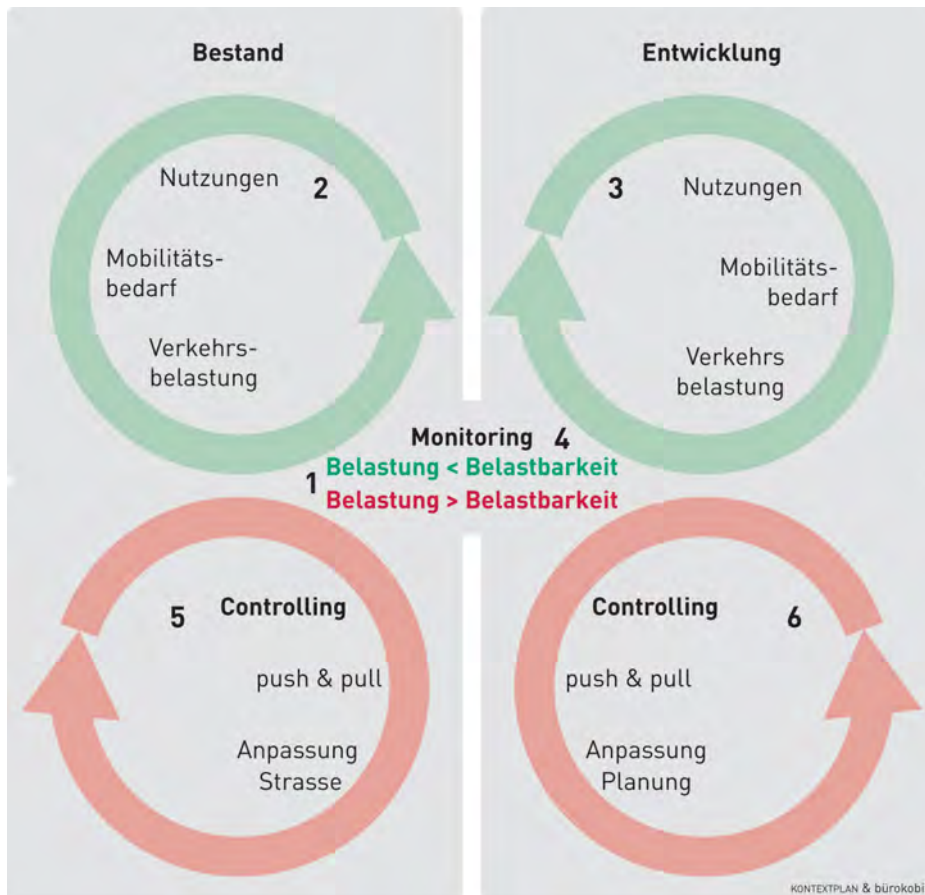


Abbildung 69: Regelkreisläufe Monitoring und Controlling



Quelle: KXP / BüroKobi





---


## Anhang





**Stadttunnel und Zubringerstrassen zum Stadttunnel:**  
In den Stadttunnel (unter-/oberirdische Führung ) werden in Zukunft der gesamte Nord-Süd-Durchgangsverkehr sowie ein Teil des städtischen Verkehrs verlagert, wodurch insbesondere das Zentrum von Rapperswil stark vom MIV entlastet wird. Der dadurch frei werdende Raum kann für den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie für Verbesserungen im öffentlichen Raum genutzt werden. Die Zubringerstrassen zum Stadttunnel () leiten den MIV vom Siedlungsrand zum nächstgelegenen Tunnelportal bzw. Anschlussknoten. Daher wird es auf diesen Strassen weiterhin ein hohes MIV-Aufkommen geben, welches möglichst verträglich abgewickelt werden soll. Für den Veloverkehr wird auf den Zubringerstrassen eine separate Infrastruktur bevorzugt.

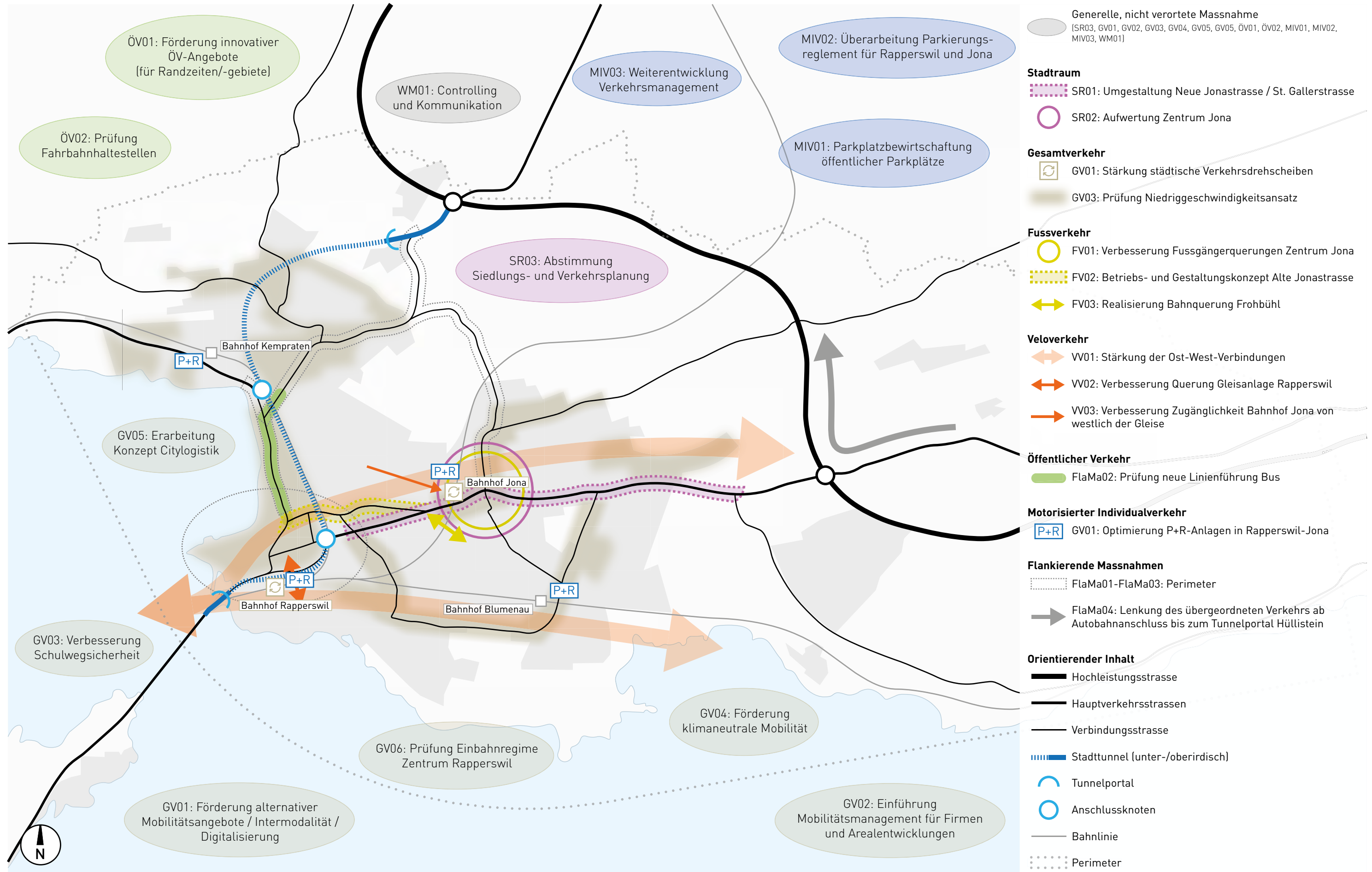
**Buslinien:**  
Die Busse sollen die Anschlüsse gewährleisten können. Insbesondere auf den Strassenabschnitten mit einer hohen Busfrequenz von zwei oder mehr Buslinien () ist dem Busverkehr hohe Priorität zuzusprechen. Durch die teilweise Verlagerung des MIV in den Stadttunnel kann bereits eine Verbesserung in Bezug auf den Fahrfluss erzielt werden. Gibt es dennoch weiterhin Konflikte/Engpässe, sind zusätzliche Buspriorisierungsmassnahmen zu realisieren.

