

Gesamtverkehrsoptimierung

Situationsanalyse und Handlungsbedarf



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Aufgabe	1
2	Gesamtverkehrsoptimierung	2
2.1	Projektziele und Bearbeitungsablauf.....	2
2.2	Mitwirkungsprozess.....	2
3	Analyse Strukturdaten.....	4
3.1	Siedlungsentwicklung	4
3.2	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung	5
3.3	Potential für alle Nutzungen gemäss bestehenden Zonenplänen	5
3.4	Regionale Siedlungsentwicklung	6
4	Analyse Verkehrsnachfrage	7
4.1	Allgemeine Aussagen zum Nachfrageverhalten	7
4.2	Verkehrsaufkommen Rapperswil/Jona heute	8
4.3	Durchgangsverkehr heute	9
4.4	Schwerverkehr	11
4.5	Verkehrsattraktoren.....	12
4.6	Verkehrsaufkommen mit Ausnutzung heutiger Zonenplan	13
5	Analyse des Verkehrsangebots	14
5.1	Verkehrsangebot heute	14
6	Fazit aus Synthese Angebot–Nachfrage.....	25
6.1	Langsamverkehr	25
6.2	Öffentlicher Verkehr	25
6.3	Motorisierter Individualverkehr	27
7	Inputs aus der IG.....	36
8	Kernprobleme und Handlungsbedarf.....	37
8.1	Fusswege.....	37
8.2	Radwege	37
8.3	Öffentlicher Verkehr	38
8.4	Fliessender motorisierter Individualverkehr	38
8.5	Ruhender Individualverkehr.....	39
8.6	Siedlungsentwicklung	39
9	Zielkatalog	40

Anhänge

A1 Abkürzungen

A2 Darstellung Verkehrsmodellberechnungen

A3 Dauerlinie Seedamm

A4 Erwartungen der IG an das Projekt GVO Rapperswil/Jona

1 Ausgangslage und Aufgabe

Abgase, Lärm, Schleichverkehr, stockende Kolonnen belasten die Bewohnerinnen und Bewohner der beiden Gemeinden Rapperswil und Jona in einem nicht mehr erträglichen Ausmass. Der Seedamm ist die am stärksten belastete zweistreifige Staatsstrasse im Kanton St.Gallen. Täglich durchqueren durchschnittlich 23'000 Fahrzeuge das Zentrum von Rapperswil. Nicht viel weniger Autos sind es auf der Zürcherstrasse (20'000), auf der Rütistrasse (18'000) und im Zentrum von Jona (16'000).

Der Kanton St. Gallen prüfte verschiedenste Varianten von Entlastungsstrassen, die immer wieder verworfen wurden. Nun stehen die Chancen für eine Lösung besser als je zuvor. Mit dem vom Regierungsrat bevorzugten Projekt eines Tunnels vom Seedamm zur Oberlandautobahn sollen die Lebensqualität und die Attraktivität von Rapperswil/Jona stark verbessert werden. Die erste Etappe vom Seedamm bis Teuchelweiher ist bereits projektiert. Das Gesamtprojekt liegt bis Ende 2003 zur Genehmigung vor. Der ca. 500–600 Mio. Franken teure Tunnel ist 4 Kilometer lang. Die Anschlüsse „Teuchelweiher“ und „Kempraten“ verbinden den Tunnel mit dem heutigen Strassennetz. Die Eingriffe in die Landschaft und in das städtische Umfeld sind gering. Die reine Bauzeit beträgt in den schwierigen Bodenverhältnissen ungefähr sieben Jahre.

Ein möglichst grosser Teil des Verkehrs soll durch den Tunnel geführt werden. Dies wird erzwungen durch flankierende Massnahmen wie der Rückbau von Strassenflächen zugunsten von Fussgängerbereichen, die Aufhebung von heutigen Abbiegeverböten, der Abbau von Lichtsignalanlagen, die Anordnung neuer Bushaltestellen usw. Die Regierung des Kantons St. Gallen antwortet auf eine Interpellation¹⁾: „Unbestritten ist, dass diejenigen Massnahmen realisiert werden müssen, die zur Erreichung der prognostizierten Entlastung erforderlich sind..... Die Finanzierung der Massnahmen wird gemäss Strassengesetz (sGS 732.1) erfolgen.“.

Selbstverständlich gibt es im bedeutenden Wirtschaftsraum Rapperswil/Jona auch in Zukunft einen erheblichen Binnen-, Ziel- und Quellverkehr, der noch weiter anwachsen wird. Um die grossen Entwicklungschancen von Rapperswil/Jona nutzen zu können, ohne dass das Strassennetz innerhalb kürzester Zeit wieder überlastet ist, müssen der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr massgebliche Transportleistungen übernehmen und die darauf abgestimmte Siedlung entsprechend geplant werden.

Zu diesem Zweck haben die beiden Gemeinden das Projekt „Gesamtverkehrsoptimierung“ (GVO) in Gang gesetzt.

1) Antwort der Regierung vom 09.04.2002 auf die Interpellation Bernhardsgrütter-Jona, Linder-Jona vom 19.02.2002

2 Gesamtverkehrsoptimierung

2.1 Projektziele und Bearbeitungsablauf

Das Projekt Gesamtverkehrsoptimierung hat strategischen Charakter und richtet den Blick in die entferntere Zukunft (mindestens 30 Jahre). Ziel ist es, auf konzeptioneller Ebene Vorstellungen für zwei Szenarien (mit/ohne Tunnel) zu entwickeln unter Beachtung der Nachhaltigkeit. D.h. die gesellschaftlichen, ökologischen und ökonomischen Ziele werden gleichwertig behandelt. Das Projekt Gesamtverkehrsoptimierung berücksichtigt explizit auch die Anliegen der Fussgänger, der Velofahrer und des öffentlichen Verkehrs. Auch wird die starke gegenseitige Beeinflussung der Bereiche Verkehr und Siedlung genauer untersucht.

Aufgrund des hohen Problemdrucks und des langen Zeitraums bis zur Inbetriebnahme des Tunnels werden Sofortmassnahmen gesucht, die punktuell möglichst bald gewisse Verbesserungen bringen. Die **Sofortmassnahmen** können unabhängig vom Szenario mit/ohne Tunnel umgesetzt werden und beeinflussen den Bauentscheid nicht.

Der Begriff „**flankierende Massnahmen**“ wird im Projekt GVO nur im Zusammenhang mit dem Tunnel verwendet. Es handelt sich um diejenigen Massnahmen, die im Speziellen dazu dienen, den Nutzen der Tunnelbauten zu maximieren und unerwünschte Nebenwirkungen möglichst zu unterbinden bzw. zu minimieren.

Das Projekt ist in drei Teile gegliedert (siehe Abbildung 1). Der vorliegende Bericht zeigt die Resultate des ersten Teils „Situationsanalyse und Zieldiskussion“.

2.2 Mitwirkungsprozess

Von Anfang an fliessen die Bedürfnisse und Anliegen breiter Bevölkerungskreise ein. Sichertgestellt wird dies durch eine Interessengruppe mit ca. 30 Exponenten aus Parteien, Verbänden und Vereinen. Auch die beiden Gemeinderäte wirken im Rahmen von Workshops intensiv mit.

Das Projekt „Gesamtverkehrsoptimierung“ soll im Frühling 2003 abgeschlossen sein. Dadurch ist gewährleistet, dass bei Beschlussfassung des Baukredits für den Entlastungstunnel für die politischen Behörden bei Bund und Kanton wichtige zusätzliche Informationen über die Auswirkungen der beiden Angebotsszenarien (mit/ohne Tunnel) bereit stehen.

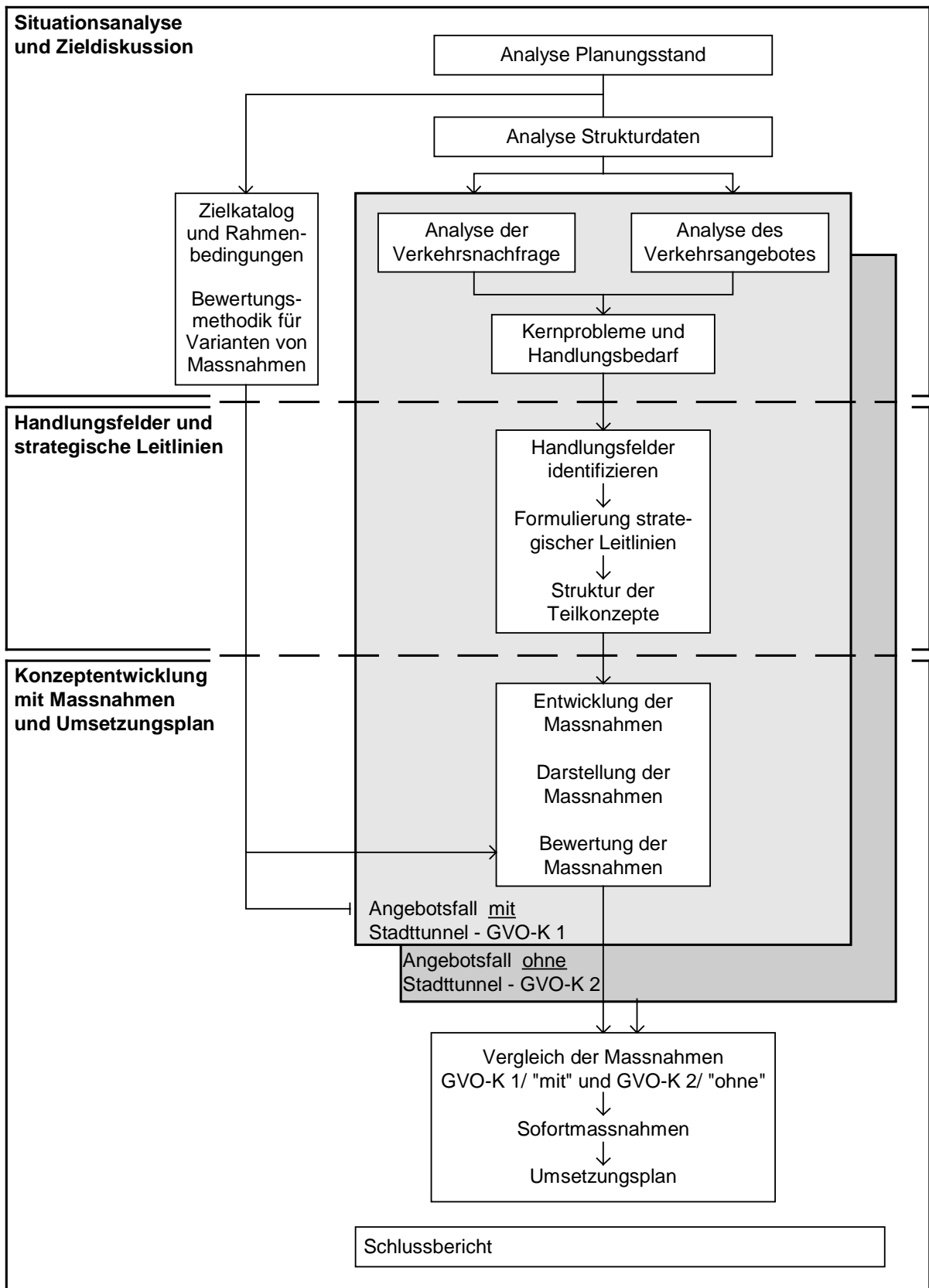


Abbildung 1: Ablaufplan

3 Analyse Strukturdaten

3.1 Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsgebiete der beiden Gemeinden haben sich in den letzten 100 Jahren beträchtlich ausgeweitet. Die Entwicklung hat bis in die 60-er Jahre hauptsächlich in Rapperswil stattgefunden. Dann waren die freien Flächen zum grössten Teil überbaut und die Entwicklung setzte sich in Jona fort.

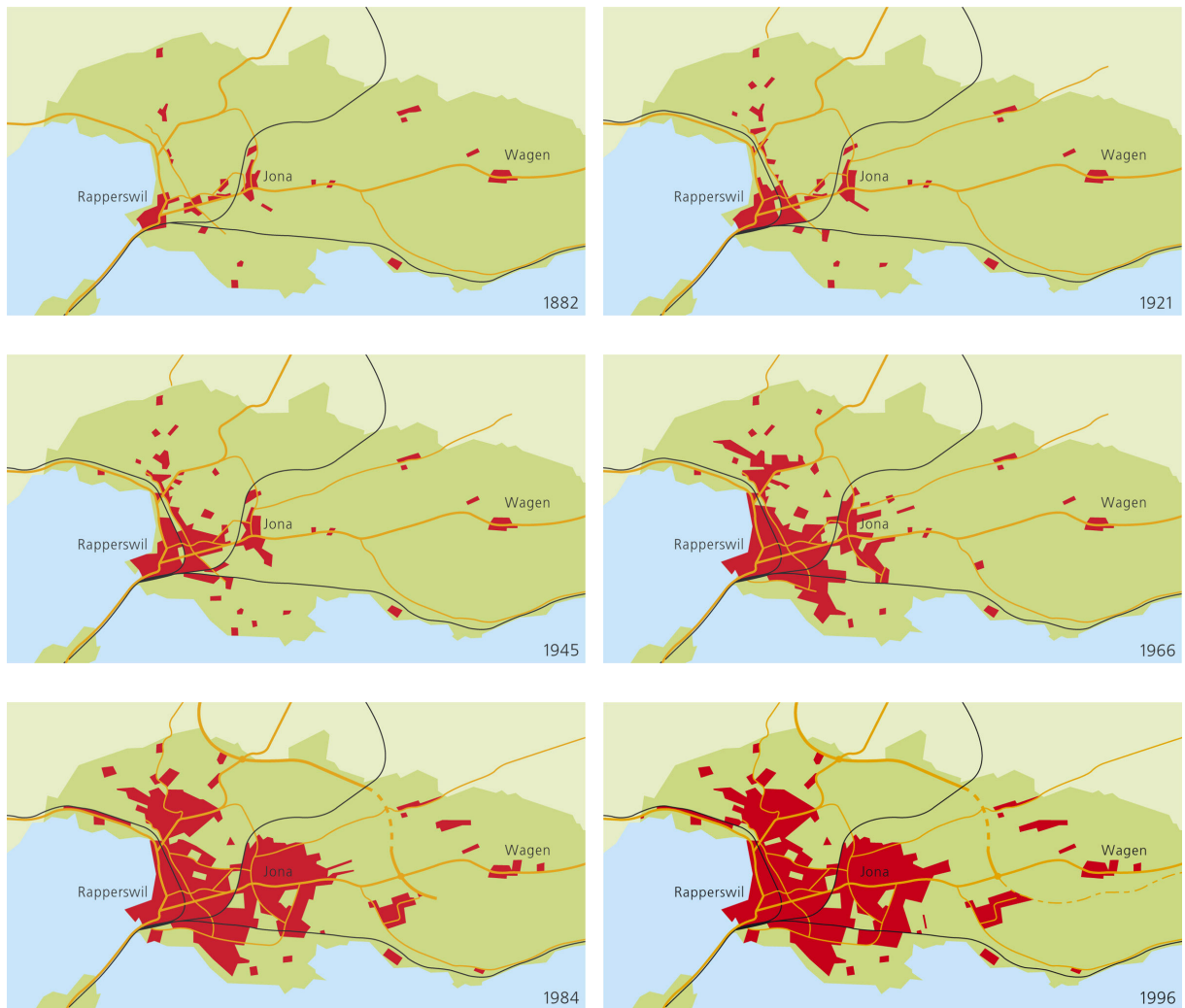


Abbildung 2: Siedlungsentwicklung von 1882 bis 1996

3.2 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung

Das Bevölkerungswachstum war zunächst in Rapperswil stärker. Bis in die 60-er Jahre wohnten mehr Personen in Rapperswil als in Jona. Dann hat sich die Entwicklung in Jona stark beschleunigt während die Einwohnerzahl von Rapperswil seit 1970 leicht abnimmt. Heute beträgt das Verhältnis der Einwohner von Jona zu Rapperswil ca. 2:1. Rapperswil/Jona zählt heute ca. 24'000 Einwohner.

Die Anzahl Arbeitsplätze in beiden Gemeinden lag 1998 bei ca. 12'000, 1991 wurden ca. 13'000 registriert. Rapperswil bietet etwas mehr Arbeitsplätze als Jona an.

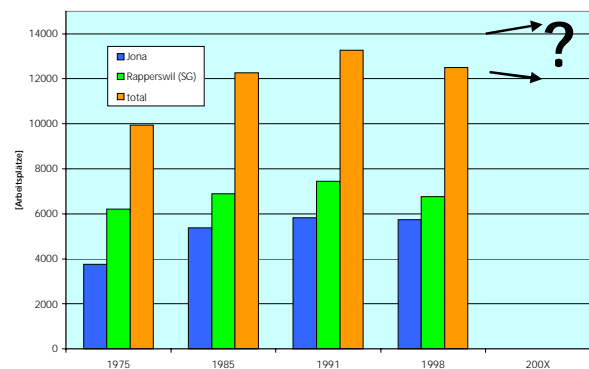
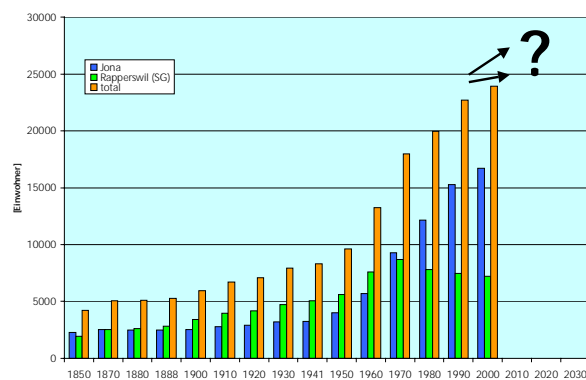


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung

Abbildung 4: Entwicklung Arbeitsplätze

3.3 Potential für alle Nutzungen gemäss bestehenden Zonenplänen

	Einwohner 1999	Arbeitsplätze Betriebszählung 1998	Potential Fläche in ha	Potential Einwohner	Potential Arbeitsplätze
Jona	16'390	5'736	69	3'300	1'900
Zunahme				20%	33%
Rapperswil	7'198	6'767	19	2'000	500
Zunahme				28%	7%
Total	23'588	12'503	88	5'300	2'400

Tabelle 1: Potential für alle Nutzungen

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.

3.4 Regionale Siedlungsentwicklung

	Einwohner 1990	Einwohner 2000	Zunahme 1990-2000	
Linthgebiet: Bezirke See und Gaster	51735	56788	5053	10%
Zürich: Bezirke Hinwil, Meilen, Pfäffikon, Uster	292459	315761	23302	8%
Schwyz: Bezirke March und Höfe	47503	55782	8279	17%

Tabelle 2: Entwicklung der Einwohner zwischen 1990 und 2000

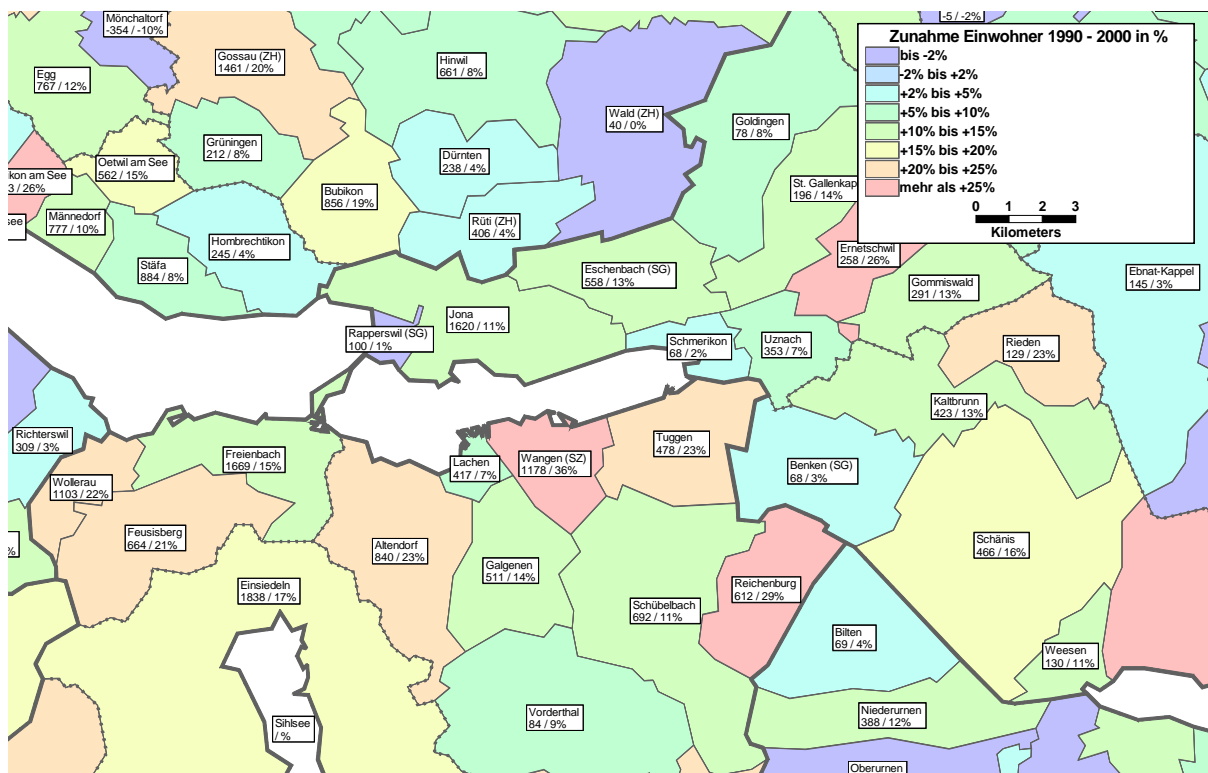


Abbildung 5: Zunahme der Einwohner der Gemeinden in der Region zwischen 1990 und 2000 [absolut/prozentual]

Von der Zunahme der Einwohner im Linthgebiet zwischen 1990 und 2000 beträgt der Anteil von Jona ca. 1/3. Im Vergleich zu den Bezirken in Schwyz fiel die Zunahme in Jona prozentual und absolut wesentlich kleiner aus. Gegenüber den Bezirken im Kanton Zürich ist die Zunahme prozentual leicht höher. Die Zunahme in den Zürcher Bezirken ist mit 23000 Einwohner beträchtlich. Betrachtet man die einzelnen Gemeinden, fällt auf, dass die Zunahmen sehr unterschiedlich sind.

