



Ergebnisbericht

1. Mobilitätsforum



Für die eilige Leserin, für den eiligen Leser

Am 17. und 18. August 2012 hat das erste Mobilitätsforum für die Mobilitätszukunft von Rapperswil-Jona in der Sporthalle Grünfeld stattgefunden. Dieses erste Mobilitätsforum ist der Start eines rund 18-monatigen Prozesses, in dem Transparenz, Mitwirkung und Kommunikation grosse Bedeutung haben. Es haben sich fast 200 Personen angemeldet.

Die Teilnehmenden diskutierten in Kleingruppen und im Plenum die Stärken und Schwächen der gegenwärtigen Mobilitätssituation, zukünftige Trends, Erwartungen und Hoffnungen, Visionen und Zukunftsbilder sowie wichtige Handlungsfelder. Thematisch lassen sich die Resultate wie folgt zusammenfassen: Transit- und Schwerverkehrsproblematik sollten möglichst rasch auf regionaler Ebene angegangen werden. Grosses Verbesserungspotenzial wird zudem beim Velo- und Fussverkehr gesehen. Auch für den öffentlichen Verkehr werden Optimierungsvorschläge gemacht. Es ist aber auch das lokale Mobilitätsverhalten thematisiert worden: Auf der einen Seite sei dieses zu stark aufs Auto ausgerichtet, auf der anderen Seite sei das Umsteigepotenzial auf den öffentlichen Verkehr und das Velo gross. Wiederholt ist der Wunsch geäussert worden, nicht nur „grosse“, mittel- und langfristig umsetzbare Massnahmen weiter zu verfolgen, sondern auch „kleine“ Verbesserungen und mutige Pilotprojekte in die Wege zu leiten.

Die Teilnehmenden unterstützten generell das zu Beginn der Veranstaltung vorgestellte Verfahren, seine Spielregeln und die Mitwirkungs- und Kommunikationsgrundsätze. Die auf diese Weise erzeugte Dynamik sollte unbedingt genutzt und weitergeführt werden. Neben den regelmässigen Sitzungen mit dem Begleitgremium (Interessenorganisationen, interessierte Einzelpersonen) wird auch das Mobilitätsforum immer wieder durchgeführt, das nächste Mal am 16. Januar 2013. Dazwischen werden Themen fachlich vertieft, aber auch weitere Kommunikationsmassnahmen lanciert.

Inhalt

1. Begrüssung und Einführung	Seite 2
2. Standortbestimmung	Seite 3
3. Stärken und Schwächen	Seite 3
4. Trends in der Mobilität	Seite 5
5. Blick von aussen – Situationsanalyse	Seite 7
6. Erwartungen und Hoffnungen	Seite 7
7. Blick in die Zukunft	Seite 9
8. Anliegen an die künftige Verkehrsplanung	Seite 10
9. Schlussbetrachtung und weiteres Vorgehen	Seite 13
Bilder	Seite 14



1. Begrüssung und Einführung

StP Erich Zoller begrüsst die Anwesenden. Er ist erfreut über das grosse Interesse. Es haben sich 194 Personen angemeldet. Einleitend unterstreicht er folgende Punkte (*siehe Präsentation*):

- Das 1. Mobilitätsforum ist der **Start** eines rund 18-monatigen Prozesses, in dem Transparenz, Mitwirkung und Kommunikation oberste Bedeutung haben. Der Prozess ist ergebnisoffen und wird vom Stadtrat geführt.
- Nach dem 1. Mobilitätsforum werden die **Ergebnisse** durch Fachbüros ausgewertet und im Begleitgremium weiterbearbeitet. Voraussichtlich finden insgesamt vier Mobilitätsforen statt.
- Die **Mitwirkung** im Begleitgremium und im Mobilitätsforum wird zusammen mit weiteren Beteiligungsmöglichkeiten den Prozess bis zur Übergabe der Lösungsvorschläge an den Kanton prägen.
- Mit dem so konzipierten Verfahren ist nicht nur die Bevölkerung direkt einbezogen, auch der Stadtrat und die Fachbüros lernen aus erster Hand die **Bedürfnisse** der Bevölkerung kennen. Wichtige Partner sind zudem die Medien.

Absichten und Ziele des ersten Mobilitätsforums sind:

- Nach dem ersten Mobilitätsforum sind die Verfahrensschritte, die Mitwirkung, die Spielregeln und der Umgang mit den Zwischen- und Schlussergebnissen geklärt.
- Nach dem ersten Mobilitätsforum ist bekannt, wo aus Sicht der Bevölkerung in Sachen Verkehr "der Schuh drückt".
- Nach dem ersten Mobilitätsforum sind die wichtigsten Handlungsfelder bzw. Themen für die Gestaltung der Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona definiert.

Petra Neff und Inger Schjold, Moderatorinnen Frischer Wind, erläutern **Ablauf und Spielregeln** des ersten Mobilitätsforums:

- Dazu gehören Fairness, Offenheit und Transparenz.
- Alle hören zu und können sich einbringen. Alle Meinungen sind gefragt und berechtigt.
- Nach einem kurzen Rückblick konzentriert sich die Mitwirkung auf die Zukunft.
- Im Vordergrund stehen die Gesamtinteressen der Stadt und keine Partikularinteressen.

In 24 wechselnden **Kleingruppen** diskutieren die Teilnehmenden ausgewählte Themen, welche die Mobilität in Rapperswil-Jona bestimmen:

- Stärken und Schwächen
- Künftige Trends
- Erwartungen und Hoffnungen
- Visionen und Zukunftsbilder
- Anstehende Handlungsfelder

Die Ergebnisse werden im Plenum jeweils vorgestellt und zum Teil mit Punkten bewertet. Der **Ergebnisbericht** ist öffentlich und berücksichtigt nicht nur die im Plenum vorgestellten Schwerpunkte, sondern auch die übrigen Arbeitsmaterialien.



2. Standortbestimmung

Die Teilnehmenden verteilen sich abwechselnd nach ihrem Wohnort (Nord-, Süd-, Ost-, Westquartiere), nach Bevölkerungsgruppen (Familien, Senioren, Behörden und Politik, Jugendliche, Vereine, Gewerbe) und nach der Haltung zum Prozess (offen und interessiert, etwas bewegen, endlich geht etwas, skeptisch, es kann nur noch besser werden, die machen sowieso was sie wollen). Die jeweilige Verteilung lässt den Schluss zu, dass die Teilnehmenden den eingeschlagenen Weg unterstützen und zur Lösungsfindung beitragen wollen.

3. Stärken und Schwächen

Die Teilnehmenden diskutieren in Gruppen die Schwächen und Stärken der heutigen Mobilitätssituation. Die Ergebnisse werden im Plenum präsentiert und mit Punkten bewertet.

Abb. 3-1: Fotoprotokoll Stärken (grün) und Schwächen (rot)



Die Auswertung ergibt im Wesentlichen folgende Schwächen („Wo drückt der Schuh“):



1. **Transitverkehr, insbesondere während Spitzenzeiten**, verursacht durch das Nadelöhr Seedamm, und generell die Zerschneidung der Stadt durch die Verkehrshauptachsen: Dadurch bleibt auch der öffentliche Verkehr im Stau stecken. Entsprechende Verkehrslösungen werden zu wenig auf regionaler Stufe angegangen (Bsp. Verkehrsleitsystem).
2. **Velowegnetz ist unvollständig**, weist verschiedentlich Unterbrüche auf, ist zu wenig vom motorisierten Individualverkehr (MIV) getrennt und deshalb unsicher: Obwohl die Stadt Rapperswil-Jona topographisch fürs Velo geeignet wäre, wird zu wenig dafür getan (Bsp. Lichtsignalsteuerung).
3. **Unsichere Fusswege**, für Fussgänger zu wenig attraktive Strassenraumgestaltung: Auch sind die Fusswege zu wenig behindertengerecht (z.B. Bahnhof).
4. **Belastung durch Schwerverkehr**: Im Vergleich mit dem MIV zählt weniger die Quantität, sondern die negativen Auswirkungen der einzelnen Lastwagen.
5. **Der Raum- und Stadtplanung fehlt eine grossräumige Verkehrsplanung**: Jeder Kanton, jede Gemeinde plant für sich. Die gegenwärtigen Infrastrukturen sind zu wenig aufs anhaltende Bevölkerungswachstum ausgelegt. Das Siedlungswachstum findet nach wie vor an der Peripherie statt, was mehr Mobilität zur Folge hat.
6. **Dominanz des MIV beim Ziel-/Quellverkehr**: Die Stadt ist aus fünf Richtungen (zu) einfach erreichbar, bietet zu viele Schleichwege und verfügt über (zu) viele Parkplätze im Zentrum.
7. **Partikularinteressen**: Noch ist der Wille für Veränderungen und sachorientierte Lösungen zu gering. Auch wird die Kompetenz der Behörden in Bezug auf die Verkehrsplanung angezweifelt.
8. **Kein bewusster Verzicht aufs Auto**: Viele Einwohnerinnen und Einwohner von Rapperswil-Jona verhalten sich egoistisch und nutzen das Auto zu häufig. Zum Teil fehlen auch die nötigen Anreize, beispielsweise die optimale Erschliessung (Buech, Wagen, Bollingen) oder günstige Fahrpreise beim öffentlichen Verkehr.

Rapperswil-Jona verfügt aber auch über Stärken, die es zu nutzen gilt:

1. **Überregionale Anbindung an den öffentlichen Verkehr**: Gerade mit der S-Bahn sind in den letzten Jahrzehnten grosse Fortschritte gemacht worden.
2. **Überregionale Anbindung**: Die Stadt Rapperswil-Jona hat grundsätzlich eine sehr gute Verkehrslage, sei es für den motorisierten Individualverkehr (MIV), sei es für den öffentlichen Verkehr. Auch die grösseren Zentren wie Zürich und St. Gallen sind gut erreichbar.
3. **Lokales Busnetz**: Das Angebot ist grundsätzlich gut, aber noch verbesserungsfähig (z.B. Stauproblem, Fahrplandichte, Ticketsystem).
4. **Wohnlagen, Wohnqualität und Lebensqualität**: Die Stadt Rapperswil-Jona ist überschaubar und bietet eine hohe Wohn-, Arbeits- und Freizeitqualität. Einzelne Wohnquartiere sind beruhigt, die Altstadt sogar autofrei. Für Einkaufen, Freizeit und Naherholung sind die Wege an sich kurz (eine Stadt, vier Bahnhöfe).
5. **Vorteilhafte Topographie**: Die Stadt hat viel Potenzial, um für Velofahrende und zu Fuss Gehende äusserst attraktiv zu sein.



- 6. **Potenzial für Sofortmassnahmen:** Viele Stärken der Stadt Rapperswil-Jona legen den Schluss nahe, dass das vielfältige Mobilitätsangebot optimierbar ist, insbesondere mit Sofortmassnahmen beim öffentlichen Verkehr und beim Langsamverkehr.
- 7. **Problembewusstsein:** Der eingeschlagene Weg mit dem Mobilitätsforum ist vielversprechend, ein Zeichen für Lernfähigkeit. Das Problembewusstsein ist besser als auch schon.

4. Trends in der Mobilität

Die Teilnehmenden diskutieren in Gruppen mobilitätsrelevante Trends. Sie wählen die drei wichtigsten Trends aus und präsentieren diese im Plenum.

