

## **Verkehrsplanung von und mit der Bevölkerung Mobilitätszukunft: öffentliche Partizipation in Rapperswil-Jona**

Nach dem Nein der Stimmbevölkerung im Herbst 2011 zum Stadttunnel in Rapperswil-Jona hat sich Ratlosigkeit breit gemacht. Eine Umfrage zeigte klar: Das Vertrauen der Bevölkerung in die Behörden war weg. Das Verkehrsproblem blieb aber dasselbe und so war ein Neuanfang gefragt. Mit Unterstützung der Ernst Basler + Partner AG wurde ein ergebnisoffener und transparenter Prozess entwickelt, bei dem die Mitwirkung der Bevölkerung oberste Priorität hatte. Öffentliche Partizipation bei der Ermittlung von Problemen und Zielen ist in der Verkehrsplanung nichts Neues. Aber in Rapperswil-Jona konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger darüber hinaus auch konkrete Ideen zur Lösung der Verkehrsprobleme einbringen. Eine grosse Vielfalt an Ideen war das spannende Resultat – von der kleinräumigen Verkehrsoptimierung bei Eishockey-Spielen bis zu langen Seetunnels. Die Ideengeber haben ihre Vorschläge mit Fachleuten diskutiert und optimiert. Aus den Ergebnissen hat der Stadtrat eine konkrete Lösungsstrategie formuliert, die drei Ebenen umfasst: Kurzfristig sollen einige vorgeschlagene Sofortmassnahmen realisiert werden. Mittelfristig werden in den Zentren von Rapperswil und Jona oberirdische Optimierungen umgesetzt. Auf der langfristigen Ebene ist v.a. der Kanton gefragt, eine Tunnellösung ins Strassenbauprogramm aufzunehmen. (Sprache: de)

### Weitere Informationen:

Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona:

[www.mobilitaetszukunft.ch](http://www.mobilitaetszukunft.ch)

Ernst Basler + Partner AG, Projektbeschreibung „Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona“:

[www.ebp.ch/geschaeftsbereiche/verkehr/aktuell/mobilitaetszukunft-rapperswil-jona.html](http://www.ebp.ch/geschaeftsbereiche/verkehr/aktuell/mobilitaetszukunft-rapperswil-jona.html)

## **Planification des transports par la population Avenir de la mobilité: participation publique à Rapperswil-Jona**

Après le rejet du tunnel urbain de Rapperswil-Jona par la population en automne 2011, le désarroi s'est propagé. Une enquête le montre clairement: la population ne faisait plus confiance aux autorités. Les problèmes de trafic restaient pourtant inchangés et un nouveau départ était nécessaire. Avec le soutien de Ernst Basler + Partner AG, un processus ouvert et transparent a été développé, avec pour priorité la concertation avec la population. La participation publique pour identifier problèmes et objectifs dans la planification des transports n'a rien de neuf. À Rapperswil-Jona, les citoyen-ne-s intéressé-e-s pouvaient pourtant apporter en plus des idées concrètes pour les solutions aux problèmes de trafic. Une grande diversité d'idées en a résulté – de l'optimisation très locale du trafic pour les matchs de hockey sur glace au long tunnel du lac. Les participants ont discuté et optimisé leurs propositions avec les spécialistes. Sur la base des résultats, le conseil municipal a formulé une stratégie de solutions concrète à trois niveaux. À court terme, des mesures d'urgence proposées doivent être réalisées. À moyen terme, des optimisations en surface vont être mises en œuvre dans les centres de Rapperswil et Jona. À long terme, le canton est avant tout sollicité pour intégrer la solution par tunnel dans le programme de construction des routes. (Langue: de)

### Pour plus d'informations (de):

Portail «Mobilitätszukunft» de Rapperswil-Jona:

[www.mobilitaetszukunft.ch](http://www.mobilitaetszukunft.ch)