Gemäss der Einwohner- und Arbeitsplatzprognose des Planungsamtes Kt. St. Gallen (Mai 1995) wird in der Region Linthgebiet aufgrund der demographischen Alterung und der rückläufigen

Zuwanderung der ausländischen Bevölkerung nach dem Zeithorizont 2000 von einem geringem Wachstum auszugehen. Die im Jahr 1995 für das Jahr 2000 prognostizierte Einwohnerzahlen lagen etwas höher als die effektive Entwicklung (im Szenario ‚gemässigttes Wachstum‘: Einwohner 2000: 58675).

4 Analyse Verkehrsnachfrage

4.1 Allgemeine Aussagen zum Nachfrageverhalten

Im folgenden werden die wichtigsten Aussagen aus der aktuellen Auswertung des Mikrozensus 2000² zum Verkehrsverhalten im schweizerischen Mittel zusammengefasst.

- 2/3 der Fussetappen sind nicht länger als 500 m.
- Jede achte Autofahrt endet nach einem Kilometer.
- 34% der Autofahrten sind kürzer als 3 km, 50% nicht länger als 5 km und 70% nicht länger als 10 km.
- Von durchschnittlich 37 km pro Person und Tag werden 44% im Freizeitverkehr, 24% im Arbeitsverkehr, 11% im Einkaufsverkehr, 8% für Dienstfahrten und 13% für übrige Zwecke zurückgelegt.

Im Folgenden wird eine spezifische Auswertung des Mikrozensus 2000 für die Gemeinden Rapperswil und Jona im Vergleich mit Gemeinden im Limmattal, Frauenfeld, Chur und Kriens gezeigt. Die drei letztgenannten Gemeinden weisen ähnliche Einwohnerzahlen auf wie Rapperswil und Jona zusammen, die Qualität der Erschliessung mit dem öV ist jedoch sehr unterschiedlich.

² Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik; Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten

Gemeinden		ÖV	MIV	ÖV und MIV	nur langsam	Anzahl Wege
<i>Rapperswil/Jona</i>	Binnenwege	5%	50%	1%	44%	100%
	von Gebiet	13%	82%	2%	3%	100%
	nach Gebiet	14%	77%	6%	3%	100%
	Total	9.6%	66.3%	2.6%	21.5%	100%
<i>Limmattal</i>	Binnenwege	6%	41%	0%	53%	100%
	von Gebiet	20%	76%	1%	2%	100%
	nach Gebiet	20%	76%	2%	2%	100%
	Total	12.7%	57.3%	0.8%	29.1%	100%
<i>Chur</i>	Binnenwege	8%	39%	0%	53%	100%
	von Gebiet	16%	74%	4%	6%	100%
	nach Gebiet	14%	75%	5%	6%	100%
	Total	10.9%	54.2%	2.0%	32.9%	100%
<i>Frauenfeld</i>	Binnenwege	7%	38%	0%	55%	100%
	von Gebiet	22%	71%	1%	6%	100%
	nach Gebiet	15%	76%	3%	6%	100%
	Total	12.2%	54.9%	1.0%	31.9%	100%
<i>Kriens</i>	Binnenwege	0%	51%	0%	49%	100%
	von Gebiet	24%	75%	0%	1%	100%
	nach Gebiet	25%	73%	0%	2%	100%
	Total	17.2%	67.0%	0.0%	15.8%	100%

Tabelle 3: Anteil der Verkehrsmittel an der Anzahl zurückgelegter Wege im selbstverursachten Verkehr (ohne Durchgangsverkehr).

Ausgewertet in obiger Tabelle sind die Wege, welche a) nur mit dem ÖV, b) nur mit dem MIV, c) mit dem ÖV und MIV kombiniert und d) nur mit dem Langsamverkehr zurückgelegt werden. Bei den Werten handelt es sich zum Teil um kleine Stichprobenmengen (ca. 200 bis 500 Wege für Rapperswil/Jona, Kriens, Frauenfeld und Chur; ca. 2600 Wege für das Limmattal), die Unterschiede der Werte im Vergleich (innerhalb der Spalten zu den Ortschaften und innerhalb der Werte der Zeilen) sind jedoch signifikant.

Im Vergleich zu den anderen Gemeinden/Gebieten fällt auf, dass mit Ausnahme von Kriens, in Rapperswil/Jona tendenziell deutlich weniger Wege zu Fuss zurückgelegt werden. Umso höher fällt der Anteil der Wege aus, welche ausschliesslich mit dem MIV zurückgelegt werden (50% der Binnenwege und 66% aller hausgemachten Wege). Diese Tatsache ist umso erstaunlicher, als man weiss, dass die topologischen Begebenheiten in Rapperswil/Jona, mit Ausnahme der Hanglagen im Lenggis, äusserst vorteilhaft für den Langsamverkehr sind. Das Gelände ist flach und die Distanzen zu den Zentren sind vergleichsweise kurz. Der Anteil des Ziel-/Quellverkehrs am öffentlichen Verkehr ist verhältnismässig tief.

4.2 Verkehrsaufkommen Rapperswil/Jona heute

Das heutige Verkehrsaufkommen (Ziel-/Quell- und Binnenverkehr) in den Gemeinden Rapperswil und Jona sieht wie folgt aus:

	Anzahl Wege/Tag	Anteil
ÖV	16'000	12%
MIV	93'000	67%
Langsamverkehr	30'000	22%
Total	139'000	100%

Tabelle 4: Geschätztes Verkehrsaufkommen pro Tag für das Gemeindegebiet Rapperswil/Jona ohne Durchgangsverkehr (Grundlage: Mikrozensus 2000, Verkehrsmodell, Pendlerstatistik)

4.3 Durchgangsverkehr heute

Der Durchgangsverkehr (MIV) ist in Abbildung 6 dargestellt. Es fällt auf, dass vor allem die Nord-Süd-Achse (Seedamm–Rütistrasse und Seedamm–Zürcherstrasse/Gubel) einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr aufweist. Daraus lässt sich ableiten, dass vor allem Bewegungen senkrecht zum Zürichsee mangels Alternativen gezwungen sind den Seedamm zu benutzen. West-Ost-Beziehungen können Rapperswil/Jona auf der bestehenden Umfahrungsstrasse oder auf der Autobahn 3 einfach umfahren.

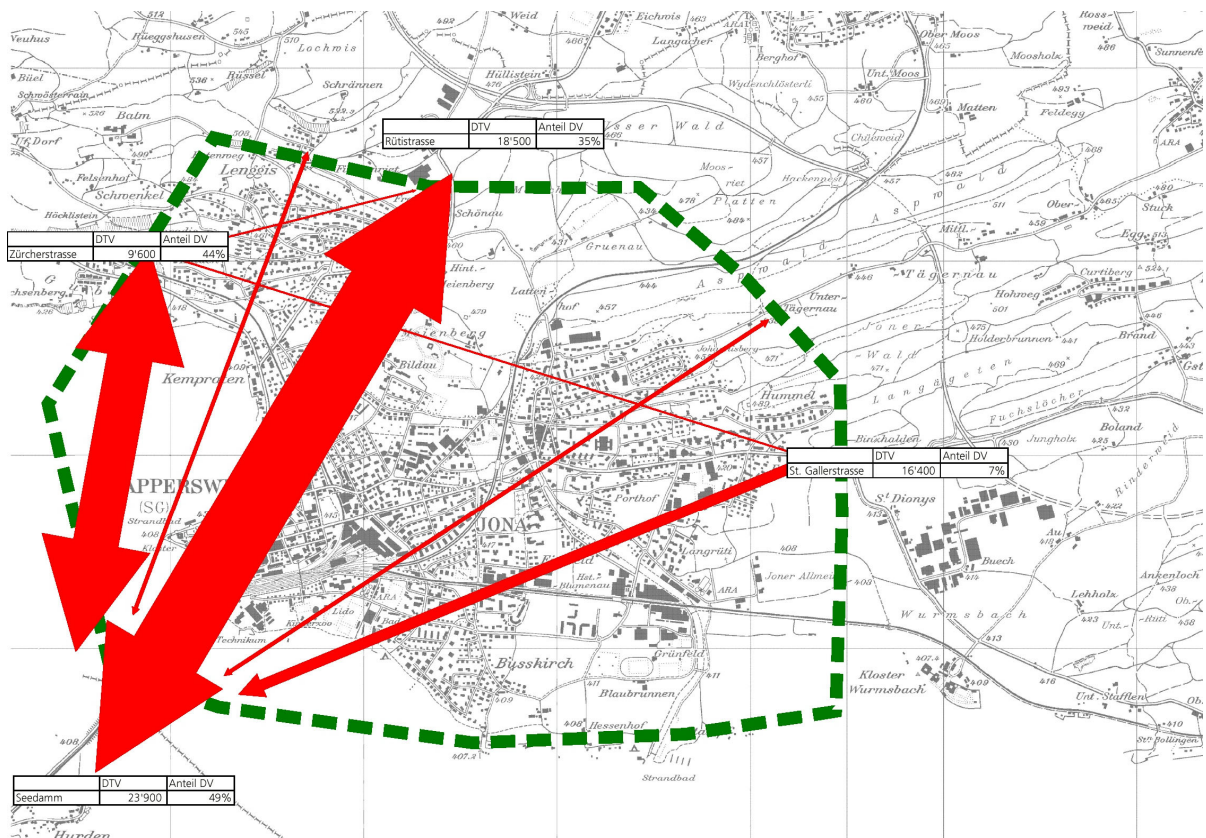


Abbildung 6: Verteilung des Durchgangsverkehrs (MIV) bezogen auf das Siedlungsgebiet Rapperswil/Jona (ohne Wagen und Buech)

Die nachgefragten Fahrten im Durchgangsverkehr sind in der folgenden Tabelle detailliert aufgeführt.

von/nach	Seedamm	St. Gallerstrasse	Tägernau	Rütistrasse	Lenggis	Zürcherstrasse	Durchgangsverkehr	Gesamtbelastung Stadteinwärts [Fz/Tag]	Anteil DV
Seedamm	0	440	170	3230	140	1890	5870	11760	50%
St. Gallerstrasse	480	0	0	0	0	120	600	8260	7%
Tägernau	170	0	0	20	0	10	190	1110	18%
Rütistrasse	3030	0	10	0	0	50	3090	9130	34%
Lenggis	150	0	0	0	0	0	150	650	23%
Zürcherstrasse	2050	60	10	60	0	0	2180	4630	47%
Durchgangsverkehr	5870	510	190	3310	140	2070	12080		
<i>Gesamtbelastung Stadtauswärts [Fz/Tag]</i>									
	12170	8150	930	9350	860	5000			
Anteil DV	48%	6%	20%	35%	16%	41%			

Tabelle 5: Fahrbeziehungen des Durchgangsverkehrs bezogen auf das Siedlungsgebiet Rapperswil/Jona, zum Vergleich die Gesamtbelastung an den betrachteten Querschnitten [Fahrzeuge/Tag] (Grundlage Verkehrsmodell)

Lesebeispiel für Zeile 1: Vom Seedamm stadteinwärts fahren 440 Fz/Tag zur St. Gallerstr., 170 Fz/Tag zur Tägernau, 3'230 Fz/Tag zur Rütistrasse, 140 Fz/Tag zum Lenggis und 1'890 Fz/Tag zur Zürcherstrasse. Die Summe des Durchgangsverkehrs auf dem Seedamm stadteinwärts beträgt 5'870 Fz/Tag bei einer Gesamtbelastung von 11'760 Fz/Tag.

Die Spalten zeigen für alle Querschnitte die Verkehrsmengen stadtauswärts. Auf dem Seedamm sind es 12'170 Fz/Tag. Die Gesamtmenge des Querschnitts beträgt demnach 23'930 Fz/Tag.

4.4 Schwerverkehr



Abbildung 7: Lastwagenanteile in [%] an den Querschnitten der Einfallsachsen (Quelle: Dauerzählstellen des Kantons St. Gallen und des Kantons Zürich mit Längenklassenauswertung)

Die Lastwagenanteile des motorisierten Individualverkehrs in Rapperswil/Jona liegen mit ca. 3% bis 5% auf den Einfallsachsen in der gängigen Grössenordnung.

4.5 Verkehrsattraktoren

In der folgenden Abbildung sind neben den Wohngebieten die wichtigsten Verkehrserzeuger in Rapperswil/Jona dargestellt. Es sind die Orte mit Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen.

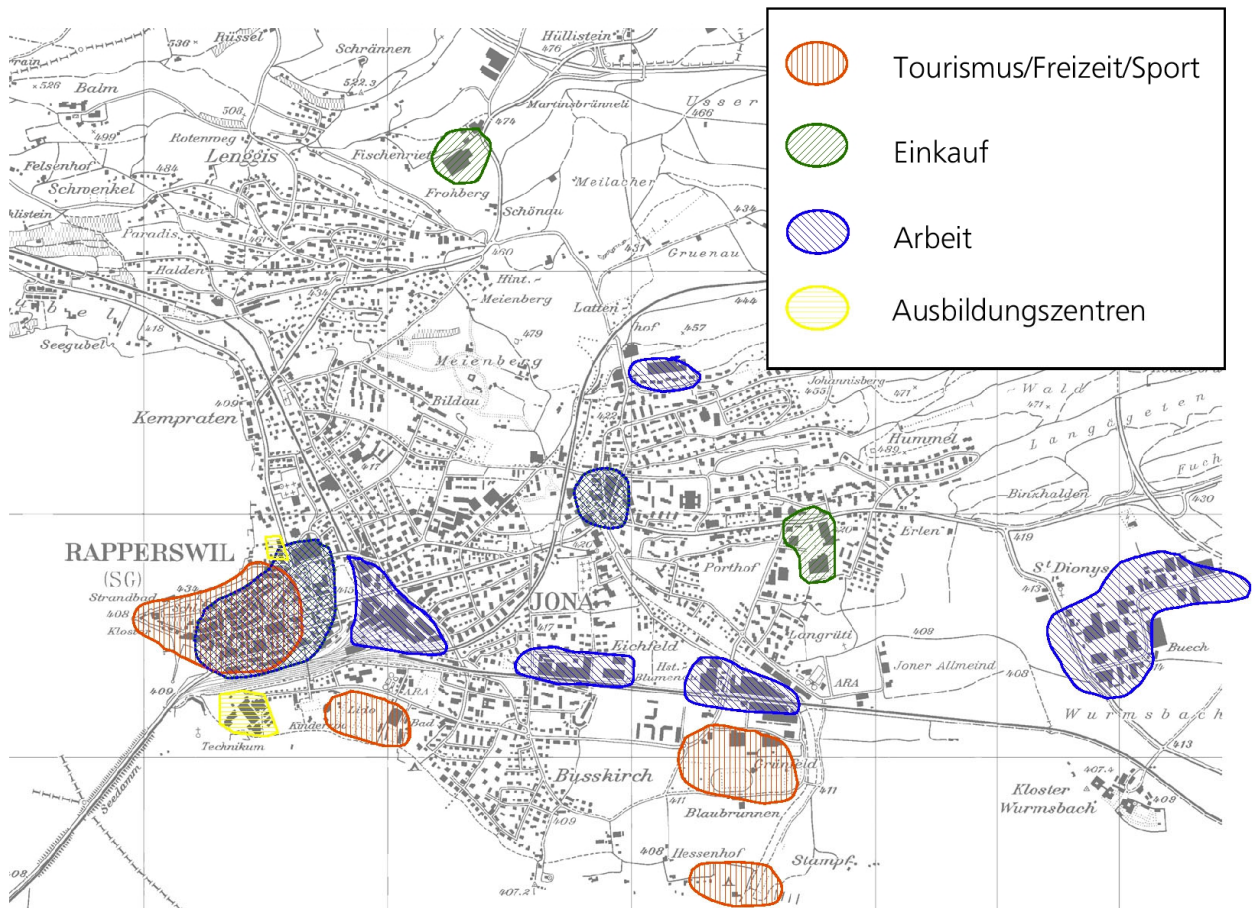


Abbildung 8: Verkehrsattraktoren aggregiert nach den Zwecken Tourismus/Sport/Freizeit, Einkauf, Arbeit und Ausbildung

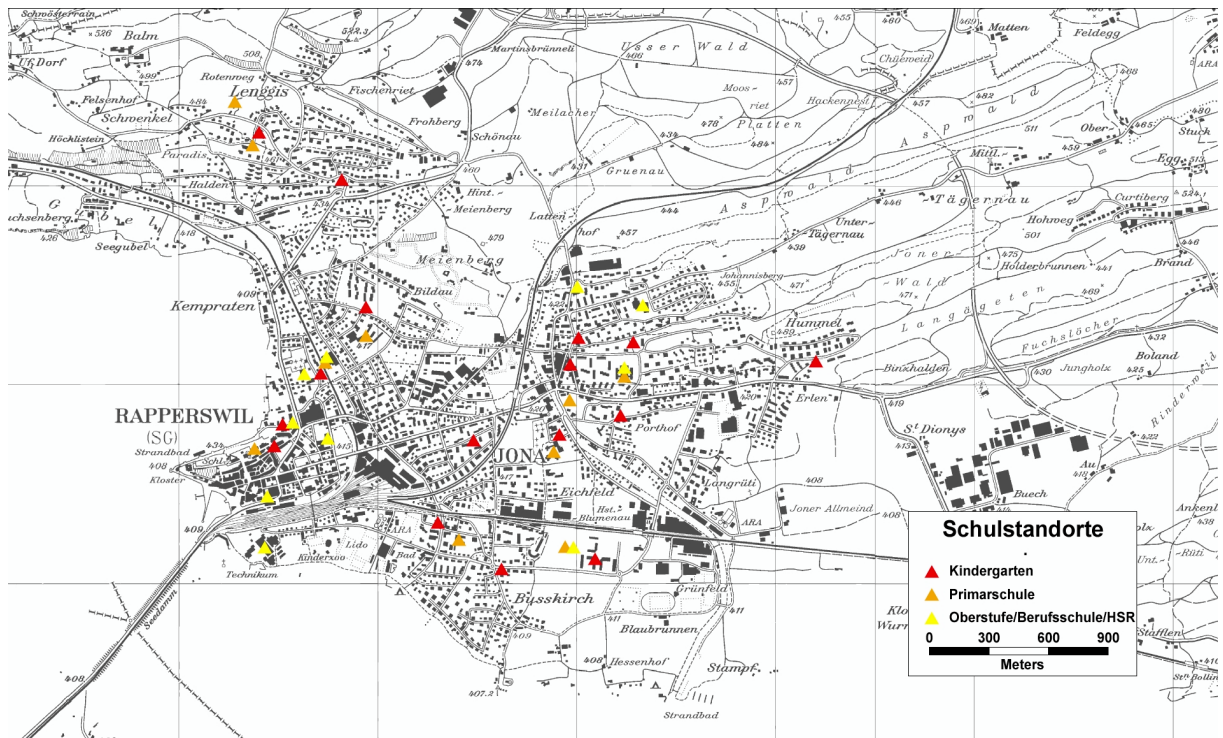


Abbildung 9: Schulstandorte in Rapperswil/Jona (ohne Hochschule und Berufsschule)

4.6 Verkehrsaufkommen mit Ausnutzung heutiger Zonenplan

Mit Hilfe des Gebietsentwicklungsmodells wurde das Potenzial der vorhandenen Bauflächen gemäss Zonenplan berechnet.

	Einwohner 1999	Arbeitsplätze Betriebszählung 1998	Potential Fläche in ha	Potential Einwohner	Potential Arbeitsplätze	Fahrten pro Tag MIV; Fz/Tag
Rapperswil	7'198	6'767	19	2'000	500	5'100
Zunahme				28%	7%	12%
Jona	16'390	5'736	69	3'300	1'900	9'600
Zunahme				20%	33%	19%

Tabelle 6: Zusammenhang Einwohner-/Arbeitsplatzpotenzial und zusätzliches Verkehrsaufkommen MIV

Die aus dem vorhandenen Potenzial resultierenden MIV-Fahrten liegen in der Grössenordnung von ca. 15'000 Fahrten/Tag. Dies entspricht einer gesamthaften Zunahme gegenüber dem heutigen Fahrtenaufkommen im MIV von ungefähr 16% (Jona 19%, Rapperswil 12%).

5 Analyse des Verkehrsangebots

5.1 Verkehrsangebot heute

5.1.1 Fusswegnetz

Das Fusswegnetz bildet die feinmaschigste Einheit des Verkehrsnetzes. Seine Qualität bestimmt in hohem Masse die Lebensqualität einer Ortschaft. Fusswege erschliessen neben den Wohnquartieren, den Arbeitsplätzen und den Einkaufsmöglichkeiten auch die Naherholungsgebiete und die Freizeiteinrichtungen. Ein durchgehendes, den örtlichen Begebenheiten angepasstes Fusswegnetz mit entsprechender Ausgestaltung ist deshalb anzustreben.

Das Fusswegnetz in Rapperswil/Jona weist eine hohe Dichte aus. Ausnahme bildet das Gleisfeld beim Bahnhof Rapperswil, welches sowohl für Fussgänger als auch für Velofahrer einen Riegel bildet mit wenigen und umständlichen Querungsmöglichkeiten. Die wichtigsten Einkaufsgebiete, sämtliche Schulhäuser und Kindergärten sowie Einrichtungen für Sport und Freizeit sind mit dem Fusswegnetz erschlossen.

