



# Grundsatzabstimmung vom 10. September 2023

**Stadttunnel**

### Inhaltsverzeichnis

1	Ortsplanungsrevision und Masterplan StadtLebensRaum 2040	<b>8</b>
2	Leitsätze für die Stadtentwicklung 2040	<b>8</b>
3	Ausgangslage	<b>10</b>
3.1	Strassennetz in Rapperswil-Jona	<b>10</b>
3.2	Zusammensetzung innerstädtischer Verkehr	<b>11</b>
3.3	Geschichte des Stadttunnels	<b>13</b>
3.3.1	Gesamtverkehrsoptimierung 2003 und Abstimmung 2011	<b>13</b>
3.3.2	Mobilitätszukunft 2012–2014	<b>13</b>
3.3.3	Zweckmässigkeitsbeurteilung 2015 bis 2018	<b>14</b>
3.3.4	Gesamtverkehrskonzept 2040	<b>14</b>
3.4	Zusätzlich geprüfte Massnahmen	<b>15</b>
4	Hausgemachter Verkehr – Massnahmen beim Ziel-/Quell- und Binnenverkehr («Ohnehin»-Massnahmen)	<b>18</b>
5	Stadttunnel JA oder NEIN?	<b>19</b>
5.1	Auswirkungen	<b>19</b>
5.1.1	Auswirkungen im Detail	<b>20</b>
5.2	Flankierende Massnahmen	<b>23</b>
5.3	Auswirkungen auf die Umwelt	<b>23</b>
5.4	Herausforderungen	<b>24</b>
5.5	Realisierung und Kosten	<b>24</b>
6	Variantenvergleich MITTE/DIREKT	<b>25</b>
6.1	Beschreibung	<b>26</b>
6.2	Auswirkungen	<b>27</b>
6.2.1	Auswirkungen im Detail	<b>27</b>
6.3	Flankierende Massnahmen	<b>32</b>
6.4	Auswirkungen auf die Umwelt	<b>32</b>
6.5	Herausforderungen	<b>33</b>
6.6	Realisierung und Kosten	<b>34</b>
7	Zusammenfassung in Tabellenform	<b>35</b>
8	Abstimmungsfragen	<b>36</b>
9	Empfehlung des Stadtrats	<b>36</b>

Der Stadttunnel ist ein Schlüsselprojekt im Gesamtverkehrskonzept 2040 (GVK 2040) und würde die zukünftige Verkehrs- und Stadtentwicklung in Rapperswil-Jona massgeblich beeinflussen. Dank der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf der Nord-Süd-Achse in den Untergrund sollen insbesondere im Zentrum von Rapperswil Flächen und Gestaltungsspielräume für eine attraktive Innenstadtentwicklung geschaffen werden, um die Lebensqualität für die Bevölkerung und unsere Gäste zu verbessern.

Das GVK 2040 enthält neben zusätzlichen «Flankierenden Massnahmen» auch zahlreiche «Ohnehin-Massnahmen». Während die «Flankierenden Massnahmen» in direktem Zusammenhang mit dem Stadttunnel stehen und seine Entlastungswirkung verstärken, fokussieren die «Ohnehin-Massnahmen» auf den innerstädtischen Binnen-, Ziel- und Quellverkehr und sollen unabhängig vom Stadttunnel umgesetzt werden.

Grundsätzlich gibt es drei Szenarien für die zukünftige Entwicklung unserer Stadt:

<p><b>Szenario 1</b> <b>Stadttunnel mit flankierenden und Ohnehin-Massnahmen</b></p> <p>Stadttunnel als Massnahme gegen den Durchgangsverkehr</p> <hr/> <p>Ohnehin-Massnahmen für die Neuausrichtung des zukünftigen Binnen-/ Ziel- und Quellverkehrs</p> <hr/> <p>Eröffnet städtebauliche Potenziale im Zentrum von Rapperswil mit positiven Auswirkungen auf Attraktivität und Lebensqualität</p>	<p><b>Szenario 2</b> <b>Kein Stadttunnel; starke Ohnehin-Massnahmen</b></p> <p>Keine Lösung für den Durchgangsverkehr; Erhöhung Durchfahrtswiderstand auf Kantonsstrassen schwierig</p> <hr/> <p>Grosse Herausforderung, politische Mehrheiten für starke «Ohnehin-Massnahmen» zu finden (Bsp. Projekt Neue Jona-/St.Gallerstrasse)</p>	<p><b>Szenario 3</b> <b>Keine Lösung</b></p> <p>Probleme werden sich mit Bevölkerungswachstum verschärfen</p> <hr/> <p>Fehlende Erschliessungsqualität wird eine durchdachte Stadtentwicklung erschweren/verhindern (Bsp. Knoten Feldlistrasse)</p>
---	---	---

Das Szenario 1 mit einem Stadttunnel bietet für den Stadtrat den grösstmöglichen Gestaltungsspielraum, während das Szenario 2 mit grossen politischen Herausforderungen verbunden wäre. Sollten starke Ohnehin-Massnahmen keine politischen Mehrheiten finden, droht das Szenario 3. Es stellt das schlechtmöglichste Resultat für uns alle dar und würde die Entwicklung unserer Stadt äusserst negativ beeinflussen.

Die nachfolgenden Fragen und Antworten zeigen auf, warum der Stadtrat sich für das Szenario 1 einsetzt und die Planung für einen Stadttunnel in Angriff nehmen möchte.

### **Welches Ziel verfolgt der Stadtrat mit einem Stadttunnel?**

Das übergeordnete Ziel des Stadtrats ist die nachhaltige Entlastung der Stadt vom Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse kombiniert mit einer Reduktion des sogenannten hausgemachten Verkehrs; des Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs. Damit sollen Staus und Verkehrsbehinderungen reduziert und dank der gewonnenen Fläche im öffentlichen Raum die Lebensqualität für die Bevölkerung verbessert werden. Eine wirksame Entlastung vom Durchgangsverkehr ist nur mit einem Stadttunnel realistisch.

### **Warum ist zum aktuellen Zeitpunkt eine Volksabstimmung nötig?**

Die Stadt Rapperswil-Jona hat die Arbeiten zur aktuellen Ortsplanungsrevision unter dem Titel «StadtLebensRaum 2040» im Jahr 2021 gestartet. Ein zentrales Thema der Ortsplanungsrevision ist die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr. Deswegen wurde vorgängig und als Grundlage für die Ortsplanungsrevision das Gesamtverkehrskonzept 2040 (GVK 2040) erarbeitet.

Um die Erarbeitung der Ortsplanungsrevision im Rahmen des Prozesses «StadtLebensRaum 2040» weiterführen zu können,

braucht es nun einen Grundsatzentscheid zum Stadttunnel, da dieser einige Kernfragen der künftigen Ausrichtung massgeblich beeinflusst.

Ein Grundsatzentscheid kann die erforderliche Klarheit schaffen. Der Kanton hat von der Stadt zudem gefordert, dass die aus der Strategie «Mobilität-zukunft» verbleibende langfristige Tunnellösung in eine übergeordnete strategische Planung eingebettet und dass darüber eine Grundsatzabstimmung durchgeführt wird, bevor er die Projektierung an die Hand nimmt.

### Wie entlastet der Stadttunnel die Stadt vom Durchgangsverkehr?

Die Zusammensetzung der Verkehrsströme auf den Hauptachsen unterscheidet sich deutlich. Auf der Nord-Süd-Achse macht der Durchgangsverkehr 50 % des Verkehrsaufkommens aus. Auf der Ost-West-Achse beträgt dieser Anteil lediglich 15 %.

