



Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona

Strategie des Stadtrats zum weiteren Vorgehen

Vorliegendes Papier erläutert die Strategie des Stadtrats zum weiteren Vorgehen zur Lösung der Verkehrsprobleme in Rapperswil-Jona. Es wurde primär aufgrund der Ergebnisse aus dem Prozess Mobilitätszukunft sowie der Empfehlungen der Steuerungsgruppe formuliert. Der Stadtrat hat aber auch eigene Absichten einfließen lassen. Das vorliegende Strategiepapier umfasst folgende Themen:

- A) Ausgangslage und Prozess**
- B) Eckpfeiler der Strategie**
- C) Langfristige Strategie**
- D) Mittelfristige Strategie**
- E) Kurzfristige Strategie**
- F) Prozessgestaltung und Kommunikation**
- G) Zielsystem**
- H) Abstimmungsergebnis Lösungsfamilien**



A) AUSGANGSLAGE UND PROZESS

Nach der Ablehnung des Entlastungstunnels durch die Bevölkerung hat der Stadtrat Ende 2011 den ergebnisoffenen Prozess Mobilitätszukunft gestartet. Die Abbildung auf der folgenden Seite zeigt den Prozessablauf und beschreibt die wichtigsten Meilensteine.

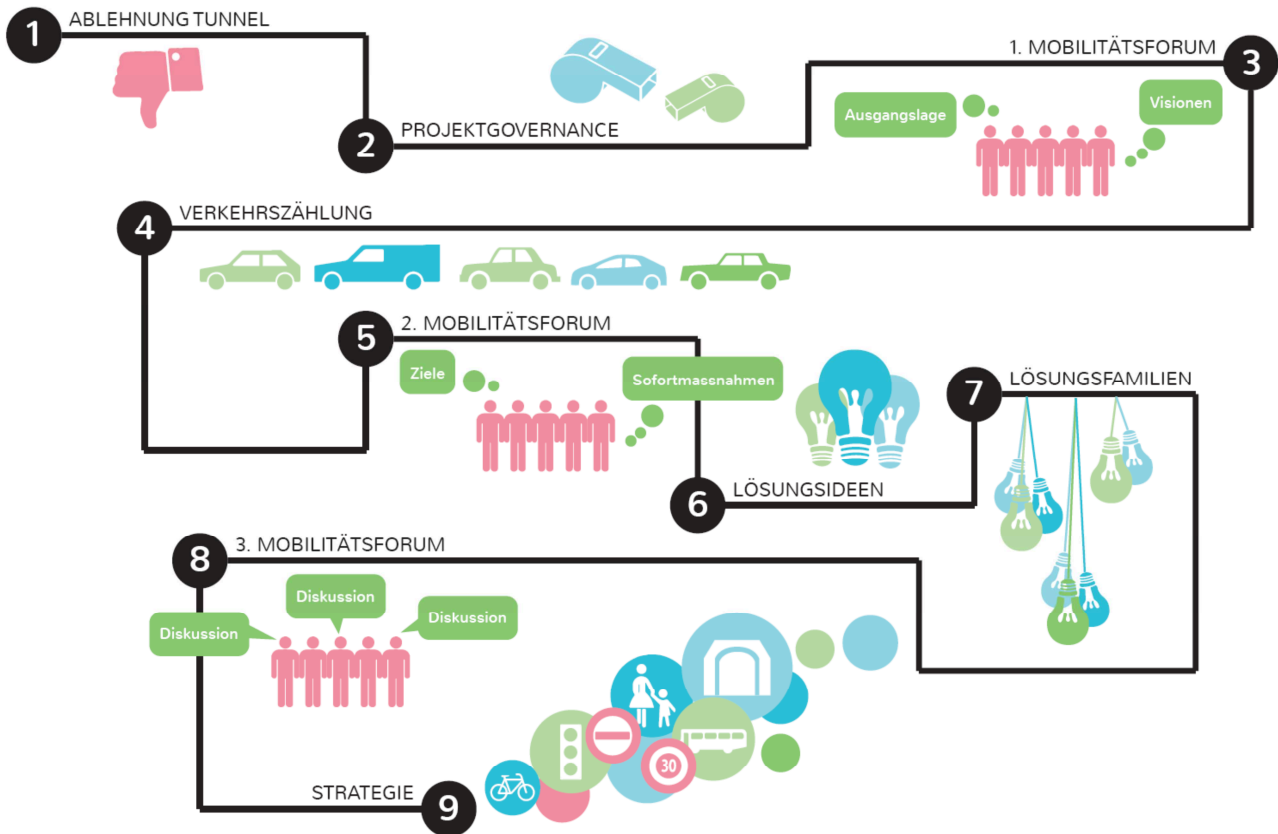
Nach dem dritten Mobilitätsforum ist ein Punkt erreicht, an welchem das weitere Vorgehen und die Strategie gegenüber dem Kanton zu definieren sind. Ziel des Prozesses war es, dem Kanton breit akzeptierte Konzeptvorschläge für die Lösung der Verkehrsprobleme vorzulegen.

Im Zentrum stehen folgende Erkenntnisse, welche sich aus dem Prozess ergeben haben:

- Die Vision für die Mobilitätszukunft ist die Schaffung einer **hohen Lebensqualität durch nachhaltiges Mobilitätsverhalten und eine für die Bevölkerung und Wirtschaft verträgliche Abwicklung des Verkehrs**. Die detaillierten Ziele sind im Anhang aufgeführt.
- Eine massgebliche Entlastung vom Durchgangsverkehr kann nur mit grossen baulichen Massnahmen erreicht werden.
- Der Prozess war ergebnisoffen. Obwohl ein langfristiger Konzeptvorschlag angestrebt wurde, haben sich im Verlauf des Prozesses auch kurz- und mittelfristige Lösungsideen ergeben, welche bei der teilnehmenden Bevölkerung Zuspruch gefunden haben.
- Die im Begleitgremium und an den Mobilitätsforen teilnehmende Öffentlichkeit wünscht rasche Fortschritte bei der Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation.
- Begleitgremium und Mobilitätsforum befürworten die Kombination von Massnahmen mit kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizonten.
- Die Realisierung von Tunnellösungen dauert 20 Jahre oder mehr und die Finanzierung ist zurzeit nicht gesichert. Daraus ist ein verstärktes Bewusstsein für einen geeinten Auftritt der Region sowie die Notwendigkeit und Wichtigkeit der politischen Lobby-Arbeit entstanden.
- Nicht alle am Mitwirkungsverfahren teilnehmenden Bevölkerungskreise konnten die fachlichen Arbeiten vollständig nachvollziehen. Die Auswahl der fünf zu vertiefenden Lösungsfamilien aus 20 verschiedenen Lösungsfamilien durch das Begleitgremium wurde teilweise in Frage gestellt. Das Ergebnis dieser Abstimmung ist im Anhang ersichtlich.
- Die Bevölkerung wünscht, dass Mitwirkung und Kommunikation weiterhin einen hohen Stellenwert haben.

Daraus leitete die Steuerungsgruppe die Empfehlungen zum weiteren Vorgehen ab, welche sie dem Stadtrat vorgeschlagen hat. Für die Lösung der Verkehrsprobleme sieht der Stadtrat eine dreiteilige Strategie, welche in den nächsten Kapiteln (2-5) umschrieben ist.

Der Stadtrat macht im Kapitel 6 darüber hinaus auch Empfehlungen zur weiteren Prozessorganisation.



1. Startpunkt

Nach der Ablehnung des Entlastungstunnels durch die Bevölkerung am 25. September 2011 hat der Stadtrat beschlossen, die Lösung der Verkehrsprobleme in Rapperswil-Jona neu anzugehen. Die Bevölkerung soll mitreden können beim neuen Vorschlag, der dem Kanton anfangs 2014 übergeben wird.

2. Projektgovernance

Als erstes ging es darum, den Prozess bis zu diesem Vorschlag zu designen. Neben den einzelnen Arbeitsschritten wurden auch die verschiedenen Gremien sowie ihre Funktionen bestimmt und gemeinsam Spielregeln für die Zusammenarbeit vereinbart.

3. Erstes Mobilitätsforum

Am ersten Mobilitätsforum vom 17./18. August 2012 wurden die Bedürfnisse und Anliegen der Bevölkerung abgeholt. Die rund 200 Teilnehmenden äusserten sich über Stärken und Schwächen, Trends in der Mobilität sowie ihre Erwartungen und Hoffnungen.

4. Verkehrszählung

Ein klares Bedürfnis aus dem ersten Mobilitätsforum war die Durchführung einer neuen Verkehrserhebung, damit für die weiteren Arbeiten breit akzeptierte und aktuelle Zahlen zum Durchgangssowie Ziel- und Quellverkehr vorliegen. Diese wurde am 7., 8. und 10. November 2012 durchgeführt.

5. Zweites Mobilitätsforum

Am zweiten Mobilitätsforum vom 16. Januar 2013 diskutierten die rund 140 Teilnehmenden über die langfristige Vision und die Ziele der künftigen Mobilität. Zudem erarbeiteten sie eine Liste mit Sofortmassnahmen, welche durch den Stadtrat unabhängig vom Prozess Mobilitätszukunft innerhalb weniger Jahre umgesetzt werden können.

6. Lösungsideen

Die Bevölkerung folgte dem Aufruf des Stadtrats und reichte im Frühjahr 2013 rund 60 verschiedene Ideen zur Lösung der Verkehrsprobleme ein. Auch Studenten der HSR beteiligten sich an der Lösungssuche. Die Bandbreite zwischen den eingereichten Lösungen war sehr gross und reichte von Vorschlägen zum optimierten Verkehrsabfluss bei Lakers-Spielen bis hin zu grossräumigen Seetunnels.

7. Lösungsfamilien

Ähnliche Ideen wurden zu Lösungsfamilien zusammengefasst. Die fünf Lösungsfamilien, welche die vereinbarten Ziele am besten erreichten, wurden für die weitere Vertiefung ausgewählt. In diesen Vertiefungen wurden die verkehrliche Wirkung, die technische Machbarkeit sowie die Kosten untersucht.

8. Drittes Mobilitätsforum

Am dritten Mobilitätsforum vom 21. September 2013 wurden die fünf Lösungsfamilien mit der Bevölkerung diskutiert. Die rund 100 Teilnehmenden konnten sich zudem über alle bisherigen Arbeiten informieren und zum weiteren Vorgehen äussern.

9. Weiteres Vorgehen

Mit den Rückmeldungen aus dem dritten Mobilitätsforum und den Erkenntnissen aus den fachlichen Arbeiten hat der Stadtrat eine Strategie für das weitere Vorgehen beschlossen. Er will Massnahmen auf der lang-, mittel- und kurzfristigen Ebene verfolgen und eng mit dem Kanton zusammenarbeiten. Diese werden der Öffentlichkeit im Frühjahr 2014 präsentiert.



B) ECKPFEILER DER STRATEGIE

Der Stadtrat verfolgt aufgrund dieser Erkenntnisse eine Strategie auf drei Ebenen:

1. **Langfristig (Entlastung durch Tunnellösung):**
 - Festlegung der favorisierten Tunnellösung zur Entlastung von Rapperswil-Jona vom Durchgangsverkehr;
 - Ausgangslage „**Stadttunnel lang**“;
 - Federführung beim Kanton, Einbezug der Stadt.
2. **Mittelfristig (Oberirdische Optimierungen auf dem Stadtgebiet):**
 - Ausarbeitung oberirdischer Lösungen auf Stadtgebiet zur Optimierung der Situation für alle Verkehrsteilnehmenden;
 - Ausgangslage „**Status Quo+**“ und „**Struktur- und Verhaltensänderungen**“;
 - Federführung bei der Stadt, Zusammenarbeit mit Kanton.
3. **Kurzfristig (Sofortmassnahmen für Komfortverbesserungen):**
 - Laufende Planung und Umsetzung von kleinen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation;
 - Ausgangslage „**Sofortmassnahmen**“;
 - Federführung bei der Stadt, Einbezug Kanton projektspezifisch.

