

Entwicklung der Siedlungsgebiete und der Verkehrsinfrastruktur im Raum Rapperswil-Jona



von
Ladina Steiner
Martin Büchler
Marius Ammann
Jakob Brem

Projektarbeit Basisjahr
D-BAUG SS 2006

zum Thema

Kulturlandschaftswandel

Betreuer: Christian Häberling
Leitung: Prof. Dr. Lorenz Hurni

Institut für Kartografie ETHZ

Eingereicht am 7. Juli 2006

Inhalt

1. Einleitung	2
2. Die Siedlungsentwicklung in den letzten 150 Jahren	3
2.1 Entwicklung bis 1815	3
2.2 Entwicklung von 1815 bis 1882	4
2.3 Entwicklung von 1883 bis 1933	5
2.4 Entwicklung von 1934 bis 1957	6
2.5 Entwicklung von 1958 bis 1965	6
2.6 Entwicklung von 1965 bis 1984	7
2.7 Entwicklung von 1984 bis 2002	9
2.8 Zustand um 2002	10
3. Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsinfrastruktur	12
3.1 Individualverkehr und Strassenbau	12
3.2 Öffentlicher Verkehr	14
4. Entwicklung in der näheren Zukunft	16
4.1 Siedlungsraum	16
4.2 Verkehr	17
Masterplan Verkehr	17
Umfahrungstunnel Rapperswil	17
5. Fazit	19
6. Quellen	20
Anhänge	21
A1 Verwendete Kartenausschnitte	21
A2 Grafik Entwicklung des Verkehrsaufkommen in Rapperswil und Jona	25
A3 Bildergalerie	26

1. Einleitung

Im Rahmen unserer Projektarbeit im zweiten Semester der Studiengänge Bau-, Umwelt- und Geomatikingenieurwissenschaften wählten wir das Thema *Kulturlandschaftswandel*. Die vorliegende Arbeit soll dem interessierten Leser die Entwicklung der Kulturlandschaft der Gemeinden Rapperswil und Jona näher bringen. Wir haben uns bei der Erarbeitung des Themas vor allem auf den Siedlungsraum, die Verkehrsinfrastrukturentwicklung und das Verkehrsaufkommen in den letzten 150 Jahren konzentriert. Seit der Gründung der Stadt Rapperswil im Mittelalter war die Entwicklung der umliegenden Dörfer Jona, Kempraten und Busskirch stark von ihr abhängig. Auch die Klöster mit ihren Grossen Landanteilen hatten grossen Einfluss. Dies änderte sich schlagartig unter französischer Herrschaft (1798-1815), welche Jona zu einer unabhängigen Gemeinde machte. Es war die Absicht, den Hauptorten die zu gross gewordene Macht abzunehmen und aufzuteilen. Busskirch und Kempraten wurden deshalb Jona zugeteilt. Danach entwickelten sich die beiden Gemeinden mehr oder weniger unabhängig voneinander. Interessant ist dies, weil die beiden Gemeinden ab dem Jahr 2007 politisch wieder vereinigt sein werden.

Wir haben dieses Gebiet gewählt, da Marius Ammann in Jona selbst wohnt und die übrigen Gruppenmitglieder aus der näheren Region stammen. Als Informationsquellen verwendeten wir die CD Dufour Map, Karten des Siegfriedatlas und mehrere moderne Landeskarten der Schweiz sowie mehrere Bücher, Websites und Statistiken.

Wir danken Christian Häberling für die Betreuung und dem Institut für Kartografie der ETH Zürich für das zur Verfügung stellen zahlreicher Karten sowie der übrigen Infrastruktur.

2. Entwicklung des Siedlungsraums in den letzten 150 Jahren

2.1 Entwicklung bis 1815

Im Gebiet Rapperswil-Jona wurden verschiedene kleine Gegenstände gefunden, die aus der Steinzeit und der Bronzezeit stammen. Hierbei handelt es sich jedoch nur um verstreute Einzelstücke, die eine permanente Besiedlung der Gegend zu dieser Zeit nicht beweisen können. Die ersten Siedlungen stammen wohl aus der jüngeren Eisenzeit. Dies beweisen Keltengräber, welche auf dem Gemeindegebiet von Kempraten gefunden wurden. Es waren auch die Kelten, die dem Fluss den Namen Jona gaben, was soviel wie „die Kalte“ bedeuten soll.¹ Zu Beginn unserer Zeitrechnung wurde der Einfluss der Römer auch im Gebiet des Zürichsees immer grösser. Die Römer, stets um ein gutes Verkehrsnetz bemüht, erkannten früh den Vorteil der Wasserwege in den oft noch schwer zugänglichen und unberührten Gebieten der heutigen Schweiz. So wurde auch der Zürichsee zu einer Handelsroute zwischen Zürich und Weesen. Kempraten diente als Umschlagsplatz. Neben dem kleinen Dorf Kempraten gab es in der Gegend noch einige Höfe, so zum Beispiel den Gutshof bei Busskirch.

Nach dem Einfall der Alemannen in der zweiten Hälfte des 3. Jahrhunderts n.Chr. und dem Zerfall des Römischen Reiches, war das Gebiet nur noch dünn besiedelt. Vermutlich wurden die Siedlungen von den Alemannen zerstört; man hat verschiedene Münzgefässe gefunden, welche damals wohl aus Angst vor Plünderungen vergraben worden waren. Die Wiederbesiedlung fand dann erst im 7. Jahrhundert statt. Aus dieser Zeit wurden mehrere Gräber gefunden.

Nach der Christianisierung wurde anfangs des 13. Jahrhunderts sowohl die Burg Rapperswil als auch die gleichnamige Stadt erbaut. Dies geschah im Auftrag der Herren von Rapperswil, welche bis anhin eine Burg bei Altendorf als Hauptsitz hielten. Später wurde Rapperswil habsburgisch, da das Geschlecht der Herren von Rapperswil ausgestorben war. 1351 wurde Rapperswil durch die Zürcher unter Rudolf Brun teilweise zerstört. Danach wurde es jedoch wieder habsburgisch und zu einem wichtigen Aussenposten gegen die junge Eidgenossenschaft. 1358 wurde der erste Holzsteg über den See erbaut, was die strategische Wichtigkeit von Rapperswil bestätigte.

Erst 1464 trat Rapperswil, das den Habsburgern lange treu geblieben war, der Eidgenossenschaft bei. Nach den Wirren der Reformation, bei denen Rapperswil in Kämpfe

¹ Alle Angaben aus: Eugen Halter, Geschichte der Gemeinde Jona, Politische Gemeinde Jona, 1970

gegen das reformierte Zürich verwickelt war, entwickelte sich der Siedlungsraum bis Anfangs des 19. Jahrhunderts nur wenig. Der Grund dafür ist in der Aufteilung des Landes zu suchen, da bis zur Neuordnung in der Helvetik über 50% des Bodens in der Gegend von Rapperswil den Klöstern Pfäfers, Wurmsbach und Einsiedeln gehörte. Von 1798 bis 1815 stand die Schweiz unter französischer Herrschaft (Zeit der Helvetik). 1803 wurde Jona zu einer selbständigen Gemeinde. Die französische Herrschaft und die Ideen der Revolution brachten trotz vielem Ungemach auch eine positive Erneuerung der Gesetze und der Verwaltungsorganisation mit sich. 1815 wurde im Wienerkongress die Existenz der Schweiz in ihren heutigen Grenzen beschlossen.



Abbildung 1: Panorama von Rapperswil und Jona um 1835²

2.2 Entwicklung von 1815 bis 1882



Karte 1: Siedlungsentwicklung bis 1850³

Mit den nun bestehenden demokratischen Strukturen und der einsetzenden Industrialisierung entstanden im Raum Rapperswil-Jona erste Fabriken. Es gab eine Lederfabrik an der Fluh, die chemische Fabrik im Gubel, mehrere Brauereien und eine Seidenspinnerei auf der Allmeind. Da nun auch die Bildung der Bevölkerung eine wichtigere Rolle spielte, wurden die ersten Schulhäuser gebaut: Im Lenggis konnte man ab 1815, in Jona ab 1829 zur Schule gehen. Zuvor wurden die Schüler von schlecht ausgebildeten Lehrern, oft Bauern aus der Gegend, in deren Stuben unterrichtet. Das politische Geschehen wurde zu jener Zeit vor allem durch reiche Fabrikherren und Gasthausbesitzer bestimmt, welche durch ihren Besitz einerseits zu grosser Macht kamen, andererseits – da politisch abhängig vom Volk – die Verantwortung für ihr Handeln übernehmen mussten. Interessant ist, dass Jona bis 1912 kein eigenes Gemeindehaus besass. Debatten wurden in Gasthöfen geführt und es war Brauch, dass der Gemeindeammann das Lokal zur Verfügung stellte. So wurde

² Quelle: Beat Frei, Jona – Die Geschichte, Gemeinde Jona, 2004, S. 90

³ Quelle: Jacqueline Olivier et al., „zäme“ (...), Gemeinden Rapperswil und Jona, 2006

meistens ein Gasthausbesitzer gewählt. In dieser Zeit wuchs die Bevölkerung in Jona nur gering. 1880 lebten etwa 2500 Leute in Jona. In Rapperswil wuchs die Bevölkerung immerhin von 1850 bis 1880 um 800 Personen auf circa 2800 Einwohner (vgl. Abbildung 2). Ein Grund dafür war sicherlich auch der Bau des Seedamms und dessen Eröffnung 1878. Aber auch der Bau der ersten Eisenbahnstrecken und der Rickenstrasse machten Rapperswil zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt.

