

Stadt Rapperswil-Jona, Region Zürichsee-Linth

## Vertiefungsstudie zum Stadtbuskonzept RJ

Verbesserung ÖV-Erschliessung Quartiere Jona-Ost / Industrie Buech

Detaillkonzept



Rapperswil-Jona, 15. September 2022  
asa AG 2125



Arbeitsgruppe für  
Siedlungsplanung und  
Architektur AG

Spinnereistrasse 29  
8640 Rapperswil-Jona  
Tel. 055 220 10 60  
Fax 055 220 10 61

[www.asaag.ch](http://www.asaag.ch)  
[info@asaag.ch](mailto:info@asaag.ch)

Bearbeitung:  
Urs Heuberger  
Jonas Schaufelberger  
Cynthia Lüthi

## Inhaltsverzeichnis

|                                                                       |           |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Allgemeines</b>                                                 | <b>4</b>  |
| 1.1 Ausgangslage                                                      | 4         |
| 1.2 Aufgabe                                                           | 5         |
| 1.3 Begleitung                                                        | 6         |
| 1.4 Grundlagen                                                        | 6         |
| 1.5 Abgrenzung und Umsetzung                                          | 6         |
| <b>2. Analyse</b>                                                     | <b>7</b>  |
| <b>3. Variantenentwicklung / verworfene Ansätze</b>                   | <b>9</b>  |
| <b>4. Detailkonzept Neukonzeption Linie 995 (Buech, Hummelberg)</b>   | <b>13</b> |
| 4.1 Vertiefte Prüfung der Erschliessung Buech und Hummelberg          | 13        |
| 4.2 Neues Konzept für die Linie 621/995, Konzeptmerkmale              | 16        |
| 4.3 Linienführung neue Linie 995                                      | 17        |
| 4.4 Fahrplandetails                                                   | 18        |
| 4.5 Vergleich mit aktuellem Angebot                                   | 18        |
| <b>5. Detailkonzept neue Linie 996 (Feldlistrasse)</b>                | <b>20</b> |
| 5.1 Vertiefte Prüfung der Zugänglichkeit                              | 20        |
| 5.2 Neue Linie 996 in HVZ, Konzeptmerkmale                            | 21        |
| 5.3 Linienführung neue Linie 996                                      | 21        |
| 5.4 Fahrplandetails                                                   | 22        |
| 5.5 Vergleich mit aktuellem Angebot                                   | 22        |
| <b>6. Notwendige Infrastrukturmassnahmen</b>                          | <b>23</b> |
| 6.1 Knoten Feldlistrasse                                              | 23        |
| 6.2 Anpassungen an Haltestellen und Wendeplatz Industrie Buech        | 24        |
| 6.3 Busbevorzugung als Daueraufgabe                                   | 25        |
| <b>7. Kosten und Finanzierung</b>                                     | <b>26</b> |
| 7.1 Grundsätzliches                                                   | 26        |
| 7.2 Neukonzeption Linie 995 (Buech/Hummelberg); Integration Linie 621 | 26        |
| 7.3 Neue Linie 996 (Feldlistrasse)                                    | 28        |
| 7.4 Zusammenstellung der Kosten für die Stadt Rapperswil-Jona         | 29        |
| <b>8. Fazit und offene Punkte</b>                                     | <b>30</b> |
| <b>9. Zukünftige Weiterentwicklung</b>                                | <b>31</b> |

## Anhang

## 1. Allgemeines

### 1.1 Ausgangslage

In den Jahren 2020 und 2021 erarbeitete die asa AG im Auftrag des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen (AÖV) ein Buskonzept 2024 für die gesamte Region einschliesslich Stadtbus Rapperswil-Jona. Nach erfolgter Vernehmlassung im Frühjahr 2021 bei den Gemeinden wurde das Konzept überarbeitet. Nun liegt der Schlussbericht<sup>1</sup> vor (nachfolgend Stadtbuskonzept RJ genannt).

Das Stadtbuskonzept RJ schlägt einen Angebotsausbau auf der Linie 622 im Abschnitt Rapperswil Bahnhof–St. Gallenkappel auf einen durchgehenden Viertelstundentakt (Montag-Samstag) vor, welchen die Stadt Rapperswil-Jona und die Gemeinde Eschenbach unterstützen und somit umgesetzt werden kann. Als Folge dieses neuen Konzepts kann die Stadtbuslinie 995 Rapperswil Bhf–Jona Kreuz–Hummelberg in der heutigen Form nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden, weshalb für den Hummelberg alternative Erschliessungsmöglichkeiten zu prüfen sind.

Beschlossene Massnahmen im Oktober 2022:

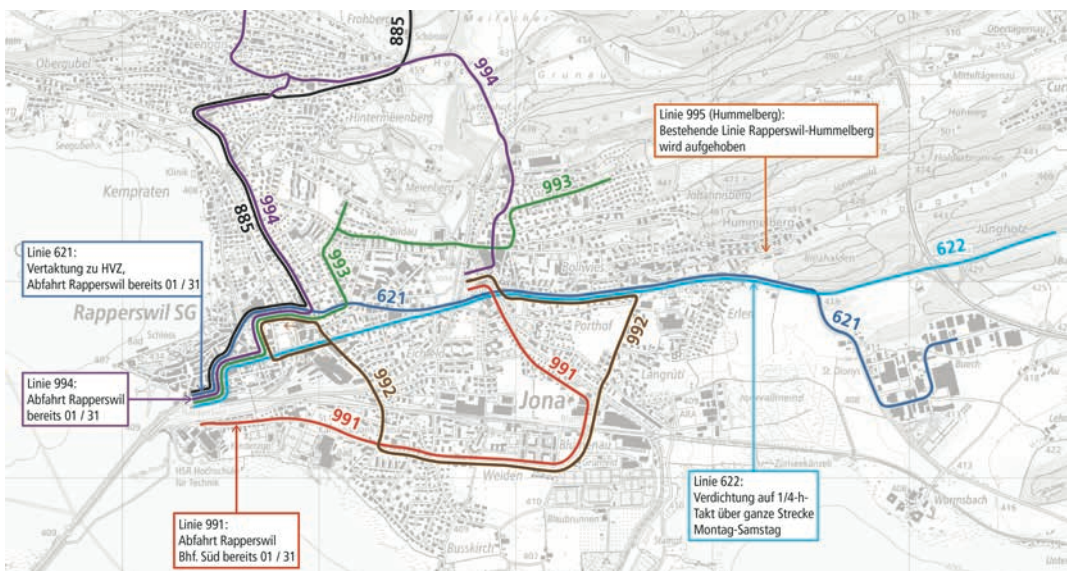


Abb. 1: Bereits beschlossene Massnahmen im Hinblick auf das Fahrplanjahr 2024 (Dez. 2023).

Im Rahmen der Erarbeitung des Stadtbuskonzepts 2024 (Bearbeitung 2020 und 2021) wurde unter anderem auch die bessere Erschliessung der Industrie Buech und weiterer Gebiete grob geprüft. Aufgrund der aktuellen Potentiale und der zu erwartenden Kosten wurde beschlossen, diese Ideen nicht mehr weiter zu verfolgen. In der Gesamtbetrachtung und im Laufe der Erarbeitung hat sich allerdings die

<sup>1</sup> Buskonzept Zürichsee-Linth 2024, Modul B, Stadtbus Rapperswil-Jona, Schlussbericht, asa AG, 08.10.2021



Ausgangslage diesbezüglich geändert. Die folgenden Faktoren waren Anlass für eine Vertiefung:

- Wegfall der ÖV-Erschliessung des Gebiets Hummelberg im Rahmen des Buskonzeptes Stadtbuss Rapperswil-Jona. Es sind Alternativmöglichkeiten zu prüfen
- Antrag verschiedener Firmen für eine ganztägige Erschliessung des Gebiets Industrie Buech (ENEA, Berufsfirma SEMO)
- Antrag für bessere Erschliessung von Wurmsbach (Talentcampus Zürichsee)
- Anfrage Routenoptimierung Shuttle-Bus OST (Ostschweizer Fachhochschule)

Der Stadtrat RJ hat in seiner Stellungnahme zum Stadtbuskonzept RJ vom 22. März 2021 u.a. den Beschluss gefasst, die Anbindung der Industriezone Buech nochmals genauer zu prüfen und das Angebot bedarfsgerecht auszubauen (allenfalls unter Miteinbezug von Hummelberg und/oder weiteren Gebieten wie Eichwies/Kiebitzstrasse/Steinackerstrasse).

## 1.2 Aufgabe

Im Rahmen der Vertiefungsstudie sind die bereits geprüften Varianten zur besseren Erschliessung der Industrie Buech sowie weiterer Quartiere zusammenzutragen und aufzuarbeiten. Auf eine umfangreiche Analyse kann verzichtet werden, da diese in verschiedenen bereits bestehenden Berichten aufgezeigt werden.

Vertiefungsbedarf im Überblick:

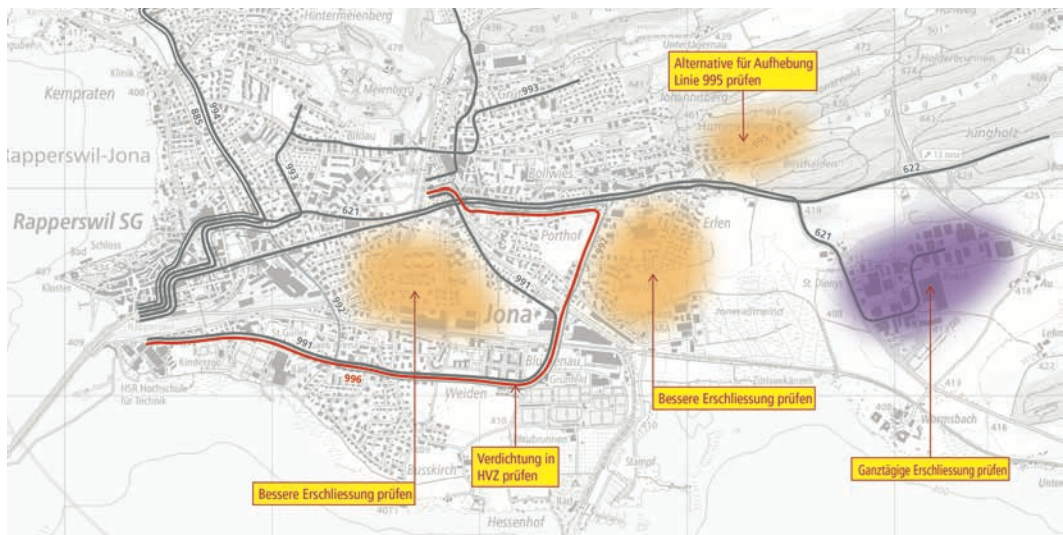


Abbildung 2: Zu prüfende Massnahmen im Rahmen der Vertiefungsstudie.

Ziel ist die Erarbeitung von umsetzungsreifen Massnahmen für ein nachfragegerechtes und finanzierbares ÖV-Angebot des Gebiets Buech, basierend auf dem Stadtbuskonzept RJ. Zudem sind Massnahmen zur besseren Erschliessung weiterer Gebiete (Eichwies, Langruti, Hummelberg) zu erarbeiten und deren Zweckmässigkeit auch bezüglich Wirtschaftlichkeit zu beurteilen.

