

24. April 2015

Bericht des Stadtrats zu den Eingaben der Mitglieder des Stadtforums für die Sitzung vom 21. Mai 2015

1. Name HSR, Strassenschilder, Homepage (GLP)

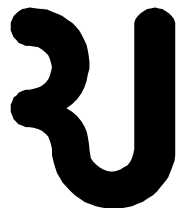
Seit 2007 sind Jona und Rapperswil fusioniert. Im Gegensatz zu vielen anderen Fusionen hat sich in Rapperswil-Jona auch eine gemeinsame Identität gebildet. Heute kann man sich kaum noch vorstellen, dass Jona und Rapperswil einmal zwei verschiedene Gemeinden waren. Als Symbol dieser neuen gemeinsamen Identität steht der Name der Stadt: „Rapperswil-Jona“. In diesem Zusammenhang würde die GLP folgendes interessieren:

- Wie viele Organisationen gibt es noch, die nicht den offiziellen Namen der Stadt „Rapperswil-Jona“ in ihrer Firma tragen?
- Die HSR ist eines der Aushängeschilder dieser Stadt – sie steht für Innovation und Bildung auf höchstem Niveau. Sieht der Stadtrat eine Möglichkeit, die „Hochschule für Technik Rapperswil (HSR)“ aufzufordern, ihren Namen zu ändern und den Zusatz „-Jona“ aufzunehmen? Dies auch vor dem Hintergrund, dass sich die Fachhochschule Ostschweiz in einem Reformprozess befindet.
- Bemüht sich der Stadtrat dafür, dass neue Strassenschilder in der ganzen Schweiz durch „Rapperswil-Jona“ ersetzt werden?

Der Stadtrat ist ebenfalls der Ansicht, dass sich mit der Vereinigung der beiden politischen Gemeinden Rapperswil und Jona eine gemeinsame Identität gebildet hat. In Rapperswil-Jona sind die verschiedensten Organisationen tätig. Es handelt sich dabei um Unternehmungen, Vereine und weitere Institutionen. Es liegt im Zuständigkeitsbereich der einzelnen Institutionen, Vereine usw., inwieweit sie den offiziellen Namen „Rapperswil-Jona“ in ihre Bezeichnung aufnehmen möchten. Da über 1'200 Unternehmungen und über 300 Vereine in Rapperswil-Jona tätig sind, führt die Stadt keine aktuelle Übersicht, wer den neuen Gemeindennamen trägt.

Die HSR „Hochschule für Technik Rapperswil“ hat ihren Namen seit der Vereinigung unverändert belassen. Bei der Namensbezeichnung einer Fachhochschule handelt es sich immer auch um einen sogenannten „Brand“. Der Stadtrat wird bei Gelegenheit mit den Vertretern der Hochschule Kontakt aufnehmen und das Anliegen der GLP einbringen. Die Namensgebung liegt jedoch im abschliessenden Zuständigkeitsbereich der Hochschule bzw. des Kantons.

Bereits bei der Vereinigung wurde abgeklärt, alle neuen Strassenschilder in der Schweiz durch Rapperswil-Jona zu ersetzen. Bereits damals wurde festgehalten, dass dies zu sehr hohen Kosten führt und deshalb keinen Sinn macht. In diesem Zusammenhang kann darauf hingewiesen werden, dass heute viele Automobilistinnen und Automobilisten ihr Ziel über das GPS finden. Insbesondere aus Kostengründen soll deshalb verzichtet werden, diese sehr umfangreiche Arbeit in Angriff zu nehmen. Im weiteren müssten alle betroffenen Kantone auch mitmachen.



20. März 2015
Seite 2

Die Homepage der Stadt Rapperswil-Jona ist, um es vorsichtig ausdrücken, ungenügend. Vor allem in den Bereichen Übersichtlichkeit, Layout und Benutzerfreundlichkeit weist der Webauftritt der Stadt grosse Defizite auf.

- Teilt die Stadtregierung diese Meinung?
- Wann wird die Homepage komplett überarbeitet?

Der Internet-Auftritt der Stadt ist vor einigen Jahren erneuert worden. Grundlage bildet ein Content-Management System der Firma i-web. Die Firma i-web ist der strategische Partner im Zusammenhang mit E-Government. Das Content-Management System der Firma i-web wird in vielen Gemeinden eingesetzt. Grundsätzlich bewährt sich dieses System. Selbstverständlich ist jeder Internetauftritt in einem gewissen Intervall zu überarbeiten. Dies ist ausdrücklich auch in Rapperswil-Jona vorgesehen. Der Stadtrat sieht deshalb im Verlauf des nächsten Jahrs vor, das Layout zu überarbeiten. Das Layout soll den heutigen Bedürfnissen der Nutzenden angepasst werden und der Internetauftritt der Stadt soll weiterhin in einem modernen Erscheinungsbild sein.

2. Verbesserung der ÖV-Anbindung des Quartiers Busskirch zu Nachtzeiten Wiedereinführung der SBB-Nachtstopps beim Bahnhof Blumenau ab 21.00 Uhr, optimal Halt auf Verlangen (Quartierverein Busskirch und Um- gebung)

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 halten die Züge ab Rapperswil in Richtung St. Gallen und umgekehrt ab 22.00 Uhr nicht mehr beim Bahnhof Blumenau. Mitglieder des Quartiervereins Busskirch und Umgebung sowie zahlreiche Neubewohner um den Bahnhof Blumenau würden es sehr begrüssen, wenn der Nachtstopp ab 21.00 Uhr aus beiden Richtungen, optimal mit Halt auf Verlangen in Blumenau, wieder eingeführt werden könnte.

Begründung: Das Quartier Busskirch um den Bahnhof Blumenau ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Kurs- und Konzertbesucher und weitere Spätheimkehrende aus dem Raum Luzern, St. Gallen, Herisau und Wattwil, aber auch Sporttreibende aus den Sportanlagen Grünfeld würden davon profitieren. Ein weiterer Grund sind die öfters zu später Stunde eintretenden Verspätungen der Züge in Rapperswil, die ein Erreichen des letzten Busses ab Bahnhof Rapperswil-Süd verunmöglichen. Ein unfreiwilliger Heim-marsch von 20 - 30 Minuten, vor allem für betagte und weibliche Personen, ist die unangenehme Folge davon.

Mit der Einführung der S-Bahn St. Gallen sind Zugshalte in der Blumenau am Abend weggefallen.

Dem Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) ist dieses Problem bekannt. Es hat deshalb die VZO eingeladen, Zusatzofferten zum heutigen Stadtbusfahrplan einzureichen. Bekanntlich bestellt das AöV ab 2016 auch die Dienstleistungen des Stadtbusses direkt bei den Transportunternehmen.

Ab Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2015 soll demnach der Stadtbus 991 ab Bahnhof Süd (HSR) von Montag bis Sonntag bis 00.04 (Rapperswil ab) im Halbstundentakt verkehren auch für die Erschliessung Blumenau, als Alternative zum S6-Angebot. Mit die-

20. März 2015
Seite 3

sem Angebot können die Bedürfnisse aus dem Quartier Busskirch sicherlich noch besser abgedeckt werden.

Voraussichtlich ab 2019 wird die „Stadtbahn“ ab Uznach (Kaltbrunn) bis Rapperswil verkehren. Möglicherweise können mit der Betriebsaufnahme der „Stadtbahn“ wieder zusätzliche Bahnhalte in der Blumenau angeboten werden.

