4. September 2017

Bericht des Stadtrats zu den Eingaben der Mitglieder des Stadtforums für die Sitzung vom 21. September 2017

Registratur-Nr.: 14.03.02
Geschäftslaufnummer: PRS 2016-120 Signatur

A. Altersleitbild 2025 (SP Rapperswil-Jona)

Die sozialdemokratische Partei Rapperswil-Jona (SP Rapperswil-Jona) hat sich mit dem überarbeiteten Altersleitbild 2025 auseinandergesetzt und über verschiedene Aspekte des Alterns in unserer Stadt diskutiert.

Die Überarbeitung des Altersleitbildes ist insgesamt positiv gelungen und eine Orientierungshilfe für die Herausforderungen der Bevölkerungsentwicklung.

Wohnen

Auf dem entsprechenden Foto zum Thema sitzt ein nicht mehr ganz jugendliches Paar in einem idyllischen Garten bei Kuchen und Kaffee. Günstiger und bezahlbarer Wohnraum ist im Leitbild kein Thema. Auf Seite 9 steht „dabei muss sie die Erstellung von Wohnangeboten für das Alter nicht selbst finanzieren." So tönt dieses Ziel nach Abwehr. Die Stadt zieht sich damit quasi aus der Verantwortung. Sie muss nicht, aber sie kann. Der Wille zum Können sieht man nicht. Die SP Rapperswil-Jona fordert von der Stadt eine aktivere Rolle in der Wohnungspolitik.

Der Bedarf an altersgerechten Wohnformen, Wohnen mit Serviceleistungen und Sicherheit steigt. Gleichzeitig ist das Wohnen in den eigenen vier Wänden der Wunsch der meisten älteren Menschen, auch wenn dies für sie selbst und die Angehörigen anspruchsvoll sein mag.

In der Gestaltung von Wohnraum geht es darum, variable Leistungen in Anspruch nehmen zu können. Je näher der Wohnraum an Einkaufsmöglichkeiten, sozialen Räumen und öffentlichen Einrichtungen ist, desto besser.

Altersgerechte Wohnungen mit Leistungen „on demand" reduzieren den Bedarf an stationären Pflegeplätzen beträchtlich. Die Pflege wird in diesen Wohnformen auch für die Spitex einfacher, da sie deutlich weniger Wegzeiten haben und bessere Bedingungen für die Pflege vorfinden (grössere Bäder, hindernisfreie Duschen etc.). Um den Grundsatz „ambulant vor stationär" nachhaltig erfüllen zu können, ist die Achtung von hindernisfreiem Bauen in Kombination mit ambulanten Angeboten und Dienstleistungen von zentraler Bedeutung.

Die Stadt kann wenig bis gar keinen Einfluss auf Wohnungskosten bei privaten Anbietern nehmen.

Die Stadt baut nicht selbst, fördert aber den Bau von Alterswohnungen (Stiftung Alterswohnungen Jona, BühlPark, Schachen). Am 24. September 2017 findet unter anderem

eine Abstimmung betreffend Gewährung einer Solidarbürgschaft von 10 Millionen Franken an die Stiftung Alterswohnungen Jona statt.

Die Forderung nach einer aktiveren Rolle in der Wohnungspolitik ist hochgradig politisch und sehr allgemein formuliert. Tatsache ist, dass in Rapperswil-Jona die Anzahl neu erstellter Wohnungen gemessen am Wohnungsbestand mit einer Zunahme von 0.8 % pro Jahr unterdurchschnittlich gering war (im Durchschnitt ca. 100 Neubauwohnungen pro Jahr). Demgegenüber stieg die Nachfrage aufgrund der Bevölkerungszunahme und wegen der starken Wohnflächenzunahme pro Person. Der Wohnungsmarkt hat sich in den letzten Monaten jedoch merklich entspannt. Das Angebot vergrössert sich, die Nachfrage stagniert. Die Kosten für Eigentums- und Mietwohnungen flachen ab und steigen nicht mehr.

Gestützt auf die Legislaturziele 2013-2016 hat der Stadtrat einen Bericht zum Preisgünstigen Wohnraum in der Stadt Rapperswil-Jona verfasst und in einer ersten Lesung im Juni 2017 zur Kenntnis genommen. Die Schlussfolgerungen daraus hat der Stadtrat noch nicht beschlossen. Inwieweit der Stadtrat eine aktivere Rolle in der Wohnungspolitik einschlagen will ist daher noch offen. Einig ist sich der Stadtrat, dass mit dem Kaufsrecht an einer Teilparzelle des VINORA-Areals ein preisgünstiges Wohnbauprojekt initiiert werden soll. Ein klares Bekenntnis zur Wohnbauförderung legt der Stadtrat auch mit der Vorlage zur Gewährung einer Solidarbürgschaft von 10 Millionen Franken an die Stiftung Alterswohnungen Jona ab. Zudem sei erwähnt, dass auch die bestehenden ortsansässigen gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaften (Total Wohnungsbestand ca. 350 Wohnungen) wieder vermehrt in den Bestand und die Ausweitung des Wohnungsangebots nach Kostenmietenmodell (preisgünstig) investieren. Beispiele dafür sind das neue Mehrfamilienhaus an der Kreuzstrasse der Baugenossenschaft (+ 10 Wohnungen) und die geplante Überbauung Eichfeld II der Wohnbaugenossenschaft Gallus (+ ca. 22 Wohnungen). Beide Projekte wären ohne aktive Mitarbeit und Unterstützung durch den Stadtrat nicht möglich geworden.

Mobilität

„Das Quartier bietet als kleinste Einheit einer Stadt Zentrumsfunktionen mit Begegnung, öffentlichen Zonen usw." (vgl. Seite 11).

Die Entwicklung in der Stadt geht in die entgegengesetzte Richtung: in Wagen schliesst der Dorfladen mit Poststelle, im Südquartier steht der langjährige und weitherum geschätzte Lidoladen vor dem aus, die Post Kempraten hat geschlossen.

Was macht die Stadt aktiv gegen diese Verödung, die insbesondere für die älteren Menschen am meisten negative Auswirkungen hat?

Ein weiteres Problem im Bereich Mobilität ist das Fehlen von genügend sicheren und gut ausgebauten Velowegen in der Stadt.

Der Mobilität kommt in praktisch allen Lebensbereichen von alten Menschen eine zentrale Bedeutung zu. Sie bildet den Zugang zu den Leistungen, hilft in die Stadt zum Einkaufen oder in das nächste Erholungsgebiet zu kommen.

Der hindernisfreien Mobilität wird in der Schweiz und in Rapperswil-Jona schon länger

eine grosse Bedeutung beigemessen. Nun geht es darum, die Sensibilität zu erhöhen und sich auf die grösser werdende Menge vorzubereiten.