Abb. 4-1: Fotoprotokoll Trends





Die genannten Stichworte lassen sich in neun Trends zusammenfassen, teilweise mit positiver, teilweise mit negativer Wirkung auf die Lösung der Verkehrsproblematik in Rapperswil-Jona:

1. **Zunehmende Umsteigebereitschaft auf den öffentlichen Verkehr:** Die Qualität des öffentlichen Verkehrs wird immer besser (Takt, Netz), im Vergleich mit den künftigen Kosten für den MIV nehmen die Kosten für den öffentlichen Verkehr weniger stark zu.
2. **Zunehmende Akzeptanz des Langsamverkehrs:** Es zeichnet sich eine abnehmende Polarisierung zwischen Auto- und Veloverkehr ab, einerseits weil der Leidensdruck beim MIV zunimmt, andererseits weil das Velo selbstverständlicher genutzt wird.
3. **Zunehmendes Bewusstsein für die Umwelt und die urbanen Realitäten:** Die negativen Folgen unserer Mobilität werden immer deutlicher (Lärm-/Abgasemissionen). Vor diesem Hintergrund stossen umweltrelevante Massnahmen auf grössere Akzeptanz (z.B. technische Innovationen, Mobilitätsverhalten). Dieses Bewusstsein dürfte gerade in Rapperswil-Jona zunehmen, weil die Bevölkerung – die notabene stark zunimmt – die Vorteile einer urbanen Umgebung schätzt und deren Nachteile reduzieren möchte.
4. **Zunahme alternativer Mobilitätsmöglichkeiten:** E-Bikes, Car Sharing, etc. werden immer populärer, die Nutzungsmöglichkeiten unterschiedlicher Fortbewegungsmittel werden immer breiter (Variabilität der Mobilität, Fahrzeugdichte pro Haushalt, etc.).
5. **Mobilitätskosten:** Dazu gibt es unterschiedliche Ansichten. Unbestritten ist, dass die Mobilitätskosten zunehmen werden. Gleichzeitig steigt aber auch die Bereitschaft, für die Mobilität Geld auszugeben, sei es wegen dem steigenden Wohlstandsniveau, sei es aus purer Notwendigkeit. Das Verhältnis zwischen den Kosten verschiedener Verkehrsträger könnte sich zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs verschieben.
6. **Schwerverkehr nimmt weiter zu:** Globalisierung und Liberalisierung werden auch in Zukunft dazu führen, dass der lokale, überregionale und internationale Warentransport zunimmt (z.B. Warenzustellung, Produktionsabläufe). Dieser Trend müsste mit der Verlagerung auf die Schiene aufgefangen werden, zumindest dort, wo die Stadt selber aktiv sein kann.
7. **Pendler- und Freizeitwege nehmen weiter zu:** Zersiedlung, individuelle Raumansprüche und knappe Platzreserven tragen dazu bei, dass die Pendlerdistanzen weiter zunehmen. Aber auch für Freizeit und Erholung werden immer weitere Wege zurückgelegt. Arbeit und Freizeit finden 24 Stunden und sieben Tage die Woche statt.
8. **Individuelle Mobilität nimmt weiter zu:** Ein weiterer Trend ist der zunehmend grosse Aktionsradius fast aller Bevölkerungsgruppen (Junge, Familien, Senioren, etc.), zum Teil auf Faktoren wie fehlende lokale Einkaufsmöglichkeiten und die Distanzen zwischen Arbeit, Wohnen und Freizeit zurückzuführen. Überhaupt hat die Beschleunigung der Gesellschaft zugenommen (24h-Gesellschaft). Auch kurze Strecken werden oftmals mit dem Auto zurückgelegt (z.B. „Kindertaxi“).
9. **Zunehmende Verwilderung und Egoismus im Verkehr:** Abnehmende individuelle Freiräume könnten dazu führen, dass das Verhalten im Verkehr von Rücksichtslosigkeit und Egoismus geprägt ist.



5. Blick von aussen – Situationsanalyse

Fabienne Perret, Projektleiterin Ernst Basler + Partner AG, präsentiert gesamtschweizerische Zahlen und Trends aus der **Mikrozensus-Befragung 2010** (60'000 befragte Personen) (*siehe Präsentation*):

- Fast 80% der Haushalte besitzen ein Auto, rund 70% ein Velo.
- Pro Jahr legt jede Person ab 6 Jahren eine Reisedistanz von 20'500 km zurück, davon ein Drittel im Ausland. Allein in der Schweiz werden 37 km pro Tag und Person zurückgelegt, dies während 83 Minuten. Die Tendenz ist steigend, wobei immer mehr Kilometer mit der Bahn ge- reist werden.
- Zwei Drittel der Reisen werden mit dem Auto zurückgelegt insbesondere in der Freizeit. Auch viele Kurzfahrten werden mit dem Auto gemacht. Wohnen in Agglomerationen spart Kilometer. Die längsten Wege legen Personen in peripheren Agglomerationsgemeinden zurück. Auf dem Land sind die Distanzen weniger lang.
- Der Anteil von Velo- und Fussverkehr an der Tagesdistanz ist seit mehreren Jahren konstant. Abnehmend sind der Anteil Freizeitverkehr und der Führerscheinbesitz von Jungen. Zunehmend viele Jugendliche besitzen ein GA.
- In Bezug auf die Mobilitätszunahme stellen sich Fragen nach dem Einfluss der Wohlstands- entwicklung, der Globalisierung, der Informations- und Kommunikationstechnologien, der Zuwan- derung, der demografischen Entwicklung und der staatliche Steuerung.

6. Erwartungen und Hoffnungen

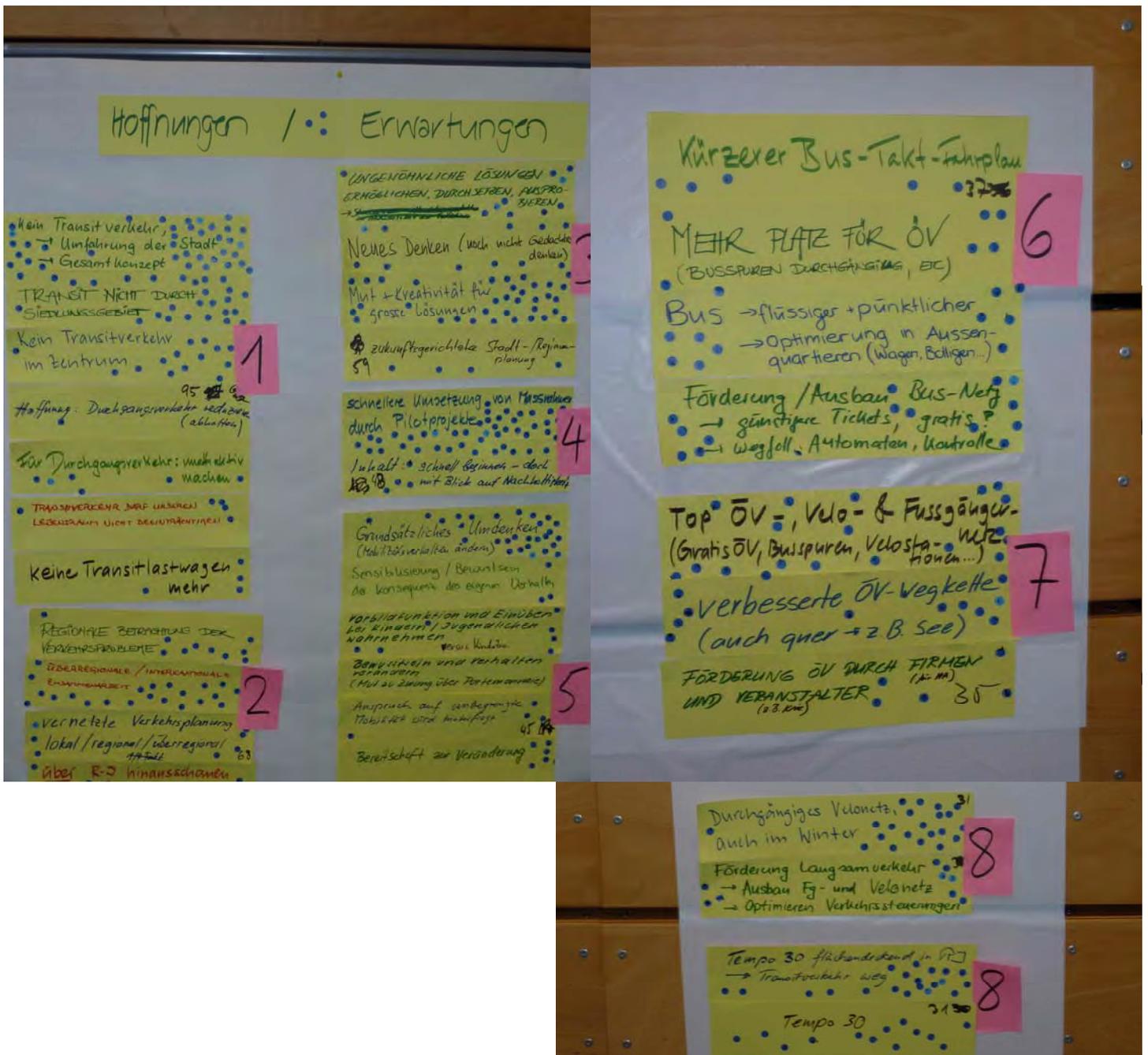
Die Teilnehmenden diskutieren ihre Erwartungen und Hoffnungen in Bezug auf die Mobilität in Rapperswil-Jona und nehmen im Plenum eine Priorisierung vor:

1. **Verkehrliches Gesamtkonzept und Umfahrung**, damit die Stadt vom Transit- und Schwer- verkehr entlastet wird. Dazu braucht es aussagekräftige Verkehrszahlen. Die Seedammsa- nierung zeigte, dass Lösungen möglich sind (z.B. Ringstrasse, Tunnel, Brücke).
2. **Verkehrsprobleme werden regional angegangen**, die interkantonale Zusammenarbeit wird verstärkt. Davon profitieren auch die einzelnen Stadtteile.
3. **Ungewöhnliche und mutige Lösungen**, d.h. in Mobilitätsfragen setzt ein neues Denken ein, die Bevölkerung ist sensibilisiert und verhält sich weniger egoistisch. Auch Massnah- men, die über den Geldbeutel gehen (z.B. Seedamm Road Pricing) stossen auf mehr Akzep- tanz. Stadt- und Regionalplanung setzt sich mit den urbanen Realitäten auseinander.
4. **Rasche Umsetzung von Sofortmassnahmen** (z.B. mehr Tempo-30-Zonen, verkehrsarmes Stadtzentrum, Strassenraumgestaltung, Velostationen, Sicherheit für Velo und Fussgänge- rinnen und Fussgänger). Mit kleinen Bausteinen und Pilotprojekten, kombiniert mit einer vor- bildlichen Informationspolitik, kann viel Goodwill geschaffen werden.
5. **Nachhaltige Mobilität fängt beim eigenen Mobilitätsverhalten an**, auch Vorbildsfunktion Erwachsener und Mobilitätsbildung an Schulen. Der Anspruch auf unbegrenzte Mobilität wird hinterfragt, kurze Wege werden zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt.



6. **Förderung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs**, beispielsweise günstige Fahrpreise, ggf. sogar Gratis-Tickets, flüssiger und pünktlicher Busverkehr (Busspuren, Takt) sowie Optimierung in Aussenquartieren.
7. **Optimierte Wegeketten** öffentlicher Verkehr, Velo, Fussgänger und alternative Verkehrsmittel, auch Mobilitätsmanagement in Unternehmen und an Veranstaltungen.
8. **Durchgängiges Velowegnetz, bessere Fusswege**, auch im Winter, optimierte Lichtsignalsteuerung, generell mehr Sicherheit, u.a. durch flächendeckende Tempo-30-Zonen.