Der Ausbaugrad der Fusswege ist unterschiedlich. Entlang der Hauptachsen in Rapperswil/Jona (Zürcherstrasse, Neue Jonastrasse/St. Gallerstrasse, untere und obere Bahnhofstrasse) sind beidseitig Trottoirs vorhanden mit ausreichend Querungsmöglichkeiten durch Fussgängerstreifen. Diese sind teilweise mit Mittelinseln versehen. Entlang der Rütistrasse, einem Abschnitt auf der alten Jonastrasse und zwischen dem Bahnhof und dem Seedamm ist das Trottoir nur einseitig geführt. Hier ist der Fussgänger gezwungen, die Strasse zu queren. Im Bereich des Bahnhofes in Richtung Seedamm ist die Fussgängerführung unübersichtlich.

Die vorhandenen Trottoirs sind in der Regel eher schmal, insbesondere auf Abschnitten der alten Jonastrasse und der unteren und oberen Bahnhofstrasse.

In den verschiedenen Wohnquartieren sind wenig durchgehende Trottoirs vorhanden. In einzelnen Quartierstrassen wurde bewusst vollständig auf Trottoirs verzichtet.

Die Querungsmöglichkeiten sind entlang der Haupt- und Nebenachsen in genügend dichtem Abstand mit wenigen Ausnahmen durch Fussgängerstreifen gesichert. An den mit Lichtsignalanlagen gesteuerten Knoten bestehen zum Teil lange Wartezeiten für die Fussgänger.

Das Fusswegnetz ist gut auf das übergeordnete ÖV-Netz abgestimmt. Sowohl die Bahnhöfe als auch die Bushaltestellen sind sicher und gut gekennzeichnet erreichbar. In Abbildung 10 ist das Fusswegnetz und die Bushaltestellen dargestellt.

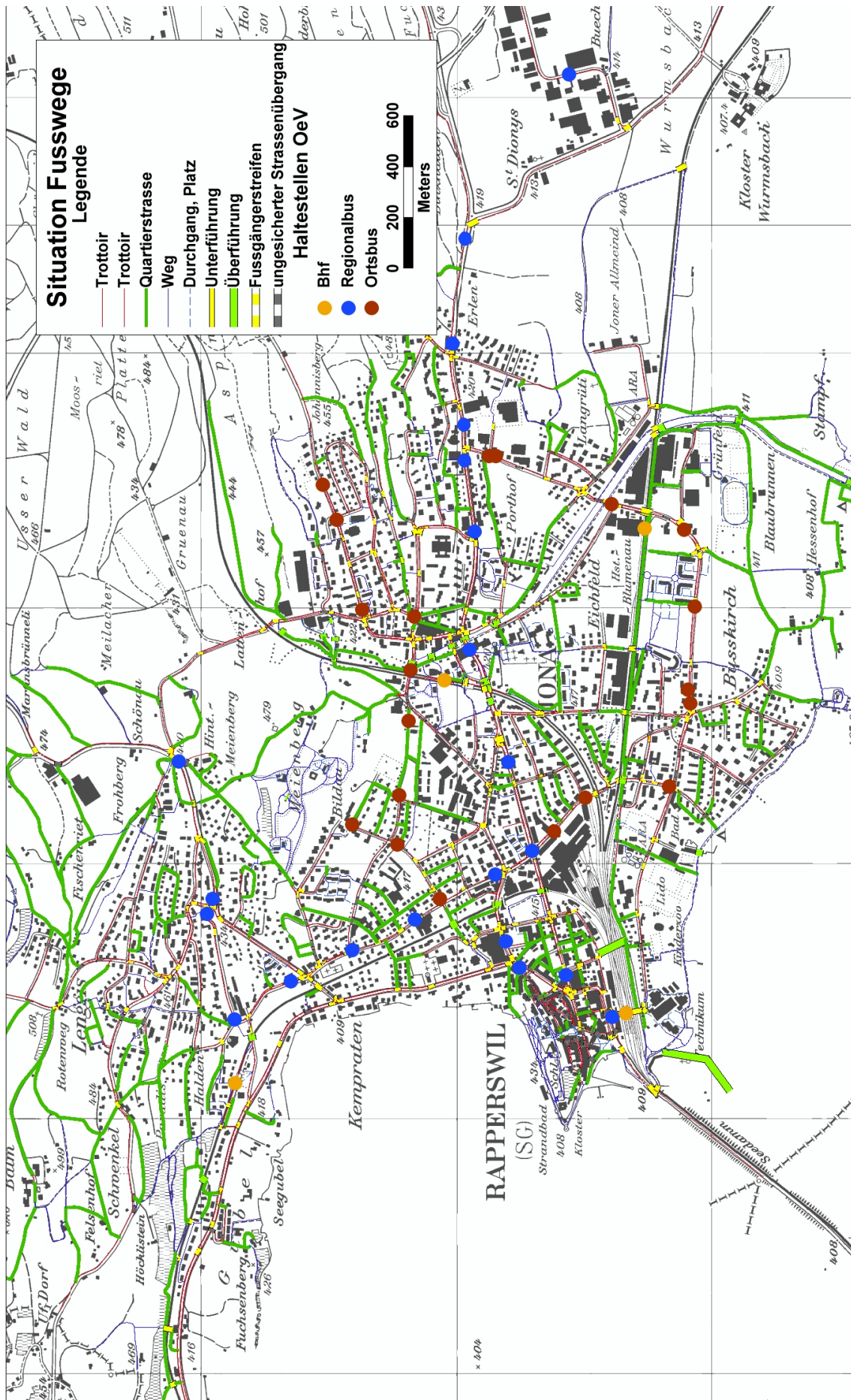


Abbildung 10: Fusswegnetz und Ausbaugrad

5.1.2 Velowegnetz

Die topographische Lage von Rapperswil/Jona ist nahezu ideal für das Fahrrad. Mit Ausnahme der Gebiete Lenggis (Höhenlage) und Wagen (Distanz) sind sämtliche Gebiete der beiden Gemeinden mit geringem Höhenunterschied einfach mit dem Fahrrad zu erreichen.

Das Radwegnetz weist in beiden Gemeinden eine hohe Dichte auf. Sämtliche Einkaufs-, Freizeit- und Arbeitsplatzgebiete sind mit dem Fahrrad erreichbar. Auch die Wohnquartiere sind mit dem Radwegnetz gut erschlossen. Eine Lücke bildet der untere Abschnitt der Rütistrasse, an welchem das Wohnquartier Lenggis angeschlossen ist. Dieses ist bisher nur über einen umständlichen Weg via Belsitostrasse–Fluhstrasse–Kreuzstrasse an das Zentrum von Rapperswil angeschlossen.

Netzlücken bestehen analog zum Fusswegnetz im Bereich des Gleisfeldes des Bahnhofes Rapperswil sowie beim Durchgang Helvetiastrasse–Eichfeldstrasse, welcher durch ein Fahrverbot für die Radfahrer gesperrt ist.

Der Ausbaugrad der Radwege ist sehr unterschiedlich. Auf einzelnen Abschnitten sind eigene, von der Strasse abgetrennte Radwege vorhanden, auf dem grössten Teil des Netzes sind Radstreifen oder lediglich Signalisierungen der Radwegrouten angebracht. Der Ausbaugrad ist grösstenteils gut auf die vorhandenen Verkehrsstärken des motorisierten Individualverkehrs abgestimmt. So sind entlang der stark befahrenen Hauptachsen mindestens Radstreifen oder sogar Radwege vorhanden. Teilweise sind diese parallel zur Hauptachse auf Quartierstrassen geführt (Bsp. Abschnitt St. Gallerstrasse–Zentrum Jona). In den Quartieren sind mindestens Signalisierungen vorhanden.

Die Erreichbarkeit der Zentren von Rapperswil und Jona ist unterschiedlich gut und teilweise verbesserungsfähig.

Erreichbarkeit Zentrum Rapperswil

Erreichbarkeit aus Richtung:	
Norden	<ul style="list-style-type: none"> • Gut, Ausnahme Abschnitt auf Rütistrasse (fehlender Radweg/-streifen)
Osten	<ul style="list-style-type: none"> • Unattraktive Alternativroute parallel zur St. Gallerstrasse/Neue Jonastrasse mit vielen Kurven • Radweg im Gegenverkehr auf der Neuen Jonastrasse zwingt zu Querungen • Subjektiv als gefährlich empfundene Strecke auf der Alten Jonastrasse • Angenehme Route von Bollingen mit Ausnahme der Gleis- oder Seedammquerung kurz vor der Zentrum Rapperswil
Süden	<ul style="list-style-type: none"> • Unattraktive Gleis- oder Seedammquerung aus dem Südquartier • Angenehme Führung von Freienbach

Die Zufahrt zum Bahnhof Rapperswil ist eher ungünstig. Ausgenommen von Süden sind unübersichtlich geführte Strassenquerungen notwendig. Die Radwegführung im Zentrum inkl. Altstadt von Rapperswil könnte klarer sein.

Erreichbarkeit Zentrum Jona

Erreichbarkeit aus
Richtung:

Norden/ Nordosten	<ul style="list-style-type: none"> • Gut, Ausnahme ungünstige Führung beim Knoten Tägernastr./Holzwiesstr.
Norden/ Nordwesten	<ul style="list-style-type: none"> • Gut via Hanfländerstrasse
Osten	<ul style="list-style-type: none"> • Unattraktive Alternativroute parallel zur St. Gallerstrasse mit vielen Kurven
Süden/Südwesten	<ul style="list-style-type: none"> • eher schlecht, da Netz unvollständig beim Übergang Eichfeldstr./St. Gallerstrasse und Durchgangsverbot zwischen der Helvetiastrasse und der Eichfeldstrasse
Westen	<ul style="list-style-type: none"> • Unattraktive Alternativroute parallel zur Neuen Jonastrasse mit vielen Kurven, nicht für alle Beziehungen attraktiv

Die Erreichbarkeit des Bahnhofs Jona ist analog zu jener des Zentrums Jona.

Fahrradabstellplätze

Am Bahnhof Jona sind ausreichend Fahrradabstellplätze vorhanden. Das Angebot am Bahnhof Rapperswil (Seite Altstadt) ist zu knapp. Zudem ist ein Teil der Ständer zu wenig komfortabel (zu niederes Dach, unpraktische Haltevorrichtung).

Die Anzahl, der Auftritt und der Komfort der Abstellplätze bei den Warenhäusern und Einkaufszentren zeigt, dass die Velofahrer von den Geschäften kaum als interessantes Potential betrachtet und daher zu wenig beachtet werden.

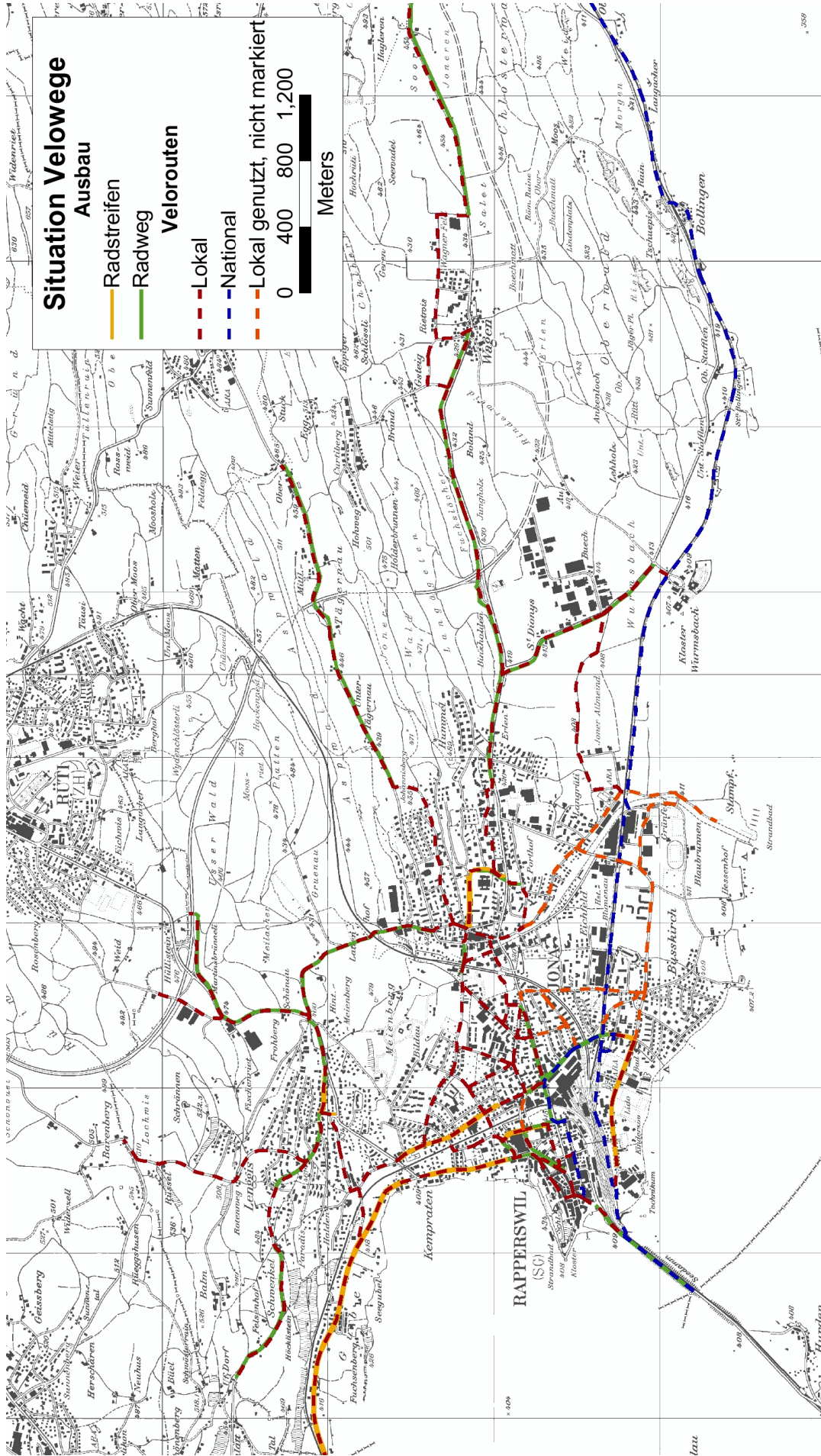


Abbildung 11: Velowegnetz

5.1.3 Öffentlicher Verkehr

Bahn

Sowohl Rapperswil als auch Jona sind ausgezeichnet ans Bahnnetz angeschlossen. Rapperswil verfügt mit seinem Bahnhof über direkte Verbindungen nach Zürich (S5/S7), St. Gallen und Luzern (Interregio). Mit Umsteigen in Pfäffikon oder Ziegelbrücke ist zudem ein Anschluss in Richtung Chur vorhanden. Das Regionalzugnetz umfasst ferner Verbindungen durch das Tösstal nach Winterthur und durch das Toggenburg nach Wil/Frauenfeld. Eine direkte Verbindung zum Flughafen Kloten fehlt.

Jona verfügt über 4 Bahnhöfe/Haltestellen (Jona, Kempraten, Blumenau und Bollingen). Bezogen auf die Einwohnerzahl entspricht dies einer sehr hohen Dichte. Unterschiedlich sind die Bedienfrequenzen. Die höchsten Taktdichten weist der Bahnhof Jona auf. Dieser wird durch die S-Bahnlinien S5 (Zürich, Rafz) und S26 (Tösstal, Winterthur) bedient. Die Haltestelle Kempraten wird durch die S7 (Zürich, Winterthur) bedient. Die beiden Haltestellen Blumenau und Bollingen sind nicht im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) integriert und werden durch die Regionallinien der SBB und SOB bedient.

Der Bahnhof Rapperswil ist gut an das örtliche und regionale Busnetz angeschlossen. Die Bushaltestelle befindet sich in unmittelbarer Gleisnähe. Die Fahrpläne der Buslinien sind auf die Abfahrtszeiten der Züge abgestimmt. Dies würde kurze Umsteigezeiten und somit optimale ÖV-Wegekette gestatten.

Der Bahnhof von Jona ist mit dem Bus nicht optimal erschlossen. Die Bushaltestelle befindet sich 200 Meter vom Bahnhof entfernt.

Künftig soll das S-Bahnangebot noch verbessert werden. Die S-Bahn Vision sieht vor, ab 2006 den Viertelstundentakt auf der S5 (bzw. Halbstundentakt in Kombination mit neuer S15) einzuführen und längerfristig die S16 bis nach Rapperswil zu führen mit einem stündlichen oder halbstündlichen Takt und Halt an allen Orten. Somit bestünde eine direkte Verbindung zum Flughafen. Zusätzlich soll ein Fernverkehrszug Rapperswil–Zürich entlang des rechten Zürichseeufers angeboten werden.

Bus

Das örtliche Busnetz (Linien 1, 2 und 3) erschliesst das Siedlungsgebiet von Rapperswil/Jona fast vollständig. Eine Ausnahme bildet das Quartier Lenggis³ (vgl. hierzu Abbildung 12). Die beiden

³ Zur Zeit Abklärungen betr. Erschliessung mit Bus in einem 1-h Takt

Regionalbuslinien 885 (Bestandteil ZVV) und 886 bedienen vom Bahnhof Rapperswil aus die Gemeinde Rüti resp. Eschenbach.

Das Rundkurssystem der Linien 1 und 2 mit unterschiedlicher Fahrrichtung und Sticherschliessung des Gebietes Tägernau ist für den Benutzer nicht einfach verständlich und für gewisse Fahrbeziehungen wenig komfortabel. Mit dem alternierenden Stundentakt der Linien 1 und 2 steht dem Benutzer halbstündlich ein Bus zur Verfügung. Es kann daher vorkommen, dass z.B. für die Beziehung Bahnhof Rapperswil–Haltestelle Oberseeplatz die Linie 1 benutzt werden muss mit einem entsprechend grossen Umweg und langer Fahrzeit.

Die Buslinie 3 (Hanfländer) bedient vom Bahnhof Rapperswil im Halbstundentakt das Gebiet Tägernau via Hanfländer.

Das Industriegebiet Buech ist durch die Regionalbuslinie 886 erschlossen wird aber lediglich während den Stosszeiten (morgens, mittags und abends) mit einem Halbstundentakt bedient. Die Erschliessung des Gebiets Buech hat Umwegfahrten für die Fahrgäste von/nach Wagen und Eschenbach zur Folge, weil eine direkte Verbindung Buech–Boland–Wagen fehlt.

Die Haltestellenanordnung der Buslinien 3 und 885 in der Innenstadt von Rapperswil (Bereich Sonnenhof–Obere Bahnhofstrasse) ist zu überprüfen.

In Abbildung 12 ist die Güteklasse der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zusammenfassend dargestellt. Bei der Zuteilung der Güteklassen je Gebiet gelten folgende Kriterien:

Haltestellen- kategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen (Distanzen)				
	< 200 m	201 - 300 m	300 - 500 m	501 - 750 m	751 - 1000 m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
III	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D	-
IV	Klasse B	Klasse C	Klasse D	-	-
V	Klasse C	Klasse D	-	-	-
VI	Klasse D	-	-	-	-

Das bedeutet, dass je attraktiver das Verkehrsangebot einer Haltestelle ist (I ist beste Kategorie), desto grösser ist die in Kauf genommene Distanz, die zu deren Erreichung notwendig ist.

Die Haltestellen in Rapperswil/Jona wurden folgendermassen kategorisiert⁴:

⁴ In Anlehnung an die Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfes in kommunalen Erlassen, BD Kt. Zürich, zur Abschätzung der Güte der Erschliessung eines Gebietes durch den öffentlichen Verkehr

Haltestellen- kategorie	
I	Bahnhof Rapperswil
II	
III	Bahnhof Jona
IV	Station Kempraten, Bollingen, Blumenau
V	Bushaltestellen der Regionalbuslinien 885 und 886
VI	Bushaltestellen der Ortsbuslinien 1, 2 und 3

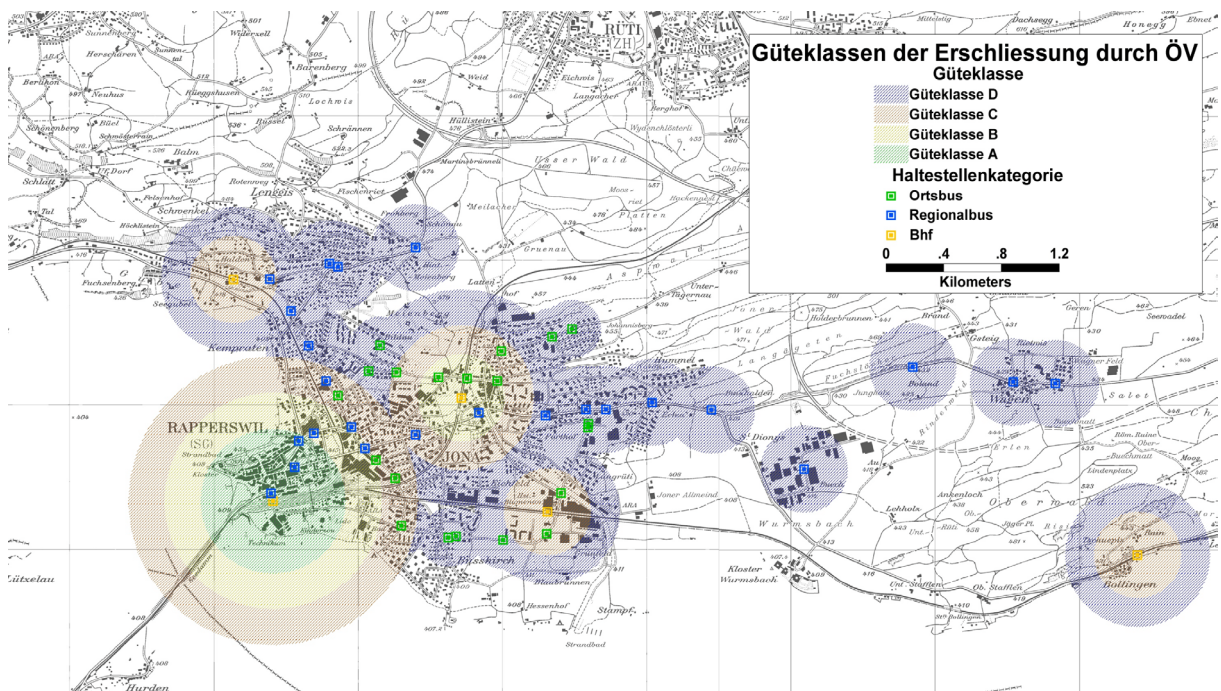


Abbildung 12: Güteklassen der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr in Rapperswil/Jona

Mit dem Bahnhof Rapperswil liegt das gesamte Zentrum Rapperswil in der Güteklasse A. Die Achse Zentrum Rapperswil bis Zentrum Jona liegt minimal in der Güteklasse C. Dies bedeutet einen maximalen Fussmarsch zu einer Haltestelle der Kategorie I (Bahnknoten) oder Kategorie III (Bahnhof) von 750 m und entspricht einer Marschzeit von weniger als 10 Minuten.

