



Stadt Rapperswil-Jona
Masterplan 2040

Stand vom 3. August 2023, teilrev. 9. Oktober 2023 aufgrund Grundsatzabstimmung Stadttunnel

Grundlage für das Stadtentwicklungskonzept (STEK)



Quelle Titelbild: Pacher GmbH, Gerry Pacher Fotografie

Impressum

Auftraggeberin	Stadt Rapperswil-Jona St. Gallerstrasse 40 8645 Jona
vertreten durch	Stadt Rapperswil-Jona Bau, Liegenschaften Fachbereich Stadtentwicklung St. Gallerstrasse 40 8645 Jona
Bearbeitung Masterplan	EBP Schweiz AG Remo Baumberger Jonas Hunziker Christina Kohl Laura Kühner Oliver Vögeli Daniel Ruiz Gomez Uniola AG Selina Gosteli Monika Schenk Urbanplus GmbH Stefan Kurath
Begleitung Kommunikation Partizipation	Die Botschafter AG Christian Hacker moderat GmbH Roman Dellsperger Claudio Hunger

Inhalt

1	Das Wichtigste in Kürze	5
2	Ausgangslage	6
2.1	StadtLebensRaum 2040	6
2.2	Organisation und Erarbeitungsprozess	7
2.3	Partizipation	9
2.4	Bedeutung des Masterplans	9
3	Rahmenbedingungen	10
3.1	Rahmenbedingungen Bund	10
3.2	Rahmenbedingungen Kanton	13
3.3	Rahmenbedingungen Region und Agglomeration	23
3.4	Kommunale Rahmenbedingungen	25
4	Analyse	28
4.1	Siedlung	28
4.2	Frei- und Grünräume	44
4.3	Verkehr	51
4.4	Testplanung / Städtebauliche Entwicklungschance	56
5	Leitsätze zur Stadtentwicklung 2040	57
5.1	Den StadtLebensRaum gemeinsam gestalten	57
5.2	Die Zentren stärken und neue Begegnungsorte in den Stadtteilen schaffen	59
5.3	Die Siedlungsentwicklung nach Innen zugunsten einer attraktiven und lebenswerten Stadt nutzen	63
5.4	Rapperswil-Jona als attraktiven Arbeits-, Bildungs- und Kulturstandort festigen	67
5.5	Ein hochwertiges Grün- und Freiraumnetz innerhalb der Siedlung schaffen und die äussere Stadtlandschaft aufwerten	71
5.6	Die Veränderung des Mobilitätsverhaltens und eine siedlungsverträgliche Mobilität fördern	75
5.7	Rapperswil-Jona 2040	79

Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BWZ	Berufs- und Weiterbildungszentrum
GVK	Gesamtverkehrskonzept
ISOS	Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
IVS	Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OPR	Ortsplanungsrevision
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz
PBV	Verordnung zum Planungs- und Baugesetz
RK IGT	Risikokataster Industrie, Gewerbe, Transport
RPG	Raumplanungsgesetz

1 Das Wichtigste in Kürze

Die letzte Ortsplanungsrevision (OPR) wurde im Zusammenhang mit der Vereinigung von Rapperswil und Jona durchgeführt und wurde 2011 rechtskräftig. Seitdem haben in Rapperswil-Jona viele Entwicklungen stattgefunden und die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen haben sich wesentlich verändert. Die Stadt Rapperswil-Jona hat daher im Jahr 2021 die Arbeiten zur aktuellen Ortsplanungsrevision unter dem Titel «StadtLebensRaum 2040» gestartet. In diesem Prozess wird aufgezeigt, wie sich die Stadt in Bezug auf die Themenbereiche Siedlung, Mobilität und Freiraum bis ins Jahr 2040 entwickeln soll. Als erster Schritt der Ortsplanungsrevision werden das Gesamtverkehrskonzept (GVK) und der vorliegende Masterplan (als Grundlage für das Stadtentwicklungskonzept) erarbeitet.

Der Masterplan dokumentiert die Auswertung der übergeordneten Rahmenbedingungen und umfasst eine Analyse in Bezug auf Siedlung, Frei- und Grünräume und Verkehr. Darauf basierend wurden in einem partizipativen Prozess mit einer Quartierbefragung und drei öffentlichen Foren folgende Leitsätze zur Stadtentwicklung formuliert:

- Den StadtLebensRaum gemeinsam gestalten
- Die Zentren stärken und neue Begegnungsorte in den Stadtteilen schaffen
- Die Siedlungsentwicklung nach Innen zugunsten einer attraktiven und lebenswerten Stadt nutzen
- Rapperswil-Jona als attraktiven Arbeits-, Bildungs- und Kulturstandort festigen
- Ein hochwertiges Grün- und Freiraumnetz innerhalb der Siedlung schaffen und die äussere Stadtlandschaft aufwerten
- Die Veränderung des Mobilitätsverhaltens und eine siedlungsverträgliche Mobilität fördern

Basierend auf den Leitsätzen wurde im Rahmen des Masterplans das Zielbild «Rapperswil-Jona 2040» erarbeitet.

In einem nächsten Schritt wird der Masterplan im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts präzisiert. Dabei fliessen auch das aufgrund der Grundsatzabstimmung zum Stadttunnel finalisierte Gesamtverkehrskonzept 2040 sowie weitere Planungsinstrumente wie etwa die Erkenntnisse aus der Testplanung ein. Das Produkt Masterplan wird als solches nicht weiterbearbeitet.

Anschliessend wird ein kommunaler Richtplan erarbeitet und darauf aufbauend erfolgt die Revision der Planungsinstrumente (Zonenplan und Baureglement).

2 Ausgangslage

2.1 StadtLebensRaum 2040

Die letzte Ortsplanungsrevision (OPR) wurde im Zusammenhang mit der Vereinigung der ehemals eigenständigen Gemeinden Rapperswil und Jona durchgeführt und wurde 2011 rechtskräftig. Seit dieser Ortsplanungsrevision haben sich die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen wesentlich verändert. Im Jahr 2014 wurde auf Bundesebene das Raumplanungsgesetz (RPG) revidiert. Dieses fordert unter anderem einen haushälterischen Umgang mit dem Boden und die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen (Trennung von Siedlungsgebiet und Nichtsiedlungsgebiet). Zudem wurde am 1. Oktober 2017 auf Kantonsebene das neue Planungs- und Baugesetz (PBG) rechtskräftig. Unabhängig von der Anpassung an die neuen gesetzlichen Grundlagen sind Ortsplanungen regelmässig alle 10 bis 15 Jahre zu überprüfen.

Die Stadt Rapperswil-Jona hat daher im Jahr 2021 die Arbeiten zur aktuellen Ortsplanungsrevision unter dem Titel «StadtLebensRaum 2040» gestartet. In diesem Prozess wird aufgezeigt, wie sich die Stadt in Bezug auf die Themenbereiche Siedlung, Mobilität und Freiraum bis ins Jahr 2040 entwickeln soll.

Eine grosse Bedeutung kommt dabei der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu. Dies vor dem Hintergrund, dass die Verkehrsbelastung in Rapperswil-Jona, insbesondere in den Zentren, hoch ist. Die zukünftige Siedlungsentwicklung muss daher auf die Verkehrssituation abgestimmt werden. Da die Wechselwirkung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ein wesentliches Thema ist, hat der Stadtrat als Grundlage für die Ortsplanungsrevision das Gesamtverkehrskonzept (GVK 2040) erarbeiten lassen.

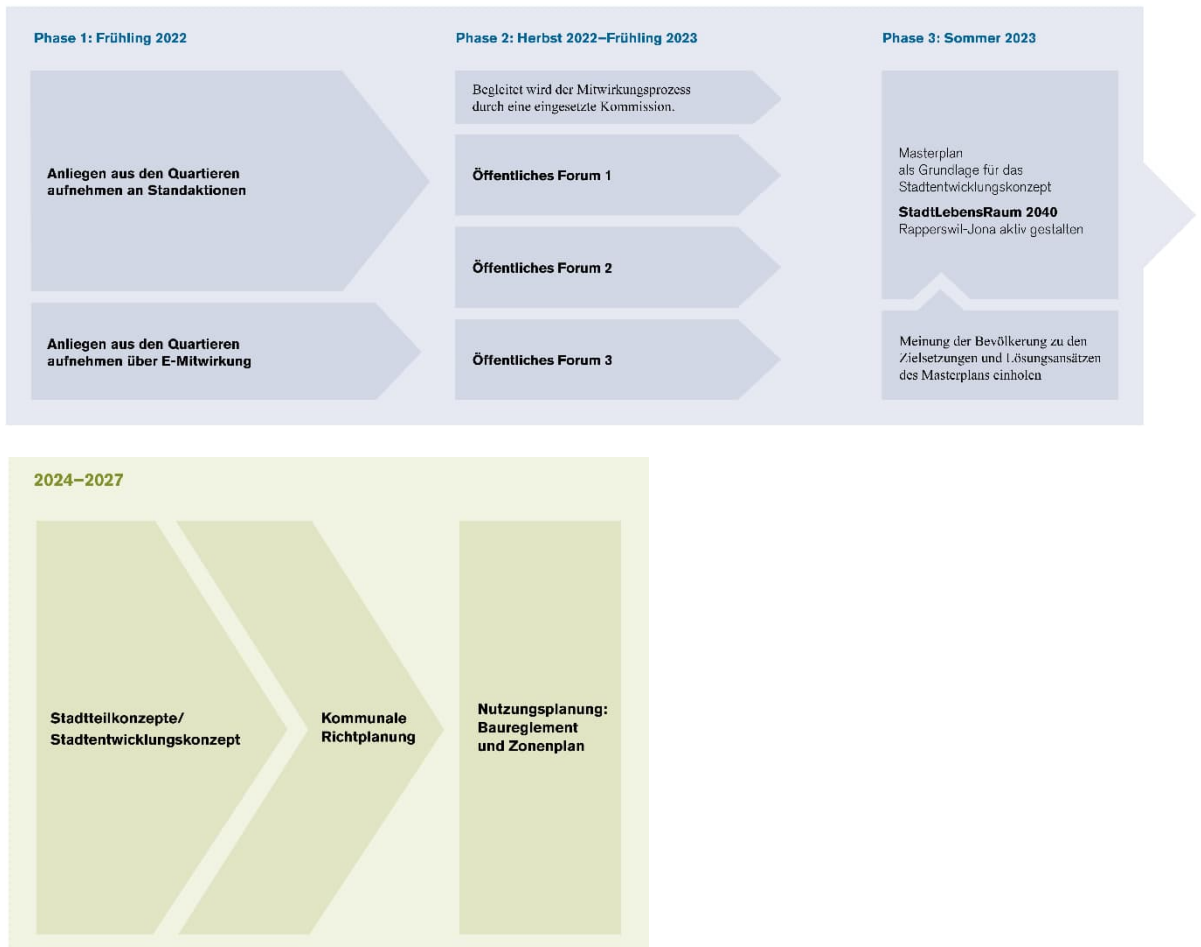


Abbildung 1 Ablauf Ortsplanungsrevision «StadtLebensRaum 2040» (Quelle: Eigene Darstellung, Die Botschafter)

2.2 Organisation und Erarbeitungsprozess

In den vergangenen Jahren wurden diverse Strategien und Konzepte als planerische Grundlage für die Ortsplanungsrevision erarbeitet. Beispielsweise liegen ein Grün- und Freiraumkonzept, ein Fuss- und Veloverkehrskonzept und eine Sportstättenplanung vor. Im Prozess «StadtLebensRaum 2040» sollen diese Konzepte und Grundlagen zusammengeführt und aufeinander abgestimmt werden.

Im ersten Schritt der aktuellen Ortsplanungsrevision «StadtLebensRaum 2040» wurden die übergeordneten Rahmenbedingungen ausgewertet sowie eine Analyse in Bezug auf Siedlung, Frei- und Grünräume und Verkehr erarbeitet. Darauf basierend wurden Leitsätze zur Stadtentwicklung formuliert. Die Analyse sowie die Leitsätze werden im vorliegenden Masterplan dokumentiert und erläutert.

Parallel dazu wurde eine Testplanung lanciert, welche aufzeigt, wie sich die Stadt Rapperswil-Jona in den nächsten Jahrzehnten in städtebaulicher Hinsicht entwickeln könnte.

In einem nächsten Schritt werden die Leitsätze mit Stadtteilkonzepten weiter präzisiert und zu einem Stadtentwicklungskonzept (STEK) zusammengefügt. Anschliessend wird ein kommunaler Richtplan erarbeitet und darauf aufbauend erfolgt die Revision der Planungsinstrumente (z. B. Zonenplan und Baureglement).

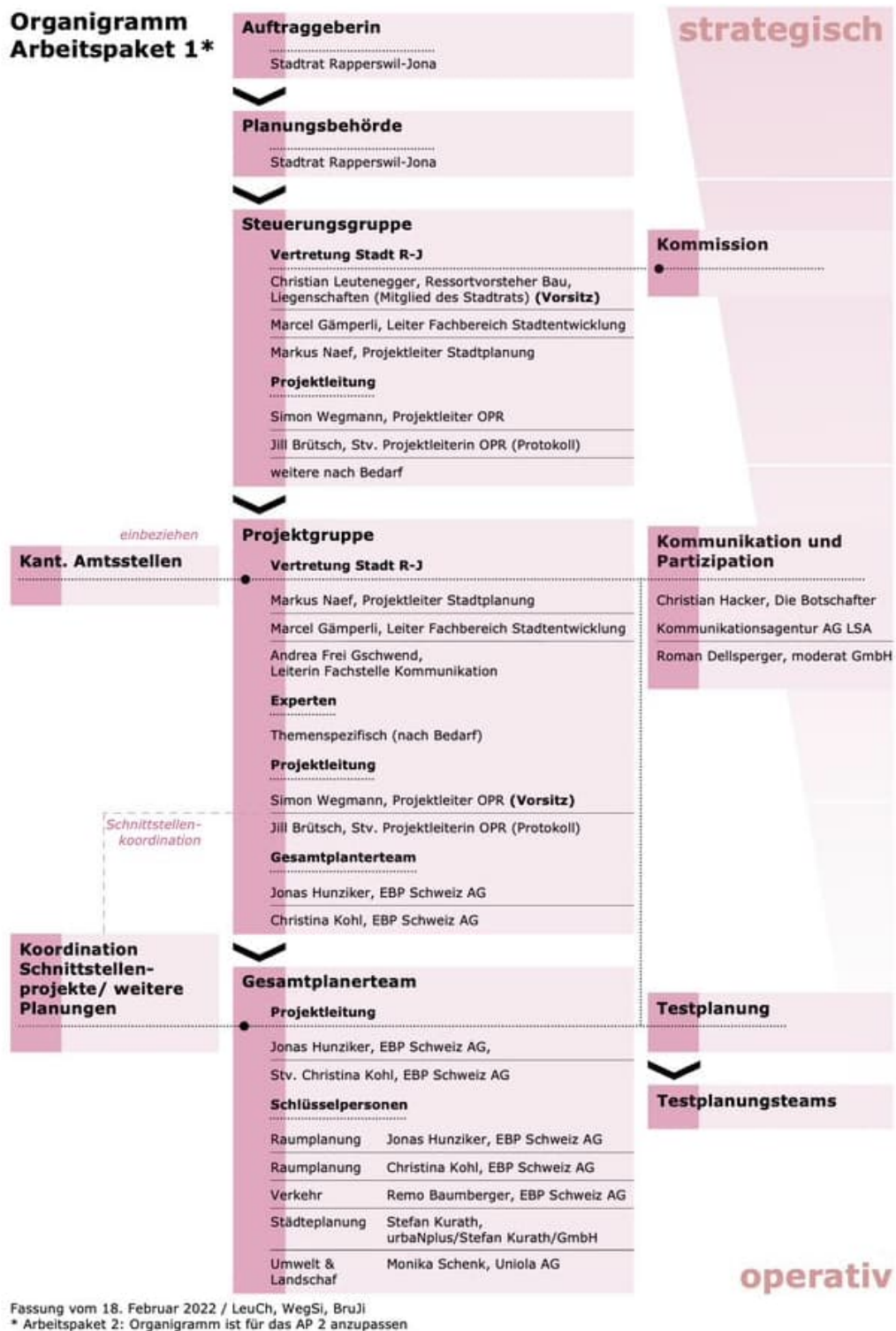


Abbildung 2 Organigramm Bearbeitung Masterplan (Quelle: Eigene Darstellung)

Auftraggeberin ist die Stadt Rapperswil-Jona vertreten durch den Stadtrat. Die Bearbeitung des Masterplans erfolgt durch das Gesamtplanerteam in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Projektgruppe. Der Stadtrat hat eine Kommission «StadtLebens-Raum 2040» einberufen, welche die Entscheidungsvorbereitung zuhanden des Stadtrates

übernimmt. Die Kommission setzt sich zusammen aus Vertretenden der Stadtbehörde, der Parteien sowie diverser Organisationen.

2.3 Partizipation

Das Projekt «StadtLebensRaum 2040» wird gemeinsam von der Stadt Rapperswil-Jona und Fachexpertinnen und -experten unter Einbezug der Bevölkerung erarbeitet. Nach einer mobilen Quartierbefragung im Frühjahr 2022, hatte die Bevölkerung anlässlich von drei öffentlichen Foren zwischen September 2022 und Frühjahr 2023 die Möglichkeit, sich in den Prozess einzubringen und sich zu den Entwürfen der Leitsätze des Masterplans zu äussern.



Abbildung 3 Fotos Quartierbefragung und Forum 1 (Quelle: Eigene Aufnahmen, moderat)

Die gewählte Form der Partizipation ermöglicht es, die Leitsätze des Masterplans mit der Bevölkerung zu spiegeln und die angestrebte Stadtentwicklung breit abzustützen.

2.4 Bedeutung des Masterplans

Der Masterplan bildet die Grundlage für die weitere Bearbeitung des Projektes «StadtLebensRaum 2040» und somit für das Stadtentwicklungskonzept. Der Masterplan fasst die Rahmenbedingungen sowie die aktuelle Ausgangslage in Rapperswil-Jona zusammen und formuliert Leitsätze für die zukünftige Entwicklung. Die Leitsätze beschreiben die wichtigsten strategischen Grundsätze für die stadträumliche Entwicklung von Rapperswil-Jona bis 2040 (vgl. Kap. 5) und bilden den Orientierungsrahmen für die künftige Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung.

3 Rahmenbedingungen

3.1 Rahmenbedingungen Bund

3.1.1 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS)

Das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) bezeichnet wertvolle schützenswerte Schweizer Siedlungen. Das Inventar ist eine behördenverbindliche Grundlage, die im Rahmen von kantonalen und kommunalen Planungs- und Bauvorhaben sowie bei Interessenabwägungen zu berücksichtigen ist. Für den konkreten Schutz des Ortsbildes sind die Gemeinden zuständig, insbesondere mittels Festsetzungen in der Nutzungsplanung oder mittels Ausscheidung von Schutzgebieten.

Das ISOS bezeichnet Rapperswil als Kleinstadt mit besonders guten Lage-, räumlichen sowie architekturhistorischen Qualitäten. Wurmsbach / St. Dionys und Bollingen sind ebenfalls im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) aufgeführt. Das Kloster Wurmsbach / St. Dionys und die Ortschaft Bollingen verfügen gemäss ISOS über gewisse bzw. besonders gute Lage-, räumliche und architekturhistorische Qualitäten.

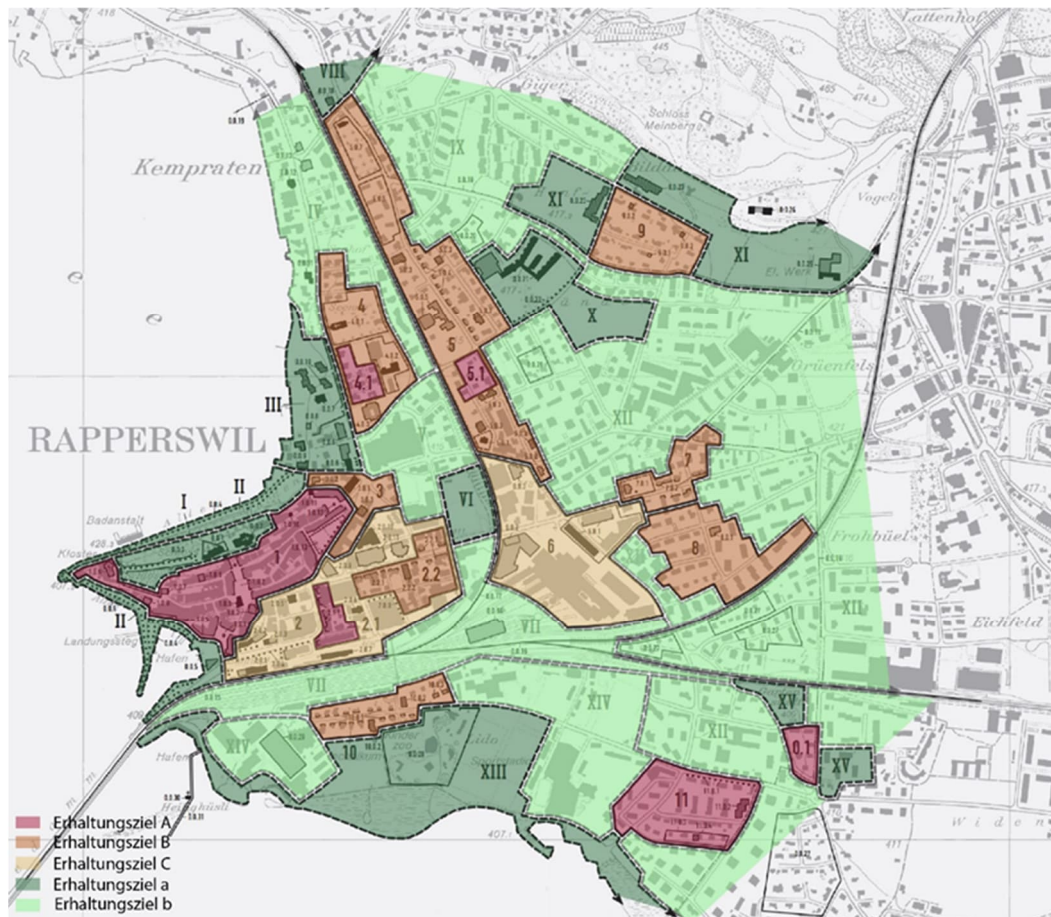


Abbildung 4 Im ISOS bezeichnete Elemente des Ortsbilds Rapperswil (Quelle: Eigene Darstellung, EBP)

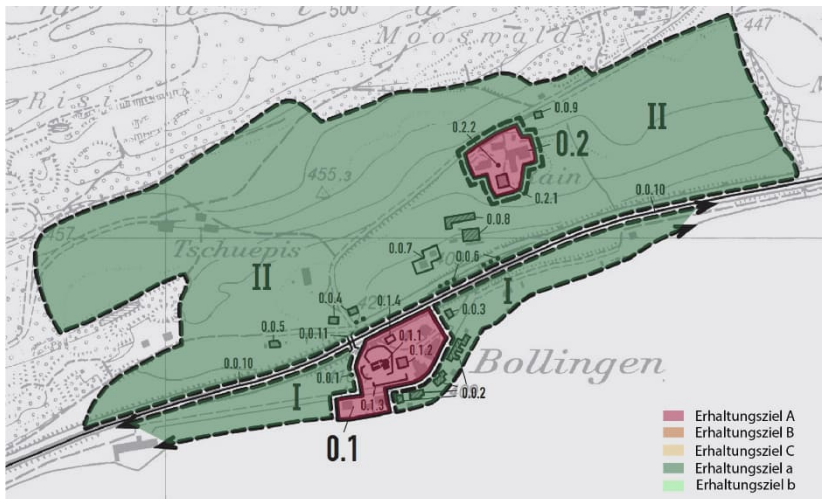


Abbildung 5 Im ISOS bezeichnete Elemente des Ortsbildes Bollingen (Quelle: Eigene Darstellung, EBP)

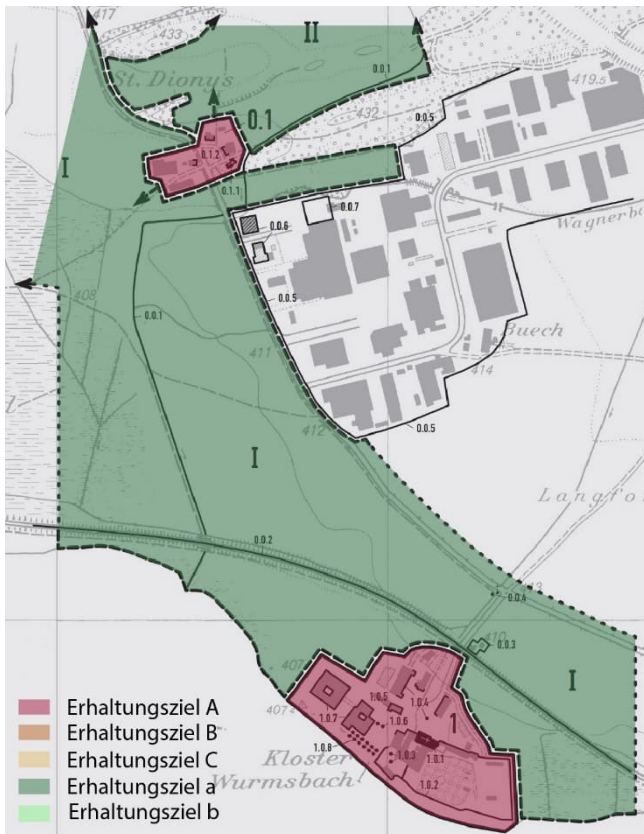


Abbildung 6 Im ISOS bezeichnete Elemente des Ortsbildes Wurtsbach / St. Dionys (Eigene Darstellung, EBP)

Insgesamt ist festzuhalten, dass in Rapperswil-Jona viele Elemente im ISOS verzeichnet sind. Insbesondere die historische Altstadt von Rapperswil und das Kloster Wurtsbach / St. Dionys sowie die Ortschaft Bollingen sind mit dem Erhaltungsziel A besonders schützenswert.

3.1.2 Denkmäler, Ensembles und archäologische Stätten von nationaler Bedeutung

Schützenswerte Einzelobjekte von nationaler Bedeutung sind im Verzeichnis der Denkmäler, Ensembles und archäologischen Stätten von nationaler Bedeutung aufgeführt. Bei der Erfüllung einer Bundesaufgabe, bei der das Objekt beeinträchtigt werden könnte, muss eine Interessenabwägung stattfinden. Bundesinventare sind zudem bei der Erfüllung von kantonalen und kommunalen Aufgaben zu berücksichtigen.

Auf dem Stadtgebiet von Rapperswil-Jona befinden sich 22 Einzelobjekte, die in dem Verzeichnis gelistet sind. Es handelt sich dabei beispielsweise um die Altstadt Rapperswil oder um die Kapelle St. Dionys.

3.1.3 Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)

Für im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) aufgenommene Objekte werden Schutzziele definiert. Das BLN ist im Rahmen von Interessenabwägungen und Planungen auf bundes- sowie kantonaler Ebene zu berücksichtigen.

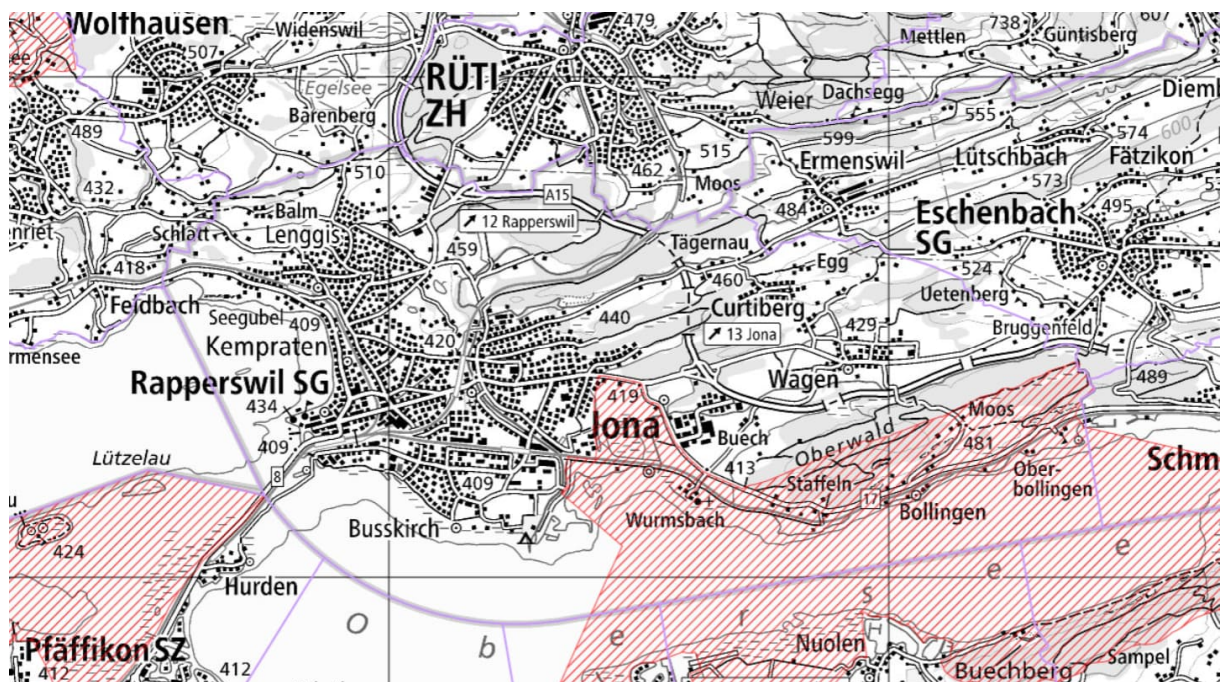


Abbildung 7 BLN-Objekte (Quelle: Geoportal, map.geo.admin.ch)

Südlich von Jona liegt das BLN-Gebiet «BLN 1406 Obersee» das sich auszeichnet durch weitgehend naturnahe und unverbaute See- und Uferlandschaften mit verschiedenen wertvollen Landschaftselementen (Riedwiesen, Nass- und Feuchtlebensräume, Brut- und Raststätten, Mündungssandbänke), die gemäss den Schutzziele zu erhalten sind. Bollingen liegt innerhalb des BLN. Das übrige Siedlungsgebiet ist nur am Rand tangiert. (vgl. Abbildung 7).

3.1.4 Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Auf dem Stadtgebiet von Rapperswil-Jona sind mehrere Verkehrswege von lokaler, regionaler oder nationaler Bedeutung vorhanden. Überwiegend handelt es sich um Verkehrswege, die zwar den historischen Verlauf, aber keine oder nur kaum historische Substanz aufweisen. Einige davon befinden sich innerhalb des Siedlungsgebiets.

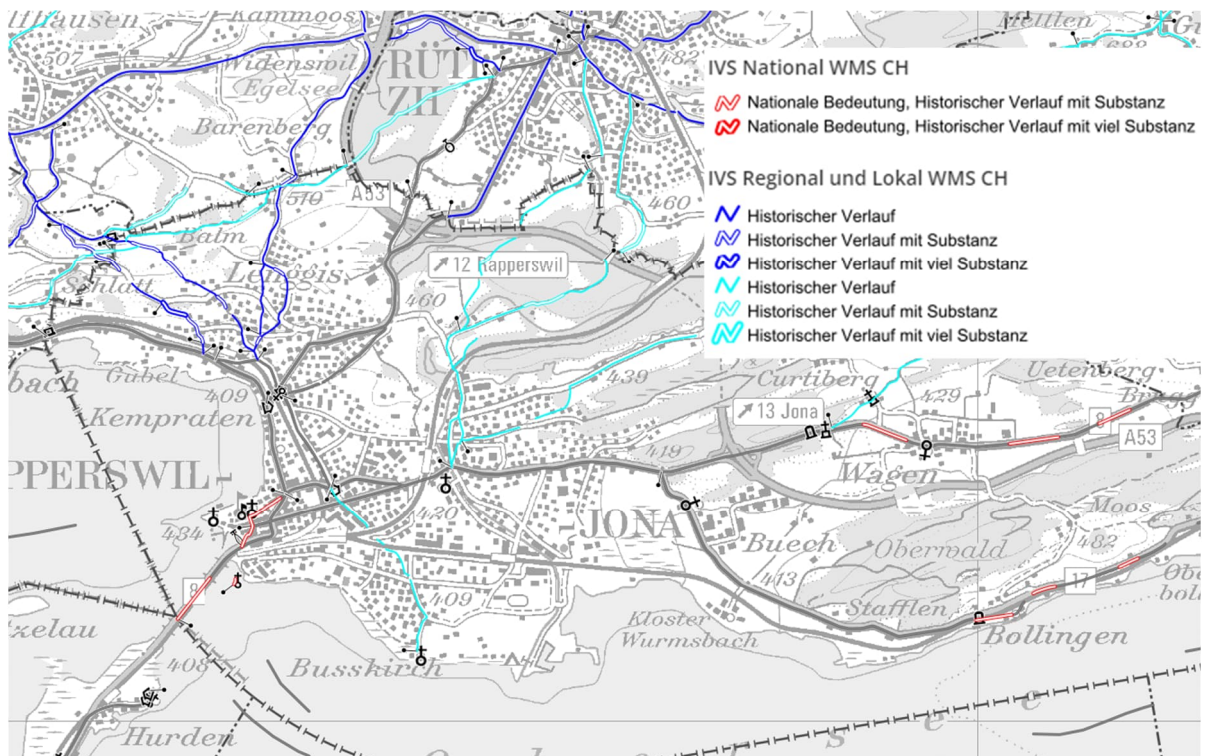


Abbildung 8 Bundesinventar IVS (Quelle: Geoportal, geoportal.ch/ktsg)

Beispielsweise ist in der Altstadt von Rapperswil, im Bereich vom Hauptplatz und Kluggasse / Halsgasse ein historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung mit Substanz vorhanden. Im Verlauf der Kreuzstrasse, Schönbodenstrasse, Eisenbahnstrasse befindet sich beispielsweise ein Verkehrsweg von lokaler Bedeutung, deren historischer Verlauf vorhanden ist.

