

Rapperswil-Jona Infrastruktur

Alte Jonastrasse; Sanierung

Bericht zur Mitwirkung



Rapperswil-Jona

Infrastruktur

Einleitung

Die Stadt möchte die Alte Jonastrasse (Gemeindestrasse 1. und 2. Klasse) auf der Basis des im Jahr 2020 erarbeiteten Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) sanieren, da der Zustand der Gemeindestrasse schlecht ist und hinsichtlich der Einhaltung der Verkehrssicherheit diverse Defizite aufweist. Die Sanierung bietet überdies die Gelegenheit, die rund 900 Meter lange Gemeindestrasse aufzuwerten. Sie soll für den Langsamverkehr sowie für Anwohnende attraktiver und für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer werden.

Mitwirkungseingaben

Gemäss Art. 33^{bis} Abs. 2 des Strassengesetzes vom 12. Juni 1988 (sGS 732.1; StrG) sorgt die für den Planerlass zuständige Behörde für eine geeignete Mitwirkung der Bevölkerung. Hierzu hat die Stadt Rapperswil-Jona die offiziellen Planakten zwischen dem 12. November 2024 bis am 11. Dezember 2024 zur Einsicht auf der E-Mitwirkungsplattform sowie im Ressortsekretariat des Ressorts Bau Liegenschaften bereitgestellt.

Während des Mitwirkungsverfahrens sind insgesamt 109 Rückmeldungen von acht Interessensgruppierungen und 32 Privatpersonen eingegangen. Die folgende Tabelle bildet die eingereichten Rückmeldungen der Bevölkerung im Laufe des Mitwirkungsverfahrens sowie die Stellungnahme der Stadt Rapperswil-Jona ab. Auch wird festgehalten, inwiefern die einzelnen Rückmeldungen bei der Planung berücksichtigt werden sollen.

Prüfung Einbahnregime und Tempo 30

Im Anschluss an das Mitwirkungsverfahren prüfte der Stadtrat die mögliche Einführung eines Einbahnregimes sowie die Möglichkeit von Tempo 30. Der Stadtrat kam dabei zum Schluss, dass aufgrund von verkehrstechnischen Überlegungen die Einführung eines Einbahnregimes nicht als sinnvoll zu erachten sei. Da die negativen Auswirkungen überwiegen würden, wird auf die Einführung eines Einbahnregimes auf der Alten Jonastrasse, sowohl in Ost-West-Richtung als auch in West-Ost-Richtung, verzichtet.

Hingegen sollen die weiteren Planungen für das Strassenbauprojekt Alte Jonastrasse mit der Verkehrsgeschwindigkeit «Tempo 30» fortgeführt werden, nachdem ein externes verkehrstechnisches Gutachten die geplante Geschwindigkeitsreduktion als zweck- und verhältnismässige Massnahme im Sinne der Signalisationsverordnung (SSV) qualifizierte. Als Folge der Geschwindigkeitsreduktion können die vorhandenen Sicherheitsdefizite bzw. die Auswirkungen im

Rapperswil-Jona Infrastruktur

Fälle eines Unfalls reduziert werden. Die Verkehrssicherheit wird verbessert (Sichtweiten, Strassenraum, usw.), der Strassenlärm wird für die Anwohnenden reduziert und die Verlagerung des Verkehrs auf übergeordnete Strassen ist möglich.

Überdies wird auf die Einführung einer temporären Erhöhung der Geschwindigkeit während der Nacht bzw. auf zeitlich beschränkte Phasen mit Tempo 50 verzichtet, da wechselnde Höchstgeschwindigkeiten ungünstige Folgen hinsichtlich der Verkehrssicherheit bewirken. Die mit der Geschwindigkeitsreduktion begünstigte Lärmreduktion in der Nacht würde damit ausfallen. Schliesslich müssten damit die Sichtweiten sowie die Fahrbahnbreiten wieder auf Tempo 50 ausgelegt werden, was mit dauerndem Tempo 30 zu Gunsten der Betroffenen an der Alten Jonastrasse verhindert werden kann.



Legende für Einordnung der Anträge / Bemerkungen

K = Antrag / Bemerkung wird zur Kenntnis genommen

tB = Antrag / Bemerkung wird teilweise berücksichtigt

B = Antrag / Bemerkung wird berücksichtigt

N = Antrag / Bemerkung wird nicht berücksichtigt

D = Antrag / Bemerkungen ist für Drittprojekt relevant

Mitwirkungstabelle

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Stellungnahme der Stadt	Einordnung
Thema 1: Abschnitt Zürcherstrasse bis SBB-Brücke				
01		<ul style="list-style-type: none"> - Velosäcke vor den Ampeln fehlen. - Rechtsabbiege-Tafeln für Velo vor Ampeln fehlen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Velosäcke vor den Ampeln werden bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. - Der aktuelle Plan ist auf Stufe Vorprojekt, auf welchem noch keine Signalisation bzw. Schilder dargestellt sind. Ein Markierungs- und Signalisationsplan wird im Rahmen des Bauprojektes erstellt. 	B
		<ul style="list-style-type: none"> - Der Radstreifen ist nur einseitig vorhanden. Es ist aber verständlich, dass die Bus-Spur notwendig ist und offenbar 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. 	tB / D



		<p>dadurch nicht mehr Platz vorhanden ist. Der geplante Radstreifen, auf der wichtigeren Seite in Richtung Zentrum, muss aber eine Breite von 1.50 m aufweisen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Lichtsignal muss so gesteuert werden, dass sich der Verkehr nicht bis vor die Busspur bei der Kreuzstrasse zurückstaut und so den Bus blockiert. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Steuerung der Lichtsignalanlage (LSA) ist Sache des Kantons St.Gallen. Aktuell werden die Lichtsignalanlagen durch den Kanton St.Gallen hinsichtlich Buspriorisierung untersucht. 	
		<ul style="list-style-type: none"> - Als Autofahrende stelle ich fest, dass es verschiedentlich zu heiklen Situationen beim Abbiegen mit Fussgängern und Autofahrenden kommt. Im Projekt sind bei den Kreuzungen Spinnereistrasse, Bildaustrasse und Kreuzstrasse die Füssgängerstreifen (FGS) nicht direkt an der Kreuzung eingeplant, was zur allgemeinen Sicherheit beiträgt. Nur bei der Kreuzung Kniestrasse sind die FGS wieder sehr nahe an der Kreuzung. Könnten diese FGS nicht auch noch etwas zurückversetzt werden? Vielen Dank für die Kenntnisnahme H. F. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bei den genannten Kreuzungen handelt es sich ausschliesslich um Knoten ohne Lichtsignalanlagen (LSA). Die Kreuzung Kniestrasse wird mittels LSA gesteuert, weshalb der Fussgängerstreifen (FGS) näher am Knoten angeordnet werden kann. Dies wird jeweils angestrebt, damit eine möglichst direkte und sichere Verbindung für den Fussverkehr angeboten werden kann. Eine Optimierung der FGS wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und wird gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. 	B
		<ul style="list-style-type: none"> - Antrag: Am Knoten Kniestrasse/Alte Jonastrasse soll das Ende des bestehenden Rad-/Fussweges an der Kniestrasse Süd so organisiert werden, dass mit dem Velo sowohl die Querung zur Weiterfahrt auf der Kniestrasse Nord als auch das Links- oder Rechtsabbiegen auf die Alte Jonastrasse logisch, intuitiv und attraktiv sind. Begründung: Im vorliegenden Projekt wird die bestehende Situation mit verschiedenen Defiziten einfach übernommen. Die Situation auf dem Rad-/Fussweg ist an der Ecke ist sehr beengt und für Velofahrende ist die Organisation und Signalisation unklar: einzig eine Bodenmarkierung mit Velopiktogramm und 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Verbesserung der Querungssituation für den Veloverkehr am Knoten Kniestrasse / Alte Jonastrasse wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. 	B



		<p>Pfeil zeigt an, dass Velofahrende hier den Rad-/Fussweg verlassen sollen.</p> <p>Velofahrende, die geradeaus weiter zur Kniestrasse Nord fahren möchten, queren die Alte Jonastrasse am Fussgängerstreifen. An der Lichtsignalanlage (LSA) gibt es jedoch keinen Hinweis darauf, dass dies auch für Velos gilt. Auf der anderen Strassen-seite gibt es keinen Hinweis, dass die Weiterfahrt auf dem Radstreifen erfolgen soll und nicht auf dem Trottoir.</p> <p>Velofahrende, die nach rechts auf die Alte Jonastrasse abbiegen möchten, müssen ebenfalls am Fussgängerstreifen vortrittsbelastet auf die Fahrbahn ausfahren. Ob dazu die LSA beachtet werden muss oder ob dies jederzeit erfolgen darf, ist unklar. Gänzlich unklar ist das Vorgehen zum Linksabbiegen auf die Alte Jonastrasse. Wer die Alte Jonastrasse gemeinsam mit den Zufussgehenden quert und dann nach links abbiegt, gerät in Konflikt mit den gleichzeitig ausfahrenden Fahrzeugen aus der Kniestrasse Nord. Für ein etappiertes, indirektes Linksabbiegen fehlt ein Aufstellbereich.</p>		
		<p>- Antrag: Im Einmündungsbereich der Kniestrasse Nord soll eine Wartebereich organisiert werden, der das indirekte Linksabbiegen von der Alten Jonastrasse zur Kniestrasse Süd ermöglicht.</p> <p>Begründung: Um von der Alten Jonastrasse direkt nach links zur Kniestrasse Süd abzubiegen, müssen Velofahrende frühzeitig den Radstreifen verlassen und ein Abbiegemanöver über zwei Fahrspuren machen. Dieses komplexe Fahrmanöver mit Verflechtungen bei hoher Verkehrsbelastung ist nur für geübte Velofahrende geeignet. Für ungeübte oder unsichere Velofahrende (z. B. Kinder) ist das direkte Linksabbiegen jedoch nicht machbar.</p> <p>Beim indirekten Linksabbiegen bleiben Velofahrende am rechten Fahrbahnrand und führen das Linksabbiegemanöver in zwei</p>	<p>- Eine Verbesserung der Querungssituation für den Veloverkehr am Knoten Kniestrasse / Alte Jonastrasse wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.</p>	<p>B</p>



		<p>Etappen aus. Dazu ist ein Wartebereich in der Einmündung der Kniestrasse Nord erforderlich. Da beim indirekten Linksabbiegen keine Verflechtung notwendig ist, wird die Lösung von einer breiten Nutzergruppe angenommen. Das indirekte Linksabbiegen ist einfacher und sicherer als das direkte, benötigt aber mehr Zeit, da eine zweite Grünphase abgewartet werden muss. Das indirekte Linksabbiegen ist eine bewährte Massnahme und wird in der Fachliteratur empfohlen (z. B. Handbuch Veloverkehr in Kreuzung, ASTRA, 2021).</p>		
		<ul style="list-style-type: none"> - Beleuchtung auf der Seite Sonnenhof ist mangelhaft. Im Plan fehlt die Haltestelle Süd- Sonnenhof. Diese bleibt bestehen? 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Beleuchtung wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Rahmen des Bauprojektes umgesetzt. - Die Haltestelle Süd - Sonnenhof bleibt bestehen. 	B
		<ul style="list-style-type: none"> - Der Knoten Kniestrasse-Alte Jonastrasse ist für den Veloverkehr weiter zu verbessern. Aus der Fahrtrichtung Alten Jonastrasse soll das indirekte Linksabbiegen möglich gemacht werden. Das Einspuren über zwei Fahrspuren hinweg ist ein grosses Sicherheitsrisiko für Velofahrende. Das indirekte Linksabbiegen gibt Radfahrenden die Möglichkeit an Kreuzungen links abzubiegen, ohne dabei im fließenden Verkehr Fahrspuren überqueren zu müssen. Indirektes Linksabbiegen ist in Velonationen wie Dänemark längst eine gängige Praxis. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Verbesserung der Querungssituation für den Veloverkehr am Knoten Kniestrasse / Alte Jonastrasse wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. 	B
		<ul style="list-style-type: none"> - Ein Radweg ist auch auf der Südseite der Alten Jonastrasse anzubringen. Die Radwege sind bis zur Kreuzung Zürcherstrasse fortzuführen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Verbesserung für den Veloverkehr wird angestrebt, bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. 	B



		- In diesem Bereich ist eine Velospur Richtung Jona notwendig. Die Fahrbahnbreite von 3.00 m ist zu schmal. Schon heute wird die Sicherheitslinie mehrheitlich überfahren, wenn man als Velofahrer dort fährt und wenn Gegenverkehr kommt, dann wird es richtig gefährlich. Auch die öffentlichen Busse überholen Velofahrer vielfach so, was recht unangenehm ist.	- Eine Verbesserung für den Veloverkehr wird angestrebt, bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	B
		- Linksabbiegen von der Kreuzstrasse in die alte Jonastrasse übersichtlicher und sicherer machen. Von der Kreuzstrasse herkommend ist das links abbiegen in die alte Jonastrasse unübersichtlich und gerade im Berufsverkehr nicht ganz ungefährlich. Der Baum beim Lemongras nimmt einen Grossteil der Sicht weg. Im Winter, wenn der Baum keine Blätter hat, ist es die Werbetafel, die einen Teil der Sicht auf die Strasse nimmt.	- Die Kreuzung wird so umgestaltet, dass die zufahrenden Achsen mit einem spitzen Winkel in die Alte Jonastrasse münden, was eine bessere Sicht zur Folge hat. Die Sichtweiten werden mit dieser Massnahme zukünftig eingehalten.	K
		- Richtung West: Kein Linksabbiegen für motorisierten Verkehr, da sonst der Schleich-Durchgangsverkehr gefördert wird. Stattdessen eine Busspur kombiniert mit dem Veloweg, damit auch generell der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr bevorzugt wird.	- Der Linksabbieger ist notwendig für die Erschliessung des Parkplatzes Tüchelweier sowie der Einkaufszentren Albuville, Manor etc. Die Busspur ist kombiniert mit dem Linksabbieger und für den Veloverkehr wird ein Radstreifen berücksichtigt.	K
		- Siehe Mitwirkungsfragen Dieser Radstreifen Mundardbeiz -> Sonnenhof macht sehr viel Sinn, gut gemacht.	----	K
		- Siehe Mitwirkungsfragen.	----	K
		- Veloweg braucht es auch hier.	- Eine Verbesserung für den Veloverkehr wird angestrebt, bei der Überprüfung des Bauprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	B



	<ul style="list-style-type: none"> - Warum nur eine Velostreifen-Breite von 1.25 m? Normalerweise plant man mit 1.50 m, wenn nicht sogar mit 1.80 m. Es gibt dem Veloverkehr deutlich mehr Sicherheitsgefühl, auch das Risiko von einer seitlichen Berührung mit dem MIV (motorisierten Individualverkehr) wird kleiner. Besonders in diesem Bereich wäre doch eine Breite von 1.50 m möglich, da das Trottoir ja nicht unbedingt 2.50 m breit sein müsste. <p>Generell wäre doch eine Radstreifen-Breite von 1.50 m fast überall (zumindest in Fahrtrichtung Rapperswil) möglich, da das Trottoir ja auch „nur“ 2.00 m breit sein könnte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Verbreiterung des Radstreifens auf 1.50 m wird bei der Überprüfung des Vorprojektes geprüft und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. 	B
	<ul style="list-style-type: none"> - Wenn die SBB-Brücke ohnehin verbreitert werden muss, sollte auch eine Verbreiterung auf der Südseite vorgenommen werden, damit auch in Fahrtrichtung Jona ein Radstreifen markiert werden kann. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Verbesserung für den Veloverkehr wird angestrebt, bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. 	B



Thema 2: Abschnitt SBB-Brücke bis Bildaustasse				
02		<ul style="list-style-type: none"> - Durchgehende Radstreifen fehlen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Verbesserung für den Veloverkehr wird angestrebt, bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. 	B
		<ul style="list-style-type: none"> - Die Kreuzstrasse ist eine wichtige Veloverbindung. Mit dem Mittelstreifen besteht neu die Möglichkeit, sich als Velofahrende in der Mitte aufzustellen, was die Sicherheit erhöht. Allerdings wäre ein baulich geschützter Aufstellbereich beim Mittelstreifen wichtig. - Nach der Kreuzstrasse in Richtung Jona beträgt die gesamte Fahrbahnbreite 7.50 m und die Kernfahrbahn 5.00 m. Gemäss Richtlinie TBA R 2016.02 sollte die Kernfahrbahn eine Breite von 4.50 m aufweisen. Damit könnten die beiden Radstreifen 1.50 m breit ausgeführt werden ohne die gesamte Fahrbahn verbreitern zu müssen. - Ab der Kreuzstrasse bis zur Einmündung in die Neue Jonastrasse ist die Strasse eine Gemeindestrasse 2. Klasse und sollte daher nicht primär für den MIV (motorisierten Individualverkehr) gestaltet werden. Mit der Klassierung hat die Stadt mehr Gestaltungsfreiheit, welche sie beherzt nutzen sollte. Der Charakter des Strassenraums sollte in diesem Bereich mehr auf die Quartierebene fokussiert sein. Eine Temporeduktion muss, wenn nicht auf der ganzen Strasse, dann unbedingt in diesem Abschnitt umgesetzt werden. - Die geplanten Bäume befinden sich alle auf privaten Grundstücken, was eine Umsetzung schwieriger macht. Zudem sind die nördlichen Bäume teilweise zu weit vom Trottoir weg, so dass keine Beschattung auf diese fällt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ein baulich geschützter Aufstellbereich besteht mittels den beiden Fussgängerinseln. Weitere bauliche Massnahmen lassen sich aufgrund der Fahrbeziehungen (Schleppkurven) des MIV (motorisierter Individualverkehr) und ÖV (öffentlichen Verkehr) leider nicht realisieren. - Eine Anpassung der Kernfahrbahn auf 4.50 m und beidseitigem 1.50 m breitem Radstreifen wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. - Ein Teil der Alten Jonastrasse ist heute gemäss Strassengesetz des Kantons St.Gallen (sGS 732.1; StrG) als Gemeindestrasse 1. Klasse und ein Teil als Gemeindestrasse 2. Klasse klassiert. Mit dem Sanierungsprojekt wird die Alte Jonastrasse aufgrund deren Funktion als verkehrsorientierte Strasse ganzheitlich zu einer Gemeindestrasse 1. Klasse aufklassiert. Eine Temporeduktion wurde bei der Erarbeitung des Vorprojektes geprüft, als notwendig, zweckmässig und verhältnismässig beurteilt und soll nun im Bauprojekt umgesetzt werden. 	tB