5.1.4 Carparkierung

In Rapperswil sind die Möglichkeiten für Ein- und Aussteigen der Fahrgäste beschränkt. An Spitzentagen kommt es in den Bereichen Altstadt, Bahnhof Rapperswil, Kinderzoo und Eisstadion regelmässig zu chaotischen Zuständen.

5.1.5 Fliessender MIV

Das Strassennetz in Rapperswil und Jona ist gekennzeichnet durch die 3 Hauptachsen Richtung Südwesten (Seedamm), Richtung Osten (Neue Jonastrasse/St. Gallerstrasse) und Richtung Norden (Zürcherstrasse), resp. deren Splittung in Richtung Nordosten (Rütistrasse) und Westen (Zürcherstrasse). Diese Strassen führen mitten durch die Zentren von Rapperswil und Jona.

Lichtsignalanlagen steuern an zahlreichen Standorten das Verkehrsaufkommen. Auf den Einfallsachsen werden sie zudem als Pfortner (Zuflusssteuerung) genutzt.

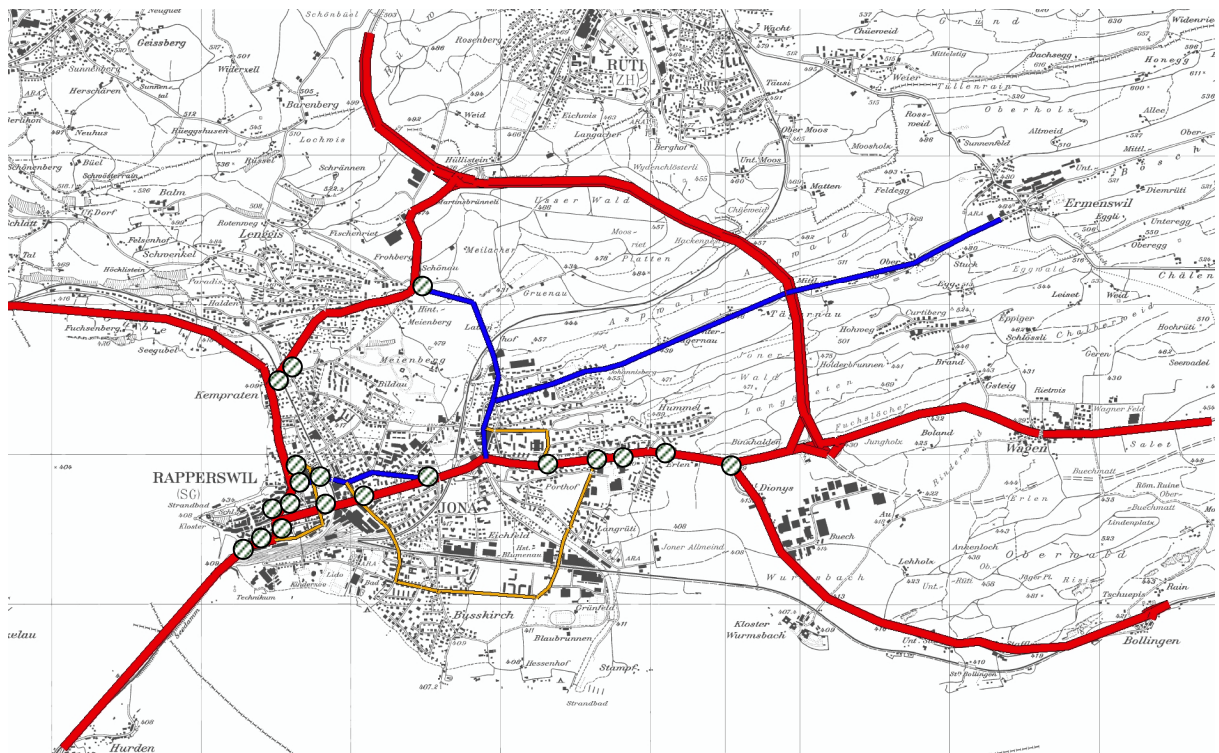


Abbildung 13: Heutiges Strassennetz mit Lichtsignalanlagen

Heutiges Verkehrsregime

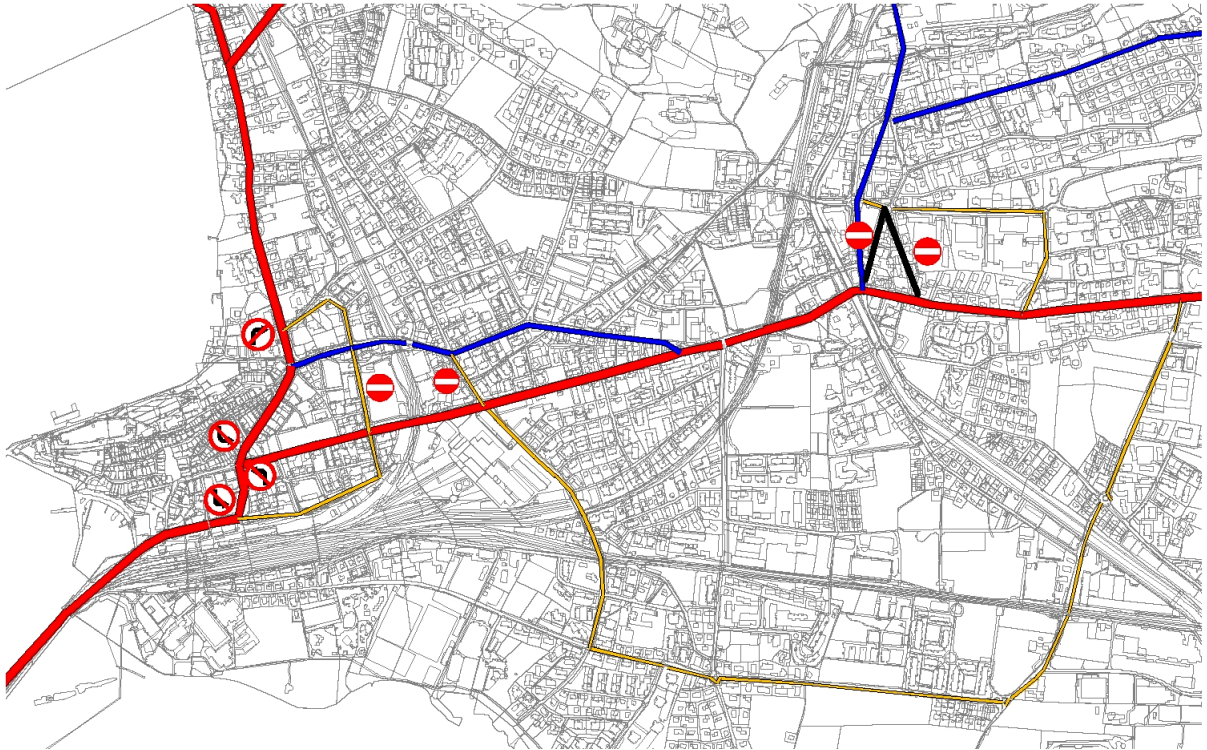


Abbildung 14: Heutiges Verkehrsregime

Bekannte Ausweichrouten sind z.T. mit Durchfahrverbot (Kreuzstrasse) oder Tempo 30 und entsprechenden baulichen Massnahmen (Spinnereistrasse) ausgestattet.

Die Verkehrsführung bei der Anbindung der Tägernastrasse an das übergeordnete Netz (via Aubrigstrasse–Oberwiesstrasse–Bollwiesstrasse) entspricht nicht der Vorstellung der Kanalisierung der Verkehrsströme.

Verkehrsangebot mit Tunnel Zustand 2015

Im Zustand mit Tunnel wird das heutige Verkehrsnetz mit der Tunnelverbindung See–Hüllistein und den Anschlusspunkten Teuchelweiher und Kempraten ergänzt.

Im Rahmen der Planungsarbeiten zu den flankierenden Massnahmen für die 1. Tunnelleitphase wurden Möglichkeiten zur Verkehrsführung im Zentrum von Rapperswil und zur Gestaltung von stark entlasteten Strassenabschnitten wie die Untere Bahnhofstrasse aufgezeigt⁵.

⁵ vgl. hierzu: Flankierende Massnahmen zur ersten Etappe der Verkehrsentslastung Rapperswil/Jona, Ernst Basler+Partner AG, 18.4.2001

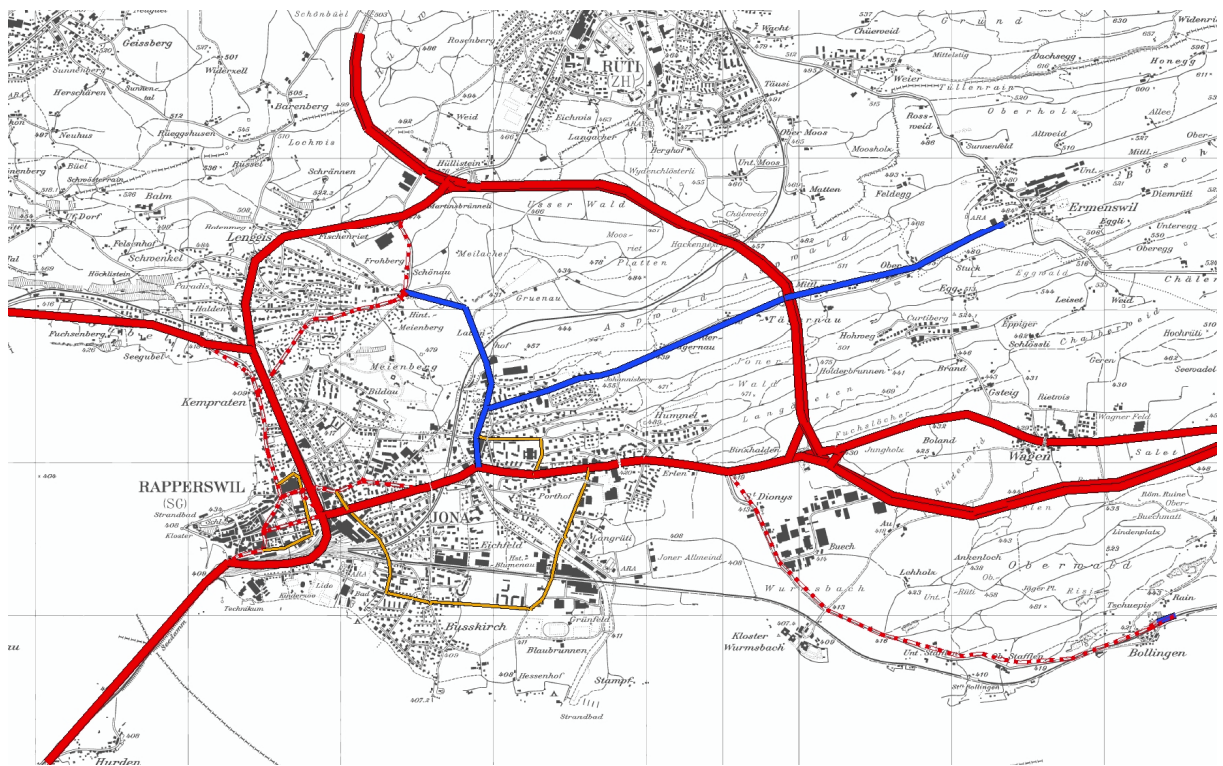


Abbildung 15: Netzzustand 2015 im Angebotsfall mit Tunnel (gestrichelte Strassen können künftig eine neue Funktion übernehmen)

5.1.6 Ruhender MIV

Das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot in Rapperswil/Jona beträgt ca. 2740 Parkplätze. Ungefähr 2275 Parkplätze (ca. 85%) sind bewirtschaftet. Rund 2330 Parkplätze befinden sich auf dem Gebiet der Stadt Rapperswil.

In Rapperswil sind die öffentlich zugänglichen Parkplätze gut gebündelt und mit einem statischen Parkleitsystem signalisiert. In Jona fehlt eine derartige Signalisation. An der Molkereistrasse ist mit der Einführung einer Mischverkehrszone eine neuartige Form der Parkierung realisiert worden.

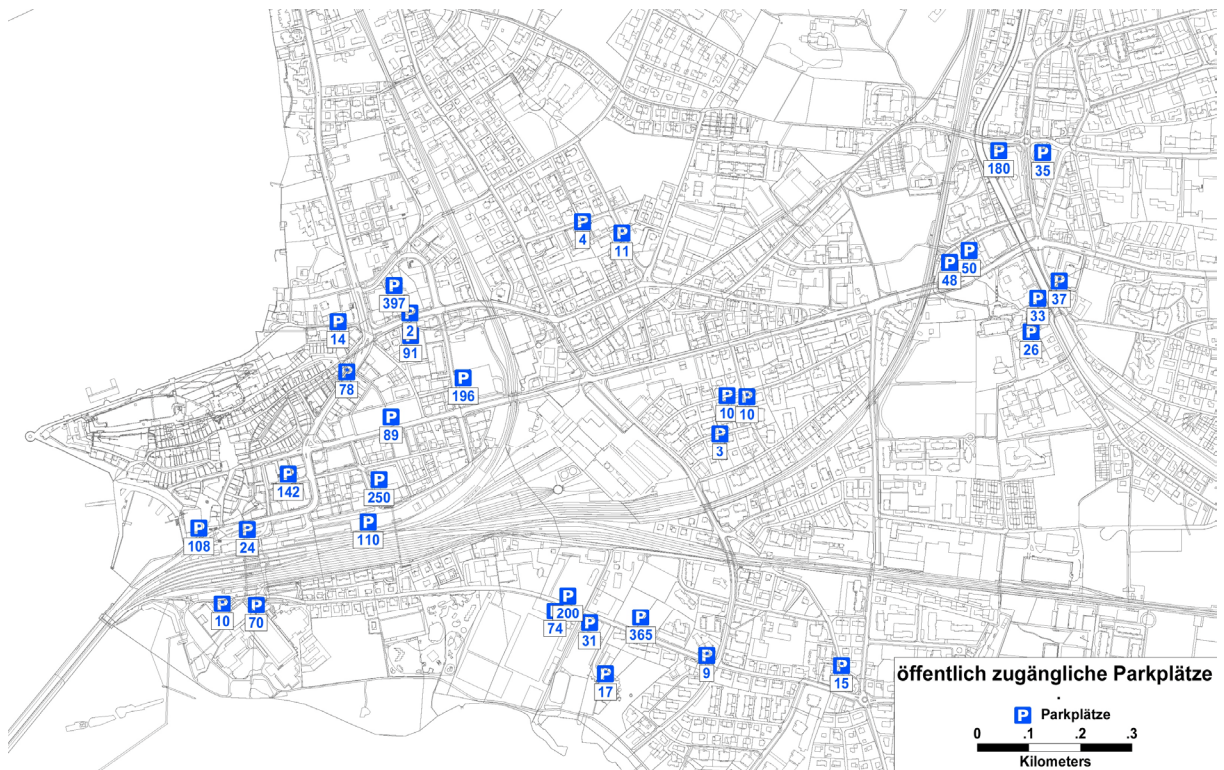


Abbildung 16: Parkplatzangebot der öffentlich zugänglichen Parkplätze

6 Fazit aus Synthese Angebot–Nachfrage

6.1 Langsamverkehr

Im Bereich des Langsamverkehrs ist eine Gegenüberstellung des vorhandenen Angebotes mit der Nachfrage schwierig, da die Nachfrage kaum abzuschätzen ist. Aufgrund der Auswertung des Mikrozensus (vgl. Kapitel 5.1) ist jedoch davon auszugehen, dass die Nachfrage des Langsamverkehrs im Binnenverkehr noch gesteigert werden könnte. Die Nachfrage scheint jedoch nicht zwingend mit einem verbesserten Angebot induzierbar, da die Angebotsqualität bereits sehr hoch ist.

6.2 Öffentlicher Verkehr

Bus

Wie die Erläuterungen im Kapitel 5.1.3 zeigen, ist die theoretische Nachfrage mit dem heutigen Angebot mit Ausnahme des Gebietes Lenggis abgedeckt. Die geringe Güteklasse entlang der Ortsbuslinien und der Vergleich mit dem Mikrozensus lässt jedoch vermuten, dass im Binnenver-

kehr die Nachfrage auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs noch gesteigert werden könnte.

Die Nachfrage auf den Orts- und Regionalbuslinien (885/886) liegen in Form von Ein- und Aussteiger je Haltestelle vor. Daraus lassen sich die Bedeutung der einzelnen Linien abschätzen, Rückschlüsse auf die vorhandenen Wunschlinien sind jedoch nicht möglich.

Durch die Verkehrsüberlastungen im Zentrum von Rapperswil und den Folgeerscheinungen bis nach Dionys entstehen auf der ganzen Achse St. Gallerstrasse–Neue Jonastrasse Behinderungen für den Busbetrieb. Aus diesem Grund sind die Anschlüsse zur Bahn (S7) mit 10 Minuten relativ grosszügig bemessen. Mit der heutigen Lichtsignalsteuerung wird der Bus gegenüber dem Verkehr aus der Zürcherstrasse am Cityplatz bereits bevorzugt, ohne dass die Verspätungen eliminiert werden können.

Die Busse können mangels Ausweichrouten oder Busspuren auch nicht weiter priorisiert werden, ohne dass noch grössere Staus entstehen. Während der Zeit von 16.00–18.00 Uhr wird die Bevorzugung sogar reduziert.

Bahn

In Tabelle 7 ist das Verkehrsaufkommen je Bahnhof in Rapperswil/Jona ersichtlich. Dieses lässt sich grob auf die Hauptbeziehungen (S5, S7/S16, S26, Ziegelbrücke und St.Gallen/Luzern) aufteilen. Darin enthalten ist auch ein nicht quantifizierbarer Anteil von gebietsfremden Umsteigerfahrten (Bsp. Fahrt von Ziegelbrücke via Umsteigen in Rapperswil nach Wald).

Die stärksten Beziehungen liegen auf den S-Bahnlinien von und nach Zürich (S5 und S7/S16). Aus dem Vergleich des Verkehrsaufkommens je Bahnhof und der Spinne des Ziel-/Quellverkehrs des MIV (siehe Anhang 2) lässt sich abschätzen, dass Richtung Zürich ein ÖV-Anteil von ca. 31%, in Richtung Pfäffikon ca. 14% und in Richtung St. Gallen ein solcher von ca. 11% erreicht wird. Der hohe Anteil in Fahrtrichtung Zürich ist einerseits auf das gute Angebot des ÖV und andererseits auf das schlechte Angebot des MIV (Staus und geringes Parkangebot am Zielort) zurückzuführen.

	S7/S16 v/n Meilen	S5 v/n Rüti ZH und Pfäffikon SZ	S26 v/n Rüti ZH	72xx Ziegelb.	29xx v/n St. v/n Gallen und Luzern	TOTAL je Bahnhof
Rapperswil	3'100	5'400	1'100	1'900	1'900	13'400
Jona	-	2'800	200	-	-	3'000
Kempraten	700	-	-	-	-	700
Blumenau	-	-	-	200	50	250
Bollingen	-	-	-	50	-	50
TOTAL	3'800	8'200	1'300	2'150	1'950	17'400

Tabelle 7: Verkehrsaufkommen je Bahnhof und Hauptbeziehung [Personen/Tag]. Darin enthalten sind auch gebietsfremde Umsteiger (insb. Im Bhf Rapperswil).

Quelle: SBB Regionalverkehr, Region Zürich/Ostschweiz

Gemäss S-Bahn Vision erfolgt eine künftige Angebotsverbesserung auf den bereits heute starken Beziehungen. Es stellt sich die Frage, ob Rapperswil/Jona verbesserte Beziehungen nach Ziegelbrücke und St. Gallen/Luzern braucht, um der Funktion als Regionalzentrum gerecht zu werden.

6.3 Motorisierter Individualverkehr

Verkehrsbelastungen 2001

Das Strassennetz ist auf den Hauptachsen von Rapperswil/Jona stark ausgelastet, teilweise gar überlastet. Der Knoten Cityplatz und der Abschnitt Untere Bahnhofstrasse sind für das gesamte System kapazitätsbestimmend.