3.2 Rahmenbedingungen Kanton

3.2.1 Kantonaler Richtplan

Raumkonzept

Das Raumkonzept ist Bestandteil des kantonalen Richtplans und zeigt die künftige räumliche Ordnung des Kantons St. Gallen. Rapperswil-Jona ist als Regionalzentrum im Handlungsraum Zürichsee-Linth bezeichnet und soll als überregionales Wirtschafts-, Kultur-, Bildungs- und Freizeitzentrum gestärkt werden. Die Innenentwicklung soll insbesondere an gut mit dem ÖV angebotenen Lagen gefördert werden. Dabei sind Herausforderungen wie Innenentwicklung, Erreichbarkeit, Reduktion von Immissionen sowie Aufwertung städtischer Grünräume von Bedeutung.

Der Großteil des Siedlungsgebiets von Rapperswil-Jona ist als urbaner Verdichtungsraum bezeichnet, in dem eine qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung durch verdichtete Wohn- und Mischquartiere erzielt werden soll. Urbane Verdichtungsräume sollen einen Grossteil des prognostizierten Bevölkerungswachstums aufnehmen. Verdichtungspotenziale sollen insbesondere in wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten und Bahnhofgebieten aktiviert werden. Der Rest der Stadt ist mehrheitlich dem Raumtyp "Kultur- und Agrarlandschaft" und dem Raumtyp "Landschaft mit kompakten Siedlungen" zugeordnet, wo

die Siedlungsbegrenzung im Fokus steht. Die Joner Allmend ist als Naturlandschaft klassiert und das primäre Ziel ist der Erhalt des Naturraums.

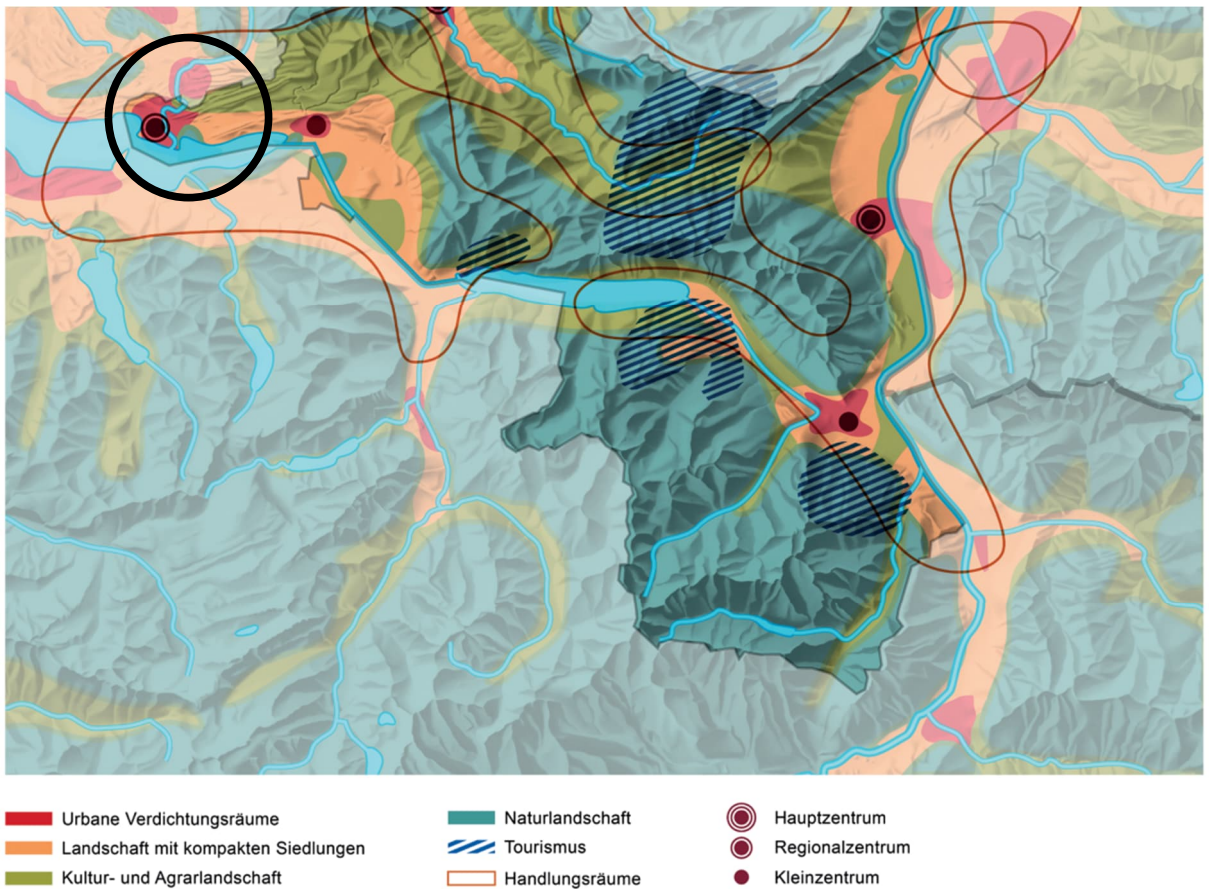


Abbildung 9 Raumkonzept St. Gallen, ungefähres Stadtgebiet der Stadt Rapperswil-Jona schwarz eingekreist (Quelle: Raumkonzept)

Siedlungsgebiet

Der kantonale Richtplan legt das Siedlungsgebiet räumlich abschliessend fest und weist ihm bestimmte Nutzungen zu (Wohn- und Mischnutzungen, Arbeitsnutzungen, sonstige Nutzungen). Die Festlegung des Siedlungsgebietes stützt sich auf die erwünschte räumliche Entwicklung entsprechend dem Raumkonzept. Das Siedlungsgebiet umfasst die bestehenden Bauzonen sowie das für die zukünftige Entwicklung der nächsten 20-25 Jahre vorgesehene Gebiet. Gemeinden müssen ihre Bau- und Reservezonen innerhalb dieses Gebiets anordnen. Für Gemeinden, die gemäss den Vorgaben des Kantons zusätzlich zu ihrer Bauzone Siedlungsflächen ausscheiden können, sind Anpassungen des bezeichneten Siedlungsgebietes nach einem Ortsplanungsprozess mit strategischen Überlegungen möglich.

Das Siedlungsgebiet in Rapperswil-Jona umfasst überwiegend die im Zonenplan bereits als Bau- oder Reservezone ausgewiesenen Gebiete. Zudem liegen verschiedene Grün- bzw. Erholungszonen innerhalb des Siedlungsgebietes. Es bestehen verschiedene Reservezonen (Bezeichnung als «übriges Gemeindegebiet» gemäss Zonenplan), die innerhalb

des Siedlungsgebiets liegen. Gleichzeitig bestehen Reservezonen ausserhalb des Siedlungsgebiets. Im Rahmen der Nutzungsplanung ist ein Abgleich der Zonierung mit dem Siedlungsgebiet vorzunehmen.

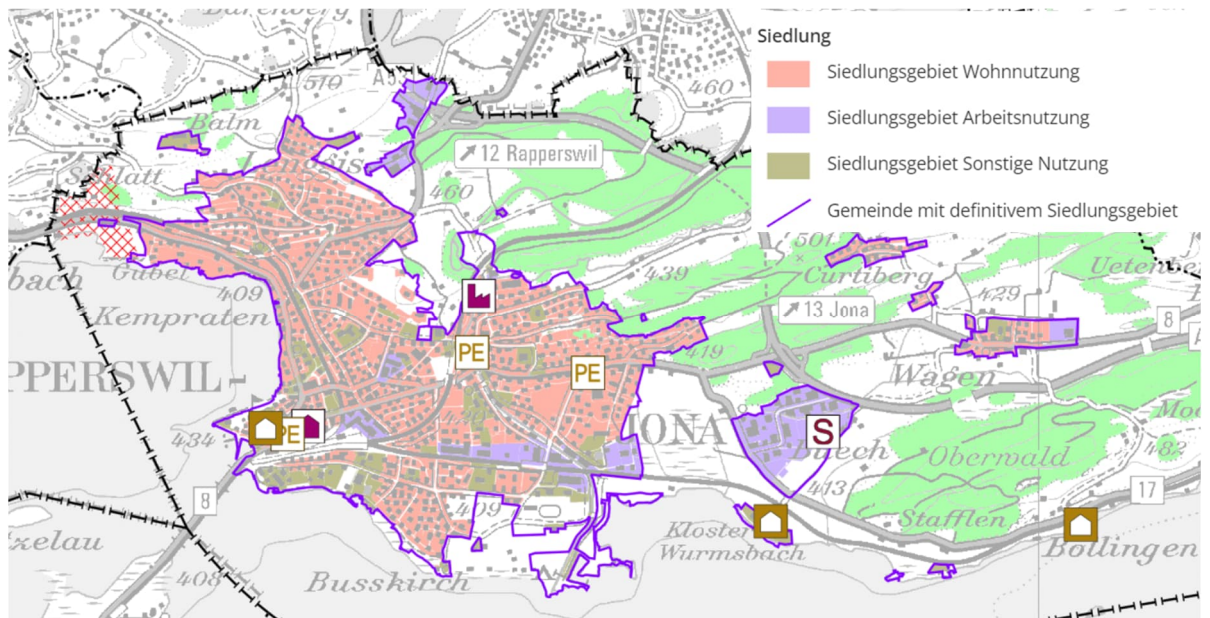


Abbildung 10 Kantonaler Richtplan SG, Siedlung (Quelle: Geoportal, geoportal.ch/ktsg)

Bauzonendimensionierung

Gemäss Art. 15 des Bundesgesetzes über die Raumplanung sind die Bauzonen so festzulegen, dass sie dem voraussichtlichen Bedarf für 15 Jahre entsprechen. Die bedarfsgerechte Grösse der Bauzonen wird mit Hilfe des St. Galler Modells zur Bauzonendimensionierung berechnet. Dabei wird ein Kapazitätsindex berechnet, der angibt, ob die bestehenden Bauzonen für den künftigen Bedarf an Bauzonenflächen ausreichen.

Der kantonale Richtplan legt die folgenden Voraussetzungen für Einzonungen fest:

- Der 15-Jahres-Bedarf an Bauzonen darf nicht überschritten werden. Der Kapazitätsindex darf nicht unter – 2 % fallen.
- Berücksichtigung der Innenentwicklungspotenziale
- Nachweis einer angemessenen Siedlungsentwicklung nach innen
- Erfüllung der Dichteanforderungen, Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sowie Sicherstellen der Verfügbarkeit

Siedlungsentwicklung nach Innen

Art. 1 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) verlangt, dass Kanton und Gemeinden Massnahmen ergreifen, um die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist im kantonalen Richtplan als strategisches Ziel festgelegt. Kernanliegen und Hauptvoraussetzung der Innenentwicklung ist die konsequente Mobilisierung der inneren Reserven. Das bedeutet, es ist zuerst im Bestand zu verdichten und unüberbaute, bereits eingezonte Parzellen sind zu nutzen. Erst danach sind Neueinzonungen in Betracht zu ziehen.

Die Gemeinden haben bei Ortsplanungsrevisionen nachzuweisen, dass diesem Ziel Rechnung getragen wird. Der Nachweis einer angemessenen Siedlungsentwicklung nach innen ist Voraussetzung für die Genehmigung einer Ortsplanungsrevision bzw. Beurteilungskriterium für allfällige Bauzonenerweiterungen. Die Gemeinden legen im kommunalen Richtplan fest, welche Gebiete sich für eine Verdichtung eignen, unter Berücksichtigung von orts- und städtebaulichen Kriterien, Anliegen des Ortsbildschutzes, der Freiraumqualität und der sozialräumlichen Funktion.

Strategische Arbeitsplatzstandorte und wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

Das Gebiet Buech ist ein strategischer Arbeitsplatzstandort von regionaler Bedeutung, dem der kantonale Richtplan die Nutzung «Industrie» zuweist. Als Standort regionaler Bedeutung soll diese Fläche für mittlere und grössere Projekte von regionaler Bedeutung genutzt werden. Mit dem Richtplaneintrag sind diese Flächen für die entsprechende Nutzung für die nächsten 15 Jahre zu reservieren und zu entwickeln. Es handelt es sich um einen A-Standort. Das bedeutet, dass der Standort innerhalb von drei Jahren verfügbar gemacht werden kann.

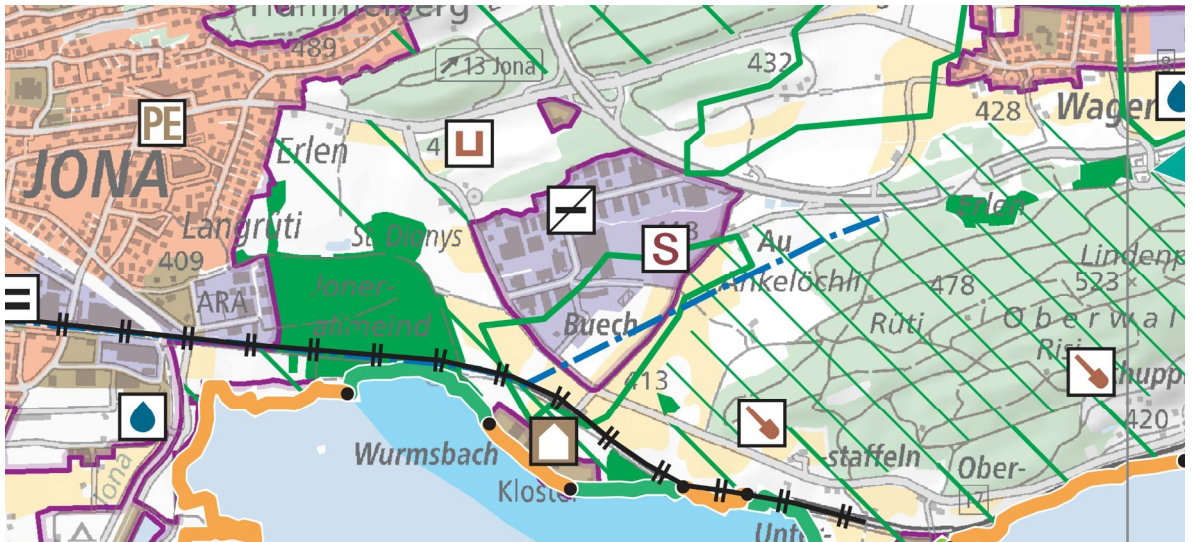


Abbildung 11 Ausschnitt aus der Richtplankarte: Arbeitsplatzstandort von regionaler Bedeutung Buech (Quelle: Kantonaler Richtplan Kt. St. Gallen)

Das Zentrum von Rapperswil, nördlich vom Bahnhof ist als wirtschaftliches Schwerpunktgebiet definiert. Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete dienen prioritär für grosse Erweiterungen von ansässigen Unternehmen und Neuansiedlungen.

Schützenswerte Industriebauten

Neben den Ortsbildern scheidet der kantonale Richtplan schützenswerte Industrieanlagen aus. Dazu gehört die Spinnerei Brändlin an der Vogelau in Rapperswil.

Natur und Landschaft

Im kantonalen Richtplan ist auf dem Stadtgebiet von Rapperswil-Jona ein Wildtierkorridor von regionaler Bedeutung eingetragen (Wildtierkorridor nördlich Schmerikon). Darüber hinaus führt der kantonale Richtplan besonders wertvolle Landschafts- und Naturschutzgebiete auf. Dabei handelt es sich z.T. um Gebiete von nationaler Bedeutung, die auch in

den Bundesinventaren (BLN) bezeichnet werden. Die im kantonalen Richtplan beschriebenen Schutzziele sind im Rahmen von Planungen zu berücksichtigen.

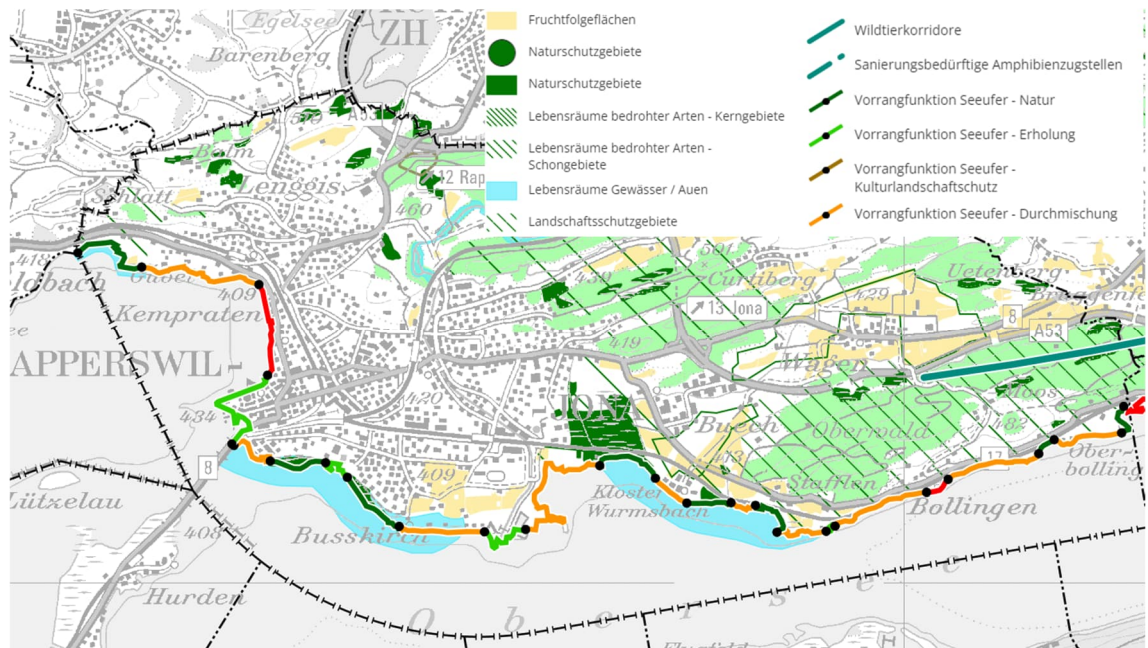


Abbildung 12 Ausschnitt aus der Richtplankarte: Natur und Landschaft (Quelle: Kantonaler Richtplan Kt. St. Gallen)

Im Weiteren werden im kantonalen Richtplan den Uferabschnitten des Zürichsees unterschiedliche Vorrangfunktionen zugewiesen (Natur, Erholung, Durchmischung, Siedlung / Gewerbe). Dazu formuliert der Bericht Seeuferplanung Zürich-/ Obersee 1997 verschiedene Massnahmen.

Gemäss kantonalem Richtplan ist ab der Stadtgrenze Kempraten bis zur Kantonsgrenze bei Feldbach mittelfristig ein Seeuferweg zu erstellen. Konkrete Planungen liegen diesbezüglich nicht vor.

Die Schutzgegenstände Natur und Landschaft gem. kantonalem Richtplan liegen zum grössten Teil ausserhalb des Siedlungsgebietes gemäss kantonalem Richtplan.

3.2.2 Kantonale Denkmalschutzinventare, archäologisches Fundstelleninventar

Im Kanton St. Gallen obliegt die Inventarisierung der schützenswerten Einzelbauten und Ortsbilder den politischen Gemeinden. Für die Einzelobjekte von kantonalen Bedeutung gibt es kein Inventar. Es besteht aber ein provisorisches Verzeichnis der Einzelobjekte von kantonalen Bedeutung, das in den kantonalen Richtplan übernommen werden soll. Die Objekte der kantonalen Liste müssen im Rahmen der Erarbeitung der kommunalen Inventare oder Schutzverordnungen übernommen werden.

Die Kantonsarchäologie führt ausserdem ein Fundstelleninventar. Für die schützenswerten archäologischen Fundstellen werden Inventarblätter geführt. Das archäologische Fundstelleninventar ist im Rahmen von kantonalen und kommunalen Planungen und Interessenabwägungen zu berücksichtigen. Besonders wertvolle Fundstellen werden im kantonalen Richtplan als «schützenswerte archäologische Fundstellen» bezeichnet. Die Aufnahme von besonders wertvollen Fundstellen in den kantonalen Richtplan erfolgt in

regelmässigen Abständen. Gemäss Aussage der Kantonsarchäologie wird mit der nächsten Ergänzung voraussichtlich eine Fundstelle in Buskirch in den kantonalen Richtplan aufgenommen.



Abbildung 13 Übersicht Archäologische-, Landschafts-, Natur- und Ortsbildschutzgebiete sowie geschützte oder inventarisierte Gebäude in Rapperswil-Jona. Die Karte stellt sowohl die kantonalen als auch die kommunalen Inventare dar. (Quelle: Eigene Darstellung, EBP)

3.2.3 Planungs- und Baugesetz und Verordnung zum Planungs- und Baugesetz

Am 3. März 2013 hat die Schweizer Bevölkerung dem neuen Raumplanungsgesetz (RPG) zugestimmt. Das neue Raumplanungsgesetz fordert unter anderem einen haushälterischen Umgang mit den vorhandenen Bodenreserven und damit verbunden den Grundsatz, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken.

Das Planungs- und Baugesetz SG wurde 2016 revidiert und an die neuen Vorgaben des RPG angepasst. Das neue PBG enthält zudem alle für das Bauen im Kanton St. Gallen wesentlichen Vorschriften. Unter anderem werden mit dem neuen PBG auch neue Rechtsbegriffe für Planungen und Bewilligungen eingeführt, die es mit der Revision der Ortsplanung umzusetzen gilt. Das Planungs- und Baugesetz wird neu zudem durch eine separate Verordnung (PBV) ergänzt. In der Verordnung werden die Zuständigkeiten und die wesentlichen Ausführungsvorschriften zum Planungs- und Baugesetz festgehalten. Die Gemeinden im Kanton St. Gallen werden mit dem neuen Gesetz verpflichtet, ihre Rechtsinstrumente in Bezug auf die Ortsplanung zu überarbeiten. Der Kanton gewährt dazu eine Übergangsfrist von zehn Jahren (bis 2027)

3.2.4 Diverse weitere Vorgaben und Rahmenbedingungen

Neben den vorstehend beschriebenen übergeordneten Rahmenbedingungen bestehen weitere Vorgaben, die eine Auswirkung auf die Stadtentwicklung von Rapperswil-Jona haben und für den Masterplan relevant sind.

Gewässerraum

Die am 1. Juni 2011 in Kraft getretene revidierte Gewässerschutzgesetzgebung des Bundes verpflichtet die Kantone, den Gewässerraum entlang von Flüssen, Bächen und Seen festzulegen. Damit sollen die natürlichen Funktionen der Gewässer, der Hochwasserschutz und die Gewässernutzung sichergestellt werden.

Das kantonale Planungs- und Baugesetz verpflichtet die Gemeinden, den Gewässerraum grundeigentümerverschrieben in der Nutzungsplanung festzulegen (Art. 90 Abs. 1 PGB). Die Festlegung des Gewässerraums in Rapperswil-Jona erfolgt als separates Projekt. Vorgängig zur Gewässerraumfestlegung im Siedlungsgebiet wird das Hochwasserschutzkonzept der Jona erarbeitet.

Die Gewässerraumfestlegung erfolgt als separates Projekt und wird mit der Nutzungsplanungsrevision koordiniert.

Naturgefahren

Die Gefahrenkarte zeigt, welche Bereiche von Naturgefahren betroffen sein können. In Rapperswil-Jona sind gemäss Gefahrenkarte Wasser nur wenige Bereiche betroffen. Überwiegend handelt es sich um eine geringe Gefährdung oder um eine Restgefährdung. Entlang des Sees im Süden besteht eine mittlere Gefährdung. Im unmittelbaren Uferbereich der Jona besteht eine erhebliche Gefährdung. In der Umgebung der Jona besteht jedoch nur eine geringe Gefährdung.

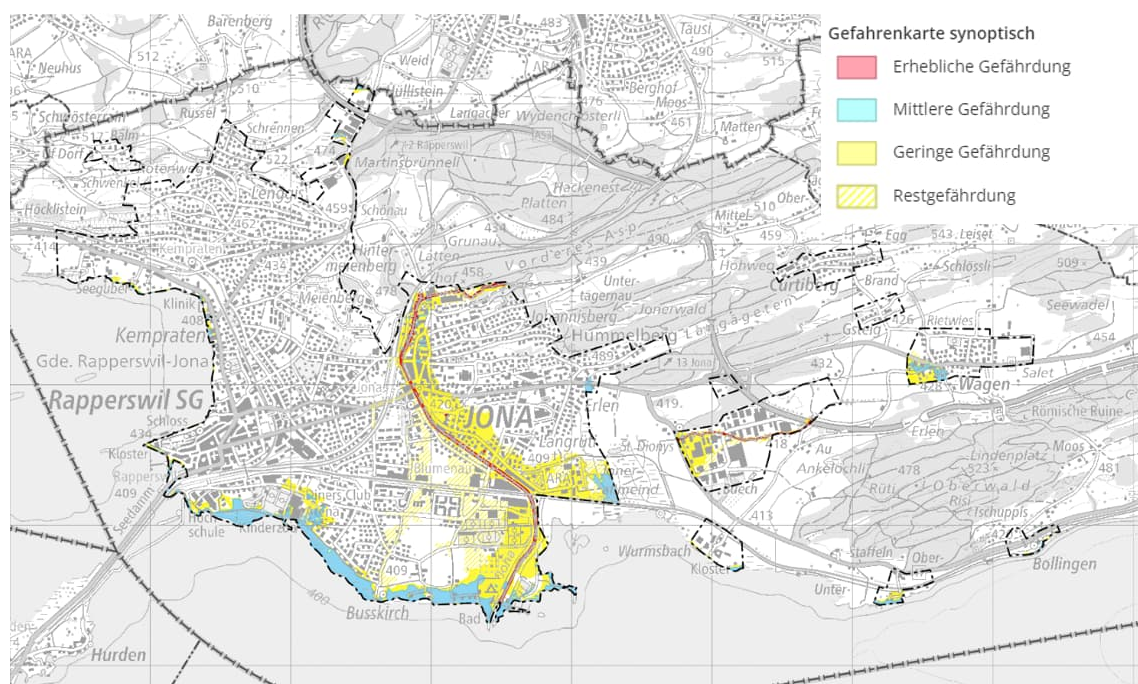


Abbildung 14 Gefahrenkarte Wasser (Quelle: Geoportal, geoportal.ch/ktsg)

In Rapperswil-Jona bestehen gemäss Gefahrenkarten keine Gefährdungen bezüglich Lawinen, Sturz, Murgang. Gefahren bezüglich Rutschung bestehen ganz vereinzelt im Bereich von Hanglagen.

Rapperswil-Jona ist insgesamt nur in wenigen Bereichen und auch nur gering von Naturgefahren betroffen. Naturgefahren schränken die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt kaum ein.

Fruchtfolgefleichen

Für Fruchtfolgefleichen gelten spezielle Schutzbestimmungen. Bei kommunalen Planungen ist der Schutz von Fruchtfolgefleichen ein wichtiger Aspekt in der Interessenabwägung.

In Rapperswil-Jona sind grössere Bereiche im Süden und Osten des Gemeindegebietes als Fruchtfolgefleichen definiert. Die Fruchtfolgefleichen liegen ausserhalb des Siedlungsgebietes gemäss kantonalem Richtplan, es handelt sich um Landwirtschaftszonen.

Die Fruchtfolgefleichen schränken die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Rapperswil-Jona nicht wesentlich ein.

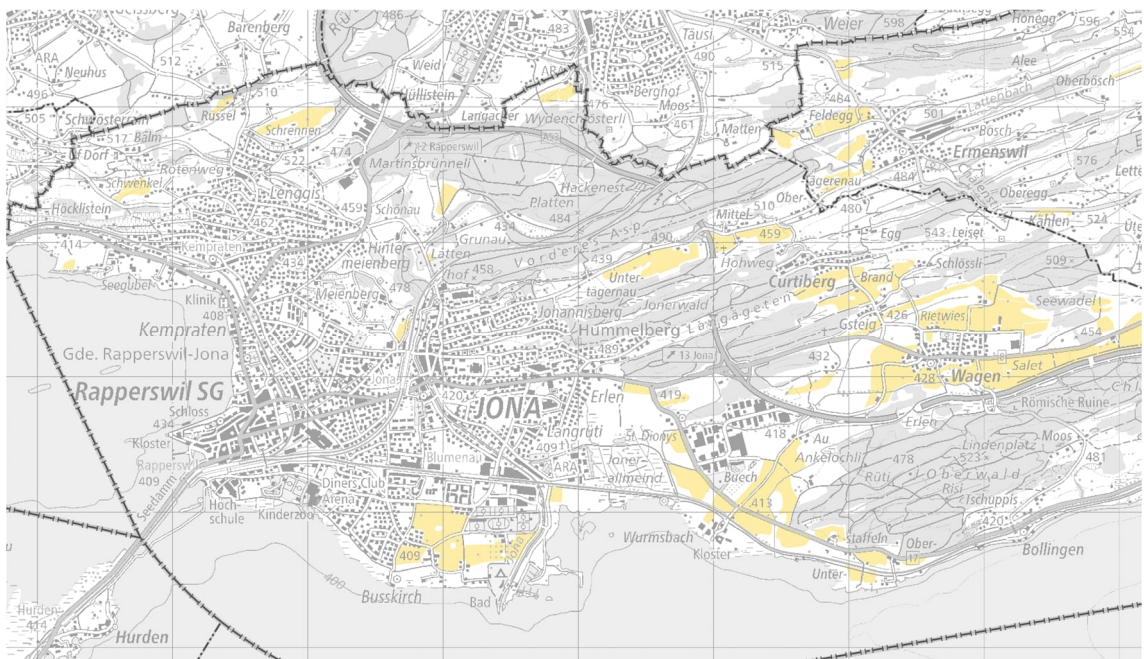


Abbildung 15 Fruchtfolgefleichen (Quelle: Geoportal, geoportal.ch/ktsg)

Weiler

Nach Art. 33 der Raumplanungsverordnung können zur Erhaltung bestehender Kleinsiedlungen ausserhalb der Bauzonen besondere Zonen wie Weiler- oder Erhaltungszonen bezeichnet werden, wenn der kantonale Richtplan dies vorsieht. Der kantonale Richtplan SG bezeichnet in Rapperswil-Jona keine Kleinsiedlungen ausserhalb des Siedlungsgebietes, für die eine Zuweisung als Weilerzone möglich wäre.

Die bestehenden Kleinsiedlungen in Rapperswil-Jona (z.B. Wagen, Bollingen, Curtiberg) sind gemäss Richtplan alle innerhalb des Siedlungsgebietes und gemäss Zonenplan innerhalb der Bauzonen gelegen.

Erschliessung

Die Gemeinden sind gesetzlich verpflichtet, die Bauzonen zeitgerecht zu erschliessen. In einem Erschliessungsprogramm regeln sie die Frist, innert welcher sie die Bauzonen zu erschliessen haben. Das Programm ist mit der Finanzplanung der Gemeinde zu koordinieren und berücksichtigt die Nutzungsplanung sowie die bauliche Entwicklung der Gemeinde. Dazu wird eine Übersicht über den Stand der Erschliessung erstellt. Es besteht keine Pflicht zur Erschliessung von Land ausserhalb der Bauzonen.

Die Übersicht über den Stand der Erschliessung wurde nach Abschluss der letzten Ortsplanungsrevision aktualisiert und wird periodisch nachgeführt.