			- Die Stadt RJ hat ein Baumkonzept (2020). Dieses ist behördenverbindlich und wird bei der Planung integriert. Die Baumanordnung wird unter Einhaltung der Sichtweiten bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	
		- Antrag durchgehender Radstreifen Begründung: Erhöhung Verkehrssicherheit für Velofahrer	- Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m wird in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	B
		- Antrag: Der Fussgängerstreifen über die Kreuzstrasse soll so nahe wie möglich an die Alte Jonastrasse gerückt werden (Ideallinie für Zufussgehende). Begründung: Die vorgesehene Lage des Fussgängerstreifens über die Kreuzstrasse ist rund 14.00 bzw. 18.00 m vom Fahrbahnrand der Alten Jonastrasse zurückversetzt. Dies bedeutet für Zufussgehende, die entlang der Alten Jonastrasse gehen, einen erheblichen Umweg. Die Abweichung von der Ideallinie soll so gering wie möglich sein. Im Bestand ist der Fussgängerstreifen rund 7.00 m näher an der Ideallinie als im Projekt. Es kann jedoch bereits im Bestand beobachtet werden, dass der erzwungene Umweg nicht akzeptiert wird und zahlreiche Zufussgehende die Kreuzstrasse näher an der Ideallinie queren. Eine mögliche Überlegung zur Lage des Fussgängerstreifens könnte sein, dass zwischen der Alten Jonastrasse und dem Fussgängerstreifen genügend Raum für einen Gelenkbus ist, da hier manchmal der Gegenverkehr abgewartet werden muss. Es ist jedoch aus meiner Sicht eher akzeptierbar, dass der Fussgängerstreifen manchmal von einem wartenden Bus blockiert	- Eine Verschiebung des Fussgängerstreifens näher zur Alten Jonastrasse ist nicht möglich, da einerseits Platz für die Warte-position des Busses gewährleistet werden muss und andererseits der Fussgängerstreifen rechtwinklig zur Trottoirkante verlaufen soll.	K



		wird, als dass von den Zufussgehenden immer ein grosser Umweg erwartet wird.		
		<p>- Antrag: Der Fussgängerstreifen über die Kreuzstrasse soll so nahe wie möglich an die Alte Jonastrasse gerückt werden (Ideallinie für Zufussgehende).</p> <p>Begründung: Die vorgesehene Lage des Fussgängerstreifens über die Kreuzstrasse Süd ist rund 8.00 bzw. 11.00 m vom Fahrbahnrand der Alten Jonastrasse zurückversetzt. Dies bedeutet für Zufussgehende, die entlang der Alten Jonastrasse gehen, einen erheblichen Umweg. Die Abweichung von der Ideallinie soll so gering wie möglich sein.</p>	<p>- Eine Verschiebung des Fussgängerstreifens näher zur Alten Jonastrasse ist nicht möglich, da einerseits Platz für die Warteposition des Busses gewährleistet werden muss und andererseits der Fussgängerstreifen rechtwinklig zur Trottoirkante verlaufen soll.</p>	K
		<p>- Antrag: Die Trenninsel in der Einmündung der Kreuzstrasse Süd soll für den linksabbiegenden Veloverkehr von der Alten Jonastrasse in die Kreuzstrasse günstiger ausgestaltet werden.</p> <p>Begründung: Die vorgesehene Geometrie der Trenninsel und die Einfahrt in die Kreuzstrasse Süd ist nur für querende Velofahrende von der Kreuzstrasse Nord sowie für rechtsabbiegende Velofahrende gut geeignet. Linksabbiegende Velofahrende würden jedoch unnötigerweise zu einem spitzwinkligen Fahrmanöver gezwungen.</p>	<p>- Eine Anpassung der Mittelinsel wird in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.</p>	B
		<p>- Antrag: Verkehrsberuhigende Massnahmen für Autos Begründung: Attraktiver für Langsamverkehr</p>	<p>- Mit der Realisierung einer Kernfahrbahn wird die Fahrbahnbreite für den MIV (motorisierter Individualverkehr) gegenüber heute eingeschränkt und stellt somit eine verkehrsberuhigende Massnahme dar.</p>	K



		- Beim Kreuzliplatz ist dem Velofahrer von Jona herkommend für das Linksabbiegen in die Kreuzstrasse Beachtung zu schenken. Die Signalisation und mögliches Einspuren ist zu beachten. Engpässe im ÖV (öffentlichen Verkehr) betreffen insbesondere die Linien 885 und 994 beim Abbiegen von und zu Kreuzstrasse / von und zu Alte Jonastrasse. Der Platzbedarf ist daher insbesondere im Bereich des Vorplatzes / Kreuzung Mundartbeiz kritisch.	- Der Mehrzweckstreifen in der Mitte der Fahrbahn eignet sich zum Aufstellen für den Veloverkehr. Die Abbiegebeziehungen für den ÖV (öffentlicher Verkehr) wurden mittels Schleppekurven geprüft und können gewährleistet werden.	K
		- Bemerkung: Die Anordnung eines Vorbereichs/Trottoirs vor dem Restaurant Kreuzli begrüsse ich ausdrücklich, auch das damit verbundene Ende des Radstreifens vor dem Restaurant Kreuzli und die Verflechtung der Velofahrenden mit dem MIV (motorisierten Individualverkehr). Die bestehende Situation mit einem Radstreifen bis zur Einmündung in die Alte Jonastrasse ist zwar auf den ersten Blick für den Veloverkehr attraktiver, führt aber dazu, dass Velos beim Einmünden von Motorfahrzeuglenkenden im toten Winkel neben dem Fahrzeug übersehen werden. Dies kann zu sehr gefährlichen Unfällen führen.	----	K
		- Dem Autoverkehr wird der Vortritt gegeben. Fussgängerinnen müssen einen Umweg über den Zebrastreifen gehen.	- Die Fussgängerstreifen (FGS) sind so nah wie möglich auf der direktesten Verbindung angeordnet. Eine Verschiebung des FGS näher zur Alten Jonastrasse ist nicht möglich, da einerseits Platz für die Warteposition des Busses gewährleistet werden muss und andererseits der Fussgängerstreifen rechtwinklig zur Trottoirkante verlaufen soll.	K
		- Der Fussgängerstreifen über die Kreuzstrasse ist viel zu weit vom Knoten und somit von der Wunschbeziehung entfernt, was die Benützung für den Fussverkehr unattraktiv macht.	- Eine Verschiebung des Fussgängerstreifens näher zur Alten Jonastrasse ist nicht möglich, da einerseits Platz für die Warteposition des Busses gewährleistet werden muss und andererseits der Fussgängerstreifen	K



			rechtwinklig zur Trottoirkante verlaufen soll.	
		<ul style="list-style-type: none"> - Der Knoten ist heute insbesondere aufgrund von mangelnder Sicht gefährlich. Im BGK (Betriebs- und Gestaltungskonzept) wurde daher ein Kreisel geplant. Leider ist nicht ersichtlich, warum die Kreiselösung nicht weiterverfolgt wurde. Die Abweichungen zum BGK mit Begründungen sind dazulegen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Sichtweiten werden mit dem neuen Projekt eingehalten. Kreiselösungen sind insbesondere dort von Vorteil, wo ähnlich stark belastete Knotenarme zusammentreffen. Eine Analyse hat ergeben, dass auch ein Knoten ohne Vortritt genügend leistungsfähig ist und gegenüber dem Kreisel eine deutlich geringere Fläche (Land) in Anspruch nimmt. 	K
		<ul style="list-style-type: none"> - Der Kreuzliplatz ist für den Busbetrieb ein Knotenpunkt. Die Bushaltestellen haben aber einen schlechten Standard. Auf der Südseite fehlt eine elektronische Anzeigetafel beim bestehenden Unterstand. Auf der Nordseite fehlt sogar ein Unterstand. Da die Bushaltestellen sowieso neu gemacht werden, sollten auch gleich Unterstände errichtet werden, wie sie an den meisten Haltestellen bereits Standard sind. Von der Kreuzstrasse her mündet trotz Fahrverbot viel Schleichverkehr in die Alte Jonastrasse, was die Kreuzung belastet und zu überflüssigem Verkehr auf der Alten Jonastrasse führt. Mit mehr Kontrollen auf der Kreuzstrasse und der Einführung von Tempo 30 entlang der ganzen Kreuzstrasse könnte das reduziert werden. Die Kreuzung beim Kreuzliplatz ist sehr gefährlich sowohl für Fussgänger als auch für Autos beim Einbiegen von der Kreuzstrasse in die Alte Jonastrasse. Von Jona her nach Rapperswil fahren die Autos häufig schnell. Das könnte durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h entschärft werden. Das würde die Alte Jonastrasse auch weniger attraktiv machen für 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Optimierung der Bushaltestellen wird in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. - Die Kontrolle ist Sache der Kantonspolizei St.Gallen. Die Einführung von Tempo 30 auf der Kreuzstrasse wurde im Rahmen der Gesamtschau geprüft. Die Kreuzstrasse liegt ausserhalb des Projektperimeters und wird nicht weiter berücksichtigt. - Auf der Alten Jonastrasse wurde Tempo 30 bei der Erarbeitung des Vorprojektes geprüft, als notwendig, zweckmässig und verhältnismässig beurteilt und soll nun im Bauprojekt umgesetzt werden. 	B



		Ausweichverkehr, wenn auf der Neuen Jonastrasse viel Verkehr ist.		
		- Der Radweg ist auch über die Kreuzung alte Jonastrasse / Kreuzstrasse durchgehend zu führen (analog der Spinnereistrasse).	- Dies lässt sich aufgrund der Querungen des Fussverkehrs und den damit zusammenhängend benötigten Mittelinseln flächenmässig nicht realisieren. Stattdessen gibt es in diesem Bereich einen Mehrzweckstreifen, welcher bspw. als Aufstellfläche für den linksabbiegenden Veloverkehr genutzt werden kann.	K
		- Die Busspur funktioniert heute leider nicht. Diverse Fahrzeuge fahren auf der Busspur. Dieses Problem sollte beseitigt werden.	- Die Bushaltestelle wird zukünftig nicht überholbar ausgestaltet. Diese baulichen Massnahmen sollte die Situation verbessern.	K
		- Die Querung der Alten Jonastrasse für Fahrradfahrer vom Zeughaus herkommend ist bei hohem Verkehrsaufkommen aktuell oft schwierig und unübersichtlich. Es ist auf eine klare Verkehrsführung und Radstreifen zu achten.	- Bei der Umgestaltung des Knotens wurde auf eine Verbesserung der Veloverkehrsführung geachtet und diese Problematik berücksichtigt.	K
		- Die Strasse mit 5.00 m Fahrbahnbreite genügt nicht für zwei Radstreifen und Stau mit Busverkehr, Lastwagen und Langsamverkehr. Bei Stau und Gegenverkehr muss der Radstreifen von den Fahrzeugen genutzt werden. Somit kann entweder der Velofahrende stadteinwärts nicht fahren, wenn Stau ist oder/und der Stadtauswärtsfahrende wird vor einem Auto / Lastwagen / Bus vor sich hergetrieben. Wie ungemütlich das ist, wissen alle Velofahrenden in der Stadt.	- Der Begegnungsfall Velo - Lastwagen/Bus - Auto ist auf einer 7.50 m breiten Fahrbahn möglich. Sollte in eine Richtung Stau sein, ist der Radstreifen aus rechtlicher Sicht freizulassen. In die andere Richtung muss der Radstreifen gegebenenfalls mitbenutzt werden. Eine Anpassung der Situation bzw. Verbreiterung ist aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse nicht möglich.	K



	<ul style="list-style-type: none"> - Die Radstreifen sind entlang der gesamten Strasse mit einer Breite von 1.25 m zu schmal. Obwohl 1.25 m möglich ist, zeigt die Entwicklung doch klar, dass die Veloinfrastruktur künftig mehr Raum einnimmt (vgl. z.B. Velostandards Kanton Zürich). Die Radstreifen entlang der Alten Jonastrasse sollen daher 1.50 m breit sein. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. 	B
	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Fahrbahnbreite von 7.50 m ist keine siedlungsverträgliche Verkehrsinfrastruktur. Die Strasse ist nach wie vor sehr stark auf den MIV (motorisierten Individualverkehr) ausgelegt. <p>Die Alte Jonastrasse soll gemäss Gesamtverkehrskonzept eine alternative Achse für den Fuss- und Veloverkehr bilden. Mit einem Radstreifen von 1.25 m ist dies nicht der Fall. Es ist leider schade, dass die Infrastrukturen nach wie vor nur auf den MIV ausgerichtet sind, obwohl das Gesamtverkehrskonzept andere Ziele vorgibt. Es dürfen auch überbreite Radstreifen von z. B. 2.00 m Breiten und einem schmalen Kern geprüft werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. Dies hätte eine Verschmälerung der Kernfahrbahn von 5.00 m auf 4.50 m zur Folge. Eine weitere Reduktion der Kernfahrbahn ist aufgrund der hohen Verkehrslast nicht möglich. 	B
	<ul style="list-style-type: none"> - Es ist für Velofahrende unbegreiflich, warum der bestehende Radstreifen beim Fussgängerübergang aufgehoben wird. Die Autos stehen täglich mehrere Stunden hier im Stau und für die Velofahrenden ist ein Passieren nicht mehr möglich. Noch gefährlicher wird der Gegenverkehr ohne Absatz. Autofahrende sehen vielfach zu spät, dass Velofahrende im Gegenverkehr passieren können. Beide Punkte sind zu heutigen Situation aus meiner Sicht schlechter. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bei Fussgängerstreifen gibt es Durchfahrtsbreiten, welche für den Veloverkehr ungeeignet sind. Ein Durchziehen des Radstreifens ist aufgrund der zusätzlich benötigten Platzverhältnisse nicht möglich bzw. nicht verhältnismässig. Deshalb wird im Bereich von Mittelinseln auf einen Radstreifen verzichtet. 	K
	<ul style="list-style-type: none"> - Es ist vorgesehen, das Trottoir mit einem sickerfähigen Belag bzw. Sickersteinen zu erstellen. Wurde dies in Rapperswil-Jona schon mal getestet? Es fragt sich, ob die Trottoirs entlang der Alten Jonastrasse für eine derartige Massnahme geeignet sind. Sollte dies nicht eher entlang von Quartierstrassen mit geringerem Fussverkehrsaufkommen gemacht werden? 	<ul style="list-style-type: none"> - Das Trottoir wird mit Asphaltbelag befestigt. Dies ist zweckmässig und für den Unterhalt geeignet. 	K



