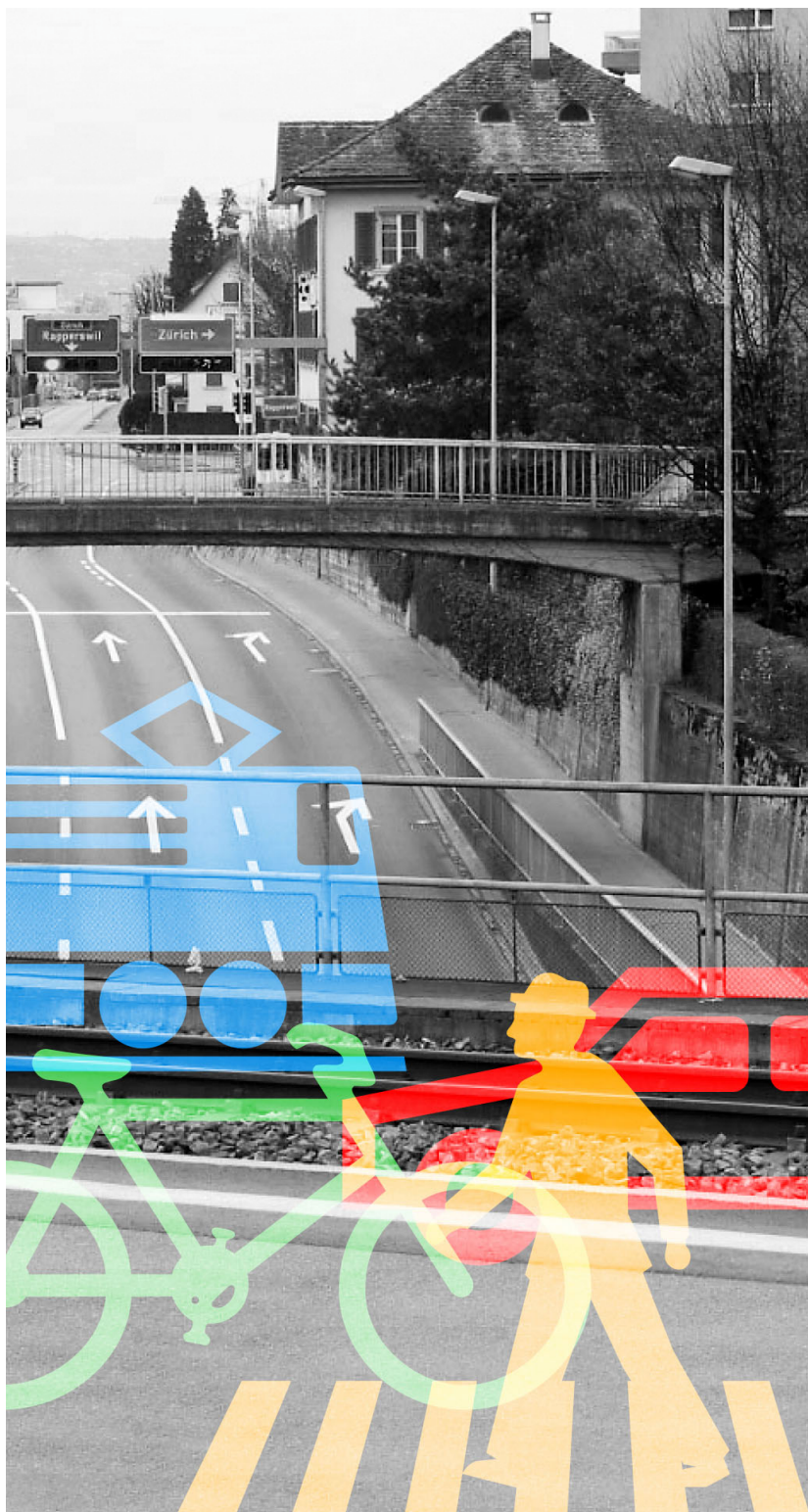


Gesamtverkehrsoptimierung

Objektblätter



Ernst **Basler + Partner** AG

Patrick Ruggli
Barbara Burger
Lorenz Raymann

Zürich, 12.11.2003

1 Einleitung

Der Aufbau der Objektblätter ist einheitlich. Neben Ausgangslage, Ziel und Massnahmen werden auch Aussagen zu Zuständigkeiten, Umsetzungshorizont, Akzeptanz und Koordinationsbedarf gemacht. Wo notwendig wurden die Massnahmen anhand einer Skizze illustriert. In der Rubrik weiteres Vorgehen werden die nächsten notwendigen Schritte zur Umsetzung der Massnahmen aufgeführt mit entsprechenden Angaben zu Kosten und Kostenträger. Der Inhalt der Objektblätter gibt den heutigen Planungsstand wider. Alle Projekte werden das ordentliche Auflage- und Kreditverfahren auf Gemeinde- oder Kantonebene durchlaufen.

Im folgenden werden einzelne Begriffe erläutert und definiert.

Abstimmungsstand

Folgende Definitionen wurden für den Abstimmungsstand der Objekte verwendet:

Vororientierung: Es handelt sich hierbei vor allem um Projektideen, die weiterführende Planungen und Abklärungen benötigen.

Zwischenergebnis: Die Abstimmung der Vorhaben ist noch räumlich unvollständig. Erst nach weiteren Schritten werden die Vorhaben in ein konkretes Projekt überführt.

Festsetzung: Die Vorhaben sind räumlich abgestimmt und es liegt ein politisch erklärter Realisierungswille, bzw. Auftrag, vor.

Umsetzungshorizont

Als Umsetzungshorizont wurden folgende Zeitdefinitionen verwendet:

- kurzfristig: < 3 Jahre
- mittelfristig: 3–10 Jahre
- langfristig: > 10 Jahre.

Kosten

Die Genauigkeit der Kostenabschätzung liegt im Bereich von +/- 30%. In den Angaben der Baukosten oder Ausführungskosten sind die Kosten für Projektierung und Bauleitung enthalten. Nicht enthalten sind die Landerwerbskosten. Zusätzliche spezielle Planungen, Untersuchungen oder Abklärungen, die vor der Realisierung notwendig sind, sind jeweils als separate Schritte im weiteren Vorgehen aufgeführt und kostenmässig erfasst. Einnahmen aus dem Betrieb, z.B. ÖV, Parkhaus, Parkplatzbewirtschaftung etc., sind in den aufgeführten Kosten nicht berücksichtigt. Bei den Umgestaltungsmassnahmen (Objekte 26–44) sind die Kosten für den Zustand in 20 Jahren berechnet.

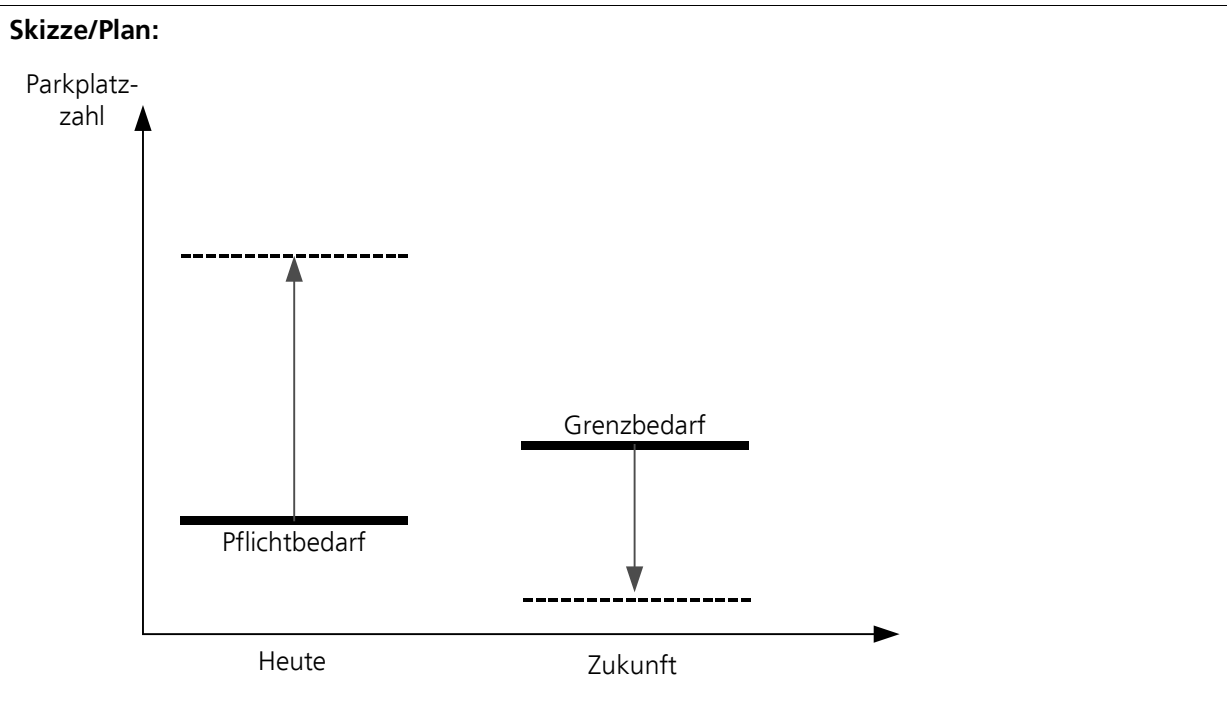
2 Übersicht Objektblätter

	Nr.	Planfall
Motorisierter Individualverkehr	1 Verkehrsberuhigte Quartiere	mT oT
	2 Parkierungsreglement für beide Gemeinden	mT oT
	2.1 Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze	mT oT
	2.2 Mobilitäts- u. Erschliessungskonzepte	mT oT
	3 Dynamisches Parkleitsystem	mT oT
	4 Betriebskonzept übergeordneter Verkehr	mT oT
	5 Park+Ride-Anlagen in und um Rapperswil/Jona	mT oT
	6 Parkhaus Teuchelweiher	mT oT
	7 Kernentlastung Jona (ZMB)	mT oT
8 Verlängerung Bühlstrasse Jona (ZMB)	mT oT	
9 Carparkplatz	mT oT	
Langsamverkehr	10 Erhöhung Sicherheit Schulwege	mT oT
	11 Passarelle Bahnhof Rapperswil	mT oT
	12 Veloabstellplätze Kern Rapperswil und Jona	mT oT
	13 Signalisierung Radwege	mT oT
	14 Aufhebung Fahrverbot für Radfahrer	mT oT
Öffentlicher Verkehr	15 ÖV-Konzept	mT oT
	15.1 Ortsbus, Liniennetz und Fahrplan	mT oT
	15.2 Ortsbus, Gestaltung Haltestellen und Fahrzeuge	mT oT
	15.3 Regionalbus, Liniennetz und Fahrplan	mT oT
	16 S-Bahn und Regionalzüge	mT oT
	17 Strassenverbindung Buech-Wagen	mT oT
Mobilitätsmanagement	18 Förderung alternativer Mobilitätsangebote	mT oT
	19 Aktionen zur Benutzung von ÖV und Langsamverkehr	mT oT
	20 Mobilitätsmanagement Grossanlässe	mT oT
	21 Mobilitätsmanagement für Firmen	mT oT
	22 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	mT oT
	23 Überprüfung der Wirksamkeit der Massnahmen	mT oT
Planungskoordination	24 Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung in Rapperswil und Jona	mT oT
	25 Regionale Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung	mT oT

Umgestaltung	26 St.Gallerstrasse (St. Dionys-Bollwiesstrasse)	mT	oT
	27 St.Gallerstrasse (Bollwiesstrasse-Eichfeldstrasse)	mT	oT
	28 Neue Jonastrasse (Eichfeldstrasse-Kreuzstrasse)	mT	oT
	29 Neue Jonastrasse (Kreuzstrasse-Cityplatz)	mT	
	30 Neue Jonastrasse (Kreuzstrasse-Cityplatz)		oT
	31 Untere und Obere Bahnhofstrasse	mT	
	32 Untere und Obere Bahnhofstrasse		oT
	33 Alte Jonastrasse (Schlüssel-Kreuzliplatz)	mT	oT
	34 Alte Jonastrasse (Kreuzliplatz-Kniestrasse)	mT	oT
	35 Alte Jonastrasse (Kniestrasse-Stadthofplatz)	mT	oT
	36 Kniestrasse und Kreuzstrasse (Alte Jonastrasse-Neue Jonastrasse)	mT	oT
	37 Zürcherstrasse (Stadthofplatz-Rütistrasse)	mT	
	38 Zürcherstrasse (Stadthofplatz-Rütistrasse)		oT
	39 Kreuzstrasse (Alte Jonastrasse-Rütistrasse)	mT	oT
40 Rütistrasse (Holzwiesstrasse-Zürcherstrasse)	mT		
41 Rütistrasse (Holzwiesstrasse-Zürcherstrasse)		oT	
42 Holzwiesstrasse	mT	oT	
43 Oberseestrasse	mT	oT	
44 Untergeordnete Einfallsachsen nach Rapperswil/Jona	mT	oT	

Nr.: 1	Objekt: Verkehrsberuhigte Quartiere Lage: Wohnquartiere an untergeordneten Strassen	Teilkonzept: MIV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde	Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel	
Abstimmungsstand: Vororientierung	Umsetzungshorizont: kurzfristig, mittelfristig	
Ausgangslage/Problem: Parallele, untergeordnete Strassen zu den Hauptverkehrsstrassen bieten sich als Ausweichmöglichkeit für den Schleichverkehr an. Das Geschwindigkeitsniveau des MIV ist oft nicht der Situation angepasst. Auf Erschliessungsstrassen fehlen zudem z.T. Querungsmöglichkeiten und Trottoirs für die Fussgänger.		
Ziel: Reduktion der Geschwindigkeit des MIV und damit Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr in den Quartieren. Vermeiden von Ausweichverkehr der übergeordneten Strassen und bessere Kanalisierung. Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum (Velo, Fussgänger).		
Massnahmen: Flächendeckende Anordnung von Tempo-30-Zonen oder anderen Massnahmen zur Durchsetzung einer langsameren Fahrweise in Wohngebieten. Umsetzung der Massnahme mit Zustimmung der Quartiere. Die Gestaltung und Lage der baulichen Massnahmen (Tore, Versätze) zur Einhaltung der Tempolimits muss unter Einbezug des Langsamverkehrs, der Parkierung und des öffentlichen Verkehrs geschehen. Der Einsatz von baulichen Massnahmen ist möglichst gering (soviel wie nötig) zu halten. Förderung einer „Langsamverkehrskultur“ in Wohngebieten mittels Informationsveranstaltungen, Öffentlichkeitsarbeit, Quartierfesten etc.		
Verkehrliche Wirkungsweise: Quartierfremder Verkehr wird reduziert. Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr.		
Einschätzung der Akzeptanz: mittel bis gross (Anwohner), mittel (Automobilisten)		
Koordinationsbedarf: Gemeinsame Absicht und Bearbeitung in Rapperswil und Jona zur einheitlichen und flächendeckenden Gestaltung.		
Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Voruntersuchung (Bericht) über ganzes Siedlungsgebiet Rapperswil/Jona Ergebnis: Aussage, wo T30 oder andere verkehrsberuhigende Massnahmen zweckmässig sind. Vorschlag mit Zonenabgrenzung, Etappierung.	20'000 CHF	Gemeinden
Gutachten Für jede einzelne Zone notwendig, beinhaltet Geschwindigkeitsmessungen, Beurteilung Gefahrensituation, Vorschläge für Massnahmen, erwartete Auswirkungen von T30 etc.	7'000–12'000 pro Zone 150'000 CHF	Gemeinden
Umsetzung Umsetzung der (baulichen) Massnahmen und Verfügung/Signalisation der T30-Zone in den einzelnen Zonen.	Je nach Ausgestaltung u. notwendigen Massnahmen	Gemeinden
Nachkontrolle (auch für bereits eingeführte Zonen, sofern noch nicht erfolgt)	5'000–8'000 pro Zone 50'000 CHF	Gemeinden

Nr.: 2	Objekt: Parkierungsreglement Lage: Rapperswil und Jona	Teilkonzept: MIV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinden, Kanton		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis		Umsetzungshorizont: kurzfristig, mittelfristig
<p>Ausgangslage/Problem: Basierend auf dem Baureglement wird die Anzahl der notwendigen und zulässigen Parkplätze aufgrund der Art der Nutzung und der Geschossfläche berechnet. Zusätzlich sind im Parkplatzreglement Rapperswil Abminderungsfaktoren für die Zahl der Parkplätze definiert. Bei Nichterreichen des Pflichtbedarfs ist eine Ersatzabgabe von 5'000–10'000 CHF pro nicht erstellten Parkplatz fällig. Die bestehenden Reglemente führen in dicht bebauten Gebieten wie den Zentren Rapperswil und Jona und in Industriegebieten zu einem hohen Parkplatzangebot und damit zu einem hohen MIV-Aufkommen in Spitzenstunden.</p>		
<p>Ziel: Stabilisierung des gesamten MIV-Aufkommens der beiden Gemeinden (Reduktion des MIV-Aufkommens bezogen auf die Nutzungseinheit). Erhöhung des Anreizes für Investoren an guten ÖV-Lagen zu bauen.</p>		
<p>Massnahmen: Einführung eines über beide Gemeinden abgestimmten Parkierungsreglementes, dessen Philosophie der Grenzbedarf und nicht der Pflichtbedarf ist. Spezifische Eigenheiten einzelner Gebiete sind zu berücksichtigen. Zu berücksichtigende Abminderungsfaktoren für die Parkplatzzahl sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ÖV-Erschliessungsqualität • Mobilitätsmanagement • Mobilitäts- und Erschliessungskonzepte • Autoarme Siedlungen • Parkplatzsharing (Firmen/Private) • Kunden-/Besucherintensität • Belastung des Strassennetzes. <p>Lassen die Verhältnisse die Erstellung von Parkplätzen nicht zu oder können keine Abminderungen geltend gemacht werden, so sind Ersatzabgaben zu entrichten. Diese sollten für folgende Zwecke eingesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insbesondere für Betrieb, Unterhalt, Erneuerung und Erstellung von öffentlichen Parkplätzen • ÖV-Erschliessung • Erschliessung Langsamverkehr • Zentralstelle Mobilität (vgl. Objekt 18). <p>Öffentlich zugängliche Parkplätze sind grundsätzlich überall zu bewirtschaften (in Abhängigkeit mit der Belastung des Verkehrssystems).</p>		

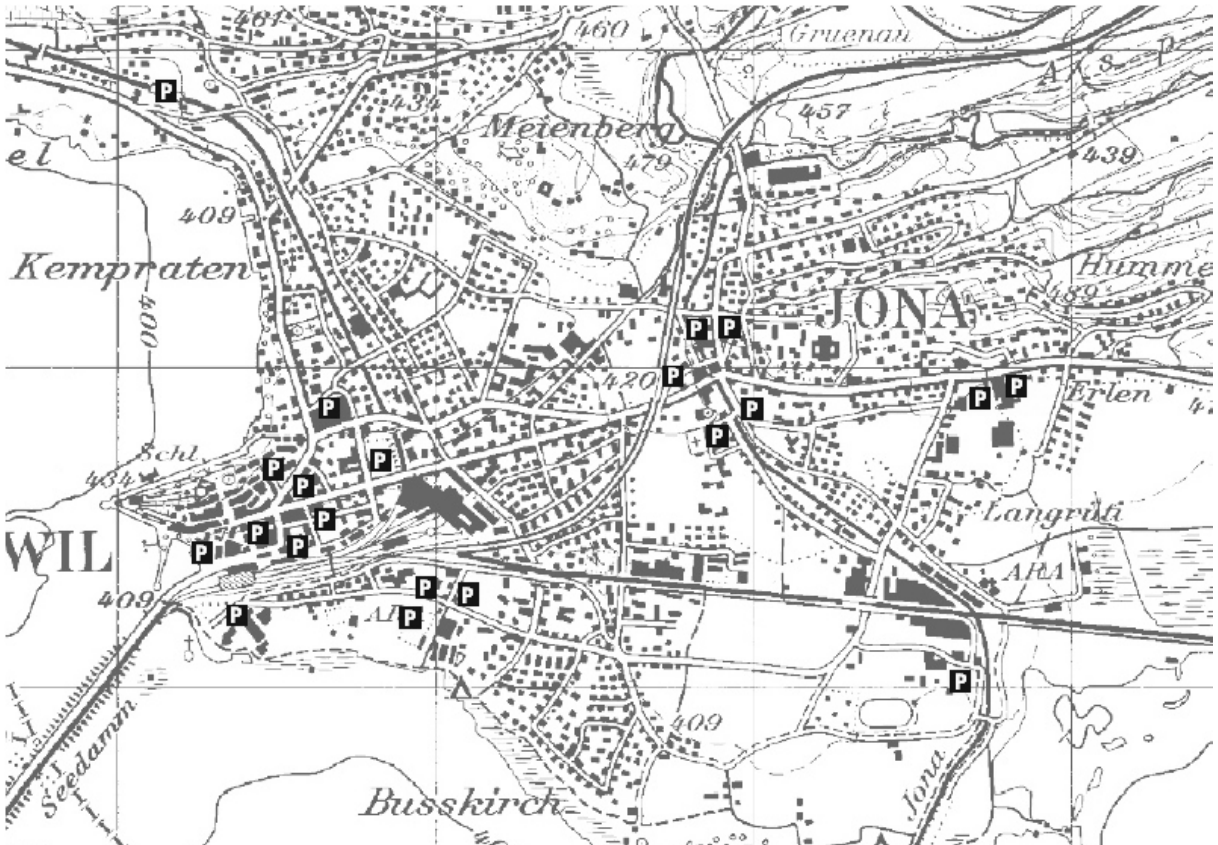


Verkehrliche Wirkungsweise:
 Längerfristig Verminderung des Verkehrsaufkommens und Verlagerung auf den ÖV.

