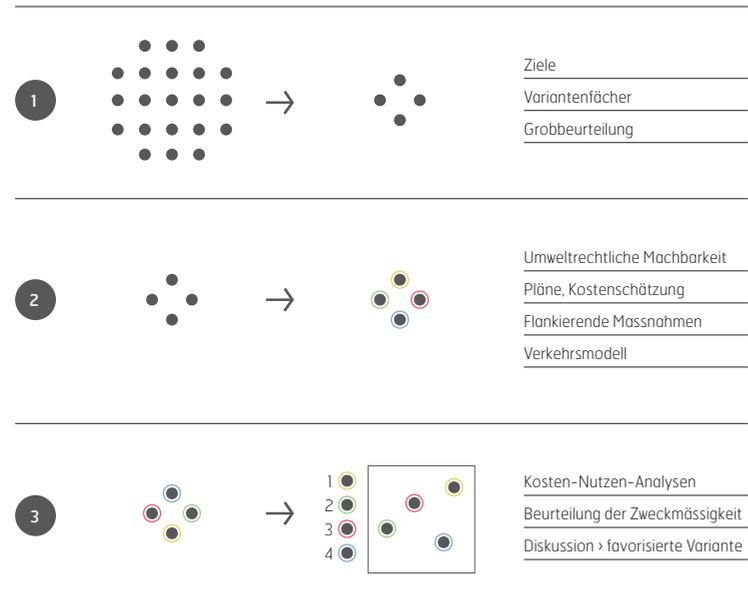


# Zweckmässigkeitsbeurteilung

Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) ist eine umfassende, systematische Beurteilung eines Verkehrsprojekts. Sie sieht drei Phasen vor. Die Phasen 1 und 2 wurden zwischen 2012 und 2017 durchgeführt («Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona»), Phase 3 im Herbst 2017. Resultat einer ZMB ist eine Bestvariante, die in ein Bauprojekt überführt werden kann.

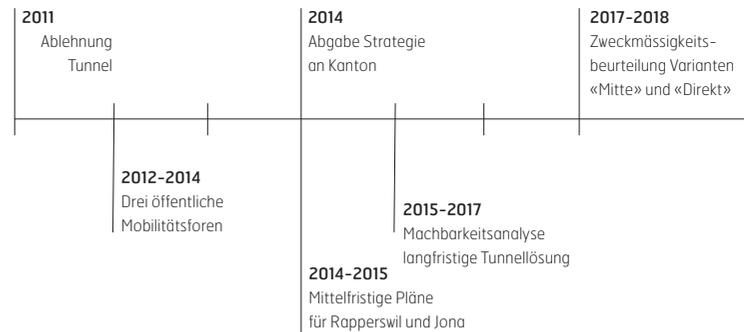


# Mobilitätszukunft

Die Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona ist ein transparenter Prozess zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Stadt. Seit 2014 liegt eine entsprechende Strategie des Stadtrates vor, die drei Ebenen vorsieht:

- Langfristig: Entlastung durch Tunnellösung
- Mittelfristig: Oberirdische Optimierungen auf dem Stadtgebiet
- Kurzfristig: Sofortmassnahmen für punktuelle Verbesserungen

Für die langfristige Entlastung arbeitet die Stadt eng mit dem Kanton St.Gallen zusammen. Alle Informationen zur Mobilitätszukunft werden stets aktuell auf [www.mobilitaetszukunft.ch](http://www.mobilitaetszukunft.ch) publiziert.



## Impressum

Herausgeber: Kanton St.Gallen und Stadt Rapperswil-Jona  
Redaktion und Gestaltung: cR Kommunikation AG  
Druck: bruhin ag druck | media  
[www.mobilitaetszukunft.ch](http://www.mobilitaetszukunft.ch)

# Rapperswil-Jona mobilitätszukunft



## Entlastung durch Tunnellösung: Resultate Machbarkeitsuntersuchung

# Was bisher geschah...

- 2. April 2014: Der Stadtrat übergibt die Strategie Mobilitätszukunft dem Kanton St.Gallen. Basis ist der so genannte «Stadttunnel lang».
- Herbst 2015: Der Kanton beauftragt die Ingenieurgemeinschaft IG Rose mit der Machbarkeitsuntersuchung.
- 11. Dezember 2015: Die Startsituation findet statt und zur Begleitung der Arbeiten werden eine Fachkommission und ein Begleitgremium (Parteien, Interessenorganisationen) eingesetzt.
- 4. Mai 2016: Ein Portal Hurden wird ausgeschlossen, wegen Natur- und Moorschutz sowie UNESCO-Weltkulturerbe (Pfahlbauten). Aus dem «Stadttunnel lang» wird der «Stadttunnel Ost».
- 31. August 2016: Verschiedene Varianten für Anschlussbauwerke in Jona werden präsentiert. In Rapperswil sind Tunnelportale am Seedamm und an der Güterstrasse möglich.
- 31. August 2016: Die SBB schätzen die Kosten für einen neuen Meienberg-Bahntunnel auf rund 300 Millionen Franken. Ein «Stadttunnel Mitte» ist aber auch ohne Meienbergtunnel möglich.
- 8. Dezember 2016: Zu den Varianten Ost und Mitte kommt der «Stadttunnel Direkt», der vom Tüchelweier direkt zum Hüllistein führt. Er wurde von den Fachleuten als kostenoptimierte Variante gemäss Strategie Mobilitätszukunft entwickelt.
- 2. Mai 2017: Die Machbarkeitsuntersuchungen werden abgeschlossen und präsentiert, es liegen nun auch Kostenschätzungen vor.
- 2. Mai 2017: Das Begleitgremium trifft sich zur vierten Sitzung. Der Stadtrat entscheidet, nur noch die Varianten Mitte und Direkt für die Zweckmässigkeitsbeurteilung vorzusehen.