	<ul style="list-style-type: none"> - Knoten Kreuzstrasse und Bildaustasse: Kein befahrbarer Mittelstreifen für nach links abbiegende PW (Personenwagen) Richtung Ost in Kreuzstrasse (Richtung Nord) und in die Bildaustasse. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Strasse muss aufgrund der Fussgängerstreifen ohnehin verbreitert werden. Der Mehrzweckstreifen dient nicht nur dem MIV (motorisierten Individualverkehr) sondern auch als Aufstellfläche für den Veloverkehr. Die beiden Mehrzweckstreifen werden beibehalten. 	K
	<ul style="list-style-type: none"> - Parkplatz Wird durch die Flächenreduktion ein ostseitig orientierter Parkplatz entlang der Alte Jonastrasse 43 eliminiert? Falls ja, wird dieser Parkplatz durch die Stadt RJ abgegolten? - Grundstückseinfahrt Die Einfahrt in das Grundstück Nr. 988R zwischen der Alten Jonastrasse 39 und 41 besitzt ein Gefälle. Durch die Reduktion von 1.00 Meter wird die Situation verschärft. Eine Geländeanpassung ist vielleicht notwendig. Werden solche baulichen Anpassungen vor Erteilung der Baubewilligung besprochen? - Grünraum Zwischen der Liegenschaft und der Alte Jonastrasse befindet sich ein Grünraum. Dieser befindet sich in südlicher Lage und besitzt für die Bewohnenden wichtige Funktionen. Der Grünraum sorgt für einen Abstand zur Strasse, schafft einen Übergang von Privat- zur öffentlichen Zone und bildet einen Sitzplatz. Dieser Grünraum schwindet um rund 1.00 Meter. Die Privatsphäre zur Wohnung wird minimiert. Die Strasse rückt näher zum Haus. Die erforderlichen Sichtwinkel beschränken die übrig gebliebene Restfläche zusätzlich. Mittels der Landabtretung bieten wir die Möglichkeit den Strassenraum aufzuwerten. Dafür erwarten wir seitens Stadt RJ ein 	<ul style="list-style-type: none"> - Ein mögliches Wegfallen von Parkplätzen wird im Bauprojekt vertieft. Diese Thematik wurde im Vorfeld zur öffentlichen Mitwirkung im Rahmen eines Austausches mit gleichzeitigem Vorstellen des Vorprojektes mit den betroffenen Grundeigentümern bereits besprochen. - Eine allfällige Anpassung des Geländes wird im Rahmen des Bauprojektes vertieft. - Die Gestaltung des Grünraumes wird mit den Grundeigentümern besprochen. Die Sichtweiten der Einfahrten sind allerdings stets zu berücksichtigen. - Die Zuständigkeiten betreffend dem Unterhalt klären sich bei der Erarbeitung des Bauprojektes. - Es besteht die Zusicherung der Übertragung der Ausnutzungsziffer auf das Stammgrundstück. Mit der Umsetzung der Ortsplanungsrevision soll diese aber wegfallen. Die Baulinie wird jedoch angepasst und muss für künftige Bauprojekte berücksichtigt werden. 	tB



		<p>Mitgestaltungsrecht in der Umgebungsgestaltung, welche unsere Parzelle 988R betrifft. Anstelle von rund 0.60 m Betonsockel (wie im Plan eingetragen) wäre die Höhe von rund 1.10 - 1.20 m für die Parterrewohnungen sinnvoller. Dadurch wird die Böschung vermieden und der nutzbare Aussenraum bleibt so in seiner Grösse erhalten. Die Wahrung der Privatsphäre für die Parterrewohnung ist uns wichtig. Gerne würden wir einen „grünen Filter“ ein simples Rankgerüst mit einfacher Bepflanzung entlang der Mauerkrone erstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unterhalt: Können wir davon ausgehen, dass ein baulicher Unterhalt der Mauer durch die Stadt RJ übernommen wird? - Ausnützungstransfer: Die Stadt RJ benötigt rund 70 m² der Parzelle Nr. 988R für die Verbreiterung der Alten Jonastrasse. Die Ausnützung entspricht bei einer gemischten Nutzung in der Zone WG3 (Wohn und Gewerbe) 0.8. Bei einer Fläche von 70 m² beträgt die Ausnützungsfläche 56 m². Findet ein Ausnützungstransfer mit Eintrag im Grundbuch auf die Parzelle Nr. 988R vor bzw. mit Erteilung der Baubewilligung statt? 		
		<ul style="list-style-type: none"> - Platzierung Fussgängerstreifen Kreuzstrasse Der Fussgängerstreifen in der Kreuzstrasse sollte näher an der Kreuzung platziert werden. Der stark zurückversetzte Streifen ist ein grosser Komfortverlust für die zu Fuss Gehenden. Es besteht so auch die Gefahr, dass der Fussgängerstreifen nicht genutzt wird und die Strasse «wild» gequert wird, was wiederum für alle Verkehrsteilnehmenden ein Sicherheitsrisiko darstellt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Verschiebung des Fussgängerstreifens näher zur Alten Jonastrasse ist nicht möglich, da einerseits Platz für die Warteposition des Busses gewährleistet werden muss und andererseits der Fussgängerstreifen rechtwinklig zur Trottoirkante verlaufen soll. 	K



		- Sehr geehrte Damen und Herren, Sie finden angehängt die Stellungnahme zur Mitwirkung im Namen und im Auftrag von R.B., vertreten durch RA M. L. Die Vollmacht ist dem Dokument angehängt. Besten Dank für die kurze Bestätigung, dass die Stellungnahme eingegangen ist. Freundliche Grüsse P.M., RA	----	K
		- Siehe Mitwirkungsfragen	----	K
		- Veloweg fehlt stadtauswärts durchgehender Veloweg nötig.	- Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	B
		- Wenn das eine Lösung für "Tschau Stau" ist, dann fahren die Projekterarbeitenden nicht Velo. Jeden Tag gibt es auf diesem Abschnitt stockender bis stehender Verkehr bis zur Bildaustrasse. Ohne durchgehender Radstreifen ist das Einfahren mit dem Velo nicht möglich. Dann kann der Radstreifen auf der ganzen Strasse weggelassen werden, weil es nur noch gefährlicher wird.	- Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m sowie ein durchgehender Radstreifen werden in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	B
Thema 3: Abschnitt Bildaustrasse bis Spinnereistrasse				
03		- Durchgehende Radstreifen fehlen.	- Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m sowie ein durchgehender Radstreifen werden in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	B



	<ul style="list-style-type: none"> - Bei der Kreuzung Bildaustasse sollen möglichst alle Flächen, welche nicht zwingende Verkehrsflächen sind, entsiegelt und begrünt werden. Ein gut gestalteter Freiraum würde dem Strassenraum und dem Quartier einen hohen Mehrwert bringen. - Kernfahrbahn auf 4.50 m reduzieren, dafür Radstreifen je 1.50 m (siehe Abschnitt SBB-Brücke-Bildaustasse). - Geprüft werden könnte ein Wechsel der Belagsoberfläche auf den Radstreifen, statt nur eine gelbe Markierung. Damit wäre die Abgrenzung klarer markiert. - Eine Temporeduktion muss, wenn nicht auf der ganzen Strasse, dann unbedingt in diesem Abschnitt umgesetzt werden (Begründung siehe Abschnitt SBB-Brücke-Bildaustasse). 	<ul style="list-style-type: none"> - Im gesamten Projekt werden die Flächen, wenn möglich, entsiegelt. Bei der Erarbeitung des Bauprojekts wird dies nochmals vertieft. - Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m sowie ein durchgehender Radstreifen werden in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. - Ein Wechsel der Belagsoberfläche wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. Allerdings sind Radstreifen schweizweit normierte Infrastrukturen, was die Ausführung betrifft, weshalb die gestalterische Freiheit eingeschränkt ist. - Auf der gesamten Länge der Alten Jonastrasse wurde Tempo 30 bei der Erarbeitung des Vorprojektes geprüft, als notwendig, zweckmässig und verhältnismässig beurteilt und soll nun im Bauprojekt umgesetzt werden. 	B
	<ul style="list-style-type: none"> - Ab Knoten Kreuzstrasse bis Neue Jonastrasse ist die "Alte Jonastrasse" mit Tempo 30 vorzusehen. Die Temporeduktion ist für die Sicherheit der Velofahrenden auf diesem engen Strassenquerschnitt unbedingt einzuführen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Auf der gesamten Länge der Alten Jonastrasse wurde Tempo 30 bei der Erarbeitung des Vorprojektes geprüft, als notwendig, zweckmässig und verhältnismässig beurteilt und soll nun im Bauprojekt umgesetzt werden. 	B
	<ul style="list-style-type: none"> - Antrag: Die Zufahrt von der Alten Jonastrasse/Bildaustasse zur Schulstrasse sollte für Anwohner befahrbar sein. Die Durchfahrt ist ja auch für den Bus möglich. Deshalb bei der 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Anpassung der Signalisation wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt 	B



		<p>Signalisation den Zusatz: "Anwohner gestattet" anbringen. Begründung: Insbesondere zu Stauzeiten auf der Alten Jonastrasse stadteinwärts müssen Anwohner der Schulstrasse den ganzen Umweg über die Kreuz- und Wiesenstrasse machen. Das verursacht unnötige Autofahrten, verlängert den Stau und belastet zusätzliche Strassen.</p>	<p>umgesetzt. Im Bauprojekt ist ein Markierungs- und Signalisationsplan zu erstellen.</p>	
		<p>- Antrag: Durchgehender Radstreifen Begründung: Erhöhung Verkehrssicherheit für Velofahrer</p>	<p>- Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m sowie ein durchgehender Radstreifen werden in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.</p>	B
		<p>- Antrag: Im Knotenbereich Alte Jonastrasse/Spinnereistrasse soll ebenfalls ein Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte angeordnet werden, um das Abbiegen und Queren zu erleichtern. Es soll zudem geprüft werden, ob der Fussgängerstreifen näher zur Ideallinie geschoben werden kann.</p> <p>Begründung: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb im Knotenbereich Alte Jonastrasse/Spinnereistrasse kein Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte vorgesehen ist, wie dies beim Knoten Kreuzstrasse und beim Knoten Bildaustasse der Fall ist. Die Querung zwischen der Bleichstrasse und der Spinnereistrasse sowie das Linksabbiegen von der Alten Jonastrasse in die Spinnereistrasse sind für den Veloverkehr sehr wichtig. Ein Mehrzweckstreifen würde das Queren und insbesondere das Linksabbiegen einfacher und sicherer machen. Auch im MIV (motorisierter Individualverkehr) gibt es viele Linksabbieger von der Alten Jonastrasse in die Spinnereistrasse. Da die Gebäude auf den Grundstücken 1J, 2J und 2312J zur Umsetzung des Strassenprojekt ohnehin abgebrochen werden müssen, ist der Raum für einen Mehrzweckstreifen vorhanden.</p>	<p>- Die Realisierung der beiden vorgesehenen Mehrzweckstreifen hängt mit den beiden Fussgängerquerungen zusammen. Bei der Spinnereistrasse ist nur eine Fussgängerquerung auf der Westseite möglich, da auf der Ostseite das Trottoir nur auf einer Strassenseite weitergeführt wird und ein Fussgängerstreifen auf öffentlichem Grund enden muss. Eine Verbesserung für die Querung des Veloverkehrs wird dennoch angestrebt, bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.</p>	B



		Da die Querung zwischen der Bleichestrasse und der Spinnereistrasse auch für den Fussverkehr sehr wichtig ist, soll zudem geprüft werden, ob der Fussgängerstreifen etwas näher zum Knoten (Ideallinie) geschoben werden kann. Die Abhängigkeit zwischen Befahrbarkeit/Schleppkurven und der Lage der Schutzinsel ist mir bewusst.		
		- Auch falls auf der Strasse Tempo 30 eingeführt wird, ist dies kaum einzuhalten. Die Strasse ist nicht auf Tempo 30 ausgelegt. Aufgrund der Gestaltung des Strassenraumes wird die gefahrene Geschwindigkeit bei 50 km/h bis 60 km/h liegen. Es liegt kein siedlungsorientierter Strassenraum vor. Die Strassenquerschnitte sind neu zu überdenken. Schmale Fahrbahnen und breite Fuss- und Veloinfrastrukturen wären zu begrüssen.	- Es ist schwierig im städtischen Raum die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden und die Gestaltung des Grünraumes zu berücksichtigen. Bereits mit dem geplanten Projekt sind einige Flächen zu erwerben. Der zurzeit geplante Strassenraum mittels Kernfahrbahn versucht die Bedürfnisse aller Verkehrsträger bestmöglich abzudecken. Die Strasse wurde im Vorprojekt für Tempo 50 ausgestaltet. Auf der gesamten Länge der Alten Jonastrasse wurde bei der Erarbeitung des Vorprojektes Tempo 30 geprüft (Antrag aus Bürgerversammlung vom 02. März 2023) und Tempo 30 als notwendig, zweckmässig und verhältnismässig beurteilt. Tempo 30 soll nun im Bauprojekt umgesetzt werden.	tB
		- Auf einer Einbahnstrasse könnte auf Mehrzweckstreifen und Fussgängerinneninseln verzichtet werden.	- Die Einführung eines Einbahnregimes wurde geprüft (Antrag aus Bürgerversammlung vom 02. März 2023). Auf die Weiterverfolgung der Einführung einer Einbahnstrasse wird aus verschiedenen Gründen verzichtet (hohe Belastung von Knoten, Verschlechterung des Verkehrsflusses (mehr Gesamtverlustzeit, höhere Reisezeit,	K



			mehr Wegstrecke), zusätzliche Herausforderungen für die Führung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs).	
		- Die Verbindung Bleichestrasse zur Spinnereistrasse ist eine wichtige Fahrradroute. Gibt es da keine Möglichkeit, mal bisschen innovativ, dem Fahrrad Vortritt gegenüber dem Auto zu geben?	- Im Agglomerationsprogramm der Agglo Obersee existieren bereits Pilotprojekte, die dem Fahrrad gegenüber dem Auto den Vortritt gewähren sollen. Es sollen an der Eichwiesstrasse und an der Burgeraustrasse entsprechende Projekte realisiert werden. Eine solche Lösung ist auf der Alten Jonastrasse aufgrund der hohen Verkehrsmenge und der Funktion der Strasse nicht realisierbar. Eine Verbesserung der Querbarkeit für den Veloverkehr wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	tB
		- Der Radweg ist im Bereich der Kreuzung Bildau / Alte Jonastrasse durchgehend zu führen.	- Es wird kein Radweg realisiert. Anstelle eines Radweges soll mit Ausnahme bei Fussgängerstreifen mit Mittelinseln und im Bereich von Mehrzweckstreifen beidseitig ein Radstreifen realisiert werden. Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m sowie ein durchgehender Radstreifen werden aber in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	K



		- Der Veloübergang zwischen der Bleichestrasse und der Spinnereistrasse ist ungelöst. Dies ist für Velofahrende eine wichtige Verbindung. Der Übergang soll sicherer ausgestaltet werden.	- Eine Verbesserung der Querbarkeit für den Veloverkehr wird geprüft und ggf. im Bauprojekt umgesetzt.	B
		- Die Bemerkung bleibt. Für Velofahrende eine Plage und ein Risiko.	----	K
		- Durchgehender Radweg fehlt beidseits auf Höhe Einfahrt Bildaustrasse.	- Es wird kein Radweg realisiert. Anstelle eines Radweges soll mit Ausnahme bei Fussgängerstreifen mit Mittelinseln und im Bereich von Mehrzweckstreifen beidseitig ein Radstreifen realisiert werden. Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m sowie ein durchgehender Radstreifen werden aber in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	K
		- Ein weiterer gefährlicher Punkt, der heute schon besteht und noch gefährlicher wird. Es ist allen Verkehrsteilnehmenden unklar, was bei einem Ende eines Radstreifens passiert. Hat das Velo oder das Auto Vortritt? Schon oft wurde in diesem Bereich Velofahrende überholt und dann merkte der Autofahrende, dass es eng wird. Wer der Leidtragende ist, muss kaum erwähnt werden. Aus meiner Sicht ist das keine Lösung für eine Velostadt.	- Die Strasse muss aufgrund der Fussgängerstreifen und der erforderlichen Mittelinseln ohnehin verbreitert werden. Die Durchfahrtsbreite bei den Mittelinseln ist so gewählt, dass das Velo nicht überholt werden kann. Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m sowie ein durchgehender Radstreifen werden in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	K



