



Urnenabstimmung vom 19. März 2017

Strassenprojekt «Teilabschnitt Knoten St. Gallerstrasse / Feldlistrasse»

Urnenabstimmung

Das Wichtigste in Kürze

Die Stadt Rapperswil-Jona und das Baudepartement des Kantons St. Gallen haben das Strassenprojekt «Teilabschnitt Knoten St. Gallerstrasse / Feldlistrasse» erarbeitet. Es bringt eine gezielte Verbesserung der Verkehrssituation am Knoten St. Gallerstrasse / Feldlistrasse und gewährleistet die zukünftige Verkehrsabwicklung. Mit dem Strassenprojekt wird Folgendes erreicht:

- die Verflüssigung des Verkehrs
- die Verbesserung der Situation für den Bus
- die Förderung des Radverkehrs
- die Aufwertung des Strassenraums
- die Attraktivitätssteigerung der Fussgängerbereiche

Die Kosten für den ersten Teilabschnitt «Knoten Feldlistrasse / St. Gallerstrasse» betragen inklusive Landerwerb Fr. 4'995'000.–. Der Kostenanteil der Stadt beträgt Fr. 1'573'250.–.

Der Stadtrat unterstellte das Projekt gemäss Art. 35 des kantonalen Strassengesetzes (sGS 732.1; StrgG) dem fakultativen Referendum, welches vom Komitee «IG Jona-Center-Stopp» ergriffen wurde.

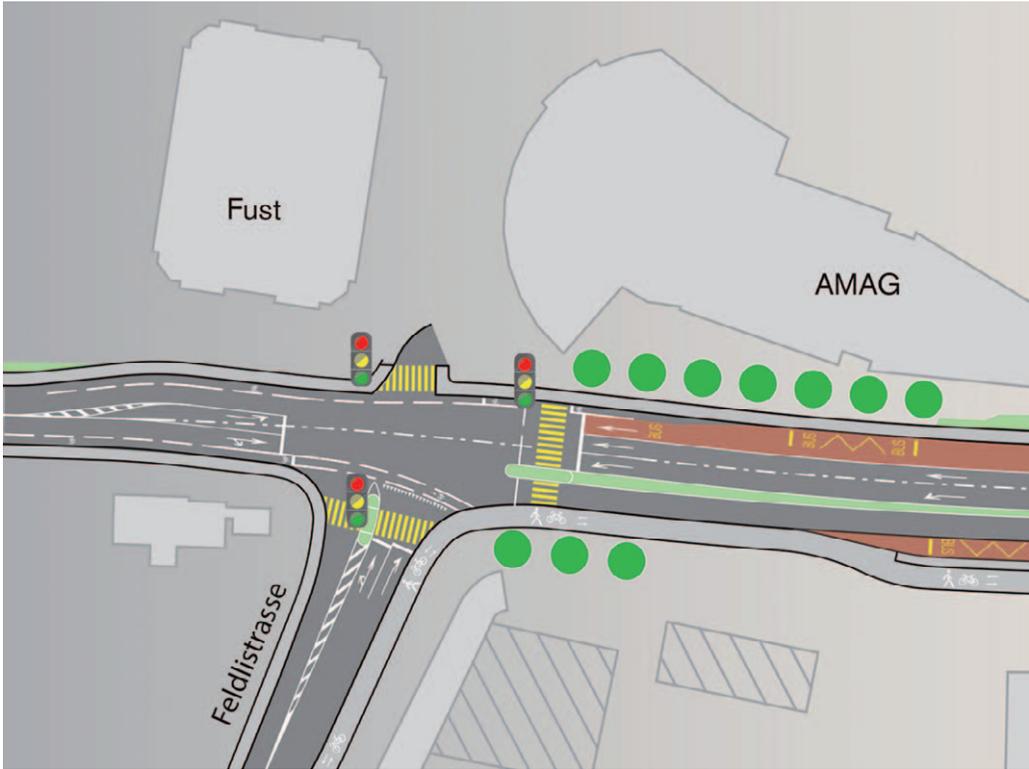
Das Strassenprojekt «Teilabschnitt Knoten Feldlistrasse / St. Gallerstrasse» ist Teil des ganzheitlichen Strassenkonzepts auf der Achse Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse, vom Cityplatz bis zum St. Dionys. Dabei geht es nicht nur um ein Strassenprojekt, sondern generell um die Stadtentwicklung von Rapperswil-Jona hin zu einem starken und zukunftsfiten Regionalzentrum.

Neue Jonastrasse und St. Gallerstrasse sollen in Zukunft mehr sein als eine reine Verkehrsachse, nämlich ein attraktiver Stadtraum mit vielfältigen Nutzungen und einem urbanen Ausdruck. Ziel ist es, diese wichtige Hauptverkehrsachse für alle Verkehrsträger und als Lebensraum aufzuwerten. Konkrete Massnahmen sind die Busbevorzugungen an den Lichtsignalanlagen und stadteinwärts eine separate Busspur, beidseits durchgehende Radstreifen und kombinierte Radwege, attraktive Fussgängerbereiche und verbesserte und sichere Strassenquerungen.

Diese Pläne basieren auf verschiedenen übergeordneten Planungsinstrumenten, wie dem kantonalen und städtischen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm Obersee, dem städtischen Masterplan Raumentwicklung und Verkehr sowie dem Zonenplan und Bauregle-

ment. Alle bisherigen Überlegungen von Experten, Kanton und Stadt zeigen: Die Ost-West-Achse vom Cityplatz Rapperswil bis zum St. Dionys Jona ist und bleibt eine wichtige und vielbefahrene Strasse. Die geplante Umgestaltung des Stadtraums Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse ist vollständig mit der Verkehrsentlastung für Rapperswil-Jona (Stadttunnel) kompatibel, doch weitgehend unabhängig realisierbar. Verbesserungen für die Lebens- und Verkehrsqualität sind möglich und notwendig. Wie sich diese Ideen in die Realität umsetzen lassen, zeigt die Studie «Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse» von 2012/2013, welche inzwischen weiter bearbeitet wurde.

Der Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse kann nicht in einer Bauetappe auf der ganzen Länge umgesetzt werden. Stadt und Kanton werden deshalb etappenweise vorgehen und immer dort, wo sich Massnahmen aufgrund der laufenden Entwicklung aufdrängen, Teiletappen vorantreiben. Der Realisierungshorizont für die Umgestaltung des gesamten Stadtraums Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse ist bis 2030 geplant. Das erste Teilstück, das realisiert werden kann, ist nun der Knoten St. Gallerstrasse / Feldlistrasse. Der Handlungsbedarf ist hier klar gegeben. Der Teilabschnitt ist nicht nur vom Zustand her dringend sanierungsbedürftig, sondern muss aufgrund der Verkehrszunahme aus der erwartenden Siedlungsentwicklung umgebaut werden.



Übersicht Projekt Gestaltung St. Gallerstrasse im Abschnitt Feldlistrasse bis Kramenweg

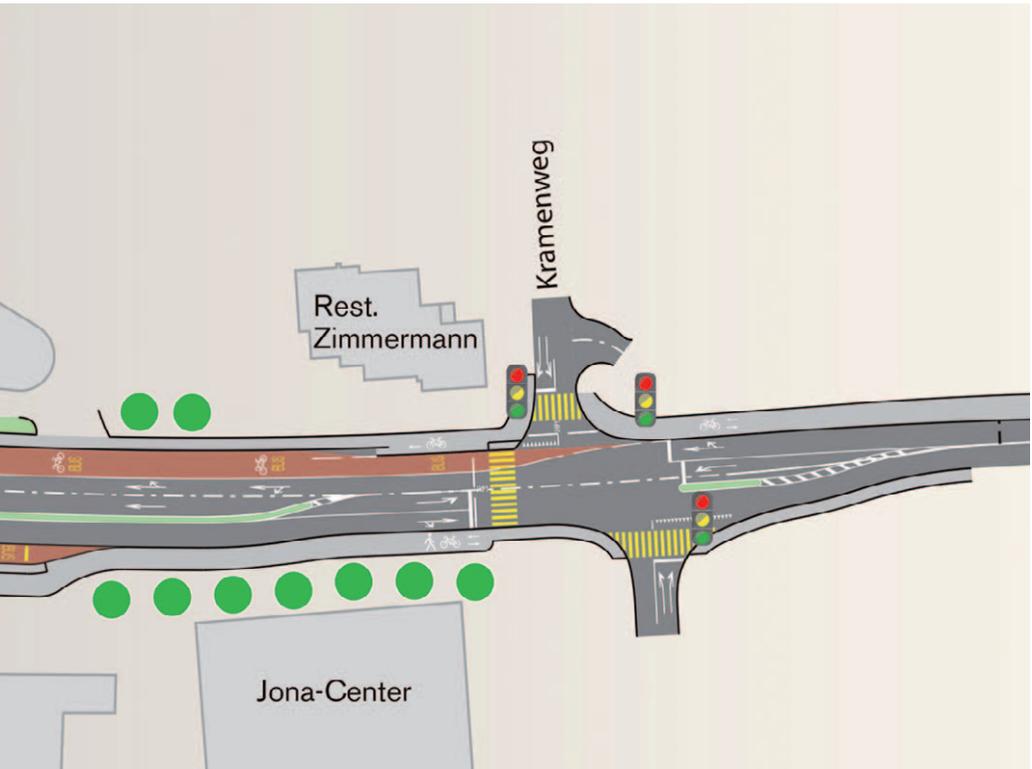
Der Stadtrat empfiehlt die Vorlage Strassenprojekt «Teilabschnitt Knoten St. Gallerstrasse / Feldlistrasse» zur Annahme. Das Projekt bildet die Grundlage für die notwendige Sanierung und Umgestaltung des Knotens St. Gallerstrasse / Feldlistrasse. Die Verkehrssimulationen zeigen, dass der Umbau des Knotens zukünftig zu einer besseren Verkehrsqualität führt. Die Situation für den Rad- und Fussverkehr wird ebenfalls massgeblich verbessert.