**Alte Jonastrasse sowie Holzwies-, Rüti- und Zürcherstrasse:**  
Die Reduktion des MIV-Aufkommens ermöglicht qualitätssteigernde Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr entlang der Alten Jonastrasse sowie der Holzwies-, Rüti- und Zürcherstrasse (). Auf diesen Achsen erhält der Fuss- und Veloverkehr eine höhere Priorität, wodurch die umweltfreundliche Mobilität in Rapperswil-Jona gefördert wird. Für die städtische Mobilität sind diese Achsen von grosser Bedeutung.

**Zentrum Rapperswil:**  
Im Zentrum von Rapperswil () kann analog zur Alten Jonastrasse und der Rüti- sowie Zürcherstrasse eine Qualitätssteigerung beim Fuss- und Veloverkehr erzielt werden. Beide Verkehrsmittel geniessen höchste Priorität. Durch die zentrale Lage und die damit verbundenen Umfeldnutzungen ist eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ein dritter wichtiger Aspekt. Eine hohe Aufenthaltsqualität fördert den Fuss- und Veloverkehr und trägt zur Aufwärtung des Zentrums bei.

**Güter- und Kniestrassen:**  
Durch die Güter- und Kniestrassen, kann das Zentrum von Rapperswil zusätzlich vom MIV entlastet werden (), bzw. der Verkehr auf diesen Achsen gebündelt werden. Diese beiden Achsen sind unter anderem für die lokale Erschliessung insbesondere auch der Citylogistik zuständig. Folglich müssen beide Achsen im Gegenverkehr befahrbar sein. Eine verträgliche Abwicklung des MIV und der Citylogistik ist für die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehr ausschlaggebend.

**Neue Jonastrasse und St. Gallerstrasse:**  
Der Stadttunnel hat auch auf die Neue Jonastrasse und die St. Gallerstrasse Auswirkungen (). Mit dem Stadttunnel lässt sich auf diesen Strassen gegenüber den Nord-Süd-Achsen nur eine geringe Entlastung vom MIV erzielen resp. im Umfeld des Anschlussknotens Tüchelweiher ist sogar eine Zunahme zu erwarten. Die Ansprüche vom Fuss- und Veloverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr sind jedoch hoch und auch von Seiten Stadtraum und Aufenthaltsqualität gibt es Ansprüche. Es braucht somit ein durchdachtes Konzept, welches alle Ansprüche vereint und eine verträgliche Abwicklung aller Verkehrsmittel ermöglicht.



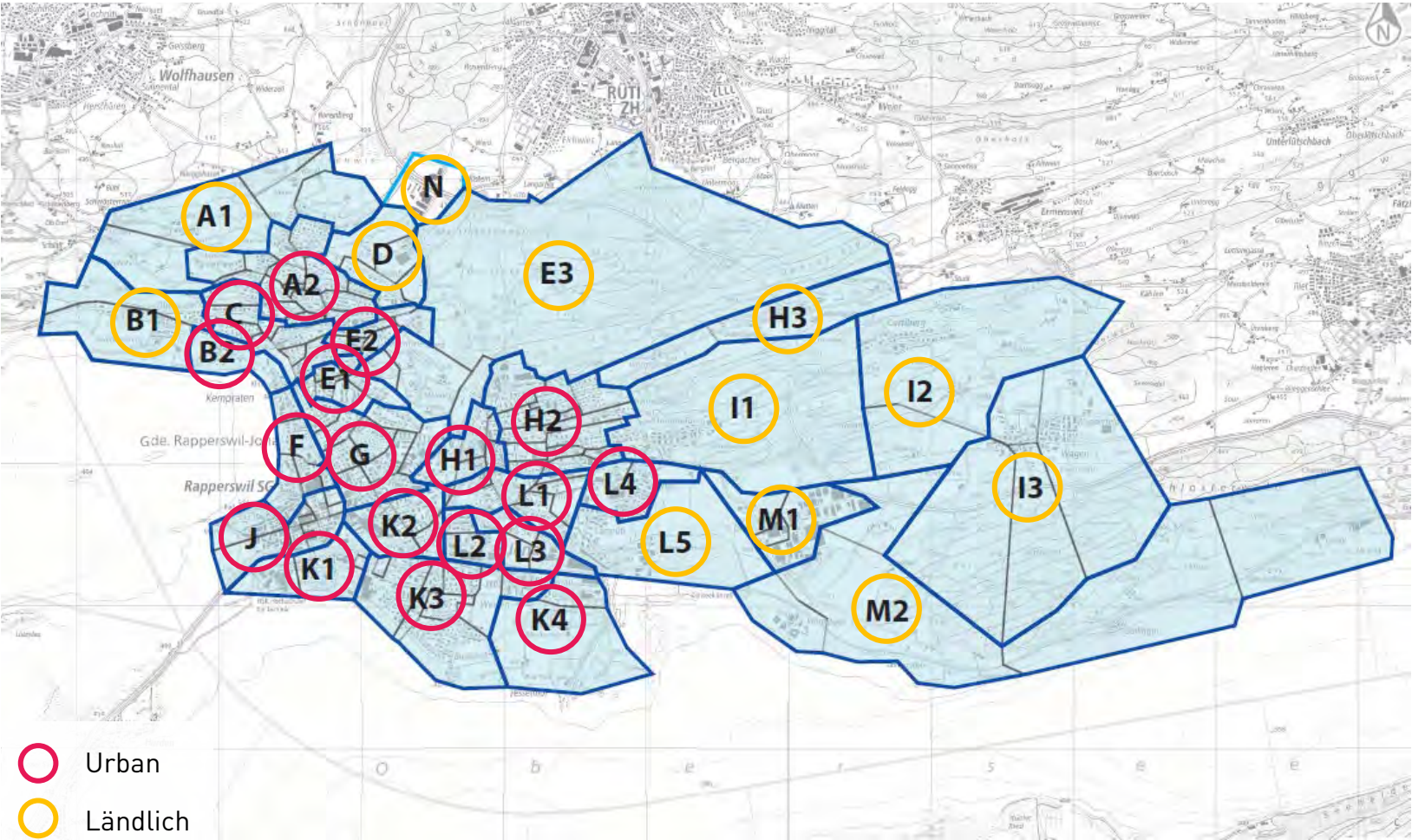
# Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten

## Vorgehen

- Je Massnahme wurde die Veränderung in Bezug auf die vier Verkehrsträger (MIV, ÖV, VW und FV) bewertet.
- Bei der Veränderung wurde unterschieden, ob diese im Bestand oder bei Entwicklungen erzielt wird.
- Anschliessend wurde definiert in welchen Zellen die Massnahme eine Wirkung erzielt. Zusätzliche können Differenzierungen bei einzelnen Zellen vorgenommen werden.
- Zum Teil wird bei den Massnahmen eine Unterscheidung nach urbanen und ländlichen Zellen vorgenommen. Auf der nachfolgenden Abbildung ist die Unterscheidung urban / ländlich ersichtlich.
- Die Veränderungen je Massnahme werden jeweils in Prozentpunkten (%P) ausgedrückt.

# Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten

## Urbane und ländliche Zellen



# Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten

## Übergeordnete Massnahmen

Es gibt übergeordnete Massnahmen, welche zum Teil nicht durch die Massnahmenblätter abgedeckt sind und eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens auslösen.

- Überarbeitung Buskonzept und neue Stadtbahn Obersee:  
Urbane Zellen: -1.00 %P MIV, +1.00 %P ÖV  
Ländliche Zellen: -0.50 %P MIV, +0.50 %P ÖV
- Die Wirkungen vom Stadttunnel (tendenziell mehr MIV-Wege pro Tag) und der FlaMas (weniger MIV-Wege pro Tag) kompensieren sich gegenseitig. Daher wird durch den Stadttunnel und die FlaMa keine Veränderung beim Mobilitätsverhalten erzielt.

# Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten

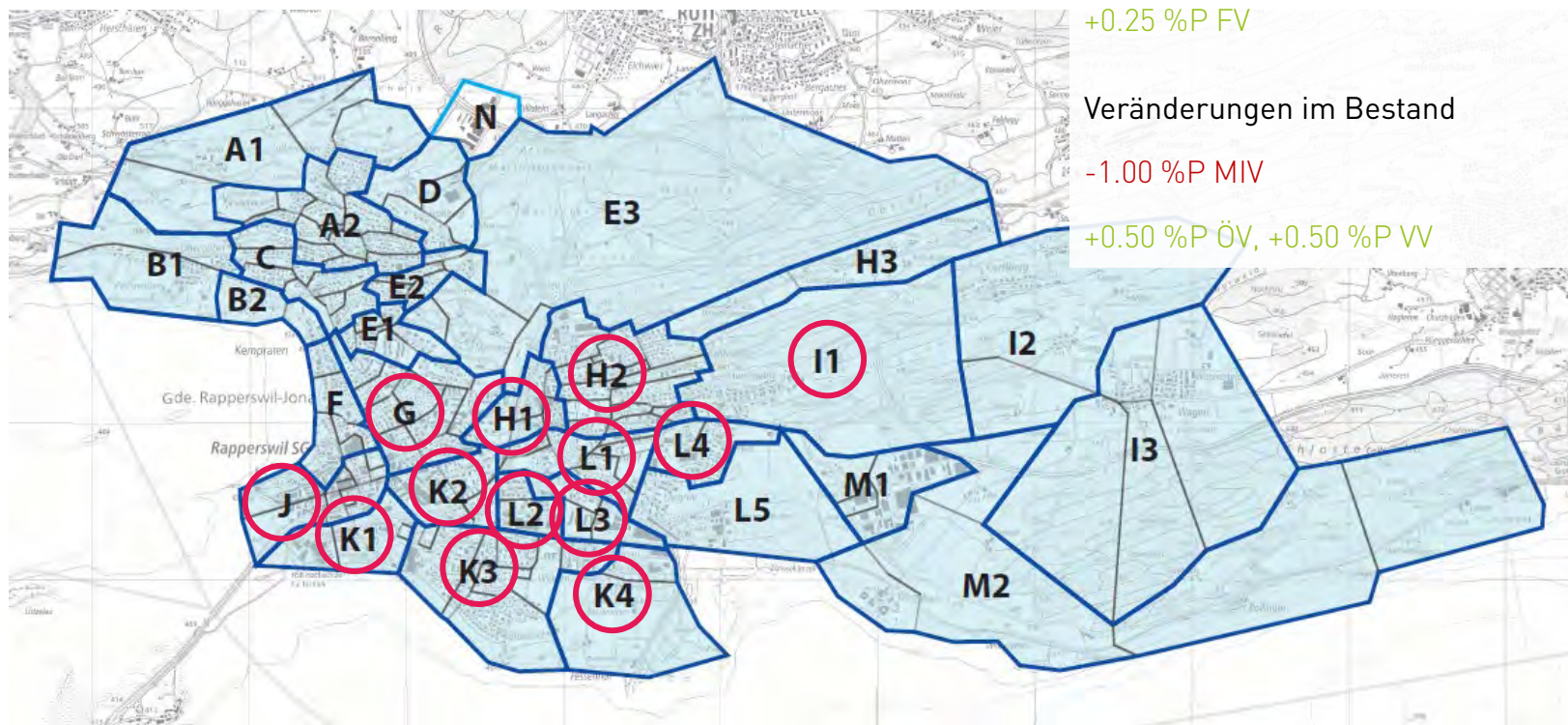
SR01: Umgestaltung Neue Jonastrasse /  
St. Gallerstrasse

Veränderungen bei Entwicklungen:

- 2.00 %P MIV
- +1.00 %P ÖV, +0.75 %P VV,
- +0.25 %P FV

Veränderungen im Bestand

- 1.00 %P MIV
- +0.50 %P ÖV, +0.50 %P VV



# Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten

SR02: Aufwertung Zentrum Jona

Veränderungen bei Entwicklungen:

