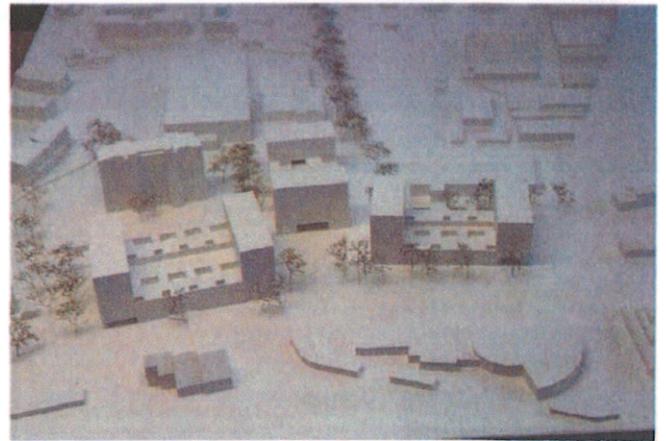
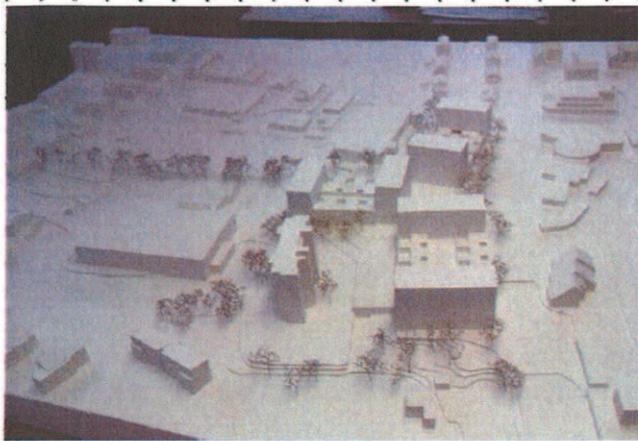


# Jona-Center

Verkehrskonzept  
23.07.2013



**Projektteam**

Schmid-Mohni, Chantal  
Ruggli, Partrick  
Probst, Sandra  
Pauli, Christian  
Jobst, Christian

Ernst Basler + Partner AG  
Mühlebachstrasse 11  
8032 Zürich  
Telefon +41 44 395 16 16  
info@ebp.ch  
www.ebp.ch

## Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage .....	1
2	Aufgabenstellung .....	2
3	Vorgehen und Stand der Arbeit .....	2
3.1	Geplante Nutzungen Jona -Center .....	2
3.2	Geplante Nutzungen im Untersuchungsperimeter .....	4
4	Ermittlung Parkplatzbedarf Jona-Center .....	7
4.1	Parkfelder für Motorfahrzeuge .....	7
4.2	Parkfelder für Zweiradfahrzeuge .....	8
5	Verkehrsaufkommen .....	8
5.1	Verkehrserzeugung Jona-Center .....	8
5.2	Verkehrserzeugung alle neuen Nutzungen im Untersuchungsperimeter .....	11
6	Auswirkungen auf das Strassennetz .....	14
6.1	Knoten St. Galler-/ Feldlistrasse .....	14
6.2	Knoten Feldlistrasse / Feldlistich .....	17
6.3	Beppi-Rampe .....	18
6.4	St. Gallerstrasse .....	19
6.5	Empfehlungen .....	20
7	Überprüfung Erschliessung und Anlieferung .....	21
7.1	Anlieferung .....	22
7.2	Anordnung Parkfelder .....	22

## Anhänge

- A1 Ermittlung Parkplatzbedarf
- A2 Überprüfung Erschliessung
- A3 Leistungsfähigkeit
- A4 Vertiefte Überprüfung des Knotens Feldli-/St. Gallerstrasse

## 1 Ausgangslage

Das Gewerbegebiet Jona-Center verfügt über ein grosses Entwicklungspotential und bildet zukünftig die Visitenkarte am östlichen Rand der Stadt Rapperswil-Jona (siehe Abbildung 1). In naher Zukunft steht eine Umstrukturierung an, welche die Standortattraktivität des Gebiets in den Bereichen Einkauf, Arbeit und Wohnen erhöhen wird.



Abbildung 1: Jona-Center, Subzentrum von Rapperswil-Jona, G-Standort gemäss kant. Richtplan (Schwerpunktgebiet)

Schon heute ist die Verkehrsbelastung auf der St. Gallerstrasse hoch, und der Knoten St. Gallerstrasse/Feldlistrasse verfügt nur noch über geringe Kapazitätsreserven. Die Feldlistrasse, welche an ihrem Nordende lichtsignalgesteuert in die St. Gallerstrasse mündet, ist eine Sammelstrasse für ein grösseres Gebiet mit verschiedenen Nutzungen (Wohnen, Industrie und Gewerbe). Abbildung 3 zeigt die Gebiete entlang der Feldlistrasse, die nebst dem Jona-Center Entwicklungspotential aufweisen (Porthof, Feldli, Langrütli). Auch das Gebiet Industrie Stampfstrasse wird indirekt über die Feldlistrasse erschlossen.

## 2 Aufgabenstellung

Die Stadt Rapperswil-Jona hat Ernst Basler + Partner mit folgenden Aufgaben beauftragt:

- Prüfung und Begründung der geplanten Erschliessung des Jona-Centers für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und der Anlieferung
- Ermittlung der Verkehrserzeugung für die Nutzungen des Jona-Centers sowie die weitem geplanten Nutzungen im Untersuchungsperimeter
- Aufzuzeigen der Verteilung des Verkehrsaufkommens auf das heutige Strassennetz sowie die zu erwartenden Auswirkungen
- Konzeptplan der notwendigen Massnahmen zur Verbesserung der Erschliessung auf der Feldli- und St. Gallerstrasse
- Koordination mit Studienauftrag Neue Jonastrasse/St. Gallerstrasse.

## 3 Vorgehen und Stand der Arbeit

In einem kontinuierlichen Prozess zwischen 2008 und 2010 wurden bereits Verkehrsgrundlagen für mehrere Planungsschritte des Jona-Centers erarbeitet. Diese Unterlagen dienen dem vorliegenden Verkehrskonzept als Grundlage, die aktualisiert übernommen werden. Im Falle des Jona-Centers hat die Stadt Rapperswil-Jona erstmals in dieser Tiefe die Siedlungsentwicklung mit der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes abgestimmt. Dem Grundsatz der Abstimmung von Siedlung und Verkehr wurde exemplarisch nachgelebt. Die anfänglich von den Investoren vorgeschlagenen Nutzungen, hätten weit mehr Verkehr erzeugt, als das umliegende Strassennetz hätte aufnehmen können. Der vorliegende Arbeitsstand vom 15.02.2013 zeigt nun ein wesentlich kleineres Nutzungsvolumen für das Jona-Center.

### 3.1 Geplante Nutzungen Jona -Center

Das Jona-Center II wurde bereits um 1'300 m<sup>2</sup> Verkaufs- sowie um 400 m<sup>2</sup> Bürofläche erweitert, so dass für den Verkauf (nicht kundenintensiv) rund 7'900 m<sup>2</sup> und rund 3'500 m<sup>2</sup> für Büronutzungen zur Verfügung stehen. Auf der Parzelle des Jona Center III hat Lidl bereits eine Filiale mit 1'000m<sup>2</sup> kundenintensiver Verkaufsfläche realisiert. Beide werden über den Feldlistich erschlossen.