Das Projekt im Teilabschnitt hat nicht nur grosse Bedeutung für die Verkehrssituation vor Ort, sondern für die gesamte Strassenachse Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse, vom Cityplatz bis zum St. Dionys. Das Gesamtprojekte verbessert den Verkehrsfluss auf der

Urnenabstimmung

Die Haltung des Stadtrats

5



ganzen Achse für alle Verkehrsträger, im Besonderen aber für den Busverkehr. Für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende wird die Strasse aufgewertet und sicherer. Zusammen mit der einhergehenden Siedlungsentwicklung entlang der Strassenachse entsteht zukünftig ein attraktiver, urbaner Stadtraum.

Das Gesamtprojekt ist darüber hinaus von regionaler Bedeutung. Es ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms des Bundes. Die Stadt kann Fördergelder in der Höhe von insgesamt bis zu 6,55 Mio. Franken auslösen. Dieser Betrag entspricht je nach Etappe zwischen 30 und 40 Prozent der geschätzten Kosten. Nach Abzug der Bundesbeiträge übernimmt der Kanton 65 Prozent und die Stadt 35 Prozent der Kosten. Die Gelder aus

Urnenabstimmung

Die Haltung des Stadtrats

dem Agglomerationsprogramm sind allerdings an Eigenleistungen von Stadt und Kanton im Rahmen der ersten Etappe gebunden. Ein Ja zum vorliegenden Strassenprojekt ist folglich die Voraussetzung, um Mittel für zukünftige Projekte auslösen zu können.

Mit einem Ja können Kanton und Stadt die Verkehrsprobleme auf der Ost-West-Achse aktiv angehen. Mit einem zustimmenden Entscheid wird die Weiterentwicklung der Stadt zu einem attraktiven Regionalzentrum ermöglicht.

Auch der Kanton als Strasseneigentümer bekennt sich zum Strassenprojekt. Das kantonale Baudepartement ist von der vorliegenden Lösung überzeugt und bestrebt, den «Teilabschnitt Knoten St. Gallerstrasse / Feldlistrasse» zeitnah umzusetzen.

Stellungnahme des Referendumskomitees «IG-JonaCenter-STOPP»

Strassensanierungs- und Gestaltungsprojekt St. Gallerstrasse, Teilstück Knoten Feldlistrasse bis Kramenweg

Die Grundlage zu diesem Geschäft stützt sich auf das kantonale Strassengesetz Art. 35

Art. 35) Vernehmlassungsverfahren

¹ *Politische Gemeinden, auf deren Gebiet die Strasse liegt, werden bei der Projektierung angehört.*

² *Die politische Gemeinde regelt in der Gemeindeordnung, bei welchen Projekten die zuständige Gemeindebehörde ihren Vernehmlassungsbeschluss der Bürgerschaft unterbreitet.*

Ausgangslage

Vom 25.3.2014 – 23.4.2014 lag für das «JonaCenter» die Planaufgabe mit allen Teilbereichen zur Vernehmlassung und Einsprache auf. Als unmittelbar betroffene und legitimierte Grundeigentümer nahmen wir das uns zustehende Rechtsmittel der Einsprache wahr. In der Folge und zur Koordination der einzelnen Interessen entstand die Gruppierung «IG-JonaCenter-STOPP».

Ein Punkt unserer Einsprache betraf die Verkehrserschliessung des Areals für das geplante «JonaCenter». Im Wissen, dass nicht nur dieses Verkehr generiert und der Knoten Feldli- / St. Gallerstrasse zu gewissen Zeiten heute schon hoffnungslos überlastet ist, haben wir zum «Strassensanierungs- und Gestaltungsprojekt St. Gallerstrasse» das Referendum (8.6. – 18.7.2016) ergriffen. Dabei haben wir vom Stimmbürger eine ermutigende Zustimmung erhalten.

Warum NEIN zur projektierten Verkehrserschliessung

Gemäss Verkehrskonzept für das JonaCenter vom 23.7.2013 wird die Verkehrszunahme die Feldlistrasse und damit den Knoten St. Galler- / Feldlistrasse mit 30 % Mehrverkehr belasten. Der heute zu bestimmten Zeiten bereits überlastete Knoten würde damit kollabieren. Der prognostizierte Mehrverkehr von 70 % auf der Feldlistichstrasse (Erschliessung JonaCenter und u.a. Zubringer zum Coop Baucenter) wird im gleichen Verkehrskonzept zur Kenntnis gebracht. Ein nachhaltiger Lösungsansatz fehlt.

Dieses Verkehrskonzept weist den Mehrverkehr vom «JonaCenter» aus. Der zu erwartende

Stellungnahme des Referendumskomitees «IG-JonaCenter-STOPP»

tende Mehrverkehr aus dem südlichen Gemeindegebiet ist nicht berücksichtigt. Die Anbindung dieses stetig wachsenden Quartiers erfolgt heute via die ohnehin überlasteten Feldli-, Schachen- und Schönbodenstrasse zur Hauptachse St. Galler- / Neue Jonastrasse! Um die ungebremst wachsende Nutzung im Südquartier durch Wohnungs-, Schul- und Gewerbebauten sowie Sport- und Freizeitanlagen gerecht zu werden, müsste dringend eine weitere Erschliessungsstrasse erstellt werden! Der im Mai 2015 erarbeitete «Masterplan Lido» weist auf die fehlende Verkehrsproblematik hin, eine Lösung sucht man vergebens.

An der Bürgerversammlung vom Dezember 2016 stellte ein besorgter Bürger die berechnete Frage nach dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen vom projektierten «Pflegezentrum / Alterswohnungen Schachen» (160–200 Bewohner plus 60 Alterswohnungen plus Besucher und Angestellte). Antwort Stadtrat Furrer: «Das haben wir noch nicht konkret berechnet».

Was uns der Kanton und die Stadt trotz mehrfachem Nachfragen nicht beantwortet haben, ist ein ganzheitliches und nachhaltiges Verkehrskonzept mit Nachweis des Verkehrsaufkommens vom Dionys – Zentrum Jona – Cityplatz – Seedamm. Der überarbeitete Studienauftrag «Stadtraum Neue Jona- / St. Gallerstrasse (August 2013)» hätte genau diesem Problem gerecht werden können. Die Lösung mit einer Busspur auf der ganzen Länge wurde schmackhaft gemacht, jedoch gemäss Aussage von Stadtrat Furrer (ZSZ vom 10.9.2015) aus unerfindlichen Gründen fallen gelassen.

Zu prüfende Massnahmen

- Der **Langsamverkehr** könnte auf die teilweise bestehenden oder noch zu erschliessenden parallel führenden Strassen und Wege verlagert werden. Es ist deshalb nicht einzusehen, weshalb der Fahrradweg auf der extrem verkehrsbelasteten Strasse und zudem noch auf der Busspur resp. Haltestelle zu liegen kommen soll. Die bestehenden oder noch anzupassenden Velowege in unmittelbarer Nähe bieten sich geradezu als sichere Wege für den Fahrradverkehr an. Zusätzlich würde eine erwünschte Verkehrs-entflechtung erzielt.
- Zwei Zubringerstrassen (Feldli- und Schönbodenstrasse) plus die Verbindungsachse Schachenstrasse, welche ins Zentrum führt, genügen für das wachsende südliche Gemeindegebiet nicht mehr. Es braucht eine **zusätzliche Erschliessung** des Südquartiers durch eine neue Strasse.

Urnenabstimmung

Stellungnahme des Referendumskomitees «IG-JonaCenter-STOPP»

- Die **Aktivitäten im Südquartier** nehmen stetig zu, ohne dass die Verkehrswege Schritt zu halten vermögen (Ausbau Kinderzoo, geplantes BWZ, Sportanlagen, Bächlihof, «Masterplan Lido vom 21.5.2015», Pflegezentrum/Alterswohnungen Schachen, etc.)
- Auf die angedachte **Allee mit Bäumen** links und rechts der St. Gallerstrasse kann zu Gunsten einer 3. Fahrspur verzichtet werden.
- Fehlende **Baulinien** für dringend nötige zukünftige Verkehrslösungen schaffen Problemzonen (z.B. «Zum Rosenstock» vis-à-vis Stadthaus).

Warum ein NEIN und Rückweisung des Projektes!

Aus folgenden Überlegungen ist ein **NEIN** an der Urne zwingend notwendig:

NEIN, weil es fragwürdig ist, dass ein hängiges Bauprojekt mittels **dieser Insellösung mit 5 Millionen Steuergeldern** unterstützt werden soll – ein Nutzen für den Steuerzahler ist nicht ersichtlich.

NEIN, weil der vielversprechende Schlussbericht der Stadt «**Überarbeitung Studienauftrag Stadtraum Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse**» vom August 2013 mit einer separaten **Busspur** versenkt wurde – ein übergeordnetes Verkehrskonzept fehlt.