### **1.3 Begleitung**

Die Arbeit wurde von einer Arbeitsgruppe begleitet:

- Christian Leutenegger, Stadt Rapperswil-Jona, Stadtrat/Bauvorstand (Vorsitz)
- Stefan Bischof, Stadt Rapperswil-Jona, Leiter Fachbereich Tiefbau (bis Mai 2022)
- Fabian Ruoss, Stadt Rapperswil-Jona, Fachperson Klima/Energie (ab Juni 2022)
- Michael Lutz, Amt für öffentlichen Verkehr, St.Gallen
- Peter Göldi, Agglo Obersee, Geschäftsführer
- Christoph Müller, Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO)
- Roland Schneider, Schneider Linienbus AG
- Urs Heuberger, asa AG

### **1.4 Grundlagen**

Als Grundlagen dienen die folgenden Berichte und Beschlüsse:

- AÖV SG, Buskonzept Zürichsee-Linth 2024, Modul B: Stadtbus Rapperswil-Jona, Schlussbericht, asa AG, 08.10.2021
- Stadtratsbeschluss RJ vom 22.03.2021
- Anfrage Routenoptimierung Shuttle-Bus OST, Fachhochschule OST, 10.11.2021
- Antrag ÖV Ganztagesbetrieb Mo-Sa für Buech, Enea GmbH, 14.07.2020
- Weitere Anträge zur besseren Erschliessung Industrie Buech/Wurmsbach (E-Mails an Schneider Linienbus von Berufsfirma SEMO und Talentcampus Zürichsee)
- RZL/ArGr öV, Erschliessung Dorf Bollingen mit dem ÖV, asa AG, 23.04.2019

### **1.5 Abgrenzung und Umsetzung**

Teil der Vertiefung ist die heutige Buslinie 621 (Rapperswil–Jona–Buech Industrie in Hauptverkehrszeit) und die im Stadtbuskonzept RJ erarbeitete, aber noch nicht beschlossene HVZ-Linie 996. Die Linie 995 kann in der heutigen Konzeption nicht mehr weitergeführt werden und muss neu konzipiert oder aufgehoben werden. Die Angebote der Regionalbuslinie 622 sowie der Stadtbuslinien 991, 992, 993 und 994 sind als gesetzt zu betrachten; allfällige neue Busangebote sind mit diesen Linien abzustimmen.

Die Umsetzung des Buskonzepts erfolgt per Dezember 2023 (Einführung Stadtbahn Obersee 1. Etappe), sofern bis zu diesem Zeitpunkt die Doppelspur Uznach–Schmerikon in Betrieb genommen werden kann. Im August 2021 erfolgte der Spatenstich für den Doppelspurausbau.

## 2. Analyse

Die umfassende Analyse ist im Bericht zum Stadtbuskonzept RJ<sup>2</sup> festgehalten. Zur Vervollständigung wurde die örtliche Abdeckung des Siedlungsgebietes ergänzt.

Mit dem ÖV unerschlossene oder ungenügend erschlossene Gebiete:

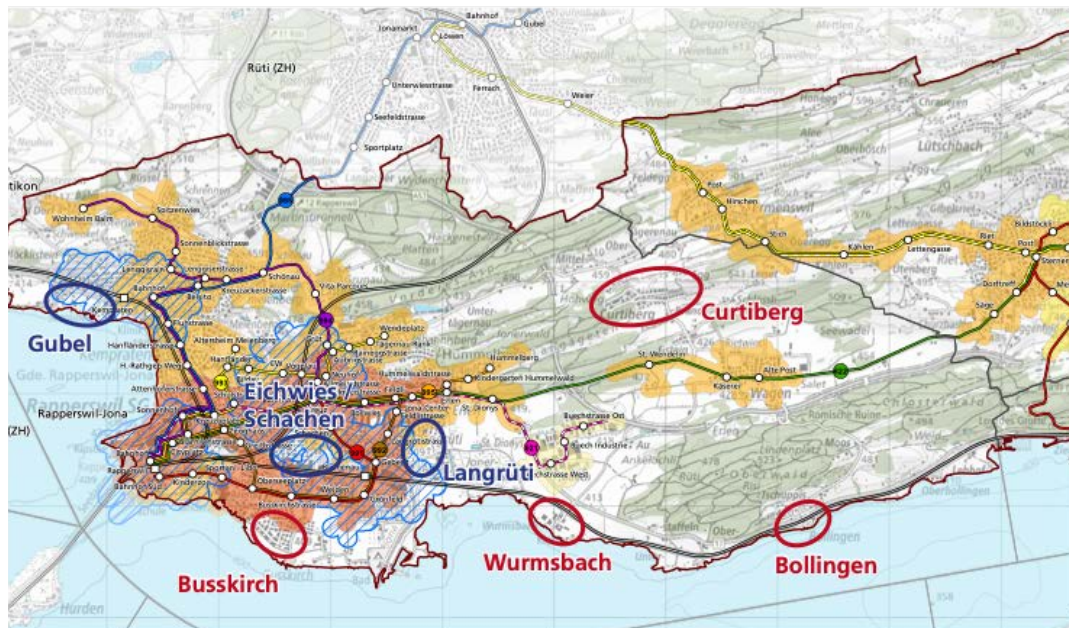


Abbildung 3: Mit dem ÖV unerschlossene (rot) bzw. ungenügend erschlossene Gebiete (blau).

**Schachen/Eichwies und Langrütli:**

Diese Gebiete liegen teilweise im Einzugsgebiet der Bahn (Haltestelle Blumenau). Eine bessere Erschliessung mit dem Stadtbus wird im Rahmen der Vertiefungsstudie geprüft.

**Gubel:**

Das Gebiet Gubel liegt über 400 Meter von der nächstgelegenen Bushaltestelle entfernt, liegt aber grösstenteils im Einzugsgebiet des Bahnhofs Kempraten (750 m). Bereits in früheren Studien wurde aufgezeigt, dass eine Erschliessung des Gebiets Gubel mit dem Stadtbus zu wenig Fahrgäste generieren würde und deshalb auf eine Buserschliessung verzichtet wird.

**Busskirch:**

Auch Teile des Gebiets Busskirch liegen mehr als 400 m von den nächstgelegenen Bushaltestellen Busskirchstrasse oder Oberseeplatz entfernt. Eine bessere Erschliessung mit dem Stadtbus ist nicht möglich. Die Haltestellen sind zu Fuss oder mit dem Velo gut erreichbar (engmaschiges Wegnetz, ebenes Gelände).

<sup>2</sup> Modul B, Stadtbus Rapperswil-Jona, Schlussbericht, asa AG, 08.10.2021, Kapitel 2

#### Curtiberg:

Der grösste Teil des Gebiets Curtiberg liegt über einen Kilometer von der nächstgelegenen Bushaltestelle Wagen St. Wendelin entfernt. Diese wird künftig von Montag bis Samstag mit dem Bus der Linie 622 im durchgehenden Viertelstundentakt bedient werden. Eine direkte Erschliessung des Gebiets Curtiberg mit dem Linienbus ist nicht möglich.

#### Bollingen:

Im Jahr 2019 wurde die Erschliessung des Dorfs Bollingen mit dem öffentlichen Verkehr untersucht (Bericht „Erschliessung Dorf Bollingen mit dem ÖV“, asa AG, 23.04.2019). Aufgrund des fehlenden Potentials zwischen Jona und Bollingen ist ein Linien-Busverkehr auf dieser Relation nicht wirtschaftlich umsetzbar. Die Prüfung einer allfälligen Durchbindung einer Buslinie von Jona bis nach Schmerikon ist nicht Bestandteil des Auftrags.

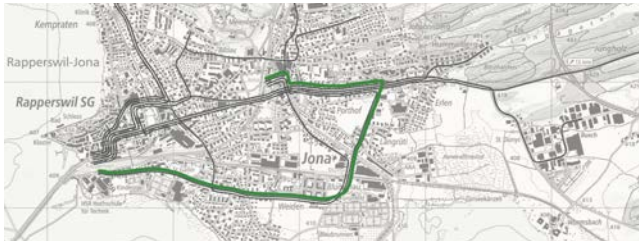
Der BollingerBus hat Ende September 2020 den Betrieb für die Öffentlichkeit eingestellt. Seit 1. Oktober 2020 können die Bewohnerinnen und Bewohner von Bollingen für die Fahrt zum Bahnhof Jona zu einem reduzierten Fahrpreis einen Ruftaxi bestellen. Die restlichen Kosten übernimmt die Stadt Rapperswil-Jona.

#### Wurmsbach:

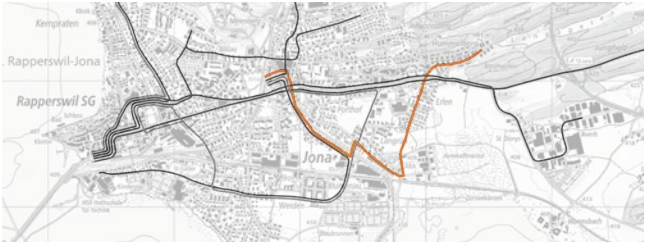
Auch Wurmsbach liegt ausserhalb des ÖV-Einzugsgebiets und ist demnach nicht erschlossen. Die Erschliessung wird in Kapitel 4.1 dieses Berichts thematisiert.

### 3. Variantenentwicklung / verworfene Ansätze

Im Rahmen der Erarbeitung des Stadtbuskonzepts RJ 2024 wurden bereits verschiedene Lösungsansätze geprüft. Es werden nachfolgend nur jene Ansätze aufgeführt, die mit der Erschliessung der Quartiere Hummelberg, Eichwies, Feldlistrasse, Kiebitzstrasse/Langrüti und Industrie Buech im Zusammenhang stehen.