-1.25%P MIV

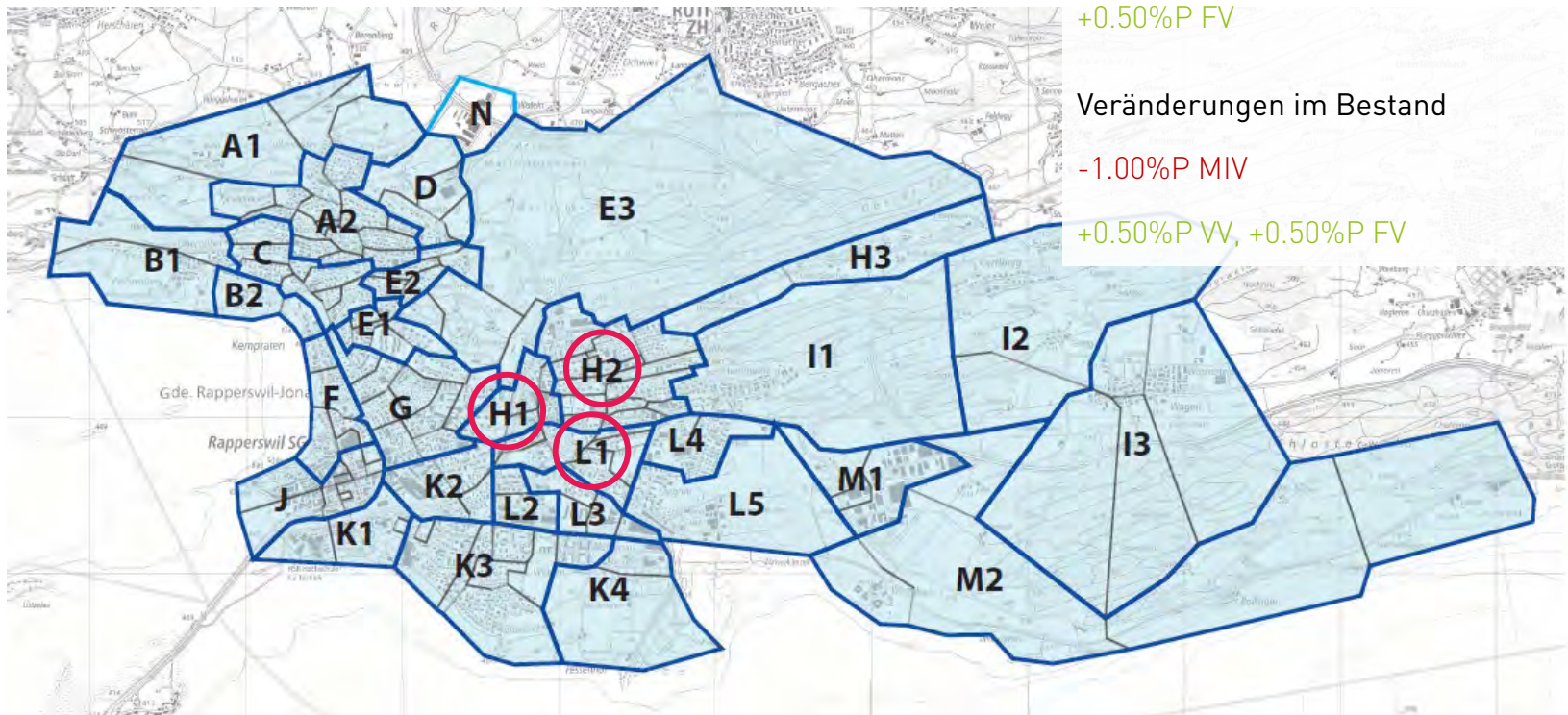
+0.25%P ÖV, +0.50%P VV,

+0.50%P FV

Veränderungen im Bestand

-1.00%P MIV

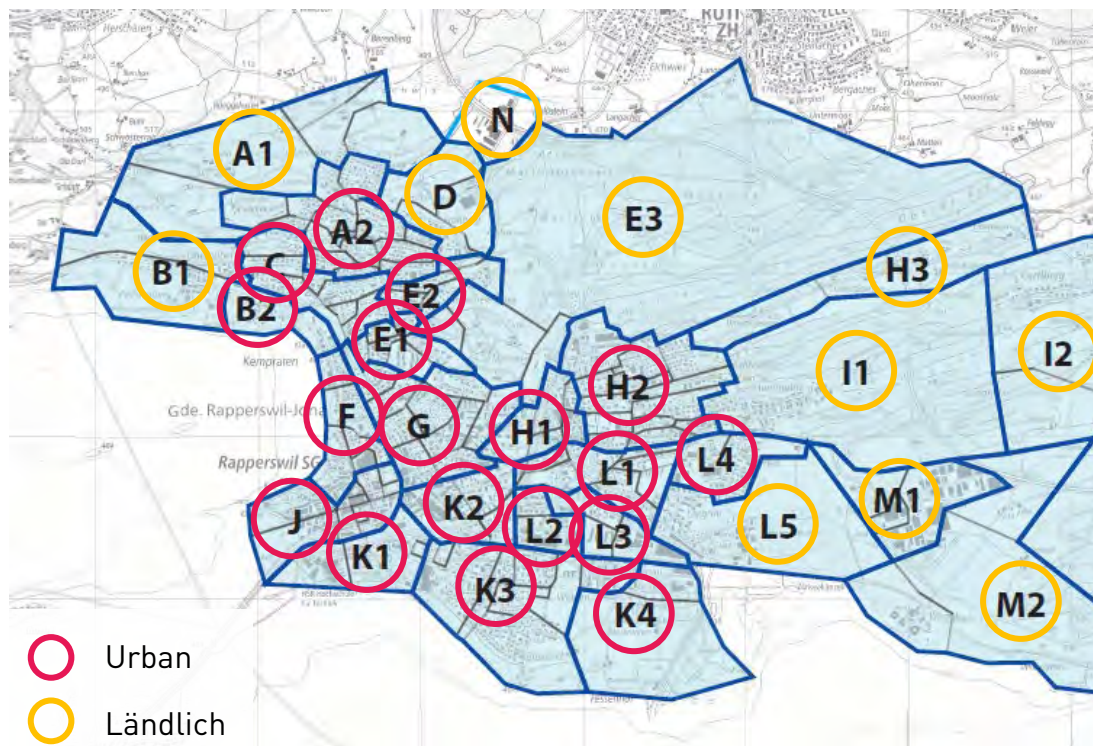
+0.50%P VV, +0.50%P FV



# Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten

GV01: Förderung alternativer Mobilitätsangebote /  
Intermodalität / Digitalisierung

Veränderungen bei Entwicklungen  
(urban / ländlich):  
abgedeckt über GV02



Veränderungen im Bestand  
(urban / ländlich)

-1.00%P MIV / -0.50%P MIV

+0.50%P ÖV, +0.25%P VV,

+0.25%P FV / +0.25%P ÖV,

+0.25%P VV

Zusätzliche Gewichtung der Zellen  
K3, K4, L3, L5 (Bahnhof Blumenau)

-3.00%P MIV

+3.00%P ÖV

# Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten

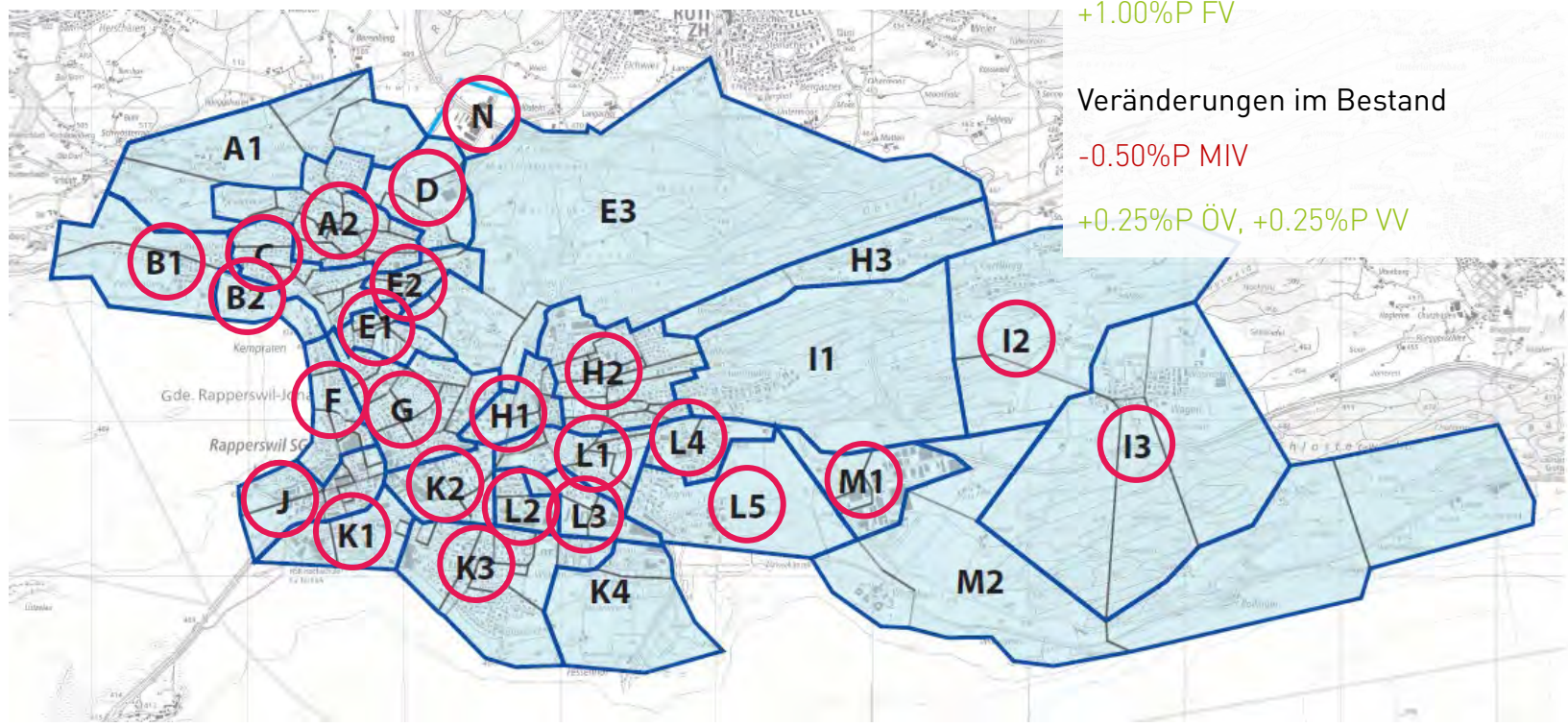
GV02: Einführung von Mobilitätskonzepten und Mobilitätsmanagement