Einschätzung der Akzeptanz:
 klein (Grundeigentümer), mittel (Bevölkerung)

Koordinationsbedarf:
 Berücksichtigung kantonaler Gesetzesgrundlagen.
 Koordination mit den Nachbarkantonen.
 Absprache zwischen Rapperswil und Jona zur einheitlichen Handhabung.
 Zeitliche und inhaltliche Abstimmung mit den Objekten 2.1 und 2.2.
 Abstimmung mit dem Ausbau des ÖV.

Weiteres Vorgehen	Kostenschätzung	Kostenträger
Überarbeitung Baureglemente/Parkierungsreglemente	30'000 CHF	Gemeinden

Nr.: 2.1	Objekt: Parkplatzbewirtschaftung Lage: öffentliche Parkplätze	Teilkonzept: MIV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde, Kanton		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: mittelfristig
Ausgangslage/Problem: Parkplätze stehen immer am Beginn oder am Ende einer Autofahrt. Auch für sehr kurze Wege innerorts wird sehr oft das Auto verwendet. Durch die Bewirtschaftung der Parkplätze in Kombination mit alternativen Mobilitätsangeboten kann das Verkehrsaufkommen in einem Gebiet beeinflusst werden. Heute werden auf den öffentlich zugänglichen Parkplätzen in Rapperswil Gebühren erhoben. In Jona werden zum Teil Gebühren erhoben.		
Ziel: Beeinflussung des Verkehrsaufkommens (Verkehrsreduktion) insbesondere in Spitzenzeiten, denn das bestehende Netz ist an der Kapazitätsgrenze.		
Massnahmen: Einführung einer nach Verkehrsbelastung abgestimmten Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze heisst einerseits zeitliche Differenzierung (Stosszeiten = höherer Tarif). Darüber hinaus heisst „nach Verkehrsbelastung“ auch je näher dem Zentrum desto höhere Tarifierung. Insbesondere sind die kundenorientiert betriebenen Parkplätze miteinzubeziehen. Grundlage hierzu bilden die rechtlich verbindlichen Baureglemente bzw. Parkierungsreglemente (Objektblatt 2) für die Gemeinde Jona und die Stadt Rapperswil.		
Skizze/Plan: 		
Verkehrliche Wirkungsweise: Hemmung des Verkehrsaufkommens durch eine genügend hoch angesetzte Tarifierung. Verlagerung vom MIV auf den ÖV, der im Sinne der Pullmassnahmen prioritär ausgebaut werden muss. Gefahr ist jedoch auch eine Verlagerung des Verkehrs an andere Orte (z.B. ausserkantonale Einkaufszentren).		

Einschätzung der Akzeptanz:

gering (ohne regionale Abstimmung), mittel (bei regionaler, überkantonaler Abstimmung)

Koordinationsbedarf:

Änderung Baureglement/Parkplatzverordnung bzw. Verfassen eines Parkierungsreglementes (Objekt 2).
Koordination insbesondere im Rahmen Projekt Agglo Obersee mit Nachbargemeinden/-Kantonen (Objekt 25) in der Region (Konkurrenzsituation Gewerbe).
Zeitliche und inhaltliche Abstimmung mit den Objekten 2 und 2.2.

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung*	Kostenträger
Anpassung Parkierungsreglement	5'000 CHF	Gemeinden
Umsetzung (evtl. zusätzliche Infrastruktur wie Barrieren, Parkuhren)	500'000 CHF	Gemeinden, Private

* Einnahmen aus dem Betrieb sind nicht berücksichtigt.

Nr.: 2.2	Objekt: Mobilitäts- und Erschliessungskonzepte	Teilkonzept: MIV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinden, Kanton		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: mittelfristig
Ausgangslage/Problem: In den bestehenden Baureglementen bzw. Parkierungsreglementen wird die Anzahl der notwendigen und zulässigen Parkplätze aufgrund der Nutzung und Geschossfläche berechnet. Als Abminderungsfaktoren für die Parkplatzzahl gilt hauptsächlich die Güte der ÖV-Erschliessung.		
Ziel: Abstimmung der Parkplatzzahl in Abhängigkeit der Belastung des Verkehrssystems mit Hilfe von Mobilitäts- und Erschliessungskonzepten.		
Massnahmen: Folgende Massnahmen können bereits im Rahmen der Zonenplanung resp. im Rahmen der Sondernutzungsplanung (für grössere Gebiete) verankert werden: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung Angebot ÖV • Autoarmes Wohnen, autofreie Siedlungskonzepte • Mobilitätsmanagement • Zugänglichkeit für Fussgänger und Radfahrer • Fahrtenkontingentierung für den Tagesverkehr oder Spitzenstundenverkehr. 		
Verkehrliche Wirkungsweise: Längerfristig Verminderung des Verkehrsaufkommens und Verlagerung auf den ÖV.		
Einschätzung der Akzeptanz: mittel (Grundeigentümer)		
Koordinationsbedarf: Absprache unter den betroffenen Gemeinden zur einheitlichen Handhabung. Koordination von Verkehrs- und Siedlungsplanung (Objekt 24). Zeitliche und inhaltliche Abstimmung mit den Objekten 2 und 2.1.		

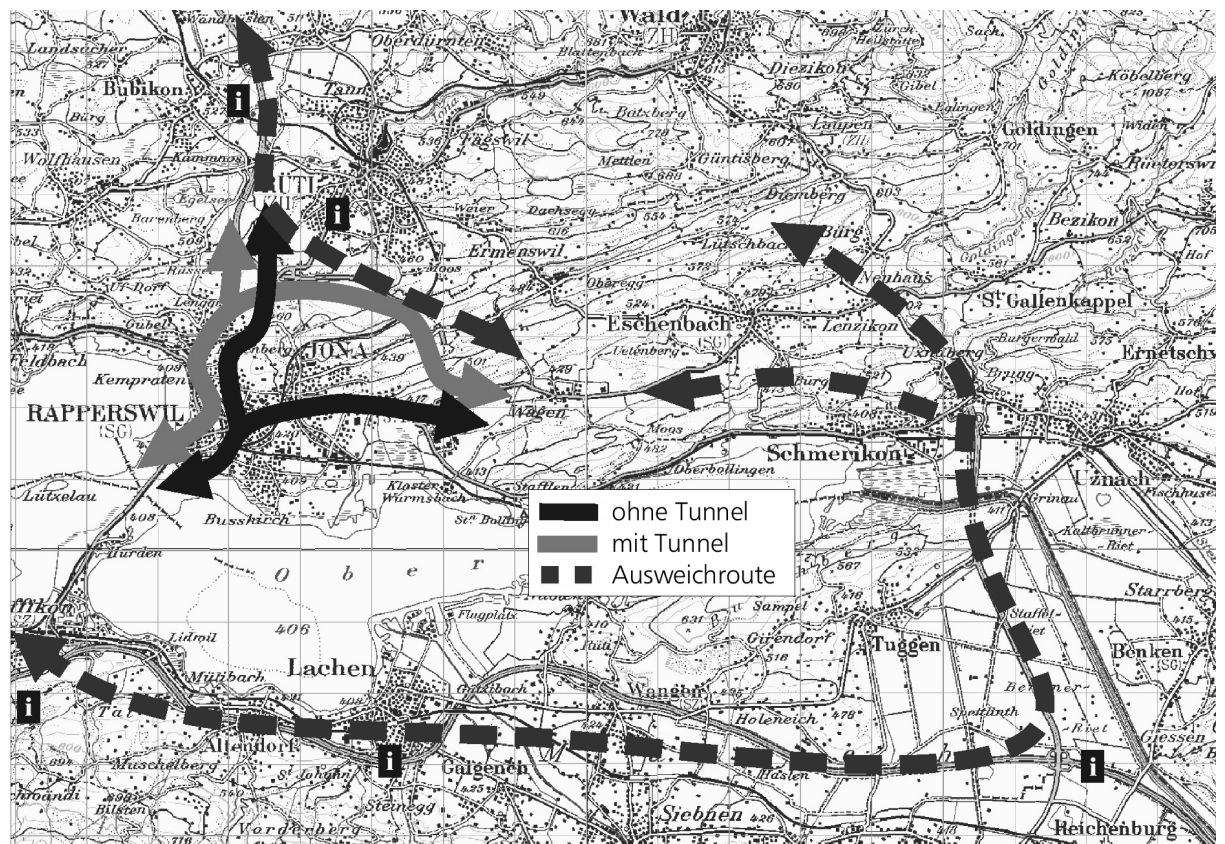
Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Anpassung Parkierungsreglement	5'000 CHF	Gemeinden

Nr.: 3	Objekt: Dynamisches Parkleitsystem Lage: Rapperswil und Jona	Teilkonzept: MIV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinden, Parkhausbetreiber		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: kurzfristig, mittelfristig
Ausgangslage/Problem: In Rapperswil und Jona bestehen verschiedene öffentliche Parkplätze und Parkhäuser. Für die direkte Führung ortsunkundiger Fahrzeuglenker besteht in Rapperswil ein statisches Parkleitsystem. Da jedoch Angaben über die Verfügbarkeit von freien Parkplätzen fehlen, entstehen z.T. Umwegfahrten.		
Ziel: Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs.		
Massnahmen: Das bestehende statische Parkleitsystem wird durch ein dynamisches ersetzt, das den jeweils aktuellen Belegungszustand (Anzahl freie Plätze) jedes einzelnen Parkhauses anzeigt. Die in der Skizze aufgeführten Parkplätze in Rapperswil und Jona sind zu integrieren.		
<p>Skizze/Plan:</p> 		
Verkehrliche Wirkungsweise: Reduktion von Parkplatzsuchverkehr. Reduktion von Umwegfahrten. Komfortsteigerung für Automobilisten.		
Einschätzung der Akzeptanz: gross, Parkhausbesitzer: klein (infolge Kosten)		
Koordinationsbedarf: Absprache zwischen Rapperswil und Jona zur einheitlichen und flächendeckenden Gestaltung. Einbezug Kantonspolizei und Betreiber Parkhäuser. Kombination mit P+R (Objekt 5) und Fahrgastinformation ÖV.		

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Studie Parkleitsystem Rapperswil/Jona Ergebnis: Zweckmässigkeit, Einzubeziehende Parkierungsanlagen, Standorte der Wechseltextanzeigen, Finanzierung und Kostenteiler, weiteres Vorgehen (z.B. Etappierung: 1. Priorität Rapperswil, 2. Priorität Jona)	30'000 CHF	Gemeinden, Parkhausbe- treiber
Projektierung und Umsetzung	1'000'000– 2'000'000 CHF	Gemeinden, Parkhausbe- treiber

Nr.: 4	Objekt: Betriebskonzept Lage: Rapperswil/Jona, übergeordnetes Netz im Raum Obersee	Teilkonzept: MIV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Kantone SG, SZ		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis		Umsetzungshorizont: kurzfristig, mittelfristig
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Ohne Tunnel: Stausituationen können vom Autofahrer nicht frühzeitig erkannt werden. Angaben über Durchfahrtszeiten und alternative Routen fehlen.</p> <p>Mit Tunnel: Der übergeordnete Verkehr ist auf der A53 und auf der Verkehrsentslastung Rapperswil/Jona zu führen. Bei einer allfälligen Tunnelsperrung muss dies für den Verkehr frühzeitig erkennbar sein, und alternative Routen müssen bezeichnet werden.</p>		
<p>Ziel:</p> <p>Ohne Tunnel: Angaben über Durchfahrtszeiten ermöglichen dem Autofahrer ein Ausweichen auf alternative Routen im übergeordneten Netz insbesondere LKW-Verkehr.</p> <p>Mit Tunnel: Der übergeordnete, regionale Durchgangsverkehr bezüglich Rapperswil/Jona wird durch die entsprechende Signalisation auf Strassen mit Durchleitfunktion geführt.</p>		
<p>Massnahmen:</p> <p>Führung des Verkehrs von/nach Süd–Nordost:</p> <p>ohne Tunnel: Heutige Verkehrsführung vom Seedamm via St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse Richtung Osten</p> <p>mit Tunnel: via Tunnel und Anschluss Hüllistein auf A53 Richtung Osten</p> <p>Die Verkehrsführung mit Tunnel entspricht der vorgesehenen Funktion der einzelnen Strassen. Es werden zwar geringe Umwege in Kauf genommen, jedoch zugunsten einer Entlastung der Achse St.Gallerstrasse–Neue Jonastrasse.</p> <p>Durch Wechseltextanzeigen mit Angaben der aktuellen Durchfahrtszeit soll der übergeordnete Verkehr insbesondere der LKW-Verkehr bereits in den Nachbargemeinden/-kantonen gezielt gelenkt und allenfalls über alternative Routen (via Reichenburg–Schmerikon) geführt werden. Voraussetzung hierfür sind koordinierte, zwischen den betroffenen Kantonen St.Gallen, Zürich und Schwyz abgeschlossene Entschlüsse. Ein solches Konzept ist unter der Leitung des TBA Kanton Schwyz bereits in Erarbeitung. Die Koordination mit der Stadt Rapperswil und der Gemeinde Jona ist jedoch sicherzustellen. Zudem ist auch die Verkehrslenkung auf den nördlichen Zufahrten nach Rapperswil/Jona (von Hinwil, Rüti etc.) miteinzubeziehen.</p>		

Skizze/Plan:



Verkehrliche Wirkungsweise:

Kanalisierung des MIV und des LKW-Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz. Reduktion des Durchgangsverkehrs in Rapperswil/Jona in Spitzenzeiten.

Einschätzung der Akzeptanz:

mittel

Koordinationsbedarf:

Koordination mit den betroffenen Kantonen St.Gallen, Zürich und Schwyz.
Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden.

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Mitsprache bei der Projektierung des Signalisations- und Lenkkonzepts im Raum Obersee	5'000 CHF	Kantone, Bund
Projektierung und Umsetzung	1 Mio. CHF	Kantone, Bund

Nr.: 5	Objekt: Park+Ride-Anlagen Lage: diverse Orte in und um Rapperswil/Jona	Teilkonzept: MIV, ÖV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinden der Region, Kanton		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: mittelfristig (Planung), langfristig (Umsetzung)
Ausgangslage/Problem: Der Zielverkehr insbesondere aus Osten nach Rapperswil/Jona weist einen hohen MIV-Anteil auf. Das Verkehrsnetz ist überlastet und der Parkraum in den Zentren ist knapp.		
Ziel: Verlagerung von Zielverkehr nach Rapperswil/Jona auf den ÖV.		
Massnahmen: Die Einrichtung von Park+Ride-Anlagen ist an verschiedenen Standorten zu prüfen. In den umliegenden Gemeinden sind bestehende Parkplätze an den Bahnhöfen allenfalls zu erweitern und gleichzeitig die ÖV-Verbindungen zu verbessern. Damit soll ein Parkierungsangebot an Bahnhöfen oder Orten, die gut mit dem ÖV erschlossen sind, angeboten werden. Inhalt der Studie: Umlagerungspotenzial, Definition der Standorte, Investitionskosten, Betriebs- und Unterhaltskosten, Betreibermodell.		
Skizze/Plan: Mögliche und zu prüfende Standorte für P+R-Anlagen:		
		
Verkehrliche Wirkungsweise: Teilweise Verlagerung von MIV-Fahrten mit Ziel Rapperswil/Jona auf den ÖV und am Zielort auf den LV. Vermeiden von Parkplatzsuchverkehr am Zielort.		
Einschätzung der Akzeptanz: Gross (Anwohner), mittel (Automobilisten)		
Koordinationsbedarf: Absprache mit anderen Gemeinden im Rahmen der verstärkten Planungskoordination (insb. Agglo Obersee, Raumplanungsgruppe Linthgebiet). Abstimmung der lokalen Verkehrs- und Siedlungsplanung (Objekt 24). Einbezug Bahn-/Busbetriebe. Einbezug in dynamisches Parkleitsystem (Objekt 3).		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung*	Kostenträger
Erstellung einer Projektstudie unter Berücksichtigung neuester Forschungsergebnisse zum Stellenwert von P+R-Anlagen (SBB, Bundesamt für Energie, weitere). Inhalt der Studie: <ul style="list-style-type: none"> - Umlagerungspotential - Definition der Standorte - Investitionskosten - Betriebs- und Unterhaltskosten - Betreibermodelle - Generelle Beurteilung der Zweckmässigkeit 	50'000 CHF	offen
Projektierung und Ausführung <ul style="list-style-type: none"> - Aus-/Umbau bestehender Parkplätze - Erstellung neuer P+R Parkplätze 	2 Mio. CHF	offen

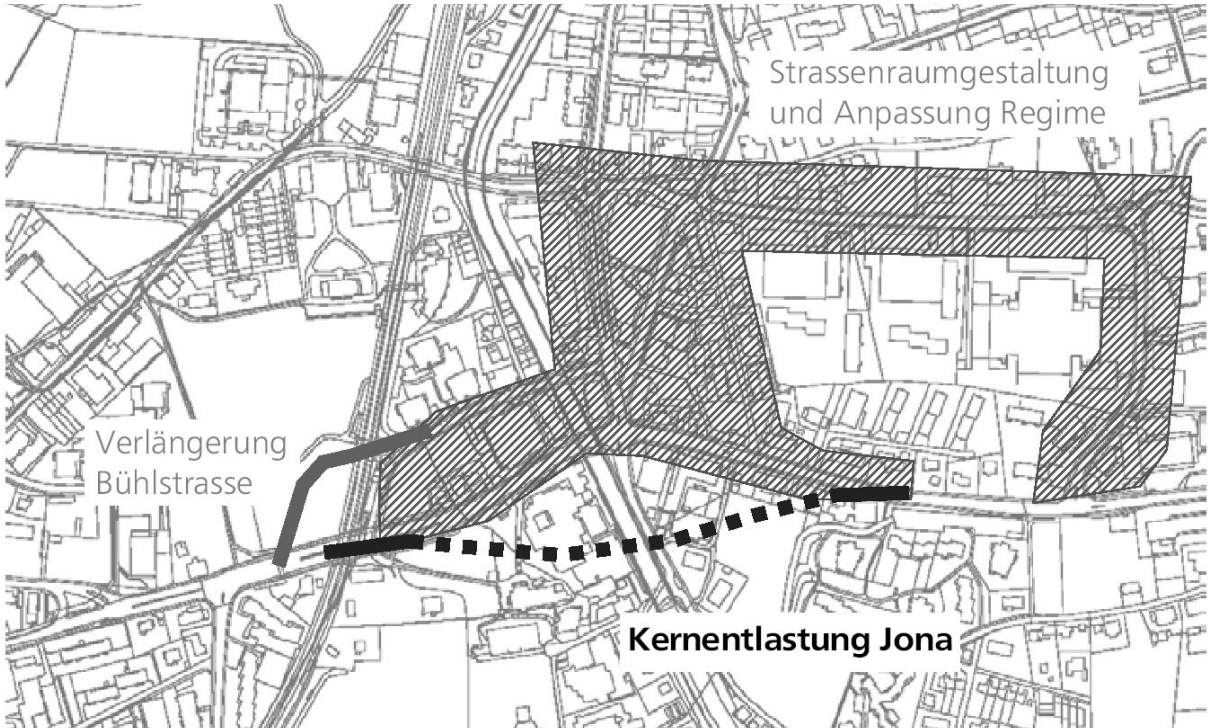
* Einnahmen aus dem Betrieb sind nicht berücksichtigt.