Abb. 6-1: Fotoprotokoll Hoffnungen-Erwartungen

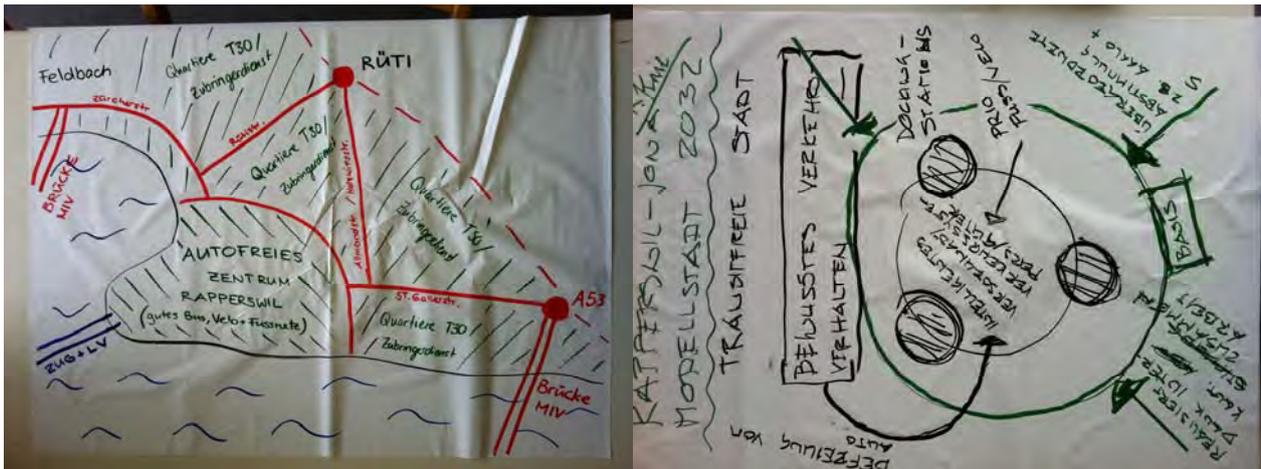




7. Blick in die Zukunft

Die Teilnehmenden stellen sich vor, dass sie im **Jahre 2032** wieder zusammenkommen und rückblickend beurteilen, was sich in Rapperswil-Jona in Bezug auf die Mobilität verändert hat. Die Erwartungen aus dem Jahre 2012 sind erfüllt, z.T. sogar übertroffen worden. Die Mobilitätssituation in Rapperswil-Jona hat sich zu einem national und international beachteten Modellfall entwickelt.

Abb. 7-1: Beispiele aus Gruppenarbeit



Die im Plenum vorgestellten Visionen und Zukunftsbilder lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Stadtzentrum gibt es keinen Transitverkehr mehr, die untere Bahnhofstrasse ist eine Begegnungszone. Der öffentliche Verkehr wird hauptsächlich über ein **Ringbussystem** abgewickelt. Mit diesem Ringbussystem können sogar die über Internet getätigten Einkäufe angeliefert werden. Ausserdem stehen E-Bikes zur freien Verfügung bereit. In den Schulen steht das Fach **Mobilitätskunde** auf dem Stundenplan. Dem Stadtrat steht eine paritätisch zusammengesetzte Kommission zur Seite. Mobilitätsfragen werden lösungsorientiert angegangen, die Polarisierung gehört der Vergangenheit an.
- Die Stadt Rapperswil-Jona ist ein Trendsetter in der Anwendung **neuer Mobilitätstechniken**. Der Langsamverkehr wird im Zentrum durch Förderbänder ergänzt. Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ist eine **Hochbahn** mit Anschluss an P+R-Anlagen an der Peripherie. Der Betrieb richtet sich nach dem Bedarf, ein fixer Fahrplan ist nicht mehr nötig. Dadurch sind weite Teile der Stadt autofrei. Die Stadt hat den **Wakkerpreis** erhalten.
- Die Verkehrsprobleme sind über die Kantons- und Gemeindegrenzen hinweg gelöst worden. Transit- und Schwerverkehr werden über eine Umfahrung geführt. Der **Seedamm** steht allein dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr zur Verfügung. An der Agglomerationsperipherie gibt es P+R-Anlagen, die mit einem **Cablecar-System** erschlossen sind. Im Weiteren ist das Mobility-System mit diversen Elektrofahrzeugtypen stark ausgebaut worden. Verkehrs- und Raumplanung sind aufeinander abgestimmt. Die Zentren von Rapperswil-Jona sind zusammengewachsen. Die Stadt verfügt über grosse **touristische Attraktivität**.
- Auf dem **Seedamm** stehen Wohnhäuser, die Aufenthaltsqualität ist gross. Die Stadt Rapperswil-Jona inkl. Seedamm ist weit herum als **entschleunigte Stadt** bekannt. Der Bahnhofplatz ist ein grüner Park mit grossen Bäumen.



- Neben neuen Verkehrssystemen (solarbetriebene Elektrobahn) geht die Stadt Rapperswil-Jona auch wohnpolitisch neue Wege: In **Generationenhäusern** leben verschiedene Generationen unter einem Dach und unterstützen sich gegenseitig, insbesondere wenn es um die Mobilität geht.
- Die Stadt verfügt über ein durchgehendes Velowegnetz, Lichtsignalanlagen gibt es keine mehr. Fuss- und Velowege sind z.T. überdacht, mit **Solarzellen** oder mit der **Monorail**, welche die Aussenquartiere, das Stadtzentrum und den Seedamm bis Pfäffikon verbindet. Die verschiedenen Verkehrsmittel werden mit einem Kombi-Abo genutzt, es braucht keine Ticketautomaten mehr. Der Transitverkehr wird über eine neue **Seebrücke** um Rapperswil-Jona herum geführt.
- Das Lokalradio berichtet mit Live-Schaltungen über die Modellstadt Rapperswil-Jona. Zwischen Wohnen und Arbeiten sind kaum mehr Pendlerwege nötig, die Stadtplanung hat zu einer qualitativ hochstehenden **Verdichtung** geführt. Die Stadt Rapperswil-Jona verfügt über das Label **Slow City**. Der Seedamm ist begrünt und steht dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr zur Verfügung. Der Transitverkehr wird über die **Golden Lake Bridge** geführt. Diese kohärenten Verkehrslösungen sind dank des neuen **Kantons Linth** erreicht worden. Der öffentliche Verkehr basiert auf einem individualisierten Konzept. Da keine Ausgaben für Strassenbauten mehr anfallen, kann der öffentliche Verkehr kostenlos angeboten werden.
- Neben dem Zentrum Rapperswil ist auch das Zentrum Jona aufgeweitet und beruhigt worden. Der Strassenraum ist zu einem **Begegnungs- und Veranstaltungsort** geworden. Die S-Bahn wird durch ein **Turbo-Gipfelschiff** zwischen Rapperswil und Zürich ergänzt. Der öffentliche Verkehr basiert auf einem individualisierten Konzept. Auch für Senioren stehen geeignete Fortbewegungsmittel bereit.
- Weitere im Plenum nicht vorgestellte Visionen sind: Die Agglomeration ist mit einer **Stadtbahn** erschlossen. Der Seedamm ist verkehrsfrei, der Transitverkehr wird über eine Umfahrung geführt. An der Peripherie stehen P+R-Anlagen mit **Shuttle-Anschlüssen** zur Verfügung. Quartiere haben Zentrumscharakter. Verschiedene Begegnungszonen sind stark ausgedehnt worden. Aussenquartiere werden z.T. mit **Gondelbahnen** erschlossen.

8. Anliegen an die künftige Verkehrsplanung

In der abschliessenden Diskussionsrunde bestimmen die Teilnehmenden jene Handlungsfelder, welche anzupacken sind. Die präsentierten Anliegen lassen sich in einem **10-Punkte-Programm** zusammenfassen. Die nachfolgende Liste entspricht auch der durch die Teilnehmenden vorgenommene Gewichtung: Hohe Priorität hat die mittel- bis langfristige Lösung des Transit- und Schwerverkehrs sowie die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs, stets unter Berücksichtigung der fixierten Mitwirkungs- und Kommunikationsgrundsätze. Neben diesen eher konzeptionellen Lösungsansätzen sind auch Sofortmassnahmen und vorbildhafte Pilotprojekte gefragt.

1. **Der Transitverkehr bzw. der Verkehr über den Seedamm ist grossräumig zu betrachten und zu lösen.** Zum einen braucht es aktuelle Datengrundlagen betreffend Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr, zum anderen müssen mögliche Massnahmen über die Kantons- und Gemeindegrenzen hinweg angegangen werden (z.B. Einbahnsystem auf dem Seedamm, Verkehrsleitsystem, Umfahrungskonzept). Es sind alle Akteure im Agglomerationsperimeter einzubeziehen.



2. **Im weiteren Verfahrensverlauf ist ein Katalog mit kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen zu erarbeiten.** Dabei ist wichtig, dass auch Sofortmassnahmen vorgeschlagen und umgesetzt werden (mehr Veloparkplätze, sicherere Velo- und Fusswege, Tempo-30-Zonen, optimierter Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmende, Aufwertung Zentrum Jona). Es sollte nicht allein auf den „grossen Wurf“ hingearbeitet werden, sondern auch kleinere Verbesserungsmassnahmen und mutige Pilotprojekte in die Wege geleitet werden.
3. **Die Dynamik, welche mit dem am Mobilitätsforum präsentierten Verfahren erkennbar geworden ist, muss unbedingt genutzt und weitergeführt werden.** Der Prozess muss offen und transparent bleiben, es ist regelmässig und proaktiv zu informieren. Die kommunizierten Termine sind einzuhalten. Mittelfristig könnte die Schaffung einer paritätisch zusammengesetzten ständigen Mobilitätskommission ins Auge gefasst werden.
4. **Fuss- und Velowege sind kurzfristig zu optimieren.** Bei den Fusswegen stehen Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Behindertengerechtigkeit im Vordergrund, bei den Velowegen Sicherheit, Durchgängigkeit und Verkehrsfluss.
5. **Der öffentliche Verkehr ist weiter zu optimieren.** Mögliche Massnahmen zielen darauf ab, dass der öffentliche Verkehr dichter und zuverlässiger wird (z.B. Busspuren). Es sollten auch betriebliche und preisliche Anreize fürs Umsteigen geschaffen werden (z.B. Testphase für Gratis-ÖV).
6. **Der Seedamm ist für den Schwerverkehr zu sperren.** Neben langfristigen Lösungen für den Durchgangsverkehr sollte mittelfristig der Schwerverkehr aus dem Stadtzentrum entfernt werden. Der Ziel-/Quellgüterverkehr sollte vermehrt auf die Schiene gebracht werden.
7. **Es sind mutige prozess- und zukunftsorientierte Lösungsansätze zu entwickeln.** Neben dem „grossen Wurf“ ist auch an Massnahmen in Bezug auf das Mobilitätsverhalten, alternative Mobilitätslösungen und die grundsätzliche Entschleunigung in Rapperswil-Jona zu denken.
8. **Verkehrs- und Siedlungsplanung sind zu koordinieren.** Auch die Raum- und Stadtplanung kann dazu beitragen, die Mobilität zu reduzieren, beispielsweise konzentrierte Arbeitsplatz- und Produktionsgebiete mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr oder dezentralisierte Versorgungs- und Dienstleistungen, welche zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar sind.
9. **Zentrumsgebiete und Quartiere sind zu beruhigen.** Vorschläge dazu sind Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen (Tempo 20), Massnahmen gegen den Schleichverkehr und eine Strassenraumgestaltung, welche für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiv ist.
10. **Die Verkehrslenkung ist zu verstärken.** Neben der grossräumigen Verkehrslenkung, welche i.d.R. in der Kompetenz des Kantons ist, braucht es auch ein lokales Verkehrsleitsystem für ÖV und MIV mit Informationstafeln, Fahrzeiten, etc. Hier ist auch die Forderung nach einer dynamisierten Steuerung der Lichtsignalanlagen zu nennen.