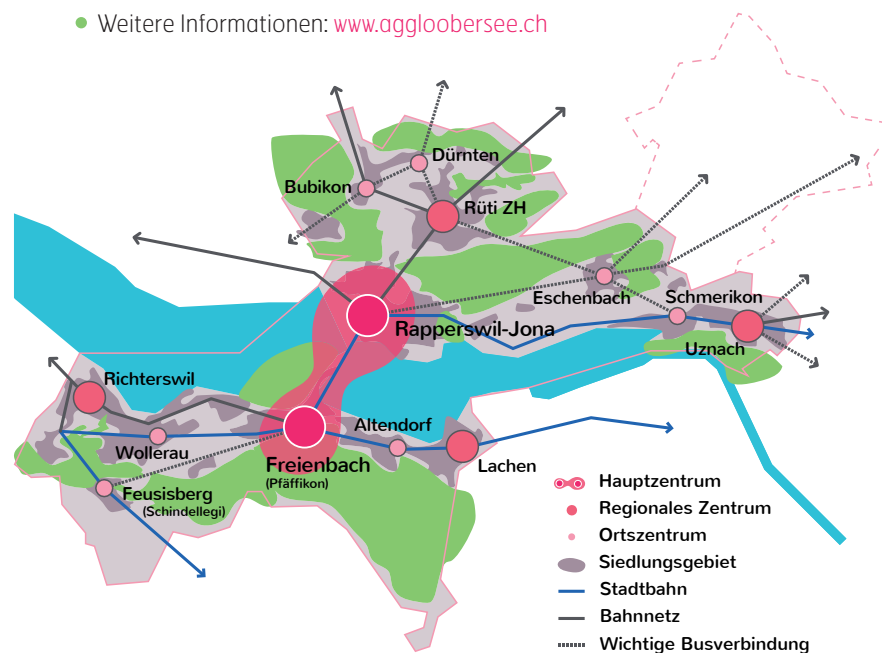
Ernst Basler + Partner AG, description du projet «Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona»:

[www.ebp.ch/geschaeftsbereiche/verkehr/aktuell/mobilitaetszukunft-rapperswil-jona.html](http://www.ebp.ch/geschaeftsbereiche/verkehr/aktuell/mobilitaetszukunft-rapperswil-jona.html)

04.02.2014

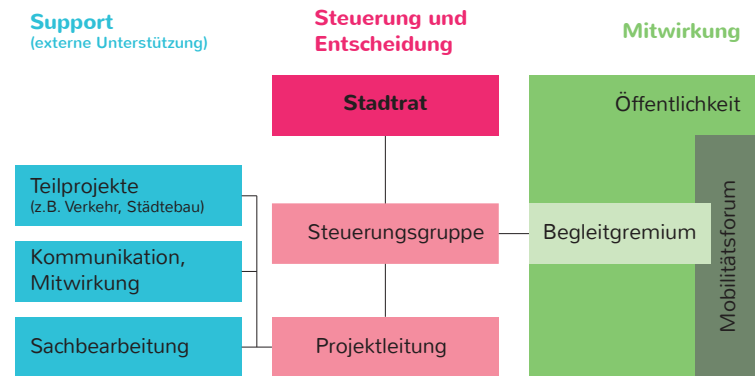
## Agglomerationsprogramm Obersee

- Zweck: Planungsinstrument zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und zur Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen Gemeinden. Der Bund finanziert im Rahmen des «Infrastrukturfondsgesetzes, IFG» die im Agglomerationsprogramm aufgeführten Verkehrsinfrastrukturen teilweise mit.
- Zuständigkeit: Verein Agglo Obersee, bestehend aus den Kantonen SG, ZH und SZ sowie dreizehn Gemeinden, Beurteilung und Festlegung Finanzierungsbeitrag durch den Bund.
- Fakten: Massnahmen für die Bereiche Siedlung, Verkehr und Landschaft in den dreizehn Gemeinden am Obersee. Wird periodisch erneuert, aktuell liegt das Programm der 2. Generation mit Massnahmen für die Umsetzung ab 2015 vor.
- Weitere Informationen: [www.aggloobersee.ch](http://www.aggloobersee.ch)



## Mobilitätszukunft

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



Auf der Website [www.mobilitaetszukunft.ch](http://www.mobilitaetszukunft.ch) sind weitere Unterlagen zur Planung der Stadt Rapperswil-Jona etwa in den Bereichen öffentlicher Verkehr, Tempo 30-Zonen und Langsamverkehr wie auch der Masterplan Siedlung und Landschaft verfügbar.