Abbau- und Deponieplanung

Der Kanton ist im Rahmen der Deponieplanung dazu verpflichtet, den Bedarf an Deponievolumen zu ermitteln, die vorgesehenen Standorte im Richtplan auszuweisen und die erforderlichen Nutzungszonen auszuweisen.

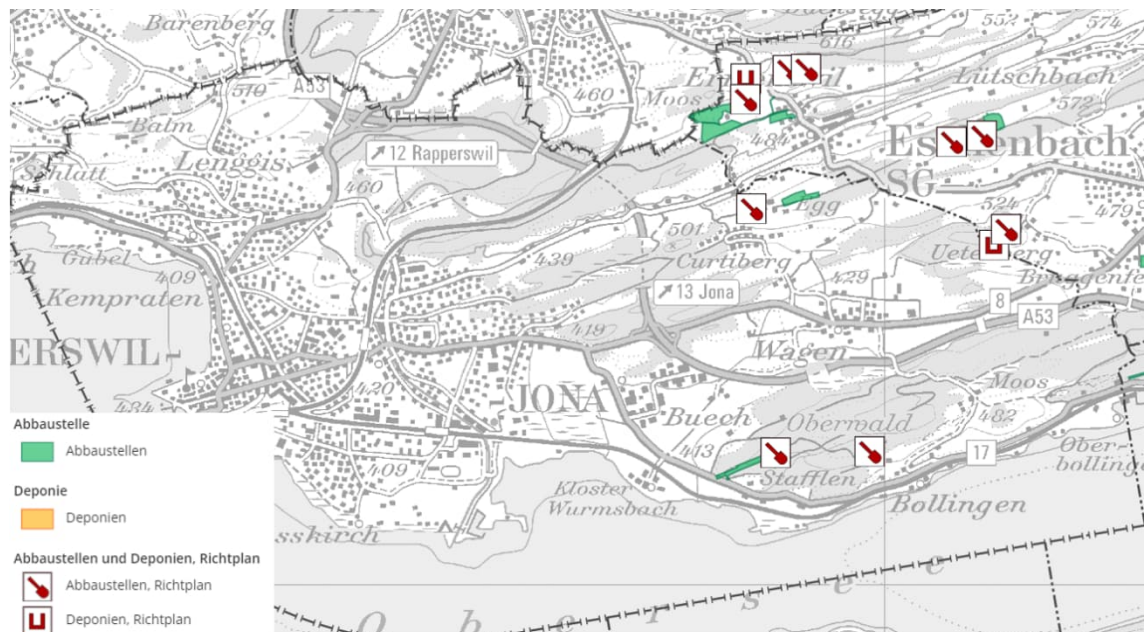


Abbildung 16 Umgrenzung der bewilligten Abbau- und Deponiepläne sowie die Richtplanstandorte für Abbaustellen und Deponien. Der Deponiestandort St. Dionys, welcher mit der Richtplanrevision 2021 aufgenommen wurde, ist in der Darstellung noch nicht enthalten (Quelle: Geoportal, geoportal.ch/ktsg)

Im Osten von Rapperswil-Jona sind im Richtplan drei Abbaustellen eingetragen. Eine Deponie ist im Richtplan an der Grenze zwischen Rapperswil-Jona und Eschenbach eingetragen. Mit der Richtplanrevision 2021 wurde zudem eine weitere Deponie im Gebiet St. Dionys nördlich des Gebiets Buech eingetragen (in obiger Abbildung noch nicht dargestellt). Die Abbaustellen und Deponien gemäss Richtplan liegen alle ausserhalb des Siedlungsgebietes und beeinflussen die zukünftige Siedlungsentwicklung nicht.

Wald

Mit 6.25 km² sind rund 28 % des Stadtgebietes von Rapperswil-Jona bewaldet. Die Waldflächen liegen fast ausschliesslich im Norden und Osten des Stadtgebietes. Für die an die

Bauzonen angrenzenden Waldflächen wurden die Waldgrenzen festgestellt. Die statischen Waldgrenzen sind rechtskräftig.

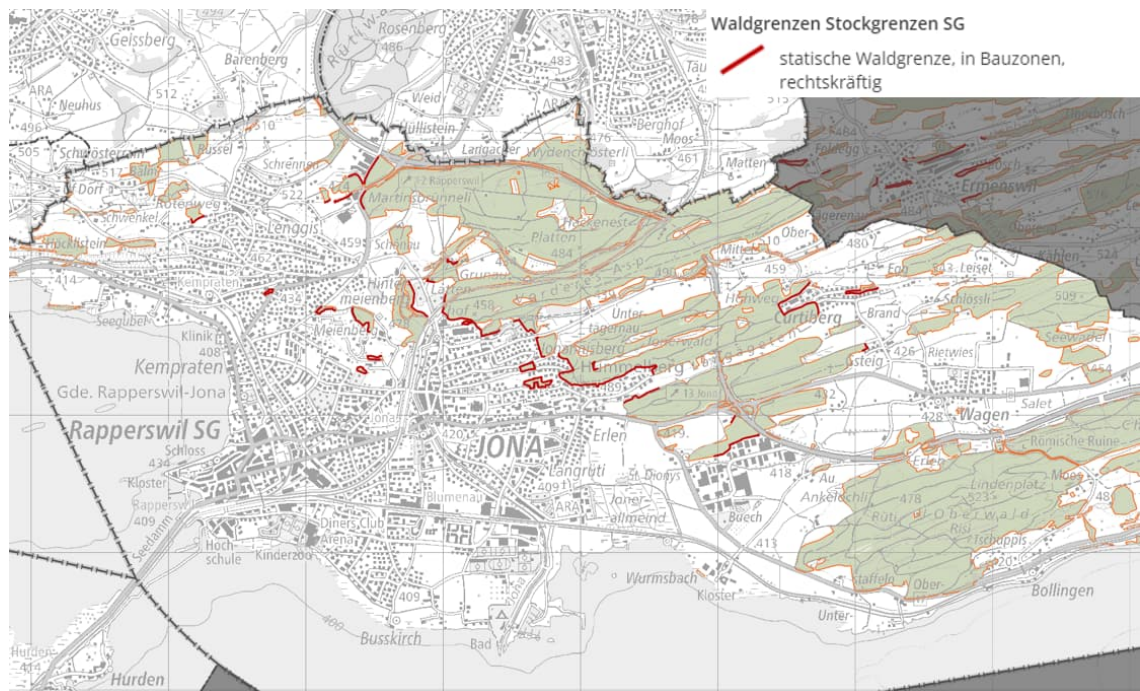


Abbildung 17 Darstellung Basiswald SG (Quelle: Geoportal, geoportal.ch/ktsg)

Störfall

Das Risikokataster Industrie, Gewerbe, Transport (RK IGT) bildet die Standorte bzw. Verläufe der einzelnen Risikoträger (der Störfallverordnung rechtsunterworfenen industriellen und gewerblichen Betriebe, Bahnlinien, Strassen, Erdgasleitungen) im Kt. SG ab. Im Risikokataster ist auf dem Stadtgebiet Rapperswil-Jona ein Betrieb verzeichnet. Es handelt sich um den Kunststoff-Betrieb Kundert AG im Gewerbegebiet Buech.

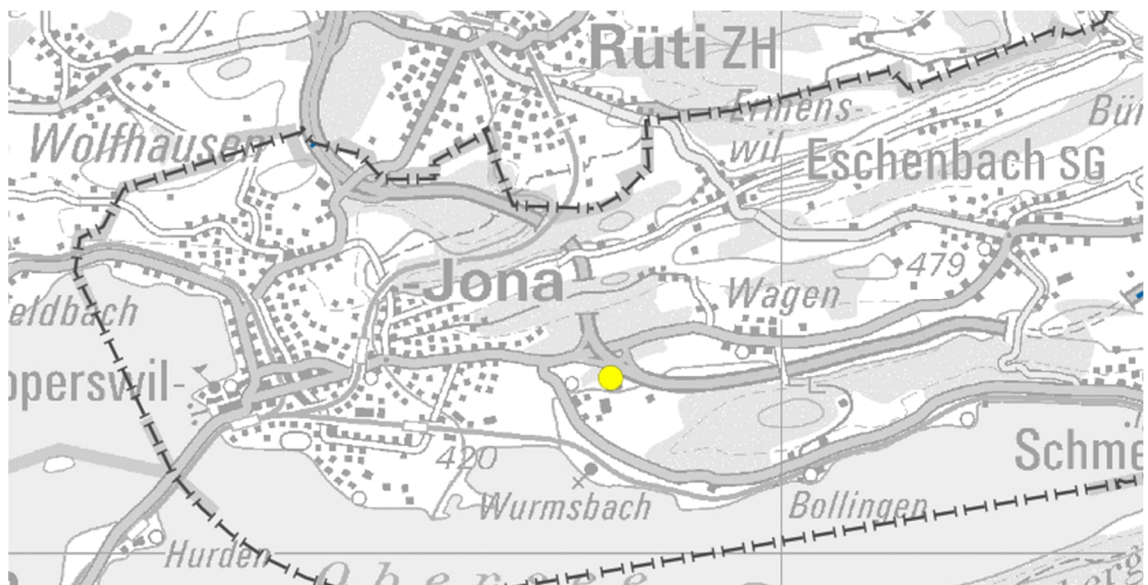


Abbildung 18 Risikokataster Industrie, Gewerbe, Transport (Quelle: Geoportal, geoportal.ch/ktsg)

3.3 Rahmenbedingungen Region und Agglomeration

3.3.1 Agglomerationsprogramm Agglo Obersee

Rapperswil-Jona ist, zusammen mit 16 anderen Gemeinden der Kantone St. Gallen, Schwyz und Zürich, Teil der Agglo Obersee. Die Agglo Obersee hat 2021 das Agglomerationsprogramm der 4. Generation beim Bund eingereicht. Im Agglomerationsprogramm erarbeitete die Agglo Obersee ein Zukunftsbild für die Region, welches sie über Teilstrategien in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft erreichen möchte. Die Umsetzung erfolgt über diverse Massnahmen von denen auch Rapperswil-Jona betroffen ist.



Abbildung 19 Massnahmenkarte Siedlung und Landschaft (Quelle: Agglomerationsprogramm Obersee, 4. Generation)

Es werden in Rapperswil-Jona fünf Entwicklungsschwerpunkte in den Bereichen Wohnen / Dienstleistung, Arbeiten und Wissen festgelegt.

Wohnen / Dienstleistung	Arbeiten	Wissen
ESP Schachen (Zeithorizont 2024-2028)	ESP Buech (Zeithorizont 2024-2028)	Fachhochschule, Berufsschule (Daueraufgabe)
ESP Jona-Center (Zeithorizont 2024-2028)		
ESP Weidmann-Areal (Zeithorizont 2028-2032)		

Tabelle 1: Entwicklungsschwerpunkte gemäss Agglomerationsprogramm Obersee, 4. Generation in Rapperswil-Jona

Im Bereich Verkehr enthält das Agglomerationsprogramm folgende Massnahmen mit Relevanz für Rapperswil-Jona:

Öffentlicher Verkehr / Multimodalität

- Zweites Gleis Schmerikon-Rapperswil: Doppelspurausbau als Voraussetzung für Realisierung des ÖV-Angebotskonzepts (systematisch halbstündliche Trassierung, neu auch beim Bahnhof Blumenau)
- Zugfolgezeiten Schmerikon-Rapperswil: Für die geplante Verkürzung der Blockabstände bzw. Zugfolgezeiten von 2 Minuten sind neue Vor- und Hauptsignale notwendig sowie eine Anpassung der Sicherungstechnik.
- ÖV-Bevorzugung mittels Linienerkennung: Um Betriebsstabilität zu gewährleisten, soll ÖV an Strassenknoten mit Lichtsignalanlagen (LSA) konsequent priorisiert werden.

Strassenverkehr / Verkehrssicherheit

- Parkraummanagement: regional koordinierte Regelung der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze, gemeinsame Kriterien zur Erstellung von privaten / öffentlichen Parkieranlagen
- Parkleitsystem RJ und Verkehrsregime Altstadt: Suchverkehr lenken bzw. unterbinden
- Kreisel/Umbau Feldlistich/Porthofstrasse: unregelmäßiger T-Knoten wird zu einem Kreisel mit erhöhter Kapazität und verbessertem Knotenbetrieb umgebaut. Für den Fussverkehr werden an allen Knotenästen Querungen realisiert
- Unfallschwerpunkte: Unfallschwerpunkte müssen aufgrund des Strassenverkehrsgesetzes saniert werden.

Fuss- und Veloverkehr

- Städtisches Fuss- und Velowegnetz: Fuss- und Veloverkehrskonzept beinhaltet 660 Massnahmen, welche priorisiert wurden und zum Teil durch das Aggloprogramm umgesetzt werden sollen.
- Bevorrechtigung Veloverkehr (Pilot): Im Rahmen eines Pilotprojektes soll der Veloverkehr an ausgewählten Kreuzungen bevorzugt werden (sichere Warteräume, kurze Querungsdistanzen, bauliche Massnahmen).

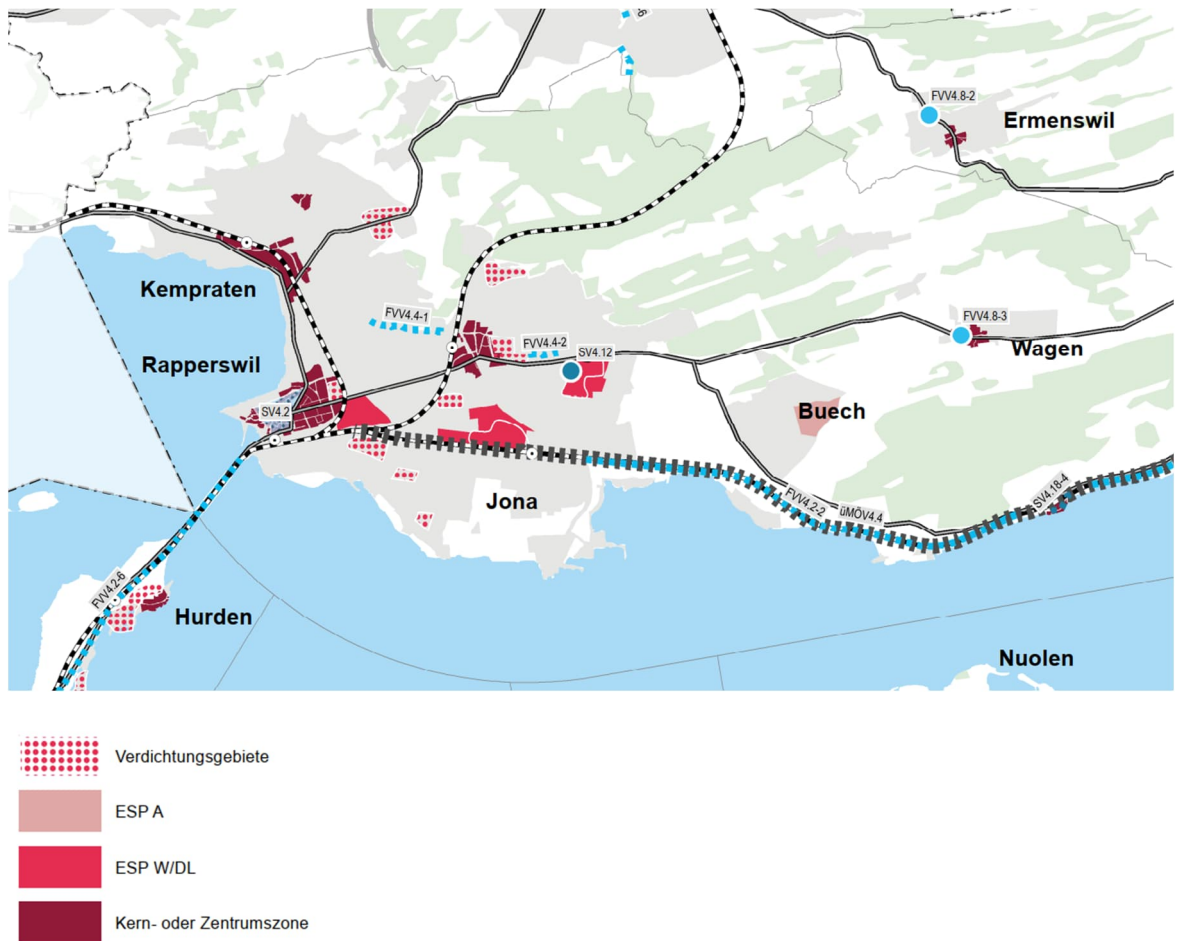


Abbildung 20 Massnahmenkarte Verkehr (Quelle: Agglomerationsprogramm Obersee, 4. Generation)

3.4 Kommunale Rahmenbedingungen

3.4.1 Rechtskräftige Nutzungsplanung

Die letzte Ortsplanungsrevision wurde im Zusammenhang mit der Vereinigung von Rapperswil und Jona durchgeführt und wurde am 9. März 2011 rechtsgültig.

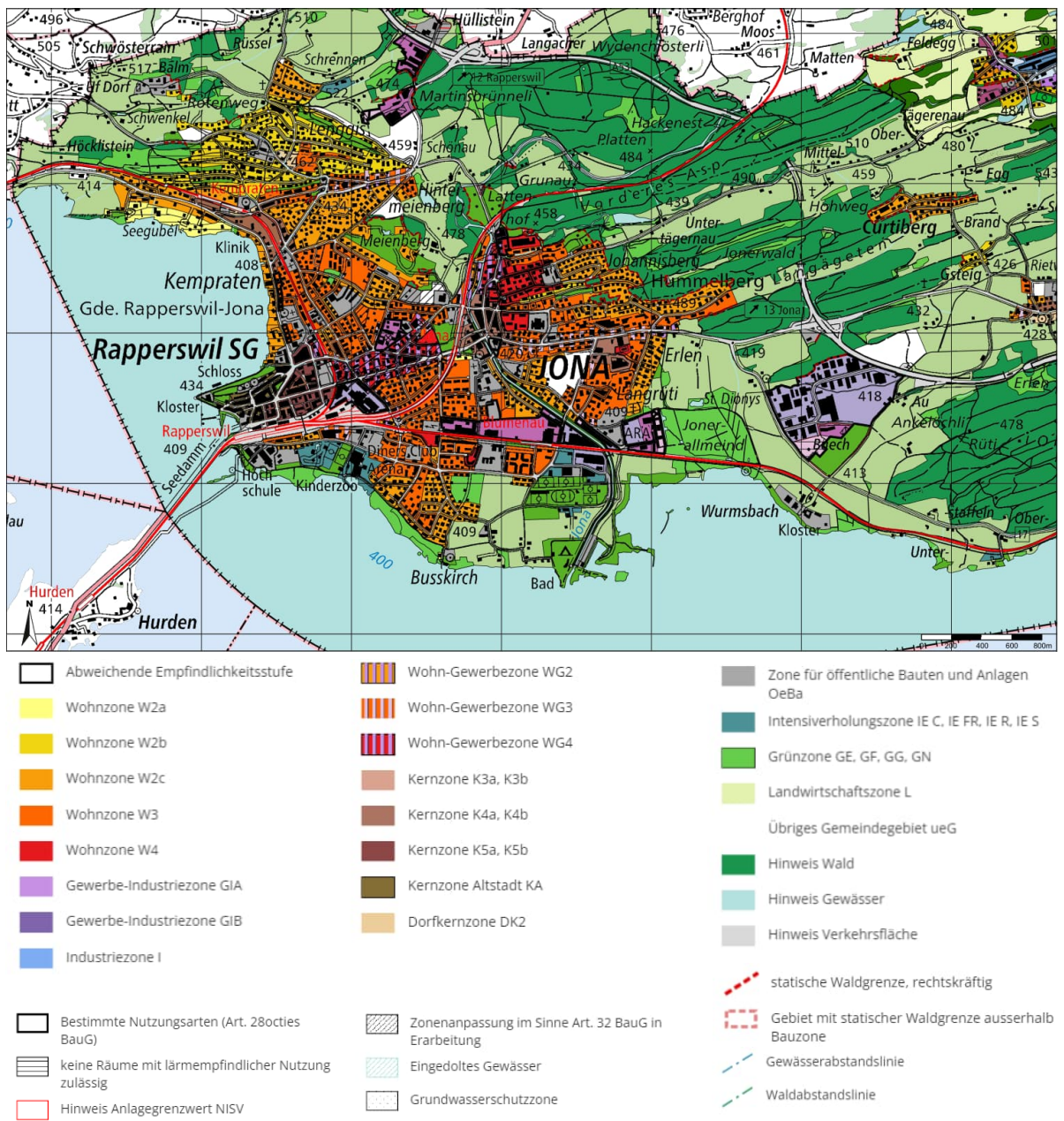


Abbildung 21 Ausschnitt Zonenplan Rapperswil-Jona (Quelle: Zonenplan Rapperswil-Jona)

3.4.2 Kommunale Inventare

Heute besteht für Rapperswil-Jona eine kombinierte Denkmal- und Naturschutzverordnung. Darin gelistet werden auch die schützenswerten Ortsbilder sowie archäologischen Schutzobjekte und Gebiete. Ausgehend davon, dass die beiden kombinierten Verordnungen einen unterschiedlichen Bearbeitungsbedarf aufweisen, ist künftig eine getrennte Verordnung vorgesehen.

Die Denkmalschutzverordnung bedarf einer Überprüfung, Aktualisierung und Nachführung. Sie ist mit den Anforderungen des neuen PBG konform. Im Zuge der Aktualisierung ist allerdings die Differenzierung in Objekte von kantonaler und kommunaler Bedeutung

vorzunehmen. Die Aktualisierung und Nachführen der bestehenden Denkmalschutzverordnung ist im Zuge der Ortsplanungsrevision vorgesehen.

Im Zuge der kantonalen Biotopkartierung, welche voraussichtlich 2023 vorliegt, soll die Naturschutzverordnung von Rapperswil-Jona überarbeitet werden. Die umfangreiche Bearbeitung der Naturschutzverordnung wird separat zur Ortsplanungsrevision umgesetzt.

3.4.3 Kommunale Strategien und Konzepte

Die Stadt Rapperswil-Jona verfügt über diverse behördenverbindliche Konzepte, Leitbilder und Planungen auf kommunaler Ebene. Die kommunalen Strategien und Konzepte sind als Grundlage in den vorliegenden Masterplan eingeflossen. Da die Strategien und Konzepte ein unterschiedliches Alter und einen unterschiedlichen Detaillierungsgrad haben, wurde mit dem vorliegenden Masterplan eine Konsolidierung der wichtigsten noch aktuellen Inhalte vorgenommen.

Die wichtigsten Konzepte und Strategien sowie weiteren Instrumente sind:

- Masterplan Siedlung, Landschaft und Verkehr (2006)
- Grün- und Freiraumkonzept (2018)
- Fuss- und Veloverkehrskonzept (2019)
- Baumkonzept (2020)
- Leitbild Zentrum Jona (2021)
- Genereller Entwässerungsplan und generelles Wasserversorgungsprojekt (werden aktualisiert)

4 Analyse

4.1 Siedlung

4.1.1 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

Bisherige Entwicklung

Rapperswil-Jona verzeichnete im Jahr 2021 rund 27'800 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Stadt wies in den vergangenen Jahrzehnten ein stetiges Bevölkerungswachstum auf. Zwischen 2010 und 2021 ist die Bevölkerung um rund 1'600 Personen gewachsen. Das entspricht einer Zunahme von etwa 6 %. Pro Jahr nahm die Bevölkerung im Schnitt um rund 140 Personen zu. Vergleicht man dieses Bevölkerungswachstum mit der Prognose des Masterplans 2006, ist festzustellen, dass die tatsächliche Entwicklung geringer war als gemäss Masterplan angenommen. Die Annahme für das Jahr 2020 lag bei einer Bevölkerung von 29'000 die effektive Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner bei knapp 27'500.

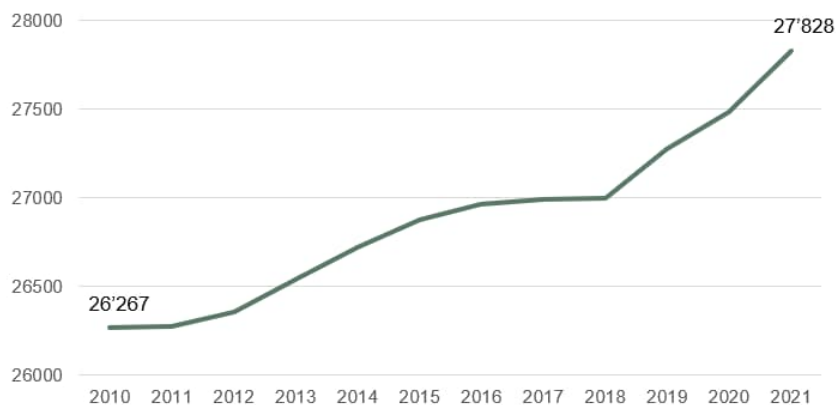


Abbildung 22 Bevölkerungsentwicklung in Rapperswil-Jona zwischen 2010 und 2021 (Quelle: STATPOP)

Auch die Zahl der Beschäftigten nahm insgesamt zu, von rund 16'000 Beschäftigten (Vollzeitäquivalent) im Jahr 2011 auf rund 17'500 Beschäftigte im Jahr 2020. Das entspricht einer Zunahme von etwa 9 %. Pro Jahr nahm die Zahl der Beschäftigten in Rapperswil-Jona um etwa 160 Personen zu. Dabei sind in den letzten zehn Jahren immer wieder Phasen mit einer stagnierenden oder gar leicht rückläufigen Beschäftigtenzahl zu erkennen.

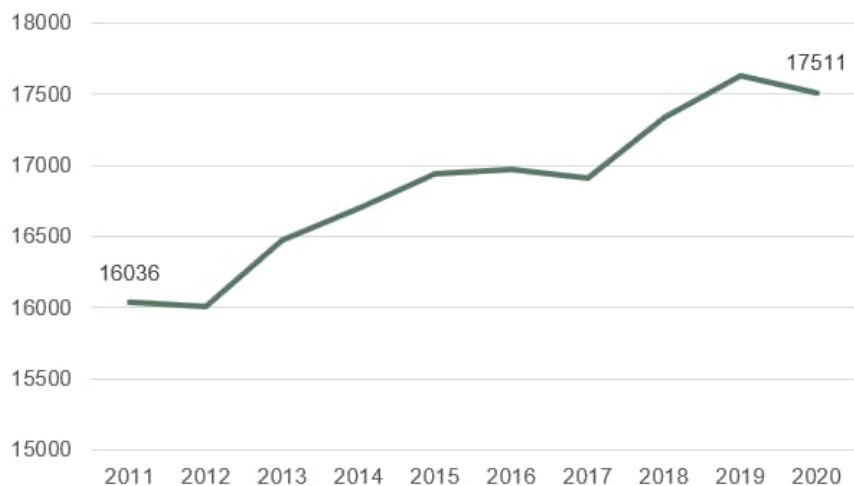


Abbildung 23: Beschäftigtenentwicklung in Rapperswil-Jona zwischen 2011 und 2020 (Quelle: STATENT). Hinweis: aufgrund der Datenlage beziehen sich die Aussagen der Bevölkerung und zu den Beschäftigten auf unterschiedliche Zeiträume.

Bevölkerungsszenarien

Der Kanton St. Gallen geht gemäss dem Berechnungsmodell der Bauzonendimensionierung von einem Bevölkerungswachstum auf rund 31'300 Personen im Jahr 2036 aus. Diese Annahme basiert auf dem Szenario BFS Mittel 2015 des Bundesamts für Statistik, welches auch für die Bauzonendimensionierung relevant ist. Das erwartete Wachstum entspricht gegenüber 2021 einer Zunahme von rund 3'400 Personen bzw. etwa 230 Personen pro Jahr, was etwas über dem Wachstum der letzten rund 10 Jahre liegt.

Das aktuelle Szenario des Bundesamts für Statistik, BFS Mittel 2020, geht gegenüber dem Szenario BFS Mittel 2015 von einem stärkeren Wachstum aus. Die Prognosen für die Wohnbevölkerung des ganzen Kanton St. Gallen sind sowohl für das Jahr 2030 (559'900 vs. 562'000) wie auch 2040 (582'100 vs. 605'200) im Szenario Mittel 2020 höher. Genaue Berechnungen, wie diese Prognosen auf Rapperswil-Jona heruntergebrochen werden, liegen nicht vor. Aufgrund dieses Unterschieds ist es jedoch wahrscheinlich, dass das Wachstum noch stärker als angenommen ausfallen wird. Für die Beschäftigten bestehen keine Szenarien.

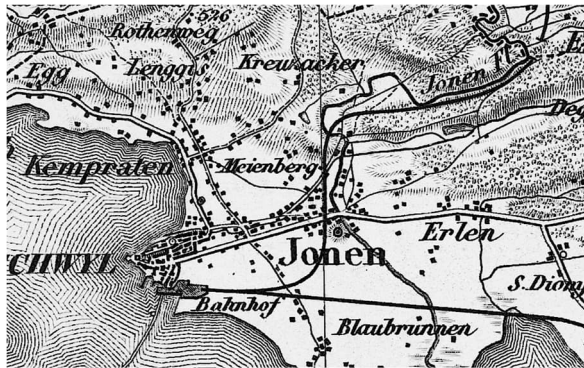
Bevölkerungsziel

Das Gesamtverkehrskonzept geht von einem Bevölkerungswachstum auf 32'000 Einwohnenden bis ins Jahr 2040 aus. Dieser Wert korrespondiert mit den Zahlen der kantonalen Bauzonendimensionierung und wird als Zielwert für die Ortsplanungsrevision verwendet.

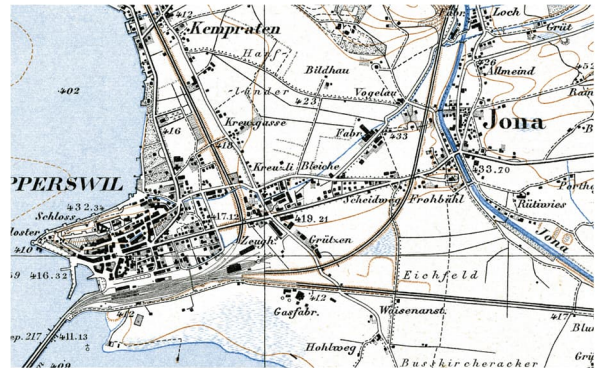
4.1.2 Historische Entwicklung und Gebäudealter

Die Stadt Rapperswil und die Gemeinde Jona haben per 1.1.2007 fusioniert. Innerhalb der heutigen Stadt Rapperswil-Jona respektive an der heutigen Siedlungsstruktur lassen sich zum Teil noch die ursprünglichen zwei Gemeinden ablesen. Rapperswil-Jona zeichnet sich auch heute noch durch unterschiedliche Quartiere mit verschiedenen Bebauungsstrukturen, Nutzungen und Qualitäten aus.

Ausgehend vom mittelalterlichen Stadtkern Rapperswil vollzieht sich das Siedlungswachstum bis 1920 zunächst weitgehend um den Stadtkern herum. Der Fluss Jona und der Stadtbach bilden den Ursprung für verschiedene frühe Industrieanlagen, welche zum Teil heute noch das Ortsbild prägen. Im Dorf Jona hingegen gab es seinerzeit nur wenige Entwicklungen.



1864



1920



1965



1980

Abbildung 24 Zeitreise Kartenwerke (Quelle: Geoportal, map.geo.admin.ch)

Die Siedlungsentwicklung erfolgt bis ca. 1965 primär auf Rapperswiler Stadtgebiet. In Jona sind bis 1965 erste Erweiterungen entlang der Jona und in den Hanglagen von Kempraten erkennbar. Rapperswil wächst nach Osten in Richtung Jona, während Jona sich ebenfalls nach Osten in die Landschaft entwickelt. Auch in den bis dahin weitgehend unverändert gebliebenen Weilern erfolgen Siedlungserweiterungen.

Mit der Einzonung 1970 wird das Industriegebiet Buech entwickelt. Bereits 1980 sind die Gemeinden Rapperswil und Jona fast vollständig zusammengewachsen. Die Hanglagen Kempratens sowie die Gebiete Hummelberg und Johannesberg sind bis auf die Kuppen beziehungsweise bis zur Waldgrenze bebaut.