		- Für weniger Versiegelung könnte der Bereich, wo Bäume geplant sind, grossmehrheitlich chaussiert oder begrünt werden, weil dies eher als Aufenthalts- und weniger als Zirkulationsfläche dient.	- Im gesamten Projekt werden die Flächen, wenn möglich, entsiegelt. Bei der Erarbeitung des Bauprojekts wird dies nochmals vertieft.	B
		- Nun soll der Bus auch hier über das Trottoir fahren. Die Situation an der Bachstrasse ist vergleichbar und für die Busfahrenden, die Passagiere und die Fahrzeuge eine Qual. Welche Vorteile soll das haben? In Anbetracht der wenigen Fussgänger an dieser Stelle unvorteilhaft. Ebenfalls ist es eine Einfahrt aus der Bildaustasse, die mit dem Trottoir im Stau zugefahren wird. Das ist vergleichbar mit der Gartenstrasse, die schon lange ein Problemfall darstellt. Mit dieser Massnahme wird die Sichtbarkeit der Ein- / Ausfahrt noch geringer, was auch dem öffentlichen Verkehr schadet.	- An einer Trottoirüberfahrt wird weiterhin festgehalten, da dies die direkteste mögliche und sicherste Verbindung für den Fussverkehr darstellt. Ausserdem sind die Vortritsverhältnisse damit klar geregelt und das Trottoir wirkt verkehrsberuhigend.	K
		- Positiv für die Fussgänger, aber auf Kosten der Velofahrenden.	- Es ist schwierig im städtischen Raum die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden und die Gestaltung des Grünraumes zu berücksichtigen. Bereits mit dem geplanten Projekt sind einige Flächen zu erwerben. Der zurzeit geplante Strassenraum mittels Kernfahrbahn versucht die Bedürfnisse aller Verkehrsträger bestmöglich abzudecken.	K
		- Regelquerschnitt: Die gewählten Radstreifenbreiten von 1.25 m im Regelquerschnitt sind klar ungenügend für die Sicherheit und den Komfort des Veloverkehrs. Die gängigen Richtlinien für Kernfahrbahnen würden breitere Radstreifen zulassen. Bei Fahrbahnbreiten zwischen 7.00 m und 7.50 m kann eine Kernfahrbahn von 4.50 m Breite ausgewiesen werden. Mehrbreiten sollen immer der Radstreifenbreite zugeschlagen werden. Die in der "Al-	- Eine Anpassung der Kernfahrbahn von 5.00 m auf 4.50 m und somit der Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m, sowie ein durchgehender Radstreifen werden in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	B



		ten Jonastrasse" gewählte Fahrbahnbreite von 7.00 m soll deshalb mit einer Kernfahrbahn von 4.50 m Breite festgesetzt werden, mit beidseitigen Radstreifenbreiten von 1.50 m. Dieser Regelquerschnitt kann sicher bis zu einem DTV von 10'000 Fahrzeugen angewendet werden. Der DTV von 8'000 Fahrzeugen auf der Alten Jonastrasse liegt deutlich darunter.		
		- Siehe Mitwirkungsfragen	----	K
		- Siehe oben Knoten Kreuzstrasse: Kein befahrbarer Mittelstreifen für Linksabbieger, sonst Ausweichverkehr nach rechts auf Radstreifen, gefährlich für Velofahrer insbesondere bei Gegenverkehr.	- Ein separater Linksabbieger nur für den Radfahrer kann nicht realisiert werden. Der geplante Mehrzweckstreifen dient nicht nur dem MIV (motorisierter Verkehr), sondern dient auch für den Veloverkehr als Aufstellfläche.	K
		- Trottoirüberfahrten sind grundsätzlich für den Fussverkehr attraktiv. Allerdings haben sie für andere Verkehrsteilnehmende auch Nachteile. Aufgrund der Trottoirüberfahrten wirkt die Strasse für den Fahrzeuglenkenden als lange gerade Strecke ohne Hindernisse, wodurch mit erhöhten Geschwindigkeiten gefahren wird. Zudem ist für den Velofahrenden eine Trottoirüberfahrt insbesondere beim Rechtsabbiegen gefährlich, da er über den Randstein fahren muss. Rechtsvortritt und Tempo 30 soll geprüft werden.	- An einer Trottoirüberfahrt wird weiterhin festgehalten, da dies die direkteste mögliche und sicherste Verbindung für den Fussverkehr darstellt. Ausserdem sind die Vortrittsverhältnisse damit klar geregelt und das Trottoir wirkt verkehrsberuhigend. - Auf der gesamten Länge der Alten Jonastrasse wurde bei der Erarbeitung des Vorprojektes Tempo 30 geprüft (Antrag aus Bürgerversammlung vom 02. März 2023) und Tempo 30 als notwendig, zweckmässig und verhältnismässig beurteilt. Tempo 30 soll nun im Bauprojekt umgesetzt werden. Die Knoten bzw. die Vortrittsverhältnisse werden bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	tB



		<ul style="list-style-type: none"> - Unübersichtliche Stelle in der Kurve ohne Radstreifen. Wenn man an der Allmeindstrasse mit dem Velo in ähnlicher Situation fährt, weiss man, dass das für Velofahrende gefährlich ist. 	<ul style="list-style-type: none"> - In den Bereichen von Fussgängerstreifen mit Mittelinseln und Mehrzweckstreifen werden keine Radstreifen realisiert. Ein durchgehender Radstreifen wird in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. 	K
		<ul style="list-style-type: none"> - Zwischen der Einmündung Spinnereistrasse und der Liegenschaft Alte Jonastrasse 56 hat es auf eine Distanz von rund 150 m ganze drei Fussgängerstreifen. Dies würde Sinn machen, wenn auf der Südseite nicht auch ein Trottoir entstehen würde oder wenn es eine hochfrequentierte Nutzung auf einer der beiden Strassenseiten geben würde. Dies scheint hier aber nicht der Fall zu sein. Deshalb soll auf den mittleren Fussgängerstreifen verzichtet werden. In diesem Zusammenhang ist auch der Mehrzweckstreifen beim Knoten Bildaustasse zu hinterfragen (wenig Abbiegebeziehungen, Sicht aufgrund breiterem Strassenraum deutlich besser als heute). Dadurch könnte die Fahrbahn hier etwas verschmälert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Regelmässige Querungsmöglichkeiten sind bei hohen Fahrtenfrequenzen wie auf der Alten Jonastrasse notwendig, zweckmässig und verhältnismässig. Es ist aufgrund der bestehenden Bebauungssituation eine beidseitige und sichere Erschliessung für den Fussverkehr sicherzustellen. Fussgängerstreifen dürfen nicht auf privatem Grund und/oder Ein-/Ausfahrten von Grundstücken und Strassen enden. Private Zugänge direkt auf die Alte Jonastrasse mit der hohen Verkehrsbelastung sind ebenso nicht zulässig. Deshalb soll ein sicheres neues Trottoir erstellt werden. Vorteile von Mehrzweckstreifen umfassen die Flexibilität, da sie vielfältige Nutzungen ermöglichen, weniger Fläche benötigen, die Verkehrssicherheit erhöhen und einen flüssigeren Verkehrsfluss ermöglichen. Ein separater Linksabbieger erfordert einen grossen und unnötigen Flächenbedarf. Der geplante Mehrzweckstreifen dient nicht nur dem MIV (motorisierter Verkehr), sondern dient auch als Aufstellfläche für 	K



			den Veloverkehr und fördert dessen Sicherheit. Zudem verengen Mehrzweckstreifen optisch die Strasse, was zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit und zu mehr Aufmerksamkeit bei den Verkehrsteilnehmenden führt.	
Thema 4: Abschnitt Spinnereistrasse bis Neue Jonastrasse				
		<ul style="list-style-type: none"> - Haifischzähne statt STOP - Zeichen für Velofahrer (STOP = Fuss runter ist eine Zumutung für Velofahrer!) - Knoten Neue Jonastrasse ist für Velofahrer nicht durchdacht: Routing? - Velosäcke fehlen <p>Generell:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche Rolle spielt die Alte Jonastrasse bezüglich gesamten Radwegnetz? Bitte aufzeigen! - Sitzplätze fehlen (u.a. für ältere Leute ...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Signalisationen, Markierungen, Anordnung von Velosäcken und die Veloführungen werden in Längs- und Querrichtung bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. - Bei der Neuen Jonastrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Der Kanton ist für die gesamte Kreuzung inklusive der Lichtsignalanlagen zuständig. Im Rahmen des Sanierungsprojektes Alte Jonastrasse wird/ist die Kreuzung nicht in den Sanierungsperimeter integriert. Eine Umgestaltung der Kreuzung ist im Rahmen eines Kantonsstrassenprojektes aufzuarbeiten. - Die Route ist im lokalen Fuss- und Veloverkehrskonzept der Stadt (2019) als Hauptroute «Fokus Direkt» aufgeführt. - Möblierungen werden bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. 	B



		<ul style="list-style-type: none"> - Kernfahrbahn auf 4.50 m reduzieren, dafür Radstreifen je 1.50 m (siehe Abschnitt SBB-Brücke-Bildastrasse). - Eine Temporeduktion muss, wenn nicht auf der ganzen Strasse, dann unbedingt in diesem Abschnitt umgesetzt werden (Begründung siehe Abschnitt SBB-Brücke-Bildastrasse). - Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Neue Jonastrasse muss für den Veloverkehr angepasst werden, so dass beide Ampeln immer zusammen auf grün schalten. Andernfalls müsste auf der Insel ein Velo inklusive Anhänger Platz haben. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m sowie ein durchgehender Radstreifen werden in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. - Auf der gesamten Länge der Alten Jonastrasse wurde bei der Erarbeitung des Vorprojektes Tempo 30 geprüft (Antrag aus Bürgerversammlung vom 02. März 2023) und Tempo 30 als notwendig, zweckmässig und verhältnismässig beurteilt. Tempo 30 soll nun im Bauprojekt umgesetzt werden. - Die Steuerung der Lichtsignalanlage (LSA) ist Sache des Kantons St.Gallen. Aktuell werden die Lichtsignalanlagen durch den Kanton St.Gallen hinsichtlich Buspriorisierung untersucht. 	tB / D
		<ul style="list-style-type: none"> - Antrag: Die bestehende Baumreihe aus zehn rund zwanzigjährigen Manna-Eschen entlang der Überbauung Schlüsselstrasse West soll ganz oder zumindest teilweise erhalten und ins Projekt integriert werden, anstatt die bestehenden Bäume zu fällen und knapp daneben eine neue Reihe Jungbäume zu pflanzen. <p>Begründung: Diese Baumreihe wurde im Rahmen der Überbauung Schlüsselstrasse West vor fast zwanzig Jahren mit Weitblick gepflanzt. Die Bäume sind in dieser Zeit gewachsen und geben bezüglich Strassenraumgestaltung und Stadtklima langsam etwas her. Es handelt sich um einen der wenigen Abschnitte, auf dem der Strassenraum der Alten Jonastrasse bereits im Bestand beidseitig von Bäumen gefasst ist. Es wäre</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Stadt RJ hat ein Baumkonzept (2020). Dieses ist behördenverbindlich und wird bei der Planung integriert. Es wird auch berücksichtigt, ob Bäume erhalten, belassen bzw. umgepflanzt werden müssen. Diesbezüglich werden auch Baumanalysen gemacht, um die Fitness der bestehenden Bäume zu eruieren. Die Baumanordnung wird unter Einhaltung der Sichtweiten bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. 	B



		<p>sehr schade, wenn die Baumreihe nun wegen der Strassenverbreiterung gefällt und mit Jungbäumen ersetzt würde, die erst zwanzig Jahre nach dem Pflanzen, also erst gegen 2050, wieder an diesem Punkt sein werden.</p> <p>Es erscheint möglich, die Bäume entweder in den Gehweg zu integrieren oder in einem Grünstreifen stehen zu lassen und den Gehweg hinter den Bäumen hindurchzuführen. Auch für die Bebauung Schlüsselstrasse West wäre ein Erhalt der bestehenden Baumreihe trotz grösserem Landerwerb vorteilhaft.</p>		
		<p>- Antrag: Die Einfahrt St.Christophorusweg soll als vortrittsbelastete Einmündung organisiert und die erforderlichen Sichtverhältnisse geschaffen werden.</p> <p>Begründung: Im Bestand wird an der Einmündung keine Vortrittsregelung angezeigt (weder mit Belagswechsel noch mit Markierung oder Signalisation). Es gilt also eigentlich Rechtsvortritt, was jedoch nicht zweckmässig ist, insbesondere da die Wahrnehmbarkeit der Einmündung sehr schlecht ist. Die Sicht nach links wird von einer Mauer mit Zaun stark eingeschränkt. Im Projekt ist zwar die erforderliche Sichtlinie eingezeichnet, es sind aber keine Massnahmen zur Sicherstellung der Sichtverhältnisse erkennbar.</p>	<p>- Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ist zu gewährleisten. Auch Sichtweiten müssen eingehalten werden. Die Vortrittsregelung (z. B. "Kein Vortritt", "Stopp") und allfällige bauliche Massnahmen werden bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.</p>	B
		<p>- Antrag: Die Veloführung im Bereich Schlüsselplatz und die Anbindung an den Bestand soll überarbeitet werden. In Fahrtrichtung Jona soll der Veloverkehr vortrittsberechtigt über die wenig befahrene Rechtsabbiegespur geführt werden. Im Fahrtrichtung Rapperswil soll der Rad-/Fussweg im Wartebereich an der LSA (Lichtsignalanlage) grosszügiger ausgestaltet werden.</p> <p>Begründung: Die im Projekt vorgesehene Veloführung in Fahrtrichtung Jona ist umständlich und nicht direkt. Sie beinhaltet drei rechte Winkel und zwei vortrittsbelastete Querung. Der</p>	<p>- Die Querungen für den Fuss- und Veloverkehr sind an diesem Knoten nicht optimal. Bei der Neuen Jonastrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Der Kanton ist für die gesamte Kreuzung inklusive der Lichtsignalanlagen zuständig. Im Rahmen des Sanierungsprojektes Alte Jonastrasse wird/ist die Kreuzung nicht in den Sanie-</p>	K / D



		<p>Veloverkehr soll stattdessen vortrittsberechtigt direkt zur Dreiecksinsel geführt werden. Die Rechtsabbiegespur für den MIV (motorisierter Individualverkehr) zur Neuen Jonastrasse ist nicht stark belastet und die Situation übersichtlich. Es soll gemeinsam mit dem Kanton geprüft werden, ob für die Rechtsabbiegespur insgesamt die Lichtsignalsteuerung aufgehoben werden und auch der Fussverkehr vortrittsberechtigt zur Dreiecksinsel geführt werden kann.</p> <p>In Fahrtrichtung Rapperswil soll der Rad-/Fussweg im Bereich der Ausfahrt aus dem Verbindungsweg zur Schlüsselstrasse so breit ausgestaltet werden, dass alle Verkehrsteilnehmenden gut aneinander vorbeikommen. Im Bestand blockieren die Velofahrenden und Zufussgehenden, die an der LSA warten, den Rad-/Fussweg für Personen, die zu Fuss oder mit dem Velo weiter entlang der Alten Jonastrasse gehen oder fahren möchten. Es soll auch geprüft werden, ob eine getrennte Führung des Fuss- und Veloverkehr vom Knotenbereich bis zur Abfahrt auf den Radstreifen zweckmässig wäre. Die bestehende Baumreihe (siehe meinen anderen Antrag) könnte in diesem Fall eventuell als Trennelement integriert werden.</p>	<p>rungsperimeter integriert. Eine Umgestaltung der Kreuzung ist im Rahmen eines Kantonsstrassenprojektes aufzuarbeiten.</p>	
		<p>- Antrag: Verkehrsberuhigende Massnahmen für Autos Begründung: Attraktiver für Langsamverkehr</p>	<p>- Mit der Realisierung einer Kernfahrbahn und beidseitigem Radstreifen wird die Fahrbahnbreite für den motorisierter Individualverkehr (MIV) gegenüber heute eingeschränkt und stellt somit eine verkehrsberuhigende Massnahme dar.</p>	K
		<p>- Auch hier, wäre doch eine breitere Markierung für den Veloverkehr möglich → Trottoire „nur“ noch 2.05 m</p>	<p>- Eine Verbreiterung des beidseitigen Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m sowie ein durchgehender Radstreifen werden in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.</p>	B



		<ul style="list-style-type: none"> - Der Knoten Alte Jonastrasse – Neue Jonastrasse ist für den Veloverkehr weiter zu verbessern. Die Möglichkeit, dass Velofahrende mit den Autofahrenden gemeinsam über den Knoten fahren können, muss klar möglich und markiert sein. Diese Verbindung ist zusätzlich vorzusehen. Die vorgesehene Führung auf das Trottoir und über mehrere Lichtsignalanlagen, bietet für geübte Velofahrende keinen Komfort. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Querungen für den Fuss- und Veloverkehr sind an diesem Knoten nicht optimal. Bei der Neuen Jonastrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Der Kanton ist für die gesamte Kreuzung inklusive der Lichtsignalanlagen zuständig. Im Rahmen des Sanierungsprojektes Alte Jonastrasse wird/ist die Kreuzung nicht in den Sanierungsperimeter integriert. Eine Umgestaltung der Kreuzung ist im Rahmen eines Kantonsstrassenprojektes aufzuarbeiten. 	K / D
		<ul style="list-style-type: none"> - Die Bäume liegen im Privatbereich. Grundsätzlich soll die Gemeinde als öffentliche Hand eine Vorbildfunktion im Bezug auf das Klima einnehmen. Z.B. sollte die Möglichkeit geprüft werden, dass das Trottoir mittels Grünstreifen mit Bäumen von der Fahrbahn abgetrennt wird. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Stadt RJ hat ein Baumkonzept (2020). Dieses ist behördenverbindlich und wird bei der Planung integriert. Es wird auch berücksichtigt, ob Bäume erhalten, belassen bzw. umgepflanzt werden müssen. Diesbezüglich werden auch Baumanalysen gemacht, um die Fitness der bestehenden Bäume zu eruieren. Die Baumanordnung wird unter Einhaltung der Sichtweiten bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. 	B
		<ul style="list-style-type: none"> - Die bestehenden Bäume sind zu erhalten und die Planung des Trottoirs entsprechend anzupassen. Auch hier erwartet man etwas mehr Motivation und Kreativität der Planenden im Umgang mit bestehenden Werten. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Stadt RJ hat ein Baumkonzept (2020). Dieses ist behördenverbindlich und wird bei der Planung integriert. Es wird auch berücksichtigt, ob Bäume erhalten, belassen bzw. umgepflanzt werden müssen. Diesbezüglich werden auch Baumanalysen gemacht, um die Fitness der bestehenden Bäume zu eruieren. Die Baumanordnung 	B



			wird unter Einhaltung der Sichtweiten bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	
		<ul style="list-style-type: none"> - Die Einmündung ist überdimensioniert. Die Spinnereistrasse weist im Einmündungsbereich eine Breite von über 10 m auf (inkl. der Pflasterung), d.h. auch querende Fussgänger müssen diese Distanz auf der neuen Trottoirüberfahrt zurücklegen. Dies scheint weder für den Fussverkehr (sicherheitsrelevant) noch für den motorisierten Verkehr (lange Wartezeit, bis Fussgänger Einmündung gequert haben) eine gute Lösung. Es wird vermutet, dass dies mit der Befahrbarkeit durch grosse Lastwagen zusammenhängt. Es ist fraglich, wie oft grosse Lastwagen diesen Knoten befahren und ob dies die Gestaltung der Strasse in diesem Mass beeinflussen sollte. Grosse Fahrzeuge könnten auch die Gegenfahrbahn der Spinnereistrasse mitbenützen, wenn es nicht anders möglich ist. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Verkehrssicherheit wird mit der neuen Gestaltung des Knotens Spinnereistrasse gegenüber heute verbessert. Die Vortrittsverhältnisse werden damit klar geregelt. Die neue Trottoirüberfahrt erhöht nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern wirkt sich auch positiv auf die Verkehrsberuhigung aus. Die Befahrbarkeit ist trotz der Anpassung stets zu gewährleisten. Ausserdem wird die Spinnereistrasse in einem steileren Winkel an die Alte Jonastrasse geführt. Die Einmündung der Strasse ist gegenüber heute deutlich kürzer. Die Trottoirüberfahrt ist zudem die direkteste mögliche und sicherste Verbindung für den Fussverkehr. 	K
		<ul style="list-style-type: none"> - Die einzige "sichere" Querung der Strasse von der Alten Jonastr. 88 führt über den privaten Weg vorbei an der Alten Jonastr. 84, über die Bleichestrasse über die Fussgängerquerung. Allerdings ist der Übergang von der Bleichestrasse auf das Trottoir (wo die Markierung in der Karte gesetzt ist, beim Hydranten) sehr eng und gefährlich, da z. B. ein Kinderwagen leicht kippt und einbiegende Autos die Fussgänger erst sehen, wenn sie schon in die Bleichestrasse einbiegen. Da keine zusätzliche Querung in diesem Bereich angedacht ist, wäre es wünschenswert, dass zumindest dieser Übergang optimiert wird. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Verbesserung für den Fussverkehr wird in diesem Bereich angestrebt, wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. 	B