## Impressum

Herausgeberin: Stadt Rapperswil-Jona  
 Redaktion und Gestaltung: Ernst Basler + Partner AG  
 Titelfoto: Katharina Wernli  
 Druck: bruhin ag druck | media

## mobilitätszukunft Rapperswil-Jona



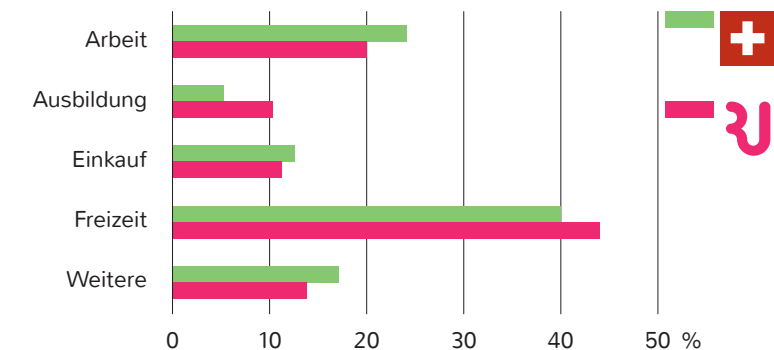
## Grundlagen der Raum- und Verkehrsplanung

## Mikrozensus

- Zweck: Befragung zum Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung
- Zuständigkeit: Bundesamt für Statistik, Kanton St. Gallen
- Fakten: Durchführung 2010, Befragung von 450 Bewohnern und Bewohnerinnen in 420 Haushalten von Rapperswil-Jona
- Weitere Informationen: [www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch)

In Rapperswil-Jona besitzen 57% der Haushalte ein Auto (Durchschnitt Schweiz: 49%), weitere 22% besitzen zwei oder mehr Autos (30%). 24% der Haushalte besitzen zudem ein Velo (21%) und 60% zwei Velos oder mehr (48%).

Im Durchschnitt ist eine erwachsene Person in Rapperswil-Jona pro Tag knapp eineinhalb Stunden oder 38,2 Kilometer unterwegs. Etwa 10% dieser Distanz oder rund 45 Minuten der Zeit werden zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. 51% der Tagesdistanz oder etwa 30 Minuten werden mit dem Auto zurückgelegt, die übrigen 39% (15 Minuten) mit dem öffentlichen Verkehr. Die untenstehende Grafik zeigt, welcher Anteil der Distanz zu welchem Zweck zurückgelegt wird.

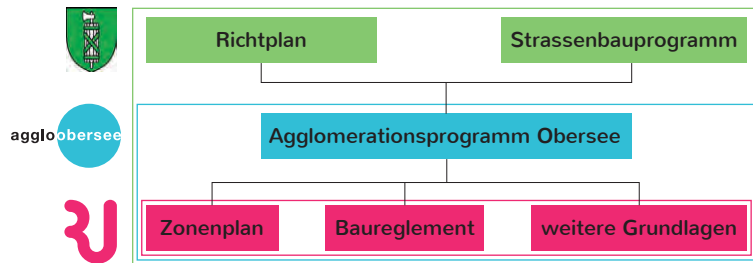


Quelle: Kanton St.Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung: Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2010



# Stadt Rapperswil-Jona

Die Stadt Rapperswil-Jona gestaltet ihre Mobilitätszukunft. Zusammen mit der Bevölkerung erarbeitet der Stadtrat Ideen für eine bessere Verkehrssituation. Die Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona nutzt bestehende Grundlagen der Raum- und Verkehrsplanung. Nicht alle Bereiche können von der Stadt frei bestimmt werden, auch der Kanton setzt Rahmenbedingungen. Die wichtigsten verbindlichen Grundlagen werden in dieser Broschüre kurz präsentiert.