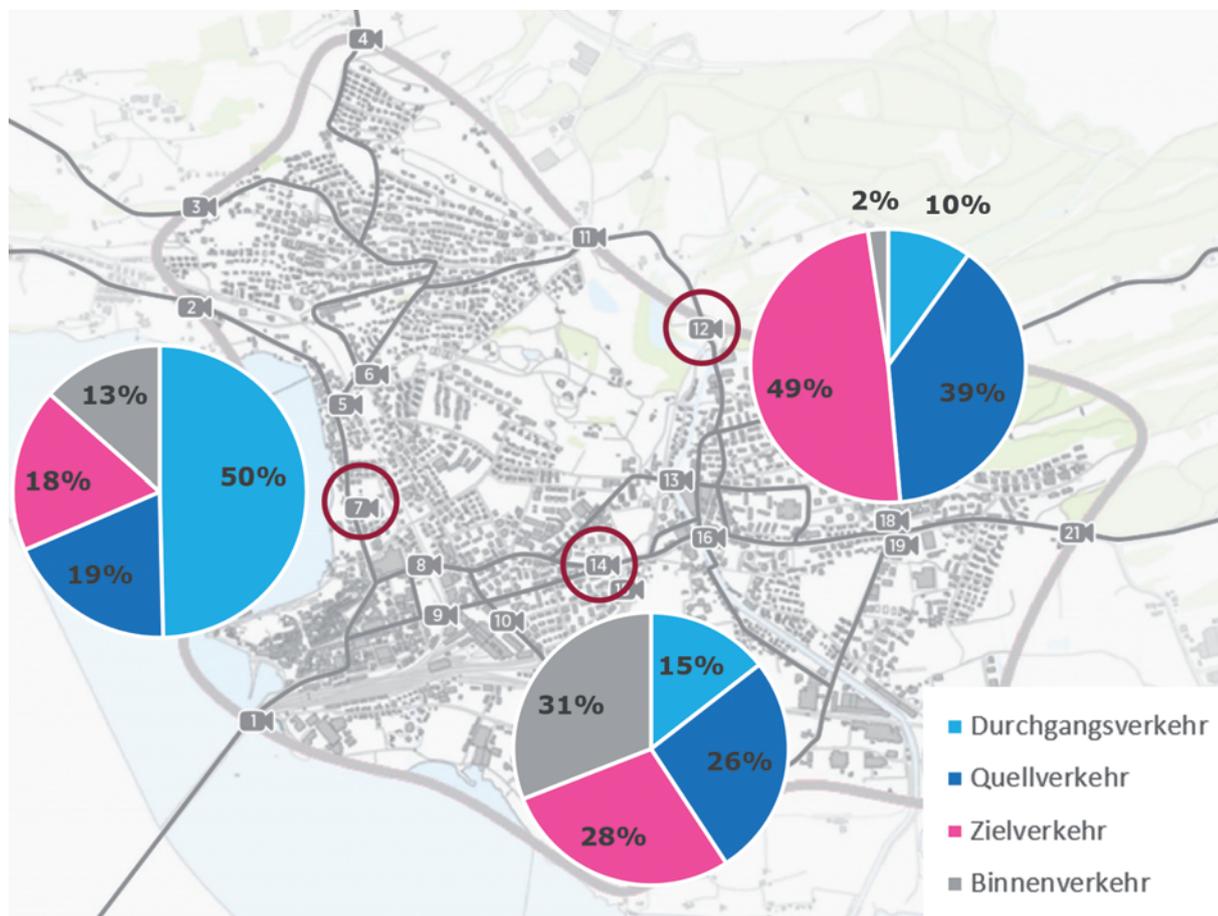


Abbildung 1: Anteile der Verkehrsströme des durchschnittlichen Werktagsverkehrs (DWV) auf ausgewählten Strassenabschnitten (Quelle: EBP), Datengrundlage: Nummernschilderhebung 2012 (Mehl/EBP)

Mit dem Stadttunnel wird das Ziel verfolgt, die rund 50 % Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse (Rüti- / Zürcher- und Obere und Untere Bahnhofstrasse und in kleinerem Ausmass auf der Holzwiesstrasse) in den Untergrund zu verlagern, um dadurch oberirdisch mehr Raum für den öffentlichen Verkehr, den Fussverkehr und die Velofahrenden zu schaffen und gleichzeitig die Siedlungs- und Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Die obenstehende Grafik (Abb. 1) basiert auf Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2012. Neuere Daten zeigen, dass im November 2019 eine ähnliche Aufteilung der Verkehrsströme vorhanden war wie im November 2012. Allerdings ist der Anteil des Durchgangsverkehrs gegenüber dem Ziel-/Quellverkehr gestiegen. Auf eine neue Nummernschilderhebung im Rahmen der GVK-Erarbeitung wurde aufgrund der Auswirkungen der Coronapandemie verzichtet.

Der Stadttunnel schafft aber auch bei vielen «Ohnehin»-Massnahmen einen deutlich grösseren Gestaltungsspielraum. Ohne Stadttunnel sind oft nur Minimallösungen möglich. Dies hat zur Folge, dass die Wirkung der Massnahmen zur Reduktion des hausgemachten Verkehrs auf die Verkehrsentwicklung 2040 ohne Stadttunnel deutlich geringer ist.

## Warum empfiehlt der Stadtrat die Tunnelvariante Mitte?

Der Stadtrat hat sich dazu entschieden, die gemäss Zweckmässigkeitsbeurteilung besten Tunnelvarianten, die Variante Mitte und die Variante Direkt, zur Abstimmung zu bringen. Beide Varianten erfüllen das Ziel, die Stadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Variante Mitte mit einem Anschluss Kempraten hat eine höhere Entlastungswirkung, weil sie den Verkehr aus Richtung Feldbach ebenfalls aufnimmt. Der Stadtrat empfiehlt deshalb die Variante Mitte zur Projektierung. Der Tunnel Direkt ist ohne das Portal in Kempraten hingegen kostengünstiger als die Variante Mitte und ist in bautechnischer Hinsicht einfacher und mit weniger Beeinträchtigung für die Bevölkerung realisierbar. Beide Tunnelvarianten sind für den Stadtrat gute Lösungen zur Entlastung der Stadt vom Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse.