NEIN, weil die verschiedenen **Verkehrsteilnehmer** auf ein Strassenstück «gepfercht» werden, was zu mehr Stau und Konflikten unter diesen führen wird.

NEIN, weil durch das **Anwachsen des Gesamtverkehrs**, begründet mit der extensiven Bautätigkeit und Nutzung im Süden der Stadt, die Staubildung gefördert wird – der «Masterplan Lido / 21.5.2015» spricht von nicht gelöstem Verkehrsregime.

NEIN, weil der Bus auf dem Radweg stoppt, was **gefährliche Ausweichmanöver der Velofahrer** auf die Fahrbahn provoziert.

NEIN, weil die Verkehrslenkung vom AMAG-Areal **zusätzlichen Stau, Lärm und Abgas** in Richtung Jona bringt (Wegfahrt nur westwärts).

Stellungnahme des Referendumskomitees «IG-JonaCenter-STOPP»

NEIN, weil das Strassenprojekt isoliert dasteht. Es fehlen **Aussagen und Lösungen zur Fortsetzung** im:

- **Osten** (bis Kreuzung Dionys)
- **Süden** über die Feldlistrasse ins Südquartier.
(Ein Kreisell Feldlistich- / Feldlistrasse für eine weitere Million ist geplant, dann aber nichts mehr)
- **Westen** St. Gallerstrasse – Neue Jonastrasse bis Seedamm

Unser Bestreben ist klar motiviert: Nur eine ganzheitliche Verkehrsplanung, verbunden mit einer Raum- und Zonenplanung (die auch einzuhalten ist), erlaubt spätere Etappenlösungen. Das von Kanton und Stadt gewählte Verfahren bringt dem Bürger von Rapperswil-Jona keine erkennbaren Vorteile. Das Strassenprojekt entspricht einer Salami-taktik und führt in ein verkehrspolitisches wie auch finanzielles Abenteuer. Die veranschlagten Kosten von 5 Millionen Franken beinhalten den vorgesehenen **Kreisell Feldli- / Feldlistichstrasse** für eine **weitere Million** noch nicht.

Liebe Stimmbürgerinnen – Liebe Stimmbürger

Mit einem **NEIN** an der Urne weisen Sie dieses Teilstrassen-Projekt an die Stadt und den Kanton zur Überarbeitung zurück. Diese werden gezwungen, eine ganzheitliche Verkehrslösung zu erarbeiten und neu zur Abstimmung aufzulegen. Damit ist die Chance gewahrt, dass der Bürger von Rapperswil-Jona endlich eine Verkehrsplanung erhält, die diesen Namen auch verdient.

IG-JonaCenter-STOPP

«Zusammen für eine vernünftige Lösung»

www.jonacenter-stopp.ch

Stellungnahme des Stadtrats zu den Argumenten des Referendumskomitees

Die «IG JonaCenter-STOPP» stellt sich aus verschiedenen Gründen gegen das Strassenprojekt. Die aufgeführten Argumente stellen aus Sicht des Stadtrats die Sachlage unzutreffend dar. Der Stadtrat stellt deshalb klar:

- Das Strassenprojekt im «Teilabschnitt Knoten St. Gallerstrasse / Feldlistrasse» ist keine Insellösung, es ist Teil der Gesamtverkehrskonzeption auf der Ost-West-Achse der Stadt und aufgrund der zu erwartenden Siedlungsentwicklung eine Notwendigkeit.
- Der Studienauftrag Stadtraum Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse ist die Grundlage des Strassenprojekts. Die darin enthaltene Busspur wurde nicht fallen gelassen, sondern dort wo machbar und zweckmässig ins Projekt integriert.
- Eine zusätzliche Erschliessungsstrasse ab der St. Gallerstrasse ins südlich gelegene Stadtgebiet wird mit der Entwicklung des Gebiets Porthof aktuell und ist im kommunalen Richtplan bereits enthalten.
- Eine durchgehende dreispurige Autostrasse auf der Ost-West-Achse ist weder nachhaltig noch berücksichtigt diese den raumplanerischen Auftrag zur haushälterischen Bodennutzung. Ein solches überdimensioniertes Bauwerk würde zu massiv höheren Kosten führen und einen unverhältnismässigen Eingriff ins Privateigentum nach sich ziehen. Heutzutage werden innerstädtische Strassenräume ganzheitlich für alle Verkehrsträger möglichst siedlungsverträglich projektiert und realisiert. In der Fachwelt gilt das Prinzip der Koexistenz als akzeptiert und unbestritten.
- Die viel kritisierte ungebremste Siedlungsentwicklung und das damit einhergehende Verkehrsaufkommen verliefen in den letzten zehn Jahren seit der Vereinigung zur Stadt Rapperswil-Jona nicht in der beschriebenen unkontrollierten und extensiven Art und Weise. Das belegen die Einwohner- und die Verkehrszahlen.
- Die angestrebte Siedlungsentwicklung ist mit dem Zonenplan von 2011 festgelegt. Seit der Inkraftsetzung des Zonenplans hat Rapperswil-Jona an Schwung aufgenommen und entwickelt sich weiter zum attraktiven Wohn- und Arbeitsort mit einer insgesamt hohen Lebensqualität. Dazu gilt es, Sorge zu tragen. Der Stadtrat ist sich dieser Verantwortung sehr wohl bewusst.
- Nach der Tunnelabstimmung von 2011 bietet sich nun erneut eine Chance, in zukunftsweisendem Sinne die Verkehrsinfrastruktur der Stadt zu verbessern und auf die

Stellungnahme des Stadtrats zu den Argumenten des Referendumskomitees

angestrebte Siedlungsentwicklung abzustimmen. Der Stadtrat ist überzeugt, dass diese Chance genutzt werden sollte.

Abstimmungsfrage

Die Vorlage zum Strassenprojekt «Teilabschnitt Knoten St. Gallerstrasse / Feldlistrasse» wird der Bürgerschaft basierend auf Art. 35 des kantonalen Strassengesetzes zur Abstimmung vorgelegt, nachdem das Komitee „IG JonaCenter-STOPP“ innert der Referendumsfrist 1'353 gültige Unterschriften eingereicht und damit das Quorum von 500 gültigen Unterschriften erreicht hat.

Abstimmungsfrage:

Sie werden auf dem Stimmzettel gefragt:

«Wollen Sie dem Vernehmlassungsbeschluss des Stadtrats vom 30. Mai 2016 betreffend Strassensanierungs- und Gestaltungsprojekt St. Gallerstrasse, Abschnitt Knoten Feldlistrasse bis Kramenweg, mit dem Kostenanteil von Fr. 1'573'250.– zustimmen?»

Der Einfachheit halber wird die Vorlage im Rahmen dieser Abstimmungsunterlage wie folgt bezeichnet: Strassenprojekt «Teilabschnitt Knoten St. Gallerstrasse / Feldlistrasse».

Vertiefte Informationen:

Weitere Informationen finden Sie unter www.rapperswil-jona.ch/Politik/Abstimmungen/Wahlen.

Rapperswil-Jona, 19. Dezember 2016

Stadtrat Rapperswil-Jona

Erich Zoller
Stadtpäsident

Hansjörg Goldener
Stadtschreiber

Beilagen:

- Ausgangslage und Einbettung der Abstimmungsvorlage in die übergeordnete Stadtplanung
- Das Gesamtkonzept
- Überlegungen zur Abstimmungsvorlage
- Vernehmlassungsbeschluss vom 30. Mai 2016

Urnenabstimmung

Ausgangslage und Einbettung der Abstimmungsvorlage in die übergeordnete Stadtplanung

Strategische Stadtplanung

Von der Verkehrsachse zum Lebensraum

Das Strassenprojekt «Teilabschnitt Knoten St. Gallerstrasse / Feldlistrasse» resultiert aus der angestrebten räumlichen Entwicklung der Stadt Rapperswil-Jona und der Agglo Obersee. Es ist in die Gesamtplanung für die Stadtentwicklung von Rapperswil-Jona eingebettet, welche im Folgenden näher erläutert wird.

Bedeutung und Hoheit St. Gallerstrasse

Die St. Gallerstrasse ist als Kantonsstrasse klassiert. Auf ihr verkehren täglich rund 15'700 Fahrzeuge (Jahresmittel 2015). Als Kantonsstrasse verfügt der Kanton über die Hoheit an der St. Gallerstrasse. Der Kanton koordiniert Bauvorhaben entlang Kantonsstrassen mit der betroffenen Gemeinde. Die Stadt Rapperswil-Jona hat an der Aufwertung der Achse Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse ein hohes Interesse und bringt sich aktiv in die Planung zur Sanierung und Erneuerung der Kantonsstrasse ein.

Die angestrebte räumliche Entwicklung basiert auf den nachstehend umschriebenen Raumplanungsinstrumenten.

Kantonaler Richtplan

Raumplanung, u.a. die Siedlungs- und Verkehrsplanung, ist in der Schweiz grundsätzlich Sache der Kantone. Hierfür steht dem Kanton als Planungsinstrument der kantonale Richtplan zur Verfügung. Im kantonalen Richtplan ist das Gebiet Jona-Center als publikumsintensive Einrichtung bezeichnet. Publikumsintensive Einrichtungen sind Bauten und Anlagen mit grossem Benutzer- und Besucherkreis wie etwa Fachmärkte und Detailhandelsgeschäfte. Sie befinden sich in Siedlungen mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr und verfügen über eine genügende Strassenkapazität, auch im Hinblick auf die zukünftige Siedlungsentwicklung.

