



- > **Stadttunnel: Geniestreich oder Flickwerk?**
- > **Jugendrat: Jugendliche machen Politik**
- > **Bibliothek: Neuer Standort, neue Optionen**



Editorial

Liebe Rapperswil-Jonerinnen, liebe Rapperswil-Joner

Rapperswil-Jona ist untrennbar mit der Verkehrsgeschichte verknüpft. Verkehr zu Wasser und zu Land führte zur ersten bedeutenden Besiedlung. Er war auch in den folgenden Jahrhunderten der Motor für die Entwicklung des Ortes. Auch heute noch ist eine gute Verkehrserschliessung ein sehr wichtiger Standortfaktor. Kritisch wird es jedoch, wenn die Verkehrsmenge zu einer Belastung wird, wenn die Lebensqualität und die Entwicklungsmöglichkeiten stark eingeschränkt werden. Dieser Zustand ist in Rapperswil-Jona leider seit Jahrzehnten eine Tatsache. Seit Jahrzehnten wird auch nach Lösungen gesucht. Unzählige Varianten wurden geprüft, überarbeitet und verworfen.

Klar ist, dass dieser Herausforderung nicht mit einer einzelnen Massnahme begegnet werden kann. Um den Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden, braucht es einerseits einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs (öV) und die Förderung des Langsamverkehrs (Fussgänger und Radfahrer), andererseits eine Neuorganisation des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Bei Letzterem geht es nicht nur um den Durchgangsverkehr, sondern auch um den Ziel-, den Quell- und den Binnenverkehr. Die Massnahmen betreffend öV und Langsamverkehr kann die Stadt weitgehend in eigener Kompetenz treffen. Bezüglich MIV unterbreitet der Kanton – in Koordination mit der Stadt – nun ein Projekt für die erste Etappe der Verkehrsentslastung. Damit soll der MIV optimal organisiert werden, gleichzeitig werden die Voraussetzungen geschaffen, damit die Massnahmen betreffend öV und Langsamverkehr erfolgreich sein können. Wir sind uns bewusst, dass die Etappen 2 und 3 für eine umfassende Lösung unabdingbar sind. Wir sind aber auch überzeugt, dass die erste Etappe für das Kerngebiet einen grossen Mehrwert hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Entwicklungsmöglichkeiten bringt. Und schliesslich passiert hinsichtlich des Gesamtprojekts gar nichts, wenn wir jetzt nicht (endlich) einen ersten wesentlichen Schritt machen. Dieser wird auch die für die Etappen 2 und 3 erforderliche Dynamik auslösen.

Es ist selbstverständlich, dass ein solches Projekt Fragen aufwirft und Kritiken hervorruft. Jedes Projekt hat positive und negative Auswirkungen. Diese gilt es gegeneinander abzuwägen. Es ist auch nachvollziehbar, dass die negativen Aspekte im Projektstadium oft stärker gewichtet werden. Erinnern Sie sich noch, als der Seequai, der Fischmarktplatz und der Hauptplatz voller parkierter Autos und Suchverkehr waren? Damals wurde von den Kritikern prognostiziert, dass sich die verkehrsarmen Zonen negativ auf die Altstadt auswirken würden und deshalb nicht vertretbar seien. Heute wünscht sich wohl niemand mehr die früheren Zustände zurück. Das Projekt zur Verkehrsentslastung ist ein paar Nummern grösser. Umso mehr ist eine ganzheitliche Betrachtung notwendig, die von Gemeinsinn und Verantwortung gegenüber den nachfolgenden Generationen geprägt ist. In den kommenden Monaten wird die Bevölkerung Gelegenheit haben, sich mit allen entsprechenden Fragen auseinanderzusetzen, aber auch Vorschläge einzubringen für die Gestaltung und Nutzung der gewonnenen Freiräume und Entwicklungsmöglichkeiten.

Ich danke Ihnen, wenn Sie sich die Zeit für eine ausgewogene Beurteilung dieses wichtigen Vorhabens nehmen.

Benedikt Würth, Stadtpräsident

Inhaltsverzeichnis

4	Der Verkehr prägte Rapperswil-Jona zu allen Zeiten	15	«Wir bauen keine Autobahn unter Rapperswil-Jona durch»
6	«Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Priorisierung schlicht nicht sinnvoll»	16	Auf Augenhöhe mit den Erwachsenen politisieren
9	«Wenn jeder nur an sich denkt, werden wir nie nur ein Verkehrsproblem lösen»	19	Politische Wege innerhalb der Region sollen einfacher werden
10	Ein Jahrhundertprojekt gibt zu reden	22	Wieder ein Stück mehr Weihnachten
12	Stadttunnel – mehr Fragen als Antworten?	24	Ein Ort zum Lesen, Lernen und Verweilen
14	«Bezüglich Information haben wir noch eine Bringschuld»	26	Kurzmeldung
		28	Wichtige Termine/Impressum

Der Verkehr prägte Rapperswil-Jona zu allen Zeiten

Mit einem Tunnel vom Seedamm bis zum Hüllistein soll der Verkehr in Rapperswil-Jona massgeblich reduziert werden. Bereits von der Etappe 1+ erwarten Stadt und Kanton eine deutliche Entlastung im Kern Rapperswil. Damit soll ein Problem gelöst werden, das nicht immer eines war: Seine Bedeutung verdankte Rapperswil einst seiner Lage an einem zentralen Verkehrsknotenpunkt.

Rapperswil-Jona ist mit der Verkehrsgeschichte untrennbar verbunden. Bereits bei den ersten Besiedlungen am Zürichsee spielten Verkehrsbeziehungen eine wichtige Rolle. Die ersten Zeugnisse datieren aus der Zeit um 1525 vor Christus. Gewässer wurden damals als Verkehrswege genutzt, es entstanden Handelsumschlagplätze, von denen aus Waren auf dem Landweg weitertransportiert wurden. Die Seeenge zwischen Rapperswil und Hurden bot sich als Ort für eine Verbindung auf dem Landweg an. Die Entwicklung des alten Rapperswils hing unmittelbar mit der Schnittstelle verschiedener Verkehrswege zusammen. Die erste von den Habsburgern im 14. Jahrhundert erstellte Holzbrücke war ein wichtiger Meilenstein. Die Landwege erhielten eine immer stärkere Bedeutung gegenüber den Wasserwegen. Rapperswil profitierte vom Handelsverkehr in vielfacher Hinsicht. Verkehr war willkommen, für ihn wurden Stadtmauern und Wehrtürme abgebrochen, um optimale Bedingungen für den Handel und das örtliche Gewerbe zu erreichen. Mit dem Wegfall der Brückenzölle Mitte des 19. Jahrhunderts setzte ein regelrechter Verkehrsboom ein. Anders als heute waren zu jener Zeit aber Fussgänger, Pferde, Fuhrwerke, Kutschen usw. unterwegs. Der Seedamm in seiner heutigen Art wurde schliesslich vor rund 60 Jahren fertiggestellt. Damit war auch die Infrastruktur vorhanden, um den in den folgenden Jahrzehnten rasant wachsenden Motorfahrzeugverkehr aufzunehmen. Es ist offensichtlich, dass damals Bauten nicht nur für die Gegenwart gebaut wurden, denn 1950 zählte man auf dem Seedamm täglich nur 4000 Motorfahrzeuge, heute sind es durchschnittlich über 25'000.

Verkehr wird zur Belastung

Bereits 15 Jahre nach Eröffnung des neuen Seedamms erkannte der Stadtrat Rapperswil, dass der Verkehr zu einem Problem für die Stadt werden würde. Viel Durchgangsverkehr quälte sich durch das Zentrum. 1965 tauchten erste Ideen auf, wie hier Abhilfe geschaffen werden könnte: Schlostunnel und Südumfahrung auf Stelzen entlang des Obersees. Seither liess das Thema Verkehrsentslastung die Behörden und die Bevölkerung von Rapperswil-Jona nie mehr los. In den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts, als die Verkehrsmenge auf dem Seedamm bereits auf 15'000 bis 20'000 Fahrzeuge pro Tag angewachsen war, wurde besonders intensiv nach Lösungen gesucht.

Prüfung grosser und kleiner Lösungen

Zwischen Feldbach und Wurmsbach wurden nicht weniger als 14 Varianten geprüft. Nicht zuletzt von grossräumigen Umfahrungen versprach man sich viel (zum Beispiel Tunnel Hurden – Feldbach, Tunnel Hurden – Joner Allmeind, Brücke Wangen – Wurmsbach). Man war auch politisch sehr aktiv und

sprach zusammen mit dem damaligen Vorsteher des Baudepartements, Willi Geiger, beim Bundespräsidenten Hans Hürliemann vor. In den 80er-Jahren wurde klar, dass eine wirksame Lösung nicht nur den Durchgangsverkehr, sondern auch den Ziel-, den Quell- und den Binnenverkehr berücksichtigen muss. Die grossen Würfe hielten nämlich einer näheren Prüfung nicht stand. Eine weiträumige Umfahrung gemeinsam mit einer Sperre des Seedamms hätte zwar das Bahnhofgebiet Rapperswil massiv entlastet, auf den Hauptachsen Zürcherstrasse, St. Gallerstrasse und Neue Jonastrasse aber zu zusätzlichen starken Belastungen geführt. Einen Vorschlag der Regierung für eine oberirdische Kernumfahrung Rapperswil lehnte der Kantonsrat im 13. Strassenbauprogramm ab, weil auch sie keine taugliche Lösung gewesen wäre. Ende der 90er Jahre stand fest, dass mit einer unterirdischen Variante möglichst nahe bei den zu entlastenden Strassen und mit zwei Anschlusspunkten (Teuchelweiher und Kempraten) die beste Wirkung erreicht würde. Die zuständigen kantonalen und eidgenössischen Stellen anerkannten die Notwendigkeit einer Verkehrsentslastung und erachteten die vorgesehene Lösung als zweckmässig. Als schier unüberwindbares Hindernis erwies sich aber die Finanzierung.

Mit neuen Zuständigkeiten zum Ziel

Das jetzt zur Ausführung vorgesehene Tunnelprojekt sieht drei bauliche Etappen vor:

- Etappe 1+: Seedamm – Teuchelweiher – Zürcherstrasse
- 2. Etappe: Kempraten bis A53
- 3. Etappe: Zürcherstrasse bis Kempraten

Das bestehende Strassennetz soll beim Teuchelweiher und in Kempraten an die unterirdische Entlastungsstrasse angeschlossen werden. So wird erreicht, dass auch Ziel-, Quell- und Binnenverkehr auf möglichst kurzen Strecken das oberirdische Strassennetz belasten.

Kanton und Stadt warteten Jahre auf den Entscheid des Bundes betreffend Aufnahme der Achse Seedamm – Hüllistein ins sogenannte Grundnetz (Nationalstrassen). Man hoffte, dass bei einer Übernahme die Finanzierung sichergestellt wäre. Allerdings wäre der Zeitpunkt der Realisierung völlig offen geblieben, weil der Bund noch zahlreiche weitere Projekte finanzieren muss. Deshalb wurde vereinbart, dass der Bund die A53 von Schmerikon bis Rüti anstelle der Achse Seedamm – Hüllistein in sein Netz aufnimmt. Damit bleibt die Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona grundsätzlich Sache des Kantons. Allerdings besteht nach wie vor das Ziel, dass die 2. Etappe von Kempraten zur A53 als Zubringer einer Nationalstrasse durch den Bund finanziert wird.

Aufgrund der Grösse des Bauvorhabens ist eine Etappierung unumgänglich. Wichtig ist jedoch, dass bereits die erste Etappe eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand bringt. Die umfassenden Abklärungen haben gezeigt, dass mit der Etappe 1+ vom Seedamm bis zur Zürcherstrasse dieses Ziel erreicht werden kann. Die verschiedenen Anschlussbauwerke führen zweifellos zu spürbaren Eingriffen ins heutige Bild der betroffenen Gebiete. Den entsprechenden Herausforderungen müssen sich alle Projektbeteiligten stellen und die bestmögliche städtebauliche Lösung suchen. Dabei ist immer auch der Gesamtzusammenhang zu beachten: Mit der Verkehrsentlastung wird der Kern Rapperswil vom Durchgangsverkehr befreit und das Stadtbild kann markant aufgewertet werden.