Abb. 8-1: Künftige Handlungsfelder bzw. Themen

Step by Step Massnahmen
 Massnahmenkatalog: kurz ... langfristig
 Sofortmassnahmen umsetzen
 Kompetenzen der Stadt heben
 Kurzfristige Möglichkeiten erschöpfen
 Sofortige Umsetzung von lokalen Massnahmen
 Schnell auch Kleines umsetzen
 → das sollte auch in längerfristige Lösungen passen
KLEINERE + KURZFRISTIGE MASSNAHMEN REALISIEREN
 Situation schnell verbessern
 Signalisation / Einbahnstrassen

Velowege
 - Verknüpfen
 - Sicherer Durchgang
VELO-NETZ: MEHR V-NEGE MEHR V-PARKPLÄTZE

TRANSITVERKEHR AUS DER STADT → AUSWEICHEN, MEHRE?

TRANSITVERKEHR (MIV) aus der Stadtoberfläche entfernen
→ aber noch nicht wissen!

ÖV Ausbau: NETZ UND TAKT
 Umsetzung ÖV Förderung (Einsparung)
 Bus-/öV optimieren - Busparkplätze
 - Antriebe umlegen - neue Busse
 ÖV (Pünktlichkeit + Frequenz) + Fahrradnetz ausbauen

Stadt-ÖV gratis
 ebenfalls 4-jährige Testphase selbst!
 - Genere + attraktive Grundlagen über Verkehrs-schaffen (Verhältnis Durchgangs- / Ziel-Quartier-Verkehr)

Attraktive Alternativen für Transitverkehr (Aussparung / Parkieren)

Quell-Zielverkehr
 ...essentiell für Struktur ÖV

engeschlossenes Netz ernst nehmen (Verkaufen Bau- / Bod.- / Flächen)
 Generell: Ideen ausprobieren, auch als Piloten
 Positive Grundhaltung nicht immer ja, aber...
 ja, nicht...
Bürgerinformation (Zukunft)
 Zusammenarbeit von „D- und B-Bürgerinnen und -Bürgern“
 SEHR BUSBEZUGLICH / VERKEHRSEBENHUNG / INFORMATION
 Dynamik der offenen Prozesse unterstützen + mehr machen → partizipativ
 Gelernte Prozesse kurzzeitig unterstützen / übertragen
 Prozesse mehr offen + transparent

Seedamm
 → Einbahn anbauen / Leitsysteme

Seedamm für LKW (Transit) sperren
 - Verkehrsleitsystem am Stadtrand mit Infotafeln über die Durchfahrtszeit

attractive Strassenraumgestaltung → fördert umsteigen vom MIV auf kurzen Strecken

PARK ERÖFFNET AN DER PERIPHERIE

Verkehrsrat
 beratendes repräsentatives Gremium
 Bildung Mobilitäts-Kommission (mit hoher Kompetenz u. Ausgewogenheit)

Verkehrlenkung (Förderungen in KI)

Zukunftsgerechte Lösung
 Grosser Wurf / Gesamtwort / geht nicht → gibt es nicht!
GROSSER WURF = TRAGFÄHIGE LÖSUNG (z.B. TRANSITVERKEHR)

PROZESSORIENTIERTE, MUTIGE LÖSUNGSANSÄTZE

Grossräumige Betrachtung (z.B.)
 Übergangsbereich Verkehr
 in Transitverkehr mit Umfahrung
 überregionaler Diskurs → Konzept (SK, ZH, SG, CH)
 überregional - mutig - visionär
 "Auge-Blick" regionales Einbezug

Konzept Tempo 30 umsetzen

Städteplanung
 - Industrie / Produktion muss hell werden / Platz
 - interner Planung muss klar
 - Ver-/Förderungen / Planung / Arbeit

SPANNendes Gesamtpaket
 "VERKEHR" → LUFT / FREIHEITEN VERKEHRSMITTEL WAHL

Umfahrungs-konzepte A13 + A7
 A7

Wegform verbessern
 in Real-szenario attraktiv sein

Begegnungszonen in RM Zonen (mit Tempo 20) im Sinne der funktionellen Zone

Verkehrsberuhigung + Förderung Langsamverkehr

Mehrere alternative Stadtzentren
 kein Transitverkehr

Schleichweg-Durchgangsverkehr
 durch Quartiere unterbunden

Verkehrsplanung mit Raum- und Zeitdimension
 z.B. Halbtags



9. Schlussbetrachtung und weiteres Vorgehen

StP Erich Zoller dankt den Teilnehmenden für die engagierten Diskussionen und allen Personen, welche an der Vorbereitung und Durchführung des ersten Mobilitätsforums beteiligt waren. Bereits jetzt kann der Schluss gezogen werden, dass die Ziele des ersten Mobilitätsforums klar erreicht worden sind. Es ist der richtige Weg eingeschlagen worden (*siehe auch Medienberichte*).

In den nächsten Monaten steht viel Arbeit an. Die Diskussionen sind auszuwerten und die Ergebnisse im noch zu bildenden **Begleitgremium** einzubringen. Neben den Interessenorganisationen ist das Begleitgremium auch für interessierte Bürgerinnen und Bürger offen, sofern sie bereit sind, möglichst dauerhaft alle 5-6 Wochen an den Sitzungen teilzunehmen. Das Begleitgremium sollte nicht mehr als 50 Personen umfassen.

Für das Begleitgremium sind die ersten drei Termine bereits festgelegt: 27. Sept., 31. Okt. und 20. Nov. 2012, jeweils 19 Uhr.

Das nächste Mobilitätsforum findet am 16. Jan. 2013 statt, voraussichtlich als Abendveranstaltung.

Aktuelle Unterlagen, so beispielsweise Stimmungsbilder, die Präsentationen und der Ergebnisbericht des heutigen Mobilitätsforums, sind auf www.mobilitaetszukunft.ch verfügbar. Auf dieser **Webseite** werden laufend die neusten Informationen aufgeschaltet.

Von den meisten Teilnehmenden der heutigen Veranstaltung sind die Email-Adressen bekannt, d.h. sie erhalten den Ergebnisbericht auch direkt zugeschickt. Für Fragen, Inputs und weitere Anliegen steht auch die Stadtkanzlei zur Verfügung: stadtkanzlei@rj.sg.ch



Bilder





Ergebnisbericht

2. Mobilitätsforum



Für die eilige Leserin, für den eiligen Leser

Die Stadt hat am 17./18. August 2012 den Mitwirkungsprozess für die „Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona“ mit dem ersten Mobilitätsforum lanciert. Am 16. Januar 2013 hat nun das **zweite Mobilitätsforum** im Hotel Kreuz in Jona stattgefunden. Hauptsächlich sind die Ergebnisse aus den Diskussionen mit dem Begleitgremium vorgestellt und vertieft worden.

Zwei Vertreter des **Jugendrates** führten in eine von Jugendlichen produzierte Radiosendung über die Mobilität in Rapperswil-Jona ein. Zusammen mit ausgewählten Stimmungsbildern erzählten die Jugendlichen, wie sie die Verkehrsprobleme wahrnehmen. Weil sie meist mit Velo, Bus oder zu Fuss unterwegs sind, wünschen sie sich weniger Autos in Rapperswil-Jona. Mit einem Augenzwinkern brachten sie auch den Vorschlag ein, eine attraktive Schwebbahn zu bauen.

Zu Beginn wurden die Projektorganisation, die Vision, die Sofortmassnahmen und das Zielsystem präsentiert. Anschliessend diskutierten die rund 140 Teilnehmenden in wechselnder Zusammensetzung in Kleingruppen die vom Begleitgremium erarbeiteten **Teilziele**. Im Plenum sind die wichtigsten Diskussionsergebnisse vorgestellt und bewertet worden. Hohe Priorität genießt die Entlastung von Durchgangs- und Schwerverkehr, was sich auch bereits am ersten Mobilitätsforum gezeigt hat. Neben der Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sind auch Schwerpunkte beim Mobilitätsverhalten gesetzt worden. Die erarbeitete Vision und das Zielsystem sind auf positives Echo gestossen.

Abschliessend wurden erste Ergebnisse der im November 2012 durchgeführten **Verkehrserhebung** präsentiert. Detaillierte Zahlen werden an einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 25. Februar 2013 vorgestellt.

Referate und Präsentationen der Veranstaltung werden im vorliegenden Ergebnisbericht nur kurz zusammengefasst. Für **detaillierte Informationen** stehen weitere Unterlagen auf der Webseite www.mobilitaetszukunft.ch zur Verfügung.

Bis im Frühjahr 2013 wird der Katalog der **Sofortmassnahmen** vervollständigt und dem Stadtrat vorgelegt. Für langfristige Lösungen werden weitere Ideen gesammelt und in einer Arbeitsgruppe mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern vertieft. Das Begleitgremium wird die Teilziele gewichten und die Lösungsansätze diskutieren.

Inhalt

1. Begrüssung und Einführung	Seite 2
2. Junge Stimmen	Seite 3
3. Bisherige Ergebnisse	Seite 3
4. Zieldiskussion in Gruppen	Seite 4
5. Erste Ergebnisse der Verkehrserhebung	Seite 7
6. Schlussbetrachtung und weiteres Vorgehen	Seite 7
Bilder	Seite 8
Rückmeldungen zur Ausstellung im Foyer	Seite 9



1. Begrüssung und Einführung

Erich Zoller, Stadtpräsident, begrüsst die Anwesenden. Er freut sich über das grosse Interesse. Rund 140 Personen sind anwesend. Einleitend unterstreicht er folgende Punkte:

- **Ziele** des heutigen Abends sind die Informationen über den Stand des Verfahrens, die Diskussion von Vision und Zielsystem, die Kenntnis und Ergänzung der Sofortmassnahmen sowie die Erläuterung des weiteren Vorgehens.
- Projektsteuerung, Begleitgremium und Fachbüros haben sich in den letzten Monaten mit viel **Engagement** den aufgeworfenen Mobilitätsfragen gewidmet.
- Anwesend sind auch **Medienvertreterinnen und -vertreter**, die über das Mobilitätsforum berichten und einzelne Interviews machen werden. Zudem wird – sofern keine Einwände gemacht werden – gefilmt und fotografiert.