Mit dem vorliegenden Strassensanierungs- und Gestaltungsprojekt kann die Erschliessungsqualität gemäss den Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan sichergestellt werden.

Agglomerationsprogramm

Das Projekt ist als Massnahme im Agglomerationsprogramm zur Umsetzung vorgesehen. Mit dem Agglomerationsprogramm fördert der Bund die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und das Planen über Kantons- und Gemeindegrenzen hinweg. Die Agglo Obersee zählt inzwischen 17 Gemeinden in den Kantonen St. Gallen, Zürich und Schwyz rund

Urnenabstimmung

Ausgangslage und Einbettung der Abstimmungsvorlage in die übergeordnete Stadtplanung

um den Obersee. Für die Aufwertung der Hauptachse Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse wurde durch den Bund ein Finanzierungsbeitrag von 30 % bis 40 % zugesichert. Die Aufwertung der Hauptachse erfolgt in folgenden Etappen:

1. Etappe: Hummelbergstrasse bis Feldlistrasse
(vorliegendes Projekt ist Bestandteil dieser Etappe)
2. Etappe: Cityplatz bis Kreuzung Alte Jonastrasse
3. Etappe: Feldlistrasse bis Kreuzung Alte Jonastrasse

Die Bundesbeiträge sind an die Bedingung geknüpft, die 1. Etappe als Eigenleistung zu erbringen. Erst wenn diese Eigenleistung erbracht ist, kann von Bundesbeiträgen profitiert werden. Die Umsetzung des vorliegenden Strassenprojekts im Abschnitt Feldlistrasse bis Kramenweg ist also Voraussetzung für die weitere Aufwertung des Stadtraums Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse. Wird der vorliegende Abschnitt nicht umgesetzt, ist der Bundesbeitrag von 30 % bzw. 40 % und damit letztlich die Umsetzung der übrigen Strassenabschnitte in Frage gestellt.

Im Agglomerationsprogramm der 1. Generation wurde ein Bundesbeitrag von 2,93 Mio. Franken und in jenem der 2. Generation von 3,62 Mio. Franken unter der Voraussetzung zugesichert, dass die Eigenleistungen (1. Etappe) erfüllt werden.

Der Kostenanteil der Stadt an die Kosten des Strassenprojekts nach Abzug der Bundesbeiträge beträgt 35 %, jener des Kantons 65 %.

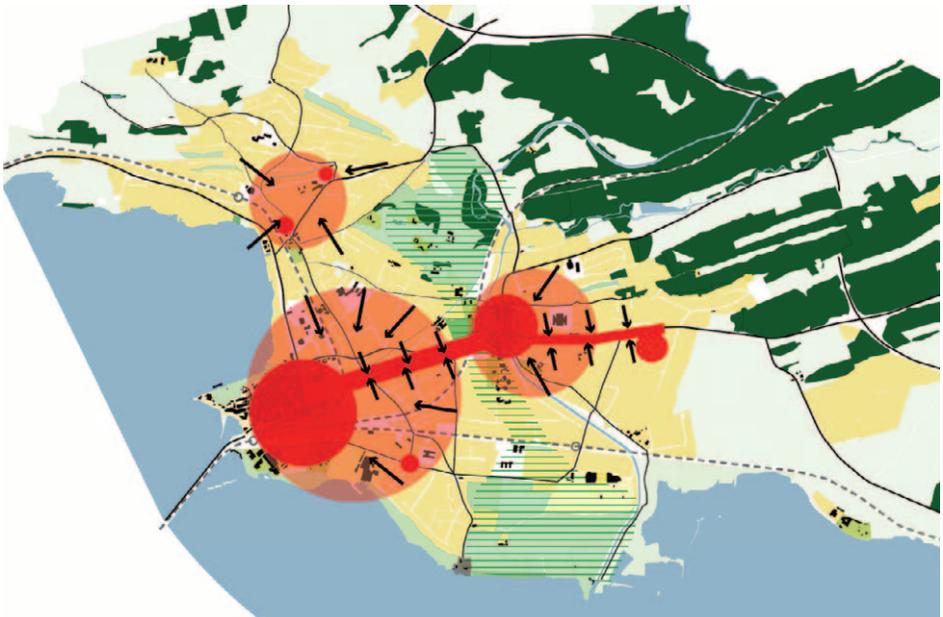
Urnenabstimmung

Ausgangslage und Einbettung der Abstimmungsvorlage in die übergeordnete Stadtplanung

Masterplan

Im Rahmen der Vereinigung zur Stadt Rapperswil-Jona wurde der Masterplan (2006) ausgearbeitet. Der Masterplan zeigt die angestrebten räumlichen Entwicklungsziele und Leitplanken in einer Gesamtsicht. Von zentraler Bedeutung ist dabei die Doppelkernstrategie mit Rapperswil und Jona als Stadt- und Ortskerne und den Sub- bzw. Nebenzentren Kempraten und Jona-Center. Diese Zentren sind über eine leistungsfähige und stadträumlich bedeutende Achse untereinander verbunden (Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse).

Rapperswil-Jona soll seine Position als urbanes und dynamisches Regionalzentrum weiterverfolgen und sich bis 2020 auf rund 29'000 Einwohnerinnen und Einwohner ausrichten. Die Siedlungsentwicklung soll verstärkt urban erfolgen, sprich mehr Stadt auf gleicher Fläche bieten. Der Masterplan sieht zudem unter anderem eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und auf den Langsamverkehr vor. Zu diesem Zweck soll der öffentliche Verkehr verbessert und das Langsamverkehrsnetz attraktiver werden. Der motorisierte Individualverkehr soll mit möglichst wenig Stau auf die Hauptachsen konzentriert werden.



Doppelkernstrategie gemäss Masterplan (2006)

Urnenabstimmung

Ausgangslage und Einbettung der Abstimmungsvorlage in die übergeordnete Stadtplanung

Im kommunalen Richtplan ist für die St. Gallerstrasse folgende Ausgangslage festgehalten:

«Die Achse Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse bleibt auch nach Erstellung der Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona die Hauptverbindung von und nach Osten. Auf dieser Achse ist keine Verkehrsreduktion zu erwarten. Der Busverkehr wird zurzeit behindert und für den Radverkehr fehlen eigene Radstreifen. Als Einfallsachse kommt der St. Gallerstrasse auch eine erhöhte städtebauliche Bedeutung zu. Entlang der St. Gallerstrasse sind viele Nutzungen mit hohem Potenzial für den motorisierten Individualverkehr angesiedelt (Publikumsintensive Einrichtungen – Standort Jona-Center, Zentrum Jona, Tankstellen etc.). Innerhalb des bestehenden Strassenquerschnitts ist nur eine beschränkte Leistungssteigerung für den motorisierten Individualverkehr möglich. Massnahmen sind in erster Priorität für eine ungehinderte Zirkulation des öffentlichen Verkehrs erforderlich.»

Ausgehend von der beschriebenen Ausgangslage wurde im Richtplan folgender Beschluss gefasst:

«Der Strassenquerschnitt, das Verkehrsregime und die Gestaltung der St. Gallerstrasse sind auf die Funktion als Hauptverbindungsachse für alle Verkehrsteilnehmer auszurichten. Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (Busspur) hat dabei erste Priorität. Querschnitt, Regime und Gestaltung sind auf die zukünftigen Nutzungspotenziale abzustimmen.»

Damit werden folgende Ziele verfolgt:

- Attraktivitäts- und Angebotssteigerung öffentlicher Verkehr
- Attraktivitäts- und Sicherheitserhöhung für Rad- und Fussverkehr
- Stauvermeidung
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Der dargestellte Richtplanausschnitt zeigt entlang der St. Gallerstrasse die Umgestaltung des Strassenraums (braune Dreiecke) mit Querungsmöglichkeiten (schwarze Pfeile), Bushaltestelle (blaue Halbmonde) und Ausbau und Umbau Verkehrsknoten (rote Kreise).

Das vorliegend zur Abstimmung unterbreitete Projekt stützt sich auf den Richtplan und ist ein wichtiges Puzzleteil in der angestrebten räumlichen Entwicklung. Mit dem vorliegenden Projekt auf der St. Gallerstrasse im Abschnitt Feldlistrasse bis Kramenweg ist die Umsetzung der notwendigen Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs, der Verkehrssicherheit sowie der Erschliessung der Siedlungsgebiete vorgesehen.