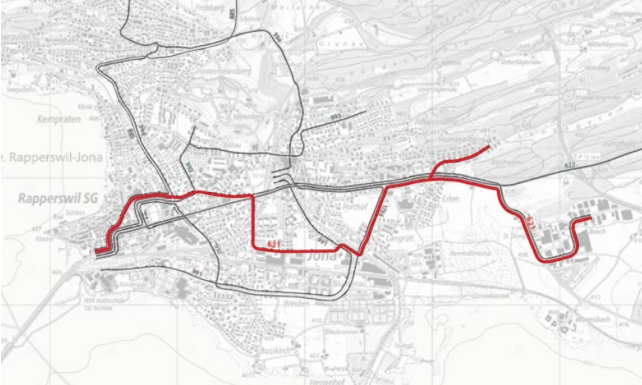
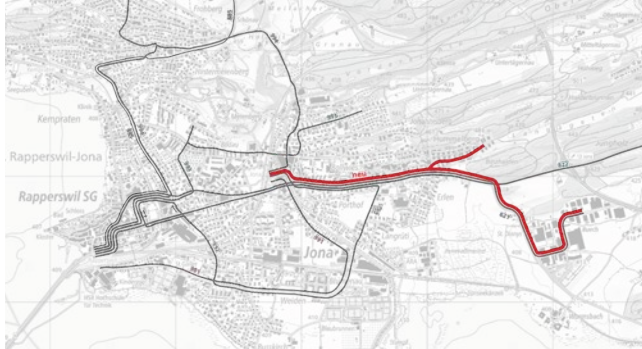
|                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Ansatz 1: Nutzung Beiwagen 991 als eigene Linie 996 (HVZ)</b><br>     | <b>Bemerkungen</b><br><ul style="list-style-type: none"> <li>- wurde im Rahmen des Buskonzepts weiterverfolgt</li> <li>- Massnahme vom Stadtrat RJ aber noch nicht beschlossen</li> </ul> <b>Entscheid:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wird im Rahmen der Vertiefungsstudie konkretisiert (vgl. Kap. 5)</li> </ul>                                 |
| <b>Ansatz 2: Linie 995 via Alte Jonastrasse ins Zentrum R'wil</b><br>   | <b>Bemerkungen</b><br><ul style="list-style-type: none"> <li>- zu kleines Potential (ohne Buech-Erschl.)</li> <li>- überlagert mit Linie 621 entsteht in HVZ ein Viertelstundentakt</li> <li>- es entsteht ein Überangebot</li> </ul> <b>Entscheid:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wurde im Rahmen des Buskonzepts nicht weiterverfolgt</li> </ul> |
| <b>Ansatz 3: Linie 621 nach Blumenau anstatt Bhf Rapperswil</b><br>    | <b>Bemerkungen</b><br><ul style="list-style-type: none"> <li>- Zusatznutzen im Vergleich zu Aufwand zu gering</li> <li>- Es fehlt Verbindung Rapperswil-Buech und direkter Bahnanschluss</li> </ul> <b>Entscheid:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wurde im Rahmen des Buskonzepts nicht weiterverfolgt</li> </ul>                                   |
| <b>Ansatz 4: Taktverdichtung auf 7.5-Min-Takt im Hauptkorridor</b><br> | <b>Bemerkungen</b><br><ul style="list-style-type: none"> <li>- Taktverdichtung auf 7.5-Min-Takt führt zu Überangebot</li> <li>- Aufgrund der Kennzahlen nicht finanzierbar</li> </ul> <b>Entscheid:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wurde im Rahmen des Buskonzepts nicht weiterverfolgt</li> </ul>                                                 |

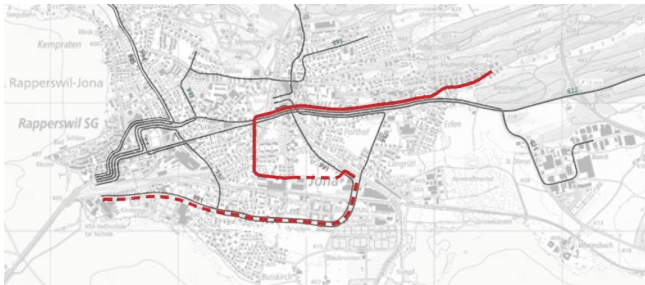


|                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Ansatz 5: Linie 995 Hummelberg via Erlenstr. zum Bhf Jona</b></p>     | <p><b>Bemerkungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kiebitzstrasse ist nicht für ÖV ausgelegt</li> <li>- zu kleines Potential, schlechtes Kosten/ Nutzen-Verhältnis, nicht finanzierbar</li> </ul> <p>Entscheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wurde im Rahmen des Buskonzepts nicht weiterverfolgt</li> </ul>                                          |
| <p><b>Ansatz 6: Neue Linie Bhf R'wil via Eichwies zum Bhf Jona</b></p>      | <p><b>Bemerkungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wenig Zusatznutzen ausserhalb Pendlerverkehr (trotz Alterszentrum Schachen und Techpark)</li> <li>- beidseitige Bahnanschlüsse in Rapperswil und Jona kritisch bis unmöglich</li> </ul> <p>Entscheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wurde im Rahmen des Buskonzepts nicht weiterverfolgt</li> </ul> |
| <p><b>Ansatz 7: Linie 993 verkürzt, neue Linie Tägernau–Blumenau</b></p>  | <p><b>Bemerkungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wichtigstes Ziel für Tägernau ist das Zentrum Rapperswil (und nicht Blumenau)</li> <li>- wenig Zusatznutzen und hohe Kosten (2. Fahrzeug notwendig), nicht finanzierbar</li> </ul> <p>Entscheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wurde im Rahmen des Buskonzepts nicht weiterverfolgt</li> </ul>      |
| <p><b>Ansatz 8: Neue Tangentiallinie Kempraten–Jona–Ostquartier</b></p>   | <p><b>Bemerkungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anschlüsse nur in Lastrichtung möglich</li> <li>- Hanfländerstrasse für Bus ungeeignet (Konflikt mit Bus 993)</li> <li>- zu kleines Potential für Tangentiallinie</li> </ul> <p>Entscheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wurde im Rahmen des Buskonzepts nicht weiterverfolgt</li> </ul>            |



Im Rahmen der Vertiefungsstudie wurden weitere Varianten unter Miteinbezug von Hummelberg geprüft.

| Ansatz 9: Linie 621 ganztags, Erschliessung Hummelberg                              | Bemerkungen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Linie 621 verkehrt neu ganztags im Stundentakt und in HVZ im Halbstundentakt</li> <li>- Miteinbezug von Hummelberg in Last-richtung</li> <li>- für HVZ wird 2. Fahrzeug benötigt</li> <li>- unwirtschaftlicher Wagenumlauf (17 Min. Standzeit in Buech); Wendeplatz mit Standplatz notwendig</li> <li>- hohe Kosten</li> </ul> <p>Entscheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wird im Rahmen der Vertiefungsstudie nicht weiterverfolgt</li> </ul> |
| Ansatz 10: Linie 621 ganztags, Erschl. Hummelberg/Eichwies                          | Bemerkungen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Linie 621 verkehrt neu ganztags im Stundentakt und in HVZ im Halbstundentakt</li> <li>- für HVZ wird 2. Fahrzeug benötigt</li> <li>- Miteinbezug von Hummelberg in Last-richtung und Miteinbezug von Eichwies</li> <li>- Grosser Nachteil: Jona Kreuz wird nicht erschlossen (S5-Umsteiger)</li> <li>- hohe Kosten</li> </ul> <p>Entscheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wird im Rahmen der Vertiefungsstudie nicht weiterverfolgt</li> </ul>  |
| Ansatz 11: Neue Linie Bhf Jona–Humm.–Buech ganztags                                 | Bemerkungen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Buech wird ganztags im Halbstunden-takt erschlossen</li> <li>- Miteinbezug von Hummelberg in Last-richtung</li> <li>- wirtschaftlicher Betriebsmitteleinsatz; Halbstundentakt mit einem Fahrzeug (knapp) möglich</li> </ul> <p>Entscheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wird im Rahmen der Vertiefungsstudie konkretisiert (vgl. Kap. 4)</li> </ul>                                                                                             |

|                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Ansatz 12: Verlängerung Bus-Shuttle OST bis Hummelberg</b>                      | <b>Bemerkungen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- bestehender Bus-Shuttle OST (Fachhochschule OST-Techpark) verlängern via Eichwies-Kreuz Jona bis Hummelberg</li> <li>- Bedürfnisse OST und ÖV zu unterschiedlich, deshalb nicht umsetzbar</li> </ul> <p>Entscheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wird im Rahmen der Vertiefungsstudie nicht weiterverfolgt</li> </ul>                                                                                                                                                                                           |
| <b>Ansatz 13: Neue Linie ab Bhf Jona mit Quartierserschliessung</b>                | <b>Bemerkungen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- neue Linie mit Erschliessung von Eichwies, Langrütli, Hummelberg und Buech</li> <li>- Kiebitzstrasse ist nicht für ÖV ausgelegt</li> <li>- Linie 621 Rapperswil-Buech müsste beibehalten bleiben</li> <li>- mit 1 Fz nur 1-h-Takt möglich</li> <li>- Buech und Hummelberg bis zum Bahnhof mit langen und unattraktiven Umwegfahrten</li> <li>- kleines Potential, kaum finanzierbar</li> </ul> <p>Entscheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wird im Rahmen der Vertiefungsstudie nicht weiterverfolgt</li> </ul> |

#### Fazit aus der Variantenevaluation:

Die begleitende Arbeitsgruppe hat beschlossen, folgende Varianten vertieft zu bearbeiten, Tabellenfahrpläne auszuarbeiten und die Kostenauswirkungen zu ermitteln.

| Ansatz / Massnahme                                                | Hauptziele                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ansatz 1<br>Nutzung Beiwagen Linie 991 als eigene Linie 996 (HVZ) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der ÖV-Erschliessung des Entwicklungsgebiets entlang der Feldlistrasse (Untere und Obere Langrütli, Porthof)</li> <li>- Synergienutzung mit den Beiwagen der Linie 991</li> </ul>                                                                          |
| Ansatz 11<br>Neue Linie Bhf Jona-Hummelberg-Buech ganztags        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternative Erschliessung / Neukonzeption für Gebiet Hummelberg (Linie 995 in der heutigen Form wird aufgehoben)</li> <li>- Ganztägige Erschliessung Industrie Buech ab Bhf Jona</li> <li>- Verbesserung Fahrplanstabilität für Industrieerschliessung Buech</li> </ul> |

## **4. Detailkonzept Neukonzeption Linie 995 (Buech, Hummelberg)**

### **4.1 Vertiefte Prüfung der Erschliessung Buech und Hummelberg**

Die Vernehmlassung zum Stadtbuskonzept RJ hat verschiedene Themen hervorgebracht, die auf der Basis des Grundkonzepts vertieft zu untersuchen sind:

- Die Industrie Buech ist heute mit der Linie 621 nur von Montag bis Freitag in HVZ morgens, mittags und abends erschlossen. Aufgrund des wachsenden Bedürfnisses nach ganztägiger Erschliessung (ENEA, Berufsfirma SEMO, Talentcampus Zürichsee in Wurmsbach) soll die Anbindung der Industriezone Buech nochmals vertieft geprüft und das Angebot bedarfsgerecht ausgebaut werden.
- Der Fahrplan der Linie 621 Rapperswil Bhf–Jona Kreuz–Industrie Buech ist sehr verspätungsanfällig und kann auf die Dauer in dieser Form nicht mehr mit einem Fahrzeug betrieben werden. Es sind Massnahmen zur Stabilisierung des Fahrplans und Verbesserung der Anschlusssicherheit an die Bahn zu erarbeiten.
- Mit dem Wegfall der heutigen Konzeption der Linie 995 kann das Gebiet Hummelberg nicht mehr direkt mit dem Stadtbus erschlossen werden. Es sind Alternativen zu prüfen und vorzuschlagen, allenfalls unter Miteinbezug der Industrie Buech und eventuell Wurmsbach.

Erschliessung Wurmsbach:

Falls mit dem neuen Konzept am Ende der Linie in der Industrie Buech eine genügend grosse Standzeit vorhanden ist, könnte allenfalls die Linie bis Wurmsbach verlängert werden. Dies setzt allerdings eine geeignete Wendemöglichkeit für einen Standardbus voraus. Die Prüfung eines Wendeplatzes mittels Schleppkurvensimulation (der öffentliche Bus darf nicht retour fahren) hat ergeben, dass ein Wenden auf dem Klostervorplatz mit einem Standardbus nur mit baulichen Anpassungen möglich wäre, was den Charakter des Klostervorplatzes verunstalten würde. Ein anderer möglicher Standort für einen Wendeplatz gibt es auf dem bestehenden Gelände nicht.