Nr.: 6	Objekt: Parkhaus Teuchelweiher Lage: Zentrum Rapperswil	Teilkonzept: MIV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: kurzfristig (Planung), mittelfristig (Umsetzung)
Ausgangslage/Problem: Hohe MIV-Belastung durch Zielverkehr in der Innenstadt. Grosse Anzahl oberirdischer Parkplätze, die für andere Nutzungen oder für Freiräume verwendet werden könnten.		
Ziel: Zielverkehr bezüglich Zentrum Rapperswil am Zentrumsrand abfangen. Oberirdischer Parkraum durch andere Nutzungen ersetzen.		
Massnahmen: Bau Parkhaus Teuchelweiher. Die oberirdischen Parkplätze (Bachstrasse, Falkenstrasse, Möbel Knobel) sind aufzuheben. Anstelle der in den Quartieren verteilten Parkplätze werden diese an einem Standort konzentriert, zudem dient das Parkhaus auch zur Deckung des zukünftigen Parkplatzbedarfes (Objekt 2). Das ÖV-Angebot ins Zentrum ist entsprechend anzupassen (z.B. Shuttlebus Teuchelweiher–Manor–Bahnhof Rapperswil–Sonnenhof–Teuchelweiher).		
Skizze/Plan: 		
Verkehrliche Wirkungsweise: Reduktion des MIV-Zielverkehrs durch Reduktion der Gesamtzahl von Parkplätzen (Streichung von oberirdischen Parkplätzen) und somit Reduktion der MIV-Belastungen im Zentrum. Erhöhung des MIV-Zielverkehrs durch Erhöhung der Gesamtzahl von Parkplätzen (nur im Fall mit Tunnel denkbar).		
Einschätzung der Akzeptanz: Erhöhung Gesamtzahl von Parkplätzen: Bevölkerung gering, Gewerbe und Automobilisten gross. Verringerung Gesamtzahl von Parkplätzen: Gewerbe und Automobilisten klein–mittel.		
Koordinationsbedarf: Absprachen zwischen Gemeinde und Eigentümer Parkplätze. Abstimmung mit Siedlungsplanung. Koordination mit den Objekten 2 sowie 15.1, 15.3. Koordination mit Tunnelprojekt.		

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung*	Kostenträger
Studie: - Zweckmässigkeit und Machbarkeit - verkehrliche Auswirkungen	20'000 CHF	Gemeinde
Projektierung und Bau (250 PP** à 40'000 CHF)	Ca. 10 Mio. CHF	Gemeinde und Private

* Einnahmen aus dem Betrieb sind nicht berücksichtigt.

** Annahme; die Grösse ist vom zukünftigen Bedarf und vom Massnahmenplan Luft abhängig.

Nr.: 7	Objekt: Kernentlastung Jona, Zweckmässigkeitsbeurteilung Lage: St.Gallerstr./Bollwiesstr.–Neue Jonastrasse/Schlüsselplatz	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV, PK
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde, Kanton	Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel	
Abstimmungsstand: Vororientierung	Umsetzungshorizont: kurzfristig (Konzept), langfristig (Bau)	
<p>Ausgangslage/Problem: Der Tunnel Seedamm–Hüllistein hat nur geringe Entlastungswirkungen im Zentrum von Jona. Auf der St.Gallerstrasse ist keine Verkehrsreduktion zu erwarten. Trotz grossen Anstrengungen (Ufergestaltung Jona, Molkereistrasse, Allmeindstrasse) weist das Zentrum von Jona im Bereich der St.Gallerstrasse und der Bühlstrasse noch städtebauliche Mängel auf, deren Behebung durch die starke Belastung der St.Gallerstrasse Grenzen gesetzt sind. Die Lage der Bushaltestellen und die Verknüpfung mit dem Bahnhof Jona sind ungenügend. Zudem sind im Zentrum Jona grosse innere Reserven vorhanden.</p>		
<p>Ziel: Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Zentrum von Jona und Stärkung der zentralörtlichen Funktionen mit Schwerpunkt kommerzieller und behördlicher Angebote. Potenzial für die innere Verdichtung nutzen.</p>		
<p>Massnahmen: Prüfung der Auswirkungen der Kernentlastung Jona in verkehrlicher und städtebaulicher Hinsicht: Kann die städtebauliche Umfeldentwicklung positiv beeinflusst werden? Wird die Achse St.Gallerstrasse attraktiver und zieht im Fall mit Tunnel wieder Durchgangsverkehr an? Können die Umsteigebeziehungen Bahn/Bus verbessert werden? Welches sind die optimalen Anschlusspunkte an das bestehende Strassennetz? Wie sieht das Verkehrsregime auf dem heutigen Strassennetz aus? Welches sind die zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf den Strassen im Zentrum von Jona?</p>		
<p>Skizze/Plan:</p> 		
<p>Verkehrliche Wirkungsweise: Wurde bisher im Detail nicht untersucht. Erwartet wird, dass die St.Gallerstrasse im Bereich Gemeindehaus entlastet wird. Die Entlastung bzw. die Mehrbelastung der übrigen Strassen hängt vom gewählten Verkehrsregime ab. Fördert tendenziell die Attraktivität der St.Gallerstrasse und damit das langfristige Verkehrswachstum. Gefahr, dass im Fall mit Tunnel die gewünschte Funktion „Verbinden“ nicht eintritt.</p>		

Einschätzung der Akzeptanz:

mittel (hohe Kosten) bis hoch

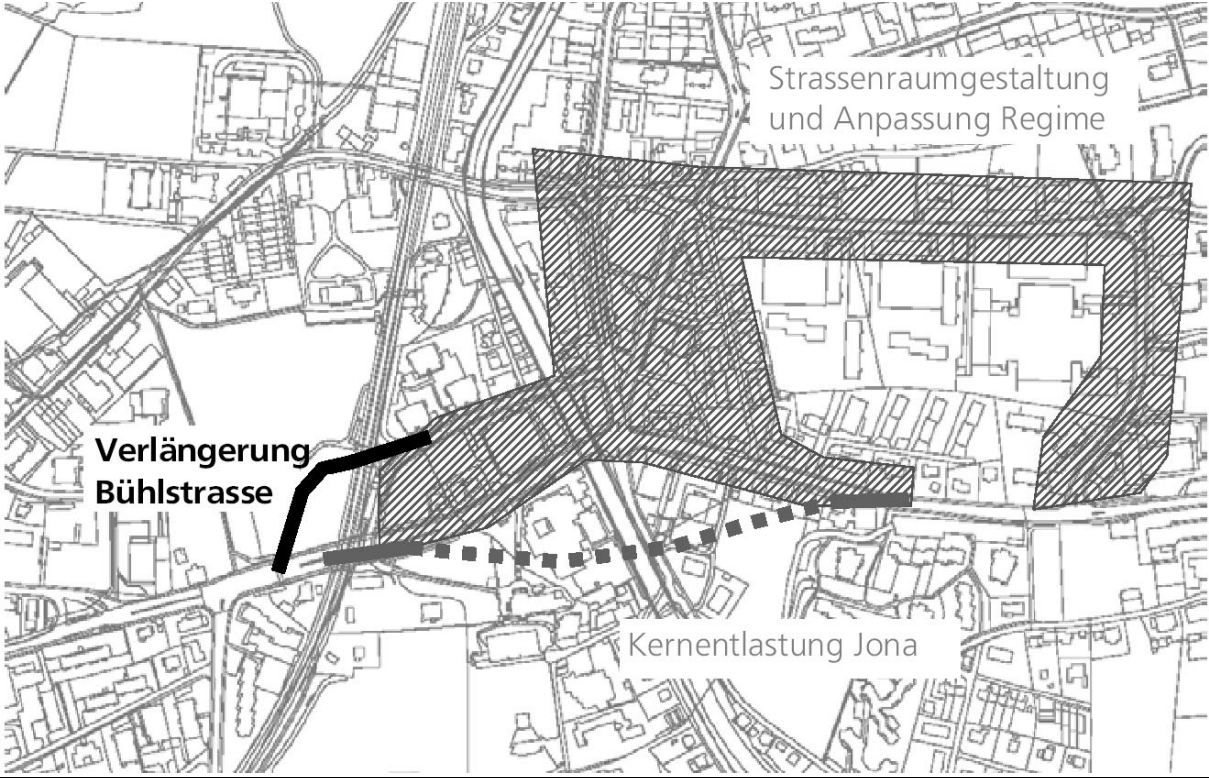
Koordinationsbedarf:

Koordination mit Siedlungs- und Verkehrsplanung (Objekt 24).

Koordination mit Projekt QUARZ (Oberwies-/Molkerei-/Aubrigstrasse).

Koordination mit dem evtl. Bau der Verlängerung Bühlstrasse (Objekt 8).

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Zweckmässigkeitsbeurteilung (nach Festlegung Siedlungs- und Freiraum-entwicklung)	30'000 CHF	Gemeinde
Projektierung und Bau	40 Mio. CHF	Gemeinde, Kanton

Nr.: 8	Objekt: Verlängerung Bühlstrasse Jona, Zweckmässigkeitsbeurteilung Lage: Bahnhof Jona–Neue Jonastrasse/Schlüsselplatz	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV, PK
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde, Kanton		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: kurzfristig (Konzept), langfristig (Bau)
<p>Ausgangslage/Problem: Der Tunnel Seedamm–Hüllistein hat nur geringe Entlastungswirkungen im Zentrum von Jona. Auf der St.Gallerstrasse ist keine Verkehrsreduktion zu erwarten. Trotz grossen Anstrengungen (Ufergestaltung Jona, Molkereistrasse, Allmeindstrasse) weist das Zentrum von Jona im Bereich der St.Gallerstrasse und der Bühlstrasse noch städtebauliche Mängel auf. Zudem sind im Zentrum Jona grosse innere Reserven vorhanden. Der Bahnhof Jona soll neben dem Bahnhof Rapperswil eine Drehscheibenfunktion im öffentlichen Verkehr übernehmen. In Jona sind heute die Umsteigeverhältnisse zwischen Bahn und Bus ungenügend.</p>		
<p>Ziel: Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Zentrum von Jona und Stärkung der zentralörtlichen Funktionen mit Schwerpunkt kommerzieller und behördlicher Angebote. Potenzial für die innere Verdichtung nutzen. Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bahn und Bus.</p>		
<p>Massnahmen: Prüfung der Auswirkungen der Verlängerung der Bühlstrasse in verkehrlicher und städtebaulicher Hinsicht: Kann die städtebauliche Umfeldentwicklung positiv beeinflusst werden? Ist es zweckmässig, das Grünfelsareal zu erschliessen? Können die Umsteigebeziehungen Bahn/Bus verbessert werden? Welches sind die optimalen Anschlusspunkte an das bestehende Strassennetz? Soll die Verlängerung der Bühlstrasse nur dem ÖV u. dem Langsamverkehr dienen? Wie sieht das Verkehrsregime auf dem bestehenden Strassennetz aus? Welches sind die zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf den Strassen im Zentrum Jona?</p>		
<p>Skizze/Plan:</p> 		
<p>Verkehrliche Wirkungsweise: Wurde bisher im Detail nicht untersucht. Die Entlastung bzw. die Mehrbelastung der übrigen Strassen hängt vom gewählten Verkehrsregime ab.</p>		

Einschätzung der Akzeptanz:

hoch

Koordinationsbedarf:

Koordination mit Siedlungs- und Verkehrsplanung (Objekt 24).
Koordination mit SBB und Busbetreiber (Objekte 15, 15.1, 15.3).
Koordination mit dem evtl. Bau der Kernentlastung Jona (Objekt 7).

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Zweckmässigkeitsstudie (nach Festlegung Siedlungs- und Freiraumentwicklung)	30'000 CHF	Gemeinde
Projektierung und Bau	5 Mio. CHF	Gemeinde

Nr.: 9	Objekt: Carparkplatz Lage: Teuchelweiherwiese	Teilkonzept: MIV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: kurzfristig, mittelfristig
Ausgangslage/Problem: Rapperswil ist ein Tourismusort, der oft von Cars angefahren wird. Das heutige Angebot von Carabstellplätzen ist zu klein. Eine Infrastruktur für die wartenden Chauffeure fehlt.		
Ziel: Verbesserung des Parkplatzangebots für Cars, um die Attraktivität von Rapperswil als Tourismusort zu steigern.		
Massnahmen: Einrichtung eines Carparkplatzes auf der Teuchelweiherwiese mit einer Kapazität von 10 Abstellplätzen. Dazu gehören weitere Infrastrukturmassnahmen wie Warteraum, Toiletten und Kiosk. Neben den Abstellplätzen ist auch eine zentrale Ein- und Ausladestelle auf dem Hauptplatz zu markieren. Im Fall mit Tunnel ist auch ein Carparkplatz, bzw. Ein- und Ausladestellen, im Bereich des Bahnhofplatzes oder der Unteren Bahnhofstrasse denkbar. Kommunikation des Angebotes und eine gute Signalisierung aus allen Richtungen ist notwendig.		
Verkehrliche Wirkungsweise: Reduktion Parkplatzsuchverkehr durch Cars und Lösung des Abstellplatzproblems.		
Einschätzung der Akzeptanz: hoch		
Koordinationsbedarf: Koordination mit Erstellung Parkleitsystem (Objekt 3). Koordination mit Bau Parkhaus Teuchelweiher (Objekt 6).		

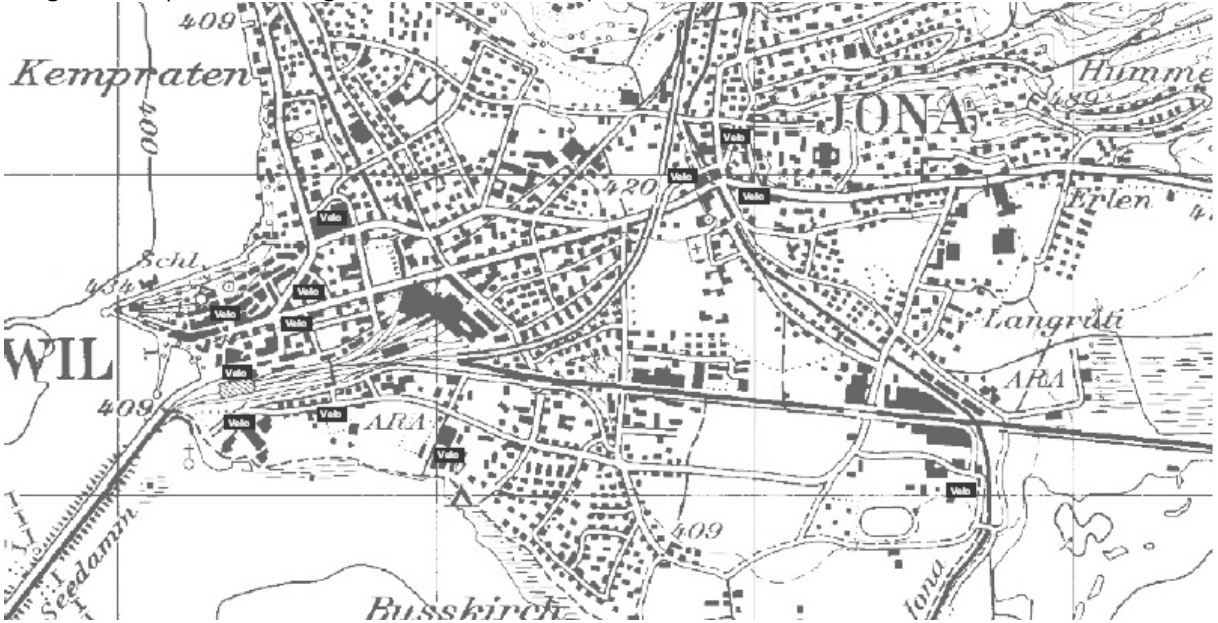
Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Vorprojekt	30'000 CHF	Gemeinde
Projektierung und Bau	300'000 CHF	Gemeinde

Nr.: 10	Objekt: Sicherheit Schulwege Lage: Rapperswil/Jona	Teilkonzept: LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung, Zwischenergebnis		Umsetzungshorizont: mittelfristig
Ausgangslage/Problem: Die Schulhäuser sind stark ausgelastet und die Schüler können z.T. nicht dem nächstgelegenen Schulhaus zugeteilt werden. Daraus ergeben sich neue Schulwege, welche teilweise auch stärker befahrene Strassen queren. In Rapperswil ist eine Gefahrenanalyse in Bearbeitung.		
Ziel: Sichere Schulwege und Querungsmöglichkeiten von Hauptstrassen.		
Massnahmen: Die Schulwege sind grafisch zu erfassen. Anhand der Wohngebiete der Schüler und der Lage der Schulhäuser sowie aus Befragungen werden die Wege und „Abkürzungen“ aufgenommen. Speziell zu beachten sind dabei Kreuzungspunkte mit stärker befahrenen Strassen. Anhand dieser Situationsanalyse können Gefahrenstellen erkannt und, falls notwendig, Massnahmen getroffen werden: <ul style="list-style-type: none"> • Trottoirnasen (verbessern Sicht der Schüler auf Auto und umgekehrt) • Klar erkennbare Querungsstellen u.U. mit Mittelinseln • Ausreichende Gehwegbreiten (erlauben Abstand zur Fahrbahn). Weitere begleitende Massnahmen sind: <ul style="list-style-type: none"> • Flyer mit Plan „sichere Schulwege“ zu Händen der Eltern • Information der Schüler • Ausbildung der Schüler durch die Polizei. 		
Verkehrliche Wirkungsweise: Reduktion der Unfälle mit Schülern.		
Einschätzung der Akzeptanz: gross		
Koordinationsbedarf: Zusammenarbeit mit Polizei und Schulen.		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Studie	15'000 CHF	Gemeinde
Sofortmassnahmen	100'000 CHF	Gemeinde

Nr.: 11	Objekt: Passarelle/Unterführung Lage: Gleisfeld Bahnhof Rapperswil	Teilkonzept: LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis		Umsetzungshorizont: kurzfristig
<p>Ausgangslage/Problem: Das Gleisfeld des Bahnhofs Rapperswil bildet vom Hafen (Hochschule) bis zur Schönbodenstrasse einen breiten Riegel. Querungsmöglichkeiten für Fussgänger und Radfahrer zwischen Südquartier und Stadt bestehen nur beim Hafen (Hochschule), beim Bahnhof und entlang der Schönbodenstrasse. Die Passarelle auf Höhe Kinderzoo ist nur für Fussgänger benutzbar. Sie ist ein schützenswertes Objekten (Heimatschutz) und darf nicht verändert werden.</p>		
<p>Ziel: Erhöhung der Durchlässigkeit des Gleisfeldes für Fussgänger und Veloverkehr.</p>		
<p>Massnahmen: Prüfung von Massnahmen zur Querung des Gleisfeldes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • neue Unterführung • 2. Passarelle. <p>unter Berücksichtigung folgender Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • verbreiterte Fahrbahn • befahrbare Rampen auf beiden Seiten • Anpassung der Wegweisung für Radfahrer im übrigen umliegenden Netz. 		
<p>Skizze/Plan:</p>  <p>Legend: Geleise bestehende Verbindungen Passarelle</p>		
<p>Verkehrliche Wirkungsweise: Vermeidung von Umwegfahrten und somit Attraktivierung des Radwegnetzes. Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr</p>		
<p>Einschätzung der Akzeptanz: gross</p>		
<p>Koordinationsbedarf: Abstimmung mit SBB. Abstimmung mit Bau Umfahrungstunnel.</p>		

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Studie Abklärung Handlungsspielraum für Neuerungen in Absprache mit dem Heimatschutz und den SBB sowie Entwicklung von Lösungsvarianten.	30'000	Gemeinde
Projektierung und Ausführung (Kosten z.B. Überführung Wylandstr. Winterthur 100 m Länge)	4'000'000 CHF	Gemeinde, SBB

Nr.: 12	Objekt: Veloabstellplätze Lage: Kern Rapperswil und Jona	Teilkonzept: LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde, Betreiber Warenhäuser, Firmen, SBB		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis		Umsetzungshorizont: kurzfristig
Ausgangslage/Problem: Das Angebot an Fahrradabstellplätzen am Bahnhof Rapperswil (Seite Altstadt) ist zu knapp. Die Ständer sind zu wenig komfortabel (zu niedriges Dach, unpraktische Haltevorrichtung, sofern überhaupt vorhanden). Oft werden Fahrräder am Bahnhof gestohlen. Die Anzahl der Abstellplätze bei den Warenhäusern, den Einkaufszentren und in der Altstadt Rapperswil ist zu knapp. Zudem ist der Auftritt und der Komfort teilweise ungenügend (Überdeckung fehlt, Platzverhältnisse knapp, unattraktive Lage zum Eingang). Die Radfahrer werden nicht als gute Kunden wahrgenommen.		
Ziele: Erhöhung des Radfahreranteils am Gesamtverkehr sowie Anerkennung der Radfahrer als interessante und gute Kunden.		
Massnahmen: Bereitstellung von rund 400 weiteren, attraktiven Abstellplätzen für Fahrräder z.B. bei Warenhäusern, Firmen (gedeckt, vor Haupteingang), Freizeitanlagen, öffentlichen Einrichtungen und in der Altstadt Rapperswil. Im Bereich der Bahnhöfe Rapperswil und Jona Prüfung eines überwachten Veloparkings evtl. ergänzt mit Mobilitätsdienstleistungen.		
Skizze/Plan: Mögliche Disposition der grösseren Veloabstellplätze:  A topographic map of the Rapperswil and Jona area. The map shows the city layout with streets and buildings. Several locations are marked with 'Velo' and 'ARA' (Automated Bicycle Parking) to indicate proposed bicycle parking spots. The map includes labels for 'Kempraten', 'JONA', 'Langrütt', 'Buskirch', 'Tona', 'Himmli', 'Frien', 'Schl.', 'Seedamma', and 'WIL'. Elevation contours are shown at 409 and 420 meters.		
Verkehrliche Wirkungsweise: Attraktivierung der Anlagen für Radfahrer und dadurch Erhöhung des Radfahreranteils am Gesamtverkehr.		
Einschätzung der Akzeptanz: gross		
Koordinationsbedarf: Gemeinsame Abstimmung mit Betreiber Warenhäuser u. Freizeitanlagen, öffentl. Einrichtungen, SBB etc. Mobilitätsmanagement (Objekte 18, 19, 21).		