Mittel- und kurzfristige Massnahmen dürfen die Suche nach der besten langfristigen Entlastungslösung nicht einschränken. Sie ergänzen sich bezüglich ihrer Wirkung. Zudem müssen sie mit weiteren übergeordneten Planungen, wie beispielsweise der Stadtbahn Obersee, abgestimmt werden. Die inhaltlichen Arbeiten müssen zudem auf allen drei Ebenen kommunikativ begleitet werden. Auch politisches Lobbying gehört dazu.



C) 1. Langfristig: Entlastung durch Tunnellösung

Der Stadtrat reicht dem Kanton folgendes Begehren ein: **Festlegung der favorisierten Tunnellösung auf der Achse Hurden – Hüllistein und Aufnahme ins Strassenbauprogramm sowie in den kantonalen Richtplan. Zwischenanschlüsse in Rapperswil, Jona und Kempraten sind zu prüfen. Der Bau des Stadttunnels ist in bergmännischer Weise vorzusehen. Die Stadt fordert, in die weiteren Arbeiten einbezogen zu werden. Zudem sind die Arbeiten mit den Nachbarkantonen abzustimmen.**

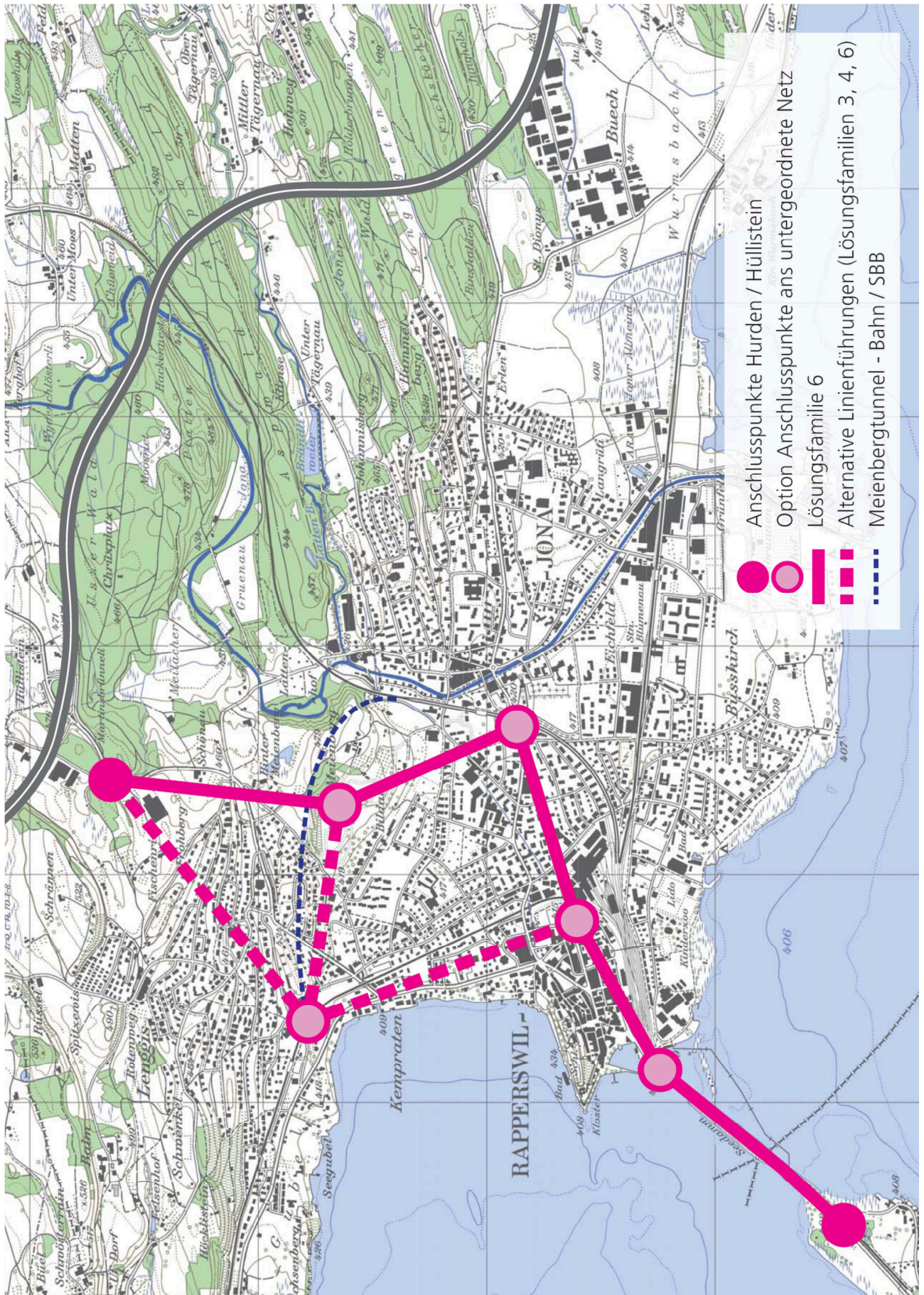
Der Kanton sollte bei seinen Untersuchungen von der im Prozess Mobilitätszukunft favorisierten Lösungsidee „Stadttunnel lang“, (Lösungsfamilie 6, siehe Abbildung auf nächster Seite) ausgehen. Der Fächer ist aber nochmals zu öffnen und weitere aus fachlicher Sicht gut beurteilte Lösungsfamilien im Variantenvergleich einzubeziehen (z.B. Lösungsfamilie 3 „Stadttunnel West“ oder Lösungsfamilie 4 „Stadttunnel Mittel“). In diesem Zusammenhang klärt der Stadtrat mit der SBB nochmals die Frage nach den Möglichkeiten beim Meienbergtunnel (zur Führung der Seelinie S7 über den Bahnhof Jona).

Der „Seetunnel“ von Freienbach zum Hüllistein ist aus Sicht des Stadtrates und der Kantonsingenieure aus St. Gallen, Zürich und Schwyz kaum realisierbar, weil die Kosten sehr hoch sind und die Nachbarkantone kein Interesse zeigen. Er wird nicht weiter verfolgt.