Für die Stadtentwicklung sind wohnortsnahe Begegnungszonen von grosser Bedeutung. Die Kombination von traditionellen Wohnformen, barrierefreien Alterswohnungen, Quartierstützpunkten der Spitex und sozialem Raum für Begegnung hat ein grosses Potenzial, wenn es darum geht, den Heimeintritt solange wie möglich zu verhindern.

In der Weiterentwicklung des öffentlichen und privaten Verkehrs werden die Bedürfnisse und Anliegen der Senioren miteinbezogen. Der Fokus liegt dabei auf der Gestaltung des öffentlichen Verkehrs. Für die zunehmende Zahl von Menschen mit Rollatoren werden Gehsteige, Strassenübergänge und topographische Hindernisse soweit wie möglich angepasst.

Quartiere sollen so entwickelt werden, dass Räume für Begegnung und Dienstleistungen dezentral aufgebaut werden können. Dies wird durch eine polyvalente architektonische Struktur ermöglicht.

Die Stadt kann die Schliessungen von Poststellen und Quartierläden nicht verhindern.

Es gibt aber verschiedene Unterstützungsmöglichkeiten:

- *Heimlieferservice / Einkaufshilfe;*
- *Mahlzeitendienst;*
- *Fahrdienste;*
- *Wegen der Schliessung von Filialen prüft die Post im Rahmen eines Projektes mögliche Angebote (Service Zuhause via Postbote);*
- *Nachbarschaftshilfe / Quartierspezifische Angebote (z.B. in den zentrumsfernen Stadtgebieten).*

Glücklicherweise präsentiert sich die Situation zu den Velowegen viel positiver als dargestellt. Im Vergleich mit anderen Orten verfügt Rapperswil-Jona bereits heute über ein umfangreiches und gut ausgebautes Radwegnetz. Zu Fuss zu gehen und Velofahren ist beliebt und meist die schnellste Art, innerstädtisch von A nach B zu kommen. Darum ist der Anteil des Fuss- und Radverkehrs gemessen an den zurückgelegten Wegen im kantonalen Vergleich hoch. In den vergangenen Jahren und Jahrzehnten wurde vorausschauend geplant. Es besteht aber Konsens, dass das Netz weiter ausgebaut und optimiert werden soll und kann – unabhängig von Altersklassen. Aus diesem Grund wurde im Herbst 2016 der Auftrag für ein ‚Fuss- und Radverkehrskonzept Stadt Rapperswil-Jona' erteilt. Bis Ende Oktober 2017 soll die erste Phase mit Situationsaufnahme, Schwachstellenanalyse und Grobvorschlägen z.B. für Ergänzungsrouten vorliegen.

Beratung

Die Drehscheibe der Stiftung RaJoVita bietet kompetente Information und Beratung, wenn Hilfe benötigt wird. Mit der Pensionierung gewinnen Beratungen in Finanzfragen, im Umgang mit den Pensionsgeldern usw. an Bedeutung. Hat die Stadt die Ressourcen,

diese Angebote zu erbringen?

Der Übergang zwischen Arbeitsleben und Pension führt oft zu einem höheren Informations- und Beratungsbedarf. Dabei geht es um Fragen zu finanziellen Angelegenheiten, um Möglichkeiten, etwas für die Gesellschaft zu tun oder um die Nutzung vorhandener Dienstleistungen.

Der Wunsch, sich das Leben mit Dienstleistungen zu vereinfachen ist nicht an eine bestimmte Altersgruppe gekoppelt. Die Nutzung der zahlreichen Angebote ist aber oft schwierig, wenn die Informationen zum Angebot fehlen. Insbesondere der Zugang zu diesen Informationen und die einfache Nutzung der Angebote stehen hier im Zentrum der Aufmerksamkeit.

Spezifische Informationen und Beratungen sind in zwei Bereichen von grosser Bedeutung: An der Schnittstelle von Arbeitsleben und Pensionierung und bei einem Eintritt in das Versorgungssystem.

Im ersten Fall geht es meistens um soziale Fragestellungen wie Geld, Wohnen oder Versicherungen. Hier sind die entsprechenden Experten aus den Disziplinen soziale Arbeit, Architektur, Recht oder Versicherungen gefragt.

Im zweiten Fall spielen Behandlungsabläufe und Versorgungsprozesse eine grosse Rolle. Oft geht es aber auch um tiefgreifende Entscheidungen wie der Eintritt in ein Pflegezentrum, die Auflösung der Wohnung oder die zukünftige Betreuungsform, die mit Angehörigen und Betroffenen gemeinsam diskutiert werden müssen. Die Drehscheibe der Stiftung RaJoVita erfüllt diese Aufgaben bereits zum grössten Teil.

Finanz- und Budgetberatung bietet ebenfalls die Pro Senectute an.

Ambulante Versorgung

„Menschen mit Pflegebedarf sollen solange wie möglich zuhause ambulante Unterstützung erhalten" (vgl. S. 23). Viele Frauen sind schon sehr belastet mit Familien- und Erwerbsarbeit oder der oder die Partnerin, selbst betagt, ist mit der täglichen Betreuung und Pflege überfordert. Was unternimmt die Stadt, um Angehörige in der Pflege tatkräftig und finanziell zu unterstützen?

Was wird getan gegen die Vereinsamung zu Hause, wenn die auf Hilfe angewiesene Person nicht mehr mobil ist?

Die Spitex hat kaum Zeit für Gespräche oder kleine Spaziergänge. Oft kommen alte Menschen in schlechtem Zustand in Pflegeheime, da es an ganzheitlicher Betreuung in den eigenen vier Wänden fehlt und Altersheimplätze aufgehoben werden.

Die medizinische Versorgung wird über die Hausärzte und ambulante Gesundheitszentren sichergestellt. Dabei gilt das Prinzip der freien Arztwahl. Neben der ärztlichen Versorgung sind ambulante Pflegeleistungen und Therapien zentral zur Verringerung des stationären Bettenbedarfs: Je höher die Leistungskapazität und deren inhaltliche Differenzierung, desto länger können Menschen mit Pflegebedarf zu Hause bleiben.

Die ambulanten Therapie- und Pflegeleistungen nehmen an Menge und Ausdifferenzierung stetig zu. Dies im Kontext der nationalen Strategie Demenz und Palliative Care, aber auch im Kontext von veränderten Patientenströmen.

Die horizontale (mit anderen Anbietern) und vertikale Abstimmung (mit Spitälern, Rehabilitationskliniken und Pflegezentren) soll weiter ausgebaut und differenziert werden. Insbesondere die geriatrische Kompetenz wird zunehmend wichtig und muss nachhaltig sichergestellt werden.

