

ARGUMENTARIUM

Aufwertung der beiden Bahnhöfe Jona und Rapperswil

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Jona-Rapperswil wird mit dem Fahrplanwechsel per Dezember 2006 markant verbessert. Neben der S15, welche mit der S5 einen Viertelstundentakt in Richtung Zürich schafft, wird auch ein eigentlicher Ortsbus eingeführt und das LinthBus-Konzept optimiert. Diese Änderungen sind sehr erfreulich und tragen dazu bei, die Verkehrsprobleme im Raum Rapperswil-Jona zu entschärfen.

Kurzbeschreibung

Die beiden Bahnhöfe Jona und Rapperswil übernehmen eine wichtige Funktion als Verbindung der Buspassagiere sowie des Fuss- und Radverkehrs zur Bahn. Mit dem Ausbau des Fahrplanangebotes nimmt die Bedeutung der Bahnhöfe als Verkehrsdrehscheibe mit Verbundaufgaben zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln nochmals markant zu. Während der heute wichtigere Bahnhof Rapperswil am Rand des Siedlungsgebietes von Rapperswil-Jona, aber in Fussdistanz zum historischen Zentrum angeordnet ist, liegt die heutige S-Bahn-Station im Siedlungsschwerpunkt der künftig fusionierten Stadt. Die Bedeutung von Jona wird mit dem künftigen Ortsbuskonzept noch zunehmen.

Die heutige Situation an den beiden Bahnhöfen Jona und Rapperswil ist in vielerlei Hinsicht höchst unbefriedigend und vermag den Ansprüchen an einen attraktiven Zugang zum öffentlichen Verkehr in keiner Hinsicht zu genügen.

Die neue Stadt Rapperswil-Jona ist gefordert. Die Gemeinde Jona hat hier zusammen mit der SBB viel zu wenig gemacht. Nur schon das Dach, das vor rund acht Jahren erstellt wurde, kam erst auf Grund eines Vorstosses des VCS und der UGS zu Stande. Bereits 1994 hat der VCS für Jona einen «richtigen Bahnhof» gefordert.

Der VCS möchte den Behörden, den Transportunternehmen und einer breiten Bevölkerung aufzeigen, welcher grosser und dringlicher Handlungsbedarf bei den beiden Bahnhöfen besteht. Unsere konkreten Vorschläge sollen als Diskussionsgrundlage dienen, um die Situation zu verbessern.

Sektion St.Gallen/Appenzell und Regionalgruppe See & Gaster

Verkehrs-Club der Schweiz, Marktgasse 14, Postfach, 9004 St.Gallen
Tel. 071 222 26 32, Fax 222 26 62, PC 90-2587-9
www.vcs-sgap.ch, info@vcs-sgap.ch

Bahnhöfe: Eine Visitenkarte der Stadt

Der Bahnhof gehört zu einer Stadt, wie die Kirche oder das Rathaus. Es bildet einen wichtigen Merk- und Orientierungspunkt. Besucher werden hier (mehr oder weniger freundlich) empfangen und machen sich einen ersten Eindruck. Welchen Eindruck möchte Rapperswil-Jona auf ihre Besucherinnen und Besucher machen?

Handlungsbedarf in Jona

Bedeutung und Änderungen

Jetzt schon verkehren in Jona 4100 Passagiere pro Tag (Tendenz steigend) mit den neuen zusätzlichen Angeboten können sich diese Zahlen um nochmals 10 bis 20 % erhöhen. Zur Verdeutlichung: Das sind in etwa gleich viele Personen, wie einen durchschnittlichen Match der Rapperswil-Jona Lakers besuchen. Und zwar täglich – aber es hat nicht mal ein WC! Die Bedeutung des Bahnhofes Jona wird mit dem geplanten Ausbau des Ortsbusses weiter zunehmen.

Vorhandene Infrastruktur

Die heutige Infrastruktur besteht im Wesentlichen aus zwei Billetteautomaten. Weitere notwendige Angebote wie das bereits erwähnte WC, persönlicher Fahrkartenverkauf, Verpflegungsmöglichkeiten, Kiosk oder Taxistandplatz fehlen gänzlich. Zudem fehlen Informationsangebote wie etwa ein Stadtplan.