		- Die Längsverbindung zwischen dem Restaurant Nino Pizza und der Alten Jonastrasse 98 ist nur durch eine kleine Pflanzfläche mit Rosen unterbrochen. Aufgrund der Längsparkplätze kann hier kein zusätzliches Trottoir erstellt werden, das ist klar. Ein schmaler Weg durch diese Pflanzfläche könnte aber für die Anwohner einen grossen Mehrwert bieten, da dadurch die Längsverbindung komplettiert würde. Das wäre uns ein grosses Anliegen. Mir ist auf dem Plan nicht ganz klar, ob dieser 70 cm breite Streifen dafür vorgesehen ist - zwischen Längsparkplätzen und Strasse dürfte aber kein Gehstreifen möglich sein ...	- Die genannte Fläche bzw. Optimierung befindet sich auf Privatgrund und ist somit nicht im Eigentum der Stadt RJ. Es ist mit dem Projekt (Stand Vorprojekt) keine Änderung geplant. Der 70 cm breite Streifen ist ein gemäss Norm vorgegebener Sicherheitsabstand zwischen Längsparkfeldern und Radstreifen. Es ist nicht möglich auf diesem Streifen einen Gehweg zu realisieren.	K
		- Die Trottoirüberfahrt wird begrüsst.	----	K
		- Die Vortrittsregelung der Ein- und Ausfahrt (Liegenschaft Alte Jonastrasse 94) sollte unbedingt klar ersichtlich sein. Die Liegenschaftszufahrt mündet ohne Vortrittsmarkierung in die Alte Jonastrasse ein. Gilt hier Rechtsvortritt? Für die Velofahrenden sind unklare Vortrittssituationen ein Sicherheitsproblem.	- Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ist zu gewährleisten. Auch Sichtweiten müssen eingehalten werden. Die Vortrittsregelung (z. B. "Kein Vortritt", "Stopp") und allfällige bauliche Massnahmen werden bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	B
		- Für Velofahrende eine unattraktive Situation. Um von der Alten Jonastrasse zum Stadthaus zu gelangen, müssen hier zwei Lichtsignale überquert werden und es muss zwei Mal lange gewartet werden. Ob das die gewünschte Attraktivität fördert?	- Die Querungen für den Fuss- und Veloverkehr sind an diesem Knoten nicht optimal. Bei der Neuen Jonastrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Der Kanton ist für die gesamte Kreuzung inklusive der Lichtsignalanlagen zuständig. Im Rahmen des Sanierungsprojektes Alte Jonastrasse wird/ist die Kreuzung nicht in den Sanierungsperimeter integriert. Eine Umgestaltung der Kreuzung ist im Rahmen eines Kantonsstrassenprojektes aufzuarbeiten.	K / D



		<ul style="list-style-type: none"> - Leider wird der Knoten Neue Jonastrasse nur partiell angeschaut. Zu begrüssen ist, dass das Trottoir teilweise breiter wird. Verstellen doch beim Übergang wartende Velos den Fussgängern den Weg, schade wird das breitere Trottoire nicht noch etwas weiter in Richtung Jona gezogen, das würde die Situation zusätzlich entspannen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Querungen für den Fuss- und Veloverkehr sind an diesem Knoten nicht optimal. Bei der Neuen Jonastrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Der Kanton ist für die gesamte Kreuzung inklusive der Lichtsignalanlagen zuständig. Im Rahmen des Sanierungsprojektes Alte Jonastrasse wird/ist die Kreuzung nicht in den Sanierungsperimeter integriert. Eine Umgestaltung der Kreuzung ist im Rahmen eines Kantonsstrassenprojektes aufzuarbeiten. 	K / D
		<ul style="list-style-type: none"> - Leider wird die Spinnereistrasse als Schleichverkehr genutzt, und bis anhin wurde von Seiten der Stadt Rapperswil-Jona nichts dagegen unternommen. Mit dem vorliegenden Projekt wird sich auch nichts daran ändern, weil keine betrieblichen oder baulichen Massnahmen unternommen werden - die Spinnereistrasse ist im Abschnitt Schlüsselstrasse bis Alte Jonastrasse nach wie vor mit rund 8.00 m Breite sehr stark überdimensioniert. Allenfalls könnte dies im Rahmen des vorliegenden Projektes nochmals angeschaut werden, weil die Einmündung ja ohnehin stark verschoben wird und dadurch grössere bauliche Anpassungen notwendig werden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Spinnereistrasse befindet sich ausserhalb des Betrachtungsperimeters und liegt in einer Tempo-30-Zone mit verkehrsberuhigenden Massnahmen. Die Verkehrssicherheit wird durch die neue Gestaltung des Knotens Spinnereistrasse im Vergleich zur heutigen Situation verbessert. Die Vortrittsverhältnisse werden durch die neue Trottoirüberfahrt klar geregelt. Diese erhöht nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt auch zur weiteren Verkehrsberuhigung bei. Trotz der Anpassungen ist die Befahrbarkeit jederzeit gewährleistet. Zudem wird die Spinnereistrasse in einem steileren Winkel an die Alte Jonastrasse angeschlossen, wodurch die Einmündung deutlich verkürzt wird. Die neue Trottoirüberfahrt 	K / D



			stellt darüber hinaus die direkteste und sicherste Verbindung für den Fussverkehr dar.	
		<ul style="list-style-type: none"> - Mittelstreifen Spinnereistrasse Bei der Einmündung Spinnereistrasse sollte ebenfalls ein Mittelstreifen eingeplant werden. Durch den Abbruch der Gebäude auf der Nordseite sollte der Platz grundsätzlich vorhanden sein. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Realisierung der vorgesehenen Mehrzweckstreifen im Bereich des Knotens Bildaustrasse und Kreuzstrasse hängt mit den Fussgängerquerungen zusammen. Im Bereich des Knotens Spinnereistrasse ist nur eine Fussgängerquerung auf der Westseite möglich. Fussgängerstreifen dürfen nicht auf privatem Grund und/oder Ein-/Ausfahrten von Grundstücken und Strassen enden. Auf der Ostseite ist ein Fussgängerstreifen auf öffentlichem Grund nicht möglich, da dieser auf privatem Grund enden würde (Trottoir nur einseitig auf der Nordseite). Die Vorteile von Mehrzweckstreifen umfassen die Flexibilität, da sie vielfältige Nutzungen ermöglichen, weniger Fläche benötigen, die Verkehrssicherheit erhöhen und einen flüssigeren Verkehrsfluss ermöglichen. Der Knoten Spinnereistrasse (Mehrzweckstreifen, Trottoir, Querung Langsamverkehr (Fussgänger, Velo)) wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. 	B
		<ul style="list-style-type: none"> - Regelquerschnitt: Die gewählten Radstreifenbreiten von 1.25 m im Regelquerschnitt sind klar ungenügend für die Sicherheit und Komfort des Veloverkehrs. Die gängigen Richtlinien für Kernfahrbahnen würden breitere Radstreifen zulassen. Bei 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Anpassung der Kernfahrbahn von 5.00 m auf 4.50 m und beidseitigem 1.50 m breitem Radstreifen wird bei der 	B



		<p>Fahrbahnbreiten zwischen 7.00 und 7.50 m kann eine Kernfahrbahn von 4.50 m Breite ausgewiesen werden. Mehrbreiten sollen immer der Radstreifenbreite zugeschlagen werden. Die in der Alten Jona gewählte Fahrbahnbreite von 7,00 m soll deshalb mit einer Kernfahrbahn von 4.50 m Breite festgesetzt werden, mit beidseitigen Radstreifenbreiten von 1.50 m. Dieser Regelquerschnitt kann sicher bis zu einem DTV von 10'000 Fahrzeugen angewendet werden. Der DTV von 8'000 Fahrzeugen auf der Alten Jonastrasse liegt deutlich darunter.</p>	<p>Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.</p>	
		<ul style="list-style-type: none"> - Schade bleibt die Mittelinsel bestehen, wie sie ist. Treffen sich dort mehrere Velofahrende, erst recht, wenn noch Veloanhänger dabei sind, wird es ungemütlich, da zu schmal und eng. Wünschenswert wäre eine breitere Mittelinsel oder eine koordinierte Grünphase, die es erlaubt, beide Fahrbahnen gleichzeitig zu überqueren, ohne auf der Mittelinsel warten zu müssen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Querungen für den Fuss- und Veloverkehr sind an diesem Knoten nicht optimal. Bei der Neuen Jonastrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Der Kanton ist für die gesamte Kreuzung inklusive der Lichtsignalanlagen zuständig. Im Rahmen des Sanierungsprojektes Alte Jonastrasse wird/ist die Kreuzung nicht in den Sanierungsperimeter integriert. Eine Umgestaltung der Kreuzung ist im Rahmen eines Kantonsstrassenprojektes aufzuarbeiten. 	K / D
		<ul style="list-style-type: none"> - Siehe Mitwirkungsfragen 	----	K
		<ul style="list-style-type: none"> - Trottoir für Fussgänger und Radstreifen auf der gesamten Länge in beiden Richtungen, damit sichere Veloverkehr auch bei Stau und Überholmanövern von Velos trotz Gegenverkehr. Falls dies aus Platzgründen unmöglich ist, dann Tempo 30 km/h zwingend. Sonst Unfallgefahr zu hoch; zudem Lärm reduziert! 	<ul style="list-style-type: none"> - Es ist schwierig im städtischen Raum die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden vollumfänglich zu berücksichtigen, denn der für eine Strasseninfrastruktur vorhandene und bebaubare Raum ist begrenzt. Der zurzeit geplante Strassenraum mittels Kernfahrbahn versucht die Bedürfnisse aller Verkehrsträger bestmöglich abzudecken. 	B / K



			<p>Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m sowie ein durchgehender Radstreifen werden in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. Auf der gesamten Länge der Alten Jonastrasse wurde bei der Erarbeitung des Vorprojektes Tempo 30 geprüft (Antrag aus Bürgerversammlung vom 02. März 2023) und Tempo 30 als notwendig, zweckmässig und verhältnismässig beurteilt. Tempo 30 soll nun im Bauprojekt umgesetzt werden.</p>	
		- Was ist Sinn und Zweck dieses schmalen Grünstreifens?	- Damit wird ein Sicherheitsabstand zwischen Mauer und Strasse gewährleistet.	K
Thema 5: Technischer Bericht				
		<p>- Das ist keine Zielsetzung, sondern vielmehr eine Aufzählung was geplant wird.</p> <p>Ziele sind z.B. Schaffung attraktiver Fuss- und Veloweg Erhöhung der Aufenthaltsqualität etc.</p>	- Die Zielsetzung wird bei der Überprüfung des Technischen Berichtes im Vorprojekt berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	B
		<p>- Antrag: Die gewählten Fahrbahnprofile (Normalprofile) sollen nachvollziehbar hergeleitet und begründet werden.</p> <p>Begründung: Die gewählten Fahrbahnprofile werden im Technischen Bericht nur knapp erwähnt. Eine nachvollziehbare Herleitung und Begründung für die gewählte Raumaufteilung und Ausführungen zu den allenfalls geprüften Alternativen fehlen.</p>	- Die Fahrbahnprofile werden bei der Überprüfung des Technischen Berichtes im Vorprojekt berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.	B



		<p>- Antrag: Die Radstreifen sollen mit einer Breite von mindestens 1.50 m markiert werden (sowohl in den Abschnitten mit Kernfahrbahn als auch im Abschnitt mit vollwertigen Fahrspuren). Die im Projekt vorgesehene Markierung von Radstreifen mit einer Breite von 1.25 m widerspricht den kantonalen Richtlinien.</p> <p>Begründung: Gemäss der Richtlinie «RRV 02 Radstreifen» des Tiefbauamts St.Gallen von 2016 soll die Normalbreite von Radstreifen bei 50 km/h mindestens 1.50 m und bei höheren Geschwindigkeiten mindestens 1.80 m betragen, damit die seitlichen Sicherheitsabstände zu Velos eingehalten werden können. Die einzige Ausnahme bei den Normalbreiten von Radstreifen bilden Kernfahrbahnen im Einsatzbereich ab 7.00 m und Schmalfahrbahnen im Einsatzbereich ab 8.05 m. Dort sind schmalere Radstreifenbreiten möglich, um auch bei engen Platzverhältnissen ein Angebot an die Radinfrastruktur bieten zu können. Gemäss der Richtlinie «REI 02 Kernfahrbahnen» des Tiefbauamts St.Gallen von 2016 sollen Radstreifen mit 1.25 m Breite jedoch nur bei Fahrbahnbreiten zwischen 7.00 und 7.50 m und mit einer 4.50 m breiten Kernfahrbahn eingesetzt werden. Eventuelle Mehrbreiten sollen immer der Radstreifenbreite zugeschlagen werden. Ab 7.50 m Fahrbahnbreite sind immer 1.50 m breite Radstreifen zu markieren. Bezüglich Breite der Radstreifen macht die Richtlinie zudem folgende Aussage: «Die Markierung von Radstreifen bewirkt beim Radverkehr das Bestreben, in der Radstreifenmitte zu fahren. Eine ausreichende Radstreifenbreite ist deshalb wichtig, damit beim Vorbeifahren ausreichende Sicherheitsabstände gewährleistet werden können.»</p> <p>Der vorgesehene Normalprofil mit einer Fahrbahnbreite von</p>	<p>- Eine Anpassung der Radstreifenbreite von 1.25 m auf 1.50 m (beidseitig) wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt.</p>	<p>B</p>
--	--	--	---	----------



		<p>7.50 m (5.00 m Kernfahrbahn 2 x 1.25 m Radstreifen) widerspricht diesen Vorgaben. Mit der vorgesehenen Fahrbahnbreite von 7.50 m wäre auch eine Raumaufteilung in 4.50 m Kernfahrbahn und 2 x 1.50 m Radstreifen möglich. Falls die Kernfahrbahn zwingend mindestens 5.00 m breit sein muss, soll das Normalprofil auf 8.00 m erhöht werden.</p> <p>Auch gemäss den Velostandards des Kantons Zürich von 2023 beträgt die Mindestbreite für Radstreifen 1.50 m. Bei Kernfahrbahnen sollen Radstreifen sogar generell 1.80 m breit markiert werden. Auf Nebenverbindungen sind in begründeten Ausnahmen auch Kernfahrbahnen mit einer Radstreifenbreite von nur 1.50 m möglich.</p> <p>Eine Markierung von 1.25 m breiten Radstreifen ist nicht mehr zeitgemäss und mit dem Anspruch an eine glaubhafte Förderung des Veloverkehrs nicht zu vereinbaren.</p>		
		<p>- Antrag: Im Abschnitt Kniestrasse bis Kreuzliplatz soll auch in Fahrtrichtung Jona eine geeignete Veloinfrastruktur erstellt werden. Ein allfälliger Verzicht auf eine Veloinfrastruktur ist nachvollziehbar zu begründen.</p> <p>Begründung: Weshalb in diesem Abschnitt in Fahrtrichtung Jona komplett auf eine Veloinfrastruktur verzichtet wird, ist nicht nachvollziehbar. Im Technischen Bericht wird nur beschrieben, dass die SBB-Brücke verbreitert werde, um Raum für einen Radstreifen in Fahrtrichtung Rapperswil zu schaffen. Der Verzicht auf eine Veloinfrastruktur in Fahrtrichtung Jona ist nicht einmal explizit erwähnt.</p> <p>Das vorliegende Projekt entspricht in diesem Abschnitt (abgesehen vom Radstreifen in Fahrtrichtung Rapperswil) der beste-</p>	<p>- Es ist schwierig im städtischen Raum die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, die Bedürfnisse der Grundeigentümer und die vorgegebenen Rahmenbedingungen der Normen und der Denkmalpflege etc. zu berücksichtigen, denn der für eine Strasseninfrastruktur vorhandene und bebaubare Raum ist begrenzt. Der zurzeit geplante Strassenraum versucht die Bedürfnisse aller Verkehrsträger bestmöglich abzudecken.</p> <p>Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m sowie ein durchgehender Radstreifen in beide Richtungen werden</p>	<p>B</p>