3. Littering-Konzept (UGS)

Es werden nun in der Gemeinde neue Abfallkübel aufgestellt, um dem Littering vorzubeugen. Dies finden wir sehr erfreulich. Doch vermissen wir getrennte Abfallkübel fürs Recycling von PET, Papier, Glas etc. Können nicht wenigstens an einigen wichtigen Stellen zusätzlich solche Kübel für getrenntes Sammelgut aufgestellt werden, so wie es die SBB an den Bahnhöfen macht?

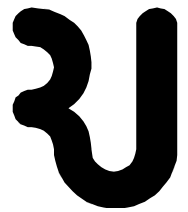
Hier ein Beispiel:



Grundsätzlich wird das Recycling von Wertstoffen befürwortet. Recycling-Behälter haben an Bahnhöfen und Flughäfen etc. durchaus ihre Berechtigung, da sie dort mit geringem Aufwand bewirtschaftet werden können. Im öffentlichen Raum macht es jedoch kaum Sinn, weil es sehr aufwändig wäre.

Folgende Gründe sprechen dagegen:

- 1. Der Bedarf ist nur in den Sommermonaten an wenigen Standorten ausgewiesen (z.B. Fischmarktplatz oder Dampfschiffsteg).*
- 2. PET zu sammeln, verursacht einen sehr grossen Aufwand bezüglich Handling, Infrastruktur und Personal, da mit über 26'500 Einwohnern, über 15'000 Arbeitsplätzen und den Tourismus-Frequenzen sehr grosse Mengen zusammenkommen.*
- 3. Die Abfälle müssen nachträglich sortiert werden, weil es immer wieder zu Einwürfen von Fremdmaterial kommt; somit wird's in der Praxis sehr zeitaufwendig und teuer.*
- 4. Die Gebinde sind zu klein. Sie müssten in der Folge täglich mehrmals angefahren und entleert werden; ökologisch ist das mindestens fraglich.*



20. März 2015
Seite 4

5. *Im Gegensatz zu den Abfallbehältern am Seequai („RappiWal“) sind heute auf dem Markt keine optisch guten Lösungen für Abfallbehälter für das Trennen von Abfall vorhanden.*
6. *Ein grosser Bevölkerungskreis ist zu wenig pflichtbewusst, um ein solches Angebot zu nutzen.*

Fazit: Ein ökologisch motivierter Gedanke im Zusammenhang mit dem Wertstoff-Recycling im öffentlichen Raum von Rapperswil-Jona wäre nur mit sehr grossem Aufwand und ungünstigem Kosten-Nutzen-Verhältnis realisierbar.

4. Nachbarschaftshilfe, Palliative Care, Langzeitpflege (SP)

An der Sitzung des Stadtforums im September 2010 stellte der Stadtrat verschiedene Massnahmen des überarbeiteten Alterskonzepts vor.

Nachbarschaftshilfe

Es würde die SP interessieren, was von dem Projekt umgesetzt wurde. Welche Quartiervereine haben sich für das Projekt eingesetzt und wie funktioniert es heute?

Nur der Quartierverein Mitte hat eine Umfrage im Quartier gestartet. Die Teilnahme an der Umfrage war sehr gering und die positiven Rückmeldungen noch geringer. Es besteht wenig Interesse für Bedarf an Unterstützung resp. Angebot für Unterstützung. Das Projekt wurde darum nicht weiterverfolgt. Die Koordinationsstelle Freiwilligenarbeit, Förderverein und Gesundheitsberatung bieten ähnliche Angebote, einfach nicht auf Quartierarbeit ausgerichtet.

Palliative Care

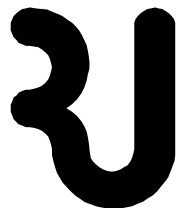
Wie wird die Palliativ-Pflege im Linthgebiet angeboten und wie funktioniert die Zusammenarbeit der verschiedenen Institutionen? Wie ist die Freiwilligenarbeit organisiert und wie viele Menschen engagieren sich?

In Rapperswil-Jona besteht seit 1. Januar 2013 ein Konzept Palliative Care. Die Koordinationsstelle Palliative Care ist die zentrale Anlauf-, Beratungs- und Koordinationsstelle rund um Palliative Care. In Zusammenarbeit mit den dipl. Pflegefachfrauen bietet sie eine hochprofessionelle Palliativpflege, Betreuung und Begleitung an. Ein Evaluierungsbericht der Stiftung RaJoVita liegt noch nicht vor. Palliative Care ist auf Freiwilligenarbeit angewiesen. In der Stadt Rapperswil-Jona befinden sich mehrere Organisationen, welche sich in der Begleitung von chronisch Kranken und Sterbenden engagieren.

Der Förderverein für Freiwilligenarbeit Rapperswil-Jona hat sich zum Ziel gemacht, die Freiwilligenarbeit zu koordinieren, zu fördern und sichtbar zu machen.

Die Landeskirchen bieten wie auch die Freikirchen entsprechende Seelsorge an.

Das Palliativnetzwerk Linthgebiet vermittelt spezifisch ausgebildete Freiwillige, die Einsätze am Bett von sterbenden Personen leisten; dies in stationären Einrichtungen und bei den Betroffenen zu Hause. Trägerschaft des Palliativnetzwerkes ist die Krebsliga.



20. März 2015
Seite 5

Koordinationsstelle Freiwilligenarbeit

Die Vernetzung der verschiedenen Anbieter von Freiwilligenarbeit soll verstärkt und die Einsätze koordiniert werden. Einsätze von Freiwilligen in der Palliative Care sind ein Teil der Hauptaufgaben der Koordinationsstelle. Sie schafft im Bereich Palliative Care eine Plattform für die Netzwerkpartner in Rapperswil-Jona, die das Bindeglied zu Palliative Ostschweiz ist.

Förderverein

Der Förderverein ist ein unabhängiger, politisch und konfessionell neutraler und gemeinnütziger Verein. Er hat die Aufgabe, der Freiwilligenarbeit in der Stadt Rapperswil-Jona ein Gesicht zu geben und die über Mitgliederbeiträge und Spenden eingegangenen finanziellen Mittel sinnvoll im Bereich der Freiwilligenarbeit einzusetzen.

Freiwillige

Auf dem Platz Rapperswil-Jona sind verschiedene Organisationen und Vereine (inkl. Förderverein) in der Freiwilligenarbeit mit unterschiedlichen Schwerpunkten tätig. Die Freiwilligen, die dort angeschlossen sind, werden durch die entsprechende Trägerorganisation eingeführt, betreut und administrativ erfasst. Freiwillige, die in der Palliative Care eingesetzt werden, sind im Palliativnetzwerk Linthgebiet eingebunden.

Freiwillige, die sich keiner Organisation anschliessen möchten, und die Freiwilligen des Fördervereins werden durch die Koordinationsstelle betreut.

Plattform

Alle Trägerorganisationen, die in Rapperswil-Jona Freiwilligenarbeit anbieten, treffen sich regelmässig zu einem Austausch (Plattform).

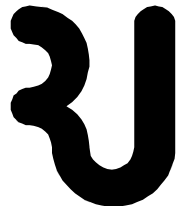
Die Einladung und Gestaltung der Treffen erfolgt durch den Förderverein in Zusammenarbeit mit der Koordinationsstelle.

