



**Zweite
Infoveranstaltung**
23. August 2023

19.30 Uhr
KREUZ Stadtsaal
Jona

Abstimmungsbeilage

Stadttunnel als Chance

**Grundsatzabstimmung am
10. September 2023**

StadtLebensRaum 2040

Rapperswil-Jona aktiv gestalten

Rapperswil-Jona ist eine lebenswerte Stadt, welche wir im Ortsplanungsprozess zusammen mit der Bevölkerung Schritt für Schritt weiterentwickeln. Wir wollen unsere Zukunft gemeinsam aktiv gestalten, um die Vielfalt in unseren Quartieren zu bewahren, uns zuverlässig und sicher in der Stadt zu bewegen und das Leben im öffentlichen Raum zu fördern. Davon profitieren wir und die kommenden Generationen.



Mitwirkungsprozess

Ziele Stadtrat

Wir gestalten unsere Zukunft gemeinsam!

Wir sehen Entwicklung als Chance!

Wir leben die Vielfalt unserer Stadt!

Wir fördern das Leben im öffentlichen Raum!

Wir bewegen uns zuverlässig und sicher!

Aufsuchende Mitwirkung Kommission Foren 1-3

Leitsätze Stadtentwicklung

1. Leitsatz

Den StadtLebensRaum gemeinsam gestalten

Gemeinsame Entwicklungsvorstellung für Rapperswil-Jona erarbeiten und verfolgen

Bevölkerung und Betroffene in Planungen und Projekte einbeziehen und proaktiv und transparent informieren

Stadt, Bevölkerung und Wirtschaft in die Verantwortung nehmen für die Gestaltung der Zukunft von Rapperswil-Jona und Beitrag zum Erreichen der gemeinsamen Entwicklungsvorstellungen einfordern

2. Leitsatz

Die Zentren stärken und neue Begegnungsorte in den Stadtteilen schaffen

Regionale Bedeutung und Ausstrahlung sowie Dynamik des Zentrums Rapperswil erhalten

Zentrum Rapperswil stadträumlich aufwerten und Belastung durch den motorisierten Verkehr minimieren

Den Stadttunnel realisieren, um neue Entwicklungspotenziale entlang der bestehenden Hauptverkehrsachsen zu schaffen

Zentrumsfunktion des Zentrums Jona stärken, eigenständiges Profil entwickeln und Zentrum stadträumlich aufwerten

Neue Begegnungsorte in den Stadtteilen ausserhalb der Zentren Rapperswil und Jona fördern

3. Leitsatz

Die Siedlungsentwicklung nach innen zugunsten einer attraktiven und lebenswerten Stadt nutzen

Vielfalt der Stadtteile erhalten und Voraussetzungen für eine lebenswerte Wohnstadt mit einer durchmischten Bevölkerung schaffen

Siedlungsentwicklung ohne Ausdehnung der Siedlungsränder

Hohe Siedlungsqualität und zukunftsorientierte Siedlungsentwicklung sicherstellen

Bauliche Verdichtung und Transformation ausgewählter Gebiete aktiv fördern und gestalten

Räumliche Qualitäten und gebietspezifische Eigenarten bei Nachverdichtungen erhalten und weiterentwickeln

Im Mitwirkungsprozess «StadtLebensRaum 2040» (Ortsplanung) haben wir die Ziele des Stadtrats zusammen mit der Bevölkerung in Leitsätzen für die Stadtentwicklung konkretisiert. Sie geben die Richtung vor für die zukünftige Entwicklung unserer Stadt.

4. Leitsatz

Rapperswil-Jona als attraktiven Arbeits-, Bildungs- und Kulturstandort festigen

Gute Voraussetzungen für ein dynamisches wirtschaftliches Umfeld, eine vielfältige Branchenstruktur und ein breites Arbeitsplatzangebot schaffen

Bildungsstandort stärken und positive Impulse für die Stadtentwicklung nutzen

Hohe Dichte an Sportnutzungen, vielfältigen kulturellen und weiteren öffentlichen Nutzungen beibehalten und fördern

5. Leitsatz

Ein hochwertiges Grün- und Freiraumnetz innerhalb der Siedlung schaffen und die äussere Stadtlandschaft aufwerten

Die «innere Stadtlandschaft» als engmaschig verbundenes Netz von hochwertigen, öffentlich zugänglichen Grün- und Freiräumen entwickeln

Jona und Stadtbach als blaue Achsen aufwerten und erlebbar machen

Qualitäten der «äusseren Stadtlandschaft» hinsichtlich Naherholung, Stadtklima und Biodiversität aufwerten

Beitrag zur Biodiversität und zum angenehmen Mikroklima im Siedlungsraum auf Privatgrundstücken unterstützen

6. Leitsatz

Eine siedlungsverträgliche Mobilität und die Veränderung des Mobilitätsverhaltens fördern

Siedlungsentwicklung ohne Zunahme des motorisierten Individualverkehrs sicherstellen

Mobilitätsverhalten auf Velo, Fussverkehr und ÖV ausrichten

Dichtes Fuss- und Velowegnetz, Schnellrouten für den Veloverkehr und genügend Veloparkplätze schaffen

Potenzial des ÖVs nutzen, Qualität des Busangebots verbessern und die Kombination von Verkehrsmitteln fördern, Veloparkplätze schaffen

Die siedlungsverträgliche Mobilität fördern

Innovative, ressourcenschonende, klimafreundliche und platzsparende Mobilitätsformen fördern

Warum stimmen wir über den Stadttunnel ab?

Der Stadttunnel ist ein Schlüsselprojekt, das die zukünftige Verkehrs- und Stadtentwicklung in Rapperswil-Jona massgebend beeinflussen würde. Im Jahr 2011 wurde ein erstes Projekt an der Urne abgelehnt. Da sich die Frage über eine Neuaufnahme der Planung für einen Stadttunnel nicht in einem Mitwirkungsverfahren klären lässt, stimmen wir am 10. September 2023 in einer Grundsatzabstimmung darüber ab.