		<p>henden Situation. Die Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr auf einem 3.00 m breiten Fahrstreifen ist aber aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht verträglich. Wegen der durchgezogenen Mittelleitlinie können Velofahrende auf diesem Abschnitt mit einer Länge von rund 200 m von nachfolgenden Motorfahrzeugen innerhalb des Fahrstreifens nicht mit angemessenem Abstand überholt werden. Im Bestand kann aber beobachtet werden, dass Velos auf diesem Abschnitt dennoch von Autos überholt werden. Entweder mit ungenügendem Abstand oder indem die ausgezogene Leitlinie verbotenerweise überfahren wird. Nur sehr wenige Autofahrende bringen die Geduld auf, 200 m lang hinter einem langsamen Velo herzufahren. Velofahrende werden also entweder auf gefährliche Art und Weise überholt oder auf ihnen lastet der psychologische Druck, den Verkehrsfluss aufzuhalten. Aus diesen Gründen fahren Velofahrende meist entweder auf dem Trottoir oder meiden diesen Abschnitt.</p> <p>Es ist eine Frage der Prioritätensetzung, ob es in diesem Abschnitt künftig Platz für eine Veloinfrastruktur hat. Mit dem vorliegenden Projekt werden die Prioritäten bei der Raumaufteilung (wie bisher) so gesetzt, dass die bestehende Kapazität für den MIV (motorisierter Individualverkehr) erhalten bleibt und der ÖV (öffentliche Verkehr) am Knoten Kniestrasse bevorzugt werden kann. Da eine Veloinfrastruktur in beide Fahrtrichtungen im daneben noch verfügbaren Raum nicht (mehr) möglich ist, wird darauf verzichtet. Der zur Verfügung stehende Raum wird vor allem durch die bestehende Brücke über die Bahnlinie beschränkt. Eine deutliche Verbreiterung wäre nur mit einem kostspieligen Ersatzneubau der Brücke realisierbar. Heute weist die Alte Jonastrasse in diesem Bereich jedoch drei Fahrstreifen und beidseitige Trottoirs auf. Die Frage ist, wie der vorhandene Raum künftig aufgeteilt wird?</p>	<p>in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. Dies gilt auch für die Raumaufteilung (Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr) im Abschnitt Kniestrasse bis Kreuzlistrasse.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass auf der gesamten Länge der Alten Jonastrasse bei der Erarbeitung des Vorprojektes Tempo 30 geprüft (Antrag aus Bürgerversammlung vom 02. März 2023) und Tempo 30 als notwendig, zweckmässig und verhältnismässig beurteilt wird. Tempo 30 soll nun im Bauprojekt umgesetzt werden. Dieser Umstand entschärft die Situation ohne Radstreifen insofern, dass der Velofahrer im Abschnitt Knoten Kniestrasse bis Kreuzstrasse in Richtung Jona als Pulkführer (führende Person und führendes Fahrzeug in der Gruppe) sowohl gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch gegenüber dem Busverkehr einwirkt. Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr dürfen seit dem 01. Januar 2021 das Trottoir benutzen. Die Kantonspolizei des Kantons St.Gallen ist die allein zuständige Behörde für die Durchsetzung und Ahndung von Verstössen gegen das Strassenverkehrsgesetz.</p>	
--	--	--	--	--



		<p>Ziele des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) 2040: Gemäss den Zielsetzungen des Gesamtverkehrskonzept GVK 2040 soll die städtische Verkehrsplanung so ausgerichtet werden, dass der Anteil des Autoverkehrs deutlich reduziert und stattdessen die Mobilität zu Fuss, mit dem Velo und mit dem ÖV gefördert wird. Die Alte Jonastrasse ist gemäss Massnahmenblatt VV01 «Stärkung der Ost-West-Verbindung für den Veloverkehr» eine von vier Velo-Hauptverbindungen. Aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung sei sie «gerade für unsichere Velofahrende eine gute Alternative zur Neuen Jonastrasse». Gemäss Massnahmenblatt FV02 «Betriebs- und Gestaltungskonzept Alte Jonastrasse» soll die Alte Jonastrasse zu einer attraktiven Achse für den Fuss- und Veloverkehr umgestaltet werden. Explizit wird dabei die Wichtigkeit eines durchgängigen Veloverkehrsangebots erwähnt. Der Rückbau von Abbiegehilfen und Abbiegespuren sowie die Reduktion von Fahrstreifenbreiten beim MIV und der Niedriggeschwindigkeitsansatz sollen geprüft werden.</p> <p>Die Zielsetzungen des GVKs 2040 können nur erreicht werden, wenn auf der Alten Jonastrasse nach dem Ausbauprojekt in beide Fahrtrichtungen eine durchgängige Veloinfrastruktur vorhanden ist. Wenn im Abschnitt Kniestrassen-Kreuzliplatz nach dem Ausbau keine Veloinfrastruktur vorhanden ist, wird dieser Abschnitt auch künftig von Velofahrenden gemieden oder aufs Trottoir ausgewichen.</p> <p>Mögliche Raumaufteilung mit Veloinfrastruktur in beide Fahrtrichtungen: Im Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Alte Jonastrasse wurde auch eine Variante geprüft mit je einem MIV-Fahrstreifen (2 x 3.00 m) in beide Fahrtrichtungen. In Fahrtrichtung Rapperswil würde ein 3.00 m breiter Busstreifen erstellt, der vom Veloverkehr mitgenutzt wird, in Fahrtrichtung</p>		
--	--	---	--	--



		<p>Jona ein 1.50 m breiter Radstreifen. Auf Höhe der Sägestrasse würde der Busstreifen enden, weshalb ab hier ein Radstreifen in Fahrtrichtung Rapperswil ergänzt würde. Mit dieser Raumaufteilung könnte in beide Fahrrichtungen eine attraktive Veloinfrastruktur erstellt und die ÖV-Bevorzugung sogar verbessert werden. Die Kapazität für den MIV würde jedoch vermutlich gegenüber heute reduziert. Die Leistungsfähigkeit müsste in einer Verkehrssimulation überprüft werden. Diese Variante wurde aus den genannten Gründen nicht weiterverfolgt.</p> <p>Eine Reduktion der Kapazität für den MIV und eine Umverteilung des Raumes zugunsten von ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr entspricht aber explizit den Zielen des GVKs 2040. Aus diesem Grund soll nochmals geprüft werden, wie auch im Abschnitt Kniestrasse–Kreuzliplatz in beide Fahrrichtungen eine Veloinfrastruktur erstellt werden kann.</p> <p>Mitbenutzung Busstreifen ist gemäss kantonalen Richtlinien möglich:</p> <p>Gemäss der Richtlinie «RRV 03 Radverkehrsführung auf Busspuren» des Tiefbauamts St.Gallen von 2016 ist eine Führung des Radverkehrs auf dem Busstreifen dann sinnvoll, wenn ansonsten keine Radinfrastruktur realisiert werden kann. Dies ist hier (vermutlich) der Fall. Auf Busstreifen von $\leq 3,25$ m Breite können Velos nicht innerhalb des Busstreifens überholt werden. Gemäss kantonalen Richtlinie ist eine Mitbenutzung durch den Radverkehr möglich, ohne dass die ÖV-Qualität leidet, wenn die Busfolgezeit ≥ 10 Minuten ist oder die mittlere stündliche Belastung unter 50 Fahrrädern liegt.</p>		
		<p>- Die im Technischen Bericht unter Kapitel 3.5.1. beschriebenen «Ziele» für den Langsamverkehr sind nicht Ziele im eigentlichen Sinne, sondern im Wesentlichen eine Zusammenfassung der im vorliegenden Projekt vorgesehenen Massnahmen.</p>	<p>- Der Technische Bericht wird bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und im Bauprojekt entsprechend überarbeitet.</p>	<p>tB</p>



		<p>- Die Zielsetzung für eine Sanierung der Alten Jonastrasse sollte sich aus dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) Rapperswil Jona 2040 ergeben, dass in der Basisversion im April 2022 publiziert und nach der Grundsatzabstimmung über den Stadttunnel im Herbst 2023 überarbeitet wurde. Das GVK ist politisch legitimiert und seine Umsetzung ist daher als politischer Auftrag zu verstehen. In meinen nachfolgenden Ausführungen beziehe ich mich auf die neuste Version, die im August 2024 aktualisiert wurde.</p> <p>Das GVK enthält im Kapitel 8 eine ganze Reihe von Massnahmen, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Das Massnahmenblatt FV02 (S. 123) enthält Aussagen zum Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Alte Jonastrasse.</p> <p>Bei der Massnahmenplanung für die Alte Jonastrasse werden gemäss GVK zwei Zustände berücksichtigt. Einerseits brauche es eine kurzfristige Lösung, die Verbesserungen und Optimierung mit der heutigen Verkehrsbelastung vorsieht. Andererseits wären langfristig nach einem allfälligen Bau des Stadttunnels und der daraus resultierenden Reduktion des Verkehrsaufkommens auf der Alten Jonastrasse weitere Massnahmen denkbar. Die kurzfristige Lösung sei möglichst rasch umzusetzen, so dass die Situation für den Fuss- und Veloverkehr kurzfristig verbessert werden kann. Nach meinem Verständnis ist das die Absicht hinter dem aktuell vorliegenden Projekt. Gemäss Gesamtverkehrskonzept ist es wichtig, dass dieses Projekt folgende Infrastrukturen enthält:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durchgängiges Fussverkehrsangebot - Querungen auf die Wunschlinien abgestimmt - Durchgängiges Veloverkehrsangebot 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Verbesserung der Veloinfrastruktur insbesondere im westlichen Bereich wird angestrebt. Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m sowie ein durchgehender Radstreifen in beide Richtungen werden in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. - Es ist schwierig im städtischen Raum die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, die Bedürfnisse der Grundeigentümer und die vorgegebenen Rahmenbedingungen der Normen und der Denkmalpflege etc. zu berücksichtigen. Ein beidseitiges Angebot für den Fussverkehr wurde angestrebt und konnte im Projekt grösstenteils abgebildet werden. Die Querungen sind so direkt wie möglich angeordnet, wobei insbesondere im Kreuzungsbereich, weitere Aspekte wie Schleppkurven für beispielsweise Busse oder Aufstellflächen für einfahrende Autos vorzusehen sind. Aus Sicherheitsgründen ist eine Fussgänger- bzw. Mittelinsel bei dieser Verkehrsmenge notwendig. - Bei der Überprüfung des Vorprojektes wird eine Optimierung der Wunschlinien (Fussgängerquerungen mit/ohne Trottoirüberfahrt) berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. - Auf der gesamten Länge der Alten Jonastrasse wurde bei der Erarbeitung des Vorprojektes Tempo 30 geprüft (Antrag aus Bürgerversammlung vom 02. März 2023) 	
--	--	--	---	--



		<p>Die Zielsetzung ist mit diesen drei Punkten also unmissverständlich definiert. Ich halte es daher für zwingend notwendig, die Qualität des vorliegenden Projekts an der bestmöglichen Erfüllung dieser drei Zielsetzungen zu messen.</p> <p>Leider erfüllt das vorliegende Projekt aber keine dieser drei Zielsetzungen zufriedenstellend. Insbesondere beim Ziel eines durchgängigen Veloverkehrsangebots bestehen erhebliche Defizite. In den nachfolgenden Ausführungen gehe ich daher auf diese drei Themen vertiefter ein.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ziel gemäss GVK 2040: Durchgängiges Fussverkehrsangebot <p>Bisher besteht entlang der Alten Jonastrasse nur auf der Nordseite ein durchgehendes Trottoir. Auf der Südseite der Strasse gibt es nur auf einem Drittel der Gesamtlänge – zwischen den Knoten Kniestrassen und Kreuzstrasse – ein Trottoir. Auf dem restlichen Abschnitt, zwischen dem Knoten Kreuzstrasse und dem Knoten Neue Jonastrasse fehlt bisher eine Fussverkehrsinfrastruktur.</p> <p>Das vorliegende Projekt behebt dieses Defizit teilweise, indem die Fussverkehrsinfrastruktur auf der Südseite der Strasse zwischen dem Knoten Kreuzstrasse und der Einmündung Bleichestrasse auf einer Länge von rund 350 Metern ergänzt wird. Einzig im östlichsten Abschnitt zwischen der Einmündung Bleichestrasse und dem Knoten Neue Jonastrasse fehlt weiterhin ein Trottoir auf der Südseite der Strasse auf einer Länge von rund 160 Metern, was aber angesichts der örtlichen Begebenheiten (Platz- und Eigentumsverhältnisse) offenbar nicht umsetzbar ist. Die Umgehung dieses letzten Abschnitts via Bleichestrasse und Neuen Jonastrasse ist für den Fussverkehr zwar</p>	<p>und Tempo 30 als notwendig, zweckmässig und verhältnismässig beurteilt. Tempo 30 soll nun im Bauprojekt umgesetzt werden.</p>	
--	--	---	--	--



		<p>nicht optimal, aber angesichts der Umstände verkraftbar. Daher verzichte ich im Rahmen der Mitwirkungsaufgabe auf eine Eingabe zu diesem Thema.</p> <ul style="list-style-type: none">- Ziel gemäss GVK 2040: Querungen auf die Wunschlinien abgestimmt <p>Im Rahmen des vorliegenden Projekts ist vorgesehen, diverse Fussverkehrsquerungen zu verschieben. Bei den Anordnungen scheinen aber weniger die Wunschlinien des Fussverkehrs, sondern eher die Verbesserung der Sicherheit bzw. der Platzbedarf für die Ausstattung der Querungen mit Mittelinseln im Vordergrund gestanden zu haben. So beispielsweise bei den Knoten Kreuzstrasse, Bildaustasse und Spinnereistrasse. Dort wurden die Fussverkehrsquerungen weiter vom Knoten weg verschoben und mit Mittelinseln ausgestattet. Damit steigt zweifellos die Sicherheit, gleichzeitig rücken die Querungen damit aber auch weiter von den Wunschlinien weg und die Wege für den Fussverkehr werden länger. Der Fussverkehr reagiert sehr empfindlich auf Umwege. Querungen, die zu weit von der Wunschlinie entfernt liegen, steigern die Wahrscheinlichkeit von wildem Queren.</p> <p>Eine Verbesserung bezüglich Wunschlinien ist hingegen bei den Einmündungen der Spinnereistrasse und der Bildaustasse vorgesehen, wo die bisherigen Fussgängerstreifen durch überfahrbare Trottoirs ersetzt werden sollen. Es stellt sich allerdings die Frage, warum diese Massnahme nicht auch bei der nördlichen Einmündung der Kreuzstrasse vorgesehen wird. Dort wird stattdessen der bestehende Fussgängerstreifen noch weiter vom Knoten weg verschoben, was für den Fussverkehr entlang der Alten Jonastrasse einen erheblichen Umweg verursacht.</p>		
--	--	---	--	--



		<p>Im Rahmen der Mitwirkungsaufgabe mache ich daher die folgenden Eingaben zum Thema Fussverkehrsquerungen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Alle Fussverkehrsquerungen sind auf ihre Vereinbarkeit mit den Wunschlinien des Fussverkehrs zu überprüfen und gegebenenfalls zu verschieben, um Umwege für den Fussverkehr so gering wie möglich zu halten.- Bei der nördlichen Einmündung am Knoten Kreuzstrasse ist zu prüfen, ob ein durchgehendes und überfahrbares Trottoir wie bei den Einmündungen der Bildaustasse und der Spinnereistrasse möglich wäre, um die Linienführung für den Fussverkehr entlang der Nordseite der Alten Jonastrasse so gut wie möglich an die Wunschlinie anzupassen.- Ziel gemäss GVK 2040: Durchgängiges Veloverkehrsangebot <p>Während auf der Alten Jonastrasse bisher keinerlei Veloverkehrsinfrastruktur besteht, sieht das vorliegende Projekt immerhin auf etwa 60 Prozent der Länge Radstreifen vor, was natürlich eine Verbesserung ist. Dennoch kann die Veloinfrastruktur auch gemäss dem neuen Plan keinesfalls als «durchgängig» bezeichnet werden.</p> <p>Der Grund dafür liegt offensichtlich in der eingeschränkten Breite des Strassenraums, welche die Planenden zu einer Abwägung und Priorisierung gezwungen haben. Die Spurbreiten, die für verschiedene Verkehrsarten im Strassenraum vorzusehen sind, werden in der VSS-Norm 40 201 definiert. Diese Mindestmasse setzen sich jeweils aus den Grundabmessungen der jeweiligen Fahrzeugkategorie sowie aus verschiedenen Zu-</p>		
--	--	---	--	--