Veränderungen bei Entwicklungen

- 5.00%P MIV
- +2.00%P ÖV, +2.00%P VV,
- +1.00%P FV

Veränderungen im Bestand

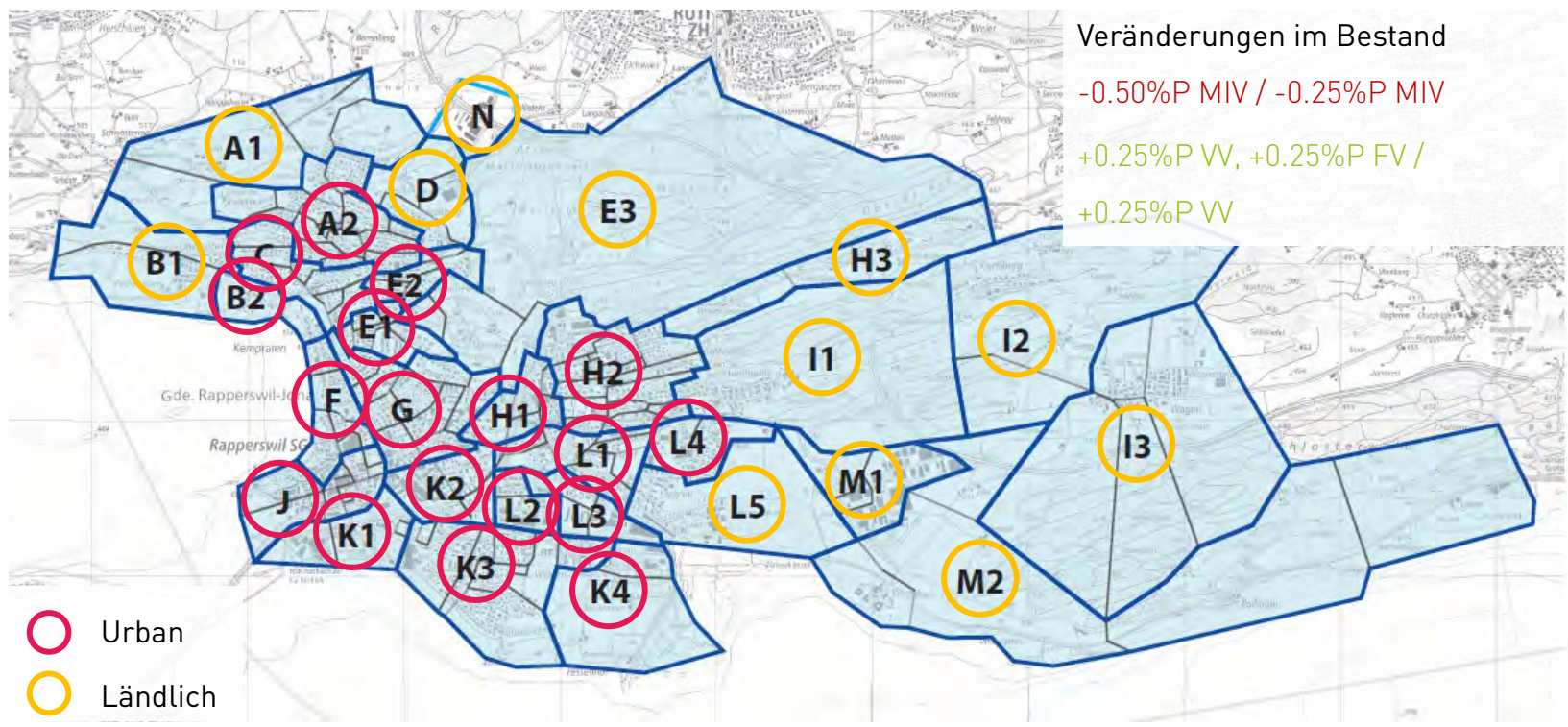
- 0.50%P MIV
- +0.25%P ÖV, +0.25%P VV



# Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten

GV03: Erhöhung der Verkehrssicherheit

Veränderungen bei Entwicklungen abgedeckt über SR01, SR02, FV02, VV01, VV02



# Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten

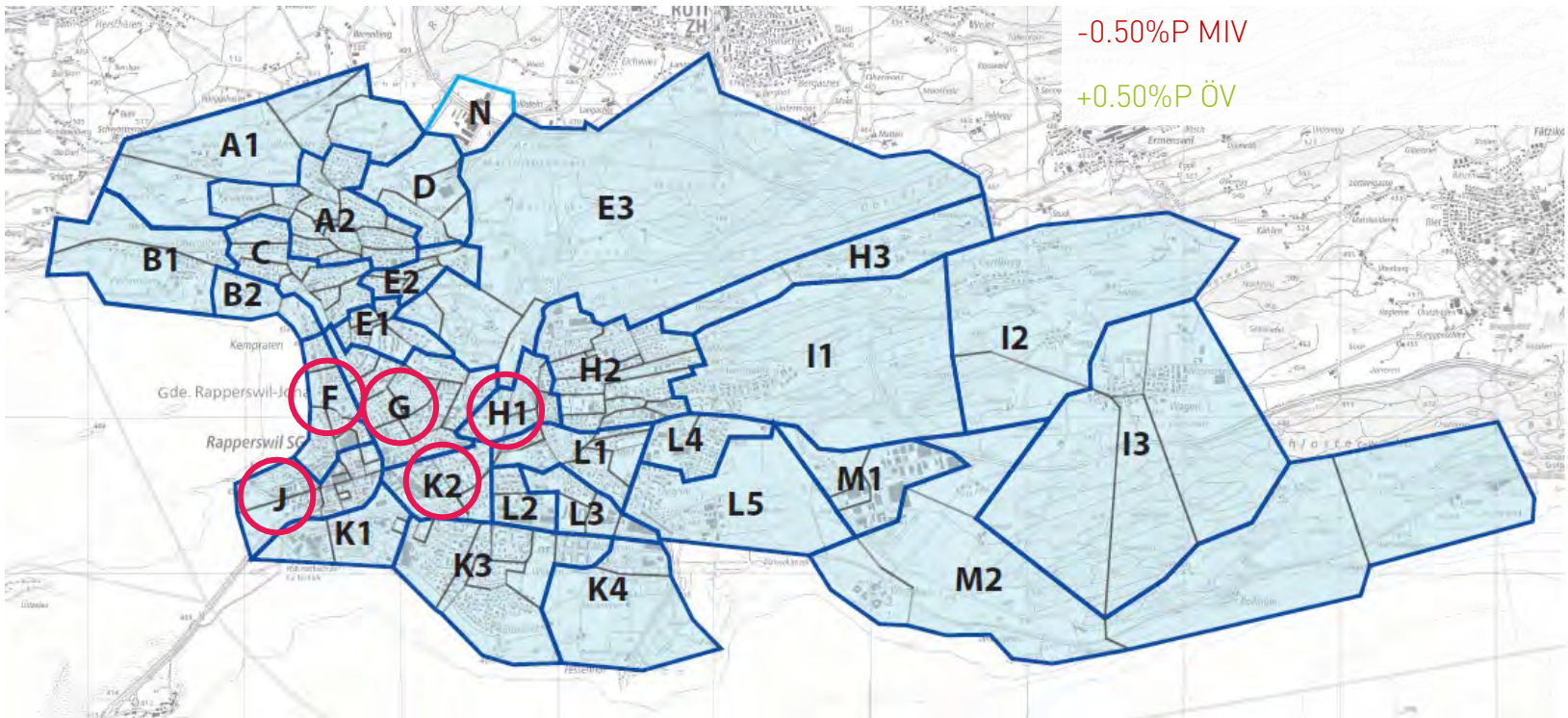
GV06: Prüfung Einbahnregime Zentrum Rapperswil als Übergangslösung bis Realisation Stadttunnel