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Studie mit Bestandsaufnahme, Überprüfung bestehende und Festlegung neuer Abstellplätze, gemeinsamer Umsetzungsplan, Ideen für Promotion, Vorgaben für die Projektierung	15'000 CHF	Gemeinde, Warenhäuser, SBB
Ausführungsprojekte und Realisierung für rund 400 Abstellplätze (ca. 800 CHF/gedeckten Platz)	350'000 CHF	Gemeinde, Warenhäuser, SBB
Promotion (Aktionen, Werbung, Plakate)	50'000 CHF	Gemeinde, Warenhäuser, SBB

Nr.: 13	Objekt: Signalisierung Radwege Lage: südlich St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse	Teilkonzept: LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Festlegung		Umsetzungshorizont: kurzfristig
Ausgangslage/Problem: Die Radwege südlich der St.Gallerstrasse/Neuen Jonastrasse sind nicht oder nur teilweise signalisiert.		
Ziel: Direkte und klare Führung der Radfahrer.		
Massnahmen: Die lokal genutzten Radwege sollten einheitlich markiert bzw. signalisiert werden. Entsprechend sind Überquerungen von Hauptverkehrsachsen zu markieren und zu sichern.		
Verkehrliche Wirkungsweise: Vermeiden von Umwegfahrten und damit Attraktivierung Radverkehr.		
Einschätzung der Akzeptanz: gross		
Koordinationsbedarf: --		

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Projekt	20'000 CHF	Gemeinden

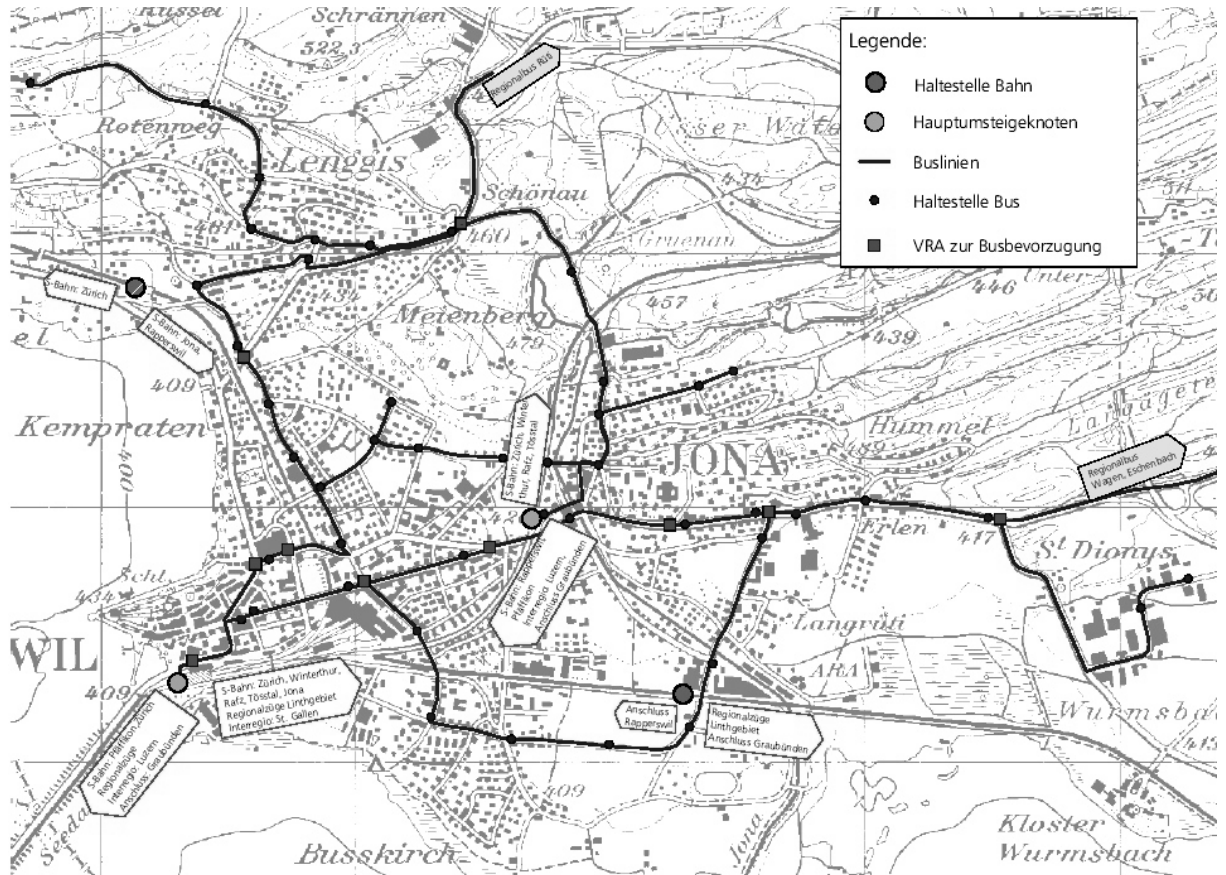
Nr.: 14	Objekt: Aufhebung Fahrverbot für Radfahrer Lage: Gleisunterführungen	Teilkonzept: LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Festsetzung		Umsetzungshorizont: kurzfristig
Ausgangslage/Problem: Die bestehenden Unterführungen unter dem Bahnkörper sind mit einem Fahrverbot signalisiert. Die Unterführung Eichfeldstrasse–Helvetiastrasse wird jedoch von der lokalen Bevölkerung trotzdem mit dem Fahrrad benutzt. Die Unterführungen bieten Alternativen zur Schönbodenstrasse, welche eine starke MIV-Belastung aufweist.		
Ziel: Direkte und klare Führung der Radfahrer.		
Massnahmen: Aufhebung des Fahrverbotes für Radfahrer in folgenden Unterführungen prüfen: <ul style="list-style-type: none"> • Eichfeldstrasse–Helvetiastrasse • Unterführung Bahnhof Rapperswil • Durchgang Damm (Garnhänke). Allenfalls sind Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit sowie zur Komfortsteigerung für Radfahrer und Fussgänger zu prüfen: <ul style="list-style-type: none"> • Trennlinienmarkierung • Markierung der Fahrfläche • Schranken zur Reduktion der Geschwindigkeit • Abflachung der Rampen/Randsteine. Die Signalisation der Radwege ist entsprechend anzupassen und die Änderungen sind öffentlich zu kommunizieren.		
Verkehrliche Wirkungsweise: Vermeiden von Umwegfahrten und damit Attraktivierung Radverkehr.		
Einschätzung der Akzeptanz: mittel (Fussgänger) bis gross		
Koordinationsbedarf: Abstimmung mit den SBB.		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Umsetzung	10'000 CHF	Gemeinde

Nr.: 15	Objekt: ÖV-Konzept Lage: Rapperswil/Jona	Teilkonzept: ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinden, Kanton, Busbetriebe		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis		Umsetzungshorizont: kurzfristig, mittelfristig
<p>Ausgangslage/Problem: Der Anteil des MIV am Gesamtverkehr in Rapperswil/Jona ist im Verhältnis zu vergleichbaren Orten hoch. Das hängt u.a. damit zusammen, dass das Angebot des lokalen öffentlichen Verkehrs nicht den Ansprüchen einer Agglomeration entspricht. Die grössten Schwachpunkte: Die zeitliche Verfügbarkeit (nur Halbstundentakt), Taktlücken und verdünntes Angebot am Wochenende, kompliziertes Liniennetz (Rundkurssystem), grosse Verlustzeiten infolge Staus MIV im Zentrum von Rapperswil, ungenügende zeitliche Erschliessung des Industriegebiets Buech, ungenügende örtliche Erschliessung Zentrum Rapperswil, ungenügende Umsteigeverhältnisse beim Bahnhof Jona.</p>		
<p>Ziel: Reduktion des Anteils MIV am Gesamtverkehr und damit Reduktion von Lärm- und Luftbelastung mit Hilfe eines stark verbesserten Angebots des lokalen öffentlichen Verkehrs. Sicherstellung der Entlastungswirkung des Tunnels. Ermöglichung einer weiteren Entwicklung von Rapperswil/Jona.</p>		
<p>Massnahmen: Neben der Distanz zur Haltestelle und dem Fahrplan der Busse ist für den potenziellen Busbenützer, bzw. den potentiellen Umsteiger vom MIV auf den ÖV, auch die Attraktivität des Verkehrsmittels wichtig. Auftritt, Gestaltung, Werbung etc. spielen eine wichtige Rolle. Folgende Punkte sind zu prüfen, bzw. zu konkretisieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liniennetz • Lage der Haltestellen, neue Haltestellen • Fahrplanergänzungen und -verbesserungen • Buspriorisierung • Gestaltung Busse und Haltestellen • Zweckmässigkeit neues Verkehrsmittel (z.B. Stadtbahn). 		

Skizze/Plan:

ÖV-Verbindungen heute:



Verkehrliche Wirkungsweise:

Abdeckung von zusätzlichen Fahrten durch den ÖV und Verlagerung von MIV-Fahrten auf den ÖV.

Einschätzung der Akzeptanz:

gross

Koordinationsbedarf:

Abstimmung Liniennetz und Fahrplan von Ortsbus- und Regionalbuslinien (Objekte 15.1 und 15.3), sowie Ausrichtung auf Bahn an den Hauptumsteigeknoten.

Koordination mit Siedlungs- und Verkehrsplanung (Objekt 24).

Abstimmung mit Strassenraumgestaltung St.Gallerstr./Neue Jonastr. (Objekte 26-30) und Siedlungsentwicklung Zentrum Jona.

Weiteres Vorgehen	Kostenschätzung	Kostenträger
Entwicklung ÖV-Konzept (kurz-, mittel- und langfristig)	200'000 CHF	Gemeinden, Kanton

Nr.: 15.1	Objekt: Ortsbus Lage: Liniennetz und Fahrplan	Teilkonzept: ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinden, Kanton, Busbetriebe		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: kurzfristig, mittelfristig
Ausgangslage/Problem: Das Angebot des lokalen öffentlichen Verkehrs entspricht nicht den Ansprüchen einer Agglomeration. Die grössten Schwachpunkte: Die zeitliche Verfügbarkeit (nur Halbstundentakt), Taktlücken und verdünntes Angebot am Wochenende, kompliziertes Liniennetz (Rundkurssystem), grosse Verlustzeiten infolge Staus MIV im Zentrum von Rapperswil, ungenügende zeitliche Erschliessung des Industriegebiets Buech, ungenügende örtliche Erschliessung Zentrum Rapperswil, ungenügende Umsteigeverhältnisse beim Bahnhof Jona.		
Ziel: Reduktion des Anteils MIV am Gesamtverkehr und damit Reduktion von Lärm- und Luftbelastung mit Hilfe eines stark verbesserten Angebots des lokalen öffentlichen Verkehrs. Sicherstellung der Entlastungswirkung des Tunnels. Ermöglichung einer weiteren Entwicklung von Rapperswil/Jona.		
Massnahmen: Prüfen folgender Punkte: <ul style="list-style-type: none"> • Bahnhöfe Rapperswil und Jona als Hauptumsteigeknoten • Buspriorisierung auf ÖV-Hauptachsen: St.Gallerstrasse–Neue Jonastrasse, Rütistrasse–Belsitostrasse–Fluhstrasse–Kreuzstrasse–Alte Jonastrasse–Obere/Untere Bahnhofstrasse • Ersetzen des Rundkurssystems • Überprüfung bestehender Haltestellen, bzw. Anordnung (heute z.T. versetzt) • Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen im Zentrum Rapperswil (z.B. Sonnenhof, Cityplatz, Hauptplatz, Neue Jonastrasse) • Neuerschliessungen • Direkte Linienführung Buech–Wagen • Neue Verbindungen (z.B. Lenggis–Grünfeld) • saisonale Angebote, z.B. „Bäderbus“ zum Stampf. • Verbessertes Wochenendangebot • Führung Buslinie über Zürcherstrasse. Zudem sollte die Lage der Haltestellen überprüft werden in Zusammenhang mit: <ul style="list-style-type: none"> • Buspriorisierung, Lage vor oder nach Knoten • Fussgängerquerungen • Fusswegnetz • Behindertengerechte Gestaltung. 		
Verkehrliche Wirkungsweise: Abdeckung von zusätzlichen Fahrten durch den ÖV und Verlagerung von MIV-Fahrten auf den ÖV.		
Einschätzung der Akzeptanz: gross		
Koordinationsbedarf: Abstimmung Liniennetz und Fahrplan von Ortsbus- und Regionalbuslinien, sowie Ausrichtung auf Bahn an den Hauptumsteigeknoten (Objekte 15 und 15.3). Abstimmung der Priorisierungsmassnahmen auf den MIV-Achsen zugunsten des strassengebundenen ÖV. Abstimmung mit Strassenraumgestaltung St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse (Objekte 26–30) und Siedlungsentwicklung Zentrum Jona.		

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung*	Kostenträger
Entwicklung ÖV-Konzept (Objekt 15)		Gemeinden, Kanton
Umsetzung und Betrieb (Annahme: zusätzlich 4–6 Fahrzeuge)	250'000 CHF pro Fahrzeug und Jahr	Gemeinden, Kanton

* Einnahmen aus dem Betrieb sind nicht berücksichtigt.

Nr.: 15.2	Objekt: Ortsbus Lage: Gestaltung Haltestellen und Fahrzeuge	Teilkonzept: ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinden, Kanton, Busbetriebe		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: kurzfristig, mittelfristig
Ausgangslage/Problem: Für Nicht-ÖV-Benützer sind neben Fahrplan, Liniennetz, Erreichbarkeit und Zuverlässigkeit auch Komfort und Gestaltung der Fahrzeuge sowie der Haltestellen ausschlaggebende Kriterien, um den ÖV zu benutzen.		
Ziel: Mit Hilfe eines stark verbesserten Auftritts des lokalen öffentlichen Verkehrs Reduktion des Anteils MIV am Gesamtverkehr.		
Massnahmen: Prüfen folgender Punkte: <ul style="list-style-type: none"> • Info an Haltestellen • Ausstattung • Corporate Identity • Midibusse mit Tiefeinstieg. Allgemein ist darauf zu achten, dass die Haltestellen und Fahrzeuge auch behindertengerecht gestaltet werden. Haltestellen sollen mit Sitzgelegenheiten, Bedachungen und guter Beleuchtung ausgerüstet werden. Beispiele aus anderen vergleichbaren Städten: Stadtbus Chur, Stadtbus Dornbirn, Stadtbus Frauenfeld, Ortsbus Uster.		
Verkehrliche Wirkungsweise: Abdeckung von zusätzlichen Fahrten durch den ÖV und Verlagerung von MIV-Fahrten auf den ÖV.		
Einschätzung der Akzeptanz: gross		
Koordinationsbedarf: Abstimmung der Gestaltung der Elemente von Ortsbus- und Regionalbuslinien. Koordination mit ÖV-Konzept (Objekt 15).		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Entwicklung Gestaltungskonzept	200'000 CHF	Gemeinden, Kanton
Umsetzung (Anpassung Ausstattung, Haltestellen, Fahrzeuge etc.)	1'000'000 CHF	Gemeinden, Kanton, Bus- betreiber

Nr.: 15.3	Objekt: Regionalbus Lage: Liniennetz und Fahrplan	Teilkonzept: ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinden, Kanton, Busbetriebe		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: kurzfristig, mittelfristig
Ausgangslage/Problem: Das Angebot des regionalen öffentlichen Verkehrs entspricht nicht den Ansprüchen einer Agglomeration.		
Ziel: Mit Hilfe eines stark verbesserten Angebots des regionalen öffentlichen Verkehrs Reduktion des Anteils MIV am Gesamtverkehr.		
Massnahmen: Prüfen folgender Punkte: <ul style="list-style-type: none"> • Taktverdichtung und Tageszeitenabhängiges Angebot (Transportketten), z.B. tagsüber 30'-Takt durchgehend • Verbindung Eschenbach/Rüti–Jona–Rapperswil–Seedammcenter–Freienbach. Zudem sollte die Lage der Haltestellen überprüft werden in Zusammenhang mit: <ul style="list-style-type: none"> • Buspriorisierung, Lage vor oder nach Knoten • Fussgängerquerungen • Fusswegnetz • Hauptattraktoren. Zwingend notwendig ist die Gewährleistung der Anschlüsse in den Umsteigepunkten sowie die Fahrplanstabilität. Aufgrund der Siedlungsentwicklung sind Anpassungen von Netz und Fahrplan regelmässig zu überprüfen. Allgemein ist darauf zu achten, dass die Haltestellen und Fahrzeuge auch behindertengerecht gestaltet werden.		
Verkehrliche Wirkungsweise: Abdeckung von zusätzlichen Fahrten durch den ÖV und Verlagerung von MIV-Fahrten auf den ÖV.		
Einschätzung der Akzeptanz: gross		
Koordinationsbedarf: Abstimmung Liniennetz und Fahrplan von Ortsbus- u. Regionalbuslinien sowie Bahn (Objekte 15–15.2, 16). Abstimmung der Priorisierungsmassnahmen auf den MIV Achsen. Regionale Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung (Objekt 25).		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung*	Kostenträger
Entwicklung ÖV-Konzept für Regionallinien	50'000 CHF	Gemeinden, Kanton
Umsetzung und Betrieb (Annahme: zusätzlich 2–3 Fahrzeuge)	250'000 CHF/ Fahrzeug/Jahr	Gemeinden, Kantone

* Einnahmen aus dem Betrieb sind nicht berücksichtigt.

Nr.: 16	Objekt: S-Bahn, Regionalzüge	Teilkonzept: ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Kanton, SBB, Gemeinde		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: kurzfristig, mittelfristig
Ausgangslage/Problem: Der Ziel-/Quellverkehr insbesondere aus östlicher Richtung weist einen hohen MIV-Anteil auf. Das Verkehrsnetz in den Zentren von Rapperswil und Jona ist überlastet und der Parkraum ist knapp. Die Qualität der übergeordneten ÖV-Verbindungen wie S-Bahn und Regionalzüge sind bestimmend für die Entscheidung der Verkehrsmittelwahl.		
Ziel: Verlagerung von Ziel-/Quellverkehr vom MIV auf den ÖV.		
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Einführung oder Aufrechterhaltung durchgehender Halbstundentakt aller Rapperswil/Jona betreffender Regionalzüge (z.B. Glarus–Rapperswil, Wattwil–Rapperswil, Wollerau–Jona) • 15' Takt S-Bahn (S5, S7, S15) • Integration Haltestelle Blumenau in ZVV • Zusätzliche Haltestelle Wurmsbach (als sehr langfristige Option, sofern sich Industriegebiet Buech nach Süden entwickelt) • Meienbergtunnel: Neue Verbindung Kempraten–Jona, ev. anstelle bestehende Verbindung Kempraten–Rapperswil (sehr langfristige Option) • Prüfung zusätzliche Haltestellen Rapperswil (Alte Jonastrasse) und Seedamm (Plaza) • Prüfung Bedienung Bahnhof Jona. <p>Allgemein ist darauf zu achten, dass die Haltestellen und Fahrzeuge auch behindertengerecht gestaltet werden.</p>		
Verkehrliche Wirkungsweise: Verlagerung von MIV Fahrten auf den ÖV.		
Einschätzung der Akzeptanz: gross		
Koordinationsbedarf: Abstimmung zwischen Gemeinden und SBB. Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung, lokal und regional (Objekte 24 und 25).		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Antrag Integration Haltestelle Blumenau in ZVV	--	Gemeinde
Antrag an Amt für öffentlichen Verkehr Prüfung Halbstundentakt Regionalzüge	--	Kantone SG, SZ und GL

Nr.: 17	Objekt: Strassenverbindung Lage: Buech–Wagen	Teilkonzept: ÖV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde, Kanton		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: mittelfristig
Ausgangslage/Problem: Das Industriegebiet Buech ist von Eschenbach und St.Gallenkappel nur über einen Umweg zu erreichen. Der MIV-Anteil der Zupendler aus Richtung Osten nach Rapperswil/Jona (insb. nach Buech) ist infolge des ungenügenden ÖV-Angebots wesentlich geringer als aus Richtung Westen, wo gute Verbindungen angeboten werden.		
Ziel: Direktere Verbindung Eschenbach–Wagen–Buech zur Beschleunigung des Busses.		
Massnahmen: Erstellen einer neuen Strassenverbindung Buech–Wagen nur für Bus und Langsamverkehr.		
Verkehrliche Wirkungsweise: Beschleunigung Bus Eschenbach–Buech und somit Attraktivitätssteigerung ÖV. Erhöhung der Anzahl Fahrgäste und somit Reduktion MIV-Anteil.		
Einschätzung der Akzeptanz: gross		
Koordinationsbedarf: Abstimmung zwischen Raumplanung und Verkehrsplanung unter Berücksichtigung der gewünschten Siedlungsentwicklung (Objekt 24).		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung*	Kostenträger
Zweckmässigkeitsprüfung (Varianten, Investitionskosten Bauwerk, Zusätzliches Fahrgastpotenzial, Auswirkungen Busbetrieb, Betriebskosten)	30'000 CHF	Gemeinde
Projektierung und Realisierung	2'900'000 CHF	Gemeinde

* Einnahmen aus dem Betrieb sind nicht berücksichtigt.

