




Massnahmen Verkehrsberuhigung

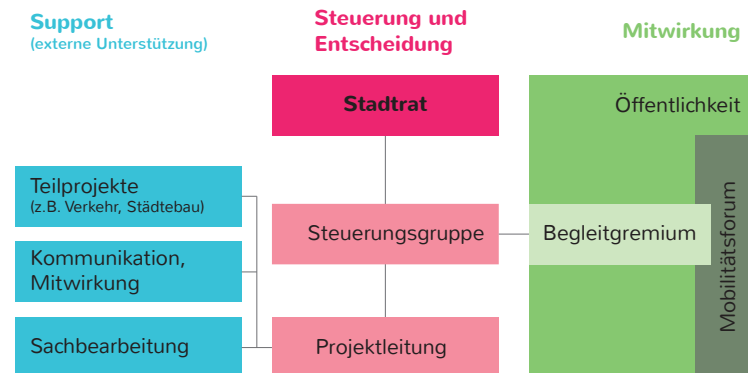
In elf zusätzlichen Wohnquartieren sind Tempo 30-Zonen zweckmässig (vgl. Abbildung unten). Dies zeigen Geschwindigkeitsmessungen und ein darauf aufbauendes Gutachten, das die Stadt in Auftrag gegeben hat. In den übrigen Wohnquartieren soll die Verkehrssicherheit – sofern notwendig – durch punktuelle Verkehrsberuhigung verbessert werden.



-  bestehende Tempo 30-Zonen
-  geplante Tempo 30-Zonen
-  lokale Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Mobilitätszukunft

Die Mobilitätszukunft der Stadt Rapperswil-Jona ist ein transparenter Prozess zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Stadt. An verschiedenen Mobilitätsforen äussern sich Bürgerinnen und Bürger mit ihren eigenen Ideen, Erwartungen und Vorschlägen. Der Prozess wird auf der Website www.mobilitaetszukunft.ch dokumentiert. Frühestens Ende 2013 werden die Vorschläge beim Kanton eingereicht.



Die Sofortmassnahmen sowie der Studienauftrag Stadtraum Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse werden nicht in den oben dargestellten Gremien des Prozesses Mobilitätszukunft behandelt.

Impressum

Herausgeberin: Stadt Rapperswil-Jona
Redaktion und Gestaltung: Ernst Basler + Partner AG
Visualisierungen: ernst niklaus, fausch architekten ETH/sia
Druck: bruhin ag druck | media
www.mobilitaetszukunft.ch

Rapperswil-Jona mobilitätszukunft



Stadtraum Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse und Sofortmassnahmen

Sofortmassnahmen

Auf dem Weg zu einer langfristigen Lösung der Verkehrsprobleme fehlen auch Massnahmen nicht, die innert weniger Jahre umgesetzt werden können. Stadtrat und Kanton diskutieren Sofortmassnahmen in folgenden Bereichen:

- Umsetzung weiterer Tempo 30-Zonen und Realisierung von lokalen Verkehrsberuhigungsmassnahmen (siehe Übersichtsplan Massnahmen Verkehrsberuhigung)
- Förderung Stadtbuss u. a. mit Kampagne «TschauSchtau» (www.tschauschttau.ch)
- Mehr und komfortablere Veloabstellplätze
- Überprüfung aller Fussgängerstreifen und Ableitung von Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Fussgänger und Fussgängerinnen
- Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr (aufgrund Erkenntnissen der Schwachstellenanalyse, der Schulwegbefragung der Kinder und der Arbeitsgruppe «Behindertengerechte Stadt»)
- Optimierung von Lichtsignalanlagen mit Busbevorzugung
- Dynamische Autobahn-Signalisationen auf der A3 und der A53 unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrssituation

Studienauftrag Stadtraum Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse

Bei der letzten Ortsplanungsrevision wurde der Stadtraum Neue Jonastrasse vom Zonenplanverfahren ausgenommen, da wichtige Fragen im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung und dem Verkehrsregime noch nicht beantwortet werden konnten. Im Rahmen eines Studienauftrags wurden von verschiedenen Teams innovative Vorschläge für ein funktionierendes Miteinander von Stadtraum und Verkehr entwickelt. Sie wurden im Sommer 2011 erstmals von einer Jury beurteilt. Die Arbeiten von zwei Teams wurden weiter vertieft und liegen seit April 2013 als Schlussresultate vor.