Mit flankierenden Massnahmen Mehrwert sichern

Die Verkehrsentlastung ist für die Entwicklung des Kerns von Rapperswil von grosser Bedeutung. Um den Mehrwert für Fussgänger, Velofahrer und den öffentlichen Verkehr zu sichern, braucht es jedoch flankierende Massnahmen. Sie sollen insbesondere verhindern, dass der gewonnene Freiraum durch neuen (hausgemachten) Verkehr wieder verloren geht. Ein ganzer Massnahmenkatalog wurde seinerzeit im Rahmen des Projekts Gesamtverkehrsoptimierung erstellt. Diesen gilt es nun zu überprüfen und zu aktualisieren. Zentral sind die Sperrung der Durchfahrt Seedamm – Untere Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr sowie die Anbindung des Parkhauses See an den Seedamm und an die Untere Bahnhofstrasse. Die entlasteten Strassen sollen so umgestaltet werden, dass ein verbindender und nicht wie heute ein trennender städtischer Bereich entsteht. Verkehrsberuhigte Zonen sollen zu einer Förderung und Attraktivitätssteigerung des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs führen. Bei der Entwicklung dieser Massnahmen soll auch die Bevölkerung einbezogen werden.

Verkehrsproblem schrittweise und konsequent angehen

Für die Stadtbehörden ist klar, dass Rapperswil-Jona verschiedene verkehrstechnische Brennpunkte hat. Der Problemdruck ist aber im Kern Rapperswil am höchsten. Daher ist es naheliegend, dass dort die Lösungssuche am dringlichsten ist. Die Stadt- und Regionalentwicklung insgesamt hat auch immer einen engen Zusammenhang mit der Qualität der Zentren. Vor diesem Hintergrund stiftet das Vorhaben einen Nutzen für die ganze Stadt und Region.

Text: Hans Wigger

DIE WEITEREN SCHRITTE

- Ausarbeiten des Genehmigungsprojekts durch den Kanton
- Vernehmlassung nach Art. 35 Strassengesetz bei der Stadt
- Beschluss des Stadtrats
- Fakultatives Referendum über den Stadtratsbeschluss
- Botschaft der Regierung zuhanden des Kantonsrats
- Fakultatives Referendum über den Kantonsratsbeschluss
- Öffentliche Planaufgabe durch den Kanton
- Behandlung der Einsprachen
- Landerwerb, Schätzungsverfahren
- Ausarbeiten des Bauprojekts
- Arbeitsausschreibungen und Arbeitsvergaben
- Baubeginn

Parallel zu diesen Verfahrensschritten aktualisiert und definiert der Stadtrat unter Mitwirkung der Bevölkerung die flankierenden Massnahmen. Anschliessend werden die entsprechenden Projekte ausgearbeitet und die notwendigen Kredite der Bürgerschaft zur Bewilligung unterbreitet. (wih)

«Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Priorisierung schlicht nicht sinnvoll»

Es sei aus Sicht des Kantons nicht zweckmässig, in der aktuellen Situation über Prioritäten betreffend Bauvorhaben und langfristige Sicherung finanzieller Mittel zu diskutieren, findet Regierungsrat Willi Haag. Der Baudirektor versichert aber, Rapperswil-Jona sei mit seinem Verkehrsentslastungsprojekt bisher auf sehr gutem Weg.



Herr Haag, Rapperswil-Jona ist die zweitgrösste Stadt im Kanton St. Gallen und der Tunnel ein «Jahrhundertprojekt» – ist es gerechtfertigt, dass Sie dieses Projekt in Konkurrenz zu den Umfahrungen Bütschwil und Wattwil setzen?

Diese Fragestellung ist falsch: In unserem Kanton werden alle Begehren für Umfahrungsstrassen von Gemeinden einer detaillierten Prüfung unterzogen. Nur sehr wenige werden danach in Form eines Projekts weiterbearbeitet. So haben wir die Realisierung der ausgewiesenen Projekte Rapperswil-Jona, Bütschwil und Wattwil beschlossen, und zum jetzigen Zeitpunkt sind diese drei Projekte zufälligerweise alle etwa auf dem gleichen Stand. Bis wir aber wirklich bauen können, gibt es für alle drei Vorhaben noch zahlreiche Hürden zu nehmen: Einsprachen und Rekurse, allenfalls Korrekturen am Projekt, Landverhandlungen, eventuell Enteignungsverfahren, Arbeitsvergaben – wie lange dies dauert, wissen wir nicht. Wenn wir jetzt Rapperswil-Jona priorisieren, müssen wir die beiden Toggenburger Projekte zurückstellen. Dadurch ist Rapperswil-Jona aber nicht einen Tag früher für den Baubeginn bereit.

Trotzdem: Dieser Wettbewerb irritiert.

Der Wettbewerb soll die drei Gemeinden anspornen, aus eigenem Antrieb ihr Ziel zu erreichen. Meine Botschaft ist die: «Jetzt gebt Gas, es ist eure Gemeinde, eure Bevölkerung, eure Entlastung.» Sollten am Schluss allerdings alle drei Gemeinden etwa zur gleichen Zeit bereit sein, werden wir nicht darum herumkommen, Prioritäten zu setzen. Vorher ist eine Priorisierung aber schlicht nicht sinnvoll.

Und wenn eine Priorisierung notwendig würde, wer hätte den entscheidenden Stich – Rapperswil-Jona?

Zu jenem Zeitpunkt wird die Regierung nach allerbestem Wissen und Gewissen und nach objektiven Kriterien entscheiden. Und wenn wir dann sehen, wo die Verkehrsbelastung

am grössten ist, brauche ich Ihnen nicht weiter zu erklären, welches Projekt die besten Karten hat.

Gut, diese Antwort wird man in Rapperswil-Jona sicher verstehen. Nun geht es aber auch um viel Geld. Angesichts der aktuellen Wirtschaftskrise schnüren Bund und Kantone zurzeit wieder Sparpakete – kann der Kanton dieses kostspielige Projekt wirklich finanzieren?

Wir haben eine langfristige, klare Planung. Und in der Zeitspanne dieser Planung macht die Wirtschaft Auf- und Abwärtsbewegungen. Bis wir bei der dritten Etappe angelangt sind, werden wir vermutlich noch mehrere Krisen erleben. Darum lassen wir uns von der aktuellen Krise nicht beeindrucken – wir fahren weiter gerade aus. Die Frage, welche Mittel zu welchem Zeitpunkt vorhanden sein werden, hängen letztlich noch von vielen anderen Faktoren ab: Absprachen

zwischen Bund und Kantonen, Höhe der LSVA oder der Motorfahrzeugsteuer, Finanzausgleich – langfristige Prognosen sind deshalb gar nicht möglich.

Ein wichtiger Aspekt für das Projekt Stadttunnel sind die flankierenden Massnahmen – welchen Stellenwert nehmen diese Massnahmen im notwendigen Bewilligungsverfahren ein?

Im Bewilligungsverfahren sind diese Massnahmen nicht relevant. Darüber muss die Bürgerversammlung entscheiden. Wir haben aber vom Baudepartement aus allen drei Gemeinden klargemacht: Voraussetzung für eine Umfahrung ist, dass sie tatsächlich eine Entlastungswirkung hat. Und diese kann man nur erreichen, wenn die Durchfahrt durch die Stadt erschwert oder zumindest unattraktiv wird. Dazu muss man Massnahmen treffen. Rapperswil-Jona ist bis jetzt auf sehr gutem Weg.

Die Verkehrsbelastung in Rapperswil-Jona ist erwiesenermassen sehr hoch – was passiert, wenn das Tunnelprojekt scheitern sollte, gibt es einen Plan B?

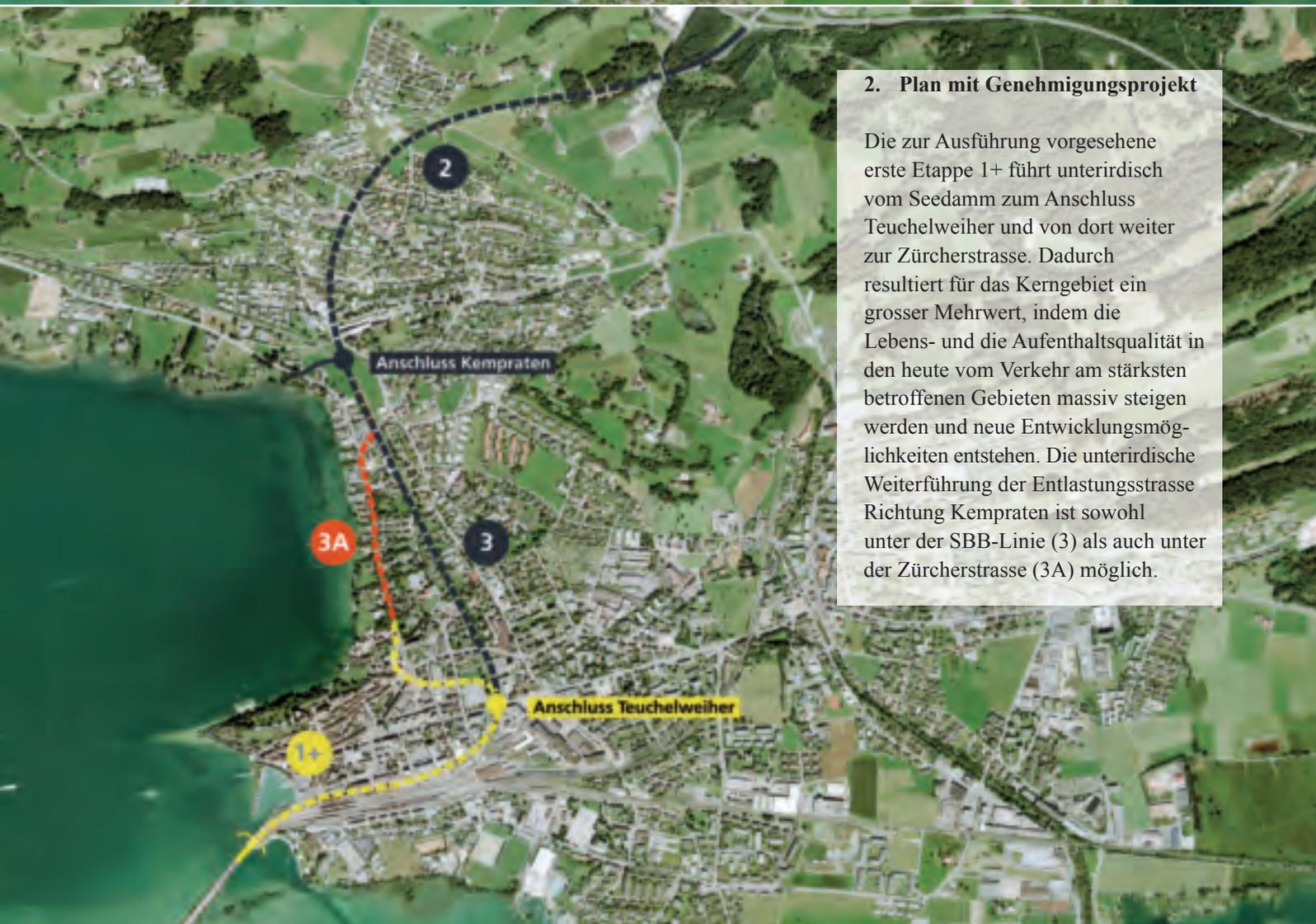
Wenn alle Stricke reissen, muss man ausschliesslich mit flankierenden Massnahmen die Spitzen brechen und nochmals von Grund auf über die Bücher gehen. Das wäre unklug und sehr schade. Denn wir sind überzeugt von diesem Tunnelprojekt. Zudem stimmen wir in diesem Punkt mit dem Bund überein: Wir unterstützen nur Gesamtverkehrslösungen, denn ohne Gesamtkonzept – das heisst Stadttunnel inklusive flankierender Massnahmen, Stärkung des öffentlichen Verkehrs, Fussgängerpassagen etc. – nützt eine Umfahrung nichts.

«Wir unterstützen nur Gesamtverkehrslösungen, denn ohne Gesamtkonzept nützt eine Umfahrung nichts.»



1. Plan mit Gesamtprojekt

Nach dem Gesamtprojekt verläuft die Entlastungsstrasse unterirdisch vom Seedamm bis zum Anschluss Hüllistein an die A53. Damit können grosse Gebiete der Stadt vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Damit auch Quell-, Ziel- und Binnenverkehr auf möglichst kurzen Strecken das oberirdische Strassennetz benützen, sind die zwei innerstädtischen Anschlüsse Teuchelweiher und Kempraten vorgesehen. Für den Durchgangsverkehr Ost – West wird die Verbindung über die A53 – Anschluss Kempraten attraktiv.



2. Plan mit Genehmigungsprojekt

Die zur Ausführung vorgesehene erste Etappe 1+ führt unterirdisch vom Seedamm zum Anschluss Teuchelweiher und von dort weiter zur Zürcherstrasse. Dadurch resultiert für das Kerngebiet ein grosser Mehrwert, indem die Lebens- und die Aufenthaltsqualität in den heute vom Verkehr am stärksten betroffenen Gebieten massiv steigen werden und neue Entwicklungsmöglichkeiten entstehen. Die unterirdische Weiterführung der Entlastungsstrasse Richtung Kempraten ist sowohl unter der SBB-Linie (3) als auch unter der Zürcherstrasse (3A) möglich.