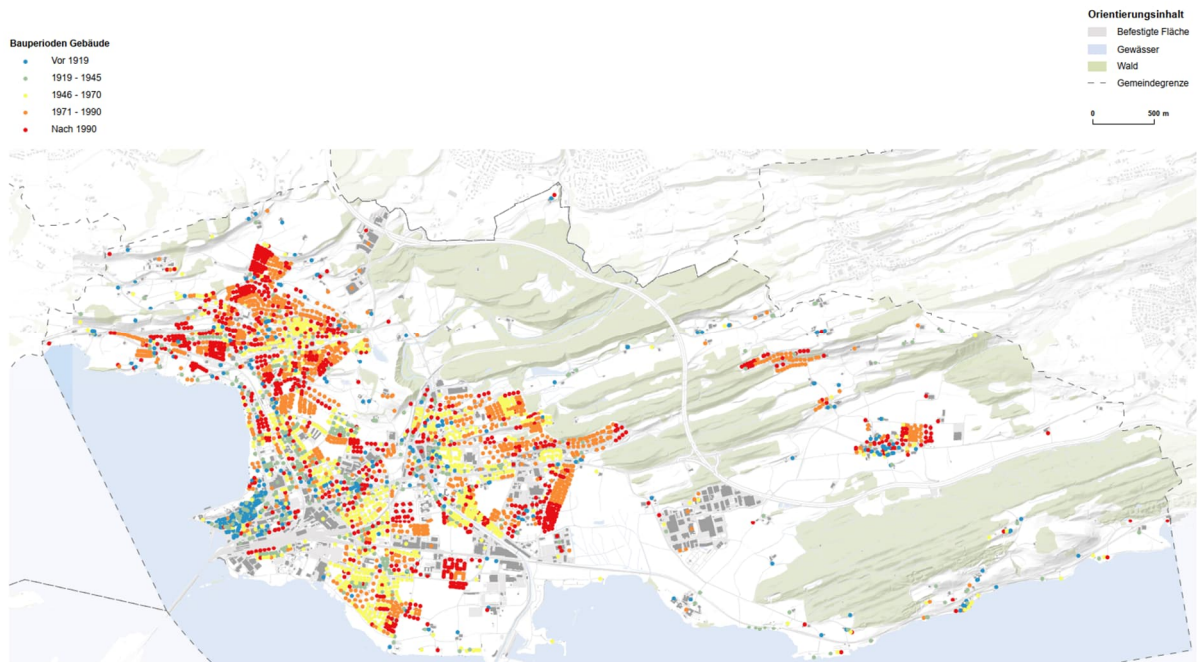


Abbildung 25 Bauperioden Gebäudebestand (Quelle: Eigene Darstellung, EBP)

Der heutige Gebäudebestand spiegelt die historische Siedlungsentwicklung wider. Beispielsweise stammen hauptsächlich die Gebäude in der Altstadt von Rapperswil sowie einzelne Bauten im Zentrum von Jona aus der Bauperiode vor 1919. Die Quartiere Lido-Busskirch und Hanfländer-Bildau sind durch eine lockere Mehrfamilien- oder Einfamilienhausbebauung aus den 1940er bis 1970er Jahren geprägt. Die am Siedlungsrand gelegenen Quartiere Tägernau- Rain, Langrüti oder Teile vom Quartier Lenggis sind überwiegend von Bauten ab 1970 geprägt.

4.1.3 Siedlungs- und Zentrenstruktur

Die Stadt Rapperswil-Jona liegt an einer verkehrshistorisch strategischen Lage am Obersee bzw. am Zürichsee. Die Stadt wird in südlicher und südwestlicher Richtung vom See begrenzt. Im Norden und Nordosten befindet sich eine abwechslungsreiche und attraktive Schichtrippenlandschaft mit ausgedehnten Waldstücken. Zur Gemeinde gehören ferner die Aussenwachen Bolligen am Obersee und Wagen sowie verschiedene kleinere Streusiedlungen.

Zentren Rapperswil und Jona

Die kompakten historischen Zentren insbesondere von Rapperswil aber auch von Jona sind auch heute noch gut im Siedlungskörper erkennbar. Mit der zeitlich verschobenen Entwicklung der beiden Gemeinden haben sich allerdings zwei unterschiedliche Zentren herausgebildet.

Rapperswil funktioniert als dynamisches regionales Zentrum mit einer sehr hohen Dichte an zentralörtlichen Funktionen wie Versorgungsinfrastrukturen, öffentlichen Nutzungen, dem Bahnhof Rapperswil, der historischen Altstadt als identitätsstiftender und touristischer Ort mit regionaler Ausstrahlung sowie einer hohen Dichte von Arbeitsplätzen.

Eine grosse Herausforderung im Zentrum von Rapperswil ist die Verkehrsbelastung. Die Hauptverkehrsachsen führen direkt um die historische Altstadt und trennen diese von der Neustadt ab. Das hohe Verkehrsaufkommen sowie die verkehrsorientierte Gestaltung vieler Strassenachsen schmälert die Qualität als Zentrum sowie als Wohn- und Arbeitsort und mindert die Aufenthaltsqualität dieser Räume erheblich. Das hohe Verkehrsaufkommen hemmt zudem die Dynamik insbesondere in der Neustadt.



Abbildung 26 Zentrum Rapperswil (Quelle: Google Maps)

Das Zentrum von Jona beherbergt mit diversen Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen, dem Bahnhof Jona sowie öffentlichen Nutzungen wie der Stadtverwaltung wichtige zentralörtliche Funktionen von kommunaler und teilweise überkommunaler Ausstrahlung.

Der historische Kern von Jona ist weniger stark ausgeprägt als in Rapperswil. Das Zentrum von Jona verfügt über ein unklares städtebauliches und nutzungsmässiges Profil. Nach der Fusion von Rapperswil und Jona wurde im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans 2006 die Doppelkernstrategie formuliert, mit dem Ziel, dass Rapperswil und Jona die beiden gleichwertigen Hauptzentren der Stadt bilden. Mit dem Ausbau des Bahnhofs Jona und dem Bau des Stadthauses hat das Zentrum von Jona in der Zwischenzeit stark an Profil und Attraktivität gewonnen. Die Realisierung des Grünfelsparks trägt weiter zur Identitätsbildung bei. Das Jona Center am östlichen Ortseingang soll sich gemäss Masterplan 2006 zu einem Subzentrum mit den Einkaufs-, Dienstleistungs- und Wohnnutzungen entwickeln.

Der Verkehr belastet auch das Zentrum von Jona und die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume.



Abbildung 27 Zentrum Jona (Quelle: Google Maps)

Historische Ortskerne und weitere Orte mit Zentrumsfunktionen

Die Ortskerne der alten Dörfer, die Rapperswil und Jona umgaben, liegen heute innerhalb des weitgehend bebauten Gebiets. Sie sind nur noch teilweise anhand der ursprünglichen baulichen Strukturen oder Einzelobjekte erkennbar.

Neben den historischen Ortskernen bestehen weitere Orte, die vereinzelt über zentralörtliche Funktionen verfügen wie zum Beispiel Versorgungsinfrastrukturen, Gastronomieangebote oder Begegnungsorte. Dazu zählen etwa die ehemaligen Dorfkerne Lenggis und Kempraten, Wagen oder das Gebiet an der Kreuzung Neue Jonastrasse – Kreuzstrasse. Zudem besteht im Osten von Jona an der Neuen Jonastrasse mit dem Jona Center sowie diversen weiteren Einkaufsnutzungen ein Gebiet, das städtebaulich aktuell aber über keinerlei Zentrumsqualitäten verfügt. Eine städtebauliche Aufwertung wird angestrebt.

Städtebauliche Struktur

Rapperswil-Jona verfügt über vielfältige, relativ stark durchgrünte attraktive (Wohn-)Quartiere, wie z. B. die grünen Wohnquartiere an den Hanglagen im Lenggis, das locker bebaute Südquartier (Gebiet südlich der Bahnlinie) oder die in Waldnähe gelegenen, grünen Wohnquartiere östlich des Zentrums Jona. Dichtere und urbanere städtebauliche Strukturen sind lediglich entlang der Neuen Jonastrasse zwischen der Altstadt von Rapperswil und dem Zentrum von Jona auszumachen.

Der Siedlungskörper von Rapperswil-Jona weist eine heterogene Struktur auf. Das Siedlungsgebiet wird unterteilt durch drei Bahnlinien, was zu isolierten Siedlungskörpern führt, die sich ohne klare übergeordnete städtebauliche Strategie entwickelt haben und teilweise eine mangelhafte Vernetzung untereinander aufweisen. Entlang den Hauptverkehrsachsen ist die Wohn- und Arbeitsortqualität infolge der hohen Verkehrsbelastung zudem stark beeinträchtigt.

Nutzungsichte

Die Nutzungsichte – gemessen in der Anzahl von Einwohnenden und Beschäftigten pro Hektare (ha) Bauzone – widerspiegelt die Verteilung von durchgrüntem und kompakten Quartieren. Die dichtesten Gebiete mit teilweise über 200 Einwohnenden und Beschäftigten pro Hektare liegen in den Zentren von Rapperswil und Jona. Die Zonen am Rand des Siedlungsgebietes hingegen sind mit teilweise unter 50 Einwohnenden und Beschäftigten pro Hektare deutlich weniger dicht. Weite Teile des Siedlungsgebietes im Lenggis sowie teilweise die Gebiete Hanfländer und Tägernau-Rain weisen niedrige Nutzungsichten von unter 50 auf.

Der Vergleich der Nutzungsichte mit der Qualität der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zeigt, dass die dichtesten Gebiete von Rapperswil-Jona mehrheitlich gut mit dem ÖV erschlossen sind. Sie weisen eine ÖV-Güteklasse A oder B auf. In den gut erschlossenen Gebieten befinden sich nur wenige Gebiete mit einer niedrigen Dichte.

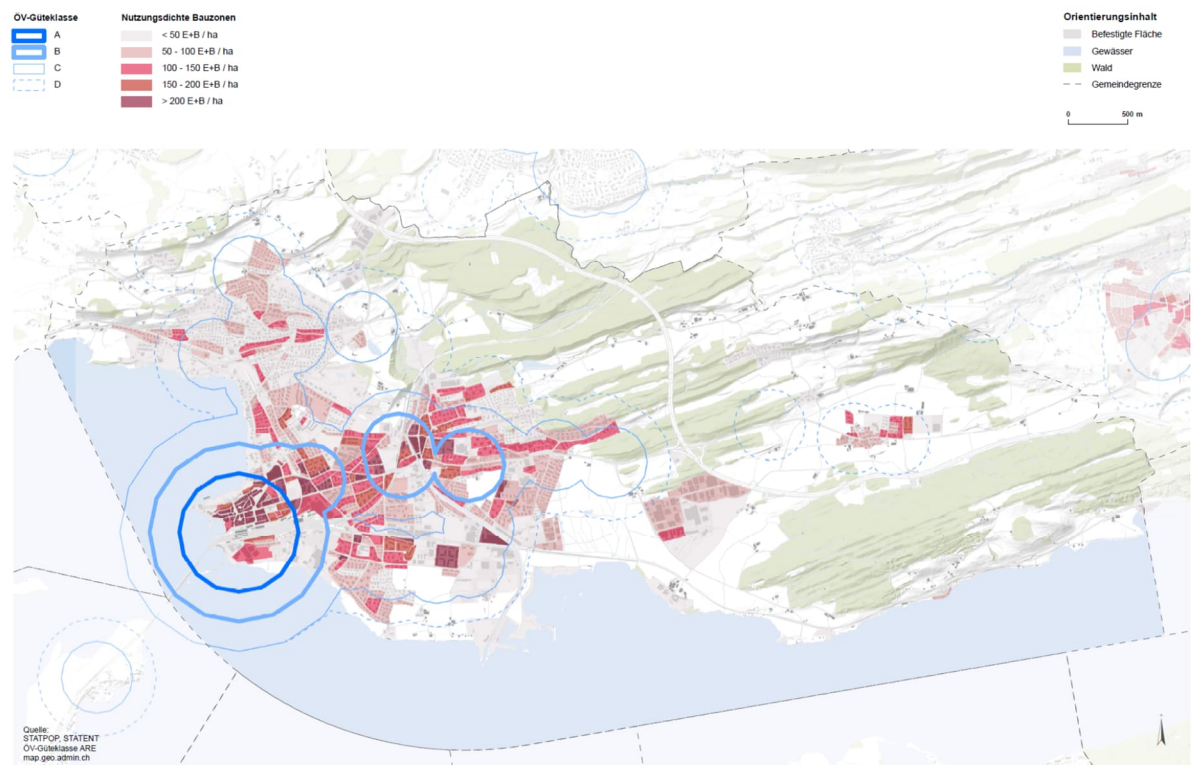


Abbildung 28 Überlagerung ÖV-Güteklasse und Nutzerdichte (Quelle: Eigene Darstellung, EBP)

4.1.4 Gesamtsiedlungsreserven und Bauzonendimensionierung

Gesamtsiedlungsreserven gemäss Raum+

Rapperswil-Jona verfügt gemäss der Erhebung aus dem Jahr 2021 von Raum+ über Gesamtsiedlungsreserven¹ in einer Grösse von 59.5 ha. Davon liegen 34.6 ha in Wohn- und Mischzonen, 15.5 ha in Arbeitszonen und 9.4 ha in Zonen für öffentliche Bauten und

¹ Gesamtsiedlungsreserven sind gemäss Raum+ unterteilt in Baulücken, Aussenreserven und Innenentwicklungspotenziale. Baulücken: unbebaute Einzelparzellen zw. 200 und 2'000 m²; Aussenreserven: unbebaute Flächen grösser als 2'000 m² ausserhalb oder am Rand des weitgehend überbauten Gebiets; Innenentwicklungspotenziale: unbebaute oder bebaute Fläche grösser als 2'000 m² innerhalb des weitgehend überbauten Gebiets.

Anlagen. Dabei handelt es sich um teilweise bebaute und unbebaute Gebiete. Die Grösse der unbebauten Gebiete beträgt 24.5 ha in Wohn- und Mischzonen, 14.0 ha in Arbeitszonen und 7.3 ha in Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen.

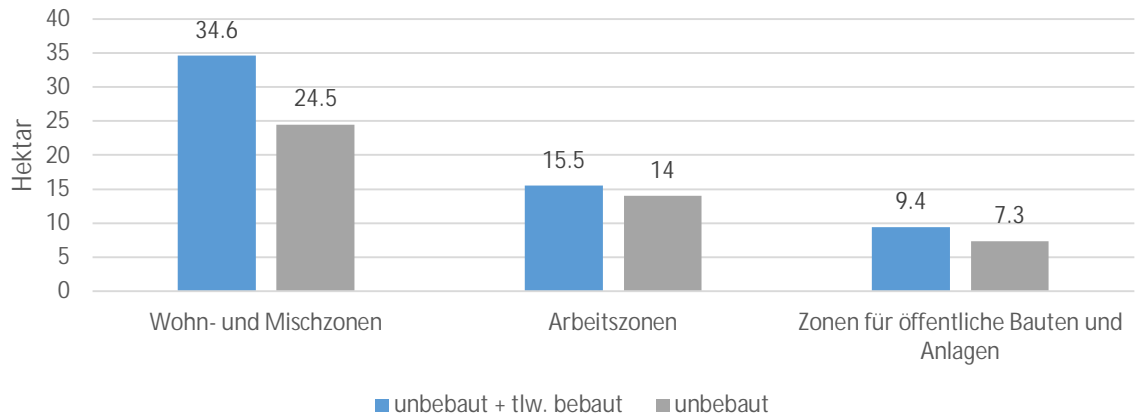


Abbildung 29: Unbebaute und bebaute Gesamtsiedlungsreserven im Jahr 2021 (Quelle: Raum+)

Vergleicht man weiter die verfügbaren Daten von Raum+ des Jahres 2014, fällt auf, dass die unbebauten Flächen insbesondere in den Wohn- und Mischzonen aber auch in Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen zurückgegangen sind. In den Arbeitszonen sind etwas mehr unbebaute Flächen verfügbar.

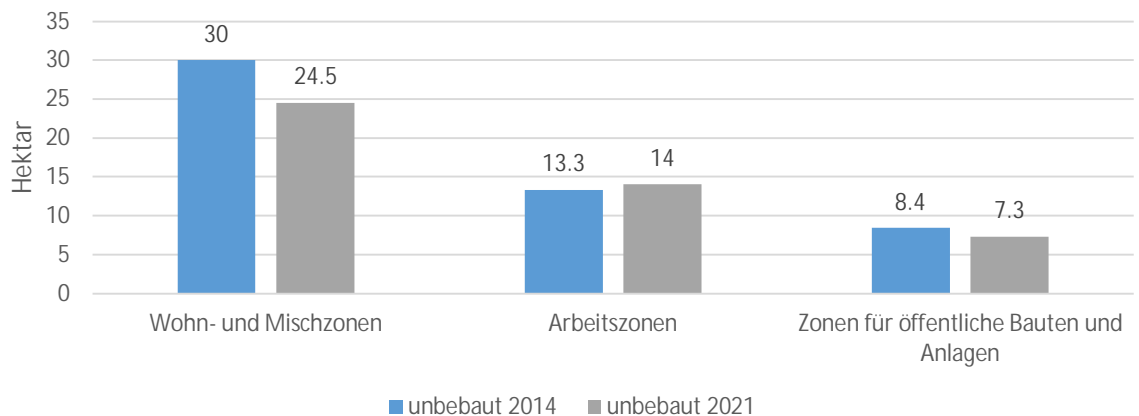


Abbildung 30: Vergleich der Gesamtsiedlungsreserven der Jahre 2014 und 2021 (Quelle: Raum+)

Die Gesamtsiedlungsreserven sind verteilt über das gesamte Stadtgebiet. Eine gewisse Häufung von Baulücken lässt sich im Gebiet Lenggis ausmachen. Einige grossflächige Reserven konzentrieren sich um den Bahnhof Blumenau, um die Bildau und am Hangfuss des Meienbergs. Letztere sind in Bezug auf die zukünftige Bebauung allerdings umstritten.

Der Vergleich der Gesamtsiedlungsreserven mit der Qualität der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zeigt, dass die Reserven überwiegend in der Güteklasse C liegen und damit eine mittelmässige Erschliessungsgüte aufweisen. Im Gebiet Porthof besteht zudem eine nicht eingezonte Fläche (Reservezone nach Art. 18 Abs. 2 RPG) innerhalb der ÖV-Güteklasse B, die langfristig als Bauzone ausgeschieden werden kann.

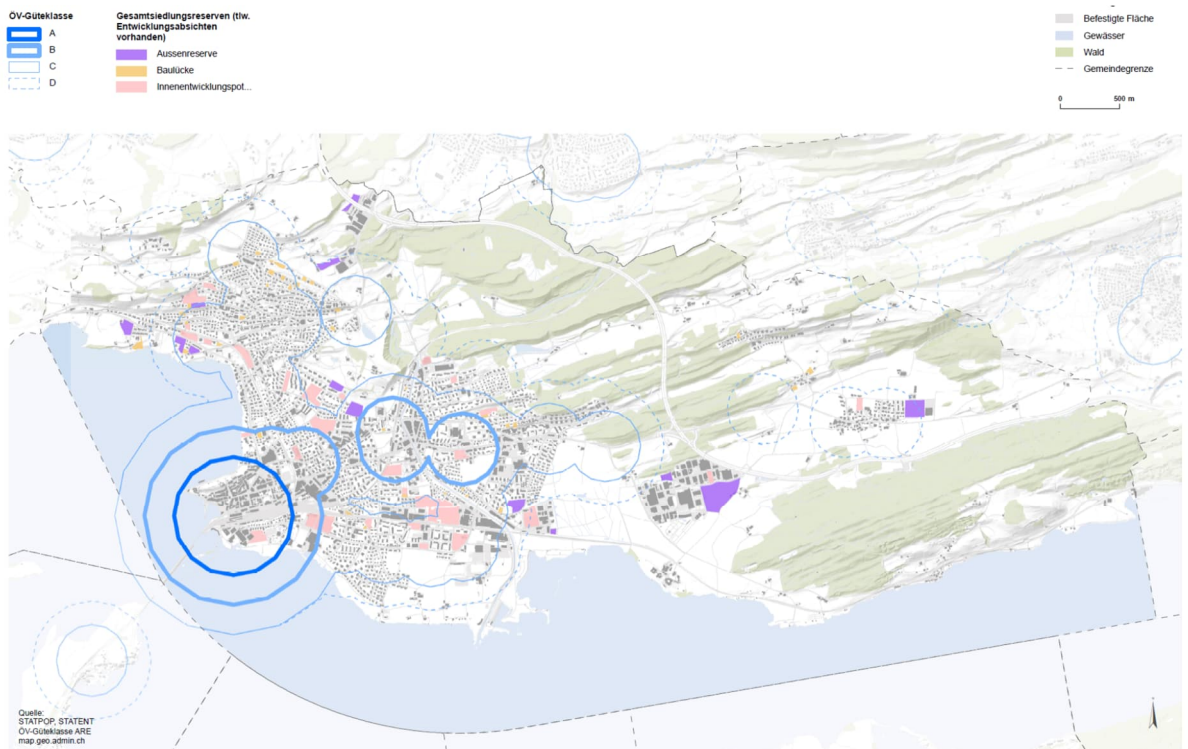


Abbildung 31 Gesamtsiedlungsreserven und ÖV-Güteklasse (Quelle: Raum+, ARE-CH, Eigene Darstellung, EBP)

Es ist zu beachten, dass für einige der unbebauten Reserven bereits konkrete Projekte in Planung oder Umsetzung sind und die Reserven dementsprechend nicht mehr für weitere Entwicklungen zur Verfügung stehen. Die unbebauten Gesamtsiedlungsreserven unter Abzug der Gebiete, für die es bereits konkrete Projekte und Planungen gibt, betragen 16.0 ha in Wohn- und Mischzonen, 12.2 ha in Arbeitszonen und 3.1 ha in Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen.

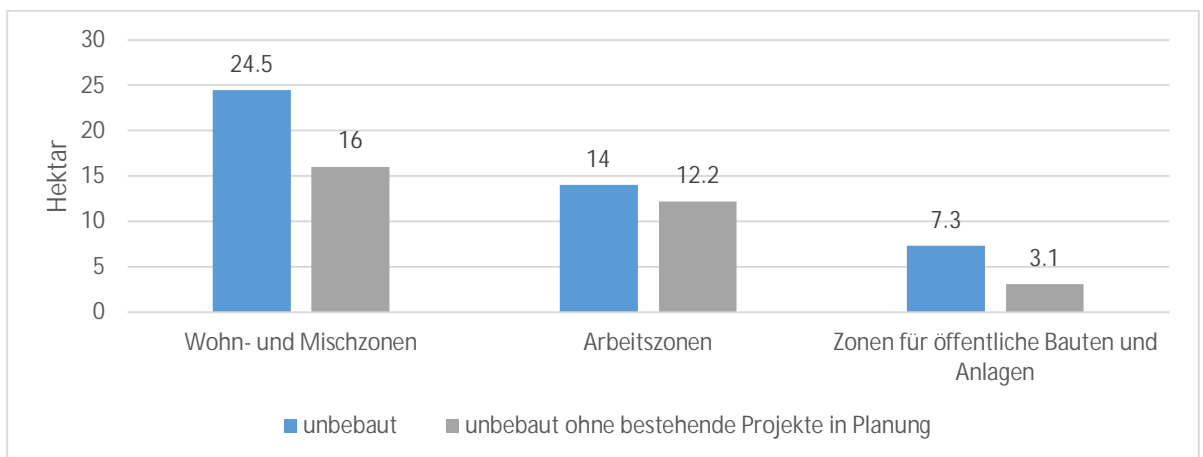


Abbildung 32: Unbebaute Gesamtsiedlungsreserven mit und ohne bestehende Projekte in Planung (Quelle: Raum+)

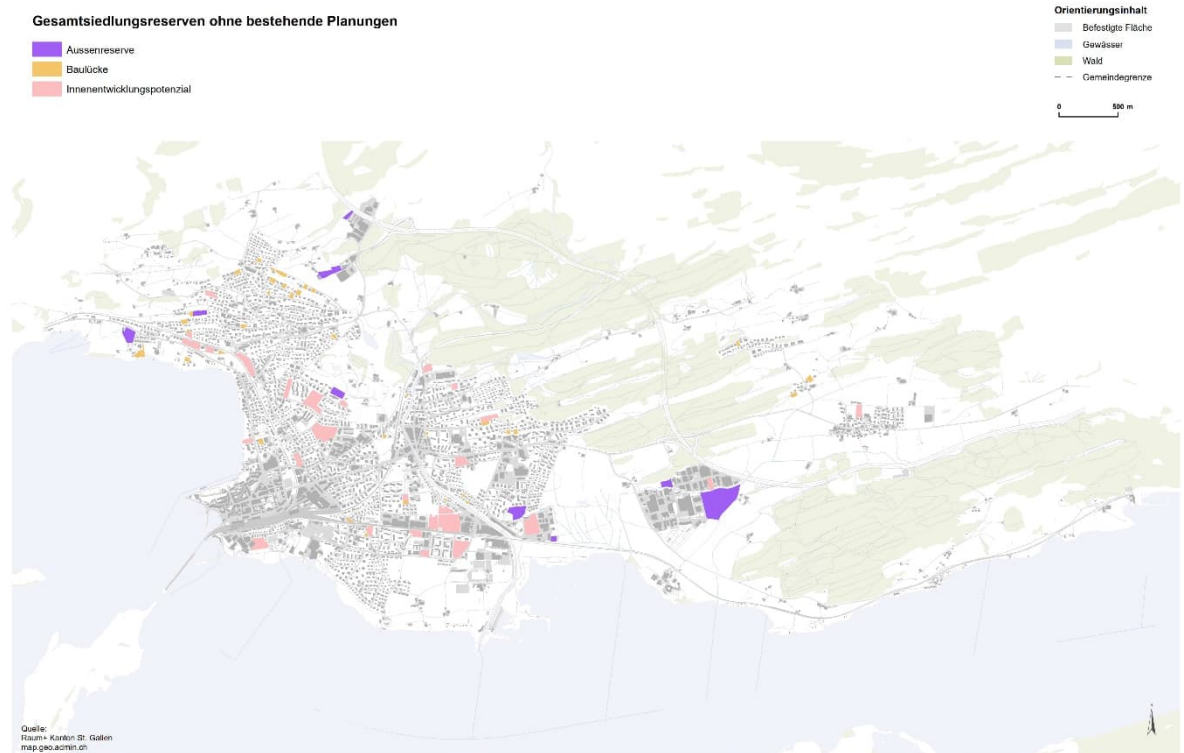


Abbildung 33 Reserven ohne konkrete Projekte in Planung oder Umsetzung (Quelle: Raum+, eigene Darstellung, EBP)

Ausbaugrad

Der Ausbaugrad beschreibt, wie hoch die tatsächliche bauliche Ausnützung im Vergleich zur zulässigen Ausnützung ist. Der Ausbaugrad gibt Hinweise auf das Verdichtungspotenzial in den entsprechenden Gebieten. Die Daten zum Ausbaugrad basieren auf der kantonalen Modellrechnung. Diese decken sich nicht immer exakt mit dem tatsächlichen Ausbaugrad.

Die Modellrechnung zum Ausbaugrad zeigen in Rapperswil-Jona ein heterogenes Bild. Die Zentren Rapperswil und Jona sowie das Gebiet Kreuzstrasse – Neue Jonastrasse weisen einen hohen Ausbaugrad auf. Gebiete mit einem mittleren Ausbaugrad zwischen 50 und 80 % sowie Gebiete mit einem Ausbaugrad von weniger als 50 % sind dagegen heterogen verteilt. Rapperswil-Jona weist insgesamt ein grosses Verdichtungspotenzial auf.

Im Vergleich zur Qualität der ÖV-Erschliessung ist festzuhalten, dass gut erschlossene Lagen meist auch einen höheren Ausbaugrad aufweisen. Bei den gering ausgenutzten Bauzonen in gut erschlossenen Gebieten handelt es sich meist um Erholungszonen oder Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen. Auffallend ist, dass im Gewerbegebiet Buech ein hoher Ausbaugrad zu verzeichnen ist – trotz schlechter ÖV-Anbindung mit einer ÖV-Gütekategorie etwas geringer als Güteklasse D. Dies liegt darin begründet, dass keine ganztägige ÖV-Anbindung besteht. Zu den Hauptverkehrszeiten jedoch ist das Gebiet mit dem Bus erschlossen. Zudem ist mit dem neuen Fahrplan 2024 vorgesehen, das Gebiet Buech ganztägig halbstündlich mit der neuen Linie 995 (ab Bahnhof Jona) zu erschliessen. Zu berücksichtigen ist, dass die Daten zum Ausbaugrad auf einer kantonalen Modellrechnung basieren und daher gewisse Ungenauigkeiten bestehen.

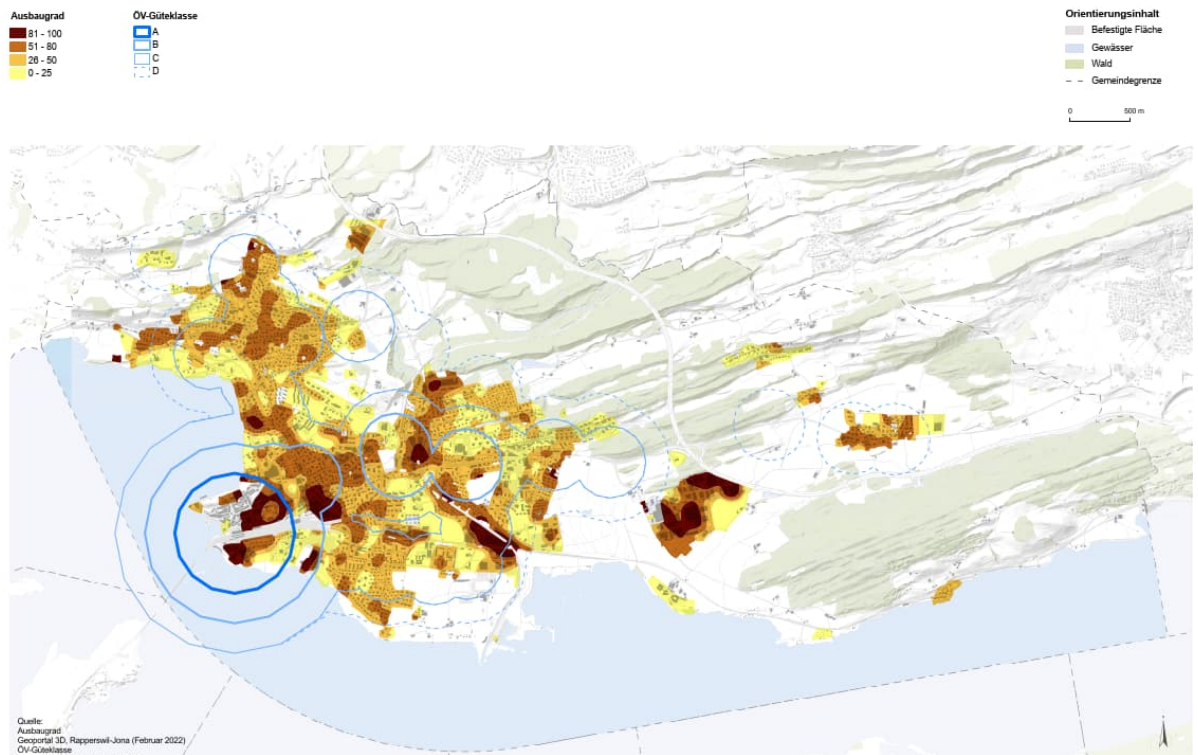


Abbildung 34 Überlagerung Ausbaugrad und ÖV-Güteklasse (Aussagen zum Ausbaugrad basieren auf einer Modellrechnung und können von den tatsächlichen Ausbaugraden abweichen). (Quelle: Eigene Darstellung, EBP)

Bauzonendimensionierung gemäss Raum+

Gemäss den Erhebungen von Raum+ beträgt die zusätzliche Einwohnerkapazität der heutigen Bauzonen 2'813 Einwohnende. Diese Kapazität setzt sich zusammen aus einer Kapazität in bisher unbebauten Gebieten in der Bauzone sowie einer zusätzlichen Kapazität in den bereits bebauten Gebieten:

- Für die unbebauten Flächen in Wohn- und Mischzonen mit einer Grösse von 24.5 ha besteht eine Kapazität von 1'768 Einwohnenden. Diese errechnet sich für jeden Zonentyp einzeln, indem die Flächengrösse multipliziert wird mit der Bevölkerungsdichte. Für die Bevölkerungsdichte verwendet wird entweder die durchschnittliche Personendichte pro Zone in Rapperswil-Jona oder die durchschnittliche Personendichte pro Zone, die sich im gleichen desselben Raumtyp gemäss kant. Richtplan befinden, wobei der jeweils höhere Wert verwendet wird.
- Die Kapazität in den bereits bebauten Gebieten errechnet sich aufgrund eines Pauschalwertes von 4 % (Verdichtungsfaktor) der bestehenden Einwohnenden in Wohn- und Mischzonen und beträgt in Rapperswil-Jona 1'045 Einwohnende.

