



Urnenabstimmung vom 17. November 2019

Abstimmungsvorlage

Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse:
Vernehmlassungsbeschluss des Stadtrats betreffend
Strassenraumgestaltung Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse

Urnenabstimmung

Das Wichtigste in Kürze

Der Stadtraum Neue Jonastrasse/St. Gallerstrasse liegt an der Lebensader der Stadt. Auf dieser Hauptverbindungsachse bewegen sich grösstenteils Bewohnerinnen und Bewohner, Beschäftigte sowie Besucherinnen und Besucher; darum gehört auch der pulsierende Verkehr dazu. Der heutige Zustand der Strasse und des Strassenraums ist weder in baulicher, verkehrlicher noch in städtebaulicher Hinsicht befriedigend. Der Handlungsbedarf ist offenkundig. Mit dem Projekt «Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse» wird die Attraktivität und Sicherheit für alle gesteigert und Impulse gesetzt, damit sich Rapperswil-Jona im Zentrum des gemeinsamen Stadt- und Lebensraums weiterentwickeln kann. Aus der heute reinen Strassenverbindung soll ein lebendiger Stadtraum, eine eigentliche Lebensader im Zentrum werden.

Ausgangslage

Das Projekt geht zurück auf einen Studienauftrag und ein Gesamtkonzept für den gesamten Strassenzug vom Cityplatz bis zum Dionys mit Beteiligung verschiedener Planungsteams im Anschluss an die Ortsplanungsrevision 2011. Nun liegt das ganzheitliche Kantonsstrassenprojekt als Vorprojekt vor, sodass die Stimmbevölkerung einen Grundsatzenscheid zum Um- und Ausbau der Strasse und zur zukünftigen Gestaltung des Stadtraumes fällen kann.

Stellenwert und Nutzen für die Stadt

Als gesamtes Vorhaben handelt es sich um ein Generationenprojekt, das die Grundzüge des zukünftigen Stadtraumes Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse festlegt. Die abschliessende Planung sowie die Feinabstimmung mit den diversen Interessen erfolgt im Laufe der weiteren Projektierung. Für die zukünftige Stadtentwicklung sind das Vorprojekt und die Vision Stadtraum von grosser Tragweite. Mit der umgebauten Strasse erhöht sich die gesamthafte Verkehrsqualität in der Stadt. Das Projekt schafft Entwicklungsspielraum für die Stadtentwicklung, indem die notwendige Infrastruktur in einer stadtverträglichen Gestaltung bereitgestellt werden kann. Das Projekt verbessert die Situation für alle Verkehrsarten (motorisierter Verkehr, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr). Offensichtlich sind die Verbesserungen für den bisher vernachlässigten öffentlichen Verkehr sowie für den Fuss- und Veloverkehr. Indem die regelmässig auftretenden Überlastsituationen deutlich reduziert werden können, profitiert auch der motorisierte Individualverkehr, obwohl die Kapazität nicht erweitert werden kann: Die Knoten werden ausgebaut, die Verkehrsflächen vergrössert, stadteinwärts wird die Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr von den anderen Verkehrsarten entflechtet und separiert, zu knappe Aufstellräume bei Abzweigungen werden verlängert und Lichtsignalanlagen optimal aufeinander abgestimmt. Insgesamt kommen alle Massnahmen einem verbesserten Verkehrs-

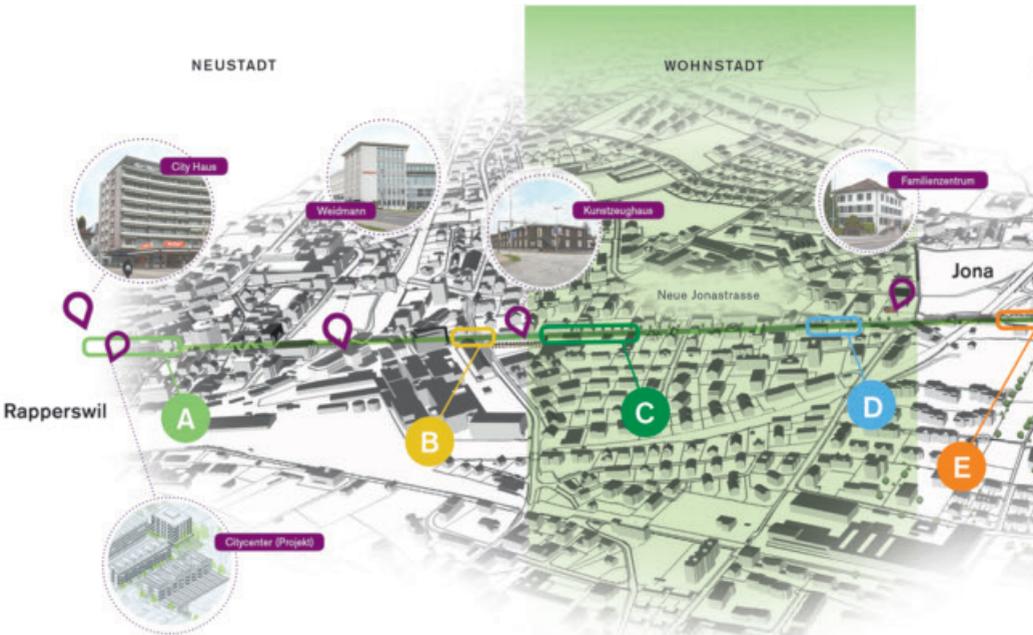
Urnenabstimmung

Das Wichtigste in Kürze

fluss auf der Ost-Westachse zu Gute. Das Projekt bedingt keinen Stadttunnel, orientiert sich an den heutigen Normen und ist mit oder ohne Stadttunnel zweckmässig und notwendig. Die Projekte Stadtraum und Stadttunnel ergänzen sich. Die Umsetzung der neuen Lebensader erfolgt etappenweise und kann bereits ab 2024 erfolgen, der Stadttunnel kann frühestens 2040 in Betrieb genommen werden.