Stadtraumstruktur

Ausgangslage Stadtraum Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse

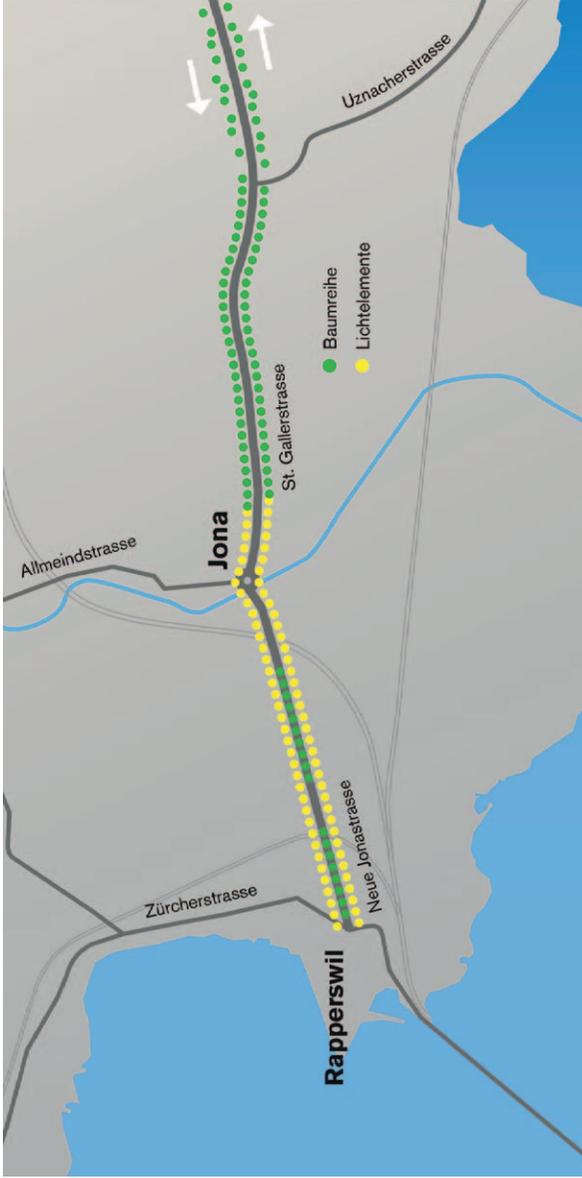
Mit den beiden Zentren Rapperswil und Jona verfolgt die Stadt eine Doppelkernstrategie. Die beiden Kerne werden durch die Neue Jonastrasse verbunden. Diese ist nicht nur zentrale Verbindungsachse, sondern auch Teil eines übergeordneten kantonalen Strassensystems und – zusammen mit der St. Gallerstrasse – als neue Entwicklungsumstrasse von Bedeutung.

Im Jahr 2012 wurde ein Studienauftrag zur Gestaltung der Achse Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse durchgeführt. Gegenstand des Studienauftrags war die Ausarbeitung eines Vorschlags für eine neue städtebauliche Definition des Stadtraums Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse und eine Verkehrslösung für alle Verkehrsträger.

Das Siegerprojekt der Ernst Niklaus Fausch Architekten GmbH sieht eine Zerteilung der räumlichen Disposition auf der zentralen Achse Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse vor. Der Vorschlag stützt sich damit auf Bestehendes und entwickelt es weiter.

Urnenabstimmung

Das Gesamtkonzept

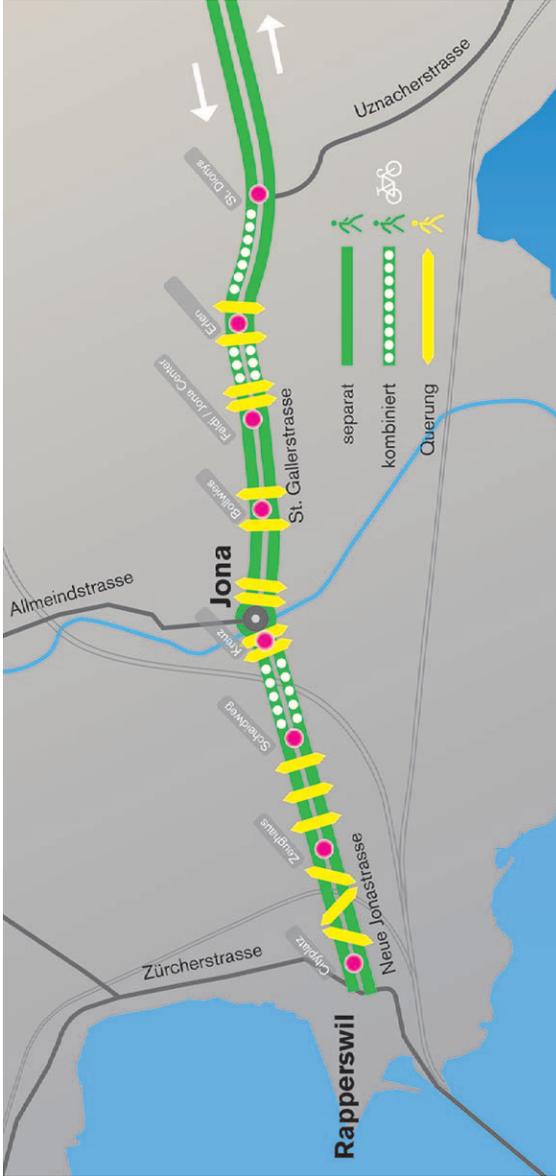


Massnahmen und Gliederung Strassenraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse

Im Abschnitt Neue Jonastrasse wird der Strassenraum durch eine moderne Strassenbeleuchtung mittels Stelen und einer Baumreihe in der Strassenmitte aufgewertet. Dadurch ergänzt der Strassenraum die bestehenden Grünstrukturen in den Quartieren. Durch Platzbildungen (z.B. Zeughausareal / Schlüsselplatz) entlang der Strasse wird der Strassenraum erlebnisreicher. Im Abschnitt der St. Gallerstrasse erhält die Strasse beidseitig begleitende Baumreihen.

Urnenabstimmung

Das Gesamtkonzept

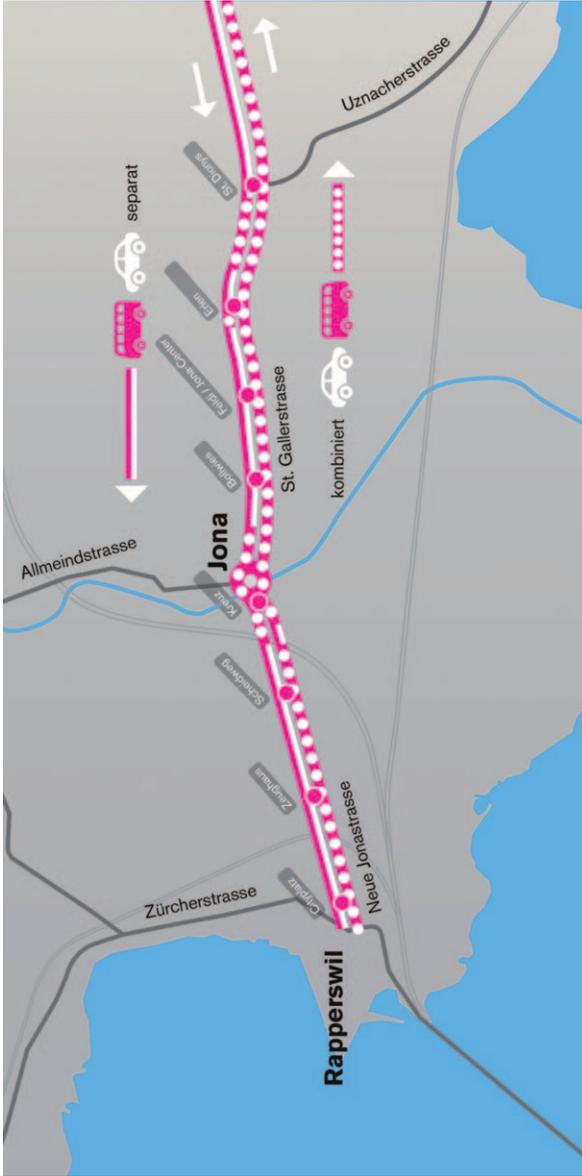


Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs

Der Strassenraum wird hinsichtlich Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiver und weniger monoton. Dem Fuss- und Radverkehr wird beidseitig der Strasse mehr Raum zur Verfügung gestellt. Dadurch erhöht sich auch die Verkehrssicherheit. Durch neue Mittelinseln und Mehrzweckstreifen wird das Querstreifen für Fussgängerinnen und Fussgänger erleichtert und sicheres.

Urnenabstimmung

Das Gesamtkonzept

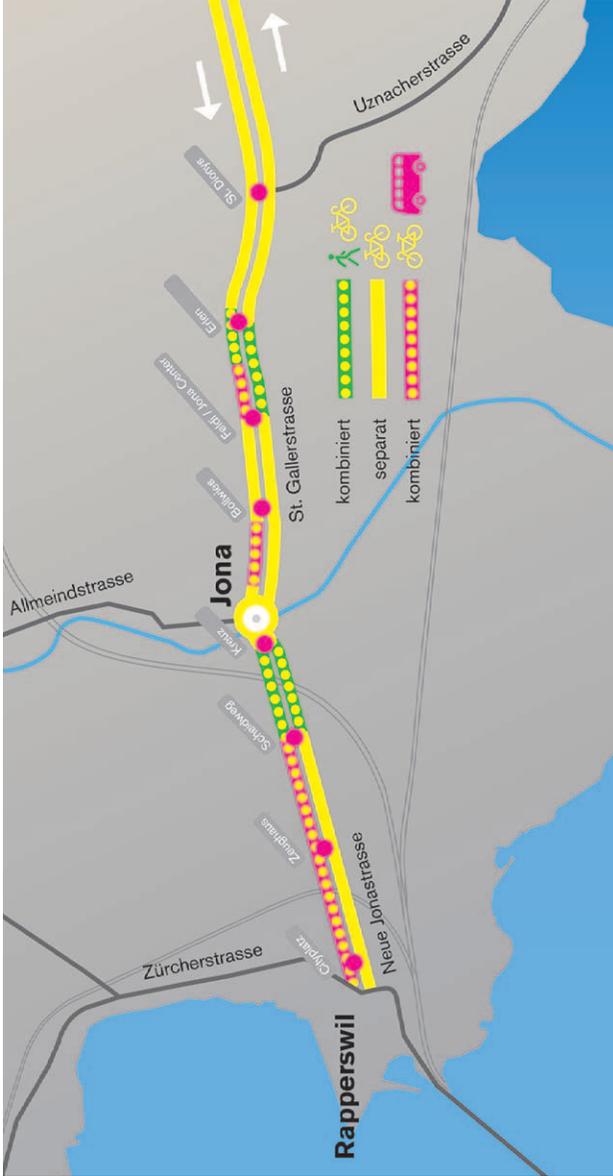


Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

Die aktuelle Situation auf der Ost-West-Achse ist für den Busverkehr absolut unbefriedigend und bezüglich Fahrplanstabilität dringend zu verbessern. Aufgrund der täglichen Staus zu den Hauptverkehrszeiten müssen die Busbetriebe grosse Zeitverluste in Kauf nehmen, was die Attraktivität des gesamten Busangebots massiv beeinträchtigt. Dies soll sich dank einer eigenen Busspur stadteinwärts und einer konsequenten Busbevorzugung an den Lichtsignalanlagen zukünftig klar verbessern. Damit kann die Fahrplanstabilität im Raum Rapperswil-Jona deutlich verbessert werden.