Nr.: 18	Objekt: Förderung alternativer Mobilitätsangebote	Teilkonzept: MM
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde, Kanton, Firmen		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: kurzfristig, mittelfristig
Ausgangslage/Problem: Die Reduktion der MIV-Belastung kann nicht allein durch die Umlagerung auf den ÖV erreicht werden. Notwendig ist auch die Unterstützung und Förderung weiterer alternativer Mobilitätsformen.		
Ziel: Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV und den LV, bzw. sinnvolle Kombination der verschiedenen Mobilitätsformen und effizientere Nutzung. Bewusstseins-schaffung für andere Formen der Mobilität und längerfristige Verhaltensänderung.		
Massnahmen: Das umfassende Mobilitätsmanagement beinhaltet den gesamten Aktionsspielraum, den die Stadt- und Gemeindeverwaltung und der Tarifverbund bzw. der Kanton gegenüber den Investoren/Grundeigentümern, den ansässigen Firmen und der Wohnbevölkerung hat. Für die Belange des Mobilitätsmanagements ist eine zentrale, regionale Anlaufstelle für Private und Firmen zu schaffen evtl. in Verbindung mit der Neukonzessionierung des ÖV. Folgende Aufgaben sind denkbar: <ul style="list-style-type: none"> • Bedürfnisgerechte, massgeschneiderte Bereitstellung von Informationen zu allen Verkehrsmitteln und alternativen Mobilitätsformen • Umfassende Beratung zu sämtlichen Mobilitätsfragen für Einzelpersonen und grosse Verkehrserzeuger • zentral organisierter Verkauf und Reservation von Mobilitätsangeboten • Koordination an den Schnittstellen verschiedener Verkehrsträger (z.B. Bike & Ride) • Aktionen zur Förderung der Bewusstseinsbildung in Zusammenarbeit mit Vereinen, Verbänden Firmen etc. (Objekt 21) • Mobilitätserziehung in Schulen • Gratisvelos an Bahnhöfen • Festsetzung und Kontrolle der Auflagen für Grossveranstaltungen (Vereinbarungen) • Vermittlung von privaten Firmen an die Grundeigentümer, bzw. Unternehmen, für umfassende Beratung und Umsetzung im Bereich Mobilitätsmanagement, Fahrtenmodell etc. Zur Erfüllung dieser Aufgaben wird jährlich ein Budget definiert. Die Finanzierung wird durch die beteiligten Gemeinden, Verkehrsbetriebe, Firmen, Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkplätze, Einnahmen Parkplatzbewirtschaftung etc. sichergestellt.		
Verkehrliche Wirkungsweise: Verlagerung von MIV-Fahrten auf ÖV und/oder den LV. Effizientere Nutzung der Verkehrsmittel.		
Einschätzung der Akzeptanz: Mittel bis gross		
Koordinationsbedarf: Koordination von Kanton, Gemeinden und Tarifverbund. Einbezug von Firmen. Inhaltliche und zeitliche Abstimmung mit den Objekten 19–21.		

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung*	Kostenträger
Definition Funktion, Aufgaben und Finanzierung	20'000 CHF	Gemeinden
Einrichtung und Betrieb Zentralstelle Mobilität (im Rahmen Konzessions- vergabe evtl. Busbetrieb übertragen)	jährlich 100'000 CHF	Busbetreiber
Informationsstelle bei den Behörden (Ansprechperson)	jährlich 10'000 CHF	Gemeinden

* Einnahmen aus dem Betrieb sind nicht berücksichtigt.

Nr.: 19	Objekt: Aktionen zur Benutzung von ÖV und Langsamverkehr	Teilkonzept: MM
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde, Zentralstelle Mobilität, Firmen		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: kurzfristig
Ausgangslage/Problem: Um eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV und den Langsamverkehr zu erreichen, muss zunächst das Bewusstsein für diese Formen der Fortbewegung und ihre Möglichkeiten und Angebote geschaffen werden.		
Ziel: Bewusstseins-schaffung für andere Formen der Mobilität und längerfristige Verhaltensänderung. Gesundheitsförderung durch mehr Bewegung.		
Massnahmen: Folgende Möglichkeiten sind denkbar: <ul style="list-style-type: none"> • Aktion Sportverkehr: Zusammenarbeit mit den Sportvereinen zur Reduktion der Autofahrten zum Training • Veranstaltungen: vergünstigte Bus-/Zugbillette in Kombination mit Eintrittsbillet • Stand- und Flyeraktionen in Zusammenarbeit mit Umweltorganisationen, Vereinen, Firmen etc. • Öffentliche Veranstaltungen: Informationsabend, Velotag, Fussgängertag mit Unterstützung von Vereinen, Firmen etc. • Velo-Hauslieferdienst: In Zusammenarbeit mit Arbeitslosen und/oder Behinderten und dem lokalen Gewerbe organisierter Hauslieferdienst (gemäss Modell Burgdorf BE) • Förderung Elektrofahrräder. Diese Aktionen sollten im Rahmen des Jahresprogramms der Zentralstelle Mobilität definiert werden. Die Zentralstelle wendet sich an die Vereine, Organisationen oder Firmen zwecks Unterstützung, Organisation und Durchführung.		
Verkehrliche Wirkungsweise: Verlagerung von MIV-Fahrten auf ÖV und/oder den LV.		
Einschätzung der Akzeptanz: Gross		
Koordinationsbedarf: Einbezug von Firmen. Inhaltliche und zeitliche Abstimmung mit den Objekten 18, 20 und 21.		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Aktionen	jährlich 30'000 CHF	Gemeinden, Firmen, Verei- ne

Nr.: 20	Objekt: Mobilitätsmanagement Grossanlässe	Teilkonzept: MM
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde, Veranstalter		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: kurzfristig, mittelfristig
Ausgangslage/Problem: Der Freizeitverkehr weist einen hohen MIV-Anteil auf. Das Verkehrsnetz in Rapperswil/Jona ist stark ausgelastet und ist während Veranstaltungen um die entsprechenden Orte herum überlastet.		
Ziel: Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV und den LV.		
Massnahmen: Einführung eines Mobilitätsmanagements für Eishockeyspiele, Seenachtsfest, Jazztage und weitere Grossveranstaltungen etc. Mit Vereinbarungen seitens der Gemeinden im Rahmen des Bewilligungsverfahrens kann das MIV-Verkehrsaufkommen reduziert werden. In Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben, den Gemeinden und dem Veranstalter müssen verschiedene Anreize geschaffen werden: <ul style="list-style-type: none"> • Sachgerechte Erhebung der Parkplatzgebühren • Kombination Eintrittsbillet mit Bus-/Zugvergünstigungen • Pendelbusbetriebe (z.B. Lenggis–Lido, Eschenbach–Lido) • Fahrradabstellplätze etc. 		
Verkehrliche Wirkungsweise: Verlagerung von MIV-Fahrten mit Ziel Rapperswil/Jona vom MIV auf den ÖV oder den LV. Vermeidung von Parksuchverkehr am Zielort.		
Einschätzung der Akzeptanz: Gross		
Koordinationsbedarf: Inhaltliche und zeitliche Abstimmung mit den Objekten 18, 19 und 21.		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung*	Kostenträger
Pilotprojekt mit Schlittschuhclub Rapperswil/Jona für Eishockeyspiele	50'000 CHF	Gemeinden, SCRJ, Busbetreiber, ZVV

* Einnahmen aus dem Betrieb sind nicht berücksichtigt.

<p>Nr.: 21</p>	<p>Objekt: Mobilitätsmanagement für Firmen</p>	<p>Teilkonzept: MM</p>
<p>Zuständigkeit/Trägerschaft: Firmen, Gemeinde</p>		<p>Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel</p>
<p>Abstimmungsstand: Vororientierung</p>		<p>Umsetzungshorizont: kurzfristig, mittelfristig</p>
<p>Ausgangslage/Problem: Der Ziel-/Quellverkehr wird zu einem grossen Teil durch die Zu- und Wegpendler verursacht. Das Mobilitätsverhalten kann somit mit entsprechender Unterstützung der Firmen beeinflusst werden.</p>		
<p>Ziel: Bewusstseinsschaffung für andere Formen der Mobilität und längerfristige Verhaltensänderung.</p>		
<p>Massnahmen: Das Mobilitätsmanagement soll bereits im Rahmen Zonenplanung resp. im Rahmen der Sondernutzungsplanung für grössere Gebiete verankert werden. Durch die Verpflichtung, Mobilitätsmanagement im Pendler- und Geschäftsverkehr einzuführen, wird garantiert, dass Firmen aktiv werden. Für die Koordination und Information dient die Zentralstelle Mobilität (Objekt 18), welche auch spezialisierte Büros für die Planung und Umsetzung des Mobilitätsmanagements vermittelt. Der Einbezug des Tarifverbundes ermöglicht attraktive Angebote für Firmen oder Firmenpools zur vermehrten Benutzung des öffentlichen Verkehrs (Pull-Massnahme). Auf der anderen Seite wird angestrebt, dass Firmenparkplätze gebührenpflichtig werden (Push-Massnahme).</p>		
<p>Skizze/Plan:</p> <p>Das Diagramm zeigt die Eingriffsmöglichkeiten auf das Mobilitätsverhalten. Es ist in zwei Hauptbereiche unterteilt: 'Eingriffsmöglichkeiten auf das Mobilitätsverhalten' (links) und 'Eingriffsmöglichkeiten auf das Mobilitätsverhalten' (rechts). In der Mitte sind die Akteure 'Eingriffsmöglichkeiten auf das Mobilitätsverhalten' (links) und 'Eingriffsmöglichkeiten auf das Mobilitätsverhalten' (rechts) dargestellt. Die Akteure sind: 'Tarifverbund', 'Firmenspezifische ÖV-Angebote', 'Attraktive ÖV-Angebote', 'Eingriffsmöglichkeiten auf das Mobilitätsverhalten', 'Grundbesitzer/Investoren', 'Firmen', 'Mitarbeiter', 'Einwohner', 'Planungsrechtliche Regelungen mit Auflagen zur Umsetzung eines Mobilitätsmanagements', 'Stadt/Kanton', 'Umsetzung Auflagen und Schaffung von Anreizen im Bereich ÖV und LV', 'Mobilitätsangebote: Velozentrale, Car-Sharing Förderung, etc.', 'Stadt/Kanton'. Die Akteure sind in drei Ebenen unterteilt: 'Verkehrsteilnehmer' (Einwohner, Mitarbeiter), 'Umfassendes Mobilitätsmanagement' (Grundbesitzer/Investoren, Firmen) und 'Betriebliches Mobilitätsmanagement' (Stadt/Kanton). Die Interaktionen sind: 'Tarifverbund' liefert 'Firmenspezifische ÖV-Angebote' und 'Attraktive ÖV-Angebote'. 'Grundbesitzer/Investoren' beeinflusst 'Firmen' und 'Einwohner'. 'Firmen' beeinflusst 'Mitarbeiter'. 'Stadt/Kanton' liefert 'Planungsrechtliche Regelungen mit Auflagen zur Umsetzung eines Mobilitätsmanagements' und 'Umsetzung Auflagen und Schaffung von Anreizen im Bereich ÖV und LV'. 'Stadt/Kanton' liefert 'Mobilitätsangebote: Velozentrale, Car-Sharing Förderung, etc.'. 'Einwohner' beeinflusst 'Mitarbeiter'.</p> <p>Legende:</p> <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsteilnehmer Umfassendes Mobilitätsmanagement Betriebliches Mobilitätsmanagement 		
<p>Verkehrliche Wirkungsweise: Verlagerung von MIV-Fahrten auf ÖV und/oder den LV.</p>		
<p>Einschätzung der Akzeptanz: Mittel bis gross</p>		
<p>Koordinationsbedarf: Koordination von Siedlungs- und Verkehrsplanung (Objekt 24). Koordination Gemeinden, Tarifverbund und Firmen. Inhaltliche Abstimmung mit den Objekten 18–20. Koordination mit dem ÖV-Angebot.</p>		

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Gespräch mit Firmen suchen	--	Gemeinde
Überarbeitung Zonenplan (Objekt 24)		Gemeinde
Aufnahme in Parkierungsreglement	5'000 CHF	Gemeinde
Lancierung eines Pilotprojekts mit einer grossen Firma oder mit einer Gruppe von interessierten Firmen	50'000 CHF	Gemeinde, ausgewählte Firmen

Nr.: 22	Objekt: Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	Teilkonzept: MM
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde, Kanton		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: kurzfristig
Ausgangslage/Problem: Zur Durchsetzung der im Gesamtverkehrskonzept vorgeschlagenen Massnahmen ist eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung notwendig. Diese Akzeptanz muss mit frühzeitiger Information und Kommunikation mit der Bevölkerung geschaffen werden.		
Ziel: Breite Akzeptanz in der Bevölkerung für die Massnahmen des Gesamtverkehrskonzeptes.		
Massnahmen: Erarbeitung Kommunikationskonzept mit Aussagen zu: <ul style="list-style-type: none"> • Zielpublikum • Zu transportierende Botschaft • Termine/Anlässe • Kommunikationsmittel und -form. Die Kommunikation ist eine permanente Aufgabe, die Veranstaltungen und Aktionen sollen gezielt in Abstimmung je nach Phase der Umsetzung von Massnahmen erfolgen.		
Verkehrliche Wirkungsweise: Verlagerung MIV auf ÖV und LV		
Einschätzung der Akzeptanz: Gross		
Koordinationsbedarf: Koordination zwischen der Stadt Rapperswil und der Gemeinde Jona. Inhaltliche und zeitliche Abstimmung mit einer verantwortlichen Stelle für das Monitoring (Objekt 23).		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Kommunikationskonzept	50'000 CHF	Gemeinden
Informationsstelle bei den Behörden (Objekt 18)		Gemeinden
Umsetzung Aktionsplan	10'000 CHF pro Jahr	Gemeinden

Nr.: 23	Objekt: Überprüfung der Wirksamkeit der Massnahmen (Monitoring)	Teilkonzept: MM
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde, Kanton		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: kurzfristig, mittelfristig
Ausgangslage/Problem: Mit der GVO wird eine Fülle von Massnahmen vorgeschlagen und durch den Umsetzungsplan die zeitliche Abfolge der Realisierung festgelegt. Neben der Koordination der Umsetzung ist auch ein umfassendes Monitoring der Arbeiten notwendig.		
Ziel: Monitoring der GVO-Massnahmen und Abstimmung weiterer planerischer und baulicher Massnahmen im Sinne des GVO-Konzepts.		
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> Bestimmung einer verantwortlichen Person bei den Behörden, ev. in Kombination mit der Informationsstelle (Objekte 18 und 22). 		
Verkehrliche Wirkungsweise: keine		
Einschätzung der Akzeptanz: Gross		
Koordinationsbedarf: Koordination zwischen der Stadt Rapperswil und der Gemeinde Jona. Inhaltliche und zeitliche Abstimmung mit der Öffentlichkeitsarbeit (Objekt 22).		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Monitoringkonzept	10'000 CHF	Gemeinden
Informationsstelle bei den Behörden (Objekt 18)		Gemeinden
Umsetzung Aktionsplan	10'000 CHF pro Jahr	Gemeinden

Nr.: 24	Objekt: Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsplanung Lage: Rapperswil/Jona	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV, PK
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinden, Kanton		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Der Anteil des motorisierten Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen ist in Rapperswil/Jona im Vergleich zu ähnlichen Gemeinden hoch. Das Hauptstrassennetz ist bereits heute stark belastet und in den Spitzenstunden überlastet. Die heutige Verkehrssituation wird von den Behörden, der Politik und einem grossen Teil der Bevölkerung als unhaltbar bezeichnet.</p> <p>Gemäss den rechtskräftigen Zonenplänen könnten in Jona 69 ha und in Rapperswil 19 ha neu bzw. verdichtet überbaut werden. Dies ergibt bei maximaler Ausnutzung für beide Gemeinden zusammen ein geschätztes Potenzial von zusätzlich 5'300 Einwohnern und 2'400 Arbeitsplätzen. Dieses Potenzial führt wiederum zu mehr Verkehr.</p> <p>Dass diese Arbeitsplätze genutzt werden, ist zu erwarten, denn auch die Gemeinden im Einzugsbereich von Rapperswil/Jona haben ein grosses Potenzial von Bauland, dass sie vorwiegend für Wohnungsbau zur Verfügung stellen wollen (Folgerungen aus den Interviews im Januar 2003 mit den Gemeindepräsidenten der RPG Linthgebiet im Rahmen des Auftrags „Siedlung und Verkehr im Linthgebiet“). Aussonnungen sind sehr unpopulär und verursachen den Gemeinden unter Umständen hohe Entschädigungskosten.</p>		
<p>Ziel:</p> <p>Abgestimmte Siedlungsentwicklung für eine effiziente und nachhaltige Nutzung des Verkehrssystems.</p>		
<p>Massnahmen:</p> <p>Einleitung und Konkretisierung folgender Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Koordinierte Siedlungs- und Verkehrsplanung in Rapperswil/Jona mit Fokus auf eine Verdichtung der Siedlungsgebiete im Bereich der Haltestellen des ÖV (der ÖV als Garant und Hauptverkehrsträger für eine weitere Entwicklung von Rapperswil/Jona). • Schaffung einer paritätisch zusammengesetzten Gruppe für Raumentwicklung, Städtebau und Verkehr mit den Aufgaben: Umsetzung/Monitoring GVO, Abstimmung von Raumentwicklung/Städtebau/Verkehr usw. • Im Rahmen der nächsten Zonenplanrevision vorerst keine weiteren neuen Einzonungen ausserhalb des bestehenden Siedlungsgebietes mehr, nur noch Umzonungen (spätere Einzonungen sind damit aber nicht ausgeschlossen). • Einleitung von Prozessen zur Verschiebung der Baulinien entlang der Hauptverkehrsachsen, zur Sicherung von Flächen für den ÖV und den Langsamverkehr. • Aktive Liegenschaftspolitik der Gemeinden Rapperswil/Jona im Bereich von ÖV-Haltestellen gemäss zu überarbeitendem Siedlungsleitbild. • Erarbeitung eines städtebaulichen Konzeptes für die Zentrumsbereiche von Rapperswil und Jona. • Masterplan für die Achse St.Gallerstrasse–Neue Jonastrasse; Unterteilung in Abschnitte und Festlegen der Querschnittsgestaltung. • Innere Erschliessung von Quartieren (z.B. Lenggis). • Flankierende Massnahmen zur A53 in Wagen. 		

Skizze/Plan:

1. **Trend:** Weiteres Siedlungswachstum auch in Gebieten, die heute noch nicht als Bauzonen ausgedehnt sind (z.B. Landwirtschaftszonen). Diese Entwicklung wird von BHD und IG nicht gewünscht.



2. **S-Bahnhof:** Verdichtung an den S-Bahn-Haltestellen Rapperswil, Jona, Kempraten, Blumenau und evtl. neu Wurmsbach.



3. **1 Achse:** Verdichtung am Bahnhof Jona und an den Bushaltestellen auf der Achse St.Gallerstrasse-Neue Jonastrasse.



4. **3 Achsen:** Verdichtung an der Achse St.Gallerstrasse–Neue Jonastrasse, im Bereich Kempraten (S-Bahn-Haltestellen und Bushaltestellen) und an den S-Bahn-Haltestellen Blumenau und evtl. neu Wurmsbach.

Verkehrliche Wirkungsweise:

Reduktion des Anteils des MIV am Ziel-, Quell- und Binnenverkehr

Einschätzung der Akzeptanz:

Im Sinne einer Strategie gross, sobald einzelne Grundstücke mit Auflagen belegt werden klein

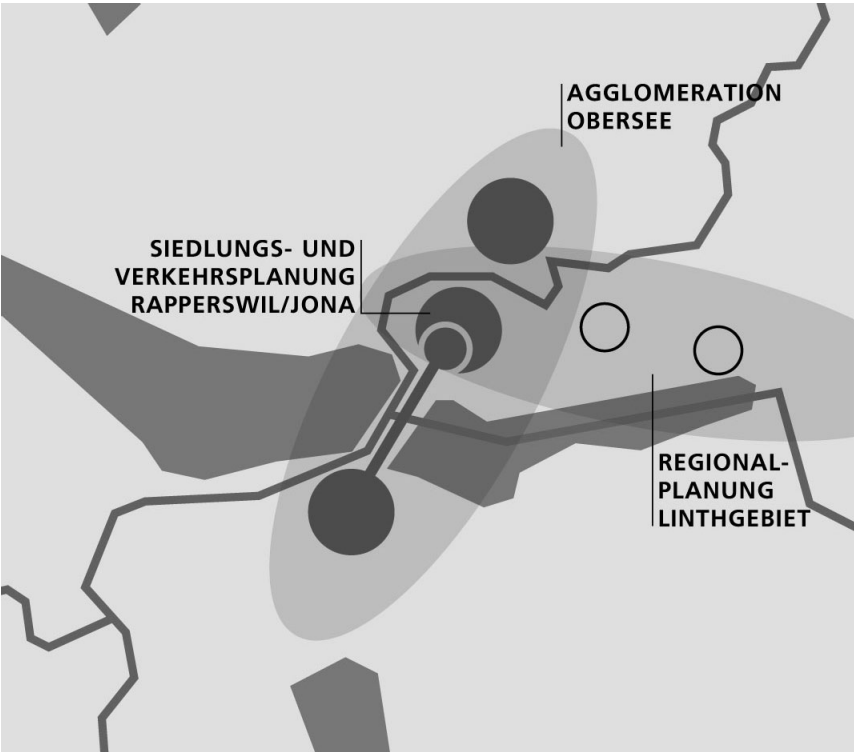
Koordinationsbedarf:

Abprache mit anderen Gemeinden im Rahmen des Modellvorhabens Agglo Obersee und im Rahmen der verstärkten Planungskoordination Regionalplanungsgruppe Linthgebiet (Objekt 25).