Veränderungen bei Entwicklungen abgedeckt über GV02

Veränderungen im Bestand

-0.50%P MIV

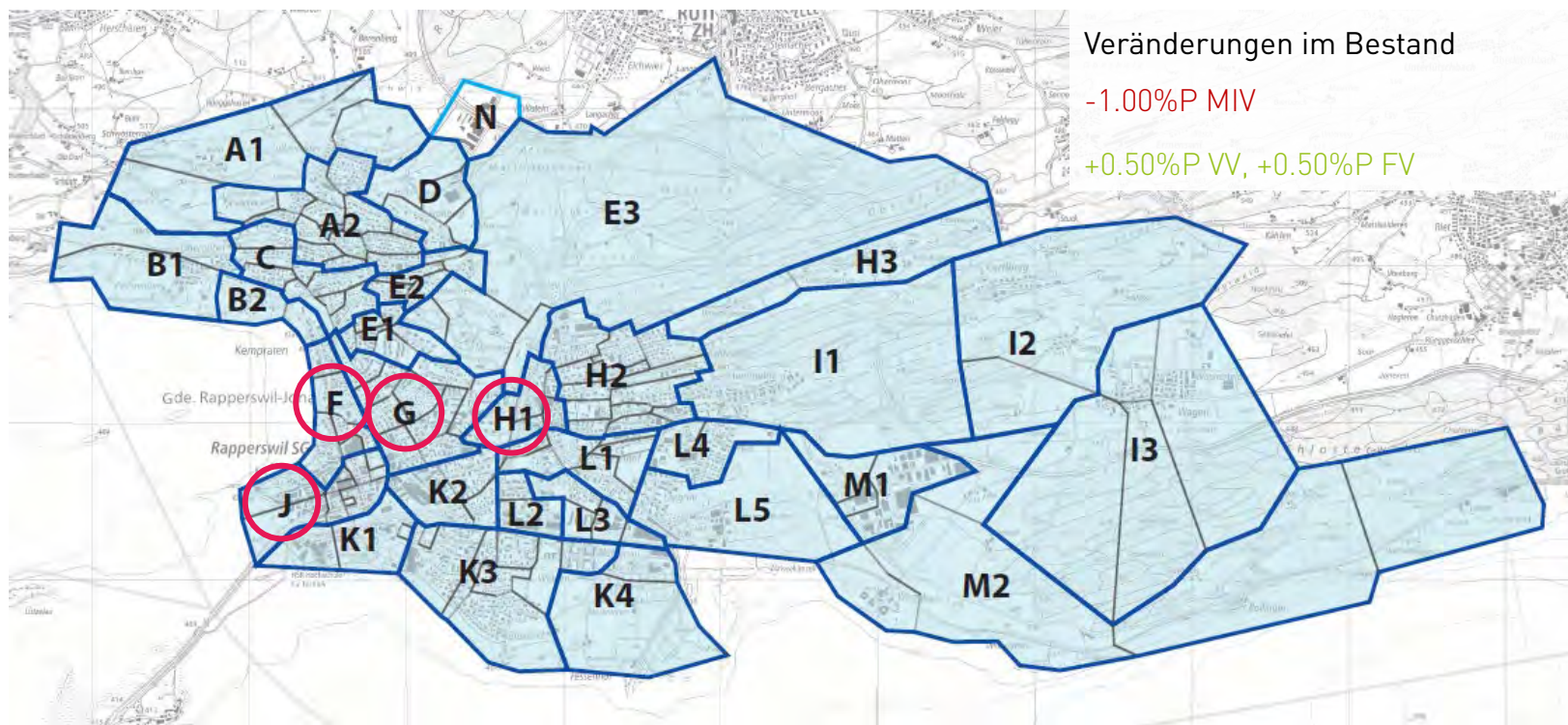
+0.50%P ÖV



# Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten

FV02: Betriebs- und Gestaltungskonzept Alte  
Jonastrasse

Veränderungen bei Entwicklungen  
-1.00%P MIV  
+0.50%P VV, +0.50%P FV



# Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten

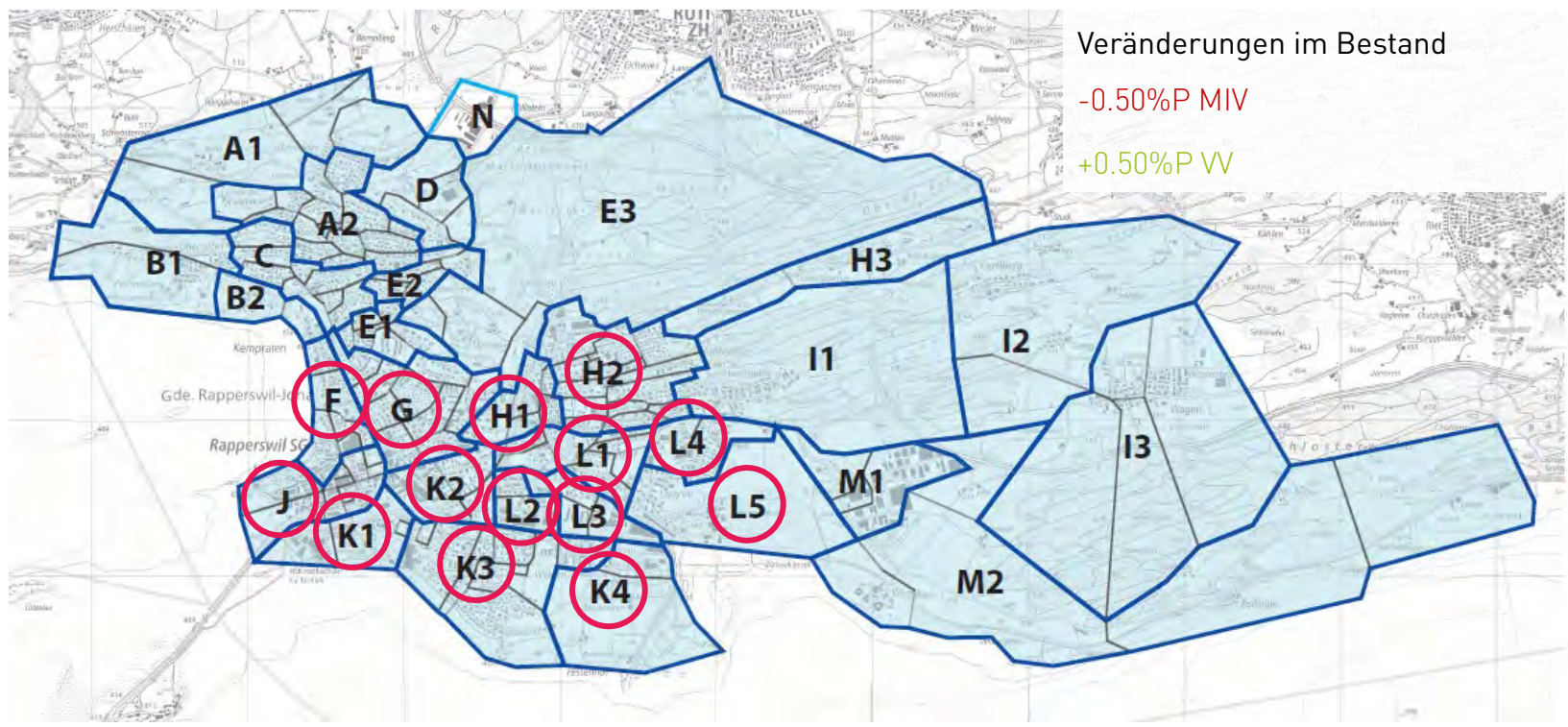
VW01: Stärkung der Ost-West-Verbindung

- Diese Massnahme erzielt beim Veloverkehr ca. 1'080 Wege pro Tag