Fazit:

- Auf eine direkte Erschliessung von Wurmsbach mit dem ÖV ist zu verzichten, weil eine geeignete Wendemöglichkeit fehlt.
- Falls eine Buslinie bis Bollingen geführt werden könnte, müsste an der Uznaacherstrasse im Bereich der Einmündung Austrasse/Wurmsbach eine Haltestelle eingerichtet werden.
- Die nächstgelegene Haltestelle Buechstrasse West liegt rund 800m vom Zentrum Wurmsbach entfernt. Diese Fusswegdistanz dürfte für die Jugendlichen der Talentschule Zürichsee zumutbar sein, zumal der Weg entlang der Kantonsstrasse auf separatem Fuss-/Radweg erfolgen kann. Die ÖV-Erschliessung von Wurmsbach

könnte wesentlich verbessert werden, wenn die Haltestelle Buechstrasse West (und damit das Industriegebiet Buech) nicht nur wie heute in den HVZ, sondern mit einem angemessenen Angebotsausbau ganztags bedient werden könnte.

Fussweg von der nächstgelegenen Haltestelle Buechstrasse West nach Wurmsbach:



Abbildung 4: Fusswegdistanz von der Haltestelle Buech West bis Wurmsbach.

Erschliessung Gebiet Hummelberg:

Mit der Einführung des durchgehenden Viertelstundentaktes auf der Hauptachse Rapperswil–Jona–Eschenbach–St.Gallenkappel kann die bestehende Linie 995 Rapperswil Bhf–Jona Kreuz–Hummelberg in der heutigen Konzeption nicht mehr weitergeführt werden. Bei ersatzloser Aufhebung der Linie 995 müssten die Anwohnenden im Einzugsgebiet der heutigen Haltestelle Hummelberg längere Fusswege bis zur nächstgelegenen Haltestelle Erlen inkauf nehmen.

Fusswege ab Haltestelle Erlen bei Wegfall der Linie 995:

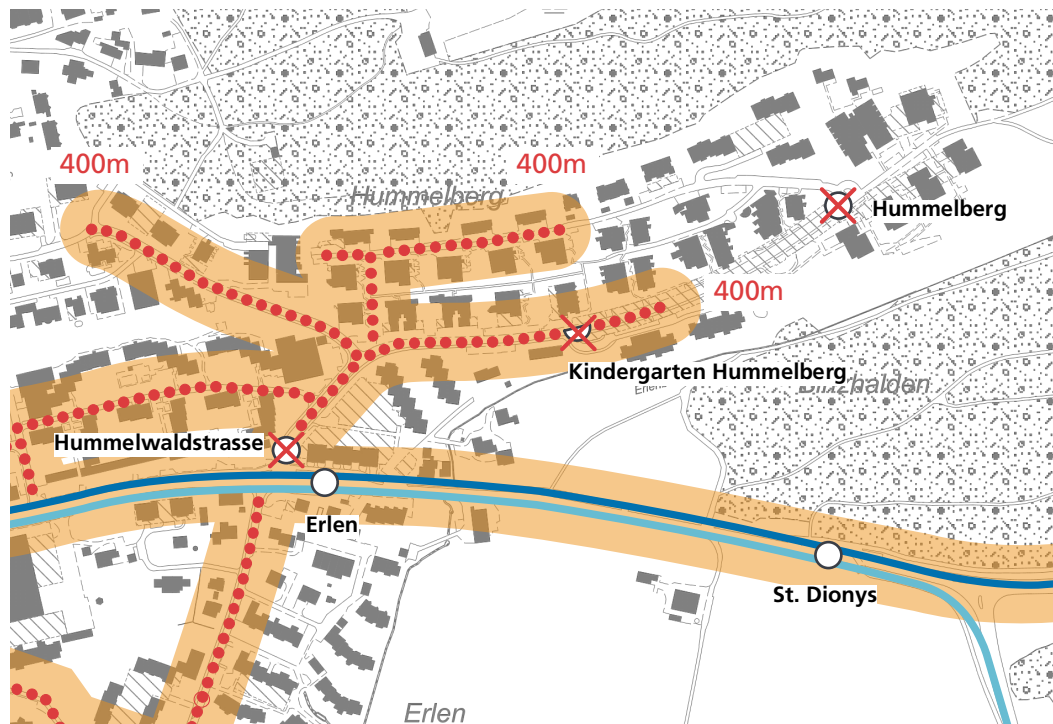


Abbildung 5: Orange hinterlegt sind die Fusswege bis 400m ab Haltestelle Erlen.

Für die Beurteilung der Erschliessung sind die ÖV-Güteklassen eine wichtige Grundlage. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat im Rahmen der Bauzonenstatistik Schweiz eine Analyse der Erschliessung der Bauzonen mit dem öffentlichen Verkehr anhand der ÖV-Güteklassen durchgeführt. Je näher eine Haltestelle liegt und je dichter das Fahrplanangebot ist, umso besser ist die Erschliessung. Die ÖV-Erschliessungsgüte eines Siedlungsgebiets ist demnach einerseits durch das Fahrplanangebot an einem bestimmten Haltepunkt und andererseits durch den Zu- bzw. Weggangsweg zu/von diesem Haltepunkt bestimmt. So können die Haltestellen in Kategorien mit unterschiedlichen Angeboten eingeteilt und die Erschliessungsgüte je nach Haltestellenkategorie und Entfernung zur Haltestelle definiert werden.

Mit dieser Kategorisierung ist feststellbar, dass gemäss Fahrplan ab Fahrplanjahr 2024, wenn die Haltestelle Erlen durchgehend im Viertelstundentakt bedient wird und kein Bus mehr bis Hummelberg geführt würde, das Gebiet Hummelberg gemäss Beurteilung ARE mittelmässig bis gering erschlossen wäre. Die dunkelgrüne Fläche (Erreichbarkeit der Haltestellen bis 300m) wird der Klasse C zugeordnet, was einer «mittelmässigen Erschliessung» entspricht. Die hellgrüne Fläche (Erreichbarkeit der Haltestellen 300-500m) wird der Klasse D zugeordnet und wird als «geringe Erschliessung» bezeichnet.



#### ÖV-Güteklasse bei Wegfall der Linie 995:

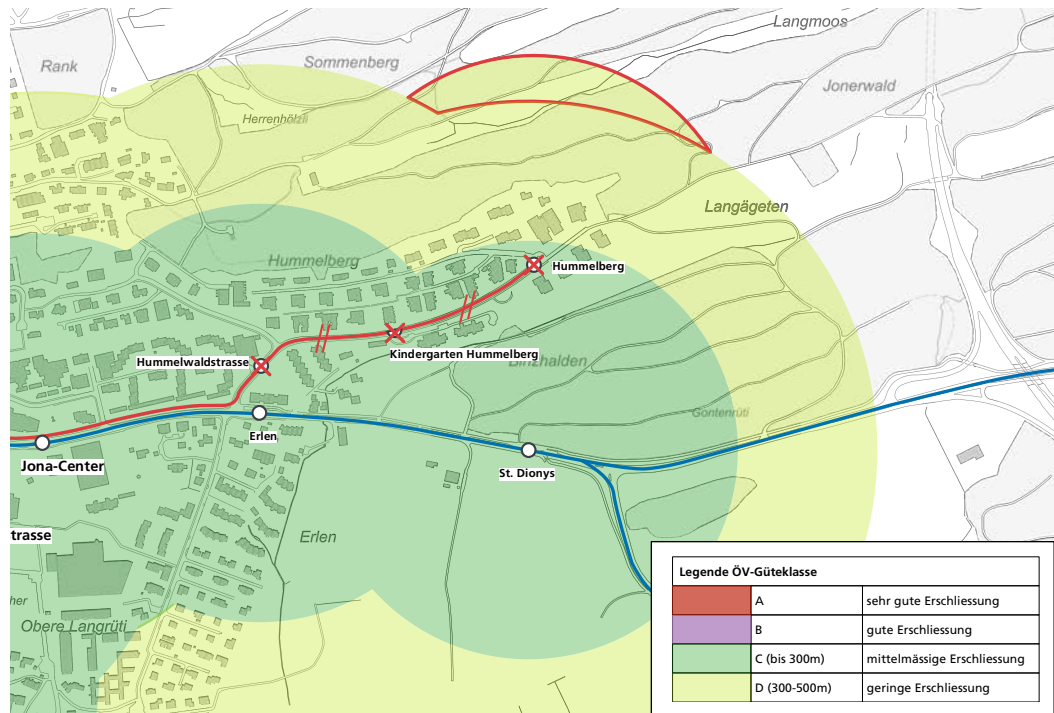


Abbildung 6: ÖV-Güteklasse gemäss Berechnungsmethodik ARE.

Fazit: Bei Wegfall der Stadtbuslinie 995 ist das Gebiet Hummelberg gemäss ARE nicht ganz unerschlossen, aber dennoch wesentlich schlechter erschlossen als heute. Rund 50 Fahrgästen, die bei den Haltestellen Hummelberg und Kindergarten Hummelberg ein- und aussteigen (2018 waren es werktags durchschnittlich 49 Einsteigende und 52 Aussteigende pro Tag), müsste eine Fusswegdistanz mit Steigung von rund 400-600m bis zur nächstgelegenen Haltestelle Erlen zugemutet werden.

#### 4.2 Neues Konzept für die Linie 621/995, Konzeptmerkmale

Die in Kapitel 3 aufgeführten Lösungsansätze 9 (Rapperswil Bhf–Buech) und 11 (Jona Bhf–Buech) wurden vertieft untersucht und einander gegenübergestellt. Unter Abwägung der Vor- und Nachteile hat sich die Begleitgruppe klar für den Lösungsansatz 11 ausgesprochen. Dieser wurde in der Folge detailliert ausgearbeitet.