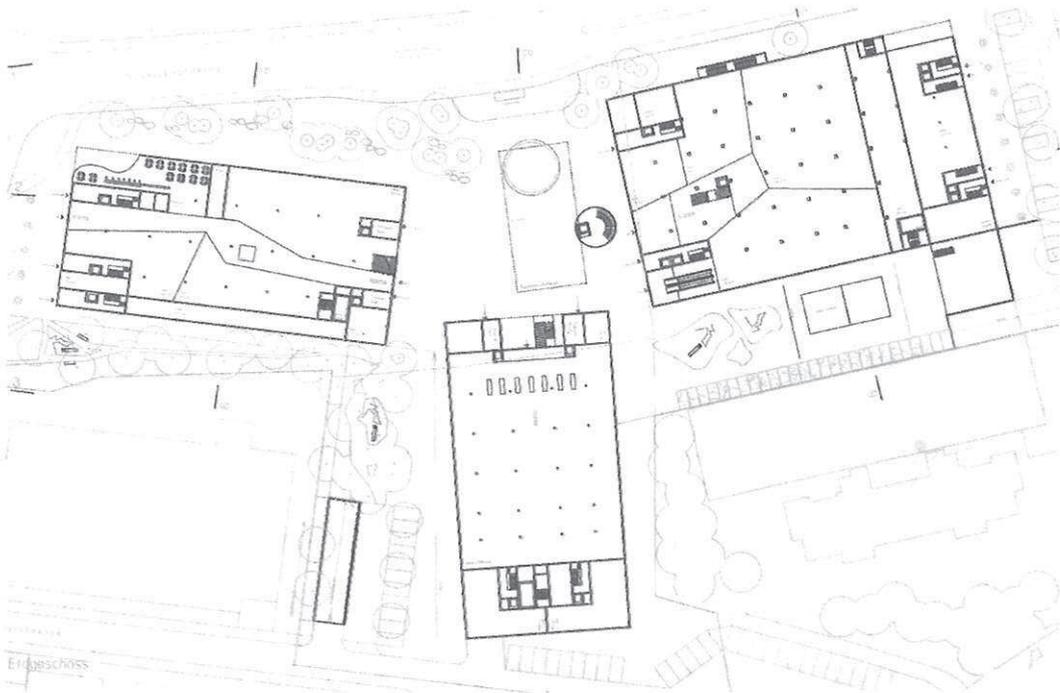


Abbildung 2: Projekt Yona, Pfister Schiess Tropeano & Partner Architekten AG, Planungsstand 15.02.2013

Anstelle des geplanten Jona-Centers I und III werden mit dem Projekt Yona die Parzellen der AMAG und von H. Nef überbaut. Das neue Projekt weist einen grösseren Anteil Wohnen auf. Die Flächen für Büros wurden deutlich reduziert und die Verkaufsfläche blieb konstant.

Die Überbauung Projekt Yona soll folgende Nutzungen aufweisen, aufgeteilt nach Verkaufsfläche (VF) und die anrechenbare Geschossfläche (aGF) für Dienstleistungen und Wohnen:

VF Verkauf intensiv	max. 2'500 m <sup>2</sup>
VF Verkauf übrige	max. 7'500 m <sup>2</sup>
aGF Dienstleitung/Büro	550 m <sup>2</sup>
aGF Wohnungen	19'450 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>30'000 m<sup>2</sup></b>

Tabelle 1: Geplante Nutzungen Überbauung Projekt Yona  
(Quelle: Pfister Schiess Tropeano & Partner Architekten AG, Planungsstand 15.02.2013)

### 3.2 Geplante Nutzungen im Untersuchungsperimeter

Neben dem Gebiet Jona-Center sollen auch die Gebiete Feldli, Langrüti, Industrie Stampfstrasse und Porthof entwickelt werden. Abbildung 3 zeigt die Lage der geplanten Nutzungen (Nr. 1–11) und Abbildung 4 die Erschliessung der Entwicklungsgebiete um das Jona-Center.

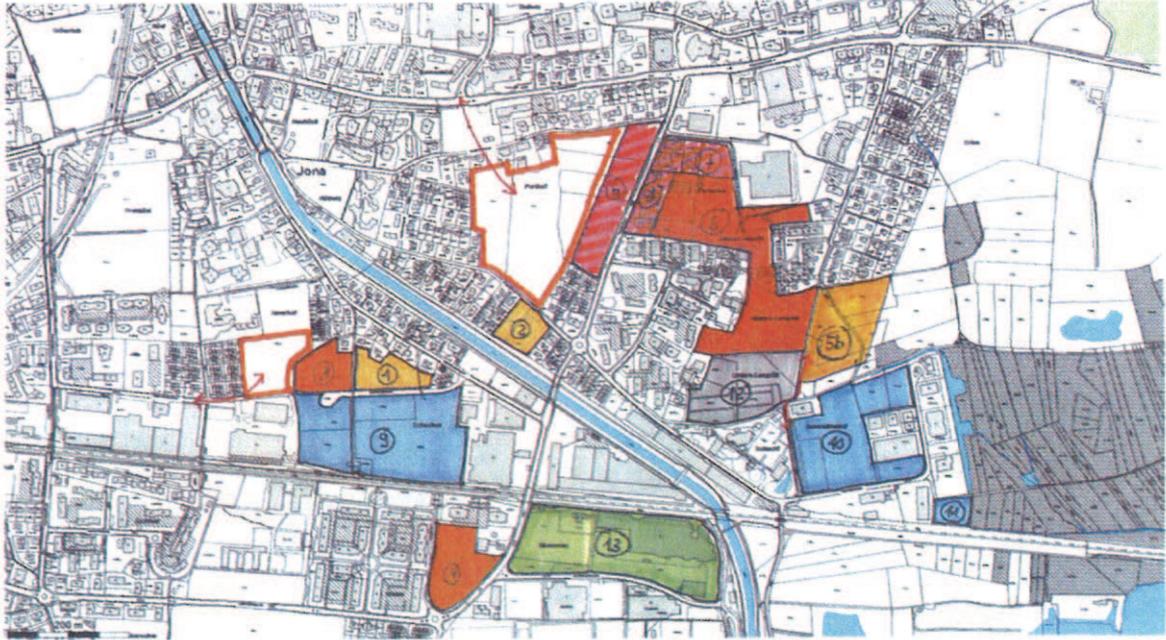


Abbildung 3: Weitere geplante Nutzungsgebiete im Einzugsbereich Feldlistrasse (Quelle: ERR Raumplaner, Planungsstand 15.02.2013)

Im Gegensatz zum Planungsstand vom Oktober 2012 wird davon ausgegangen, dass die Fläche 5b Langrüti Ost neu bebaut und von einer Entwicklung mit 80 Einwohnern ausgegangen wird. Für die Fläche 9 Schachen wird neu mit zusätzlichen 400 Arbeitsplätzen gerechnet.