Die Plattform hat zum Ziel:

- Der Freiwilligenarbeit in Rapperswil-Jona Gewicht verleihen.*
- Die einzelnen Angebote in der Stadt und regional gegenseitig kennen, Lücken und/oder Doppelspurigkeiten erfassen und allenfalls korrigieren.*
- Austausch über die Praxis mit den Freiwilligen.*
- Bildungsangebote und -bedarf bekannt machen, austauschen, festlegen und koordinieren (durch die Koordinationsstelle).*
- Übergeordnete Veranstaltungen initiieren und abgleichen.*
- Gemeinsames Vorgehen in den Vordergrund stellen.*
- Anträge und Anliegen gegenüber der Stadt ausarbeiten, formulieren.*

Langzeitpflege

Ist in der Zwischenzeit in unserer Region ein Angebot für Langzeitpflege für unter 65jährige (MS, Hirnverletzte) Patienten geschaffen worden?



20. März 2015
Seite 6

Der Ostschweizer Verein zur Schaffung und zum Betrieb von Wohnmöglichkeiten für Körperbehinderte (OVWB) ist weiterhin daran interessiert. Die Stadt ist jedoch nur Türöffner und nicht im Lead. Die Stadt ist jedoch weiterhin im engen Kontakt mit dem OVWB. Vorgesehen ist die Miete der heutigen Pflegewohnung Porthof für eine erste 7er Wohngruppe, sobald die Erweiterung der Alterswohnungen Spitzacker steht und eine zweite Wohnung (7er Wohngruppe) im neuen Pflegezentrum Schachen realisiert ist. Ein Raum für die Beschäftigung (240m²) wird noch gesucht und verschiedene Möglichkeiten werden abgeklärt. Zu diesen Themen fanden am 15. April 2015 Gespräche zwischen der Stadt, der Ortsgemeinde und dem OVWB statt.

5. Voraussichtliche Auflösung des Quartiervereins Hanfländer (Quartierverein Hanfländer)

Auf die Generalversammlung vom 13. März 2015 hat der gesamte Vorstand den Rücktritt erklärt. Weder der Aufruf im Vereinsorgan noch an der GV hat zu Nachfolger im Vorstand geführt. Der daraus folgende logische Antrag an der GV, den Verein anlässlich einer nächsten ausserordentlichen GV aufzulösen, wurde ohne Gegenstimme gutgeheissen. Auch ein im Anschluss erschienener Presseartikel hat zu keiner einzigen Reaktion geführt. Anlässlich der ausserordentlichen Generalversammlung im Mai oder Juni 2015 wird der Verein deshalb mit grösster Wahrscheinlichkeit aufgelöst. Der noch aktuelle Vorstand des QV Hanfländer bedauert dies zutiefst.

Wir ersuchen den Stadtrat die folgenden Fragen zu beantworten:

- Was ist die Meinung des Stadtrates zur Auflösung eines Quartiervereines?
- Was bedeutet es für den Stadtrat, wenn sich weitere Quartiervereine auflösen?
- Wie gedenkt der Stadtrat mit quartiervereinslosen Stadtgebieten im Zusammenhang mit dem Stadtforum zu reagieren (z.B. anhand des relativ grossen und einwohnerstarken Gebiets des Quartiervereins Hanfländer, zur Visualisierung anbei ein Ausschnitt aus Google)?

20. März 2015
Seite 7



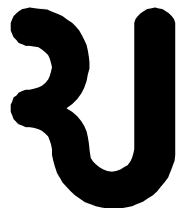
Der Stadtrat bedauert die voraussichtliche Auflösung des Quartiervereins Hanfländer. Die Quartiervereine sind eines der Instrumente der direkten Demokratie. Die Quartiervereine sind im Stadtforum vertreten und damit wird ihre Bedeutung unterstrichen. Das Stadtforum setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Parteien, Verbände und Vereine zusammen. Die Vertretung je Partei, Verband oder Verein umfasst zwei bis drei Personen. Im Falle einer Auflösung des Quartiervereins Hanfländer wäre eine Vertretung des Quartiers im Stadtforum schwierig zu bestimmen.

6. Ausschalten der Nachtbeleuchtungen (Quartierverein Erlen)

Dies würde vorallem uns Menschen und auch der Natur gut tun. Aus Studien weiss man, dass die Dunkelheit äusserst wichtig ist für die Regeneration. Zudem würden Energie-ressourcen gespart, was einer Energiestadt entsprechen würde. Unsere Nachbargemeinde Rüti löscht die Lichter Sonntag bis Donnerstag von 24.20 - 05.15 Uhr und am Freitag, Samstag von 01.20 - 05.15 Uhr. Nur an Kreiseln und Fussgängerstreifen bleibt das Licht an. Auch in Tann werden die Lichter nachts gelöscht.

Sinnvoll wäre auch, dass bei Privatpersonen Wege, Bäume und Pflanzen nicht die ganze Nacht beleuchtet werden dürften.

Einsprüche wegen Sicherheitsgründen widerlegt die Studie vom Beobachter, gemäss dieser erfolgen die meisten Einbrüche zwischen 10.00 und 14.00 Uhr.



20. März 2015
Seite 8

Das Thema der Lichtverschmutzung ist auch für den Stadtrat und die Baubehörde von zunehmender Bedeutung. So lehnt die Baubewilligungsbehörde zum Beispiel Richtung Himmel gerichtete Lichtquellen und Lichtspiele für Gartenbeleuchtungen ab, soweit diese als Bestandteil eines Baugesuchs ersichtlich werden.

Demgegenüber wurde die Ausschaltung der Beleuchtungen von Strassen und Plätzen bisher nicht detailliert thematisiert. An einer Bürgerversammlung wurde gefordert, die gesamten Stromkosten in der Stadt zu reduzieren. Betroffen war damit auch die Strassenbeleuchtung. Da keine grossflächigen Abschaltungen vorgesehen waren, konnten die Kosten nur in geringem Umfang reduziert werden. Abschaltungen von Beleuchtungen sind ein vielschichtiges, subjektiv geprägtes und politisches Thema. Für die einen brennt die Strassenbeleuchtung zu lange, für Andere müssen möglichst alle Wege dauernd beleuchtet sein. Ob und welche Strassenbeleuchtungen ausgeschaltet würden, ist auch von der Funktion und Bedeutung der Strasse abhängig. Quartierstrassen können eher ausgeschaltet werden als wichtige Erschliessungs- und Verbindungsstrassen. Die Anregung mit dem Hinweis auf die Praxis in der Gemeinde Rüti/ZH soll aufgenommen und zusammen mit dem Stromversorger (EWJR) besprochen und geprüft werden. Nach einem positiven Entscheid des Stadtrats (oder der Bürgerversammlung) könnte die Ausschaltung der Strassenbeleuchtung, abgestützt auf die jeweiligen Strassenfunktionen, umgesetzt werden.

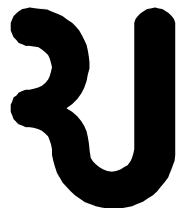
7. Verkehrsentwicklung (IG Mobilität Rapperswil-Jona)

Gleich mehrere grössere Bauprojekte (Merkurhof, Überbauung vis-a-vis Albuville, Bahnhofparkhaus Jona, Jonacenter, u.a.m.) sind an der Achse Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse in Planung oder Ausführung. Alle diese neuen Überbauungen werden erfahrungsgemäss erheblichen Mehrverkehr auf dieser Achse (und im ganzen Stadtraum) generieren.