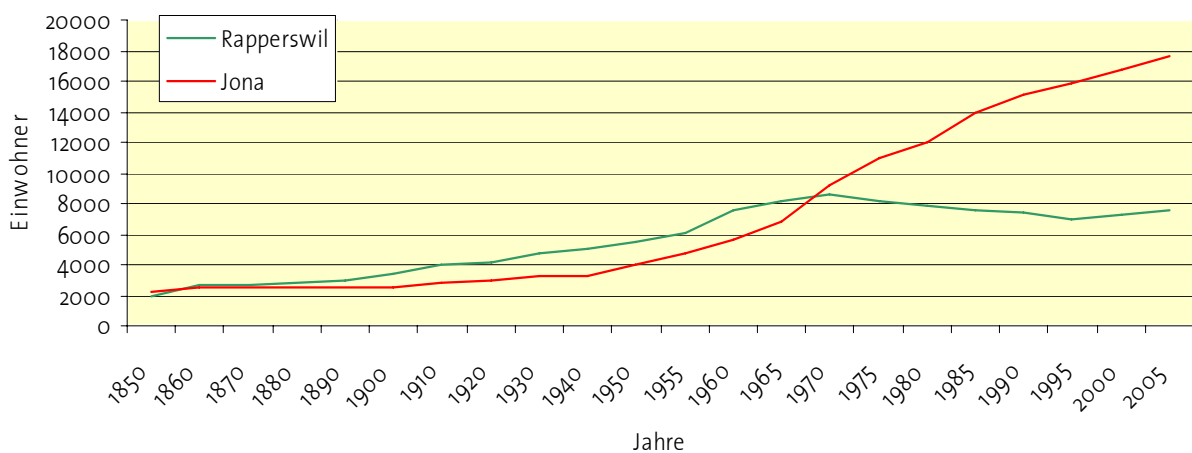


Abbildung 2: Bevölkerungszahlen von Rapperswil und Jona von 1850 bis 2005⁴

2.3 Entwicklung von 1883 bis 1933

Die Stadt Rapperswil wuchs in dieser Zeit weiter. Der Bahnhof wurde mit der neu entstandenen Eisenbahnlinie in Richtung Stäfa verbunden und mit zahlreichen Abstellgleisen auf seine heutige Grösse ausgebaut. Es entstanden die ersten Häuser an der Kreuz- und Jonerstrasse und bei der Kreuzbleiche. Die Innenstadt dehnte sich bis zu den Geleisen aus. Auch das Quartier Gartenstadt wurde erbaut. Rapperswil zählte 1930 schon ca. 4800 Einwohner. Jona hingegen entwickelte sich in dieser Zeit vor allem hinsichtlich Industrie und Infrastruktur. Es wurde ein modernes Wassernetz gebaut und 1902 erstmals Strom auf Joner Boden produziert. Rapperswil, bis 1919 noch mit Gaslampen beleuchtet, verbrauchte jedoch bald mehr Strom. Noch heute gibt es das Elektrizitätswerk Jona- Rapperswil. Das Joner Zentrum wuchs um einige Häuser und 1912 entstand beim Frohbüel ein neuer Friedhof, da der alte zu klein wurde. 1930 wohnten in der Gemeinde Jona rund 3200 Personen.

Auf der Siegfriedkarte von 1933 lässt sich klar eine Veränderung in der Landwirtschaft erkennen, bei welcher der grosse Rebberg am Gubel nicht mehr vorhanden ist. Billigere

⁴ Daten: Einwohnerämter der Gemeinden Rapperswil und Jona

Importprodukte machten den Rebbau zwischenzeitlich unrentabel. In den Krisenjahren während und nach dem 1. Weltkrieg mussten vor allem Grundnahrungsmittel produziert werden. So fand im Raum Rapperswil-Jona eine Umorientierung vom Rebbau zur Milchwirtschaft statt.

2.4 Entwicklung von 1934 bis 1957



Karte 2: Siedlungsentwicklung bis 1920

Während des 2. Weltkrieges gab es nur wenig Veränderung im Siedlungsraum. Es entstand eine erste Parallelstrasse zur Kreuzstrasse, an der auch einige Häuser gebaut wurden. Auch in der Bildau, unterhalb des Meienbergs, entstand ansatzweise ein Quartier. Auffällig ist die partielle Entsumpfung des Gebietes zwischen Bahnhof und See, wo auch an der ersten Strasse einige Häuser erbaut wurden. In der Kreuzbleiche gab es eine neue Fabrikhalle. Nach dem Krieg entstand das Quartier beim Holweg und ab 1950 mehrere Häuser entlang der Jona. Die Bevölkerungszahlen stagnierten bis etwa 1941. Danach war in beiden Gemeinden ein deutliches Wachstum zu erkennen. Bis 1955 wuchs die Bevölkerung Jonas auf circa 4800, die Rapperswils auf knapp 6100 Personen an.

2.5 Entwicklung von 1958 bis 1965

Bis 1965 wuchs die Stadt Rapperswil bis an ihre Gemeindegrenzen, und hatte mit 8200 Einwohnern deutlich mehr als Jona, das zu jener Zeit etwa 6900 Einwohner zählte. Zwischen 1958 und 1965 wurden fast alle Lücken, die es auf Rapperswiler Boden noch zu füllen gab, verbaut. Am See wurden in jener Zeit der Kinderzoo und das Schwimmbad Lido mit Sportanlagen eröffnet.

Ab 1950 begann nun auch das grosse Wachstum Jonas: Es entstanden erste Neubauten im Lenggis, ganze Quartiere bei Busskirch und beim Porthof. Es finden sich nun auch grosse Industrieanlagen östlich der Gartenstadt und im Schachen (u. a. Firma Geberit).

2.6 Entwicklung von 1965 bis 1984



Karte 3: Siedlungsentwicklung bis 1965

auch Erweiterungen erkennbar. Die Siedlungsfläche erreichte die Rapperswiler Stadtgrenze. Rapperswil wuchs im Hanfländergebiet und entlang des Obersees⁵. Das nähere Zusammenrücken Jonas und Rapperswils verlangte einen besseren Infrastrukturausbau. Mitte der 70er Jahre wurde die Einkaufszentren Sonnenhof und Manor in Rapperswil und ein neues Zentrum in Jona erbaut. Dies brachte neue Arbeitsplätze. 1960 arbeiteten 31% der Berufstätigen in Rapperswil oder nutzten die dortigen Möglichkeiten, da die Infrastruktur in Jona um 1970 fehlte. Jona besass nur kleine Dorfläden, eine Post und zwei Wirtschaften. Dies führte zur Orientierung nach Rapperswil.

Gewohnt wurde im Grünen und mit Seesicht (Lenggis), gearbeitet in den grossen Firmen Rapperswils. Die Verbreitung des Privatautos in den 60er Jahren und die Pendelaktivität führten zu mehr Verkehr. Der Binnenverkehr wurde durch den 1964 in Betrieb genommenen Pendelbus Rapperswil – Jona und den 1962 eingeführten Bus Rapperswil – Kempraten – Rüti verkleinert. In Rapperswil wird 1972 das interkantonale Technikum, der Kinderzoo und die Sportanlagen Lido erbaut. Diese führten zu einem Bevölkerungsanstieg durch die höhere Standortattraktivität. Das neue Hochhaus Erlen sollte als Orientierungspunkt in der Ebene dienen. Mit dem Anstieg der Bevölkerung mussten auch Kanalisationsleitungen, Strassen, Schulhäuser und Freizeitanlagen errichtet werden. Gebaut wurde neu mit Flach- statt Giebeldächern, da letztere dem Nachbarn die Aussicht stehlen würden. Bollingen war weniger in den Bauboom verwickelt und blieb ein idyllisches Dorf mit viel unberührter Natur. Um 1973 wurde wegen der damaligen Erdölkrise wenig gebaut.

⁵ Alle Angaben aus: Beat Frei, Jona – Die Geschichte, Gemeinde Jona, 2004

⁶ Herausgelesen aus: Landeskarte der Schweiz 1:25'000, Blatt 1112, Stände 1966, 1984, 2002, swisstopo

Die steigende Einwohnerzahl Rapperswils wurde durch die attraktive Lage am See ausgelöst. Zudem ist die Lage als Verkehrsknotenpunkt vorteilhaft. Als Standort vieler Firmen wie Weidmann und Geberit zog es viele Arbeitnehmer in diese Gegend. Durch den zunehmenden Wohlstand konnten sich einzelne Personen oder junge Paare eine eigene Wohnung leisten. Da die Städte überfüllt waren, begann der Wechsel von der Stadt aufs Land. Dies führte zum dortigen Bau von Wohnblöcken. Dies und eine günstige politische Situation erhöhte die Einwohnerzahl Jona. Denn bis 1972 gab es kein Baugesetz im Kanton St. Gallen, was den Gemeinden eine fast vollständige Autonomie hinsichtlich der Baugenehmigungen gab. Gebaut wurde im Sinne des Architekten und dort, wo zufällig Land zu Verfügung stand. Einsprachen waren nur durch Grundeigentümer möglich. Dadurch gab es keinen Widerstand der Bevölkerung gegen neue Bauvorhaben. Deswegen und wegen vieler erteilter Ausnahmebewilligungen entstand in Jona ein bauliches Allerlei. Dieses fächerte die Gemeinde in viele Quartiere und Siedlungen mit je eigenem Charakter. Es dominierte das Nebeneinander unterschiedlicher Baustile.