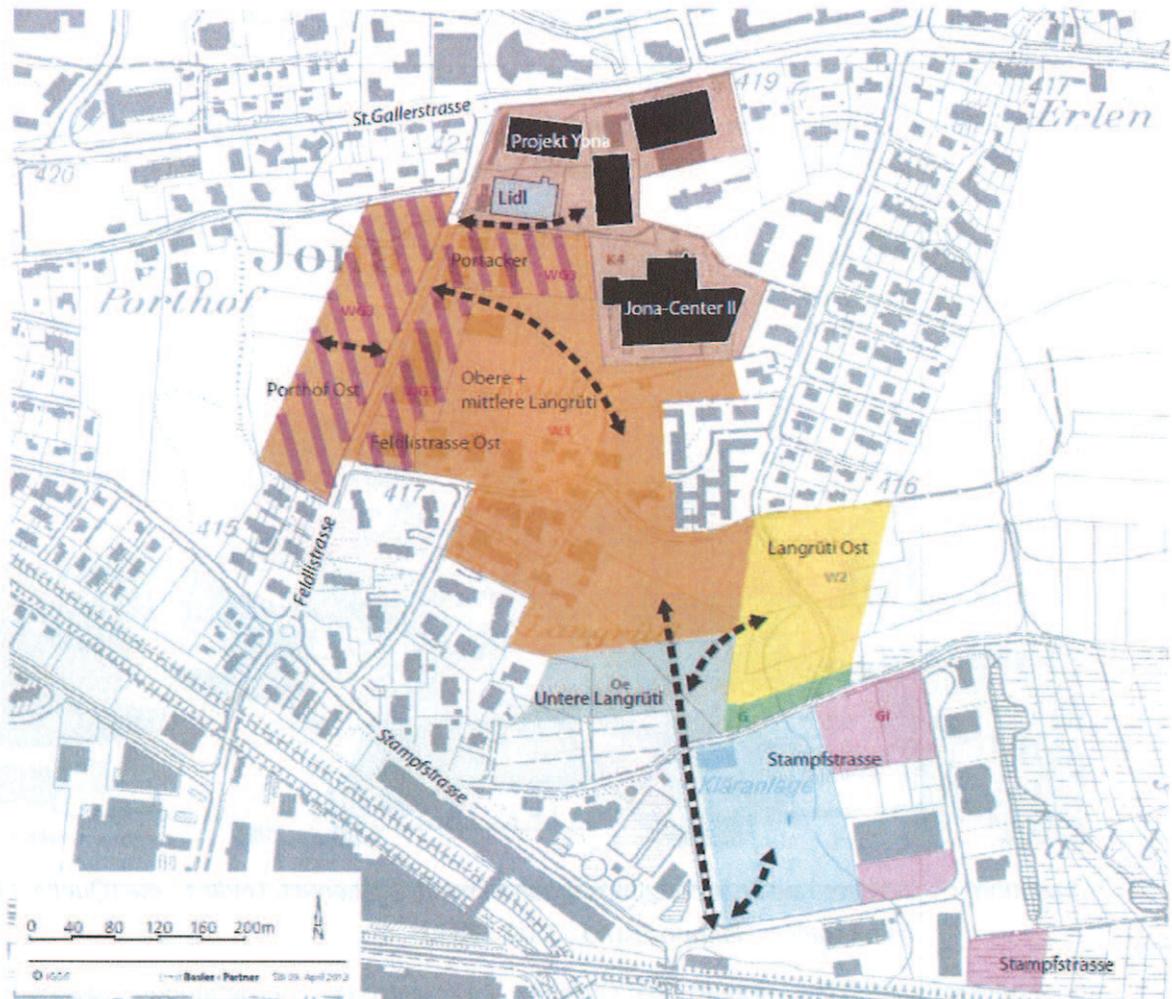


Abbildung 4: Erschliessung Entwicklungsgebiete und Projekt Yona

Die geplante Entwicklung der Gebiete Stampfstrasse, Längrüti Ost, Untere Langrüti sowie Teile der Mittleren Langrüti werden über die Stampfstrasse an die Feldlistrasse erschlossen. Die Gebiete, die an die Feldlistrasse angrenzen sowie die Obere und Teile der Mittleren Langrüti, werden über diese direkt angeschlossen.

Die nachfolgende Tabelle 2 zeigt die Anzahl zusätzlicher Einwohner und Arbeitsplätze, welche mittels Grundstückflächen und entsprechenden Dichteziffern berechnet wurden. Die Tabelle 3 zeigt geplante Nutzungen der Gebiete Porthof, Portacker und Feldlistrasse Ost.

	Anzahl Einwohner	Anzahl Arbeitsplätze
1 Druckerstrasse Ost	32	
2 Rütiwiesstrasse	24	
3 Druckerstrasse West	100	
4 Oberseestrasse	156	
5 Obere + mittlere Langrüti	618	
5b Langrüti Ost	80	
9 Schachen		431
10 Stampfstrasse 1		262
11 Stampfstrasse 2		36
<b>Summe</b>	<b>1010</b>	<b>328</b>

Tabelle 2: Geplante Siedlungserweiterung untere Feldlistrasse nach Dichteziffern  
(Datenquelle: ERR Raumplaner, Planungsstand 15.02.2013, akt. 02.04.2013)

Die Entwicklung ist bereits im Gang. Gebiet 2 Rütiwiesstrasse ist bereits zu 50% und Gebiet Stampfstrasse 1 zu 20% realisiert. Die entsprechenden Reduktionen sind in die folgende Berechnung der Verkehrserzeugung eingeflossen, d.h. der Verkehr ist im Ist-Zustand bereits abgebildet.

Für die Verkaufsflächen im Untersuchungsperimeter wurde im 2012 ein kleineres Entwicklungspotential ausgewiesen. Neu werden für die Fläche 6 Porthof Ost keine verkaufsintensiven Nutzungen vorgesehen, jedoch zusätzlich 2'200 m<sup>2</sup> für den übrigen Verkauf ausgeschieden. Ebenfalls wird bei den Flächen 7 Portacker und 8 Feldlistrasse Ost von einer je 800 m<sup>2</sup> grösseren Verkaufsfläche ausgegangen.

	Verkauf kundenorientiert, VF	Verkauf übrige VF	Büro BGF	Wohnen aGF	Summe über Gebiet
6 Porthof Ost		4'000 m <sup>2</sup>	3'200 m <sup>2</sup>	9'300 m <sup>2</sup>	<b>16'500 m<sup>2</sup></b>
7 Portacker		2'000 m <sup>2</sup>	1'000 m <sup>2</sup>	3'300 m <sup>2</sup>	<b>6'300 m<sup>2</sup></b>
8 Feldlistrasse Ost		2'000 m <sup>2</sup>	500 m <sup>2</sup>	2'100 m <sup>2</sup>	<b>4'600 m<sup>2</sup></b>
<b>Summe</b>	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>8'000 m<sup>2</sup></b>	<b>4'700 m<sup>2</sup></b>	<b>14'700 m<sup>2</sup></b>	<b>27'400 m<sup>2</sup></b>

Tabelle 3: Geplante Nutzungen Porthof, Portacker, Feldlistrasse Ost  
(Datenquelle: ERR Raumplaner, Planungsstand 15.02.2013, akt. 02.04.2013)

Die Gebiete 12 Untere Langrüti und 13 Blumenau generieren trotz Umnutzung keinen Mehrverkehr (keine Veränderungen).

## 4 Ermittlung Parkplatzbedarf Jona-Center

### 4.1 Parkfelder für Motorfahrzeuge

#### 4.1.1 Parkplatzangebot heute

Heute befinden sich im Perimeter der Jona Centers (I, II und III) insgesamt 385 PP.

Die Parkplätze teilen sich wie folgt auf:

Jona Center I und III:	216 PP (oberirdische PP verteilt über alle Parzellen)
Jona Center II	99 PP (79 oberirdische PP und 20 PP in Einstellhalle)
Lidl	70 PP (65 Kunden-PP und 5 Angestellten-PP)

Die Parkfelder der AMAG wurden nicht erhoben, da es sich hier um Kunden-, Angestellten- und Ausstellungsparkplätze handelt und die Unterscheidung schwierig war.

#### Parkfelder Lidl

Lidl bietet 65 PP für Kunden inkl. 2 PP für Behinderte sowie 5 PP für Beschäftigte an. Die Parkplatzberechnung erfolgte seinerzeit noch nach dem BauR der Gemeinde Jona. Heute würde der Parkplatzbedarf, gemäss Parkplatzbedarfs-Reglement, nur noch ein Maximum von 33 PP für Kunden und 6 PP für die Angestellten ermöglichen.

#### 4.1.2 Zukünftiges Parkplatzangebot

Für ein neues Bauvorhaben ist gemäss Parkplatzbedarfs-Reglement der minimale und maximale Grenzbedarf Parkfelder zu ermitteln. Der reduzierte Parkplatzbedarf wird aufgrund der geplanten Nutzungen und der Möglichkeit der Benützung des ÖV sowie der Erreichbarkeit durch Radfahrer und Fussgänger bestimmt.

Die detaillierten Tabellen der Berechnungen sind im Anhang A1 aufgeführt.

Nutzungen	PF Bewohner/ Beschäftigte			PF Besucher/ Kunden			Summe red. Parkplatzbedarf		Geplante Anzahl PP
	Parkplatzbedarf	Gebiet C		Parkplatzbedarf	Gebiet C		mind.	max.	
		mind.	max.		mind.	max.			
VF intensiv	17	8	15	83	42	83	121	239	
VF übrige	38	17	34	107	54	107			
Dienstleitungen / Büro	7	3	6	6	3	6	6	12	
Wohnungen	178	125	178	18	9	18	134	196	
Summe aller Nutzungen							261	447	366

Tabelle 4: Ermittelter reduzierter Parkplatzbedarf, gemäss Parkplatzbedarfs-Reglement

Gemäss reduziertem Parkplatzbedarf sind mind. 261 Parkfelder notwendig und maximal 447 Parkfelder möglich. Der für das Projekt Yona entscheidende Gabelwert „Mitte“ liegt bei 354 PP.