Die Federführung dieser Arbeiten liegt beim Kanton. Der Stadtrat will sich aber intensiv in die Arbeiten einbringen und dafür sorgen, dass die städtische Behörden und die Bevölkerung beteiligt werden. Der Stadtrat empfiehlt dem Kanton, das bestehende Begleitgremium weiter einzusetzen sowie die Ergebnisse der Arbeiten im Mobilitätsforum der breiten Öffentlichkeit zu präsentieren. Der Stadtrat unterstützt den Kanton bei der Kommunikation und Mitwirkung.

Der Stadtrat informiert die Bevölkerung regelmässig über den Fortschritt des Prozesses und die erreichten Meilensteine. Dabei nutzt er die bestehenden Plattformen.

Neben der inhaltlichen und kommunikativen Arbeit ist auf dieser Ebene auch intensive Lobbyarbeit gefordert. Der Stadtrat setzt sich in St. Gallen zusammen mit den Kantonsräten aus der Region für die rasche, zielgerichtete und partizipative Weiterbearbeitung der Lösungen sowie für die Diskussion von Finanzierungsoptionen ein. Hierzu wird von den Beteiligten eine zweckmässige Lobbying-Strategie entworfen.



**D) 2. Mittelfristig: Oberirdische Optimierungen auf Stadtgebiet**

Der Stadtrat erarbeitet ein Projekt zur Optimierung der verkehrlichen Situation in Rapperswil-Jona mit dem Zeithorizont 2020-2025. Basis ist die Lösungsfamilie „Status Quo+“, welche eine neue Verkehrsführung via Güterstrasse sowie eine abschnittsweise Schliessung der neuen Jonastrasse für den motorisierten Verkehr (ausgenommen öffentlicher Verkehr und Anlieferung) vorsieht. Hinzu kommen die aus dem Studienauftrag Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse abgeleiteten Massnahmen. Ziele sind die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs sowie die Attraktivitätssteigerung für den Fuss- und Veloverkehr. Es werden keine zusätzlichen Kapazitäten für den MIV geschaffen werden.

In den Vertiefungsarbeiten wird der Variantenfächer nochmals geöffnet. Dabei sind insbesondere städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen. Auch sollen zusätzliche Optimierungen in Jona geprüft werden. Flankierend zu baulichen Massnahmen sind auch Ansätze aus der Lösungsfamilie 19 „Struktur- und Verhaltensänderungen“ einzubeziehen.

Diese mittelfristige Optimierung soll Teil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation werden. Deshalb muss bis Ende 2015 ein konkretes Massnahmenpaket vorliegen.

Die Lösungsfamilie „Einbahnringe“ wird nicht weiter verfolgt. Die von den Experten aufgezeigten Nachteile (v.a. Umwegfahrten und zu geringe Attraktivität für Langsamverkehr) übersteigen die Vorteile bei weitem. Dies hat sowohl das Begleitgremium wie auch das 3. Mobilitätsforum bestätigt.

Der Lead für diese Arbeiten liegt beim Stadtrat, wobei der Kanton stark in die Projektorganisation einzubinden ist, einerseits als Strasseneigentümer und andererseits auch wegen seiner Zuständigkeit für allfällige Signalisationsänderungen oder für Ab-/Aufklassierungen von kommunalen bzw. kantonalen Strassen.

In einem ersten Schritt erfolgen die weiteren Arbeiten auf der fachlichen Ebene. Sobald vom Stadtrat gutgeheissene Zwischenergebnisse auf dem Tisch liegen, wird auch die Bevölkerung wieder eingebunden (z.B. Mobilitätsforum oder öffentliche Informationsveranstaltung). Zudem wird auf das bestehende Begleitgremium der Mobilitätszukunft zurückgegriffen, wobei die Zusammensetzung dieses Gremiums anzupassen ist (derzeitige Mitglieder möchten allenfalls aussteigen, andere Personen neu Einsitz nehmen). Auch weitere bestehende Plattformen werden genutzt (Bürgerversammlung, Stadtforum, etc.).

Die Kommunikation umfasst vorerst Informationen zu wichtigen Meilensteinen (Auftragsvergabe, Zwischenentscheide Stadtrat, etc.). Zu einem späteren Zeitpunkt geht die Kommunikation wieder mit der Mitwirkung einher (ggf. Anpassung der bestehenden Projekt-Governance).

**E) 3. Kurzfristig: Sofortmassnahmen für Komfortverbesserungen**

Der Stadtrat treibt die Umsetzung von kurzfristig realisierbaren Massnahmen mit einem Zeithorizont von 1 bis 5 Jahren im Rahmen laufender und künftiger Verfahren und Planungen weiter. Die an der öffentlichen Veranstaltung vom 25. Februar 2013 dem Stadtrat übergebene Liste mit Sofortmassnahmen ist Richtschnur. Folgende Bereiche sind darin enthalten:

- Verbesserungen für den Fussverkehr (neue Fusswegverbindungen, Erhöhung Sicherheit, neue Gestaltung, Erhöhung Sicherheit bei Kreuzungen und Fussgängerstreifen, ...)
- Verbesserungen für den Veloverkehr (neue Veloparkplätze, Vervollständigung Veloroutennetz, Verbesserung Signalisation, ..)
- Verbesserungen im öffentlichen Verkehr (Taktverdichtungen, Ausstattung von Haltestellen, ...)
- Sicherstellung Behindertengerechtigkeit der Verkehrswege
- Optimierung von Lichtsignalanlagen
- Verkehrsberuhigung (Einführung weiterer Tempo 30-Zonen und weiterer Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Quartieren)
- Prüfung Parkleitsystem
- Weiterführung der Kampagne Tschau-Schtau

Neben der Liste/Karte der Sofortmassnahmen aus dem Prozess Mobilitätszukunft sind auch weitere Grundlagen oder Planungen zu berücksichtigen: Agglomerationsprogramm 2. Generation (v.a. Schwachstellenanalyse Langsamverkehr), aktuelle Planungen zu Tempo 30-Zonen, Studienauftrag Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse, Ortsplanungsrevision, öV-Konzept, etc. Sämtliche Massnahmen müssen die Stossrichtung von mittel- und langfristigen Absichten unterstützen.