Mit den heutigen Kapazitäten weist Rapperswil-Jona einen Kapazitätsindex² von 2.3 auf. Das bedeutet, dass die Kapazität der heutigen Bauzonen nicht ausreicht, um den Bedarf für den Horizont der Nutzungsplanung von rund 15 Jahren zu decken.

² Indexzahl, die anzeigt, wie gross der erwartete Bevölkerungszuwachs im Verhältnis zur Kapazität ist. Bei einem Kapazitätsindex von 0 % entspricht gemäss Modell das bestehende Siedlungsgebiet dem voraus-

Gemäss den Vorgaben des kantonalen Richtplans dürfen die Bauzonen in Rapperswil-Jona damit grundsätzlich vergrössert werden. Um einen Kapazitätsindex von 0 % zu erreichen, womit die Kapazität dem erwarteten Bedarf entsprechen würde, müssten zusätzliche Kapazitäten für 610 Personen geschaffen werden.

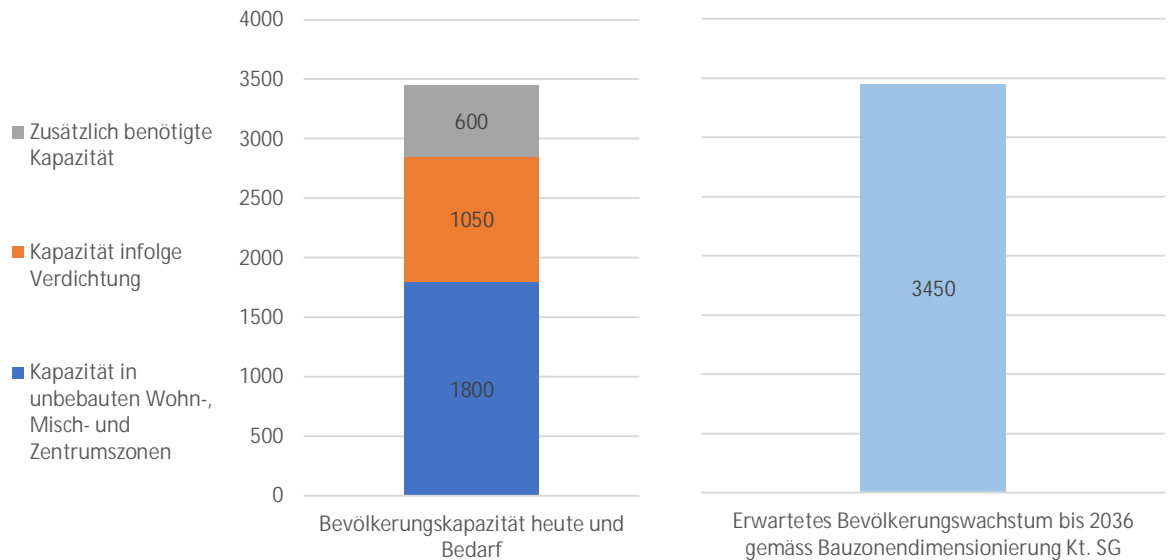


Abbildung 35 Vergleich bestehende und benötigte Kapazität der Bauzonen mit erwartetem Bevölkerungswachstum gemäss Szenarien des Kt. SG (Quelle: Eigene Darstellung, EBP)

Diese Kapazität kann jedoch auch innerhalb der bestehenden Bauzonen geschaffen werden, ohne dass neue Einzonungen nötig sind. Möglichkeiten, um diese Kapazitäten zu schaffen, sind eine dichtere Überbauung der unbebauten Gebiete oder eine stärkere Nachverdichtung als gemäss den Annahmen von Raum+.

Die Möglichkeit für Einzonungen besteht nur innerhalb des Siedlungsgebiets gemäss kantonalem Richtplan. In Rapperswil-Jona handelt es sich dabei um drei Gebiete, welche aktuell als Reservezone ausgeschieden sind. Das ca. 5.8 ha grosse Gebiet Porthof, die 1.5 ha grosse Reservezone Schwenkel und ein rund 0.5 ha grosses bereits überbautes Gebiet im Westen der Gemeinde gleich unterhalb der Zürcherstrasse.

sichtlichen Bedarf von 25 Jahren. Ist der Kapazitätsindex negativ, verfügt die Gemeinde über Siedlungsgebiet für mehr als 25 Jahre. Ist der Index positiv, kann das vorhandene Siedlungsgebiet den Bedarf für 25 Jahre nicht decken. Der Spielraum im St.Galler Modell besagt, dass auch Gemeinden mit einem Index ab -2 Prozent und grösser noch zusätzliches Siedlungsgebiet ausscheiden können, und dass erst Gemeinden mit einem Kapazitätsindex kleiner als -6 Prozent das Siedlungsgebiet verkleinern müssen.

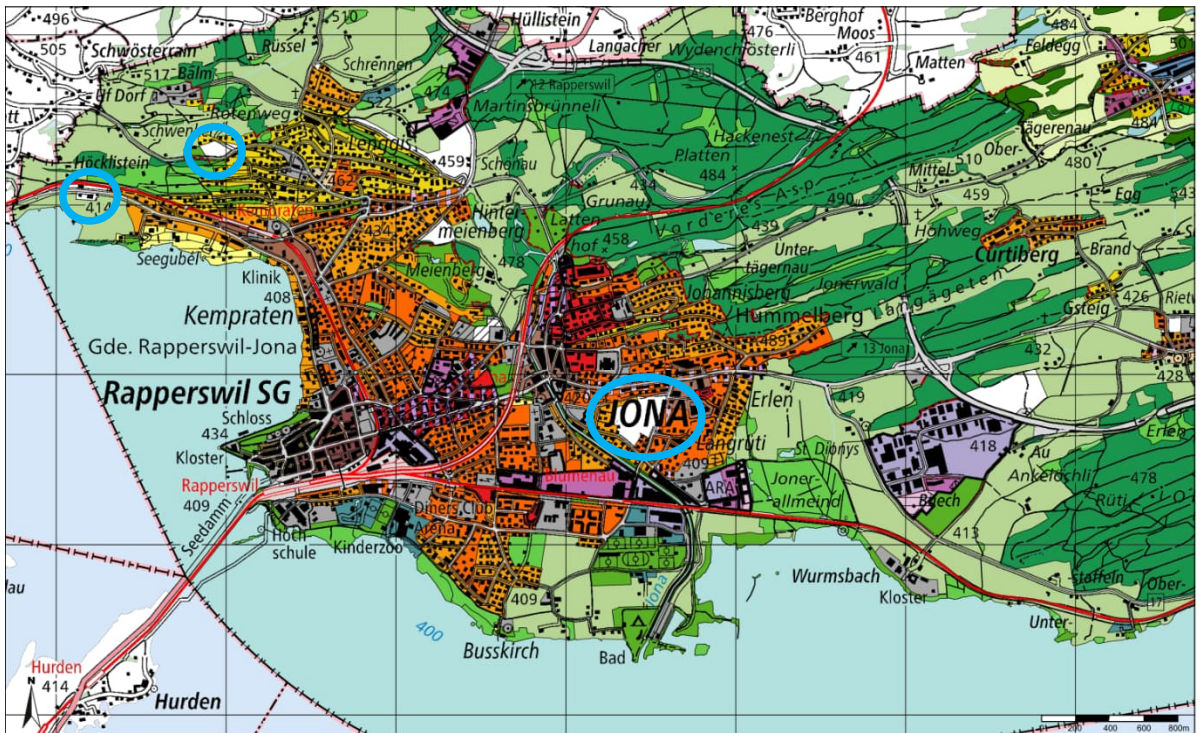


Abbildung 36: Übriges Gemeindegebiet (Reservezonen) in Rapperswil-Jona innerhalb des Siedlungsgebiets gemäss kantonalem Richtplan (Quelle: Zonenplan Rapperswil-Jona)

4.1.5 Arbeitsstandort

Mehrere historische Industriearale auf dem Stadtgebiet von Rapperswil-Jona sind als Zeitzeugen der industriellen Entwicklung noch erhalten. Auch heute noch ist Rapperswil-Jona ein wichtiger und dynamischer Wirtschaftsstandort. Die Stadt ist Standort zahlreicher internationaler Unternehmen und einiger grosser Arbeitgeber wie etwa die Weidmann AG, Geberit oder die Fachhochschule OST.

Die Zahl der Beschäftigten hat sich zwischen 2011 und 2020 um rund 10 Prozent erhöht. Dabei haben die Beschäftigten im Vergleich zur Bevölkerung stärker zugenommen. Die Anzahl Beschäftigte im Vergleich zur Bevölkerung hat sich so zwischen 2011 und 2017 von rund 0.5 auf rund 0.6 erhöht. Rapperswil-Jona weist insgesamt einen Überschuss an Zupendlern auf, was auf die Attraktivität als Arbeitsort schliessen lässt.

Rund 80 % der Beschäftigten waren 2018 im Dienstleistungssektor beschäftigt. Dieser Anteil ist in den vergangenen Jahren stetig gestiegen. Dabei haben zwischen 2011 und 2020 insbesondere die Beschäftigten im Bereich Bildung und Gesundheit sowie im Bereich von Bürodienstleistungen zugenommen. Die Beschäftigten in der Produktion sind dagegen zurückgegangen.

Vollzeitäquivalente nach Arbeitsstättentyp in der Gemeinde

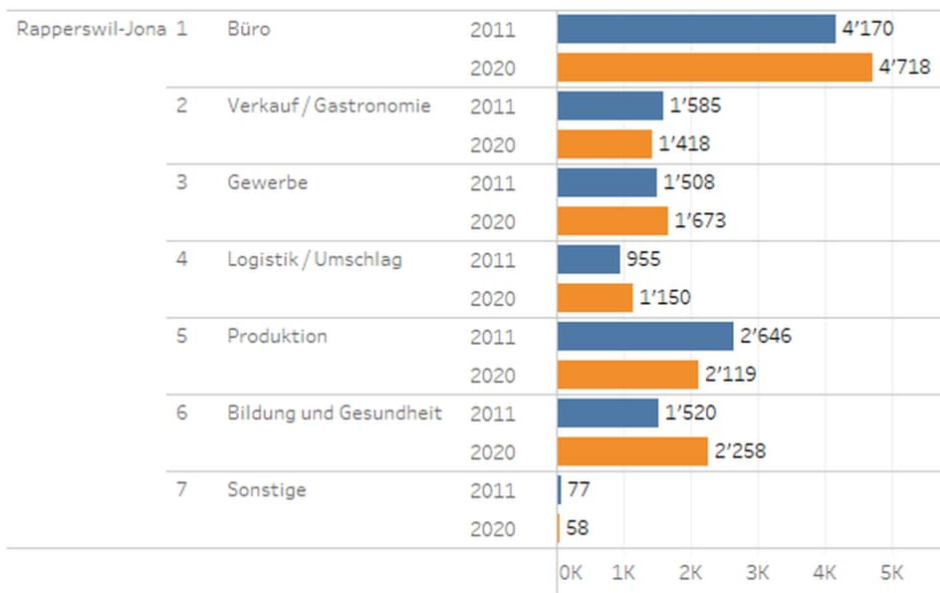


Abbildung 37 Veränderung der Beschäftigten VZÄ zwischen 2011 und 2020 (Quelle: BFS STATENT)

Vor allem im Zentrum von Rapperswil sowie im Zentrum von Jona besteht eine hohe Dichte an Beschäftigten. Der grösste Teil der Beschäftigten – rund 70 % - befindet sich denn auch nicht in den reinen Arbeitszonen, sondern in den Zentrums-, Misch- oder Wohnzonen sowie in den Zonen für öffentliche Nutzungen.

In Rapperswil-Jona bestehen rund 14 ha unbebaute Reserven in Arbeitszonen. Grundsätzlich verfügt Rapperswil-Jona damit über ausreichend Reserven. Die Verfügbarkeit der entsprechenden Flächen ist allerdings erst mittel- bis langfristig gegeben. Die grösste unbebaute Reserve befindet sich im Gebiet Buech. Es handelt sich um ein eingezontes, aber noch nicht erschlossenes Gebiet. Daneben befinden sich Reservflächen im Gebiet Schachen. Diese Flächen sind grösstenteils im Eigentum des Kantons und sind im Rahmen der Realisierung des Stadttunnels als Ersatz für Abstellgleise und Unterhalts- / Betriebsgebäude SBB vorgesehen.

Die Arbeitsplatzgebiete Buech, Fischenriet und Engelhölzli befinden sich isoliert ausserhalb des Siedlungskörpers. Sie verfügen über einen nahen Anschluss an das übergeordnete Strassennetz. Konflikte mit Wohnnutzungen sind damit geringer. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr weist hingegen Verbesserungspotenzial auf. Ebenso bestehen Herausforderungen in Bezug auf die landschaftliche Einordnung.

Die Verdichtung von Misch- und Zentrumszonen sowie von bestehenden Gewerbearealen wie etwa die Gebiete Eichwies, Schachen oder im Bereich der Spinnereistrasse bietet grosses Potenzial für zusätzliche Arbeitsflächen. Im Weidmannareal ist mittelfristig hingegen nicht von einem grossen Transformations- und Verdichtungspotenzial auszugehen. Dabei handelt es sich um Gebiete, die eher für immissionsärmere sowie flächeneffiziente Produktions-, Forschungs- oder Dienstleistungsnutzungen mit möglichst geringem Güterverkehrsaufkommen geeignet sind. Flächenintensives Gewerbe, Lager oder Logistik sind in den ausserhalb des Siedlungskörpers befindlichen reinen Arbeitsgebieten geeigneter.

4.1.6 Bildungsstandort

Rapperswil-Jona zeichnet sich insbesondere aufgrund der OST – Ostschweizer Fachhochschule und des BWZ (Berufs- und Weiterbildungszentrum) durch ein hervorragendes Bildungsangebot aus. Der Campus der Fachhochschule OST bietet rund 2'200 Studierenden, Dozierenden und Mitarbeitenden der Ostschweizer Fachhochschule Studien-, Forschungs- und Arbeitsplätze. Die Fachhochschule OST als innovative Bildungsstätte an zentraler Lage in Bahnhofsnähe ist ein wichtiger Standortfaktor für die gesamte Region.

Rapperswil-Jona verfügt über mehrere Schulstandorte in der Primar- und Oberstufe. Die Schulstandorte sind gut in den Quartieren verteilt. Im Schuljahr 2018/19 verzeichnete Rapperswil-Jona rund 2'700 Schülerinnen und Schüler. Gemäss der vom Stadtrat verabschiedeten Schulraumplanung 2019 ist davon auszugehen, dass die Anzahl bis zum Schuljahr 2033/34 auf rund 3'000 Schülerinnen und Schüler anwachsen wird. Einzelne Schulen weisen innerhalb des Prognosehorizonts einen baulichen Erweiterungsbedarf in der Klassenkapazität auf (insbesondere Kindergarten Dorf, Oberstufe Burgerau, Kindergarten Südquartier, Primarschule Weiden). Die Stadt Rapperswil-Jona verfügt mit den bestehenden Schulstandorten und Schulanlagen insgesamt über ein strategisch, geografisch und räumlich geeignetes Standortpotenzial für das Bevölkerungs- respektive Schüler- und Schülerinnenwachstum.

4.1.7 Kulturstandort sowie weitere öffentliche Einrichtungen

Rapperswil-Jona verfügt grundsätzlich über ein breites Kulturangebot und ausreichend Veranstaltungsorte. Es fehlen hingegen ausreichend Kultur- und Ausgehmöglichkeiten für Jugendliche und junge Erwachsene sowie Räume für (insbesondere wenig etablierte) Kulturschaffende (z. B. Musikräume, Ateliers, Bars, Zwischennutzungen).

Die Sportinfrastrukturen in Rapperswil-Jona sind gut unterhalten und bieten verschiedene Möglichkeiten für Schulen und Vereine. Mit der Sportstättenplanung aus dem Jahr 2021 wurde ein Zielbild für 2045 erarbeitet. Gemäss der Sportstättenplanung ist das Angebot für den Hallensport aktuell ausreichend, benötigt aber einen Aus- und Umbau für die Zukunft. Defizite werden im Bereich des offenen individuellen Sports sowie im Bereich Roll- und Skateboard erkannt. Ein öffentliches Hallenbad zur uneingeschränkten Nutzung fehlt zudem. Die Nutzungszeiten für den öffentlichen Eissport werden im Winter als stark eingeschränkt beurteilt.

Es bestehen rund 7.3 ha unbebaute Reserven in Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen. Mit diesen Reserven bestehen für den Ausbau bestehender oder weiterer öffentlicher Nutzungen ausreichend Reserven.

4.1.8 Fazit Siedlung

Stärken	Herausforderungen
<p>Allgemeine Lage und Entwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attraktive landschaftliche und verkehrshistorisch strategische Lage - Dynamische Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung und Zunahme des Anteils Beschäftigte <p>Siedlungs- und Zentrumstruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dynamisches Zentrum von Rapperswil mit hoher Dichte an zentralörtlichen Funktionen und gut erhaltener historischer Altstadt - Zentrum Jona mit zentralörtlichen Funktionen von teilweise regionaler Funktion. Erfolgte Aufwertung und Profilbildung des Zentrums von Jona. - Vielfältige Quartiere mit eigenen Identitäten sowie zahlreiche attraktive durchgrünte Wohnquartiere mit Bezug zum See und zur umliegenden Landschaft und den Wäldern - Gut erhaltene Weiler ausserhalb des Hauptsiedlungsgebiets (Wagen, Bollingen, Busskirch und Wurmsbach) mit ländlichen Wohnqualitäten - Teilweise noch ablesbare attraktive Strukturen der Industrialisierung wie Fabrikareale, Kanäle, Arbeitersiedlungen, Herrschaftshäusern, Parkgärten oder prägende Ensembles <p>Gesamtsiedlungsreserven</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grundsätzlich ausreichende Gesamtsiedlungsreserven ohne Einzonungsbedarf, kantonale Vorgaben der Bauzonendimensionierung erfüllt - Substanzielles Verdichtungspotenzial im Bestand in allen Stadtgebieten verteilt. <p>Arbeitsstandort</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wichtiger und dynamischer Wirtschaftsstandort mit attraktiven Arbeitgebenden - Substanzielles Potenzial für zusätzliche Arbeitsflächen durch Verdichtung von Misch- und Zentrumszonen sowie von bestehenden Gewerbearealen. <p>Bildung und Kultur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hervorragendes Bildungsangebot mit OST als Fachhochschule mit überregionaler Ausstrahlung. Hochschulumfeld als Potenzial für dynamische wirtschaftliche Entwicklung 	<p>Siedlungs- und Zentrumstruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beeinträchtigung und mangelnde Aufenthaltsqualität in den beiden Zentren Rapperswil und Jona durch den Verkehr - Weiterhin unklares Profil des Zentrums von Jona - Kaum zentralörtliche Funktionen ausserhalb von Rapperswil, Jona oder Jona-Center sowohl in Bezug auf Versorgungsfunktion als auch Begegnungsorte. Dominanz des Verkehrs im Strassenraum erschwert zudem die Zentrumsbildung - Heterogene Siedlungs- und Quartierstrukturen teilweise mit Defiziten in der städtebaulichen Qualität und unklaren Siedlungsrändern - Trennung des Siedlungsgebiets durch Bahnlinie und Strasseninfrastruktur - Eingeschränkte Wohn- und Arbeitsortqualität entlang und im Umfeld der stark belasteten Hauptverkehrsachsen - Siedlungsentwicklung und Verdichtung gehemmt durch Überlastung des Verkehrssystems <p>Gesamtsiedlungsreserven</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grundsätzlich ausreichende aber teilweise blockierte Reserven in Arbeitszonen <p>Arbeitsstandort</p> <ul style="list-style-type: none"> - Defizite bei der landschaftlichen Einordnung sowie der ÖV-Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete ausserhalb - Potenzielle Konflikte in Bezug auf den Immissionsschutz bei Arbeitszonen in unmittelbarer Nähe zu Wohnzonen. <p>Bildung und Kultur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Defizite in Bezug auf Räume für Kulturschaffende sowie Nachtleben (z.B. fehlende Musikräume, Ateliers, Bars, Zwischennutzungen)

4.2 Frei- und Grünräume

4.2.1 Landschaftsstruktur und Naherholungsgebiete

Mit dem See, der Schichtrippenlandschaft, Landwirtschaftsgebieten und Wäldern ist Rapperswil-Jona in eine qualitativ hochwertige grüne Umgebung eingebettet, die fingerartig in das Siedlungsgebiet greift. Sie ist wichtiger Naherholungsraum für die Bevölkerung und bietet insbesondere am Siedlungsrand vielseitige Freiräume zur öffentlichen (Freizeit-) Nutzung an.

Für die Funktion als Naherholungsgebiet ist eine gute Zugänglichkeit und Durchwegung zentral. Teilweise bestehen diesbezüglich Defizite. Am Seeufer, insbesondere am Zürichsee, besteht die Herausforderung, dass Teile des Uferbereichs privatisiert sind und der Bevölkerung nicht zugänglich ist. Dies widerspricht gesetzlichen Bestimmungen gemäss ZGB (Art. 664 Abs. 2 „An den öffentlichen Gewässern [...] besteht unter Vorbehalt anderweitigen Nachweises kein Privateigentum.“). Für diesen Konflikt gilt es in Zukunft schweizweit, nicht nur in der Stadt Rapperswil-Jona, Lösungen zu finden.

Durch den wachsenden Besucherdruck in attraktiven landschaftlichen Naherholungsgebieten wie z. B. dem Seeufer bestehen potenzielle Konflikte zwischen der Zugänglichkeit für die Bevölkerung und dem Naturschutz. Die Erschliessung von landschaftlichen Erholungsräumen sollte nur so weit verbessert werden, wie Naturschutzgebiete dabei nicht tangiert werden.

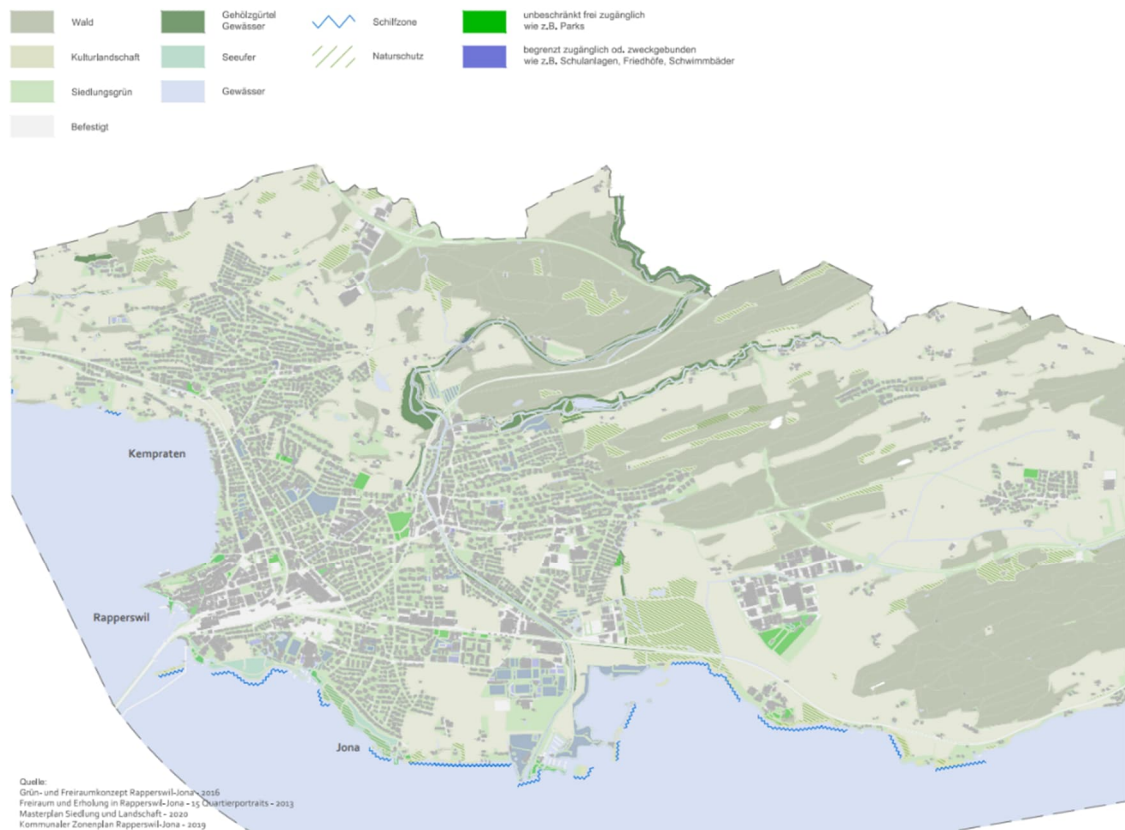


Abbildung 38: Typologie der Grün- und Freiräume (Quelle: Eigene Darstellung, Uniola)

4.2.2 Frei- und Grünraumversorgung im Siedlungsraum


Für die Nächsterholung innerhalb des Siedlungsraums braucht es ein vielseitiges Angebot an gut vernetzten, hochwertigen Grün- und Freiräumen, die innerhalb weniger Gehminuten vom Wohn- oder Arbeitsort erreicht werden können. Darunter fallen Parkanlagen und Pocketparks (d. h. Kleinstparks), aber auch Plätze, Promenaden, Quaianlagen oder Strassenräume wie die Altstadtgassen oder Boulevards mit Aufenthaltsqualität. Diese Räume sollten allen Bevölkerungsgruppen Gelegenheit für Erholung, soziale Kontakte und den Aufenthalt in einem angenehmen Mikroklima bieten.

Zu den grössten und am vielseitigsten nutzbaren Grünräumen zählen Parkanlagen. Hochwertige Anlagen weisen folgende Eigenschaften auf:

- freie Zugänglichkeit für alle, zu jeder Zeit
- Klare räumliche Gliederung und gute innere Durchwegung
- Aufenthaltsqualität mit Gelegenheit zum Sitzen und Verweilen
- Attraktive artenreiche Bepflanzung mit jahreszeitlichen Akzenten
- Multifunktionalität, vielseitige Nutzungsmöglichkeiten
- Trinkwasserbrunnen und eventuell weitere Wasserelemente
- Grösse von möglichst mehr als 4'000 m²

Im Gebiet um das historische Zentrum von Rapperswil sind solche Flächen meist nur wenige Gehminuten entfernt. Verschiedene Teile des Siedlungsgebiets sind aber bezüglich der Erreichbarkeit von multifunktional nutzbaren und hochwertigen Grün- und Freiräumen unterversorgt (siehe nachfolgende Karte). Östlich des Zentrums von Jona trifft die Unterversorgung auf eine besonders hohe Bevölkerungsdichte. Hier ist der Handlungsbedarf am grössten.

Freiraumversorgung

-  Grosse, multifunktionale Freiräume Siedlung (300m Radius) wie Parks, Schulen, Spielplätze oder Sportanlagen
-  Gebiete unterversorgt
-  Siedlung abgedeckt über Entwicklungsbereiche in Randgebieten
-  Freiräume Siedlungsänder (300m) Wald, Landschaft, Gewässer

0 200m

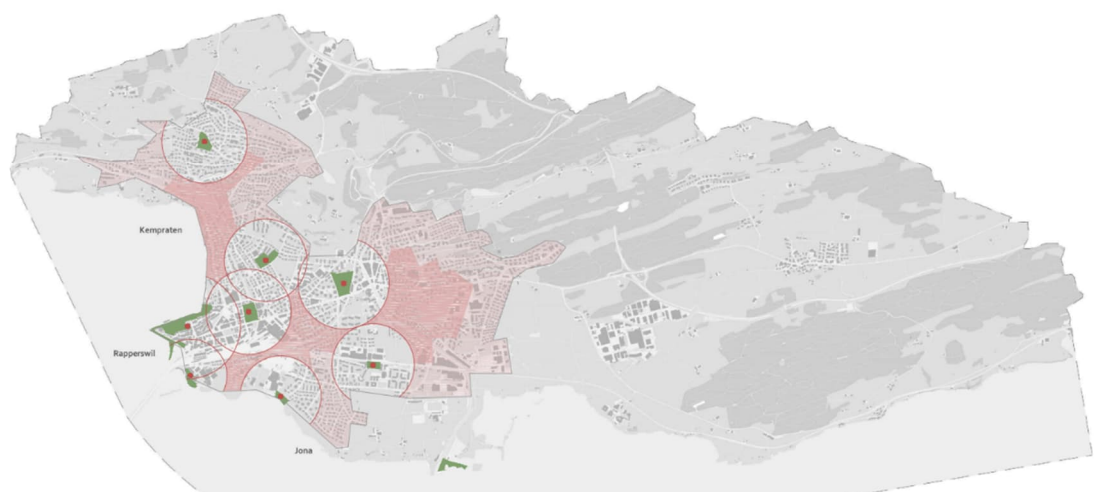


Abbildung 39: Freiraumversorgung Rapperswil-Jona (Quelle: Eigene Darstellung, Uniola)

In diesen Gebieten mangelt es an unbeschränkt und frei zugänglichen multifunktionalen Grün- und Freiräumen (vergleiche dazu Freiraumkonzept Rapperswil-Jona von 2016). Beispielsweise gibt es grossflächige Sportanlagen. Dies sind jedoch monofunktionale Flächen und nur für bestimmte Sportarten und bestimmte Bevölkerungsgruppen (z. B. Vereine) nutzbar, teilweise sogar mit zeitlich beschränkter Zugänglichkeit. Deshalb können diese nicht vollständig zur Gesamtversorgung an Frei- und Grünräumen gezählt werden. Teilweise fehlen zudem kleinere öffentliche Freiräume als Treffpunkte in den Wohnquartieren.

Um die Grün- und Freiraumstruktur von Rapperswil-Jona zu verbessern, schlägt das Freiraumkonzept Rapperswil-Jona von 2016 verschiedene Massnahmen vor, die weiterhin gültig sind: Verbesserung bestehender Flächen, Schaffung neuer Freiräume und Schaffung neuer Funktionen auf bestehenden Flächen. Vielerorts wird heutzutage beobachtet, dass im Zuge von Massnahmen zur Innenverdichtung Grünflächen und wertvolle Baumbestände verloren gehen. Solche Verluste drohen auch in Rapperswil-Jona, diese Problematik muss im Zuge der OPR angegangen werden.

Ein engmaschiges Grün- und Freiraumnetz mit flächendeckender Versorgung im Siedlungsgebiet bringt der Stadt Rapperswil-Jona vielseitigen Nutzen: angenehmeres Stadtklima, Nacherholung für alle und jederzeit, Möglichkeit zur „Hitzevlucht“, soziale Treffpunkte, ästhetische Aufwertung und bessere Luft. Übergeordnet ist das eine Investition in die Gesundheit der Bevölkerung (mental & physisch), stabile soziale Netzwerke, eine höhere Lebensqualität, Verkehrsverlagerung vom Auto auf Fuss & Velo, Klimaresilienz und höhere Biodiversität.



Abbildung 40 Gut erschlossener und hochwertiger Naherholungsraum in der äusseren Landschaft und multifunktionaler Freiraum im Siedlungsinne bei der Schule Lenggis (Quelle: Eigene Aufnahmen, Uniola)

Derzeit erfolgt die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Obersee 5. Generation. Sofern sich im Rahmen der Erarbeitung zusätzliche Erkenntnisse im Bereich Grün- und Freiraum ergeben, werden diese eingefügt.

4.2.3 Blaue Achsen und Freiraumvernetzung

Strassen und Wege sind wesentliche Bestandteile des öffentlichen Freiraums. Sichere und angenehme Wege sorgen dafür, dass Menschen gerne zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind und verbinden die verschiedenen Grün- und Freiräume zu einem Netz.

Viele der bestehenden Strassenräume in Rapperswil-Jona haben heute eine geringe Aufenthaltsqualität für Personen, welche zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Sie sind mehrheitlich monofunktional und am motorisierten Verkehr ausgerichtet. Der Strassenraum der Zukunft sollte als multifunktionaler Stadtraum verstanden werden. Wichtig ist eine Betrachtung von Fassade zu Fassade, genügend Platz für alle, regelmässige Sitzgelegenheiten, punktuelle Aufenthaltsorte, Schatten, Bäume und lebendige Erdgeschosse. Mit dem Baum- und Alleenkonzept der Stadt (2020) liegt eine umfassende Planungsgrundlage vor. Mit der OPR bietet sich die Chance, das Konzept verbindlich in die Stadtplanung zu integrieren.