«Wenn jeder nur an sich denkt, werden wir nie nur ein Verkehrsproblem lösen»

Es sei logisch, das Verkehrsproblem von Rapperswil-Jona zuerst dort anzugehen, wo es am gravierendsten sei, sagt Stadtpräsident Benedikt Würth: im Zentrum Rapperswil. Parallel dazu wolle die Stadt aber auch die Etappe 2 des Tunnelprojekts sowie die Stärkung des öffentlichen und des Langsamverkehrs vorantreiben.



Herr Würth, der Stadttunnel ist nicht nur ein Strassenbauvorhaben, sondern auch ein Stadtentwicklungsprojekt – welches sind in Ihren Augen die grössten Chancen und Herausforderungen des Projekts?

Das ist richtig: Es ist zentral, dass wir diesen Tunnel als Stadtentwicklungsprojekt sehen, denn im Zentrum von Rapperswil entsteht ein neues Stadtbild. Die Verkehrsmengen werden sich markant reduzieren. Daraus ergibt sich eine völlig neue Ausgangslage. Wir müssen uns somit Gedanken machen, wie sich dieses Zentrum unter den neuen Bedingungen weiterentwickeln soll und wie die gewonnenen Qualitäten nachhaltig gesichert werden können. Hier wird die Stadt in den nächsten Jahren stark gefordert sein, und es muss auch eine öffentliche Diskussion stattfinden, weil die entlasteten Plätze und Strassen zu öffentlichem Raum werden.

An einer der Informationsveranstaltungen haben Sie gesagt, wenn der Kern einer Stadt funktioniere, sei dies für die gesamte Stadtentwicklung von Vorteil. Welchen Nutzen haben denn beispielsweise die Leute im Zentrum Jona oder im Lenggis von diesem Tunnel?

Der Problemdruck ist an verschiedenen Orten der Stadt spürbar. Und wenn man ein Problem hat, sollte man dort anpacken, wo es am grössten ist. Darum ist es logisch, dass wir nun zuerst das Zentrum Rapperswil entlasten, wo wir einerseits enorme Verkehrsmengen haben, wo andererseits aber wichtige Zentrumsnutzungen – Dienstleistungen, Freizeit, Tourismus – stattfinden und wo der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr funktionieren sollen. Das Gesamtprojekt umfasst aber die ganze Strecke vom Seedamm bis zum Hüllistein, und parallel zur ersten Etappe wollen wir mit Hochdruck die Vorbereitungen für die zweite Etappe voranbringen, die namentlich für den westlichen Stadtteil eine grosse Entlastung bringen wird. Grundsätzlich gilt aber: Wenn jeder nur an sich denkt, werden wir nie nur ein Verkehrsproblem lösen.

Viele fürchten aber, es bleibe bei der ersten Etappe und die Etappen 2 und 3 würden gar nie gebaut.

Ich habe nun jahrelang gehört, der Tunnel komme sowieso nie. Jetzt ist die Etappe 1+ plus greifbar, und schon heisst es, die Etappen 2 und 3 kommen nie. Diesen Pessimismus verstehe ich nicht. Ich glaube, wir müssen mehr Zuversicht entwickeln. Ausserdem: Der beste Steilpass für die Etappen 2 und 3 ist Etappe 1. Das heisst, wir müssen jetzt diese Chance packen, denn dadurch entstehen auch der nötige Druck und ein entsprechender Sachzwang für den Bau der weiteren Etappen.

Die Altstadtbewohner, die dem Tunnel grundsätzlich positiv gegenüberstehen, hegen Befürchtungen, die beruhigte Zone werde zu einem neuen «Festzelt».

Wie kann die Stadt einer solchen Entwicklung entgegenwirken?

Diese Ängste kann ich sehr gut nachvollziehen. Wir haben aber nicht die Absicht, im Kern Rapperswil eine Partyzone auszuscheiden. Im Zusammenhang mit der Eventstrategie der Stadt haben wir uns intensiv mit der Frage auseinandergesetzt, wie viele und welche Anlässe es verträgt. Die Frage der Qualität ist aus unserer Sicht ganz entscheidend. Diese Strategie werden wir auch weiterhin verfolgen. Man muss aber auch bedenken: Ein Zentrum lebt, und es hat verschiedene Funktionen. Unter anderem sollen dort auch Anlässe stattfinden können. Man soll dort aber sicher auch wohnen können.

In der nächsten Zeit wird es wohl vor allem darum gehen, die Leute für das Projekt zu gewinnen, die nicht unmittelbar davon profitieren. Wie?

Ich glaube, diese Leute kann man wirklich nur mit der Überlegung gewinnen, dass eine Stadt wesentlich von der Qualität ihres Kerns lebt. Die Stadt Rapperswil-Jona ist durch zwei Zentren geprägt, wobei das Zentrum Rapperswil unbestrittenermassen eine regionale Ausstrahlung hat. Somit ist jede Massnahme, welche die Qualität des Zentrums Rapperswil erhöht, eine positive Massnahme für die ganze Stadt wie auch für die Region. Uns ist es aber auch ein Anliegen aufzuzeigen, dass

wir seit Jahren an der Verbesserung des gesamten Verkehrssystems arbeiten. Dazu gehört der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Planung von Entlastungen wie dem Stadttunnel, die Beruhigung in den Quartieren mit Tempo 30 und schliesslich die Förderung des Langsamverkehrs. Wir müssen sicher noch deutlicher darstellen, dass dieser Tunnel ein Mosaikstein im Ganzen ist – wenn auch ein sehr grosser und wichtiger.

«Der beste Steilpass für die Etappen 2 und 3 ist Etappe 1»

Ein Jahrhundertprojekt gibt zu reden

Ende August informierten Stadt und Kanton gemeinsam die Medien und die Bevölkerung über das Verkehrs-entlastungsprojekt, insbesondere über die Etappe 1+ des geplanten Stadttunnels. Damit war die Diskussion über das gewichtige Vorhaben eröffnet – und wie sich auch an den Workshops und der zweiten öffentlichen Veranstaltung von Mitte September zeigte, wird diese Diskussion kontrovers geführt.

Rund 30'000 Fahrzeuge rollen täglich über den Cityplatz im Zentrum Rapperswil. Das sind mehr, als die Stadt Rapperswil-Jona Einwohner zählt. Nun sollen nach Willen von Stadt und Kanton diese Blechlawinen in den Untergrund verbannt werden. Damit oberirdisch mehr Ruhe einkehrt, Platz ist für Fussgänger, Velofahrer, Stadtbus. Dank der markanten Reduktion der täglichen Auto-Frequenzen sollen Bahnhofplatz, Obere und Untere Bahnhofstrasse, City- und Stadthofplatz ganz neu gestaltet werden können, sodass ein harmonisches Nebeneinander möglich würde. Dies ging aus der Präsentation hervor, zu der die Stadt die Bevölkerung Ende August in den Stadtsaal KREUZ eingeladen hatte. Stadtpräsident Benedikt Würth, Stadtrat Walter Domeisen, Regierungsrat Willi Haag und Kantonsingenieur Urs Kost erläuterten anhand zahlreicher Pläne und Skizzen, in welchen drei Abschnitten der Stadttunnel gebaut werden soll und warum es für die erste Etappe, den sogenannten Tunnel Bahnhof, die Variante 1+ sein müsse: Diese sieht eine Weiterführung des Tunnels vom Teuchelweiher bis zur Zürcherstrasse vor, wodurch man zusätzlich den Verkehr, der sich Richtung Kempraten bewegt, in den Untergrund verlegen will. Damit erreiche man im Zentrum Rapperswil bereits mit der ersten Etappe die grösstmögliche Entlastung, erfuhren die Anwesenden.

Stadt will die Chance packen

Die zentrale Herausforderung, dies ging aus dieser Veranstaltung ebenfalls hervor, werde nun die Gestaltung der Tunnelein- und -ausfahrten darstellen. Dies sei eine städtebauliche Aufgabe, der man sich gemeinsam mit den Fachleuten vor Ort stellen wolle. Und, so machte Benedikt Würth klar: Man wolle jetzt zügig voranschreiten, diese Chance packen. Denn im Kanton, dies erläuterte Baudirektor Willi Haag, stehen zurzeit noch zwei andere Grossprojekte an: die Umfahrungen Bütschwil und Wattwil. Alle drei Projekte werden vom Kanton unterstützt, doch lassen sich nicht alle drei gleichzeitig finanzieren. Darum lautet Willi Haags Motto: Die Gemeinde, die zuerst bereit ist, erhält die nötigen Mittel, die anderen müssen sich gedulden.



Auf der Oberen Bahnhofstrasse soll der Verkehr massiv zurückgehen, was sich auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität sehr positiv auswirken würde.

«Wollen wir diesen Tunnel?»

Es war eine lebhafte Diskussion, die diesen Informationen folgte. Fortgesetzt und vertieft wurde sie Mitte September in drei Workshops zu den Themen «Städtebau/Architektur», «Wohnen/Altstadt» und «Wirtschaft», zu denen sich interessierte Einwohnerinnen und Einwohner anmelden konnten. Vor allem der Workshop zu den städtebaulichen Fragen war sehr gut besucht, und die Fragestellungen waren komplex. Im Zentrum standen die Neugestaltung der beruhigten Zone im Kern Rapperswil sowie die Gestaltung der Tunnelportale. Die Teilnehmenden waren engagiert bei der Sache, doch es war offensichtlich, dass in der kurzen Zeit keine konkreten Ideen

entworfen werden konnten. Stattdessen drehte sich das Gespräch immer wieder um die Grundsatzfrage: «Wollen wir diesen Tunnel, bringt er uns wirklich die erhoffte Entlastung?» Die Gruppe zeigte sich gespalten, man diskutierte die Linienführung, sprach von Mehrverkehr statt Entlastung, vom Providurium der ersten Etappe, von einer Verschiebung der Stausituationen – Argumente, welche die Befürworter und die in das Projekt Involvierten mit ebenso viel Nachdruck zu entkräften versuchten.



Auch beim Gebiet Untere Bahnhofstrasse soll die heutige massive Trennwirkung als Folge des Verkehrs verschwinden. Dadurch ergäben sich neue Entwicklungsmöglichkeiten. Und die Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr würden sehr viel besser.

Die Altstadtbewohner freuen sich schon

Inzwischen freute man sich im Workshop «Wohnen/Altstadt» trotz zu erwartender Immissionen während der Bauzeit bereits auf den Tunnel, auf mehr Lebensqualität, auf neue Freiräume. Befürchtungen wurden lediglich dahingehend geäußert, dass diese Freiräume als neues «Festzelt» neuen Lärm, neuen Abfall zur Folge haben könnten. Trotzdem lautete hier das Fazit: Den Tunnel wolle man lieber heute als morgen. Auch die Gruppe, die sich mit den wirtschaftlichen Aspekten beschäftigte, gab sich vor allem positiv. So betonte sie beispielsweise, dass das Zentrum Rapperswil an Attraktivität gewinnen werde, wenn der Altstadtgürtel beruhigt sei, dies könne positive Auswirkungen für den Detailhandel haben. Wichtig sei es jedoch, die Betroffenen in die Gestaltungsplanung einzubeziehen und den Verkehrsfluss rund um den Tunnel genau zu prüfen.

Nachdem die drei Gruppen die Ergebnisse ihrer Arbeit anschliessend an der zweiten öffentlichen Veranstaltung vorgelegt hatten, wurde die Debatte im erweiterten Rahmen fortgeführt. Und auch hier wurde deutlich: Die Sorgen und Bedenken der Bevölkerung sind noch nicht ausgeräumt. Auch andere Varianten der Linienführung oder überhaupt der Umfahrung wurden immer wieder ins Spiel gebracht. Auch wenn Benedikt Würth verschiedentlich mit Vehemenz für das vorliegende Vorhaben warb – «dieses Projekt ist kein billiger Kompromiss» –, wird dieser Tunnel sicher noch viel zu reden geben.

Text: Jacqueline Olivier

Stadttunnel – mehr Fragen als Antworten?

Das Verkehrsentslastungsprojekt Etappe 1+ stösst in der Bevölkerung nicht auf einhellige Begeisterung. Während die einen das Vorhaben möglichst rasch vorantreiben möchten, melden andere gravierende Bedenken an und rufen zu einem Marschhalt und einer Neubeurteilung der Situation auf. Das RJournal hat einige Workshop-Teilnehmer um eine persönliche Stellungnahme gebeten.