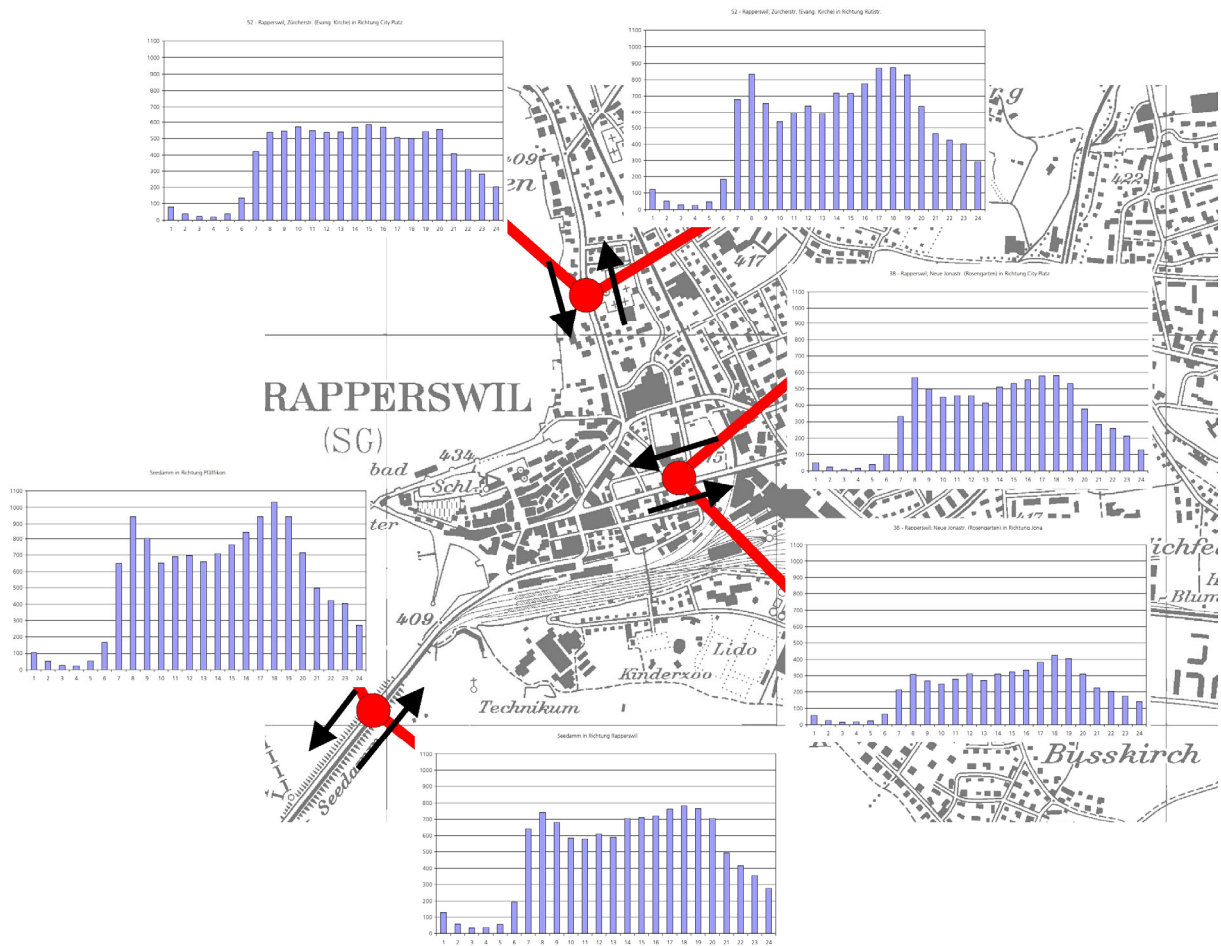


Abbildung 18: Tagesganglinien an Werktagen auf ausgewählten Querschnitten in Rapperswil
(Auswertungen gemäss automatischen Zählstellen des Kantons St. Gallen)

Die Tagesganglinie auf dem Seedamm zeigt in Fahrtrichtung Rapperswil eine deutliche Glättung der Morgenspitzenstunde und der Abendspitzenstunde. Die Werte sind während mehreren Stunden nahezu gleich hoch. Die Nachfrage ist somit deutlich grösser als die Kapazität der Zufahrt zum Knoten Cityplatz. Betrachtet man die Dauerlinie derselben Zählstelle (Anhang 3), fällt auf, dass diese nahezu horizontal verläuft. Das bedeutet, dass die Kapazitätsgrenze erreicht ist.

Auf der Zürcherstrasse ist stadteinwärts die Kapazitätsgrenze auch erreicht, die Nachfrage ist grösser als das vorhandene Angebot. Die Tagesganglinie ist zwischen 8 und 21 Uhr nahezu horizontal und die Belastungen liegen deutlich tiefer als jene in der Gegenrichtung (stadtauswärts kann der Verkehr nachfragegerecht abfliessen). Auffallend ist, dass in den Spitzenstunden zwischen 16 und 18 Uhr die tiefsten Belastungen beobachtet werden. Dies rührt daher, dass am Cityplatz die Zufahrt von der Neuen Jonastrasse in den Spitzenstunden längere Grünzeiten erhält um Staus in der Neuen Jonastrasse und somit Verzögerungen für den Busbetrieb möglichst gering zu halten.

Der vorhandene Nachfrageüberschuss stadteinwärts führt zwangsläufig zu Umwegfahrten

(Kreuzstrasse (verbotenerweise) oder Holzwiesstrasse/Spinnereistrasse/Alte Jonastrasse/Neue Jonastrasse).

Vergleicht man die Tagesganglinie auf der Zürcherstrasse mit denjenigen auf der Neuen Jonastrasse, kann festgestellt werden, dass die Glättung auf der Neuen Jonastrasse wesentlich geringer ausfällt. Die vorhandene Nachfrage kann nahezu befriedigt werden durch das zur Verfügung gestellte Angebot im abfliessenden Bereich in Richtung Zentrum Rapperswil. Dies bedeutet, dass der Verkehrsstrom von der Zürcherstrasse ins Zentrum von Rapperswil gegenüber demjenigen auf der Neuen Jonastrasse zurückgehalten wird.

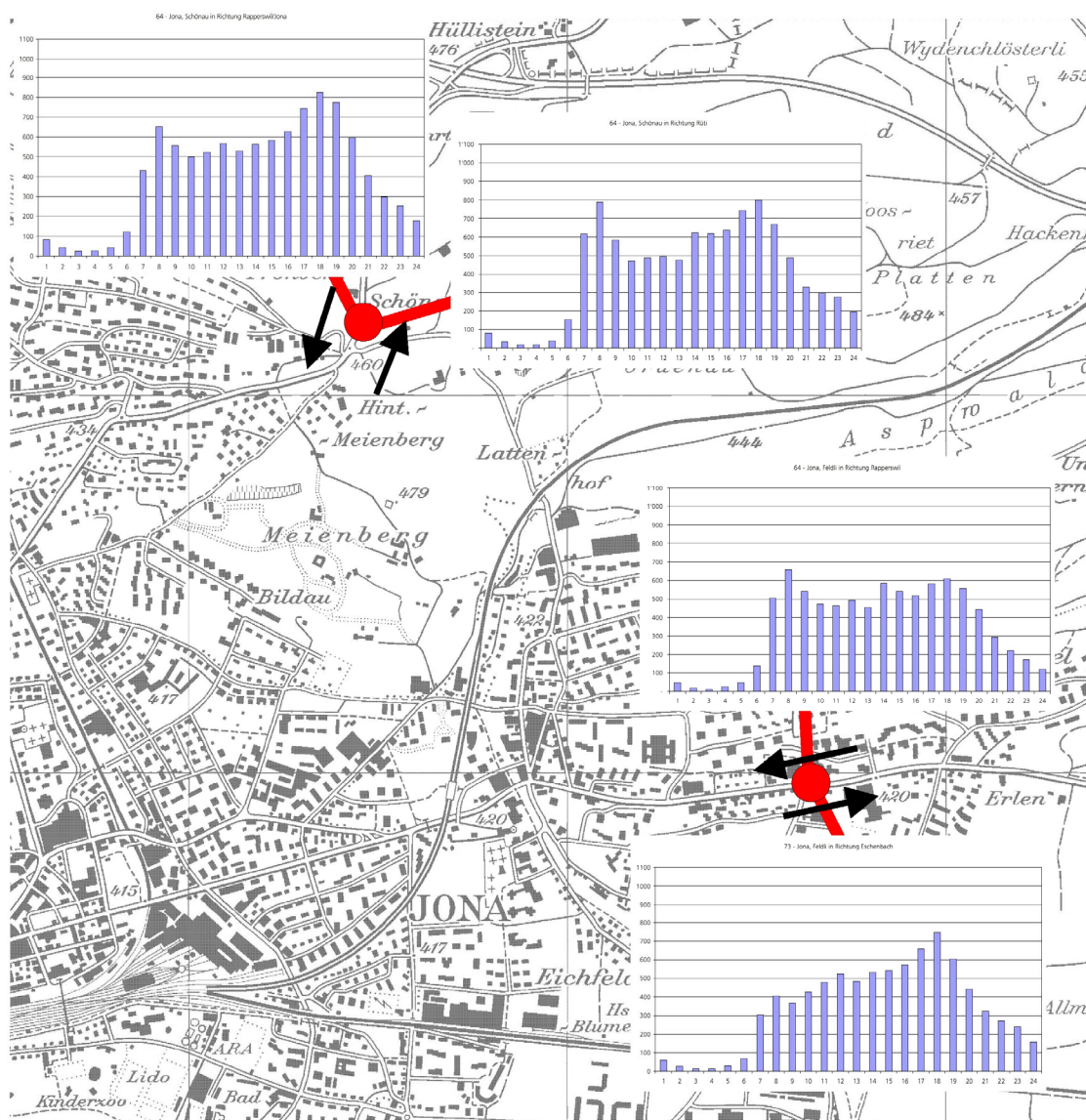


Abbildung 19: Tagesganglinien auf ausgewählten Querschnitten in Jona

Die Ganglinien in Jona zeigen, dass die Spitzenstunden morgens und abends im Vergleich zu jenen in Rapperswil kaum geglättet werden. Die Ganglinie am Querschnitt Feldli in Richtung

Eschenbach weist keine eigentliche Morgenspitze auf, da morgens kaum Arbeitsfahrten Richtung Eschenbach gemacht werden.

In Jona wird der Zielverkehr für Rapperswil/Jona bereits ausserhalb von Jona an der Kreuzung St. Dionys behutsam gepförtneriert (im Vergleich zur Pförtnerung an der Zürcherstrasse in Rapperswil). Die Durchfahrt durch das Zentrum Jona funktioniert mit dem provisorischen Kreisel beim Gemeindehausplatz gut ohne dass die Pförtnerwirkung verringert würde. Ebenfalls gut funktionieren die Kreisel auf der Allmeindstrasse.

Verkehrsbelastungen 2001 plus Berücksichtigung des Mehrverkehrs aus vollständiger Ausnutzung des Zonenplans

Der in Kapitel 4.6 ausgewiesene Mehrverkehr infolge Ausnutzung der vorhandenen Potenzialflächen lässt sich kaum auf dem bereits heute sehr stark ausgelasteten Strassennetz abwickeln. Das Verkehrsmodell verdeutlicht diese Erkenntnis wie folgt: Wird der Mehrverkehr auf das unbelastete Strassennetz umgelegt, erfolgt die Routenwahl nach dem Prinzip der kürzesten Fahrzeiten, welche im unbelasteten Netz meistens den direktesten Verbindungen entspricht (vgl. Abbildung 20).

Im belasteten Zustand erfolgt die Verteilung ebenfalls nach dem Prinzip der kürzesten Fahrzeiten. Die hohen Auslastungen im Zentrum von Rapperswil führen zu grossen Verlustzeiten, was zur Folge hat, dass sich der Verkehr verlagert und grossräumig andere Wege gesucht werden. Entsprechend wird der Druck auf Ausweichrouten sehr gross.



Abbildung 20: Belastung Verkehr nur aus Potenzialflächen im unbelasteten Netz [Fz/Tag]



Abbildung 21: Belastung DTV 2001 mit Verkehr aus Potenzialflächen [Fz/Tag]; Differenz zu Ist-Zustand

Verkehrsmodellberechnungen mit Tunnel für Zustand 2015

Für den Zustand 2015 wurde der Mehrverkehr aus der vollständigen Ausnutzung des Zonenplans berücksichtigt. Die Berechnungen mit dem Verkehrsmodell zeigen eine grosse Entlastungswirkung auf Rütistrasse und Zürcherstrasse wegen grossem Durchgangsverkehrsanteil auf der Süd-Nord-Beziehung (vgl. Abbildung 6 und Abbildung 23). Die Entlastungswirkung auf West-Ost-Achse ist gering, da in Jona ein sehr grosser Anteil an Ziel-/Quellverkehr vorhanden ist.

Die Leistungsfähigkeit auf der West-Ost-Achse (Anschluss Teuchelweiher bis Knoten St. Dionys) ist erreicht.



Abbildung 22: DTV 2015 mit Tunnel Seedamm-Hüllistein und flankierenden Massnahmen im Zentrum von Rapperswil [Fz/Tag], Mehrverkehr aus Potenzialflächen berücksichtigt

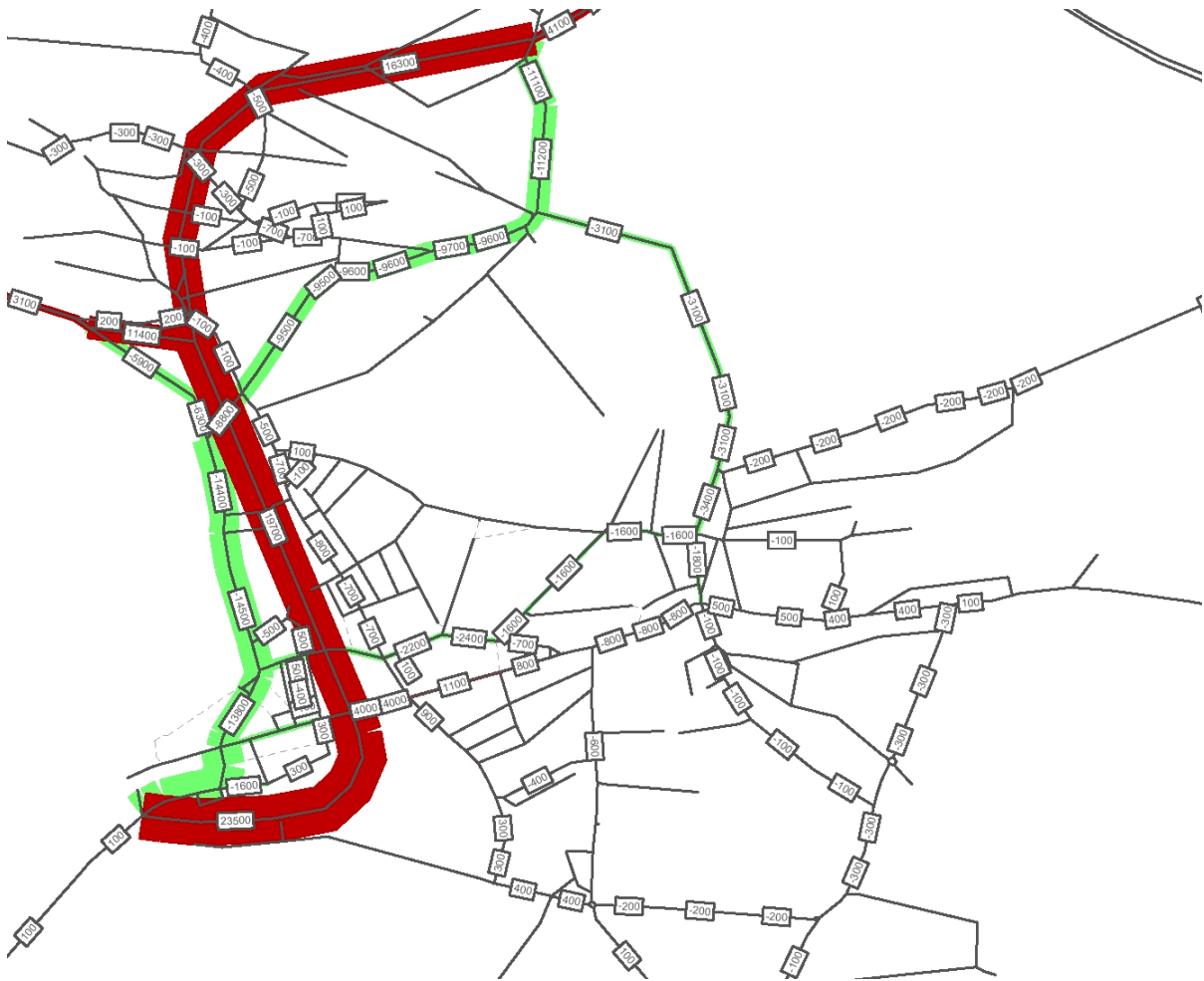


Abbildung 23: Differenz der Belastungen DTV 2015 mit/ohne Tunnel, Verkehr aus den Potenzialflächen berücksichtigt
dunkel = Verkehrszunahme
hell = Verkehrsabnahme

Verkehrmodellberechnungen ohne Tunnel für Zustand 2015

Im Vergleich zum Ist-Zustand 2001 nehmen die Belastungen vor allem in Jona stark zu. Auf der St. Gallerstrasse/Neue Jonastrasse und Rütistrasse beträgt die Zunahme durchschnittlich 20%. Im Südquartier aufgrund der grossen Potenzialflächen liegen die Zunahmen ebenfalls in der Grössenordnung von 20%. Die Leistungsfähigkeit auf der Achse Neue Jonastrasse/St. Gallerstrasse ist überschritten.

Aufgrund der sehr hohen Auslastung nehmen in Rapperswil die Belastungen nur noch auf der alten Jonastrasse zu. Der restliche Verkehr sucht sich Ausweichrouten und die Staulängen vergrössern sich zusätzlich. Durch Zunahme des Binnenverkehrs und des Ziel-/Quellverkehrs nimmt die Leistungsfähigkeit des Systems für Durchgangsfahrten Seedamm–Rüti noch weiter ab.



Abbildung 24: DTV 2015 ohne Tunnel [Fz/Tag], Verkehr aus Potenzialflächen berücksichtigt

Auswirkungen MIV

Neben der hohen Auslastung des Strassennetzes verursacht der motorisierte Individualverkehr diverse negative Auswirkungen.

- starke Luft- und Lärmbelastung
- hohe Trennwirkung entlang der Hauptachsen, insbesondere Obere/Untere Bahnhofstrasse (lange Wartezeiten für die Fussgänger)
- Beeinträchtigung des innerörtlichen Siedlungsbilds
- Unfälle

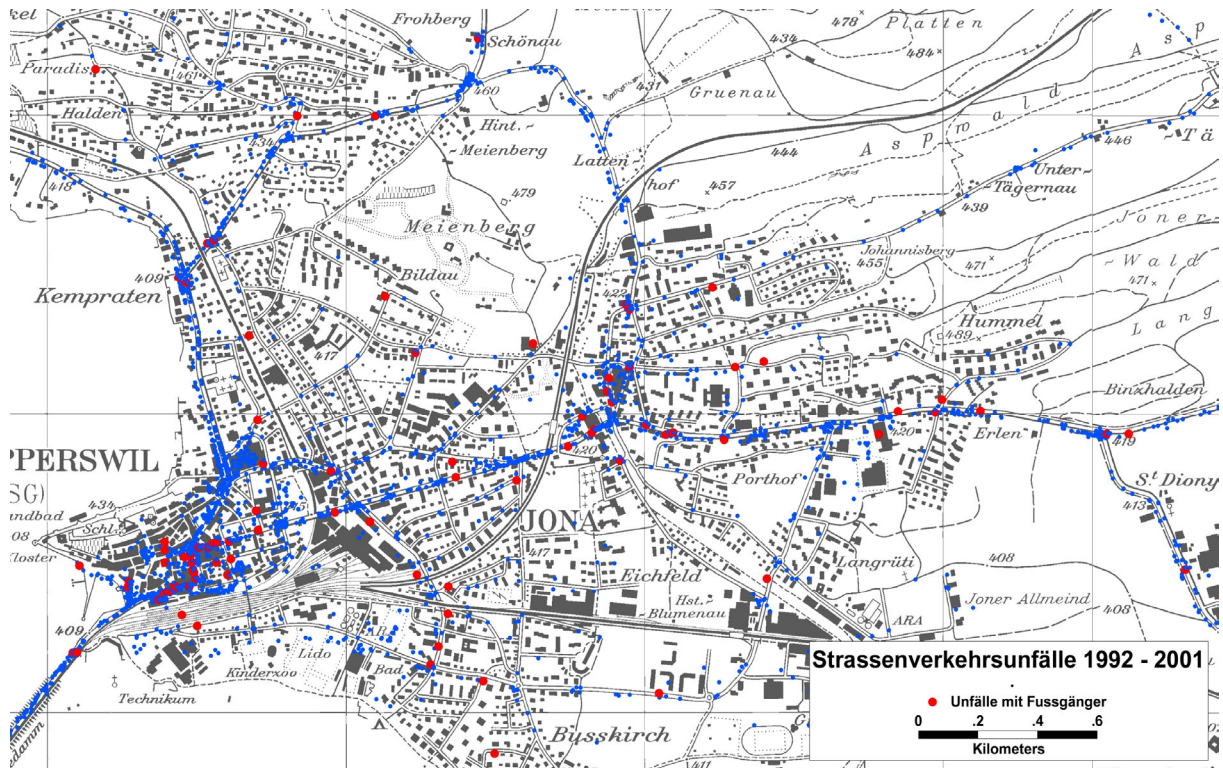


Abbildung 25: Strassenverkehrsunfälle zwischen 1992 und 2001, Fussgängerunfälle speziell gekennzeichnet

7 Inputs aus der IG

Um das grosse Wissen und die Erfahrungen der IG nutzen zu können, wurden die Mitglieder zu Beginn des Projekts GVO gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

- Welche Erwartungen haben Sie an das Projekt Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil/Jona?
- Welches sind für Sie die wichtigsten Probleme auf die das Projekt Gesamtverkehrsoptimierung eine Antwort geben muss?
- Wo sehen Sie Handlungsbedarf im Rahmen des Projektes Gesamtverkehrsoptimierung?

Die Antworten sind in Kurzform im Anhang 4 nachzulesen. Daraus ableiten lassen sich die folgenden Aussagen, die im Planungsprozess berücksichtigt werden müssen:

- Die Mitglieder haben kaum Differenzen in den Bereichen Schwerverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr.
- Die Meinungen zum Thema Parkierung sind unterschiedlich (mehr Parkplätze versus Plafo-nierung)
- Die Thematik Siedlungsentwicklung/allgemeines Verkehrswachstum/gute Erreichbarkeit (Standortfaktor) wird als wichtig erachtet.