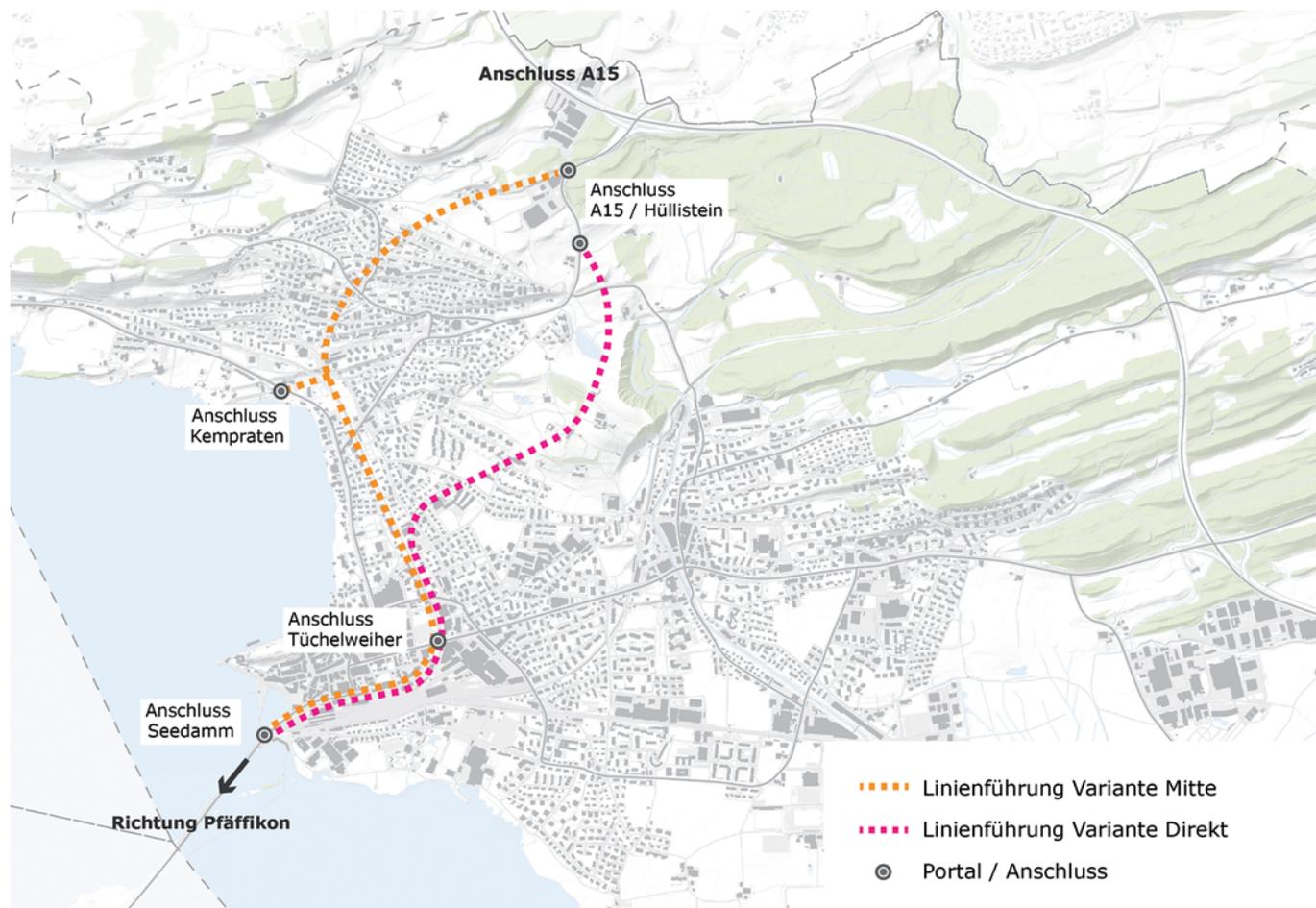


Abbildung 2: Linienführungen Variante Mitte und Direkt

## Welche Massnahmen werden zur Reduktion des hausgemachten Verkehrs ergriffen?

Die Reduktion des hausgemachten Verkehrs (Binnen-, Ziel- und Quellverkehr) will der Stadtrat unabhängig vom Stadttunnel vortreiben. Als Minimalziel wurde festgehalten, dass der motorisierte Individualverkehr bis 2040 trotz eines Bevölkerungswachstums von rund 4'000 Personen nicht mehr weiterwachsen soll. Das GVK 2040 zeigt zu diesem Zweck diverse Massnahmen auf, welche im Verlauf des Mitwirkungsprozesses zusätzlich ergänzt wurden. Im Vordergrund steht die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs. Auch wenn ein Stadttunnel realisiert werden sollte, sind zusätzlich flankierende Massnahmen erforderlich, damit die Entlastungswirkung des Tunnels nicht durch eine erneute Verkehrszunahme kompensiert wird.

### **Wer bezahlt die Kosten des Stadttunnels?**

Die Kosten des Stadttunnels würden massgeblich durch den kantonalen Strassenfonds getragen, sprich von den Halterinnen und Haltern von Motorfahrzeugen. Dieser wird über die Motorfahrzeugsteuer, die LSVA und Treibstoffzölle gespeist. Darum kann es zum Schluss bei einem fakultativen Finanzreferendum gegen den Baukredit zu einer zusätzlichen Volksabstimmung auf kantonalen Ebene kommen. In einem nächsten Projektschritt würden die Kosten neu gerechnet. Dann zeigt sich auch, welche Investitionen die Stadt für die Umsetzung der Flankierenden Massnahmen tragen müsste. Die Schätzung in dieser Vorlage sind der Zweckmässigkeitsbeurteilung aus dem Jahr 2018 entnommen.

### **Welche Bedeutung hat eine Grundsatzabstimmung?**

Ein «Ja» zur anstehenden Grundsatzfrage bedeutet, dass die Umsetzung eines Stadttunnels in der weiteren Bearbeitung der Ortsplanungsrevision berücksichtigt wird. Gleichzeitig wird darauf hingewirkt, dass der Kanton eine neue Projektierung eines Stadttunnels an die Hand nimmt (Aufnahme in das 18. kantonale Strassenbauprogramm). Die Abstimmung zeigt ein Stimmungsbild und ist richtungweisend für die weitere Bearbeitung und Projektierung. Das kantonale Projekt für den Tunnel würde der Stadt zu einem späteren Zeitpunkt zur Vernehmlassung unterbreitet (Art. 35 Strassengesetz, sGS 732.1; StrG) werden. Die Stellungnahme des Stadtrats untersteht dem obligatorischen Referendum und wird deshalb der Bevölkerung zur Abstimmung vorgelegt werden (Art. 39 Gemeindeordnung, SRRJ 111.001; GO). Auf kantonalen Ebene kann gegen den Baukredit, welcher durch den Kantonsrat beschlossen werden muss, das Finanzreferendum (fakultatives Referendum) ergriffen werden.