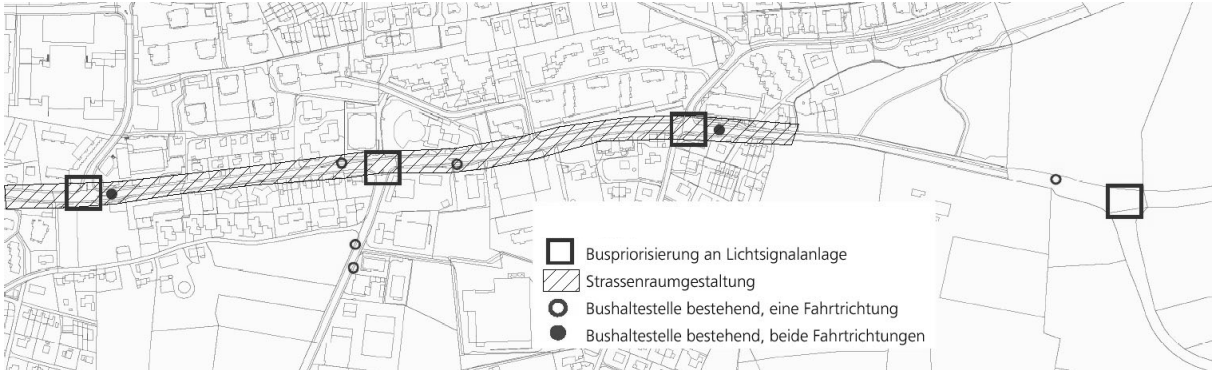
Abstimmung mit den Arbeiten der lokalen und regionalen ÖV-Planung (Objekte 15–16).

Abstimmung der Parkierungsreglemente betreffend Mindestparkplatzzahl und Güte der ÖV-Erschliessung (Objekt 2).

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Schaffung einer paritätisch zusammengesetzten Gruppe zur Abstimmung Raumentwicklung, Städtebau und Verkehr	--	Gemeinden
Überarbeitung Siedlungsleitbild und Zonenplan im Sinne einer Ausrichtung auf die GVO.	200'000 CHF	Gemeinden
Städtebauliches Konzept für Zentrumsbereiche	60'000 CHF	Gemeinden
Masterplan Achse St.Gallerstrasse–Neue Jonastrasse	50'000 CHF	Gemeinden

Nr.: 25	Objekt: Regionale Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsplanung Lage: Region Obersee, Agglomeration Rapperswil/Jona	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV, PK
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinden, Kantone		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig
Ausgangslage/Problem: Das Verkehrsaufkommen in Rapperswil und Jona ist direkt auch von der Entwicklung der umliegenden Gemeinden abhängig. Denn auch die Gemeinden im Einzugsbereich von Rapperswil/Jona haben ein grosses Potential von Bauland. Für die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung ist deshalb eine regionale Betrachtung notwendig, die auch über die Kantonsgrenzen hinaus reicht.		
Ziel: Abgestimmte Siedlungsentwicklung für eine effiziente und nachhaltige Nutzung des Verkehrssystems.		
Massnahmen: Schaffung einer Koordinationsplattform über regionale und kantonale Grenzen hinaus zur koordinierten Betrachtung der Siedlungsentwicklung und der damit verbundenen Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung. Es soll damit sichergestellt werden, dass verschiedene regionale, z.T. bereits laufende Projekte (Agglo Obersee, Verkehrsstrategie Obersee etc.), koordiniert und abgestimmt werden.		
Skizze/Plan: Projekt Agglo Obersee:		
		
Verkehrliche Wirkungsweise: Reduktion des Anteils des MIV am Ziel-, Quell- und Binnenverkehr		
Einschätzung der Akzeptanz: Gross		
Koordinationsbedarf: Zeitliche und inhaltliche Abstimmung mit der Siedlungs- und Verkehrsplanung von Rapperswil und Jona (Objekt 24). Abstimmung mit den Objekten 15.3 und 16 des regionalen ÖV, sowie mit Objekt 5 (P+R).		

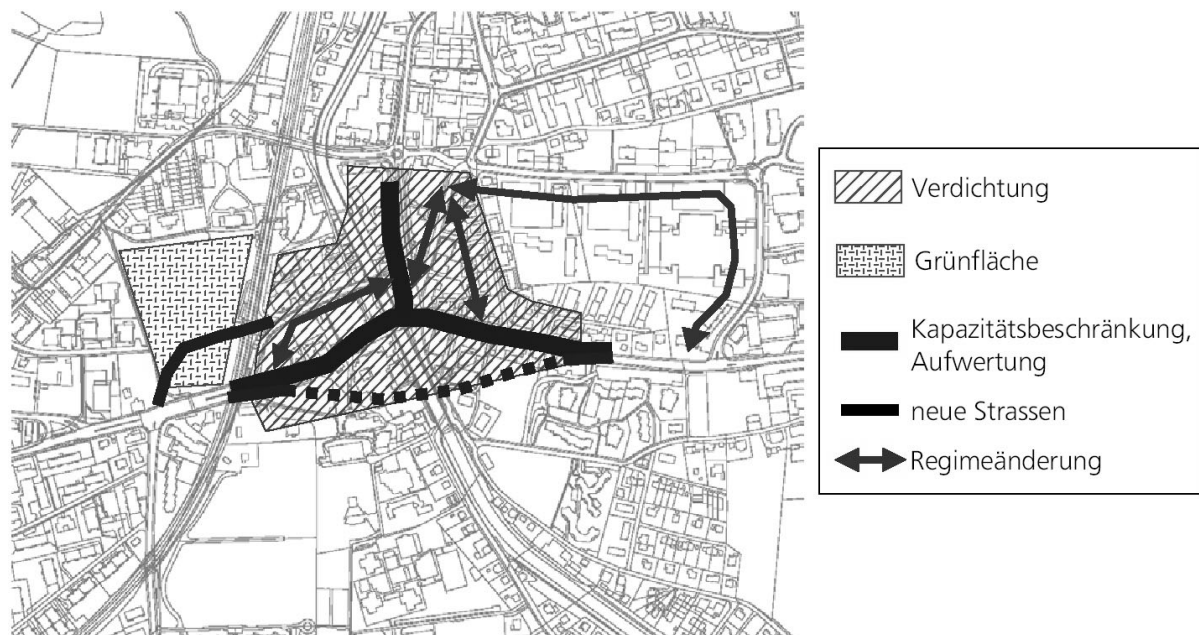
Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Weiterführung der Projekte Agglo Obersee, RPG Linthgebiet, Verkehrsstrategie Obersee	400'000 CHF	Gemeinden, Kantone

Nr.: 26	Objekt: St.Gallerstrasse Lage: St. Dionys–Bollwiesstrasse	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde, Kanton		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis		Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Durch den Tunnel Seedamm–Hüllistein ist auf der St.Gallerstrasse keine Verkehrsreduktion zu erwarten. Der Busverkehr wird behindert. Für den Langsamverkehr bestehen nur wenig attraktive Verbindungen, bzw. es müssen Umwege in Kauf genommen werden. Entlang der St.Gallerstrasse sind viele Nutzungen mit hohem MIV-Potential angesiedelt (Garagen, Tankstellen, Einkaufszentren). Die weitere Siedlungsentwicklung ergibt eine höhere Gesamtverkehrsbelastung auf der St.Gallerstrasse (Kanalisierung). Innerhalb des heutigen Strassenquerschnittes ist nur eine sehr beschränkte Leistungssteigerung, ausgenommen im ÖV, möglich.</p>		
<p>Ziel:</p> <p>Attraktivitäts- und Angebotssteigerung ÖV sowie Attraktivierung LV-Verbindungen. Stauvermeidung und somit Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (Hauptefahrachse und damit erster Eindruck von Jona).</p>		
<p>Massnahmen:</p> <p>In Zusammenarbeit mit der Siedlungsplanung sind entlang der Achse St.Gallerstrasse folgende Rahmenbedingungen festzulegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bereiche von besonderem Interesse (Zentrumsbereiche) • Entwicklungs- und Verdichtungspotenziale (Abstimmung mit ÖV-Erschliessung) • Öffentliche Plätze • Gestaltungsvorgaben • Verschiebung der Baulinie. <p>Folgende Massnahmen im Bereich Verkehr sind zu konkretisieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weitere ÖV-Beschleunigung (verstärkte Zuflussdosierung MIV, Busspur etc.) • Überprüfung der Lage der Bushaltestellen in Zusammenhang mit der Buspriorisierung • Attraktivierung Fusswege, Radwege • Strassenraumgestaltung. 		
<p>Skizze/Plan:</p> 		

<p>Verkehrliche Wirkungsweise: Zunahme des Langsamverkehrs und ÖV sowie Dämpfung des MIV. Gefahr von Ausweichverkehr auf Nebenachsen.</p>
<p>Einschätzung der Akzeptanz: gross (Anwohner), gering (Autofahrer)</p>
<p>Koordinationsbedarf: Koordination von Siedlungs- und Verkehrsplanung (Objekt 24). Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 27–30, 44. Abstimmung mit Unterhaltmassnahmen des Kantons und Erneuerungsarbeiten der Werke.</p>

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Erstellung städtebauliches Konzept und Masterplan (Objekt 24)		Gemeinde
Projektierung und Ausführung	5.0 Mio. CHF	Gemeinde, Kanton

Nr.: 27	Objekt: St.Gallerstrasse Lage: Bollwiesstrasse–Eichfeldstrasse	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde, Kanton	Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel	
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis	Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Der Tunnel Seedamm–Hüllistein hat nur geringe Entlastungswirkungen im Zentrum von Jona. Auf der St.Gallerstrasse ist keine Verkehrsreduktion zu erwarten. Trotz grossen Anstrengungen (Ufergestaltung Jona, Molkereistrasse, Allmeindstrasse) weist das Zentrum von Jona im Bereich der St.Gallerstrasse und der Bühlstrasse noch städtebauliche Mängel auf. Deren Behebung durch die starke Belastung der St.Gallerstrasse sind Grenzen gesetzt. Die Lage der Bushaltestellen und die Verknüpfung mit dem Bahnhof Jona sind ungenügend. Zudem sind im Zentrum Jona grosse innere Reserven vorhanden. Der Busverkehr wird dadurch behindert. Für den Langsamverkehr bestehen nur wenig attraktive Verbindungen, bzw. es müssen Umwege in Kauf genommen werden. Das Zentrum wird aufgrund der bestehenden Strassenraumgestaltung kaum als solches wahrgenommen. Die Verkehrsmengen bleiben auch im Fall mit Tunnel hoch.</p>		
<p>Ziel:</p> <p>Attraktivitäts- und Angebotssteigerung ÖV sowie Attraktivierung LV-Verbindungen. Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (Zentrum Jona).</p>		
<p>Massnahmen:</p> <p>In Zusammenarbeit mit der Siedlungsplanung sind entlang der Achse St.Gallerstrasse und im Zentrum Jona folgende Rahmenbedingungen festzulegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bereiche von besonderem Interesse (Zentrumsbereiche) • Entwicklungs- und Verdichtungspotenziale (Abstimmung mit ÖV-Erschliessung) • Öffentliche Plätze • Gestaltungsvorgaben • Verschiebung der Baulinie. <p>Folgende Massnahmen im Bereich Verkehr sind zu konkretisieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kernentlastung Jona (Objekt 7) • Verlängerung Bühlstrasse (Objekt 8) • Weitere ÖV-Beschleunigung (verstärkter Zuflussdosierung MIV, Busspur, etc.) • Überprüfung der Lage der Bushaltestellen in Zusammenhang mit einer Buspriorisierung • Strassenraumgestaltung • Attraktivierung Fusswege, Radwege. 		

Skizze/Plan:**Verkehrliche Wirkungsweise:**

Zunahme des Langsamverkehrs und ÖV und Dämpfung des MIV. Gefahr von Ausweichverkehr auf Nebenachsen.

Einschätzung der Akzeptanz:

gross (Anwohner), gering–mittel (Autofahrer)

Koordinationsbedarf:

Koordination von Siedlungs- und Verkehrsplanung.

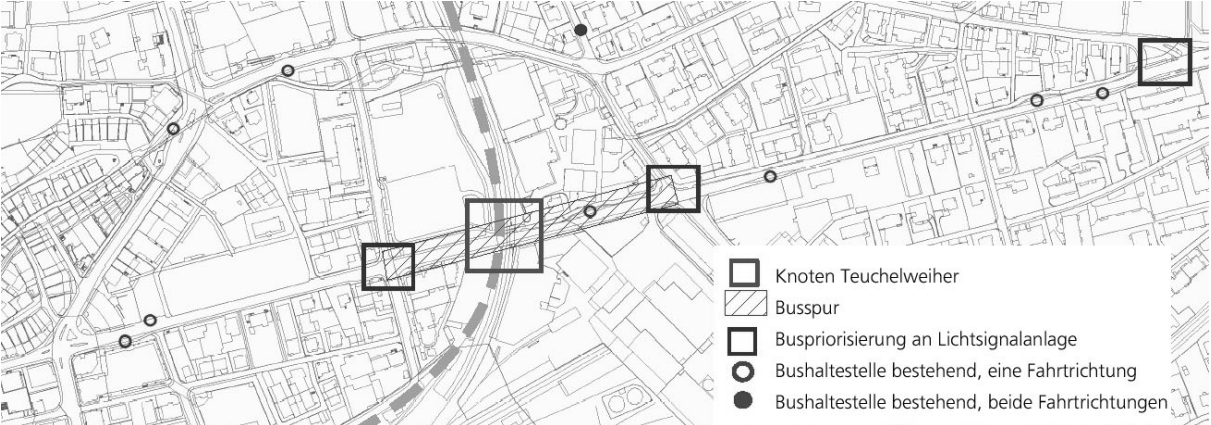
Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 26, 28–30, 44.

Abstimmung mit Unterhaltmassnahmen des Kantons und Erneuerungsarbeiten der Werke.

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Erstellung städtebauliches Konzept und Masterplan (Objekt 24)		Gemeinde
Projektierung und Ausführung Umgestaltung St.Gallerstrasse	2.9 Mio. CHF	Gemeinde, Kanton

Nr.: 28	Objekt: Neue Jonastrasse Lage: Eichfeldstrasse–Kreuzstrasse	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis		Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig
Ausgangslage/Problem: Durch den Tunnel Seedamm–Hüllistein ist auf der Neuen Jonastrasse keine Verkehrsreduktion zu erwarten. Der Busverkehr wird behindert. Für den Langsamverkehr bestehen nur wenig attraktive Verbindungen, bzw. es müssen Umwege in Kauf genommen werden. Die weitere Siedlungsentwicklung ergibt eine höhere Gesamtverkehrsbelastung auf der Neuen Jonastrasse (Kanalisation). Innerhalb des heutigen Strassenquerschnittes ist nur eine sehr beschränkte Leistungssteigerung, ausgenommen im ÖV, möglich.		
Ziel: Beschleunigung des Busverkehrs und Attraktivierung der Wege für den Langsamverkehr.		
Massnahmen: In Zusammenarbeit mit der Siedlungsplanung sind entlang der Achse Neue Jonastrasse folgende Rahmenbedingungen festzulegen: <ul style="list-style-type: none"> • Bereiche von besonderem Interesse (Zentrumsbereiche) • Entwicklungs- und Verdichtungspotenziale • Öffentliche Plätze • Gestaltungsvorgaben • Verschiebung der Baulinie. Folgende Massnahmen im Bereich Verkehr sind zu konkretisieren: <ul style="list-style-type: none"> • Zuflussoptimierung (z.B. Holzwisstrasse) • Überprüfung der Lage der Bushaltestellen in Zusammenhang mit einer Buspriorisierung • Buspriorisierung an Lichtsignalanlagen und/oder separate Busspur im Bereich von Stauräumen des MIV • Strassenraumgestaltung • Attraktivierung Fusswege. 		
Verkehrliche Wirkungsweise: Dämpfung des MIV und Förderung des Langsamverkehrs und ÖV. Gefahr von Ausweichverkehr auf Nebenachsen.		
Einschätzung der Akzeptanz: gross (Anwohner), gering (Autofahrer)		
Koordinationsbedarf: Koordination von Siedlungs- und Verkehrsplanung (Objekt 24). Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 26, 27, 29, 30 und 44.		

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Erstellung städtebauliches Konzept und Masterplan (Objekt 24)		Gemeinde
Projektierung und Ausführung	2.9 Mio. CHF	Gemeinde, Kanton

Nr.: 29	Objekt: Neue Jonastrasse Lage: Kreuzstrasse–Cityplatz	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: mit Tunnel (FlaMa im Transitkorridor)
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis		Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig
Ausgangslage/Problem: Durch den Tunnel entsteht für diesen Abschnitt der Neuen Jonastrasse eine Entlastung. Zur Beibehaltung dieser Wirkung sind Massnahmen notwendig. Durch die starke Belastung des Anschlussknotens Teuchelweiher können in diesem Bereich Behinderungen für den ÖV entstehen.		
Ziel: Nutzung der Verkehrsentlastung zur Strassenraumgestaltung und zur Verringerung der Wartezeiten ÖV.		
<p>Massnahmen: In Zusammenarbeit mit der Siedlungsplanung sind entlang der Achse Neue Jonastrasse folgende Rahmenbedingungen festzulegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bereiche von besonderem Interesse (Zentrumsbereiche) • Entwicklungs- und Verdichtungspotenziale • Öffentliche Plätze • Gestaltungsvorgaben • Verschiebung der Baulinie. <p>Folgende Massnahmen im Bereich Verkehr sind zu konkretisieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • MIV-Beruhigungsmassnahmen im Zentrum • Kreisel Cityplatz • Überprüfung der Lage der Bushaltestellen in Zusammenhang mit einer Buspriorisierung • Strassenraumgestaltung • Aufwertungsmassnahmen im Zentrumsbereich • Attraktivierung Langsamverkehr. <p>Der Anschlussknoten Teuchelweiher ist kapazitätsbestimmend auf der Achse Neue Jonastrasse. Im Bereich des Stauraumes des MIV ist eine separate Busspur (Mittellage, Gegenrichtungsverkehr) zu prüfen. Aufgrund der starken Entlastung im Zentrum von Rapperswil durch den Tunnel, sind im Zentrumsbereich keine zusätzliche Massnahmen für die ÖV-Priorisierung notwendig.</p>		
<p>Skizze/Plan:</p> 		
Verkehrliche Wirkungsweise: Dämpfung des MIV und Förderung des Langsamverkehrs und ÖV. Gefahr von Ausweichverkehr auf Nebenachsen.		