Witterungsschutz

Der Witterungsschutz ist ungenügend: Auf der Ostseite besteht zwar eine neue elegante Überdachung. Diese gewährt aber bei Regen und Westwind zu wenig Schutz und kann dadurch ihre zuge dachte Funktion nur mangelhaft erfüllen. Zudem besteht sie nur über einem Teilbereich der Perrons. Auf der Westseite deckt die Überdachung nur eine geringe Länge des Perrons ab. Fazit: Die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs werden in Jona im Regen stehen gelassen.



Jona
Perrons, ungenügender
Witterungsschutz

Zugänglichkeit Fussverkehr

Es bestehen direkte Fusswegverbindungen via Bühlstrasse ins Zentrum von Jona, zur Schlüsselstrasse und zur Werkstrasse sowie eine direkte Fusswegverbindung durch das Altersheimareal über die neue Brücke zu den beiden Einkaufszentren. Die beiden Perrons sind von beiden Seiten her erreichbar. Das Gleisstrasse kann über die Brücke und die Unterführung «anständig» unter- bzw. überquert werden. Die Verknüpfung mit dem Fusswegnetz ist dementsprechend recht gut. Was nicht heisst, dass dieses noch verbessert werden könnte. Allerdings ist insbesondere der Zugang vom Zentrum über die Bühlstrasse entlang dem oder über den grossen Parkplatz für Fussgängerinnen und Fussgänger wenig attraktiv.

Veloabstellanlagen

Es bestehen verschiedene dezentral angeordnete Veloabstellplätze, die auch nahe zu den Perronzugängen liegen. Allerdings: Das Angebot deckt die Nachfrage nicht ab. Die Veloabstellanlagen sind überfüllt. Es fehlt zudem ein Angebot mit bewachten Abstellplätzen, welche vor Vandalismus und Diebstahl schützen.



Station Jona
Velounterstand

Verknüpfung Bus - Bahn

Die Verknüpfung mit dem Ortsbus wird mit einem provisorisch eingerichteten Bushof hergestellt. Uns ist zum Zeitpunkt des Verfassens dieses Argumentariums noch nicht bekannt, welche Infrastruktur dazu bereitgestellt wird. Notwendig sind gedeckte Wartegelegenheiten mit Sitzplätzen, Anlegekanten (Behindertentauglichkeit) und ein gutes Orientierungssystem.

Umfeld

Die Station Jona liegt etwas «im Abseits». Umso wichtiger ist die ortsbauliche Verknüpfung mit dem Zentrum. Hier besteht dringender Handlungsbedarf: Der grosse Parkplatz schafft auch eine grosse Öde. Die Station wird dadurch weiter ins Abseits gestellt.

Die grosse Wiese unterhalb der Villa Grünfels ist zwar ein landschaftlich reizvolles Element und schafft Raum, aber auch Distanz. Sie ist aber für die Bevölkerung nicht zugänglich und kann dadurch nicht genutzt werden. Wenn schon eine solch grosse Fläche mitten im Zentrum frei gehalten wird (und damit das direkte Einzugsgebiet des Bahnhofs reduziert wird), ist eine Parkgestaltung angebracht, welche erst die Zugänglichkeit und Durchlässigkeit auf dem Weg zum Bahnhof herstellt.



Station Jona

Der Abgang vom Perron zum «Bahnhofplatz»; diese Situation könnte sich auch in einem gesichtslosen «Agglobrei» wie Glattbrugg bieten.

VCS-Forderungen zum Bahnhof Jona

Aus dieser Situationsanalyse sind folgende Forderungen für eine Aufwertung der Station ableitbar:

- **Aufwertung der heute unbedienten Station Jona zu einem vollwertigen bedienten Bahnhof**
Mit entsprechender Infrastruktur (vom WC, Fahrkartenverkauf bis zum Kiosk/avec mit entsprechendem Einkaufsangebot. Einfach allem, was zu einem «richtigen» Bahnhof gehört
- **Verbesserung des beidseitigen Witterungsschutzes**
Mit gedeckten Perrons sowie ausreichenden Sitzgelegenheiten
- **Ortsbauliche Aufwertung des Umfeldes**
Mit der Gestaltung einer Bahnhofstrasse und eines Bahnhofplatzes auf der Ostseite des Bahnhofes
- **Erstellung eines grosszügigen zentralen Bushofes**
Direkte Zufahrtsmöglichkeiten der Busse
- **Verbesserte Zugänglichkeit des Fusswegnetzes**
Mit neuen und/oder aufgewerteten Fuss- und Radwegen
- **Verbesserung der Veloabstellplatz-Situation**
Mit einer grosszügigen und bedienten Velostation