Veränderungen bei Entwicklungen

-0.50%P MIV

+0.50%P VW



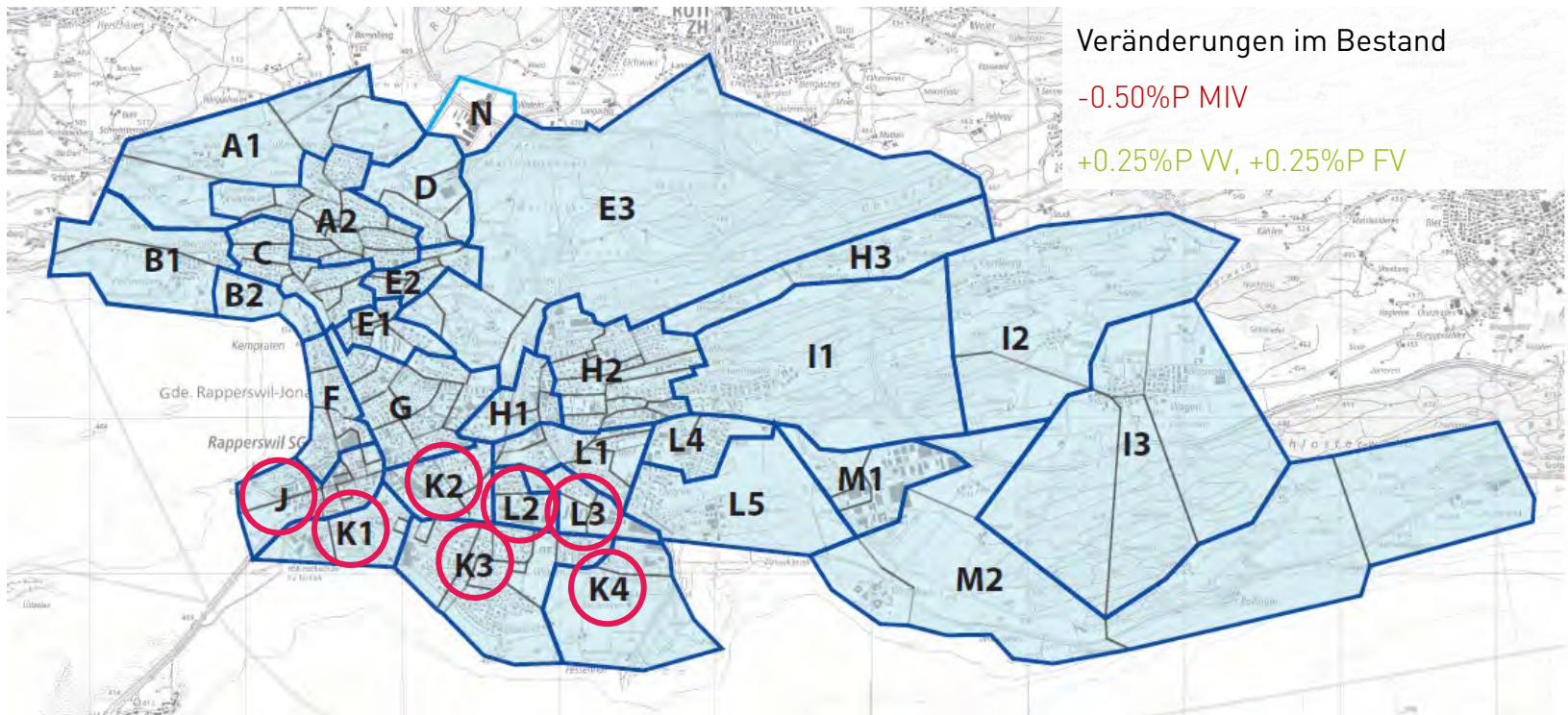
# Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten

W02: Verbesserung Querung Gleisanlagen Rapperswil

Veränderungen bei Entwicklungen

-0.50%P MIV

+0.25%P VV, +0.25%P FV



Veränderungen im Bestand

-0.50%P MIV

+0.25%P VV, +0.25%P FV

# Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten

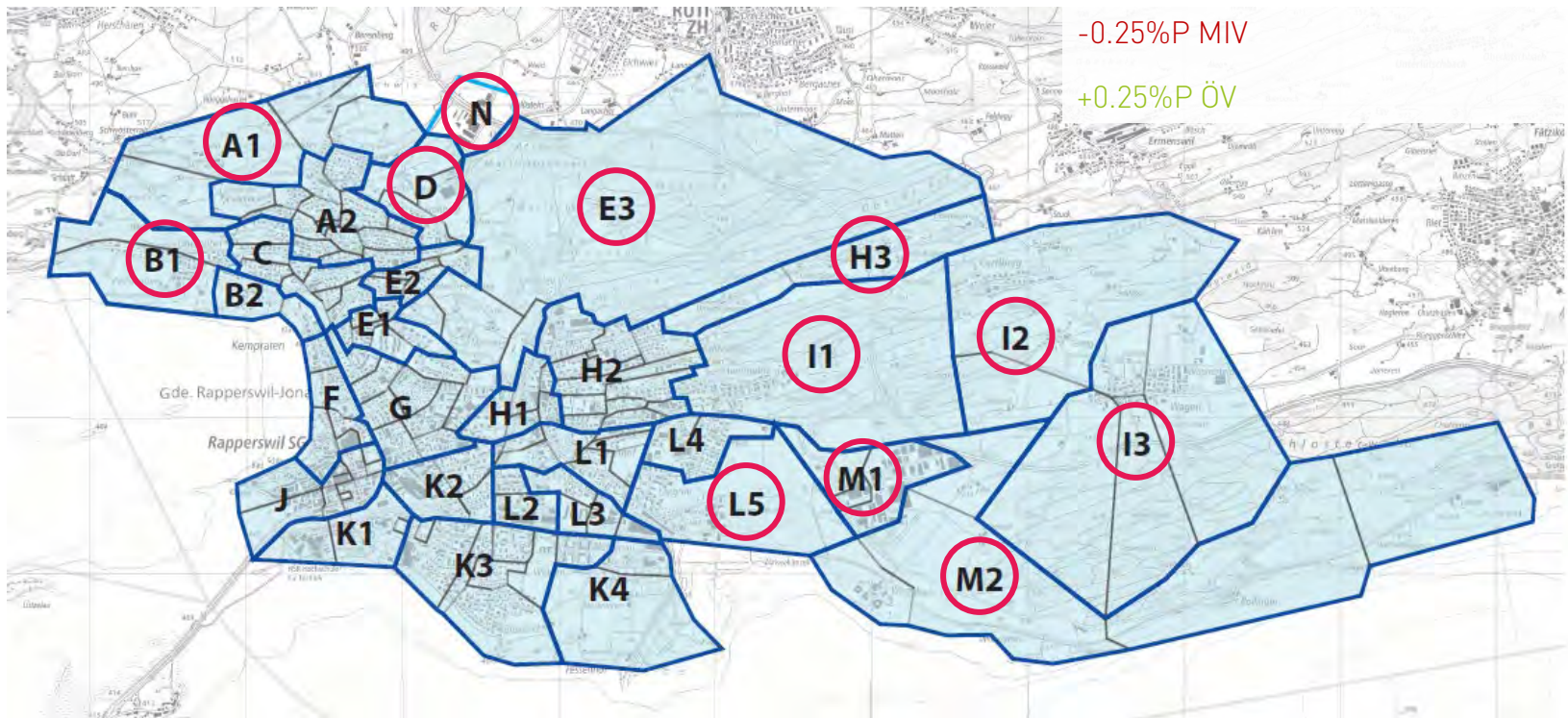
ÖV01: Förderung von innovativen ÖV-Angeboten (für Randzeiten /-gebiete)