Es gibt bereits bestehende Angebote verschiedenster Anbieter in Rapperswil-Jona (Stiftung RaJoVita, Spitex, Fördervererein Freiwilligenarbeit, Evangelische und Katholische Kirchgemeinden etc.): Haushalts- und Pflegeunterstützung, Tagesstätten, Besuchsdienste, Austauschgruppen für Angehörige.

Das genügt sicherlich noch nicht. Weitere Möglichkeiten für die Unterstützung der pflegenden Angehörigen werden mit den entsprechenden Organisationen und Betroffenen im Rahmen der Umsetzung des Altersleitbilds 2025 diskutiert und geprüft.

Stationäre Pflege

Wann und in welcher Form wird ein Angebot geschaffen für die Langzeitpflege für Menschen unter 65 Jahren, mit chronischen Krankheiten, Unfallopfer, Multiple Sklerose, etc.?

Wie bereits in den Medien publiziert, eröffnet das Ostschweizer Kompetenzzentrum für Menschen mit einer Körperbehinderung oder Hirnverletzung (OVWB) in diesem Jahr eine 4er-Wohngruppe an der Molkereistrasse und beabsichtigt eine 3er-Wohngruppe zu eröffnen (Projekt Casamena). In enger Zusammenarbeit mit der Stadt hat die OVWB diese Wohnungen gefunden.

Bei Vollendung der neuen Alterswohnungen der Stiftung Alterswohnungen Jona werden die Pflegewohnungen der Stiftung RaJoVita übernommen und es ist beabsichtigt, in den neuen Alterswohnungen der Ortsbürger im Schachen eine weitere Wohngruppe zu eröffnen.

Welches sind in der ambulanten und in der stationären Pflege die vordringlichsten Ziele und in welchem Zeitraum werden diese verwirklicht?

Die Ziele sind im Altersleitbild auf Seite 23 und Seite 25 aufgeführt.

Über den Realisierungszeitraum können keine Angaben gemacht werden.

Bei zunehmender Krankheit, Gebrechlichkeit oder Abhängigkeit kommt der Punkt, an dem ein Eintritt in eine stationäre Pflegeeinrichtung nicht mehr verhindert werden kann. Insbesondere bei dementiellen und gerontopsychiatrischen Erkrankungen ist eine ambulante Versorgung oft nicht möglich, weil sie entweder zu aufwändig wird oder Selbst- oder Fremdgefährdung bestehen.

Die stationäre Pflege gibt Menschen in hoher pflegerischer oder psychischer Abhängigkeit eine sichere Umgebung und ermöglicht ein weitgehend schmerzfreies und würdiges Leben.

Die Steuerung der stationären Versorgung gewinnt zunehmend an Bedeutung. Insbesondere die Verkürzung der Aufenthaltsdauer im Spital führt zu einer Zunahme an Übergängen in Pflegeheimen, in der Rehabilitation und in der ambulanten Pflege, die koordiniert werden müssen.

Steuerung

Der Aufbau einer verwaltungsinternen Fachstelle für Alter und Gesundheit ist positiv und wichtig. Public Corporate Governance ist ein Modewort, die Gefahr besteht allerdings, dass sich der Stadtrat Schritt für Schritt aus der politischen Verantwortung im Bereich Alter zurückzieht. Das Know-how muss unbedingt bei der Stadt bleiben. Sonst besteht die Gefahr, dass die Leistungsträger, mit denen man Vereinbarungen schliessen möchte, eigenwillig handeln.

Noch offen ist, wie das zukünftige Pflegezentrum im Schachen finanziert wird, denn eine Fremdfinanzierung verursacht einen Kostenschub und die Stadt verliert an Einfluss und Information.

Ganz im Gegenteil zieht sich die Stadt aus Verantwortung. Siehe Abbildung auf Seite 7 des Altersleitbildes.

Der demographische Wandel betrifft nicht nur die Angebote in ambulanter und stationärer Versorgung. Die Zunahme des Altersquotienten wird die gesamte Gesellschaft herausfordern.

Die Frage der Steuerung umfasst alle Leistungsbereiche von Arbeit, Wohnen, Mobilität bis hin zu Information und Zugang zu Dienstleistungen aller Art.

Steuerung muss politischen und gesellschaftlichen Ansprüchen an Partizipation, Finanzierbarkeit und Nachhaltigkeit gerecht werden.

Um die demographischen Herausforderungen partizipativ und nachhaltig finanzierbar gestalten zu können, müssen Bedarfserhebung, Planung und Monitoring der Angebote und Leistungen zentral durchgeführt werden.

In die Steuerung sollen sämtliche Akteure einbezogen werden, die im Bereich Alter Leistungen anbieten. Neben den gesundheitsbezogenen Akteuren sind dies auch Akteure in der Beratung (z.B. Pro Senectute), Trägerschaften von Alterswohnungen und weitere Dienstleister (Hauswirtschaft, Freiwillige etc.).

Dem gegenüber steht das Bedürfnis der betroffenen Einwohner über 65 Jahre, ihre Bedürfnisse und Anliegen einbringen zu können.

Der Aufbau des Altersforums in nächster Zeit ist ein wichtiger Schritt, damit die ältere Bevölkerung an der kommenden Entwicklung aktiv mitgestalten kann. Die Frage ist, wie wird dieses Gefäss ausgestaltet. Wie viele Kompetenzen und Möglichkeiten der Einflussnahme werden ihm zugestanden, damit es keine Alibiübung wird?

Wie an der öffentlichen Veranstaltung vom 20. Juni 2017 erwähnt, werden die angemeldeten Interessentinnen und Interessenten bereits in diesem Jahr eingeladen. Wie das Altersforum ausgestaltet werden soll, ist noch nicht klar. Auch Kompetenzen, Schnittstellen und Grösse müssen noch besprochen werden.

B. Verkehr in der Altstadt (Verein für eine wohnliche Altstadt Rapperswil)

1. Das Verkehrsregime in der Altstadt lädt mit den langen Güterumschlagzeiten und den weichen Massnahmen zur Zugangsbeschränkung (Verbotsschild Rathausstrasse und Buchstaben beim Hauptplatz) leider zum Missbrauch ein. Vor allem der Hauptplatz ist seit Langem - v.a. auch über Mittag - überstellt mit Fahrzeugen. Längst nicht alle Fahrzeuge weisen sich mit einer Handwerkerkarte als Baustellenfahrzeuge vor Ort aus. Hier hat sich offensichtlich ein Missbrauch unter dem Deckmantel der Baustelle am Hauptplatz eingeschlichen. Was für Massnahmen sind vorgesehen, um diesen desolaten Zustand am wichtigsten Platz in der Altstadt wieder zu verbessern?