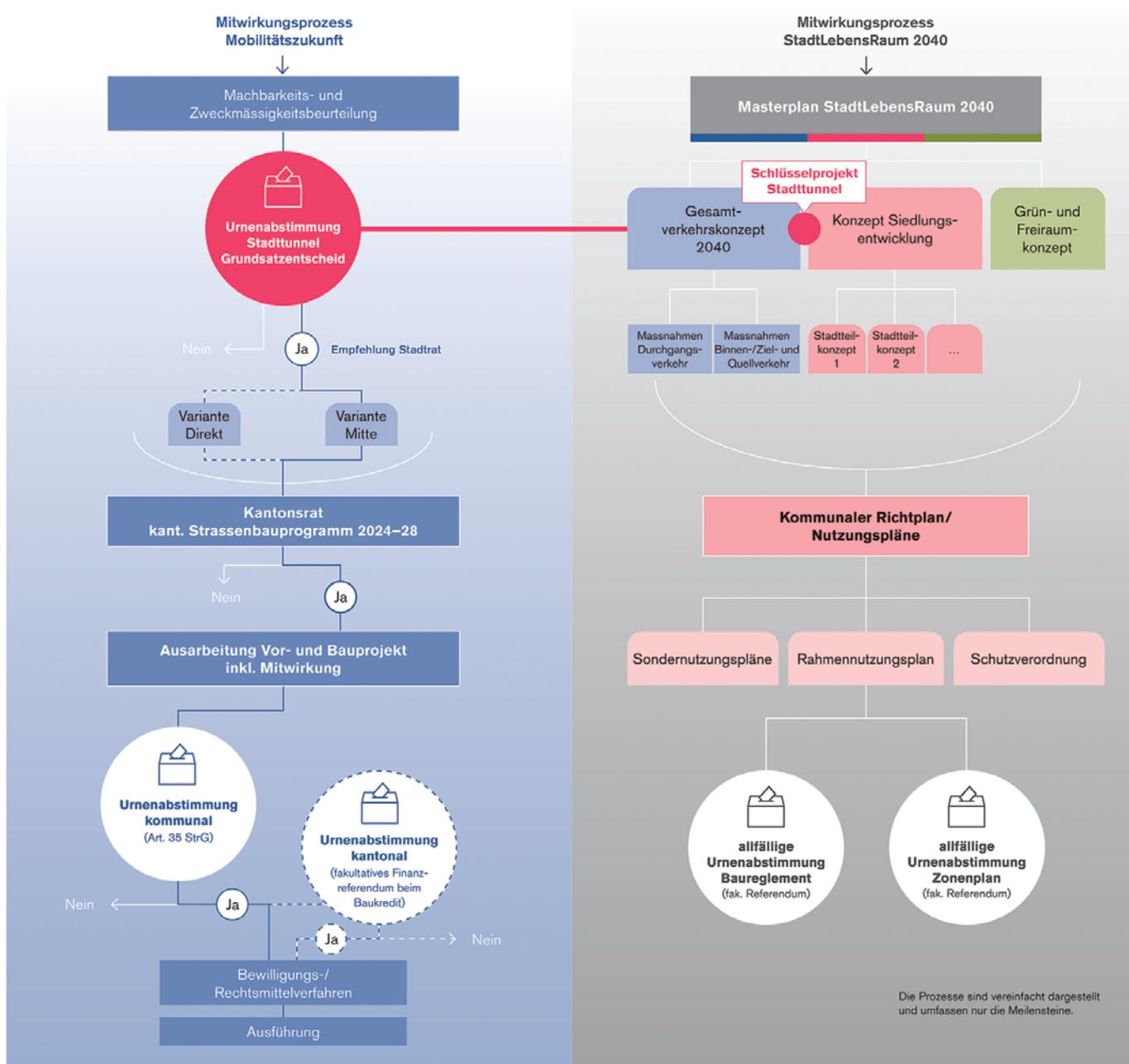


Abbildung 3: Prozesse

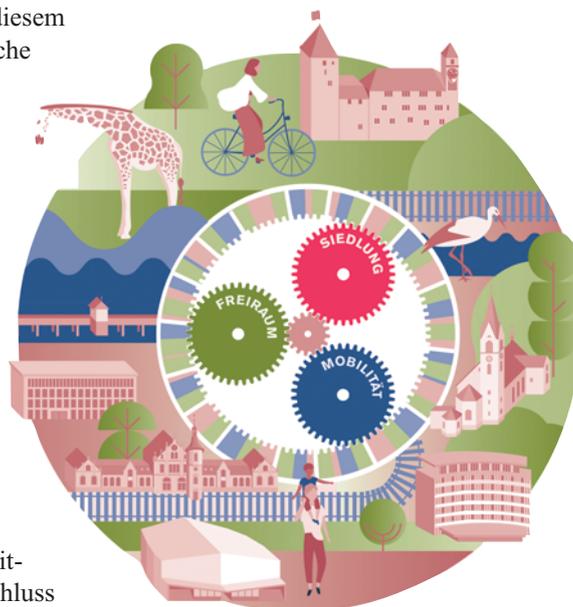
### 1 Ortsplanungsrevision und Masterplan StadtLebensRaum 2040

Die letzte Ortsplanungsrevision wurde im Zusammenhang mit der Vereinigung von Rapperswil und Jona durchgeführt und wurde 2011 rechtskräftig.

Seither haben sich die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen wesentlich verändert: Im Jahr 2014 trat das revidierte Raumplanungsgesetz (SR 700; RPG) in Kraft, welches einen haushälterischen Umgang mit dem Boden und die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen fordert. Zudem trat im Kanton St. Gallen 2017 ein neues Planungs- und Baugesetz (sGs 731.1; PBG) in Kraft, mit dem neue Baubegriffe eingeführt wurden. Mit dem neuen Planungs- und Baugesetz des Kantons St. Gallen haben die Gemeinden zudem den Auftrag erhalten, ihre Ortsplanung bis spätestens 2027 einer Gesamtrevision zu unterziehen.

Die Stadt Rapperswil-Jona hat darum im Jahr 2021 die Arbeiten zur aktuellen Ortsplanungsrevision unter dem Titel «StadtLebensRaum 2040» gestartet. In diesem Prozess wird aufgezeigt, wie sich die Stadt in Bezug auf die Themenbereiche Siedlung, Mobilität und Freiraum bis ins Jahr 2040 entwickeln soll.

Ein zentrales Thema der Ortsplanungsrevision ist die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr. Dies vor dem Hintergrund, dass die Verkehrsbelastung in Rapperswil-Jona, insbesondere in den Zentren, hoch ist. Die zukünftige Siedlungsentwicklung muss auf diese Verkehrssituation Rücksicht nehmen und diese verbessern respektive mindestens keine weiteren Kapazitätsengpässe im Strassennetz verursachen. Umgekehrt müssen verkehrliche Lösungen auch Freiheiten für städtebauliche Entwicklungen zulassen. Da diese Wechselwirkung ein wesentliches Thema der Stadtentwicklung ist, hat der Stadtrat als Grundlage für die Ortsplanungsrevision das Gesamtverkehrskonzept 2040 (GVK 2040) erarbeitet. Es zeigt Stossrichtungen für die Verkehrsentwicklung der nächsten 20 Jahre in Rapperswil-Jona auf und definiert Massnahmen zur Optimierung der Verkehrssituation und des Verkehrsverhaltens. Das GVK wurde im Rahmen des Mitwirkungsprozesses StadtLebensRaum 2040 diskutiert und wird im Anschluss an die Abstimmung zum Stadttunnel bereinigt und finalisiert.



Im Rahmen der aktuellen Ortsplanungsrevision «StadtLebensRaum 2040» wurden in einem ersten Schritt Leitsätze zur Stadtentwicklung formuliert und in einem Masterplanentwurf dokumentiert und erläutert. Parallel dazu wurde eine Testplanung lanciert, welche Ideen aufzeigt, wie sich die Stadt in den nächsten Jahrzehnten in städtebaulicher Hinsicht entwickeln kann. Diese Grundlagen bilden die Basis für die weitere Bearbeitung der Ortsplanungsrevision. In einem nächsten Schritt werden die übergeordneten Leitsätze in den Masterplan erarbeitet und anschliessend in dem Stadtteilkonzept weiter präzisiert. Anschliessend erfolgt die Revision der Planungsinstrumente inklusive Zonenplan und Baureglement.

Das Projekt «StadtLebensRaum 2040» wird durch die Stadt Rapperswil-Jona gemeinsam mit Fachexpertinnen und -experten sowie unter Einbezug der Bevölkerung gestaltet. Nach einer mobilen Quartierbefragung im Frühjahr 2022 hatte die Bevölkerung anlässlich von drei öffentlichen Foren zwischen September 2022 und Frühjahr 2023 die Möglichkeit, sich in den Prozess einzubringen und sich zu den Entwürfen der Leitsätze zu äussern. Zudem hat der Stadtrat eine Kommission «StadtLebensRaum 2040» einberufen, welche die Entscheidungsvorbereitung zuhanden des Stadtrates übernimmt. Die Kommission setzt sich zusammen aus Vertretenden der Stadtbehörde, den Ortsparteien sowie diverser Organisationen.