Zuständigkeit

Der Stadtrat konnte im Rahmen der Vernehmlassung gemäss Art. 35 des kantonalen Strassengesetzes Stellung nehmen zum Projekt. Die Vernehmlassung ist positiv ausgefallen. Mit geschätzten Gesamtkosten von rund 82 Mio. Franken untersteht das Projekt, respektive der Vernehmlassungsbeschluss des Stadtrats, dem obligatorischen Referendum. Der Kostenanteil der Stadt beträgt rund 28 Mio. Franken.



Urnenabstimmung

Das Wichtigste in Kürze

Übersicht

- A) Bereich Neustadt / Cityplatz
- B) Knoten Schönbodenstrasse (Kunstzeughaus)
- C) Bereich Wohnstadt
- D) Knoten Schlüsselplatz
- E) Zentrum Jona
- F) Bereich Vorstadt Jona / Bollwies
- G) Knoten Feldlistrasse / Jona Center



Einbettung in die strategische Stadtplanung

Mit dem Masterplan werden die angestrebten räumlichen Entwicklungsziele und Leitplanken im Rahmen einer Gesamtsicht aufgezeigt. Rapperswil-Jona versteht sich als urbanes und dynamisches Regionalzentrum am Oberen Zürichsee. Das Baugebiet weist umfangreiche innenliegende Entwicklungsreserven aus, auf die die Siedlungsentwicklung konsequent konzentriert wird. Die Strategie der Innenentwicklung setzt einerseits auf eine Begrenzung der Siedlungsflächen und damit auf den Schutz der Landschaft, andererseits aber auch auf die Verbesserung der Lebensqualität in den innenliegenden, zukünftig intensiver genutzten Stadtquartieren. Die beiden Zentren Rapperswil und Jona bilden zusammen mit dem Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse das Rückgrat der Entwicklung. Der Ortskern Jona soll im Hinblick auf die Doppelkernstrategie gestärkt und aufgewertet werden. Neben den beiden Kernen sollen kleinere, bereits bestehende Nebenzentren nach Möglichkeit erhalten und gefördert sowie in die Quartiere integriert werden. Eine «Innere Landschaft» als Zäsur im Siedlungsgebiet vom Meienberg bis ins Gebiet Busskirch / Stampf soll erhalten und ihre Erlebbarkeit verbessert werden.



Ausgangslage

2011 wurde die Ortsplanungsrevision der Stadt Rapperswil-Jona vom Kanton genehmigt. Dabei wurde aber der Bereich Neue Jonastrasse ausgenommen, weil die vorgesehene neue Zonierung entlang des Strassenraums nicht losgelöst von dem notwendigen Strassenprojekt Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse genehmigungsfähig war. Es folgte ein Studienauftrag mit Beteiligung verschiedener Planungsteams und ein zur Weiterbearbeitung emp-

fohlenes Gesamtkonzept für den Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse. Gestützt auf dieses Konzept erarbeitete der Kanton bis 2016 eine Vorstudie für die etappenweise Neugestaltung dieser Achse. Nachdem die Stimmbevölkerung die erste Teiletappe am Knoten St. Gallerstrasse – Feldlistrasse im März 2017 abgelehnt hatte, haben sich Stadt und Kanton entschieden, das Projekt auf der ganzen Achse zu bearbeiten und der Stimmbevölkerung als Gesamtkonzept zu unterbreiten. Nun liegt das ganzheitliche Kantonsstrassenprojekt vor. Die Vernehmlassung des Stadtrats ist positiv ausgefallen.

Projekt in Etappen

Die Erneuerung und Aufwertung der Neuen Jonastrasse – St. Gallerstrasse umfasst einen Strassenabschnitt von rund 2,7 km Länge. Die Realisierung erfolgt in mehreren Etappen und wird sich an der städtebaulichen Entwicklung mit den entsprechenden Projekten orientieren. Eine mögliche Etappierung unter Berücksichtigung der aktuellen Sachlage könnte gegenwärtig wie folgt aussehen:

1. Abschnitt: St. Gallerstrasse, Feldlistrasse bis Kramenweg
2. Abschnitt: Neue Jonastrasse, Cityplatz bis Kniestrasse
3. Abschnitt: Neue Jonastrasse, Kniestrasse bis Schönbodenstrasse
4. Abschnitt: Neue Jonastrasse, Schönbodenstrasse bis Kreisel Jona/Stadthaus
5. Abschnitt: St. Gallerstrasse, Kreisel Jona/Stadthaus bis Feldlistrasse
6. Abschnitt: St. Gallerstrasse, Kramenweg bis Ortseingang Jona

Die Umsetzung des Strassenprojekts kann frühestens ab 2024 erfolgen.

Zusammenhang mit Projekt Mobilitätszukunft / Stadttunnel

Das Projekt Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse ist vom geplanten Stadttunnel unabhängig und mit oder ohne Stadttunnel zweckmässig, notwendig und realisierbar. Die beiden Projekte sind sich ergänzende Bestandteile der Mobilitätsstrategie: Der Stadttunnel entlastet die Stadt primär vom Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse und nimmt über den Vollanschluss Teuchelweiher und die Neue Jonastrasse den Ziel- und Quellverkehr auf. Das Projekt Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse sorgt für eine optimale Abwicklung des Ziel- und Quellverkehrs auf der Ost-West-Achse und integriert die Verkehrsachse in den Stadtraum.

Der Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse kann bereits ab 2024 umgesetzt werden. Die Realisierung des Stadttunnels benötigt hingegen noch mehr Zeit und ist auch von politischen und demokratischen Entscheidungen abhängig. Der Stadttunnel kann frühestens 2040 in Betrieb genommen werden. Die Anpassungen an der Neuen Jonastrasse

im Bereich Vollanschluss Teuchelweiher erfolgen im Genehmigungsverfahren des Stadttunnels.