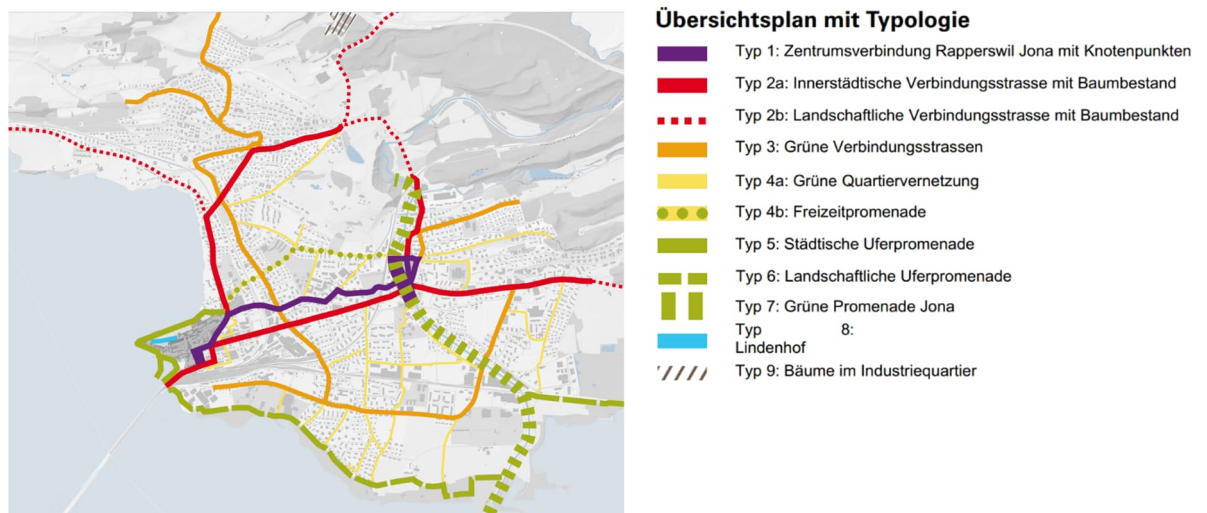


Abbildung 41 Typologien von Wegverbindungen und Strassenräumen gemäss Baum- und Alleenkonzept (Quelle: Quadra, 2020)

Mit der Jona und dem Stadtbach weist Rapperswil-Jona zwei Fliessgewässer auf, die den Siedlungsraum durchqueren. Deren Wert als lineare Grün- und Erholungsräume ist aber stark eingeschränkt aufgrund von harter Uferverbauung, Kanalisierung und Eindolung. Die Verbauung der Bäche mindert auch deren mikroklimatische und ökologische Qualitäten. Im Falle der Jona liegt ein grosses Potential vor, den Flusslauf teilweise zu revitalisieren und wo möglich räumlich zu erweitern. Dadurch lässt sich auch die Zugänglichkeit zum Fliessgewässer erhöhen. Das Baum- und Alleenkonzept liefert hier Ansätze, wie sich die Uferzonen mittels gestalterischer Massnahmen zu attraktiven neuen Verweilorten, Grünräumen und Treffpunkten gestalten lassen.

Der Stadtbach hingegen war nie ein natürliches Fliessgewässer, sondern ein industriell genutzter Kanal. Eine Revitalisierung ist deshalb nicht angebracht und widerspricht dem historischen Wert. Trotzdem kann der Stadtbach für die Bevölkerung durch Gestaltungsmassnahmen zugänglicher und erlebbarer gemacht werden.

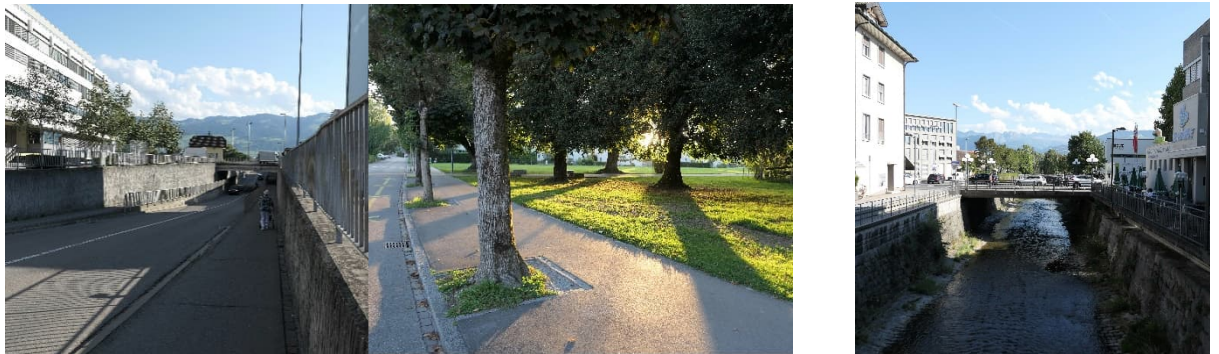


Abbildung 42 unattraktive vs. angenehme Wegverbindung, unzugänglicher und stark verbauter Abschnitt der Jona (Quelle: Eigene Aufnahmen, Uniola)

4.2.4 Ökologie und Siedlungsklima

Rapperswil-Jona ist von hochwertigen Ökosystemen wie dem Seeufer umgeben, die teilweise unter Natur- und/oder Landschaftsschutz stehen (BLN-Gebiet Obersee). Für eine funktionierende ökologische Vernetzung innerhalb des Siedlungskörpers sind diese funktionierenden Ökosysteme der umgebenden Landschaft von grosser Bedeutung.

Im Kontext der Klimaerwärmung sind Kaltluftströme ein wichtiges Element, um die Temperaturen im Siedlungsinnen zu senken. Für ein angenehmes Stadtklima ist insbesondere die Durchlässigkeit zwischen dem Siedlungskörper und der äusseren Stadtlandschaft wichtig. Für ungehinderte Kaltluftströme – z. B. an Hanglagen oder durch See-Land-Winde – gilt es zum einen, den Siedlungsrand offen zu gestalten. Zum anderen braucht es durchgängige Grünachsen entlang von Strassen und Gewässern, sowie Grünzüge innerhalb von Quartieren, um die Kaltluftzirkulation zu verbessern. Besonders relevante Zonen diesbezüglich sind die Grüngürtel entlang der Jona, die Neue Jonastrasse, das Gebiet unterhalb des Meienbergs sowie das gesamte Seeufer.

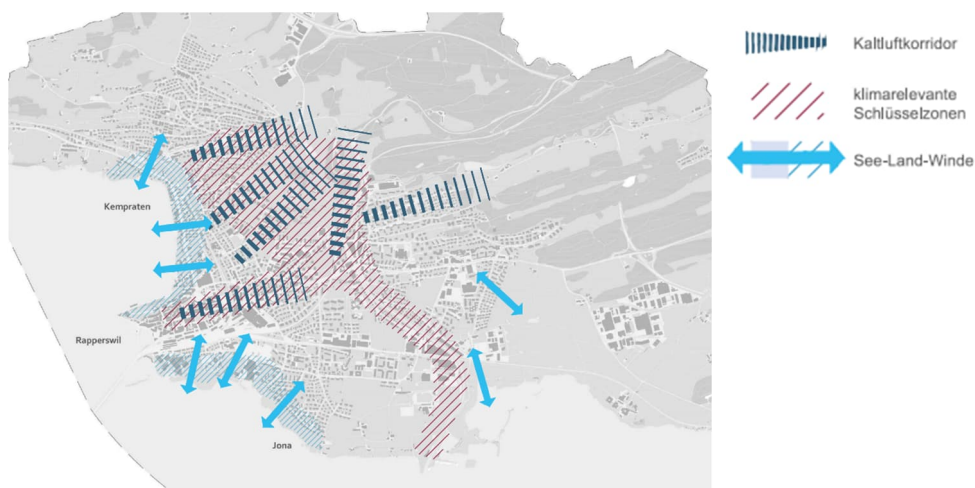


Abbildung 43 Relevante Kaltluftkorridore und Windsysteme im Stadtgebiet von Rapperswil-Jona (Quelle: Eigene Darstellung, Uniola)

Insgesamt bieten Strassenräume ein grosses Potential für siedlungsklimatische Massnahmen. Der aktuelle Versiegelungsgrad des Strassenraums in Rapperswil-Jona ist insgesamt hoch: es dominieren dunkle asphaltierte Flächen und unbewachsene Fassaden, gleichzeitig ist der Anteil an versickerungsfähigen Grünflächen und der Deckungsgrad mit Bäumen in vielen Quartieren tief. All dies trägt zur Erhitzung der Stadt bei. Eine der

wichtigsten stadtklimatischen Massnahme ist, bestehende Bäume zu erhalten und neue Bäume zu pflanzen. Daneben helfen helle und wasserdurchlässige Beläge, begrünte Baumgruben sowie flächig angelegte Grünstreifen der Erhitzung entgegenzuwirken.

Die beiden Fliessgewässer sind ein wichtiger Bestandteil des natürlichen Kühlsystems der Stadt: entlang der Flussläufe fliesst kühle Luft von den Hügeln und dem See in den Siedlungskörper hinein. Wird der Flusslauf aufgeweitet und locker begrünt, verstärkt sich dieser Effekt. Die Flussläufe sind ausserdem wertvolle Lebensräume für viele verschiedene, teils stark bedrohte Arten wie Amphibien und Vögel. Eine Aufweitung und Revitalisierung von Fliessgewässern erhöhen die Biodiversität besonders stark.

Auch die bestehenden Frei- und Grünräume schöpfen das ökologische Potenzial oftmals nicht aus. Bei einer Aufwertung und Planung von neuen Flächen ist stärker auf ökologische Faktoren und insbesondere eine vielseitige Bepflanzung zu achten.

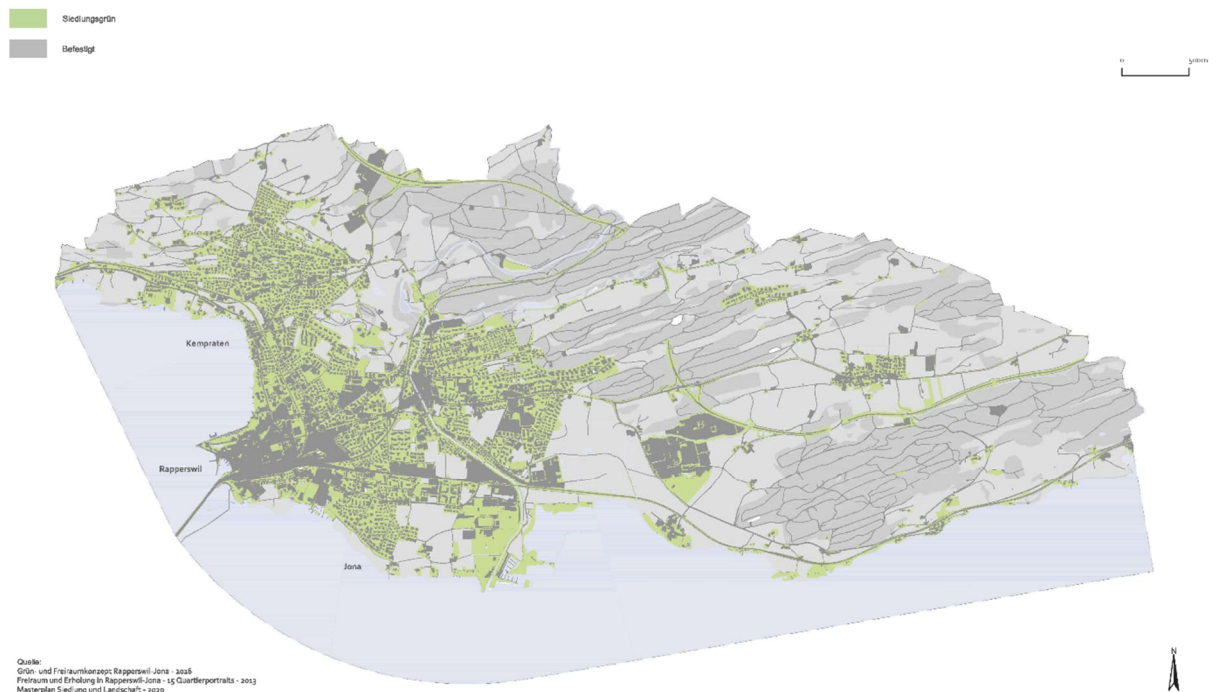


Abbildung 44: Versiegelungsgrad im Siedlungsgebiet (Quelle: Eigene Darstellung, Uniola)

4.2.5 Privatgrundstücke

Auch private Grundstücke sind in Bezug auf das städtische Mikroklima und die städtische Biodiversität von Bedeutung. Sie sind Teil des Grünraumnetzwerkes im Siedlungsraum und sind bei entsprechender Gestaltung wertvolle Trittsteinhabitate für Flora und Fauna mit positiver Auswirkung auf das Siedlungsklima. Für eine zukunftsorientierte Freiraumentwicklung ist auch auf diesen Flächen eine ökologisch möglichst hochwertige Entwicklung vorzusehen.

Es fällt auf, dass in Rapperswil-Jona einige Privatgrundstücke grossflächig versiegelt sind, u.a. aufgrund grosser Parkierungsflächen. Diese Flächen sind monofunktional, Qualitäten für menschliche Nutzung, Natur und Siedlungsklima fehlen. Eine weitere Problematik sind

ökologisch minderwertige Gartengestaltungen («ökologische Wüsten») wie z.B. Schottergärten und grosse Rasenflächen. Diese Flächen sind ein ungenutztes Potential aus ökologischer Sicht.



Abbildung 45: monofunktionale Vorzonen und Zwischenräume ohne ökologischen Wert (Quelle: Eigene Aufnahmen, Uniola)

4.2.6 Fazit Frei- und Grünräume

Stärken	Herausforderungen
<p>Landschaftsstruktur und Naherholungsgebiete</p> <ul style="list-style-type: none"> – Uferzonen am See: ökologisch und für Naherholung besonders wertvoll – abwechslungsreiche äussere Siedlungslandschaft mit ausgedehnten Naherholungsgebieten in unmittelbarer Siedlungsnähe (See, Schichrippenlandschaft) <p>Frei- und Grünraumversorgung</p> <ul style="list-style-type: none"> – bestehende grosse, multifunktionale Grün- und Freiräume (Lido, Campus OST usw.) – Pittoreske historische Altstadt mit hoher Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen und Promenaden <p>Blaue Achsen und Freiraumvernetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> – zwei Fliessgewässer (Stadtbach und Jona), die den Siedlungsraum gliedern – grosses Potenzial für Ökologie, Erholung und angenehme Wegverbindungen entlang der Fliessgewässer <p>Strassenräume und Wegverbindungen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gute Grundlage vorhanden zur Aufwertung der Strassen: Baum- und Alleenkonzept <p>Private Aussenräume</p> <ul style="list-style-type: none"> – Grosser Teil der Siedlung stark durchgrünt mit privaten Gärten und Grünflächen 	<p>Landschaftsstruktur und Naherholungsgebiete</p> <ul style="list-style-type: none"> – Konflikt Naturschutz – Zugänglichkeit für Bevölkerung in äusserer Stadtlandschaft – Zugänglichkeit der äusseren Siedlungslandschaft (insbesondere Seeufer) zum Teil eingeschränkt <p>Frei- und Grünraumversorgung</p> <ul style="list-style-type: none"> – unterversorgte Gebiete bezüglich Erreichbarkeit von Grün- und Freiräumen (v.a. östlich Zentrum Jona) – bestehende Grün- und Freiräume teilweise nicht uneingeschränkt oder multifunktional nutzbar oder mit Mängeln (Gestaltung, Ökologie, Stadtklima) <p>Blaue Achsen und Freiraumvernetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Jona ökologisch und morphologisch stark beeinträchtigt und verbaut, oft nicht zugänglich für Bevölkerung, Kühlungspotenzial nicht ausgeschöpft – Stadtbach abschnittsweise nicht erlebbar <p>Strassenräume und Wegverbindungen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vernetzung für Fuss und Velo zum Teil lückenhaft, Strassenräume oft nicht siedlungsorientiert, sondern auf motorisierten Verkehr ausgerichtet <p>Private Aussenräume</p> <ul style="list-style-type: none"> – Hoher Versiegelungsgrad in bestimmten Bereichen des Siedlungskörpers (u.a. Gewerbe- und Industriegebiete) – private Freiräume mit mangelnder Qualität (versiegelte Parkplatzflächen, «ökologische Wüsten») – Verlust von Grün- und Freiräumen im Zuge der Innenentwicklung (zunehmende Verdichtung)

4.3 Verkehr

Ein zentrales Thema der Ortsplanungsrevision ist die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr. Deswegen wurde vorgängig und als Grundlage für die Ortsplanungsrevision ein Entwurf des Gesamtverkehrskonzepts (Entwurf GVK 2040) erarbeitet. Dieses zeigt Stossrichtungen für die Verkehrsentwicklung der nächsten 20 Jahre in Rapperswil-Jona auf und definiert Massnahmen zur Optimierung der Verkehrssituation und des Verkehrsverhaltens. Das GVK beinhaltet eine detaillierte Analyse der verkehrlichen Ausgangslage, welche im Folgenden verkürzt wiedergegeben wird. In Kapitel 4.3.8 werden die wichtigsten für den Masterplan relevanten Analyseinhalte des GVK zusammengefasst.

4.3.1 Mobilitätsverhalten

Die heute ca. 28'000 Einwohnenden sowie ca. 17'000 Arbeitsplätze erzeugen rund 240'000 Wege pro Tag, die in Rapperswil-Jona starten oder enden. Rund die Hälfte davon wird mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt. Es zeigt sich, dass je peripherer die Lage auf dem städtischen Gebiet, desto mehr wird der MIV genutzt. Mit insgesamt ca. 49% liegt der MIV-Anteil auf verhältnismässig hohem Niveau im Vergleich zu anderen Agglomerationsgemeinden. Der Veloverkehr hat mit 22% den zweitgrössten Anteil am Modalsplit, gefolgt vom ÖV (17%) und dem Fussverkehr (12%).

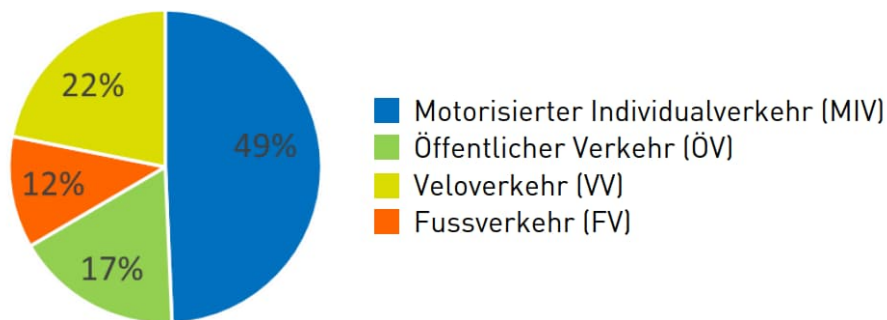


Abbildung 46: Heutiger Modalsplit des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs von Rapperswil-Jona (in Bezug auf Anzahl Wege, Jahr 2017/18, Quelle: GVK 2020)

Einen grossen Anteil am Verkehrsaufkommen weisen die Pendelnden auf. Von den rund 9'700 Zupendelnden stammt ein grosser Anteil von den umliegenden Wohngemeinden (Eschenbach, Uznach, Rüti, Hombrechtikon, Bubikon etc.). Die rund 8'500 Wegpendelnden sind vor allem mit der Stadt Zürich sowie den umliegenden Gemeinden in der Agglomeration Obersee (Freienbach, Rüti, Eschenbach etc.) und im Zürcher Oberland (v.a. Wetzikon, Hinwil) verbunden. Darüber hinaus gibt es rund 5'700 Binnenpendelnde, also Personen, die sowohl den Wohn- als auch den Arbeitsort in der Stadt Rapperswil-Jona haben.

Der Wegpendleranteil ist im Vergleich zu ähnlichen Ortschaften eher hoch, was auf die grosse Attraktivität von Rapperswil-Jona als Wohnort schliessen lässt und mit der guten Erreichbarkeit zum Metropolitanraum Zürich zusammenhängt (z.B. im Vergleich zu Chur). Der Zupendleranteil liegt in einem ähnlichen Bereich wie der Wegpendleranteil, was bedeutet, dass Rapperswil-Jona auch ein attraktiver Arbeitsort für die Region darstellt. Zu- und Wegpendelnde in, resp. aus Ortschaften mit guter ÖV-Anbindung lassen sich gut auf den Bus oder Zug verlagern, sofern der Anschluss des Wohnorts und die Erreichbarkeit

des Arbeitsorts mit dem ÖV attraktiv ist. Neben dem Pendlerverkehr gibt es noch viele weitere Fahrtzwecke (Freizeit, Einkaufen, Geschäftsverkehr etc.).

4.3.2 Öffentlicher Verkehr

Das Rückgrat des heutigen ÖV-Angebots sind die zahlreichen Bahnverbindungen und die vier Bahnhöfe auf dem Stadtgebiet. Insbesondere der Bahnhof Rapperswil und der Bahnhof Jona haben eine zentrale Bedeutung. In Richtung Zürich wird mit der S5 und der S15 via Uster ein Viertelstundentakt angeboten. Zusätzlich gibt es die S7, welche im Halbstundentakt entlang des nördlichen Zürichseeufers nach Zürich verkehrt. Mit dem Voralpenexpress sowie der S6 (in Uznach Wechsel auf die S4) wird Rapperswil-Jona mit St. Gallen verbunden. In die Gegenrichtung verbindet der Voralpenexpress Rapperswil-Jona via Arth-Goldau mit Luzern. Mit der S5 und der S40, welche über den Seedamm verkehren, werden zudem in Pfäffikon SZ die Anschlüsse in Richtung Thalwil und Chur ermöglicht.

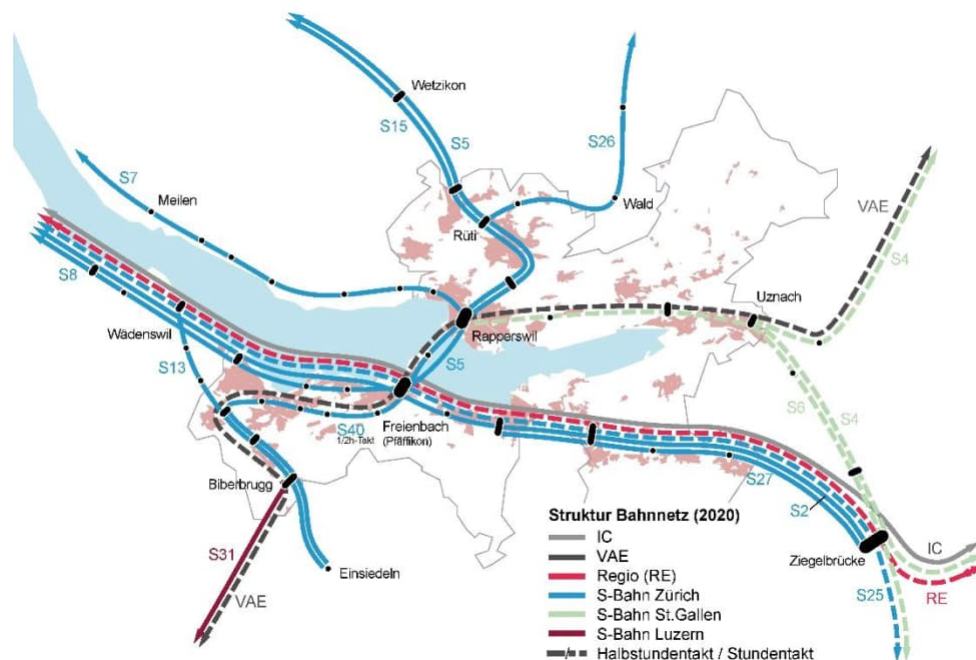


Abbildung 47: Bahnangebot in der Agglomeration Obersee (Quelle: Agglomerationsprogramm Obersee, 4. Generation)

Das ÖV-Angebot wird durch die sieben Stadtbuslinien weiter verdichtet, welche die Mehrheit des Siedlungsgebietes erschliessen. Die Stadtbuslinien verkehren grundsätzlich in einem Halbstundentakt und ermöglichen die Anschlüsse auf die verschiedenen Bahnlinien. Ein Grossteil des Siedlungsgebietes ist mindestens mit der ÖV-Güteklasse C erschlossen («mittelmässige Erschliessung»). Im Zentrum von Rapperswil (ÖV-Güteklasse A, «sehr gut») und Jona (ÖV-Güteklasse B, «gut») ist die ÖV-Erschliessung besser. Insbesondere in peripheren Lagen sind punktuell Angebotsverbesserungen zu prüfen. Aufgrund von hohen Verlustzeiten bei den Bussen können die Anschlüsse an die S-Bahnen und Regionalzüge oft nicht gewährleistet werden, wodurch die Betriebsstabilität nicht immer gewährleistet ist.



Abbildung 48: Netzplan Stadtbus Rapperswil-Jona (Quelle: VZO, 2022)

4.3.3 Fuss- und Veloverkehr

Im Bereich Fuss- und Veloverkehr gibt es die grössten Defizite bei den Fuss- und Veloverkehrsquerschnitten, zudem bestehen diverse Netzlücken und Optimierungsbedarf bei den vorhandenen Infrastrukturen. Im Jahr 2019 wurde ein umfassendes Fuss- und Veloverkehrskonzept erarbeitet inklusive verschiedener Massnahmenvorschläge. Bei der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs spielen das Strassennetz sowie die Gestaltung eine wichtige Rolle. Ein attraktives, das heisst feinmaschig angelegtes Netz mit Aufenthalts- und Freiraumqualitäten schafft Anreize sich vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo zu bewegen.

4.3.4 Motorisierter Individualverkehr

Übergeordnet wird die Stadt nach Norden und Osten an die Nationalstrasse N15 angebunden. Diese bildet ein Rückgrat im Strassennetz und hat ein eher regionales Einzugsgebiet. Von Süden kommt aufgrund der räumlichen Gegebenheiten dem Seedamm als kantonale Hauptverbindungsstrasse eine grosse Bedeutung zu, welcher ein grosses Einzugsgebiet hat und viele MIV-Fahrten bündelt. Der Verkehr, welcher durch diese übergeordneten Achsen in die Stadt und wieder herausgeführt wird, erzeugt eine hohe Verkehrsbelastung in den beiden Zentren. Die Siedlungsverträglichkeit ist dadurch insbesondere auf den Hauptverbindungsstrassen in einigen Abschnitten eingeschränkt. Der Durchgangsverkehr spielt auf den Verbindungen Seedamm – Rütistrasse und Seedamm – Zürcherstrasse eine grosse Rolle. Auf den anderen Verbindungen ist der Durchgangsverkehr klar von untergeordneter Bedeutung. Allerdings hat auch der Quell-/Zielverkehr einen bedeutenden Anteil, welcher unter anderem durch die attraktiven Parkierungsbedingungen begünstigt wird.

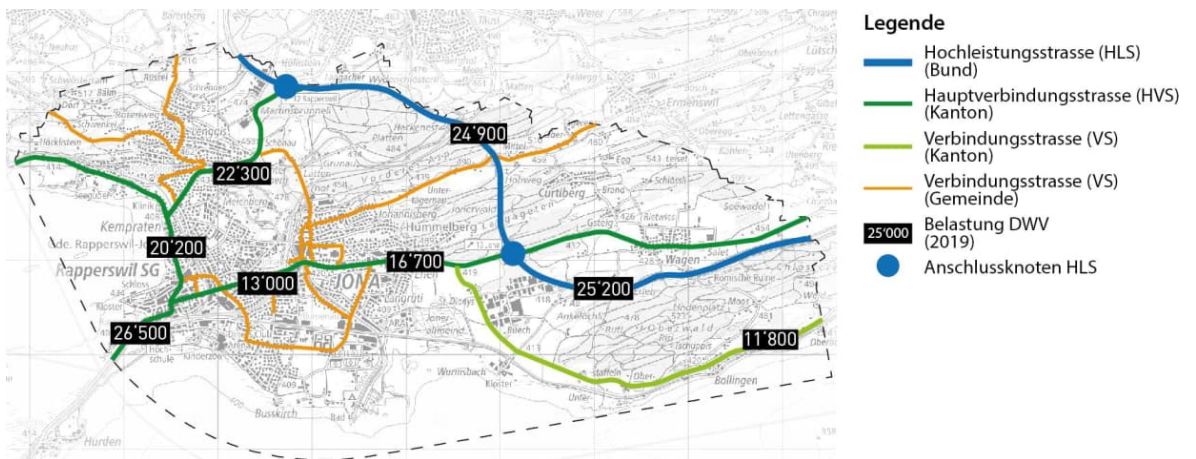


Abbildung 49: Strassenklassierung mit werktäglichen Verkehrsbelastungen im Querschnitt (Quelle: GVK, 2020)

Dem kommunalen Strassennetz kommt teilweise eine inner- und ausserörtliche Verbindungsfunktion zu. Dabei sind insbesondere die Achsen der Hombrechtiker-, Bubiker-, Holzwies-, Tägernau-, Allmeind-, Feldli-, Obersee-, Schönboden- und Alte Jonastrasse zu nennen. Das Netz aus Sammel- und Erschliessungsstrassen komplettiert das städtische Strassennetz.

Kapazitätsengpässe bestehen vor allem in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden. Auf dem Netz der Kantons- und Gemeindestrassen sind ausschliesslich die Knotenpunkte kapazitätsbestimmend. Kapazitätsengpässe bestehen vor allem im Bereich des Seedamms als regionales Bindeglied. Die Kapazität auf dem Seedamm selbst ist nicht das limitierende Element. Vielmehr sind dies die Anschlüsse in Rapperswil (Cityplatz) und in Pfäffikon SZ (Knoten Schweizerhof).

An den Knoten mit Lichtsignalanlage Cityplatz, Zürcher-/Rütistrasse, Rüti-/Holzwiesstrasse und St.Galler-/Uznacherstrasse (St. Dionys) erfolgt in Spitzenzeiten eine Dosierung (zeitlich beschränkt) mit dem Ziel, Überlastzustände im Zentrum zu reduzieren. Dies kann zu entsprechenden Rückstaus an den Dosierstellen führen. Des Weiteren sind die Knoten Alte Jona-/Zürcherstrasse, die Knoten entlang der Neuen Jonastrasse sowie der Knoten St.Galler-/Feldlistrasse hoch ausgelastet bzw. überlastet. Die Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs ist auf den übergeordneten Strassen auf einigen Abschnitten nicht gegeben (z.B. Neue und Alte Jonastrasse, Untere Bahnhofstrasse, Zürcherstrasse, St. Gallerstrasse).

Auf kommunalen Sammel- und Erschliessungsstrassen sind zu einem grossen Teil Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Tempo-30- und Begegnungszonen) umgesetzt oder befinden sich aktuell in einer konkreten Planung. Durch diese Verkehrsberuhigungsmassnahmen wird der Verkehrsdruck auf das untergeordnete Strassennetz in den Wohnquartieren reduziert.

4.3.5 Strassenräume

Ausserhalb der Altstadt zeigt das Strassensystem primär eine Entwicklung in der Linie, wobei die Strasse typischerweise in zwei parallelen Achsen aufgebaut ist. Eine organisierte Entwicklung in die Fläche mit einem feinmaschigen-orthogonalen System zeigt nur

das Bahnhofquartier. Neue Erschliessungen sind selten grossräumig, sondern oft inselartig angelegt. Dies ist zum einen für die Orientierung eine Herausforderung, zum anderen sind diese inselartigen Strassennetze selten gut miteinander vernetzt. Es gibt viele Stichstrassen ohne weiterführende Verbindung, auch nicht für den Fuss- und Veloverkehr. Die Hierarchie ist klar ausgebildet in Haupt- und Quartierstrassen. Das Strassennetz mit seiner oft mangelhaften feinmaschigen Vernetzung weist Verbesserungspotenzial auf. Auch die Trennwirkung durch die Gleisanlagen ist markant.

Auf den Hauptstrassen ist der MIV dominant (Lärm, Flächenbeanspruchung). Die Quartierstrassen sind oft auf die Funktion «Erschliessung» ausgelegt. Der Aufenthalt findet, mit Ausnahme in der Altstadt und in Teilen des Zentrums Jona, vor allem im privaten Aussenraum statt. Dieser private Aussenraum und dessen Gestaltung prägen den Charakter dieser Strassenräume und dominiert in den meisten Stadtteilen. Publikumsorientierte EG-Nutzungen findet man nur in den beiden Zentren. Aufgrund dieser Aspekte entsteht kaum eine ausgeprägte Strassenidentität. Die Funktionen «Verkehr» und «Aufenthalt» werden getrennt.

4.3.6 Parkierung

Total gibt es in Rapperswil-Jona rund 4'500 öffentlich nutzbare Parkfelder verteilt auf 69 Parkierungsanlagen. Davon können etwas mehr als die Hälfte (rund 2'500 Parkfelder) effektiv als öffentliche Parkfelder bezeichnet werden, welche den Nutzenden ohne Einschränkungen zur Verfügung stehen. Die übrigen rund 2'000 Parkfelder sind öffentlich zugänglich, es wird aber eine konkrete Nutzung vorausgesetzt. Unter diese zweite Kategorie zählen beispielsweise Parkfelder von Einkaufszentren oder Sportanlagen.