### 2 Leitsätze für die Stadtentwicklung 2040

Die Leitsätze für die Stadtentwicklung sind ein wesentlicher Bestandteil der Vision «StadtLebensRaum 2040». Sie beschreiben die wichtigsten strategischen Grundsätze für die stadträumliche und verkehrliche Entwicklung von Rapperswil-Jona für die nächsten 20 Jahre. Die Leitsätze halten fest, wie sich Rapperswil-Jona entwickeln soll. Sie bilden damit den Orientierungsrahmen für die zukünftige Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung und dienen als wegleitende Grundlage für die weiteren Planungsschritte.

Der Stadttunnel ist ein Schlüsselprojekt, das zur Umsetzung und Definition der Leitsätze beitragen soll. In Kapitel 4 wird beschrieben, welchen Beitrag der Stadttunnel zur Umsetzung der Leitsätze leistet. Der Gestaltungsspielraum für die Umsetzung der Leitsätze unterscheidet sich je nachdem, ob ein Stadttunnel realisiert wird oder nicht. Beispielsweise werden durch die Realisierung eines Stadttunnels und die damit einhergehende unterirdische Verlagerung des motorisierten Durchgangsverkehrs die Erhöhung der Aufenthaltsqualität oder die siedlungsverträgliche Abwicklung der Mobilität im Zentrum von Rapperswil gefördert. Andere Themenbereiche respektive Leitsätze, wie beispielsweise die Aufwertung der äusseren Stadtlandschaft, werden von der Realisierung eines Stadttunnels kaum beeinflusst.

Es wurden die folgenden Leitsätze in einem Partizipationsprozess über drei öffentliche Foren formuliert:

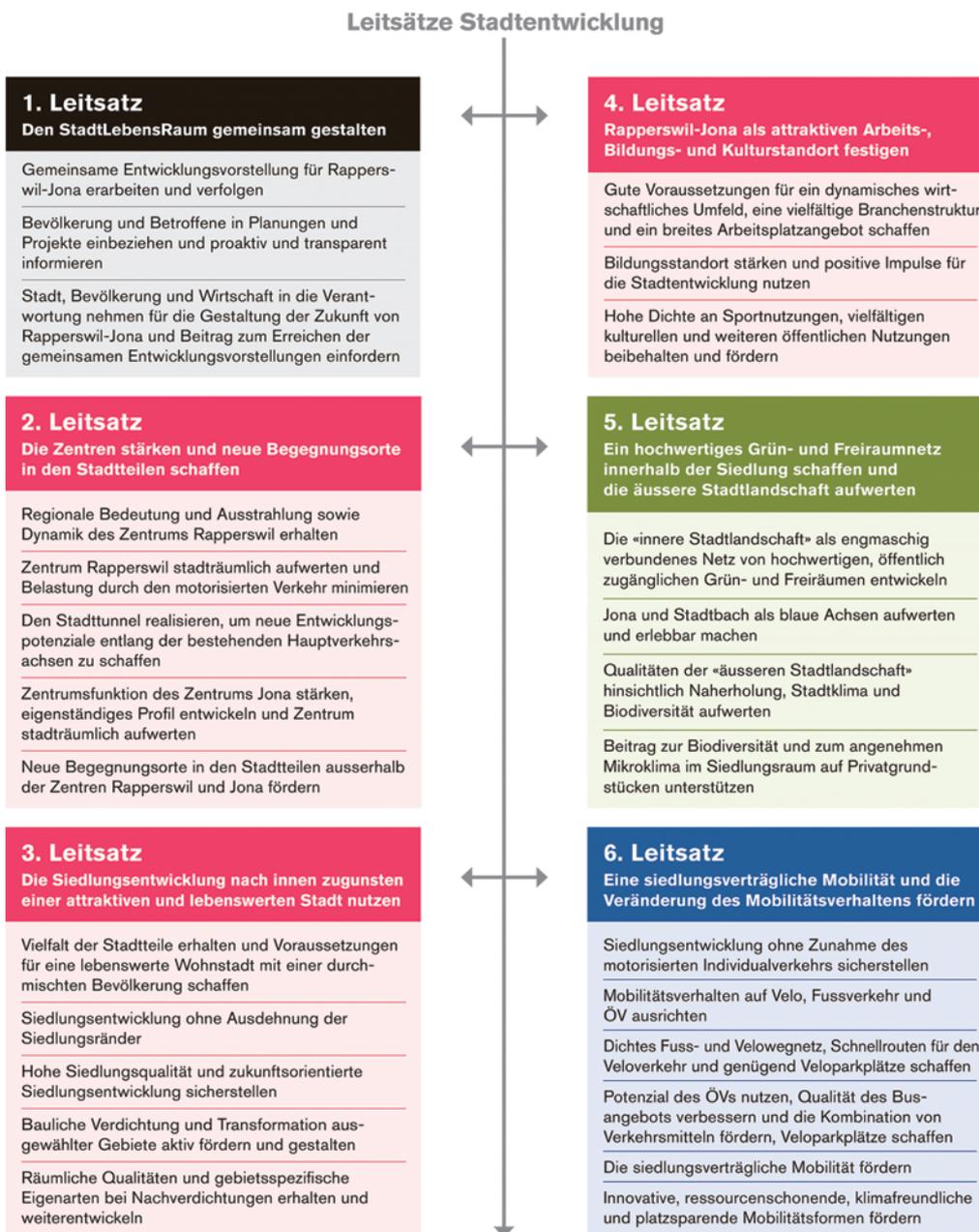


Abbildung 4: Leitsätze aus dem Partizipationsprozess «StadtLebensRaum 2040»

Sämtliche Unterlagen zum Mitwirkungsprozess «StadtLebensRaum 2040» sind auf der Website der Stadt verfügbar: [www.rapperswil-jona.ch/Ortsplanungsrevision](http://www.rapperswil-jona.ch/Ortsplanungsrevision).

### 3 Ausgangslage

#### 3.1 Strassennetz in Rapperswil-Jona

Rapperswil-Jona ist über die Nationalstrasse A15 (bis 2019 kantonal, ehemals A53) an das Hochleistungsstrassennetz angebunden. Auf dem Stadtgebiet gibt es zwei Anschlüsse an die A15: den Anschluss Nr. 12 «Rapperswil» im Norden und den Anschluss Nr. 13 «Jona» im Osten der Stadt. Auf der gegenüberliegenden Seeseite liegt andererseits die Nationalstrasse A3 als wichtige Ost-West-Achse. Rapperswil-Jona ist über den Seedamm und den Anschluss Nr. 40 «Pfäffikon» daran angebunden.

Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten mit dem Obersee kommt dem Seedamm als kantonale Hauptverbindungsstrasse eine grosse Bedeutung zu: Darauf werden viele Fahrten gebündelt, sowohl aus dem Quell-/Zielverkehr der Agglomeration als auch auf der Verbindung von Ost- und Zentralschweiz. Weitere wichtige Achsen sind die Zürcherstrasse (von/nach Stäfa), die Rütlistrasse (von/nach Rütli) und die St.Gallerstrasse, die sich schliesslich in die Rickenstrasse (von/nach Eschenbach) und die Uznacherstrasse (von/nach Schmerikon) aufteilt. Letztere wird als kantonale Verbindungsstrasse klassiert.

Dem kommunalen Strassennetz kommt teilweise eine inner- und ausserörtliche Verbindungsfunktion zu. Dabei sind insbesondere die Achsen der Hombrechtiker-, Bubiker-, Holzwies-, Tägernau-, Allmeind-, Feldli-, Obersee-, Schönboden- und Alte Jonastrasse zu nennen. Das Netz aus Sammel- und Erschliessungsstrassen komplettiert das städtische Strassennetz.