Auch die Behörden und die Verwaltung haben festgestellt, dass seit längerer Zeit immer wieder Fahrzeuge auf dem Hauptplatz abgestellt werden. Dies ist vor allem seit dem Baubeginn des Frauenhofs vermehrt zum Problem geworden. Dabei lässt sich leider Missbrauch nicht vollständig vermeiden. Auf bauliche Massnahmen wie Poller, Schranke o.ä. als Zufahrtssperre in die Altstadt bzw. auf den Hauptplatz wurde seinerzeit bewusst verzichtet und dies sollte auch in Zukunft so bleiben.

Der Polizeidienst führt praktisch täglich Kontrollen durch. Doch wenn die allermeisten Fahrzeuge mit einer Handwerkerparkkarte ausgerüstet sind, kann auch der Polizeidienst nichts ausrichten.

2. a) Stellt die Situation an der Rathausstrasse nun den Endzustand dar oder sind hier noch Veränderungen geplant?

Baulich entspricht die Situation an der Rathausstrasse dem Endzustand gemäss bewilligtem Projekt. Demgegenüber stellt aber die Signalisation und Markierung der oberirdischen Parkplätze nur ein Provisorium dar. Bekanntlich bestehen unterschiedliche Beurteilungen bezüglich dieser Parkierung. Varianten sind ca. dreizehn Schrägparkplätze wie bisher, ca. acht Längsparkplätze oder der gänzliche Verzicht auf oberirdische Parkierung. Die entsprechenden Gespräche und Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Eine nächste Zusammenkunft mit den Grundeigentümern der betroffenen Parzellen ist in der zweiten Hälfte September vorgesehen.

b) Ist in Bezug auf das Wenden der Fahrzeuge vor dem Verbotsschild eine Lösung vorgesehen, die es verhindert, dass die Fahrzeuge - wegen des erfolgten Niveauausgleiches - zum Wenden das Trottoir benutzen, was in letzter Zeit vermehr geschieht?

Gegen das Wenden vor dem Verbotsschild am Ende der Rathausstrasse ist keine Massnahme vorgesehen. Beim heute gültigen Verkehrsregime mit freier Zufahrt in die Rathausstrasse und verbotener Durchfahrt (mit Zubringerdienst gestattet) in die Altstadt, ist das Wenden an besagter Stelle unumgänglich für alle diejenigen Fahrzeuge, welche auf der Suche nach einem Parkplatz in die Rathausstrasse einfahren oder – vom Navigations-Gerät geleitet – in die Altstadt fahren wollen, dann aber vor dem Fahrverbot-Schild realisieren, dass dies verboten ist. Allen diesen fehlgeleiteten Fahrzeuglenkern bleibt nichts anderes übrig, als bei der Alpenstrasse vor dem Fahrverbotsschild zu wenden.

Gemäss Auskunft der Kantonspolizei St. Gallen geschehen solche Wendemanöver sehr oft. Diese Situation besteht schon seit langer Zeit, d.h auch bereits vor der Sanierung der Rathausstrasse. Das Sanierungsprojekt lag öffentlich auf und blieb unbestritten.

Ohne Mitbenutzung des südlichen Gehweges (das heisst der Alpenstrasse) ist ein Wenden z.B. mit einem Lastkraftwagen nicht möglich. Die Breite der Strasse beträgt in diesem Bereich nur 5.70 m und beidseitig sind Gehwege angeordnet. Das Befahren von Gehwegen beim Wenden ist erlaubt. Es ist jedoch die dafür notwendige Vorsicht geboten. Rechtlich hat der Fussgänger Vortritt.

Durch die Entfernung des Fussgängerstreifens im Zusammenhang mit der Sanierung der Rathaustrasse und gleichzeitiger Absenkung des Gehwegerandes auf neu drei Zentimeter Höhe ist das klassische Trottoir zugunsten einer flächigen, platzartigen Gestaltung bis an die Gebäudefassaden verschwunden. Dies ist aus Sicht des Altstadtbildes erwünscht und positiv, macht aber gleichzeitig das Wenden für Fahrzeuge einfacher. Die allermeisten Fahrzeuglenker benutzen zum Wenden die Einfahrt Alpenstrasse und die Rathausstrasse. Damit findet die potenzielle Gefährdung der Fussgänger namentlich auf dem südseitigen Gehbereich statt, welcher als Ausfahrt aus dem Parkhaus dient, also sowieso durch Fahrzeuge belastet ist. Auf dem nordseitigen Gehbereich ist dies kaum ein Problem, auch wenn die Fussgänger zumindest gefühlsmässig durch die tiefere Gehwegkante weniger geschützt sind.

Da der Platz für einen gesicherten Wendeplatz fehlt, ist eine Verbesserung der Situation für die Fussgänger schwierig und führt zu Nachteilen. Die Wiedererhöhung der Gehwegkanten ist keine Option und würde den Umschlag der angrenzenden Geschäfte wieder erschweren. Denkbar wäre die nordseitige Montage von Kipppfosten. Notwendigkeit und Nutzen scheinen aber fraglich. Gleichzeitig würde der Umschlag der angrenzenden Geschäfte erschwert. Zukünftig gilt es, das verträgliche Nebeneinander von Fussgängern und Fahrzeugen noch mehr zu fordern und zu fördern. Ein möglicher Lösungsansatz für die gesamte Altstadt stellt das Regime der Begegnungszone dar, welche die Fussgänger als vortrittsberechtigt definiert und so die Dominanz des motorisierten Verkehrs weiter reduziert.

C. Diverses (UGS Rapperswil-Jona)

1. Das Fitnesslife Center in der Eichwies ist 24 h geöffnet. Der Verkehr belastet das Quartier zunehmend. Es stellt sich die Frage, ob bei Gewerbezonen, die an Wohnzonen grenzen, Lärmschutzmassnahmen ergriffen werden müssen. Lärmmessungen wären ein hilfreiches Mittel, insbesondere um 24-Stunden-Gewerbebetriebe angrenzend an Wohnzonen zu testen. Kennt die Stadt diese Werte im Eichwies-Quartier? Wenn nicht, werden Messungen veranlasst? Falls für die Quartierbewohner unzumutbare Werte gemessen würden, was beabsichtigt die Stadt dagegen zu unternehmen?

Wie aus der Anfrage ersichtlich, ist im Speziellen das Fitnesslife Center im Quartier Eichwies mit seinem 24 h-Betrieb Anlass für diese Anfrage. Im selben Quartier bzw. in dessen unmittelbarem Umfeld ist aktuell eine starke Planungs- und Bautätigkeit (Wohnbauten, Gewerbebauten, Zentrum Schachen) im Gange. Mittendrin und am Rande befinden sich Wohnbauten, vorwiegend Einfamilienhäuser mit langjährigen Bewohnern. Als Folge von Nutzungsänderungen und Neubauten nimmt der Quartierverkehr zu. Dies auch als Folge des 24 h-Betriebes im Fitnesscenter, in bescheidenem Ausmass auch während den Nachtstunden. Diese Entwicklung führt zu Betroffenheit, Ängsten und Widerstand, was in Einsprachen, Volksmotion, Anfragen bei der Verwaltung, Interventionen bei der Ombudsperson sowie nunmehr einer Anfrage im Stadtforum gemündet hat bzw. mündet.