Abstimmungsbeilage

Diese Abstimmungsbeilage fasst die wichtigsten Elemente des Abstimmungsgutachtens zusammen und soll helfen, die komplexen Zusammenhänge einfacher und verständlich zu erklären.

Prozess Stadttunnel Ein JA ist erst der Startschuss

Bei einem JA zur Planung des Stadttunnels wird der Kantonsrat das kantonale Strassenbauprogramm 2024–2028 voraussichtlich mit einer Projektierung des Stadttunnel verabschieden. Damit könnte mit der Ausarbeitung eines Vorprojekts gestartet werden. Das nachfolgende Bauprojekt müsste dann eine Mehrheit in einer städtischen und allenfalls in einer kantonalen Abstimmung finden. Danach sind Einsprachen gegen das Projekt möglich.

Wer bezahlt? Halterinnen und Halter von Motorfahrzeugen

Die Kosten des Stadttunnels würden massgeblich durch den kantonalen Strassenfonds getragen. Dieser wird über die Motorfahrzeugsteuer, die LSVA und Treibstoffzölle gespeist. Darum kann es zum Schluss bei einem fakultativen Finanzreferendum gegen den Baukredit zu einer zusätzlichen Volksabstimmung auf kantonaler Ebene kommen. In einem nächsten Projektschritt würden die Kosten neu gerechnet. Dann zeigt sich auch, welche Investitionen die Stadt für die Umsetzung der flankierenden Massnahmen tragen müsste. Die Schätzungen in dieser Vorlage sind der Zweckmässigkeitsbeurteilung aus dem Jahr 2018 entnommen.



Mitwirkungsprozess StadtLebensRaum 2040



Stadttunnel

Der Stadttunnel ist ein zentrales Element des Gesamtverkehrskonzepts 2040 (GVK 2040) und ein Schlüsselprojekt im «Masterplan StadtLebensRaum 2040».

Gesamtverkehrskonzept 2040

Das GVK 2040 zeigt auf, wie die Mobilität in unserer Stadt im Jahr 2040 funktionieren soll. Ziel ist es, den Anteil des Autoverkehrs (motorisierter Individualverkehr) zu reduzieren und auf andere Verkehrsträger zu verlagern.

Prozess Ortsplanung Spielregeln für die bauliche Erneuerung

Am Schluss des Ortsplanungsprozesses resultieren mit dem Zonenplan (Wo darf was gebaut werden?) und dem Baureglement (Wie darf gebaut werden?) Spielregeln dafür, was in den nächsten Jahren an baulicher Erneuerung in Rapperswil-Jona möglich sein wird. Dabei soll sorgfältig mit dem aktuellen Charakter der Stadtteile umgegangen werden.

Die Prozesse sind vereinfacht dargestellt und umfassen nur die Meilensteine.

Abkürzungen

- GVK Gesamtverkehrskonzept
- OPR Ortsplanungsrevision
- ZMB Zweckmässigkeitsbeurteilung
- MIV Motorisierter Individualverkehr

Position des Stadtrats

Wegen der attraktiven Lage am See und der seit Jahrhunderten wichtigen Verbindungsachse gründeten unsere Vorfahren unsere Stadt. Der damit verbundene Durchgangsverkehr war immer schon Fluch und Segen zugleich. Das wollen und können wir ändern.

Es ist dieser Durchgangsverkehr, welcher den Stadtrat dazu bewogen hat, einen Stadttunnel erneut als Lösungsansatz in ein Gesamtverkehrskonzept einzubinden. Dieses beleuchtet sämtliche Mobilitätsfragen und zeigt Handlungsfelder auf. Gleichzeitig ist es über den «Masterplan StadtLebens-Raum 2040» eng mit der zukünftigen Siedlungsentwicklung verbunden. Die Verlagerung des Durchgangsverkehrs in den Stadttunnel eröffnet insbesondere im Zentrum von Rapperswil neue städtebauliche Potenziale.

Der Stadttunnel – kombiniert mit den flankierenden Massnahmen und den Ohnehin-Massnahmen für den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr – schafft uns den grösstmöglichen Gestaltungsspielraum für die Entwicklung unserer Stadt. Darum stimmen wir eigentlich nicht über einen Stadttunnel, sondern über mögliche Entwicklungsszenarien ab.

Der Stadtrat ist überzeugt davon, dass das Szenario 1 mit einem Stadttunnel sowie starken flankierenden Massnahmen und den Ohnehin-Massnahmen die beste Zukunftsoption für eine erfolgreiche Weiterentwicklung unserer Stadt bildet.

Warum den Stadttunnel mit Ohnehin-Massnahmen kombinieren?

Mit dem Stadttunnel wird das Ziel verfolgt, die rund 50% Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse (Rüti-/Zürcher- und Obere und Untere Bahnhofstrasse und in kleinerem Ausmass auf der Holzwissstrasse) in den Untergrund zu verlagern, um dadurch oberirdisch mehr Raum für den öffentlichen Verkehr, den Fussverkehr und die Velofahrenden zu schaffen und gleichzeitig die Siedlungs- und Aufenthaltsqualität zu verbessern. Der Stadttunnel schafft aber auch bei vielen «Ohnehin»-Massnahmen einen deutlich grösseren Gestaltungsspielraum. Ohne ihn sind oft nur Minimallösungen möglich.

Dies hat zur Folge, dass die Wirkung der Massnahmen zur Reduktion des hausgemachten Verkehrs auf die Verkehrsentwicklung 2040 ohne Stadttunnel deutlich geringer ist. Der Stadtrat setzt sich dafür ein, politische Mehrheiten für Ohnehin-Massnahmen zu gewinnen, die unabhängig vom Stadttunnel realisiert werden können. Sie zielen darauf ab, die Mobilitätszukunft in Rapperswil-Jona im Bereich des hausgemachten, innerstädtischen Verkehrs (Ziel-/Quell- und Binnenverkehr) nachhaltig zu verändern. Es handelt sich sowohl um Massnahmen zur Weiterentwicklung eines zukunftsgerichteten Verkehrsangebots als auch um Massnahmen zur Beeinflussung der Nachfrage.