Öffentlicher Verkehr

Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Neuen Jonastrasse und der St. Gallerstrasse ist während den Morgen-, Abend- und Wochenendspitzen oft mit Staus verbunden. Das beeinträchtigt die Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse und vermindert die Attraktivität der Stadtbusse. Aufgrund dieser Ausgangslage ist es das Ziel des Kantons, die Situation für den öffentlichen Verkehr mit sogenannten Busbevorzugungsmassnahmen zu verbessern. Zu diesem Zweck werden sämtliche Knoten mit neuen Lichtsignalsteuerungen busbevorzugt ausgerüstet. Stadteinwärts ist mit Ausnahmen von Engpässen eine separate Busspur geplant, teils in Kombination mit dem Veloverkehr. Damit kann der Bus unabhängig vom Verkehrsaufkommen zirkulieren, was zu einer Erhöhung der Fahrplanstabilität beiträgt.

Fuss- und Veloverkehr

Die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Radfahrende ist heute unbefriedigend. Zur Komfortsteigerung und Erhöhung der Sicherheit ist neu sowohl stadtein- als auch stadtauswärts ein durchgehender Rad- und Fussweg geplant. Durch die Aufwertung des Strassenraums soll dieser insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiver werden.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Neue Jonastrasse und die St. Gallerstrasse sind die wichtigsten Ost-West-Verbindungsstrassen der Stadt. Der Kanton betreibt auf der Achse zwei permanente Verkehrszählstellen. Der durchschnittlich tägliche Verkehr (DTV, Jahresmittel) beträgt im Querschnitt Rosengarten, Rapperswil, 12'142 Fahrzeuge (2017) und im Querschnitt Feldli, Jona, 15'347 Fahrzeuge (2017). Der MIV nahm bei beiden Zählstellen im Laufe der letzten Jahre ab, z.B. im Vergleich zum Jahr 2010: Rosengarten (– 6,6 %) und Feldli (– 2,2 %). Viele Gründe führen die Menschen über diese Achse, sei es zum Einkaufen, zur Arbeit oder in der Freizeit. Dies wird auch in Zukunft so bleiben. Das Strassenprojekt verbessert auch die Situation des MIV: Durch die geplanten Massnahmen (Umbau und Vergrösserung der Knoten, separate MIV-Fahrbahn stadteinwärts, separate Veloführungen in beide Fahrtrichtungen und separate Busspur stadteinwärts, Verlängerung der Aufstellspuren bei Verzweigungen, verkehrsmengenabhängige und optimierte Lichtsignalsteuerungen) kann eine Verbesserung des Verkehrsflusses erzielt und die negativen Auswirkungen der regelmässig vorkommenden Überlastsituationen an den Knoten reduziert

werden. Mit dem Projekt Stadtraum «Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse» ist keine Kapazitätserweiterung für den MIV verbunden, d.h. das Projekt zieht nicht neuen motorisierten Mehrverkehr in die Stadt hinein.

Stadtraum

Der Strassenraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse ist nicht primär nur eine Strassenachse, sondern auch Zirkulationsraum und Lebensader der Stadt. Das Projekt geht darum über ein reines strassentechnisches Projekt hinaus und definiert die Vision eines neuen Stadtraums. Der Stadtraum ist in fünf Raumsequenzen gegliedert: Neustadt / Cityplatz Rapperswil – Wohnstadt – Zentrum Jona – Vorstadt / Bollwies und Feldlistrasse / Jona Center. Die Gestaltungselemente der Beleuchtung und Vorgärten sowie die Bepflanzungen mit Strassenbäumen und Grünstrukturen unterstützen diese Idee.

Stadtbäume

Für die Aufwertung der Lebensader und den Stadtraum spielen die vorgesehenen Stadtbäume eine wichtige Rolle. Sie wirken entschleunigend im pulsierenden städtischen Raum, mit vielen Vorteilen für die Ökologie und die Gesundheit. Die Bäume sind auch ein willkommener CO₂-Speicher und sorgen für ein angenehmes Stadtklima.

Bei der vorhandenen Verkehrsmenge auf der St.Galler-/Neuen Jonastrasse sind bei den Fussgängerstreifen normgerechte Mittelinseln von zwei Meter Breite zu erstellen. Diese ermöglichen den Fussgängern das sichere Queren der Kantonsstrasse. Für den Radverkehr dient der zwei Meter breite Bereich zwischen den Mittelinseln dem sicheren Queren der Strasse. Im Bereich der Neuen Jonastrasse werden die Zwischenbereiche zudem für die Bepflanzung mit strassenraumverträglichen Bäumen genutzt. Diese mittige Baumreihe hat im Bereich Neue Jonastrasse keinen Einfluss auf die Strassenbreite. Die seitlichen Baumreihen entlang der St. Gallerstrasse führen zu einer Verbreiterung der Gehwege von 2,5 auf 3,5 Meter, wie z.B. an der Oberseestrasse.