Urnenabstimmung

Das Gesamtkonzept



Massnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Radfahrende können neu auf dem mindestens 3,5 m breiten Seitenbereich oder auf der kombinierten Busspur verkehren. Wo die Platzverhältnisse hierfür nicht ausreichen, wird ein Radstreifen auf der Fahrbahn markiert. Damit entsteht für Radfahrende in beiden Fahrtrichtungen eine durchgehende «Velospur».

Überlegungen zur Abstimmungsvorlage

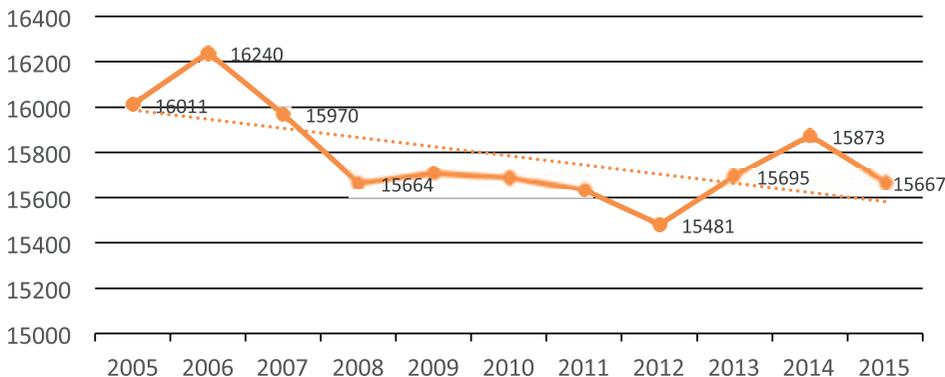
Handlungsbedarf «Teilabschnitt Knoten St. Gallerstrasse / Feldlistrasse»

Der Handlungsbedarf ist aufgrund der schlechten Verkehrsqualität, des hohen Sanierungsbedarfs des Strassenabschnitts sowie aufgrund der raschen Quartierentwicklung klar ausgewiesen.

Schlechte Verkehrsqualität

Auf der St. Gallerstrasse verkehren gemäss Verkehrsmessung im Jahr 2015 täglich rund 15'700 Fahrzeuge. Die hohe Verkehrsbelastung führt zeitweilig zu Rückstaus und einem unbefriedigenden Verkehrsfluss.

Durchschnittlich Täglicher Verkehr (DTV)
Feldli



Die Verkehrsentwicklung der letzten zehn Jahre zeigt, dass der Verkehr am Messpunkt Feldli leicht abgenommen hat, obwohl das Entwicklungsgebiet «Feldli / Langrüti» bereits weiter bebaut wurde. Mit der weiteren Entwicklung im Gebiet «Feldli / Langrüti» ist in naher Zukunft wieder mit einem moderaten Anstieg des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Die Verkehrsmenge verbleibt damit auf einem konstant hohen Niveau.

Hoher Sanierungsbedarf

Die hohe Verkehrsbelastung wirkt sich auch auf den Strassenzustand aus. Der Abschnitt der St. Gallerstrasse zwischen Feldlistrasse und Kramenweg ist dringend sanierungsbedürftig. Der bestehende Strassenbelag und -aufbau weist grössere Schäden auf. Die

Überlegungen zur Abstimmungsvorlage

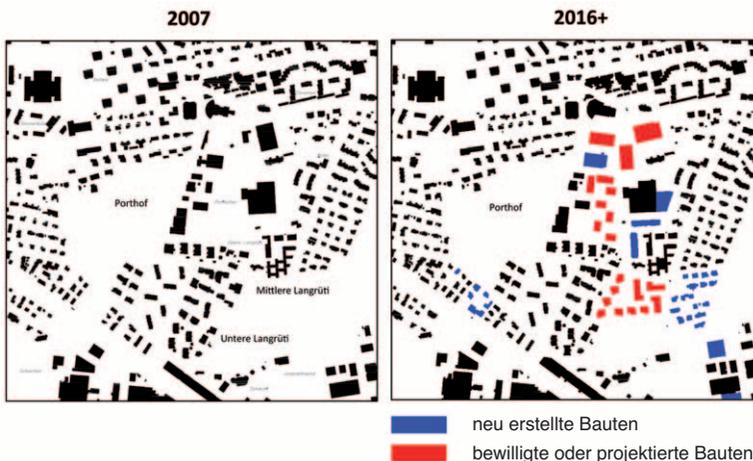
Strasse hat die angedachte Lebensdauer bereits überschritten. Ein Belagsersatz ist umgehend auszuführen.

Durch den dringlichen Sanierungsbedarf auf dem betroffenen Abschnitt sowohl hinsichtlich Strassenzustand als auch der mangelhaften Verkehrsqualität wird die Chance genutzt, den Strassenraum zwischen Feldlistrasse und Kramenweg als erstes Teilstück des neuen Stadtraums Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse, auch auf die angestrebte Stadtentwicklung abzustimmen.

Entwicklung des Quartiers

Masterplan und kommunaler Richtplan sehen nebst den Hauptzentren Rapperswil und Jona zusätzlich ein Sub-Zentrum Jona-Center vor. Bereits heute besteht hier ein Einkaufsschwerpunkt. Dieser soll weiter gestärkt werden mit dem Ziel, einen attraktiven Standort für Wohnen, Dienstleistungen und Einkauf zu entwickeln. Damit soll auch erreicht werden, dass ein möglichst hoher Anteil der Quartiersversorgung vor Ort erfolgen kann, was sich positiv auf kürzere Verkehrswege auswirkt.

Das Gebiet Feldli-Langrüti hat sich in den letzten Jahren sichtlich verändert und wird auch zukünftig weiter wachsen. Die nachfolgende Grafik zeigt die bauliche Entwicklung des Gebiets Feldli-Langrüti zwischen 2007 und 2016. Im Ausschnitt 2016 sind die per November 2016 bewilligten und projektierten Bauten integriert.



Siedlungsentwicklung Feldli-Langrüti 2007 – 2016+

Überlegungen zur Abstimmungsvorlage

Die Quartierentwicklung wirkt sich auf die Mobilität aus. Aktualisierte Verkehrssimulationen zeigen, dass die erwartete Siedlungsentwicklung bis 2030 zwingend den Umbau des Knotens St. Gallerstrasse / Feldlistrasse gemäss dem Strassenprojekt im Teilabschnitt bedingt.

Urnenabstimmung

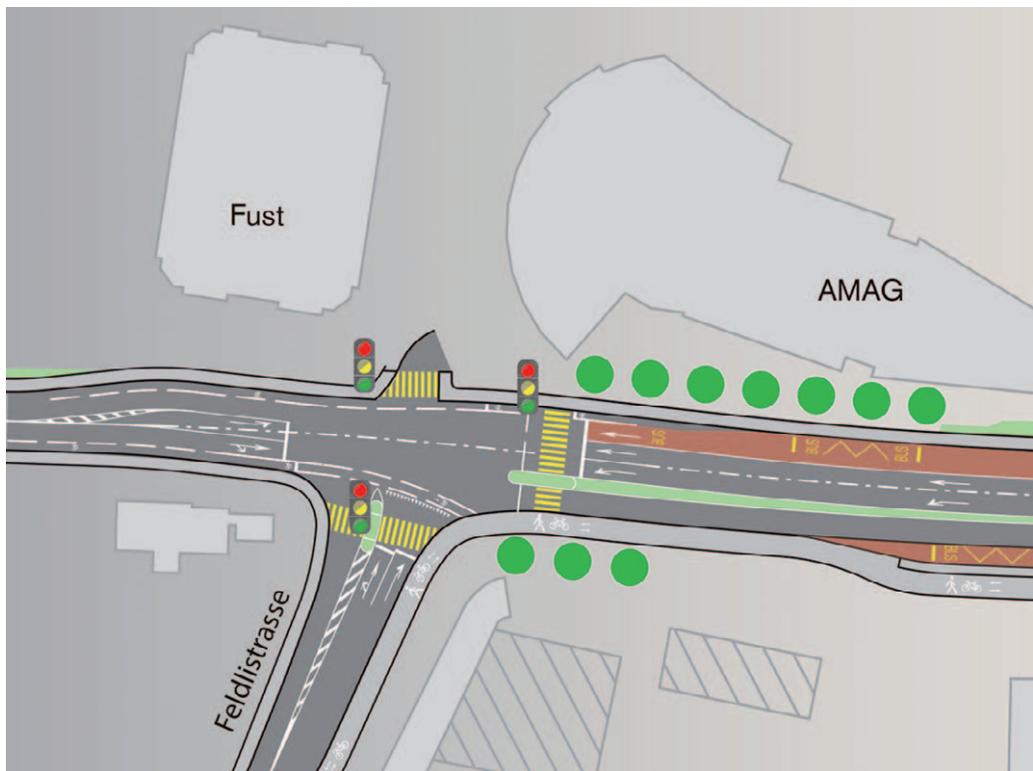
Überlegungen zur Abstimmungsvorlage

Massnahmen «Teilabschnitt Knoten St. Gallerstrasse / Feldlistrasse»

Die vorliegende Abstimmungsvorlage zum Strassenprojekt «Teilabschnitt Knoten St. Gallerstrasse / Feldlistrasse» bezweckt aufgrund der beschriebenen Ausgangslage

- die Verflüssigung des Verkehrs
- die Verbesserung der Situation für den Bus
- die Förderung des Radverkehrs
- die Aufwertung des Strassenraums
- die Attraktivitätssteigerung der Fussgängerbereiche.