## Baureglement und Zonenplanung der Stadt

- Zweck: Schafft die Voraussetzung für eine zweckmässige Nutzung des Bodens und eine geordnete bauliche Entwicklung der Stadt Rapperswil-Jona. Der Zonenplan weist die Vorgaben aus dem Baureglement den einzelnen Parzellen zu. Beide Grundlagen sind für Grundeigentümer verbindlich.
- Zuständigkeit: Stadt Rapperswil-Jona (Stadtrat), Genehmigung durch das Baudepartement des Kantons St. Gallen
- Fakten: Aktuelles Baureglement inkl. Zonenplan aus dem Jahr 2011 (nach dem fakultativen Referendum), periodische Überarbeitung
- Weitere Informationen: [www.rapperswil-jona.ch](http://www.rapperswil-jona.ch)



# Kanton St.Gallen

## Kantonaler Richtplan

- Zweck: Behördenverbindliche Grundlage für die Raumplanung. Im Richtplan zeigt die Regierung, welche Ziele sie in der räumlichen Entwicklung des Kantons verfolgt.
- Zuständigkeit: Kanton St. Gallen (Regierung), Genehmigung durch den Bundesrat
- Fakten: Regelung der Bereiche Siedlung, Natur und Landschaft, Verkehr sowie Versorgung und Entsorgung; Anpassung jährlich
- Weitere Informationen: [www.sg.ch](http://www.sg.ch)

## Strassenbauprogramm

- Zweck: Planungs- und Finanzierungsinstrument des Kantons. Es beinhaltet Planungs- und Bauvorhaben auf den Kantonsstrassen.
- Zuständigkeit: Kanton St. Gallen (Regierung, Kantonsrat)
- Fakten: Das 15. Strassenbauprogramm gilt bis 31. Dezember 2013, das 16. Programm gilt vom 1. Januar 2014 bis 31. Dezember 2018; Erneuerung alle 5 Jahre
- Weitere Informationen: [www.sg.ch](http://www.sg.ch)

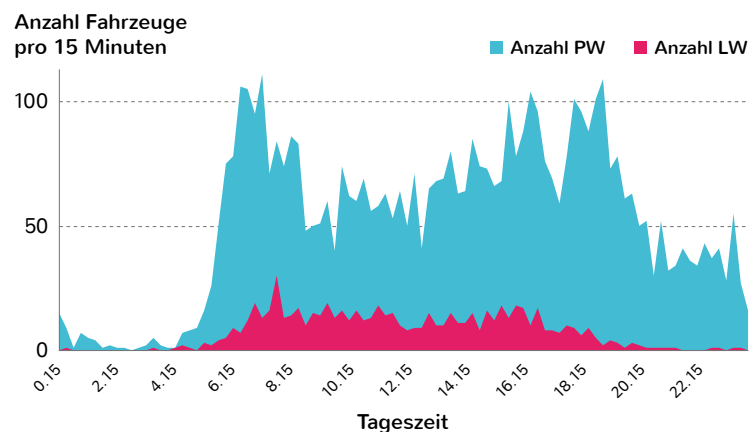


## Wochentage und Wochenende

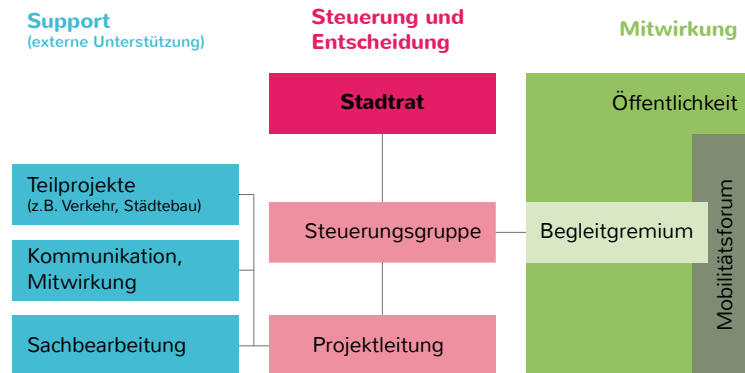
Die Verkehrsmengen am Mittwoch und am Donnerstag sind in etwa gleich. Auch das Verhältnis von Personenwagen zu Lastwagen ist annähernd identisch. Am Samstag ist das Gesamtverkehrsaufkommen bis zu 10 Prozent geringer und der Lastwagenanteil ist gegenüber den Wochentagen um bis zu 50 Prozent geringer.

