



23. Februar 2012

Wettbewerb Neue Jonastrasse /St. Gallerstrasse

Verkehrliche Aspekte

1. Aufgabenstellung (aus dem Wettbewerbsprogramm)

Ausarbeitung eines Vorschlags für eine Verkehrslösung für alle Verkehrsteilnehmer auf der Neuen Jonastrasse und der St. Gallerstrasse ab Einfahrt Ost im Gebiet Dionys. Dies unter Berücksichtigung des grossräumigeren Verkehrsregimes und der geplanten Verkehrsentslastung im Westen von Rapperswil-Jona.

Während der Bearbeitungszeit des Studienauftrags wurde zum Verkehrsentslastungsprojekt am 16. Mai 2011 ein Referendum eingereicht. Das Projekt wurde am 25. September 2011 durch das Stimmvolk abgelehnt.

Der Vorschlag soll es ermöglichen, die Verkehrsprobleme im Bereich öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr auf der Neuen Jonastrasse und der St. Gallerstrasse bereits in naher Zeit zu lösen.

2. Eingereichte Verkehrs-Konzepte

ARGE Ernst Niklaus Fausch/Zweibrücken/Müller-Illien

Angebotsorientierte Lösung: klares Konzept mit Kernfahrbahn und Mittelstreifen sowie mit Pförtneranlagen auf der Neuen Jonastrasse und der St. Gallerstrasse. Die Alte Jonastrasse soll abklassiert und als Quartierstrasse beruhigt werden. Nicht die maximale Verkehrsleistung, sondern die Bewältigung einer verkraftbaren Menge motorisierten Verkehrs steht im Vordergrund. Der einfahrende motorisierte Verkehr wird in der Hauptverkehrszeit dosiert und paketweise durch die Achse Neue Jonastrasse hindurch geleitet. Das Dosierungsprinzip entspricht den Ideen des Konzepts ‚Gesamtverkehrsoptimierung (Auszug aus dem Bericht Ernst Basler und Partner).

ARGE Jauch Zumsteg Pfyl/TEAMverkehr/Fischer/HaerleHubacher

Angebotsorientierte Lösung: Reduktion und Verstetigung des motorisierten Individualverkehrs wird postuliert, um allen Nutzern einen attraktiven öffentlichen Raum zur Verfügung stellen zu können. Die Strassenquerschnitte sind variabel zwischen 16-19-24m und je nach Situation mit breiteren oder schmaleren Fussgängerflächen versehen. Auch die Veloführung ist differenziert. Der öffentliche Verkehr verfügt über eine Busspur bei der Tüchi und am Ortseingang Ost (Feldlistrasse/Erlenstrasse). Zusätzlich soll an den Knoten mit Lichtsignalanlagen dem öffentlichen Verkehr Vortritt gegeben werden. Abwechselnd verfügt der Bus über Fahrbahnhaltestellen oder über Busbuchten.

Die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs soll mit Dosierung an den Knoten Feldlistrasse und Dionys gebrochen werden.

ARGE yellow z/w+s/IBV Hüsler

Die Neue Jonastrasse soll als „urban parkway“ zwischen den beiden Zentren konzipiert werden. Die Alte Jonastrasse als Quartierstrasse wird Tempo 30 belegt. Alle Verkehrs-



23. Februar 2012
Seite 2

träger werden auf der Neuen Jonastrasse kanalisiert. Zwei Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr und den öffentlichen Verkehr, Kernfahrbahn von 5,5 m, Velowege je 1,5 und Trottoirs je 2 m beidseits. Mit dem Konzept „Manhattan“ werden die Lichtsignalanlagen zweiphasig und synchron gesteuert: 40 Sekunden in Längs- und 28 Sekunden in Querrichtung. In Kombination mit Fahrbahnhaltestellen soll so dem Bus Vorrang gegeben werden.

ARGE van de Wetering/asp/mrs

Auf der Neuen Jonastrasse wird Platz für alle Verkehrsträger angeboten. Sie weist generell drei Fahrspuren auf, stets zwei für den motorisierte Individualverkehr und die dritte meist für den öffentlichen Verkehr. Dieser wird konsequent priorisiert. Abwechselnd sind die Haltestellen auf der Fahrbahn oder auf der Busspur (mit Überholmöglichkeiten) angeordnet. Dasselbe Konzept wird auch für die St. Gallerstrasse vorgeschlagen.