Mögliche Szenarien

Szenario 1 Stadttunnel mit flankierenden und Ohnehin-Massnahmen

Stadttunnel als Massnahme gegen den Durchgangsverkehr

Ohnehin-Massnahmen für die Neuausrichtung des zukünftigen Binnen-/Ziel- und Quellverkehrs

Eröffnet städtebauliche Potenziale im Zentrum von Rapperswil mit positiven Auswirkungen auf Attraktivität und Lebensqualität

Szenario 2 Kein Stadttunnel; starke Ohnehin- Massnahmen

Keine Lösung für den Durchgangsverkehr; Erhöhung Durchfahrtschwierigkeit auf Kantonsstrassen schwierig

Grosse Herausforderung, politische Mehrheiten für starke «Ohnehin»-Massnahmen zu finden (Bsp. Projekt Neue Jona-/St.Gallerstrasse)

Szenario 3 Keine Lösung

Probleme werden sich mit Bevölkerungswachstum verschärfen

Fehlende Erschliessungsqualität wird eine durchdachte Stadtentwicklung erschweren/verhindern (Bsp. Knoten Feldlistrasse)

«Ohnehin»-Massnahmen gemäss Gesamtverkehrskonzept (GVK 2040)

Stadtraum

Umgestaltung Neue Jonastrasse – St.Gallerstrasse

Aufwertung Zentrum Jona – Teilbereich Mobilität

Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung

Gesamtverkehr

Förderung alternativer Mobilitätsangebote/Intermodalität/Digitalisierung

Einführung Mobilitätsmanagement

Erhöhung Verkehrssicherheit, Förderung klimaneutraler Mobilität

Konzept Citylogistik, Prüfung Einbahnregime Zentrum

Fussverkehr

Verbesserung Fussverkehrsquerungen Zentrum Jona

Betriebs- und Gestaltungskonzept Alte Jonastrasse

Realisierung Bahnquerung Frohbühl

Veloverkehr

Stärkung Ost-West-Verbindung für Veloverkehr

Verbesserung Querung Gleisanlage Rapperswil

Verbesserung Zugänglichkeit Bahnhof Jona von westlich der Gleise

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Förderung innovativer ÖV-Angebote (Randzeiten/Randgebiete)

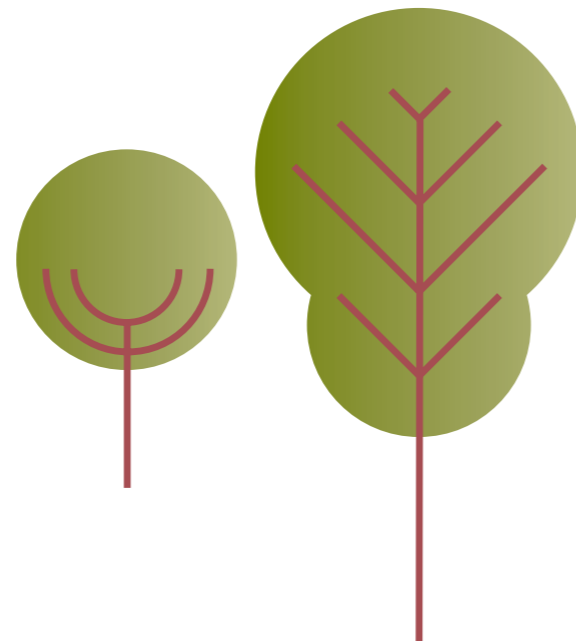
Prüfung Fahrbahnhaltestellen

Motorisierter Individualverkehr

Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze

Überarbeitung Parkierungsreglement

Weiterentwicklung Verkehrsmanagement



Weitere zu bearbeitende Ohnehin-Massnahmen aus dem Mitwirkungsprozess:

- Auftrag für Zweckmässigkeitsstudie zur Reduktion von Parkplätzen in öffentlichen Parkieranlagen
- Auftrag Machbarkeitsstudie für 30er-Zonen/Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen

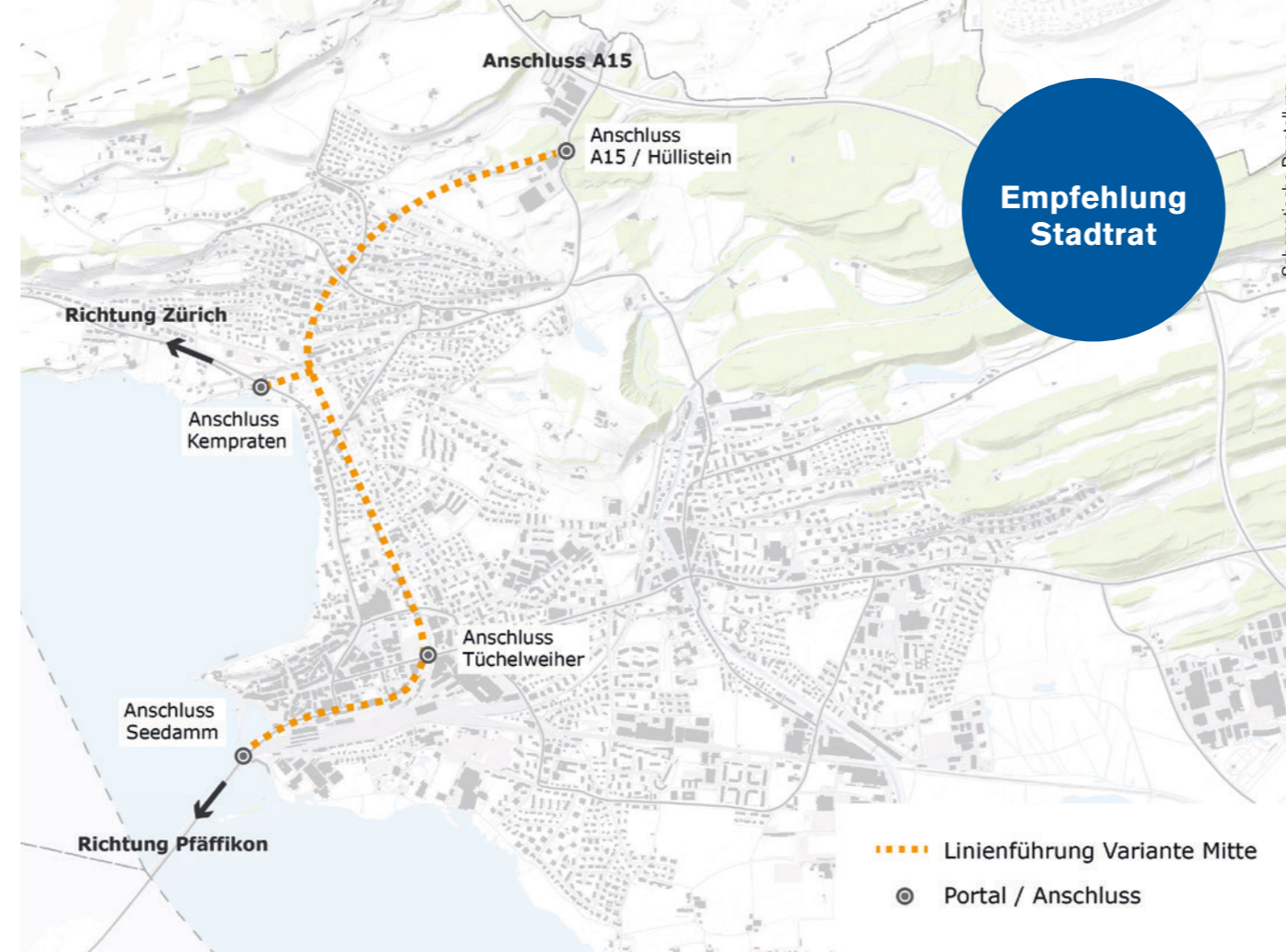
Position des Stadtrats

Wegen der attraktiven Lage am See und der seit Jahrhunderten wichtigen Verbindungsachse gründeten unsere Vorfahren unsere Stadt. Der damit verbundene Durchgangsverkehr war immer schon Fluch und Segen zugleich. Das wollen und können wir ändern.

Es ist dieser Durchgangsverkehr, welcher den Stadtrat dazu bewogen hat, einen Stadttunnel erneut als Lösungsansatz in ein Gesamtverkehrskonzept einzubinden. Dieses beleuchtet sämtliche Mobilitätsfragen und zeigt Handlungsfelder auf. Gleichzeitig ist es über den «Masterplan StadtLebens-Raum 2040» eng mit der zukünftigen Siedlungsentwicklung verbunden. Die Verlagerung des Durchgangsverkehrs in den Stadttunnel eröffnet insbesondere im Zentrum von Rapperswil neue städtebauliche Potenziale.

Der Stadttunnel – kombiniert mit den flankierenden Massnahmen und den Ohnehin-Massnahmen für den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr – schafft uns den grösstmöglichen Gestaltungsspielraum für die Entwicklung unserer Stadt. Darum stimmen wir eigentlich nicht über einen Stadttunnel, sondern über mögliche Entwicklungsszenarien ab.

Der Stadtrat ist überzeugt davon, dass das Szenario 1 mit einem Stadttunnel sowie starken flankierenden Massnahmen und den Ohnehin-Massnahmen die beste Zukunftsoption für eine erfolgreiche Weiterentwicklung unserer Stadt bildet.



Mögliche Szenarien

Szenario 1 Stadttunnel mit flankierenden und Ohnehin-Massnahmen

Stadttunnel als Massnahme gegen den Durchgangsverkehr

Ohnehin-Massnahmen für die Neuausrichtung des zukünftigen Binnen-/Ziel- und Quellverkehrs

Eröffnet städtebauliche Potenziale im Zentrum von Rapperswil mit positiven Auswirkungen auf Attraktivität und Lebensqualität

Szenario 2 Kein Stadttunnel; starke Ohnehin-Massnahmen

Keine Lösung für den Durchgangsverkehr; Erhöhung Durchfahrtschwierigkeit auf Kantonsstrassen schwierig

Grosse Herausforderung, politische Mehrheiten für starke «Ohnehin»-Massnahmen zu finden (Bsp. Projekt Neue Jona-/St.Gallerstrasse)

Szenario 3 Keine Lösung

Probleme werden sich mit Bevölkerungswachstum verschärfen

Fehlende Erschliessungsqualität wird eine durchdachte Stadtentwicklung erschweren/verhindern (Bsp. Knoten Feldlistrasse)

Stadttunnel Mitte

Die Variante «Stadttunnel Mitte» verläuft vom Tunnelportal am Ende des Seedamms auf Rapperswiler Seite bis zum Portal im Gebiet Hüllistein. Zusätzlich gibt es beim Knoten Tüchelweiher sowie im Gebiet Kempraten je einen Zwischenanschluss an den Stadttunnel, was zu einer optimalen Entlastung vom Durchgangsverkehr führt. Zwischen Portal Seedamm und Anschluss Tüchelweiher verläuft der Stadttunnel unterhalb der Güterstrasse. Zwischen dem Anschluss Tüchelweiher und dem Anschluss Kempraten verläuft der Tunnel unter dem Bahntrasse der S7.