Handlungsbedarf in Rapperswil

Bedeutung und Änderungen

Der Bahnhof Rapperswil profitiert dank direkten Verbindungen nach Zürich, St.Gallen, Luzern und in die Region von einem guten Bahnangebot. Die Gebäulichkeiten konnten wegen ungeklärten Rechtsfragen und der Planung für den Tunnel lange nicht saniert werden. Nun steht aber eine Renovierung an, welcher auch das Umfeld umfassen sollte. Entsprechend besteht hier die Möglichkeit, bereits im Vorfeld der Planung die Wünsche an eine kundenfreundliche Gestaltung des Bahnhofes als Verkehrsdrehscheibe einzubringen.

Vorhandene Infrastruktur

Grundsätzlich findet sich am Bahnhof Rapperswil alles, was zu einem richtigen Bahnhof gehört. Verbesserungspotential besteht aber an der Information; namentlich hinsichtlich einer zentralen dynamischen Fahrzeitenanzeige.

Witterungsschutz

Der Witterungsschutz auf den Perrons ist mit entsprechenden Perronüberdachungen gegeben. Diese decken aber nicht die gesamten Zugslängen ab. Auf dem Bushof fehlen Vordächer.

Zugänglichkeit Fussverkehr

Das Bahntrasse trennt das Südquartier vom Zentrum und bildet insbesondere für den Veloverkehr eine empfindliche Barriere. Die renovierte Passarelle ohne Zugang zu den Perrons ist wegen ihrer versteckten Lage etwas im Abseits und aufgrund des grossen Höhenunterschieds auch beschränkt attraktiv. Die zentrale Personenunterführung ist zwar recht breit. Mit den hier gestellten Ansprüchen als einzige Unterführung wird es aber regelmässig eng. Es kommt zu Konflikten zwischen dem Fuss- und Veloverkehr. Die Lage der Unterführung führt zu grossen Umwegen gerade für den Fussverkehr, welcher aus Richtung des Fischmarktplatzes / Seequai zu den Perrons gelangen möchte. Die grösste Barriere bildet die Obere Bahnhofstrasse mit ihren drei Spuren, verkehrsgerechtem Ausbaustandard und dem hohen Verkehrsaufkommen. Die Strasse kann nur über die Unterführung und beim Lichtsignal vor der Post überquert werden. Für den Fussverkehr besteht das Bedürfnis nach einer flächigen Querungsmöglichkeiten. Die Verhältnisse an der Nordseite des Bahnhofes sind eng, was mit den ungeordnet abgestellten Velos und sonstigen «Vermöblungen» des Aussenraumes noch akzentuiert wird.



Bahnhofplatz
Wenig Platz für den Fussverkehr

Veloabstellanlagen

Insbesondere auf der Nordseite bestehen zu wenige Abstellplätze für den Veloverkehr. Die Abstellanlage zwischen Güterschuppen und Bahnhofsgebäude sind etwas abseits vom Passantenstrom, was die Gefahr von Diebstahl und Vandalismus erhöht. Die Fahrräder verstellen zwischen Post und Bahnhof die Verkehrsflächen. Es hat keine Möglichkeit, die Fahrräder an einem bewachten Ort abzustellen.



Bahnhofplatz Rapperswil
Autos und Busse verstellen sich gegenseitig den Weg

Verknüpfung Bus - Bahn

Die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn erfolgt (zum grössten Teil) auf dem Bahnhofplatz. Der Bushof belegt die «Restfläche» des Parkplatzes. Da die Busse aneinander aufgereiht sind, können diese nicht unabhängig voneinander Zu- und wegfahren. Die Zu- und Wegfahrt zum Bushof wird zudem durch den Parksuchverkehr behindert. Es fehlt an Platz für einen grosszügigen Bushof; die Kleinbusse des Ortsverkehrs liegen etwas abseits und sind für unkundige Benutzer nicht ohne weiteres auffindbar. Für wartende Kunden fehlt ein Vordach, diese drängen sich in den eh schon knappen Platz zwischen Kiosk und Bahnschalter.