Der Stadtrat kann die Betroffenheit nachvollziehen. Die Entwicklung ist jedoch nicht ortsspezifisch, sondern eine allgemeine Folge der Stadtentwicklung und des gesellschaftlichen Wandels, hin zur 24 h-Gesellschaft mit einer starken Individualisierung der Lebensstile. Den Auswirkungen dieser gesellschaftlichen Entwicklungen kann mit den Instrumenten des Planungs- und Baurechts sowie der Lärmschutzgesetzgebung nur bedingt begegnet werden. Zwar gelten je nach Nutzungsart in den verschiedenen Zonen unterschiedliche Lärmempfindlichkeitsstufen (ES) mit spezifischen Grenz- und Alarmwerten. So gilt für Wohnzonen die Lärmempfindlichkeitsstufe II (ES II), für Wohn-Gewerbezone und Gewerbezone die ES III. Es ist jedoch nicht zu vermeiden, dass diese unterschiedlichen Zonen sich irgendwo überlagern bzw. über gemeinsame Strassen erschlossen werden, wenn man nicht Wohnen, Arbeiten oder öffentliche Infrastruktur vollständig trennen will, was insgesamt zu wesentlichen anderen Nachteilen (langen Wegen, Mehrverkehr usw.) führen würde.

Der Stadtrat ist mit diesen Fragen dauernd konfrontiert. Er kennt die diesbezüglichen Betroffenheiten und nimmt sie ernst. In übergeordneter und grundsätzlicher Art werden dies Fragestellungen sein, welche im Rahmen der Zonenplanrevision in den kommenden Jahren vertieft zu bearbeiten sind.

Im speziellen Fall des Eichwies-Quartiers sind viele Abklärungen getätigt worden. Es wurden Verkehrsmessungen und –zählungen durchgeführt, welche eine sehr bescheidene Verkehrsbelastung ausweisen und in der Nacht erheblich weniger Geschwindigkeitsübertretungen feststellen als untertags während den Pendlerzeiten. Weitere Kontrollen sind geplant. Ebenso liegt ein Verkehrsgutachten im Hinblick auf das Zentrum Schachen vor, das ohne Weiteres auch als Grundlage für die weiteren Vorhaben in diesem Gebiet dienen kann. Es zeigt, dass die verkehrliche Mehrbelastung als Folge der

Aufteilung auf drei Erschliessungen insgesamt bescheiden, absolut erträglich und die Verkehrserschliessung genügend sein wird. Trotzdem sind zusätzliche Massnahmen wie Optimierung der Strassenquerung, Verkehrsberuhigung usw. vorgesehen. Deren Konkretisierung und Umsetzung erfordert jedoch noch einige Zeit (mindestens zwei bis drei Jahre).

Der Vorschlag für Lärmmessungen und Lärmschutzmassnahmen ist bei einer Quartierstrasse nicht zielführend. Es gelten entlang der Eichwiesstrasse die gleiche Lärmempfindlichkeitsstufe und die gleichen Grenz- und Alarmwerte wie entlang der Neuen Jonastrasse, der Zürcherstrasse oder St. Gallerstrasse. Lärmmessungen werden nur durchgeführt, wenn eine konkrete Vermutung auf Verletzung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte besteht. Bei deren Überschreitung müssten Massnahmen an der Quelle (z.B. „Flüsterbelag" oder Geschwindigkeitsreduktionen) oder am Objekt (z.B. Lärmschutzwände, Lärmschutzfenster) in die Wege geleitet werden. Eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte entlang der Eichwiesstrasse als Folge des bescheidenen Verkehrsaufkommens ist aber nicht realistisch, gilt doch nicht eine kurzzeitig auftretende Lärmbelastung durch einzelne laute Fahrzeuge, sondern die durchschnittliche Gesamtlärmbelastung untertags und nachts als Messzahl. Demzufolge kennt die Stadt die tatsächlichen Lärmwerte im Eichwies-Quartier nicht, und es besteht auch nicht die Absicht, Messungen zu veranlassen oder Lärmschutzmassnahmen zu verfügen.

Zur Veranschaulichung: In der Empfindlichkeitsstufe II (Wohnzone) braucht es mindestens 1'500 Fahrzeuge pro Tag, damit die Immissionsgrenzwerte überschritten werden (bei einem 6 m-Abstand zur Strassenachse). In der Empfindlichkeitsstufe III braucht es schon 4'000 Fahrzeuge im Tag. Lastkraftwagen verursachen zehnmal mehr Lärm, was bedeutet, dass es ca. 150 Lastkraftwagen für eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes in der Wohnzone (am Tag) bei einem sehr kleinen Abstand zur Strasse oder 400 Lastkraftwagen (am Tag) in der Wohngewerbezone, wenn nicht zusätzlich viel Personenwagen vorbeifahren, braucht. In der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) braucht es zehnmal weniger Fahrzeuge. Demgegenüber beträgt gemäss Verkehrszählungen die tatsächliche Verkehrsbelastung ca. 500 Fahrzeuge pro Tag, wovon rund 20 Fahrzeuge in der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr). Die Durchführung von Lärmmessungen wären unter diesen Voraussetzungen unverhältnismässig.

Vorliegend fällt der Lärm mehr auf als andernorts, weil es zuvor ruhiger war und weil es auch heute immer wieder ruhige Phasen gibt. Die Verkehrsmenge und der Verkehrslärm haben jedoch generell deutlich zugenommen.

Eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h würde eine wahrnehmbare Verbesserung bringen. Die Geschwindigkeit wird effektiv jedoch nur verringert, wenn Verkehrsberuhigungsmassnahmen umgesetzt werden (wie zum Bespiel Verengung der Strassenbreite). Entsprechende Massnahmen befinden sich in Prüfung. Im Übrigen wird auch auf die ausführlichen Ausführungen in Bericht und Antrag zur Volksmotion vom 6. Juni 2016 anlässlich der Bürgerversammlung vom 1. März 2017 verwiesen.