Kostenschätzung

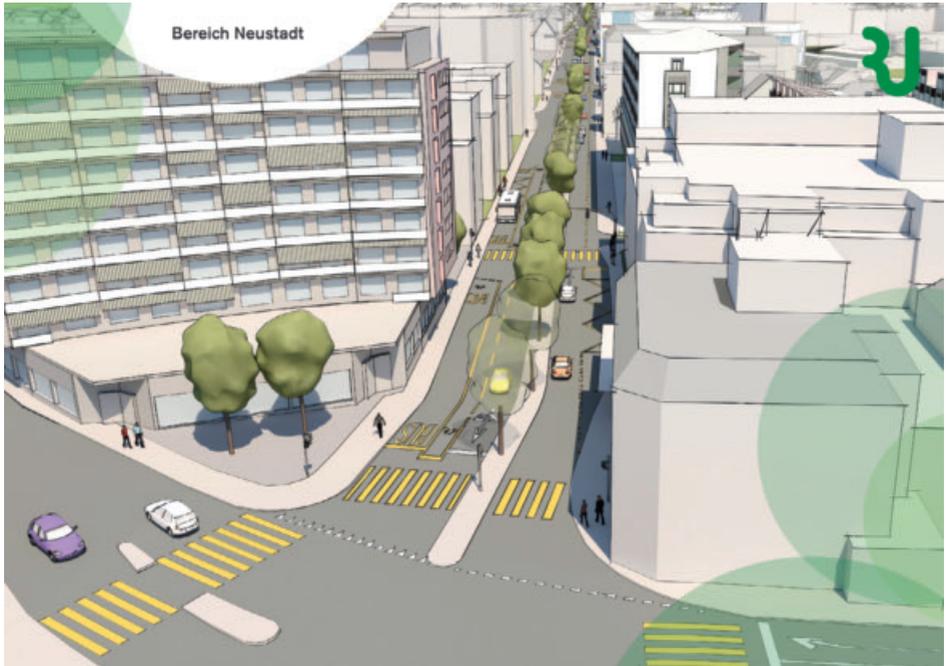
Nach heutigen Kostenschätzungen belaufen sich die Gesamtkosten für das Projekt auf rund 82 Mio. Franken (Grobkostenschätzung: Genauigkeit +/- 30 Prozent). Die Sanierungskosten teilen sich der Kanton und die Stadt wie folgt: 65 Prozent der Kosten trägt der Kanton, 35 Prozent die Stadt. Bei Lichtsignalanlagen übernehmen Kanton und Stadt je 50 Prozent der Kosten. Die Stadt Rapperswil-Jona hat voraussichtlich einen Beitrag von rund 28,5 Mio. Franken zu leisten. Es ist vorgesehen, dass der Bund über den Agglomerationsfonds maximal 6,55 Mio. Franken mitfinanziert.

Urnenabstimmung

Die Vorlage im Detail

Zuständigkeit

Der Stadtrat konnte im Rahmen der Vernehmlassung gemäss Art. 35 des kantonalen Strassengesetzes Stellung nehmen zum Projekt. Die Vernehmlassung ist positiv ausgefallen. Am 6. Juni 2019 hat die Bürgerversammlung der Einführung des obligatorischen Referendums für Vernehmlassungsbeschlüsse zur Projektierung von Strassenbauten des Kantons mit einem Kostenvoranschlag von über 20 Mio. Franken zugestimmt. Das Projekt Stadtraum «Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse» untersteht somit dem obligatorischen Referendum und wird den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern mit dieser Vorlage zur Abstimmung unterbreitet.



Bereich Neustadt / Cityplatz

Die Lichtsignalsteuerung am Cityplatz ist auch zukünftig massgebendes Element im Strassennetz. Sie beeinflusst die Verkehrsdosierung am Cityplatz und auf den Einfallachsen. Der Komfort und die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs werden mit einer separaten Busspur (stadteinwärts) verbessert. Der Fuss- und Radverkehr profitiert von einem zwei Meter breiten Mehrzweckstreifen, der ein sicheres und freies Queren der Strasse ermöglicht und die nötigen Platzverhältnisse für eine Bepflanzung und Aufwertung schafft. Die Gestaltung des Stadtraums durch eine mittige Baumreihe steigert die Aufenthalts- und Raumqualität. Der Blick auf die seitlichen Läden und Praxen links und rechts der Strasse bleibt frei. Die neue Veloführung mit einem separaten Velostreifen stadtauswärts erhöht die Sicherheit und verbessert die Abbiegebeziehungen.



Knoten Schönbodenstrasse (Kunstzeughaus)

Dank der neuen Busspur ist es möglich, die Busse an den Lichtsignalen zu bevorzugen. Damit steigt die Fahrplansicherheit und die Anschlüsse an den Bahnhöfen in Rapperswil und Jona können besser eingehalten werden. Radfahrende stadteinwärts fahren auf der kombinierten Bus- und Velospur. So können bestehende Konfliktsituationen behoben werden. Insgesamt wird der Knoten für den Fuss- und Radverkehr dank den direkteren Verbindungen und vergrösserten Warteräumen sicherer und angenehmer



Bereich Wohnstadt

Die klare Trennung von Strasse, Trottoir und Vorplätzen, wie sie in den vergangenen Jahrzehnten umgesetzt wurde, hat die Wahrnehmung des Stadtraums negativ beeinflusst. Mit dem vorliegenden Projekt wird die Strasse stärker in den Stadtraum integriert und insgesamt weniger monoton. Die neue Mittelzone mit Bäumen sorgt für ein angenehmes Empfinden, reduziert die Lärmausbreitung und die trennende Wirkung der Strasse. Die Neugestaltung soll Impulse setzen, damit hier ein neuer, urbaner Stadtteil entstehen kann. Wegen der zusätzlichen Busspur müssen die neuen Fussgängerübergänge aus Sicherheitsgründen mit Ampeln betrieben werden.



Knoten Schlüsselplatz

Um einen kompakteren Knoten zu gestalten, wird die ungünstige spitzwinklige Anbindung der Alten Jonastrasse korrigiert. Damit kann der Fuss- und Radverkehr sicherer und direkter geführt werden. Das stadträumliche Konzept mit der strassenmittigen Baumreihe soll auch hier weitergeführt werden. Betrieblich wird die Rechtsabbiegespur stadtauswärts zwischen der Alten Jonastrasse und der Eichfeldstrasse mit der Geradeausspur zusammengelegt.