Bahnhof Rapperswil
Hinterhofsituation

Umfeld

Das Umfeld des Bahnhofes Rapperswil präsentiert sich heute wenig attraktiv und kann mit den zwischenzeitlich aufgewerteten Aussenräumen am See und in der Altstadt nicht mehr mithalten. Dies liegt zum einen am Bahnhofplatz, welcher als Parkplatz erhalten muss. Zum anderen genügt das Angebot an Veloabstellanlagen nicht und so verstellen diese nun ungeordnet die Vorplätze. Die Aufenthaltsqualität ist entsprechend gering, fehlt es doch auch an entsprechender Infrastruktur wie beispielsweise gedeckten Sitzgelegenheiten.

VCS-Forderungen zum Bahnhof Rapperswil

Aus dieser Situationsanalyse sind folgende Forderungen für eine Aufwertung des Bahnhofs ableitbar:

- **Neugestaltung des Bahnhofplatzes**
Mit Verkehrsentflechtung zwischen MiV und Busverkehr. Aufhebung der Parkplätze zugunsten eines zeitgemässen Bushofes
- **Eine zweite Unterführung (Höhe Fischmarktplatz)**
Mit Zugang zu den Plattformen, um die engen Verhältnisse in der Unterführung zu verbessern
- **Mehr Platz für Velos auf der Nordseite**
Einrichtung einer bedienten Velostation
- **Verbesserter Fussgängerübergang auf der oberen Bahnhofstrasse**
- **Zentrale dynamische Fahrgastanzeige**
Mit allen Abfahrtszeiten der Züge und der Busse

Beispielhafte Lösungen

Verschiedene Beispiele von umgebauten Bahnhofplätzen zeigen, wie ein zeitgemässer Zugang zum öffentlichen Verkehr geschaffen werden kann. Folgende Aufzählung zeigt exemplarisch, welcher Standard künftig auch in Rapperswil und Jona geschaffen werden soll. Neben den hier gezeigten Lösungen sind auch neuere Gestaltungen von Bahnhofplätzen in Uster, Männedorf, Rüti oder Uznach beispielhaft.

Bahnhof Meilen



Bushof

Der Bushof Meilen liegt unmittelbar neben dem Bahnhofsgebäude und kann konfliktfrei erreicht werden.



Die einzelnen Haltestellen konzentrieren sich entlang einem zentralen Mittelperron. Die unabhängige zu- und Wegfahrt der einzelnen Busse ist möglich. Die Passagiere sind witterungsgeschützt.

Bahnhof Baar



Bahnhofplatz

Die Fahrbahn vor dem Bahnhofplatz wurde optisch aufgelöst. Auf dem Platz besteht eine Begegnungszone.



Bushof

Die acht Anlegestellen sind auf dem Bahnhofplatz mit jeweils einem eigenem Vordach angeordnet. Die Perrons verfügen über eine dynamische Fahrgastanzeige.

Strassenraumgestaltung Köniz

Viele Beispiele von umgebauten Hauptstrassen zeigen, dass die Querbarkeit dank Mitteln der Strassenraumgestaltung auch bei hohen Verkehrsbelastungen verbessert werden kann. Eine solche Lösung ist aus VCS-Sicht auch auf der oberen Bahnhofstrasse möglich. Es besteht keine Notwendigkeit eines dreispurigen Ausbaus. Zumal der gleiche Verkehr nur hundert Meter zuvor auf dem Seedamm auch nur zweispurig geführt wird!



Ortsdurchfahrt

Die Schwarzenburgerstrasse wurde von vorher drei Spuren auf zwei reduziert. Die Strasse wird täglich von rund 20'000 Fahrzeugen frequentiert.



Die Ortsdurchfahrt kann vom Fussverkehr trotz dem hohen Verkehrsaufkommen dank Tempo-30 und der Gestaltung mit einem Mittelbereich auch ohne Unterführung oder Lichtsignalanlage überquert werden.