Auswirkungen Umwelt

Reduziert die Luft- und Lärmbelastung in den entlasteten Stadtgebieten am deutlichsten

Beeinträchtigt das Landschaftsbild gering; mit den vier Tunnelportalen aber stärker als die Variante Direkt

Tangiert archäologische Schutzzonen

Auswirkungen

Verlagert gesamten Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Richtung in den Tunnel; Verkehr auf der Zürcherstrasse wird bis zu 70% reduziert

Eröffnet städtebauliche Potenziale im Zentrum von Rapperswil mit positiven Auswirkungen auf die Lebensqualität

Herausforderungen

Temporäre Belastung der an die Stadttunnel-Baustellen angrenzenden Quartiere sowie des ganzen Verkehrssystems

Bodenverbrauch infolge Realisierung Tunnelportale und Anschlüsse

Emissionen durch graue Energie sowie durch den Verkehr infolge Tunnelbaus

Flankierende Massnahmen

Massnahmen zur Entlastung vom MIV im Zentrum Rapperswil, entlang der Zürcher- und Rütistrasse sowie übergeordnete Verkehrslenkungsmassnahmen

Erzeugt in Zusammenspiel mit den flankierenden Massnahmen den grössten Nutzen

Realisierung und Kosten

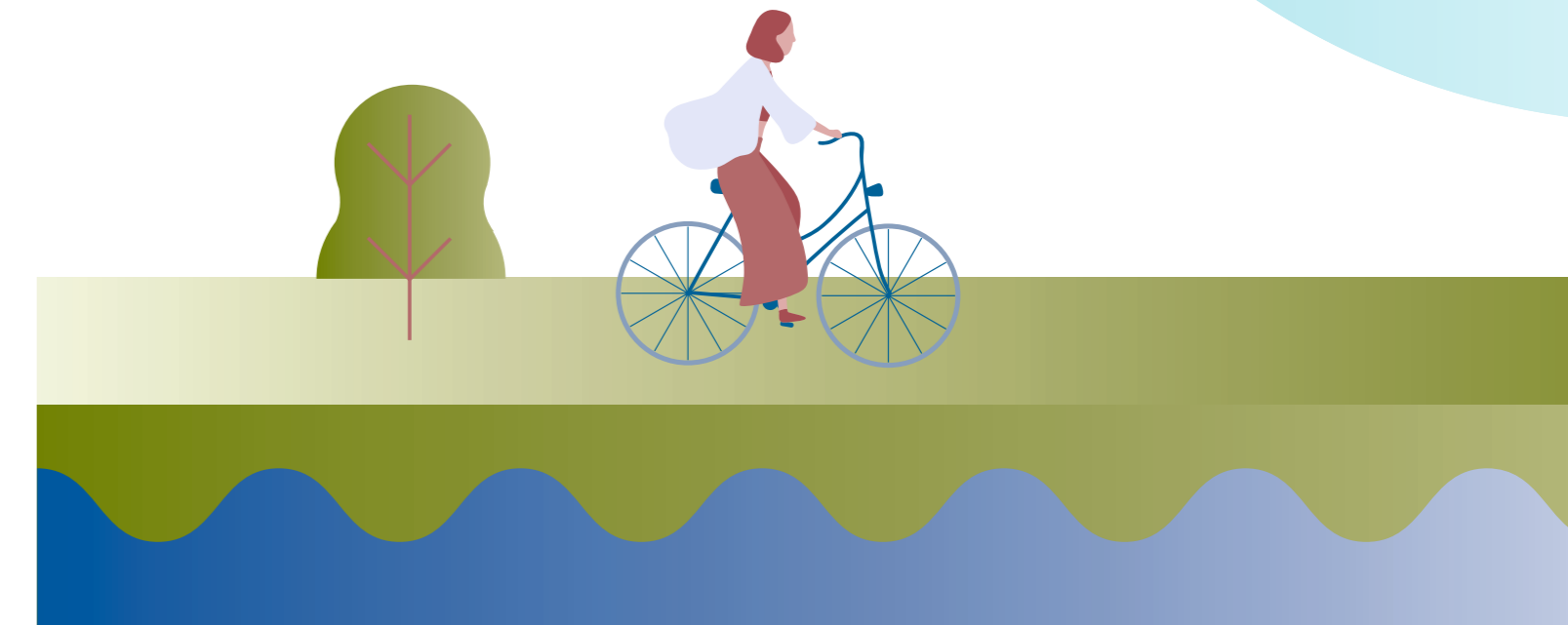
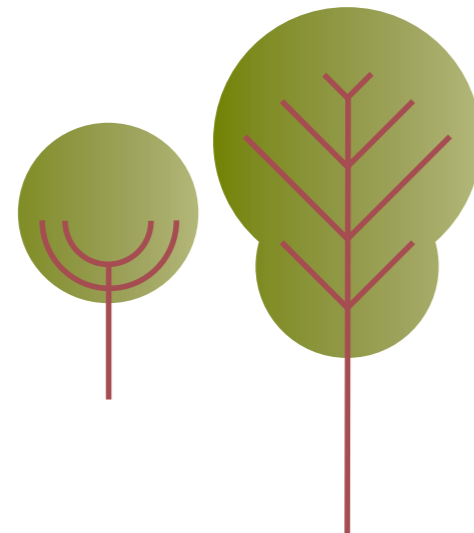
Kosten von 930 Mio. Franken +/- 30%, teuerste Lösung (Quelle ZMB, 2018)

Bauzeit rund 7 bis 8 Jahre

Warum Stadttunnel Mitte?

Der Stadtrat hat sich dazu entschieden, die gemäss Zweckmässigkeitsbeurteilung besten Tunnelvarianten, die Variante Mitte und die Variante Direkt, zur Abstimmung zu bringen. Beide Varianten erfüllen das Ziel, die Stadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Variante Mitte mit einem Anschluss Kempraten hat eine höhere Entlastungswirkung, weil sie den Verkehr aus Richtung Feldbach ebenfalls aufnimmt.

Der Stadtrat empfiehlt deshalb die Variante Mitte zur Projektierung. Der Tunnel Direkt ist ohne das Portal in Kempraten hingegen kostengünstiger als die Variante Mitte und ist in bautechnischer Hinsicht einfacher und mit weniger Beeinträchtigung für die Bevölkerung realisierbar. Beide Tunnelvarianten sind für den Stadtrat gute Lösungen zur Entlastung der Stadt vom Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse.