Für das Projekt Yona sind total 366 Parkfelder vorgesehen. 333 Parkfelder befinden sich in der Tiefgarage und 33 im Aussenbereich bei der ‚Beppi-Rampe‘.

## Parkfelder für behinderte Personen

Bei Anlagen mit mehr als 50 Parkfeldern sind pro 50 Parkfelder ein breites Parkfeld für behinderte Personen in Eingangsnähe der Bauten zu reservieren und zu signalisieren.

Für das Projekt Yona sind insgesamt 7 Parkfelder speziell zu signalisieren.

### 4.1.3 Fazit

Die heute 216 vorhandenen PP werden mit dem neuen Projekt Yona (geplant 366 PP) ersetzt. Neu werden zusätzlich rund 150 PP angeboten.

## 4.2 Parkfelder für Zweiradfahrzeuge

### 4.2.1 Abstellplätze für leichte Zweiräder

Gemäss Norm sind insgesamt 867 Veloabstellplätze notwendig, von denen sollten rund 100 Abstellplätze öffentlich zugänglich sein.

Nutzungen	VP		Summe VP
	Bewohner/ Beschäftigte	Besucher und Kunden	
VF intensiv	13	50	151
VF übrige	38	50	
Dienstleitungen / Büro	3	1	4
Wohnungen	712		712
Summe aller Nutzungen			867

Tabelle 5: Ermittelter Veloabstellplatzbedarf, gemäss Parkplatzbedarfs-Reglement

Gemäss Reglement ist ein Drittel gedeckte Veloabstellplätze vorzusehen.

### 4.2.2 Abstellplätze für Motorräder und Roller

Für Motorräder und Roller sind eine ausreichende Anzahl Abstellplätze bereitzustellen. Die Anzahl muss mindestens einen Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Parkfelder betragen.

Für das Projekt Yona sind mind. 26 Abstellplätze vorzusehen.

## 5 Verkehrsaufkommen

### 5.1 Verkehrserzeugung Jona-Center

#### 5.1.1 Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)

Für den Ist-Zustand sowie für den Endausbau werden die Anzahl erzeugter Fahrten pro Tag geschätzt. Grundlage sind die geplanten Nutzflächen (siehe Tabelle 1) des Projekts Yona, die vor-

handenen Nutzflächen und die spezifischen Werte für die Verkehrserzeugung (Anzahl Beschäftigte, Bewohner und Kunden/Besucher je Nutzfläche). Weiter werden Verbundeffekte, Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad berücksichtigt.

Das Verkaufsgeschäft Lidl und die Erweiterung des Jona-Centers II sind gebaut. Sie werden neu als bestehend ausgewiesen, im Gegensatz zu den Berechnungen Stand Oktober 2012.

	Bestehend	Endzustand	Differenz	Differenz in %
Jona-Center I	1'955	-	- 1955	
Jona-Center II	1'250	1'250	± 0	
AMAG	300	-	- 300	
Lidl	1'060	1'060	± 0	
Projekt Yona	-	5'480	+ 5'480	
<b>Summe</b>	<b>4'565</b>	<b>7'790</b>	<b>+ 3'225</b>	<b>+ 71 %</b>

Tabelle 6: Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (Fz/Tag) für die bestehenden Nutzungen und das geplante Projekt Yona

Die Tabelle 6 zeigt das heutige und das prognostizierte Verkehrsaufkommen. Mit dem Endausbau nimmt das heutige Verkehrsaufkommen zu. Das Projekt Yona generiert 71% mehr Fahrten als heute.

Durch die geplante Anlieferung und die Parkfelder im Bereich der ‚Beppi-Rampe‘ wird das Fahrenaufkommen auf dem Feldlistich um rund 9% der Fahrten pro Tag reduziert.

### 5.1.2 Verkehr in der Abendspitzenstunde (ASP)

Der ASP-Anteil gemessen am DTV hat sich von der Erhebung September 2008 bis zur Verkehrszählung November 2012 nicht verändert. Er beträgt rund 10.5%. Es wird angenommen, dass auch nach dem gesamten Ausbau aller Nutzungs- und Siedlungserweiterungen der Anteil weiterhin unverändert bleibt. Für die Abendspitzenstunde wird für den Ist-Zustand folgende Verkehrserzeugung geschätzt.

	ASP Zufahrt	ASP Wegfahrt
Jona-Center I	102	102
Jona-Center II Verkauf	56	56
Jona-Center II Büro	4	15
Waschstrasse (AMAG)	60	60
Lidl	53	53
<b>Summe</b>	<b>275</b>	<b>286</b>

Tabelle 7: Verkehrserzeugung Abendspitzenstunde (Fz/h), Ist-Zustand

Die Zu- und Wegfahrten in der ASP infolge neuer Nutzungen, Endausbau, sind in der folgenden Tabelle ersichtlich.

	ASP Zufahrt	ASP Wegfahrt
Projekt Yona Wohnen	45	16
Projekt Yona Verkauf	254	254
Projekt Yona Büro	1	2
Jona-Center II Verkauf	56	56
Jona-Center II Büro	4	15
Lidl	53	53
<b>Summe</b>	<b>413</b>	<b>396</b>

*Tabelle 8: Verkehr Abendspitzenstunde(Fzlh) für Endausbau Gebiet Jona-Center*

Rund 90% der Zu- und Wegfahrten in der Abendspitze im Gebiet Jona-Center werden zukünftig durch die Einkaufsnutzungen generiert. Der Verkehr nimmt gegenüber heute während der Abendspitzenstunde um rund 45% zu.

## 5.2 Verkehrserzeugung alle neuen Nutzungen im Untersuchungsperimeter

### 5.2.1 Verkehrsgrundlagen Basisdaten

Für den Untersuchungsperimeter liegen Verkehrsmodelldaten aus dem Jahr 2006 vor. Die Modelldaten wurden anhand der Verkehrszählungen vom November 2012 überprüft.

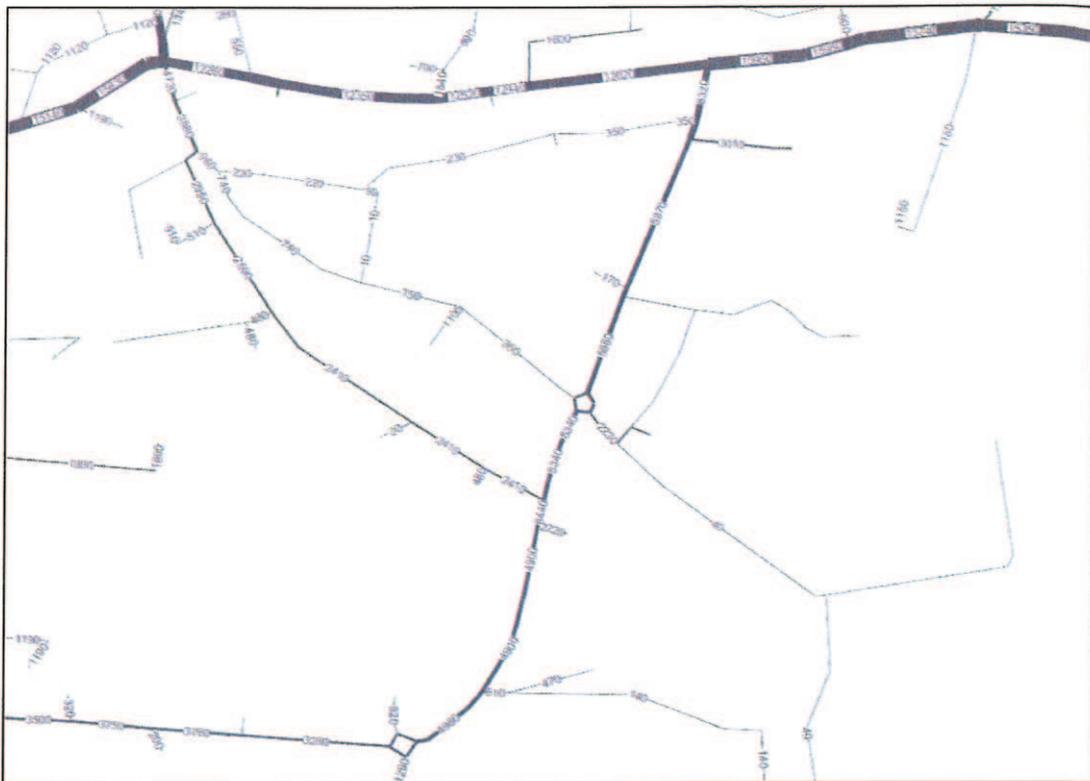


Abbildung 5: Durchschnittlicher täglicher Verkehr 2006

Im Querschnitt Feldlistrasse haben der DTV um 5%, die Verkehrsmenge in der ASP um 6% zugenommen.