Was sind die Auswirkungen dieser Überbauungsprojekte in verkehrstechnischer Hinsicht, welche Massnahmen sind geplant oder werden ergriffen werden müssen, um die zusätzliche Verkehrsbelastung zu reduzieren bzw. zu dämpfen und was sind die Kosten, die der Allgemeinheit bzw. der Stadt Rapperswil-Jona durch diese Massnahmen entstehen werden?

Bekanntlich beschäftigen die erwähnten Fragestellungen die Stadt Rapperswil-Jona seit vielen Jahren und stellen eine der vordringlichsten Problemstellungen der Stadt dar. Dabei ist der „hausgemachte“ Verkehr (Binnen-, Ziel- und Quellverkehr) die eine und der Durchgangsverkehr die andere Herausforderung. Die Fragestellungen sprechen das Problem des aus der städtischen Innenentwicklung generierten Verkehrs an.

Die Stadt Rapperswil-Jona ist in der glücklichen Lage, dass sie mit ihrer zentralen Lage über eine hohe Attraktivität verfügt, dies sowohl als Wohn-, Arbeits- Bildungs- und Freizeitstandort. Die zunehmende Urbanität und stetige Bautätigkeit ist Resultat dieser Attraktivität, verbunden mit einer verstärkten Innenentwicklung. Die Verdichtung nach innen steht zwar ganz im Einklang mit den Zielsetzungen der Stadtplanung und der übergeordneten Raumplanung, führt aber nebst einer wachsenden Einwohner- und Arbeitsplatzzahl und einem zunehmenden Steueraufkommen auch zu einem ebenso unvermeidlichen wie unerwünschten Ergebnis eines zunehmenden Verkehrsaufkommens.



20. März 2015
Seite 9

Mit der Innenentwicklung einhergehend ist das Verkehrsaufkommen soweit wie möglich zu minimieren und dessen negative Auswirkungen möglichst zu reduzieren. Die Reduktion des Ziel- und Quellverkehrs soll dabei in erster Linie durch eine nachhaltige Raum- und Nutzungsplanung erfolgen: Mit gemischter Nutzung statt grossräumiger Trennung von Wohnen und Arbeiten sowie mit attraktiven Subzentren zur Entlastung der Hauptzentren (z.B. Projekt Jonacenter). Um die gewünschte Innenentwicklung möglichst mit den bestehenden Strassenkapazitäten zu ermöglichen und den Verkehr siedlungsverträglicher abwickeln zu können, geht die Hauptstossrichtung dahin, den motorisierten Individualverkehr zu minimieren und wo immer möglich durch die Verlagerung auf den Langsamverkehr (Fussgänger und Velos) und den öffentlichen Verkehr (Bahn, Bus) substituieren zu können (Modal-Split-Veränderung).

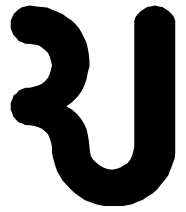
Was sind die Auswirkungen dieser Überbauungsprojekte in verkehrstechnischer Sicht?

Wie dargelegt, ist unbestritten, dass Überbauungsprojekte in der Regel zu mehr Verkehr führen. Wobei aus übergeordneter Sicht zu beachten ist, dass eine Entwicklung des Zentrums Rapperswil-Jona zwar zu Mehrverkehr nach Rapperswil führt, umgekehrt aber allenfalls den Verkehr vom Umland und von Rapperswil-Jona ins Zentrum Zürich oder in andere Zentren vermindert. Grundsätzlich gilt für alle neuen Überbauungen die gesetzliche Anforderung, dass der Mehrverkehr mit den vorhandenen und allenfalls auszubauenden Strassenkapazitäten in genügender Qualität abgewickelt werden muss. Dies ist in Kenntnis der heutigen Überbauungsprojekte auf dem städtischen Strassennetz v.a. auf den Hauptachsen und deren Knoten gegeben. Die verkehrlichen Auswirkungen von Einzelprojekten sind jeweils stufengerecht in den Überbauungsplanungen und den Baugesuchen nachzuweisen.

In einzelnen Fällen führen Überbauungsplanungen zu Anpassungen und Sanierungen von bestehenden Strassen und Knoten, wie im Fall des Jonacenters oder der Überbauungen an der Rütistrasse. Mit dem Subzentrum ‚Jonacenter‘ wird gemäss Masterplan angestrebt, zusätzliches Verkehrsaufkommen in den beiden Hauptzentren zu vermeiden. Wesentliche Dienstleistungs- und Versorgungsfunktionen sollen im Jonacenter angesiedelt werden. Damit soll erreicht werden, dass die Einwohner der umliegenden Wohnquartiere möglichst viel vor Ort erledigen können und als Folge davon weniger häufig in die Hauptzentren fahren müssen. Der prognostizierte Mehrverkehr und die verkehrlichen Auswirkungen der City-Center Überbauungsplanung im Zentrum von Rapperswil sind noch nicht bekannt.

Welche Massnahmen sind geplant oder werden ergriffen werden müssen, um die zusätzliche Verkehrsbelastung zu reduzieren bzw. zu dämpfen?

Siehe vorangehende Antwort. Die Mehrzahl der aufgeführten Projekte befindet sich in kürzester Fussdistanz zum Bahnhof Rapperswil. Ebenso besteht ein dichtes Busnetz in alle Richtungen. Sowohl das Bahn- als auch das Busangebot wird laufend ausgebaut und optimiert. Parallel dazu gibt es auch grosse Anstrengungen zu weiteren Verbesserungen für die FussgängerInnen und VelofahrerInnen (Fussgängerzonen, Tempo 30-Zonen, Priorität an Verkehrsampeln, neue Radwege, neue Veloständer u.a.). Zur Verstärkung des Motorfahrzeugverkehrs stehen neue Verkehrsregimes in Prüfung (z.B. Güterstrasse). Nebst allen Anstrengungen der öffentlichen Hand, die Infrastrukturen und das Angebot zur Mobilitätsbewältigung bereitzustellen, werden wir auch in Rapperswil-Jona ge-



20. März 2015
Seite 10

fordert sein, unser eigenes Mobilitätsverhalten vermehrt kritisch zu hinterfragen und vor allem die kurzen, innerstädtischen Wege vermehrt zu Fuss, mit dem Velo oder mit anderen umweltschonenden - und die vorhandenen nicht beliebig ausbaubaren Strassenkapazitäten weniger belastenden Verkehrsmitteln - zurückzulegen.

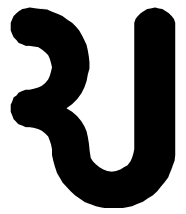
Was sind die Kosten, die der Allgemeinheit bzw. der Stadt Rapperswil-Jona durch diese Massnahmen entstehen werden?