Konzeptmerkmale:

- Linienführung ab Bahnhof Jona bis Industrie Buech (anstelle bisheriger Linie 621 ab Bhf Rapperswil) → Stabilisierung des Fahrplans für die Industrie Buech
- Miteinbezug von Hummelberg in Lastrichtung → als Ersatz für bisherige Linie 995
- Ausrichtung beim Bhf Jona an Knoten 00/30 → Anschlüsse an S5
- Ganztags Halbstundentakt mit einem Fahrzeug → wirtschaftlicher Betrieb

- Mit dem Systemwechsel der Anbindung der Industrie Buech neu ab Bahnhof Jona (anstelle Bahnhof Rapperswil) werden die anderen Buslinien im Stadtbusnetz weniger konkurrenziert und die Industrie Buech kann besser und effizienter erschlossen werden.
- Die bisherige Stadtbuslinie 995 (Hummelberg) wird in der heutigen Form aufgehoben und die heutige Regionalbuslinie 621 wird gemäss Vorabklärung des Kantons neu zur Stadtbuslinie. Damit drängt sich auf, dass die heutige Linie 621 (Buech) zur neuen Stadtbuslinie 995 (Hummelberg/Buech) umbenannt wird:
  - ist kommunikativ verständlicher, weil so die bisherige Linie 995 nicht aufgehoben, sondern neu konzipiert und die Buecherschliessung in die Linie 995 integriert wird
  - zum Stadtbus RJ gehören neu die Linien 991 bis 996 (621 in 995 integriert)

#### 4.3 Linienführung neue Linie 995

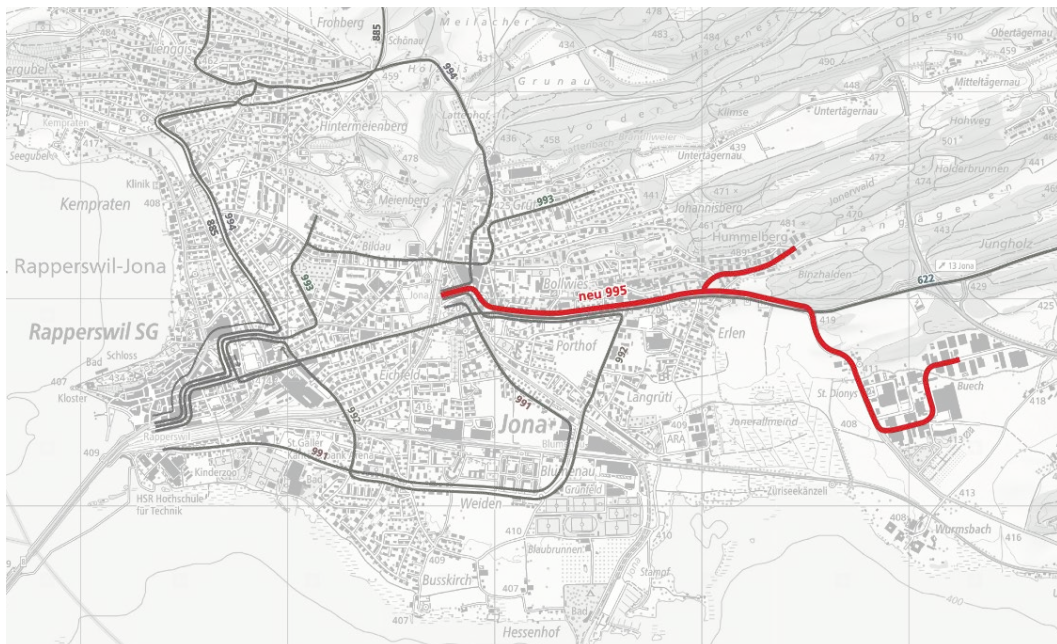


Abbildung 7: Neue Linienführung der Linie 995; Linie 621 neu in Linie 995 integriert.

#### 4.4 Fahrplandetails

Der Fahrplan-Entwurf ist in Anhang 3 aufgeführt. Er wurde in enger Zusammenarbeit mit Schneider Linienbus AG entwickelt und mit Testfahrten verifiziert.

Fahrplanmerkmale:

- Anschluss der Kurse am Bahnhof Jona an die S5 (Knoten 00/30)
- Hummelberg wird in Lastrichtung erschlossen, d.h. am Vormittag fährt der Bus ab Buech in Fahrtrichtung Jona die Schlaufe via Hummelberg und stellt den Anschluss an die S5 von/nach Uster-Zürich her und am Nachmittag nimmt der Bus den Anschluss S5 von/nach Uster-Zürich ab und fährt in Fahrtrichtung Buech die Schlaufe via Hummelberg.
  - für Hummelberg und Buech immer Anschluss an S5 von/nach Uster-Zürich
  - für Buech in Lastrichtung auch Anschluss an S5 von/nach Rapperswil-Pfäffikon
- Zur Bewältigung der Kapazitäten werden in HVZ am Morgen zwei Beiwagen (Bhf Jona ab 07.01 und 07.31) und am Abend drei Beiwagen (Buech ab 16.13, 16.43 und 17.13) eingesetzt.
  - Bus 1 nimmt die Anschlüsse von/nach Uster-Zürich ab
  - Bus 2 nimmt die Anschlüsse von/nach Rapperswil-Pfäffikon ab

#### 4.5 Vergleich mit aktuellem Angebot

- Mit dem Miteinbezug des Gebiets Hummelberg erhält das Quartier eine Alternative zur wegfallenden Linie 995 Rapperswil–Jona–Hummelberg. Für Hummelberg entfallen zwar die umsteigefreien Verbindungen nach Rapperswil, dafür erhalten sie in Lastrichtung schlanke Anschlüsse in Jona an die S5 von/nach Uster-Zürich (bisher Umsteigezeiten in Rapperswil von ca. 20 Min.).
- Mit dem ganztägigen Halbstundentakt (Montag bis Samstag) erhält das Industriegebiet Buech eine wesentlich bessere ÖV-Erschliessung als heute (Montag bis Freitag in HVZ). Das Gebiet Buech wird voll ins Stadtbusnetz integriert, wovon auch die Schülerinnen und Schüler der Talentschule Zürichsee in Wurmsbach profitieren können.
- Mit dem Systemwechsel ab Bahnhof Jona kann der Fahrplan in die Industrie Buech stabilisiert werden und es besteht die Möglichkeit, ganztägig mit einem Fahrzeug einen Halbstundentakt anzubieten und damit einen effizienten Betrieb zu gewährleisten.
- Zudem konkurrenziert die neue Linie 995 die anderen Buslinien auf Stadtgebiet weniger (bessere Einbindung ins Stadtbusnetz) und der Bahnhof Jona wird aufgewertet (und Rapperswil entlastet).

Der Arbeitsverkehr mit Ziel Industrie Buech muss neu in Jona Bahnhof umsteigen.

Der neue Umsteigeort ist aus verschiedenen Gründen vertretbar:

- Für Arbeitspendlerverkehr von March/Pfäffikon und Zürcher Oberland kein zusätzliches Umsteigen notwendig → neu Umsteigen in Jona anstatt Rapperswil
  - Arbeitspendlerverkehr aus Richtung Linthgebiet muss zusätzlich einmal Umsteigen in Jona → in Rapperswil perrongleicher Umstieg auf S5; in Jona kurze Wege, gute Bedingungen abseits des Rummels
  - Arbeitspendlerverkehr von Rapperswil muss zusätzlich einmal Umsteigen in Jona → kurze Wege, gute Bedingungen abseits des Rummels  
→ Zudem entfallen die direkten Busverbindungen vom Stadthofplatz via Alte Jonastrasse ins Zentrum Jona und in die Industrie Buech
  - Für Arbeitspendlerverkehr vom Wohnheim Balm zur Industriewerkstätte Buech \*) (Stiftung Balm) mit Umsteigen neu in Jona anstatt Rapperswil  
→ schlanke Anschlüsse, bessere Umsteigebedingungen beim Bahnhof Jona als beim Bahnhof Rapperswil
- \*) Die Industriewerkstätte Buech gehört zur Stiftung Balm. Gemäss Auskunft dieser Institution kommen die ca. 90 Angestellten aus allen Richtungen (RJ, Wohnheim Balm, Uznach/Wattwil, March, Zürcher Oberland) zur Arbeit, grösstenteils mit dem ÖV. Die Angestellten müssen in der Lage sein, selbständig anzureisen (mit Umsteigen), sonst können sie nicht in der Industriewerkstätte Buech arbeiten. Sie sind grundsätzlich mit der heutigen ÖV-Erschliessung zufrieden; Kurs 16.15 Uhr ab Buech sei platzmässig knapp. Grundsätzliche Anreise der Mitarbeitenden erfolgt in HVZ, für Arztbesuche und ausserordentliche Termine wären auch Kurse in Nebenverkehrszeiten erwünscht.

## 5. Detailkonzept neue Linie 996 (Feldlistrasse)

### 5.1 Vertiefte Prüfung der Zugänglichkeit

Das Bedürfnis einer Verbesserung der ÖV-Erschliessung in der Feldlistrasse wurde bereits im Rahmen der Erarbeitung des Stadtbuskonzepts RJ nachgewiesen. Das Quartier Langrütli hat sich sehr stark entwickelt und wird sich weiter verdichten.

Die Variantenevaluation hat ergeben, dass eine kleinräumige Erschliessung der ruhigen Wohnzonen wie das Langrütliquartier mit einer direkten Quartierlinie nicht zielführend ist, zu wenig Nachfrage generiert und andere Buslinien konkurrenziert. Zudem ist die Befahrbarkeit der Kiebitzstrasse mit dem ÖV nur schwer umsetzbar und aus Sicht der Verkehrssicherheit auch nicht sinnvoll. Stattdessen soll das Angebot auf der Hauptachse (Feldlistrasse) verbessert werden. Entscheidend dabei ist eine gute Zugänglichkeit zu den bestehenden Haltestellen Feldlistrasse und Langrütlistrasse, damit ein möglichst grosses Gebiet die nächstgelegene Haltestelle mit zumutbarer Fusswegdistanz bis 400m erreichen kann.

Zugangswege zu den bestehenden Haltestellen Feldlistrasse und Langrütlistrasse:

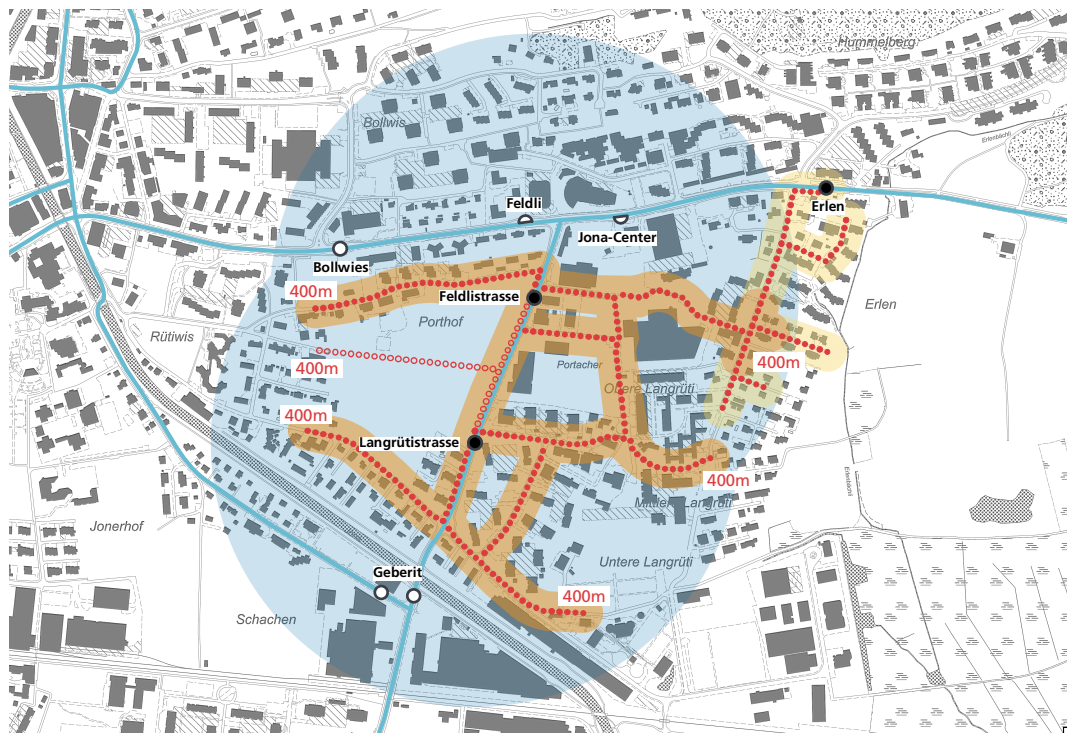


Abbildung 8: Orange hinterlegt sind die Fusswege bis 400m ab Haltestellen Feldlistrasse und Langrütlistrasse.