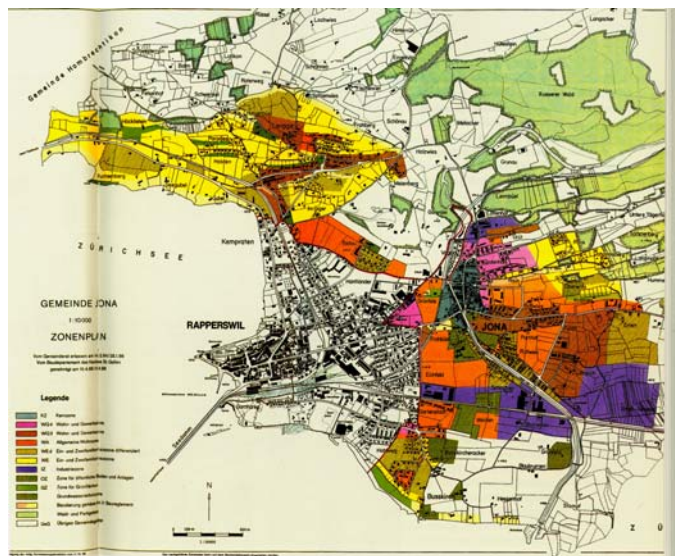


Abbildung 3: Zonenplan Gemeinde Jona 1965⁷

Die Flut von Baugesuchen verlangte eine raumplanerische Lösung. 1965 trat die erste neuzeitliche Bauordnung in Kraft. Diese beinhaltete zwei grossflächige Bauzonen: Jona-Dorf und Lenggis (vgl. Abbildung 2:). Diese umschlossen unter anderem grössere Baulandreserven sowie eine erstmalige Entmischung von Industrie- und Wohnzonen. Das Angebot an Wohn- und Gewerbebezonen sollte im Gleichgewicht stehen.

1965 zählte Jona etwa 6900 Einwohner⁸ und Rapperswil 8200⁹. Ab 1965 verlangsamte sich jedoch das Wachstum von Rapperswil, während die Bevölkerung von Jona stark zunahm (vgl. Abbildung 2). 1970 zählte Jona erstmals mehr Einwohner als Rapperswil.

⁷ Quelle: Beat Frei, Jona – Die Geschichte, Gemeinde Jona, 2004, S. 109

⁸ Statistik Jona: www.statistik.sg.ch/home//portraet/Regionen-Gemeinden/jona.html

⁹ Statistik Rapperswil: www.statistik.sg.ch/home//portraet/Regionen-Gemeinden/rapperswil.html

2.7 Entwicklung von 1984 bis 2002



Karte 4: Siedlungsentwicklung bis 1984

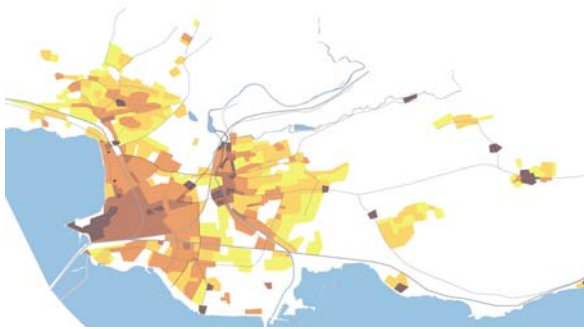
Die regelmässige Bautätigkeit der 60er und 70er Jahre hielt an. Jedoch wuchs Rapperswil nur noch wenig. Einzig in Richtung Jona wurden noch letzte Freiflächen verbaut. Hingegen wuchs Jona weiterhin im Lenggis und nach Osten in die landwirtschaftlich genutzten Gegenden hinein, in die Gebiete Langrüti, Erlen, Grünfeld und Gartenstadt. Die Siedlungserweiterung fand in bisher unverändert gebliebenen Weilern statt. Dagegen verzeichnen die 90er Jahre einen Bau rückgang wegen der damaligen Konjunktur. Doch wurde diese Krise schnell überwunden.

Auch durch den Anschluss Jonas und Kempratens an das 1990 erstellte S-Bahnnetz stieg die Einwohnerzahl sprunghaft. Der Bahnanschluss bedeutete eine Verkürzung des Arbeitsweges nach Zürich.

Früher war die Bau- und Zonenplanung auf die Bekämpfung der Wohnungsnot und auf die Schaffung von Arbeitsplätzen ausgelegt. Man hoffte ausserdem auf die Finanzkraft der Zuzüger. Um 1984 wurden diese primären Ziele erreicht. Dies führte zu einem Umdenken. Im Vordergrund stand nun die Qualität der Bauten und Wohnlagen anstelle der Quantität. Dies bedeutete das Ende des Massenwohnungsbaus. Neu kam die Sorge um Natur und Umwelt auf und dadurch auch immer mehr Einsprachen gegen neue Bauvorhaben. Diese wurden 1982 mit der Einführung des Referendums durch das neue Mitspracherecht für bauliche Massnahmen erleichtert. Zur Qualität der Bauten zählten auch die neu wieder aufkommenden Giebeldächer als vertraute Dachformen. Durch das gestiegene Umweltbewusstsein entstanden in den neuen Zonenplänen Landwirtschaftszonen sowie Natur- und Landschaftsschutzzonen wie zum Beispiel Stampf, Kempratener Bucht, Erlen und die Joner Allmeind.

Ende 1985 zählte Jona fast 14000 Einwohner. 1990 lebten bereits doppelt so viele Menschen in Jona wie in Rapperswil. Die Einwohnerzahl Rapperswils betrug knapp 7600. Die Rapperswiler Bevölkerungszahl wurde demnach rückläufig. Dies hing unter anderem mit der „Stadtflucht“ zusammen. Das Wachstum Jonas erfolgte auch durch die Einwanderungsbewegungen in den 90er Jahren.

2.8 Zustand um 2002



Karte 5: Siedlungsentwicklung bis 2004

■ auf die Kuppen und bis an die Waldgrenze bebaut. Wagen und Bollingen wurden erweitert und das Industrie- und Gewerbegebiet Buech im östlichen Teil Jonas verwirklicht, entfernt von den Wohnzonen. In Rapperswil wurde 2002 das neue Einkaufszentrum AlbuVille eröffnet.

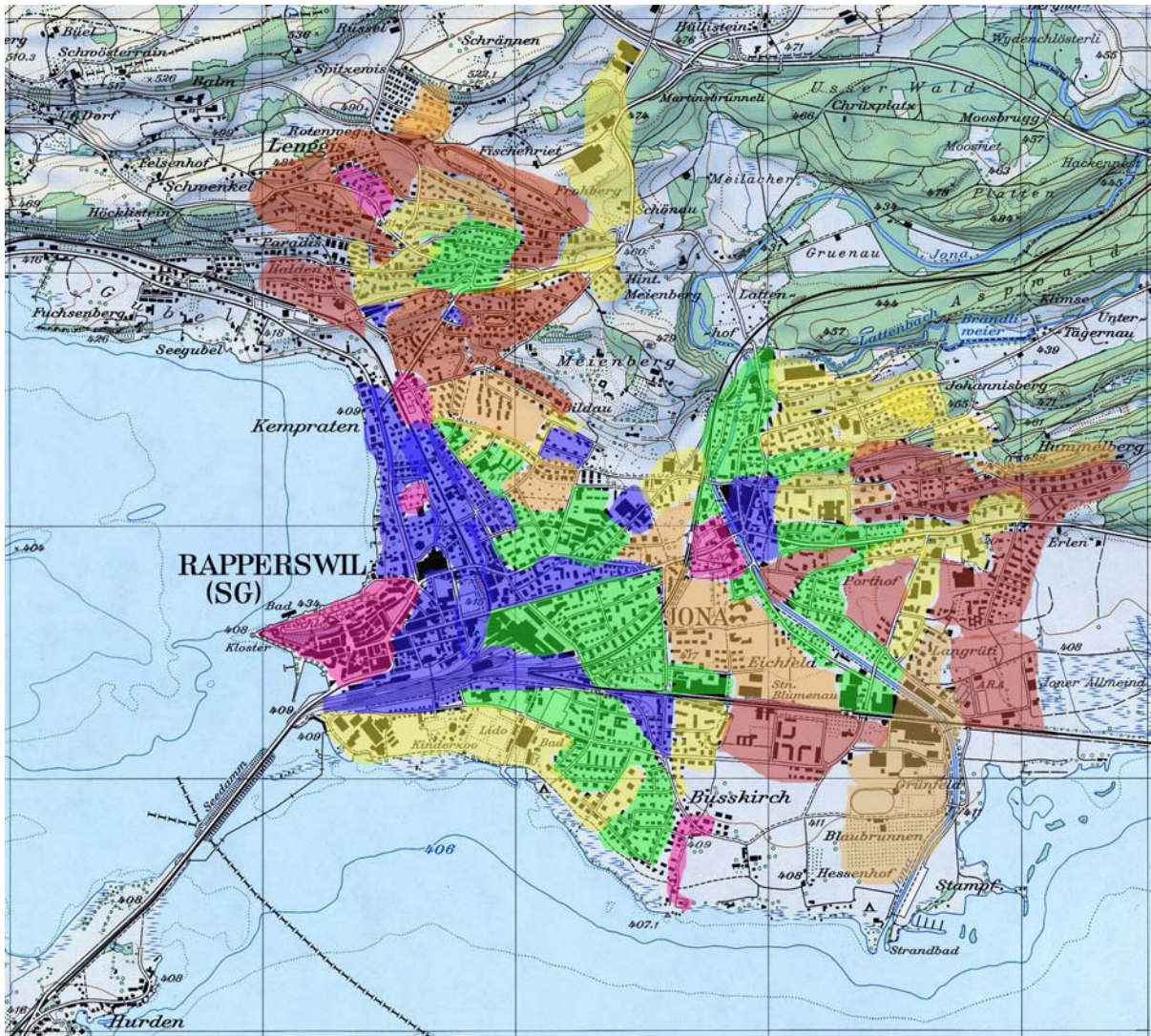
Rapperswil und Jona waren fast vollständig zusammengewachsen. Lediglich der Landstrich zwischen Meienberg und dem See (Grünfelsareal) war noch nicht verbaut. Die Hanglagen Kempratens, die Gebiete Hummelberg und Johannesberg waren bis

1998 umfasste das Baugebiet im Zonenplan ungefähr die gleiche Fläche wie das des Zonenplans von 1965. Mehrere Gebiete wurden erweitert, Andere dafür aus Natur- und Landschaftsschutzgründen aufgehoben oder verkleinert. Dazu zählen: Erlen, Joner Allmeind, Fuchsberg. Schlussendlich halten sich Ein- und Auszonungen die Waage. Die heutigen Richt- und Zonenpläne sollen eine langfristige Steuerung der Siedlungsentwicklung sicherstellen, da der Raum beschränkter vorhanden ist als in den 60er Jahren.