## Verkehr im Tagesverlauf

Die untenstehende Grafik zeigt das Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf an der Messstelle Seedamm in Richtung Rapperswil-Jona. Die Daten stammen vom Mittwoch 7. November 2012. Bei den Personenwagen wurde in den Abendstunden die grösste Menge gemessen, bei den Lastwagen in den Morgenstunden. Bei den Lastwagen sind auch Lieferwagen und Busse mitgezählt. Zur Darstellung der Linie in der Grafik wurden jeweils die Anzahl Fahrzeuge pro Viertelstunde zusammengezählt.



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



Die Daten der Verkehrserhebung werden weiter interpretiert und auf einen Jahresverlauf hochgerechnet. Auf der Website [www.mobilitaetszukunft.ch](http://www.mobilitaetszukunft.ch) ist ein detaillierter technischer Bericht zu finden, welcher die Daten der Verkehrserhebung erläutert.

### Impressum

Herausgeberin: Stadt Rapperswil-Jona  
 Redaktion und Gestaltung: Ernst Basler + Partner AG  
 Titelfoto: Ernst Basler + Partner AG  
 Druck: bruhin ag druck | media  
[www.mobilitaetszukunft.ch](http://www.mobilitaetszukunft.ch)

## Rapperswil-Jona mobilitätszukunft



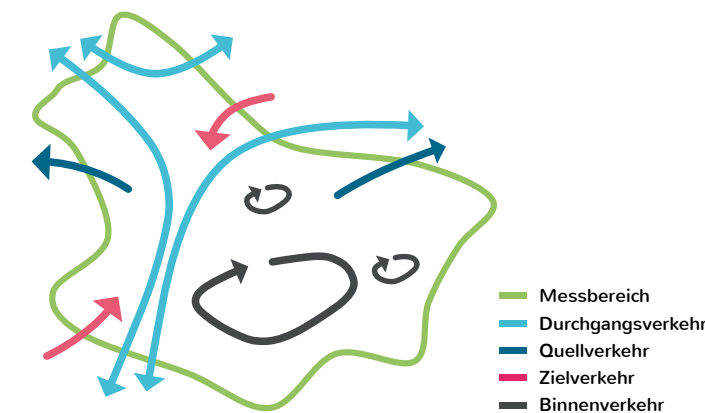
## Resultate Verkehrserhebung November 2012

### Art der Zählung

- 3 Tage: 7. (Mittwoch), 8. (Donnerstag) und 10. November (Samstag) 2012
- 21 Standorte, 44 Kameras
- Identifizierung Nummernschilder und Klassifizierung nach Personenwagen (PW) und Lastwagen (LW). Bei den Lastwagen sind auch Lieferwagen und Busse mitgezählt.
- Anonyme Datenauswertung

### Arten des Verkehrs

















- Durchgangsverkehr: Jener Teil des Verkehrs, der durch Rapperswil-Jona fährt. Start und Ziel der Fahrt liegen ausserhalb der Stadt.
- Quellverkehr: Jener Teil des Verkehrs, der innerhalb von Rapperswil-Jona beginnt und aus der Stadt hinausfährt.
- Zielverkehr: Jener Teil des Verkehrs, der in Rapperswil-Jona endet und seinen Beginn ausserhalb der Stadt hat.
- Binnenverkehr: Jener Teil des Verkehrs, der in der Stadt entsteht und sich nur dort bewegt.