«Der Gewinn ist noch deutlicher aufzuzeigen»



Bruno Huber,
Präsident «IG Tunnel
Rapperswil-Jona-Jetzt»

Als langjähriger Verfechter einer Verkehrsentslastung mittels Tunnel stehe ich der vorliegenden Lösung natürlich positiv gegenüber. Die Verbesserung der Linienführung der ersten Etappe durch eine Verlängerung des Tunnels bis zur Zürcherstrasse ist grundsätzlich zu begrüssen. Noch ist leider die definitive Gestaltung der Anschlüsse völlig offen. Auch der Gewinn infolge Entlastung der bestehenden Strassen – Untere und Obere Bahnhofstrasse – ist mithilfe grafischer Darstellungen der neuen Nutzungsmöglichkeiten noch deutlicher aufzuzeigen. Noch bleibt Zeit für die Schliessung dieser Lücken bis zur Stellungnahme der Bevölkerung, wie sie für grosse Strassenbauvorhaben üblich ist.

Neben den Anstrengungen für die Realisierung der ersten Tunneletappe muss zudem alles darangesetzt werden, dass anschliessend eine Weiterführung bis zum Hüllistein realisiert werden kann. Eine Zielsetzung «Pro Generation eine Etappe» scheint mir zu kurz zu greifen. Eine vollumfängliche, grossräumige Nutzung ohne Beeinträchtigung von Teilen des Stadtgebiets durch Mehrverkehr entsteht erst mit der Realisierung aller drei Etappen.

«Der Berg hat eine Maus geboren»



Bettina Bickel-Jaques,
alt Stadträtin Rapperswil

Über Jahrzehnte litten die Bewohner der Zürcherstrasse unter dem massiven Verkehrsvolumen. Dieses nahm stetig zu, hatten doch Stadt und Kanton im Richtplan die Zürcherstrasse zu einer Hauptverkehrsachse gemacht. Die Bewohnerinnen und Bewohner diese Strasse wehrten sich, gründeten eine IG Zürcherstrasse und meldeten sich mit Schreiben und Rekursen: Sie wurden von der Politik vertröstet, man solle auf den geplanten Stadttunnel warten, dann werde die Zürcherstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet.

Treu und Glauben ade: Der jetzt neu geplante Stadttunnel 1+ verschlimmert die Situation für die Zürcherstrasse. Der ganze Durchgangsverkehr (25'000 Autos und 1000 Lastwagen pro Tag, Tendenz zunehmend) soll am Stadthofplatz aus dem Tunnel direkt in die Zürcherstrasse «gemüllt» werden, mitten durchs schöne Wohnquartier mit als erhaltenswert eingestuften Häusern und geschützten Ortsbildern, mit grossen Bäumen und Gärten – das ist doch ein Widerspruch in sich! Die Folge wird sein, dass die Leute aus dieser Strasse wegziehen, dass Büros statt Wohnungen dort Platz finden, dass das Quartier sein Gesicht verliert. Wollen wir das an dieser städtebaulich empfindlichen Eintrittspforte zur Stadt wirklich?

Wenn schon ein Tunnel, dann nur eine verkehrstechnisch und städtebaulich konsequente Linienführung, die eine echte Entlastung und einen Mehrwert für die Bevölkerung bringt und kein Providurium produziert, das niemand will.

Seien wir doch ehrlich: Vom Tunnelprojekt 1+ profitiert die Wohnbevölkerung an der Schnittstelle zwischen der Altstadt und den Wohngebieten in keiner Weise. Entlastet wird nur der geschäftige kleine Stadtkern als Flanier-, Shopping- und Partyzentrum, was logischerweise noch mehr Verkehr, Gestank und Lärm hier anzieht.

«Der Tunnel verhindert ein räumliches Zusammenwachsen»



Frank Roskothen,
Präsident Architekturforum
Obersee

Die vorgeschlagene Lösung für eine Verkehrsentslastung wirft mehr Fragen auf, als dass sie Lösungen anbietet. Sie ist offensichtlich aufgrund rein technischer und politischer Kriterien entstanden. Die eingesetzten Mittel stehen in extremem Kontrast zum Ertrag. Der Tunnel verhindert ein räumliches Zusammenwachsen von Rapperswil-Jona. Sämtliche Hauptzugänge werden durch Verkehrsbauten besetzt, insbesondere die Achse Rapperswil-Jona. Der Tunnel ist keine Vision, er ist Ausdruck eines verkehrsbehafteten Denkens.

Bevor entschieden werden kann, muss zwingend von neutraler Stelle eine Folgeabschätzung erstellt werden. Diese muss die Folgen der Etappe 1+ für das Ortsbild, den Städtebau, die Gesellschaft, den innerstädtischen Verkehr (5000 Personen-

wagen täglich in der Fussgängerzone bedeuten vier Personenwagen pro Minute), die betroffenen Quartiere und ihre Bewohner (Luft, Lärm im Bereich der Abfahrten) enthalten.

Es ist eine realistische Gesamtkostenbetrachtung auszuweisen. Diese muss neben den Erstellungskosten die Kosten für den Rückbau der Etappe 1+, die Kosten für Abbrüche, für Neu- und anschliessende Umbauten (Tunnelgebäude Sonnenhof), Entschädigungen für Anwohner und Kosten für Unvorhergesehenes (Baugrund, Beschädigungen ...) enthalten.

«Lärm, Gestank und Gefahren werden endlich aus unserem Quartier verbannt»



Beat Wirth,
Altstadtbewohner

Manchmal, wenn ich abends mit dem letzten Zug von Zürich nach Hause komme, marschiere ich quer über den Bahnhofplatz direkt hinüber zur Fischmarktstrasse. Ich versuche mir dann vorzustellen, wie es wäre, wenn wir uns dort auch bei Tag so frei bewegen könnten. Oder wenn man sich beim Stadthofplatz auf dem Trottoir im normalen Ton unterhalten könnte. Wenn man am Cityplatz draussen sitzen könnte. Oder wie es wäre, wenn man die Kinder ohne Angst über die Strasse schicken könnte.

Der Durchgangsverkehr ist eine grosse Belastung für unser Quartier. Der Tunnel wird uns eine ganz neue Lebensqualität bringen. Lärm, Gestank und Gefahren der täglichen Blechlawine werden endlich aus unserem Quartier verbannt. Die Teilung der Kernzone durch die Hauptverkehrsachsen verschwindet. Wir erhalten Luft zum Atmen und Platz zum Leben. Die Stadt Rapperswil-Jona hat die Bedeutung einer lebenswerten und lebendigen Kernzone erkannt. Jetzt müssen wir endlich einen Anfang machen. Mit vereinten Kräften wird es uns gelingen, diese erste Etappe rasch auf den Weg zu bringen.

«Im Moment fehlt vor allem eine Vision»



Stefano Ghisleni,
Bewohner von Rapperswil-Jona

Durch das momentane Verkehrsaufkommen wird die Attraktivität unserer schönen Stadt Rapperswil-Jona geschmälert. Zur Lösung dieses Problems wurde nun ein Konzept mit einer Tunnelvariante vorgelegt. Ich anerkenne, dass die Politik enormen Einsatz geleistet hat, die zu sprechenden Gelder von Bund und Kanton in unsere Region zu bringen. Das vorgelegte Konzept stellt meiner Meinung nach aber noch keinen echten Mehrwert dar, sondern bringt lediglich eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit und trägt folglich zu einer Steigerung des Verkehrs bei. Unsere Nachbarstädte St. Gallen, Zürich oder Winterthur lösen ihre Verkehrsprobleme, indem sie die Leistungsfähigkeit ihrer Strassen und Parkhäuser reduzieren. Zudem fehlt dem Konzept ein sensibler und klarer Umgang mit dem Gebäudebestand und dem Ortsbau.

Der geplante Tunnel wäre grundsätzlich eine Entlastung für den Altstadt kern. Für die Weiterentwicklung der ganzen Stadt und für die langfristige Sicherung ihrer Qualität wäre aber eine grossräumige Umfahrung mit flankierenden Massnahmen und eine echte Entlastung vom Durchgangs- und Zubringerverkehr zentral. Mit dem weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs könnte bestimmt auch eine Verbesserung des Inhouse-Verkehrs erreicht werden.

Wir können es uns aber nicht leisten, zusätzlich zum öffentlichen Verkehr auch den Individualverkehr im geplanten Ausmass auszubauen. Alles, was gebaut und umgesetzt wird, muss über Jahre unterhalten werden. Unsere kommenden Generationen dürfen nicht mit solchen Hypotheken belastet werden.

Im Moment fehlt vor allem eine Vision. Wir stecken in einem Geflecht von jahrelangen Vorschlägen, Diskussionen, Abwägungen, Rückweisungen, Schuldzuweisungen, Entmutigungen und Resignation fest. Ein Wettbewerb mit kompetenten, weitsichtigen und unbefangenen Städteplanern, Verkehrsplanern, Ingenieuren und weiteren Spezialisten könnte uns helfen, trotz Zeitnot endlich die Vision zu finden. Eine Vision, die die alten Vorstellungen vergessen lässt. Ein Projekt, das uns begeistert.

«Bezüglich Information haben wir noch eine Bringschuld»

Für Walter Domeisen, Vorsteher des Ressorts Bau, Verkehr, Umwelt, ist klar: Erst wenn man nicht mehr über Varianten der Tunnelführung oder alternative Entlastungen diskutiert, können die städtebaulichen und gestalterischen Fragen angegangen werden.



Herr Domeisen, viele Fragen rund um den Stadttunnel sind zurzeit noch offen, zum Beispiel jene nach den flankierenden Massnahmen – wozu braucht es diese Massnahmen und welche sind vorgesehen?

Mit den flankierenden Massnahmen soll der Entlastungseffekt des Tunnels sichergestellt werden. Das war von Anfang an die Vorgabe – auch jene der Regierung. Das heisst zum Beispiel, dass wir die Einfahrt vom Seedamm her in die Stadt schliessen müssen, damit der Seedamm keine Zufahrt mehr ist zur Altstadt.

Diese Schliessung ist aber sicher nicht die einzige Massnahme?

Nein, sie ist eine Hauptmassnahme. Die zweite Hauptmassnahme ist die, dass die Parkplätze wie bereits heute konsequent in Parkhäusern konzentriert werden sollen, damit der frei werdende oberirdische Raum für eine Attraktivitätssteigerung der Stadt genutzt werden kann.

Mit dem frei werdenden Raum meinen Sie vor allem den Bahnhofplatz sowie die Untere und die Obere Bahnhofstrasse. Es werden hier aber weiterhin Autos fahren, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr sollen ausgebaut werden – bringt dies wirklich eine Beruhigung oder nicht eher neues Chaos?

Natürlich muss in dieser Zone ein sehr tiefes Tempo vorherrschen, in heutigen Begegnungszonen liegt die Tempolimitte allgemein bei 20 Stundenkilometern. Durch die Gestaltung kann man ebenfalls eine Beruhigung erreichen. Die Verkehrsfrequenzen werden am Cityplatz noch 3000 bis 5000 Fahrzeuge pro Tag betragen, beim Stadthofplatz werden es noch rund 600 sein – das ist nicht viel. Dies entspricht den Frequenzen auf einer verkehrsberuhigten Quartierstrasse.

Wie soll denn diese Zone gestaltet werden?

Das muss nun im Detail entwickelt werden, wir haben dafür auch die nötige Zeit. Sicher werden wir im Stadtkern Lichtsignale demontieren, die ja kein sonderlich schöner Anblick sind, und die heutigen Trottoirs entfernen. Diese Neugestaltung wird in erster Linie eine Herausforderung für die Architekten und Städtebauer darstellen.

Die Architekten und Städtebauer werden auch mit der Gestaltung der Portale gefordert sein. Beim Seedamm beispielsweise fällt der Blick heute auf der einen Seite auf die Altstadt-Silhouette und auf der anderen Seite auf den frisch renovierten Bahnhof. Nun muss dort ein Portal hin ...

Jetzt müssen wir aufpassen, dass wir uns richtig verstehen: Beim Seedamm gibt es eine Ein- und Ausfahrt, aber wie die aussieht, ist noch völlig offen. Man könnte einen Hochbau hinstellen, muss aber nicht. Darum versuchen wir auch das Wort Portal zu vermeiden, weil man sich darunter automatisch einen Hochbau vorstellt. Wir sprechen lieber von Ein- und Ausfahrten. Die entsprechenden Rampen könnte man beispielsweise auch mit einer Bepflanzung gestalten, da ist sehr vieles möglich.

Seitens der Bevölkerung gibt es aber Bedenken hinsichtlich der Gestaltung dieser Ein- und Ausfahrten, besonders auch am Knotenpunkt Teuchelweiher. Wie wollen Sie diese Bedenken zerstreuen?

Wir stellen einen grossen Informationsbedarf fest, diesbezüglich haben wir eine Bringschuld. Vor allem die Fachleute müssen wir noch detaillierter informieren, damit sie beispielsweise wissen, aufgrund welcher Überlegungen und Fakten wir

uns für die Variante Etappe 1+ entschieden haben und nicht für eine der vielen anderen Varianten, die wir auch geprüft haben. Den Landschaftsarchitekten müssen wir zudem die verkehrstechnischen Zusammenhänge verständlich machen, also die Fragen rund um Durchgangsverkehr, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Und was wir den Fachleuten ebenfalls klarmachen müssen: Man kann

nicht beliebig jonglieren. Es gibt gewisse Rahmenbedingungen wie Statik, Baugrund etc., die wir respektieren müssen. Es ist nicht alles machbar.

«Man kann nicht beliebig jonglieren. Es gibt gewisse Rahmenbedingungen, die wir respektieren müssen.»

«Wir bauen keine Autobahn unter Rapperswil-Jona durch»

Die Gestaltung der Tunnelportale erachtet Kantonsingenieur Urs Kost als grösste Herausforderung des Projekts Etappe 1+, versichert aber, der Kanton werde die Stadt beim Finden von Lösungen unterstützen. Kein Verständnis hat er für das Argument von Projektgegnern, der Tunnel werde mehr Verkehr anziehen.



Herr Kost, wo sehen Sie als Ingenieur die grössten technischen Herausforderungen dieses Tunnelbaus?

Technische Herausforderungen sehe ich an sich keine, besser gesagt: Die sind gelöst. Die grösste Herausforderung stellen meines Erachtens die Portalsituationen dar. Eine zentrale Rolle spielt zudem die Frage, wie wir mit dem Verkehr umgehen, der sich in diesem Gebiet, das heisst im Grossraum Rapperswil-Jona, anders verhalten wird.

Wie meinen Sie das?

Mithilfe flankierender Massnahmen muss dafür gesorgt werden, dass sich der motorisierte Individualverkehr dort bewegt, wo man ihn will. Kritisch ist auch die Verkehrsführung während der verschiedenen Bauphasen.

Der Baugrund in Rapperswil-Jona ist extrem schwierig.

Ja, aber das ist nichts, was uns überrascht. Wir wissen, was für ein Boden uns erwartet. Und wir wissen auch, mit welchen Mitteln wir dieser Gefahr begegnen können. Sicher, dieser Boden ist schwierig, das ist nicht wegzudiskutieren, aber ich glaube, das ist nicht das grösste Problem, das wir lösen müssen.

Kann angesichts dieses Bodens denn unterirdisch gebaut werden oder ist mit einem offenen Bau zu rechnen?

Gebaut wird in der sogenannten Deckelbauweise. Das heisst, man macht zuerst den Aushub bis in die erforderliche Tiefe, legt einen Deckel darüber und arbeitet unter dem Schutz dieses Deckels weiter. So arbeitet man sich Stück für Stück vorwärts. Es gibt also sicher keinen Tunnelbau wie etwa am Gotthard, wo man unterirdisch arbeitet, ohne dass man an der Oberfläche viel davon merkt. Vielmehr wird man zeitweise eine offene Baugrube haben, also eigentlich einen Tagbau.

Mit welcher Bauzeit rechnen Sie?

Wir gehen von einer fünfjährigen Bauzeit aus.

Ein oft gehörter Einwand in Rapperswil ist der, dass der Stau durch den Tunnel einfach verschoben werde.

Natürlich findet der Verkehr vor und nach dem Tunnel weiterhin statt. Unser Projekt sorgt einzig dafür, dass der Verkehr in Rapperswil-Jona geordnet und möglichst anwohnerfreundlich geführt wird, nämlich unterirdisch. Wir nehmen aber auch keine Kapazitätserweiterung vor, wir bauen keine Autobahn unter Rapperswil-Jona durch, sondern eine zweispurige Strasse im Gegenverkehr. Diese Strasse schluckt nicht mehr als die heutige, oberirdische Strasse. Der unterirdische Verkehr läuft höchstens flüssiger, weil nicht alle paar Meter ein Lichtsignal steht. Es entsteht also kein neuer Anreiz, durch Rapperswil-Jona zu fahren.

Sie haben an der Informationsveranstaltung zu verstehen gegeben, die grösste Entlastung brächten Projekte mit innerstädtischen Anschlüssen – warum ist das so?

Das ist aufgrund des Ziel-, des Quell- und des Binnenverkehrs so. Der Anteil Durchgangsverkehr in Rapperswil-Jona beträgt je nach Abschnitt höchstens 50 Prozent. Diese 50 Prozent kann man auf jeden Fall auf die Entlastungsstrasse verschieben. Je näher man aber mit der Umfahrung an die Ziele und an die Quellen geht – Einkaufs- Vergnügungs- oder Flanierzonen –, umso mehr Fahrzeuge werden die Umfahrung benützen. Führt die Umfahrung einfach um die Stadt herum, wird sie niemand benützen, der irgendwo in der Stadt sein Ziel hat. Das heisst, man muss den sogenannten Wunschlinien der Autofahrer möglichst nahe kommen.

Sie haben es gesagt: Die Gestaltung der Ein- und Ausfahrten stellt eine grosse Herausforderung dar und wird für die Akzeptanz des Projekts in der Bevölkerung sehr wichtig sein. Wie weit ist der Kanton bereit, hier städtebaulich gute Lösungen zu realisieren oder zu unterstützen?

Der Kanton wird sicher Hand bieten, diese Lösungen zu finden. Grundsätzlich ist dies aber auch eine Aufgabe der Standortgemeinde selbst, das heisst, die Stadt Rapperswil-Jona wird zu diesen Lösungen massgeblich beitragen müssen. Denn dieser Tunnel ist kein reines Verkehrsprojekt, sondern es geht hier um ein städtebauliches Projekt. Der Kanton baut also primär Strasse und Tunnel, gestaltet die Umgebung. Das Gesamtpaket muss von Kanton und Stadt gemeinsam erarbeitet werden.

Interviews: Jacqueline Olivier

Auf Augenhöhe mit den Erwachsenen politisieren

Politik ist ein spannender Prozess – dies erleben Jasmin Engelmann, Kerstin Hunkemöller, Marc Schlauri und Angela Widmer, seit sie sich im Jugendrat Rapperswil-Jona engagieren: Sie vertreten die Interessen der Jugendlichen gegenüber der Stadt, reden im Stadtforum mit und fördern Ideen und Projekte jugendlicher Stadtbewohnerinnen und -bewohner. Und haben dabei sehr viel Spass.

Es geht lebhaft zu an diesem Abend im Jump-in an der Marktgasse. Die Sitzung des Jugendrats ist soeben zu Ende, und nach den angeregten Gesprächen sind die vier Mitglieder nun so richtig in Fahrt. Denn diskutieren ist ihre Leidenschaft. «Manchmal diskutieren wir, bis es ausartet», erklärt Kerstin Hunkemöller, und die anderen drei stimmen ihr lachend zu. Dass im Jugendrat unterschiedliche Meinungen Platz haben und auch mal aufeinanderprallen sollen, ist Teil der Idee, wie Jürg Wrubel, Leiter des Jump-ins, der Kontaktstelle für Kinder- und Jugendarbeit, zu verstehen gibt: «Die Vielfalt der Jugendlichen in der Stadt soll sich im Jugendrat niederschlagen, nur so kann dieser wirklich im Sinne möglichst vieler Jugendlichen agieren.»

Vor einem Jahr offiziell gegründet

Es war Jürg Wrubel, der den Impuls für einen Jugendrat setzte, und Jasmin Engelmann und Marc Schlauri waren von der ersten Stunde an dabei. Die übrige Besetzung erfuhr während der Vorbereitungszeit, in der Fragen der Zielsetzung und der Organisation sowie die Ausarbeitung eines Reglements im Zentrum standen, noch mehrere Wechsel, bis sich Kerstin Hunkemöller und Angela Widmer dazugesellten und blieben. Vor einem Jahr wurde der Jugendrat schliesslich mit diesen vier Mitgliedern offiziell gegründet.

Seither kommen Angela, Jasmin, Kerstin und Marc alle ein bis zwei Monate zusammen, um aktuelle (Jugend-) Themen zu besprechen, Lösungsvorschläge zu Anliegen von Jugendlichen zu erarbeiten oder an die Jugendlichen gerichtete Aktionen auf die Beine zu stellen. Ausserdem nehmen sie als gleichwertige Mitglieder am Stadtforum teil und sind auch an anderen Veranstaltungen wie etwa dem Integrationsforum aktive und gerngesehene Gäste. Jürg Wrubel begleitet und unterstützt die vier dabei, zudem nehmen er und sein Team ihnen diverse administrative Arbeiten ab, damit der Zeitaufwand für die drei Schülerinnen der Kantonsschule Wattwil und den KV-Lehrling nicht zu gross wird.

Jeweils zu Beginn des Jahres werden die Themen festgelegt, wobei es in diesem ersten Jahr vor allem darum ging, das Befinden der Jugendlichen, ihre Wünsche und Bedürfnisse zu evaluieren. Zu diesem Zweck lancierte der Jugendrat eine Umfrage und schickte Fragen zu den Themen Pausenplatzgestaltung, Ausgangsverhalten und Sicherheit an alle Jugendlichen zwischen 12 und 18 Jahren. 574 Fragebogen kamen ausgefüllt zurück und ergeben das Bild einer mehrheitlich zufriedenen Jugend (siehe Kasten). Diese Umfrageresultate präsentierte der Jugendrat Mitte September im Stadtforum, doch so ganz traute er ihnen nicht, höre man doch auch immer

wieder anderes, gerade, was die Ausgangsmöglichkeiten für Jugendliche betreffe. Darum wollen Jasmin, Kerstin, Marc und Angela auch in nächster Zeit an diesem Thema dranbleiben.

Ein Ideenkredit für Projekte von Jugendlichen

Natürlich braucht der Jugendrat für seine Arbeit auch die nötigen Finanzen. Für seine Ratstätigkeit steht ihm seitens der Stadt ein jährliches Budget von 1500 Franken zur Verfügung. Ausserdem verwaltet er einen sogenannten Ideenkredit von 6000 Franken pro Jahr. Mit diesem Kredit kann er Jugendliche, die eine eigene Idee – etwa ein Strassenfest im Quartier – verwirklichen wollen, mit einem Beitrag von bis zu 300 Franken unterstützen. Wer von einem solchen Zustupf profitieren soll, entscheidet der Jugendrat in eigener Kompetenz. Ein Antragsformular finden interessierte Jugendliche auf der Homepage des Jugendrates. Bis dato gingen jedoch noch keine Anfragen ein, was die vier sehr bedauern. Auch weitere Ratsmitglieder wären willkommen. Im Konzept vorgesehen wären bis zu sieben Mitglieder, die sich selber konstituieren, bei mehr Interessenten müssten Wahlen abgehalten werden. «Dass wir immer noch nur zu viert sind, ist schon schade», findet Kerstin, «aber wir sind auch so ein super Team.»

Dank Mitwirkung erwacht das Interesse an Politik

Spannend finden die vier die Teilnahme am Stadtforum. Im Frühling waren sie von der Stadt zum Schnuppern eingeladen worden und fühlten sich entgegen anfänglicher Bedenken sofort ernst genommen. «Wir haben gleich mitdiskutiert», sagt Jasmin, «es hören uns wirklich alle zu.» Nicht alle Themen auf der Traktandenliste erschienen ihnen zwar jeweils auf den ersten Blick interessant, wie Angela einwendet, doch im Laufe der Diskussionen merkten sie manchmal plötzlich, dass das eine oder andere für sie durchaus Relevanz habe, etwa Fragen der Bahnhofsgestaltung oder der Sicherheit rund um die Eishockey-Spiele in der Diners Club Arena. Ausserdem würden auch ihre Ideen aufgenommen. «Stadträtin Marianne Aguilera beispielsweise fand unseren Vorschlag von einem Markt der Kulturen sehr gut und hat uns auch versprochen, dass wir an einem solchen Markt selber mitmachen können», erzählt Angela erfreut. Umgekehrt werde ihnen vonseiten der Erwachsenen Hilfe für die Umsetzung eigener Projekte angeboten. Und Kerstin stellt amüsiert fest: «Interessanterweise versuchen uns die Parteien alle auf ihre Seite zu ziehen, aber wir sind parteilos und wollen es auch bleiben.» Ganz sicher? «Momentan möchte ich bestimmt keiner Partei beitreten», bekräftigt Jasmin, «ich möchte meine eigene Meinung haben.» Und Angela fügt hinzu: «Ich kenne die Parteien nicht gut genug, um mich für eine zu entscheiden.» Auch Marc schätzt die Unabhängigkeit innerhalb des Jugendrats: «Wir



müssen uns nicht absprechen, was wir im Stadtforum sagen, wir haben auch schon gegeneinander abgestimmt.»

Mangelndes Engagement wegen Bequemlichkeit

Dass sie später in der Politik aktiv sein werden, können sich hingegen alle vier vorstellen. «Vor einem Jahr habe ich mich noch nicht für Politik interessiert, heute finde ich es richtig spannend», sagt Angela. Dass sich Jugendliche mehrheitlich nicht politisch engagieren, liegt in Jasmins Augen weniger an mangelndem Interesse als an Bequemlichkeit. Dabei sei der Gewinn gross, finden die Jugendratsmitglieder, «Wir sammeln Erfahrungen und knüpfen viele Kontakte», meint Kerstin. Und ganz und gar nicht zu verachten, da ist sich das Team einig, seien die Sandwiches, die jeweils im Anschluss an das Stadtforum offeriert würden. «Wir sind schon bekannt dafür, dass wir die so gern essen», erklärt Angela schelmisch, «wenn welche übrig bleiben, dürfen wir sie immer mitnehmen.»

Welches Zeugnis stellen sie denn nach ihren ersten Erfahrungen der Stadt Rapperswil-Jona aus? «Politisch finde ich die Stadt noch cool», antwortet Kerstin, und Jasmin ergänzt: «Ausser, dass es so lange dauert, bis der Stadttunnel kommt.» Doch aufgrund ihrer Einblicke in die demokratischen Abläufe verstehen die vier heute auch, weshalb gewisse Entscheidungen sehr viel Zeit brauchen, wie Marc erklärt: «Weil halt so viele mitreden.»

Weitere Informationen: www.jump-in.ch > Jugendrat

Text: Jacqueline Olivier

Angeregte Diskussionen im Plenum: Die Jugendratsmitglieder Kerstin Hunkemöller, Angela Widmer, Marc Schlauri und Jasmin Engelmann sowie Jürg Wrubel, Leiter des Jump-ins (von links).

JUGENDLICHE GEHEN GERNE AUS

Im Stadtforum von September präsentierte der Jugendrat die Auswertung seiner Jugendumfrage zu den Themen Ausgang, Sicherheit und Pausenplatzgestaltung. Demnach gehen die Jugendlichen von Rapperswil-Jona vor allem an Freitagen und Samstagen regelmässig in den Ausgang, vor allem die 14- und 15-Jährigen, doch auch die 13- und die 16-Jährigen sind in ihrer Freizeit recht oft unterwegs. Fast die Hälfte der Jugendlichen zieht es dazu nach Rapperswil, rund ein Viertel nach Jona, die übrigen wählen andere Orte, hier schwingt Zürich klar oben aus. In der Stadt wünschen sich die Jugendlichen vor allem eine auf sie ausgerichtete Disco sowie mehr Angebote für 14- bis 16-Jährige.

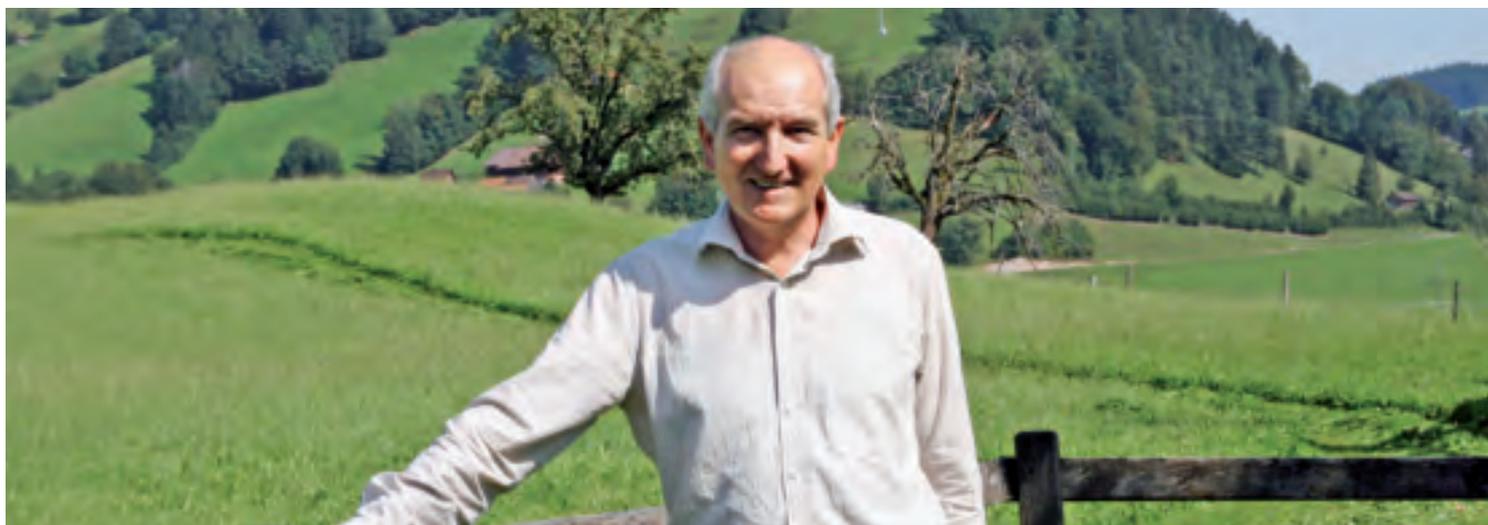
Die überwiegende Mehrheit der Jugendlichen fühlt sich in der Stadt sicher, sowohl im Ausgang als auch in der Schule und auf dem Schulweg. Zur Pausenplatzgestaltung hingegen bestehen etliche Wünsche, etwa nach mehr Sitzgelegenheiten, nach der Anbringung eines Basketballkorbs und von Fussballtoren (auf Rasen) oder nach Verpflegungsangeboten durch einen Kiosk oder Znüni-Wagen.

Vom Stadtrat sehen 48 Prozent der Antwortenden ihre Anliegen generell ernst genommen, 19 Prozent nur manchmal. 22 Prozent sind der Ansicht, der Stadtrat beachte die Anliegen der Jugendlichen nicht, 11 Prozent wissen auf diese Frage keine Antwort. (jo)



Politische Wege innerhalb der Region sollen einfacher werden

Die Regionalplanungsgruppe ZürichseeLinth, der Verein Agglo Obersee und das Forum Lebendiges Linthgebiet erhalten per Anfang Jahr ein gemeinsames Zentrum für Regionalmanagement. Dadurch soll die Regionalpolitik gestärkt werden. Am 1. Januar 2010 wird Geschäftsführer Hans Peter Kobler seine Tätigkeit in den Räumen der Hochschule für Technik Rapperswil aufnehmen.



Grundlegende Themen wie Wirtschaftsförderung, Raum- und Verkehrsplanung oder Tourismus enden nicht an der Gemeindegrenze und ebenso wenig an der Kantonsgrenze. Rad-, Reit- oder Wanderwegnetze, öffentlicher Verkehr, Standorte von Einkaufszentren oder Industrien, die Pflege von Naherholungszonen und Naturschutzgebieten und viele weitere Themen bedürfen der gemeinsamen Absprache und Planung. Vernetzungen mehrerer Gemeinden in regionalpolitisch ausgerichteten Organisationen sind deshalb heute zwingend. Rund um Rapperswil-Jona sind zurzeit drei solche Organisationen tätig: Die Regionalplanungsgruppe Region ZürichseeLinth, die alle 14 Gemeinden der Bezirke See und Gaster umfasst, das Forum Lebendiges Linthgebiet, in dem zusätzlich zu den See- und Gastergemeinden benachbarte Gemeinden aus den Kantonen Schwyz und Glarus vertreten sind, sowie der Verein Agglo Obersee, in dem sich zehn Gemeinden um den oberen Zürichsee aus den drei Kantonen Zürich, St. Gallen und Schwyz zusammengefunden haben. Rapperswil-Jona ist Mitglied aller drei Organisationen.

Fäden an einem Ort zusammenführen

Um die Aktivitäten der drei Organisationen besser aufeinander abzustimmen und effizienter zu gestalten, wird nun per 2010 das Zentrum für Regionalmanagement geschaffen. Der äussere Anlass dazu gab ein neues Bundesgesetz, das eine intensivere Zusammenarbeit innerhalb der Regionen verlangt. Zwar hätten die drei Organisationen schon bisher eine gewisse Zusammenarbeit gepflegt, erklärt der designierte Geschäftsführer Hans Peter Kobler, diese sei jedoch stets projektbezogen gewesen. Neu werden das Amt für Wirtschaft, das Amt für Raumplanung und Geoinformation, das Amt für öffentlichen Verkehr und das Amt für Landwirtschaft des Kantons St. Gallen im Rahmen von Leistungsvereinbarungen mit den

Regionalplanungsgruppen den Regionen klare Jahresaufträge erteilen. Und es wird die Aufgabe des Zentrums für Regionalmanagement sein, gegenüber Kanton und Bund als Ansprechpartner aufzutreten, zu klären, welche Organisation wofür zuständig ist, die Tätigkeiten der Organisationen zu koordinieren und so Doppelspurigkeiten zu vermeiden.

Der Geschäftsausschuss des Zentrums für Regionalmanagement setzt sich aus den Präsidenten der drei Organisationen sowie den Präsidenten von assoziierten Partnerorganisationen – zum Beispiel Rapperswil Zürichsee Tourismus – zusammen, wobei Letztere lediglich eine beratende Funktion wahrnehmen. Ebenfalls im Geschäftsausschuss Einsitz haben der Rektor der Hochschule für Technik Rapperswil (HSR), in der das Zentrum für Regionalmanagement seinen Sitz hat, sowie der Vertreter der Region in der Metropolitankonferenz Zürich, einer Plattform zur besseren Vernetzung zwischen Kantonen, Städten und Gemeinden des Metropolitanraums Zürich.

In der Region verwurzelt

Es sei ein reich befrachteter, aber hochinteressanter Rucksack, den er mit seiner neuen Aufgabe schultern werde, sagt Hans Peter Kobler, der heute als Geschäftsführer der Regionalplanungsgruppe ZürichseeLinth tätig ist, als Aktuar im Forum Lebendiges Linthgebiet mitarbeitet und im Vorstand von Rapperswil Zürichsee Tourismus die sanktgallischen Gemeinden des Linthgebiets vertritt. Ausserdem wird er ab kommendem Jahr auch die Geschäftsführung des Vereins Agglo Obersee übernehmen. Es sei wohl seiner breiten Verwurzelung und seinen bisherigen beruflichen Tätigkeiten in der Region zu verdanken, dass man ihn mit dem Amt des Geschäftsführers des Zentrums für Regionalmanagement betraut habe, erklärt der gebürtige Rheintaler, der heute ein eigenes Treuhandbüro

in Goldingen führt. «Ich identifiziere mich stark mit dieser Region und habe auch den regionalen Überblick.»

Seine neue Arbeit wird Hans Peter Kobler am 1. Januar 2010 in einem 80-Prozent-Pensum aufnehmen, was ihm Raum lasse, daneben weiterhin seine Treuhandkunden zu betreuen. Unterstützt wird er vom Sekretariat, für das vorerst eine 50-Prozent-Stelle eingeplant ist. Der Geschäftsführer hofft, dass auch das Sekretariat am 1. Januar bereit sein werde, denn diese Unterstützung sei für ihn sehr wichtig.

Als ausgesprochen positiv beurteilt er im Weiteren, dass die Geschäftsstelle des Zentrums für Regionalmanagement ihre Büros in der HSR haben wird. Insbesondere aufgrund ihrer Netzwerke und ihrer Infrastruktur sei sie ein idealer Standort, und wenn die Gemeinden bislang zu einem grossen Teil wenig Kontakt gehabt hätten mit der Hochschule, werde dies nun sicher anders. Und noch aus anderen Gründen begrüsst Hans Peter Kobler die Ansiedlung des Zentrums in der HSR: «Dies ist nicht zuletzt ein Bekenntnis zum Standort Rapperswil-Jona als Zentrumsstadt. Umgekehrt ist, wer von der HSR aus agiert, auch schlagkräftig.»

Verbesserter Auftritt als Region

Die Regionalplanungsgruppe ZürichseeLinth, Agglo Obersee und das Forum Lebendiges Linthgebiet werden als selbstständige Organisationen mit gemeinsamer Geschäftsstelle weiterarbeiten. Doch Hans Peter Kobler macht aus seinen mittel- und langfristigen Bestrebungen kein Hehl: «Meine Wunschvorstellung ist die, dass künftig keine der drei Organisationen mehr auf eigene Faust aktiv wird, bevor nicht in der Geschäftsstelle des Regionalmanagementzentrums die Zuständigkeitsfragen geklärt sind.» Denn nur so, ist der Geschäftsführer überzeugt, könne langfristig das grosse Ziel erreicht werden, das sich die Verantwortlichen des Zentrums gesteckt hätten: «Dank der koordinierten Zusammenarbeit sollen die politischen und hauptsächlich auch die administrativen Wege vereinfacht und verbessert werden. Schliesslich wollen wir als Region mit gebündelter Kraft markant und nachhaltig auftreten.»