Die Verkehrsmenge auf der St. Gallerstrasse hat über den gesamten Tag betrachtet stark, um 20% zugenommen. Während der Abendspitzenstunde hat der Verkehr gegenüber heute jedoch um 5% abgenommen.

Für die weitere Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen der zukünftigen Entwicklung im Untersuchungsperimeter wird von den Verkehrszahlen ASP 2006 ausgegangen, da sie den aktuell erhobenen Werten entsprechen.

Die Werte des Feldlistichs wurden aufgrund der neuen Zählwerte in der Abendspitze leicht angehoben.

### 5.2.2 Verkehrserzeugung DTV aller neuen Nutzungen im Untersuchungsperimeter

Insgesamt werden im Untersuchungsperimeter infolge aller neuen geplanten Nutzungs- und Siedlungsentwicklungen rund 7'250 Fahrten des motorisierten Individualverkehrs pro Tag neu erzeugt. Die folgende Tabelle zeigt die Veränderungen je Entwicklungsgebiet.

	Veränderung		Veränderung
Jona-Center gesamt	+ 3225	Langrüti Ost	+ 120
Druckerstrasse Ost	+ 50	Schachen	+ 690
Rütiwiesstrasse	+ 20	Stampfstrasse	+ 395
Druckerstrasse West	+ 150	Porthof Ost	+ 910
Oberseestrasse	+ 235	Portacker	+ 290
Obere + mittlere Langrüti	+ 925	Feldlistrassen Ost	+ 240
<b>Summe</b>			<b>+ 7'250</b>

Tabelle 9: Veränderung des DTV infolge aller neuen Nutzungs- und Siedlungsentwicklungen (Fz/Tag)

Die neu erzeugten Fahrten des gesamten Jona-Centers betragen rund 42% der gesamten Veränderung des DTV.

Die folgende Abbildung zeigt, wo der zusätzliche Verkehr auf das Strassennetz im Untersuchungsperimeter gelangt und welche Gebiete diesen neu erzeugen:

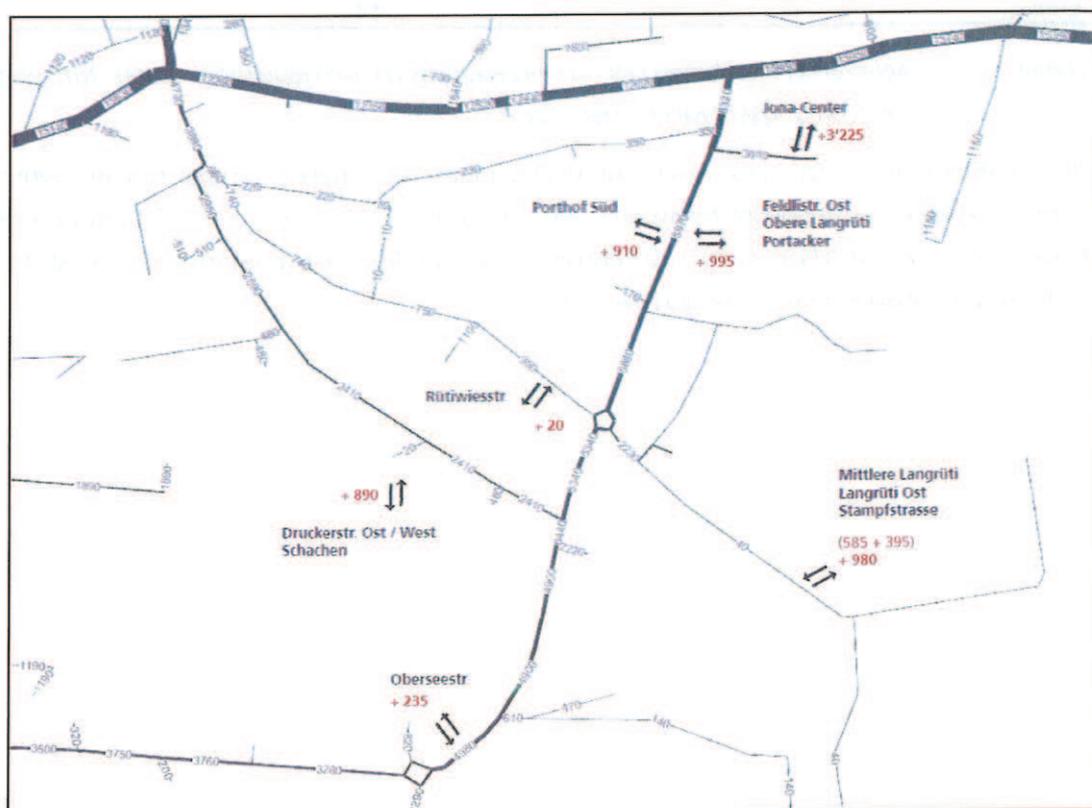


Abbildung 6: DTV 2006 mit Zusatzverkehr infolge Nutzungs- und Siedlungsentwicklungen

### 5.2.3 Verkehrserzeugung ASP aller neuen Nutzungen im Untersuchungsperimeter

	ASP Zufahrt	ASP Wegfahrt
Jona-Center I	-102	-102
Jona-Center II Verkauf	± 0	± 0
Jona-Center II Büro	± 0	± 0
Waschstrasse (AMAG)	-60	-60
Lidl	± 0	± 0
Projekt Yona Wohnen	45	16
Projekt Yona Verkauf	254	254
Projekt Yona Büro	1	2
Druckerstrasse Ost	4	1
Rütiwiesstrasse	1	1
Druckerstrasse West	11	4
Oberseestrasse	18	7
Obere + mittlere Langrüti	71	26
Langrüti Ost	9	3
Schachen	15	57
Stampfstrasse 1	7	28
Stampfstrasse 2	1	5
Porthof Ost	50	44
Portacker	16	14
Feldlistrassen Ost	13	11
<b>Summe</b>	<b>354</b>	<b>311</b>

Tabelle 10: Mehrverkehr während der ASP erzeugt durch alle geplanten neuen Nutzungs- und Siedlungsentwicklungen (Fzlh)

Alle geplanten Nutzungs- und Siedlungsentwicklungen im Untersuchungsperimeter generieren in der werktäglichen Abendspitzenstunde neu 665 Fahrten (354 Zu- und 311 Wegfahrten). Das Projekt Yona erzeugt davon rund 250 Fahrten. Dies sind 38% der gesamten neuen Fahrten, die im Untersuchungsperimeter generiert werden.

## 6 Auswirkungen auf das Strassennetz

In den folgenden Kapiteln werden die Auswirkungen des Zusatzverkehrs auf die Knoten, bzw. auf das übergeordnete Strassennetz während der Abendspitzenstunde beschrieben. Die Beurteilungen der Leistungsfähigkeit sind im Anhang A3 detailliert aufgeführt.

Für die Berechnung der Leistungsfähigkeit der Knoten werden Annahmen getroffen:

- Rund  $\frac{3}{4}$  der erzeugten Fahrten im Untersuchungsperimeter fliessen via Knoten St. Galler-/Feldlistrasse ins übergeordnete Netz.
- Die generierten Fahrten verkehren je zur Hälfte Richtung stadteinwärts bzw. stadtauswärts.
- Der gesamte Mehrverkehr des Projekts Yona fliesst über die Feldlistrasse.
- Die Fahrten der Parkplätze bei der Beppi-Rampe, d.h. eine mögliche Reduktion der Fahrten auf dem Feldlistich, werden nicht speziell berücksichtigt.