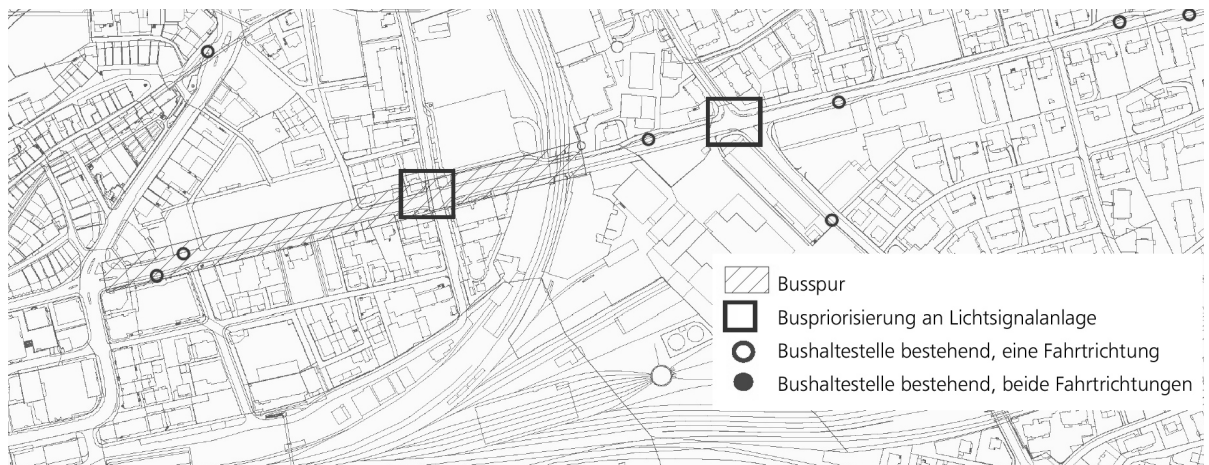
<p>Einschätzung der Akzeptanz: gross</p>
<p>Koordinationsbedarf: Verfahrenskoordination mit Tunnelprojekt. Koordination von Siedlungs- und Verkehrsplanung (Objekt 24). Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 26–28 , 31, 33–37, 44.</p>

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Erstellung städtebauliches Konzept und Masterplan (Objekt 24)		Gemeinde
Projektierung und Ausführung	1.5 Mio. CHF	Gemeinde, Kanton

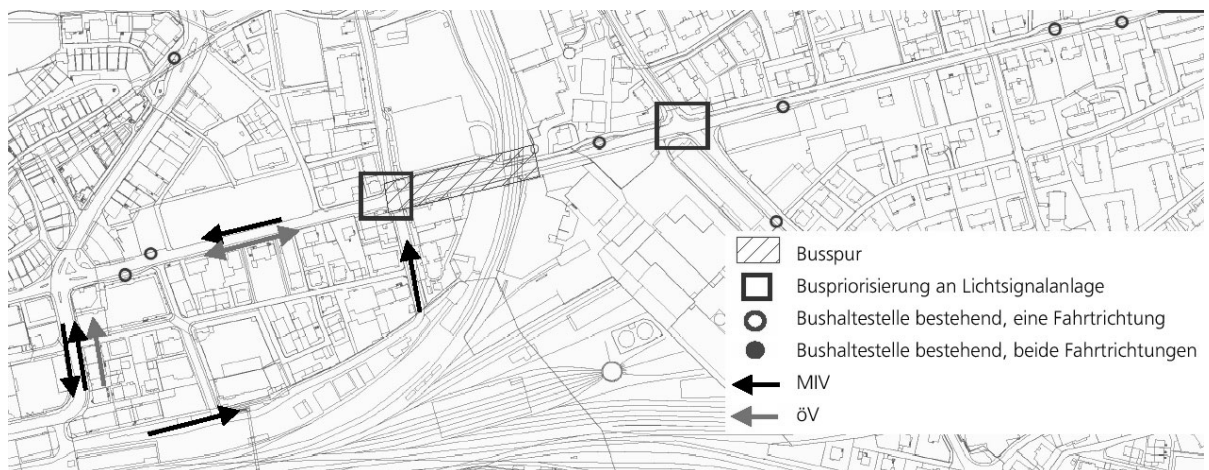
Nr.: 30	Objekt: Neue Jonastrasse Lage: Kreuzstrasse–Cityplatz	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde	Angebotsfall: ohne Tunnel	
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis	Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig	
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Die Neue Jonastrasse ist stark belastet, beim Cityplatz bestehen längere Wartezeiten und der Busverkehr wird behindert. Die weitere Siedlungsentwicklung ergibt eine höhere Gesamtverkehrsbelastung auf der Neuen Jonastrasse (Kanalisation). Innerhalb des heutigen Strassenquerschnittes ist nur eine sehr beschränkte Leistungssteigerung, ausgenommen im ÖV, möglich. Für den Langsamverkehr bestehen nur wenig attraktive Verbindungen.</p>		
<p>Ziel:</p> <p>Optimierung der ÖV- und Langsamverkehrsverbindungen und Reduktion von Wartezeiten.</p>		
<p>Massnahmen:</p> <p>In Zusammenarbeit mit der Siedlungsplanung sind entlang der Achse Neue Jonastrasse folgende Rahmenbedingungen festzulegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bereiche von besonderem Interesse (Zentrumsbereiche) • Entwicklungs- und Verdichtungspotenziale • Öffentliche Plätze • Gestaltungsvorgaben • Verschiebung der Baulinie. <p>Folgende Massnahmen im Bereich Verkehr sind zu konkretisieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zuflussoptimierung • Kreisel Cityplatz • Buspriorisierung, bzw. separate Busspur • Überprüfung der Lage der Bushaltestellen in Zusammenhang mit einer Buspriorisierung • Strassenraumgestaltung • Attraktivierung Fussweg. <p>Zu prüfen sind auch neue Varianten der Verkehrsführung MIV:</p> <p>Variante 1: Im Bereich Cityplatz bis Kniestrasse ist eine in der Strassenmitte liegende Busspur, welche für Busse beider Richtungen benutzt werden kann, zu prüfen.</p> <p>Variante 2: Zwischen Kniestrasse und Cityplatz wird der MIV im Einbahnverkehr geführt. Die Gegenrichtung verkehrt via Güterstrasse. Die freie Fahrbahn zwischen Cityplatz und Kniestrasse wird für den ÖV im Gegenrichtungsverkehr benutzt. Die Lage der Bushaltestellen im Bereich Cityplatz ist allenfalls anzupassen.</p>		

Skizze/Plan:

Variante 1:



Variante 2:



Verkehrliche Wirkungsweise:

Dämpfung des MIV und Förderung des Langsamverkehrs und ÖV. Gefahr von Ausweichverkehr auf Nebenachsen.

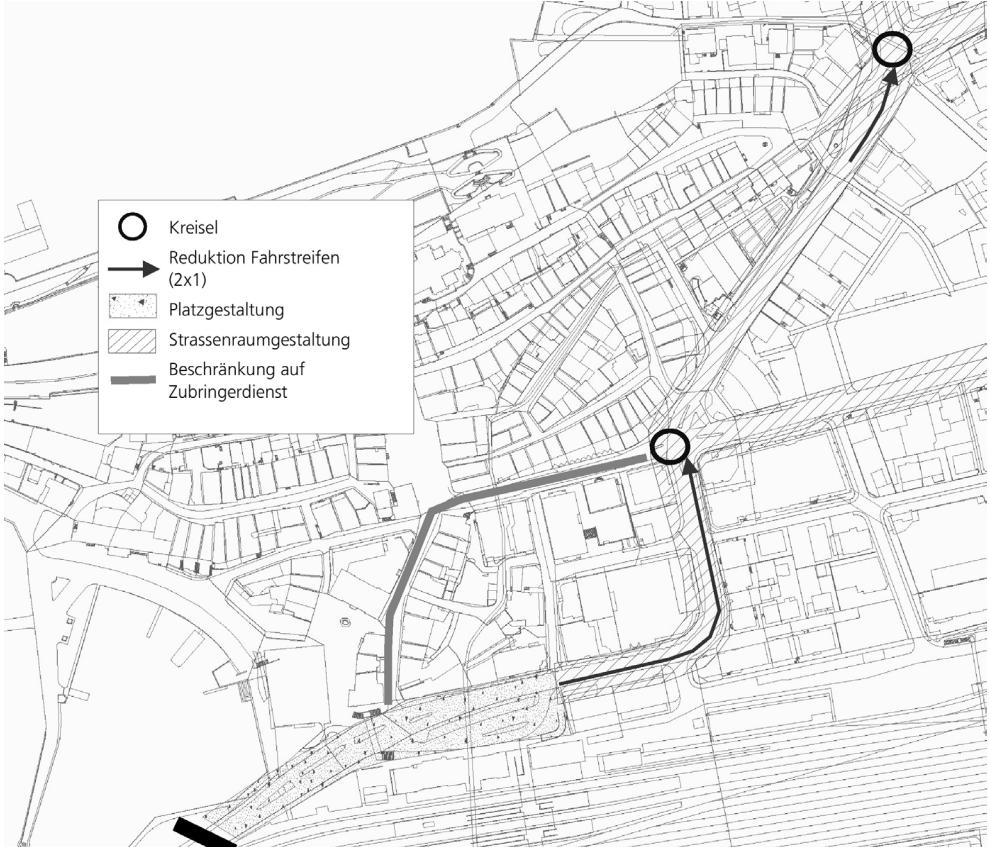
Einschätzung der Akzeptanz:

gross (Anwohner), mittel (Autofahrer)

Koordinationsbedarf:

Koordination von Siedlungs- und Verkehrsplanung (Objekt 24).
Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 26–28, 32–36, 44.

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Erstellung städtebauliches Konzept und Masterplan (Objekt 24)		Gemeinde
Projektierung und Ausführung	1.5 Mio. CHF	Gemeinde, Kanton

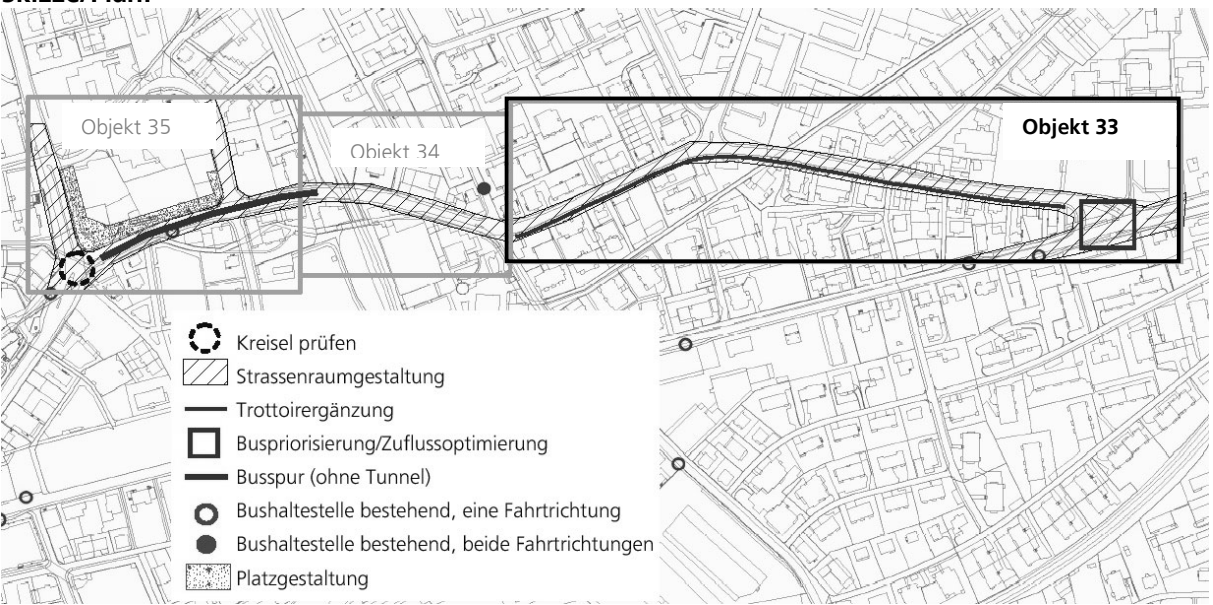
Nr.: 31	Objekt: Untere und Obere Bahnhofstrasse	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV, PK
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: mit Tunnel (FlaMa im Transitkorridor)
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis		Umsetzungshorizont: kurzfristig, mittelfristig
Ausgangslage/Problem: Dieser Abschnitt wird infolge des Tunnels stark entlastet. Zur Beibehaltung dieser Wirkung sind Massnahmen notwendig. Grosse Gestaltungsspielraum entsteht.		
Ziel: Sicherung und Nutzung der durch den Tunnel frei werdenden Kapazität für die Zentrumsgestaltung.		
<p>Massnahmen: Folgende flankierende Massnahmen (FlaMa) sind zu konkretisieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrstreifenreduktion MIV • Überprüfung der Lage der Bushaltestellen • Neue Bushaltestelle Cityhaus • Attraktivierung Langsamverkehrswege • Kreisel Cityplatz • Kreisel Stadthofplatz • Umbau und Gestaltung Bahnhofplatz • Strassenraumgestaltung. <p>Zudem sind Regimeänderungen vorzunehmen, wie z.B. Sperrung der Zu- und Wegfahrt von/nach Seedamm, Beschränkung auf Zubringerdienst im gesamten Altstadtbereich etc.</p>		
<p>Skizze/Plan:</p> 		

<p>Verkehrliche Wirkungsweise: Nutzung der frei werdenden Strassenfläche für Langsamverkehr und ÖV.</p>
<p>Einschätzung der Akzeptanz: gross</p>
<p>Koordinationsbedarf: Verfahrenskoordination mit Tunnelprojekt. Koordination von Siedlungs- und Verkehrsplanung (Objekt 24). Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 29, 35, 37.</p>

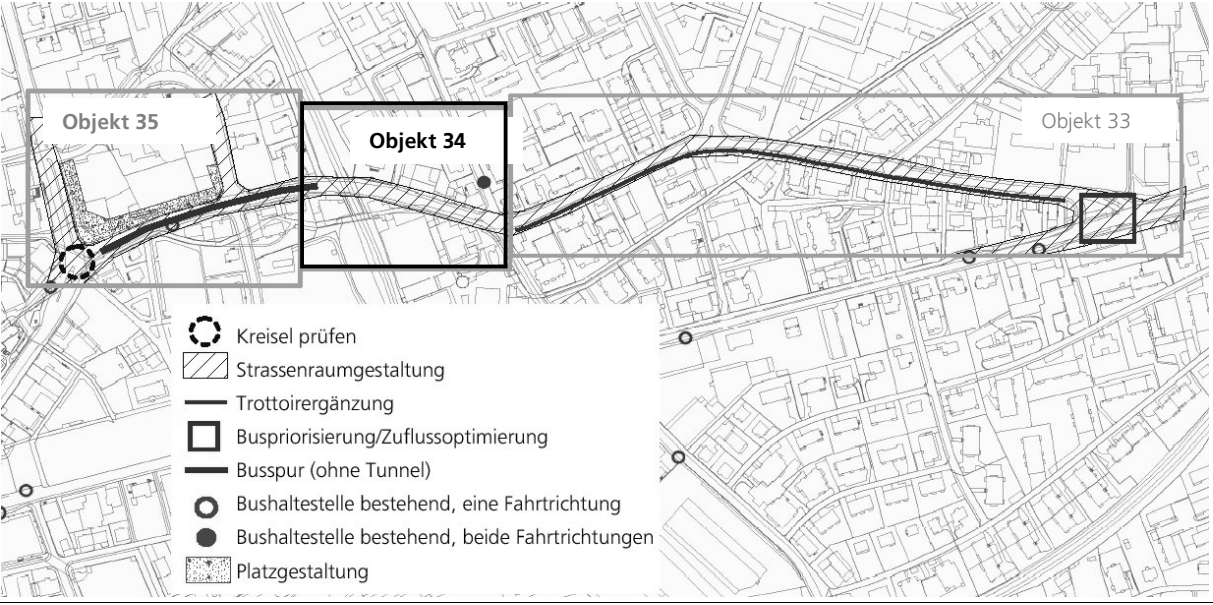
Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Gestaltungswettbewerb Untere Bahnhofstrasse, Bahnhofplatz	200'000 CHF	Gemeinde, SBB
Projektierung und Ausführung Kreisel Cityplatz und Kreisel Stadthofplatz	2.3 Mio. CHF	Gemeinde, Kanton
Umgestaltung Untere und Obere Bahnhofstrasse	2.9 Mio. CHF	Gemeinde, Kanton
Umgestaltung Bahnhofplatz	2 Mio. CHF	Gemeinde, SBB

Nr.: 32	Objekt: Untere und Obere Bahnhofstrasse	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV, PK
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde	Angebotsfall: ohne Tunnel	
Abstimmungsstand: Vororientierung, Zwischenergebnis	Umsetzungshorizont: kurzfristig, mittelfristig, langfristig	
Ausgangslage/Problem: Die untere Bahnhofstrasse ist sehr stark belastet. Es entstehen für den Busverkehr grössere Behinderungen. Für die Fussgänger bestehen im Bereich der Lichtsignalanlagen lange Wartezeiten.		
Ziel: Optimierung der ÖV- und Langsamverkehrsverbindungen. Reduktion der Wartezeiten.		
Massnahmen: Folgende Massnahmen sind zu prüfen: <ul style="list-style-type: none"> • Zuflussdosierung • Buspriorisierung, bzw. separate Busspur • Überprüfung der Lage der Bushaltestellen in Zusammenhang mit einer Buspriorisierung • Neue Bushaltestelle Cityhaus • Attraktivierung Fusswege • Kreisel Stadthofplatz • Kreisel Cityplatz • Strassenraumgestaltung • Attraktivierung Bahnhofplatz. 		
Verkehrliche Wirkungsweise: Die Auswirkungen von Kreiseln am Stadthofplatz und am Cityplatz wurden untersucht (Stadt Rapperswil, Cityplatz und Stadthofplatz: Simulation von Kreiselanlagen, 27.02.2003). Dabei wurde nachgewiesen, dass ein einstreifiger Kreisel Stadthofplatz mit den heutigen Verkehrsmengen genügend leistungsfähig ist, hingegen beim Kreisel Cityplatz ein Bypass für den Strom Untere Bahnhofstrasse–Neue Jonastrasse notwendig ist. Alternativ zu einem Bypass am Cityplatz könnte auch ein Bypass über die Güterstrasse in Frage kommen. Die 2. Fahrspur der unteren Bahnhofstrasse (Rechtsabbiegespur Cityplatz) könnte in eine Busspur umgewandelt werden. Am Kreisel ist jedoch eine eigentliche Buspriorisierung, speziell aus Richtung Jona, kaum möglich. Als Variante bietet sich die Verkehrsführung aus Objekt 30 an. Zwischen Kniestrasse und Cityplatz wird der MIV im Einbahnverkehr geführt. Die Gegenrichtung verkehrt via Bahnhofplatz. Die freie Fahrbahn zwischen Cityplatz und Kniestrasse wird für den ÖV im Gegenrichtungsverkehr genutzt. Die Lage der Bushaltestellen im Bereich Cityplatz ist allenfalls anzupassen.		
Einschätzung der Akzeptanz: gross (Anwohner), gering (Autofahrer)		
Koordinationsbedarf: Koordination von Siedlungs- und Verkehrsplanung (Objekt 24). Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 30, 35, 38, 39 und 44.		

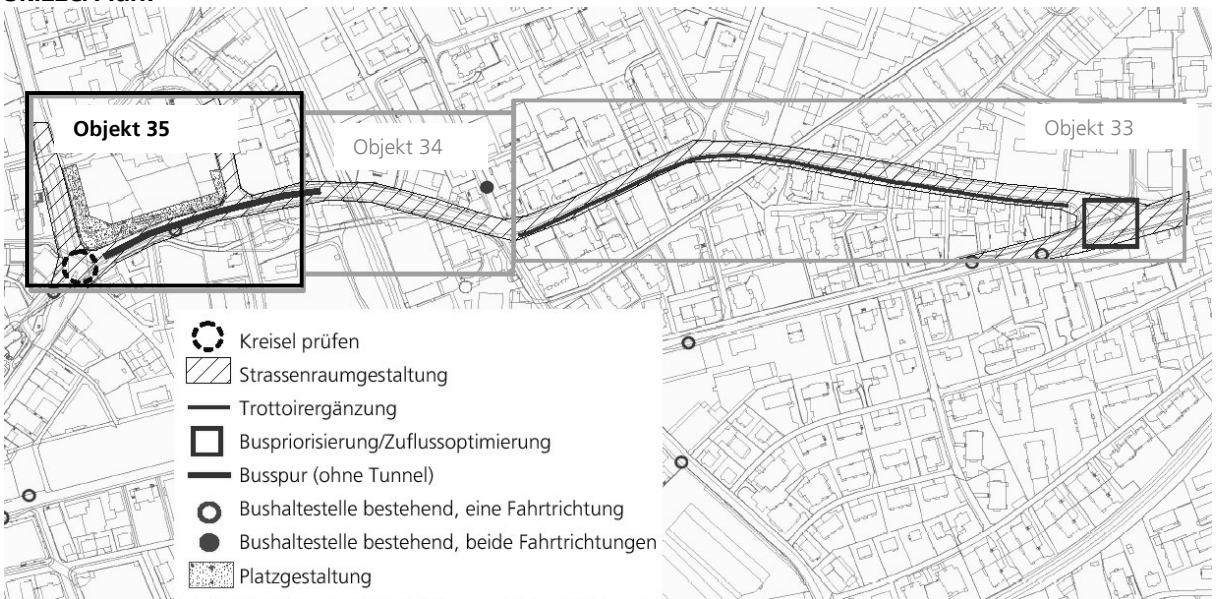
Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Gestaltungswettbewerb Untere Bahnhofstrasse, Bahnhofplatz	200'000 CHF	Gemeinde, SBB
Projektierung und Ausführung Kreisel Cityplatz und Kreisel Stadthofplatz	2.3 Mio. CHF	Gemeinde, Kanton
Umgestaltung Untere und Obere Bahnhofstrasse	2.2 Mio. CHF	Gemeinde, Kanton
Umgestaltung Bahnhofplatz	1.5 Mio. CHF	Gemeinde, SBB

Nr.: 33	Objekt: Alte Jonastrasse Lage: Schlüssel-Kreuzliplatz	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis		Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig
Ausgangslage/Problem: Die Alte Jonastrasse ist stark belastet und z.T. sehr eng. Die durch den Tunnel erreichte Verkehrsentslastung ist langfristig zu sichern. Für die Fussgänger besteht nur Richtung Rapperswil ein durchgehendes Trottoir.		
Ziel: Optimierung der ÖV-Verbindungen und Fussgängerbeziehungen.		
Massnahmen: Folgende Massnahmen im Bereich Verkehr sind zu konkretisieren: Allgemein: <ul style="list-style-type: none"> • Strassenraumgestaltung • Trottoirergänzung Richtung Jona • Begegnungszonen. Ohne Tunnel: <ul style="list-style-type: none"> • Zuflussdosierung Knoten Alte/Neue Jonastrasse (unter Vermeidung Ausweichverkehr auf Spinnerstrasse) Durch die Entlastungswirkung des Tunnels können im Fall mit Tunnel entsprechend stärkere Kapazitätsbeschränkungen MIV realisiert werden.		
Skizze/Plan: 		
Verkehrliche Wirkungsweise: Dämpfung des MIV. Gefahr von Ausweichverkehr auf Nebenachsen.		
Einschätzung der Akzeptanz: Mittel (Automobilisten) bis gross (Anwohner, Fahrgäste ÖV)		
Koordinationsbedarf: Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 27–32, 34, 35, 44.		