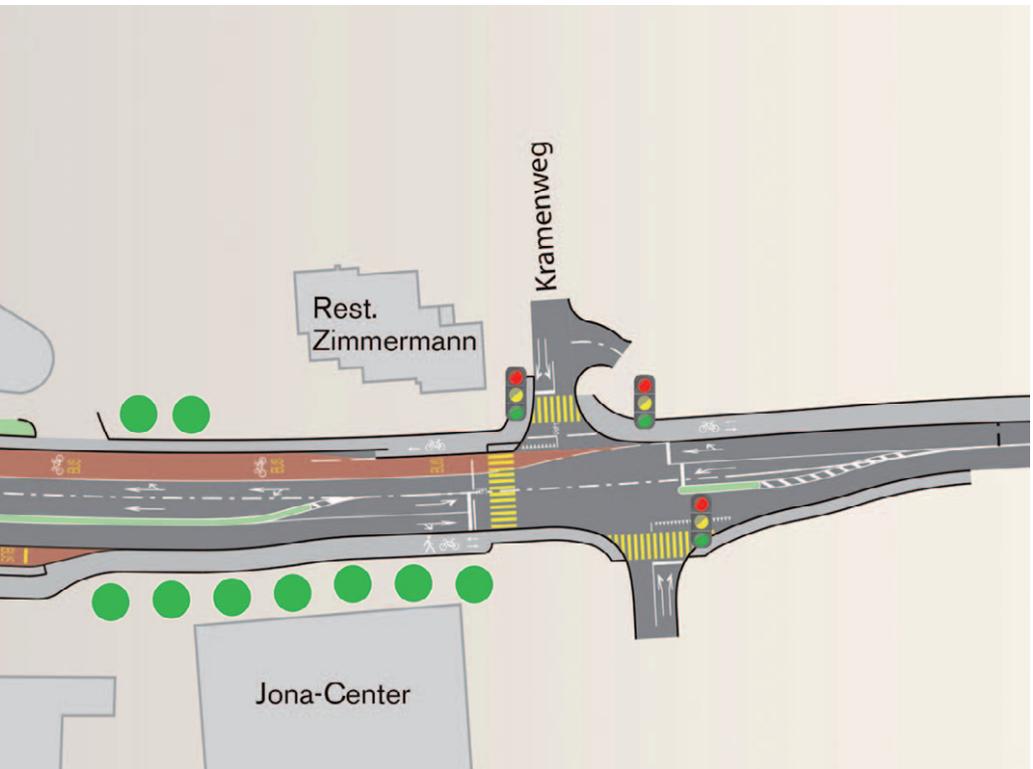
Für den vorliegend zur Abstimmung unterbreiteten Strassenabschnitt werden die Knoten



Übersicht Projekt Gestaltung St. Gallerstrasse im Abschnitt Feldlistrasse bis Kramenweg

Überlegungen zur Abstimmungsvorlage

Feldlistrasse und Kramenweg durch neue bzw. verlängerte Einspurstrecken und Lichtsignalanlagen optimiert. Stadteinwärts wird neu eine kombinierte Busspur für den Bus und Radverkehr angeboten. Der Strassenraum wird beidseitig durch Baumreihen gefasst. Für die stadteinwärts Richtung Feldli / Langrüti abbiegenden Fahrzeuge wird eine wesentlich längere Abbiegespur erstellt. Mit dieser Massnahme wird der geradeaus Richtung Jona / Rapperswil fahrende Verkehrsstrom nicht mehr behindert. Die Fussgängerinnen und Fussgänger bewegen sich beidseitig der Strasse auf grosszügigen Trottoirflächen und erhalten durch Lichtsignalanlagen geregelte, sichere Querungsmöglichkeiten. Der Radverkehr wird stadteinwärts auf einer kombinierten Bus- und Fahrradspur und stadtauswärts auf einer von der Fahrbahn abgesetzten Fläche für den Fuss- und Radverkehr geführt.



Überlegungen zur Abstimmungsvorlage

Verkehrssimulationen

Verkehrssimulationen (Basis Verkehrsgutachten Stand Dezember 2016) zeigen, dass nach der Realisierung des Strassenprojekts der Knoten St. Gallerstrasse / Feldlistrasse besser funktioniert und der Mehrverkehr aufgrund der Siedlungsentwicklung aufgenommen und abgewickelt werden kann.

Insbesondere führt die kritische Abbiegebeziehung vom St. Dionys über die St. Gallerstrasse in die Feldlistrasse (Linksabbieger) in 95 % der Zeit nicht mehr zu Rückstaus, welche die geradeaus fahrenden Fahrzeuge Richtung Jona / Rapperswil behindern. Heute ist dies in lediglich 70 % der Zeit der Fall.

Kann der Knoten nicht in dieser Art und Weise saniert und umgebaut werden, kann der Verkehrsfluss aufgrund der erwarteten Siedlungsentwicklung nicht mehr gewährleistet werden und die Kreuzung stünde unter Dauerstau.

Beschluss

St. Gallerstrasse; Strassensanierungs- und Gestaltungsprojekt Abschnitt Knoten Feldlistrasse bis Kramenweg; Referendumsaufgabe zum Vernehmlassungsbeschluss des Stadtrates nach Art. 35 Strassengesetz in Verbindung mit Art. 39 Abs. 2 Gemeindeordnung

Sitzung vom 30. Mai 2016

Ressort: Bau, Verkehr, Umwelt

Registrator-Nr.: 73.03.07

Beschluss-Nr.: 2016-264

Geschäftslaufnummer: BVU 2014-313 Signatur: BVU.221

A. Sachverhalt

1. Bei der St. Gallerstrasse – Neue Jonastrasse handelt es sich um die wichtigste Ost-West-Verbindung im Raum Rapperswil-Jona. Es kommen ihr Funktionen einerseits als Zubringer zur Autobahn Richtung March/Gaster und andererseits als Einfallstrasse für den lokalen Orts- und Quellverkehr zu. Während den Hauptverkehrszeiten ist die Strasse notorisch überlastet. Ihre Durchlässigkeit für den Motorfahrzeugverkehr ist ungenügend. Dadurch werden die Stadtbusse behindert und die Einfahrt aus den Quartierstrassen erschwert. Zudem fehlt Platz für den kombinierten Rad- und Fussgängerverkehr.
2. Masterplan und kommunaler Richtplan sehen nebst den Hauptzentren Rapperswil und Jona zusätzlich ein Sub-Zentrum Jona-Center vor. Bereits heute besteht hier ein Einkaufsschwerpunkt. Dieser soll weiter wachsen mit dem Ziel, zu einem attraktiven Standort für Dienstleistungen und Detailhandel zu werden. Damit soll insbesondere erreicht werden, dass ein möglichst hoher Anteil der Quartiersversorgung vor Ort erfolgt, was sich positiv auf das Verkehrsaufkommen auswirkt. Zudem wird damit eine Verdichtung nach innen sowie eine Entlastung der Zentren wie auch der Siedlungsränder erreicht.
3. Aktuelle Planungsgrundlage ist der Gestaltungsplan Jona-Center aus dem Jahr 2013 vom Architekturbüro Pfister Schiess Tropeano mit 30'000 m² Fläche und rund 180 Wohnungen. Voraussetzung zur Realisierung dieses oder eines vergleichbaren Projekts ist die genügende Erschliessung, was sowohl Verbesserungen an der St. Gallerstrasse (zuständig Kanton) als auch an der Feldlistrasse (zuständig Stadt) bedingt.

4. Mittlerweile liegt vom Kanton das Vorprojekt für die Neugestaltung und Sanierung der St. Gallerstrasse im Abschnitt Knoten Feldlistrasse bis Kramenweg vor. Die Planungsarbeiten starteten im November 2014 und gestalteten sich als Folge der vielen Ansprüche einerseits und des beschränkten Raums andererseits als sehr anspruchsvoll. Die wichtigsten Betroffenen und Beteiligten wie Strassenplaner, Verkehrspolizei, Stadt sowie die Anstösser AMAG und Nef (Jona-Center) wurden früh in die Planung miteinbezogen.

5. *Gesetzliche Grundlagen / Zuständigkeit*

Zuständig für dieses Strassensanierungsprojekt ist der Kanton als Strasseneigner. Den betroffenen Gemeinden und deren Stimmbürgerinnen und Stimmbürger stehen aber verschiedene Mitwirkungsrechte zu.