### 6.1 Knoten St. Galler-/ Feldlistrasse

#### 6.1.1 Endzustand

Für die St. Galler-/Neue Jonastrasse wird zurzeit ein Verkehrskonzept erarbeitet. Es sieht auf dem Abschnitt im Bereich des Projekts Yona eine Busspur in Richtung Stadt und einen, wie heute, lichtsignalgesteuerten Knoten vor. Der Knoten hat einen separaten Linksabbieger in die Feldlistrasse und eine zweispurige Ausfahrt aus der Feldlistrasse.

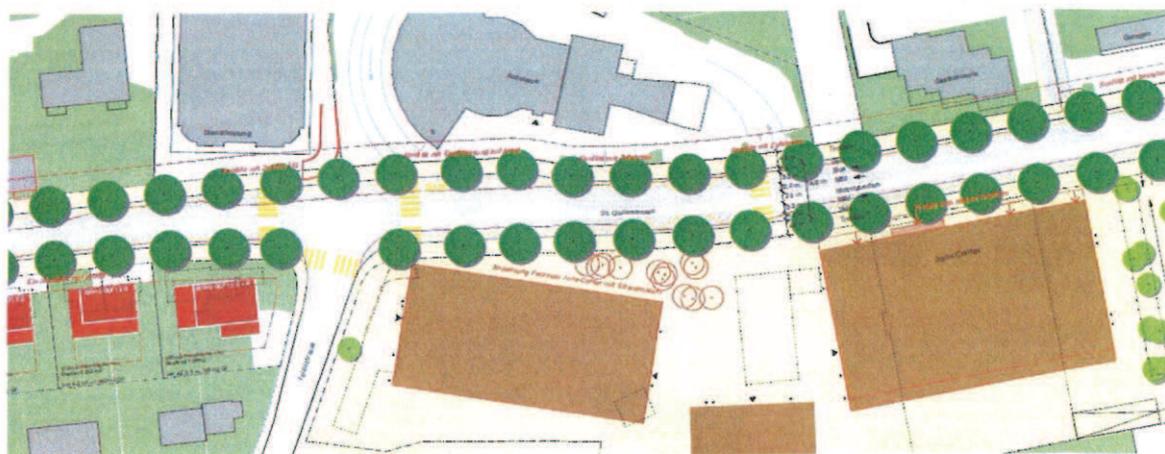


Abbildung 7: Verkehrskonzept St. Galler-/ Neue Jonastrasse, Ernst Niklaus Fausch Architekten, Klaus Zweibrücken Verkehrs- und Raumplanung, Müller Illien Landschaftsarchitekten (Stand April 2013)

Der geplante Knoten kann die für den Endzustand prognostizierten Knotenströme für die Abendspitzenstunde nicht ohne Behinderungen verarbeiten.



Anstelle einer Lichtsignalanlage wurde ebenfalls ein Kreisell geprüft. Die ermittelte Verkehrsqualität eines Kreisells mit ein-streifigen Zu- und Abfahrten ist völlig unzureichend (LOS F). Die Variante eines Kreisells mit je zwei-streifigen Zu- und Abfahrten aller drei Achsen ist ausreichend leistungsfähig (LOS A). Auf diese Variante ist jedoch aufgrund des Platzbedarfs und aus städtebaulichen Überlegungen zu verzichten.

### 6.1.2 Ausbau Yona-Center

Geht man davon aus, dass nicht alle Nutzungs- und Siedlungsentwicklungen gleichzeitig erfolgen und in einen ersten Schritt nur das Projekt Yona umgesetzt wird, wird der Verkehrsfluss aufgrund der reduzierten Verkehrsmengen anders beurteilt.

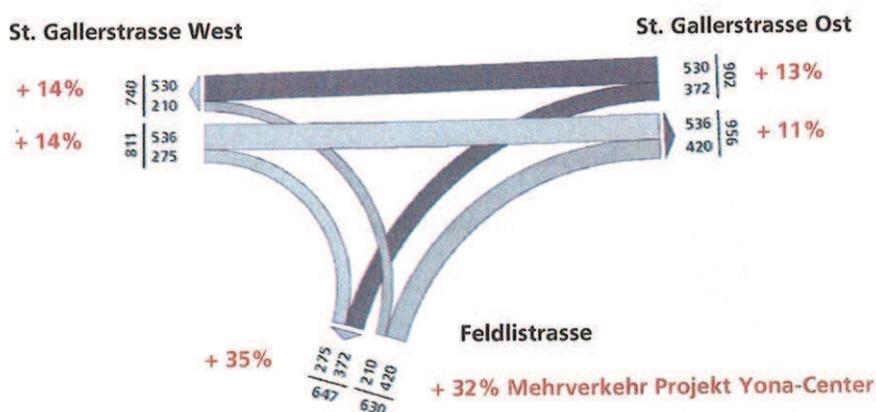


Abbildung 10: Knoten St. Galler-/Feldlistrasse, Knotenströme ASP mit Mehrverkehr Projekt Yona (Fz/h)

Der Knoten St. Galler-/Feldlistrasse könnte in einer ersten Phase wie heute betrieben werden. Die Verkehrsqualität ohne Spuranpassungen wäre ausreichend (LOS D).

### 6.1.3 Fazit

Der Knoten St. Galler-/Feldlistrasse muss ausgebaut werden, sofern die gesamte Entwicklung im Untersuchungsperimeter realisiert wird.

Der Knoten ist als T-Knoten mit jeweils einem separaten Fahrstreifen für jede Fahrbeziehung zu gestalten. Auf einen einspurigen Kreisell ist, aufgrund der zu kleinen Leistungsfähigkeit zu verzichten. Auf die Variante eines zwei-spurigen Kreisells ist ebenfalls zu verzichten, da annähernd der gleiche Platz erforderlich ist, wie ein Knoten mit separaten Fahrspuren je Verkehrsbeziehung benötigt. Ebenfalls ist aus städtebaulichen Überlegungen der zwei-spurige Kreisell zu hinterfragen.

Ein Ausbau des Knotens mit separatem Rechtsabbieger ist bereits zwingend zusammen mit der Überbauung Yona umzusetzen, damit die späteren Entwicklungen unabhängig davon realisiert werden können.

## 6.2 Knoten Feldlistrasse / Feldlistich

Der Knoten Feldlistrasse / Feldlistich ist heute ein unregelter T-Knoten mit je einspurigen Zufahrten.

Für den Endzustand wird davon ausgegangen, dass die Porthofstrasse in den Knoten Feldlistrasse/Feldlistich mündet.

Aufgrund der zusätzlichen Verkehrsmengen wurde ein LSA gesteuerter Knoten und ein Kreisell überprüft.

### 6.2.1 LSA Feldlistrasse

Mit den in der Abbildung 11 aufgeführten Verkehrsmengen des Endzustands kann der Verkehrsfluss eines LSA gesteuerten Knotens nicht gewährleistet werden.

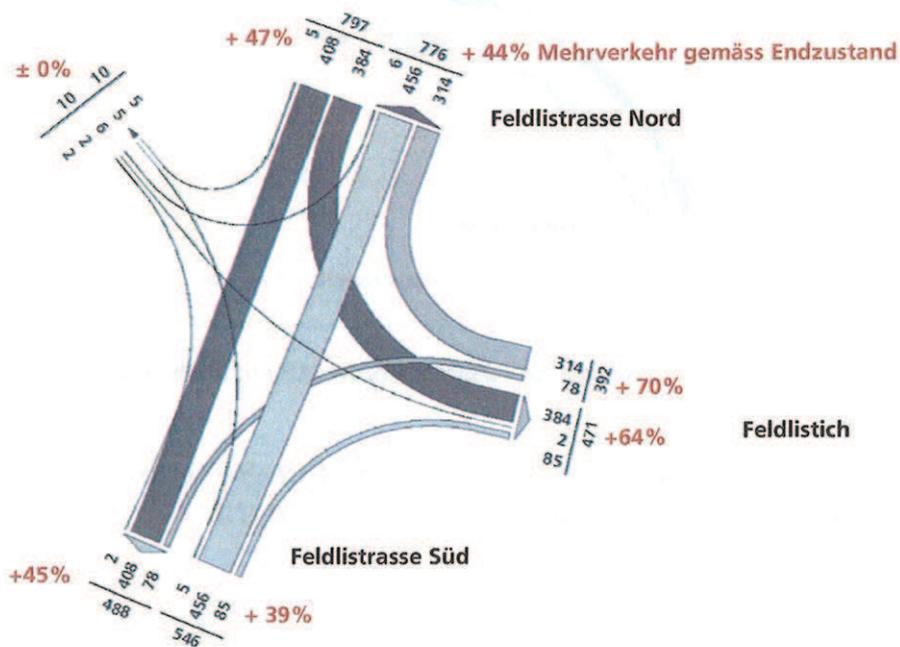


Abbildung 11: Knoten Feldlistrasse / Feldlistich, Knotenströme ASP Endzustand (Fz/h)

Die Fahrzeuge aus dem Feldlistich können nicht abfliessen und auf der Feldlistrasse ist mit grossen Staus zu rechnen, so dass ebenfalls der Knoten St. Galler-/ Feldlistrasse beeinträchtigt wird.