Die Alte Jonastrasse soll abklassiert und als Quartierstrasse nach der Erschliessung und als Alternativroute für den Langsamverkehr dienen. Die Knoten Schlüsselplatz und Zeughaus werden stark zu Gunsten des Langsamverkehrs verändert, beim Schlüsselplatz Tempo 30 vorgeschlagen. Beidseitig sind Fuss- und Velowege geplant. Auf eine Längsparkierung entlang der Neuen Jonastrasse wird verzichtet.

3. Überprüfung

Zwei der Vorschläge basieren auf den heute zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen. Auf ihnen soll mittels Dosierung eine verkraftbare Menge motorisierter Individualverkehr nach dem Pulkführer- bzw. dem „Manhattan“-System bewältigt werden. Diese Ansätze interessieren ganz besonders, weil sie mit wenig Aufwand grossen Nutzen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr versprechen. Die Vorschläge der ARGE Ernst Niklaus Fausch/Zweibrücken/Müller-Illien sowie der ARGE yellow z/w+s/IBV Hüsler wurden daher durch die Firma Ernst Basler und Partner einer verkehrstechnischen Überprüfung mittels Simulation unterzogen. Die Studien waren unter der Vorgabe der Realisierung eines Stadttunnels erarbeitet worden. Nach der ablehnenden Entscheidung der Bürgerschaft mussten sie daher in Zusammenarbeit mit den Verfassern leicht angepasst werden.

4. Ergebnisse

ARGE Ernst Niklaus Fausch/Zweibrücken/Müller-Illien:

Der Vorschlag verzichtet gänzlich auf Linksabbiegestreifen und setzt auf eine „intelligente Lichtsignal-Steuerung“. Rückstaugefahren kann mit einer Dosierung begegnet werden. Weitere Verbesserungen wären allenfalls mit Aufstellmöglichkeiten für Linksabbieger an Kreuzungen möglich. Das Konzept funktioniert allerdings nicht ohne zusätzliche massive Dosierung des Verkehrs an den Einfallsachsen Schönau, St. Dionys und Seedamm bzw. nur dann, wenn die Verkehrsmenge dort auf ca. 80% des heutigen Aufkommens reduziert wird.

ARGE yellow z/w+s/IBV Hüsler:

Für sich allein betrachtet weist das vorgeschlagene System eine hohe Leistungsfähigkeit auf. Allerdings ist es starr (Haltestellenabstände, Ein-/ Ausstiegszeiten der Buspassagiere) und Probleme entstehen an der Schnittstelle zum übrigen, dynamisch gesteuerten



23. Februar 2012
Seite 3

Netz (Knoten Cityplatz). Damit das vorgeschlagene Verkehrsregime umgesetzt werden kann, müssten die Verkehrsmengen auf der St. Galler- und der Neuen Jonastrasse um ca. 10 % gegenüber dem heutigen Aufkommen reduziert werden (Pfortneranlagen).

5. Empfehlung der Jury betreffend Verkehrslösung

Die Verkehrslösung ist entsprechend den neuen Randbedingungen anzupassen. Die Anpassung darf dabei nicht nur auf dem Angebotsprinzip basieren, infolge dessen Stausituationen einfach in die Vorräume exportiert werden. Die Lösung muss auch unter Miteinbezug der Vorräume überzeugen.

Aufgrund der neuen Ausgangslage sind weitere Möglichkeiten zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs zu prüfen (insbesondere Möglichkeiten, welche sich durch den Miteinbezug der Alten Jonastrasse ergeben).

Der Fokus ist auf eine 3-Spurlösung zu setzen. Eine Kombination von 2- und 3-Spurlösungen ist denkbar. Die Spurlösung ist als Thema der Strassenraumgestaltung aufzunehmen. Die 3-Spurlösung ist durchgängig soweit aufzuzeigen, dass die Folgen hinsichtlich der Setzung von Baulinien beurteilbar sind.

6. Würdigung

Das von der Stadt gesetzte Ziel ist erreicht worden. Die vorgeschlagenen Verkehrslösungen für die Hauptachsen Neue Jonastrasse und St. Gallerstrasse basieren auf unterschiedlichen Konzepten und helfen bei der Lösungsfindung weiter. Für eine zeitnahe Umsetzung erster Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr liegen machbare Vorschläge vor. Der Stadtrat wird in Zusammenarbeit mit dem Kanton als Strasseneigentümer die weiteren Arbeiten auf der Basis einer grundsätzlichen 3-spurigen Ausgestaltung der Hauptachsen und auch unter Einbezug anderer Ansätze für die Alte Jonastrasse vertiefen lassen.

Informationsbeauftragter

Hansjörg Goldener
Stadtschreiber-Stv.