8 Kernprobleme und Handlungsbedarf

8.1 Fusswege

1. Der Riegel des Gleisfeldes des Bahnhofes Rapperswil für die Fussgänger weist zuwenig Querungsmöglichkeiten auf. Die bauliche Ausgestaltung ist insbesondere für ältere und körperlich behinderte Personen zu wenig komfortabel. Zudem ist die Gestaltung der Bahnhofunterführung verbesserungswürdig.
2. In den Wohnquartieren herrschen unklare Situationen für die Fussgänger und insbesondere für die Kinder, denn in der Regel ist Tempo 50 signalisiert, aber auf Trottoirs ist bewusst verzichtet worden.
3. Auf Abschnitten der Rütistrasse, der Alten Jonastrasse und zwischen dem Bahnhof Rapperswil und dem Seedamm sind nur einseitig Trottoirs vorhanden.
4. Die hohe Zahl der LSA-gesteuerten Knoten verursachen relativ lange Wartezeiten für die Fussgänger zur Querung der Strasse.

8.2 Radwege

1. Der Riegel des Gleisfeldes des Bahnhofes Rapperswil weist für die Radfahrer nur unbefriedigende Querungsmöglichkeiten mit attraktiver Ausgestaltung auf.
2. In Jona sind einzelne Netzlücken vorhanden (Rütistrasse, St. Gallerstrasse).
3. Die Alternativroute parallel zur St. Gallerstrasse/Neuen Jonastrasse ist unattraktiv.

4. Die Signalisierung der Radrouten in der Gemeinde Jona ist unvollständig, jene im Zentrum von Rapperswil, insbesondere in der Altstadt, eher schwer verständlich.

8.3 Öffentlicher Verkehr

1. Durch die Verkehrsüberlastungen im Zentrum von Rapperswil und auf der St. Gallerstrasse entstehen Behinderungen für den Busbetrieb in beiden Fahrtrichtungen. Aus diesem Grund müssen die Anschlüsse zur Bahn (S7) mit 10 Minuten relativ grosszügig bemessen werden und jene in Eschenbach können oft nur mit zusätzlichen Einsatzfahrzeugen garantiert werden.
2. Der gegenläufige Rundkurs der Ortsbuslinien 1 und 2 ist für gewisse Beziehungen mit dem heute vorhandenen Angebot unattraktiv und für gelegentliche Benutzer schlecht verständlich.
3. Die zeitliche Anbindung des Industriegebietes Buech durch den Bus 886 ist zu wenig attraktiv, weil sie auf gewisse Tageszeiten beschränkt ist. Zudem bewirkt die Anbindung dieses Gebietes Umwegfahrten für Fahrgäste von/nach Wagen und Eschenbach.
4. Die Erschliessung des Bahnhofs Jona mit dem Bus ist ungenügend. Die Umsteigedistanzen sind zu gross und die Verbindungswege ästhetisch unattraktiv.
5. Die Haltestellenanordnung im Zentrum von Rapperswil auf dem Abschnitt Sonnenhof bis Untere Bahnhofstrasse ist für den Benutzer ungünstig.
6. Die Bahnhaltstellen Blumenau und Bollingen sind nicht im ZVV integriert.
7. Der Mehrverkehr auf der Achse St.Gallerstrasse/ Neue Jonastrasse infolge Ausnutzung der Siedlungspotenziale würde ein fahrplantraues Busangebot in der Spitzenstunde noch weiter erschweren.
8. Vertiefte Abklärungen bezüglich Angebotsverbesserung der Bahn in Richtung Ziegelbrücke/Glarus und St. Gallen/Luzern sind nötig, wenn Rapperswil/Jona seine Funktion als Regionalzentrum verstärkt wahrnehmen will und nicht nur eine einseitige Ausrichtung nach Zürich erfolgen soll. Weiter ist zu prüfen, ob eine direkte Anbindung an die Region Glattal/Flughafen in Absprache mit den umliegenden grossen Gemeinden (Freienbach, Rüti, Wetzikon) sinnvoll und realisierbar ist.

8.4 Fliessender motorisierter Individualverkehr

1. Belastend hoher Anteil MIV im Binnen-, Ziel- und Quellverkehr

2. Die Erreichbarkeit des Zentrums von Rapperswil ist wegen der hohen Stauquote auf der Zürcherstrasse und dem Seedamm unbefriedigend.
3. Die sehr stark belasteten Hauptachsen mit engen Platzverhältnissen
 - erhöhen den Druck auf Ausweichrouten durch die Quartiere (Spinnereistrasse, Kreuzstrasse, Oberseestrasse, Bubikerstrasse/Lenggiserstrasse)
 - haben eine starke Trennwirkung zur Folge
 - prägen das Siedlungsbild negativ
4. Der Verkehr von der Zürcherstrasse ist durch die heutige Lichtsignalsteuerung gegenüber der Beziehung von der Neuen/Alten Jonastrasse (inkl. Busverbindung) benachteiligt. Ausweichvarianten z.B. über die Holzwiesstrasse sind dadurch interessanter. Fahrten mit Quelle in Rapperswil sind allerdings auch während den Spitzenstunden ohne grosse Zeitverluste möglich.
5. Der Mehrverkehr als Folge der Nutzung der Siedlungspotenziale kann mit dem vorhandenen Strassennetz nicht bewältigt werden. Die Nutzung der vorhandenen Potenziale führt zu zusätzlichen Verkehrsstaus auf den bereits heute überlasteten Achsen und verschlechtert die Erreichbarkeit des Zentrums Rapperswil weiter.
6. Der Tunnel 1. bis 3. Etappe entlastet die Rütistrasse, die Zürcherstrasse und das Zentrum von Rapperswil sehr effizient. Die Achse Neue Jonastrasse/St. Gallerstrasse wird durch den Tunnel kaum entlastet. Der Mehrverkehr aus den Siedlungspotenzialen führt zu Mehrbelastungen auf dieser Achse gegenüber heute von durchschnittlich ca. 20%. Neben den negativen Auswirkungen auf Lärm/Luft/Trennwirkung/Unfallgefahr ist fraglich, ob der Verkehr in einer vernünftigen Qualitätsstufe auf der Hauptachse zwischen Anschluss Teuchelweiher und Knoten St. Dionys abgewickelt werden kann.

8.5 Ruhender Individualverkehr

1. In Jona fehlt ein statisches Parkleitsystem analog zu Rapperswil.
2. Ein dynamisches Parkleitsystem für Rapperswil/Jona ist zu prüfen.

8.6 Siedlungsentwicklung

1. Die angenommene Siedlungsentwicklung kann nur stattfinden, wenn mit entsprechenden Massnahmen dafür gesorgt wird, dass der induzierte Mehrverkehr primär mit dem öffentlichen Verkehr und/oder dem Langsamverkehr abgedeckt werden kann und/oder bestehende Verkehre umgelagert werden können.

9 Zielkatalog

Das Zielsystem ist Grundlage für die Beurteilung von Massnahmen. Es soll alle relevanten Wirkungsbereiche umfassen und eine transparente Bewertung ermöglichen. Die Massnahmen sollen in den Bereichen Wirkung auf Mensch, Umwelt, Raum, Verkehr und Wirtschaft Verbesserungen bewirken. Der dazu notwendige Einsatz der Finanzmittel und der Ressourcenverbrauch sollten möglichst gering sein.

Stand: 21.05.2002

Oberziel	Teilziel	Kriterium	
1 Gesundheit der Menschen schützen	11 Luftqualität verbessern	112	Luftschadstoffe im Siedlungsgebiet (NOx- und PM10-Immissionen)
	12 Lärmbelastung senken	121	Verkehrslärmbelastung im Siedlungsgebiet
	13 Verkehrssicherheit erhöhen	131	Unfälle Langsamverkehr
		132	Unfälle MIV
2 Senkung der Umweltbelastung	21 Bodenverbrauch senken	211	Flächenbeanspruchung (Verkehrsflächen)
	22 Beeinträchtigung des Klimas senken	221	Treibhausgasemissionen CO ₂
	23 Energiebedarf reduzieren	231	Energieverbrauch (Verkehr und Tunnelbetrieb)
3 Individuelle Mobilität sicherstellen	31 Verfügbarkeit Angebot und Zuverlässigkeit sicherstellen	311	Lücken im Fuss- und Radwegnetz
		312	möglichst grosse Anzahl Einwohner/Arbeitsplätze in möglichst hoher öV-Güteklasse
		313	Homogenität des Verkehrsflusses MIV
4 Standortgunst für Rapperswil/Jona erhöhen	41 Erreichbarkeit sicherstellen: Engpässe beseitigen, Erschliessung verbessern	411	Attraktive Erschliessung für Langsamverkehr (direkte Wege, geringe Lärmeinwirkungen, gute Gestaltung, gute Lichtverhältnisse)
		412	Busbehinderungen, öV-Güteklasse
		413	Berechenbarkeit der Reisezeit, Staulängen
		414	Güterumschlag, Zufahrt Anlieferung
		415	Reisecarinfrastruktur
5 Aufenthaltsqualität fördern	51 Trennwirkung durch Strassen reduzieren	511	Verkehrsbelastung (Verkehrsmengen, Geschwindigkeit, LKW-Anteil) innerorts
	52 Qualität der öffentlichen Räume wo möglich aufwerten	521	Spielräume für Anordnung von Flächen für den Aufenthalt (Sitzen, Schwatzen, sich treffen) und Gestaltungselemente des öff. Raums (Bäume, Beleuchtung, Möblierung, Beläge)
6 Wirtschaftlicher Einsatz der Finanzmittel	61 Kosten Strassenverkehrsteilnehmer minimieren	611	Fixe Fahrzeugkosten (Nutzverkehr)
		612	Variable Fahrzeugkosten
	62 Kosten des Infrastrukturerstellers/-betreibers minimieren	621	Investitionskosten
		622	Betriebs- und Unterhaltskosten

Tabelle 8: Zielkatalog

A1 Abkürzungen

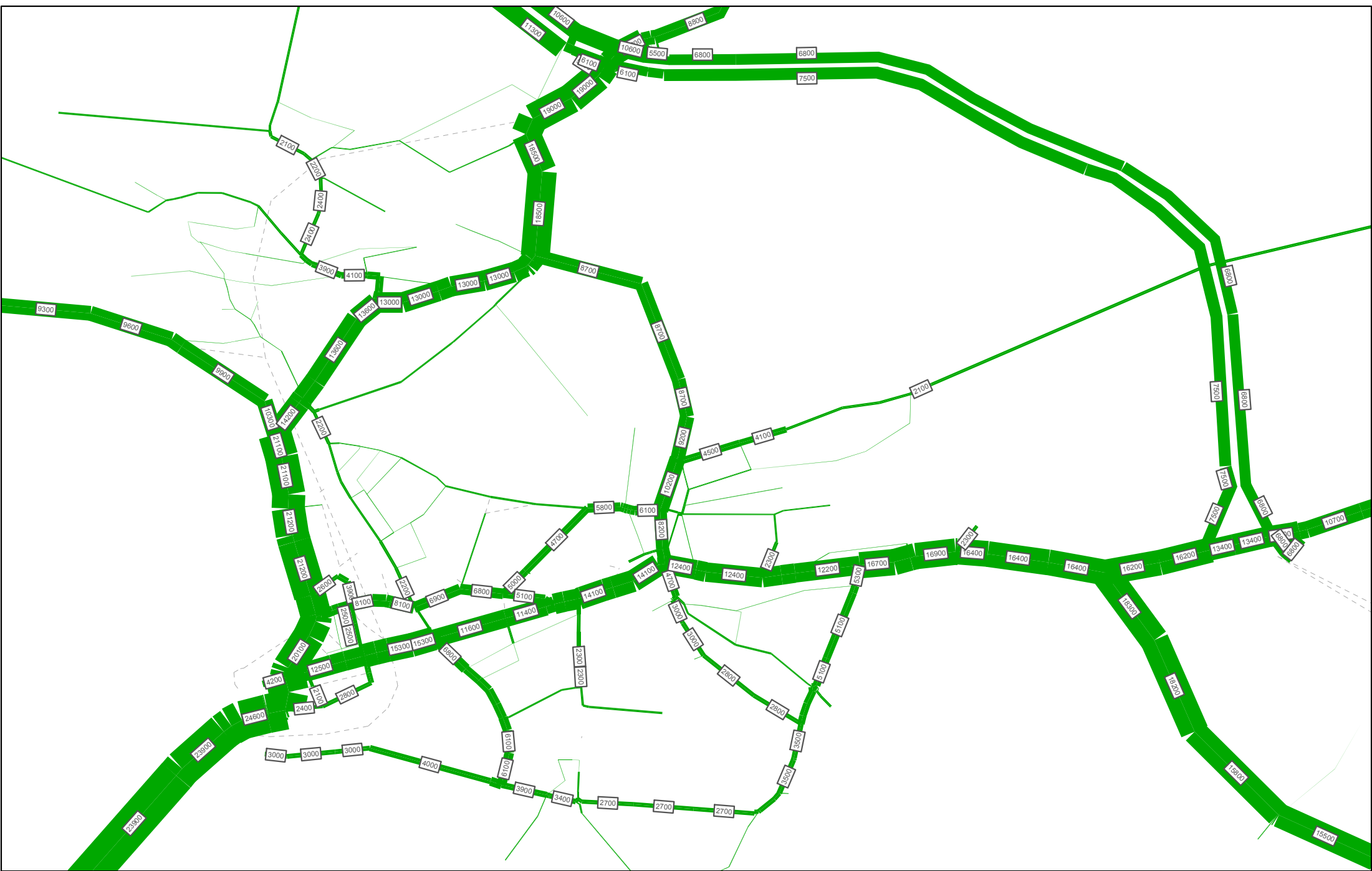
DTV Durchschnittlicher täglicher Verkehr gemessen in Fahrzeugen pro Tag

GVO Gesamtverkehrsoptimierung

MIV Motorisierter Individualverkehr

ÖV Öffentlicher Verkehr

A2 Darstellung Verkehrsmodellberechnungen



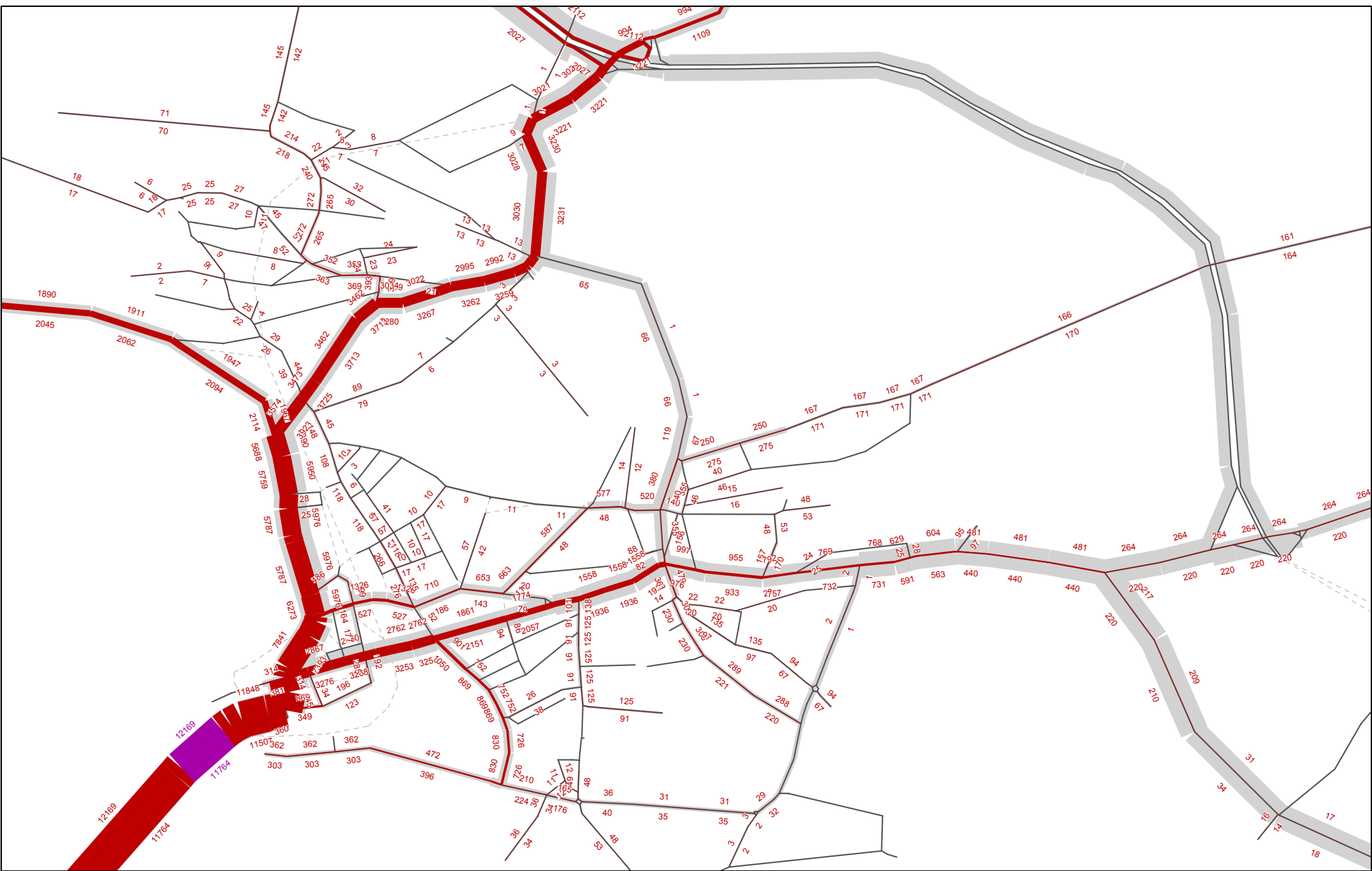
Ernst Basler + Partner AG

n16k125m25dtv01 abb

erstellt am: 23.05.02

Belastung DTV 2001

1 : 17500



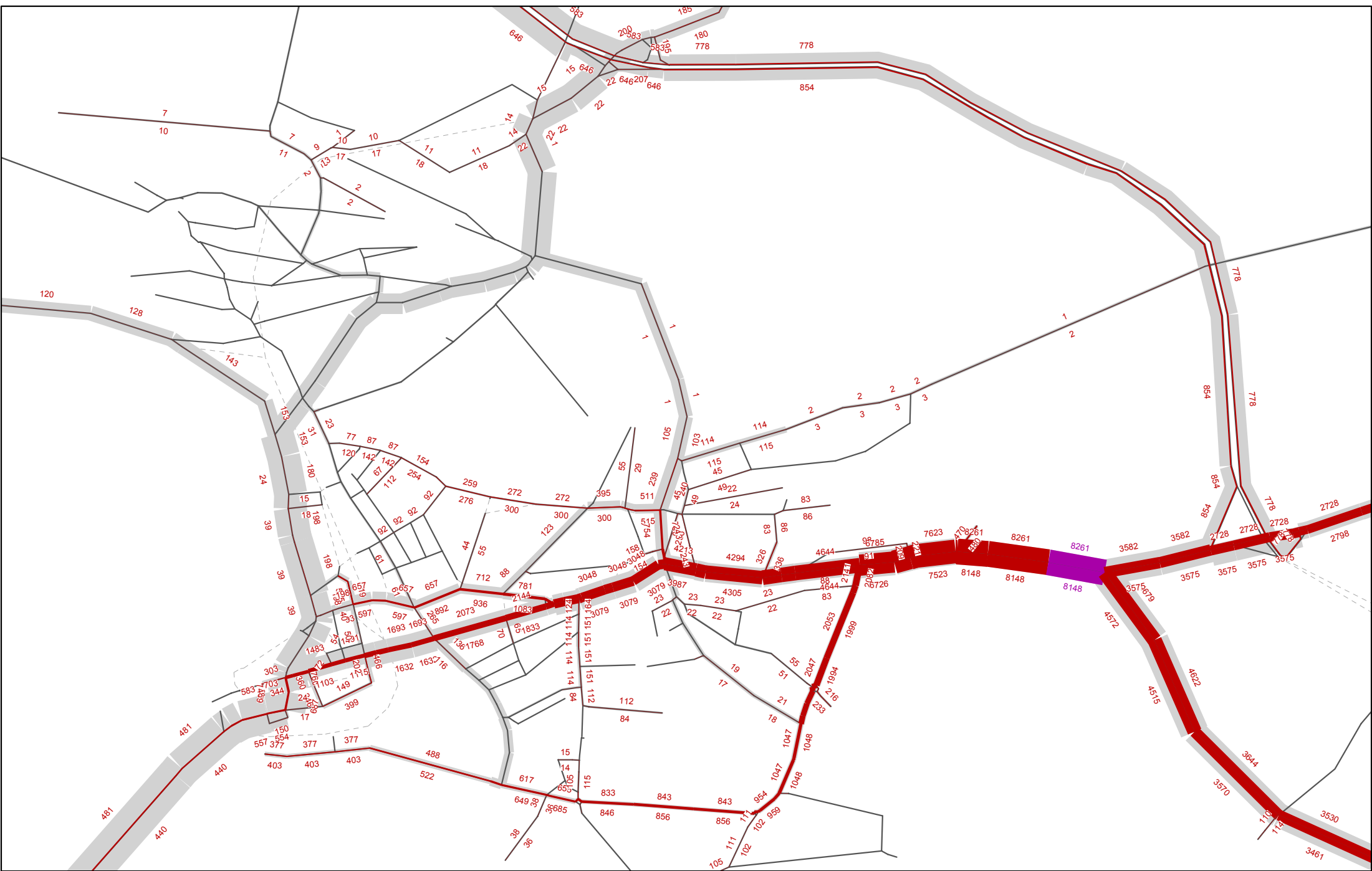
Ernst Basler + Partner AG

n16k125m25dtv01 Spinne

erstellt am: 08.05.02

Belastung DTV 2001, Spinne Seedamm

1 : 17500

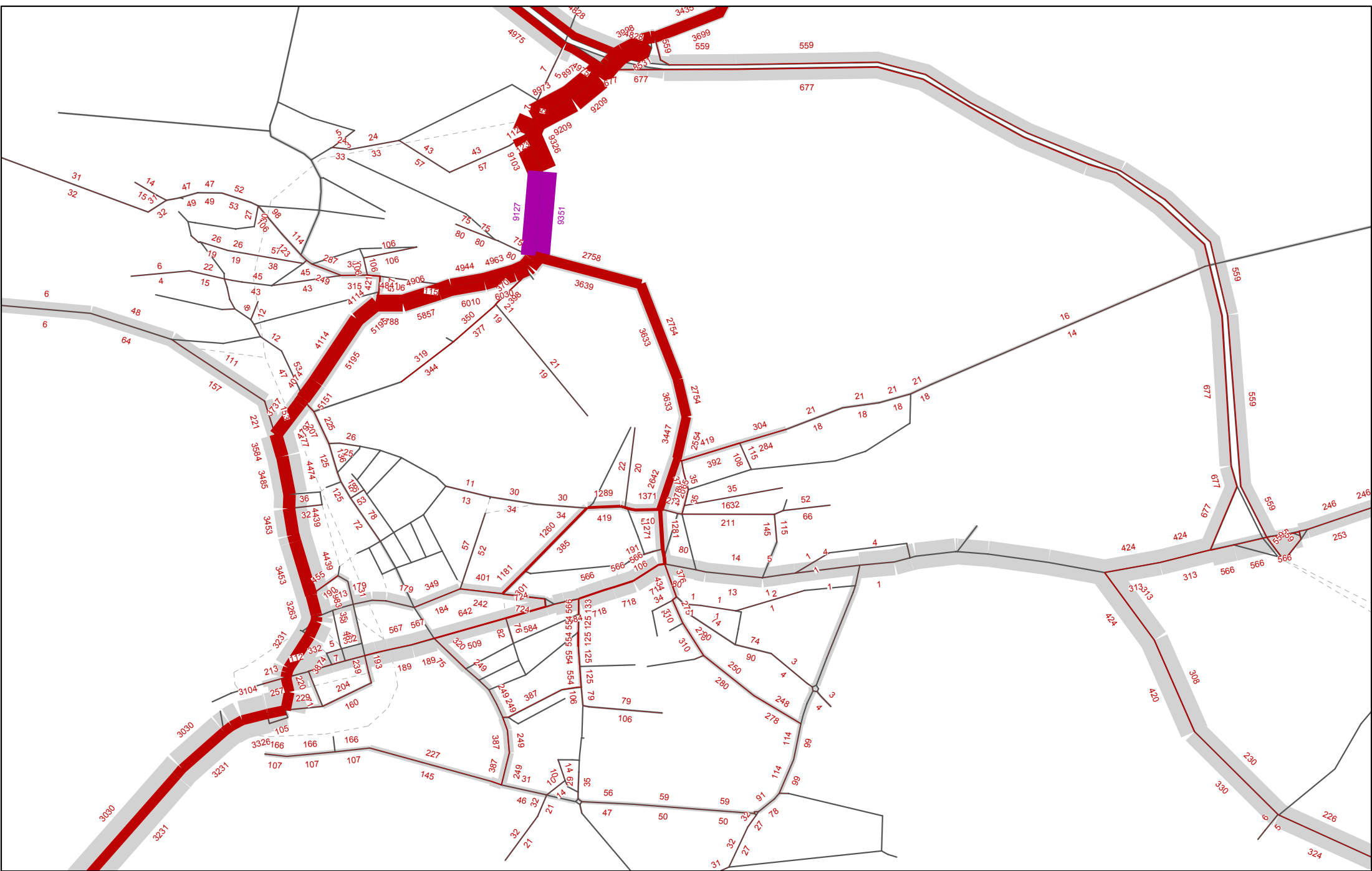


Ernst Basler + Partner AG	n16k125m25dtv01 Spinne
---------------------------	------------------------

