

## Nutzen und Vorteile

### Nutzen

Der Stadttunnel Mitte erzielt den grössten Nutzen. Dieser ergibt sich aus der Summe der drei bewerteten Bereiche Stadtraum, Verkehr und Umwelt. Der grösste Nutzen kommt aus dem Bereich Verkehr. Ausschlaggebend sind die Entlastungswirkung sowie der Spielraum, der für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr entsteht. Zudem kann der Stadtraum aufgewertet werden.

Im Bereich Umwelt fallen die Beanspruchung einer archäologisch wichtigen Zone in Kempraten und die Tunnelführung im Grundwassergebiet ins Gewicht. Die Problematik kann mit Ersatzmassnahmen gelöst werden. Mehrkosten für archäologische Grabungen sind berücksichtigt. Demgegenüber finden Verbesserungen bei Lärm und Luftverschmutzung statt.

### Vorteile

- Beste Entlastungswirkung von allen Varianten
- Gesamtheitliche Lösung ohne Etappierung
- Grosse Chancen für die Stadtentwicklung im Bereich Untere/Obere Bahnhofstrasse und Cityplatz
- Verkehrsentslastung in Jona auf der Holzwiesstrasse/Allmeindstrasse
- Mehr Spielraum für den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr
- Bau ohne Einschränkung des Bahnbetriebs möglich, Tunnelbau unter dem Trasse der S7
- Minimaler Bodenverbrauch dank unterirdischer Linienführung
- Erhöhte Verkehrssicherheit

## 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 arbeiten die Stadt und der Kanton St.Gallen eng 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: CRK, cr-k.ch  
Druck: bruhin ag druck | media  
[www.mobilitaetszukunft.ch](http://www.mobilitaetszukunft.ch)

## Rapperswil-Jona mobilitätszukunft



### Stadttunnel Rapperswil-Jona: Resultate Zweckmässigkeitsbeurteilung

## Was bisher geschah ...

- 2. April 2014: Der Stadtrat übergibt die Strategie Mobilitätszukunft dem Tiefbauamt des Kantons St.Gallen.
- Herbst 2015: Die Machbarkeitsuntersuchung startet.
- 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: 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» als kostenoptimierte Variante gemäss Strategie.
- 2. Mai 2017: Die Machbarkeitsuntersuchungen werden abgeschlossen und präsentiert, es liegen Kostenschätzungen vor.
- 2. Mai 2017: Der Stadtrat entscheidet, nur noch die Varianten Mitte und Direkt für die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) vorzusehen.
- 14. November 2017: Die ZMB startet. Zum Vergleich werden oberirdische Optimierungen ohne Tunnel mitbetrachtet.
- 20. Februar 2018: Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen informiert über die Details zur Methodik der ZMB.
- 27. August 2018: Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen und der Stadtrat von Rapperswil-Jona informieren über die Resultate der ZMB und begründen den Entscheid für den Stadttunnel Mitte.