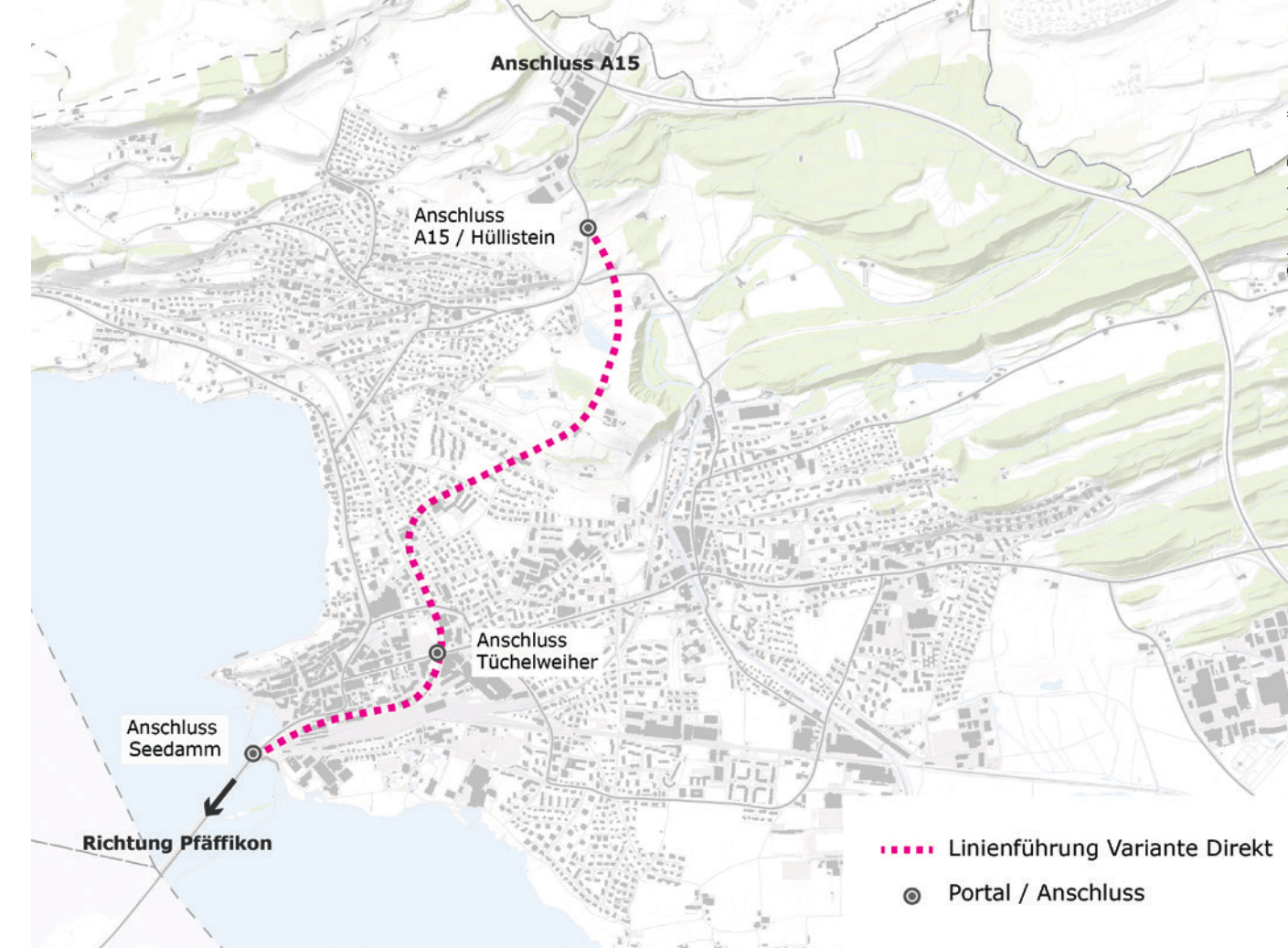
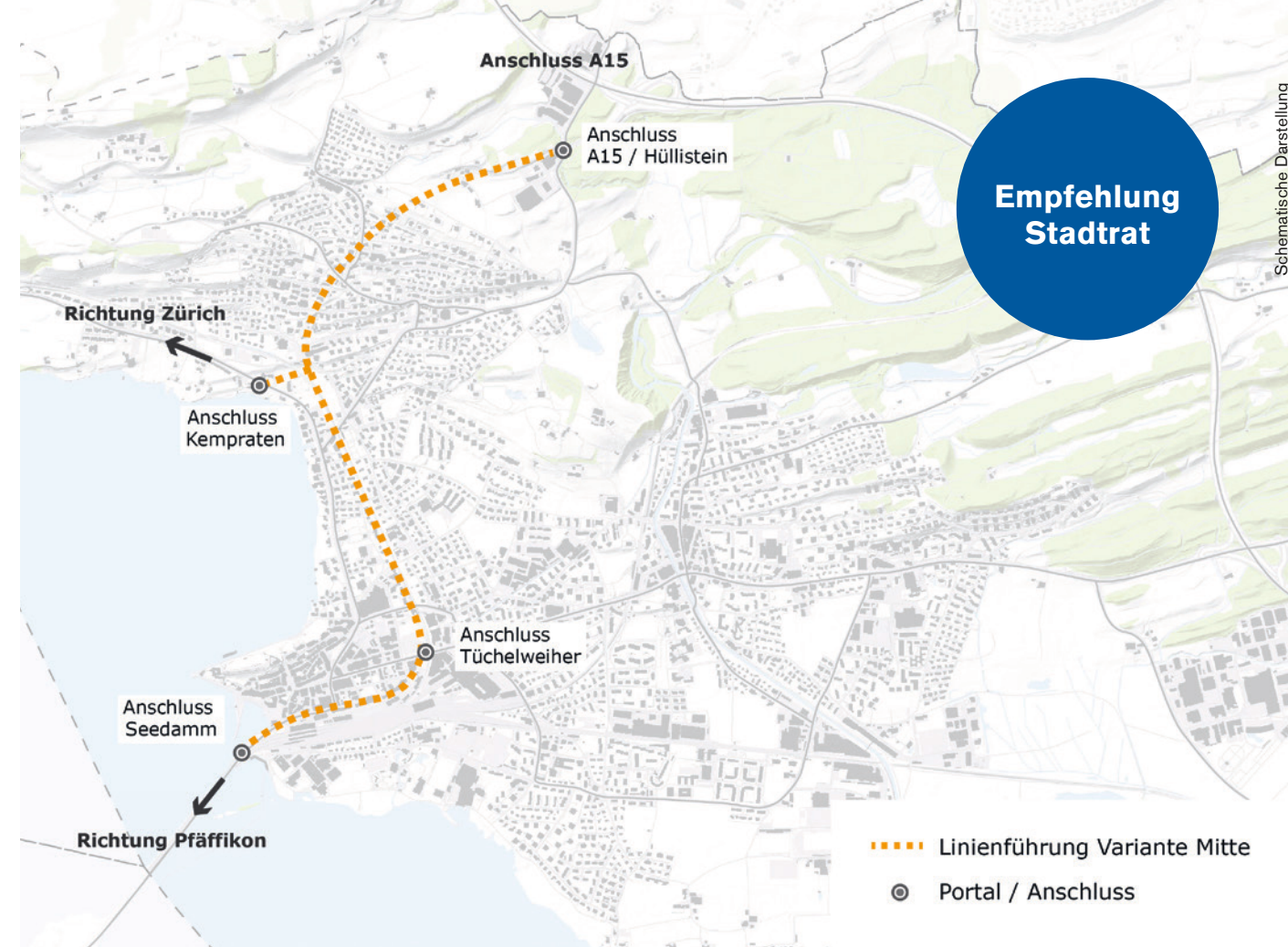
Position des Stadtrats