Für die Stadt existiert ein Parkierungs- und Parkgebührenreglement von 2009, welches die Bewirtschaftung der öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen regelt. Von den 69 öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen werden gemäss Gesamtverkehrskonzept aktuell 51 (ca. 75%) mit einer Parkuhr bewirtschaftet. Aus demselben Jahr existiert zudem ein Parkplatzbedarfsreglement, welches Vorgaben für die Erstellung von Parkfeldern beinhaltet.

4.3.7 Stadttunnel

Am 10. September 2023 hat sich die Stimmbevölkerung von Rapperswil-Jona in der Grundsatzabstimmung zum Stadttunnel mit 59.5 Prozent Ja-Stimmen klar für die weitere Planung eines Stadttunnels ausgesprochen. Dabei zeigte sich eine deutliche Mehrheit für die Variante Mitte (mit Anschluss in Kempraten). Der vorliegende Masterplanentwurf wird im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes, zusammen mit dem aufgrund der Grundsatzabstimmung zum Stadttunnel finalisierten GVK 2040 konkretisiert und konsolidiert.

Der Stadttunnel ist ein Schlüsselprojekt, das die zukünftige Verkehrs- und Stadtentwicklung in Rapperswil-Jona massgebend beeinflussen wird. Mit dem Stadttunnel wird insbesondere das Ziel verfolgt, den Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung (Achse Rüti- / Zürcher- und obere und untere Bahnhofstrasse) unterirdisch zu verlagern, um dadurch oberirdisch mehr Raum für den öffentlichen Verkehr (ÖV), den Fussverkehr und die Velofahrenden zu schaffen und gleichzeitig die Siedlungs- und Aufenthaltsqualität zu verbessern.

4.3.8 Fazit Verkehr

Stärken	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsgünstige Lage im ÖV-Netz mit Bahnhof Rapperswil und Bahnhof Jona als wichtige Bahnknoten - Dichtes Stadtbusnetz zur Ergänzung des bahnseitigen ÖV-Angebots - Grundsätzlich gutes Angebot im öffentlichen Verkehr mit verbreiteter ÖV-Güteklasse C im Siedlungsgebiet - Direkte Anschlüsse an das übergeordnete Strassenverkehrsnetz vorhanden (N15) - Wenig Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen. Behebung bestehender Schwerpunkte oder -häufungsstellen in Planung oder Umsetzung. - Verkehrsberuhigte Situation in vielen Wohnquartieren - Grundsätzlich dichtes Fusswegnetz - Attraktive Fusswegverbindungen etwa am See sowie Höhenweg im Hinterland mit gutem Ausblick - Hohe Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr in der Altstadt - Flache topographische Verhältnisse (insbesondere entlang Seeufer und zwischen den Zentren Rapperswil und Jona) begünstigen den Veloverkehr - Gute planerische Grundlagen im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs (Fuss- und Veloverkehrskonzept) 	<ul style="list-style-type: none"> - Insgesamt wird – verglichen mit anderen Zentrums-gemeinden einer Agglomeration – ein hoher Anteil der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt (rund 50 %) - Grosse Verkehrsbelastung im Zentrum aufgrund des Durchgangsverkehrs auf der Nord-Süd-Achse - Hoher Anteil und grosse Belastung durch Quell- und Zielverkehr, begünstigt durch attraktive Parkierungsmöglichkeiten - Siedlungsverträglichkeit auf verschiedenen Abschnitten des Strassennetzes nicht gegeben - Punktuell mangelhafte ÖV-Erschliessung an peripheren Lagen - Hohe Verlustzeiten bei Bussen führen zu tiefer Betriebsstabilität und nicht gewährleisteten Anschlussmöglichkeiten an S-Bahnen und Regionalzüge - Kapazitätsengpässe und Stausituationen in Spitzenzeiten an verschiedenen Knotenpunkten - Grosse Trennwirkung für den Fuss-/Veloverkehr durch Hauptstrassen und Gleisanlagen - Diverse mangelhafte Fuss- und Veloverkehrsquerungen sowie diverse Netzlücken und Optimierungsbedarf bei den bestehenden Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen - Mangelhafte feinmaschige Vernetzung des Strassenraums - Dominanz des MIV auf den Hauptachsen, fehlende Aufenthaltsorte und fehlende eigenständige Identität entlang dieser Achsen bzw. an Plätzen entlang dieser Achsen (z.B. Cityplatz, Stadthofplatz).

4.4 Testplanung / Städtebauliche Entwicklungschance

Neben der Verkehrsabwicklung stellt die erwartete Siedlungsentwicklung eine ebenso zentrale Rolle dar. Aus diesem Grund wurde parallel zur Erarbeitung des Masterplans (mit der Bevölkerung) eine Testplanung durchgeführt. Dazu wurden durch drei renommierte Raumplanungs- und Städtebauteams mögliche Stadtentwicklungen erarbeitet. Begleitet wurde die Testplanung durch eine Fachjury.

Die Überlegungen der Teams zeigten schnell, dass die verkehrstechnischen Massnahmen, insbesondere die Realisierung eines Stadttunnels für die kommenden 15 Jahre noch keinen nennenswerten Einfluss auf die ortsbaulichen Qualitäten haben werden. Es ist jedoch absolut zentral, dass - als Basis für die mittel- bis langfristige Stadtentwicklung – die Verkehrssituation nachhaltig geklärt werden muss. Ansonsten verbaut sich die Stadt Rapperswil-Jona die Chance für eine koordinierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.

Aus der Testplanung sind verschiedene städtebauliche Chancen hervorgegangen. Der Grundsatzentscheid bezüglich des Stadttunnel trägt dazu bei, diese Chancen mittel- bis langfristig zu realisieren.

Die Erkenntnisse aus der Testplanung werden im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK) konsolidiert.

5 Leitsätze zur Stadtentwicklung 2040

Die Leitsätze beschreiben die wichtigsten strategischen Grundsätze für die stadträumliche Entwicklung von Rapperswil-Jona bis 2040. Sie bilden den Orientierungsrahmen für die Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung. Sie tragen zum Erreichen der Vision 2040 bei, die der Stadtrat im Oktober 2021 formuliert hat.

5.1 Den StadtLebensRaum gemeinsam gestalten

Ausgangslage

Stadtentwicklung ist ein gemeinsamer Aushandlungsprozess. Die Ortsplanungsrevision wird unter dem Motto «den StadtLebensRaum gemeinsam gestalten» erarbeitet. Die Partizipation der Bevölkerung ist folglich ein wichtiges Element, nicht nur im Rahmen der Ortsplanungsrevision, sondern auch darüber hinaus. Leitsatz 1 beschreibt, welche strategischen Grundsätze die Stadt in Bezug auf die gemeinsame Gestaltung von Rapperswil-Jona verfolgt.

Leitsätze

Leitsätze	Erläuterungen
Gemeinsame Entwicklungsvorstellung für Rapperswil-Jona erarbeiten und verfolgen	<ul style="list-style-type: none"> - Rapperswil-Jona, d.h. die Politik, die Verwaltung, die Bevölkerung und die Wirtschaft, erarbeitet gemeinsam Ziele und Stossrichtungen für die Stadtentwicklung, die gemeinsam getragen und umgesetzt werden. Diese bilden den Orientierungsrahmen für weitere Planungen und Projekte.
Bevölkerung und Betroffene in Planungen und Projekte einbeziehen und proaktiv und transparent informieren	<ul style="list-style-type: none"> - Die Stadt (Politik und Verwaltung) schenkt der Mitwirkung von Bevölkerung und Betroffenen bei Planungen und Projekten grosse Aufmerksamkeit, setzt sich intensiv mit den Rückmeldungen aus der Bevölkerung auseinander und fördert dadurch breite Akzeptanz und Vertrauen in Politik und Verwaltung. - Vor allem bei grösseren Planungen, die für die Stadtentwicklung von zentraler Bedeutung sind, bezieht die Stadt die Bevölkerung und Betroffene eng und frühzeitig mit ein. Die Stadt informiert transparent über die Resultate von Beteiligungsveranstaltungen. - Die Stadt setzt sich dafür ein, dass u.a. mit geeigneten Beteiligungsformaten alle Bevölkerungsgruppen einbezogen beziehungsweise angemessen repräsentiert werden. Das ermöglicht robuste und repräsentativere Entscheide. - Die Stadt kommuniziert proaktiv und transparent.
Stadt, Bevölkerung und Wirtschaft in die Verantwortung nehmen für die Gestaltung der Zukunft von Rapperswil-Jona und Beitrag zum Erreichen der gemeinsamen Entwicklungsvorstellungen einfordern	<ul style="list-style-type: none"> - Alle profitieren von einer lebenswerten Stadt. Damit die gemeinsamen Entwicklungsvorstellungen erreicht werden, müssen alle einen Beitrag leisten, beispielsweise indem sie mit gutem Beispiel vorangehen oder neue verbindliche Regeln mittragen.

Umsetzungsideen

(Die Konkretisierung der Umsetzungsideen erfolgt im Rahmen der Stadtteilkonzepte / des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK))

Mögliche Massnahmen für die gemeinsame Gestaltung des StadtLebensRaums respektive für die Umsetzung des erstens Leitsatzes sind:

- Erarbeitung Leitsätze und Masterplan unter Beteiligung der Bevölkerung
- Gemeinsame Ziele und Stossrichtungen als Basis für künftige Planungen und Projekte erarbeiten
- Durchführung von Mitwirkungsveranstaltungen, in denen die Bevölkerung und Betroffene auf zweckmässige und zielführende Weise mitwirken können. Verwendung von digitalen Mitwirkungsmöglichkeiten (z. B. E-Mitwirkung)
- Eigenverantwortung jeder einzelnen Person, z.B. durch Veränderung des eigenen Mobilitätsverhaltens oder Mittragen von neuen Regeln sowie freiwillige Anstrengungen z. B. zum Erhalt von Grünräumen

5.2 Die Zentren stärken und neue Begegnungsorte in den Stadtteilen schaffen

Die Stadt ist geprägt durch die zwei Zentren Rapperswil und Jona. Das dynamische Zentrum von Rapperswil zeichnet sich aus durch eine hohe Dichte an zentralörtlichen Funktionen und eine gut erhaltene historische Altstadt. Rapperswil übernimmt Zentrumsfunktionen für die Gesamtstadt sowie teilweise auch für die Region. Das Zentrum Jona verfügt ebenfalls über wichtige zentralörtliche Funktionen, teilweise mit gesamtstädtischer und / oder regionaler Funktion.

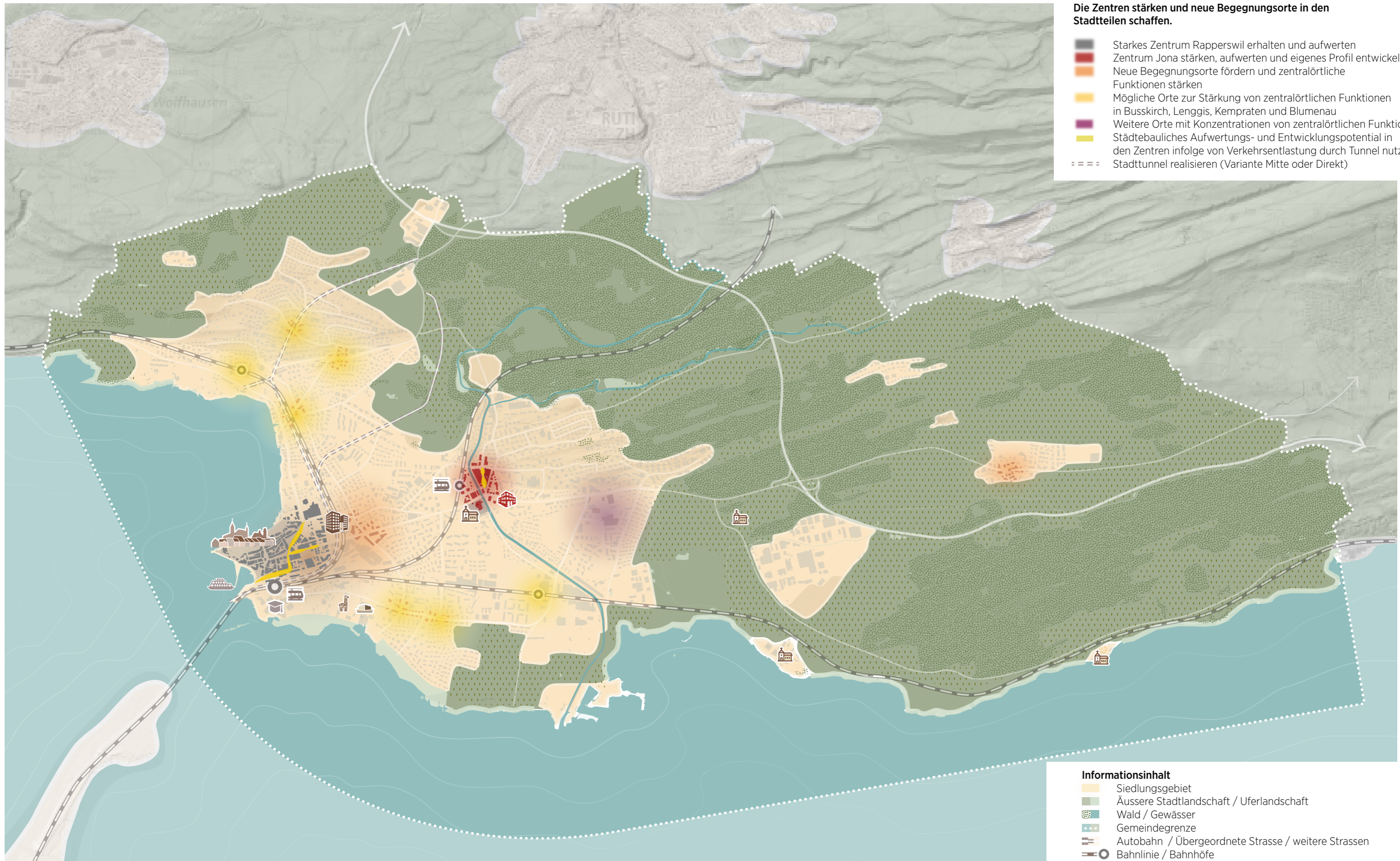
Ausserhalb von Rapperswil und Jona sowie dem monofunktionalen Jona-Center verfügt die Stadt derzeit kaum über zentralörtliche Funktionen sowohl in Bezug auf Versorgungsfunktion als auch Begegnungsorte.

In Rapperswil-Jona bestehen jedoch vielfältige Stadtteile mit eigenen Identitäten, die ein grosses Potenzial bieten, um Zentrumsfunktionen auszubilden und sich als Treffpunkte für die Quartierbevölkerung zu entwickeln.

Leitsätze

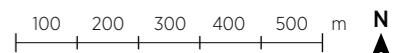
<i>Leitsätze</i>	<i>Erläuterungen</i>
Regionale Bedeutung und Ausstrahlung sowie Dynamik des Zentrums Rapperswil erhalten	<ul style="list-style-type: none"> - Die hohe Qualität und der einzigartige Charakter der historischen Altstadt werden bewahrt. Bei Bauvorhaben in der historischen Altstadt wird grosse Rücksicht auf den Bestand genommen. - Der vielfältige Nutzungsmix von Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Kultur wird erhalten und weiter gefördert.
Zentrum Rapperswil stadträumlich aufwerten und Belastung durch den motorisierten Verkehr minimieren	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsräume werden für ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie in Bezug auf die Aufenthaltsqualität aufgewertet. - Entwicklungspotenziale werden genutzt für eine qualitativ hochstehende Verdichtung. Bei Bauvorhaben wird der städtebaulichen Qualität grosse Aufmerksamkeit geschenkt. - Die Verbindung zwischen Altstadt und Neustadt sowie zwischen dem Zentrum und den umliegenden Stadtteilen (v.a. Südquartier) werden verbessert.
Den Stadttunnel realisieren, um neue Entwicklungspotenziale entlang der bestehenden Hauptverkehrsachsen zu schaffen	<ul style="list-style-type: none"> - Der Stadttunnel entlastet Rapperswil-Jona vom Transitverkehr auf der Nord-Süd-Achse und schafft damit massgebliches städtebauliches Entwicklungspotenzial. - Der Entscheid über einen Stadttunnel ist eine wichtige Weichenstellung für die Ortsplanungsrevision. Im Herbst 2023 soll die Stimmbevölkerung im Rahmen einer Konsultativabstimmung darüber befinden können.
Zentrumsfunktion des Zentrums Jona stärken, eigenständiges Profil entwickeln und Zentrum stadträumlich aufwerten	<ul style="list-style-type: none"> - Jona wird als Zentrum gestärkt mit einem eigenständigen Profil und gemäss Leitbild Zentrum Jona aufgewertet. - Die bestehenden Zentrumsfunktionen (Bahnhof, Einkaufen, öffentliche Verwaltungen) werden erhalten und nach Möglichkeit durch neue Nutzungen ergänzt. - Im Zentrum Jona werden die Aufenthaltsqualität verbessert, die Freiraumnutzung an zentralen Orten ermöglicht, die Wegverbindungen für Fuss- und Velo verbessert und Grünräume geschaffen oder aufgewertet.

	<ul style="list-style-type: none">- Entwicklungspotenziale werden genutzt für eine qualitative hochstehende Verdichtung. Bei Bauvorhaben wird der städtebaulichen Qualität grosse Aufmerksamkeit geschenkt
Neue Begegnungsorte in den Stadtteilen ausserhalb der Zentren Rapperswil und Jona fördern	<ul style="list-style-type: none">- Rapperswil-Jona verfügt neben dem Zentrum Rapperswil und dem Zentrum Jona über mehrere Orte mit zentralörtlichen Funktionen, sowohl in den Quartieren von Rapperswil-Jona als auch in Wagen. Ihre Bedeutung für die Begegnung, die Nahversorgung und andere zentralörtliche Funktionen sowie für die Identifikation nimmt zu.- Diese Orte entlasten die Zentren Rapperswil und Jona.- Rapperswil-Jona entwickelt sich damit zu einer Stadt der kurzen Wege mit einer polyzentrischen Struktur für die Alltagsversorgung.



Masterplan StadtLebensRaum Rapperswil-Jona 2040 | Leitsatzkarten

Stand: 9. Juni 2023
 Quelle: AV-Daten, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen



Umsetzungsideen

(Die Konkretisierung der Umsetzungsideen erfolgt im Rahmen der Stadtteilkonzepte / des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK))

Zur Stärkung der Zentren und damit zur Umsetzung des zweiten Leitsatzes sind beispielsweise folgende Massnahmen möglich:

- Überprüfung und allenfalls Anpassung der heute rechtsgültigen Bau-/Gestaltungs- und Nutzungsvorschriften
- Anstossen von Prozessen zur Qualitätssicherung
- Neue Gestaltung und veränderter Betrieb der Verkehrsräume (zusätzliche Velowege, Troittoirs, Herabsetzung Geschwindigkeitsregime, ...)
- Realisierung von konkreten Bauvorhaben zur Vernetzung der Stadtteile (z. B. Gleisquerungen)
- Qualitätssichernde Verfahren und Erarbeiten von Sondernutzungsplänen bei grösseren Entwicklungen im Zentrum einfordern.
- Durchführung der Abstimmung zum Stadttunnel
- Umsetzung der Massnahmen aus dem Leitbild Zentrum Jona
- Aufwertung des Gewässerraums der Jona und der Jona-Promenade
- Umgestaltung der Strassenräume
- Realisierung Grünfelspark
- Überprüfung der Nutzungsbestimmungen an potenziellen neuen Begegnungsorten ausserhalb der Zentren: z. B. Mischnutzungen oder publikumsorientierte Nutzungen einfordern
- Umsetzung von konkreten Projekten zur Aufwertung von Plätzen

5.3 Die Siedlungsentwicklung nach Innen zugunsten einer attraktiven und lebenswerten Stadt nutzen

Ausgangslage

Mit der Revision des Raumplanungsgesetzes 2014 wird das Ziel verfolgt, die Zersiedlung zu begrenzen und zu grosse Bauzonen zu reduzieren. Die Siedlungsentwicklung wird durch Verdichtung bestehender Bauzonen und Siedlungsentwicklung nach innen erreicht.

Rapperswil-Jona verfügt grundsätzlich über ausreichende Gesamtsiedlungsreserven und weist weder Ein- noch Auszonungsbedarf auf. Die kantonalen Vorgaben der Bauzonendimensionierung sind erfüllt. Grössere Baulücken sind im Stadtgebiet verteilt, bestehen insgesamt jedoch nur wenige. Substanzielles Verdichtungspotenzial besteht in den heutigen Bauzonen und ist in allen Stadtgebieten verteilt.

Leitsätze

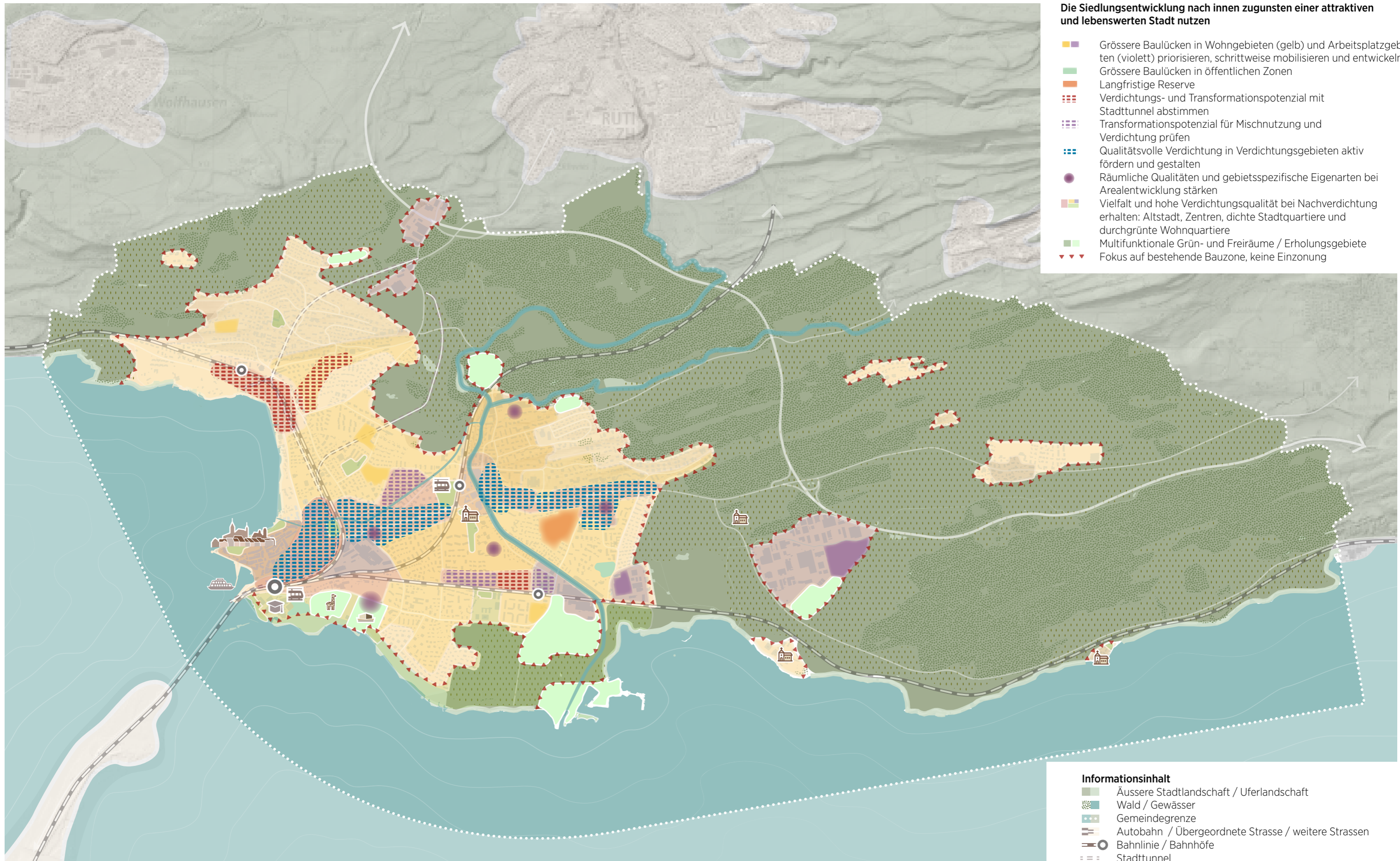
<i>Leitsätze</i>	<i>Erläuterungen</i>
Vielfalt der Stadtteile erhalten und Voraussetzungen für eine lebenswerte Wohnstadt mit einer durchmischten Bevölkerung schaffen	<ul style="list-style-type: none"> - Rapperswil-Jona verfügt auch künftig über vielfältige Stadtteile mit unterschiedlichen Qualitäten. Die Vielfalt spricht unterschiedliche Bewohnende an und eignet sich für unterschiedliche Nutzungen. Diese Vielfalt wird erhalten. Auch in Zukunft gibt es dichtere und weniger dichte, grünere und weniger grüne Stadtteile in Rapperswil-Jona. - Rapperswil-Jona kennt die spezifischen Qualitäten der verschiedenen Stadtteile. Die bauliche Entwicklung berücksichtigt die stadtteilspezifischen Gegebenheiten und Qualitäten. - Die Stadt stellt sicher, dass die Voraussetzungen für eine vielfältige, durchmischte Bevölkerungsstruktur zum Beispiel in Bezug auf Alter, Herkunft, sozioökonomischen Status gegeben sind. - Die Stadt setzt sich für die Förderung von preisgünstigem Wohnraum ein.
Siedlungsentwicklung ohne Ausdehnung der Siedlungsränder	<ul style="list-style-type: none"> - Die bestehenden Bauzonen reichen aus, um das vorgesehene Wachstum der Stadt Rapperswil-Jona aufzunehmen. Die Siedlungsentwicklung findet entsprechend in den heute eingezonten Bauzonen statt. - Die Kapazitäten für das prognostizierte Bevölkerungswachstum schafft Rapperswil-Jona mit einer punktuellen baulichen Verdichtung und Transformation an ausgewählten, geeigneten Orten, der Überbauung von bestehenden Baulücken sowie der Nachverdichtung in Gebieten mit bestehenden baulichen Reserven
Hohe Siedlungsqualität sowie zukunftsorientierte und an das Klima angepasste Siedlungsentwicklung sicherstellen	<ul style="list-style-type: none"> - Bei allen Bauvorhaben wird auf eine hohe städtebauliche Qualität geachtet. - Bei der Entwicklung von grösseren Baulücken oder bei Verdichtungs- und Transformationsgebieten gelten besonders hohe Anforderungen, insbesondere an den Erhalt bzw. die Schaffung von Frei- und Grünraumqualitäten. Die Stadt nimmt dort eine aktive Rolle bei der Qualitätssicherung ein. - Alle Bauvorhaben werden klimaverträglich realisiert. Das heisst, sie sind an die Herausforderungen des Klimawandels wie etwa Hitze angepasst und fördern ein angenehmes Stadtklima. Sie minimieren zudem den Energieverbrauch und verwenden erneuerbare Energien.

Bauliche Verdichtung und Transformation ausgewählter Gebiete aktiv fördern und gestalten

- Die bauliche Verdichtung oder die Transformation von Gebieten erfolgt nicht flächendeckend, sondern an ausgewählten und aus städtebaulicher sowie verkehrlicher Sicht geeigneten Orten.
- Im Fokus stehen die Neustadt Rapperswil, das Zentrum von Jona, die Achse Rapperswil-Jona sowie ausgewählte Orte mit grossem Verdichtungspotenzial oder Potenzial zur städtebaulichen Akzentuierung (z. B. entlang wichtiger Achsen oder an Kreuzungspunkten).
- Die Verdichtung und Transformation dieser Gebiete schafft neue städtebauliche Qualitäten, wertet den Stadtraum auf und schafft Kapazitäten für Bevölkerung und Beschäftigte.
- Die Verdichtung und Transformation wird mit geeigneten Planungsinstrumenten aktiv gefördert und gesteuert.

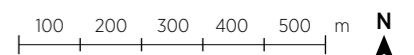
Räumliche Qualitäten und gebietspezifische Eigenarten bei Nachverdichtungen erhalten und weiterentwickeln

- Die wesentlichen räumlichen Qualitäten, die gebietspezifischen Eigenarten und Identitäten werden identifiziert und mit geeigneten Planungsinstrumenten gesichert.
 - Grössere Baulücken, die sich für eine Überbauung eignen, werden priorisiert und schrittweise entwickelt.
-



Masterplan StadtLebensRaum Rapperswil-Jona 2040 | Leitsatzkarten

Stand: 9. Juni 2023
 Quelle: AV-Daten, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen



Umsetzungsideen

(Die Konkretisierung der Umsetzungsideen erfolgt im Rahmen der Stadtteilkonzepte / des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK))

Zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen und damit zur Umsetzung des dritten Leitsatzes sind beispielsweise folgende Massnahmen möglich:

- Erarbeitung von Stadtteilkonzepten / des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK): Qualitäten identifizieren und Massnahmen bezeichnen
- Kommunikation der Stadtteilkonzepte / des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK) als Grundlage für Bauvorhaben
- Überprüfung der heute rechtsgültigen Bau- und Nutzungsbestimmungen, so dass Qualitäten erhalten werden und vielfältiger Wohnraum erstellt wird (z. B. Erhalt von Grünräumen bei Nachverdichtung)
- Konkrete Massnahmen einführen zugunsten von preisgünstigem Wohnraum
- Überprüfung der heute rechtsgültigen Bau- und Nutzungsbestimmungen: keine Einzonungen, stattdessen Aufzonungen oder Pflicht für Sondernutzungsplanungen in ausgewählten Gebieten
- Überprüfung der heute rechtsgültigen Bau- und Nutzungsbestimmungen u.a. in Bezug auf Qualität
- Durchführung und Begleitung von Konkurrenzverfahren und Sondernutzungsplänen
- Überprüfung der Ausgangslage und des Entwicklungspotenzials bei grösseren Baulücken, Festlegung von Massnahmen

5.4 Rapperswil-Jona als attraktiven Arbeits-, Bildungs- und Kulturstandort festigen

Ausgangslage

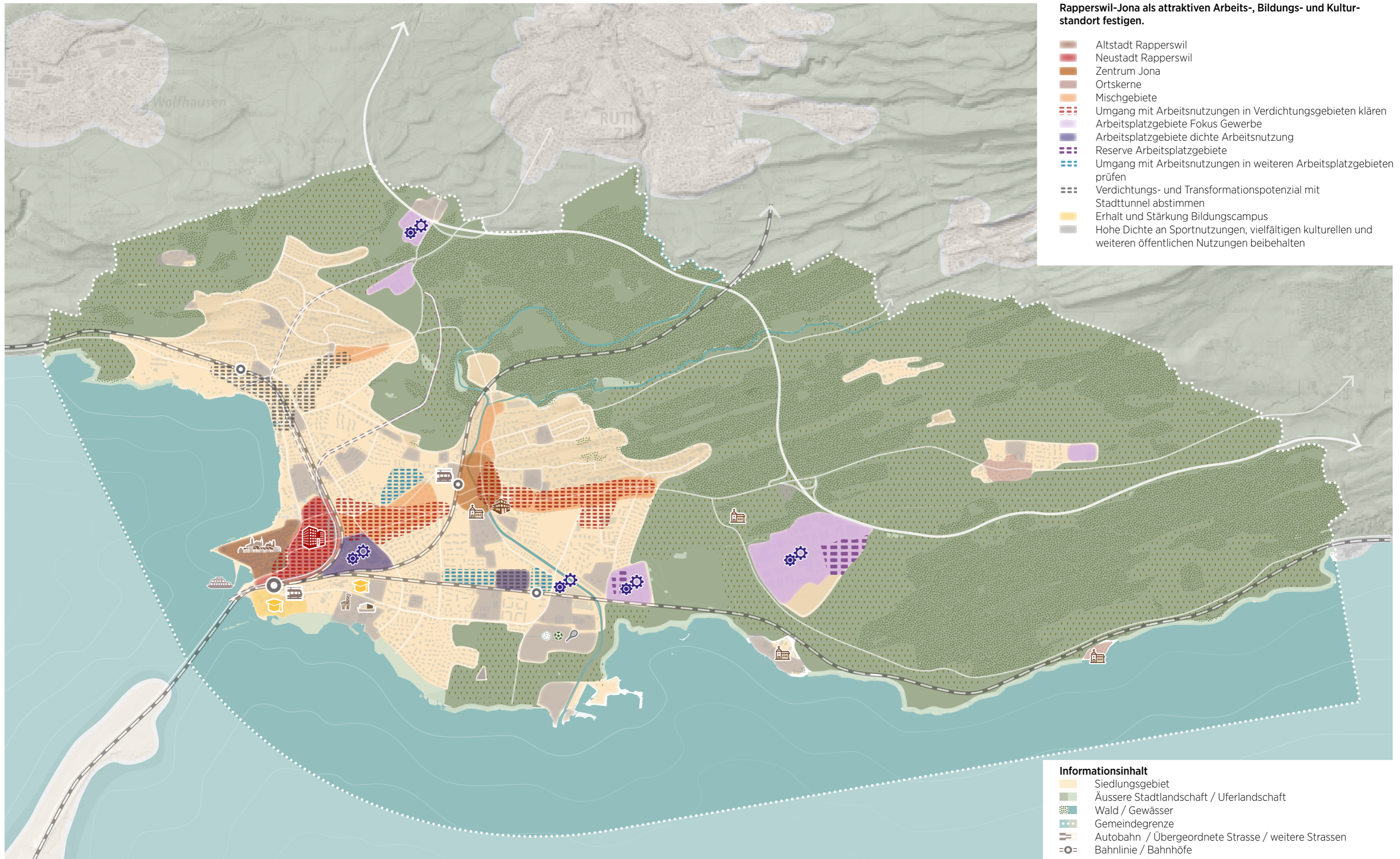
Rapperswil-Jona verfügt über ein gutes Bildungsangebot. Die Fachhochschule Ost hat eine überregionale Ausstrahlung und stärkt Rapperswil-Jona als wichtigen Bildungsstandort. Das Hochschulumfeld bietet Potenzial für eine dynamische und wirtschaftliche Entwicklung der Gesamtstadt. Rapperswil-Jona ist ein wichtiger Arbeitsstandort in der Region. Die erwartete Beschäftigtenentwicklung ist positiv. Zudem besteht substanzielles Potenzial für zusätzliche Arbeitsflächen durch Verdichtung von Misch- und Zentrumszonen sowie von bestehenden Gewerbearealen.