Eine gute Verkehrsinfrastruktur zählt zu den massgeblichen Rahmenbedingungen, welche die wirtschaftliche Entwicklung unterstützen oder - wenn sie fehlt - massgeblich behindern. In der Vergangenheit galt die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur deshalb als öffentliche Aufgabe, finanziert durch allgemeine Steuermittel. So wurden während langer Zeit gleichermassen Strassen wie auch Bahnen via Steuern finanziert. Erst in neuerer Zeit wird – namentlich für den motorisierten Individualverkehr – eine verursachergerechte Finanzierung gefordert. Wie aktuelle Berichte zeigen, sind wir von der vollständigen Eigenfinanzierung durch Verkehrsabgaben und Biletteverkäufen noch weit entfernt. Und wie diverse Abstimmungen zeigen, sind weitere Schritte Richtung Eigenfinanzierung und damit zur Verteuerung der Mobilität sehr umstritten und derzeit kaum mehrheitsfähig.

Heute ist es so, dass ein Bauvorhaben nur dann bewilligungsfähig ist, wenn eine genügende Verkehrserschliessung und Strassenkapazität gewährleistet ist. Je nach Bedeutung und Trägerschaft werden die Kosten hierfür durch die privaten Investoren, durch die Stadt und durch den Kanton getragen.

Somit verbleiben der Allgemeinheit oft massgebliche (Rest-)Kosten für verkehrliche Massnahmen. Die Kosten für die einzelnen Massnahmen sind dem städtischen Budget und der Rechnung zu entnehmen und unterliegen in der Regel der Zustimmung durch die Stimmbürger. Diese Massnahmen (z.B. Bus- und Bahnhof Jona für mehr als 24 Mio. Franken) sind jedoch selten direkt einem einzelnen Bauvorhaben zuweisbar. Auch bei der aktuellen Planung der Neuen Jonastrasse - St. Gallerstrasse ist offenkundig, dass diese nicht mehr heutigen Standards (z.B. LSA-Steuerungen mit Buspriorisierung oder separate Busspuren und Radstreifen oder Sicherheitsvorschriften für Strassenquerungen zur Erhöhung der Fussgängersicherheit) genügt und deshalb unabhängig von einem einzelnen Bauvorhaben erneuert werden muss.

Direkte Investitionen in die Strasseninfrastruktur lösen die vorangehend erwähnten Überbauungen Jonacenter und die Überbauungsprojekte an der Rütistrasse aus. Im Fall des Jonacenters wäre jedoch ein Sanierungsprojekt der St. Gallerstrasse mit einem Knotenumbau der Feldliststrasse und einer Neuanlage am Knoten Feldlisttasse/Feldlistich (beim Lidl) unabhängig des Jonacenterprojekts ohnehin notwendig geworden. Der Kanton wälzt Strassenumbaukosten, welche aufgrund von Überbauungsprojekten ausgelöst werden, gestützt auf das kantonale Strassengesetz konsequent nach dem Verursacherprinzip auf die (privaten) Bauherrschaften/Investoren ab. Die konkreten Strassenumbaukosten am Knoten St.Gallerstrasse und der Rütistrasse/Schönaukreuzung sind noch nicht bekannt.



20. März 2015
Seite 11

8. Investitionsplanung (IG Mobilität Rapperswil-Jona)

Seit vielen Jahren budgetiert der Stadtrat und bewilligt die Bürgerschaft jährlich erheblich mehr Investitionen, als tatsächlich auch getätigt werden. Der Investitionsrückstau beläuft sich, gemäss letztem GPK-Bericht, mit derzeit etwa 40 Mio. Franken auf das 1.5 bis zweifache der durchschnittlich jährlich tatsächlich getätigten Investitionen. Gemäss Aussagen des Stadtpräsidenten an der letzten Bürgerversammlung wird sich der Verschuldungsgrad der Stadt in den nächsten fünf Jahren durch Investitionen von derzeit knapp 40% auf ungefähr 200% erhöhen und infolge weiterer absehbarer Investitionsprojekte danach auch nicht verkleinern.

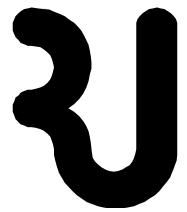
Die IG Mobilität ist besorgt über diese Entwicklung der Stadtfinanzen und möchte einen Überblick über die Investitionstätigkeit und die wesentlichen Investitionsprojekte bekommen, sowie die Vorstellung erfahren, wie der Stadtrat diese Infrastrukturaufgaben zu erledigen plant. Daher bittet die IG um die Beantwortung der folgenden vier Fragen:

- a) Wie konnte es zu einem solchen Auflaufen von nicht getätigten Investitionen in den letzten Jahren kommen?
- b) Wie und wann plant der Stadtrat den existierenden Investitionsüberhang von 40 Mio. abzubauen?
- c) Welches sind die in den nächsten 10 Jahren nötigen, geplanten oder zu erwartenden grösseren (angesprochenen) Investitionsprojekte und wann und wie gedenkt der Stadtrat diese zu realisieren?
- d) Wie gedenkt der Stadtrat die Investitionen der kommenden 10 Jahre zu finanzieren?

In der Stadt Rapperswil-Jona werden konsequent alle bekannten Investitionen in die Finanzplanung aufgenommen. Dies ist transparent. Bei der Finanzplanung handelt es sich um eine rollende Planung. Sie ist Teil des Managementsystems der Stadt. Nach Ansicht des Stadtrats ist es richtig, in die Investitionsplanung alle möglichen geplanten Investitionen aufzunehmen. In den letzten drei Jahren ist das Volumen der bewilligten, aber nicht ausgeführten Investitionskredite von 65 auf rund 40 Millionen Franken abgebaut worden. Der entsprechende Umsetzungsgrad konnte gesteigert werden. In diesem Zusammenhang kann darauf hingewiesen werden, dass seit der Vereinigung viele Projekte lanciert worden sind.

Es ist dem Stadtrat bewusst, dass in der Investitionsplanung ein gewisser Überhang besteht. Projekte können teilweise oder aus gesetzlichen oder anderen Gründen (z.B. laufende Einspracheverhandlungen, offene Rekurse etc.) nicht realisiert werden.

Die in den nächsten zehn Jahren geplanten oder zu erwartenden Investitionsprojekte sind in der Investitionsplanung aufgeführt. Nach dem Planungszeitraum von fünf Jahren erfolgt dies zusammengefasst. In der Investitionsplanung wird ebenfalls auf die Finanzierung hingewiesen. Die Investitionen der Stadt werden über Steuermittel, Beiträge Dritter oder bei Spezialfinanzierungen über die bestehenden Reserven finanziert. Möglich sind aber auch sogenannte PPP-Lösungen (Private Public Partnership). Eine langfristige, wirtschaftlich begründete Partnerschaft kann zwischen der öffentlichen Hand und Unternehmen aus der Privatwirtschaft zwecks Planung, Realisierung, Finanzierung, Be-



20. März 2015
Seite 12

trieb und Unterhalt einer Infrastruktur oder der Bereitstellung einer Dienstleistung für die Öffentlichkeit erfolgen. Die beiden Partner bilden eine Verantwortungsgemeinschaft.

9. Busbahnhof (IG Mobilität Rapperswil-Jona)

Der Umbau des Bahnhof Jona geht dem Ende zu. Damit wird die Anbindung von Zug und Bus in Jona über einen vergrösserten und verschönerten Busbahnhof Realität. Der IG-Mobilität sind bisher aber keine Ausbaupläne des ÖV in unserer Stadt bekannt, welche diese, mit viel Geld, verbesserte Verbindung der beiden öffentlichen Verkehrsträger auch ausnützen werden.