# Übersicht

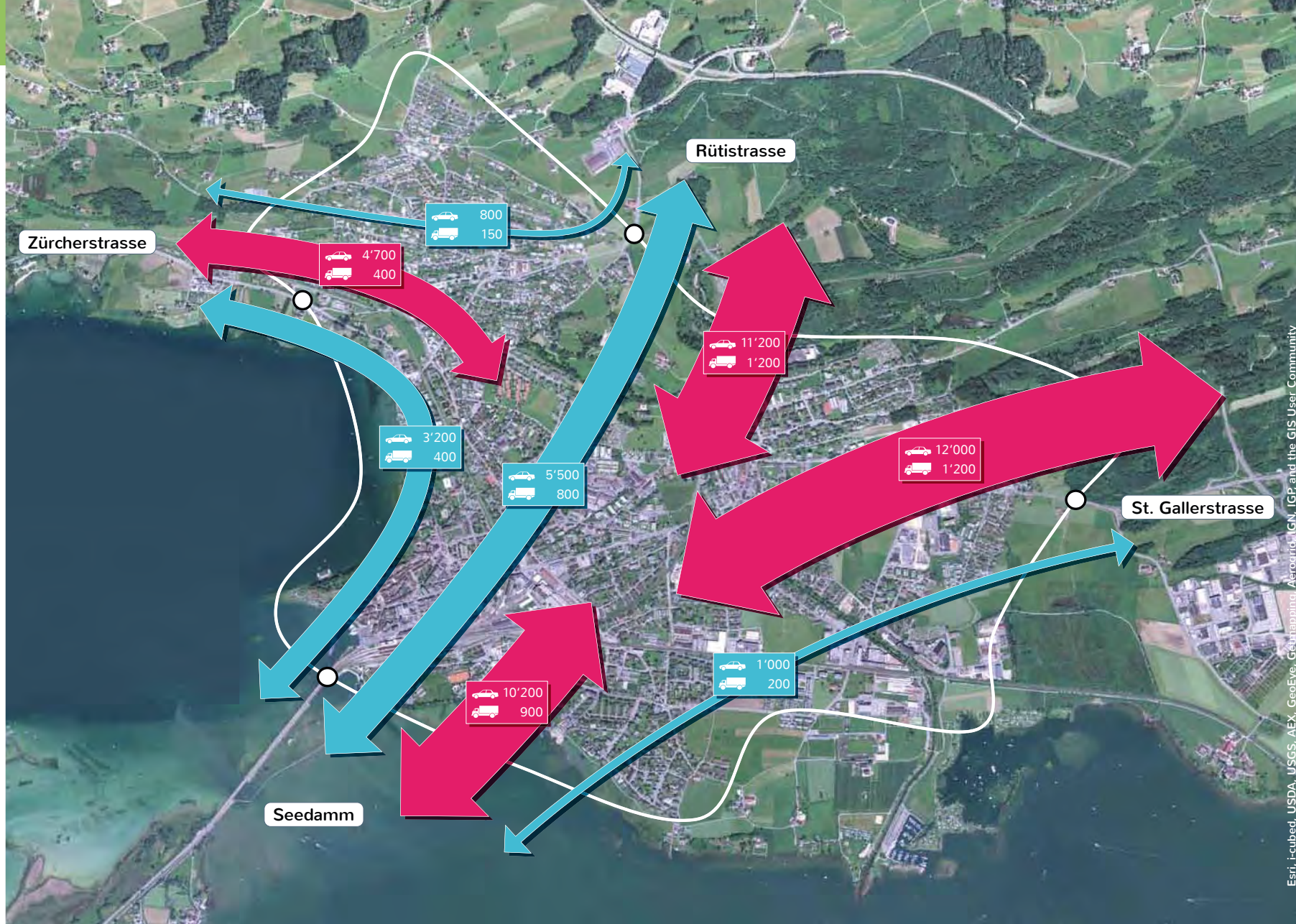
In diesem Flyer werden die Daten der Erhebung vom November 2012 dargestellt. Die in der Tabelle aufgeführten Werte gelten für Mittwoch, 7. November 2012. Es sind hier alle Fahrzeuge enthalten, die an der jeweiligen Messstelle gezählt wurden.

Messstelle	stadteinwärts	stadtauswärts
Seedamm	9'900 1'100  	10'600 1'100  
Zürcherstrasse	4'600 500  	4'500 500  
Rütistrasse	9'100 1'100  	9'000 1'100  
St. Gallerstrasse	7'200 800  	7'000 700  

## Erläuterungen zur Karte

Die Karte zeigt die wichtigsten Verkehrsströme des Durchgangs- wie des Ziel-/Quellverkehrs am Mittwoch, 7. November 2012. Die Zahlen stammen von den vier kapazitätswichtigsten Messstellen. Es wird angegeben, wie viele Personen- und Lastwagen auf den durch Pfeile symbolisierten Achsen verkehrten.