Petra Neff, Frischer Wind, stellt das Programm, die Ausstellung im Foyer und die Spielregeln vor:

- In der **Ausstellung** sind alle am ersten Mobilitätsforum und im Begleitgremium genannten Verkehrsprobleme und Ideen für Sofortmassnahmen dargestellt. Die Teilnehmenden können in der Pause und am Schluss die Informationen studieren und ergänzen (siehe Liste im Anhang und Karten auf www.mobilitätszukunft.ch).
- Auf einem Formular können **Ideen für die langfristige Lösung** der Verkehrsprobleme eingegeben werden. Dieses Formular ist ab sofort auch auf der Webseite verfügbar. Bürgerinnen und Bürger, welche ihre Idee eingeben, haben die Gelegenheit, diese mit einer Fachperson zu diskutieren und zu vertiefen.
- Weitere **Informationen** betreffen das Verkehrsverhalten in Rapperswil-Jona, die Vision und das Zielsystem, bisherige Medienartikel sowie die Grundlagen der Raum- und Verkehrsplanung.
- Die am ersten Mobilitätsforum genannten **Spielregeln** gelten weiterhin: Jede Meinung ist willkommen. Das Verfahren ist durch Fairness, Transparenz und Offenheit geprägt. Es steht das Gesamtinteresse von Rapperswil-Jona im Vordergrund. Die **Mitwirkung** ist Teil eines knapp zweijährigen Entscheidungsprozesses. Entscheidungen werden in den vorgeschriebenen politischen Verfahren gefällt.

Walter Schenkel, synergio, informiert über den Gesamtprozesses und die Projektorganisation:

- Gemäss **Projektorganisation** findet die Mitwirkung im Mobilitätsforum und im Begleitgremium statt. Für Steuerung und Entscheid sind die Projektsteuerung und der Stadtrat zuständig. Externe Fachbüros unterstützen die Mitwirkungs- und Projektgremien. Die Projektorganisation ist in die sogenannte Projekt-Governance (Startvereinbarung) eingebettet, wo die Mitwirkungs- und Kommunikationsgrundsätze festgelegt sind. Dieses Dokument wurde dem Begleitgremium vorgelegt und von Projektsteuerung und Stadtrat genehmigt.
- Seit August 2012 haben drei Veranstaltungen mit dem **Begleitgremium** stattgefunden. Das Begleitgremium setzt sich aus 50 Vertreterinnen und Vertreter von Interessenorganisationen und interessierten Einzelpersonen zusammen. Zunächst ging es um die Konsolidierung der Ergebnisse aus dem ersten Mobilitätsforum, insbesondere die Definition der Probleme und Handlungsfelder. Dann hat das Begleitgremium die Vision für die langfristige Lösung festgesetzt und Sofortmassnahmen für kurzfristig lösbare Probleme vorgeschlagen. An der dritten Sitzung sind die Teilziele und ihre messbaren Indikatoren diskutiert worden.
- Der **Handlungsspielraum** der Mitwirkung ist nach wie vor gross. Dieser wird aber kleiner, je mehr Erkenntnisse vorliegen. Ab jetzt beginnt die Suche nach Lösungsansätzen, die am dritten



Mobilitätsforum im Sommer/Herbst 2013 vorgestellt werden. Bis Winter 2013/14 sollen dem Kanton mögliche Lösungskonzepte vorgelegt werden.

- Die Sitzung des Begleitgremiums vom 25. Februar 2013 wird in eine **öffentliche Informationsveranstaltung** über die Ergebnisse der Verkehrserhebung integriert. Eine ähnliche Informationsveranstaltung wurde bereits am 29. November 2012 auf Wunsch des Begleitgremiums erfolgreich durchgeführt, um über die bestehenden Grundlagen der Raum- und Verkehrsplanung zu informieren. Die Unterlagen sind in einer Broschüre zusammengefasst und auch über die Webseite verfügbar.

2. Junge Stimmen

Kevin Pfister und Joel Stohler führen als Mitglieder des Jugendrats in eine von ihnen produzierte **Radiosendung über die Mobilität** in Rapperswil-Jona ein. Die in der Radiosendung zu Wort gekommenen Jugendlichen sind häufig mit Velo, Bus und zu Fuss unterwegs. Sie empfinden insbesondere den Autoverkehr als eine Belastung. Konkret schlagen sie autofreie Zonen, Durchfahrtsgebühren und vor und stellen die Schwebebahn einer anderen Stadt als gutes Beispiel vor. Auch der ursprünglich geplante Stadttunnel wäre eine Option gewesen.

Abschliessend machen sie im Plenum eine **Umfrage**, welche Teilnehmende mit dem Auto oder mit Velo und zu Fuss gekommen sind. Die Verteilung der benutzten Verkehrsmittel scheint ungefähr gleichmässig zu sein.

3. Bisherige Ergebnisse

Fabienne Perret, Ernst Basler + Partner, stellt die Zwischenergebnisse aus dem Begleitgremium vor (*siehe Präsentation*):

1. Ausgehend von einer klaren Definition der **Sofortmassnahmen** hat das Begleitgremium konkrete Vorschläge für Sofortmassnahmen zusammengetragen. Die Sofortmassnahmen sind auf einer Karte eingezeichnet und können ergänzt werden. Die Projektsteuerung verabschiedet später die Liste mit den Sofortmassnahmen und überreicht sie dem Stadtrat zur Prüfung und Umsetzung. Der Stadtrat stimmt sie mit laufenden Planungen ab. Prüfung und Umsetzung der Sofortmassnahmen geschehen ausserhalb des Prozesses für die Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona. Für die Entscheidungsfindung müssen die Vorgaben der gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren eingehalten werden. Der Stadtrat wird laufend über den Stand der Sofortmassnahmen informieren und auch begründen, wenn die eine oder andere Sofortmassnahme nicht oder erst später umgesetzt wird.
2. Das Begleitgremium hat die langfristige **Vision** diskutiert und verabschiedet. Sie umfasst die Anliegen aus dem ersten Mobilitätsforum und aus dem Begleitgremium. Die Konkretisierung der Vision erfolgt über Teilziele. Für jeden Teilbereich der Vision hat das Begleitgremium Teilziele mit messbaren Indikatoren festgelegt. Teilziele enthalten immer auch Widersprüche. Deshalb wird das Begleitgremium in einem nächsten Schritt eine Gewichtung vornehmen.
3. Die **Teilziele** sind in die Bereiche Stadtraum, Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Verkehr und Mobilitätsverhalten gegliedert. Jedes Teilziel verfügt über messbare Indikatoren (z.B. Verkehrswege mit Trennwirkung, Strassen mit Schleichverkehr, Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer).



4. Zieldiskussion in Gruppen

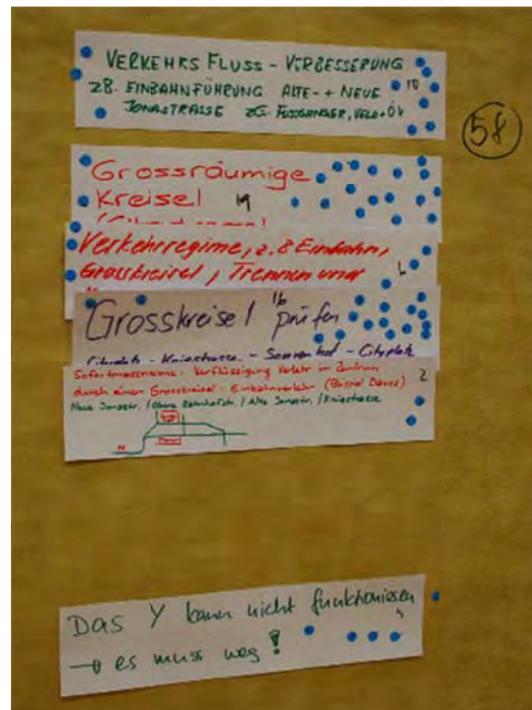
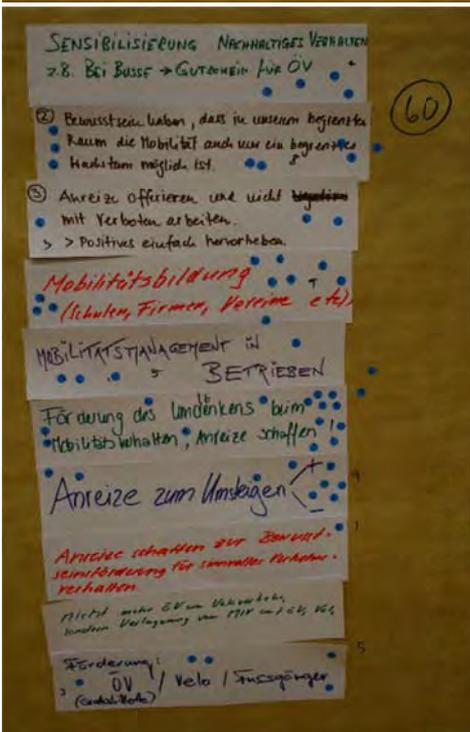
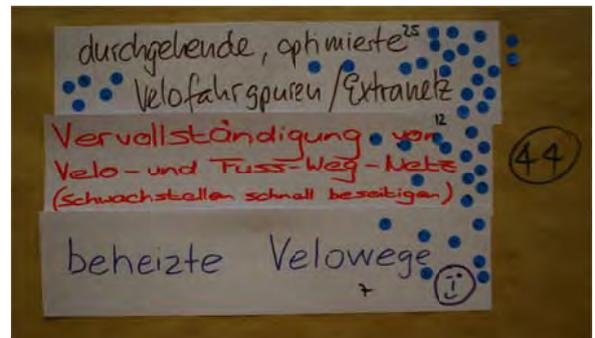
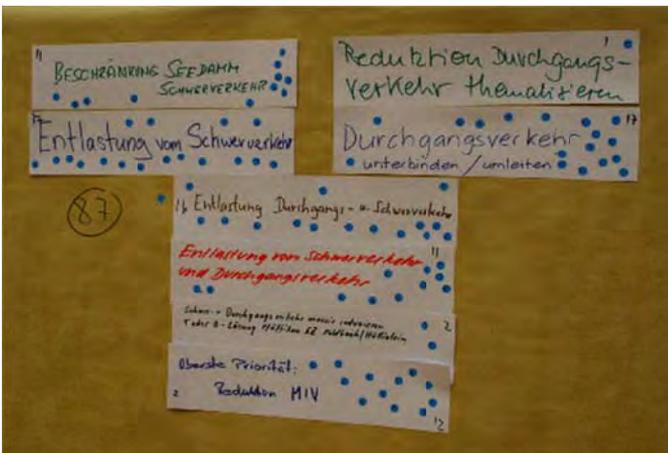
Die Teilnehmenden diskutieren in drei Gesprächsrunden à je 20 Minuten in wechselnden Kleingruppen drei Leitfragen zu den Teilzielen: Was begrüßen wir, was sehen wir kritisch? Was finden wir besonders wichtig und was fehlt uns? Was wollen wir dem Begleitgremium und der Projektleitung zur Weiterbearbeitung mitgeben? Jeder Tisch hat „eine Gastgeberin/einen Gastgeber“, die am Schluss die wichtigsten Ergebnisse sammelt und im Plenum präsentiert. Zudem nehmen die Teilnehmenden eine grobe Priorisierung vor (*siehe Fotos*).