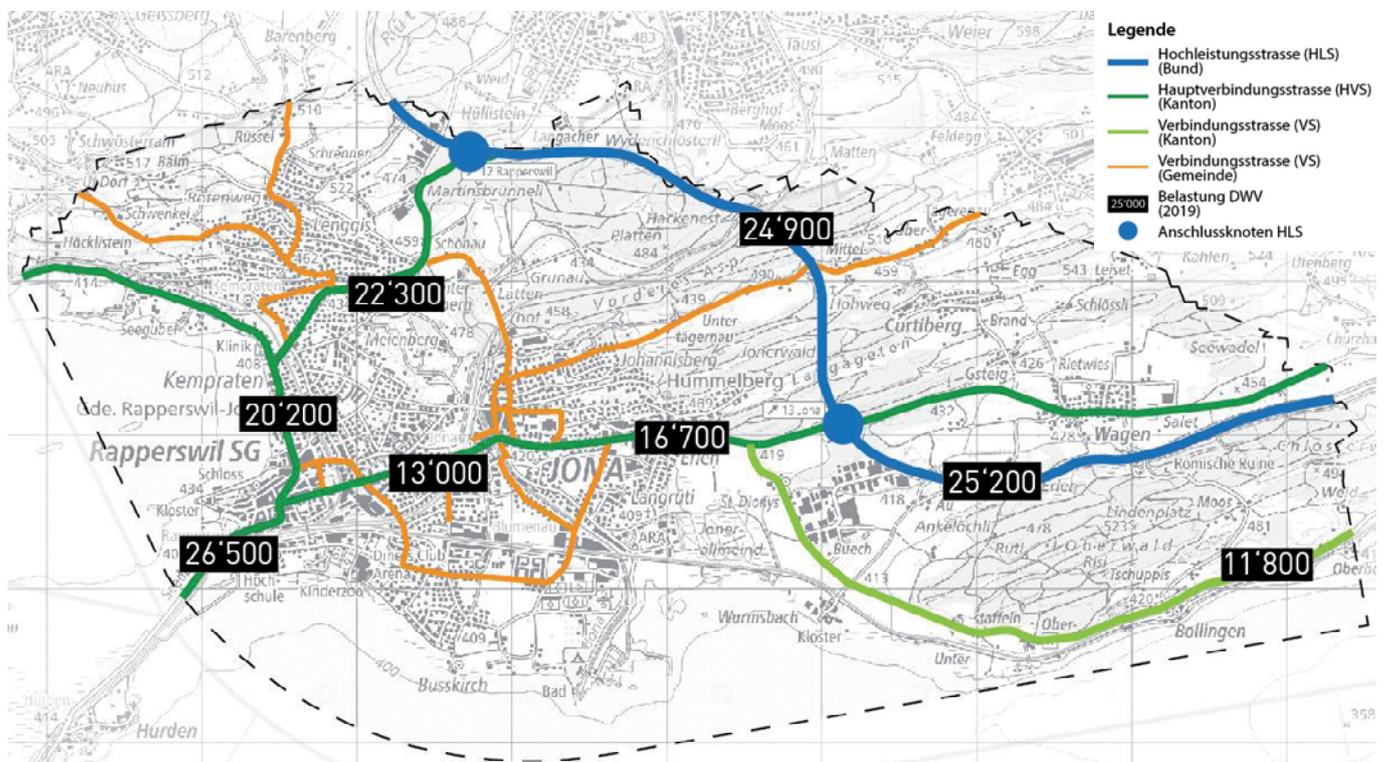


Abbildung 5: Strassenklassierung mit entsprechendem durchschnittlichen Werktageseverkehr (DWV). Datengrundlage: Tiefbauamt SG, abgerufen am 27.01.2020 von [geoportal.ch/ktsg](http://geoportal.ch/ktsg)

### 3.2 Zusammensetzung innerstädtischer Verkehr

Die Zusammensetzung der Verkehrsströme auf den Hauptachsen unterscheidet sich deutlich. Auf der Nord-Süd-Achse macht der Durchgangsverkehr 50 % des Verkehrsaufkommens aus. Auf der Ost-West-Achse beträgt dieser Anteil lediglich 10 bis 15 %.

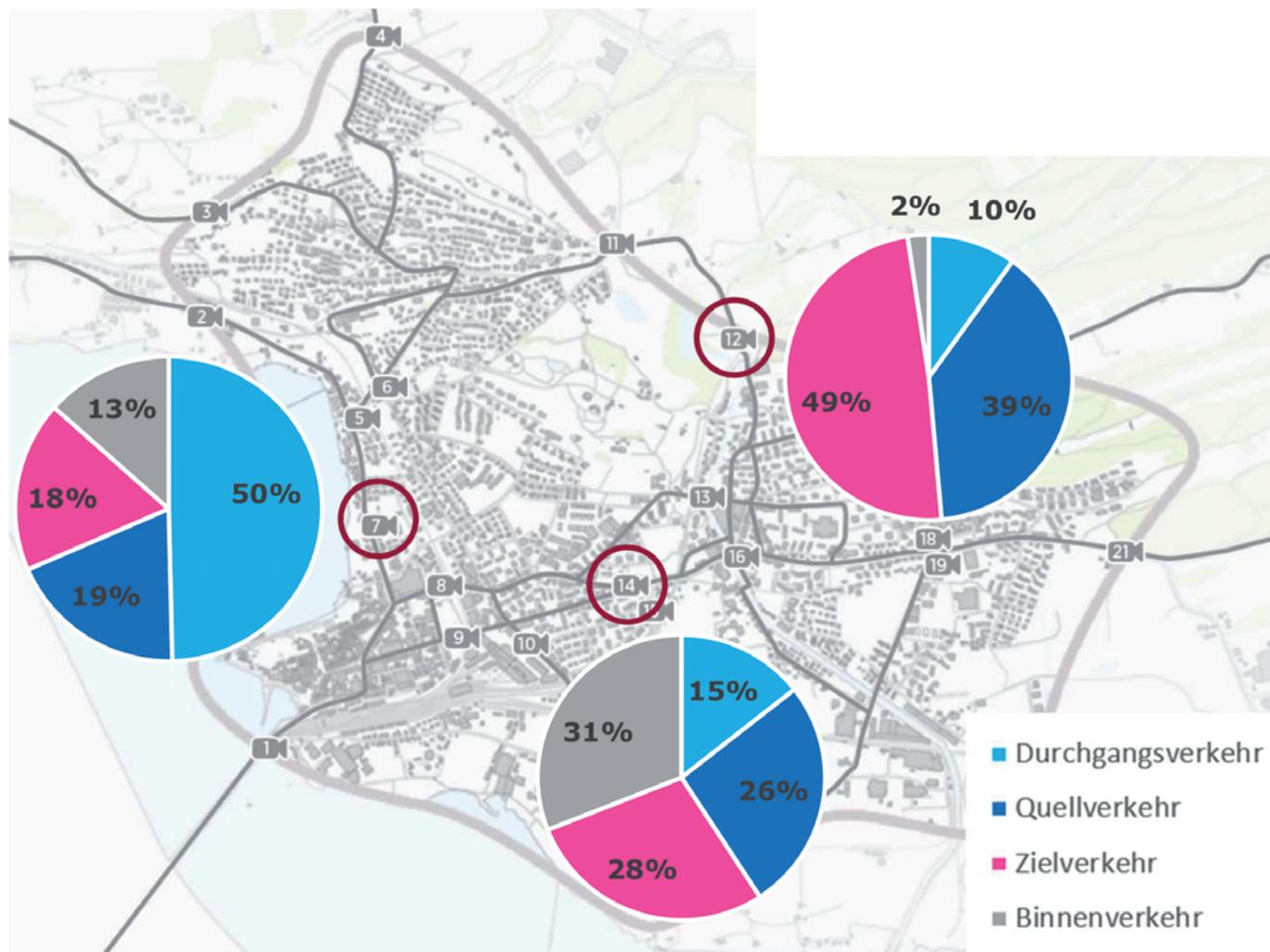


Abbildung 6: Anteile der Verkehrsströme des durchschnittlichen Werktagesverkehrs (DWW) auf ausgewählten Strassenabschnitten (Quelle: EBP), Datengrundlage: Numerschilderhebung 2012 (Mehl/EBP)