Die schöne Lage am Zürich- und Obersee und der historische Hintergrund von Rapperswils Altstadt mit dem Schloss und die Topografie Jonas mit den grossen Waldgebieten, dem Seeanstoss und der Nähe zu den Bergen zieht noch immer Einwohner an. Ausserdem ist die Wohnlage heute von hoher Qualität, da sie einen guten Landschaftsbezug aufweist und vielfältige Wohn- und Arbeitsmöglichkeiten bietet. Jedoch führt die fortschreitende Bautätigkeit an den Siedlungsrändern zum allmählichen Verlust des Natur- und Landschaftsbezugs der inneren Quartiere.

Ende 2005 betrug die Bevölkerung Rapperswils 7500 Personen und diejenige von Jona 17667. Im Jahr 2000 arbeiteten 1100 dieser Personen in Zürich und 2300 im restlichen Teil des Kantons Zürich. Jona bildet mit Rapperswil eine Einheit und gehört gleichzeitig zur Agglomeration Zürich und Obersee.¹⁰

¹⁰ Strategisches Projekt der Gemeinden Rapperswil, Jona, Freienbach(SZ) und Rüti (ZH) zur Lösung der gemeinsamen Probleme im Bereich Siedlung und Verkehr.



Karte 6: Übersicht Siedlungsentwicklung bis 2004

Anfänglich gab es zwei landschaftlich unabhängige Ortskerne, die mit der Zeit zusammenwuchsen. Heute umschliesst Jona Rapperswil.

Ausdehnung der Siedlungsfläche

- | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| bis 1882: | bis 1966: | bis 1984: | bis heute: |
| bis 1945: | bis 1978: | bis 1990: | |

3. Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsinfrastruktur

Allgemein lässt sich sagen, dass sich die Hauptverkehrswege in der Region nach Rapperswil orientieren. Dies vor allem, weil Rapperswil die grösste Stadt der Umgebung war und wegen des verkehrstechnisch wichtigen Seedamms. Da Rapperswil geografisch günstig liegt, führt seit dem Mittelalter auch der Jakobsweg, welcher Ost und Mitteleuropa mit dem Wallfahrtsort Santiago de Compostela verbindet, durch das Städtchen.

3.1 Individualverkehr und Strassenbau

Als eine der ersten verkehrstechnischen Bauten ist die Holzbrücke zwischen dem Zürichsee und dem Obersee zu erwähnen. Diese wurde 1358 von Herzog Rudolf IV. in Auftrag gegeben (letztmalig 1847 erneuert) und ersetzte die bis anhin genutzten Fährboote.

Im frühen 19. Jahrhundert liess die beginnende Industrialisierung den Transportverkehr anschwellen. Per Schiff kamen Rohstoffe über Zürich in die Region. Die Schiffe steuerten Kempraten an, da es verkehrstechnisch günstiger lag als Rapperswil. Das war auch der Grund, weshalb sich der Hafen Kempraten damals zum wichtigsten Umschlagplatz der Region entwickelte. Damit lag Rapperswil im Abseits. Denn der Transitverkehr bog über die Alte Jonastrasse nach Kempraten ab. Als der Kanton die Rickenstrasse plante, konnte mit finanziellen Zusicherungen und grossen Verhandlungsgeschick ein Verlauf durch die Stadt erreicht werden. Die Stadt öffnete auf Geheiss des Kantons den Hauptplatz, baute die Neue Jonastrasse, finanzierte den nötigen Brückenbau in Jona und beteiligte sich namhaft an den Kosten der Rickenstrasse. Als Gegenleistung bewilligte der Kanton die Schliessung der Alten Jonastrasse und der Kreuzstrasse. Daraus entstand der so genannte „Gatterkrieg“ (vgl. Kasten rechts). Der politische Druck stieg aber stetig, weshalb Rapperswil und der Kanton 20 Jahre später die gesperrten Strassen wieder öffnen mussten. Damit erhielt Jona eine ausgezeichnete Verkehrslage.

Gatterkrieg: Mit der 1833 eröffneten Rickenstrasse, wurde dem Transitverkehr eine zusätzliche Schlaufe nach Rapperswil aufgezwungen. Da Uznach und Umgebung mit dem Bau der Rickenstrasse sowieso schon viel Transitverkehr verlor, wurde die Schlaufe noch als zusätzliche Schikane empfunden. Was dazu führte, dass angesehene Männer nach Jona reisten und mit Pauken und Trompeten die Gattersperre zerschlugen. Die Männer wurden danach zu Geldbussen verurteilt. Als dann 20 Jahre später auch noch der Kanton Zürich intervenierte, waren Rapperswil und der Kanton St. Gallen gezwungen die alten Strassen wieder zu öffnen.

Aufgrund des ständig wachsenden Verkehrs im 19. Jahrhundert musste eine bessere Lösung für die Überquerung des Sees gefunden werden. 1873 bewilligte das Eidgenössische Parlament einen Bundesbeitrag für den Bau eines steinernen Seedamms mit Bahngleise und Strasse, welchen Rapperswil 1878 fertig stellte. Er wurde 1939 und 1951 erneuert. Die Freude war gross, jedoch bereitete der Bau Rapperswil noch Jahre lang finanzielle Probleme.

Nach dem Ersten Weltkrieg, wie auch dem Zweiten Weltkrieg entstanden weitere kleinere Strassen und Brücken. Diese Veränderungen waren aber nicht mehr so bedeutend wie die oben erwähnten.

Mit der „Automobilrevolution“ wuchs auch das Verkehrsaufkommen im Raum Rapperswil-Jona. Während dem Bauboom um 1970 entstanden deshalb in der Region auch zahlreiche neue Autobahnen, namentlich 1968 die linksufrige Autobahn A3, zehn Jahre später 1978 die Autobahn Zürich Oberland (Wetzikon nach Rapperswil Nord). Sie alle führten dazu, dass das Verkehrsaufkommen durch Rapperswil und Jona kontinuierlich stieg. Man versuchte jedoch schon bald dem wachsenden Transitverkehr entgegenzuwirken. Es gab Pläne für Nord- und Südumfahrung der Stadt. Auch die Idee eines Tunnels zur Entlastung der Damm- und Bahnhofsstrasse kam auf, wurde jedoch aus technischen und finanziellen Gründen bald wieder in die Schublade gelegt. Die Südumfahrung erhielt keine Zustimmung, da an der Stelle, wo die die Einmündung der Strasse geplant war, bereits die Technische Hochschule Rapperswil stand. Sie wurde 1972 eröffnet. Unter diesen Umständen war nur noch eine Nordumfahrung realisierbar. 1985 wurde das Anschlussstück bis St. Dionys planmässig eröffnet. Knapp zwanzig Jahre später, im Jahre 2003, wurde die Umfahrungsstrasse bis zum Autobahnanschluss Schmerikon erweitert. Die erwünschte Entlastung in den 80er und 90er Jahren blieb aber aus, weil der Individualverkehr stark zugenommen hatte. Die neue Situation und die technischen Errungenschaften haben es soweit gebracht, dass man heute ernsthaft über die Möglichkeit eines Tunnels nachdenkt. (siehe Kapitel 4.2)

3.2 Öffentlicher Verkehr



Abbildung 4: Bahnhof Bollingen¹¹

Soviel vorab, Rapperswil wurde vorzüglich an den öffentlichen Verkehr angeschlossen während man dies von Jona nicht behaupten kann. Jona hinkte immer hinterher und musste sich alles erkämpfen. Das Gebiet um Rapperswil und Jona erhielt 1859 seine ersten Streckenverbindungen: Rüti – Rapperswil und Rapperswil – Schmerikon. Mit dem 1878 erbauten steinernen Seedamm, wurde Rapperswil auch von Pfäffikon SZ mit dem Zug erreichbar. 1894 folgte die dritte Strecke, die rechtsufrige Zürichseelinie. Damit gab es ein relativ dichtes Schienennetz um Jona, jedoch wurde der Gemeinde trotz Einsprachen kein Bahnhof zugesprochen. Demgegenüber erhielt Bollingen aus bahntechnischen Gründen eine Station, welche jedoch nach einem halben Jahr „mangels genügender Benützung“ vorläufig und nach einem zweiten Versuch 1862 endgültig aufgehoben wurde. In Bollingen entstand nach der Planung der Rickenbahn 1910 und der Bodensee-Toggenburg-Bahn 1912 eine Kreuzungsstelle. Dies gab der Gemeinde einen Grund, erneut bei der Bahnhofsbehörde vorzusprechen. Diesmal mit Erfolg: 1908 wurde das heutige Stationsgebäude dank finanzieller Hilfe von privaten Spendern und der Gemeinde bewilligt und gebaut. Sie blieb für lange Zeit die einzige Station auf Joner Boden. In den folgenden 60 Jahren änderte sich nur Unwesentliches. Es entstand nur eine Postautoverbindung Rapperswil – Jona – Eschenbach. Als Jona statistisch gesehen schon eine Stadt war, erhielten Kempraten und Jona je eine unbediente Haltestelle, welche beide 1979 in Betrieb genommen wurden. Damit war das westliche Gemeindegebiet an die Zürcher Linien angeschlossen. Aufgrund einer Indiskretion wurde kurze Zeit später publik, dass die östliche Haltestelle Bollingen aus Rentabilitätsgründen „vollständig aufgelöst“ werden sollte. Durch das Eingreifen des Kantons, der Bollinger Bevölkerung, des Verkehrsvereins und politischer Interessenvertreter konnte dieses Vorhaben aber in letzter Minute noch verhindert werden. Jedoch wurde die Haltestelle 1984 zur unbedienten Haltestelle degradiert. Dies hängt mit der im selben Jahr eröffneten Station Blumenau zusammen. Es wurde als unnötig erachtet, an beiden Orten anzuhalten.