Text: Jacqueline Olivier

UNTERSCHIEDLICHE ZUSAMMENSETZUNGEN UND SCHWERPUNKTE

Das Wasser als verbindendes Element – so lautet das Motto der 14 Gemeinden der Bezirke See und Gaster, die in der Regionalplanungsgruppe **Region ZürichseeLinth** zusammenarbeiten. Das Gremium formiert sich aus den Stadt- und Gemeindepräsidenten, Präsident ist Markus Schwizer. Behandelt werden Themen aus Raumplanung, Wirtschaft, Kultur, Verkehr, Tourismus, Freizeit. Ausserdem betreibt die Region ZürichseeLinth am Biberlichopf, Ziegelbrücke, auf dem Gemeindegebiet von Schänis eine Inertstoffdeponie. Vor einem Jahr hat die Regionalplanungsgruppe mit dem Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen eine Leistungsvereinbarung zur Umsetzung der Neuen Regionalpolitik (NRP) unterzeichnet. Geschäftsführer Hans Peter Kobler wird ab 1. Januar 2010 als Geschäftsführer des Zentrums für Regionalmanagement seine Arbeit aufnehmen, das für die Umsetzung der NRP verantwortlich sein wird. (www.zuerichseelinth.ch)

Das **Forum Lebendiges Linthgebiet** ist die Nachfolgeorganisation des Forums Lebendige Linthebene. Es steht den politischen Gemeinden des St. Galler

Wahlkreises See-Gaster, des Schwyzer Bezirks March und des Glarner Unterlands offen, ebenso Vereinen, Körperschaften und Organisationen des öffentlichen und privaten Rechts aus den Bereichen Wirtschaft, Land- und Forstwirtschaft, Natur und Umwelt, Tourismus, Kultur, Bildung usw., die zur Hauptsache in der Region tätig sind. Präsident ist der Kaltbrunner Unternehmer Franco De Zanet. (www.forum-linthgebiet.ch)

Zehn Gemeinden aus drei Kantonen haben sich in der **Agglo Obersee** zusammengeschlossen: Altendorf, Bubikon, Dürnten, Eschenbach, Feusisberg, Freienbach, Lachen, Rapperswil-Jona, Rüti und Wollerau. Sie haben gemeinsam mit den beteiligten Kantonen St. Gallen, Schwyz und Zürich Ende 2007 beim Bund ein Agglomerationsprogramm eingereicht, in dessen Zentrum die Siedlungsentwicklung und der Verkehr stehen. Im Hinblick auf die Umsetzung der NRP wurde dieses Jahr der Verein Agglo Obersee gegründet, als erster Präsident hat Benedikt Würth, Stadtpräsident von Rapperswil-Jona, den Vorsitz übernommen. (www.aggloobersee.ch)



Wieder ein Stück mehr Weihnachten

Der letztjährige Pilotversuch der neuen Weihnachtsbeleuchtung in der Marktgasse war auf überwiegend positives Echo gestossen. Nach demselben Konzept werden deshalb in diesem Advent die Klug- und die Halsgasse sowie der Hauptplatz illuminiert. Diese zweite Etappe bringt neue Formen und Farben ins Spiel.



Über 1000 Lämpchen in den Farben Rot und Grün liessen im vergangenen Dezember die Marktgasse erstrahlen. Dieses Jahr werden nun rund 3300 Lämpchen über dem Hauptplatz, in der Hals- und in der Kluggasse das weihnachtliche Lichterkunstwerk erweitern und für neue Farb- und Formeffekte sorgen. Denn nach der Idee des dreiköpfigen Teams «WAG-Lichtkonzepte», das die neue Weihnachtsbeleuchtung für die Altstadt entworfen hat, soll nach Abschluss des Projekts dank farblicher und gestalterischer Variationen eine Illumination entstehen, welche die Passanten zu einem abwechslungsreichen Rundgang einlädt, sie durch ruhigere und belebtere, durch heller und schwächer beleuchtete Zonen führt und sie durch dieses anregende Lichterspiel in freudige vorweihnachtliche Stimmung versetzt.

Illumination entspricht einem Bedürfnis

Wie die im letzten Advent im Rahmen des Pilots in der Marktgasse durchgeführte Umfrage gezeigt hat, ist diese Botschaft bei den Rapperswil-Jonerinnen und Rapperswil-Jonern angekommen: Die grosse Mehrheit der Teilnehmenden äusserte sich positiv über den ersten Eindruck und das Gesamtkonzept, das in einer Sonderausstellung im Hotel Schwanen erläutert worden war. Vereinzelt kritische Stimmen gab es vor allem bezüglich der Farbigkeit, andere Personen sahen gerade darin den besonderen Reiz dieser Beleuchtung. Grundsätzlich jedoch bestätigten die Umfrageergebnisse den Stadtrat in seinem Vorhaben. «Offenbar ist es ein Anliegen der Bevölkerung, in der Weihnachtszeit eine Illumination zu haben, die dem Altstadtbild eine neue Attraktivität verleiht», sagt Ressortsekretär Rudolf Aebischer, der das Projekt betreut. Und er ist selber gespannt, welches Bild sich letztlich dem Betrachter darbieten wird: «Da jede Gasse und jeder Platz anders gestaltet wird, kann sich die volle Wirkung erst nach der Umsetzung

der letzten Etappe entfalten.» Nicht weiterverfolgt wird hingegen der Vorschlag einer Tagesdekoration, bestehend aus grossen, festlich gerahmten Tafeln, bedruckt mit Texten und Noten bekannter Weihnachtsgedichte und -lieder.

Keine Steuergelder für die zweite Etappe

Dass man in Rapperswil-Jona grossmehrheitlich hinter der neuen Weihnachtsbeleuchtung steht, zeigt sich auch darin, dass für die zweite Etappe keine Steuergelder eingesetzt werden müssen. Vielmehr kann sie dank Beiträgen des Elektrizitätswerks, der Ortsgemeinde, des Verkehrsvereins sowie der Vereine «Gewerbe Rapperswil-Jona und Einkaufszentrum Rapperswil-Jona» realisiert werden. Auch die Eigentümer jener Häuser, in denen die Beleuchtung verankert werden soll, spielen fast ausnahmslos mit. Und sonst bestünden immer Alternativen, ohne dass das künstlerische Konzept völlig auf den Kopf gestellt werden müsse, erklärt Rudolf Aebischer. «Manchmal muss man auf eine Verankerung an einer bestimmten Fassade oder einer bestimmten Position auch aus technischen Gründen verzichten, beispielsweise wegen heikler Bausubstanz. Gewisse Abweichungen sind also unvermeidlich.»

Ein Lichtermeer über dem Hauptplatz

Solche Details werden dem Betrachter nicht auffallen, wenn Ende November die Lichter über dem Hauptplatz, in der Klug- und der Halsgasse und bereits zum zweiten Mal in der Marktgasse eingeschaltet werden. Vor allem auf dem Hauptplatz wird sich ihm dann ein märchenhafter Anblick bieten: Ein Lichtermeer aus 1280 Einzellämpchen, der überwiegende Teil davon in Weiss, dazwischen einzelne in Blau, werden ihm das Gefühl von leise fallenden Schneeflocken vermitteln. Dadurch, dass die weissen Lämpchen durch das Dimmen

einen goldigen Schimmer erhalten und die blauen zum Teil nur einmal, zum Teil zweimal angestrichen sind und so unterschiedlich hell leuchten, soll der Hauptplatz einen ganz besonderen Zauber verströmen, ohne dass die natürliche Kulisse der umliegenden Häuser, der Schlosstreppe und des Schlosses hinter den Lichtern verschwinden.

Am Fusse der Treppe markieren zwei hohe Lichtersäulen in Pink den Aufstieg zum Schloss, dessen Turm ebenfalls in zartem Pink angestrahlt werden soll. Lichtersäulen in verschiedenen Farbkombinationen werden auch die Klug- und die Halsgasse prägen. Es handelt sich dabei um eine Konstruktion aus einem Metallrahmen, an dem die Lämpchen nach aussen vorstehend befestigt sind. Solche Säulen sind in drei unterschiedlichen Formen vorgesehen, von schlank bis kräftig, und können sowohl in freier wie auch in geometrischer Anordnung angebracht werden. In der Klug- und in der Halsgasse werden schlanke und mittlere Lichtsäulen, lose und in unregelmässigen Abständen gehängt, für Helligkeit sorgen.

Dritte Etappe für nächstes Jahr budgetiert

In der dritten, für das nächste Jahr geplanten Etappe sollen weitere Gassen und Plätze illuminiert werden. Die dafür notwendigen Investitionen hat der Stadtrat im Budget 2010 jedenfalls veranschlagt. Ob die geplanten Investitionen tatsächlich getätigt und damit auch die dritte Etappe umgesetzt werden kann, hängt nun vom Entscheid der Bürgerversammlung ab. Bei einem Ja könnte die Beleuchtung gemäss Grundkonzept abgeschlossen werden. Wollte man zusätzliche Strassen und Plätze – etwa wie verschiedentlich gewünscht die Rathausstrasse oder den Fischmarktplatz – beleuchten, wären dafür neue Beschlüsse des Stadtrats und neue Investitionsgelder notwendig. «Im Moment», so Rudolf Aebischer, «ist noch alles offen.»

Text: Jacqueline Olivier

EIN SPIEL MIT FARBEN UND FORMEN

Das Konzept der neuen Weihnachtsbeleuchtung stammt vom dreiköpfigen Team «WAG Lichtkonzepte». Künstlerischer Kopf der Gruppe ist der namhafte Zürcher Architekt und Lichtgestalter Willi Walter, der unter anderem die beliebte Weihnachtsbeleuchtung entworfen hatte, die rund 30 Jahre lang die Zürcher Bahnhofstrasse schmückte. Mit ihm zusammen arbeiten heute der Elektroingenieur Peter Abächerli und der Innenarchitekt Fritz Gläser aus Baden respektive Ennetbaden.

Für die Altstadt Rapperswil-Jona haben die drei Lichtgestalter ein Beleuchtungskonzept erstellt, das trotz einheitlichen Systems der Einzigartigkeit der Gassen und Plätze Rechnung tragen soll, indem es diese Individualität mit unterschiedlichen Farben, Elementen und Anordnungen betont. Die kleinen

Glühlampen sind von Hand in verschiedenen Farben bemalt, teilweise mit einem, teilweise mit zwei Anstrichen, sodass sie je nachdem mehr oder weniger hell leuchten. Zusätzlich lassen sie sich durch einen computergesteuerten Dimmer regulieren, was zusätzliche Lichteffekte schafft. Und da in den illuminierten Gassen die Strassenbeleuchtung wegfällt und der Stromverbrauch der verwendeten 12- und 15-Watt-Birnen insgesamt jenem von einem bis eineinhalb Einfamilienhäusern entspricht, ist die Weihnachtsbeleuchtung für die Stadt auch keine energetische Mehrbelastung. Ausserdem ist sie von der schweizerischen Umsetzung der EU-Richtlinien hinsichtlich Glühlampenverbot nicht betroffen, da Dekorlampen, wie sie für Weihnachtsbeleuchtungen üblicherweise verwendet werden, von diesem Verbot ausgenommen sind. (jo)

Ein Ort zum Lesen, Lernen und Verweilen

Anstelle der heutigen Bibliotheken Rapperswil und Jona soll in der Alten Fabrik eine neue Stadtbibliothek entstehen, die den Ansprüchen einer modernen Gesellschaft gerecht wird. An einer öffentlichen Informationsveranstaltung wurde das Projekt vorgestellt und diskutiert. Die Bevölkerung kann noch bis zum 30. November dazu Stellung nehmen.



