

Entwicklung der Siedlungsgebiete und der Verkehrsinfrastruktur im Raum Rapperswil-Jona

Projektarbeit Basisjahr D-BAUG SS 2006
zum Thema Kulturlandschaftswandel

von
Ladina Steiner
Jakob Brem
Martin Büchler
Marius Ammann

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

Inhalt

1. Einleitung
2. Die Siedlungsentwicklung in den letzten 150 Jahren
3. Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsinfrastruktur
4. Entwicklung in der näheren Zukunft
5. Fazit



2. Die Siedlungsentwicklung in den letzten 150 Jahren

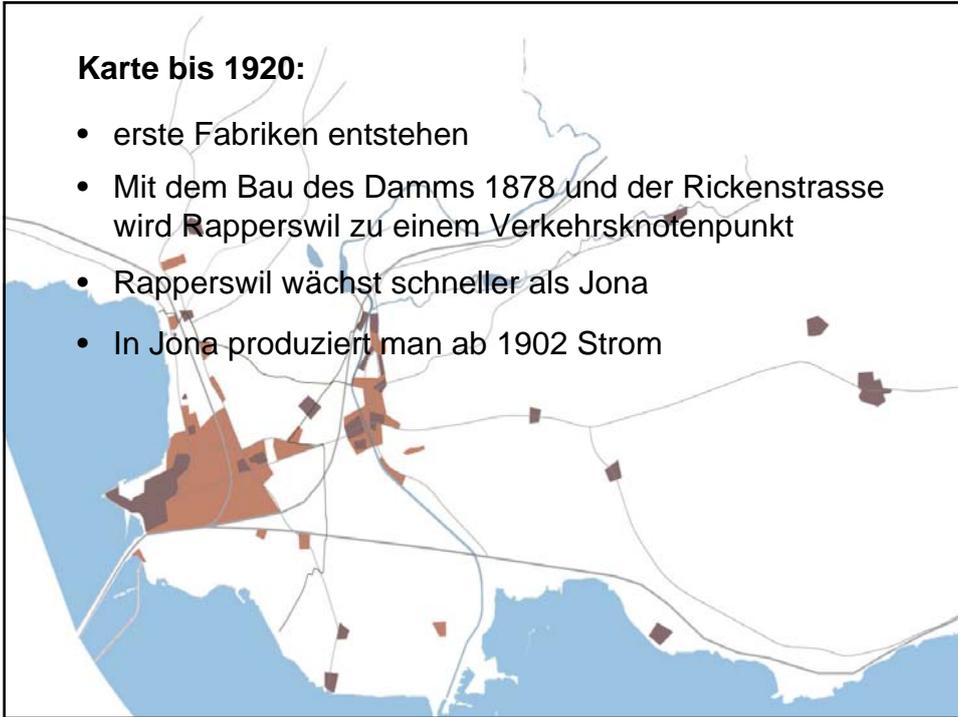


Karte bis 1850:

- Erste Siedlungen in der Eisenzeit (Keltengräber)
- Im ersten Jhdt n. Chr: Der Einfluss der Römer steigt
- Nach dem Einfall der Alemannen im 3. Jhdt Gebiet nur noch dünn besiedelt
- Wiederbesiedlung erst im 7. Jahrhundert
- Anfangs des 13. Jahrhunderts: Bau der Stadt und Burg Rapperswil
- Macht liegt bei der Stadt und den umliegenden Klöstern
- 1803 wird Jona zur unabhängigen Gemeinde
- 1815 erste Schulen