Neben der Planung und Realisierung ist bei den Sofortmassnahmen auch die Kommunikation von grosser Bedeutung. Der Stadtrat informiert aktiv und regelmässig über den Fortschritt der Arbeiten, die erreichten Meilensteine und den Stand der Umsetzung. Er kommuniziert über die bestehenden Plattformen (Medien, an der Bürgerversammlung und allenfalls an öffentlichen Veranstaltungen).



F) PROZESSORGANISATION & KOMMUNIKATION

Übergabe der Konzeptvorschläge an den Kanton

Das Begehren wird dem Kanton im Rahmen einer symbolischen Aktion übergeben. Eine Delegation von Stadt- und/oder Kantonsräten reist dafür nach St. Gallen, beispielsweise in einem RJ-Stadtbus oder mit dem Velo. Sie überbringt die Begehren vor dem Regierungsgebäude. Die Reise wird von eingeladenen Journalisten begleitet. Im Voraus wird in Rapperswil-Jona eine öffentliche Informationsveranstaltung über die Strategie des Stadtrats durchgeführt und der Startschuss für die „Reise“ gesetzt. Termin: ca. im April 2014.

Prozessorganisation

Da der Prozess „Mobilitätszukunft“ in eine neue Phase geht, ist die bestehende Projektorganisation zu überprüfen. Die Arbeiten auf allen drei Ebenen sollen weiterhin von einem Gremium geleitet und koordiniert werden. Die Steuerungsgruppe in der heutigen Form wird nach Verabschiedung der vorliegenden Strategie durch den Stadtrat aufgelöst. Die Besetzung des neuen Gremiums wird vom Stadtrat bestimmt. Eine Vertretung des Kantons scheint weiterhin sinnvoll.

Das Begleitgremium ist weiterhin einzubeziehen, evtl. in abgeänderter Besetzung. Die Mitglieder des Begleitgremiums und ihre Organisationen werden zum Abschluss dieser Prozessphase zu einer schriftlichen Vernehmlassung zur Strategie des Stadtrats eingeladen. Auch die anderen Mitwirkungskanäle (Homepage, Mobilitätsforum, öffentliche Informationsveranstaltungen) sind weiterzuführen. Die externe Unterstützung muss neu geregelt werden.

Kommunikation

Aus Sicht der Kommunikation ist es wichtig, dass der Kommunikationsfluss nicht unterbrochen wird, auch wenn der Prozess in eine neue Phase übergeht. Das Label „Mobilitätszukunft“ ist beizubehalten. Darüber hinaus sind die Leadership und die Kommunikation in Sachen Verkehr und Mobilität strategisch zu stärken, und zwar nicht allein in Bezug auf die „Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona“, sondern als integraler Bestandteil der städtischen Kommunikationsstrategie. Dazu sollen vor allem die bestehenden Plattformen und Kanäle genutzt werden.



G) ANHANG 1: Zielsystem

Zielsystem Mobilitätszukunft

VISION Hohe Lebensqualität durch nachhaltiges Mobilitätsverhalten und eine für die Bevölkerung und Wirtschaft verträgliche Abwicklung des Verkehrs

Stadtraum	Reduktion Trennwirkung der Hauptachsen in Abhängigkeit der Nutzungsansprüche	Reduktion von Schleichverkehr in den Quartieren	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum von Jona und Rapperswil	Reduktion der Lärm- und Luftbelastung für die Bevölkerung	Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Versorgung, des öffentlichen Lebens und des Tourismus sowie der ansässigen Betriebe mit allen Verkehrsmitteln
	Untere Bahnhofstrasse Obere Bahnhofstrasse Neue Jonastrasse Alte Jonastrasse St. Gallerstrasse Zürichstrasse Rütistrasse Allmeind-/Holzwiesstrasse Bahntrassen	Oberseestrasse Spinnereistrasse Schachenstrasse Kreuzstrasse Bubikerstrasse Aubrigstrasse Belsito-/Gubelfeldstrasse Hanfländerstrasse Molkereistrasse Hombrechtikerstrasse			
Fussverkehr	Erhöhung der Anzahl Personen, welche zu Fuss gehen, durch	Verbesserung der Infrastrukturen für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen			
	Verbesserung der Sicherheit von Fussgängern Verdichtung Fusswegnetz Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum Verkürzung der Wartezeiten bei Querung der Hauptachsen				
Veloverkehr	Erhöhung der Anzahl Personen, welche das Velo benützen, durch				
	Verbesserung der Sicherheit von Radfahrenden Vervollständigung und Verdichtung Radwegnetz Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum Verbesserung Verkehrsfluss Erhöhung der Anzahl und der Qualität von Veloabstellplätzen Zur Verfügung stellen von Ausleih-Velos an verschiedenen Standorten Optimierung der Kombinationsmöglichkeiten mit dem öV Gestaltung Velonetz für verschiedene Qualitätsanforderungen				
öV	Erhöhung der Anzahl Personen, welche den Stadtbuss benützen, durch	Konzentration der Buslinien auf Hauptachsen	Minimierung der negativen Auswirkungen durch	Verbesserte Abstimmung mit regionalem öV	
	Verbesserung der Zuverlässigkeit Taktverdichtung Räumliche Ausweitung des Angebots Senkung der Preise		dem Bedarf angepasste Busse angepasste Fahrweise Erneuerung der Infrastrukturen (Busse, Beläge, etc.)		
MIV	Reduktion der Anzahl Personen, welche das Auto benützen, durch	Entlastung vom Durchgangsverkehr	Entlastung vom Schwerverkehr	Sicherstellung der Anlieferung von Geschäften und Betrieben sowie des motorisierten Geschäftsverkehrs	Verfügung des MIV im innerstädtischen Bereich
	Schaffung von Park + Ride - Angeboten am Stadtrand Reduktion der Parkplatzzahl in den Stadtzentren unter Gewährleistung der Grundversorgung Bewirtschaftung der Parkplätze				
Mobilitätsverhalten	Förderung des Umsteigens vom Auto auf den öffentlichen Verkehr resp. zum Zufussgehen oder Velofahren durch:				
	Aktive Beeinflussung der Mobilität von ansässigen grösseren Betrieben Aktive Beeinflussung der Mobilität bei grösseren Veranstaltungen und in Vereinen Mobilitätsbildung Verbesserung der Informationen für alle Verkehrsmittel Finanzielle Anreize schaffen für Verhaltensänderungen Erhöhung Besetzungsgrad und Auslastung von motorisierten Fahrzeugen				



MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Im Zeitraum Februar / März 2013 haben die Mitglieder des Begleitgremiums das am 2. Mobilitätsforum verabschiedete Zielsystem gewichtet. Auf den folgenden Seiten werden die Ergebnisse dieser Gewichtungsumfrage dargestellt.

Anfragen: 51
Antworten: 39

Die Steuerungsgruppe hat an der Sitzung vom 13.3.13 beschlossen, aus jedem Teilzielbereich das jeweils am höchsten gewichtete Teilziel zur Grobbeurteilung der eingegangenen Lösungsideen zu verwenden. Grund dafür ist der Umstand, dass die Teilzielbereiche selbst alle in etwa gleich wichtig eingestuft wurden.

Die 6 wichtigsten Teilziele (1 Ziel pro Teilzielbereich)

- Stadtraum:** Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Versorgung, des öffentlichen Lebens und des Tourismus sowie der ansässigen Betriebe mit allen Verkehrsmitteln (Anteil an Stadtraum: ca. 24%, Anteil an Gesamtgewicht: ca. 4%)
- Fussverkehr:** Erhöhung der Anzahl Personen, welche zu Fuss gehen (Anteil am Fussverkehr: ca. 60%, Anteil an Gesamtgewicht: ca. 7%)
- Veloverkehr:** Erhöhung der Anzahl Personen, welche das Velo benützen (Anteil am Veloverkehr: 100% (einziges Teilziel), Anteil an Gesamtgewicht: ca. 19%)
- Öffentlicher Verkehr:** Erhöhung der Anzahl Personen, welche den Stadtbus benützen (Anteil am öV: ca. 50%, Anteil an Gesamtgewicht: ca. 9%)
- MIV:** Entlastung vom Durchgangsverkehr (Anteil am MIV: ca. 30%, Anteil an Gesamtgewicht: ca. 7%)
- Mobilitätsverhalten:** Förderung des Umsteigens vom Auto auf den öffentlichen Verkehr resp. zum Zufussgehen oder Velofahren (Anteil am Mobilitätsverhalten: 100% (einziges Teilziel), Anteil an Gesamtgewicht: ca. 14%)

Erläuterungen zu den Zahlen:

- Die erste Zahl [Anteil an Stadtraum / Fussverkehr / ...] gibt das Gewicht an, welche das Teilziel innerhalb dieses Bereiches erreicht hat, d.h. alle Teilziele aus dem Bereich Stadtraum haben zusammen ein Gewicht von 100%.
- Die zweite Zahl [Anteil an Gesamtgewicht] gibt an, welches Gewicht das Teilziel innerhalb des ganzen Zielsystems erreicht hat, d.h. alle Teilziele zusammen haben ein Gewicht von 100%.
- Der Mittelwert gibt den Durchschnitt aller Antworten wieder während der Median den Wert in der Mitte darstellt.
- Der Median ist ein Mittelwert für Verteilungen in der Statistik. Der Median einer Anzahl von Werten ist die Zahl, welche an der mittleren Stelle steht, wenn man die Werte nach Größe sortiert. Beispielsweise beträgt der Median aller Schweizer Gemeinden rund 1'000 Einwohner; d.h. 50% aller Gemeinden haben mehr, die andere Hälfte weniger Einwohner als dieser Wert. In Bezug auf die Gewichtungsumfrage heisst dies, dass die Hälfte der Umfrageteilnehmenden ein Gewicht unter dem Median und die andere Hälfte ein Gewicht über dem Median gesetzt haben.

STADTRAUM	Reduktion Trennwirkung der Hauptachsen in Abhängigkeit der Nutzungsansprüche	Reduktion von Schleichverkehr in den Quartieren	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum von Jona und Rapperswil	Reduktion der Lärm- und Luftbelastung für die Bevölkerung	Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Versorgung, des öffentlichen Lebens und des Tourismus sowie der ansässigen Betriebe mit allen Verkehrsmitteln
Mittelwert 16%	Mittelwert 15%	Mittelwert 20%	Mittelwert 21%	Mittelwert 20%	Mittelwert 24%
Median 10%	Median 10%	Median 16%	Median 20%	Median 20%	Median 20%

FUSSVERKEHR	Erhöhung der Anzahl Personen, welche zu Fuss gehen	Verbesserung der Infrastrukturen für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen
Mittelwert 11%	Mittelwert 61%	Mittelwert 39%
Median 10%	Median 60%	Median 40%

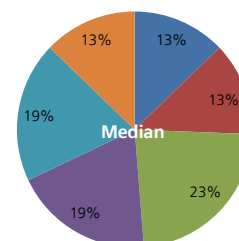
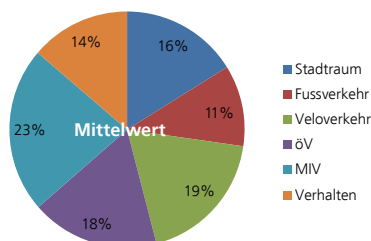
VELOVERKEHR	Erhöhung der Anzahl Personen, welche das Velo benützen
Mittelwert 19%	Mittelwert 100%
Median 18%	Median 100%