Mit der Integration ins Zürcher S-Bahn-Netz 1990 sind heute die Stationen Jona und Kempraten gut genutzte Haltestellen. Mit der Verbindung S5 (Zürich – Uster – Jona –

¹¹ Quelle: Beat Frei, Jona – Die Geschichte, Gemeinde Jona, 2004, S. 92

Rapperswil) und S7 (Zürich – Meilen – Kempraten – Rapperswil) braucht man heute nur etwa 30 Minuten bis zum Hauptbahnhof Zürich. Die Attraktivität der beiden Orte wurde damit entscheidend gesteigert.



Abbildung 5: Unbediente Haltestelle Kempraten¹²



Abbildung 6: Hanfländer-Bus¹³

Wie die Zugverbindungen hatten es auch die Busverbindungen schwer, sich zu etablieren. 1962 startete die erste Busverbindung von Rapperswil über Kempraten nach Rüti. Zwei Jahre darauf pendelte zwischen Rapperswil und Jona ein Ortsbus. 1991 kam der Hanfländer-Bus dazu, eine Kleinbuslinie, welche via Hanfländerquartier die Zentren Jona und Rapperswil verbindet. Im folgenden Jahr entstand der Linthbus, eine Verbindung des Linthgebiets mit dem Toggenburg. Diese Linien werden ständig den Bedürfnissen der Kunden angepasst.

Einzig die Busverbindung zwischen Lenggis und Jona bietet noch Probleme. 1986 musste ein erster Versuch aus Mangel an Fahrgästen abgebrochen werden. Seit 2002 gibt es wieder eine Verbindung, die nun rege benutzt wird. Seit Dezember 2005 verkehren Hanfländer- und Lenggiserbus im Halbstundentakt. Diese Anpassung geschah im Rahmen des „Masterplans Verkehr“ der Gemeinden Rapperswil und Jona. (siehe Kapitel 4.2)

¹² Quelle: Beat Frei, Jona – Die Geschichte, Gemeinde Jona, 2004, S. 92

¹³ Quelle: Beat Frei, Jona – Die Geschichte, Gemeinde Jona, 2004, S. 92

4. Entwicklung in näherer Zukunft

4.1 Siedlungsraum



Karte 7: Prognostizierte Siedlungsentwicklung bis 2020

Die Einwohner der Gemeinde Jona und der Stadt Rapperswil haben am 1. Mai 2006 die Vereinigung der beiden Gemeinden beschlossen. Die Fusion wird am 1. Januar 2007 vollzogen. Es haben bereits erste gemeinsame Wahlen stattgefunden.

In den letzten Jahren wuchs die Bevölkerung dieser Region stark. Deshalb wurde

ein sogenannter Masterplan erarbeitet, der als Beurteilungsgrundlage zukünftiger Entscheidungen im Bereich der Siedlungsentwicklung dienen soll. Dieser beinhaltet ein räumliches Gesamtkonzept, in dem klare Ziele zur Zentrums- und Quartierentwicklung definiert sind.

So will Rapperswil-Jona seine Position als Regionalzentrum beibehalten und weiter ausbauen. Der Siedlungsraum soll auf einen möglichen Bevölkerungszuwachs auf bis zu 29000 Personen (bis 2020) angepasst werden. Auch das Arbeitsplatzangebot soll dementsprechend durch die Optimierung der Gewerbezone auf bis zu 14500 Plätze aufgestockt werden. Weiter wird ein Ausbau des Bildungs- und Forschungsstandortes (z.B. Hochschule Rapperswil) angestrebt. Ferner soll eine verstärkte urbane Siedlungsentwicklung unterstützt werden sowie eine Sicherung und Aufwertung der Naherholungsgebiete stattfinden.

Es stellt sich natürlich die Frage ob überhaupt noch genügend Platz für Entwicklungen dieser Art vorhanden sein wird. Der Masterplan schlägt eine Verdichtung rund um die Zentren vor (siehe Anhang). Dabei sollen Problemzonen, wie die unattraktive Gestaltung der Bahnhofsstrasse, des Bahnhofes und der Zentrumswiese Grünfels, aufgewertet werden. Bauten an der Neuen Jonastrasse, welche die Zentren von Rapperswil und Jona verbindet, sollen attraktiver werden und die beiden Zentren im Sinne einer höheren baulichen Dichte miteinander vereint werden.

4.2 Verkehr

Mit dem grossen Bevölkerungswachstum ist auch das Verkehrsaufkommen stark gestiegen. Die Folgen davon sind regelmässige Verkehrsüberlastungen und Staus, vor allem zu Stosszeiten. Dadurch wird auch der öffentliche Verkehr behindert, die Busse zum Bahnhof Rapperswil haben vielfach Verspätung. Und in Zukunft sind, vor allem wegen der weiteren Siedlungsentwicklung, nochmals ca. 15 % mehr Fahrten des motorisierten Individualverkehrs zu erwarten.

Masterplan Verkehr

Deshalb wurde von den Gemeinden Rapperswil und Jona die Erstellung eines Masterplans zum Thema Verkehr in Auftrag gegeben. Dringlichste Massnahme ist die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs. Dies soll einerseits durch die Verlagerung des Transitverkehrs über eine Umfahrung und andererseits durch Reduktion des erheblichen Ziel-, Quell-, und Binnenverkehrs¹⁴, welcher ca. 75 % des Gesamtverkehrsaufkommens beträgt, erreicht werden. Dafür soll der öffentliche und der Langsamverkehr (Velo, Fussgänger) attraktiver gemacht werden. Im bestehenden Velowegnetz sollen Lücken geschlossen (Bsp. Rütistrasse), fehlende Trottoirs erstellt und der Strassenraum umgestaltet werden (Alte Jonastrasse). Der unübersichtliche Buslinienplan (Rundkurssystem, Taktlücken,...) wird optimiert und die Linien ausgebaut (Lenggiser- und Hanfländerbus fahren seit Dezember 2005 bereits im Halbstundentakt).

Umfahrungstunnel Rapperswil

Für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist die freie Kapazität (v. a. auf den Hauptachsen) zu knapp. Ebenfalls beträgt der Transitverkehr auf der Nord-Süd-Achse (Rüti – Seedamm) 35-50 % des Gesamtverkehrsaufkommens. Deshalb beschäftigen sich die Behörden mit dem Bau einer Umfahrung des Siedlungsraumes. Schon vor mehreren Jahrzehnten kam die Idee eines Tunnels unter Rapperswil auf. Dieser hat im Rahmen des Masterplans Verkehr konkrete Gestalt angenommen: Er beginnt vom Seedamm her gesehen bei der Einfahrt zur Stadt Rapperswil und endet im Hüllistein, bei der Autobahnausfahrt Rapperswil Nord der A53.



Abbildung 7: Streckenverlauf des Umfahrungstunnels¹⁵

¹⁴ Verkehr nach, von und innerhalb von Rapperswil-Jona

¹⁵ Quelle: www.dertunnel.ch/bau_1.htm

Es sind dabei folgende zwei Zwischenanschlüsse geplant: Im Teuchelweiher gibt es eine Verbindung zur Neuen Jonastrasse für den Verkehr nach Jona, und in Kempraten entsteht eine Verbindung zur Seestrasse in Richtung Zürich. Die geplante Linienführung ist aus Abbildung 6 ersichtlich. Die grösste Entlastungswirkung soll denn auch auf der Nord-Süd-Achse und im Zentrum von Rapperswil erreicht werden, sodass die Innenstadt verkehrsberuhigt werden kann und für Fussgänger und Touristen attraktiver wird. Umstritten ist das Projekt jedoch wegen den hohen Kosten und es wird befürchtet, dass durch den Ausbau der Kapazität auch das Verkehrsaufkommen nochmals stark steigen wird.

Die Frage der Finanzierung soll im Sommer 2006 geklärt werden. Wird der Seedamm zur Nationalstrasse aufklassiert, wird der grösste Teil des Baus vom Bund finanziert, anderenfalls ist die Realisierung sehr ungewiss. Die Umfahrung Rapperswil-Jona wird frühestens in der zweiten Hälfte des nächsten Jahrzehnts befahrbar sein.

5. Fazit

Die Entwicklungen hinsichtlich Siedlungsfläche und Verkehrsinfrastruktur, die im Raum Rapperswil-Jona stattgefunden haben, können auch in anderen Regionen unseres Landes beobachtet werden. Es sind Vorgänge, die das gesamte Landschaftsbild einer Region verändern. Die früher grossräumigen, natürlichen Landflächen mit den zwei Dorfkernen von Rapperswil und Jona sind mit der Zeit verschwunden. Da die Bevölkerung wächst, muss auch das Wohnangebot gesteigert werden. Dies führt wiederum zum Bau vieler neuer Verkehrswege. Durch die immer grösser werdende Beanspruchung des zur Verfügung stehenden Raumes, sind raumplanerische Mittel (z.B. Zonenpläne) immer wichtiger geworden. Diese verhindern eine Übernutzung unserer Landschaft.