Fazit: Die Zugangswege sind bereits heute sehr gut ausgebaut.



## 5.2 Neue Linie 996 in HVZ, Konzeptmerkmale

Der in Kapitel 3 aufgeführte Lösungsansatz 1 wurde vertieft untersucht und detailliert ausgearbeitet.

Konzeptmerkmale:

- Linienführung ab Bahnhof Rapperswil Süd via Feldlistrasse zum Bahnhof Jona
- Der Beiwagen der Linie 991 wird zur neuen Linie 996 → wirtschaftlicher Betriebsmitteleinsatz
- Betrieb Montag-Freitag in Hauptverkehrszeiten (HVZ) morgens und abends
- Ausrichtung beim Bhf Jona an Knoten 15/45 → Anschlüsse an S15; durch Überlagerung mit der Linie 992 entsteht für die Gebiete an der Feldlistrasse ein Viertelstundentakt in Lastrichtung
- Die Quartiere an der Feldlistrasse erhalten Direktverbindungen an den Knoten Bahnhof Rapperswil Süd
- Die neue Linie verbessert das Angebot in der Feldlistrasse und entlastet gleichzeitig die übervollen Busse der Linie 991

## 5.3 Linienführung neue Linie 996

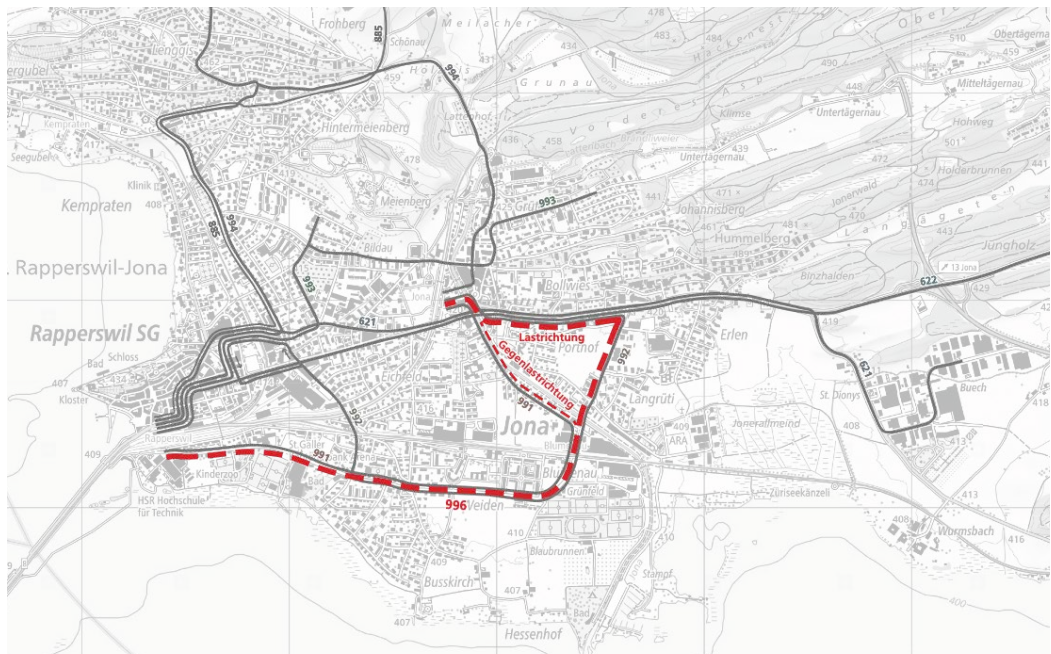


Abbildung 9: Neue Linienführung der Linie 996.

#### 5.4 Fahrplandetails

Der Fahrplan-Entwurf ist in Anhang 4 aufgeführt. Er wurde in enger Zusammenarbeit mit den VZO entwickelt und feinjustiert.

Fahrplanmerkmale:

- Anschluss der Kurse am Bahnhof Jona an die S15 (Knoten 15/45)
- Die Fahrzeit ist zu knapp, solange der Knoten Feldlistrasse noch nicht ausgebaut ist und aufgrund des Verkehrsaufkommens mit Verzögerungen zu rechnen ist. Ein ausführungsreifes Projekt ist in Bearbeitung (vgl. Kapitel 6.1) und soll nächstes Jahr zur Abstimmung vorgelegt werden.  
Bis zur Inbetriebnahme des Knotenausbaus kann der Bus nur in der Lastrichtung über die Feldlistrasse geführt werden. In der Gegenlastrichtung verkehrt der Bus über die Schachenstrasse.
- Die Feldlistrasse erhält damit, überlagert mit der Linie 992, in Lastrichtung den Viertelstundentakt an die Bahn in Jona (Anschluss an S5/S15 von/nach Zürich); das heisst in HVZ am Morgen in Fahrtrichtung Bhf Jona mit Anschluss nach Zürich und am Abend nimmt der Bus den Zugsanschluss von Zürich ab und fährt via Feldlistrasse und Südquartier zum Bahnhof Rapperswil Süd.
- Die Haltestelle Feldli wird mit der neuen Linie 996 nicht bedient. Einerseits wird die Haltestelle Feldlistrasse künftig mit der Linie 622 durchgehend im Viertelstundentakt erschlossen und andererseits liegt die (einseitige) Haltestelle Feldli nahe bei der Haltestelle Feldlistrasse.
- Aus dem gleichen Grund wird auch die Linie 992 die Haltestelle Feldli nicht mehr bedienen, was zur Entspannung des Fahrplans der Linie 992 beiträgt.

#### 5.5 Vergleich mit aktuellem Angebot

- Die Quartiere entlang der Feldlistrasse erhalten neu Montag-Freitag in HVZ in Lastrichtung den Viertelstundentakt zum Bahnhof Jona mit Anschluss an die S5 und S15 (bisher nur S5).
- Die Quartiere entlang der Feldlistrasse erhalten in HVZ (in Gegenlastrichtung) umsteigefreie Verbindungen nach Rapperswil Bhf Süd (bisher keine umsteigefreien Verbindungen zum Bahnhof Rapperswil).

## 6. Notwendige Infrastrukturmassnahmen

Ausbauten an den Haltestellen aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sind nicht Teil dieses Angebotskonzeptes.

Das in diesem Bericht dokumentierte Konzept lässt sich grundsätzlich ohne Infrastrukturausbauten umsetzen. Dennoch sind alle Massnahmen zu unterstützen, die zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs und damit zur Stabilisierung der Fahrpläne beitragen, sowohl auf der Hauptachse Neue Jonastrasse und St. Gallerstrasse als auch an den neuralgischen Knoten.

### 6.1 Knoten Feldlistrasse

Der Knoten Feldlistrasse gehört zu den neuralgischen Knoten, der die Fahrpläne der Linien 622 und 992 künftig noch stärker beeinträchtigen wird und auch die Stadtentwicklung in diesem Gebiet behindert. Er genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr und muss erweitert und saniert werden.

Projekt von Kanton (Knoten St. Gallerstrasse) und Stadt RJ (Kreisel Feldlistrasse):

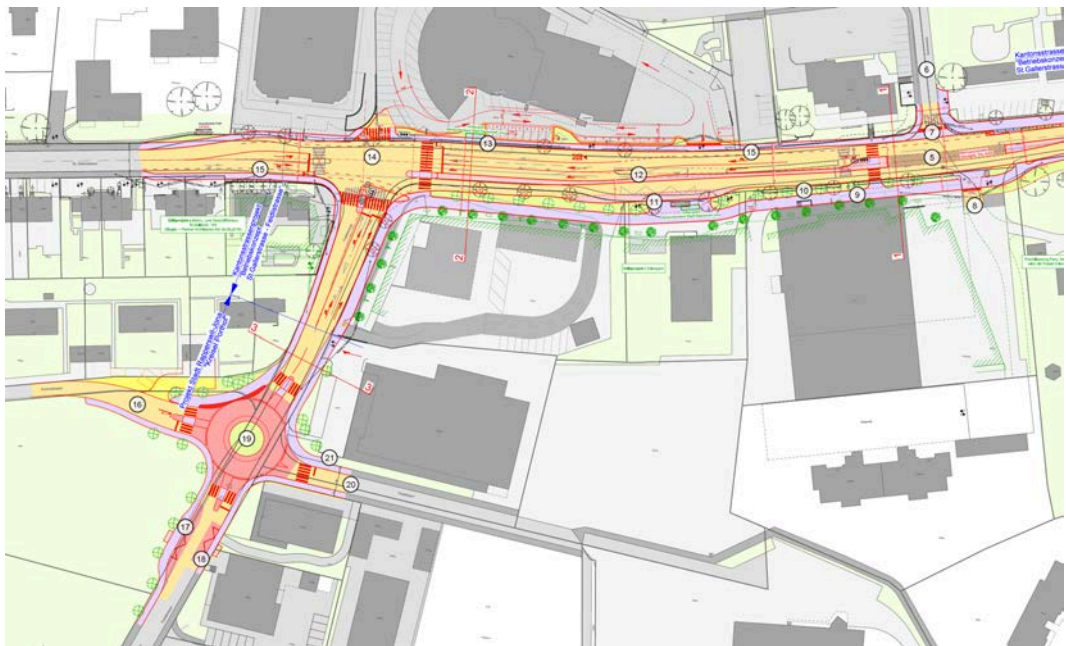


Abbildung 10: Situationsplan des Projekts Feldlistrasse; Quelle: Stadt RJ, Erläuterungen zum Projekt, 21.06.2022.

Das Projekt berücksichtigt auch die Anliegen des öffentlichen Verkehrs. Die Fahrplanstabilität und damit die Gewährleistung der Anschlüsse an die Bahnhöfe Jona und Rapperswil können mit folgenden Massnahmen verbessert werden:

- Verlängerte Busspur/Bushaltestelle Feldli an der St. Gallerstrasse stadteinwärts direkt vor der Lichtsignalanlage (LSA), um mit der Buspriorisierung Kolonnen zu überholen. Durch die neue Lage der Haltestelle Feldli stadteinwärts (östlich der

Einmündung Feldlistrasse in die St. Gallerstrasse) rückt sie näher zur Haltestelle Jonacenter (stadtauswärts) und ermöglicht kurze Querungs- und Anschlusswege.

