



Tiefbauamt

Stadttunnel Ost - Varianten Anschluss Jona

Grundsätzlich ist ein Anschluss in Jona im Bereich Grünfels/Eichfeldstrasse/Bahnhof Jona realisierbar. Die Situation ist zwar verkehrlich und städtebaulich anspruchsvoll aber nicht vergleichbar mit dem Portal Hurden, das an übergeordneten Schutzinteressen scheiterte. Im Folgenden werden Merkmale möglicher Varianten aufgezeigt.

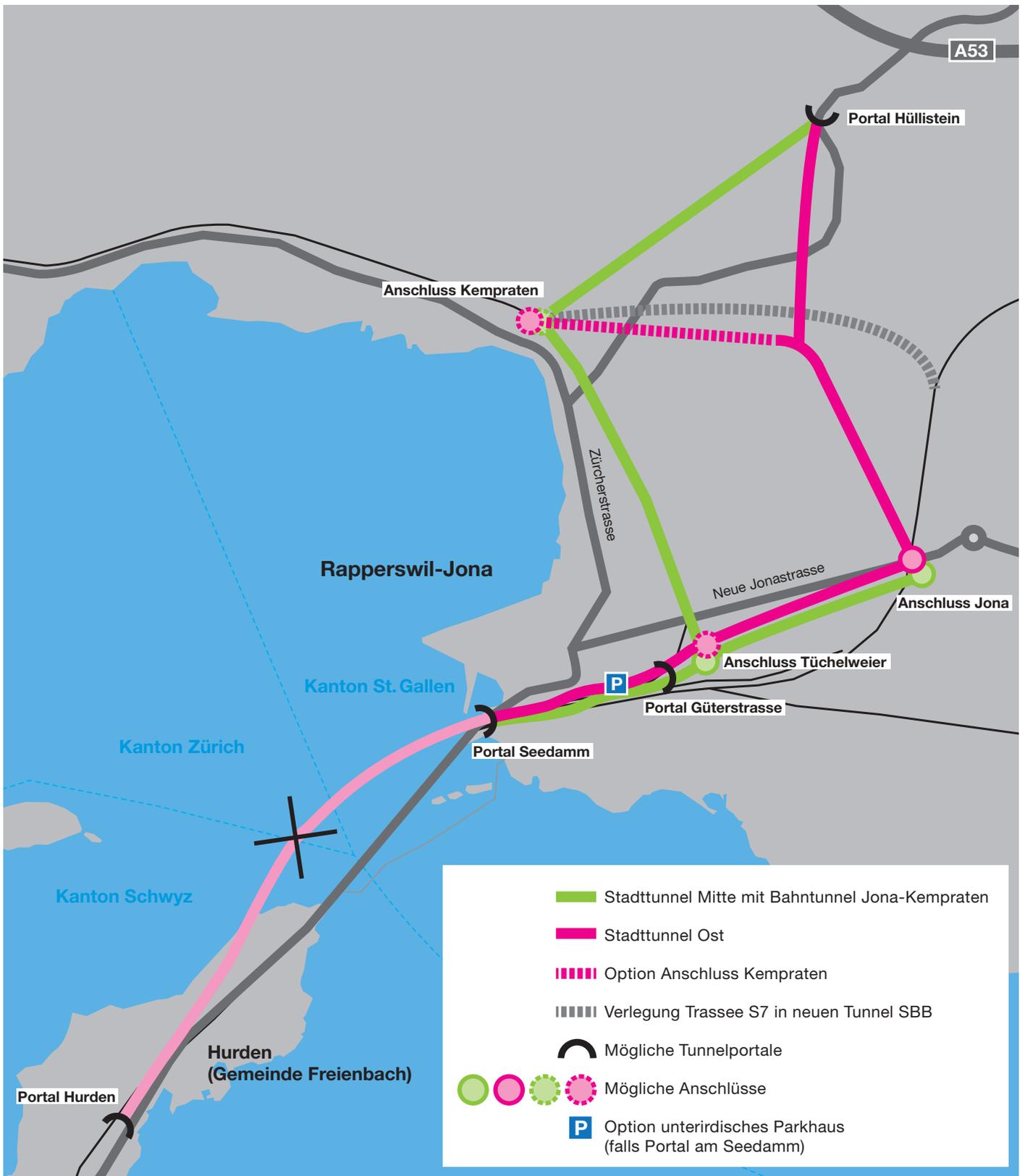
	Vollanschluss unterirdisch	Vollanschluss oberirdisch	Halbanschluss
Verkehrliche Wirkung	Grösstmögliche Entlastungswirkung auf der Neuen Jonastrasse / St. Gallerstrasse / Zürcherstrasse und Allmeindstrasse	Grösstmögliche Entlastungswirkung auf der Neuen Jonastrasse / St. Gallerstrasse / Zürcherstrasse und Allmeindstrasse	Verkehrliche Wirkung insbesondere auf der Zürcherstrasse und Allmeindstrasse geringer.
Platzverhältnisse (Grünfels, Eichfeldstrasse /St.Gallerstrasse, Bahnhof Jona)	Platz vorhanden. Die Wiese Grünfels bietet Platz, muss aber aufgrund des Erhaltungsziels nach den Bauarbeiten wieder hergestellt werden. Es muss Abstand zu den Bahngleisen gewährleistet werden. Einige Liegenschaften müssten abgerissen werden, wenn die Eichfeldstrasse verlegt würde.	Platz nicht vorhanden, muss geschaffen werden. Einige Liegenschaften müssten abgerissen werden, wenn die Eichfeldstrasse verlegt würde. Die Baustelle befindet sich in bewohntem Gebiet. Erste Kontakte zu den Eigentümern sind aufgenommen oder haben stattgefunden.	Platz vorhanden. Der Platzbedarf für einen Halbanschluss ist annähernd so gross wie für einen Vollanschluss und bringt damit keine entscheidenden Vorteile.
Bauarbeiten	Baulich grundsätzlich machbar Der Tunnel im Anschlussbereich sowie der Anschluss werden im Tagbau d.h. in einer offenen Bauweise erstellt. Die Bauarbeiten dauern mehrere Jahre.	Baulich grundsätzlich machbar, bautechnische Risiken für Hauptvortrieb Der Tunnel im Anschlussbereich sowie der Anschluss werden im Tagbau erstellt. Der Tunnel liegt höher als bei der anderen Vollanschlusslösung, wodurch die Tagbaustrecke grösser sowie der Vortrieb des Haupttunnels schwieriger wird. Die Bauarbeiten dauern mehrere Jahre.	Baulich schwierig Die erforderlichen unterirdischen Verzweigungsbauwerke können im schwierigen Baugrund nicht resp. nur mit grossen Risiken erstellt werden.
Schützenswerte Objekte	Anschlüsse sind grundsätzlich machbar. Die Villa Grünfels samt Umschwung gehört zum schützenswerten Ortsbild Jona. Eine Beeinträchtigung (z.B. Schäden durch Tunnelbau im Untergrund) muss verhindert werden. Die Wiese Grünfels muss zudem nach den Bauarbeiten wieder hergestellt werden.		