Heute sind Rapperswil und Jona zusammengewachsen. Die grossen Landwirtschaftszonen sind verkleinert, Gewerbe- und Wohnzonen vergrössert worden. Neu sind Naturschutz und Industriezonen entstanden.

Durch mehrere Grossprojekte wie Autobahnen und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sollte die Überbelastung der örtlichen Strassen verhindert werden. Der neu entworfene „Masterplan Verkehr“ Rapperswil-Jonas beinhaltet Ansätze zur Lösung des Problems. Sie gehört zum neu konzipierten „Masterplan Siedlung und Verkehr“, der die Entwicklung von Rapperswil-Jona in Zukunft verbessern soll.

6. Quellen

Benutzte Literatur

- Eugen Halter, Geschichte der Gemeinde Jona, Politische Gemeinde Jona, 1970
- Beat Frei, Jona – Die Geschichte, Gemeinde Jona, 2004
- Jacqueline Olivier et al., „zäme“ – Informationen auf dem Weg zu Rapperswil-Jona, Sonderausgabe Masterplan Siedlung und Landschaft, Gemeinden Rapperswil und Jona, 2006
- Patrick Ruggli et al., Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil-Jona, Stadt Rapperswil, Gemeinde Jona, 2003

Kartenquellen

- CD Dufour Map, swisstopo, 2003
- Anhang 1-3: Siegfriedatlas 1:25'000, Kartenblatt 229, Stände 1882, 1933, 1945, Bundesamt für Landestopografie (swisstopo)
- Karte 6, Anhang 4-7: Landeskarte der Schweiz 1:25'000, Kartenblatt 1112, Stände 1957, 1966, 1984, 2002, Bundesamt für Landestopografie (swisstopo)
- Karten 1-5, 7: Publikation in „zäme“ (siehe oben); © Metron AG, Brugg

Statistiken

- Automatische Verkehrszählungen, Tiefbauamt Kanton St.Gallen (Anhang 8)
- Gemeinden Rapperswil und Jona, Einwohneramt (Abbildung 2)
- Statistische Informationen zum Kanton St.Gallen:
Jona: www.statistik.sg.ch/home//portraet/Regionen-Gemeinden/jona.html;
Rapperswil: www.statistik.sg.ch/home//portraet/Regionen-Gemeinden/rapperswil.html, Zugriff 6.7.2006

Bildquellen:

- Titelbild: Flugbild über Rapperswil und Jona Richtung Süd-Westen, Reproduziert mit Bewilligung des kant. Vermessungsamtes St. Gallen, März 2006
- Bilder Anhang 9-11: © Christopher und Marius Ammann (ca. 1980 bzw. 2006)

Websites:

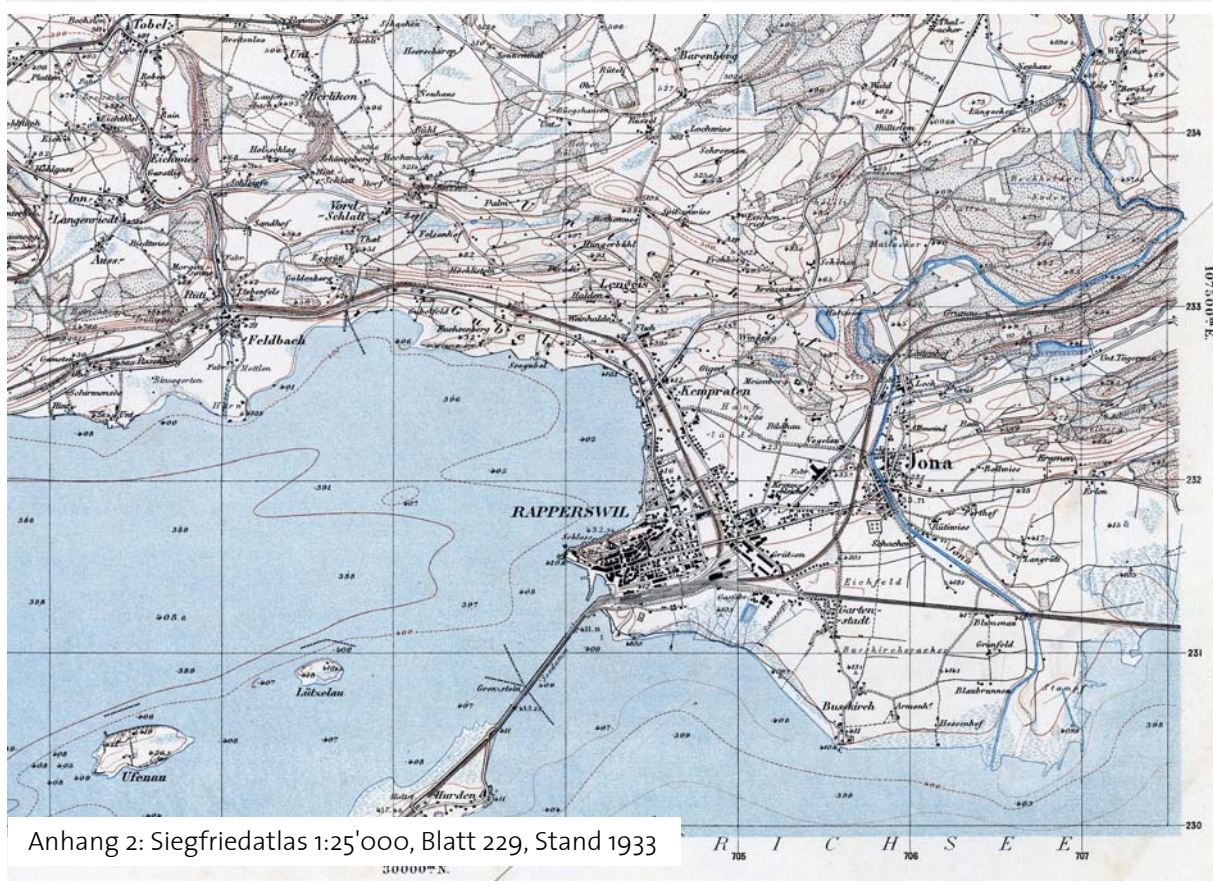
- Gemeinde Jona: www.jona.ch, Zugriff 6.7.2006
- Stadt Rapperswil: www.rapperswil.ch, Zugriff 6.7.2006
- Fusionierte Gemeinde Rapperswil-Jona: www.rapperswil.jona.ch, Zugriff 6.7.06