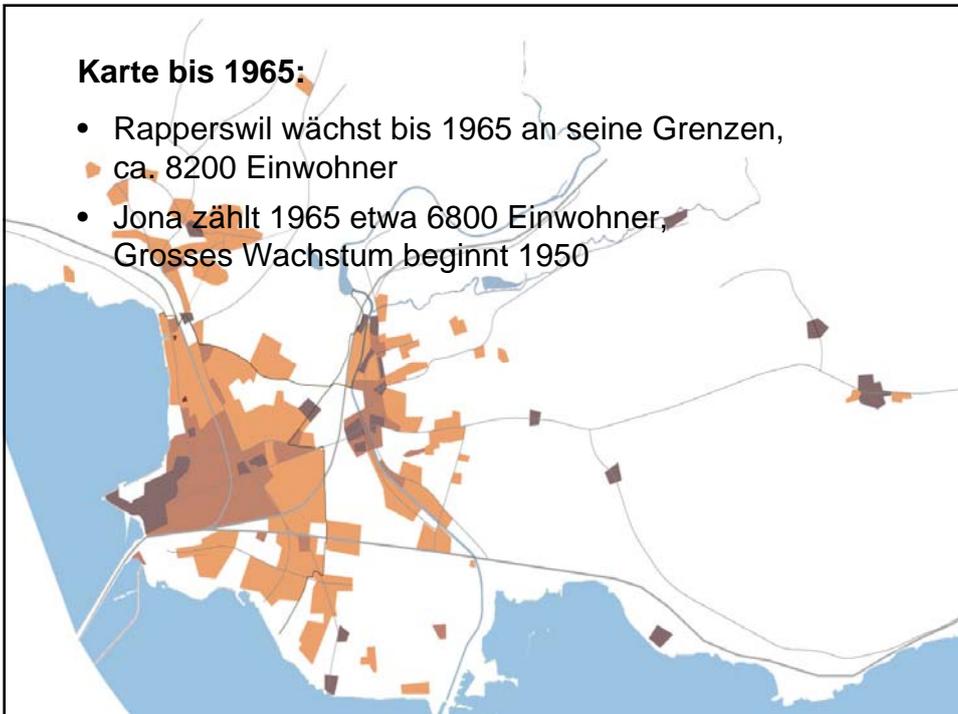
Karte bis 1920:

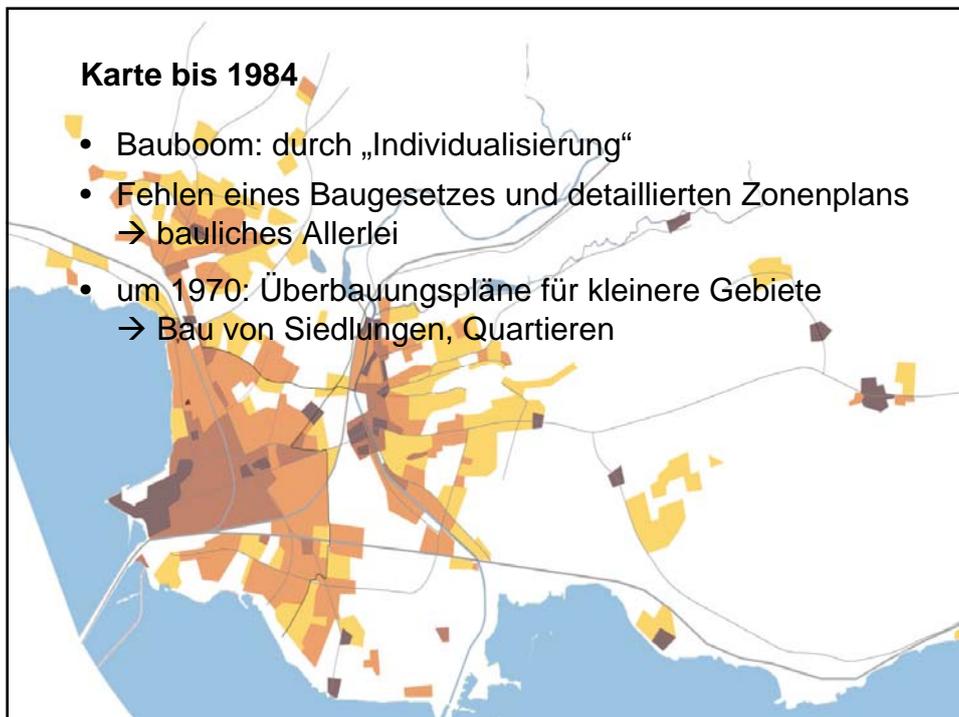
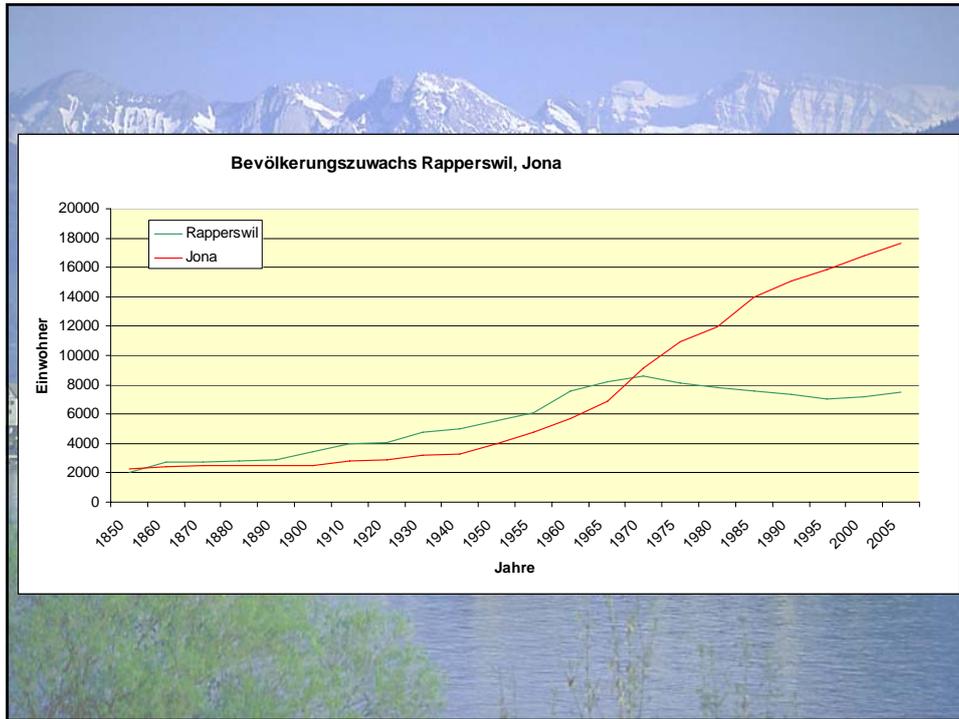
- erste Fabriken entstehen
- Mit dem Bau des Damms 1878 und der Rickenstrasse wird Rapperswil zu einem Verkehrsknotenpunkt
- Rapperswil wächst schneller als Jona
- In Jona produziert man ab 1902 Strom