- Höchste Priorität hat die **Beschränkung des Durchgangsverkehrs und die Entlastung vom Schwerverkehr**. Konkrete Massnahmen sind überregional zu erarbeiten. Dazu sollten die historischen Verkehrsströme und -lösungen in Frage gestellt werden. Es braucht auch visionäre und/oder unkonventionelle Ideen (z.B. Tunnel-/Brückenlösung zwischen Pfäffikon, Feldbach und A53, aber auch innovative nicht-bauliche Massnahmen). Mit einer grossräumigen Umfahrlösung könnte der Seedamm gesperrt und für den ÖV ausgebaut werden.
- Beim Mobilitätsverhalten werden **Anreize** (statt Verbote, auch Fehlanreize eliminieren) zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl von einer Vielzahl der Anwesenden befürwortet. Dazu zählt insbesondere die Förderung vom Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr (Gratis-ÖV, ÖV-Gutscheine). Konkret werden das Mobilitätsmanagement in Betrieben (auch Home Office, Arbeitszeiten), die Mobilitätsbildung in Schulen und die Zusammenarbeit mit den Vereinen vorgeschlagen. Auch die konsequente Parkplatzbewirtschaftung ist ein Thema. Es braucht ein Bewusstsein, dass im begrenzten Raum auch die Mobilität begrenzt ist (nicht Wachstum, sondern Verlagerung, auch Entschleunigung).
- Eine ähnlich hohe Priorität haben auch Massnahmen zur **Verkehrsverflüssigung**. Der als Y geführte Verkehr funktioniert nicht. Zu den Ideen zählen Grosskreisel (Cityplatz, Sonnenhof) und Einbahnführungen (Neue und Alte Jonastrasse, Obere Bahnhofstrasse, Kniestrasse, siehe auch Beispiel Davos). Die Trennwirkung der Hauptverkehrsachsen könnte durch längere Grünphasen für FussgängerInnen und VelofahrerInnen reduziert werden.
- Von vielen Anwesenden unterstützt wird die Vervollständigung des **Velo- und Fusswegnetzes**. Schwachstellen sind zu beseitigen, Velorouten zu optimieren. Mit einem Augenzwinkern werden auch beheizte Velowege für den Winter vorgeschlagen (Idee aus Holland).
- **Tempo 30** soll versuchsweise und sofort eingeführt werden, dies insbesondere auf den Strassen mit Schleichverkehr (z.B. Spinnerei-, Gutenbergstrasse). Allenfalls könnten Fahrverbote und Sperrungen aufgehoben werden, wenn flächendeckend Tempo 30 umgesetzt wird: je mehr Tempo 30, desto weniger attraktiv für den Schleichverkehr. Damit verknüpft ist die Aufwertung des Strassenraums, damit die Aufenthaltsqualität besser wird. Insbesondere Jona müsste attraktiver gestaltet werden.
- Der **öffentliche Verkehr** ist zu priorisieren und auszubauen. Für den ÖV zentral ist die Verlässlichkeit bzw. Pünktlichkeit und kurze Haltestellenabstände (als Beispiel wurde die Stadtbahn Zug genannt). Der Ziel-/Quellverkehr sollte an der Peripherie abgefangen und auf den öffentlichen Verkehr umgelagert werden (Parkhaus in Jona fehlt, als Beispiele werden Zürich-Altstetten und Zürich-Oerlikon genannt). Die Buslinien sollten nicht allein auf die Hauptachsen konzentriert werden. Vielmehr braucht es ein gutes Angebot in den Quartieren, wobei die Busgrösse, ggf. auch das Bussystem, dem Passagieraufkommen anzupassen ist (Rufbusse, Taktverdichtung, längere Betriebszeiten). Hervorgehoben wird zudem, dass der regionale ÖV mitbezogen werden muss.



- Beim **Zielsystem** wird vorgeschlagen, die Teilziele besser zu vernetzen. Es braucht eine klare Priorisierung der Teilziele, weil beispielsweise mit der Umsetzung von Massnahmen beim MIV andere Teilziele automatisch erreicht werden. Vision und Ziele müssen verbindlicher werden. Viele Stimmen befürworten die Ausgewogenheit beim Zielsystem. Wichtige übergeordnete Steuerungsinstrumente liegen in der Raum- und Siedlungsplanung (z.B. auch Verdichtung, mehr Hochhäuser, frühzeitige Abstimmung von Bauprojekten bzw. Entwicklungsgebieten mit dem Mobilitätskonzept).
- Der **Fortschritt bei der Umsetzung der Sofortmassnahmen** muss laufend kommuniziert werden. Auch die Zielerreichung sollte mittels der messbaren Indikatoren immer wieder transparent gemacht werden (verfügbare öffentliche Räume aufzeigen, Machbarkeit prüfen, Ziel-/ Kostenpläne hinterlegen). Generell sollten rasch konkrete Zeichen gesetzt werden (auch Mut zu Experimenten).

Fotos der Priorisierung





Tempo 30 14
 Versuchsweise und kurzfristig einführen!

Schleichwege: Tempo 30 (Kontrolle)

STRASSEN-RAUM-AUFWERTUNG

Tempo 20-Zonen:
 Aufhebung aller Fahrverbote + Sperrungen
 zur besseren Verteilung des Verkehrs
 und zum direkteren Erreichen des Ziels
 → weniger Verkehr auf den Hauptachsen

38

Zielverkehr möglichst an Peripherie auf 80 leiten
 z.B. mit Stadtbahn anley Zug und Busanbindung. Damit
 müssen nicht alle Buser im Zentrum fahren. Ausrichtung Bus

ÖV ausbauen + priorisieren

Konzentration der Buslinien
 verzichten (auf Hauptachsen)

ÖV AUSBAU/ANFASSEN/
 RUNDKURSE/ BUSGRÖSSE DEUT ~~WÄRMEN~~
 PASSENGER - AUFFRONTEN ANFASSEN!

BUS - PRIORISIERUNG

ÖV bevorzugen
 → Nutzungs anreiz

ÖV-Angebot ausbauen (Anbieter = nicht genug)
 → zu mit Klüften = da Qualifiziere, dafür fehlen
 Taktzeiten

38

Fortschritt breit kommunizieren
 ↳ lokale Sofortmaßnahmen

INFO ÜBER SOFORTMASSNAHMEN,
 STAND? UMSETZUNG? ↳ Einbindung
 Interessengruppen zur Umsetzung

18

Ziele vernetzen
 Statt MV → ÖV / STAN ÖV → VELO / Markt velo-friendly
 Ziel ist Substitutions-welt-Weltlauf

STÄRKERE PRIORISIERUNG DER TEILZIELE
 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Ausgeglichenheit des Ziel-
 systems beibehalten

Ziele Strukturraum sind Leit/ziele
 andere eigentlich neue Massnahmen

Ziele müssen mit konkreten
 messbaren Indikatoren unterlegt
 werden

Fokus:
 Weniger Verkehr auf bestehenden
 Strassen.

Messbare Ziele -
 transparente Umsetzung

Fokus auf Kriterien mit hoher
 Wirksamkeit!

Hinwirken auf Messbarkeit (objektiv)
 der Zielerreichung der Teilziele.

• Abhängigkeiten erkennen und auflösen

26

① Messbarkeit prüfen - Indikatoren durchsetzbar -
 priorisieren = Ziel-/Kriterien hinterlegen

Bezug zur Schwere-
 lösung erhöhen

Gesamtsicht vor Einzelindizes

Planung / Siedlungsplanung
 als Schlüsselkonzept nutzen

Mit Zu Versuchen
 z.B. Tempo 30 genau planen
 z.B. ÖV-Bewertung (Kapitel 4)

• sich Zeitplan setzen

• zeitliche Aspekte im Prozess mit
 Gruppen diskutieren

Die Vision fehlt (noch?)

Maßnahmenlösungen sind nicht
 durchsetzbar

Übergeordnet Lösung für ganzes
 Stadtgebiet

44

18



5. Erste Ergebnisse der Verkehrserhebung

Stefan Brendel, Ernst Basler + Partner, stellt die ersten Ergebnisse der im November 2012 durchgeführten Verkehrserhebung vor (*siehe Präsentation*).

- An 21 Standorten waren 44 Kameras aufgestellt. Bei der Nummernschildererhebung wurde zwischen **Personenwagen und Lastwagen** unterschieden. Die Kameras erfassten am Mittwoch und Donnerstag in der Summe über alle Erhebungsstellen je 200'000 Nummernschilder, am Samstag etwa 180'000.
- Am **Beispiel des Verkehrs über den Seedamm** stadteinwärts vom 8 November 2012 zeigt sich, dass an diesem Tag rund die Hälfte Durchgangsverkehr ist. Der Anteil Durchgangsverkehr an anderen Querschnitten ist tiefer. Die Spitzenstunde lag mit ca. 800 Fahrzeugen bei den Personenwagen zwischen 16 bis 17 Uhr, bei den Lastwagen liegt die Spitzenstunde mit ca. 100 Fahrzeugen zwischen 8 und 9 Uhr.
- Die Erhebung hält die **Datenschutzbedingungen** ein. Es werden keine Personen datentechnisch erfasst und gespeichert. Die Rohdaten werden durch autorisierte Mitarbeiter der für die Erhebung beauftragten Firma gesichert und vorverarbeitet. Die Auswertung selber basiert auf einem anonymisierten Datensatz.
- Detaillierte Informationen folgen an der **öffentlichen Informationsveranstaltung** vom 25. Februar 2013.

6. Schlussbetrachtung und weiteres Vorgehen

Erich Zoller dankt den Teilnehmenden für die engagierten Diskussionen und allen Personen, welche an der Vorbereitung und Durchführung des zweiten Mobilitätsforums beteiligt waren. Bereits jetzt hat der Stadtrat gesehen, dass etliche Massnahmen **rasch umgesetzt** werden können, so zum Beispiel Tempo 30. Ein Teil dieser Massnahmen soll im Frühling 2013 aufgelegt werden.

Das Begleitgremium gewichtet nun die Ziele. Parallel dazu haben Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, ihre **Ideen für langfristige Lösungen** unter fachlicher Anleitung zu diskutieren (siehe Formular „Meine Lösungsidee“ auf www.mobilitaetszukunft.ch). Zudem werden sich Studierende der HSR unter Leitung von Professor Carsten Hagedorn der Problematik widmen. Im Begleitgremium und am dritten Mobilitätsforum im Sommer/Herbst 2013 gilt es, die Lösungen zu diskutieren.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die **Eingabe guter Lösungsideen** per 26. Februar 2013 ungünstig terminiert ist. Es gibt Lösungsideen, die von den Resultaten der Verkehrszählung abhängig sind. Er fordert mehr Zeit nach der öffentlichen Veranstaltung vom 25. Februar 2013. Die Projektsteuerung prüft diesen Einwand.

***Nachtrag:** Es ist zweckmässig, die Frist für die Eingabe von Lösungsideen zu verlängern. Das Formular kann der Projektleitung bis spätestens 11. März 2013 eingegeben werden, die Diskussion dazu findet dann am 27. März 2013 am Abend statt.*

Auf www.mobilitaetszukunft.ch sind alle aktuellen Unterlagen, auch der heutige **Ergebnisbericht**, verfügbar. Von den meisten Teilnehmenden sind die Email-Adressen bekannt, d.h. sie erhalten den Link zum Ergebnisbericht auch direkt zugeschickt.