Existieren konkrete Pläne oder Projekte bezüglich eines Ausbaus des Busnetzes ab Bahnhof Jona? Wenn ja, wie sehen diese aus und in welchem Zeitraum ist deren Realisierung erwarten?

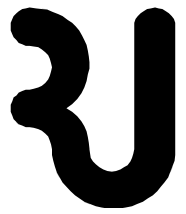
Einleitend wird festgehalten, dass die Grundlage für den Ausbau des Bus- und Bahnhof Jona das überarbeitete Busangebot bildete. Dieses Angebot bzw. Konzept ist für den öffentlichen Verkehr die Grundlage.

Ab 2016 unterliegt die Bestellung des Stadtbusnetzes dem Amt für öffentlichen Verkehr (AöV). Die Stadt kann Anträge für einen weiteren Ausbau des Busnetzes dem AöV einreichen, welche geprüft und bei einem genügenden Kostendeckungsgrad auch umgesetzt werden, wobei die Stadt immer einen Kostanteil an den zusätzlichen Kosten leisten muss.

Auf den Fahrplanwechsel Dezember 2015 sind u.a. folgende zusätzlichen Zug- und Busangebote vorgesehen, welche auch den neuen Bus-/Bahnhof Jona betreffen:

- *Die S15 verkehrt ab Dezember ebenfalls im Halbstundentakt bis Mitternacht. Zusammen mit der S5 ergibt dies einen durchgehenden Viertelstundentakt von und nach Zürich bis mindestens 24.00 Uhr.*
- *Der Linthbus (Linie 662) wird ab 05.30 Uhr zur morgendlichen Hauptverkehrszeit im Viertelstundentakt verkehren (bisher erst ab 06.10 Uhr).*
- *Die Stadtbuslinie 991 (Südquartier) wird von Montag – Sonntag bis 24.00 Uhr zwischen Bahnhof Rapperswil Süd und Bahnhof Jona verkehren (bisher Mo – Sa bis 23.00 Uhr und Sonntag bis 22.00 Uhr).*
- *Für den überlasteten Hanfländerbus sind grössere Fahrzeuge vorgesehen, was eine Verbreiterung der Strasse notwendig macht. Dieser Wechsel ist daher frühestens auf den Fahrplanwechsel Dezember 2016 möglich.*
- *Auf den Fahrplanwechsel Dezember 2017 ist zudem vom Kanton in Aussicht gestellt, dass eine separate, eigenständige Buech-Buslinie (L996) ab Bahnhof Rapperswil den Betrieb aufnehmen kann und ins Grundangebot des Kantons aufgenommen wird.*

So wird das öV-Angebot kontinuierlich, Schritt für Schritt parallel zur steigenden Nachfrage ausgebaut. Dies im Gegensatz zum Bahnhofprojekt, welches als Einheit geplant und erstellt werden muss.



20. März 2015
Seite 13

Als flankierende Massnahme zur Grossinvestition Bahnhof Jona kommt aber nebst dem Ausbau des öV auch dem Ausbau des Langsamverkehrs (Fussgänger und Velo) hohe Bedeutung zu. Diesem Aspekt wird mit der bewachten und bewirtschafteten Veloparkanlage im Bahnhof selbst, mit Veloständern, mit grosszügigen Geh- und Radwegen Rechnung getragen.

Und als drittes Element ist die Raum- bzw. Nutzungsplanung zu beachten, namentlich mit der gezielten Verdichtung der durch den öffentlichen und Langsamverkehr gut erschlossenen Flächen.

Die Umlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen oder Langsamverkehr stellt ein aufwändiges und langfristiges Vorhaben dar, bestehend aus vielen kleinen Puzzle-Steinen.

10. Drachenspielplatz (Quartierverein Rapperswil-Jona Mitte)

Das Quartiermitglied fragt nach, wann ein dauerhaftes öffentliches Spielplatz-WC eröffnet wird?

Es gibt kein dauerhaftes neues WC Drachenspielplatz. Bis zur Eröffnung des Bus-/ Bahnhofs Jona wird nochmals ein Provisorium erstellt. Am 1. Juli 2015 wird der neue Bus-/ Bahnhof mit einem neuen WC in Betrieb genommen. Ab diesem Zeitpunkt steht das WC am Bahnhof Jona den Benutzern des Drachenspielplatzes zur Verfügung.

11. Alterszentrum Schachenstrasse (Quartierverein Rapperswil-Jona Mitte)

Das Quartiermitglied fragt nach, warum die Realisierung des Alterszentrums Schachen nach Aussage von SR Thomas Furrer an unserer GV nicht vor 2020 eröffnet werden kann? Was will der SR gegen die Verspätung unternehmen?

Der Zeitplan hat wie im Herbst 2014 kommuniziert immer noch Juni 2021 im Visier. Es wurde nie anders kommuniziert.

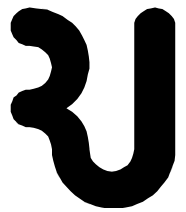
12. Bushäuschen (Quartierverein Rapperswil-Jona Mitte)

Das Quartiermitglied fragt nach, warum im Quartier Rapperswil-Jona Mitte Bushäuschen nicht erstellt, sondern bisher nur demontiert wurden?

Die Erstellung der neuen Bushäuschen erfolgt gemäss Gesamtkonzept. Die Stadt geht überall wie folgt vor: Zuerst werden die bestehenden Bushäuschen demontiert und daneben provisorisch aufgestellt, damit sie vorübergehend weiterbenutzt werden können. Dann werden die neuen Bushäuschen montiert. Im letzten Schritt werden die alten Bushäuschen definitiv entfernt. Die Frage zielt auf die seinerzeitig entfernten Bushäuschen Scheidweg und Zeughaus. Diese Bushaltestellen werden mit der Neugestaltung der Neuen Jonastrasse neu konzipiert und spätestens auf diesen Zeitpunkt hin wieder erstellt.

13. Buslinie Linthbus (Quartierverein Rapperswil-Jona Mitte)

Das Quartiermitglied fragt nach, wer der Transport-Unternehmung für den Linthbus erlaubt hat, im Falle eines Verkehrsstaus auf der Neuen Jonastrasse Richtung Bahnhof



20. März 2015
Seite 14

Rapperswil, systematisch die Alte Jonastrasse zu befahren und die Haltestellen Scheidweg sowie Zeughaus ohne Ersatz nicht zu bedienen?

Der Linthbus, Linie 622 wird durch die Firma Schneider, Ermenswil, betrieben. Auftraggeber ist der Kanton.

Bei einem Stau auf der Neuen Jonastrasse erleiden die Busse massive Verspätungen; dadurch erhöhen sich die gesamten Umlaufzeiten, Zugsanschlüsse können nicht mehr erreicht werden und nachfolgende Abfahrtszeiten verspäten sich. Da der Linthbus bis nach Wattwil verkehrt, haben die Verspätungen, die in Rapperswil-Jona ‚eingefahren‘ werden, Auswirkungen auf das ganze Einzugsgebiet. Der Not gehorchend bzw. in Ausnahmefällen entscheiden sich in solchen Situationen die Chauffeure für das ‚kleinere Übel‘ bzw. für einen möglichst optimalen Kundenservice für diejenigen Buspassagiere, die schon im Fahrzeug sind. Grundsätzlich ist es jedoch nicht gestattet, vom offiziellen Kurs abzuweichen und Haltestellen nicht zu bedienen.