- Lage/Geometrie und LSA-Einbindung Bushaltestelle Erlen stadteinwärts wird optimiert, um mit der Buspriorisierung Kolonnen zu überholen.
- Die bestehende LSA bei der Kreuzung Hummelberg-/Erlenstrasse erhält eine Optimierung bezüglich Busbeschleunigung in Richtung Stadtzentrum.
- Beim Kreisel Porthof an der Feldlistrasse hält der Bus Richtung Norden vor dem Kreisel auf der Strasse, womit der Bus als Pulkführer bevorzugt wird.

Der Stadtrat RJ hat das Projekt „Knoten Feldlistrasse“ vom 22.06.2022 bis 10.07.2022 in die E-Mitwirkung geschickt. Der Kanton wird im Herbst 2022 dem Stadtrat die beiden Projekte „Betriebskonzept St. Gallerstrasse–Feldlistrasse“, „Unterhaltsprojekt und Ausbau Bushaltestelle Erlen“ zur Vernehmlassung gemäss Artikel 35 Strassengesetz unterbreiten. Die Auflage zum Referendum ist für September 2022 vorgesehen.

## **6.2 Anpassungen an Haltestellen und Wendeplatz Industrie Buech**

### **6.2.1 Haltestellen im Südquartier**

Die Haltestellen weisen betreffend Busbuchten bekannte Schwachstellen auf. Davon betroffen sind die Linien 991, 992 und neu auch 996. In Fahrtrichtung Jona sollen auch mit BehiG-konformem Ausbau die Buchten Busskirch und Geberit (992) erhalten bleiben. In Fahrtrichtung Rapperswil soll für 991 eine Haltebucht ermöglicht werden, entweder bei der Haltestelle Weiden oder bei der Haltestelle Grünfeld (Favorit). In diesem Fall könnte die bestehende Busbucht bei der Haltestelle Geberit (992) aufgehoben werden.

### **6.2.2 Haltestellen und Wendeplatz im Industriegebiet Buech**

Haltestelle Buech Industrie: Heute fehlt diese Haltestelle in Fahrtrichtung Wendeplatz. Auf diese wurde bisher verzichtet, damit die Arbeitenden der Industriewerkstätte Buech auf der Seite der Tageswerkstätte aus- und einsteigen können. Mit dem Angebotsausbau dieser Linie auf einen ganztägigen Betrieb Montag bis Samstag und der Verschiebung des Wendeplatzes Richtung Osten (längere Wendezeit) ist es notwendig, bei der Haltestelle Buech Industrie auch in Fahrtrichtung Wendeplatz eine Haltestelle einzurichten.

Haltestelle Buechstrasse Ost: Mit dem geplanten Wendeplatz am östlichen Ende des Industriegebiets ist zu prüfen, ob mit einer Verlegung der Haltestelle Buechstrasse Ost um rund 100-150m Richtung Osten eine bessere Erschliessungswirkung erzielt werden könnte. In jedem Fall ist bei dieser Haltestelle ein „Halt nur zum Aussteigen“ einzurichten, damit die Aussteigenden nicht zuerst die Wendeschleife (mit allfälliger Standzeit) fahren müssen.

Wendeplatz Buech: Heute wendet der Bus der Linie 621 im Industriegebiet Buech auf einem privaten Areal. Ein ordentlicher Wendeplatz auf öffentlichem Grund ist notwendig, um auch langfristig das Wenden mit dem öffentlichen Bus sicherstellen zu können. Die Stadt RJ ist an der Planung eines entsprechenden Wendeplatzes am östlichen Ende des Industriegebiets.

### 6.2.3 Haltestelle Schachen

Im Rahmen der Erarbeitung des Stadtbuskonzepts RJ im Jahr 2021 wurde festgestellt, dass eine direkte Erschliessung des geplanten Alterszentrums Schachen mit einer neuen Linie via Eichwies-/Druckerstrasse nicht möglich bzw. nicht sinnvoll ist. Deshalb soll nach Möglichkeit die Bushaltestelle Schachen in den Bereich der Einmündung Zwinglistrasse verschoben werden, um den Weg zum Alterszentrum um rund 80 bis 100m zu verkürzen. Die Haltestelle soll vollständig behindertengerecht ausgebaut werden. Damit kann zumindest die Erschliessung des Alterszentrums auch ohne neue Buslinie verbessert werden.

Verschiebung der Haltestelle Schachen:



Abbildung 11: Erläuterungsskizze zu möglicher Haltestellenverschiebung Schachen;  
Quelle: Buskonzept Zürichsee-Linth 2024, Modul B, Stadtbus RJ, Schlussbericht 08.10.2021.

## 6.3 Busbevorzugung als Daueraufgabe

Die Realisierung von Massnahmen zur Entlastung der angespannten Fahrpläne, insbesondere auf der Hauptachse Neue Jonastrasse und St. Gallerstrasse gehört zur Daueraufgabe des Kantons und der Stadt RJ. Eine funktionierende ÖV-Bevorzugung auf dieser Achse ist unabdingbar, um auch mittel- und langfristig ein stabiles und funktionierendes Stadtbussystem anbieten zu können. Andernfalls wird der verstärkte Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen erhebliche Mehrkosten verursachen, ohne direkten Nutzen für die Bevölkerung.



## 7. Kosten und Finanzierung

### 7.1 Grundsätzliches

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton St.Gallen wird anteilmässig durch Bund (auf Linien mit Erschliessungsfunktion gemäss BAV), Kanton und Gemeinden sichergestellt. Der Anteil der Gemeinden errechnet sich bei ordentlicher Finanzierung über die Anzahl der Haltestellenabfahrten.

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der St. Galler Buslinien erfolgt gemäss Verordnung über den öffentlichen Verkehr (VöV) auf Basis des Kostendeckungsgrades. Ausbauten können nur ordentlich über den Pool finanziert werden, wenn gemäss Offerte die Zielvorgabe der entsprechenden Angebotsstufe erreicht wird. Wird eine Linie nicht ausgebaut, reicht die Erfüllung der Mindestvorgabe. Es besteht die Möglichkeit, die Zielvorgabe durch Beiträge Dritter zu erreichen, im konkreten Fall hauptsächlich durch Beiträge der Stadt Rapperswil-Jona.

Erreicht hingegen eine Linie die Mindestvorgaben nicht, kann sie ausschliesslich dann bestellt werden, wenn sie Teil eines Gesamtsystems (Stadt-/Ortsbus) ist, welches insgesamt die Mindestvorgaben der am höchsten eingestuften Linie erfüllt.

### 7.2 Neukonzeption Linie 995 (Buech/Hummelberg); Integration Linie 621

#### 7.2.1 Betriebskosten für Neukonzeption Linie 995

Die Berechnungen basieren auf folgendem Angebot:

- Betrieb Montag-Samstag ganztags ½-h-Takt
- Montag-Freitag: Betriebsdauer ca. 06.00-18.45 Uhr, 25 Kurspaare, Beiwagen  
Samstag: Betriebsdauer ca. 07.15-18.15 Uhr, 22 Kurspaare

Übersicht der ungedeckten Kosten (Abgeltung):

|     | Massnahme                           | Vollkosten | Markterlös | Abgeltung   |
|-----|-------------------------------------|------------|------------|-------------|
| Nr. |                                     | CHF        | CHF        | CHF         |
| 621 | Bestehende Linie wird aufgehoben    |            |            | a) -34'000  |
| 995 | Bestehende Linie wird aufgehoben    |            |            | a) -363'000 |
| 995 | Neukonzeption, Linie 621 integriert |            |            |             |
|     | Montag-Freitag                      | 450'000    | 190'000    | b) 260'000  |
|     | Samstag                             | 62'000     | 20'000     | b). 42'000  |
|     | Total                               |            |            | c) -95'000  |

Quellen:

- a) AöV SG, Bericht öffentlicher Verkehr, Ausgabe August 2021
- b) Richtofferte Schneider Linienbus AG, 30.05.2022
- c) Minderkosten (ungedekte Kosten) gegenüber Angebot 2021

### 7.2.2 Finanzierung und Beitrag Stadt Rapperswil-Jona

Das AöV des Kantons St.Gallen hat die Finanzierung geprüft:

- Bei der Neukonzeption der Linie 995 handelt es sich um einen Angebotsausbau. Deshalb muss der Zielkostendeckungsgrad erreicht werden. Gemäss Richtofferte von Schneider Linienbus AG vom 30.05.2022 und der Grobprüfung des AöV sollte der Zielkostendeckungsgrad ohne Beitrag Dritter (Stadt RJ) erreicht werden. Damit erhöhen sich die Beiträge der Stadt RJ in den Gemeindepool aufgrund der Mehrabfahrten durch den Angebotsausbau.
- Heute gehört die Linie 621 – historisch bedingt – zur Kategorie der Regionalbuslinien (Abfahrt Gewicht 1.0). Nach Abklärung des Kantons muss die „Buechlinie“ (bisher 621) künftig als Stadtbuslinie finanziert werden (Abfahrt Gewicht 1.5). Dementsprechend sind die Abfahrten der neuen Linie ins Industriegebiet Buech ebenfalls mit Gewicht 1.5 zu berechnen.

Übersicht der Kosten für die Stadt Rapperswil-Jona:

|     | Massnahme                           | Beitrag<br>Dritter<br>(Stadt RJ) | Beitrag Pool |          | Mehr-/Min-<br>derkosten<br>für RJ |
|-----|-------------------------------------|----------------------------------|--------------|----------|-----------------------------------|
| Nr. |                                     | CHF                              | gew. Abf.    | CHF      | CHF                               |
| 621 | Bestehende Linie wird aufgehoben b) |                                  | 47'564       | –40'000  | b) –40'000                        |
| 995 | Bestehende Linie wird aufgehoben c) |                                  | 225'057      | –191'000 | c) –191'000                       |
| 995 | Neukonzeption, Linie 621 integriert |                                  |              |          |                                   |
|     | Montag-Freitag                      | 0                                | 197'719      | 168'000  | c) 168'000                        |
|     | Samstag                             | 0                                | 32'838       | 28'000   | c) 28'000                         |
|     | Total Kosten Stadt RJ für 995 neu   | a) 0                             |              |          | –35'000                           |

a) Beitrag Stadt Rapperswil-Jona, damit die Zielvorgaben erreicht werden; Quelle: Prüfung AöV Juni 2022.

b) Gewicht Abfahrten 1.0; Annahme Kosten = CHF 0.85 pro gewichtete Abfahrt. Kosten gerundet, Berechnung asa.

c) Gewicht Abfahrten 1.5; Annahme Kosten = CHF 0.85 pro gewichtete Abfahrt. Kosten gerundet, Berechnung asa.

### 7.3 Neue Linie 996 (Feldlistrasse)

#### 7.3.1 Betriebskosten für neue Linie 996

Die Berechnungen basieren auf folgendem Angebot:

- Betrieb Montag-Freitag in HVZ morgens und abends, ½-h-Takt
- Betriebsdauer morgens ca. 05.45-08.15 Uhr, 5 Kurspaare  
Betriebsdauer abends ca. 16.15-19.15 Uhr, 6 Kurspaare

Übersicht der ungedeckten Kosten (Abgeltung):

|     | Massnahme                                                 | Vollkosten | Markterlös | Abgeltung  |
|-----|-----------------------------------------------------------|------------|------------|------------|
| Nr. |                                                           | CHF        | CHF        | CHF        |
| 991 | Einstellung der Entlastungsbusse an 186 (Schul-)Tagen     | a) -90'000 |            | -90'000    |
| 996 | Neue HVZ-Linie Bahnhof Süd-Bahnhof Jona via Feldlistrasse | a) 230'000 | b) 46'000  | b) 184'000 |
|     | Total                                                     | a) 140'000 |            | c) 94'000  |

Quellen:

- a) Kostenschätzung VZO 05.05.2022 (keine Offerte, hinterlegte Kostensätze noch nicht definitiv).
- b) Annahme AöV SG für Berechnung des Beitrags Dritter: Kdg 20%.
- c) Mehrkosten (ungedeckte Kosten) gegenüber Angebot 2021.