Bilder





Ausstellung im Foyer: Rückmeldungen

Zur Sofortmassnahmenkarte

- **Öffentlicher Verkehr:** Viertelstundentakt bis Uznach, mit Halt in Bolligen-Dorf (neue Station).
- **Bushaltestellen** in Buchten verlegen, keine Behinderung und Stauung der Autos (am Beispiel Jona, Weiden eingezeichnet).
- **Veloweg Südquartier:** Weniger hindernisreiche Gestaltung.
- **Molkereistrasse:** Situation ist unerträglich geworden z.B. grosse Belastung durch Parkplatzsucher. Vorschlag: Dringende Reduktion der Anzahl Parkplätze.
- **Veloparkierung:** Beim Bahnhof Rapperswil braucht es bessere Veloabstellplätze (geschützte Veloabstellplätze, Velostation).
- **Verbreiterung Lenggiserstrasse:** Busse können nicht kreuzen, Haltestellen in der Strasse etc. Lenggiserstrasse in „alten“ Zustand zurücksetzen (verbreitern).
- **Kreuzungen verbessern:** z.B. Kreuzung Bubikerstrasse / Hombrechtikerstrasse / Lenggiserstrasse. Unübersichtlich, Engpässe für öV (Busse), Verkehrsfluss (Stau).
- **Anzeigetafel auf Autobahn:** „Durchfahrt Rapperswil = 100 Minuten“.
- **Kempraten:** Zubringer Bahnhof Kempraten von Zürcherstrasse ermöglichen.
- **Nutzung attraktive Routen:** Attraktive Routen wie die Hanfländerstrasse oder Rietstrasse sollen in das Velonetz aufgenommen und genutzt werden.
- **Fuss- und Veloweg Waldli:** Verbindung direkt zum Jona-Center.
- **Hauptstrasse Jona – Bollingen – Schmerikon:** Gefährlich für alle Verkehrsteilnehmenden. Vorschlag zur Geschwindigkeitsbeschränkung, punktuelle Anordnung von Fussgängerstreifen, Zulassung nur für Zubringerverkehr.
- **Steigerung Auslastung Autos:** Momentaner Durchschnitt bei ca. 1.3 P/Fz. Abklärung der Einrichtung von definierten Haltemöglichkeiten für Autofahrer als sogenannte „Mit-Fahr-Punkte“, wo ein organisierter Autostopp möglich sein soll. Als Grundlage sollen grossgedruckte Zielkarten erstellt werden, wo die wichtigsten Destinationen von Rapperswil-Jona ersichtlich sind.

Zur Problemkarte

- **Kreuzungen:** z.B. Kreuzung Bubikerstrasse / Hombrechtikerstrasse / Lenggiserstrasse. Unübersichtlich, Engpässe für öV (Busse), Verkehrsfluss (Stau).
- **„Illegale“ Durchfahrt Belsito/Einmündung Rebhalde:** Installation einer Kamera zur Überwachung.
- **Lastwagenverkehr:** Viel Verkehr auf Schachenstrasse. Dieser sollte auf die Hauptverkehrsachsen umgeleitet werden.
- **Fussgängerweg entlang Jona:** Weg für Fussgänger entlang der Jona soll aufgewertet werden.
- **Trennwirkung Eisenbahn:** Bahnlinien Rapperswil – Jona und Rapperswil – Blumenau haben ebenso grosse resp. noch stärkere Trennwirkung im Vergleich zu den Hauptverkehrsachsen.



Ergebnisbericht

3. Mobilitätsforum



Für die eilige Leserin, für den eiligen Leser

Nach den Veranstaltungen vom 17./18. August 2012 und 16. Januar 2013 hat am 21. September 2013 das dritte und vorläufig letzte Mobilitätsforum stattgefunden. Die **rund 100 Teilnehmenden** liessen sich erstens über den Stand der Arbeiten informieren. Zweitens diskutierten sie die von Fachleuten vertieften Lösungsfamilien sowie das weitere strategische Vorgehen.

Die **fünf vertieften Lösungsfamilien** sind das Resultat einer durch das Begleitgremium und die Fachleute unternommenen Beurteilung von 20 Lösungsfamilien. Die Lösungsfamilien fassen die 60 Lösungsideen zusammen, welche aus dem Begleitgremium wie aus der Bevölkerung eingegeben und in Workshops diskutiert worden sind. Die fünf vom Begleitgremium am besten beurteilten Lösungsfamilien wurden von den drei Fachbüros SNZ, Locher Ingenieure und TEAMverkehr weiter vertieft. Zu den Tunnelvarianten hat Kantonsingenieur Urs Kost Stellung bezogen. Er hat grosse Bedenken in Bezug auf die Machbarkeit und die Finanzierung, sieht aber die Stadttunnelvariante als mögliche langfristige Option.

In den folgenden Wochen muss der Stadtrat auf Empfehlung der Steuerungsgruppe entscheiden, in welcher Form der über das Mitwirkungsverfahren erarbeitete **Konzeptvorschlag** dem Kanton zu unterbreiten ist. Klar ist, dass die Teilnehmenden am Mobilitätsforum eine kurz-, mittel- und langfristige Strategie wünschen. Im Weiteren zeichnete sich ab, dass die Priorisierung der Lösungsfamilien zu wenig nachvollzogen werden kann. Zudem muss die Stadt Rapperswil-Jona, allenfalls auch die Region, ihre Lobby-Arbeit auf Kantons- und Bundesebene verstärken.

Referate und Präsentationen der Veranstaltung werden im vorliegenden Ergebnisbericht nur kurz zusammengefasst. Für **detaillierte Informationen** stehen das verteilte Handout und weitere Unterlagen auf der Webseite www.mobilitaetszukunft.ch zur Verfügung.

Inhalt

1. Begrüssung und Einführung	Seite 2
2. Programm, Spielregeln und Filmbeitrag	Seite 2
3. Rückblick und Ergebnisse	Seite 2
4. Stellungnahme der Kantone zu den Tunnelvarianten	Seite 3
5. Diskussionsrunde 1: Worldcafé	Seite 4
6. Diskussionsrunde 2: Themenvertiefung	Seite 5
7. Weiteres Vorgehen und Verabschiedung	Seite 7



1. Begrüssung und Einführung

Thomas Furrer, Bauvorstand, begrüsst die rund 100 Personen, welche am 3. Mobilitätsforum teilnehmen. Die Ausgangslage ist wie folgt:

- Ziel ist, dass alle Teilnehmenden nachvollziehen können, was **seit dem letzten Mobilitätsforum im Januar 2013** alles geschehen ist. Es sollen weitere Inputs und Ideen in Bezug auf die vorliegenden Ergebnisse eingebracht werden.
- **Begleitgremium und Fachbüros** haben seit dem letzten Mobilitätsforum intensiv gearbeitet. Es sind Lösungsideen diskutiert, bearbeitet und beurteilt worden.
- Es können nicht immer alle Wünsche berücksichtigt werden. Alle **Anträge und Inputs** sind aber in die Facharbeit eingeflossen und geprüft worden.
- Der **Konzeptvorschlag** zuhanden des Kantons liegt noch nicht vor, der Weg dahin scheint aber nicht mehr weit zu sein. Es braucht eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung und bei den Interessenorganisationen.
- Der **politische Entscheid** über den Konzeptvorschlag fällt der Stadtrat, unter Berücksichtigung der Diskussionen in den Mitwirkungsorganen und auf Empfehlung der Steuerungsgruppe. Konkret wird am 16. Oktober 2013 die Steuerungsgruppe über das weitere Vorgehen beraten.

2. Programm, Spielregeln und Filmbeitrag

Petra Neff, Frischer Wind, erläutert die Spielregeln und das heutige Programm (*siehe Handout*). Als Einstieg in die Diskussion wird ein Film mit einer Schulkasse aus Rapperswil-Jona gezeigt. Die Videos sind auf dem Youtube-Kanal auf der Website www.mobilitaetszukunft.ch sichtbar. Die Kinder bringen frische Ideen für die Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona ein.

3. Rückblick und Ergebnisse

Fabienne Perret, Ernst Basler + Partner, blickt zurück und stellt die Ergebnisse aus dem Begleitgremium vor (*siehe Handout*):

- Im 1. Mobilitätsforum konnte eine **Auslegeordnung** der Probleme, Ideen und Bedürfnisse gemacht werden. Das 2. Mobilitätsforum stand im Zeichen der **Vision und der Ziele**. Zudem konnten die **Sofortmassnahmen** definiert und am 25. Februar 2013 dem Stadtrat übergeben werden.
- Seit März 2013 sind auf der Basis des vom Begleitgremium gewichteten Zielsystems 60 Lösungsideen in **20 Lösungsfamilien** zusammengefasst und beurteilt worden. Bei der Bewertung wurden rein verkehrliche Kriterien herangezogen. Machbarkeit, Finanzierbarkeit und mögliche flankierende Massnahmen spielten noch keine Rolle.
- Das Begleitgremium hat über eine Online-Umfrage die Prioritäten für die fachliche Vertiefung gesetzt. **Fünf Lösungsfamilien** sind auf die bauliche Machbarkeit, die Kosten und die Realisierungszeit vertieft worden. Die beauftragten Fachbüros Locher Ingenieure, SNZ und TEAMverkehr sind heute anwesend und erläutern ihre Ergebnisse.



- Bei den **Tunnelvarianten** hat das Begleitgremium entschieden, dass die ergänzenden Massnahmen keine Sperrung des Seedamms, dafür aber Tempo 30 auf den Hauptachsen umfassen sollen
- Sämtliche Informationen über den Weg von den 60 Lösungsideen bis zu den fünf vertieften Lösungsfamilien werden im Rahmen der heutigen **Ausstellung** aufgezeigt.
- Neben den von den Fachbüros erstellten inhaltlichen Beiträgen haben auch zwei **engagierte Bürgerinnen und Bürger** Inputs zur Ausstellung geleistet.

4. Stellungnahme der Kantone zu den Tunnelvarianten

Urs Kost, Kantonsingenieur St. Gallen, nimmt Stellung zu den Tunnelvarianten aus Sicht der betroffenen Kantone (*siehe Handout*):

- Die bestehende A53 soll ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden, sofern sich die Bevölkerung an der Urne für die Erhöhung des Vignettenpreises ausspricht. Dabei wird aber die heutige Linienführung übernommen, über die Realisierung der Oberlandautobahn resp. den Ausbau der A53 auf 4 Spuren zwischen Rüti und Schmerikon ist damit noch nichts beschlossen. Im Raum Obersee sind keine weiteren Projekte in den Programmen des Bundes enthalten.
- Die beiden Tunnelvarianten sind an einer Sitzung der Kantonsingenieure St. Gallen, Zürich und Schwyz diskutiert worden. Der lange Tunnel westlich des Seedamms verursacht mit 1.4 Mia. Franken sehr **hohe Kosten**. Ausserdem müssen raumplanerische Fragezeichen gesetzt werden, die Raumstrategien der Nachbarkantone setzen andere Schwerpunkte. Die Kantone Schwyz und Zürich haben zudem andere Prioritäten beim Ausbau der Infrastruktur.
- Beim kürzeren Stadttunnel sind die Kosten mit fast 800 Mio. Franken ebenfalls sehr hoch. Diese Variante ist aber als **Langfristoption** denkbar, obwohl noch grosse Herausforderungen zu lösen sind. So muss der erste Tunnelkilometer ab Hurden im Detail geprüft werden (Kosten, Moorschutz). Die Kantone Schwyz und Zürich fühlen sich von dieser Tunnelvariante wenig betroffen.
- Eine grosse Herausforderung ist die **Finanzierung**. Der Strassenfonds des Kantons St. Gallen ist in Zukunft zunehmend verschuldet. Für neue Grossprojekte müssen neue Finanzierungsmöglichkeiten gesucht werden (z.B. Mobility-Pricing). Die Finanzierung solcher Grossprojekte dürfte nicht den nächsten Generationen überlassen werden.