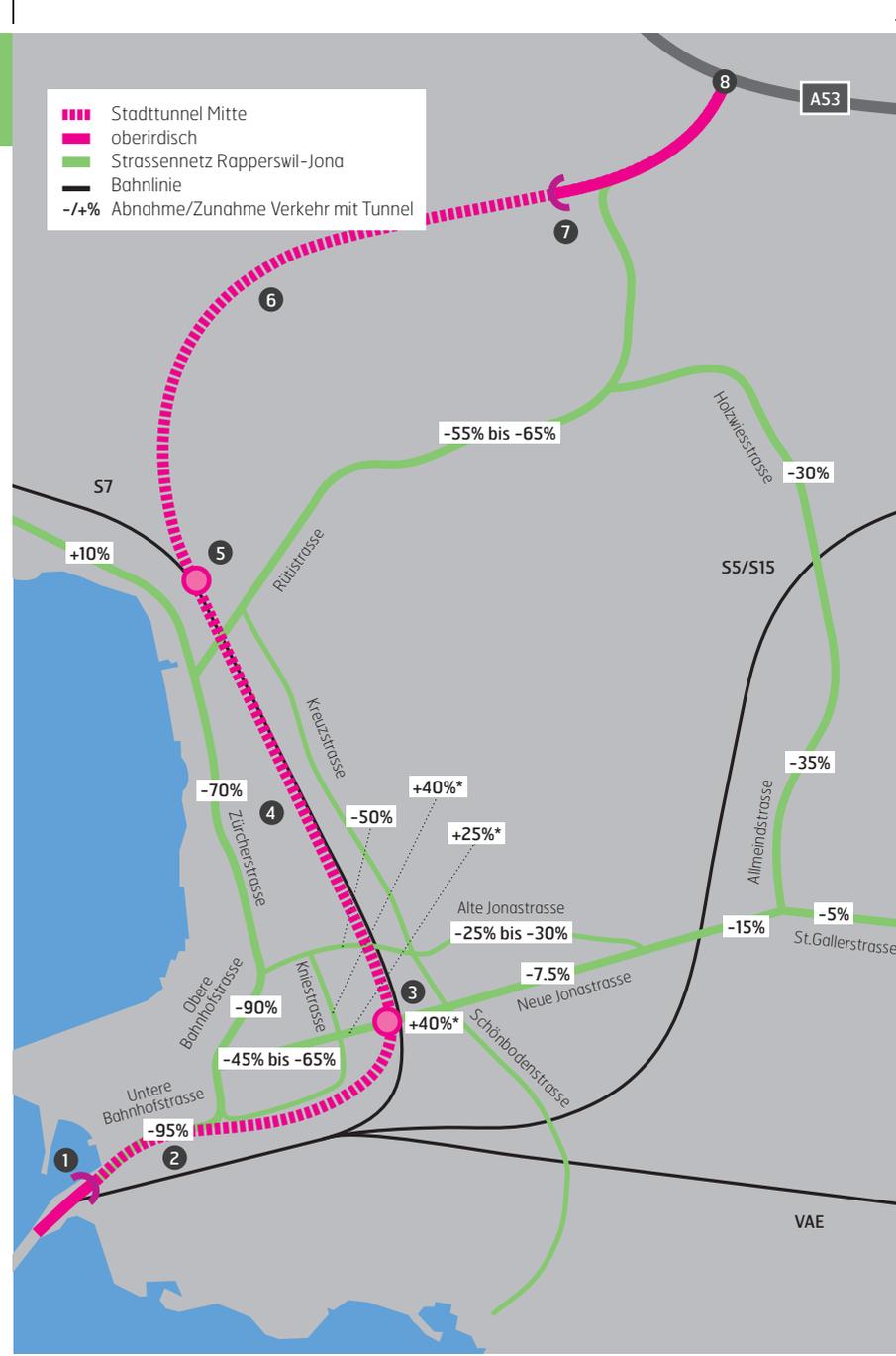
## Zweckmässigkeitsbeurteilung

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 und lieferten Zielsystem und Variantenfächer. Mit der Machbarkeitsanalyse 2017 wurde die bauliche und umweltrechtliche Machbarkeit nachgewiesen. Phase 3 (2018) umfasste die Beurteilung der Zweckmässigkeit, des Nutzens und der Kosten der geprüften Varianten. Informationen zu früheren Phasen sind auf [mobilitaetszukunft.ch](http://mobilitaetszukunft.ch) verfügbar.

- Beurteilungskriterien für den Nutzen: 15 Indikatoren in den Bereichen Stadtraum, Verkehr und Umwelt
- Berechnung der Indikatoren: Quantitative Berechnung vieler Indikatoren (z.B. anhand Verkehrszahlen) und qualitative Einschätzung durch Experten (z.B. Entwicklungschancen für den Stadtraum)
- Bedeutung der Bereiche (Stadtraum 40%, Verkehr 40%, Umwelt 20%): Fachliche Festlegung von Gewichtungsfaktoren auf Basis erprobter Zielsysteme
- Bestandteile Kosten: Baukosten, flankierende Massnahmen sowie jährliche Unterhalts- und Betriebskosten
- Robustheit der Kosten-Nutzen-Analyse: Belastungstest durch unterschiedliche Gewichtungen der Indikatoren.

Der Stadttunnel Mitte (siehe Karte) erwies sich als sehr robuste Lösung mit dem grössten Nutzen.

Nächster Schritt ist die Ausarbeitung eines erweiterten Vorprojekts, sowie Studien zu den zugehörigen flankierenden Massnahmen an Kantons- und Gemeindestrassen. Diese Arbeiten sind im Rahmen des 17. Strassenbauprogramms (2019 bis 2023) vorgesehen.



## Stadttunnel Mitte

### Legende

- 1 Portal Seedamm
- 2 Abschnitt Seedamm-Tüchelweier unterirdisch, Tagbau
- 3 Anschluss Tüchelweier mit Anschluss an Kniestrasse und Neue Jonastrasse
- 4 Abschnitt Tüchelweier-Kempraten, Tagbau (mit Hilfsbrücken für die Bahnlinie)
- 5 Anschluss Kempraten
- 6 Abschnitt Kempraten-Hüllistein, mit Tunnelbohrmaschine
- 7 Portal Hüllistein
- 8 Anschluss A53

\*Die Mehrbelastung auf der Neuen Jonastrasse und der Kniestrasse hängen mit dem Zufahrtsverkehr zum Anschluss Tüchelweier zusammen

### Kosten

- Baukosten: ca. 930 Mio. CHF inkl. flankierende Massnahmen (+/-30%)
- Jährliche Unterhalts- und Betriebskosten: ca. 1.2 Mio. CHF (+/-30%)

## Flankierende Massnahmen

Mit flankierenden Massnahmen wird sichergestellt, dass der motorisierte Individualverkehr in den Tunnel geleitet wird. Der auf den bestehenden Strassen verbleibende Verkehr soll minimiert und verträglich abgewickelt werden, damit eine Aufwertung des Stadtraums erfolgen kann. Für das Gewerbe, Bus und Notfallorganisationen bleibt die Zufahrt zur Altstadt gewährleistet.

Die konkreten flankierenden Massnahmen werden von Kanton und Stadt in der weiteren Planung und im Austausch mit der Bevölkerung und den Gewerbetreibenden ausgearbeitet.

Parallel dazu treibt die Stadt bestehende Verkehrskonzepte zur Optimierung der Mobilität für alle Verkehrsträger auf dem ganzen Stadtgebiet voran (Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse, Langsam- und Veloverkehrskonzept, Tempo 30 und Verkehrsberuhigungen in den Quartieren).