Anhänge

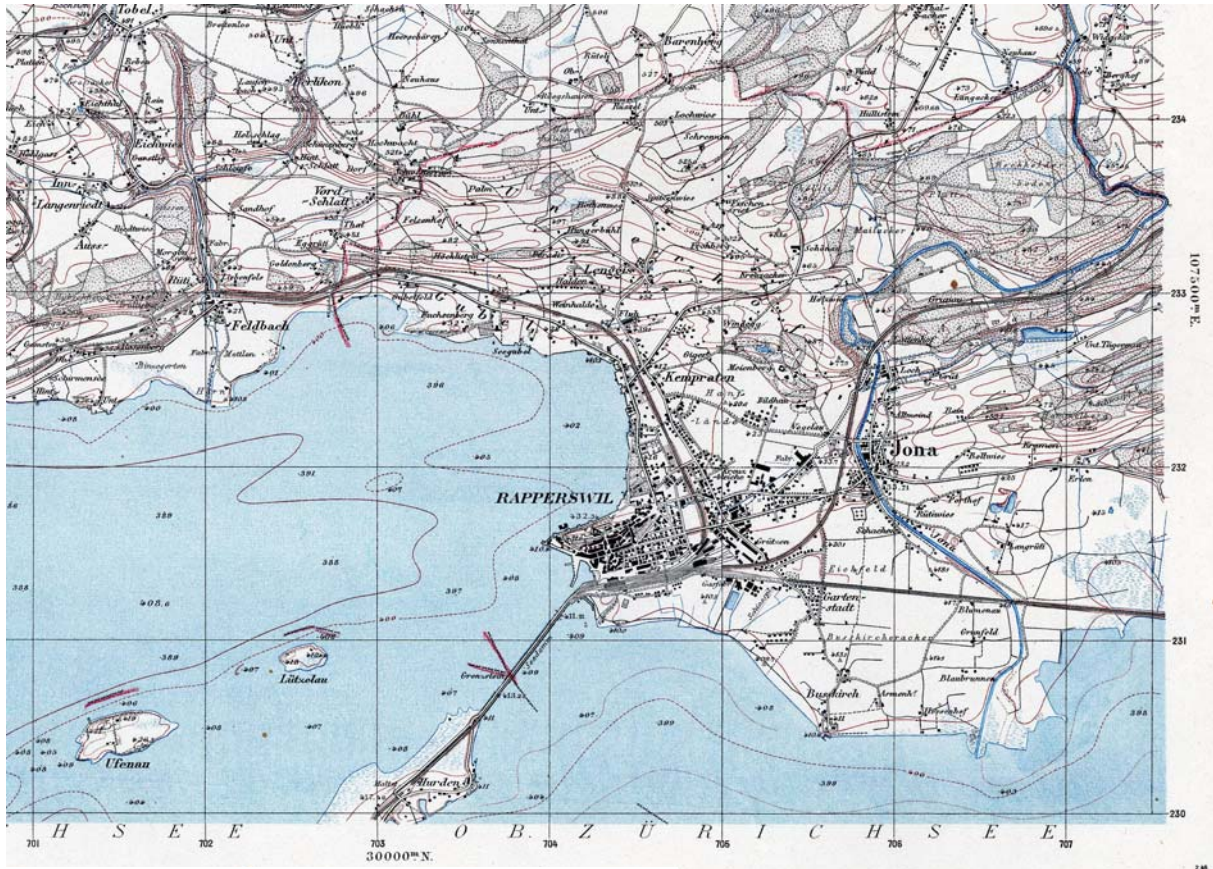
A1 Verwendete Kartenausschnitte



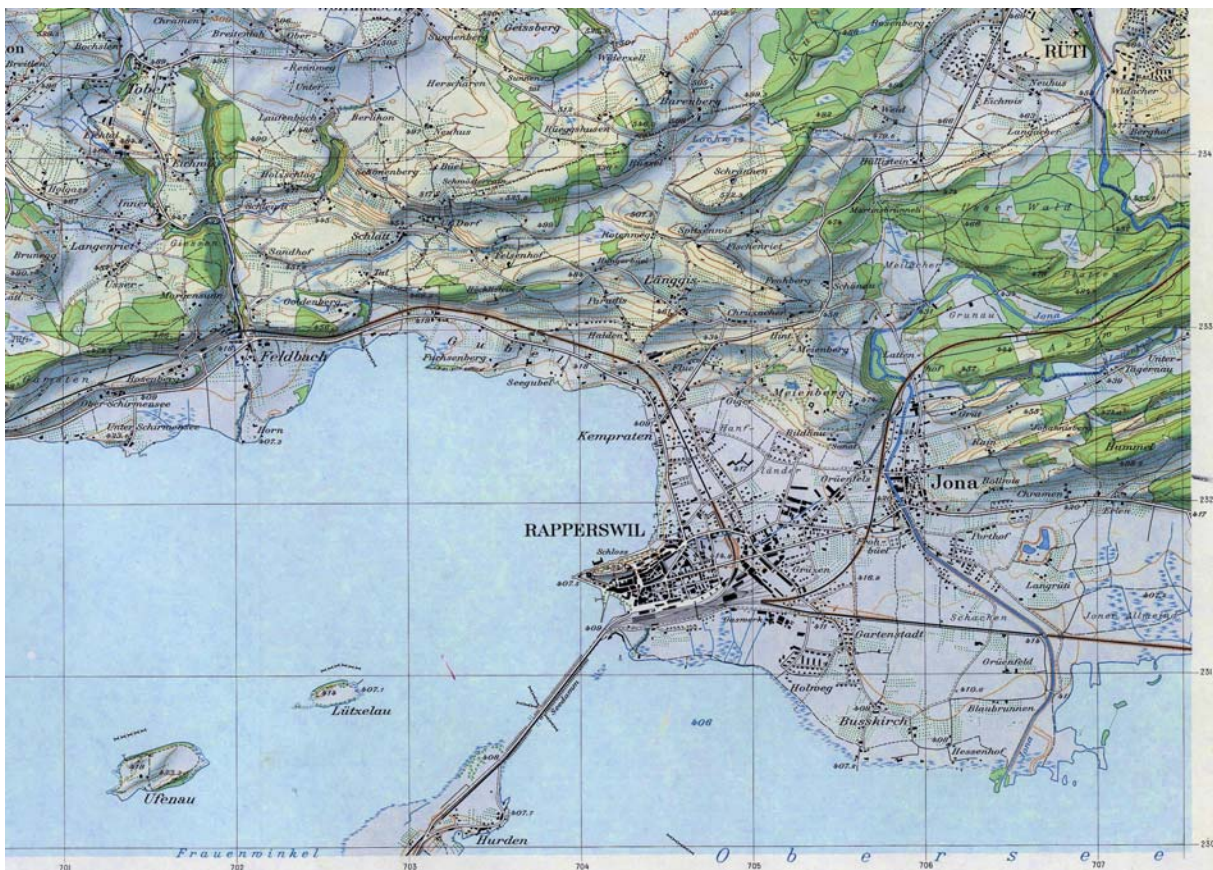
Anhang 1: Siegfriedatlas 1:25'000, Blatt 229, Stand 1882



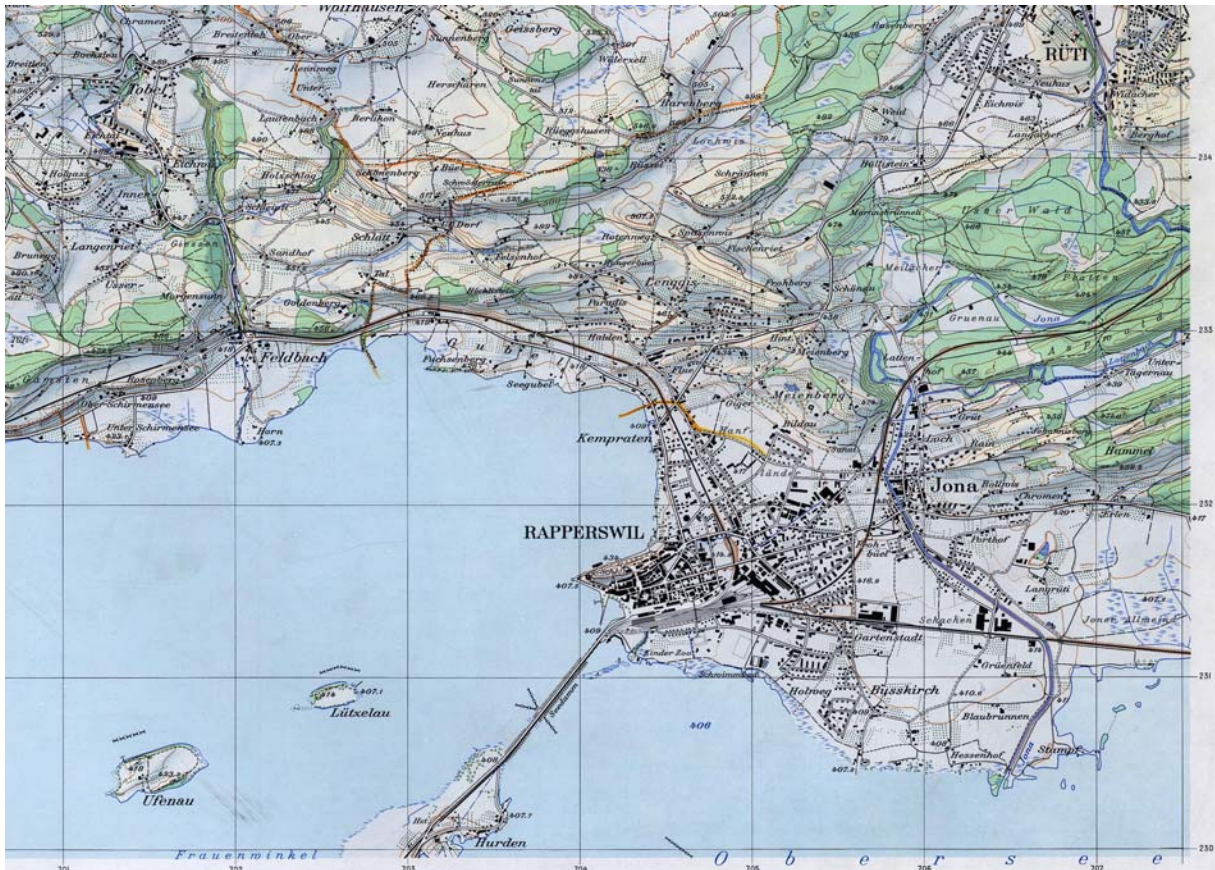
Anhang 2: Siegfriedatlas 1:25'000, Blatt 229, Stand 1933



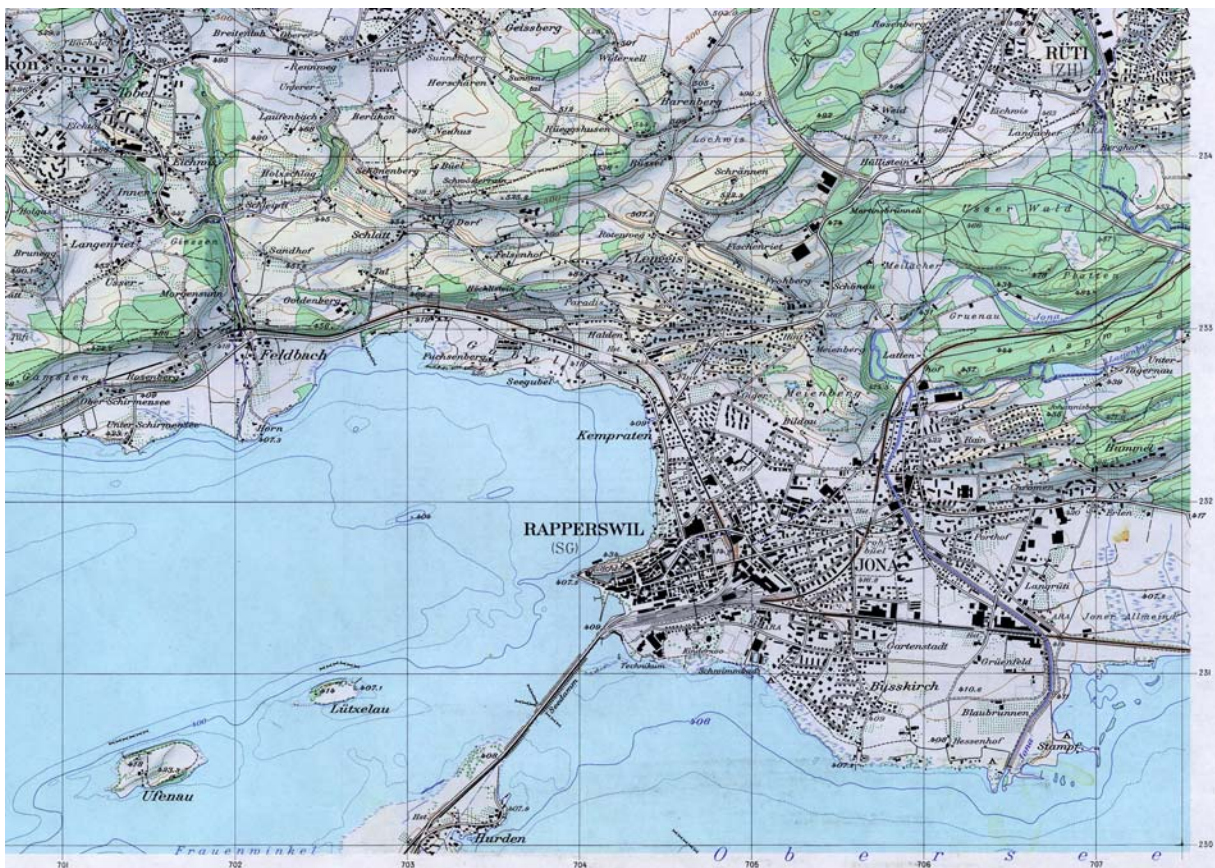
Anhang 3: Siegfriedatlas 1:25'000, Blatt 229, Stand 1945