Zur Verifizierung und Aktualisierung der Datenbasis aus der Nummernschilderhebung (NSE) aus dem Jahr 2012 wurden für die Erarbeitung des GVK aktuellere Datenquellen ausgewertet. Eine erneute Vollerhebung war aufgrund der pandemischen Situation nicht sinnvoll. Es handelt sich bei den zusätzlich ausgewerteten Daten um Floating Car Data (FCD) von Tomtom, kantonale Zählstellen und Detektordaten von Lichtsignalen. Sie beziehen sich auf das Jahr 2019 vor der Pandemie. Die Auswertung zeigt, dass im November 2019 eine ähnliche Aufteilung der Verkehrsströme vorhanden war wie im November 2012. Die neueren Daten zeigen auf, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs gegenüber dem Ziel-/Quellverkehr gestiegen ist (vgl. Tabelle 3). Diese Aussage lässt sich aber nicht mit der gleichen Genauigkeit belegen wie mittels der NSE, weil mit FCD nur derjenige Anteil der Fahrzeuge erfasst wird, der mit einem entsprechenden (Navigations-)Gerät ausgerüstet ist.

Achse	DWV [Fz/d]	Anteil QZV	Anteil DV
Seedamm	26'700	44%	56%
Kempraten	10'000	37%	63%
Hüllistein	22'700	49%	51%
St.Gallerstrasse Ost	15'600	83%	17%

*Tabelle 3: Verkehrsbelastungen und Aufteilung der Verkehrsströme an den Hauptachsen (Quelle: EBP). Datengrundlage DWV: Verkehrszählung November 2019 (TBA SG). Datengrundlage QZV: Nummernschilderhebung 2012 (Mehl/EBP).*

*DWZ = durchschnittlicher Werktagsverkehr*

*QZV = Quell- und Zielverkehr*

*DV = Durchgangsverkehr*

### 3.3 Geschichte des Stadttunnels

Die Realisierung eines Stadttunnels wird in Rapperswil-Jona schon lange diskutiert. Im Jahr 2011 fand auf der Grundlage der «Gesamtverkehrsoptimierung 2003» eine erste Abstimmung über die Realisierung eines Stadttunnels statt, welche abgelehnt wurde.

#### 3.3.1 Gesamtverkehrsoptimierung 2003 und Abstimmung 2011

Bereits im Jahr 2003 haben die Stadt Rapperswil und die Gemeinde Jona ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet, die sogenannte «Gesamtverkehrsoptimierung 2003». Das zentrale Element der Gesamtverkehrsoptimierung war ein Stadttunnel, der das Zentrum von Rapperswil sowie die Nord-Süd-Achse vom Durchgangsverkehr entlasten sollte. Der Kanton projektierte daraufhin einen Stadttunnel, der den Seedamm mit dem Hüllistein (Anschluss an A15) verbindet und Zwischenanschlüsse im Tüchelweiher und in Kempraten vorgesehen hatte. Diese Variante wurde gemäss Art. 35 StrG der politischen Gemeinde Rapperswil-Jona zur Vernehmlassung vorgelegt. Dagegen wurde das Referendum ergriffen und es kam zu einer Volksabstimmung, in welcher der Stadttunnel in der damals projektierten Form abgelehnt wurde.

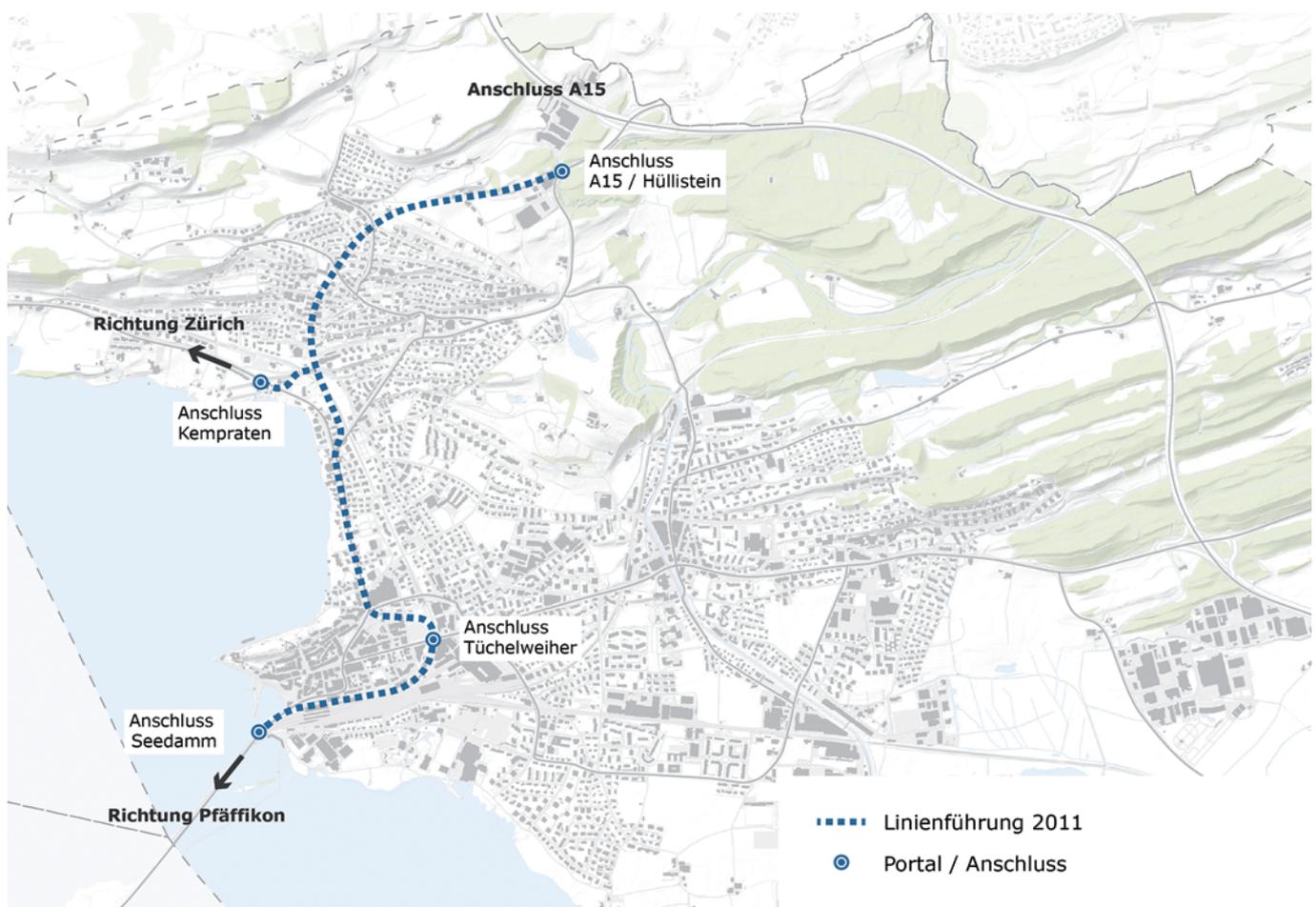


Abbildung 7: Ungefähre Linienführung bei der Abstimmung 2011 (schematische Darstellung)

#### 3.3.2 Mobilitätszukunft 2012–2014

Nach der Ablehnung des Stadttunnels wurden in einem breit angelegten partizipativen Prozess «Mobilitätszukunft» gemeinsam mit der interessierten Bevölkerung und Organisationen neue Stossrichtungen eruiert und eine umfassende Mobilitätsstrategie erarbeitet, die 2014 vom Stadtrat verabschiedet und auch dem Kanton übergeben wurde.