Karte bis 1965:

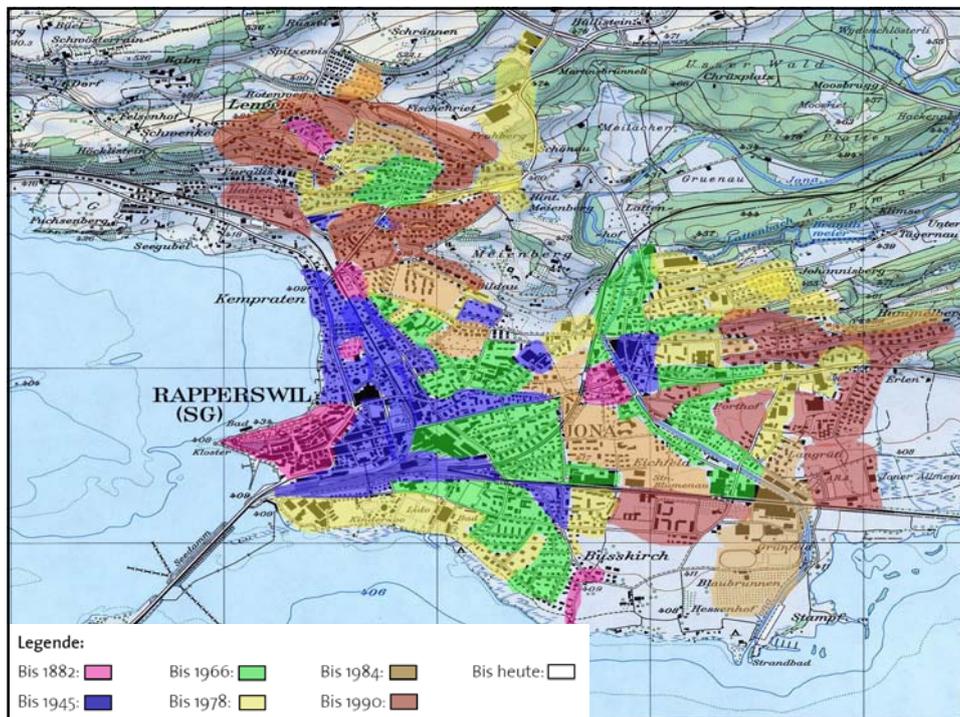
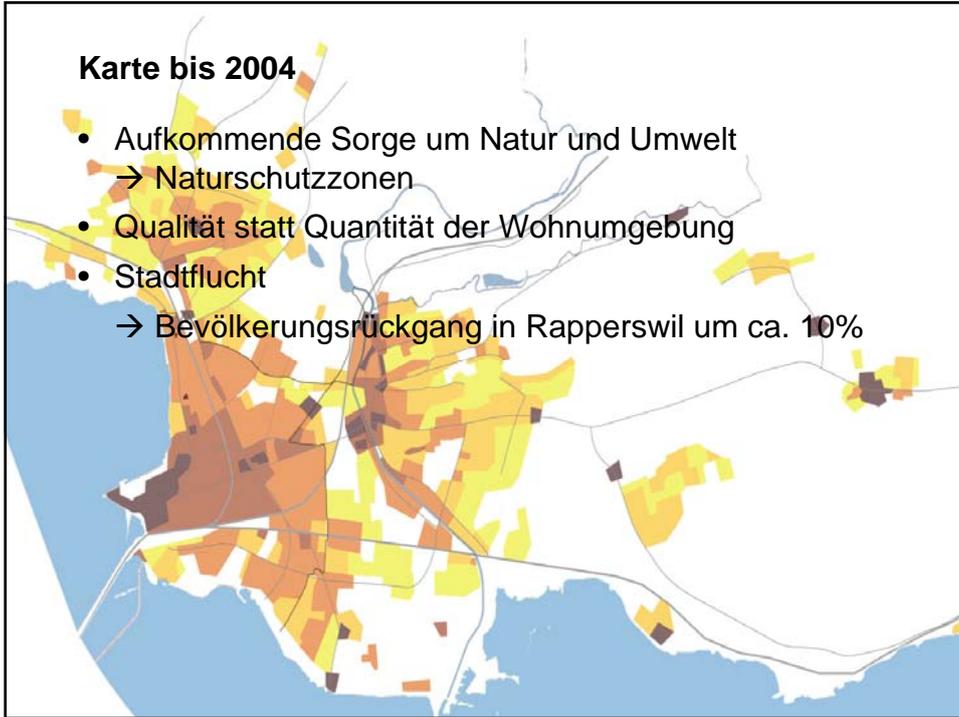
- Rapperswil wächst bis 1965 an seine Grenzen, ca. 8200 Einwohner
- Jona zählt 1965 etwa 6800 Einwohner, Grosses Wachstum beginnt 1950



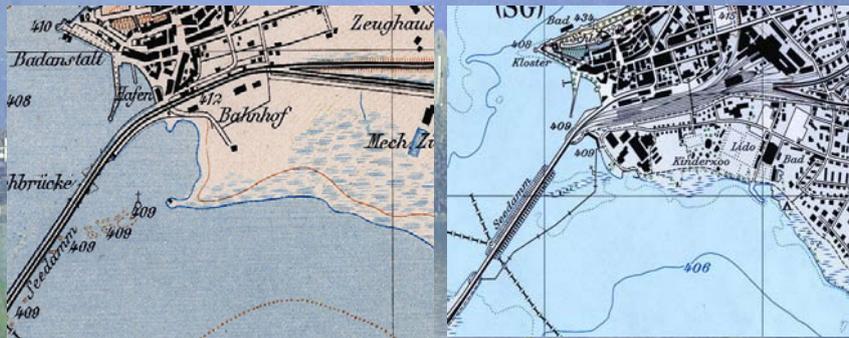


Karte bis 2004

- Aufkommende Sorge um Natur und Umwelt
→ Naturschutzzonen
- Qualität statt Quantität der Wohnumgebung
- Stadtflicht
→ Bevölkerungsrückgang in Rapperswil um ca. 10%