14. Stau Allmeindstrasse (Quartierverein Rapperswil-Jona Mitte)

Das Quartiermitglied fragt nach, ob die Haltestelle Molkereistrasse aus Sicht des Stadtrats die Zielsetzung TSCHAU SCHTAU fördert oder untergräbt?

Die Haltestelle Molkereistrasse ist eine gut frequentierte Haltestelle und wird von vielen Fahrgästen für den täglichen Einkauf im Zentrum Jona benützt. Bei einem Verzicht auf die Haltestelle Molkereistrasse müsste die Haltestelle Bahnhof Jona benützt werden mit zusätzlichem Fussweg von rund 200 m.

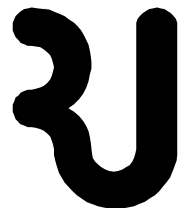
Mit der Haltestelle kann die Zielsetzung TschauSchtou (Umsteigen auf öV) unterstützt werden, auch wenn als Folge der Fahrbahnhaltestelle der Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs (MIV) während der Haltezeit auf der Allmeindstrasse unterbrochen wird. Als positive Folge reduziert sich der quer einfahrende Verkehr über den „Stadthaus-Kreisel“ während der Haltezeit des Busses und der Hauptverkehrsstrom auf der St.Gallerstrasse kann sich entleeren.

15. Anschluss Seedamm Oberseestrasse (Quartierverein Rapperswil-Jona Mitte)

Das Quartiermitglied fragt nach, ob Pläne bestehen oder bestanden, die die Oberseestrasse mit dem Seedamm direkt verbinden könnten, um das Quartier R-J Mitte über die Schönbodenstrasse zu entlasten? Der Verkehr für die Hochschule, den Zoo, die Sport- und Stadionanlässe und den Zirkus Knie könnten so teilweise an der Stadtperipherie zu- und abgeleitet werden.

Solche Überlegungen wurden ausgehend von den damaligen Strassenanlagen in den Wachstumsjahren der Fünfziger- und Sechziger-Jahre tatsächlich angestellt.

In der heutigen Zeit würde eine solche Lösung den gängigen Prinzipien, Strategien und den bestehenden Rechtsgrundlagen völlig widersprechen. Der Durchgangsverkehr, namentlich der motorisierte Individualverkehr, soll auf möglichst wenige Achsen konzentriert und kanalisiert werden. Wohnquartiere, Freizeitbereiche, Fussgängerzonen u.ä. sollen wenn immer möglich von Verkehr entlastet und auf keinen Fall zusätzlich belastet



20. März 2015
Seite 15

werden. Stattdessen sollen die Verkehrsmittel Bahn, Bus und Velo sowie das Zufussgehen gefördert werden.

16. Kommissionssystem in der Stadt Rapperswil-Jona (SVP, SP, UGS, GLP)

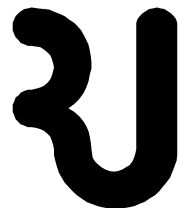
Es sind in der Stadt zahlreiche Kommissionen, Arbeits- und Projektgruppen tätig. Einige wenige sind in der Gemeindeordnung aufgeführt. Zahlreiche weitere wurden vom Stadtrat für verschiedene Themen und Aufgaben geschaffen. Diese Gremien können sinnvoll sein, um den Stadt- bzw. Schulrat mit einem klar definierten Auftrag beratend zur Seite zu stehen. Es besteht im Moment jedoch keine Übersicht über diese Gremien, ihren Auftrag und die damit verbunden Kosten.

Die Parteien GLP, SP, SVP und UGS laden den Stadtrat daher ein, zuhanden des Stadtforums die folgenden Fragen zu beantworten:

- Welche vom Stadt- oder Schulrat eingesetzten Kommissionen, Arbeits- und Projektgruppen bestehen aktuell (Stichtag 30. März 2015) in der Stadt Rapperswil-Jona? Wie viele Mitglieder hat jede Kommission? Wie viele davon sind Mitglieder der Stadtverwaltung?

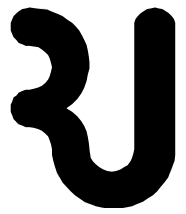
**Mitarbeitende der Stadtverwaltung bzw. **Mitglieder von Behörden*

<i>Einbürgerungsrat</i>	<i>Erich Zoller, Präsident (von Amtes wegen)**</i> <i>Pablo Blöchliger**</i> <i>Thomas Rüegg**</i> <i>Rahel Würmli**</i> <i>durch Ortsverwaltungsrat gewählt:</i> <i>Christian Helbling**</i> <i>Nadine Rütsche **</i> <i>Ursula Schnellmann**</i> <i>Michaela Sprotte**</i> <i>Corinne Affolter, Aktuarin*</i>
<i>KESB Linth (nach Anhörung der Vereinigung der St. Galler Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten (VSGP) der Region Zürichsee-Linth)</i>	<i>Walter Grob, Präsident*</i> <i>Barbara Friberg, Sozialarbeit*</i> <i>Christine Wehrli, Psychologie/Psychiatrie*</i> <i>Sandra Joos, Recht*</i> <i>Priska Graf Mazenauer, Treuhand*</i> <i>Natascha Moser, Sozialarbeit*</i>
<i>Kulturrat</i>	<i>Erich Zoller, Präsident**</i> <i>Max Aeberli</i> <i>Barbara Bürer</i> <i>Markus Dubs</i> <i>Matthias Handke</i>



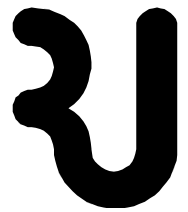
20. März 2015
Seite 16

	<i>Thomas Homberger**</i> <i>Simone Hunziker</i> <i>Matthias Mächler**</i> <i>Martin Ricklin</i> <i>Thomas Rüegg**</i> <i>Nadine Rütsche**</i> <i>Francisca Moor, Aktuarin*</i>
<i>Informatikkommission</i>	<i>Hansjörg Goldener*</i> <i>Edi Alpiger*</i> <i>Max Bösch*</i> <i>Peter Buob*</i> <i>Mario Göldi*</i> <i>Magdalena Fischer*</i>
<i>Informatikausschuss</i>	<i>Erich Zoller, Präsident**</i> <i>Hansjörg Goldener*</i> <i>Mario Göldi*</i> <i>Andreas Nef**</i> <i>Thomas Rüegg**</i> <i>Rahel Würmli**</i>
<i>Pensionskassenkommission (4 Vertreter Arbeitgeberin)</i>	<i>Erich Zoller**</i> <i>Thomas Rüegg**</i> <i>Peter Hügli</i> <i>Harry Ziltener</i>
<i>Spurgruppe Stadtrat/GPK</i>	<i>Erich Zoller**</i> <i>Markus Gisler**</i> <i>Edi Alpiger*</i> <i>Hermann Blöchlinger**</i> <i>Thomas Dormann**</i>
<i>Bau- und Umweltkommission</i>	<i>Thomas Furrer, Präsident**</i> <i>Markus Gisler**</i> <i>Erich Zoller**</i> <i>Marcel Gämperli*</i> <i>Josef Lacher*</i> <i>Rolf Hürlimann*</i> <i>Karl Raymann, Aktuar*</i>
<i>Energiekommission</i>	<i>Thomas Furrer, Präsident**</i> <i>Josef Lacher*</i> <i>Claudio Luraschi*</i> <i>Peter Lanz, Aktuar*</i>