erstellt am: 08.05.02

Belastung DTV 2001, Spinne St. Gallerstr.

1 : 17500



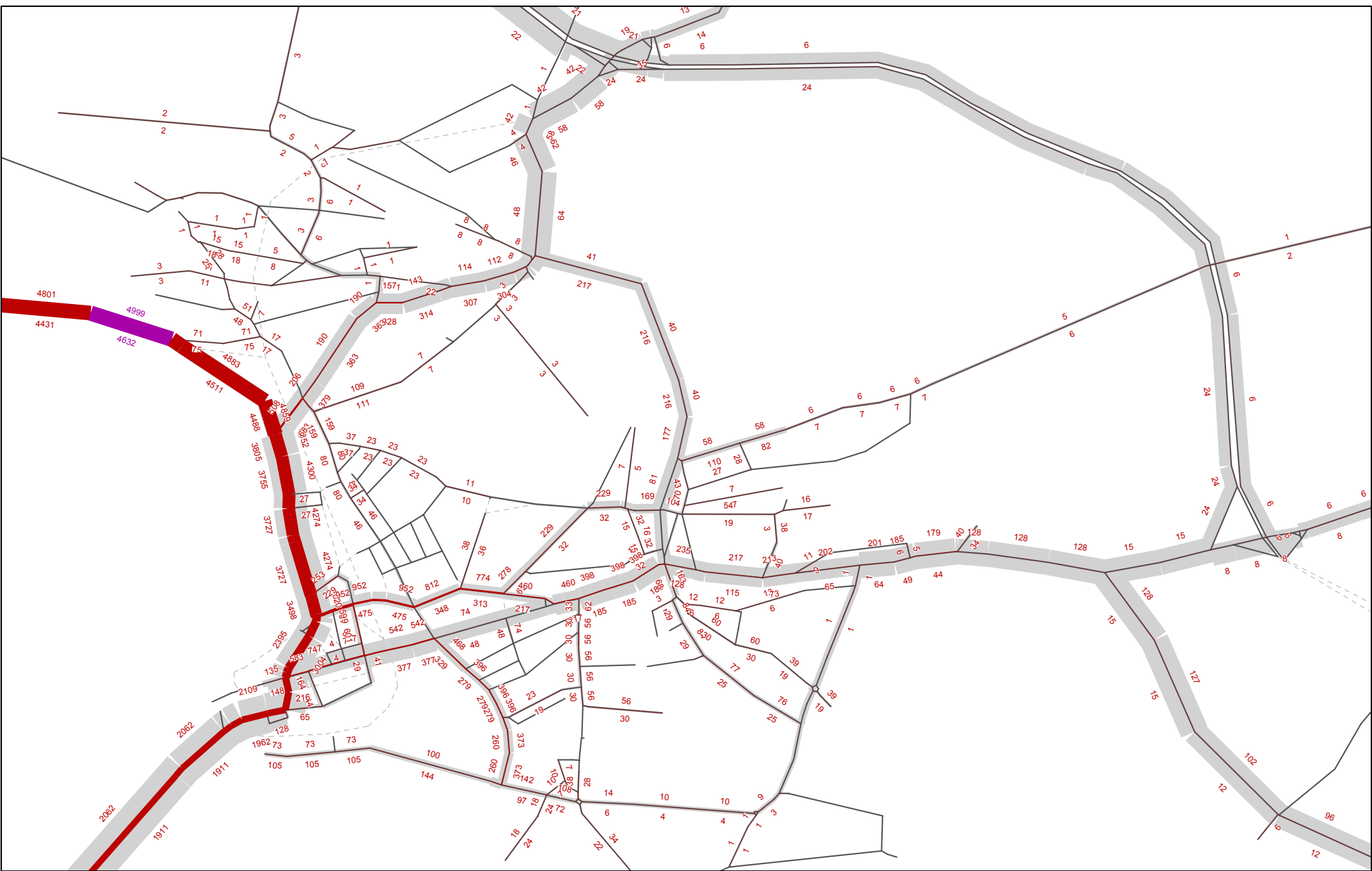
Ernst Basler + Partner AG

n16k125m25dtv01 Spinne

erstellt am: 08.05.02

Belastung DTV 2001, Spinne Rütistrasse

1 : 17500



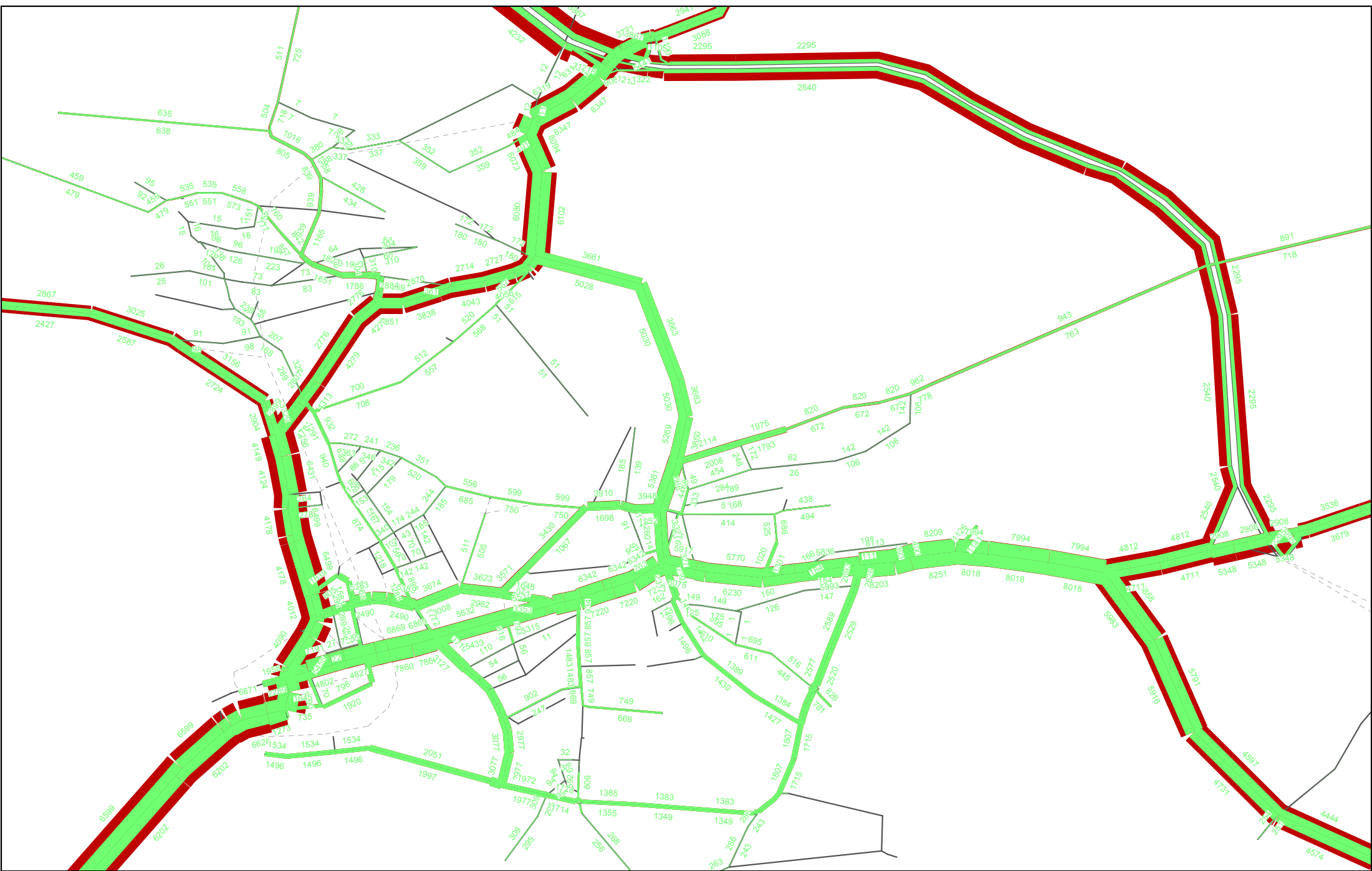
Ernst Basler + Partner AG

n16k125m25dtv01 Spinne

erstellt am: 08.05.02

Belastung DTV 2001, Spinne Zürcherstrasse

1 : 17500



Ernst Basler + Partner AG

n16k125m25dtv01 Spinne

erstellt am: 08.05.02

Belastung DTG 2001, Spinne Binnen- Quell und Zielverkehr

1 : 17500



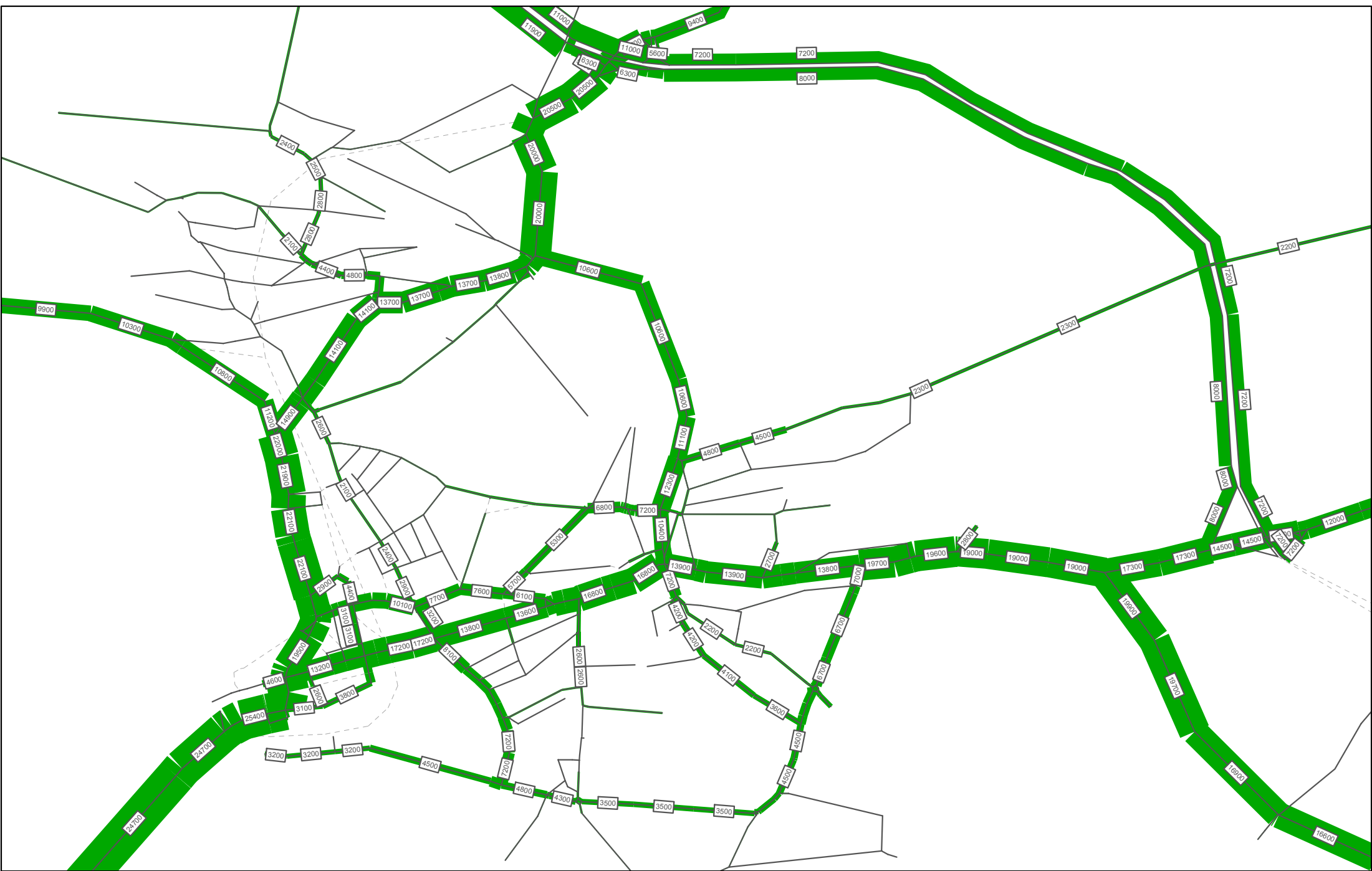
Ernst Basler + Partner AG

n16k125m25dtv01 nur gem

erstellt am: 08.05.02

Belastung Verkehr aus Potenzialflächen

1 : 17500



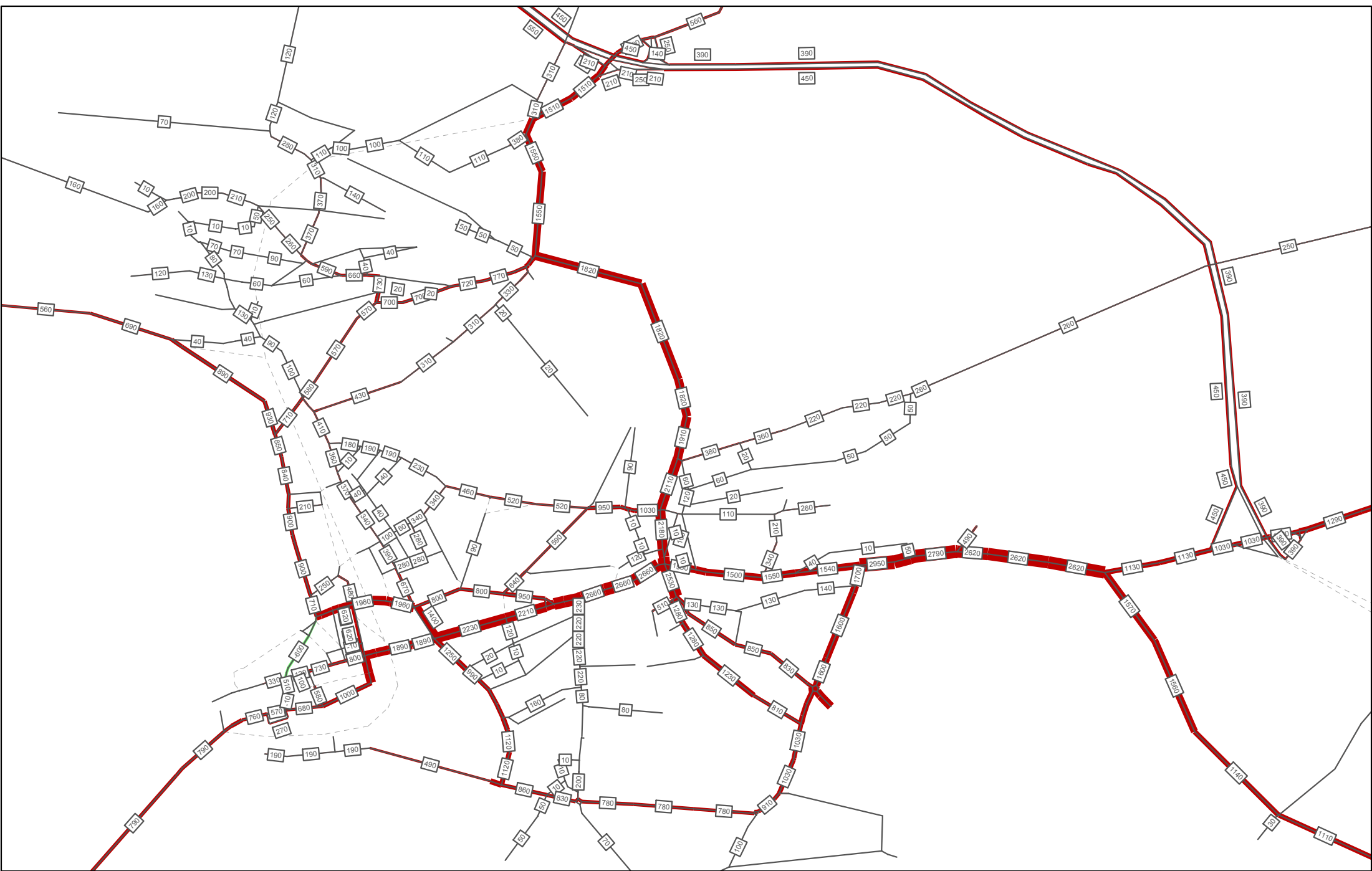
Ernst Basler + Partner AG

n16k125m25dtv01 gem

erstellt am: 23.05.02

Belastung DTV 2001 mit Verkehr aus Potenzialflächen

1 : 17500

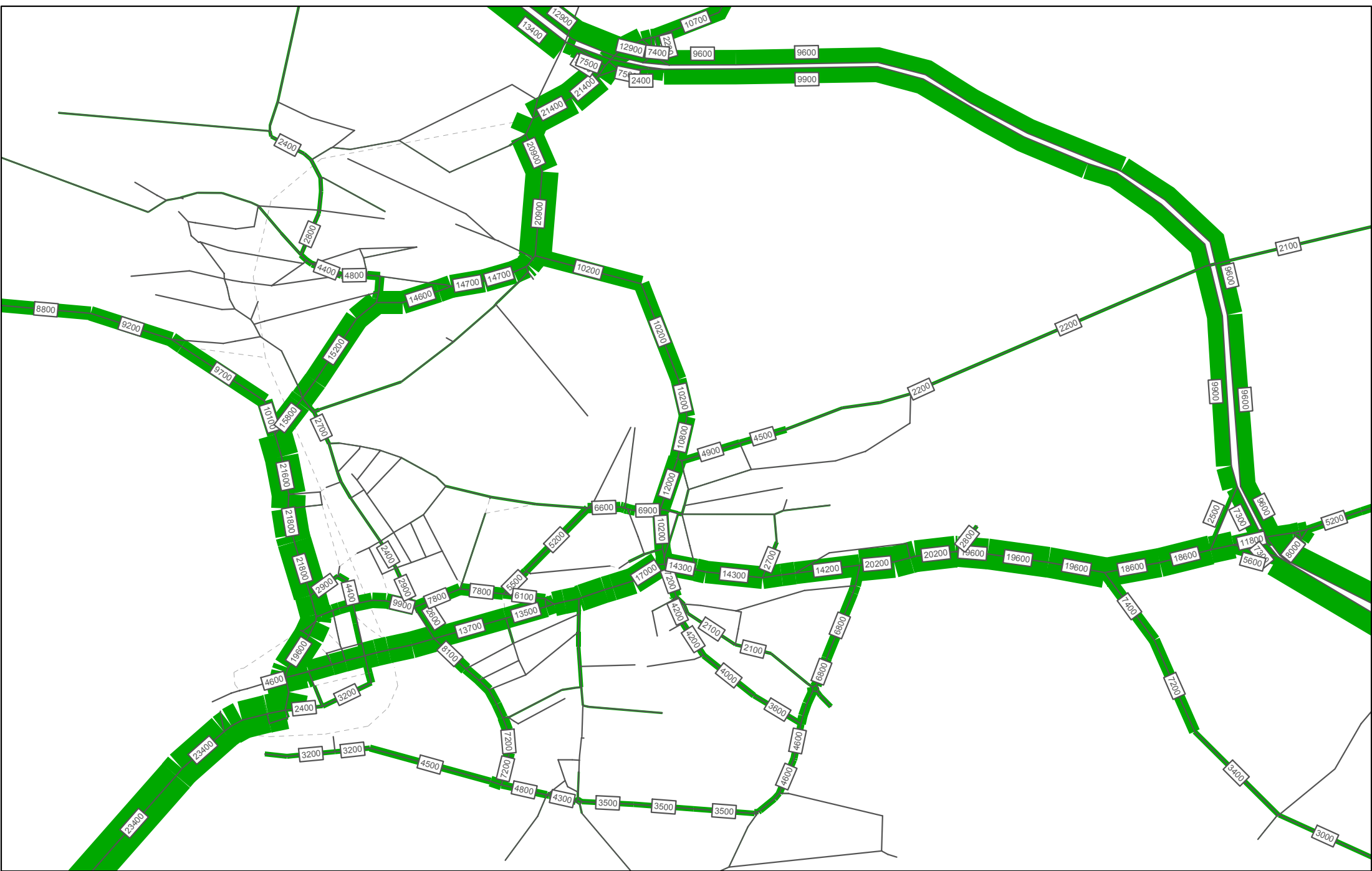


Ernst Basler + Partner AG	n16k125m25dtv01 gem - ist
---------------------------	---------------------------