3. Entwicklung Verkehrsinfrastruktur/Verkehrsaufkommen



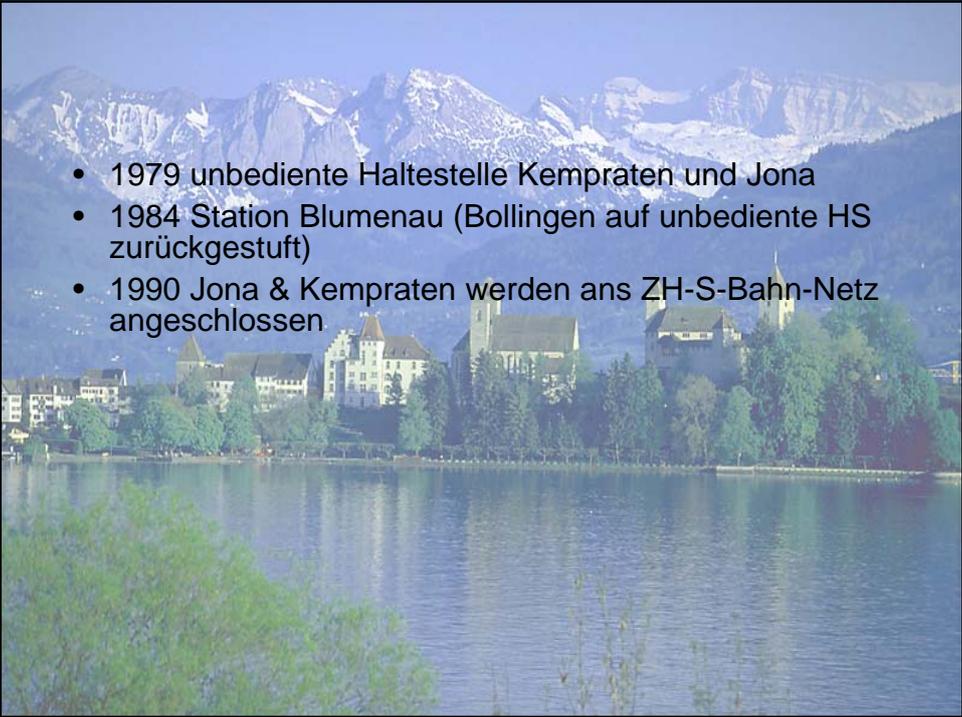
Individualverkehr und Strassenbau

- 1358 Holzbrücke
- 19.Jhdt Schiffe: Industrialisierung → Rohstofftransport
- 1833 Rickenpassstrasse
→ Abbruch Stadtmauern, Jonerbrücke, Gatterkrieg
- 1878 steinerner Seedamm
- Bauboom um 1970:
1968 linksufrige A3
1978 Autobahn Zürich Oberland
→ Umfahrung
- 1985 Anschluss St. Dionys
- 2003 Umfahrung bis Schmerikon



Öffentlicher Verkehr

- 1859 Dampflok von Rapperswil – Rüti bez. Schmerikon
- 1894 rechtsufrige Züriseelinie (ohne Halt in Kempraten bez. Jona)
- 1908 Stationsgebäude Bollingen
- 1910 Rickenbahn
- 1912 Bodensee – Toggenburg – Bahn
- 1962 Bus Rapperswil-Kempraten-Rüti
- 1964 Pendelbus Rapperswil-Jona
- 1991 Kleinbuslinie Rapperswil-Hanfländerquartier-Jona
- 1992 Linthbus von Jona-Linthgebiet-Toggenburg
- 2002 Lenggiserbus versorgt westliches Gemeindegebiet

- 
- 1979 unbediente Haltestelle Kempraten und Jona
 - 1984 Station Blumenau (Bollingen auf unbediente HS zurückgestuft)
 - 1990 Jona & Kempraten werden ans ZH-S-Bahn-Netz angeschlossen