-  Durchgangsverkehr
-  Ziel-/Quellverkehr
-  Messstellen

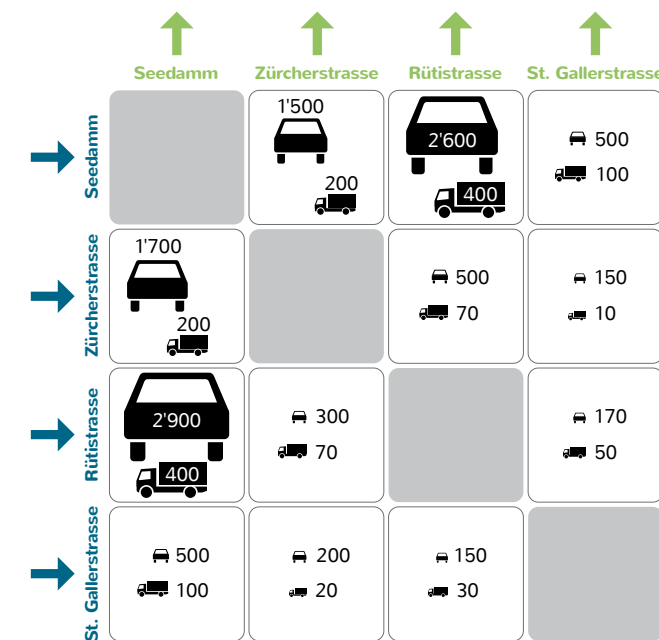


# Durchgangsverkehr

Die folgende Grafik zeigt den Durchgangsverkehr an den 4 wichtigsten Messstellen am Mittwoch, 7. November 2012. Links (dunkelblau) wird jene Stelle angegeben, wo die Fahrzeuge in die Stadt hineinfahren. Oben (grün) wird jene Stelle angegeben, an der dieselben Fahrzeuge die Stadt wieder verlassen.

**Lesebeispiel 1:** Von den am Seedamm in die Stadt einfahrenden Personwagen verlassen 1'500 die Stadt an der Zürcherstrasse, 2'600 an der Rütistrasse und 500 an der St. Gallerstrasse.

**Leisebeispiel 2:** Von den am Seedamm die Stadt verlassenden Lastwagen sind 200 über die Zürcherstrasse in die Stadt eingefahren, 400 über die Rütistrasse und 100 über die St. Gallerstrasse.








## Massnahmen Verkehrsberuhigung

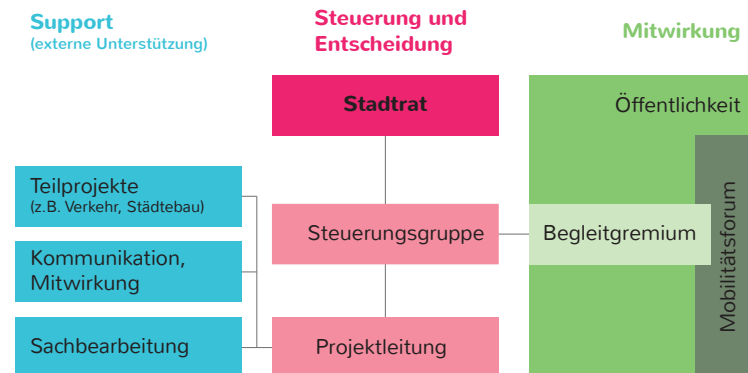
In elf zusätzlichen Wohnquartieren sind Tempo 30-Zonen zweckmässig (vgl. Abbildung unten). Dies zeigen Geschwindigkeitsmessungen und ein darauf aufbauendes Gutachten, das die Stadt in Auftrag gegeben hat. In den übrigen Wohnquartieren soll die Verkehrssicherheit – sofern notwendig – durch punktuelle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