erstellt am: 08.05.02

Belastung DTV 2001 mit Verkehr aus Potenzialflächen - Differenz zu Ist-Zustand

1 : 17500



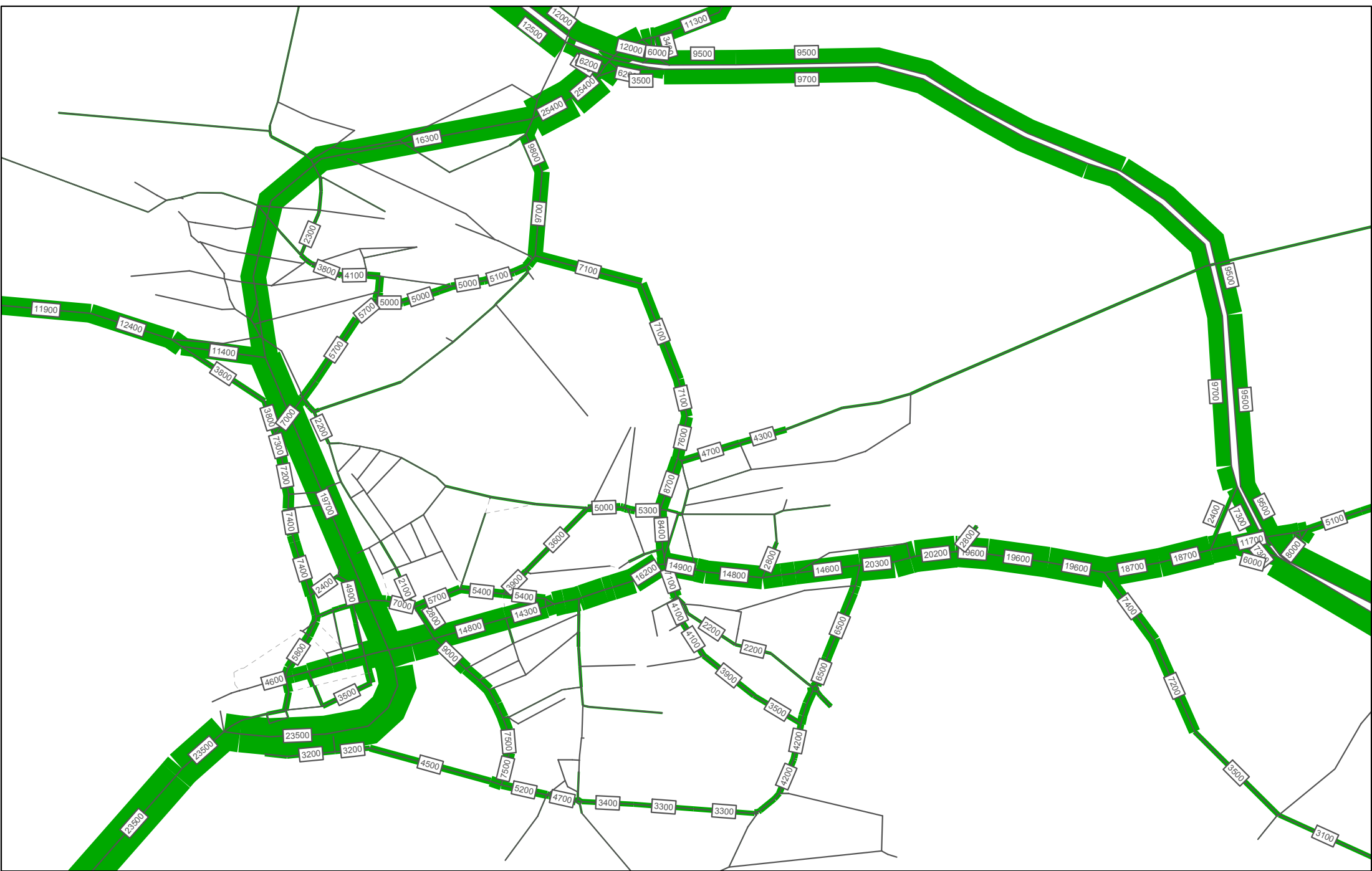
Ernst Basler + Partner AG

n16k125m25 dtv2015ot_mit

erstellt am: 23.05.02

Belastung DTV 2015 ohne Tunnel

1 : 17500



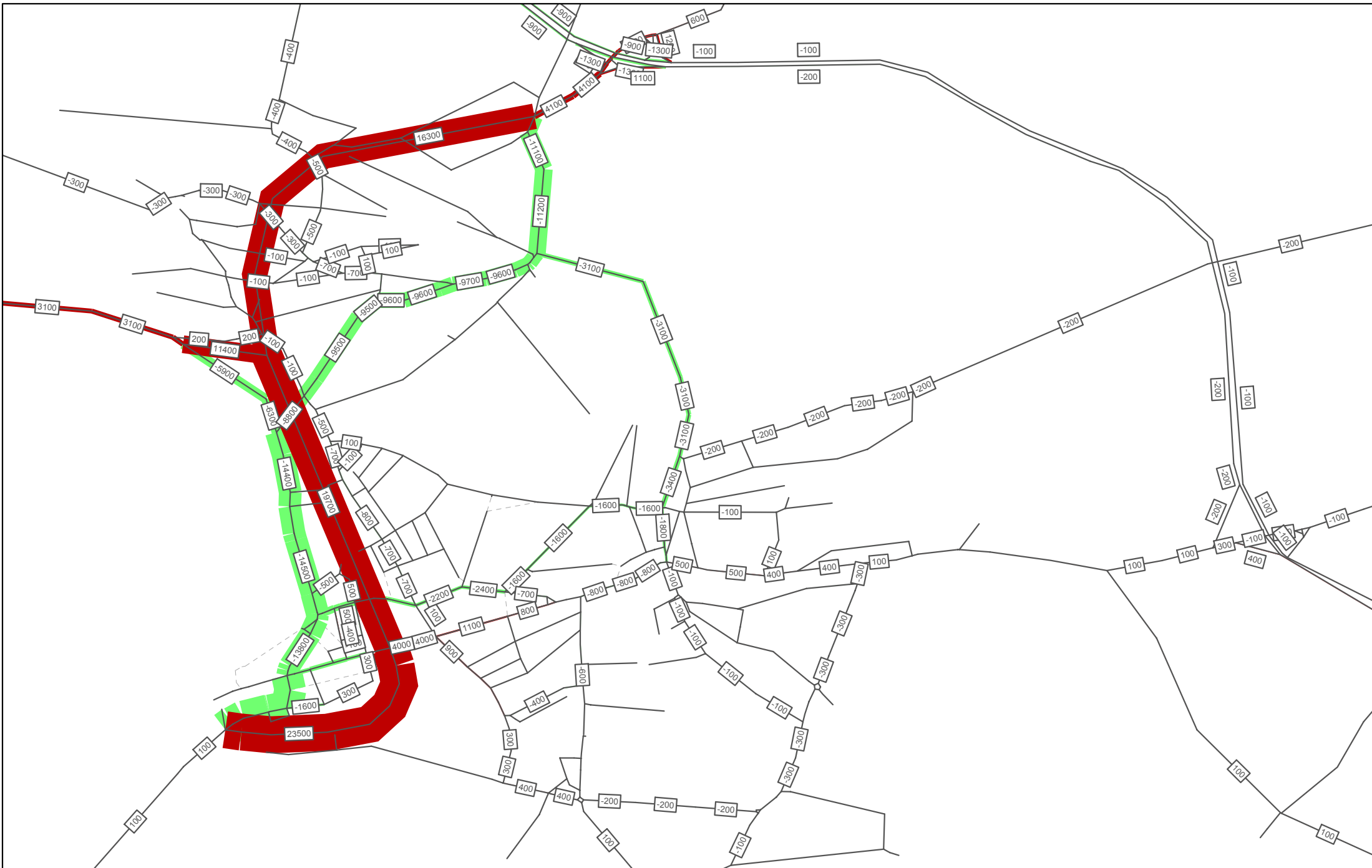
Ernst Basler + Partner AG

n16k125m25 dtv2015mt_mi

erstellt am: 23.05.02

Belastung DTV 2015 mit Tunnel 1. bis 3. Etappe und flankierenden Massnahmen

1 : 17500



	Ernst Basler + Partner AG	n16k125m25 dtv2015mt_mi
erstellt am: 08.05.02	Belastung DTV 2015 mit Tunnel 1. bis 3. Etappe und FM - 2015 ohne Tunnel	1 : 17500

A3 Dauerlinie Seedamm

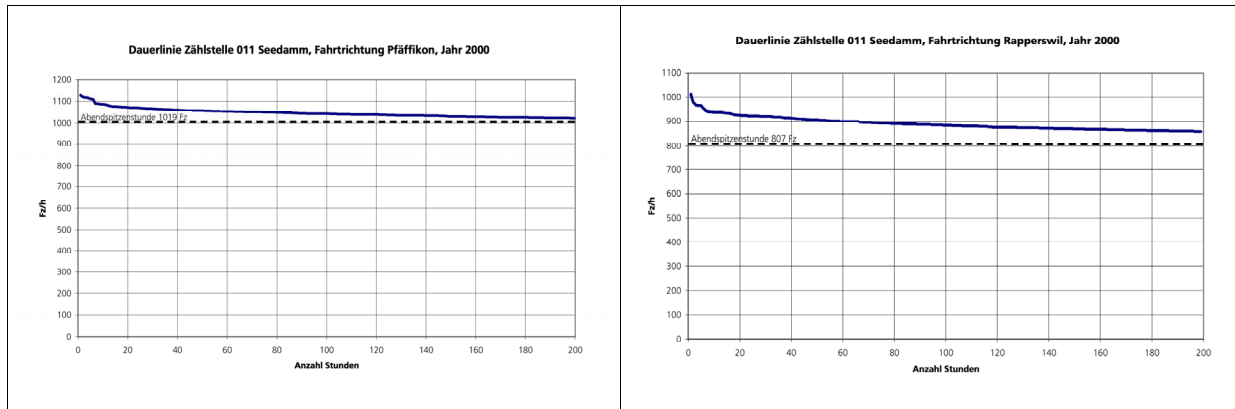


Abbildung 26: Dauerlinien der Zählstelle Seedamm in Fahrtrichtung Pfäffikon (links) und Rapperswil (rechts). Ablesebeispiel Fahrtrichtung Rapperswil: Während 60 h im Jahr wurden mehr als 900 Fz/h und während 200 h mehr als 860 Fz/h gezählt.

A4 Erwartungen der IG an das Projekt GVO Rapperswil/Jona

	Erwartungen an das Projekt GVO	Wichtigste Probleme, welche die GVO beantworten soll	Handlungsbedarf im Rahmen GVO
VVRJ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Integrale Planung über das ganze Gebiet ▪ Alle Verkehrsteilnehmer sind ihrer Bedeutung entsprechend zu berücksichtigen ▪ Wirtschaftliche und touristische Stellung von RJ ist zu stärken 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung allgemeine Erreichbarkeit ▪ Mindestens überall langsames Durchkommen für MIV ▪ Genügend Parkplätze ▪ Ausbau Buslinien auch um MIV zu reduzieren ▪ Ausbau Radwegnetz (Jona) inkl. Abstellmöglichkeiten ▪ Fussgängerschutz durch langsames Fahren 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zusätzliche Parkierungsanlagen in RJ ▪ Parkleitsystem ▪ Überdeckung SBB-Gleisareal (bessere Erschliessung Südquartier) ▪ Lastwagenverkehr umleiten ▪ Einführung Langsamzonen ▪ Kreisel ▪ Privilegierung Bus gegenüber MIV ▪ Ausbau Radwegnetz (Jona) ▪ Verlängerung Grünphasen für Fussgänger ▪ Einbau Mittelinseln
SVP Rapperswil Jona	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung Lebensqualität an den Hauptverkehrsachsen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steuerung von MIV und ÖV ▪ Motivation der Bürger zum Umsteigen ▪ Parkplatzbewirtschaftung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abbau der chronischen Überlastung des Strassenetzes in den Spitzenstunden ▪ Anpassung ÖV-Linien an Siedlungsentwicklung ▪ Effizienzsteigerung Busnetz
Nordquartierverein Rapperswil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanalisierung des MIV auf Hauptverkehrsstrassen ▪ Förderung Fahrradverkehr und ÖV ▪ Fussgängerübergänge über Hauptverkehrsstrassen verbessern 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stabilisierung des stetig wachsenden Verkehrsvolumens ▪ Definition Hauptverkehrsstrassen und Wohngebiete mit Quartierstrassen (wenig Verkehr) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auswirkungen einer allfälligen Definition der Holzwisstrasse als Hauptverkehrsstrasse ▪ Ausbau Bussystem (Lenggis, Anschluss nach Präffikon, Anschlüsse in Jona)
Felix Inglin Rapperswil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimales Lenken des oberirdischen Verkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung des Nutzens des Tunnels für das Zentrum Jona ▪ Erschliessung Südquartier RJ für Bewohner, Sport und Knie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung ÖV

	Erwartungen an das Projekt GVO	Wichtigste Probleme, welche die GVO beantworten soll	Handlungsbedarf im Rahmen GVO
UGS Jona-Rapperswil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Endlich ein Ansatz für eine gemeindeübergreifende Planung ▪ Keine weitere Steigerung des MIV (Mobilitätsmanagement) ▪ Berücksichtigung Langsamverkehr insbesondere auch ältere Personen und Kinder ▪ Reduktion Trennwirkung infolge MIV ▪ Flankierende Massnahmen für Verkehrsverlagerung auf neue Achsen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sofortmassnahmen ▪ Gestaltung Strassenraum ▪ Allgemeines Verkehrswachstum ▪ Lärmschutz, Luftreinhaltung, Lebensqualität und Sicherheit ▪ Attraktive Strassenräume sind auch bei hohen Verkehrsmengen möglich ▪ Abstimmung Siedlungsentwicklung mit ÖV und Langsamverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Praktische Versuche mit Kreiseln auf den Hauptverkehrsstrassen in R/J ▪ Verkehrsberuhigungsmassnahmen auch auf Hauptverkehrsstrassen umsetzen ▪ Prüfung Tunnelvariante 1-Plus (Seedamm-Zürcherstrasse) ▪ Realisierung Ziele Luftreinhaltung ▪ Vollständige Erschliessung Siedlungsbiet mit ÖV ▪ Weitere Langsamfahrzonen ▪ Aufwertung Bahnhof Jona inkl. Umsteigemöglichkeiten Bahn-Bus ▪ Bewirtschaftung Parkplätze (keine Grautisparkplätze) ▪ Plafonierung Parkplätze
Hans Wigger Rapperswil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimale Lösung für alle Verkehrsarten in beiden Gemeinden unter Berücksichtigung u.a. bereits durchgeführter Planungen und Zielen der Behörden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verhinderung Zunahme des hausgemachten Verkehrs infolge Bau Entlastungstunnel ▪ Verkehrsaufkommen versus gute Erreichbarkeit (Standortfaktor) ▪ Aufzeigen und Offenlegen allfälliger Konfliktpunkte als Entscheidungsgrundlage für Behörden und Bürger 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohes Verkehrsaufkommen auch nach Bau Tunnel verlangt nach ÖV-Lösungen

	Erwartungen an das Projekt GVO	Wichtigste Probleme, welche die GVO beantworten soll	Handlungsbedarf im Rahmen GVO
SP Rapperswil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbezug aller Verkehrsteilnehmer und aller Verkehrsmittel ▪ Vorschläge von unkonventionellen und visionären Lösungen ▪ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klare Zahlen, Daten und Aussagen zum Binnenverkehr in der Agglomeration ▪ Stellenwert des Langsamverkehrs insb. auch zur Vermeidung von Lärm und Schadstoffemissionen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahmen auf folgenden Strassen: Kreuzstrasse, Zürcherstrasse, Holzwiessstrasse, Rütistrasse ▪ Shoppingbus ▪ Subvention von Veloanhängern ▪ Reduktion Wartezeiten für Fussgänger an Hauptverkehrsstrassen insb. Zentrum Rapperswil
Walter Domeisen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Akzeptanz schaffen für alle Massnahmen ▪ Verständnis schaffen für Zusammenhänge Siedlung/Nutzung und Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neue Jonastrasse, St. Gallerstrasse ▪ Oberseestrasse, Südquartier 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bussystem überprüfen und anpassen
FDP Jona	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde-, regionenübergreifende Lösungsansätze suchen ▪ Umsetzung raschmöglichst 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transitverkehr und Quellverkehr möglichst harmonisch kombinieren 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stauzeiten vermindern (Zürcherstrasse, Seedamm, St. Gallerstrasse, Rütistrasse, alte Jonastrasse) ▪ Kreisel als Sofortmassnahmen
IG „Tunnel-Rapperswil-Jona-Jetzt“	<ul style="list-style-type: none"> ▪ R/J soll so weit wie möglich vom Verkehr entlastet werden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wie kann R/J vom Verkehrs entlastet werden? 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau ÖV (1/4-h-Takt) ▪ Senkung Preise ÖV ▪ R/J für Lastwagentransit sperren ▪ Durchgangsverkehr direkt auf Tunnel lenken ▪ Ziel-/Quellverkehr direkt in Parkhäuser leiten ▪ Alle Massnahmen sollten möglichst umweltschonend sein ▪ Nicht mehr benötigte Strassenflächen den Fussgängern zurückgeben

	Erwartungen an das Projekt GVO	Wichtigste Probleme, welche die GVO beantworten soll	Handlungsbedarf im Rahmen GVO
IG Zürcherstrasse	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finden einer tragfähigen, finanzierbaren Lösung, die schnell umgesetzt werden kann 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchgangsfahrverbot für Lastwagen bei Eröffnung H8 ▪ Reduktion Durchgangsverkehr ▪ Erhöhung Sicherheit für Langsamverkehr ▪ Erhöhung Lebensqualität durch Erfüllung Lärm- und Abgasrichtlinien ▪ Zielverkehr aufrecht erhalten unter Minimierung Durchgangsverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lastwagenfahrverbot für Durchgangsverkehr ▪ Bauliche Massnahmen zur Erhöhung Sicherheit ▪ Umleitungen auf H8
VCS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahmen müssen für beide Gemeinden Verbesserungen bringen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestehende und zukünftige Verkehrserwartungen ehrlich angehen; kein Wunschdenken 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Machbare, realisierbare Verbesserungen ab sofort in Angriff nehmen (Bsp. Burgdorf)
FDP Rapperswil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbezug IG ▪ Berücksichtigung Gesamtverkehr ▪ Kommunikation des Projektes nach aussen mittels einheitlicher Meinung IG ▪ Alle möglichen Lösungen aufnehmen und beurteilen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auf Bedürfnisse Gewerbe aber auch Einwohner eingehen ▪ Massnahmen in der einen Gemeinde dürfen nicht zu Nachteilen in der anderen führen ▪ Rascher Bau Tunnel ▪ Verhältnis Durchgangsverkehr zu hausgemachtem Verkehr aufzeigen ▪ Zufahrt und Durchfahrt Schwerverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nachhaltige Lösung des Verkehrsproblems ▪ Analyse des bestehenden Verkehrs ▪ Orientierung der Bevölkerung über die Planungen und dabei geeignete Präsentationsmittel einsetzen

	Erwartungen an das Projekt GVO	Wichtigste Probleme, welche die GVO beantworten soll	Handlungsbedarf im Rahmen GVO
Ostquartierverein Rapperswil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Aufenthaltsqualität entlang Hauptverkehrsachsen ▪ Sofortmassnahmen bis zum Bau des Tunnels ▪ Kreislauf zur Verkehrsverflüssigung ▪ Kosten sind vom Verursacher (oft Autofahrer) zu tragen ▪ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zeitlicher Ablauf von verschiedenen Massnahmen ▪ Chaos Cityplatz ▪ Miteinander von Fussgänger, Velo- und Autofahrer ▪ Siedlungsentwicklung und Verkehrsaufkommen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sofortmassnahmen ▪ Massnahmen über beide Gemeinden abgestimmt ▪ Langfristige Planung ▪ Endlich etwas tun und nicht nur debattieren
CVP Rapperswil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurze Durchlaufzeit des Projekts, damit rasch Massnahmen ergriffen werden können ▪ Offene Planung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmung zwischen R und J ▪ Optimierung Zufahrten Parkhäuser ▪ Grossräumige Verkehrslenkung nach Eröffnung des Tunnels 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fussgängerschutz ▪ Verbesserung Radwege ▪ Unterbindung Schleichverkehr ▪ Möglichkeiten aufzeigen, ungestört mit dem Auto nach Rapperswil zu kommen, um einzukaufen, Kultur zu geniessen und flanieren zu können