Gesamtkonzept

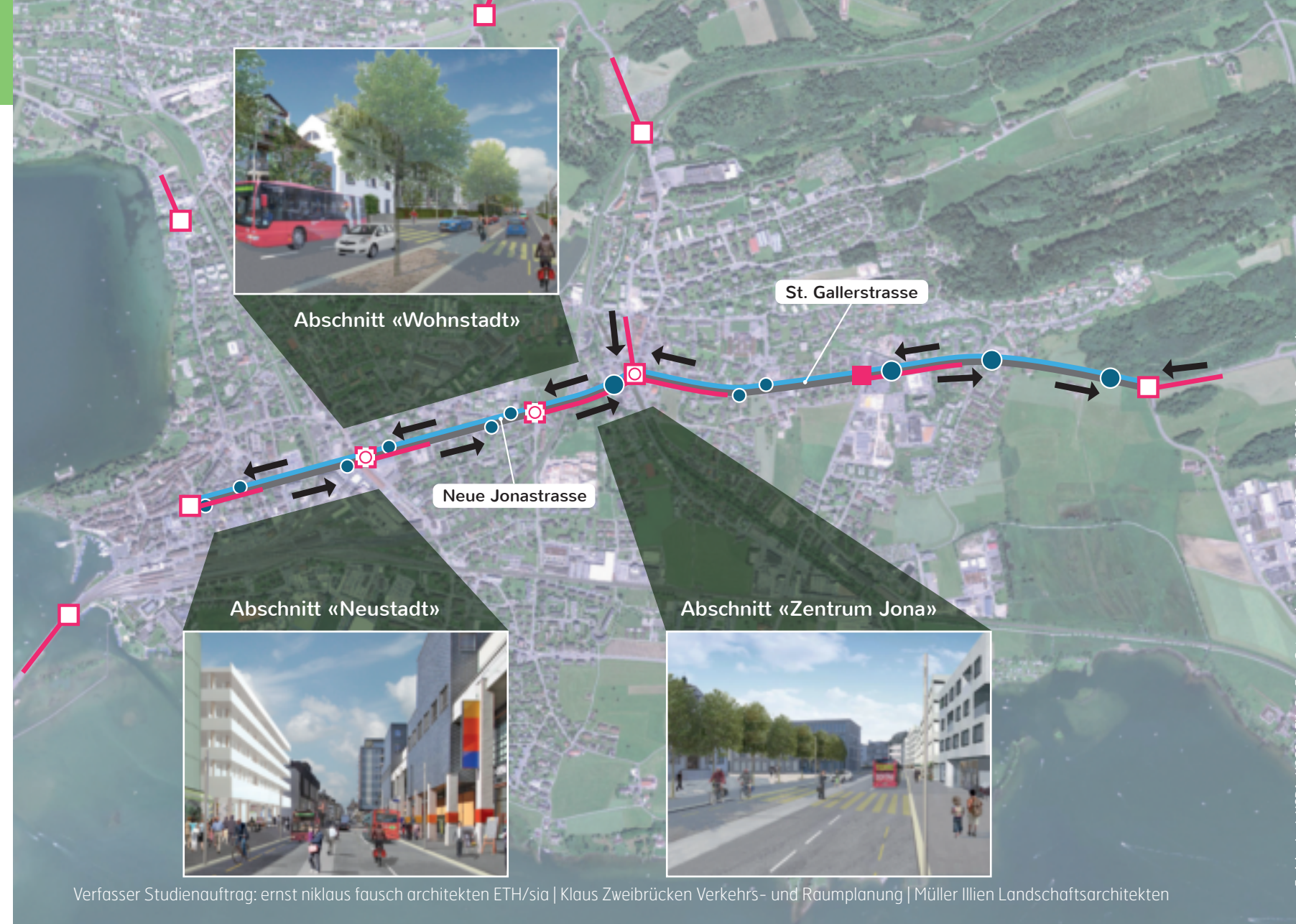
Das Konzept für den Stadtraum Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse baut auf zwei Schwerpunkten auf: Erstens einer massvollen Verdichtung und zweitens der Neugestaltung des Strassenraumes. Ziel ist es die Dominanz des motorisierten Verkehrs zu reduzieren, den ÖV zu bevorzugen und die Bedürfnisse von Fussgängern und Velofahrern besser zu berücksichtigen. Rapperswil-Jona erhält eine urbane Verbindungsachse zwischen den beiden Zentren.

Das städtebauliche Entwicklungskonzept

- stärkt und klärt die einzelnen Abschnitte der Neuen Jonastr. – St. Gallerstr.
- bietet den privaten Eigentümern Anreize für eine Verdichtung
- akzentuiert die Brennpunkte entlang des Strassenverlaufs
- definiert öffentliche Platzräume
- und bildet Nutzungsschwerpunkte an den wichtigen Orten.

Es wird eine Strassengestaltung vorgeschlagen, welche

- die nötigen Verkehrskapazitäten schafft
- allen Verkehrsteilnehmern eine hohe Sicherheit bietet
- der Verbindung zwischen den Zentren ein Gesicht gibt und die Strasse räumlich stärkt
- ein Rückgrat für die zukünftigen Entwicklungen im Umfeld bildet
- den angrenzenden Grundstücken möglichst viel Entwicklungspotential öffnet.



Betriebskonzept

Der in die Stadt einfahrende motorisierte Verkehr wird dosiert. Eine durchgehende Busspur stadteinwärts wird eingeführt. Stadtauswärts werden die Knotenpunkte und Bushaltestellen mit ansteuerbaren Lichtsignalen versehen, so dass der Bus Rückstaus «wegschieben» kann. Haltestellen auf der Fahrbahn unterstützen dieses Prinzip. Die durchgehende dritte Spur bedingt ein neues Erschliessungskonzept für den Abschnitt «Wohnstadt» mit seinen vielen einzelnen Ausfahrten auf die Kantonsstrasse. Es werden neue Kreisel geschaffen, um die Erschliessung der Parzellen zu gewährleisten.

In den Abschnitten «Neustadt» und «Zentrum Jona» werden Mittelstreifen angeboten. Das Überqueren für Fussgänger wird erleichtert, ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen. Der Veloverkehr wird grundsätzlich als Radstreifen geführt. Dies vermeidet Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und erhöht die Sicherheit.

Umsetzungsmassnahmen

- Teilrevision Zonenplan (Kontur im Zonenplan)
- Schlüsselprojekte: unabhängig voneinander realisierbar
- Verkehr: Betriebs- und Gestaltungskonzept in Abschnitten und Etappen umsetzbar

Bildlegende

- Lichtsignalanlage bestehend
- Lichtsignalanlage mit Zuflussdosierung
- Bushaltestelle
- ➔ Lichtsignal-Beeinflussung durch Bus
- ⊠ Kreisel (bei Bedarf mit Zuflussdosierung)
- ⊠ Kreisel (bei Bedarf mit Lichtsignalanlage)