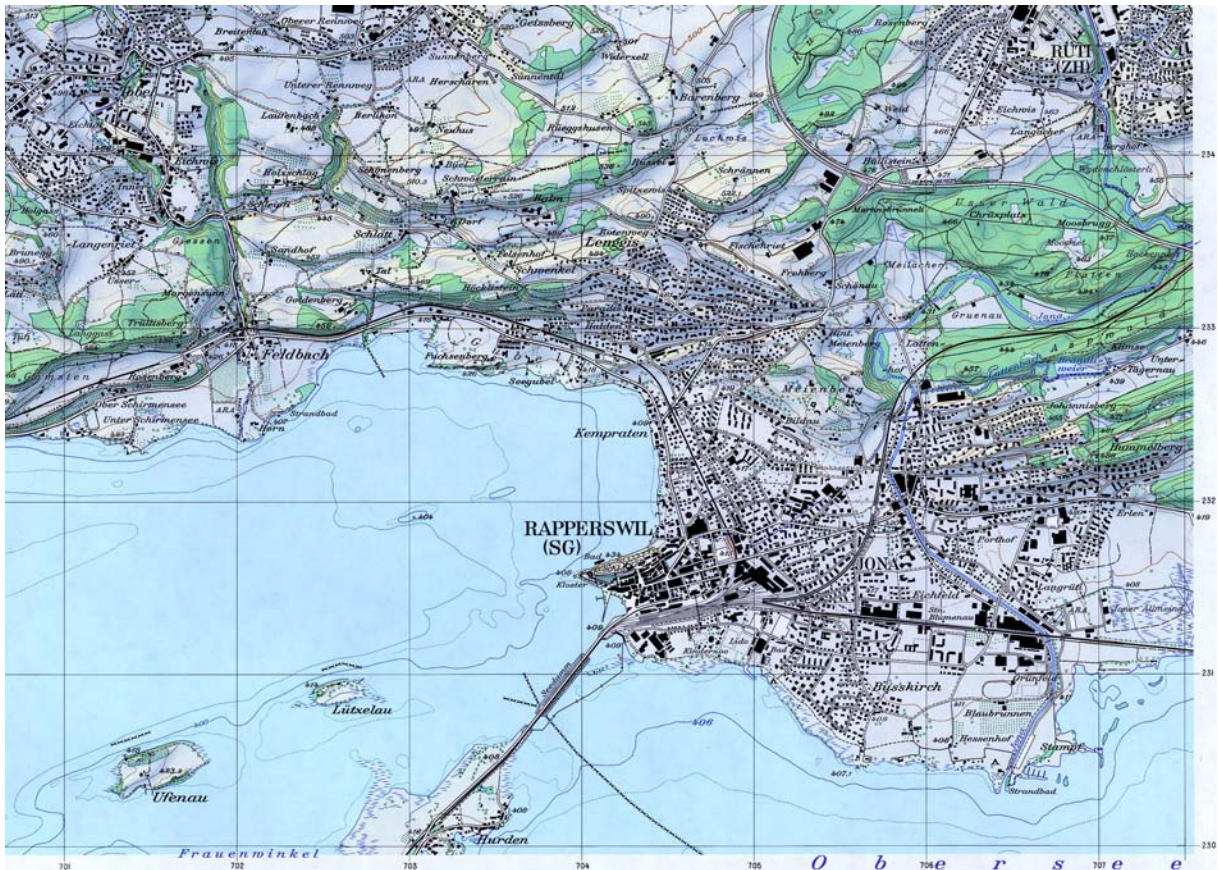
Anhang 4: Landeskarte der Schweiz 1:25'000, Blatt 112, Stand 1957



Anhang 5: Landeskarte der Schweiz 1:25'000, Blatt 1112, Stand 1966

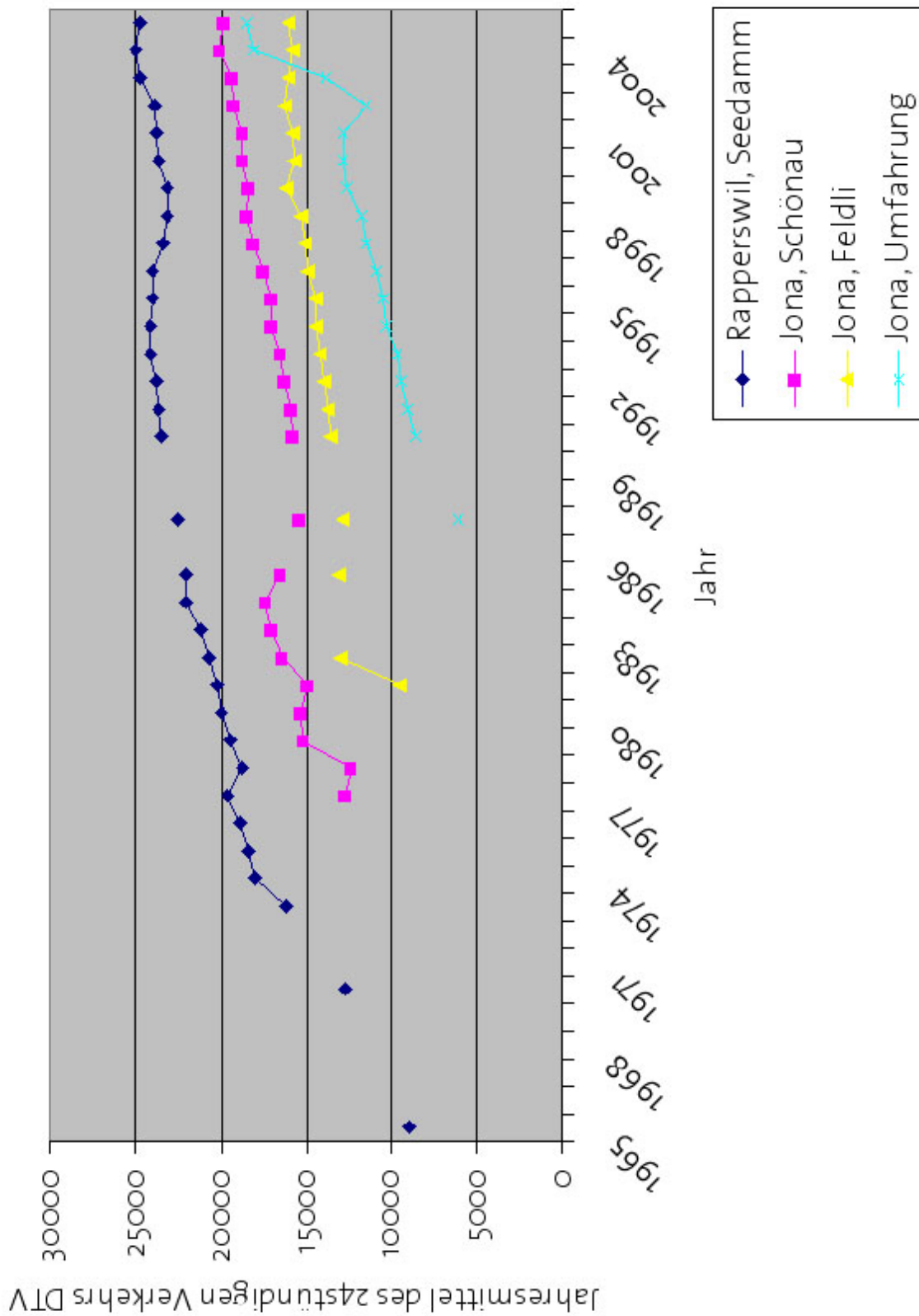


Anhang 6: Landeskarte der Schweiz 1:25'000, Blatt 1112, Stand 1984



Anhang 7: Landeskarte der Schweiz 1:25'000, Blatt 112, Stand 2002

A2 Grafik Entwicklung des Verkehrsaufkommen in Rapperswil und Jona



Anhang 8: Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Rapperswil und Jona von 1965 bis 2005, gezeigt anhand des Jahresmittels des 24stündigen Verkehrs (DTV)¹⁶

¹⁶ Quelle: Automatische Verkehrszählungen, Tiefbauamt Kanton St.Gallen

A3 Bildergalerie



Fotos 1 u. 2: Quartier Lenggis um 1980 (links) und 2006. Sicht oberhalb Schulhaus Paradies Richtung Osten



Fotos 3 u. 4: Quartier Lenggis um 1980 (links) und 2006. Sicht vom Schulhaus Paradies Richtung Nord-Osten



Fotos 5 u. 6: Quartier Lenggis um 1980 (links) und 2006. Sicht vom Schwenkel Richtung Osten