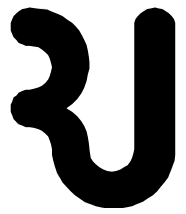
20. März 2015
Seite 17

<i>GIS-Steuerungsausschuss</i>	<i>Thomas Furrer, Präsident**</i> <i>Marcel Gämperli*</i> <i>Josef Lacher*</i> <i>Claudio Luraschi*</i> <i>Roland Meier*</i>
<i>Naturschutzkommission</i>	<i>Thomas Furrer**</i> <i>Walter Bisig</i> <i>Christian Büsser</i> <i>Hedwig Fürer</i> <i>Othmar Köpfl</i> <i>Hans Leuzinger</i> <i>Jean Marc Obrecht</i> <i>Werner Schätti</i> <i>Norbert Schnyder</i> <i>Urs Steinegger</i> <i>Peter Lanz, Aktuar*</i>
<i>Projektkommission Mobilitätszukunft</i>	<i>Thomas Furrer**</i> <i>Rahel Würmli**</i> <i>Josef Lacher*</i> <i>Roman Kohler</i> <i>Gabi Kerschbaumer</i> <i>Andreas Meyer</i> <i>Barbara Keller-Inhelder</i> <i>Lotti Thöni</i> <i>Rolf Späni</i> <i>Adriano Diolaiuti</i> <i>Jan Wenzel</i> <i>Urs Bernhardsgrütter</i> <i>Jürg Wrubel*</i> <i>Felix Elsener</i> <i>Marius Ammann</i> <i>Andreas Schläpfer</i> <i>Carsten Hagedorn</i>



20. März 2015
Seite 18

<i>Stadtbildkommission</i>	<i>Thomas Furrer, Präsident**</i> <i>Marcel Gämperli*</i> <i>Rolf Hürlimann*</i> <i>externe Experten:</i> <i>Bruno Bossart</i> <i>Paul Knill</i> <i>Martina Voser</i>
<i>Kommission Gesellschaft</i>	<i>Pablo Blöchlinger, Präsident**</i> <i>Giulio Cifuni</i> <i>Peter Gasner</i> <i>Daniela Meyer**</i> <i>vakant</i> <i>Kurt Felder, Aktuar*</i>
<i>Notbrugg</i>	<i>Hildegard Bucher</i> <i>Marianne Nef</i> <i>René Rausch</i>
<i>Projektgruppe Kinder im Gleichgewicht, Gesundheitsthemen</i>	<i>Rahel Würmli**</i> <i>Kurt Felder*</i> <i>Sandra Eugster</i> <i>Corinne Lindegger</i> <i>Theres Sprecher</i> <i>Monika Patelli</i>
<i>Projektgruppe Kinder im Gleichgewicht, Spielplätze</i>	<i>Rahel Würmli**</i> <i>Jürg Wrubel*</i> <i>Kurt Felder*</i> <i>Leo Beeler*</i> <i>Priska Häne</i> <i>Anna Bachleitner</i> <i>Barbara Keller</i> <i>Angela Nacke</i>
<i>Schiessplatzkommissionen</i>	<i>Ueli Schläpfer, Präsident</i> <i>Roland Manhart**</i> <i>Walter Berlinger*</i> <i>Pia Eisenring*</i> <i>Peter Steiner</i> <i>André Luminati</i> <i>Werner Stoll</i>



20. März 2015
Seite 19

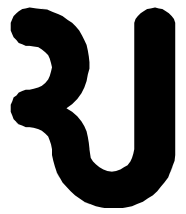
<i>Feuerschutzkommission</i>	<i>Roland Manhart, Präsident**</i> <i>Roland Meier, Feuerwehrkommandant*</i> <i>Fritz Weber (Geberit)</i> <i>Marcel Häuptli (Weidmann)</i> <i>Barbara Rüegg (Feuerwehr)</i> <i>Karl Rüegg (Feuerwehr-Lt)</i> <i>offen (Feuerschutzbeamter mit beratender Stimme)</i> <i>Silvan Grüniger, Aktuar*</i>
<i>Gemeindeführungsstab</i>	<i>Neu regional mit Gemeinde Eschenbach</i> <i>- > Vereinbarung untersteht noch dem fakultativen Referendum</i>
<i>Kommission Sicherheitsprävention</i>	<i>Roland Manhart**</i> <i>Josef Lacher*</i> <i>Corsin Tuor*</i> <i>Claudio Luraschi*</i> <i>Guido Wunderlin*</i>
<i>Zivilschutzorganisation See-Linth, Zivilschutzkommission</i>	<i>Roland Manhart, Präsident**</i> <i>Roland Meier, Zivilschutzkommandant*</i> <i>Marc Dufour, Zivilschutzkommandant-Stv.</i> <i>Cornel Aerne, Vertreter der Gemeinde Eschenbach**</i> <i>Silvan Grüniger, Zivilschutzstelle/Aktuar* (Antragsrecht, aber ohne Stimmrecht)</i>

- Wie werden die Mitglieder dieser Gremien ausgewählt?

Der Stadtrat nimmt jeweils an der konstituierenden Sitzung für die kommende Amtsdauer die Wahl der Mitglieder in die einzelnen Kommissionen vor. Erfolgt innerhalb der Amtsdauer ein Rücktritt, findet eine Ersatzwahl durch den Stadtrat statt. Der Stadtrat nimmt die entsprechenden Wahlen in der Regel auf Antrag des zuständigen Ressorts vor.

- Wie werden die Mitglieder dieser Gremien entschädigt (Höhe von Sitzungsgeld, Spesen, Pauschalen)?

Die Mitglieder der einzelnen Kommissionen erhalten grundsätzlich ein Sitzungsgeld von Fr. 40.-- bzw. Fr. 55.-- pro Stunde bei Kommissionen mit Entscheidungsbefugnis. Die Behördenmitglieder und städtischen Mitarbeitenden sind von dieser Regelung ausgenommen. Spesen werden bei Bedarf ausgerichtet.



20. März 2015
Seite 20

- Wie hoch sind die Kosten pro Kommission für die Entschädigung der Mitglieder (Sitzungsgeld & Spesen)? Wie hoch sind die Kosten für die externe Begleitung der Gremien?
 - *Einbürgerungsrat* *Fr. 2'722.50*
 - *Kommission Gesellschaft* *Fr. 660.--*
 - *Kulturrat* *Fr. 7'420.--*
 - *Naturschutzkommission* *Fr. 5'520.--*
 - *Pensionskassenkommission* *Fr. 6'813.75*
 - *Feuerschutzkommission* *Fr. 800.--*
 - *Zivilschutzkommission* *Fr. 560.--*
 - *Schiessplatzkommission* *Fr. 1'290.--*
 - *Stadtbildkommission (Expertenhonorare)* *Fr. 34'150.70*
 - *Projektkommission Mobilitätszukunft* *Noch offen*
 - *Kinder im Gleichgewicht (beide Kommissionen zusammen)* *Fr. 1'110.--*