2. Das Problem Stellplätze für Fahrende ist im Kanton St. Gallen nach wie vor nicht gelöst. Rapperswil-Jona als zweitgrösste Stadt im Kanton sollte Abhilfe schaffen, auch wenn die Plätze nur befristet zur Verfügung gestellt werden könnten. Die

UGS Rapperswil-Jona stellt dem Stadtrat folgende Fragen: Sind Pläne vorhanden? Wenn ja: Wann ist die Umsetzung geplant? Falls nicht; wie zeigt die Stadt, dass sie einen Beitrag leistet, um die gesellschaftliche Akzeptenz der Fahrenden auf der Ebene der Gemeinde zu fördern? Legale Standplätze mit Wasch- und Sanitäranlagen wirken präventiv gegen Diskriminierung dieser kleinen Bevölkerungsgruppe gegenüber, und das tut Not.

Für den Kanton St. Gallen liegt die Federführung in dieser Sache beim Kanton bzw. bei dessen Baudepartement mit der Vereinigung St. Galler Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten (VSGP) als Ansprechpartner und Vertreter der Gemeinden. Innerhalb des Linthgebiets nimmt das Zentrum für Regionalmanagement Obersee Linth / Region Zürichsee Linth eine koordinierende Funktion wahr. Damit verbleibt den Gemeinden einzig die Aufgabe, allfällige Stellplätze bereit zu stellen. Letztmals war dies im zweiten Quartal 2016 ein Thema. Die Stadt Rapperswil-Jona hat denkbare Standorte evaluiert und gemeldet. Seither hat die Stadt in dieser Sache nichts mehr gehört und erkennt aus städtischer Sicht derzeit keinen aktuellen Handlungsbedarf.

Gemäss Nachfrage bei der VSGP bestehen zwischen verschiedenen Amtsstellen unterschiedliche Meinungen, ob für solche dauerhaften oder temporären Standplätze ein baurechtliches Bewilligungsverfahren notwendig ist. Aus diesem Grund ist die Sache derzeit pendent. Wenn sich aber die Meinung durchsetzen sollte, dass ein Baubewilligungsverfahren notwendig ist, wird es zusätzlich schwierig werden, Standplätze für Fahrende zu finden. Ausserhalb des Siedlungsgebietes werden sie wohl kaum bewilligungsfähig sein und innerhalb des Siedlungsgebietes wird der politische Widerstand äusserst hart sein.

3. Aus der Lokalpresse am Ende der Sommerferien, den 11. August 2017, entnehmen wir, dass der Masterplan Lido zum Wasserspotzentrum, zumindest bezogen auf die neuen Eisfeldprojekte, nicht realisierbar ist. Schon nach 100 Tagen Amtszeit hat unser neugewählter Stadtrat im März 2017 ein „Reset" des Eishallenprojektes angekündigt. Offenbar setzt der Kanton nun Druck auf, die Ufergestaltung wegen den maroden Mauern und Bootsplätze am Hafen Lido in Angriff zu nehmen. Dies steht in Zusammenhang mit der notwendigen neuen Hafenkonzession am Lido, die schon vor fünf Jahren abgelaufen ist. Damit werden die Karten nun wieder völlig neu gemischt. Der beschlossene Masterplan Lido beginnt wieder auf Feld 1. Entsprechend dem mehrfach geäusserten Versprechen des Stadtrates, die Bevölkerung frühzeitig in die Planung von öffentlichen wichtigen Anlagen einzubeziehen, vertritt nun die UGS den Wunsch der breiten Bevölkerung von Rapperswil-Jona, am Wassersportzentrum Lido prioritär den frei zugänglichen öffentlichen Seezugang mitzugestalten. Schliesslich sind nach Schweizer Zivilgesetzbuch alle Gewässer und Ufer der Schweiz öffentlich und im Raumplanungsgesetzt steht, dass Seeufer frei zu halten seien. Der Journalist der Südostschweiz, Herr Martin Mühlegg, hat dies in seiner Kolumne vom 9. August 2017 zurecht berichtet und hat zudem treffend errechnet, dass die Stadt Rapperswil-Jona am See ein 26 km langes Seeufer hat. Dieses ist zur Hälfte von Privaten zugemauert, knapp 5 km sind unzugängliche Schilfnaturzone, 1,6 km dienen als Häfen. Nur im Stampf können Bewohner ohne Stoplersteine und Leitern Barfuss in den See zum Schwimmen laufen. Ein sehr grosses Armutszeugnis. Die aktuell noch frei zugängliche Wiese

am Lido soll nun entsprechend der Gesetzgebung unter Mitgestaltung der Bevölkerung neu gestaltet werden. Das jetzige Seeufer am Wassersportzentrum soll in erster Linie für alle frei zugänglich bleiben. Der Breiten-Wassersport für alle Rapperswil-Joner, das Schwimmen im See, soll unbehindert möglich werden. Jeder Schwimmer soll von der Lidowiese Barfuss in den See laufen können, ein Sandstrand am Lido für alle zum Verweilen und Baden am neu gestalteten Wassersportzentrum, eine Liegewiese, kombinierbar mit dem neu zu gestaltenden Schwimmbad Lido und dortigen Liegewiese sowie nahtloser Übergang zur Schilf-Naturschutzzone. Der Strandweg kann weiter dem Ufer entlang hinter dem neuen Beach verlaufen. Wer im neuen Schwimmbad anstatt im See baden will, muss dann ein Ticket am Automat selbständig lösen ohne notwendigen unschönen Eintrittsbarrieren, welche das Bild einer grosszügigen Wiese vom Lidoschwimmbad und neu geplanten Lidorestaurant bis zum Lidobeach direkt am See trüben und die freie Sicht zum See behindern. Das System mit offenen Grenzen ohne Eintrittstorkontrollen (nur mit Stichkontrollen) hat sich in der Stampfbadi bestens bewährt.

Jetzt ist der Zeitpunkt reif, zur 10-Jahresfeier der Vereinigung von Rapperswil-Jona, den direkten Seezugang für alle Bewohner von Rapperswil-Jona zum Baden im See grosszügig zu gestalten.

Vorarbeiten dieses schon jahrzehntelangen Wunsches haben die prämierten Projekte dazu 2012 geleistet. Auch die Landschafts-Architekturabteilung der HSR halten schon viele Ideen und Pläne bereit. Ein nahtloser Übergang der Schilfzone im Osten des Lidoseeufers in eine für uns alle von der Lidowiese zum Sandstrand barfuss erreichbare Wasserzone bis zum Übergang des Lidohafens ist machbar.

Das Aufheben der kaum benützten Bootstrockenplätze ist offenbar vorgesehen, aber laut der Zürichsee Zeitung steht der Umbau der Wasserplätze für grosse Motorboote im Vordergrund und stattdessen Rückbau der öffentlichen Wiese östlich der Trockenplätze. Sogar die Idee eines Holzsteges geistert da herum zu Gunsten einer erweiterten ohnehin schon ausgedehnten Schilfnaturzone. Der am See barfuss laufenden Badenden werden noch mehr vom Seeuferzugang verbannt. Das Baden im See als der Breitenwassersport für alle wird am Wassersportzentrum verunmöglicht?