Wegen der attraktiven Lage am See und der seit Jahrhunderten wichtigen Verbindungachse gründeten unsere Vorfahren unsere Stadt. Der damit verbundene Durchgangsverkehr war immer schon Fluch und Segen zugleich. Das wollen und können wir ändern.

Es ist dieser Durchgangsverkehr, welcher den Stadtrat dazu bewegen hat, einen Stadttunnel erneut als Lösungsansatz in ein Gesamtverkehrskonzept einzubinden. Dieses beleuchtet sämtliche Mobilitätsfragen und zeigt Handlungsfelder auf. Gleichzeitig ist es über den «Masterplan StadtLebens-Raum 2040» eng mit der zukünftigen Siedlungsentwicklung verbunden. Die Verlagerung des Durchgangsverkehrs in den Stadttunnel eröffnet insbesondere im Zentrum von Rapperswil neue städtebauliche Potenziale.

Der Stadttunnel – kombiniert mit den flankierenden Massnahmen und den Ohnehin-Massnahmen für den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr – schafft uns den grösstmöglichen Gestaltungsspielraum für die Entwicklung unserer Stadt. Darum stimmen wir eigentlich nicht über einen Stadttunnel, sondern über mögliche Entwicklungsszenarien ab.

Der Stadtrat ist überzeugt davon, dass das Szenario 1 mit einem Stadttunnel sowie starken flankierenden Massnahmen und den Ohnehin-Massnahmen die beste Zukunftsoption für eine erfolgreiche Weiterentwicklung unserer Stadt bildet.



Mögliche Szenarien

Szenario 1 Stadttunnel mit flankierenden und Ohnehin-Massnahmen

Stadttunnel als Massnahme gegen den Durchgangsverkehr

Ohnehin-Massnahmen für die Neuausrichtung des zukünftigen Binnen-/Ziel- und Quellverkehrs

Eröffnet städtebauliche Potenziale im Zentrum von Rapperswil mit positiven Auswirkungen auf Attraktivität und Lebensqualität

Szenario 2 Kein Stadttunnel; starke Ohnehin-Massnahmen

Keine Lösung für den Durchgangsverkehr; Erhöhung Durchfahrtschwierigkeit auf Kantonsstrassen schwierig

Grosse Herausforderung, politische Mehrheiten für starke «Ohnehin»-Massnahmen zu finden (Bsp. Projekt Neue Jona-/St.Gallerstrasse)

Szenario 3 Keine Lösung

Probleme werden sich mit Bevölkerungswachstum verschärfen

Fehlende Erschliessungsqualität wird eine durchdachte Stadtentwicklung erschweren/verhindern (Bsp. Knoten Feldlistrasse)

Stadttunnel Mitte

Die Variante «Stadttunnel Mitte» verläuft vom Tunnelportal am Ende des Seedamms auf Rapperswiler Seite bis zum Portal im Gebiet Hüllistein. Zusätzlich gibt es beim Knoten Tüchelweiher sowie im Gebiet Kempraten je einen Zwischenanschluss an den Stadttunnel, was zu einer optimalen Entlastung vom Durchgangsverkehr führt. Zwischen Portal Seedamm und Anschluss Tüchelweiher verläuft der Stadttunnel unterhalb der Güterstrasse. Zwischen dem Anschluss Tüchelweiher und dem Anschluss Kempraten verläuft der Tunnel unter dem Bahntrasse der S7.

Auswirkungen

Verlagert gesamten Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Richtung in den Tunnel; Verkehr auf der Zürcherstrasse wird bis zu 70% reduziert

Eröffnet städtebauliche Potenziale im Zentrum von Rapperswil mit positiven Auswirkungen auf die Lebensqualität

Flankierende Massnahmen

Massnahmen zur Entlastung vom MIV im Zentrum Rapperswil, entlang der Zürcher- und Rütistrasse sowie übergeordnete Verkehrslenkungsmassnahmen

Erzeugt in Zusammenspiel mit den flankierenden Massnahmen den grössten Nutzen

Auswirkungen Umwelt

Reduziert die Luft- und Lärmbelastung in den entlasteten Stadtgebieten am deutlichsten

Beeinträchtigt das Landschaftsbild gering; mit den vier Tunnelportalen aber stärker als die Variante Direkt

Tangiert archäologische Schutzzonen

Herausforderungen

Temporäre Belastung der an die Stadttunnel-Baustellen angrenzenden Quartiere sowie des ganzen Verkehrssystems