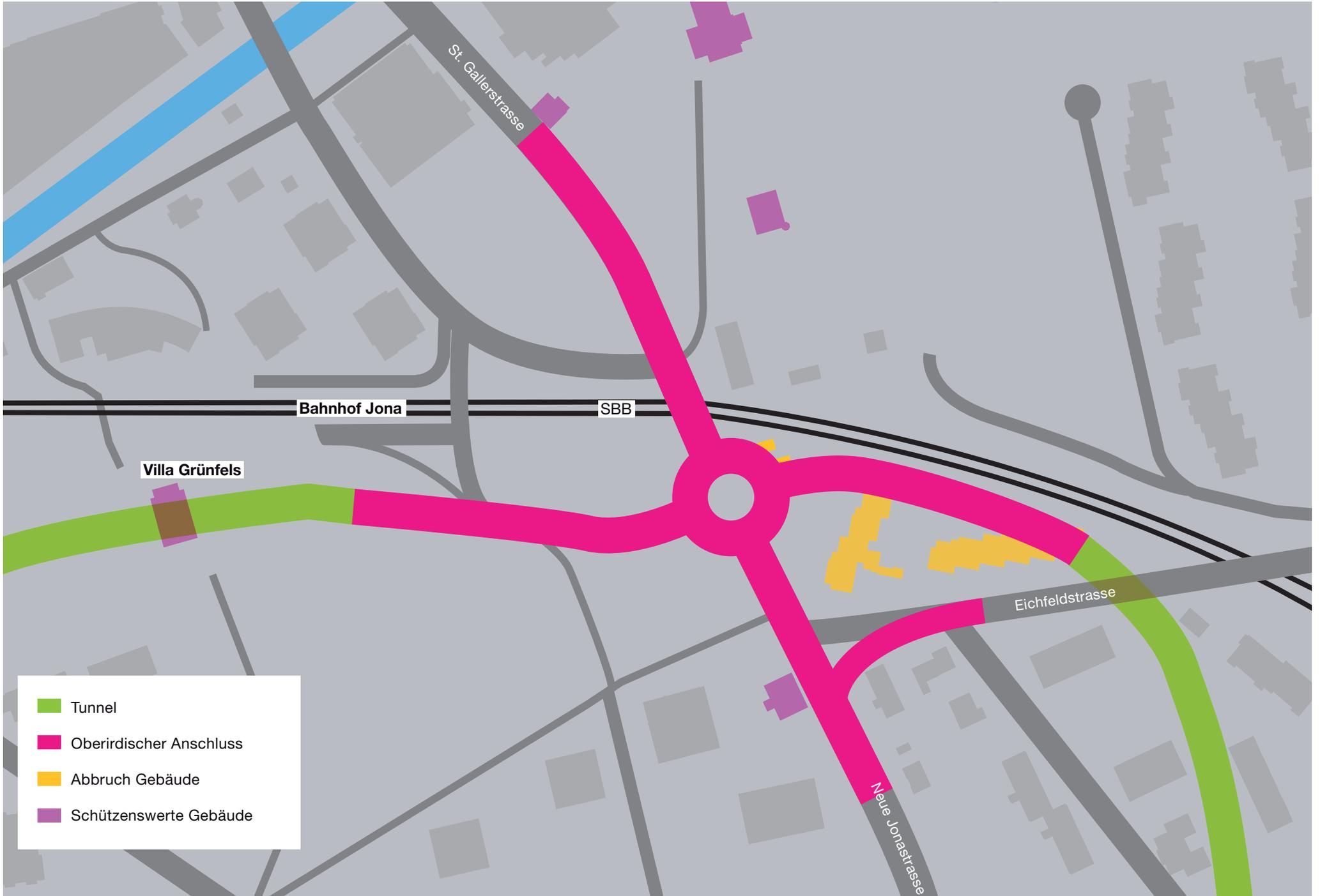
Stadttunnel Ost und Stadttunnel Mitte- Varianten Portal Bahnhof Rapperswil / Seedamm