#### 7.3.2 Finanzierung und Beitrag Stadt Rapperswil-Jona

Bei der neuen Linie 996 hat die Grobprüfung des AöV ergeben, dass mit einer konservativen Ertragsannahme und einem Beitrag Dritter (Stadt RJ) in der Grössenordnung von jährlich CHF 23'000.- der Zielkostendeckungsgrad für eine neue Linie 996 erreicht werden dürfte.

Übersicht der Kosten für die Stadt Rapperswil-Jona:

|     | Massnahme                                  | Beitrag Dritter (Stadt RJ) | Beitrag Pool |         | Mehr-/Minderkosten für RJ |
|-----|--------------------------------------------|----------------------------|--------------|---------|---------------------------|
| Nr. |                                            | CHF                        | gew. Abf.    | CHF     | CHF                       |
| 992 | Haltestelle Feldli wird nicht mehr bedient |                            | -14'629      | -12'000 | -12'000                   |
| 996 | Neue Linie Mo-Fr in HVZ                    | a) 23'000                  | 91'839       | 78'000  | 101'000                   |
|     | Total Kosten Stadt RJ für 996              |                            |              |         | 89'000                    |

- a) Beitrag Stadt Rapperswil-Jona, damit die Zielvorgaben erreicht werden. Quelle: Prüfung AöV Juni 2022.
- b) Gewicht Abfahrten 1.5; Annahme Kosten = CHF 0.85 pro gewichtete Abfahrt. Kosten gerundet, Berechnung asa.

#### 7.4 Zusammenstellung der Kosten für die Stadt Rapperswil-Jona

Beiträge der Stadt Rapperswil-Jona für beide Konzepte:

|     | Massnahme                                                                                                                                                                      | Kosten RJ     |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Nr. |                                                                                                                                                                                | CHF           |
| 995 | Neukonzeption Linie 995 (Buech/Hummelberg)<br>→ Neues Konzept 995 Montag-Samstag, Linie 621 integriert<br>→ Aufhebung bestehende Linie 621<br>→ Aufhebung bestehende Linie 995 | -35'000       |
| 996 | Neue Linie 996 (Feldlistrasse)<br>→ Neues Konzept 996 Montag-Freitag HVZ<br>→ Linie 992: Haltestelle Feldli wird nicht mehr bedient                                            | 89'000        |
|     | <b>Total</b>                                                                                                                                                                   | <b>54'000</b> |

Die Neukonzeption gemäss den vorgeschlagenen Massnahmen verursacht Kosten für die Stadt RJ in der Grössenordnung von insgesamt 54'000 Franken pro Jahr.

Die Realisierung der Neukonzeption Linie 995 und der neuen Linie 996 setzt voraus, dass der vom Stadtrat RJ am 22. März 2021 genehmigte Ausbau der Linie 622 auf den durchgehenden Viertelstundentakt (Montag bis Samstag) im Abschnitt Rapperswil Bhf–St. Gallenkappel umgesetzt wird. Dieser Ausbau verursacht Kosten für die Stadt RJ in der Grössenordnung von 130'000 Franken pro Jahr<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Modul B, Stadtbuss Rapperswil-Jona, Schlussbericht, asa AG, 08.10.2021, Kapitel 6

## 8. Fazit und offene Punkte

Mit der Einführung der Linie 996 (Feldlistrasse) wird das Entwicklungsgebiet entlang der Feldlistrasse vorerst mindestens in Hauptverkehrszeiten einen Viertelstundentakt mit Anschluss an die S-Bahn in Jona erhalten. Ferner kann mit der Neukonzeption der Linie 995 ein nahezu adäquater Ersatz für Hummelberg (mit besserer Bahnanbindung für Hummelberg) und mit dem Ganztagesbetrieb nach Buech eine wesentliche Verbesserung der ÖV-Erschliessung ins Arbeitsplatzgebiet Buech erzielt werden, wovon auch der Talentcampus Zürichsee in Wurmsbach profitieren könnte.

Gemäss Konzept soll die bestehende Stadtbuslinie 995 (VZO) in der heutigen Form aufgehoben und die heutige Regionalbuslinie 621 (Schneider Linienbus AG) neu in die Stadtbuslinie 995 integriert werden. Damit wird Schneider Linienbus AG ebenfalls eine Stadtbuslinie betreiben (bisher alle Stadtbuslinien durch VZO). In diesem Zusammenhang sind einige Fragen noch zu klären.

- Fahrzeug:

Mit der Einstellung der Linie 995 (Bhf Rapperswil – Hummelberg) auf Ende 2023 wird ein Bus weniger benötigt. Der 995er-Bus ist aber bereits vollständig abgeschrieben und hätte auf Dez. 23 ersetzt werden müssen. Schneider Linienbus AG muss auf diesen Zeitpunkt hin ein eigenes Fahrzeug einsetzen oder beschaffen.

- Konzession:

Schneider Linienbus AG muss für die neue Linie 995 auf Dez. 2023 eine Konzession beantragen, während die VZO ihre bisherige Konzession für den 995er löschen wird. Damit betreibt die Schneider Linienbus AG als Konzessionärin die Linie 995 mit allen Pflichten und Rechten (z.B. Vertrag mit dem ZVV betreffend Einnahmeanteile aus Anerkennung ZVV-Fahrausweise, Durchführung Frequenzzählung mit Zählfahrzeug, Reporting an OTV, Erhebung Fahrausweismix für OTV und ZVV, Ticketkontrolle, usw.).

- Fahrgastinformation, Tschau-Schau-Kampagne, CI/CD:

Die Koordination dazu ist zwischen VZO und Schneider Linienbus AG unter Mitbezug von AöV Kanton St.Gallen und Stadt RJ zu regeln. Das AöV erkennt gemäss E-Mail vom 06.09.2022 allerdings keinen zwingenden Handlungsbedarf.

- Umlagerung von Fixkosten:

Durch die Neukonzeption bei den Linien der VZO (Aufhebung der bisherigen Linie 995, Beiwagen Linie 991 plus Angebotsausbau werden zur neuen Linie 996) wird ihre Fahrleistung reduziert. Bei der Verteilung der Fixkosten ergeben sich deshalb höhere Kostensätze je Leistungseinheit (produktive km und produktive Stunden) als bisher. Diese werden vom AöV im Offert- und Bestellprozess akzeptiert.

### Ersatz der Fahrzeugflotte auf Stadtbusnetz:

Die VZO muss voraussichtlich in den nächsten Jahren die erste Generation von Stadtbussen ersetzen. Es ist geplant, die ausgemusterten Dieselfahrzeuge durch moderne und umweltfreundliche E-Busse zu ersetzen. Im Sinne eines Pilotprojekts soll in



einem ersten Schritt auf der Linie 994 in HVZ ein neuer E-Bus eingesetzt werden → separates Projekt.

Grundsätzliche Gedanken zur Finanzierung der Stadtbuslinien:

Die VZO stellt fest, dass die tiefen Kostendeckungsgrade (KDG) im Wesentlichen ein Problem der Überschneidung Ostwind – ZVV sind. Der tiefe KDG entsteht in RJ unter anderem wegen des günstigeren ZVV-Tarifs bei gleichzeitig höherer Abo-Nutzung. Würde in der Zone RJ ausschliesslich der (teurere) Ostwind-Tarif gelten, würde der Stadtbus RJ einen KDG von rund 40% erreichen. Deshalb schlagen die VZO vor, die Finanzierungsanteile der Stadt RJ nicht schematisch herzuleiten, sondern unter Würdigung der Tarifgegebenheiten neu auszuhandeln.

Dieses Anliegen der VZO und das tiefere Erlösniveau im ZVV sind dem AöV SG bekannt. Es erkennt aber keine Möglichkeit, die Erlöse für die Berechnungen des Kostendeckungsgrads oder Beiträgen der Stadt künstlich anzuheben.

## 9. Zukünftige Weiterentwicklung

Die vorgeschlagenen Massnahmen sollen mit der Inbetriebnahme der Doppelspur Uznach–Schmerikon per Ende 2023 (Fahrplanperiode 2024/2025) umgesetzt werden.

Grundsätzlich ist eine Investition in den öffentlichen Verkehr auch in Zukunft wichtig, um den Fahrplan des Stadtbusses RJ stabilisieren und den Stadtbus als Gesamtsystem weiterhin im Bereich der Minimalvorgaben halten zu können.

Verschiedene, im Rahmen des Stadtbuskonzepts RJ, Modul B<sup>4</sup> erarbeitete Ausbauten sind auf den Horizont 2024 nicht realistisch, sollten aber für die Weiterentwicklung des Stadtbusangebots (Dezember 2025+) im Auge behalten werden.

- Linie 993 (Hanfländer):  
HVZ am Morgen (HVZ1) mit Entlastungsbuss bereits ab Tägernau mit Anschlussoptimierung beim Bhf Jona und Bhf Rapperswil und HVZ am Abend (HVZ2) mit Verbesserung der Betriebsstabilität und Prüfung der Bedienung Meienberg Richtung Tägernau mit Entlastungsbuss anstatt mit den Grundkursen.
- Linie 992: Einführung Sonntagsangebot.
- Regionalbuslinien 622 (und allenfalls 885) sowie alle Stadtbuslinien:  
Ausdehnung der Betriebszeiten (auf jede S-Bahn einen Busanschluss).

Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen ist darauf zu achten, dass nur noch Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antriebstechnologien (z.B. Elektrobusse) eingesetzt werden. Entsprechend hat die Stadt die notwendige Infrastruktur bereitzustellen.

Rapperswil-Jona, 15. September 2022  
asa AG, 2125 / Heu/sg

---

<sup>4</sup> Modul B, Stadtbuss Rapperswil-Jona, Schlussbericht, asa AG, 08.10.2021

## Anhang

|                                                                   |         |   |
|-------------------------------------------------------------------|---------|---|
| Stadtbus Rapperswil-Jona, Liniennetz 2022                         | Beilage | 1 |
| Netzgrafik Fahrplan 2022, Montag-Freitag                          | Beilage | 2 |
| Stadtbus Rapperswil-Jona, Liniennetz Konzept 2024                 | Beilage | 3 |
| Netzgrafik Konzept 2024, Montag-Freitag HVZ Morgen                | Beilage | 4 |
| Neukonzeption Linie 995, Fahrplan-Entwurf Montag-Freitag, Samstag | Beilage | 5 |
| Neue Linie 996, Fahrplan-Entwurf Montag-Freitag                   | Beilage | 6 |