## Geprüfte Varianten

### Stadttunnel Mitte



- Tunnel mit Portalen an der Güterstrasse oder am Seedamm und im Hüllistein sowie einem Vollanschluss in Kempraten und beim Tüchelweier. Der Tunnel kann unter Betrieb der S7 gebaut werden oder durch das Verlegen der Bahn in einen neuen Meienberg-Bahntunnel zwischen Jona und Kempraten. Der Tunnel könnte so im Bahntrasse der S7 ohne deren Betrieb realisiert werden.

### Stadttunnel Direkt



- Tunnel mit Portalen an der Güterstrasse oder am Seedamm und im Hüllistein. Dieser Tunnel sieht neben dem Tüchelweier keine weiteren innerstädtischen Anschlüsse vor.

### Stadttunnel Ost



- Tunnel mit Portalen an der Güterstrasse und im Hüllistein sowie einem Vollanschluss im Bereich der Grünfelsewiese in Jona.



## Problematik Stadttunnel Ost

Der Stadtrat von Rapperswil-Jona hat am 2. Mai 2017 entschieden, dass er bei weiteren Schritten auf die Variante Stadttunnel Ost verzichten möchte. Für den Entscheid gibt es im Wesentlichen drei verschiedene Gründe:

- Ein Anschluss in Jona käme im Bereich der Grünfelsewiese zu liegen. Das Grünfels-Areal samt Villa gelangte 1987 als Legat in den Besitz der Stadt – mit der Auflage, das Areal nicht zu überbauen. Dies steht im Konflikt mit einem möglichen Tunnelportal, obwohl dafür nur ein kleiner Teil der Grünfelsewiese benötigt würde. Die Villa Grünfels und ihre Parkanlage sind zudem im «Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung» (ISOS) als besonders erhaltenswert ausgewiesen.
- Vorabklärungen des Kantons haben ergeben, dass die Tunnelvarianten «Direkt» und «Mitte» bezüglich Verkehrsentslastung vergleichbar sind mit dem «Stadttunnel Ost». Dieser brächte keine wesentlich stärkere Verkehrsentslastung. Dies gilt auch für den Stadtteil Jona. Es wäre deshalb falsch, die bautechnischen und städtebaulichen Nachteile dieser Tunnelvariante in Kauf zu nehmen.
- Im Bereich des Bahnhofs Rapperswil und weiter östlich in Richtung der vorgesehenen Linienführung des Stadttunnels Ost ist der Baugrund äusserst anspruchsvoll. Die anderen Tunnelvarianten zweigen bereits beim Weidmann-Areal in Richtung Nord ab. Der Stadttunnel Ost hingegen unterquert das Areal und verbleibt so länger im schwierigen Baugrund. Das ist mit Risiken verbunden, die heute nicht restlos abgeschätzt werden können.

## Varianten Mitte und Direkt

Ein Stadttunnel bringt für die gesamte Stadtbevölkerung vielfältigen Nutzen und es entstehen neue Chancen für die Stadtentwicklung.

- Entlastung vom Durchgangsverkehr: Mit beiden Varianten wird das Entlastungsziel erreicht. Eine Entlastung findet schwergewichtig im Stadtzentrum von Rapperswil sowie auf der Zürcher- und der Rütistrasse statt. Aber auch das übrige Stadtgebiet wird eine Entlastungswirkung spüren, da insbesondere der oberirdische Transitverkehr abnimmt. Die Lebensqualität für die Stadtbevölkerung steigt und es entstehen vielfältige Entwicklungschancen auf dem Stadtgebiet.
- Flankierende Massnahmen: Die Höhe der Entlastungswirkung auf einzelnen Strassen hängt wesentlich von flankierenden Massnahmen auf dem innerstädtischen Strassennetz ab. Diese sind noch nicht festgelegt. Möglich sind etwa die Neuorganisation von Abbiegebeziehungen und ganzer Strassenzüge oder eine neue Steuerung von Lichtsignalanlagen.
- Kostenschätzung: Es ist im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sehr schwierig, bereits detaillierte Kostenschätzungen vorzunehmen. Es ist davon auszugehen, dass der Stadttunnel je nach Ausgestaltung zwischen 600 und 900 Mio. CHF kostet (Preisbasis 10/2016, Schätzung +/- 30%). Darin enthalten sind auch geschätzte Kosten für flankierende Massnahmen auf dem innerstädtischen Strassennetz sowie der notwendige Landerwerb.
- Bahntunnel Meienberg: Der Stadttunnel Mitte kann ohne Verlegung der S7 realisiert werden. Wird sie in einen neuen Bahntunnel Meienberg verlegt, entstünden laut Schätzung der SBB zusätzliche Baukosten von rund 300 Mio. CHF. Allerdings vereinfacht sich der Bau des Stadttunnels.