Auch sollen die Bedürfnisse des Kanu- und Ruderklubes Rapperswil-Jona prioritär bei der Ufergestaltung berücksichtigt werden. Neben den Anlegestegen ist für das Erlernen des Kanu- und Rudersportes und neu auch Stehpaddel-Boarding ein Beach für Anfänger hilfreich, beim Umkippen zu Beginn kann man dann auf den eigenen Beinen wieder stehen und neu starten. Dazu braucht es aber ein genug breiter Strand, damit die Naturschutz-Schilfzone nicht beeinträchtigt wird.

1. Die Seeufergestaltung am Wassersportzentrum Lido muss sich prioritär an die gesamte Bevölkerung richten, insbesondere allen Erholungssuchenden und Schwimmenden im See. Der öffentliche Seezugang ist für die Allgemeinheit frei zu halten entsprechend dem ZGB.

2. Dazu sind die jetzigen Trockenbootsplätze zugunsten einer breiteren Seeliegewiese im direkten Anschluss an die aktuell öffentliche Wiese im Osten zum

Schilfgürtel hin aufzuheben. Anstelle der maroden Mauern ist ein breiter Sandstrand zum See hin zu planen (Lidobeach). Ziel: Freie Barfuss-Zugang von der Liegewiese in den See ohne Hindernisse (Leitern, Treppen u.a.)

3. Dazu ist eine Machbarkeitsstudie mit nahtlosem Übergang von der Schilfzone im Osten zur öffentlichen Strandbadezone bis zum neuen Hafen hin bei der HSR einzuholen. Dort ist schon viel planerische Vorarbeit dazu geleistet worden (Prof. Oesch; Landschafts-Architekten-Ausbildung). Die üblichen Planungskosten sind in dem Budget zuhanden der Bürgerversammlung 2017 zu integrieren.

4. Der Kanu- und Ruderklub Rapperswil-Jona muss ebenso mit hoher Priorität bei der Ufergestaltung im Lido mit involviert werden. Ein angedachter Holzsteg und erweiterte Schilfgürtel steht den Sportaktivitäten diametral entgegen (Polotourniere, Zieleinläufe Kanu- und Ruderrennen mit Zuschauerzonen bei internationalen Rennen und anderen Grossanlässen des renommierten Klubs, Förderung des Breitensports für Anfänger, braucht Platz zum wieder Aufstehen nach dem Umkippen der Schiffe etc.

5. Die Lido-Hafenanlage mit Anzahl ungedeckter Wasserbootsplätze richtet sich nach den noch verbliebenen Platzmöglichkeiten nach Erfüllung obiger Punkte 1-3. Beim Stampf sind noch genug Wasserbootsplätze frei. Dort wurden zudem bereits sehr viele neue Wasserbootsplätze, geschützt vor hohem Wellengang, auf einer ehemaligen sanierungsbedürftigen Wiese am Seeufer geschaffen. Ein ersatzloser Abbau der baufälligen Wasserbootstege für Motorbootsplätze im Lido ist deshalb zugunsten einer wunderbar grosszügigen öffentlichen Wiese mit Strandbeach am Lido für alle Wassersportliebenden im See (v.a. Schwimmer) am neuen Wassersportzentrum Lido berechtigt.

Das Projekt Lido ist im Stadtforum vom 21. September 2017 separat traktandiert. Die Fragen werden im Rahmen der Vorstellung und Diskussion beantwortet.

D. Neustrukturierung FHO (GLP Rapperswil-Jona)

Der Kanton will die drei zur Fachhochschule Ostschweiz (FHO) gehörenden Standorte Rapperswil, Buchs und St. Gallen organisatorisch zusammenführen. Dies hat in der Region zu einiger Verunsicherung und Kritik geführt. In den Medien wurden von verschiedener Seite Befürchtungen geäussert. Auch ein Mitglied des Stadtrates wurde zum Thema schon zitiert.

Die Grünliberale Partei bittet den Stadtrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

– Welche Chancen und Risiken sieht der Stadtrat in der Neustrukturierung der FHO für die HSR?

  Vorab: Die heutige starke Position der sehr reputierten und bestens positionierten HSR darf nicht durch eine zentralistische Steuerung gefährdet werden. Deshalb waren und sind alle unsere Aktivitäten darauf ausgerichtet, Lehre und Forschung in der grösstmöglichen Freiheit weiterhin zu ermöglichen und der Weiterentwicklung eine nachhaltige Basis zu geben. Gut gelebte Praxis darf und soll nicht einem unnötigen Zentralismus geopfert werden.

Es muss aber auch gesagt werden, dass die jetzige komplexe Situation der drei Fachhochschulen nicht mehr in allen Teilen befriedigt, dies betrifft v.a. auch die verwaltungstechnischen Bereiche, wo eine unnötige und kostentreibende Vielfalt herrscht und statt dessen betriebliche Synergien anzustreben sind. Die Ostschweizer Fachhochschulen gehören mit knapp 5'000 Studentinnen und Studenten nicht zu den grossen Fachhochschulen. Sie haben es aber geschafft, in ihren spezifischen Bereichen eine sehr grosse Kompetenz in Lehre und Forschung aufzubauen.

Das von der Regierung favorisierte Strukturmodell A ist aus Sicht des Stadtrats einleuchtend und ein richtiger Schritt. Der Stadtrat ist auch der Meinung, dass grundsätzlich eine interkantonale Vereinbarung anzustreben ist. Man muss davon ausgehen, dass einer Vereinbarung noch sehr schwierige Verhandlungen bevorstehen, die zeitintensiv sein könnten. Kostenbeitrag und Mitspracheumfang sind die Diskussionspunkte und bekanntermassen nicht einfach zu lösen, wenn man die schwierigen diesbezüglichen Verhandlungen im Rahmen der Hochschule für Technik Rapperswil nur schon mit einem Kanton erlebt hat.

– Welches sind die Forderungen des Stadtrates im Zusammenhang mit der Neustrukturierung der FHO?

  Aufgrund verschiedener Gespräche mit Fachpersonen und politischen Persönlichkeiten vertritt der Stadtrat die Haltung, dass für die HSR wie auch für die anderen Fachhochschulen im Bereich Lehre und Forschung eine möglichst hohe Teilautonomie unbedingt wichtig ist, mit möglichst hoher Kompetenz vor Ort im Sinne von klaren departementalen aber standortgebundenen Lösungen. Unbedingt muss für Dritte eine entscheidkompetente Ansprechperson als leitendes Rektorat vor Ort weiterhin vorhanden sein. Davon ausgenommen sind alle zentralen Dienste, die einer sinnvollen Zusammenführung bedürfen. Nur so viel Zentralismus wie nötig ist die grundsätzliche Haltung.