		<p>schlägen (Bewegungsspielraum, Sicherheitszuschlag, Gegenverkehrszuschlag etc.) zusammen. Während die Grundabmessungen und der Sicherheitszuschlag unverändert bleiben, variierten die anderen Zuschläge (Bewegungsspielraum, Gegenverkehrszuschlag etc.) je nach Tempo. Grundsätzlich gilt: Je geringer das Tempo, desto geringer der Platzbedarf in der Breite.</p> <p>Da beim vorliegenden Projekt weiterhin Tempo 50 vorgesehen ist und (zumindest punktuell) von der Begegnung zweier Lastwagen ausgegangen werden muss, müsste die Spurbreite pro Fahrtrichtung gemäss Norm 4.00 m betragen. Bei einer Reduktion auf Tempo 30 würde sich der Platzbedarf pro Spur gemäss Norm um 70 cm reduzieren und noch 3.30 m betragen.</p> <p>Die Norm sieht bei den Mindestmassen allerdings auch Spielraum vor. So darf beispielsweise beim Gegenverkehrszuschlag «in speziellen Fällen» eine Reduktion für schwere Fahrzeuge in Kauf genommen werden. Dies wurde angesichts der knappen Platzverhältnisse im vorliegenden Projekt offensichtlich gemacht, denn die Spurbreiten liegen durchgehend unter den Normmassen. Trotzdem reichte der Platz offensichtlich nicht, um bei Aufrechterhaltung von Tempo 50 eine durchgehende Veloverkehrsinfrastruktur vorzusehen.</p> <p>Bei der Aufteilung des Strassenraums zwischen den verschiedenen Verkehrsarten, wurde durchgehend zu Ungunsten des Veloverkehrs entschieden. Wie die nachfolgenden Beispiele zeigen, wurde bei Platzmangel kurzerhand auf eine Veloinfrastruktur verzichtet bzw. in Kauf genommen, dass der MIV (motorisierter Individualverkehr) auf die Fläche der Veloinfrastruktur ausweichen darf.</p>		
--	--	--	--	--



		<ul style="list-style-type: none"> - Im Bereich der Mittelinseln bei Fussgängerquerungen und in jenen Abschnitten mit einem Mittelstreifen messen die MIV-Spuren 3,50 m Breite. In diesen Abschnitten fehlt ein Radstreifen. Der Veloverkehr muss sich die Fahrspur mit dem MIV teilen (Mischverkehr), was bei Tempo 50 ein erhebliches Sicherheitsdefizit darstellt. - In den Abschnitten mit Kernfahrbahn beträgt die Breite des Strassenraums 7.50 m. Davon sind 5.00 m (2.50 m pro Fahrtrichtung) für den MIV vorgesehen, flankiert von beidseitigen Radstreifen von je 1.25 m Breite (was dem Mindestmass der VSS-Norm entspricht). Der Begegnungsfall von zwei Lastwagen in diesen Bereichen ist also nur möglich, wenn die beidseitigen Radstreifen als Ausweichfläche genutzt werden, was bei Tempo 50 ein erhebliches Sicherheitsdefizit für den Veloverkehr darstellt. - Im Abschnitt zwischen den Knoten Kreuzstrasse und Kniestrasse beträgt die Spurbreite für den MIV jeweils nur 3.00 m. In Fahrtrichtung West ab der Bushaltestelle «Kreuzliplatz» bis zum Knoten Kniestrasse ein Radstreifen (1.25 m) vorgesehen. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite, in Fahrtrichtung Ost, fehlt jegliche Veloinfrastruktur. Der Veloverkehr muss sich die Fahrspur mit dem MIV teilen (Mischverkehr), was bei Tempo 50 ein erhebliches Sicherheitsdefizit darstellt. - Fazit: Das vorliegende Projekt erfüllt die Anforderungen des Gesamtverkehrskonzepts nicht, da es kein «durchgängiges Veloverkehrsangebot» schafft (vgl. GVK S. 123). Es widerspricht zudem dem Ziel des Gesamtverkehrskonzepts, «attraktive, sichere und direkte Veloverbindungen» zu schaffen (vgl. GVK S. 90). Der Grund für dieses Scheitern liegt nicht an den engen 		
--	--	--	--	--



		<p>Platzverhältnissen. Das Hauptproblem ist die Signalisierung von Tempo 50 für den MIV. Zum Glück gibt es dafür eine einfache Alternative: Die Einführung von Tempo 30. Damit liessen sich die aktuellen Defizite auf einen Schlag beheben.</p> <p>Vorteile von Tempo 30:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie bereits dargelegt, sind gemäss VSS-Norm bei Tempo 30 geringere Spurbreiten für den MIV notwendig. Dies würde es erlauben, den Platzbedarf des MIV im Strassenraum etwas zu reduzieren und zusätzliche Flächen dem Fuss- und Veloverkehr zuzuteilen. - Durch die geringere Tempodifferenz zwischen MIV und Veloverkehr (Velo: 20-25 km/h, E-Bike: 30-35 km/h) können die beiden Verkehrsarten bei Tempo 30 im Mischverkehr geführt werden. Ein separater Radstreifen wird somit überflüssig, was den Flächenbedarf im Strassenraum gesamthaft reduziert und gerade bei engen Verhältnissen, wie in der Alten Jonastrasse, wertvollen Platz schafft. - Durch die geringere Tempodifferenz werden Überholmanöver überflüssig, wodurch die Unfallwahrscheinlichkeit sinkt und sich die Verkehrssicherheit für alle Beteiligten verbessert. <p>An einem Ort wie der Alten Jonastrasse, wo die Durchfahrtschwindigkeit aufgrund der Lichtsignalanlagen sowieso limitiert ist, würde Tempo 30 für den MIV kaum zu Verzögerungen führen.</p> <p>Die Einführung von Tempo 30 ist auch auf einer Hauptverkehrsstrasse wie der Alten Jonastrasse mit einem DTV von 8'000 Fahrzeugen ohne weiteres möglich. Dafür gibt es in der</p>		
--	--	---	--	--



		<p>Schweiz zahlreiche Beispiele. Eines der berühmtesten Beispiele ist die Schwarzenburgstrasse in Köniz mit einem DTV von 18'000 Fahrzeugen, die seit 20 Jahren mit Tempo 30 signalisiert ist und problemlos funktioniert.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Rahmen der Mitwirkungsaufgabe mache ich folgende Eingaben zur Verbesserung des Veloverkehrsangebots auf der Alten Jonastrasse: <ul style="list-style-type: none"> o Die Einführung von Tempo 30 auf der Alten Jonastrasse ist zu prüfen. o Obwohl bei Tempo 30 Mischverkehr möglich ist, sollte im Fall der Alten Jonastrasse geprüft werden, ob zumindest in den Abschnitten vor den Lichtsignalanlagen, wo sich in den Morgen- und Abendspitzen Auto-Kolonnen bilden, dennoch Radstreifen eingezeichnet werden sollten, damit die hindernisfreie Fahrt für den Veloverkehr sichergestellt werden kann. Mit dieser Massnahme könnte die Attraktivität des Veloverkehrs gegenüber dem MIV mit einfachen Mitteln signifikant gesteigert werden. 		
		<ul style="list-style-type: none"> - Die Veloverkehrsführung mit den beiden 1.25 m breiten Radstreifen ist zu schmal. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Verbesserung der Veloinfrastruktur insbesondere im westlichen Bereich wird angestrebt. Eine Verbreiterung des Radstreifens von 1.25 m auf 1.50 m sowie ein durchgehender Radstreifen in beide Richtungen werden in der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. 	B



		<ul style="list-style-type: none"> - Im Projekt wird dem Langsamverkehr Rechnung getragen. Die SVP erachtet es als wichtig, KEINE Tempo 30er Zone aufzuschalten. Durch das Erstellen von Kernfahrbahnen und optischen Verengungen wird der motorisierte Verkehr zum langsam fahren angehalten, bleibt aber trotzdem flüssig. 	<ul style="list-style-type: none"> - Per Definition betrifft eine Tempo 30-Zone ein ganzes Wohn- oder Quartiergebiet, in dem flächendeckend Tempo 30 gilt, nicht aber eine einzelne Strasse wie die Alte Jonastrasse oder ein Abschnitt daraus. Auf der gesamten Länge der Alten Jonastrasse wurde bei der Erarbeitung des Vorprojektes Tempo 30 geprüft (Antrag aus Bürgerversammlung vom 02. März 2023) und Tempo 30 als notwendig, zweckmässig und verhältnismässig beurteilt. Tempo 30 soll nun im Bauprojekt umgesetzt werden. 	B
		<ul style="list-style-type: none"> - Zielformulierung: Verlagerung Autoverkehr auf (E)-Bike. Siehe auch beiliegenden Bericht. ... Dazu müssen Velowege nicht "verbessert" werden, sondern GUT ausgebaut sein! 	<ul style="list-style-type: none"> - Der Technische Bericht wird bei der Überprüfung des Vorprojekts berücksichtigt und im Rahmen des Bauprojekts entsprechend überarbeitet. Dabei wird darauf geachtet, dass Überschriften und Inhalte konsistent und einheitlich strukturiert sind. 	B
		<ul style="list-style-type: none"> - Siehe Mitwirkungsfragen 	----	K
		<ul style="list-style-type: none"> - Bezugnehmend auf Ihre Schreiben vom 8. August 2024 an U. & R. E., Rapperswil und vom 12. August 2024 an die WBG Rapperswil-Jona, möchten wir eine vorsorgliche Einsprache für Ihre geplante Landbeanspruchung und -abtretung einfordern. Dabei möchten wir die unten aufgeführten Fragen Ihres Planungs- und Sanierungsvorgehen sowie unser Bauvorhaben dieser beiden Kat. Nr. 345R + 1553R gemäss Ihrer Einladung am 10. September 2024 um 15.00 - 17.00 Uhr in der Stadtverwaltung zusammen (E. und WBG) ausführlich behandeln. - Aufhebung Parkplätze 	<ul style="list-style-type: none"> - Es ist schwierig im städtischen Raum die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, die Bedürfnisse der Grundeigentümer und die vorgegebenen Rahmenbedingungen der Normen und der Denkmalpflege etc. zu berücksichtigen. Die Parkplätze werden dauerhaft aufgehoben, damit die Sichtweiten gewährleistet werden können. 	tB / D



		<ul style="list-style-type: none"> ○ Werden die im Schreiben erwähnten Parkplätze entlang der alten Jonastrasse 14-18 Rapperswil, nur während der Bauzeit oder dauerhaft aufgehoben? Gelten dieselben Anforderungen auch für die Kat.-Nr. 1239R der Liegenschaft von R. M.? - Werkleitungen <ul style="list-style-type: none"> ○ Werden im Rahmen der Strassensanierung Werkleitungen angepasst? - Bauabsichten WBG & E. Am 21. November 2023 hat ein Gespräch zu den mittelfristigen Bauabsichten (E. / WBG) mit den Vertretern der Stadt RJ (Ch. L., M. G.) stattgefunden. Zwischenzeitlich haben diesbezügliche Sitzungen mit B. und K. Ing. (Wasserbau-Ingenieure) und Z.+P. Arch. (Projektverfasser) stattgefunden. Daraus ergeben sich Fragestellungen, welche unter Umständen auch für die Neugestaltung der alten Jonastrasse von Belang sind: <ul style="list-style-type: none"> ○ Können resp. sollen die Grundstücke Kat. Nr. 345R und 1553R mittels Sondernutzungsplan bebaut werden? ○ Bleibt die Baulinie von 1979 (entlang der alten Jonastrasse) bestehen? ○ Besteht ein Koordinationsbedarf der kommunalen (Strasse) und Privaten (E. / WBG)? - Planungen? <ul style="list-style-type: none"> ○ Ist im Zusammenhang mit dem Strassenprojekt ein Landabtausch im Trottoir Bereich sinnvoll? ○ Beteiligt sich die Stadt RJ an den Kosten für eine Umlegung des Stadtbaches im Bereich von Kat. Nr. 345R und 1553R? 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Werkleitungen werden im Rahmen der Strassensanierung ebenfalls saniert. - Sondernutzungspläne bedürfen einer separaten öffentlichen Mitwirkung und betreffen die öffentliche Mitwirkung des Projektes Alte Jonastrasse nicht. - Die Baulinien bleiben bestehen. Bei der Überprüfung des Vorprojektes werden weitere Abklärungen bezüglich Landabtausch berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. - Der Stadtbach ist im Zuständigkeitsbereich der Stadt RJ. Eine Umlegung des Stadtbachs liegt ausserhalb des Betrachtungssperimeters Alte Jonastrasse und ist damit separat zu behandeln. - Im Idealfall sind die Arbeiten der Sanierung Alte Jonastrasse und des privaten Vorhabens zu koordinieren. 	
--	--	--	---	--



		<ul style="list-style-type: none"> o Gibt es eine schriftliche Grundlage bezüglich des Stadtbach-Unterhaltes (Zuständigkeit der Stadt RJ) auf privaten Parzellen? - Aus unserer Sicht sollten die Planungen der Strasse und des privaten Bauvorhabens koordiniert werden. Eine Umgestaltung oder Aufhebung der bestehenden Parkplätze entlang der Alten Jonastrasse kann erst mit der Realisierung des privaten Bauvorhabens umgesetzt werden. An der Sitzung vom 10. September 2024 werden die Unterzeichneten und der Neubau Projektverfasser Herr T. Z., Z.+P. Arch. Jona teilnehmen. 		
		<ul style="list-style-type: none"> - Mit Schreiben vom 12. August 2024 teilen Sie mir mit, - dass während den Bauarbeiten Land von mir beansprucht wird und eine Landabtretung (Enteignung) notwendig wird. Damit kann ich mich nicht einverstanden erklären und erhebe dagegen EINSPRACHE. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die öffentliche Mitwirkung ist rechtlich nicht bindend. Eine Einsprache kann im Mitwirkungsprozess nicht eingebracht werden. Eine Einsprache ist erst bei der öffentlichen Auflage möglich. 	K
		<ul style="list-style-type: none"> - Da ich kein Freund für teure Lichtsignale bin, möchte ich Ihnen eine Kreiselvariante vorschlagen. Meine Beobachtungen basieren auf der Durchfahrt durch Visp und auf das Strassenstück Almeindstrasse bis zum Gemeindehauskreisel in Jona. Den grossen Kreisel habe ich bei den Kreuzungen Schlüssel, Sonnenhof und Cityplatz gedacht. Die kleinen Kreisel dürften in der Mitte nur eine leicht abgechrägte Mittelinsel (welche von Bussen und Lastwagen) befahren werden können erhalten. Vom Seedamm bis zum City-Platz könnte die Strasse einspurig geführt werden. Die zweite Spur könnte bis zum Manor als Busspur befahren werden. Nach einer Sanierung sollte die Alte Jonastrasse mit 50 km/h befahren werden können. Ich persönlich bin auch Gegner jederart von Schikanen auch in 	<ul style="list-style-type: none"> - Die beschriebene Thematik liegt mehrheitlich ausserhalb des Projektperimeters. - Per Definition betrifft eine Tempo 30-Zone ein ganzes Wohn- oder Quartiergebiet, in dem flächendeckend Tempo 30 gilt, nicht aber eine einzelne Strasse wie die Alte Jonastrasse oder ein Abschnitt daraus. Auf der gesamten Länge der Alten Jonastrasse wurde bei der Erarbeitung des Vorprojektes Tempo 30 geprüft (Antrag aus Bürgerversammlung vom 02. März 2023) und Tempo 30 als notwendig, zweckmässig und verhältnismässig beurteilt. Tempo 30 soll nun im Bauprojekt umgesetzt werden. 	N / K



		<p>30 er Zonen, dafür sollten die Fussgängerstreifen nicht entfernt werden. Mit freundlichem Gruss J. H.</p>	<p>- Die Einführung eines Einrichtungsverkehrs auf der Alten Jonastrasse wurde bei der Erarbeitung des Vorprojektes geprüft (Antrag aus Bürgerversammlung vom 02. März 2023). Es wird auf die Einführung, u.a. aufgrund grosser Rückstaugefahr, dem zusätzlichen Verkehr bzw. der Verkehrsverlagerung und dem geringen bis nicht vorhandenen Flächengewinn (Erschliessung öffentlicher Verkehr, Anpassung Infrastruktur Langsamverkehr und Führung Langsamverkehr) verzichtet.</p>	
		<p>- Wir beziehen uns auf die obenerwähnte Vorprüfung. Für die weitere Planung sind insbesondere die nachfolgenden Punkte zu berücksichtigen.</p> <p>I. Vertragliche Auflagen und Bedingungen</p> <p>a. Das vom vorliegenden Projekt betroffene Bauwerk "Ue Alte Jonastrasse" ist vor Baubeginn zwingend vertraglich zu regeln (Eigentumsverhältnisse und Kostenteilung der Investitionsfolgekosten).</p> <p>II. Auflagen und Bedingungen betreffend Ingenieurbau</p> <p>a. Kontaktperson: SBB Infrastruktur Ausbau – und Erneuerungsprojekte Projektmanagement Herr M.L. Seite 2/3</p>	<p>- Die jeweiligen Kontaktpersonen werden frühzeitig in die weiteren Planungen miteinbezogen und über die aktuellen Projektschritte informiert.</p>	K