Rapperswil-Jona weist eine hohe Dichte an Sportnutzungen auf. Kulturelle Nutzungen sind teilweise vorhanden, in Bezug auf Raum für Kulturschaffende sowie im Nachtleben (Bars, Musikräume) bestehen Potenziale.

Leitsätze

<i>Leitsätze</i>	<i>Erläuterungen</i>
Gute Voraussetzungen für ein dynamisches wirtschaftliches Umfeld, eine vielfältige Branchenstruktur und ein breites Arbeitsplatzangebot schaffen	<ul style="list-style-type: none"> - Es bestehen qualitativ hochwertige Entwicklungsreserven und zweckmässige planerische Rahmenbedingungen für Arbeitsnutzungen unterschiedlicher Branchen und Grössen – sowohl in den reinen Arbeitsplatzgebieten wie auch in den Zentrums- und Mischgebieten. - Rapperswil-Jona schafft Entwicklungsmöglichkeiten für Dienstleistungen in möglichst zentralen Lagen und stellt soweit möglich attraktive Umstrukturierungsgebiete bereit für die Entwicklung von KMUs. - Die Stadt prüft den Umgang mit Mischnutzungen sowie mit Arbeitsnutzungen in den Verdichtungs- und Transformationsgebieten.
Bildungsstandort stärken und positive Impulse für die Stadtentwicklung nutzen	<ul style="list-style-type: none"> - Rapperswil-Jona setzt sich ein für den Erhalt und die Weiterentwicklung der Hochschule und der BWZ am Standort Rapperswil-Jona. - Die Stadt stellt den zu erwartenden Flächenbedarf für die Infrastruktur der Volksschule und damit den Erhalt einer starken Volksschule sicher. - Die Stadt setzt sich ein für die Realisierung einer Kantonsschule am Standort Rapperswil-Jona. - Rapperswil-Jona unterstützt im Rahmen ihrer Möglichkeiten Technologie- und Dienstleistungstransfers aus dem Hochschulumfeld sowie weitere Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung, in dem sie z. B. Flächen für Start-Ups schafft.
Hohe Dichte an Sportnutzungen, vielfältigen kulturellen und weiteren öffentlichen Nutzungen beibehalten und fördern	<ul style="list-style-type: none"> - Die hohe Dichte an Sportinfrastrukturen wird erhalten. Die Stadt unterstützt die Erneuerung und den Kapazitätsausbau von bestehenden Anlagen und hält Reserven für künftige Erweiterungen bereit. - Die Stadt schafft die Voraussetzungen und fördert mit geeigneten Mitteln, dass ein breites, auf die Bevölkerungsentwicklung angepasstes Kulturangebot erhalten und geschaffen wird.

-
- Die Stadt fördert den Raum für Kulturschaffende und das Nachtleben (beispielsweise Musikräume, Ateliers, Bars mit Zwischennutzungen).
-



Masterplan StadtLebensRaum Rapperswil-Jona 2040 | Leitsätze Arbeits-, Bildungs- und Kulturstandort

Umsetzungsideen

(Die Konkretisierung der Umsetzungsideen erfolgt im Rahmen der Stadtteilkonzepte / des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK))

Um Rapperswil-Jona als attraktiven Arbeits-, Bildungs- und Kulturstandort zu festigen und damit den vierten Leitsatz zu erreichen, sind folgende Massnahmen möglich:

- Heute rechtsgültige Bau- und Nutzungsbestimmungen überprüfen: Entwicklung Arbeitsplatzgebiet Buech ermöglichen
- Begleitung bei Arealentwicklungen von Hochschule und BWZ
- Flächen für Kulturnutzungen zur Verfügung stellen
- Zwischennutzungen ermöglichen, auch unter Berücksichtigung von Möglichkeiten für Kulturschaffende und Nachtleben
- Umsetzung der Sportstättenplanung: Masterplan Grünfeld, Landsicherung
- Heute rechtsgültige Bau- und Nutzungsbestimmungen überprüfen: bei Bedarf zusätzliche Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen ausscheiden

5.5 Ein hochwertiges Grün- und Freiraumnetz innerhalb der Siedlung schaffen und die äussere Stadtlandschaft aufwerten

Ausgangslage

Rapperswil-Jona weist durch die Lage am See sowie die umgebende äussere Landschaft grosse Potenziale im Bereich Grün- und Freiräume auf. Auch innerhalb des Siedlungsgebietes bestehen teilweise wichtige Grün- und Freiräume. Einige Quartiere sind in Bezug auf die Freiraumversorgung / Zugang zu öffentlich nutzbaren Frei- und Grünräumen jedoch unterversorgt.

Bei den Strassenräumen sowie bei den privaten Grundstücken besteht teilweise Potenzial für eine Aufwertung. Zudem bieten der Stadtbach und die Jona ein grosses Potenzial für eine Aufwertung.

Leitsätze

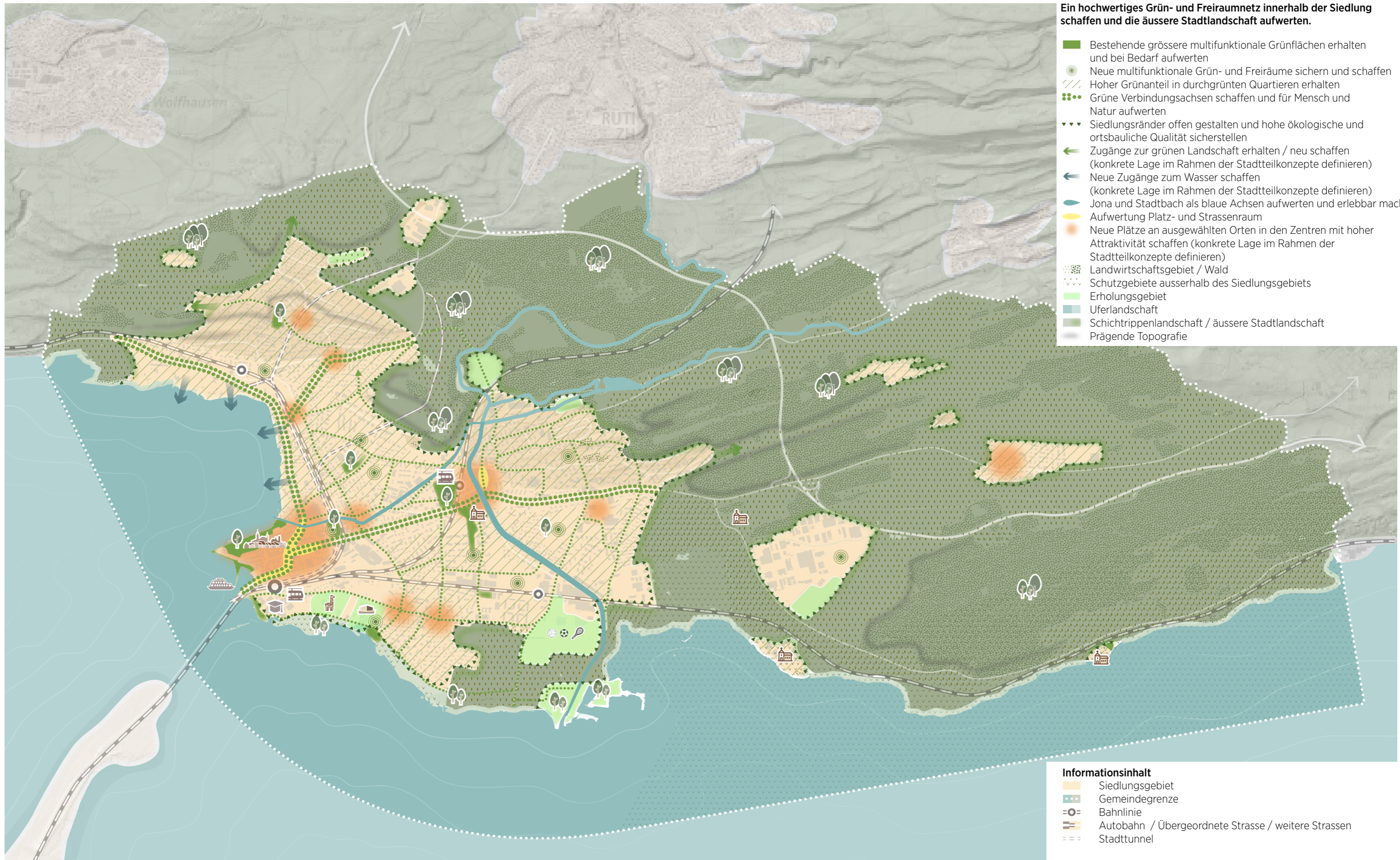
<i>Leitsätze</i>	<i>Erläuterungen</i>
Die «innere Stadtlandschaft» als engmaschig verbundenes Netz von hochwertigen, öffentlich zugänglichen Grün- und Freiräumen entwickeln	<ul style="list-style-type: none"> - Ein Teil des Siedlungsgebiets ist bezüglich öffentlicher Grünräume unterversorgt. In diesen Gebieten werden neue öffentlich zugängliche und multifunktionale Grünräume für alle Bevölkerungsgruppen realisiert. In Verdichtungs- und Transformationsgebieten oder bei der Überbauung von grösseren Baulücken werden ebenfalls neue Grünräume eingefordert. - Der Verlust von Grünflächen und wertvollen Baumbeständen durch die Verdichtung, die Versiegelung oder durch den Bau von Infrastrukturen wird möglichst kompensiert. - An neuen Begegnungsorten in den Stadtteilen werden nach Bedarf Plätze mit hoher Attraktivität für alle Bevölkerungsgruppen (Jugendliche, Ältere Personen, Familien, etc.) und der Möglichkeit zur Aneignung durch die Stadtteilbevölkerung geschaffen. - Die Grün- und Freiräume, Plätze aber auch die verbindenden Fussgängerachsen sind wichtige Verweilorte, Erholungsräume und Treffpunkte für die Bevölkerung. Entsprechend haben Aufenthaltsqualität und der Komfort für Fussgänger eine hohe Priorität. Wo nötig werden bestehende öffentliche Grün- und Freiräume hinsichtlich dieser Qualitäten aufgewertet. - Bestehende und neue Grün- und Freiräume werden verbunden durch Strassenräume mit hoher Attraktivität für zu Fuss Gehende und Velofahrende. Diese Räume sind begrünt und dienen der ökologischen Vernetzung und Biodiversität im Siedlungsraum. - Auch die übrigen Strassenräume leisten ihren Beitrag zum angenehmen Stadtklima: grosse Bäume werden zur Beschattung eingesetzt, die Versiegelung wird minimiert, Retentions- und Versickerungsmöglichkeiten sind zwingend.
Jona und Stadtbach als blaue Achsen aufwerten und erlebbar machen	<ul style="list-style-type: none"> - Der Flusslauf der Jona wird, wo möglich, revitalisiert und räumlich erweitert. Die Zugänglichkeit zum Fliessgewässer wird erhöht. Entlang der Uferzone entstehen dank gestalterischen Massnahmen Verweilorte und Treffpunkte. - Der Stadtbach ist historisch von grosser Bedeutung und wichtig für die Identität der Stadt als ehemaliger Industriestandort. Der Stadtbach wird für die Bevölkerung zugänglich und erlebbar gemacht.

Qualitäten der «äusseren Stadtlandschaft» hinsichtlich Naherholung, Stadtklima und Biodiversität aufwerten

- Die äussere Stadtlandschaft umfasst den See, die Schichtrippenslandschaft, Landwirtschaftsgebiete und Wälder, die die Stadt umgeben und fingerartig in das Siedlungsgebiet greifen. Die Qualitäten dieser äusseren Stadtlandschaft als Naherholungsraum sowie für die Natur werden langfristig erhalten. Der Naturschutz genießt in der äusseren Stadtlandschaft hohe Priorität. Schutz und Nutzung werden sorgfältig aufeinander abgestimmt.
- Die äussere Stadtlandschaft ist ein wichtiger Naherholungsraum für die Bevölkerung. Die Zugänglichkeit mit dem Fuss- und Veloverkehr wird verbessert, auch zum Seeufer. Öffentliche (Freizeit-)Nutzungen und multifunktionale Freiräume am Siedlungsrand werden erhalten.
- Für eine funktionierende ökologische Vernetzung innerhalb des Siedlungskörpers ist die äussere Stadtlandschaft von grosser Bedeutung. Sie wird deshalb ökologisch aufgewertet, hohe Biodiversität und funktionierende Ökosysteme sind das Ziel.
- Für ein angenehmes Stadtklima ist der Siedlungskörper zur äusseren Stadtlandschaft hin durchlässig. Durchgängige Grünachsen entlang von Strassen und ein offener Siedlungsrand sorgen für ungehinderte Kaltluftströme.

Beitrag zur Biodiversität und zum angenehmen Mikroklima im Siedlungsraum auf Privatgrundstücken unterstützen.

- Auch Privatgrundstücke sind Teil des Grünraumnetzwerks. Grünflächen, Dächer oder Fassaden werden so gestaltet, dass sie als Trittsteinhabitats funktionieren und positive Auswirkung auf das Siedlungsklima haben.
-



Masterplan StadtLebensRaum Rapperswil-Jona 2040 | Leitsätze Freiraum

Umsetzungsideen

(Die Konkretisierung der Umsetzungsideen erfolgt im Rahmen der Stadtteilkonzepte / des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK))

Um ein hochwertiges Grün- und Freiraumnetz innerhalb der Siedlung zu schaffen, die äussere Stadtlandschaft aufzuwerten und damit den fünften Leitsatz umzusetzen, sind folgende Massnahmen möglich:

- Überprüfung der heute rechtsgültigen Bau- und Nutzungsbestimmungen in Bezug auf Grünräume: Grünflächenziffer, Versiegelung bzw. Entsiegelung, etc.
- Realisierung von neuen Grünräumen, z. B. Grünfelspark
- Einfordern von Grünthemen bei Sondernutzungsplanungen (Bäume, Retention, etc.)
- Umsetzung konkreter Bauprojekte für neue Plätze
- Umsetzung stadtklimatisch wirksamer Strassengestaltung im Zuge des Strassenunterhalts und weiterer Strassenbauvorhaben
- Umsetzung des Baum- und Alleenkonzepts, ggf. Baum- und Alleenkonzept mit GVK abstimmen
- Aufwertung der Jona-Promenade gemäss Zielbild Jona
- Realisierung einer durchgehenden Fusswegverbindung entlang der Jona (gemäss Baum- und Alleenkonzept).
- Öffnung des Stadtbachs im Rahmen von Arealentwicklungen oder Umgestaltung Tüchelweiher (siehe Testplanung)
- Sicherung der wertvollen Räume über Schutzverordnung und Schutzbestimmung, Naturschutzgebiete
- Umsetzung von konkreten Projekten zur Aufwertung der äusseren Stadtlandschaft und Verbesserung des Wegnetzes
- Überprüfung der heute rechtskräftigen Bau- und Nutzungsbestimmungen in Bezug auf die Siedlungsrandgestaltung sowie in Bezug auf die Stellung von Bauten im Zusammenhang mit Kaltluftströmen
- Informationen, Anreize oder Vorgaben zur Grünraumgestaltung in Bau- und Nutzungsordnung aufnehmen
- Einführung von Förderprogrammen prüfen
- Einführung von Beratungsangeboten prüfen und Bereitstellung von Informationen

5.6 Die Veränderung des Mobilitätsverhaltens und eine siedlungsverträgliche Mobilität fördern

Ausgangslage

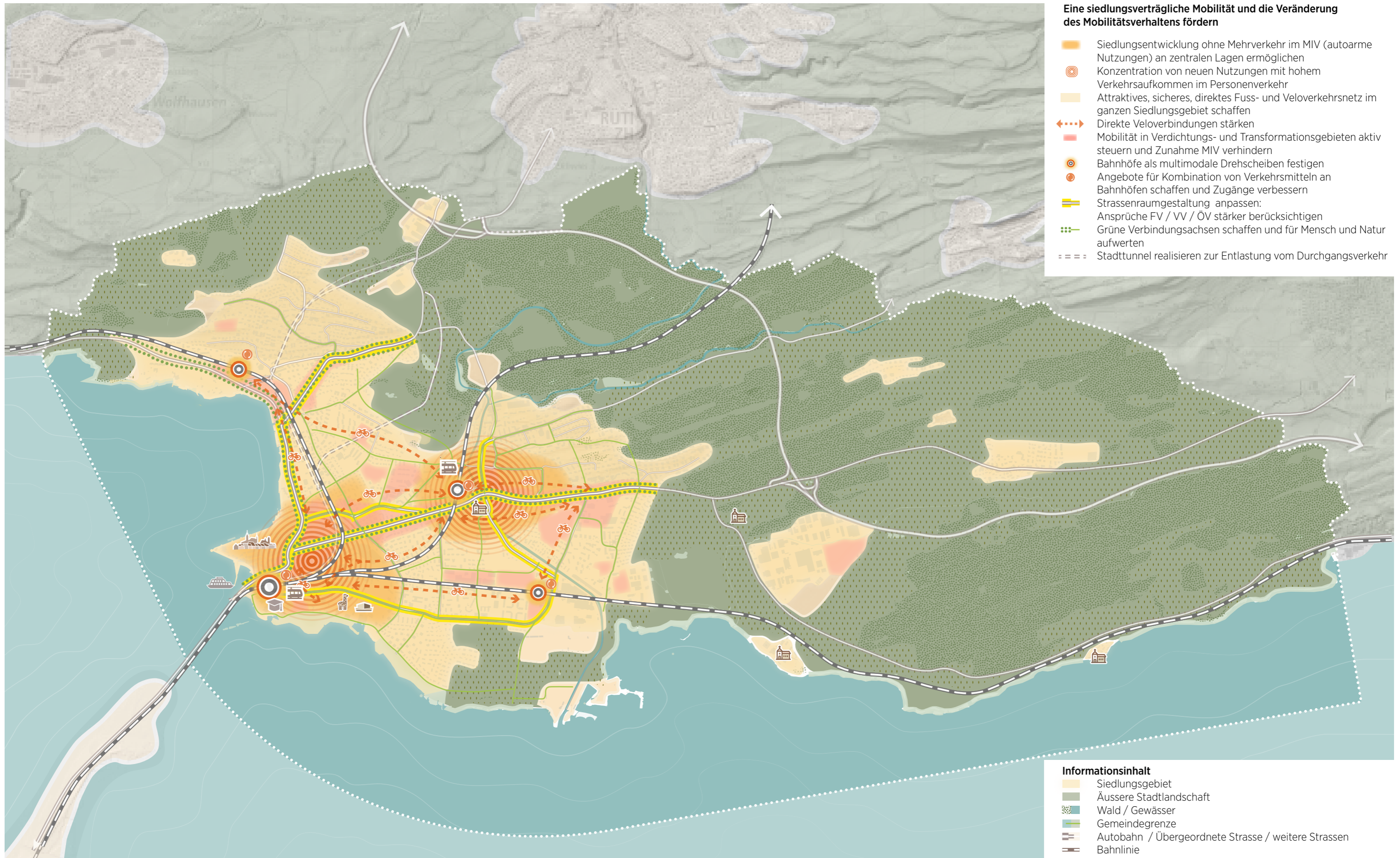
Rapperswil-Jona ist sowohl gut an das ÖV-Netz wie auch an das übergeordnete Strassen-netz angebunden. Auch die ÖV-Anbindung innerhalb des Siedlungsgebietes ist überwie-gend gut oder mittelmässig (grosse Teile des Siedlungsgebietes mindestens ÖV-Güte-klasse C. Es besteht ein dichtes Fusswegenetz.

Grosse Herausforderungen bestehen in Rapperswil-Jona in Bezug auf den vergleichsweise hohen MIV-Anteil und damit einhergehend den Durchgangsverkehr sowie Kapazitätseng-pässe und Stausituationen in Spitzenzeiten an verschiedenen Knotenpunkten. Zudem be-stehen trotz einen insgesamt dichten Fusswegenetz diverse mangelhafte Fuss- und Velo-verkehrsquerungen sowie diverse Netzlücken und Optimierungsbedarf bei den bestehen- den Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen.

Leitsätze

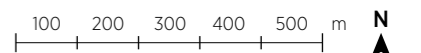
<i>Leitsätze</i>	<i>Erläuterungen</i>
Siedlungsentwicklung ohne Zunahme des moto-risierten Individualverkehrs sicherstellen	<ul style="list-style-type: none"> - Die Stadt nutzt bestehendes Aufwertungspotenzial, das ohne den Tunnel besteht und minimiert auch kurz- bis mittelfristig die Aus-wirkungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV). - Rapperswil-Jona berücksichtigt verkehrliche Überlegungen bei der Siedlungsentwicklung mit dem Ziel, den MIV, d.h. Personenwagen oder Motorräder, in und nach Rapperswil-Jona auf das heutige Aufkommen zu beschränken. - Rapperswil-Jona ermöglicht an zentralen Lagen eine Siedlungsent-wicklung, die möglichst wenig oder kein Verkehrsaufkommen durch den privaten motorisierten Individualverkehr auslöst. - Zweckmässige Nutzungsvorgaben leisten einen Beitrag zur Reduk-tion des MIV-Aufkommens: z. B. Neue Nutzungen mit hohem Ver-kehrsaufkommen wie etwa Einkaufsnutzungen oder Büros werden in gut mit dem ÖV, Fuss- oder Veloverkehr erschlossenen Gebieten angesiedelt.
Mobilitätsverhalten auf Velo, Fuss und ÖV aus-richten	<ul style="list-style-type: none"> - Fuss, Velo oder ÖV sind innerhalb der Stadt erste Wahl. Ein attrak-tives Netz für Fuss- und Veloverkehr, ein starker ÖV aber auch die Förderung einer Stadt der kurzen Wege bilden die Grundlage für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der ganzen Bevölkerung von Rapperswil-Jona.
Dichtes Fuss- und Velowegnetz, Schnellrouten für den Veloverkehr und genügend Velopark-plätze schaffen	<ul style="list-style-type: none"> - Es wird ein dichtes Netz an Fuss- und Velowegen geschaffen, wel-ches insbesondere die Bahnhöfe, Stadtteile, Zentren und Naher-holungsgebiete miteinander verbindet. - Es werden direkte und sichere Veloverbindungen geschaffen, ins-besondere in Ost-West-Richtung zwischen dem Zentrum Rappers-wil und dem Zentrum Jona oder vom Zentrum Rapperswil ins Süd-quartier. - Veloverbindungen sollen auch auf Hauptachsen ermöglicht wer-den.

	<ul style="list-style-type: none">- An öffentlichen Orten wie auch bei privaten Überbauungen bestehen ausreichend Veloparkplätze
Potenzial des ÖVs nutzen, Qualität des Busangebots verbessern und die Kombination von Verkehrsmitteln fördern	<ul style="list-style-type: none">- Die S-Bahn wird als effizientes, zuverlässiges innerstädtisches Verkehrsmittel gestärkt.- Der ÖV wird schneller und zuverlässiger gestaltet.- Die Bahnhöfe Rapperswil, Jona, Kempraten und Blumenau werden zu attraktiven Orten, um verschiedene Mobilitätsangebote einfach zu kombinieren.- Es werden Angebote gefördert, die eine Kombination der Verkehrsmittel erlauben.
Die siedlungsverträgliche Mobilität fördern	<ul style="list-style-type: none">- Die Stadt fördert eine siedlungsverträgliche Mobilität, d.h. die Immissionen des Verkehrs werden möglichst minimiert, die Aufenthaltsqualität von Verkehrsräumen wird verbessert und Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden reduziert.- Die Stadt prüft Massnahmen zur Verkehrsberuhigung wie z. B. Temporeduktionen, auch im Siedlungsgebiet.- Die Strassenraumgestaltung wird auf die Bedeutung der entsprechenden Achsen angepasst. Auf Achsen, die eine hohe Bedeutung für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr aufweisen werden deren Ansprüche besser berücksichtigt.- Die Ost-West-Achse bleibt eine zentrale Verbindungsachse für alle Verkehrsmittel. Sie wird ausgewogen für alle Verkehrsmittel gestaltet und gestalterisch so aufgewertet, dass sie auch eine attraktive Achse für den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV darstellt.- Die Stadt testet verkehrliche Veränderungen mit Prototypen und Versuchsphasen aus, die sie gemeinsam mit der Bevölkerung entwickelt.
Innovative, ressourcenschonende, klimafreundliche und platzsparende Mobilitätsformen fördern	<ul style="list-style-type: none">- Es werden Shared-Mobility-Angebote oder nachfrageorientierte Mobilitätsangebote geprüft und bei Bedarf eingesetzt.



Masterplan StadtLebensRaum Rapperswil-Jona 2040 | Leitsatzkarten

Stand: 9. Juni 2023
 Quelle: AV-Daten, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen



Umsetzungsideen

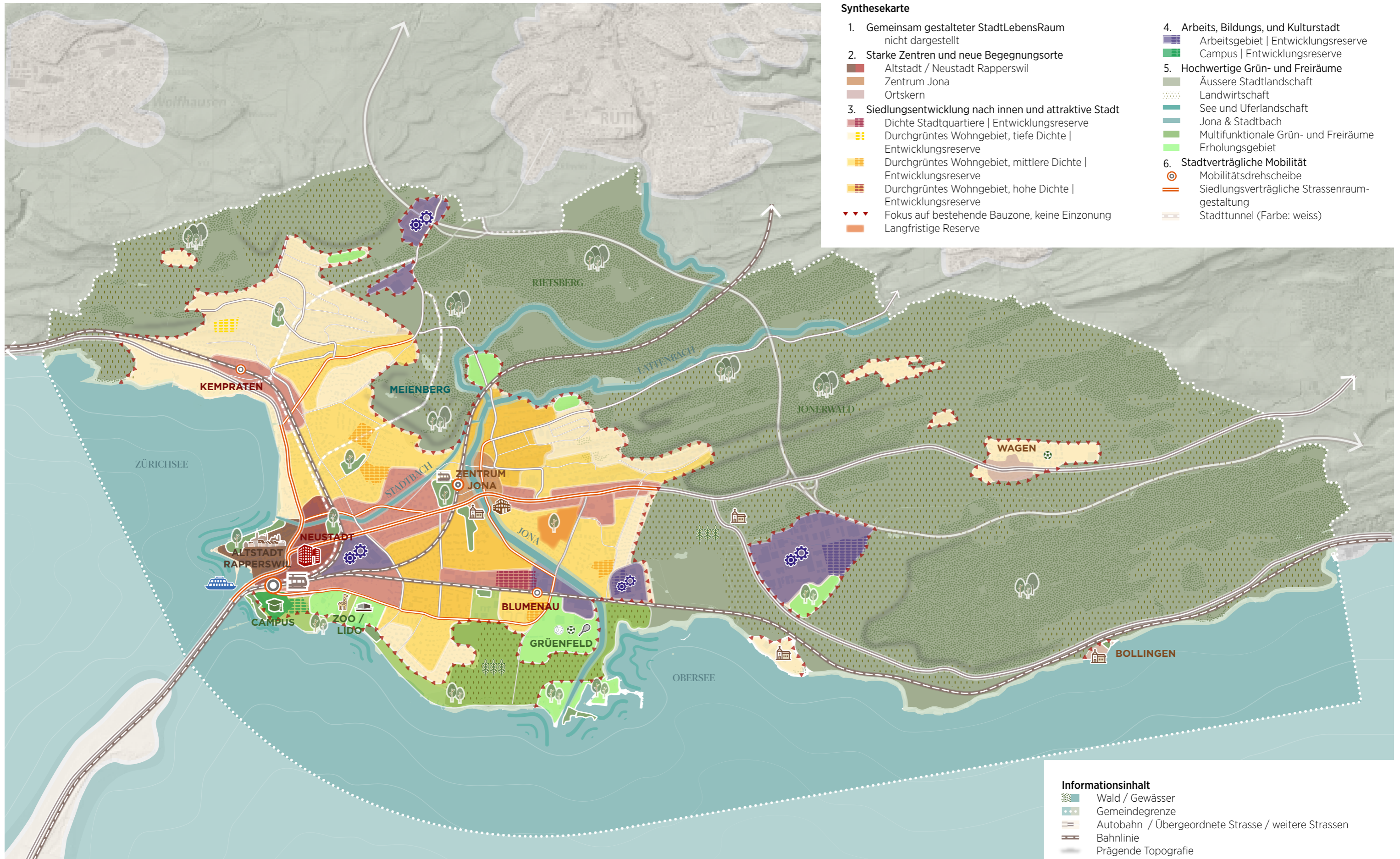
(Die Konkretisierung der Umsetzungsideen erfolgt im Rahmen der Stadtteilkonzepte / des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK))

Um eine Veränderung des individuellen Verkehrsverhaltens anzustossen und dadurch eine siedlungsverträgliche Mobilität zu fördern, sind folgende Massnahmen möglich:

- Erstellungspflicht für Parkplätze reduzieren, Überarbeitung Parkierungsreglement
- Überprüfung der heute rechtskräftigen Bau- und Nutzungsbestimmungen: Mischnutzungen fördern, Verkaufsflächen an peripheren Orten einschränken
- Mobilitätskonzepte bei Baugesuchen einfordern
- Verschärfung der Parkplatzbewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze
- Umsetzung der Massnahmen aus dem Fuss- und Velokonzept
- Umgestaltung von wichtigen Strassenachsen (Betriebs- und Gestaltungskonzepte)
- Verbesserung der Strassenquerungen für den Fussverkehr
- Neue Veloverbindungen mit attraktiver Infrastruktur realisieren
- Erstellungspflicht für Veloparkfelder bei privaten Bauvorhaben einführen
- Attraktive Veloabstellanlagen bei öffentlichen Bauten realisieren
- Aufwertung des Bahnhofs Blumenau
- Prüfung von Fahrbahnhaltestellen für den Bus
- Erweiterung Buspriorisierung an Lichtsignalanlagen
- Förderung innovativer ÖV-Angebote (Bedarfsverkehr)
- Verbesserung der Zugänge der Bahnhöfe für den Fuss- und Veloverkehr
- Regelmässige Überprüfung und Anpassung der Veloabstellplätze an den Bahnhöfen
- Umgestaltung Neue Jonastrasse
- Umsetzung neue Infrastruktur für den Veloverkehr auf Ost-West-Verbindung
- Ausstattungspflicht E-Ladestationen in Parkierungsreglement aufnehmen
- Car-Sharing in der Verwaltung nutzen
- Einführung Bike-Sharing
- Förderung innovativer ÖV-Angebote (Bedarfsverkehr)
- Erarbeitung Konzept Citylogistik

5.7 Rapperswil-Jona 2040

Das Zielbild für Rapperswil-Jona 2040 ist in der Synthesekarte zusammengefasst.



Masterplan StadtLebensRaum Rapperswil-Jona 2040 | Zielbild

Stand: 9. Juni 2023
 Quelle: AV-Daten, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen