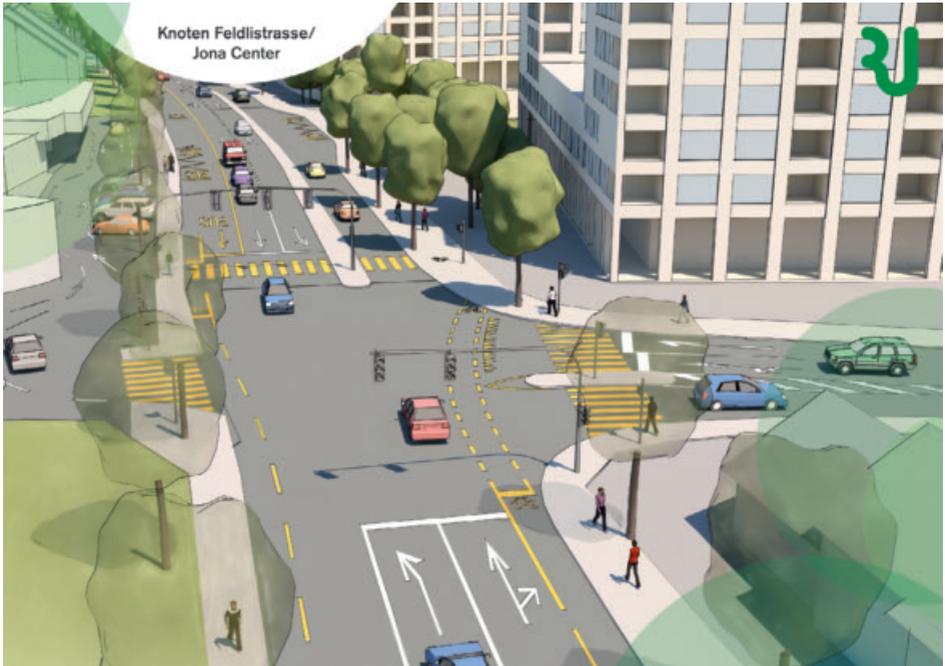
Zentrum Jona

Mit einer Verbreiterung des Rad- und Gehweges zwischen dem «Schlüsselplatz» und dem östlichen Ende der Unterführung wird die Attraktivität und Sicherheit für den Fuss- und Radverkehr gesteigert. Dafür müssen bei der Unterführung die Stützmauern und die Rad-/Gehweg-Brücke angepasst sowie der Grün-/Trennstreifen in der Mitte aufgehoben werden. Da sich zwischen Stadthaus, Kreuz und Bahnhof Jona viele Personen bewegen, besteht hier ein erhöhter Querungsbedarf für den Fuss- und Radverkehr. Deswegen wird mitig der Strasse eine neue Querungshilfe geschaffen, welche ein Queren auf der ganzen Länge ermöglicht. Der Fussgängerstreifen Jonaport bleibt bestehen.



Bereich Vorstadt Jona / Bollwies

Die Raumcharaktere des Abschnitts Vorstadt unterscheiden sich deutlich von den zentraleren, urbaneren Abschnitten. Hier gibt es weniger gewerbliche Erdgeschossnutzungen. Darum wenden sich die angrenzenden Grundstücke vom Strassenraum ab und lassen eine diffuse Raumsituation entstehen. Das Gestaltungskonzept sieht deshalb eine durchgängige Baumallee vor. Damit wird die Ortseinfahrt räumlich gestärkt und die privaten Grundstücke vom Strassenraum klarer abgegrenzt. Die Trottoirflächen werden angenehmer zu benützen und gegenüber den privaten Liegenschaften hat die Baumallee eine lärmreduzierende Wirkung. Stadteinwärts leitet die Baumallee ins Zentrum von Jona.



Knoten Feldlistrasse / Jonacenter

Die seit der Abstimmung über diesen Teilabschnitt unveränderte Gestaltung des Knotens ist nun Teil eines Gesamtkonzeptes. Auf der St. Gallerstrasse stadteinwärts entsteht eine neue Busspur und eine deutlich längere Linksabbiegespur für Abbiegende in die Feldlistrasse. Zudem ist neu ein Linksabbiegen ab der St. Gallerstrasse in Fahrtrichtung Ost möglich. Die Kreuzung Kramenweg wird mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet. Der Hauptknoten und der Nebenknoten Kramenweg werden während den verkehrlichen Spitzenzeiten koordiniert gesteuert.

Empfehlung des Stadtrates und Abstimmungsfrage

Der Stadtrat schafft mit dem Projekt die Grundlage für eine wertvolle Aufwertung der Lebensader «Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse». Der heutige Zustand der Strasse und des Strassenraums ist weder in verkehrlicher noch in städtebaulicher Hinsicht befriedigend. Der Handlungsbedarf ist offenkundig. Mit dem vorliegenden Projekt – das als wichtiges Generationenprojekt bezeichnet werden kann – soll die Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Radverkehr, aber auch für den MIV verbessert werden. Gleichzeitig können mit der Neugestaltung des Strassenraums Impulse für die Realisierung von zentralem Wohn- und Arbeitsraum geschaffen werden. Wer an der Lebensader wohnt, arbeitet oder einkauft, wird den urbanen, lebendigen Charakter des neu gestalteten Stadtraums schätzen.

Die Umsetzung des Strassenprojekts kann ab 2024 in Etappen erfolgen. Das Gesamtkonzept gibt den Rahmen vor – viele Details werden abschnittsweise noch zu klären sein. Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit dem Stadtraum «Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse» der Grundstein gelegt werden kann, um die geschichtsträchtige Ost-West-Achse Schritt für Schritt fit für die Anforderungen der nächsten Generationen zu machen. Er empfiehlt den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern die Vorlage zur Annahme.

Abstimmungsfrage:

Sie werden auf dem Stimmzettel gefragt:

«Wollen Sie dem Vernehmlassungsbeschluss des Stadtrats vom 21. Mai 2019 betreffend Strassenraumgestaltung Neue Jonastrasse/ St. Gallerstrasse mit dem Kostenanteil von Fr. 28'534'350.– zustimmen?»

Vertiefte Informationen

Der Stadtrat informiert unter dem Motto «Die Lebensader erneuern – für unsere Stadt mit zwei Herzen» seit dem Frühjahr 2019 umfassend über das Projekt. An wichtigen Knoten/Schlüsselstellen kann man sich anhand von Plakaten und einem Foxtrail vor Ort über das Projekt informieren. Sämtliche Unterlagen finden sich auf der Website:

www.rapperswil-jona.ch/lebensader

Die Pläne und der technische Bericht des Tiefbauamts des Kantons St. Gallen finden sich ebenfalls auf der Website: www.rapperswil-jona.ch/publikationen/208850

Rapperswil-Jona, 2. September 2019

Stadtrat Rapperswil-Jona

Martin Stöckling
Stadtpräsident

Hansjörg Goldener
Stadtschreiber

Beilagen:

- Vernehmlassungsbeschluss vom 21. Mai 2019
- Die Pläne und der technische Bericht des Tiefbauamts des Kantons St. Gallen finden sich auf: www.rapperswil-jona.ch/publikationen/208850

Urnenabstimmung

Vernehmlassungsbeschluss vom 21. Mai 2019

18

A. Sachverhalt

1. Die Neue Jonastrasse und die St. Gallerstrasse bilden die städtische Hauptverkehrsachse in Ost-West-Richtung. Es handelt sich dabei um eine Kantonsstrasse. 2011 wurde die Ortsplanungsrevision der Stadt Rapperswil-Jona vom Kanton genehmigt. Dabei wurde aber der Bereich Neue Jonastrasse ausgenommen, weil die vorgesehene neue Zonierung entlang des Strassenraumes nicht losgelöst von dem notwendigen Strassenprojekt Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse genehmigungsfähig war. Es folgte ein Studienauftrag mit Beteiligung verschiedener Büros und ein zur Weiterbearbeitung empfohlenes Gesamtkonzept für den «Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse». Gestützt auf dieses Konzept erarbeitete der Kanton bis 2016 eine Vorstudie für die etappenweise Neugestaltung dieser Achse. Nachdem die Stimmbevölkerung die erste Teiletappe am Knoten St. Gallerstrasse – Feldlistrasse im März 2017 abgelehnt hatte, haben sich Stadt und Kanton entschieden, das Projekt auf der ganzen Achse zu bearbeiten und der Stimmbevölkerung als Gesamtkonzept zu unterbreiten. Nun liegt das ganzheitliche Kantonsstrassenprojekt vor.
2. Stadtraum: Der Strassenraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse ist nicht primär nur eine Strassenachse, sondern auch Zirkulationsraum und Lebensader der Stadt. Das Projekt geht darum über ein reines strassentechnisches Projekt hinaus und definiert die Vision eines neuen Stadtraumes. Der Stadtraum ist in vier Raumsequenzen gegliedert: Neustadt Rapperswil – Wohnstadt – Zentrum Jona – Vorstadt. Die Gestaltungselemente der Beleuchtung und Vorgärten sowie die Bepflanzungen mit Strassenbäumen und Grünstrukturen unterstützen diese Idee. Die Elemente der Strassengestaltung sind nicht unmittelbarer Bestandteil des kantonalen Strassenprojektes, sondern fallen in die Zuständigkeit der Stadt. Da das Strassenprojekt und die Gestaltungselemente ein Gesamtkonzept darstellen, werden letztere in den Plänen der Vollständigkeit halber mitberücksichtigt.
3. Öffentlicher Verkehr: Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Neuen Jonastrasse und der St. Gallerstrasse ist während den Morgen-, Abend- und Wochenendspitzen oft mit Staus verbunden. Das beeinträchtigt die Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse und vermindert die Attraktivität der Stadtbusse. Aufgrund dieser Ausgangslage ist es das Ziel des Kantons, die Situation für den öffentlichen Verkehr mit sogenannten Busbevorzugungsmassnahmen zu verbessern. Zu diesem Zweck werden sämtliche Knoten mit den neuen Lichtsignalsteuerungen busbevorzugt ausgerüstet. Stadteinwärts ist, mit Ausnahmen von Engpässen, eine separate Busspur geplant, teils

Urnenabstimmung

Vernehmlassungsbeschluss vom 21. Mai 2019

19

in Kombination mit dem Veloverkehr. Damit kann der Bus unabhängig vom Verkehrsaufkommen zirkulieren, was zu einer Erhöhung der Fahrplanstabilität beiträgt.