Veränderungen bei Entwicklungen abgedeckt über GV02

Veränderungen im Bestand

-0.25%P MIV

+0.25%P ÖV



# Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten

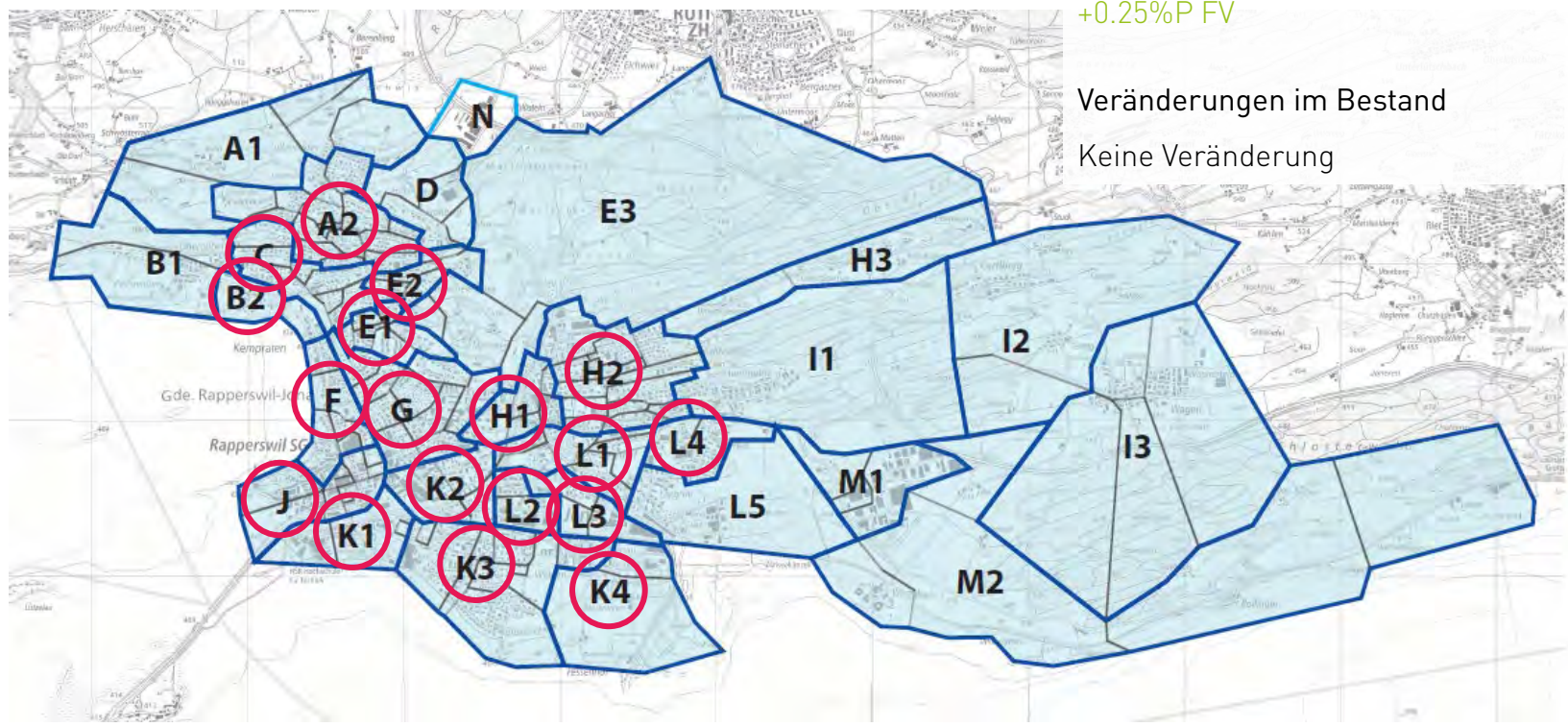
MIV01: Überarbeitung Parkierungsreglement für Rapperswil und Jona

Veränderungen bei Entwicklungen

- 1.00%P MIV
- +0.25%P ÖV, +0.50%P VV,
- +0.25%P FV

Veränderungen im Bestand

Keine Veränderung

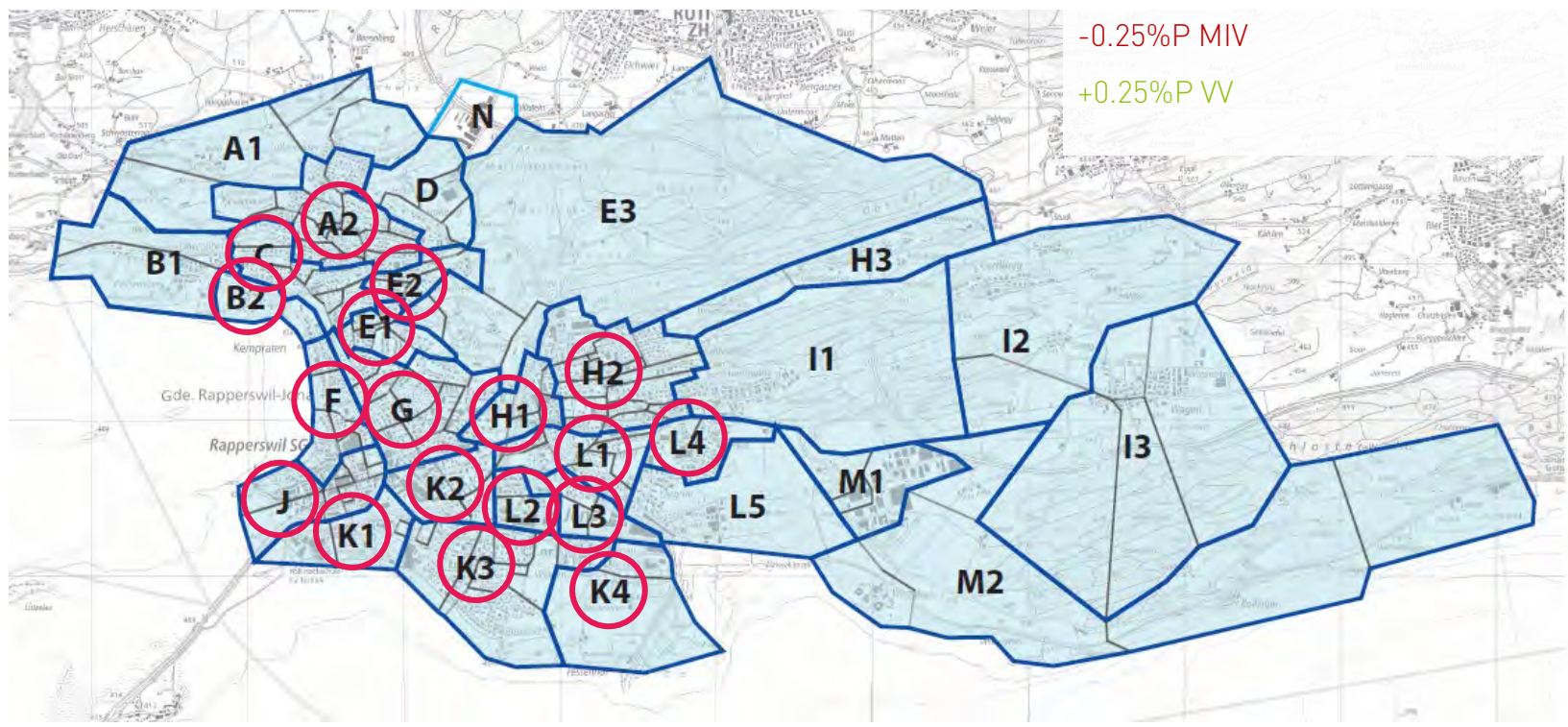


# Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten

MIV02: Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze

Veränderungen bei Entwicklungen abgedeckt über GV02

Veränderungen im Bestand



# **Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten**

## **Wirkung bei anderen Massnahmen berücksichtigt**

Die Wirkung folgender Massnahmen wurden bereits bei der Massnahme SR02 – Aufwertung Zentrum Jona berücksichtigt:

- FV01: Verbesserung der Fussverkehrsquerungen im Zentrum Jona
- FV03: Realisierung Bahnquerung Frohbühl
- WV03: Verbesserung Zugänglichkeit Bahnhof Jona von westlich der Gleise

Die Wirkung folgender Massnahmen wurden bereits bei der Massnahme GV02 – Einführung Mobilitätsmanagement berücksichtigt:

- SR02: Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung

# Annahmen Veränderungen Mobilitätsverhalten

## Keine Wirkung durch die Massnahmen

Folgende Massnahmen haben keine (sehr geringe) Wirkung:

- GV04: Förderung der klimaneutralen Mobilität (inkl. Antriebsformen)
- GV05: Erarbeitung Konzept Citylogistik
- MIV03: Weiterentwicklung Verkehrsmanagement
- WM01: Controlling und Kommunikation