ÖFFENTLICHER VERKEHR	Erhöhung der Anzahl Personen, welche den Stadtbus benützen	Konzentration der Buslinien auf Hauptachsen	Minimierung der negativen Auswirkungen	Verbesserte Abstimmung mit regionalem öV
Mittelwert 18%	Mittelwert 51%	Mittelwert 8%	Mittelwert 13%	Mittelwert 27%
Median 15%	Median 50%	Median 0%	Median 10%	Median 25%

MOTORISIERTER INDIVIDUAL VERKEHR	Reduktion der Anzahl Personen, welche das Auto benützen	Entlastung vom Durchgangsverkehr	Entlastung MIV vom Schwerverkehr	Sicherstellung der Anlieferung von Geschäften und Betrieben sowie des motorisierten Geschäftsverkehrs	Verflüssigung des MIV im innerstädtischen Bereich
Mittelwert 23%	Mittelwert 23%	Mittelwert 32%	Mittelwert 26%	Mittelwert 9%	Mittelwert 10%
Median 15%	Median 20%	Median 30%	Median 20%	Median 5%	Median 3%

MOBILITÄTS-VERHALTEN	Förderung des Umsteigens vom Auto auf den öffentlichen Verkehr resp. zum Zufussgehen oder Velofahren
Mittelwert 14%	Mittelwert 100%
Median 10%	Median 100%


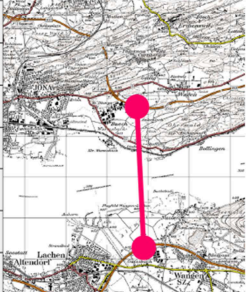

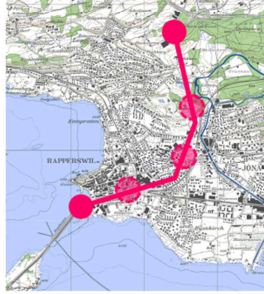

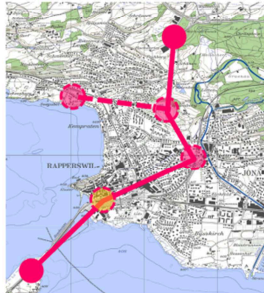
KONTROLLE	Mittelwert 100%	Median 78%	Med. korr 100%
Stadtraum	16%	10%	13%
Fussverkehr	11%	10%	13%
Veloverkehr	19%	18%	23%
öV	18%	15%	19%
MIV	23%	15%	19%
Verhalten	14%	10%	13%





H) ANHANG 2: Abstimmungsergebnis Lösungsfamilien

Im Folgenden ist das Abstimmungsergebnis zur Auswahl der Lösungsfamilien dargestellt. Die Abstimmung im Begleitgremium wurde im Anschluss an die 5. Sitzung Ende April 2013 durchgeführt. Die Mitglieder des Begleitgremiums haben aufgrund der vorliegenden Unterlagen je Lösungsfamilie (siehe auch www.mobilitätszukunft.ch) sowie unter Kenntnis der fachlichen Grobbeurteilung entschieden. Diese wurde im Expertenkreis basierend auf den am höchsten gewichteten Ziele vorgenommen.

<p>MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA</p> <p>Lösungsideen: Familie 1</p> <p>Verbindung A53 – A3 mit einer Seequerung westlich des Seedamms</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Teilziel</th> <th>fachliche Beurteilung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln</td> <td>👍</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen</td> <td>👎👎</td> </tr> <tr> <td>Entlastung vom Durchgangsverkehr</td> <td>👍</td> </tr> <tr> <td>Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund</td> <td>👎</td> </tr> </tbody> </table> <p>Resultat Umfrage: Ja: 65% (24) Nein: 35% (13)</p> <p><small>Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013</small></p>	Teilziel	fachliche Beurteilung	Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍	Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👎	Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👎	Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👎👎	Entlastung vom Durchgangsverkehr	👍	Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👎	<p>MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA</p> <p>Lösungsideen: Familie 2</p> <p>Verbindung A53 – A3 mit einer Seequerung östlich des Seedamms</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Teilziel</th> <th>fachliche Beurteilung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln</td> <td>👍👍</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen</td> <td>👎👎</td> </tr> <tr> <td>Entlastung vom Durchgangsverkehr</td> <td>👍👍</td> </tr> <tr> <td>Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund</td> <td>👎</td> </tr> </tbody> </table> <p>Resultat Umfrage: Ja: 38% (14) Nein: 62% (23)</p> <p><small>Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013</small></p>	Teilziel	fachliche Beurteilung	Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍👍	Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👎	Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👎	Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👎👎	Entlastung vom Durchgangsverkehr	👍👍	Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👎
Teilziel	fachliche Beurteilung																												
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👎																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👎																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👎👎																												
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👍																												
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👎																												
Teilziel	fachliche Beurteilung																												
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍👍																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👎																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👎																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👎👎																												
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👍👍																												
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👎																												
<p>MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA</p> <p>Lösungsideen: Familie 3</p> <p>Verbindung Seedamm – A53 mit einem Stadttunnel West</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Teilziel</th> <th>fachliche Beurteilung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln</td> <td>👍👍</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Entlastung vom Durchgangsverkehr</td> <td>👍👍👍</td> </tr> <tr> <td>Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund</td> <td>👎👎</td> </tr> </tbody> </table> <p>Resultat Umfrage: Ja: 35% (13) Nein: 65% (24)</p> <p><small>Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013</small></p>	Teilziel	fachliche Beurteilung	Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍👍	Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👎	Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👎	Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👎	Entlastung vom Durchgangsverkehr	👍👍👍	Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👎👎	<p>MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA</p> <p>Lösungsideen: Familie 4</p> <p>Verbindung Seedamm – A53 mit einem Stadttunnel Mitte</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Teilziel</th> <th>fachliche Beurteilung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln</td> <td>👍👍</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Entlastung vom Durchgangsverkehr</td> <td>👍👍</td> </tr> <tr> <td>Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund</td> <td>👎👎</td> </tr> </tbody> </table> <p>Resultat Umfrage: Ja: 32% (12) Nein: 68% (25)</p> <p><small>Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013</small></p>	Teilziel	fachliche Beurteilung	Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍👍	Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👎	Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👎	Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👎	Entlastung vom Durchgangsverkehr	👍👍	Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👎👎
Teilziel	fachliche Beurteilung																												
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍👍																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👎																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👎																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👎																												
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👍👍👍																												
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👎👎																												
Teilziel	fachliche Beurteilung																												
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍👍																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👎																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👎																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👎																												
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👍👍																												
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👎👎																												
<p>MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA</p> <p>Lösungsideen: Familie 5</p> <p>Verbindung Seedamm – A53 mit einem Stadttunnel Ost</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Teilziel</th> <th>fachliche Beurteilung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln</td> <td>👍</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Entlastung vom Durchgangsverkehr</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund</td> <td>👎👎</td> </tr> </tbody> </table> <p>Resultat Umfrage: Ja: 11% (4) Nein: 89% (33)</p> <p><small>Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013</small></p>	Teilziel	fachliche Beurteilung	Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍	Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👎	Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👎	Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👎	Entlastung vom Durchgangsverkehr	👎	Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👎👎	<p>MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA</p> <p>Lösungsideen: Familie 6</p> <p>Verbindung Hurden – A53 mit einem Stadttunnel lang</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Teilziel</th> <th>fachliche Beurteilung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln</td> <td>👍👍</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen</td> <td>👎</td> </tr> <tr> <td>Entlastung vom Durchgangsverkehr</td> <td>👍👍</td> </tr> <tr> <td>Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund</td> <td>👎👎</td> </tr> </tbody> </table> <p>Resultat Umfrage: Ja: 54% (20) Nein: 46% (17)</p> <p><small>Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013</small></p>	Teilziel	fachliche Beurteilung	Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍👍	Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👎	Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👎	Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👎	Entlastung vom Durchgangsverkehr	👍👍	Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👎👎
Teilziel	fachliche Beurteilung																												
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👎																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👎																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👎																												
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👎																												
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👎👎																												
Teilziel	fachliche Beurteilung																												
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍👍																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👎																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👎																												
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👎																												
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👍👍																												
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👎👎																												



MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Lösungsideen: Familie 7

Kreisverkehre als eigenständige Lösungen

Resultat Umfrage:
Ja: 57% (21)
Nein: 43% (16)

Teilziel	fachliche Beurteilung
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👎👎
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👉
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👉
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👎
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👉👎
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👎

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Lösungsideen: Familie 8

Autoarme Innenstadt Rapperswil-Jona

Resultat Umfrage:
Ja: 14% (5)
Nein: 86% (32)

Teilziel	fachliche Beurteilung	
	Etappe 1	Etappe 2
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👉	👎👎
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👍	👎👎
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👍	👎👎
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👉👍	👎👎
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👉👍	👉
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👍	👎👎

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Lösungsideen: Familie 9

Weiterentwicklung öffentlicher Verkehr

Resultat Umfrage:
Ja: 32% (12)
Nein: 68% (25)

Teilziel	fachliche Beurteilung
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👎👎👎
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👍👍
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👍👍
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👍👍👍
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👍👍👍
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👍👍👍

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Lösungsideen: Familie 10

Autoverlad über den Seedamm

** je nach Ausgestaltung der Zufahrtsbewilligungen*

Resultat Umfrage:
Ja: 3% (1)
Nein: 97% (36)

Teilziel	fachliche Beurteilung
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍*👎
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👉
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👉
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👉
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👍
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👉

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Lösungsideen: Familie 11

Nutzung Eisenbahntrassen für Autobrücke

Resultat Umfrage:
Ja: 19% (7)
Nein: 81% (30)

Teilziel	fachliche Beurteilung
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍👍
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👎
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👎
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👎
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👉
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👎👎

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Lösungsideen: Familie 12

Park+Ride-Konzept mit Aufhebung innerstädtische Parkplätze

Resultat Umfrage:
Ja: 22% (8)
Nein: 78% (29)

Teilziel	fachliche Beurteilung
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👉👎
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👍
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👍
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👍👍
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👉
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👍

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013



MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Lösungsideen: Familie 13

Betriebliche Einschränkungen auf dem Seedamm

Resultat Umfrage:
Ja: 35% (13)
Nein: 65% (24)

Teilziel	fachliche Beurteilung
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👎
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👉
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👉
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👉
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👍
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👉

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Lösungsideen: Familie 17

Status Quo+

Resultat Umfrage:
Ja: 73% (27)
Nein: 27% (10)

Teilziel	fachliche Beurteilung
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👍
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👍
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👍👍
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👉👍
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👍

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Lösungsideen: Familie 18

Kleinräumige Umfahrungen der Zentren von Rapperswil und Jona

Resultat Umfrage:
Ja: 30% (11)
Nein: 70% (26)

Darstellung der kleinräumigen Umfahrungen nur schematisch, noch nicht vertieft.

Teilziel	fachliche Beurteilung
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👍
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👉
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👉👍
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👍*
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👍

* unterschiedliche Wirkung in Zentrumsbereichen und übrigen Gebieten bzgl. Durchgangsverkehr

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Lösungsideen: Familie 19

Struktur- und Verhaltensänderungen zur Mobilitätsreduktion

Resultat Umfrage:
Ja: 51% (19)
Nein: 49% (18)

Teilziel	fachliche Beurteilung
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍👍
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👍👍
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👍👍
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👉
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👎
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👍👍

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013

MOBILITÄTSZUKUNFT RAPPERSWIL-JONA

Lösungsideen: Familie 20

Minitunnel Rapperswil mit unterirdischem Kreisell

Resultat Umfrage:
Ja: 29% (9)
Nein: 71% (22)

Diese Abstimmung hat nachträglich BGG-Stangefürten, daher haben nicht gleich viele Personen teilgenommen

Teilziel	fachliche Beurteilung
Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln	👍
Erhöhung der Anzahl Pers., welche zu Fuss gehen	👍
Erhöhung der Anzahl Pers., welche das Velo benützen	👉
Erhöhung der Anzahl Pers., welche den Bus benützen	👉👍
Entlastung vom Durchgangsverkehr	👍*
Förderung des Umsteigens auf Umweltverbund	👉👍

Stand nach Abstimmung BGG am 18. Juni 2013