		<p>b. Das Projekt ist im Rahmen eines Kundenprojekts durch die SBB zu begleiten und die entsprechenden Fachdienste müssen mit einbezogen werden. Diesbezüglich ist mit der SBB Infrastruktur, Netzentwicklung Kontakt aufzunehmen. Kontaktperson: SBB Infrastruktur Netzdesign, Anlagen und Technologie Netzentwicklung Herr T. O.</p> <p>c. Für das Projekt ist eine SIOP A Ingenieurbau durchzuführen. Dazu ist seitens der Bauherrschaft ein Prüfbericht durch einen seitens der SBB anerkannten Sachverständigen auf Grundlage der Richtlinie Unabhängige Prüfstellen Eisenbahnen (RL UP-EB) einzuholen.</p> <p>d. Das bestehende Bauwerk ist in das Projekt einzubeziehen. Der Zustand der bestehenden Bauteile ist festzustellen. Dabei sind insbesondere auch die Anforderungen der SBB zu berücksichtigen. Die nötigen Massnahmen sind im Rahmen des Gesamtprojekts umzusetzen.</p> <p>e. Die Intervalle für Gleissperrungen und Fahrleitungsabschaltungen sind gemäss dem Prozess der SBB rechtzeitig zu reservieren.</p> <p>f. Die Planungs- und Bautermine sind mit den Ressourcen, den betrieblichen Anforderungen und weiteren Projekten der SBB abzustimmen.</p> <p>g. Es ist zu prüfen, ob im Zuge der Brückenverbreiterung der Brückenbogen in das Eigentum der Stadt Rapperswil-Jona überführt werden kann.</p>		
--	--	--	--	--



		<p>III. Weitere Auflagen und Bedingungen</p> <p>a. Die Aufrechterhaltung eines ungestörten Bahnbetriebes auf der naheliegenden Eisenbahnlinie der SBB muss jederzeit gewährleistet bleiben.</p> <p>b. Das Eisenbahnbetriebsgebiet darf grundsätzlich nicht, allenfalls nur im Einvernehmen mit der SBB, betreten werden.</p> <p>c. Aufwendungen der Bahn (Sicherheitsdienst, Erstellen und Instruktionen von Sicherheitsdispositiven etc.) werden der Bauherrschaft, gemäss Art. 19 des Eisenbahngesetzes, nach Aufwand in Rechnung gestellt.</p> <p>d. Jede Änderung des vorliegenden Gesuches muss der SBB zur Genehmigung vorgelegt werden.</p> <p>Gemäss Art. 18m Abs. 1 EBG darf ein Bauprojekt nur mit Zustimmung der Bahnunternehmung von der zuständigen kantonalen oder kommunalen Behörde bewilligt werden, wenn es Bahngrundstücke beansprucht oder an solche angrenzt oder die Betriebssicherheit beeinträchtigen könnte. Aus diesem Grund müssen wir Ihr Bauvorhaben zum Zeitpunkt der Baueingabe bei der Gemeinde nochmals abschliessend beurteilen. Bei Änderungen der Pläne bleiben weitere Auflagen vorbehalten. Für weitere Fragen und Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Alle Informationen rund um Baugesuche in der Nähe von Bahnanlagen finden Sie auch auf unserer Homepage www.sbb.ch/18m.</p>		
--	--	---	--	--



		<ul style="list-style-type: none"> - Wird die Verkehrs-Barriere beim Knoten Bildaustrasse beibehalten? Was für Massnahmen betreffend Ausweichverkehr für die (wahrscheinliche) Hanfländerstrasse sind vorgesehen? 	<ul style="list-style-type: none"> - Der Knoten Bildaustrasse / Alte Jonastrasse und Bildaustrasse / Schulstrasse wird aufgewertet und für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer gestaltet. An der Verkehrsbarriere im Knoten Bildaustrasse / Schulstrasse wird grundsätzlich festgehalten. Für den Langsamverkehr und den Stadtbus Nr. 993 («Hanfi-Bus) sind Projektanpassungen erforderlich. Ausweich- bzw. Schleichverkehr wird mit den Massnahmen nicht gefördert, sondern baulich sowie markierungs- und signalisationstechnisch verhindert. 	N / K
		<ul style="list-style-type: none"> - In rubrizierter Angelegenheit wurden wir von Herrn P. W., Herrn M. W. sowie der W. AG mit der Wahrung ihrer Interessen beauftragt. Die entsprechenden unterzeichneten Vollmachten finden sich in der Beilage (vgl. Beilage A/1-3). <p>Die Stadt Rapperswil-Jona beabsichtigt bekanntlich, die Alte Jonastrasse zu sanieren. Nach Auffassung der Gemeinde soll diese Sanierung Gelegenheit bieten, die Strasse zusätzlich aufzuwerten. Sie soll für den Langsamverkehr sowie für Anwohner attraktiver und für alle Verkehrsteilnehmer sicherer werden. Im Zusammenhang mit der geplanten Strassensanierung sind Anwohner und Grundeigentümer entlang der Alten Jonastrasse in verschiedener Hinsicht mit diversen Eingriffen bis hin zu Landabtretungen konfrontiert. Unsere Klientschaft ist davon ebenfalls direkt betroffen (vgl. Situationsplan, Beilage 1). Herr P. W. ist Eigentümer der Liegenschaft an der Alten Jonastrasse 74 (881R). M. W. ist Eigentümer der Liegenschaften an der Alten Jonastrasse 78/80 (416R) und 82 (415R). In der Liegenschaft an der Alten Jonastrasse 80 befinden sich zudem die Geschäftsräumlichkeiten der W. AG, die von M. W. betrieben wird</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Anlieferung mit LKW, die Lage der Fussgängerquerung, die Parkierungsmöglichkeiten, die Interessen des Gewerbes und des bestehenden Betriebes werden bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. - Die Sichtweiten der Ein- und Ausfahrten sind einzuhalten. Parkplätze müssen neu angeordnet oder aufgehoben werden. Alternative Parkierungsmöglichkeiten werden bei der Überprüfung des Vorprojektes berücksichtigt und gegebenenfalls im Bauprojekt umgesetzt. Parkierungsmöglichkeiten sind auf der westlichen Gebäudeseite vorhanden. - Im Bereich des neuen geplanten Trottoirs ist ein dauerhafter Landerwerb erforderlich. Dieser fällt so gering wie möglich aus. Die restlichen Flächen werden voraussichtlich 	tB



		<p>(vgl. HR-Auszug, Beilage 2). Die drei Parteien sind von der geplanten Sanierung und Aufwertung der Alten Jonastrasse direkt betroffen, wobei auf die konkret beanstandeten Punkte nachfolgend eingegangen wird:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anlieferung für die W. AG: Gemäss der Präsentation an der Informationsveranstaltung Sanierung Alte Jonastrasse vom 24. Oktober 2024 (Folie 17, Beilage 3) soll der bereits heute bestehende Fussgängerstreifen nach Westen verschoben werden und neu direkt vor der Liegenschaft Alte Jonastrasse 78/80 und 82 zu liegen kommen («Verschiebung und Neubau Fussgängerübergänge»). Dies stellt für den Betrieb ein grosses praktisches Problem dar. Heute parkieren die Lastwagen, die z.B. Produkte für den Betrieb anliefern, parallel zur Alten Jonastrasse, direkt vor der Liegenschaft Alte Jonastrasse 80/82. Aufgrund der engen Raumverhältnisse vor Ort ist dies die einzige Möglichkeit, wo ein grosser Lastwagen parkieren kann. Dies wird sich auch nach der Sanierung der Alten Jonastrasse nicht ändern. Es ist deshalb dringend zu verlangen, dass das Projekt entsprechend angepasst wird und der Fussgängerstreifen am alten Ort verbleibt, damit diese Parkierungsmöglichkeit für die kurzzeitige Anlieferung weiterhin bestehen bleibt. Die legitimen praktischen Interessen des Gewerbes bzw. des vorhandenen Betriebs sind in diesem Punkt zwingend zu berücksichtigen. 2. Kein Parkplatzabbau: Die Stadt Rapperswil-Jona schreibt in der Projektübersicht unter anderem: «Ebenso müssen manche Parkplätze neu angeordnet und teilweise aufgehoben werden». Auf der erwähnten Folie 17 (Beilage 3) geht 	<p>während der Bauzeit nur vorübergehend beansprucht. Eine Lösung zwischen dem Grundeigentümer und der Stadt wird angestrebt. Die öffentliche Mitwirkung ist rechtlich nicht bindend. Eine Einsprache kann im Mitwirkungsprozess nicht eingebracht werden. Eine Einsprache ist erst bei der öffentlichen Auflage möglich.</p>	
--	--	--	---	--



		<p>hervor, dass auf der Südseite der Alten Jonastrasse Begrünungen (auf dem Plan erkennbar als grüne Spickel) errichtet werden sollen. An dieser Stelle sind heute Kundenparkplätze vorhanden, auf welche die W. AG weiterhin dringend angewiesen ist. Diese Parkplätze müssen auch nach der Sanierung der Alten Jonastrasse zwingend und in voller Anzahl erhalten bleiben. Das Projekt ist in diesem Punkt zu überarbeiten. Die Bedürfnisse des Gewerbes - und im konkreten Fall W. AG - müssen berücksichtigt werden, zumal ein Betrieb existenziell darauf angewiesen ist, dass Kundenparkplätze in ausreichender Anzahl und in unmittelbarer Nähe vorhanden sind.</p> <p>3. Landabtretung: Den Projektunterlagen ist weiter zu entnehmen: «Die Verbreiterung der Strasse sowie Anpassungen an privaten Zufahrten zugunsten der Sicherheit machen Landerwerb nötig. Dieser fällt so gering wie möglich aus. Für die Landerwerbsverhandlungen treten die Projektverantwortlichen mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern in direkten Kontakt». Aufgrund der vorhandenen Unterlagen ist zu vermuten, dass unsere Klientenschaft mit Landabtretungen konfrontiert sein wird. In welchem Umfang diese konkret beabsichtigt werden, lässt sich aus den vorhandenen Plänen und Unterlagen (noch) nicht abschliessend eruieren. Der Präsentation ist auf Folie 17 (Beilage 3) «Abschnitt Bildaustasse bis Spinnereistrasse» lediglich zu entnehmen: «Neues Trottoir auf der Südseite», «Punktuelle Verbreiterung nördliches Trottoir» sowie «Kernfahrbahn mit beidseitigem Radstreifen». Sofern keine Projektanpassungen vorgenommen werden, müssen diese Neugestaltungen Landerwerbe der öffentlichen Hand zur Folge haben. Schon heute lässt sich sagen, dass unsere Klientenschaft</p>		
--	--	--	--	--



		<p>nicht bereit ist, diese Enteignungen und die damit verbundenen Eingriffe in die Eigentumsfreiheit (Art. 26 BV) einfach so zu akzeptieren. Unsere Klientschaft wird sich mit den ihr zur Verfügung stehenden rechtlichen Mitteln gegen die Enteignungen zur Wehr setzen. Schon jetzt zeichnet sich ab, dass die geplanten Neugestaltungen nur in gegenseitigem Gespräch werden erfolgen können. Unsere Klientschaft verlangt, dass ihr konkrete Perspektiven aufgezeigt werden, wie eine solche Neugestaltung aussehen kann, die auch die betroffenen privaten Interessen in ausreichendem Masse berücksichtigen. Unsere Klientschaft fordert, dass der voraussichtlich erforderliche Landerwerb durch die öffentliche Hand auf ein absolutes Minimum beschränkt werden wird. Sollte es dennoch unvermeidbar sein, dass ein Landerwerb stattfinden muss, so ist dieser vollumfänglich und zum aktuellen Marktwert zu entschädigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für das weitere Vorgehen wird zusammenfassend verlangt, dass die Punkte 1 (Anlieferungssituation) und 2 (Parkplätze) im Rahmen einer Projektanpassung im Sinne unserer Klientschaft berücksichtigt werden. Mit Blick auf Punkt 3 (Landabtretung) würde es unsere Klientschaft sehr begrüßen, wenn die offenen Fragen und das weitere Vorgehen im Rahmen eines konstruktiven Gesprächs erörtert werden könnten. Gerne erwarten wir hierfür ihre Terminvorschläge. Bei allfälligen Fragen oder Unklarheiten stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung. 		
		<ul style="list-style-type: none"> - Wir benützen gerne die Gelegenheit, uns im Rahmen des laufenden Mitwirkungsverfahrens zur Angelegenheit der Sanierung der Alten Jonastrasse zu äussern. Formelles Als Stockwerkeigentümer an der Schlüsselstrasse 6 haben wir 	<ul style="list-style-type: none"> - Ein Verbot für den Schwerverkehr ist bei einer verkehrsorientierten Strasse wie der Alten Jonastrasse nicht möglich. Diese Strassen dienen dem örtlichen Verkehr und dem überörtlichen Verkehr und stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen. 	B



		<p>einen direkten Bezug zur Alten Jonastrasse. Erhebliche Strassen-Emissionen betasten uns seit Jahren. Insofern ist unsere Legitimation ohne Weiteres gegeben.</p> <p>Notwendigkeit der Strassensanierung Seit bald 15 Jahren bezeichnen wir die Alte Jonastrasse als die grösste Rumpelgasse der Stadt. Insofern begrünnen wir es, dass sich die Stadt endlich anschickt, die Sanierung dieses wichtigen Verkehrsträgers an die Hand zu nehmen. Deren Notwendigkeit ist längst ausgewiesen. So hoffen wir, dass die gebotenen Massnahmen auch möglichst bald durchgeführt werden.</p> <p>Projektkonzept Das vorgestellte Projekt lässt zwar keine Wunder erwarten, entspricht aber generell unseren Vorstellungen. Es zeigt die realistischen Möglichkeiten auf und bewahrt unter dem Vorbehalt der nachfolgenden Bedingungen die Verhältnismässigkeit.</p> <p>Besondere Massnahmen Um eine bestmögliche Wirkung zu erzielen, sind aus unserer Sicht unbedingt folgende Massnahmen durchzuführen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Unterbindung des ortsfremden Schwerverkehrs: Auf der Alten Jonastrasse verkehren heute viele Lastwagen ohne jeden innerörtlichen Bezug. Diese Vehikel, die mittels Navigation einfach den kürzesten Weg durch die Stadt wählen, belasten das allgemeine Verkehrsaufkommen enorm und gefährden auch die Verkehrssicherheit beträchtlich. Das muss ein Ende haben. 2. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h: Der Verkehr auf der Spinnereistrasse belegt, dass wie dort 	<ul style="list-style-type: none"> - Auf der gesamten Länge der Alten Jonastrasse wurde bei der Erarbeitung des Vorprojektes Tempo 30 geprüft (Antrag aus Bürgerversammlung vom 02. März 2023) und Tempo 30 als notwendig, zweckmässig und verhältnismässig beurteilt. Tempo 30 soll nun im Bauprojekt umgesetzt werden. - Sicherheitsdefizite (Querungen Langsamverkehr, Knoten, Sichtzonen etc.) sollen mit dem Sanierungsprojekt Alte Jonastrasse eliminiert werden. Die Gebäude Spinnereistrasse 2, Spinnereistrasse 4 und Alte Jonastrasse 91 sollen aufgrund der Bestimmungen in der Lärmschutzverordnung (LSV) und zur Behebung der bestehenden Sicherheitsdefizite deshalb abgebrochen werden. 	
--	--	--	--	--



		<p>auch auf der Alten Jonastrasse eine 30er-Höchstgeschwindigkeit ohne weiteres machbar ist. Eine solche Beschränkung kann wesentlich zu geringerer Lärm- und Abgasbelastung sowie zu erhöhter Verkehrssicherheit beitragen.</p> <p>3. Erweiterte Sichtweite beim Einlenker Spinnerei-/Alte Jonastrasse: Die Sichtweite nach Osten (Richtung Schlüsselplatz) ist heute miserabel. Aus unserer Sicht ist es notwendig, das Gebäude auf der Ostseite der Verzweigung Spinnerei-/Alte Jonastrasse-Ost abzubrechen, um mehr Sichtweite zu gewinnen. Im Sinne einer Kompensation wäre dem Grundeigentümer allenfalls anzubieten, dass ein um ein paar Meter zurückversetzter Neubau etwas höher gebaut werden könnte, selbstverständlich im Rahmen einer u.U. anzupassenden Bauordnung.</p> <p>- Wir wünschen Ihnen baldiges und gutes Gelingen in der Umsetzung des Projektes.</p>		
--	--	--	--	--