4. Fuss- und Veloverkehr: Die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Radfahrende ist heute unbefriedigend. Zur Komfortsteigerung und Erhöhung der Sicherheit ist neu sowohl stadtein- als auch stadtauswärts ein durchgehender Rad- und Fussweg geplant. Durch die Aufwertung des Strassenraums soll dieser insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiver werden.
5. Motorisierter Individualverkehr: Die Neue Jonastrasse und die St. Gallerstrasse sind die wichtigsten Ost-West-Verbindungsstrassen der Stadt. Der Kanton betreibt auf der Achse zwei permanente Verkehrszählstellen. Der durchschnittlich tägliche Verkehr (DTV, Jahresmittel) beträgt im Querschnitt Rosengarten, Rapperswil 12'114 Fahrzeuge (2018) und im Querschnitt Feldlistrasse, Jona 15'308 Fahrzeuge (2018). Der MIV nahm bei beiden Zählstellen im Laufe der letzten Jahre ab, z. B. im Vergleich zum Jahre 2010: Rosengarten (– 6,6 %) und Feldli (– 2,2 %). Viele Wege führen die Menschen über diese Achse, sei es zum Einkaufen, zur Arbeit oder in der Freizeit. Dies wird auch in Zukunft so bleiben. Durch die geplanten Massnahmen kann eine Verbesserung des Verkehrsflusses erzielt und die negativen Auswirkungen der regelmässig vorkommenden Überlastsituationen reduziert werden. Mit dem Strassenprojekt «Stadtraum neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse» ist keine Kapazitätserweiterung für den MIV vorgesehen.
6. Landerwerb: Das Strassenprojekt bedingt einen entsprechenden Grundstückerwerb von ca. 12'000 m² von 130 privaten Grundstücken. Der Grundstückerwerb stellt eine grosse Herausforderung für das Projekt dar. Der Kanton und die Stadt informierten die betroffenen Grundeigentümer im Rahmen von Informationsveranstaltungen am 13. Mai und am 21. Mai 2019 abschnittsweise über den aktuellen Stand des Vorprojekts. Die konkreten Verhandlungen mit den betroffenen Eigentümern starten grundsätzlich erst, nachdem ein bewilligtes und rechtskräftiges Strassenbauprojekt vorliegt. Im Rahmen des Einspracheverfahrens kommt es je nach Streitsache zu Projektanpassungen und Kompromisslösungen. Im Landerwerbsverfahren kann bei Uneinigkeit über die Entschädigung die kantonale Schätzungskommission angerufen werden.
7. Knotengestaltung: Der Kanton hat für die wichtigsten Knoten sowohl Kreisel als Lichtsignal gesteuerte Lösungen geprüft. Nach eingehender Prüfung ist er zum Schluss gekommen, dass sich Lichtsignal gesteuerte Knoten besser eignen. Kreisel haben bei ge-

Vernehmlassungsbeschluss vom 21. Mai 2019

ringem Verkehrsaufkommen Vorteile, der Verkehr läuft flüssiger. Bei hohem Verkehrsaufkommen hingegen haben Kreisel gewichtige Nachteile: Gefährlich und unübersichtlich für Fussgängerinnen und Fussgänger: Bei hohem Verkehrsaufkommen wird es sehr gefährlich, ohne Lichtsignalanlage die Strasse zu queren. Für den Radverkehr kann im Kreisel keine separierte Spurführung angeboten werden. Bei viel Verkehr oder Rückstau sind Kreisel für ungeübte Radfahrer deshalb schwierig zu befahren und werden als gefährlich beurteilt. Die separate Busspur wird jeweils unterbrochen, die Bus- und MIV-Spur müssen vor jedem Kreisel vereint werden, was mit Zeitverlust verbunden ist. Bei Stausituationen kann es zu Blockaden des gesamten Knotens kommen. Der allabendliche Rückstau wird damit auf alle Zufahrtsrichtungen übertragen: Wenn ein Kreisel blockiert, steht man auch stadtauswärts im Stau.

8. Bepflanzungen: Die Bepflanzung des Stadtraums ist in verschiedener Hinsicht wichtig: Bäume sind für einen attraktiven Strassenraum unerlässlich. Ohne Bepflanzung und Strassenbäume wird die neue Strasse zu einem breiten, unwirtlichen und monotonen Strassenraum degradiert. Bäume sind zudem auch wichtig für das Klima in der Stadt, reduzieren die mikroklimatische Erwärmung und leisten einen willkommenen Beitrag zur Bindung des klimaschädlichen Kohlendioxid CO₂ - insbesondere an heissen Sommertagen. Strassenraumverträgliche Bäume werden so angeordnet, dass keine Sichtbehinderungen entstehen und das Lichtprofil frei bleibt. Die Notwendigkeit beidseitig durchgängiger Radwege und -streifen ist unbestritten. Für Velofahrer, die schnell von A nach B kommen wollen, ist die heutige Situation absolut unbefriedigend und gefährlich, insbesondere stadtauswärts. Mit dem Strassenprojekt kann die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Radverkehr massiv verbessert werden. Die Stadt verfolgt mit dem neuen Fuss- und Radwegkonzept die Strategie einerseits der schnellen und sicheren Velorouten und -verbindungen und andererseits der Komfort-routen, abseits der Hauptachsen, meist auf dem kommunalen Strassen- und Wegenetz. Beide Netze sind in städtischen Strukturen wichtig und notwendig.
9. Kosten: Beim heutigen Projektierungsstand wird mit Gesamtkosten von Fr. 82'551'000.– gerechnet. Der Kostenanteil der Stadt beträgt grundsätzlich 35 % an die Strassenraumgestaltung sowie 50 % an die Lichtsignalanlagen. Damit resultieren Fr. 28'534'350.– zulasten der Stadt. Dabei handelt es sich um ein Vorprojekt mit Grobkostenschätzung, d.h. mit einer Kostengenauigkeit von +/- 30 %, inkl. MwSt., Preisstand 1. Quartal 2019. Nicht enthalten in dieser Grobkostenschätzung sind Werkleitungsumlegungen, Infrastrukturanlagen für den Busbetrieb (z.B. Unterstände, Anzeigen usw.), Sonderbaukosten (z.B. Bepflanzung, Möblierung, Beleuchtung), allfällige

Urnenabstimmung

Vernehmlassungsbeschluss vom 21. Mai 2019

21

Altlasten, zusätzliche Wünsche der Stadt sowie die Teuerung. Demgegenüber darf mit einem Beitrag des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm in der Höhe von ca. 6.5 Mio. Franken gerechnet werden.