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

## Mobilitätszukunft

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



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

### Impressum

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

## Rapperswil-Jona mobilitätszukunft



### Stadtraum Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse und Sofortmassnahmen

## Sofortmassnahmen

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

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



# Studienauftrag Stadtraum Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse

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

## Gesamtkonzept

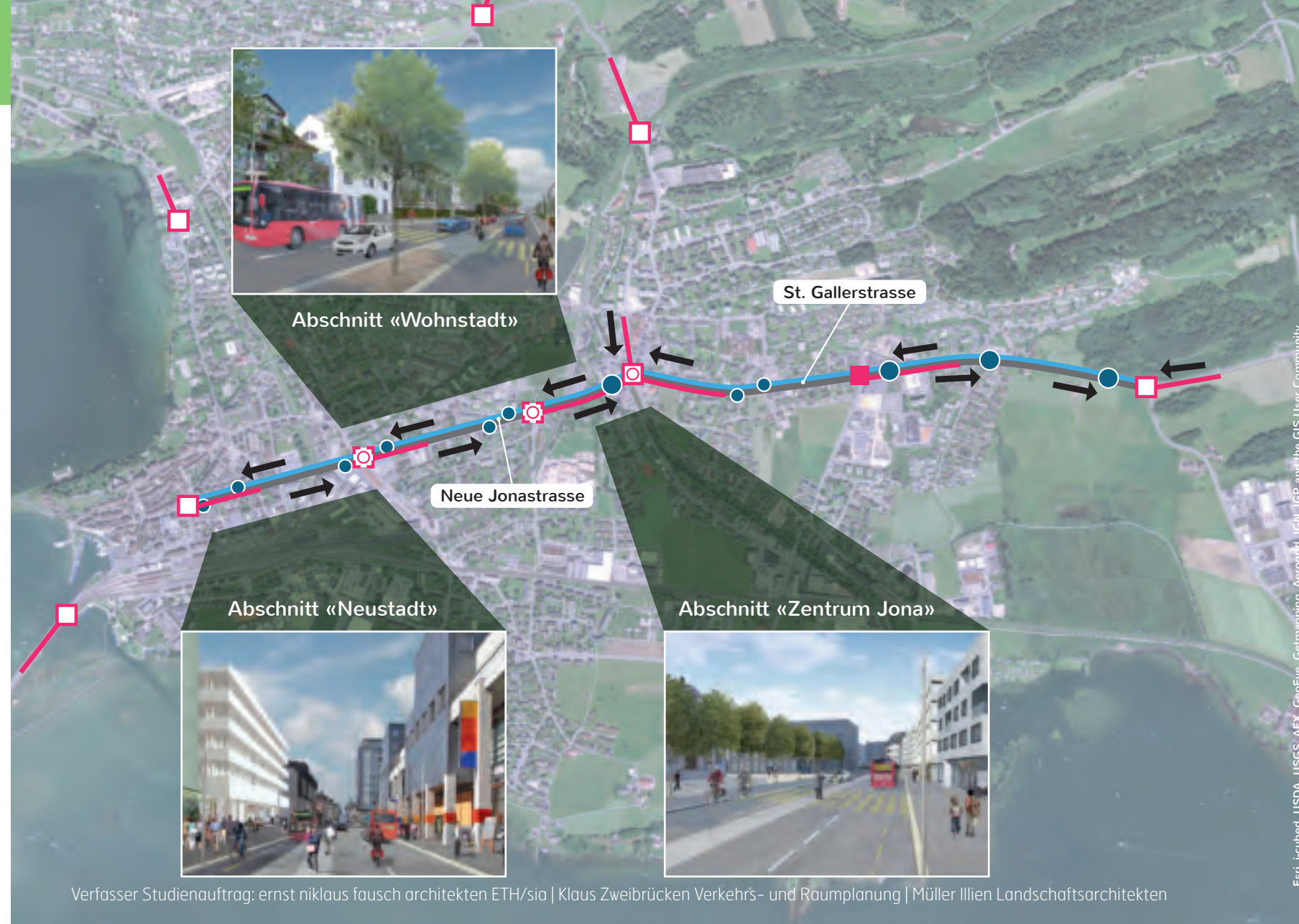
Das Konzept für den Stadtraum Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse baut auf zwei Schwerpunkten auf: Erstens einer massvollen Verdichtung und zweitens der Neugestaltung des Strassenraumes. Ziel ist es die Dominanz des motorisierten Verkehrs zu reduzieren, den ÖV zu bevorzugen und die Bedürfnisse von Fussgängern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

Das städtebauliche Entwicklungskonzept

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

Es wird eine Strassengestaltung vorgeschlagen, welche

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



## Betriebskonzept

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

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

## Umsetzungsmassnahmen

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

Bildlegende

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