– Wie hat sich der Stadtrat bisher in die Diskussion eingebracht? Wie gedenkt der Stadtrat sich im weiteren Prozess einzubringen?

  Stadtpräsident Martin Stöckling und Stadtrat Thomas Rüegg haben in Zusammenarbeit mit der Region ZürichseeLinth in verschiedenen Arbeitssitzungen die Stellungnahmen zu den offenen Fragen (siehe oben) erarbeitet. Diese Positionen bilden (auch) die Basis für die Haltung des Stadtrates. Die politische Arbeit erfolgt über ein breit angelegtes Netzwerk, so in Form der Einbindung der in der vorberatenden Kommission involvierten Kantonsratsmitglieder der Region, einem Treffen hier vor Ort mit Regierungsrat Stefan Kölliker, den Gemeindepräsidien der Region sowie eine Veranstaltung für alle Kantonsratsmitglieder der Region.

E. Moderne Mobilitätskonzepte bei Grossüberbauungen (GLP Rapperswil-Jona)

In Rapperswil Jona sind verschiedene grosse Wohnüberbauungen in Planung. Das grösste Projekt soll auf dem Areal der ehemaligen Vinora entstehen. Angesichts der Verkehrsprobleme der Stadt, stellt sich bei diesen Projekten die Frage, wie mit modernen

Mobilitätskonzepten der durch die Überbauung entstehende Mehrverkehr reduziert werden kann. Vermehrt setzen neben genossenschaftlichen auch kommerzielle Immobilienunternehmen auf parkplatzarme Konzepte und ergänzende Massnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Dies zeigt, dass eine grosse Anzahl Parkplätze für die erfolgreiche Vermietung von Wohnungen nicht (mehr) so wichtig ist. Nachhaltige Mobilitätskonzepte können zudem die Akzeptanz für entsprechende Projekte verbessern.

Die Gemeindebehörden haben eine zentrale Rolle bei der Schaffung von modernen Mobilitätskonzepten im Rahmen von Immobilienprojekten. In diesem Zusammenhang bittet die Grünliberale Partei den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- Teilt der Stadtrat die Meinung, dass bei Grossüberbauungen moderne parkplatzarme Mobilitätskonzepte anzustreben sind?
- Welche Möglichkeiten haben der Stadtrat und die involvierten Behörden in den verschiedenen Planungsphasen, um moderne Mobilitätskonzepte zu fördern bzw. durchzusetzen?
- Welche dieser Möglichkeiten gedenkt der Stadtrat bei den anstehenden Grossprojekten wie z.B. Vinora zu nutzen?
- Wird der Stadtrat zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität gezielte Ausbauten beim Streckennetz oder Takt des Busverkehrs prüfen – insbesondere dort, wo neue Grossüberbauungen geplant sind?

Der Stadtrat teilt die Meinung, dass bei Grossüberbauungen auf die Nutzung und Lage des Projekts abgestimmte nachhaltige Mobilitätskonzepte anzustreben sind und einer minimalen Verkehrserzeugung hohen Stellwert zukommt. Die Möglichkeiten Mobilitätskonzepte einzufordern und festzusetzen sind vorhanden. In der Regel sind diese Absichten bereits Teil der Projektentwicklung und Wettbewerbsverfahren und letztlich Inhalt des Sondernutzungsplanes. Ohne Sondernutzungsplan gibt es die Möglichkeit über Auflagen im Baubewilligungsverfahren oder als Inhalt von Vereinbarungen oder über eine grundbuchliche Sicherstellung.

Betreffend der Anzahl Parkplätze ist für Bauvorhaben in erster Linie auf das Parkplatzbedarfsreglement vom 17. August 2009 abzustellen. Der Stadtrat orientiert sich bei Grossüberbauungen am unteren Rand der vorgegebenen Bandbreite an Autoabstellplätzen. Für Bauvorhaben muss zudem die hinreichende Erschliessung sichergestellt sein. Dies setzt eine Verkehrsqualität der Stufe D voraus (SN Norm 640 023a). Um die erforderliche Erschliessungsqualität zu erreichen bzw. bestmöglich zu optimieren, können Mobilitätskonzepte einen wichtigen Beitrag leisten.

Im Rahmen der Ausarbeitung von Sonderbauvorschriften haben die Behörden bereits auf entsprechende Vorschriften für eine nachhaltige Mobilität hingewirkt. Konkret über die Reduktion von Autoabstellplätzen durch Carsharing-Angebote, ein attraktives Angebot für den Rad- und Fussverkehr (ausreichend und komfortable Abstellanlagen und direkte Linienführungen) und zur Verfügungsstellung von Parkplätzen mit Stromladestationen für Elektroautos.

Das Areal der PetroplastVinora AG wird über ein Wettbewerbsverfahren gestaltet und geplant. Die baulichen und verkehrlichen Bestimmungen werden letztlich in einem Sondernutzungsplan geregelt. Die Einforderung einer Projektierung im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität wird bereits im Wettbewerbsprogramm Eingang finden.

Der Netzausbau des Stadtbusses ist in der Stadt weitgehend abgeschlossen und auf einem guten Stand. Die Taktdichte und Ausweitung des Streckennetzes kann nur noch sehr beschränkt erfolgen. Die Bestellung des Angebots des öffentlichen Verkehrs erfolgt durch den Kanton (Amt für öffentlichen Verkehr), welcher z.B. hinsichtlich der Auslastung und Kostendeckung strenge Kriterien anwendet. Zurzeit steht eine Fahrplanstabilisierung (v.a. der Linie 992 und generell mit Busbevorzugungsmassnahmen auf der Neuen Jonastrasse und deren Knoten) klar im Vordergrund. Eine erste signifikante Verbesserung von jeweils drei Minuten und mehr auf den stadteinwärts fahrenden Linien, konnte durch die Busspurverlängerung auf der Neuen Jonastrasse im Bereich AlbuVille erreicht werden.

Durch das negative Resultat der Abstimmung zum Teilstrassenprojekt Knoten Feldlistrasse / St. Gallerstrasse wurde jedoch ein wichtiger Abschnitt in diesen Bestrebungen um Jahre zurückgeworfen. Es ist offensichtlich, dass weitere Verbesserungen dringend nötig sind und mit der Umgestaltung der Neuen Jonastrasse - St. Gallerstrasse kommen müssen.

Im Weiteren lässt der Stadtrat zurzeit ein Fuss- und Radverkehrskonzept ausarbeiten, das die Grundlage legt um die Attraktivität für den Fuss- und Radfahrenden kurz- bis langfristig zu erhöhen.