10. Nach Art. 35 des Strassengesetzes (sGS 732.1; StrG) ist die betroffene Gemeinde bei der Projektierung anzuhören. Die Projektunterlagen wurden am 8. Mai 2019 der Stadt zur Vernehmlassung zugestellt. Zuständige Behörde für den Vernehmlassungsbeschluss zum Projekt ist der Stadtrat. Entsprechend der Regelung in der Gemeindeordnung ist der Vernehmlassungsbeschluss des Stadtrats der Bürgerschaft zu unterbreiten (fakultatives Referendum), wenn der Kostenvoranschlag 2 Mio. Franken übersteigt (Art. 39 Abs. 2 Gemeindeordnung; SRRJ 111.001; GO). Der Stadtrat beantragt der Bürgerversammlung vom 6. Juni 2019 eine Änderung von Art. 39 GO, wonach bei Gesamtprojektkosten von über 20 Mio. Franken eine Urnenabstimmung durchzuführen ist.
11. Bei Zustimmung zum Vorprojekt wird der Kanton die Projektabschnitte gestaffelt der Regierung zur Genehmigung unterbreiten. Anschliessend erfolgen die öffentliche Planaufgabe und das Einsprache- und Landerwerbsverfahren. Die Realisierung in Etappen ist frühestens ab 2025 vorgesehen. Die Abfolge der Baurealisierungen ist noch offen und ist in hohem Masse abhängig von der städtebaulichen Entwicklung entlang und im Umfeld des Strassenraumes. Nach heutiger Auffassung wird der Abschnitt St.Gallerstrasse/Feldlistrasse im Zusammenhang mit den Überbauungen Jona-Center und Portacher die erste Realisierungsetappe bilden.
12. Die Mitglieder des Stadtrates erhalten mit der Einladung zur heutigen Sitzung die folgenden Unterlagen:
 - Begleitschreiben Tiefbauamt vom 8. Mai 2019;
 - Übersichtsplan 1:25'000;
 - Technischer Bericht 18.4.2019;
 - Grobkostenschätzung 18.4.2019;
 - Pläne 1–7, datiert 21.3.2019.

Urnenabstimmung

Vernehmlassungsbeschluss vom 21. Mai 2019

22

B. Erwägungen

1. Der Stadtrat ist eingeladen, zum Projekt gemäss Art. 35 des Strassengesetzes Stellung zu nehmen. Der Stadtrat begrüsst das Projekt. Die Stadt war zu jeder Zeit in die Projektierung involviert und konnte ihre Anliegen einbringen. Mit der vorliegenden Strassenraumgestaltung werden die bestmöglichen Voraussetzungen für den integralen Strassenraum und die verschiedenen Verkehrsträger geschaffen.
2. Das Strassenprojekt Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse erfüllt die Erfordernisse im Hinblick auf die städtische Verkehrspolitik ebenso wie die Kompatibilität mit der künftigen Entflechtung im Bereich Cityplatz/Teuchelweiher (Verkehrsentlastung mit Stadttunnel).
3. Der Knoten St. Gallerstrasse – Feldlistrasse wird im Vorprojekt gegenüber der Referendumsabstimmung von 2017 unverändert übernommen. Der Kanton und die Stadt sind nach erneuter Prüfung zum Schluss gekommen, dass damit die Situation vor Ort am besten gelöst werden kann und andere Alternativen wesentliche Nachteile aufweisen (z.B. Kreisellösung).
4. Das Projekt ist unabhängig vom Tunnelprojekt zu realisieren. Dies ist proaktiv zu kommunizieren.

Urnenabstimmung

Vernehmlassungsbeschluss vom 21. Mai 2019

23

C. Beschluss

1. Dem Strassengestaltungsprojekt Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse, Stand Vorprojekt vom April 2019 wird zugestimmt.
2. Ebenfalls wird dem Finanzierungsplan mit dem Kostenanteil zulasten der Stadt Rapperswil-Jona von Fr. 28'534'350.– zugestimmt.
3. Die Bauverwaltung wird mit der Ausarbeitung eines Gutachtens für die Urnenabstimmung vom 24. November 2019 beauftragt. Vorbehalten bleibt die Genehmigung des 3. Nachtrags zur Gemeindeordnung durch die Bürgerversammlung vom 6. Juni 2019.
4. Dem Stadtforum wird das Strassengestaltungsprojekt an der Sitzung vom 23. Mai 2019 vorgestellt.
5. Mitteilungen an:
 - a) Tiefbauamt des Kantons St. Gallen, Herr Manfred Huber, Leiter Strassen- und Kunstbauten, Lämmlisbrunnenstrasse 54, 9001 St. Gallen
 - b) Tiefbauamt des Kantons St. Gallen, Herr Patrick Büeler, Leiter Strassenbau Neuhaus, Tunnelstrasse 1, 8732 Neuhaus
 - c) Herr Thomas Furrer, Stadtrat
 - d) Herr Cemi Thoma, Ressortleiter Bau, Liegenschaften
 - e) Herr Hansjörg Goldener, Stadtschreiber
 - f) Herr Stefan Eberhard, Stv. Stadtschreiber
 - g) Herr Josef Lacher, Leiter Fachbereich Tiefbau
 - h) Frau Andrea Frei Gschwend, Leiterin Fachstelle Kommunikation
 - i) Finanzverwaltung
 - j) Bauverwaltung/A

Versand: 22. Mai 2019

Stadtrat Rapperswil-Jona

Martin Stöckling
Stadtpräsident

Hansjörg Goldener
Stadtschreiber

A large, light gray, stylized number '20' is centered in the background of the page. The '2' is on the left and the '0' is on the right, both rendered in a clean, modern sans-serif font. The number is semi-transparent, allowing the white background to show through.

Impressum

Herausgeber und Redaktion

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

Druckvorstufe

Medienwerkstadt, Rajona GmbH, Rapperswil-Jona

Druck

Bruhin Spühler AG, Freienbach