5. Diskussionsrunde 1 – Worldcafé

Die Teilnehmenden verteilen sich auf die Tische und diskutieren während 20 Minuten in 6er-Gruppen die vorliegenden Ergebnisse. Insgesamt gibt es **drei Runden**. Die Teilnehmenden wechseln nach freier Wahl die Tische. An jedem Tisch bleibt eine Person sitzen und notiert die Diskussionen. Zum Schluss werden die drei wichtigsten Statements jedes Tisches auf eine Karte geschrieben und im Plenum vorgestellt:

- **Mut beweisen**, alle Lösungen parallel weitertreiben, Kombination der Lösungsfamilien anstreben, auch langfristig planen, aber nicht überdimensionieren.
- **Lösungsideen als Baukasten** verstehen und mit Vision abstimmen; die Lösung des Verkehrsproblems soll nicht vom Tunnel abhängig sein, trotzdem alternative Finanzierungsmöglichkeiten



suchen; kurz-, mittel- und langfristige Strategie verfolgen, kombiniert mit Lobbying auf Kantons- und Bundesebene.

- **Rasche Realisierungserfolge** anstreben, d.h. kurzfristige Massnahmen vorantreiben und umsetzen; auch Förderung von Misch- und Langsamverkehr sowie alternative Mobilitätslösungen und Zusammenhänge mit Raum und Siedlung prüfen.
- **Langfristige Tunnellösungen** inkl. Bahntunnel Meienberg weiterverfolgen, auch Lösungsfamilie 3 nochmals prüfen; grossräumige Betrachtungsweise stärken und sich auf langfristige Tunnellösung einigen.
- **Lobbyarbeit** zur Integration von Rapperswil-Jona und Agglomeration Obersee im Kanton stärken; Politiker/innen und Interessengruppen müssen aktiv werden, da Region vom Kanton zu wenig ernstgenommen wird; Kanton darf Rapperswil-Jona nicht behindern, d.h. wer nicht zahlt soll auch nicht befehlen.
- **Struktur- und Verhaltensmassnahmen** vorantreiben, insbesondere Lösungsfamilie 19 „Struktur- und Verhaltensänderungen“; Tunnellösung allein ist zu unsicher, da Kanton kein Geld hat und Problem des Ziel-/Quellverkehrs ungelöst bleibt.
- **Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs** auf Seedamm anstreben, auch Aufwertungsmassnahmen auf Seedamm; Massnahmen öffentlicher Verkehr, Fussgänger, Velo und Temporeduktionen (z.B. Tempo 30 flächendeckend) sofort umsetzen; keine MIV-Kapazitätssteigerungen.
- **Reduktion von 60 Lösungsideen auf 20 Lösungsfamilien und auf 5 Lösungsvorschläge** ist zu wenig transparent; es bestehen Zweifel, ob die richtigen Lösungen weitergezogen worden sind, Fachmeinung zu wenig berücksichtigt, ggf. Kreis-/Einbahnverkehr nochmals prüfen.
- **Transparentes und partizipatives Verfahren** beibehalten, die hohe Qualität der bisherigen Prozessführung nicht aufs Spiel setzen; es hat ein Umdenken eingesetzt; Bedürfnisse der Bevölkerung über Umfragen genauer abklären; politische Leadership verstärken.
- Kantone unterschätzen künftige Verkehrsprobleme rund um den See, d.h. es braucht **langfristiges Denken**; die Antwort des Kantons St. Gallen und der Nachbarkantone sollte nicht einfach akzeptiert werden, zumal bei der abgelehnten Tunnelvariante die Finanzierung möglich gewesen wäre.
- Skepsis in Bezug auf **technische Machbarkeit der Tunnelvarianten**; Massnahmen zur Trennung des Durchgangs- und Binnenverkehrs umsetzen; vom Stadtrat verabschiedetes Lösungskonzept sollte der Bevölkerung in Form einer **Konsultativabstimmung** vorgelegt werden.

Die an den Tischen vorgenommenen Prioritäten werden im Plenum mit Klebepunkten bewertet. Es ergeben sich folgende Schwerpunkte:

- 47 Punkte für Thema **Sofortmassnahmen**: Liste liegt bei Stadtrat, muss weiter vorangetrieben werden, viele kleine Massnahmen werden in Rapperswil wie in Jona Wirkung zeigen.
- 46 Punkte für Thema **Politik und Lobbying**: Stadtrat, Kantonsräte und Interessenorganisationen müssen Verantwortung übernehmen.
- 38 bzw. 37 Punkte für Thema **grosse Lösung**: Mut beweisen, langfristig denken, auf Tunnellösung einigen und weiterverfolgen, ohne kurz- und mittelfristige Lösungen aus den Augen zu verlieren.



- 18 Punkte für Thema **grossräumige Betrachtungsweise**: Nachbarkantone und -gemeinden besser am Prozess beteiligen, Identität stärken und gemeinsames Lobbying organisieren.
- 18 Punkte für Thema **Verfahrenstransparenz**: Skepsis gegenüber Variantenreduktion und Bewertungsmethodik, auch technische Machbarkeit der Tunnellösungen in Zweifel gezogen, weitere Abklärungen, ggf. Lösungsfamilie 3 nochmals prüfen.
- 17 Punkte für Thema **öffentlicher Verkehr**: Sofortmassnahmen umsetzen und Gesamtkonzept inkl. öffentlicher Verkehr erstellen.
- 12 Punkte für Thema **Mobilitätsverhalten**: Lösungsfamilien besser kombinieren, eigene Mobilität hinterfragen und entsprechende Massnahmen umsetzen.

6. Diskussionsrunde 2 - Themenvertiefung

Aus der Diskussionsrunde 1 haben sich drei Schwerpunkte für die Diskussion zum weiteren Vorgehen ergeben:

- **Politik und Lobbyarbeit**, d.h. wie können Bürger/innen den Stadtrat in der Lobbyarbeit unterstützen (Tische 1-8)
- **Prozessverbesserungen**, d.h. was muss nachgeholt werden, damit Transparenz und Nachvollziehbarkeit gewährleistet bleiben. (Tische 9-14)
- **Weiteren Inputs**, welche noch zu wenig thematisiert worden sind. (Tische 15-16)

Die folgende Auswertung basiert auf den Tischnotizen:

Politik und Lobbyarbeit

- Zuerst muss klare Lösung vorliegen, dann muss **lobbyiert** werden, auch Medieninteresse wecken und Wirtschaft besser einbinden. (Tisch 1)
- **Mobilitätsforum beibehalten**, positive Eindrücke des bisherigen Verfahrens auch in den Nachbarregionen vermitteln, Vertrauen in transparenten und partizipativen Prozess stärken. (Tische 1 und 4)
- **Vorreiterfunktion** der Stadt Rapperswil-Jona stärken, beispielsweise mit Tempo 30 auf Kantonsstrassen, neuen Buslinien und Mobilitätsbildung in den Schulen; Marketing-Strategie zur Stärkung der Anliegen rund um den Zürichsee. (Tische 3 und 6)
- Stadtrat sollte dem Kanton **kurz-, mittel- und langfristige Lösungen** vorschlagen, ggf. begleitende Unterschriftensammlung oder andere Aktionen für städtische Anliegen (z.B. Maut auf Seedamm, Tempo 30 auf Kantonsstrassen), **Vernehmlassung** durch das Begleitgremium sowie Grundsatzabstimmung an Bürgerversammlung und/oder **Konsultativabstimmung** an der Urne. (Tische 3, 4 und 7)
- **Politische Leadership** durch Stadtrat, gemeinsames Lobbying mit **Kantonsräten** aus der Stadt wie aus der Region, Akteure sprechen mit einer Stimme, Vernetzung der politischen Parteien und Interessenorganisationen über die Kantongrenzen hinweg. (Tische 6 und 7)
- Mehr **Veranstaltungen**, welche den Verkehr unterbinden (z.B. Slow-up, Festanlässe). (Tisch 7)



Prozessverbesserungen

- Reduktion von 20 auf fünf Lösungsfamilien ist in der Bevölkerung **zu wenig abgestützt**, es braucht dazu mehr Kommunikation, allenfalls teilweise wiederholen und/oder Entscheid im Begleitgremium überdenken, gute Ideen wie Einbahnringe nochmals prüfen; weitere öffentliche Veranstaltungen durchführen, damit Fachleute diese Schritte besser erklären können (z.B. Details über Anschlüsse, Bohrtechnik, Umweltschutz). (Tische 9, 10, 11 und 14)
- **Zeit- und Massnahmenplan** erstellen, d.h. Überblick über vergangene und künftige Planungsschritte inkl. finanzielle Abklärungen schaffen; auch mehr Informationen über Sofortmassnahmen (ggf. Augenschein in anderen Städten/Gemeinden). (Tisch 11)
- Nicht nur Rapperswil-Jona, sondern auch Bevölkerung, Gemeinden, Interessengruppen und Politik aus den **Nachbarregionen** einbinden, beispielsweise überregionale Veranstaltung unter Einbezug aller Kantonsräte, ggf. Lobby-Verein gründen. (Tisch 11)

Weitere Inputs

- **Identifikation und Zusammengehörigkeit** innerhalb der Region stärken, an Eigenverantwortung appellieren, auch eigene Mobilität hinterfragen. (Tisch 15)
- **Schiennenverkehr** und seine Kapazitätsgrenzen einbeziehen, Stadtbahn Obersee und Doppelspurausbau Seedamm forcieren, interkantonale Verbindungen. (Tisch 15)

7. Weiteres Vorgehen und Verabschiedung

Nils Rickert, Kantonsrat, hat sich mit den anwesenden Mitgliedern des Kantonsrats abgesprochen. Sie werden nächste Woche eine Sitzung mit dem Stadtrat durchführen, um das **Lobbying auf Kantonebene** zu lancieren.

Fabienne Perret fasst die wichtigsten Punkte der heutigen Veranstaltung zusammen, erwähnt dabei auch die **Anträge**, welche im Vorfeld des dritten Mobilitätsforums von einzelnen Privatpersonen eingegangen sind und macht einen Ausblick auf das weitere Vorgehen. Sie bedankt sich für das Engagement der Bevölkerung, welches Voraussetzung für die Mitwirkung ist.

Matthias Gerth, Ernst Basler + Partner, unterstreicht die **Kommunikationsmöglichkeiten**, welche weiterhin bestehen. Sämtliche Informationen werden auf der Webseite zur Verfügung gestellt. Auch können weiterhin Fragen und Inputs eingegeben werden.

Thomas Furrer dankt den Teilnehmenden für die engagierten Diskussionen und allen Personen, welche an der Vorbereitung und Durchführung des 3. Mobilitätsforums beteiligt waren. Steuerungsgruppe und Stadtrat werden das weitere Vorgehen genau analysieren. Es ist absehbar, dass eine **kurz-, mittel- und langfristige Lösungsstrategie** gefahren wird. Weitere Optimierungen können allenfalls gemeinsam mit dem Kanton erreicht werden. Die Mitwirkung sollte weitergehen, insbesondere über den Einbezug des Begleitgremiums.

Die Antwort auf die **Wettbewerbsfrage** nach der gesamten Länge des städtischen Busnetzes lautet 561'679 Kilometer. Gewinnerin ist Frau Verena Hanselmann, ein engagiertes Mitglied des Begleitgremiums. Sie schätzte die Länge auf 538'000 Kilometer. Sie erhält ein Jahresabo für den Stadtbus.

Auf www.mobilitaetszukunft.ch sind alle aktuellen Unterlagen, auch der heutige **Ergebnisbericht**, verfügbar.



Bilder