### 6.2.2 Kreisell Feldlistrasse

Die Verkehrsmengen des Endzustands können mit einem Kreisell reibungsfrei verarbeitet werden und die ermittelte Verkehrsqualität ist gut (LOS B).

Beim Entwurf des Kreisells wurden die folgenden Punkte berücksichtigt:

- Befahrbarkeit des Kreisells
- Fuss- und Velowegverbindungen
- Lage und Art der Bushaltestellen

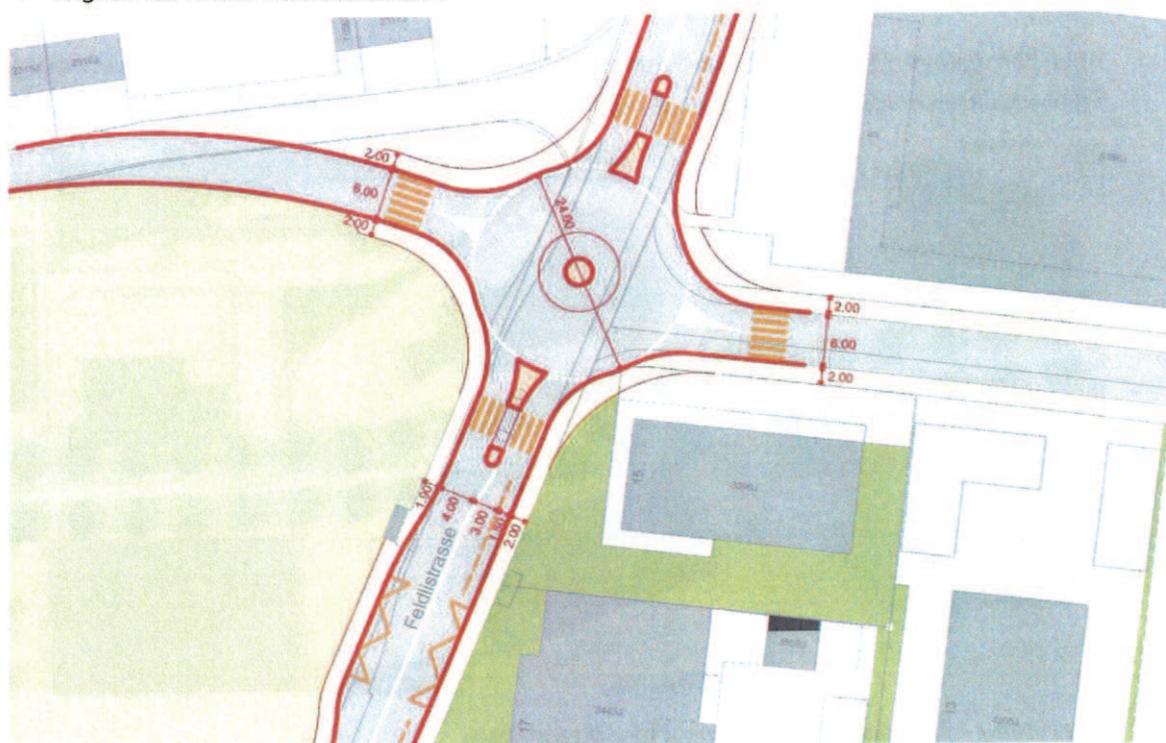


Abbildung 12: Kreisell Feldlistrasse / Feldlistich / Porthofstrasse

### 6.2.3 Fazit

Mit der gesamten geplanten Entwicklung im Untersuchungsperimeter und des damit verbundenen Mehrverkehrs ist der Knoten Feldlistrasse / Feldlistich als Kreisell zu gestalten.

### 6.3 Beppi-Rampe

Die Zufahrt der Anlieferung des neuen Yona-Centers ist über die Feldlistrasse und die Wegfahrt ist über die bestehende Beppi-Rampe geplant. Damit der Verkehrsfluss auf der St. Gallerstrasse nicht behindert wird, dürfen die Lastwagen nur stadtauswärts fahren, d.h. ein Linksabbiegeverbot für LKW wird signalisiert.

Die restlichen Fahrzeuge, die im Bereich der Beppi-Rampe parkieren, dürfen die Ausfahrt in beide Richtungen benutzen.

#### 6.4 St. Gallerstrasse

Das Verkehrskonzept St. Galler-/ Neue Jonastrasse, welches im Studienauftrag erarbeitet wurde, wurde für den vorliegenden Konzeptplan übernommen. Im Bereich Knoten St. Galler-/ Feldstrasse wurde das Projekt mit dem notwendigen Rechtsabbieger und dem Abbiegeverbot für LKWs bei der Beppi-Rampe angepasst.

Bei der weiteren Bearbeitung des Verkehrskonzept St. Galler-/ Neue Jonastrasse ist aus unserer Sicht im Bereich des Jona-Centers auf die folgenden Konfliktpunkte zu achten:



Abbildung 13: Verkehrskonzept mit Konfliktpunkten

**Konfliktpunkt 1 - Einfahrt Tiefgarage:**

Damit die bestehende Einfahrt nicht verschoben werden muss, sollte der Strassenquerschnitt nach Süden verschoben oder reduziert werden.

**Konfliktpunkt 2 – kurze Linksabbiegespur:**

Die bestehende Linksabbiegespur wurde im Projekt gegenüber heute verkürzt. Die heutige Länge sollte beibehalten werden, damit der Verkehrsfluss nicht behindert wird. Eventuell könnte die Mittelzone entsprechend angepasst werden.

**Konfliktpunkt 3 – Zu-/Wegfahrt und Arealerschliessung Autohaus AMAG:**

Alle Zu-/Wegfahrten der AMAG sind im Konflikt mit der neuen Strassenraumgestaltung. Die Zu-/Wegfahrt sollte nur ganz östlich zu gelassen werden oder rückwärtig erfolgen.

Durch die Verschiebung des Strassenquerschnitts nach Süden zur Eliminierung des Konfliktpunktes 1, ist die interne Arealerschliessung des Autohauses zu verbessern.

*Konfliktpunkt 4 – Lage Fussgängerübergang:*

Die neue Lage des Fussgängerübergangs ist im Konflikt mit der Zu-/Wegfahrt des Autohauses. Falls die Erschliessung nicht rückwärtig erfolgen kann, sollte der Übergang an dieser Stelle nicht angeboten werden. Jedoch ist es notwendig, dass das Center Richtung Rapperswil möglichst direkt erschlossen wird.

*Konfliktpunkt 5 – Konflikt Fahrbahnhaltestelle:*

Der Verkehrsfluss mit der Fahrbahnhaltestelle stadtauswärts sollte überprüft werden, so dass ein möglicher Rückstau nicht die Leistungsfähigkeit des Knotens Feldlistrasse beeinträchtigt. Eventuell müsste die Haltestelle verschoben oder eine Busbucht gebaut werden.

*Konfliktpunkt 6 – Lage Fussgängerübergang:*

Die Lage des Fussgängerübergangs sollte in Abstimmung mit der heutigen Fusswegverbindung (Kramenweg) erfolgen und sollte somit westlich der Ausfahrt Beppi-Rampe verlegt werden.

