



- > **Mobilität: Die Zukunft hat begonnen**
- > **Label: Stadt setzt auf Kinderfreundlichkeit**
- > **Im Dienst: Unterwegs für mehr Ordnung**

Grundsätzliches Umdenken
(Mobilitätsverhalten ändern)

Sensibilisierung / Bewusstsein
der Konsequenz des eigenen Verhaltens

Vorbildfunktion und Einüben
bei Kindern / Jugendlichen
Wahrnehmen

versus Kinderzoo

Bewusstsein und Verhalten
verändern
(Mut zu Zwang über Portemonnaie)

Anspruch auf unbegrenzte
Mobilität wird hinterfragt.

Bereitschaft zur Veränderung

'Alte' sollen sich mit dem
rechtzeitigen Verzicht aufs
Autofahren befassen

Mehr
und r

Distanz
Fun, w
gelegt

Al

Ka
Ve
gr



Rapperswil-Jona
Stadt

Die neue Stadt

Editorial

Liebe Einwohnerinnen und Einwohner von Rapperswil-Jona

Wir alle sind mit wechselndem Blickwinkel in unserer Stadt unterwegs. Manchmal zu Fuss, manchmal mit dem Velo, dem Auto oder den öffentlichen Verkehrsmitteln. Je nach Wahl des Fortbewegungsmittels haben wir unterschiedliche Wahrnehmungen und neigen dazu, unterschiedliche Schlussfolgerungen zu ziehen.

Als Fussgänger enervieren wir uns vielleicht darüber, dass die Grünphase zum Überqueren des Fussgängerstreifens zu kurz ist oder dass einzelne Velofahrer das Trottoir als Fahrweg betrachten. Als Autofahrer stört uns möglicherweise, dass einige Velofahrer keine korrekten Handzeichen geben oder ein unachtsamer Fussgänger überraschend auf die Strasse tritt. Als Velofahrer missfällt uns etwa, dass ein Teil der Autofahrer uns bedrohlich nahe überholt. Und wenn wir im Bus sitzen, ärgern wir uns wohl unter anderem darüber, dass der Busvortritt nicht von allen beachtet wird.

Auch die vielen Einwohnerinnen und Einwohner von Rapperswil-Jona, die an der Gestaltung unserer Mobilitätszukunft in der einen oder anderen Form mitwirken, kennen sicherlich die verschiedenen Facetten des Verkehrs aus eigener Anschauung. Dies ist für mich eine der wichtigsten Voraussetzungen, damit wir in einem konstruktiven Prozess letztlich ausgewogene Lösungsvorschläge erarbeiten und dem Kanton zur weiteren Planung übergeben können.

Unser Ziel muss es also sein, möglichst viele Anliegen aufzunehmen und auf dieser Basis mehrheitsfähige Lösungsvorschläge zu finden. Wir wären aber nicht ehrlich und nicht realistisch, wenn wir eine in allen Teilen akzeptierte Lösung erwarten würden. Wenn es uns jedoch gelingt, unsere Mobilitätszukunft aus einer gleichberechtigten Sicht aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu gestalten, wird uns der erhoffte Schritt gelingen.

Erich Zoller, Stadtpräsident

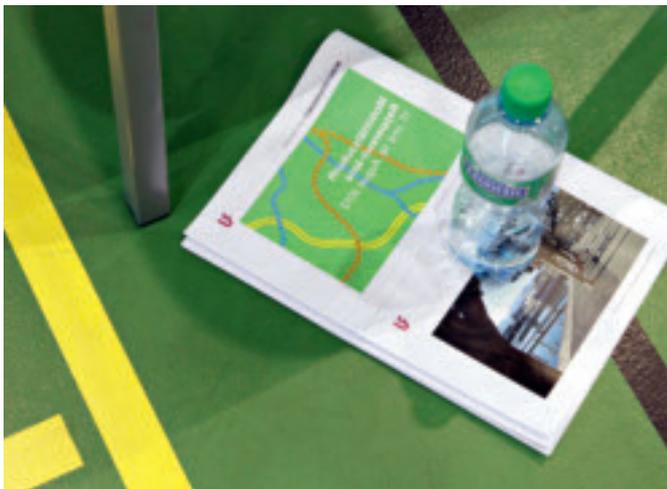
Inhaltsverzeichnis

- | | | | |
|-----------|---|-----------|---|
| 4 | Die Stadt macht mobil für eine neue Lösung der Verkehrsprobleme | 12 | «Mir fehlt eine klare Haltung und Kommunikation vonseiten des Stadtrats» |
| 8 | «Es sollen nochmals alle Anliegen und Fragen ernsthaft diskutiert werden können» | 14 | Lebensraum für Pflanzen und Tiere schaffen |
| 10 | «Schon manche Entwicklungen wurden durch Visionen vorangetrieben» | 17 | Das Wohl der Kinder als Thermometer für den Zustand einer Gesellschaft |
| 11 | «Eine Vertretung des Kantons hilft, gewisse Fragen frühzeitig zu klären» | 21 | Im Einsatz für Ruhe und Ordnung |
| | | 24 | Wichtige Termine/Impressum |

Gruppe auf Zettel notieren, welche die beiden Moderatorinnen auf Stellwänden in eine übersichtliche Ordnung bringen. An diesen Stellwänden geben die Teilnehmer nach jeder Diskussionsrunde schliesslich mit Punkten ihre Bewertung ab: Welche Stichworte sind für sie die wichtigsten?

Mehr Platz für Velos und Fussgänger

Durch diese Vorgehensweise kristallisiert sich recht klar heraus, wo die Anwesenden der Schuh drückt, wo sie Chancen und Gefahren sehen und was sie sich für die Zukunft erhoffen. So schwingen bei den Hauptproblemen der Transitverkehr, das lückenhafte Velowegnetz und der Platzmangel für Fussgänger klar obenaus. Erstaunlich wenige hingegen setzen ihre Punkte bei «Zu viel motorisierter Verkehr». Bei den Stärken punkten vor allem der öffentliche Verkehr (öV) – Stichwort S-Bahn – und damit verbunden die überregionale Anbindung, das Busnetz der Stadt und die autofreie Altstadt.



Zu attraktiv für den motorisierten Individualverkehr finden die Stadt dagegen nur Vereinzelte. Positive Trends sehen die Forumsteilnehmer in erster Linie in einer zunehmenden Bereitschaft der Menschen, auf den öV umzusteigen, und in der wachsenden Akzeptanz des Langsamverkehrs (Velo und Fussgänger). Auch steigt ihres Erachtens in der Bevölkerung das Bewusstsein für die Umwelt. Doch auch der Schwerverkehr genauso wie die Pendler- und Freizeitwege und die individuelle Mobilität generell würden weiter zunehmen, befürchten sie.

Ihre Erwartungen und Hoffnungen stecken sie vor allem in ein Gesamtverkehrskonzept mit einer Umfahrung, eine regionale Zusammenarbeit sowie in ungewöhnliche und mutige Lösungen. Gewisse Massnahmen möchten sie möglichst rasch umgesetzt sehen, etwa mehr Tempo-30-Zonen, ein verkehrsarmes Stadtzentrum, Velostationen oder mehr Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer. Bei den Anliegen an die künftige Verkehrsplanung genießt eine grossräumige Lösung in Bezug auf den Transitverkehr respektive den Verkehr, der über den Seedamm in die und aus der Stadt fliesst, oberste Priorität. Gefolgt von einem Katalog, der kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen aufzeigen soll.



Auch Fantasie darf sein

Angesichts von so viel sachlicher Auseinandersetzung darf ein wenig Kreativität zur Auflockerung nicht fehlen: In der zweiten Hälfte des Samstagvormittags entwerfen die Teilnehmenden ihre Visionen von Rapperswil-Jona in 20 Jahren. Die fantasievollen und teilweise humoristischen Präsentationen der Gruppen sorgen für Heiterkeit. Da geht es um Mobilitätsunterricht in der Schule, eine Hochbahn über der Stadt mit direktem Anschluss an die in der Peripherie angesiedelten Parkhäuser, einen Ringbus durch die Stadt, der den Leuten auch noch gleich die im Internet getätigten Einkäufe ausliefert, einen in eine Grünfläche umgewandelten Seedamm, Generationenhäuser und Like-a-bikes für Senioren, ein Turbo-Gipfeli-Schiff nach Zürich oder eine Tavolata vom Hauptplatz bis zur Molkereistrasse. Eine Gruppe sendet gar als Radio Zürisee am 1. August 2032 live von der «Golden Lake Bridge» und berichtet über das neuste Label der Stadt, die «Slowcity».

Hoffen auf den ganz grossen Wurf

Nach fast acht Stunden intensiver Arbeit gehen die Meinungen der Teilnehmenden auseinander. Man sei nun auf gutem Wege, gibt eine noch jüngere Teilnehmerin zu verstehen. «Man nimmt uns ernst, und wenn es in diesem Stil weitergeht, bin ich zuversichtlich, dass wir Lösungen finden.» Kurzfristig hofft sie auf die rasche Umsetzung gewisser Massnahmen, etwa für durchgehende Velowege oder eine Neukonzipierung der Molkereistrasse, auf der heute ein Chaos herrsche und die Autofahrer nach wie vor sehr dominant seien. Langfristig muss ihrer Meinung nach der Transitverkehr aus der Stadt verschwinden. Ihre Kollegin kann dem nur zustimmen, meint aber ergänzend: «Ich hoffe auf den ganz grossen Wurf, und dieser ist nur möglich, wenn man miteinander redet und überlegt.» Das Vorgehen der Stadt begrüsst sie, denn es sei wichtig, dass die Bevölkerung gegenüber dem Stadtrat das Vertrauen zurückgewinne.

Dass die jetzige Art der Prozessführung vor allem für die Vertrauensbildung gut sei, findet auch ein junger Mann. Und: «Ein solcher Anlass ist wichtig, um die Bevölkerung für die Probleme und Herausforderungen zu sensibilisieren. Viel Neues ist bisher aber nicht herausgekommen.» Trotzdem will er an den nächsten Mobilitätsforen wieder teilnehmen, in der Hoffnung, dass man schliesslich einen Konsens finde, der beschlussfähig sei.

Die Fakten sagen etwas anderes

«Ich staune, wie viele Forumsteilnehmer sich offensichtlich noch gar nicht vertieft mit dem Thema auseinandergesetzt haben», stellt ein Herr mittleren Alters spürbar konsterniert fest. Woraus er dies schliesst? «Viele reden davon, dass man den Transitverkehr aus dem Zentrum verbannen müsse, dabei sprechen die Zahlen doch eine deutlich andere Sprache: Für einen grossen Teil des Verkehrsaufkommens sind wir selber verantwortlich.» Ein anderer Teilnehmer unterstützt ihn: «Wichtig wäre, das aktuelle Vorgehen genau zu dokumentieren und auch die Medien einzubeziehen. Solche Zahlen müssen der Bevölkerung immer wieder unter die Nase gerieben werden. Denn man kann noch so viele Mitwirkungsverfahren machen, die Fakten verändern sich dadurch nicht.» Der Erste nimmt den Ball wieder auf: «In der IG Raumentwicklung und Verkehr haben wir das alles doch schon einmal durchgespielt – ich bin etwas frustriert. Zwar macht man die Türe jetzt weiter auf, aber mir ist noch nicht klar, wo und wie man schliesslich den Filter ansetzt, um zu einem realistischen Ergebnis zu kommen.»

Text: Jacqueline Olivier

BEGLEITGREMIO BEFÜRWORTET NEUE VERKEHRSZÄHLUNG

Am 27. September kam zum ersten Mal das neu ins Leben gerufene Begleitgremium Mobilitätszukunft zusammen. Darin vertreten sind Quartiervereine und Parteien, Mitglieder der Spurgruppe, welche den Mitwirkungsprozess vorbereitet hatte und nun aufgelöst wurde, diverse Interessengruppen wie Verkehrsverein, Einkaufszentrum Rapperswil-Jona, Familienforum, Architekturforum, Pro Velo Rapperswil-Jona, VCS, TCS, IG Tunnel Rapperswil-Jona Jetzt, IG Mobilität, IG Holzries-/Allmeindstrasse, Jugendrat oder Procap March-Höfe sowie Private. Die 35 Teilnehmenden diskutierten in der ersten Sitzung die Ergebnisse aus dem Mobilitätsforum in Gruppen, konkretisierten und vervollständigten sie. Moderiert wurde der Abend von Petra Neff von «frischer wind». Ausserdem äusserte sich das Gremium klar positiv zum Vorschlag des Stadtrats, noch diesen Herbst eine Verkehrszählung durchzuführen, um aktuelle Zahlen als Basis für die weiteren Diskussionen zu erhalten.

Die zweite Sitzung des Begleitgremiums fand am 31. Oktober und somit nach Redaktionsschluss des RJournal statt. Eine dritte Sitzung ist für den 20. November anberaumt. Das zweite Mobilitätsforum findet am 16. Januar 2013 statt. An diesem können wieder alle interessierten Einwohnerinnen und Einwohner teilnehmen. (jo)

Laufend aktuelle Informationen zum Projekt Mobilitätszukunft im Internet unter www.mobilitätszukunft.ch.



«Es sollen nochmals alle Anliegen und Fragen ernsthaft diskutiert werden können»

Mit dem ersten Mobilitätsforum im August hat der Mitwirkungsprozess, der zu einer neuen Verkehrslösung führen soll, auch für die Bevölkerung begonnen. Stadtpräsident Erich Zoller zieht eine erste Bilanz und erklärt, warum auch Skepsis positiv sein kann.



Herr Zoller, statt von Verkehrsentslastung spricht man in Rapperswil-Jona jetzt von Mobilitätszukunft. Kehren neue Besen einfach besser oder warum diese neue Bezeichnung?

Erich Zoller: Wir haben bewusst einen neuen Namen für das Projekt gewählt. Auch wenn die Thematik die gleiche ist, handelt es sich doch um einen zweiten Anlauf und wir packen das Problem anders an, indem wir der Mitwirkung noch mehr Raum geben. Diesen Neuanfang signalisieren wir mit der neuen Bezeichnung.

Seit einem Jahr ist der Prozess nun im Gang – wie haben Sie ihn bis anhin erlebt?

Die Vorbereitung hat mehr Zeit benötigt, als ich gedacht hatte. Zu klären, wie wir in den Prozess einsteigen, wer beteiligt sein soll, welche Fachbüros uns begleiten, war aufwendiger, als wir uns das im Stadtrat vorgestellt hatten. Aber nun sind wir meiner Meinung nach gut unterwegs. Ich habe das Gefühl, dass die Bevölkerung unsere Vorgehensweise schätzt und sich die involvierten Personen – im Forum, in der Begleitgruppe, in den Fachbüros – mit grosser Motivation am Prozess beteiligen.

Nochmals auf Feld 1 beginnen – heisst das nicht, Arbeit teilweise doppelt machen?

Das lässt sich nicht vollständig umgehen. Wenn wir die Bevölkerung dieses Mal von A bis Z mitnehmen wollen, können wir nicht sagen: Dieses und jenes haben wir bereits geprüft, darüber gibt es nichts mehr zu diskutieren. Sonst ist die Mitwirkung von Anfang an unglaubwürdig. Darum nehmen wir bewusst in Kauf, dass es Doppelspurigkeiten gibt und gewisse Abklärungen ein zweites Mal vorgenommen werden.

In der Begleitgruppe wurde nun aber doch der Wunsch geäussert, in bisherige Unterlagen Einblick nehmen zu können. Wie interpretieren Sie diesen Wunsch?

Aus meiner Sicht schliessen sich der Neubeginn und der Einbezug bisheriger Unterlagen gegenseitig nicht aus. Einerseits sollen wirklich nochmals alle Anliegen und Fragen auf den Tisch kommen und ernsthaft diskutiert werden können. Andererseits finde ich es gut, dass die Begleitgruppe den Wunsch geäussert hat, Resultate früherer Abklärungen als einen Teil möglicher Grundlagen für die jetzigen Diskussionen wieder zu verwenden. Dies bedeutet ja nicht, dass man zwangsläufig in allen Aspekten erneut zu den gleichen Schlussfolgerungen kommt wie damals.

Im Forum kann im Moment noch jeder, der will, mitreden. Wenn man die Türe für alle öffnet, besteht dann nicht die Gefahr, dass man mit Wünschen und Anliegen überrannt wird und am Schluss doch wieder viele enttäuschen muss?

Dieses Risiko ist natürlich vorhanden. Das haben wir mit dem Bild des «Entscheidungsstrichters» versucht darzustellen: Am Anfang ist dieser Trichter noch sehr breit, es kann also jeder hineinlegen, was er will. Doch je weiter man im Prozess fortschreitet und je mehr sich eine oder auch zwei, drei Lösungen konkretisieren, desto enger wird der Trichter, das heisst, andere Anliegen können dann nicht mehr weiterverfolgt werden. Dass dies zu Enttäuschungen führen kann, lässt sich wohl nicht vermeiden.

Welches war für Sie bisher die grösste Überraschung oder das grösste Aha-Erlebnis im laufenden Prozess?

Trotz einzelner skeptischer Stimmen, die in Bezug auf das breit angelegte Verfahren laut geworden sind, herrscht insgesamt eine sehr wohlwollende Grundstimmung gegenüber diesem Prozess. Das hat mich wiederum positiv überrascht.

Sie sagen, die Grundstimmung sei positiv. Im Forum und in der Begleitgruppe wird aber immer wieder ein grosses Misstrauen gegenüber der Stadt spürbar.

Dieses Misstrauen oder eher diese Skepsis gibt es, das stimmt, aber ich fasse dies nicht negativ auf, im Gegenteil: Es bestätigt uns, wie wichtig es der Bevölkerung ist, in den Prozess einbezogen und ernst genommen zu werden. Und wenn die Leute genau hinschauen und darauf achten, dass nicht plötzlich etwas ihren Blicken entzogen und vom Stadtrat sozusagen «selbstherrlich» entschieden wird, zeigt dies, wie seriös die Teilnehmenden ihre Mitwirkung wahrnehmen. Sie wollen mitreden und sie wollen informiert werden. Dies ist für mich Teil der positiven Grundstimmung, die durch das kritische Hinschauen nur verstärkt wird.

Sowohl im Forum als auch in der Begleitgruppe wurde klar, dass man gewisse Massnahmen unabhängig von einem neuen Grossprojekt rasch umgesetzt sehen will. Wo und wie wird die Stadt nun handeln?

Einige Projekte, die helfen sollen, das Verkehrsproblem zu entschärfen, sind von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern bereits genehmigt worden: Die Neugestaltung des Bushofs Jona ist eines davon, und in den nächsten Jahren werden wir auch alle anderen Bushaltestellen in der Stadt neu gestalten. Dies bedeutet eine Aufwertung des öffentlichen Verkehrs. Wir werden auch die Verkehrsberuhigung in den Quartieren vorantreiben – auch hier sind Projekte bereits umgesetzt oder in der Umsetzung, etwa die Berliner Kissen oder die Tempo-30-Zonen. Wir legen also nicht die Hände in den Schooss und warten auf den grossen Wurf, sondern werden Schritt für Schritt die Massnahmen umsetzen, die wir umsetzen können. Denn klar ist: Es gibt keine einzelne Massnahme, die auf einen Schlag alle Verkehrsprobleme der Stadt lösen kann, sondern es braucht ein Bündel von Massnahmen.

Nun wird Anfang Jahr ein neuer Stadtrat das Zepter übernehmen, vier von sieben Mitgliedern kommen neu ins Amt. Was bedeutet dies für den eingeschlagenen Weg?

Sicher müssen sich die neuen Ratsmitglieder erst noch etwas einarbeiten, wir wollen sie in diesem Prozess aber genauso mitnehmen wie die Bevölkerung. Denn schliesslich wird sich der neue Stadtrat hinstellen und sich für das Projekt engagieren müssen. Ich gehe davon aus, dass auch er dem Projekt grosse Priorität einräumen und Gas geben wird.

Wie sieht es aus mit den Kosten für die Vorbereitung eines neuen Grossprojekts. Hat die Stadt beim Kanton St. Gallen einen Planungskredit beantragt?

Nein. Aus dem einfachen Grund, dass im Moment noch alles offen und es noch gar nicht möglich ist, die Planungskosten abzuschätzen. Wir wissen aber vom Kanton, dass er für Planungen einen gewissen Betrag reserviert hat, der dort verwendet werden kann, wo sich ein Projekt konkretisiert. Und wir sind überzeugt, dass ein Planungskredit gesprochen wird, wenn wir so weit sind. Primär sind bei uns ja Kantonsstrassen betroffen, weshalb letztlich auch der Kanton in der Verantwortung steht. Unsere Aufgabe ist es, eine wirkungsvolle und realistische Vorlage zu liefern. Deshalb habe ich keine Angst, dass es an den nötigen Planungsmitteln fehlen könnte, wenn eine solche Vorlage steht.

Wie arbeitet die Stadt in dieser Sache denn zurzeit mit dem Kanton zusammen?

Der Kanton hat bereits ein klares Bekenntnis zur Zusammenarbeit abgegeben, indem er die Verkehrszählung, die Anfang November in Rapperswil-Jona stattgefunden hat, mit einem finanziellen Beitrag unterstützt. Das heisst, das Verständnis dafür, dass Stadt und Kanton letztlich das gleiche Interesse an diesem Prozess haben, ist auf beiden Seiten vorhanden. Und wenn es später um konkrete fachliche Fragestellungen gehen wird, werden wir ausser dem Tiefbauamt auch andere kantonale Stellen, beispielsweise die Polizei oder das Amt für Raumentwicklung, vermehrt einbeziehen.

Bis Ende 2013 will die Stadt dem Kanton einen Lösungsvorschlag oder auch zwei, drei Varianten präsentieren. Ist dieser Zeithorizont realistisch?

Ja, das ist unser Ziel, und aufgrund von Erfahrungen anderer Städte, in denen ähnliche Prozesse stattgefunden haben, gehen wir davon aus, dass wir dieses Ziel auch erreichen können.

Interview: Jacqueline Olivier

«Die positive Grundstimmung wird durch das kritische Hinschauen der Mitwirkenden nur verstärkt.»

«Schon manche Entwicklungen wurden durch Visionen vorangetrieben»

Petra Neff von «frischer wind» führt als Moderatorin durch die Veranstaltungen des Projekts Mobilitäts-zukunft. Die diplomierte Psychologin hat Erfahrung in Prozessberatung und -begleitung von Unternehmen und Institutionen und weiss, warum solche Prozesse wichtig sind. Ihre Aufgabe ist aber nicht immer leicht.



Frau Neff, Sie begleiten den Prozess Mobilitäts-zukunft» als Moderatorin. Wie erleben Sie bisher die Stimmung?

Petra Neff: Beim ersten Treffen mit der Spurguppe war bei den Teilnehmenden noch Skepsis vorhanden, ob Mitwirkung wirklich möglich sein würde. Mehrmals fiel auch der Begriff

«Alibiübung». Die Mitglie-

der haben aber sehr schnell gemerkt, dass ihre Ideen einfließen können und ernst genommen werden. Dies hat viel zur positiven Stimmung beigetragen. Auch das erste Mobilitätsforum scheint gut angekommen zu sein, die Teilnehmenden haben konzentriert gearbeitet und erfreulich konstruktive Diskussionen geführt.

Ihr Büro heisst «frischer wind». Wie genau bringen Sie frischen Wind in ein altbekanntes Thema?

In einer Situation, wie sie in Rapperswil-Jona durch die Abstimmung über den Tunnel entstanden ist, geht es als Erstes darum, wieder Vertrauen zu schaffen zwischen Bevölkerung und Behörden. Dabei ist es wichtig, diejenigen, die mitdenken und mitreden sollen und wollen, von Anfang an einzubeziehen. Dass wir als aussenstehende Drittpersonen die Moderation des Prozesses übernehmen, sorgt für ein Klima der Neutralität. Ausserdem setzen wir auf einen offenen Prozess, das heisst, wir gehen auf Anliegen oder Ideen der Teilnehmenden ein und passen den Prozessverlauf nach Bedarf immer wieder an.

Sie müssen also einerseits den Teilnehmenden viel Raum lassen, andererseits die Veranstaltungen strukturieren und steuern. Eine schwierige Balance?

Sie ist sicher nicht einfach. Und je grösser die Gruppe, desto schwieriger wird es, diese Balance zu halten. Bei 50 Teilnehmenden ist es möglich, das Programm mal spontan umzustellen, bei 200, wie wir sie am Mobilitätsforum hatten, wird dies sehr kompliziert. Bei Veranstaltungen dieser Grösse braucht es vorab genaue Absprachen über den Ablauf, und man kann sich auch nicht auf Detaildiskussionen mit einzelnen Teilnehmenden einlassen, denn das kann rasch ausufern. Was nicht heissen soll, dass wir diesen Personen nicht zuhören, aber wir suchen das Gespräch mit ihnen später in einer Pause oder nach der Veranstaltung.

Etliche der Teilnehmenden engagieren sich auch sonst in Rapperswil-Jona politisch oder gesellschaftlich. Wie weit kann angesichts so vieler bekannter Gesichter frischer Wind erzeugt werden?

Kritische, engagierte und mitdenkende Menschen sind wichtig in solchen Prozessen. Genau das brauchen wir, um frischen Wind zu erzeugen. Dabei spielt keine Rolle, wo sich die Teilnehmenden sonst noch engagieren, im Gegenteil: Wer breit vernetzt ist, kann als Multiplikator nach aussen und nach innen wirken, dadurch wird der Radius der Mitwirkung letztlich erweitert, was nur positiv sein kann.

Vor allem in der Begleitgruppe wurden Stimmen laut, man müsse rascher auf den Punkt kommen, es gehe darum, etwas Realisierbares zu erarbeiten. Was halten Sie solcher Ungeduld entgegen?

Ich verstehe diese Ungeduld. Die Geschichte mit den Verkehrsproblemen in Rapperswil-Jona dauert schon sehr lange. Darum möchten viele, dass es vorwärtsgeht. Aber damit es zu einer allgemein akzeptierten Lösung kommt, muss man dem Prozess Raum lassen, sonst besteht die Gefahr, dass sich ein Teil der Bevölkerung am Schluss überrollt fühlt. Ausserdem sind Verkehrslösungen eine höchst komplexe Angelegenheit, deshalb brauchen auch die politischen Prozesse, die Abklärung von Finanzfragen, die Einbindung des zuständigen Kantons und allenfalls der angrenzenden Kantone und Gemeinden ihre Zeit.

Am Schluss wird es tatsächlich um Sachfragen und Sachzwänge gehen – was bringen denn solche Auslegeordnungen und «Wunschkonzerte» überhaupt?

Die Auslegeordnungen, die wir zurzeit noch vornehmen, zeigen die Bedürfnisse und Anliegen der Bevölkerung auf. Das kann natürlich nach Wunschkonzert aussehen, ist aber das Fundament für die Lösung, die es zu entwickeln gilt und die möglichst breit abgestützt sein soll. Was dann effektiv möglich sein wird und was nicht, wird sich mit der Unterstützung von Fachplanern aus den Bereichen Verkehr und Städtebau mit der Zeit abzeichnen. Wichtig ist, dass die Verantwortlichen auch solche Analysen und Schlussfolgerungen den Mitwirkenden und der ganzen Bevölkerung jederzeit offen darlegen. Visionen und Zukunftsbilder sollen aber vor allem in dieser frühen Phase durchaus ihren Platz haben – schon manche Entwicklungen wurden durch Visionen vorangetrieben und erst so möglich gemacht.

«Eine Vertretung des Kantons hilft, gewisse Fragen frühzeitig zu klären»

Mit Marcel John ist das kantonale Baudepartement von Anfang an in den Prozess zum Finden einer neuen Verkehrslösung eingebunden. Warum das wichtig ist und wie der Kanton die Stadt unterstützen kann, erklärt der stellvertretende Kantonsingenieur im Interview.



Herr John, Sie sind als Vertreter des Kantons in der Projektsteuerung dabei, welches ist Ihre Rolle?

Marcel John: Nach dem Nein der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von September 2011 zum Tunnelprojekt hat die Stadt Rapperswil-Jona in Absprache mit dem Kanton St. Gallen die Federführung

für die erste Projektphase des Neuanfangs übernommen. Deren Abschluss ist für Ende 2013 geplant. Die Rolle des Kantons in dieser ersten Phase ist einerseits, darauf zu achten, dass die Vorgehensweise den standardisierten Verfahren des Kantons, also dem Vorgehen gemäss Strassengesetz und – damit verbunden – Strassenbauprogramm und Kantonsstrassenbau, entspricht. Andererseits geht es darum, bereits heute den gegenseitigen Wissenstransfer für die weiteren Phasen sicherzustellen. So gesehen nimmt der Kanton St. Gallen die Rolle eines Beobachters oder Supervisors ein.

Welches Interesse hat der Kanton daran, in Rapperswil-Jona an einer Lösung mitzuarbeiten?

Durch Rapperswil-Jona führen gleich drei kantonale Strassen, die eine sehr hohe Auslastung aufweisen. Es gehört zu den Kernaufgaben des Tiefbauamtes, die Funktionalität dieser Achsen sicherzustellen. Dieser Prozess begann bereits in den 80er-Jahren und mündete schliesslich in die Tunnelvariante des Kantons. Durch den negativen Volksentscheid sind wir nun angehalten, weitere Lösungen zu suchen.

Abgesehen von Ihrer Teilnahme am Prozess: Inwiefern kann der Kanton Stadt und Bevölkerung bei einer neuen Lösung unterstützen?

Sofern es sich bei der künftigen Verkehrslösung für Rapperswil-Jona um ein grösseres Infrastrukturprojekt handeln sollte, ist davon auszugehen, dass dieses nicht durch die Stadt oder die Region allein finanziert werden kann. Eine Finanzierung durch den Kanton wäre unabdingbar. Darüber hinaus kennen die Fachleute des Kantons die aktuellen Prozesse, Verfahren und Normen, die zu berücksichtigen sind. Eine Vertretung des Kantons in der Projektsteuerung hilft also, entsprechende Fragen frühzeitig zu klären.

Sie waren am ersten Mobilitätsforum dabei – wie lautet Ihr Fazit?

Im ersten Mobilitätsforum ging es darum, die Probleme im Raum Rapperswil-Jona zu erfassen. Das Sammelsurium der zusammengetragenen Probleme deckt sich weitgehend mit unserer Einschätzung. Inwiefern sich die Ursachen der Probleme mit der Einschätzung der Bevölkerung decken, ist in nächster Zeit zu untersuchen – ich denke etwa an den oft erwähnten Transitverkehr. Deshalb wurden, wie von der Begleitgruppe beschlossen, Anfang November umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt.

Viele hoffen momentan auf den «ganz grossen Wurf». Kann ein Verkehrsentslastungsprojekt angesichts von technischen, politischen und finanziellen Vorgaben solche Erwartungen überhaupt je erfüllen?

Natürlich gibt es die politischen und finanziellen Rahmenbedingungen. Wir wissen heute aber noch nicht, wie sich diese entwickeln. Deshalb ist es richtig, dass sie in der aktuellen Diskussion eine untergeordnete Rolle spielen. Erst nach Vorliegen der Bestvariante oder -varianten sollen die Rahmenbedingungen politisch ausdiskutiert und soll in einer Gesamt-schau die «machbare» Lösung festgelegt werden. Das heisst, diese Lösung muss auch zweckmässig und technisch realisierbar sein.

Wenn man weiss, was man will, kommt die technische Planung – wie lange dauert eine solche nach Ihrer Erfahrung?

Zeitlich massgebend sind weniger die eigentlichen Planungs- und Projektierungsprozesse als die politischen Prozesse. Dazu gehören Mitwirkungsverfahren wie der Prozess Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona, die Vernehmlassung in der betroffenen Gemeinde mit anschliessendem Bereinigungsaufwand, die Anhörung der betroffenen Gemeinde durch den Kanton zum Auflageprojekt, fakultatives Referendum und gegebenenfalls eine Volksabstimmung. Erst wenn die Gemeinde sich zum Projekt geäussert hat, kann die Projektgenehmigung über die Regierung in den Kantonsrat erfolgen.

Das klingt nicht nach raschem Baubeginn...

In der Tat nicht. Um so weniger, als nach der Projektgenehmigung noch die Projektauflage ansteht. Man braucht keinen Hehl daraus zu machen, dass man für die Rechtsmittel und den Landerwerb im Zusammenhang mit einem Grossprojekt eher mit Jahren als mit Monaten zu rechnen hat.

«Mir fehlt eine klare Haltung und Kommunikation vonseiten des Stadtrats»

Die Familienfrau und selbstständig erwerbende Filzerin Anita Noger war Mitglied der Spurgruppe, nahm am ersten Mobilitätsforum teil und arbeitet nun in der Begleitgruppe mit. Sie wünscht sich eine attraktive Verkehrslösung, hat aber in Bezug auf den gegenwärtigen Prozess einige Fragezeichen.



Frau Noger, warum engagieren Sie sich für das Projekt Mobilitäts-zukunft?

Anita Noger: Ich habe Familie. Ich wünsche mir, ich könnte meine beiden Kinder bedenkenlos mit dem Fahrrad auf die Strasse schicken. Das kann ich aber nicht. Darum habe ich mir gesagt, dass ich hier vielleicht die Chance

bekomme, mich einzubringen, damit wir für unsere zukünftigen Generationen den Grundstein für attraktive Verkehrslösungen legen können.

Was wäre für Sie denn eine attraktive Verkehrslösung?

Sie sollte auf jeden Fall für die Mehrheit der Bevölkerung von Rapperswil-Jona einen Mehrwert bringen. Die Lösung soll gesamtheitlich und überregional eingebunden sein – und sie sollte rasch erste Verbesserungen bringen. Es muss ein Hand-in-Hand, ein Miteinander und Füreinander sein, sodass die Bevölkerung von Rapperswil-Jona gemeinsam am selben Strick ziehen will und hinter der Verkehrslösung steht.

Trägt dieser Prozess Ihrer Meinung nach hierzu bei?

Um zu sinnvollen und breit akzeptierten Lösungsvorschlägen kommen zu können, müssen zuerst alle Anliegen, Bedürfnisse und Kritikpunkte der Bevölkerung aufgenommen werden. Indem wir in der Bevölkerung miteinander reden, ist es durchaus möglich, dass sich gewisse Probleme schon durch kleine Veränderungsmassnahmen lösen lassen. Insofern ist dieser Prozess sicher gut. Ausserdem hoffe ich, dass durch das Mitdenken möglichst vieler Leute und durch den Austausch auf der Basis einer positiven Grundhaltung noch nie gedachte Lösungsansätze entstehen könnten. Trotzdem bin ich auch skeptisch.

Inwiefern sind Sie skeptisch?

Mein Vertrauen in die Politik und im Speziellen in den Stadtrat ist leicht angeknackst. Ich bin noch nicht restlos überzeugt, dass es den Leuten im Stadthaus wirklich ernst ist mit diesem «Experiment». Ich habe den Verdacht, dass sie die Fäden nicht gerne aus der Hand geben und anderen, nicht klar ersichtlichen Interessen verpflichtet sind.

Worauf begründen Sie diesen Verdacht?

Mir fehlt in dem ganzen Prozess eine klare Haltung und Kommunikation vonseiten des Stadtrats. Die Richtlinien sind schwammig und werden immer wieder abgeändert. Ich wünsche eine einfache, verständliche Kommunikation, eine klare Aufgaben- und Verantwortungsabgrenzung und sauber definierte Kompetenzen der verschiedenen beteiligten Gruppen. Damit ich glauben darf, dass man nicht versucht, unbequeme Vorschläge und Einwände unter den Teppich zu kehren, und keine Loopings macht, um stattdessen politisch opportunem Gedankengut zu folgen.

Sehen Sie so schwarz?

Nein, ich will überhaupt nicht schwarzmalen. Wenn ich diesem Prozess keine Chance einräumte, würde ich nicht mitmachen. Und mein Vertrauen in den Stadtrat hat sich in den letzten Monaten schon verbessert, weil ich doch sehe, dass er die Anliegen des Begleitgremiums bis jetzt ernst nimmt und sofort Massnahmen ergreift, um sie umzusetzen. Ich hoffe einfach, dass das so weitergeht, und sehe noch Verbesserungspotenzial.

Nämlich?

Für mich ist fraglich, ob das Mobilitätsthema mit dem Mobilitätsforum breit genug abgestützt ist. Meines Erachtens widerspiegelt es nicht die ganze Bevölkerung mit ihren unterschiedlichen Interessen. Natürlich steht das Forum jedem offen, aber man muss sich mit dem Thema Verkehr schon sehr aktiv befassen und sich viel Zeit nehmen für diese Anlässe, das kann und will nicht jeder.

Was könnte man also verbessern?

Es müssten nun dringend parallel weitere Aktionen folgen, mit denen die Meinungen und Ideen von weiteren Bürgern aufgenommen werden können. Ich wünsche mir vor allem auch, dass die Jungen für das Thema sensibilisiert und sich beispielsweise in Projektwochen in den Schulen intensiv damit befassen würden. Auch mit Aktionen an Bahnhöfen, in Einkaufszentren etc. sollten die Einwohnerinnen und Einwohner von Rapperswil-Jona auf den Prozess aufmerksam gemacht und Meinungen und Ideen abgeholt werden. Ausserdem vermisse ich im Moment den «Kopf», der den Prozess gesamthaft aufgleist und leitet und vor allem die Bevölkerung immer wieder über gemachte Schritte informiert.

Alle Interviews: Jacqueline Olivier



Lebensraum für Pflanzen und Tiere schaffen

Eine wilde Blumenwiese ist eine Augenweide. Aber nicht nur: Sie bietet auch Lebensraum für diverse Tiere. Grossflächige, miteinander verbundene Lebensräume für Flora und Fauna zu schaffen ist das Ziel des Vernetzungsprojekts Eschenbach/Rapperswil-Jona.



Mit Blick aufs Grüne wohnt und arbeitet Fredi Kuster an der Lütschbachstrasse in Eschenbach. Die Wiese vor dem Haus befindet sich im Besitz einer Erbgemeinschaft, zu der auch der Schreiner gehört. Bewirtschaftet wird das Stück Land von Klemenz Hürlimann, dessen Landwirtschaftsbetrieb am Ende der Strasse liegt. Im Moment ist die Wiese geschnitten und unterscheidet sich in nichts von anderen Wiesen, auf denen im Sommer in der Regel Kühe weiden und die drei- bis fünfmal jährlich gemäht werden zur Futtergewinnung. Bis in den frühen Sommer hingegen breitete sich hier eine bunte Blumenwiese vor dem Auge des Passanten aus – direkt an den dahinterliegenden Waldrand angrenzend. Innerhalb von 200 Metern Entfernung befinden sich ausserdem eine kleine Rietfläche, ein Hochstamm-Obstgarten sowie ein Krautstreifen vor dem südlichen Waldrand.

Flächenvielfalt bringt Artenvielfalt

Die Wiese gehört zu den sogenannten ökologischen Ausgleichsflächen, welche die Bauern ausweisen müssen, wenn sie in den Genuss von Direktzahlungen des Bundes kommen wollen. Und sie ist Teil des Vernetzungsprojektes der Gemeinden Rapperswil-Jona und Eschenbach, das darauf ausgelegt ist, die Ausgleichsflächen in ihren Gebieten aufeinander abzustimmen und dazwischen jeweils höchstens 200 Meter Distanz zuzulassen. Denn die Ökoflächen, wie sie auch genannt werden, dienen der Biodiversität, sollen also verschiedenen Pflanzen und Tieren (wieder) Lebensraum bieten, die in den vergangenen Jahrzehnten mehr und mehr durch den Menschen verdrängt wurden. Um Artenvielfalt zu ermöglichen, ist auch eine Vielfalt an Flächen notwendig, wie Peter Lanz, Umweltbeauftragter der Stadt Rapperswil-Jona und Mitglied der Vernetzungskommission, zu verstehen gibt: Blumenwiesen, Hecken, Gehölze, Hochstammobstbäume, Weiher und Tümpel, einheimische Einzelbäume, Steinhaufen

oder Waldränder mit Krautsaum sind nur einige von unzähligen Möglichkeiten.

Spannend zu beobachten

Allen diesen Flächen gemeinsam aber ist: Es braucht die Hand des Menschen, um sie herzurichten und gezielt zu pflegen. Für Fredi Kuster war dies ein Aha-Erlebnis: «Man glaubt ja immer, man müsse die Natur bloss wieder sich selbst überlassen, dann regle sie sich von selbst. Aber woher sollen die Blumensamen kommen, wenn weit und breit keine solchen Blumen mehr wachsen?» Bewirtschafter Klemenz Hürlimann hat schon vor sieben Jahren aufgehört, die 68 Aren grosse Wiese im Lütschbach in Eschenbach zu düngen. «Ausmargern» heisst dies in der Sprache der Landwirte. Vor zwei Jahren erfolgte dann die Aussaat der Blumensamen in zwei breiten Streifen quer über das ganze Feld. Bewirtschafter und Besitzer hegen die Hoffnung, dass sich die Blumen mit der Zeit über die ganze Wiese ausbreiten werden. In der Natur gehe nichts von heute auf morgen, sagt Klemenz Hürlimann. «Selbst, dass die Fläche bewirtschaftet worden ist, kann man heute an gewissen Stellen noch erkennen.» Und die Blumen müssen sich im Boden erst einmal richtig «einnisten», bevor sie sich in voller Pracht entfalten können. Ausserdem steht nirgends geschrieben, dass alle Sorten gedeihen werden. Aber Fredi Kuster findet genau das zu beobachten spannend. Es war ja auch die Erbgemeinschaft, die den Anstoss dazu gab, aus dem Land eine ökologische Ausgleichsfläche zu machen und in das Vernetzungsprojekt zu integrieren. «Wir sind auf den Ertrag nicht angewiesen und können so etwas zum Naturschutz beitragen.»

Mehr Schmetterlinge als früher

Für Klemenz Hürlimann ist die Wiese deshalb nicht verloren. Er darf sie immer noch mähen, jedoch nicht vor dem 15. Juni. Extensive Nutzung lautet der Fachbegriff hierfür. Das Heu schmecke zwar anders als jenes von den intensiv genutzten Wiesen, das vorwiegend Löwenzahn und Weissklee enthält und bereits ab Mitte April gewonnen wird. Die Kühe störe dies aber nicht, im Gegenteil: Die frässen das Heu der Blumenwiese gerne, versichert der Landwirt. Mehr Dreck habe es zwar an diesem Gras – wegen der Mäuse, die sich vermehrt im Feld niederlassen, unterirdisch ihre Gänge scharren und dabei die Erde hochstossen. Doch beim Trocknen falle dieser Dreck von selber ab. Und über der Erde flatterten heute viel mehr Schmetterlinge umher als früher, stellt Klemenz Hürlimann zufrieden fest.

Für die, die das Vernetzungsprojekt leiten und begleiten, sei dies sicher eine hochinteressante Sache, meint Fredi Kuster. «Da wird nun sehr viel Wissen gesammelt. Am Anfang ist vieles noch ein Ausprobieren, da müssen auch die Fachleute Lehrgeld bezahlen.» So zum Beispiel hinsichtlich des richtigen Zeitpunkts der Aussaat, der Bodenbeschaffenheit oder der Aussaatiefe. Stimmen nicht sämtliche Parameter für eine Aussaat überein, kann ein solches Projekt schon mal misslingen. Weil das Einrichten einer solchen Fläche in der Regel aber recht teuer sei, meint der Mitbesitzer der Wiese, könne man sich sicher nicht manchen «Flop» erlauben.

Für die Landwirte lukrativ

Das Vernetzungsprojekt wurde 2004 von den Gemeinden Eschenbach und Jona gestartet. Mit den Bauern werden Verträge auf sechs Jahre abgeschlossen. Die erste Vertragsperiode dauerte folglich bis 2009. In dieser Zeit konnte laut dem Umweltbeauftragten Peter Lanz bereits eine recht dichte Vernetzung erreicht werden. So umfasst das Projekt heute einen Perimeter von 1530 Hektaren. Auf diesem Gebiet machen die vernetzten Ausgleichsflächen 215 Hektaren aus. Dies entspricht rund 14 Prozent der gesamten landwirtschaftlichen Fläche, ein sehr hoher Wert, wie Peter Lanz meint.

Man sei also auf gutem Weg, findet der Umweltbeauftragte. Mit der zweiten Vertragsperiode (2010 bis 2015) sollen primär gewisse Lücken geschlossen und einzelne Flächen qualitativ aufgewertet werden. Die Initiative zur Beteiligung müsse jedoch immer von den Landwirten selber ausgehen. «Wir können niemanden dazu zwingen.» In Rapperswil-Jona machen aber derzeit nur zwei von den rund 35 Bauern, die Direktzahlungen erhalten, nicht mit. In Eschenbach ist dieser Anteil etwas höher. Manch ein Landwirt fühle sich durch die

Bestimmungen halt eingeschränkt, ist Peter Lanz' Erfahrung. Umgekehrt ist die Teilnahme für die Landwirte auch lukrativ, erhalten sie doch zusätzlich zu den Direktzahlungen des Bundes noch einen jährlichen Vernetzungsbeitrag von Kanton und Bund. Für eine extensiv genutzte Wiese wie die von Klemenz Hürlimann bewirtschaftete sind das jährlich zehn Franken pro Are. Die beteiligten Landwirte wiederum zahlen einen einmaligen Beitrag an die Projektkosten von mindestens 2.50 Franken pro Are. Aus dieser Kasse kann beispielsweise das Saatgut für eine Blumenwiese finanziert werden. Die Bewirtschafteter werden ausserdem von Fachleuten beraten und unterstützt.

Vernetzung mit Eschenbach ist sinnvoll

Dass sich Rapperswil-Jona mit Eschenbach vernetzt, biete sich nicht nur geografisch an, sagt Peter Lanz, sondern auch deshalb, weil viele Bauern Landabschnitte sowohl in Wagen als auch in Eschenbach bewirtschafteten. Bei rund 50 Prozent der im Projekt integrierten Ausgleichsflächen handelt es sich derzeit um extensive Wiesen, bei etwa 30 Prozent um Rietlandschaften. Die restlichen 20 Prozent teilen sich in Flächen ganz unterschiedlicher Art. Manchmal besteht die Vernetzung auch darin, dass man kleine «Korridore» von der einen zur anderen Fläche anlegt, damit für die Ansiedlung bestimmter Flora und Fauna die nötigen Strukturen entstehen. Zu den Zielgruppen, für die man Lebensraum schaffen möchte, gehören beispielsweise der Wasserfrosch, die Zauneidechse sowie diverse Vogel- und Schmetterlingsarten, Käfer und Insekten. Ebenso verschiedene Blumen, Gräser und Sträucher.

Nächstes Jahr wird ein zweiter Zwischenbericht zuhanden des Kantons fällig. Nach Ablauf der Vertragsperiode folgt der Schlussbericht, auf dessen Basis über eine allfällige Weiterführung des Vernetzungsprojekts entschieden wird. Für Fredi Kuster in Eschenbach ist aber heute schon klar: Er möchte sein Projekt auf jeden Fall weiterführen. «Es ist schön, dass hier nun wieder eine Blumenwiese wächst, wie wir sie als Kinder noch erlebt haben. Und vielleicht kann hier irgendwann Saatgut für weitere Wiesen gewonnen werden.»

Text: Jacqueline Olivier



Das Wohl der Kinder als Thermometer für den Zustand einer Gesellschaft

Rapperswil-Jona möchte das Unicef-Label «Kinderfreundliche Gemeinde» erlangen. Die erste umfassende Standortbestimmung der Stadt zeigt: Kinder werden in Rapperswil-Jona bereits in vielen Bereichen ernst genommen. Die Unicef empfiehlt der Stadt deshalb, sich für die Auszeichnung zu bewerben.

Vor 15 Jahren, 1997, hat die Schweiz die UN-Konvention für die Rechte des Kindes unterzeichnet. Zu beobachten und der Uno zu berichten, wie diese Konvention hierzulande umgesetzt wird, ist seither eine der zentralen Aufgaben von Unicef Schweiz mit Sitz in Zürich. Pressesprecherin Katrin Piazza weiss: «Es braucht seine Zeit, bis die örtlichen Gesetze einer neuen Konvention angepasst werden.» Was aber beinhalten die «Rechte des Kindes» konkret? Die Unicef Schweiz fasst auf ihrer Homepage die zehn wichtigsten zusammen (siehe Kasten). Sie gelten für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre und auf den ersten Blick erscheinen sie für das Verständnis einer Zivilisation wie der unseren als Selbstverständlichkeit. Mehr tun und sich bewusst für diese Rechte einsetzen, könne man aber immer, meint Katrin Piazza und zitiert ein Credo der UNO von 1996: «Das Wohl des Kindes ist das Thermometer für den Zustand einer Gesellschaft.»

Das Label bietet Anhaltspunkte

Unicef Schweiz hat das Label «Kinderfreundliche Gemeinde» 2004 lanciert. Noch lassen sich die Gemeinden, die damit ausgezeichnet wurden, an zwei Händen abzählen. Das luzernische Wauwil war vor drei Jahren die erste, es folgten Laupersdorf, Uznach, Arlesheim, Fehr-altorf, Riehen, Frauenfeld. Und Anfang Oktober dieses Jahres konnte mit der Vergabe des Labels an Lausanne die erste Gemeinde in der Romandie und die erste grössere Stadt in den Kreis der kinderfreundlichen Gemeinden aufgenommen werden. Laut Katrin Piazza kommt der Ball immer mehr ins Rollen: Bereits hat sich ein ganzer Kanton auf den Weg gemacht, sich zertifizieren zu lassen.

Auch Rapperswil-Jona ist auf den Zug aufgesprungen. Der Stadtrat hat das Erlangen des Labels unter dem Kapitel Gesundheitsförderung in sein Regierungsprogramm 2008–2012 aufgenommen. Im Sinne der Fortführung der Programme Kinder im Gleichgewicht (KIG) und Bewegungsfreundliche Stadt, wie Stadträtin Rahel Würmli erklärt. Natürlich brauche es dafür nicht unbedingt ein Label, meint die Vorsteherin des Ressorts Gesundheit und Alter, aber: «Ein Label bietet die Gelegenheit, auf bereits bestehende Kriterien und vorhandenes Know-how zurückzugreifen. So muss die Gemeinde nicht alles selber entwickeln.» Dass eine solche Auszeichnung auch ein willkommenes Instrument zur Standortförderung darstellt, daraus macht Rahel Würmli keinen Hehl. Wobei Rapperswil-Jona glücklicherweise auch ohne dieses Label ein stetiges Bevölkerungswachstum verzeichne und viele Familien mit Kindern anziehe.

Entwicklungspotenzial, um das Leben in der Stadt für Kinder noch attraktiver zu gestalten, ist dennoch vorhanden. Dies hat die Standortbestimmung ergeben, welche die Stadt mit der Beantwortung des umfangreichen Fragebogens der Unicef vorgenommen hat. Darin berücksichtigt werden die Bereiche Verwaltung und Politik, Schule, familienergänzende Kinderbetreuung, Kinder- und Jugendschutz, Gesundheit, Freizeit, Wohnumfeld und Verkehr. Schon die ressortübergreifende Bestandaufnahme habe viel gebracht, sagt Rahel Würmli. «Die Mitarbeitenden, die sich mit dem Fragenkatalog auseinandergesetzt und schliesslich die Antworten notiert haben, hatten dabei das eine oder andere Aha-Erlebnis. Denn einem selbst ist oft nicht bewusst, was alles vorhanden ist, wie die Dinge zusammenhängen und wo mehr machbar wäre.»

Rapperswil-Jona hat schon gutes Angebot

Für jede einzelne Antwort vergibt die Unicef in ihrer Auswertung Punkte und zieht am Schluss eine Gesamtbilanz. Rapperswil-Jona schneidet mit 70,7 Prozent der maximal erreichbaren Punktezahl gut ab. Als positiv fallen beispielsweise die Handlungsgrundsätze aus dem Vereinigungsprojekt ins Gewicht, in denen für Kinder relevante Leitziele formuliert wurden, unter Einbezug von Eltern und Kindern. Auch das Dachleitbild für alle Schulen sowie die einzelnen Schulprogramme werden als Stärke gewertet. In Rapperswil-Jona gibt es sodann zahlreiche Institutionen und Angebote, die (auch) das Wohl der Kinder im Fokus haben, etwa der Kinder- und Jugendbeauftragte und das Jump-in, der Kinder- und der Jugendrat, der Jugendtreff Stampf, die Mütter- und Väterberatung, der schulpyschologische Dienst und so weiter. Man achtet auf die kindergerechte Gestaltung von Spielplätzen, auf spezielle schulische Angebote wie Wahlfächer, freiwillige Kurse oder Brückenangebote sowie auf die kindersichere Erschliessung des öffentlichen Raums mithilfe von Fuss- und Velowegen. Ausserdem bestehen verschiedene Integrations- und Fördermassnahmen für Kinder und Eltern aus fremdsprachigen und/oder bildungsfernen Familien. Und schliesslich bemüht sich die Stadt verschiedentlich um die regelmässige Überprüfung bestehender Angebote und Einrichtungen im Sinne der Qualitätssicherung und -entwicklung.

Laut Unicef sollten aber Kindergartenkinder und Oberstufenschüler in der Schule mehr mitreden und mitgestalten können, Informations- und Beratungsangebote für Eltern, Kinder und Jugendliche mit Migrationshintergrund müssten vermehrt mehrsprachig geführt werden. Öffentliche Spielräume sind noch zu wenig auf Kinder mit Behinderungen ausgerichtet. Ebenso sollten Kinder mehr mitreden können, wenn es um die Gestaltung ihres Wohnumfelds geht. Und systematische

Überprüfungen werden auch in den Bereichen familien- und schulergänzende Betreuung sowie Gesundheit empfohlen, wo sie zurzeit noch nicht Standard sind.

Auf eingeschlagenem Weg weitergehen

Manche Empfehlungen gehen Rahel Würmli im Detail zwar etwas weit, die Stossrichtung hingegen findet sie richtig. «Bei der Quartiergestaltung beispielsweise ist es sicher nicht falsch, die Kinder zu fragen. Dies bedeutet nicht, dass die Kinder am Schluss bestimmen, aber wenn man sich als Erwachsener auf ihre Augenhöhe begibt, erhält man einen anderen Blickwinkel. Das ist sehr hilfreich.» Für die Stadt jedenfalls ist klar, dass man auf dem eingeschlagenen Weg weitergehen will: Die Kosten für das weitere Bewerbungsverfahren für das Unicef-Label sind im Budget 2013 veranschlagt. Erst, wenn die Stimmbürgerinnen und -bürger dieses gutgeheissen haben, werden aber die weiteren Verfahrensschritte gemäss Vorgaben der Unicef geplant. Als Nächstes steht demnach ein Workshop an, in dem Kinder und Jugendliche ihre Wünsche und Anliegen einbringen können. Auf dieser Basis muss die Stadt anschliessend einen Aktionsplan erstellen, in dem sie die Massnahmen festhält, die in den nachfolgenden vier Jahren umgesetzt werden sollen. Und schliesslich werden Standortbestimmung, Workshop und Aktionsplan durch Mitarbeitende der Unicef sowie externe Fachleute evaluiert. Bei positivem Ergebnis empfehlen die Evaluatoren der Prüfungskommission, die Stadt mit dem Label «Kinderfreundliche Gemeinde» auszuzeichnen.

Damit ist es allerdings nicht getan. Das Label wird nur für vier Jahre vergeben. Einen ersten Zwischenbericht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen aus dem Aktionsplan muss die Stadt bereits nach zwei Jahren abliefern. Nach vier Jahren ist die erfolgreiche Umsetzung der Massnahmen eine Voraussetzung für eine Verlängerung der Auszeichnung um weitere vier Jahre. Ausserdem werden zum selben Zeitpunkt erneut eine Standortbestimmung, ein Workshop und ein neuer Aktionsplan erforderlich. Unicef-Pressesprecherin Katrin Piazza erklärt das strenge Vorgehen der Organisation: «Der Kern des Labels ist es nicht, einen Zustand zu etikettieren, sondern Prozesse in Gang zu setzen.» Natürlich seien gewisse Kriterien vonnöten, die sich evaluieren liessen, weit wichtiger sei aber zu beobachten, was das Verfahren in der Gemeinde auslöse. Mit der Wiederholung des Verfahrens in regelmässigen Abständen werde verhindert, dass einmal entstandene Dynamik irgendwann wieder einschlafe.

Text: Jacqueline Olivier

DIE ZEHN WICHTIGSTEN RECHTE DES KINDES

1. Das Recht auf Gleichbehandlung und Schutz vor Diskriminierung, unabhängig von Rasse, Religion, Herkunft und Geschlecht
2. Das Recht auf einen Namen und eine Staatszugehörigkeit
3. Das Recht auf Gesundheit
4. Das Recht auf Bildung und Ausbildung
5. Das Recht auf Freizeit, Spiel und Erholung
6. Das Recht, sich zu informieren, sich mitzuteilen, gehört zu werden und sich zu versammeln
7. Das Recht auf eine Privatsphäre und eine Erziehung im Sinne der Gleichberechtigung und des Friedens
8. Das Recht auf sofortige Hilfe bei Katastrophen und Notlagen und auf Schutz vor Grausamkeit, Vernachlässigung, Ausnutzung und Verfolgung
9. Das Recht auf eine Familie, elterliche Fürsorge und ein sicheres Zuhause
10. Das Recht auf Betreuung bei Behinderung





Rapperswil-Jona

Sicherheits

Im Einsatz für Ruhe und Ordnung

Seit bald einem Jahr besteht der Dienst für öffentliche Ordnung der Stadt Rapperswil-Jona. Die Mitarbeitenden überwachen den ruhenden Verkehr, stellen Parkkarten aus oder betreiben das Fundbüro. Und sie können auf Anliegen von Einwohnerinnen und Einwohnern rasch und unbürokratisch reagieren. Die Verantwortlichen sind überzeugt: Der Dienst schliesst eine Lücke.

Das Gefühl von Sicherheit ist oft von Kleinigkeiten abhängig, diese Erfahrung machen die Mitarbeitenden des Dienstes für öffentliche Ordnung immer wieder. Denn sie sind es, die seit Anfang Jahr Reklamationen, Wünsche und Klagen aus der Bevölkerung entgegennehmen, die den öffentlichen Raum und das Zusammenleben unter Nachbarn betreffen. «Oft geht es um Lärm, bei Sammelstellen deponierten Abfall, missachtete Velofahrverbote oder Hundehalter, die sich um die Leinenpflicht foutieren», erzählt Leiter Guido Wunderlin. Doch auch dunkle Strassenecken, Zeugnisse von Vandalismus oder wucherndes Gebüsch, das Fussgänger und Velofahrer behindert, sind Anlass für Ärger und mangelndes Sicherheitsgefühl. Dies hat vor vier Jahren auch eine Bevölkerungsbefragung der Stadt zum Thema Sicherheit ergeben. Der Dienst für öffentliche Ordnung ist die Antwort darauf. Laut Roland Meier, Leiter der Sicherheitsverwaltung, in der der Dienst angesiedelt ist, die richtige: «Die Zahlen der Kantonspolizei zeigen klar, dass die Sicherheit in Rapperswil-Jona nicht abgenommen hat. Darum brauchen wir nicht mehr Polizei in der Stadt, sondern eine öffentliche Stelle, an die sich die Menschen mit ihren Anliegen wenden können und die rasch Hilfe bietet.»

Vermittlung statt Sanktionen

Dank eines speziellen Jahresbudgets von 200'000 Franken verfügt der Dienst für öffentliche Ordnung über finanziellen Spielraum. Das Anbringen einer besseren Beleuchtung – wie vor Kurzem beim Veloständer am Bahnhof Kempraten geschehen – oder das Zurückschneiden einer Hecke kann so ohne bürokratischen Parcours und damit verbundene Verzögerungen in Auftrag gegeben werden. Im Falle von Beschwerden wegen nicht eingehaltener Vorschriften oder Lärmimmissionen hilft dagegen oft das Gespräch, wie Guido Wunderlin erklärt, denn polizeiliche Befugnisse, um jemanden zu verzeigen, haben die Mitarbeitenden des Dienstes nicht. Dafür können sie vermittelnd eingreifen, etwa im Fall des Restaurants in der Altstadt, in dem es immer wieder zu lange zu laut war und das in den vergangenen Jahren schon diverse Instanzen bemüht habe, wie der Dienstleiter es ausdrückt. «Da haben wir nun im persönlichen Kontakt mit den Besitzern erreicht, dass Ruhe einkehrt. Was beweist: Es braucht nicht immer Polizei und Sanktionen.» Für den früheren Kantonspolizisten aus Basel war diese Angelegenheit das bisher grösste Erfolgserlebnis. Doch wie er gleich betont, gab es daneben schon ganz viele kleinere, denn: «Jede Anfrage, die wir zur Zufriedenheit der Betroffenen erledigen können, ist für uns ein erfreuliches Resultat.»

Für Guido Wunderlin ist der Dienst für öffentliche Ordnung denn auch «sehr gut angelaufen». Einen wichtigen Schub brachten die beiden Polizeiassistenten in den Betrieb, die das Team seit dem 1. Mai dieses Jahres mit je 50 Stellenprozent ergänzen. Roger Schveri und Anita Zahner sind regelmässig in der Stadt unterwegs, ein wichtiger Faktor, findet ihr Chef: «Sie markieren Präsenz und werden dabei oft von Passanten angesprochen.» Zum Beispiel von Touristen, die nach Örtlichkeiten oder Parkiermöglichkeiten fragen. Oder von älteren Leuten, die sich einfach etwas unterhalten möchten. Dies sei Teil der Arbeit, sagt Guido Wunderlin: Vertrauen schaffen, für die Menschen ein offenes Ohr haben. «Unsere Mitarbeitenden müssen deshalb nicht nur fachlich, sondern auch sozial kompetent sein.»

Personalbestand wird aufgestockt

Natürlich sind die Polizeiassistenten nicht fürs Plaudern angestellt – sie überwachen in erster Linie den ruhenden Verkehr. Will heissen, sie kontrollieren die Parkautomaten und verteilen Bussen an Falsch- und Zu-lange-Parkierer. Dies ist eine weitere zentrale Aufgabe des Dienstes. Ab dem 1. Januar 2013 ist er zudem zuständig für das Leeren und Revidieren der Parkuhren. Und weil es nach dem Willen der Stadt ab nächstem Jahr keine Gratisparkplätze auf Stadtgebiet mehr geben soll, wird dieser Bereich künftig gar noch mehr Einsatzstunden beanspruchen. Im Vergleich zu heute werden 1500 Parkplätze mehr zu kontrollieren sein – zu viele, um die Arbeit mit dem heutigen Personal bewältigen zu können. Darum werden explizit für die Parkplatzbewirtschaftung 50 weitere Stellenprozent geschaffen, wie Roland Meier verrät. Denn im Büro im Sicherheitszentrum Bollwies müssen Bussen bearbeitet, Abrechnungen geschrieben, Parkkarten ausgestellt und viele weitere, mit der Parkplatzbewirtschaftung zusammenhängende Arbeiten erledigt werden. Anita Zahner wird deshalb ihr Pensum ab 1. Januar 2013 auf 100 Prozent erhöhen.

Doch der Dienst dürfte in absehbarer Zeit noch weitere personelle Ressourcen benötigen. So gebe das im Laufe des Jahres hinzugekommene Fundbüro mehr zu tun als ursprünglich erwartet, stellt Roland Meier fest. Auch könnte er sich vorstellen, dass das Aufgabenspektrum in absehbarer Zeit durchaus noch breiter werde. Beim Umbau für das neue Sicherheitszentrum Bollwies hat man jedenfalls vorausgedacht und dafür gesorgt, dass Optionen für zusätzliche Arbeitsplätze bestehen.

Weniger Sachbeschädigungen

Doch obwohl es ihnen nicht an Ideen fehlt, gehen Roland Meier und Guido Wunderlin etwelche Ausbaupläne mit Bedacht an. «Wir haben bewusst klein angefangen, um zu schauen, wie sich die Sache entwickelt», gibt Ersterer zu verstehen. Und sie entwickle sich gut, sind sich beide einig. Die Arbeit sei enorm abwechslungsreich und nah an den Menschen. «Aus den Reaktionen von Einwohnerinnen und Einwohnern sehen wir, dass wir durchaus eine Lücke schliessen», sagt Guido Wunderlin. Auch wurden in diesem Jahr bisher weniger Sachbeschädigungen und Akte von Vandalismus verzeichnet. Ob dies mit der Präsenz von Guido Wunderlins Mitarbeitenden zu tun hat, kann der Dienstleiter noch nicht sagen. «Wir nehmen dies vorläufig für uns in Anspruch»,



Guido Wunderlin, Leiter des Dienstes für öffentliche Ordnung.

meint er schmunzelnd. Sicher hingegen ist aus seiner Erfahrung: Die Hemmschwelle, sich an den Dienst für öffentliche Ordnung zu wenden, ist für die Leute niedriger als jene, direkt an die Polizei zu gelangen. Mit dieser pflege man im Übrigen eine sehr gute Zusammenarbeit. So findet mit dem Leiter der Stadtpolizei wöchentlich eine Sitzung statt, in der anstehende Aufträge oder aktuelle Problemfälle besprochen werden.

Allerdings überprüft die Stadt derzeit, ob und um wie viel die Zahl dieser Polizisten reduziert werden könnte, nun, da der neue Dienst gewisse Aufgaben von ihr übernommen hat. Vorläufig sicher bestehen bleibt der Kontakt zur Stadtpolizei St.Gallen, wo die Polizeiasistenten ausgebildet und mit Uniformen ausgerüstet werden. Nicht aber mit Waffen, diese bleiben der Polizei vorbehalten. Wie auch der Polizeinotruf 117 in Notfällen weiterhin erste Ansprechstation bleibt.

Guido Wunderlin und sein Team können sich auch so nicht über Mangel an Arbeit beklagen. Die Zahl der Anfragen aus der Bevölkerung nach ihren Serviceleistungen nimmt stetig zu – ein Zeichen, dass der Dienst und seine Rolle in der Stadt immer bekannter werden. Und die Infokarten, die Anfang Herbst an verschiedenen öffentlichen Standorten aufgelegt wurden, waren in ihrer ersten Auflage rasch vergriffen. Für Guido Wunderlin eine Bestätigung: «Die Leute sind froh um unsere Dienstleistung. Denn die meisten von ihnen wollen einfach Ruhe und Ordnung.»

Text: Jacqueline Olivier

Öffnungszeiten:

Mo. - Fr.

07:00 - 11:30

13:15 - 17:30

SICHERHEITSVERWALTUNG

EINGANG

Sicherheit



Wichtige Termine

Sonntag, 25. November 2012

**Eidgenössische und kantonale Volksabstimmung
Erneuerungswahlen Gemeindebehörden, 2. Wahlgang**

Montag, 10. Dezember 2012, 19.30 Uhr

Bürgerversammlung im Stadtsaal KREUZ

Sonntag, 3. März 2013

Eidgenössische Volksabstimmung

Donnerstag, 28. März 2013, 19.30 Uhr

Bürgerversammlung im Stadtsaal KREUZ

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)

Jacqueline Olivier (jo)

Gestaltung

Coande. Communication and Design, Männedorf

Druck

Bruhin AG, druck|media, Freienbach

Fotonachweis

Titelseite und Seiten 2, 4, 5, 7 und 13: Antje Thiele, Zürich
Seiten 8, 20, 22 und 23: Conradin Frei, Zürich
Seiten 10, 11 und 12: zur Verfügung gestellt
Seiten 14 und 16: Peter Lanz, Stadt Rapperswil-Jona
Seite 19: Katharina Wernli, Zürich

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