Sowohl ein Stadttunnel Ost wie ein Stadttunnel Mitte bedingen am Seedamm oder beim Bahnhof Rapperswil ein Portalbauwerk. Ein mögliches Portal Seedamm wurde mit der 2011 abgelehnten Tunnelvariante bereits geplant. Ein Portal Güterstrasse wurde jetzt grob untersucht, vertiefte Abklärungen sind aber noch notwendig.

	Portal Seedamm	Portal Güterstrasse
Verkehrliche Wirkung	Sämtlicher Verkehr, der vom Seedamm her kommt, wird in den Tunnel geführt. Die Frage der Erschliessung des Zentrums von Rapperswil müsste noch geklärt werden.	Nur derjenige Verkehr, der vom Seedamm Richtung Jona oder durch die Stadt Richtung Norden will, fährt in den Tunnel. Es ist weiterhin möglich, ins Zentrum von Rapperswil zu fahren. Die Entlastungswirkung ist deshalb etwas geringer als beim Portal Seedamm, kann aber mit flankierenden Massnahmen auf der Neuen Jonastrasse / St. Gallerstrasse optimiert werden.
Schützenswerte Objekte	Keine Das Unesco-Welterbe ist bei einem baulichen Eingriff nördlich des Bahnhofs Rapperswil nicht mehr betroffen.	SBB-Gebäude unter Schutz Ein von den SBB geschütztes Gebäude müsste abgerissen werden. Grundsätzlich ist dies aber möglich. Auch eine Verlegung wäre denkbar.
Platzverhältnisse (Bahnhof Rapperswil)	Platz vorhanden, aber einzelne Gebäude betroffen Einzelne Liegenschaften müssen infolge der Bauarbeiten abgerissen werden (insb. das Postgebäude beim Bahnhof Rapperswil).	Platz nicht vorhanden, muss geschaffen werden Einige Unterhaltsgebäude der SBB sowie das Postgebäude müssten abgerissen werden. Erste Kontakte zu den Eigentümern sind aufgenommen oder haben stattgefunden.
Bauarbeiten	Baulich grundsätzlich machbar Der Tunnelabschnitt beim Portal und die Einfahrampen müssen im Tagbau realisiert werden. Die geologischen Verhältnisse sind in diesem Bereich schwierig.	Baulich grundsätzlich machbar Der Tunnelabschnitt beim Portal und die Einfahrrampe müssen im Tagbau realisiert werden. Die geologischen Verhältnisse in der Güterstrasse lassen einen weniger aufwändigen Bau vermuten als direkt vor dem Bahnhof. Zudem liegt die Baustelle leicht versetzt zur heute benutzten Hauptverkehrsbeziehung.



- Stadttunnel Mitte mit Bahntunnel Jona-Kempraten
- Stadttunnel Ost
- - - - Option Anschluss Kempraten
- - - - Verlegung Trasse S7 in neuen Tunnel SBB
- Mögliche Tunnelportale
- ● ● ● Mögliche Anschlüsse
- P Option unterirdisches Parkhaus (falls Portal am Seedamm)



-  Tunnel
-  Oberirdischer Anschluss
-  Abbruch Gebäude
-  Schützenswerte Gebäude