*Konfliktpunkt 7 – Radstreifen (nicht im Plan dargestellt):*

Es ist zu prüfen, ob gewisse Radstreifen zu Gunsten eines gemeinsamen Rad-/Gehweges mit dem Trottoir zusammengelegt werden können, unter der Berücksichtigung der Sicherheit für Rad- und Fussgänger.

## **6.5 Empfehlungen**

Damit der gesamte Mehrverkehr des Endzustands ohne Beeinträchtigungen verarbeitet werden kann, ist der Knoten St. Galler-/ Feldlistrasse mit einem zusätzlichen Rechtsabbieger und der Knoten Feldlistrasse/Feldlistich als Kreisel auszubauen.

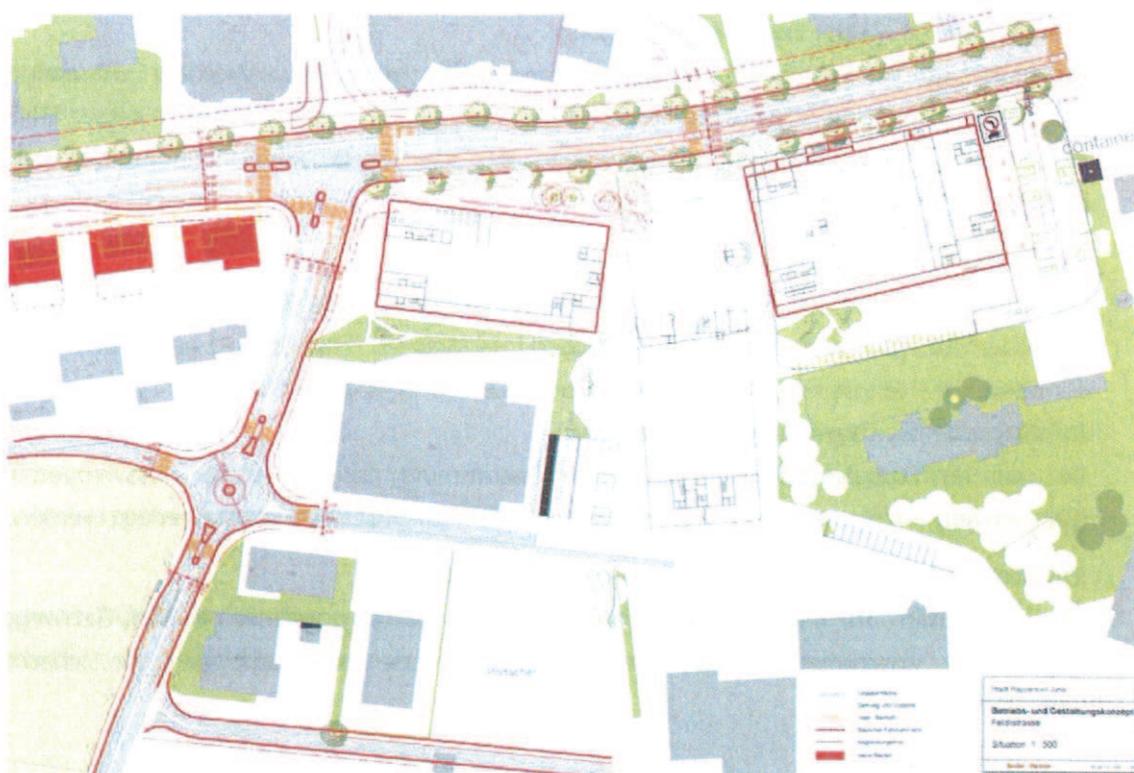


Abbildung 14: Betriebs- und Gestaltungskonzept:

Es ist darauf zu achten, dass die Buslinien auf der St. Galler- wie der Feldlistrasse ohne Behinderung ihren Fahrplan einhalten können und gegebenenfalls bevorzugt werden.

### Weiteres Vorgehen

Wir empfehlen, dass der Verkehrsfluss des Endzustands für die geplanten Knoten auf der Feldli- bzw. der St. Gallerstrasse mit einer Verkehrsflusssimulation VISSIM überprüft und mit den kantonalen Stellen abgestimmt werden.

Ebenfalls sollte der Verkehrsfluss auf der St. Gallerstrasse mit der Fahrbahnhaltestelle und die Längen der Abbiegespuren mit einer Verkehrsflusssimulation VISSIM überprüft werden

## 7 Überprüfung Erschliessung und Anlieferung

Die geplante Erschliessung und Anlieferung des Projekts Yona, Stand 15.02.2013, wurden überprüft. Im Folgenden sind die Erkenntnisse aufgeführt.

## 7.1 Anlieferung

Die Anlieferung für das Projekt Yona ist im ersten UG vorgesehen. Die Zufahrt ist über die Erschliessungstrasse und die Wegfahrt über die bestehende ‚Beppi-Rampe‘ auf der St. Gallerstrasse geplant.

Die Überprüfung der Anlieferung mit den Schleppkurven zeigt, dass die Zufahrt und das Manövrieren in der Tiefgarage unproblematisch ist. Jedoch ist die Wegfahrt kritisch.

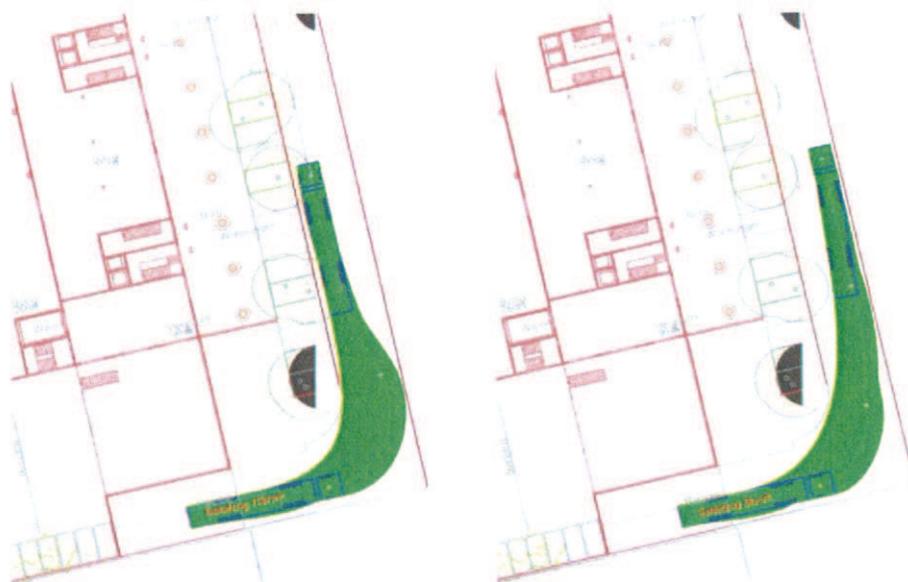


Abbildung 15: Schleppkurven Sattelzug mit 10 km/h und 5 km/h

Auf den Abbildungen kann man erkennen, dass die Platzverhältnisse in der Fahrgasse zwischen den Parkplätzen eng sind und keinen Spielraum lassen.

Deshalb sollte die Situation für die Wegfahrt angepasst werden, damit es zu keinen Konflikten zwischen den geparkten Fahrzeugen und Fahrzeugen aus der Anlieferung kommt.

Die Architekten wurden über diesen Konfliktpunkt informiert und werden diesen im Vorprojekt eliminieren.

## 7.2 Anordnung Parkfelder

Gemäss Projekt Yona sind in der Tiefgarage rund 333 Parkfelder auf zwei Ebenen vorgesehen. Im Aussenbereich bei der ‚Beppi-Rampe‘ sind weitere 33 Parkfelder vorgesehen.

Die Anordnung der Parkfelder entspricht mehrheitlich der Norm. Jedoch sind vereinzelte Parkfelder zu klein und sollten nicht als solche markiert werden. Die entsprechenden Parkfelder sind im Anhang A2 auf den Plänen markiert.

Die Architekten wurden über diesen Punkt ebenfalls informiert und werden dies bei der Erarbeitung des Vorprojekts berücksichtigen.