Bereits in der Vorprojektphase wurden die zuständigen Organe der Stadt in die Planung miteinbezogen und später auch in einem formellen verwaltungsinternen Mitwirkungsverfahren involviert.

Liegt das Vorprojekt vor, ist gemäss Art. 35 des Strassengesetzes (sGS 732.1; StrG), die politische Gemeinde, auf deren Gebiet die Strasse liegt, anzuhören. Dabei hat die Gemeinde den auf sie entfallenden Beitrag in der Höhe von rund 35 % der Gesamtkosten verbindlich zuzusichern.

Liegt diese Zusicherung vor, wird das Bauprojekt erstellt. Dann folgt das öffentliche Planverfahren, welches das Baubewilligungsverfahren ersetzt. Im Planverfahren wird das Bauprojekt in der politischen Gemeinde unter Eröffnung einer Einsprachefrist von dreissig Tagen und mit Rechtsmittelbegehren öffentlich aufgelegt. Wer private Rechte abtreten muss, wird mit persönlicher Anzeige von der öffentlichen Auflage und vom Enteignungsbegehren in Kenntnis gesetzt. Diese Anzeige gilt als Einleitung des Enteignungsverfahrens.

Die Kosten für den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen trägt der Kanton. Die Beschlussfassung dazu erfolgt durch den Kantonsrat im Rahmen des Strassenbauprogramms und des Voranschlags.

Gemäss Art. 69 Strassengesetz (sGS 732.1; StrG) leisten die politischen Standortgemeinden dem Kanton Beiträge von 35 % zumindest an die Baukosten für Geh- und Radwege entlang den Kantonsstrassen. Gemäss Lehre und Praxis gilt dieser Beitrag

von 35 % heute auch für alle Vorhaben, welche über den Unterhaltsbedarf und üblichen Ausbaustand hinausgehen.

6. *Projekt*

Das Vorprojekt beinhaltet wesentliche Verbesserungen, in erster Linie für den Fussgänger- und Veloverkehr, die Schülerinnen und Schüler, für den öffentlichen Verkehr, für die Sicherheit sowie – dank Lichtsignalanlagen – für die Einfahrten ab Kramenweg und Beppi-Rampe. Eine Erhöhung der Kapazität (Durchlässigkeit) für den motorisierten Individualverkehr ist aufgrund des beschränkten Raums kaum möglich und auch nicht angestrebt. Aus Sicherheitsgründen werden – wo immer möglich – grosszügige Sichtwinkel vorgesehen. Der Stadtbus erhält ab Kramenweg bis Knoten Feldlistrasse eine separate Busspur und wird durch die Lichtsignalanlage priorisiert. Geplant sind Bushaltestellen direkt vor der AMAG und vor dem Jona-Center. Für die Radfahrer und Fussgänger werden beidseitig kombinierte Geh-/ Radstreifen von 3,5 m bzw. 2,0 m geplant.

7. *Kosten und Finanzierung*

Zusammen mit dem Kostenanteil von 1,1 Mio. Franken für Bodenerwerb beläuft sich der Kostenvoranschlag auf Fr. 4'995'000.–, wovon Fr. 1'573'250.– auf die Stadt entfallen. Dieser Kostenteiler basiert auf Art. 69 Strassengesetz (sGS 732.1; StrG) bzw. auf gängiger Praxis bei Gestaltungsprojekten. Die Kosten sind ausgewiesen und enthalten ca. 10 % Reserven.

Im Investitionsplan sind für das Jahr 2017 Fr. 300'000.– und für das Jahr 2018 Fr. 1'100'000.– eingestellt. Ein Eintretensbeschluss, datiert März 2015, ist vorhanden. Der Gesamtbetrag ist um rund Fr. 200'000.– zu erhöhen und verschiebt sich voraussichtlich um ein Jahr nach hinten.

Mit der Zustimmung der Stadt zu Projekt und Kostenanteil im Rahmen der Vernehmlassung und durch den Kreditbeschluss des Kantonsrats wird der Beitrag der Stadt zu einer gebundenen Ausgabe. Diese Ausgabe ist lediglich im entsprechenden Budget einzustellen und mit dem Vermerk «Gebundene Ausgabe» zu kommentieren. Sie erfordert keinen separaten Ausgabenbeschluss, und ein Antrag müsste zurückgewiesen werden.

Nicht enthalten in diesem Kredit sind die Werkleitungen. Diese sind frühzeitig zu planen.

8. *Landerwerb*

Für die Realisierung des Projekts sind von insgesamt 20 Grundeigentümern ca. 1'929 m² Land erforderlich. Zusätzlich müssen rund 3'454 m² vorübergehend beansprucht werden. Am stärksten betroffen ist der Hauptinvestor Hans Nef mit rund 650 m² im Eigentum. Weiter sind AMAG, Careal, Adelheid Frei, Marco Kläui und Urs Ochsner mit grösseren Flächen betroffen.

9. *Zeitplan*

Ursprünglich war das Vorprojekt auf den 4. Mai angekündigt und die 40-tägige Referendumsfrist auf 25. Mai 2016 bis 3. Juli 2016 vorgesehen. Aufgrund der verzögerten Zustellung des Vorprojekts verschiebt sich die Referendumsfrist um zwei Wochen auf 9. Juni 2016 bis 18. Juli 2016. Die Sommerferien beginnen am 9. Juli 2016. Damit kommt die Referendumsfrist um rund 1 ½ Wochen in die Schulsommerferien zu liegen. Bei einer 40-tägigen Frist ist dies vertretbar.

Stadtrat	Montag, 30. Mai 2016
Übermittlung	Donnerstag, 2. Juni 2016
Publikation in Zeitungen	Mittwoch, 8. Juni 2016
Referendumsfrist	9. Juni bis 18. Juli 2016

Die öffentliche Auflage des Strassenprojektes ist auf Winter 2016/2017 geplant.

10. *Unterlagen an den Stadtrat*

Die Mitglieder des Stadtrats erhalten mit der Einladung für die heutige Sitzung folgende Unterlagen:

- Brief des Tiefbauamtes vom 25. Mai 2016; Anhörung der politischen Gemeinde nach Art. 35 Strassengesetz / Beitragszusicherung zum Strassensanierungs- und Gestaltungsprojekt St. Gallerstrasse, Abschnitt Knoten Feldlistrasse bis Kramenweg
- 01 Übersichtsplan
- 02 Technischer Bericht
- 03 Kostenvoranschlag
- 04 Situation

- 08 Landerwerbs- und Enteignungsplan
- 09 Landerwerbsverzeichnis

B. Erwägungen

1. Die Stadt war zu jeder Zeit in die Projektierung involviert und konnte ihre Anliegen einbringen.
2. Das Vorprojekt bildet ab, was vereinbart war und erfüllt die Erfordernisse im Hinblick auf die städtische Verkehrspolitik und das künftige Subzentrum Jona-Center. Eine Kapazitätserhöhung für den Motorfahrzeugverkehr ist damit nicht verbunden. Detailanpassungen sind bis zum Abschluss des Auflageprojekts und des Ausführungsprojekts weiterhin möglich.
3. Der Kostenanteil der Stadt von Fr. 1'573'250.– entspricht der gesetzlichen Vorgabe gemäss Art. 69 Strassengesetz bzw. der gängigen Praxis. Die zugrunde liegenden beitragsberechtigten Kosten sind schlüssig ausgewiesen und beinhalten mehrheitlich eine Reserve von bis zu 10 %. Es handelt sich dabei um gebundene Ausgaben, welche in das Investitionsbudget 2017 aufzunehmen sind.

C. Beschluss

1. Dem Strassensanierungs- und Gestaltungsprojekt St. Gallerstrasse, Abschnitt Knoten Feldlistrasse bis Kramenweg, wird zugestimmt.
2. Ebenfalls wird dem Finanzierungsplan mit dem Kostenanteil zulasten der Stadt Rapperswil-Jona von Fr. 1'573'250.– zugestimmt.
3. Gemäss Art. 39 Abs. 2 der Gemeindeordnung i.V.m. Art. 35 des kantonalen Strassengesetzes (sGS 732.1; StrG) unterstehen diese Beschlüsse dem fakultativen Referendum nach Art. 21 ff. Gemeindeordnung.
4. Die Stadtkanzlei wird mit dem Vollzug der Referendumsaufgabe inkl. Medienmitteilung gemäss Zeitplan beauftragt.

Urnenabstimmung

Vernehmlassungsbeschluss

34

5. Mitteilungen an:

- a) Tiefbauamt Strassenbau Neuhaus, Herr Timmo Suter, Tunnelstrasse 1, 8732 Neuhaus
- b) Herr Thomas Furrer, Stadtrat
- c) Herr Hansjörg Goldener, Stadtschreiber (mit Publikation und Medienmitteilung in elektronischer Form)
- d) Finanzverwaltung
- e) Bauverwaltung/A Herr Josef Lacher, Leiter Tiefbau

Versand: 2. Juni 2016

Stadtrat Rapperswil-Jona

Erich Zoller
Stadtpräsident

Ricardo Müller
Stadtschreiber-Stv.



Impressum

Herausgeber und Redaktion

Stadtverwaltung Rapperswil-Jona
St. Gallerstrasse 40, Postfach
8645 Jona

Druckvorstufe

Gasser Medienwerkstadt AG, Rapperswil-Jona

Druck

Bruhin AG, Freienbach