Eine Stadt, eine Bibliothek – dies sei bereits während des Vereinigungsprozesses das Credo gewesen, erklärte Schulpräsident Thomas Rüegg am Donnerstag vor den Herbstferien im Kunst(Zeug)Haus einer kleinen Schar von Interessierten, die sich über die geplante neue Bibliothek Rapperswil-Jona ein Bild machen wollte. Tatsächlich geht das heutige Projekt über das ursprüngliche Motto hinaus und verspricht nun «Mehr Bibliothek für Rapperswil-Jona!». Denn vorgesehen ist nicht nur eine Zusammenlegung der heutigen Standorte Rapperswil und Jona, sondern eine Anpassung an die Anforderungen von heute und morgen, was bedeutet: grössere Fläche, mehr Medien, erweiterte Öffnungszeiten, modernste Technik. An der Informationsveranstaltung wurde diese Vision mit handfesten Zahlen unterlegt: Verfügen die Bibliotheken Rapperswil und Jona gemeinsam über 512 Quadratmeter Raum, soll die neue Stadtbibliothek deren 900 ausweisen. Statt der bisher gemeinsam gezählten 35'000 Medien, werden 42'000 angestrebt. Aus den heute je 22 Öffnungsstunden sollen 40 werden. Diese Neuerungen sollen statt wie momentan 7300 Kunden jährlich neu rund 10'000 Leseratten und Wissbegierige anlocken.

Doch eine zeitgemässe Bibliothek bedeute nicht nur mehr Quantität, sondern ebenso mehr Qualität, gab Robert Barth, Professor für Bibliothekswissenschaft an der Hochschule für Technik und Wirtschaft Chur, zu verstehen. Im Auftrag des Stadtrats hatte er gemeinsam mit Gabi Schneider in einer Studie erörtert, wie eine Bibliothek für eine Stadt von der Grösse Rapperswil-Jonas beschaffen sein müsste. Orientiert hatten sich die beiden Wissenschaftler dabei am Beispiel vergleichbarer Städte, vornehmlich der Stadt Uster, deren Stadt- und Regionalbibliothek immer wieder zur Veranschaulichung der gemachten Aussagen diente.

Vielfältige Bedürfnisse der Benutzer

Eine Bibliothek sei heutzutage mehr als ein Ort, wo Bücher und elektronische Medien ausgeliehen und retourniert würden, lautete die zentrale Botschaft Robert Barths. Die moderne Bibliothek diene als Aufenthaltsort und Treffpunkt ebenso wie als Lern- und Arbeits- oder als Schulungsort. In einer Bibliothek fänden Veranstaltungen wie Lesungen oder Vorträge statt, sie sei ein Informationszentrum für und über die Stadt wie auch Beratungsstelle und Dienstleisterin für die Schulen. Darum müsse sie möglichst zentral und an gut frequentierter Lage untergebracht werden, sie beherberge nach Möglichkeit ein kleines Café, wo Besucher sich gemütlich hinsetzen und plaudern könnten, und sie verfüge über Leseecken und Arbeitsplätze. Technische Geräte nähmen den Mitarbeitenden insbesondere das Ausbuchen der Medien ab, sodass das Bibliotheksteam über mehr Zeit für die persönliche Beratung der Kunden verfüge.

Nicht, dass man den heutigen Bibliotheken Rapperswil und Jona die Qualität absprechen wollte an diesem Abend. Wie Thomas Rüegg betonte, zeichneten sich beide durch ein gutes Angebot, hohe Frequenzen und kompetente Mitarbeiterinnen aus. Doch seien beide Bibliotheken eher klein und eng, es fehle an Raum und Ruhe, um zu lesen oder zu arbeiten, und die Öffnungszeiten seien relativ kurz. Auch mit weiteren Investitionen wären Optimierungen nur beschränkt möglich, machte der Schulpräsident klar, während man mit dem aktuellen Projekt quasi eine Bibliothek nach Mass einrichten könne – und eben «eine Bibliothek für eine Stadt» schaffen würde.

Alte Fabrik als geeignetster Standort

Damit rückte die Frage ins Zentrum, welche die Anwesenden wohl am meisten beschäftigte: Jene nach dem Standort. Nach Willen der Stadt soll die neue Bibliothek in der Alten Fabrik domiziliert sein, die sich von allen geprüften Örtlichkeiten als die am besten geeignete herauskristallisiert habe – aufgrund ihrer Lage und der Anbindung an den öffentlichen Verkehr ebenso wie dank der vorhandenen Nutzfläche von rund 2000 Quadratmetern. Von diesen würde die Bibliothek knapp die Hälfte beanspruchen, sodass heutige bewährte Angebote bestehen bleiben könnten, wenn auch nicht alle. «Wir sind überzeugt, dass die geplante Stadtbibliothek die Alte Fabrik enorm aufwerten würde», sagte Stadtpräsident Benedikt Würth, «dieses Haus hat ein erhebliches Potenzial, dieses wollen wir nutzen und die Alte Fabrik zu einem vielfältigen Bibliotheks- und Kulturzentrum machen.» Auch die Eigentümerin, die AlbuVile AG, stehe diesem Vorhaben sehr positiv gegenüber. Gemeinsam wolle man deshalb die Idee weiterverfolgen und als Erstes das Gespräch mit den heutigen Nutzern suchen, um für alle eine befriedigende Lösung zu finden.

Ballettschule hatte mehrere Fürsprecher

An diesem Punkt knüpfte die Fragen- und Gesprächsrunde an, denn nicht alle Anwesenden äusserten sich im Hinblick auf diese Lösungen gleichermaßen zuversichtlich. Wobei sich die Diskussion in erster Linie um die Ballettschule Lambert-Wallace drehte. Besorgte Väter und Mütter meldeten sich zu Wort und sprachen sich vehement dagegen aus, die Ballettschule auszuquartieren. Eine Mutter gab insbesondere zu bedenken, wie wichtig es für die kleinen und jungen Mädchen sei, ihr Ballett-Training an einem Ort zu absolvieren, den sie auch abends ohne Angst allein aufsuchen könnten. Zu reden gab zudem der längere Weg zur Bibliothek für die Bewohne-

unnötig investiertes Geld. Und einer der Anwesenden wollte wissen, warum die heutigen Bibliotheksbenutzer nicht zu ihren Bedürfnissen befragt worden seien.

Kein Hindernis für Kinder

Letzterem antworteten Thomas Rüegg und Robert Barth dahingehend, dass man zum Zeitpunkt der ersten Auslegeordnung noch gar nichts sagen können über Grösse, Standort und Ausrichtung der neuen Bibliothek und deshalb eine Befragung wenig sinnvoll gewesen wäre. Was die heutigen Mieter in der Alten Fabrik betrifft, so versicherte Benedikt Würth, dass noch nichts über Verbleib oder Nichtverbleib entschieden sei und man auf jeden Fall alle, die den Platz räumen müssten, bei der Suche nach einer neuen Unterkunft unterstützen werde. Und dass der Standort der neuen Bibliothek für die Kinder ein Hindernis darstelle, dem widersprach Thomas Rüegg mit dem Argument, dass jüngere Kinder erfahrungsgemäss ohnehin in Begleitung der Eltern die Bibliothek besuchten und ältere Kinder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln problemlos allein hinfahren könnten, schliesslich sei Rapperswil-Jona keine Grossstadt und die Distanz zwischen Zentrum Jona und der Alten Fabrik moderat. Sicher werde man aber die im Laufe des Abends geäusserten Anliegen und Einwände aufnehmen und in die weiteren Überlegungen und Planungen einbeziehen.

Wie es mit dem Projekt Stadtbibliothek weitergeht, erfahren die Rapperswil-Jonerinnen und Rapperswil-Joner, wenn die Ergebnisse aus dem öffentlichen Vernehmlassungsverfahren vorliegen, das noch bis zum 30. November dauert. Der Bericht kann bei der Stadtkanzlei bezogen oder unter www.rapperswil-jona.ch > Aktuelles heruntergeladen werden.

Text: Jacqueline Olivier



rinnen und Bewohner aus Jona. Ein Besucher machte sich vor allem für die Kinder stark, für die dieser längere Weg nicht zumutbar sei. Ein anderer Votant wiederum zog in Zweifel, dass die Tendenz der steigenden Benutzerzahlen in den Bibliotheken noch länger anhalte, und äusserte seine Bedenken über

Die Stadt- und Regionalbibliothek Uster gilt als Beispiel einer zeitgemässen Einrichtung, die den Anforderungen an eine Bibliothek der heutigen Gesellschaft gerecht wird.

Stand der Stadtplanungsrevision

Innert der Auflagefrist für die Stadtplanungsrevision (31. März bis 29. April 2009) sind insgesamt rund 70 Einsprachen mit unterschiedlichen Anträgen eingegangen. Deren Bearbeitung machte Änderungen und Anpassungen bei den einzelnen Erlassen notwendig. Dafür ist vom 15. September bis zum 14. Oktober 2009 eine Zweitaufgabe erfolgt. Parallel dazu sind die Einspracheentscheide den Betroffenen eröffnet worden.

Die 70 Einsprachen umfassen vorab zwei Sammeleinsprachen (Mobilfunkbestimmung im Baureglement beziehungsweise in der Natur- und Denkmalschutzverordnung sowie Zonierung Dornacker) mit rund 110 Beteiligten. 32 Einsprachen wurden zurückgezogen, sodass noch 38 Einspracheentscheide fällig wurden. Soweit es sich um Einsprachen gegen den Zonenplan und das Baureglement handelt, ist der Weiterzug an die obere Instanz (Kanton) bis nach der Durchführung des fakultativen Referendums aufgeschoben.

Im Rahmen der Zweitaufgabe vom 15. September bis 14. Oktober 2009 waren nur Einsprachen gegen die publizierten Änderungen zulässig. Diese fünf Eingaben werden zur Zeit geprüft und durch den Stadtrat entschieden. Darauf kann – voraussichtlich im Dezember/Januar 2009/2010 – für den Zonenplan und das Baureglement (inklusive Parkplatzbedarfs-Reglement) das Referendumsverfahren während 45 Tagen durchgeführt werden. Falls ein Referendum zustande kommt, ist eine Urnenabstimmung erforderlich. Erst anschliessend kann die Rekursmöglichkeit gegen die Einspracheentscheide eröffnet werden. Für die Rekursbehandlung ist das kantonale Baudepartement zuständig.

Im günstigsten Fall – ohne Zustandekommen eines Referendums und der damit verbundenen Urnenabstimmung – kann eine allfällige Rekursbehandlung durch den Kanton im Frühjahr 2010 erfolgen. Die Inkraftsetzung des Baureglements und des Zonenplans ist wesentlich von dieser Bearbeitung und einem allfälligen Weiterzug der Rekursentscheide als Beschwerden an das kantonale Verwaltungsgericht abhängig.

Text: Josef Thoma, Projektleiter Rechtsetzung und Ortsplanung



BLACK OUT



from 29.90

H&M

H&M



Albrückstraße

Wichtige Termine

Mittwoch, 11. November, bis Freitag, 4. Dezember 2009
Präsentation Ausstellungskonzept Stadtmuseum im Stadthaus

Sonntag, 29. November 2009
Eidgenössische Volksabstimmung

Sonntag, 6. Dezember 2009, 11.00 Uhr
Advent im Stadthaus
***Heinrich*, eine Geschichte von Max Bolliger**
Erzählerin: Mona Petri. Musikalische Umrahmung

Donnerstag, 10. Dezember 2009, 19.30 Uhr
Bürgerversammlung im Stadtsaal KREUZ

Sonntag, 13. Dezember 2009, 11.00 Uhr
Advent im Stadthaus
***LOTTA kann fast alles* von Astrid Lindgren**
Erzählerin: Mona Petri. Musikalische Umrahmung

Sonntag, 7. März 2010
Eidgenössische Volksabstimmung

Dienstag, 13. April 2010, 19.30 Uhr
Bürgerversammlung im Stadtsaal KREUZ

Donnerstag, 15. April, bis Sonntag, 18. April 2010
Expo Rapperswil-Jona

Impressum

RJournal, das Magazin von Rapperswil-Jona, erscheint dreimal jährlich und wird an alle Haushaltungen in Rapperswil-Jona verteilt. Zusätzliche Exemplare sind auf Anfrage erhältlich.

Herausgeberin

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

Redaktion (red)

Hans Wigger (wih), Jacqueline Olivier (jo)

Gestaltung

Coande. Communication and Design, Zürich

Druck

bruhin ag print&crossmedia, Freienbach

Fotonachweis

Titelseite: Patrick Ruggli, Rapperswil-Jona
Seiten 2, 8, 18 und 27: Katharina Wernli, Zürich
Seiten 6, 9, 14 und 15: Conradin Frei, Zürich
Seiten 7: Ernst Blatter + Partner AG, Zürich
Seiten 10 und 11: Illustrationen Verkehrsentslastung
Seiten 12 und 13: zvg
Seite 17: Jürgen Olivier, Meilen
Seite 19: Jacqueline Olivier, Meilen
Seiten 21 und 22: Josef Wyrsh, Jona
Seiten 24 und 25: Von Stadt- und Regionalbibliothek Uster zur Verfügung gestellt

Die im RJournal veröffentlichten Texte und Fotos dürfen nur mit Zustimmung der Redaktion weiterverwendet werden.