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Projektierung und Ausführung	1.5 Mio. CHF	Gemeinde

Nr.: 34	Objekt: Alte Jonastrasse Lage: Kreuzliplatz–Kniestrasse	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis		Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig
Ausgangslage/Problem: Mit Tunnel: Die Alte Jonastrasse ist stark belastet, und am Knoten Stadthofplatz entstehen zunehmend Behinderungen für den Busverkehr. Ohne Tunnel: Die durch den Tunnel erreichte Verkehrsentlastung ist langfristig zu sichern.		
Ziel: Dämpfung des MIV und Optimierung der ÖV-Verbindungen. Attraktivierung für den Langsamverkehr.		
Massnahmen: Folgende Massnahmen im Bereich Verkehr sind zu konkretisieren: Allgemein: <ul style="list-style-type: none"> • Strassenraumgestaltung. Ohne Tunnel: <ul style="list-style-type: none"> • Zuflussdosierung Knoten Alte/Neue Jonastrasse. Durch die Entlastungswirkung des Tunnels können im Fall mit Tunnel entsprechend stärkere Kapazitätsbeschränkungen MIV realisiert werden.		
Skizze/Plan: 		
Verkehrliche Wirkungsweise: Dämpfung des MIV. Gefahr von Ausweichverkehr auf Nebenachsen.		
Einschätzung der Akzeptanz: Mittel (Automobilisten) bis gross (Anwohner, Fahrgäste ÖV)		
Koordinationsbedarf: Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 29–33, 35, 36, 44.		

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Projektierung und Ausführung	1 Mio CHF	Gemeinde

Nr.: 35	Objekt: Alte Jonastrasse Lage: Abschnitt Kniestrasse–Stadthofplatz	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis		Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig
<p>Ausgangslage/Problem:</p> <p>Ohne Tunnel: Die Alte Jonastrasse ist stark belastet. Am Knoten Stadthofplatz entstehen zunehmend Behinderungen für den Busverkehr.</p> <p>Mit Tunnel: Die durch die Verkehrsverlagerung frei werdende Kapazität ist zu sichern.</p>		
<p>Ziel:</p> <p>Dämpfung des MIV und Optimierung der ÖV-Verbindungen und Langsamverkehrswege.</p>		
<p>Massnahmen:</p> <p>Folgende Massnahmen im Bereich Verkehr sind zu konkretisieren, resp. zu prüfen:</p> <p>Allgemein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strassenraumgestaltung • Gestaltung Fussgängerbereiche Seite Sonnenhof • Kreisel Stadthofplatz • Bushaltestelle Sonnenhof (Stadt einwärts) • Fahrradabstellplätze. <p>Ohne Tunnel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zuflussdosierung Knoten Alte/Neue Jonastrasse • Busspur oder andere Form der Busbevorzugung • Überprüfung der Lage der Bushaltestellen in Zusammenhang mit einer Buspriorisierung. 		
<p>Skizze/Plan:</p> 		

Verkehrliche Wirkungsweise:

Dämpfung MIV. Gefahr von Ausweichverkehr auf Nebenachsen.

Einschätzung der Akzeptanz:

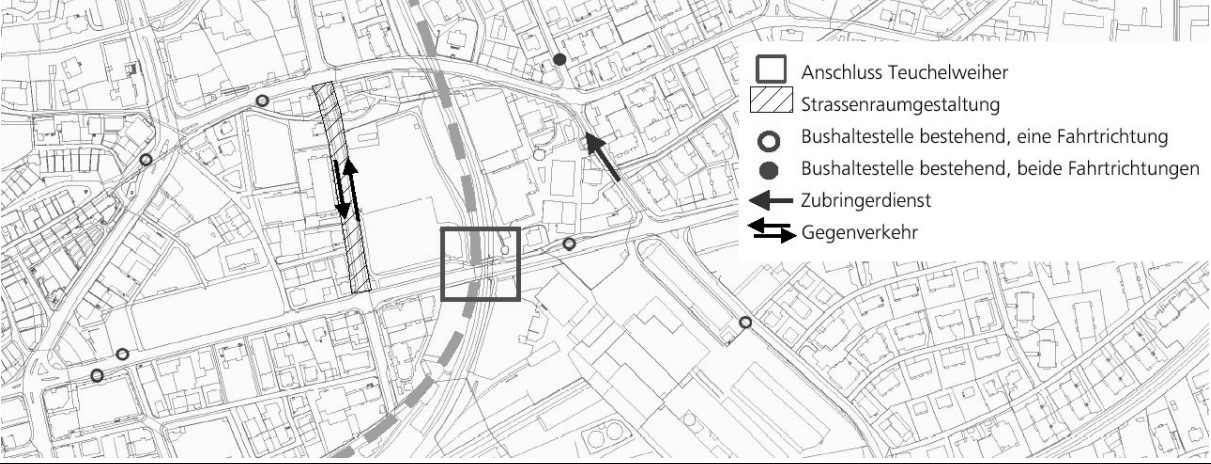
Mittel (Automobilisten) bis gross (Anwohner, Fahrgäste ÖV)

Koordinationsbedarf:

Ist die Busspur auch im Falle eines Kreisels notwendig oder kann der Fahrstreifen zugunsten der Fussgänger aufgehoben werden?

Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 29–34, 36–38, 44.

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Projektierung und Ausführung	600'000 CHF	Gemeinde

Nr.: 36	Objekt: Kniestrasse und Kreuzstrasse Lage: Alte Jonastrasse–Neue Jonastrasse	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis		Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig
<p>Ausgangslage/Problem: Die Kniestrasse bildet zusammen mit der Kreuzstrasse die einzige Verbindung zwischen der Alten und der Neuen Jonastrasse.</p> <p>Mit Tunnel: Je nach Verkehrssituation im Bereich Teuchelweiher dient vor allem die Kreuzstrasse als Ausweichroute. Durch eine stärkere Zuflussoptimierung im Knoten Alte/Neue Jonastrasse wächst zudem der Druck auf diese Verbindungen, welche aufgrund ihrer Erscheinungen eher Erschliessungsstrassen entsprechen.</p>		
<p>Ziel: Optimierung Verkehrsregime Kniestrasse–Kreuzstrasse.</p>		
<p>Massnahmen:</p> <p>Mit Tunnel: Um den Ausweichverkehr via Kreuzstrasse zu verhindern (Abschnitt Zeughaus–Kreuzli), wird diese auf Zubringerdienst beschränkt. Fahrräder und Mofas können weiterhin im Gegenverkehr verkehren. Die Kniestrasse kann im Gegenrichtungsverkehr betrieben werden, jedoch mit einer entsprechenden Gestaltung, um die Attraktivität als Zubringer von/nach Anschluss Teuchelweiher zu dämpfen.</p> <p>Ohne Tunnel: Zur Dämpfung des Ausweichverkehrs sind folgende Massnahmen zu konkretisieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strassenraumgestaltung. 		
<p>Skizze/Plan:</p> 		
<p>Verkehrliche Wirkungsweise: Dämpfung des Ausweichverkehrs in Wohnquartiere.</p>		
<p>Einschätzung der Akzeptanz: gross</p>		
<p>Koordinationsbedarf: Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 28–30, 33–35</p>		

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Projektierung und Ausführung	500'000 CHF	Gemeinde

Nr.: 37	Objekt: Zürcherstrasse Lage: Stadthofplatz–Rütistrasse	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde	Angebotsfall: mit Tunnel (FlaMa im Transitkorridor)	
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis	Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig	
Ausgangslage/Problem: Durch den Tunnel wird die Zürcherstrasse in diesem Abschnitt stark entlastet.		
Ziel: Sicherung der frei werdenden Kapazität für Langsamverkehr und Strassenraumgestaltung.		
Massnahmen: Folgende Massnahmen sind zu konkretisieren: <ul style="list-style-type: none"> • Reduktion Fahrstreifenbreite MIV • Strassenraumgestaltung • Attraktivierung Langsamverkehrswege • Kreisel Stadthofplatz • Zuflussdosierung (Seedamm, Kempraten, Hüllistein, St. Dionys) • Sicherung Fussgängerübergänge. <p>Um den MIV Verkehr zu beschränken und auf den Tunnel zu lenken, sind einschränkende Beruhigungs-massnahmen auf der Zürcherstrasse notwendig. Der Knoten Anschluss Kempraten–Zürcherstrasse ist entsprechend zu gestalten, so dass die Zürcherstrasse zur einmündenden Strasse wird. Die Zuflussoptimierungsanlagen sollen den Verkehr ebenfalls auf das übergeordnete Strassennetz leiten.</p>		
Verkehrliche Wirkungsweise: Lenkung des Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz.		
Einschätzung der Akzeptanz: gross		
Koordinationsbedarf: Verfahrenskoordination mit Tunnelprojekt. Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 29, 31, 35, 40, 44.		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Projektierung und Ausführung	3.2 Mio. CHF	Gemeinde, Kanton

Nr.: 38	Objekt: Zürcherstrasse Lage: Stadthofplatz–Rütistrasse	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Zwischenergebnis		Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig
Ausgangslage/Problem: Die Zürcherstrasse ist stark belastet, beim Stadthofplatz bestehen längere Wartezeiten. Mit der zunehmenden Verkehrsentwicklung wird sich diese Situation noch verschärfen.		
Ziel: Verkehrsmenge halten.		
Massnahmen: Folgende Massnahmen sind zu konkretisieren: <ul style="list-style-type: none"> • Zuflussdosierung (ausserhalb Siedlungsgebiet) • Beschränkung MIV durch Strassenraumgestaltung. Insbesondere sind weitere Kapazitätsbeschränkungen auf den Ausweichrouten Kreuzstrasse und Holz- wiesstrasse notwendig. Die Kapazität kann nicht beliebig gesenkt werden, es stellen sich sonst immer weitere Verdrängungseffekte ein.		
Verkehrliche Wirkungsweise: Beschränkung des MIV auf die heutige Verkehrsmenge. Gefahr von Ausweichverkehr auf Nebenachsen.		
Einschätzung der Akzeptanz: gering (Autofahrer) bis gross (Anwohner, Fussgänger, Velofahrer)		
Koordinationsbedarf: Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 30, 32, 35, 41, 42, 44.		

Weiteres Vorgehen	Kosten- schätzung	Kostenträger
Projektierung und Ausführung	1 Mio. CHF	Gemeinde, Kanton

Nr.: 39	Objekt: Kreuzstrasse Lage: Alte Jonastrasse–Rütistrasse	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: mittelfristig
Ausgangslage/Problem: Die Kreuzstrasse bildet eine Parallelachse zur stark belasteten Zürcherstrasse und bietet sich somit insbesondere ohne Tunnel als Ausweichroute an. Es bestehen bereits Vertikalversätze zur Verkehrsberuhigung. Die Kreuzstrasse ist auch eine ÖV-Achse mit bis zu drei Linien je nach Abschnitt.		
Ziel: Verhindern von Ausweichverkehr und Optimierung für den ÖV und Langsamverkehr.		
Massnahmen: Folgende Massnahmen sind zu prüfen und zu konkretisieren: <ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 (Objekt 1) • Elektronische Überwachung der Fahrzeuge und Registrierung der Durchfahrenden • Entfernung der Vertikalversätze • Einbau von Berliner Kissen • Einbau von Horizontalversätzen, evtl. in Kombination mit Längsparkierung • Kernfahrbahn. Bei der Gestaltung der Massnahmen ist speziell auch auf die Befahrbarkeit durch die öffentlichen Verkehrsmittel zu achten.		
Verkehrliche Wirkungsweise: Reduktion des quartierfremden Verkehrs. Ruhigere Fahrweise der Busse.		
Einschätzung der Akzeptanz: mittel–gross		
Koordinationsbedarf: Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 32, 34, 35, 40, 41. Bauliche Massnahmen müssen die Anforderungen für den Busbetrieb erfüllen.		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Projektierung und Ausführung	300'000 CHF	Gemeinde

Nr.: 40	Objekt: Rütistrasse Lage: Holzwiesstrasse–Zürcherstrasse	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde	Angebotsfall: mit Tunnel (FlaMa im Transitkorridor)	
Abstimmungsstand: Vororientierung	Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig	
Ausgangslage/Problem: Durch den Tunnel wird die Rütistrasse in diesem Abschnitt stark entlastet.		
Ziel: Sicherung der frei werdenden Kapazität für Langsamverkehr und Strassenraumgestaltung.		
Massnahmen: Folgende Massnahmen sind zu konkretisieren: <ul style="list-style-type: none"> • Strassenraumgestaltung • Attraktivierung Langsamverkehrswege • Kreisel Lenggiserstrasse • Zuflussoptimierung (Seedamm, Kempraten, Hüllistein, St. Dionys). <p>Um den MIV Verkehr zu beschränken und auf den Tunnel zu lenken, sind einschränkende Beruhigungs-massnahmen auf der Rütistrasse notwendig. Der Knoten Anschluss Hüllistein ist entsprechend zu gestalten, und Zuflussoptimierungsanlagen sollen den Verkehr auf das übergeordnete Strassennetz leiten.</p> <p>Gestalterische Massnahmen sollen den Strassenraum für den Langsamverkehr attraktivieren. Ebenso entstehen Kapazitäten für den ÖV.</p>		
Verkehrliche Wirkungsweise: Lenkung des Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz.		
Einschätzung der Akzeptanz: gross		
Koordinationsbedarf: Verfahrenskoordination mit Tunnelprojekt. Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 31, 35, 37, 39, 44.		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Projektierung und Ausführung	1.3 Mio. CHF	Gemeinde

Nr.: 41	Objekt: Rütistrasse Lage: Holzwiesstrasse–Zürcherstrasse	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig
Ausgangslage/Problem: Die Rütistrasse ist stark belastet, der Knoten Rütistrasse–Zürcherstrasse ist stark ausgelastet. Mit der zunehmenden Verkehrsentwicklung wird sich diese Situation noch verschärfen. Die Kreuzstrasse und die Holzwiesstrasse bieten sich als Ausweichrouten an.		
Ziel: Beschränkung des MIV. Verkehrsmenge halten. Vermeiden von Ausweichverkehr auf untergeordnete Strassen.		
Massnahmen: Folgende Massnahmen sind zu konkretisieren: <ul style="list-style-type: none"> • Zuflussoptimierung • Strassenraumgestaltung • Erhöhung der Sicherheit bei Fussgängerübergängen (ev. Mittelinsel) • Kapazitätsbeschränkungen auf Ausweichrouten Kreuzstrasse und Holzwiesstrasse. 		
Verkehrliche Wirkungsweise: Beschränkung des MIV auf die heutige Verkehrsmenge. Gefahr von Ausweichverkehr auf Nebenachsen.		
Einschätzung der Akzeptanz: gering (Autofahrer) bis gross (Anwoher, Fussgänger, Velofahrer).		
Koordinationsbedarf: Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 32, 35, 38, 39, 42, 44.		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Projektierung und Ausführung	1.3 Mio. CHF	Gemeinde, Kanton

Nr.: 42	Objekt: Holzwiesstrasse	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig
Ausgangslage/Problem: Die Holzwiesstrasse wird als Verbindung zwischen Rütistrasse und Zentrum Jona benützt. Im Fall ohne Tunnel erhöht sich der Druck auf diese Achse als Ausweichroute zur Zürcherstrasse.		
Ziel: Beschränkung der Verkehrsmenge. Vermeiden von Ausweichverkehr.		
Massnahmen: Folgende Massnahmen sind zu konkretisieren: <ul style="list-style-type: none"> • Zuflussoptimierungsanlage im Bereich der Bahnunterführung • Strassenraumgestaltung • Attraktivierung Langsamverkehrswege. Zudem sind Kapazitäten frei zu halten, um in Zukunft auf dieser Achse auch einen Busbetrieb zu ermöglichen.		
Verkehrliche Wirkungsweise: Beschränkung des MIV.		
Einschätzung der Akzeptanz: gering (Autofahrer)		
Koordinationsbedarf: Abstimmung der Massnahmen und zeitliche Koordination mit den Objekten 29–32, 36–41, 44.		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Projektierung und Ausführung	720'000 CHF	Gemeinde

Nr.: 43	Objekt: Oberseestrasse Lage: Blumenaustrasse–Helvetiastrasse	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinde	Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel	
Abstimmungsstand: Vororientierung	Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig	
Ausgangslage/Problem: Aufgrund der starken Auslastung der Achse St.Gallerstrasse/Neue Jonastrasse, wird die Beziehung Feldlistrasse–Oberseestrasse–Schönbodenstrasse als Ausweichroute benutzt. Diese Achse führt hauptsächlich durch Wohngebiete und wird z.T. mit hohen Geschwindigkeiten befahren.		
Ziel: Vermeiden von Ausweichverkehr und Erhöhung der Sicherheit.		
Massnahmen: Folgende Massnahmen sind zu prüfen, bzw. konkretisieren: <ul style="list-style-type: none"> • Einbezug Oberseestrasse in T30-Zone • Einbau von verkehrsberuhigenden Elementen • Kapazitätsbeschränkung MIV durch Zuflussoptimierung LSA St.Gallerstrasse/Feldlistrasse. 		
Verkehrliche Wirkungsweise: Beschränkung des MIV auf dieser Achse.		
Einschätzung der Akzeptanz: gering bis mittel		
Koordinationsbedarf: Bauliche Massnahmen müssen die Anforderungen für den Busbetrieb erfüllen. Koordination mit dem Ausbau des ÖV auf der Achse St.Gallerstrasse – Neue Jonastrasse.		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
T30-Gutachten (Objekt 1)		Gemeinde
Projektierung und Ausführung	200'000 CHF	Gemeinde

Nr.: 44	Objekt: Untergeordnete Einfallsachsen nach Rapperswil/Jona Lage: Bubiker-, Hombrechtiker-, Lenggiser-, Tägernaustrasse	Teilkonzept: MIV, ÖV, LV
Zuständigkeit/Trägerschaft: Gemeinden		Angebotsfall: mit Tunnel, ohne Tunnel
Abstimmungsstand: Vororientierung		Umsetzungshorizont: mittelfristig, langfristig
Ausgangslage/Problem: Durch die vorgeschlagenen Umgestaltungsmassnahmen auf den Hauptachsen durch Rapperswil und Jona wird der Druck auf die untergeordneten Einfallsachsen zunehmen. Dies könnte somit auf der Bubiker-, Hombrechtiker-, Lenggiserstrasse sowie der Tägernaustrasse vermehrt zu Ausweich- bzw. Schleichverkehr führen.		
Ziel: Vermeiden von Ausweichverkehr auf die untergeordneten Sammel- und Erschliessungsstrassen.		
Massnahmen: Folgende Massnahmen sind zu prüfen, bzw. zu konkretisieren: <ul style="list-style-type: none"> • Einbezug in T30-Zonen (Objekt 1) • Kapazitätsbeschränkung durch Horizontalversätze oder versetzte Längsparkierung • Kernfahrbahn • Radstreifen/Radwege. 		
Verkehrliche Wirkungsweise: Beschränkung des MIV auf diesen Achsen.		
Einschätzung der Akzeptanz: gering bis mittel		
Koordinationsbedarf: Abstimmung mit Objekt 1. Zeitliche Koordination mit den Massnahmen entlang der Hauptachsen (Objekte 26–35, 37, 38, 40–42). Allfällige (bauliche) Massnahmen sind entlang der Busrouten „bustauglich“ auszugestalten.		

Weiteres Vorgehen	Kosten-schätzung	Kostenträger
Voruntersuchung: <ul style="list-style-type: none"> - Wo sind welche Massnahmen notwendig und zweckmässig? - Sofortmassnahmen - Flankierende Massnahmen zu den Umgestaltungen der Hauptachsen 	30'000 CHF	Gemeinde
Projektierung und Ausführung Sofortmassnahmen	500'000 CHF	Gemeinde