Bodenverbrauch infolge Realisierung Tunnelportale und Anschlüsse

Emissionen durch graue Energie sowie durch den Verkehr infolge Tunnelbaus

Realisierung und Kosten

Kosten von 930 Mio. Franken +/- 30%, teuerste Lösung (Quelle ZMB, 2018)

Bauzeit rund 7 bis 8 Jahre

Stadttunnel Direkt

Die Variante «Stadttunnel Direkt» verläuft vom Tunnelportal am Ende des Seedamms auf Rapperswiler Seite via dem Zwischenanschluss Tüchelweiher direkt bis zum Portal im Gebiet Hüllistein. Das Portal Hüllistein liegt bei der Variante Direkt im Vergleich zur Variante Mitte ca. 300 m weiter südlich auf der Rütistrasse. Im Unterschied zur Variante Mitte gibt es bei der Variante Direkt keinen Anschluss in Kempraten. Deshalb kann eine direktere und etwas kürzere Linienführung gewählt werden.

Auswirkungen

Entlastungswirkung ist derjenigen der Variante Mitte ähnlich, jedoch insbesondere auf der Zürcherstrasse geringer

Städtebauliche Potenziale im Zentrum von Rapperswil sind kleiner als bei der Variante Mitte

Flankierende Massnahmen

Ähnlicher Nutzen wie Variante Mitte; weniger Nutzen entlang der Zürcherstrasse und im Bereich des fehlenden Portals Kempraten

Auswirkungen Umwelt

Wirkt sich weniger positiv auf die Luft- und Lärmbelastung aus als die Variante Mitte

Beeinträchtigt das Landschaftsbild geringer als Variante Mitte (nur 3 Portale)

Tangiert ebenfalls archäologische Schutzzonen

Führt durch die Grundwasserschutzzone «Hanfländer»

Herausforderungen

Im Vergleich zur Variante Mitte kleinere temporäre Belastungen von Quartieren und Verkehrssystem während des Baus, weniger Bodenverbrauch, tiefere Emissionen durch graue Energie

Realisierung und Kosten

Kosten von 740 Mio. Franken +/- 30%, ca. 20% tiefer als Variante Mitte (Quelle ZMB)

Bauzeit rund 6 Jahre, damit rund 1 bis 2 Jahre kürzer als bei der Variante Mitte

Auf den Punkt gebracht

Der Stadtrat empfiehlt Ihnen, dem Start der Planung für einen Stadttunnel auf Basis der Variante Mitte zuzustimmen.

- Die Probleme des Durchgangsverkehrs lassen sich nur mit einem Stadttunnel richtig lösen.
- Der Stadttunnel Mitte bringt mehr Entlastung und bietet das bessere Kosten-Nutzen-Verhältnis.
- Der Stadttunnel schafft wichtigen Gestaltungsspielraum für die Aufwertung und Stärkung unserer Zentren.
- Mit den Ohnehin-Massnahmen wollen wir den innerstädtischen Verkehr neu organisieren und zukunftsfähig gestalten.
- Die Finanzierung des Stadttunnels erfolgt massgeblich über den kantonalen Strassenfonds (Motorfahrzeugsteuern, LSVA und Treibstoffzölle).

Abstimmungsfragen

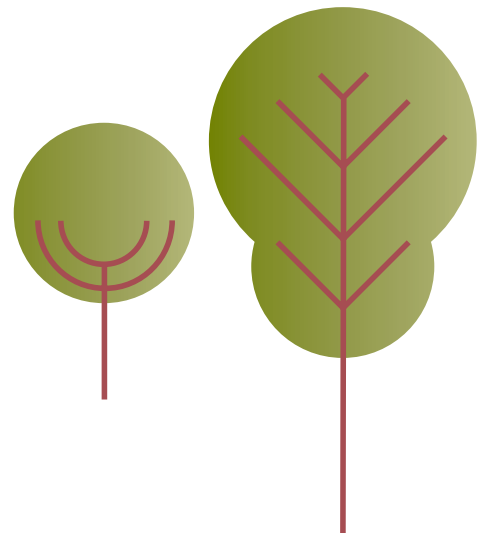
Den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern werden die folgenden zwei Abstimmungsfragen vorgelegt:

Wollen Sie der weiteren Planung eines Stadttunnels (Variante Mitte oder Variante Direkt) im Grundsatz zustimmen?

Ja Nein

Falls eine Mehrheit der weiteren Planung eines Stadttunnels zustimmt, welche Variante bevorzugen Sie?

Variante Mitte Variante Direkt



Detailinformationen

Vertiefte Informationen finden Sie auf der Website rapperswil-jona.ch.



Abstimmungsgutachten

rapperswil-jona.ch/abstimmungsgutachten



Gesamtverkehrskonzept 2040

rapperswil-jona.ch/gesamtverkehrskonzept



Zweckmässigkeitsbeurteilung 2018

rapperswil-jona.ch/_docn/4175101/2018_Bericht_ZMB_R-J.pdf

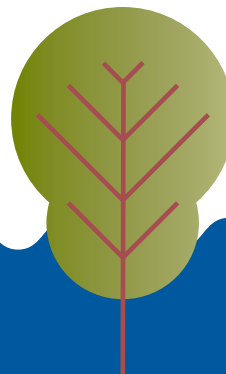
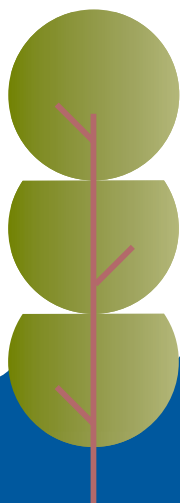


Unterlagen «Mobilitätszukunft»

rapperswil-jona.ch/mobilitaetszukunft

Zweite Infoveranstaltung 23. August 2023

19.30 Uhr
KREUZ Stadtsaal
Jona



Konzept und Gestaltung:
Die Botschafter Kommunikationsagentur AG LSA

Stadt Rapperswil-Jona
St. Gallerstrasse 40
8645 Jona
stadtkanzlei@rj.sg.ch