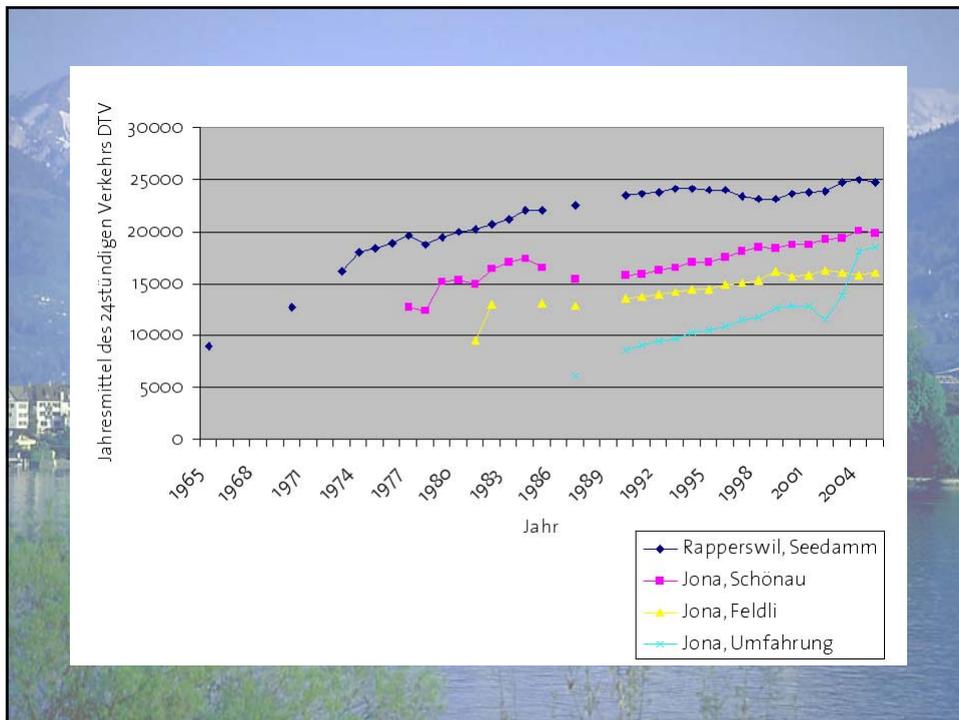


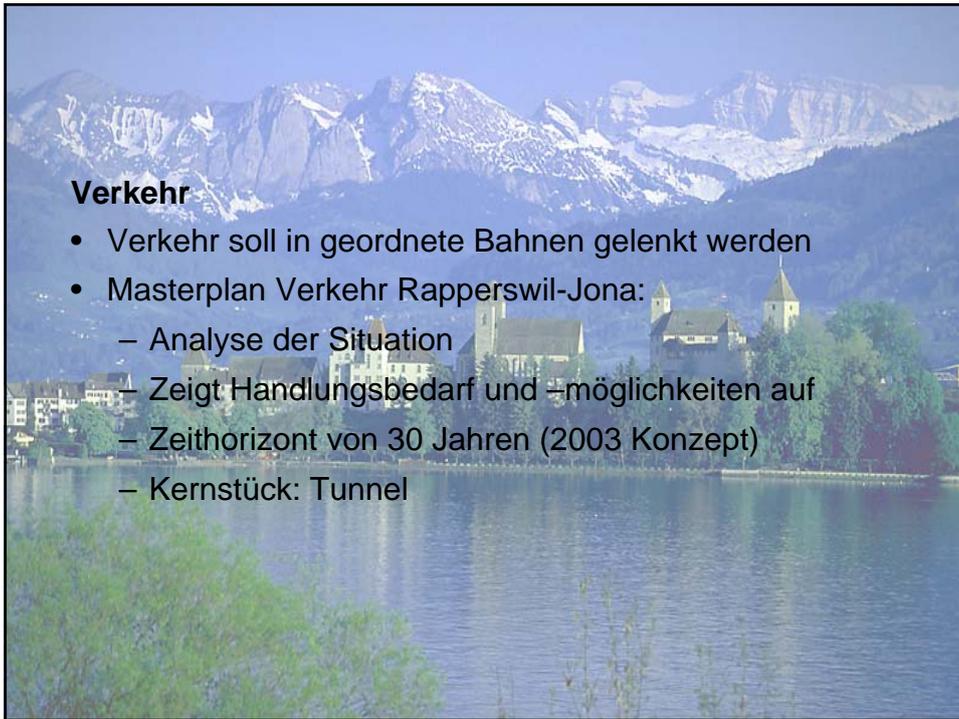
Verkehrszahlen

Stetige Verkehrszunahme im Raum Rapperswil-Jona

- Transitrouten: - Pfäffikon-Seedamm-Rüti-ZH Oberland
- Zürich-Seestrasse-Schmerikon-Ricken
- Beispiel:
 - 1978 Eröffnung der Autobahn Zürcher Oberland
→ signifikanter Verkehrsanstieg (10000 → 13500)
auf der Ausfallachse nach Rüti

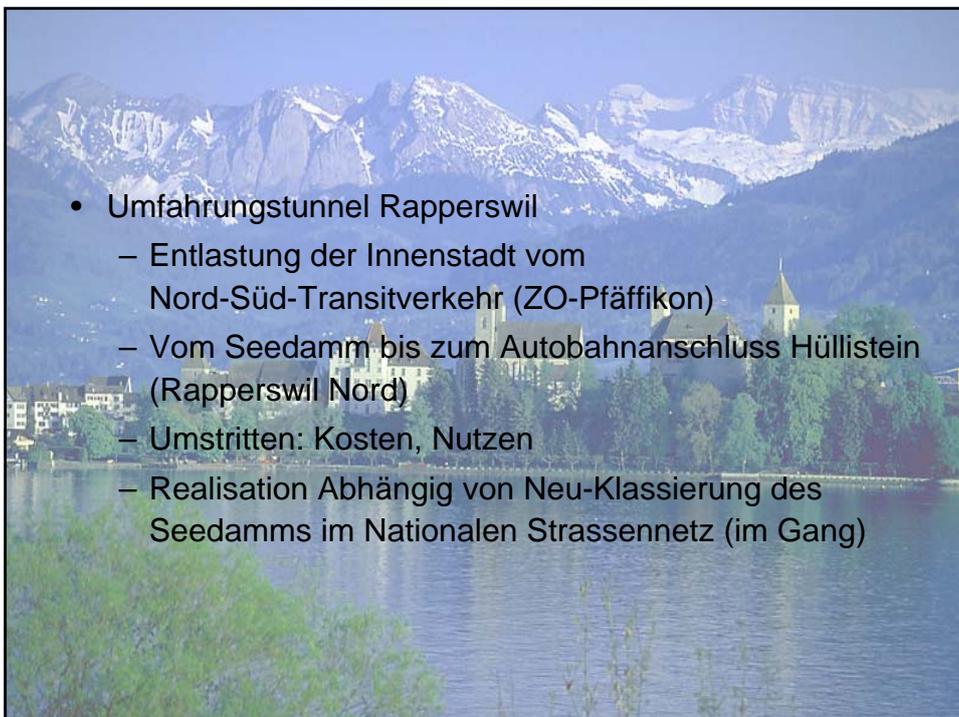
- 
- Verkehrszahlen:
 - ab 1965 (Seedamm Rapperswil)
 - ab 1984 autom. Verkehrszählung im Kt. SG
(Seedamm, Schönau, Feldli (1985))
 - ab 1987 Zahlen Umfahrung Jona
 - 1988-1999: Inventarisierung der Verkehrszählungen





Verkehr

- Verkehr soll in geordnete Bahnen gelenkt werden
- Masterplan Verkehr Rapperswil-Jona:
 - Analyse der Situation
 - Zeigt Handlungsbedarf und –möglichkeiten auf
 - Zeithorizont von 30 Jahren (2003 Konzept)
 - Kernstück: Tunnel



- Umfahrungstunnel Rapperswil
 - Entlastung der Innenstadt vom Nord-Süd-Transitverkehr (ZO-Pfäffikon)
 - Vom Seedamm bis zum Autobahnanschluss Hüllistein (Rapperswil Nord)
 - Umstritten: Kosten, Nutzen
 - Realisation Abhängig von Neu-Klassierung des Seedamms im Nationalen Strassennetz (im Gang)