In der «Strategie Mobilitätszukunft» wurde eine kurz-, eine mittel- und eine langfristige Strategie festgelegt. Kurzfristig sollte

das Verkehrsnetz optimiert werden (z.B. mit verbesserten Zebrastreifen, mehr Veloabstellplätzen oder der Optimierung von Lichtsignalanlagen, etc.). Mittelfristig sollten oberirdische Lösungen gefunden werden, um den Verkehr im Zentrum von Rapperswil zu reduzieren (z.B. mit der Führung des Durchgangsverkehrs über die Güterstrasse anstelle der Unteren und Oberen Bahnhofstrasse). Langfristig sollte gemäss Mobilitätsstrategie weiterhin an einem optimierten Stadttunnel festgehalten werden.

### 3.3.3 Zweckmässigkeitsbeurteilung 2015 bis 2018

Der Kanton St. Gallen untersuchte basierend auf dieser Strategie von 2015 bis 2018 gemeinsam mit der Stadt Rapperswil-Jona verschiedene Varianten für die Linienführung eines Stadttunnels. Dabei wurden sämtliche Ideen, welche im Prozess Mobilitätszukunft generiert wurden, einbezogen. Es wurden die bauliche Machbarkeit sowie die Zweckmässigkeit und die Kosten-Nutzen-Verhältnisse der verschiedenen Varianten detailliert geprüft. Verschiedene Varianten wurden bereits in dieser Phase wieder ausgeschlossen, weil sie umweltrechtlich (z.B. Tunnelportal Hurden) oder politisch (z.B. Zwischenanschluss in Jona) nicht machbar schienen.

In der anschliessenden Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde eine Vielzahl an Indikatoren detailliert untersucht. Nur am Rand untersucht wurde dagegen die politische Akzeptanz der Varianten, insbesondere mit Blick auf die Anschlüsse und Portale. Die Realisierungsrisiken insgesamt wurden aber qualitativ berücksichtigt.

Der Stadttunnel Mitte wurde in der Zweckmässigkeitsbeurteilung aus fachlicher Sicht sowohl vom Kanton als auch von der Stadt Rapperswil-Jona als Bestvariante aus allen untersuchten Tunnelvarianten identifiziert. Die Variante Stadttunnel Mitte weist in dieser Betrachtung den grössten Nutzen auf. Auch in Bezug auf den erzielten Nutzen pro eingesetzten Franken wurde die Tunnelvariante Mitte am besten beurteilt. Der Mehrnutzen gegenüber der zweitbesten Tunnelvariante Direkt ist höher als die Mehrkosten.

Der Stadtrat einigte sich daher zusammen mit dem Kanton auf die Weiterverfolgung der Variante Stadttunnel Mitte. Er sprach sich mit Beschluss vom 9. Juli 2018 für den Stadttunnel Mitte aus und kommunizierte dies der Öffentlichkeit.

### 3.3.4 Gesamtverkehrskonzept 2040 (GVK 2040)

Mit dem im Jahr 2021 erarbeiteten Entwurf des Gesamtverkehrskonzepts 2040 (GVK 2040) wird die Gesamtverkehrsoptimierung aus dem Jahr 2003 fortgeschrieben. Ziel des GVK 2040 ist, die Ausrichtung der Verkehrsplanung für die nächsten Jahrzehnte zu definieren. Zudem wird mit dem GVK 2040 das Ziel einer ganzheitlichen Betrachtung verfolgt (Abstimmung Siedlung und Verkehr, Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden, Offenheit für künftige Entwicklungen).

Das GVK 2040 baut auf den Ergebnissen der Zweckmässigkeitsbeurteilung und dem damaligen Beschluss des Stadtrats zur Bestvariante auf. Der «Stadttunnel Mitte» ist im GVK 2040 eine zentrale langfristige Massnahme. Zudem wird aufgezeigt, welche zusätzlichen Massnahmen in Kombination mit dem Stadttunnel umgesetzt werden sollen. Es handelt sich dabei einerseits um sogenannte «flankierende Massnahmen», welche die Wirkung des Stadttunnels maximieren. Das GVK 2040 zeigt andererseits auch Massnahmen auf, die unabhängig vom Stadttunnel realisiert werden sollen und einen grossen Einfluss auf das künftige Mobilitätsverhalten und die Stadtentwicklung haben; die sogenannten «Ohnehin-Massnahmen» (vgl. Kap. 4). Beispiele für vom Stadttunnel unabhängige Massnahmen sind die Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Förderung innovativer Mobilitätsformen.

Der Entwurf des GVK 2040 wurde als Grundlage zuhanden der Ortsplanungsrevision erarbeitet. Er soll nach den ersten Erkenntnissen aus «StadtLebensRaum 2040» und nach der Grundsatzabstimmung überarbeitet und finalisiert werden.



[rapperswil-jona.ch/gesamtverkehrskonzept](https://rapperswil-jona.ch/gesamtverkehrskonzept)

### 3.4 Zusätzlich geprüfte Massnahmen

Im Rahmen des Prozesses Mobilitätszukunft wurde der Fächer für die Lösung der Verkehrsprobleme von Rapperswil-Jona im Jahr 2013 nochmals sehr breit aufgemacht. Alle Bürgerinnen und Bürger sowie Studierende der OST und Organisationen konnten ihre Ideen eingeben. Fachleute haben sämtliche rund 60 eingegangene Ideen geprüft, zu 20 sogenannten Lösungsfamilien zusammengefasst und fachlich beurteilt. Das damalige Begleitgremium zum Prozess Mobilitätszukunft hat auf Basis der Einschätzungen der Fachleute eine Auswahl an weiter zu verfolgenden Massnahmen getroffen (fett markiert).

- **Verbindung A53 – A3 mit einer Seequerung westlich des Seedamms**
- Verbindung A53 – A3 mit einer Seequerung östlich des Seedamms
- Verbindung Seedamm – A53 mit einem Stadttunnel West
- Verbindung Seedamm – A53 mit einem Stadttunnel Ost
- Verbindung Seedamm – A53 mit einem Stadttunnel Mitte
- **Verbindung Hurden – A53 mit einem Stadttunnel lang**
- **Kreisverkehre als eigenständige Lösung**
- Autoarme Innenstadt Rapperswil-Jona
- Weiterentwicklung öffentlicher Verkehr
- Autoverlad über den Seedamm
- Nutzung Eisenbahntrassen für Autobrücke
- Park+Ride-Konzept mit Aufhebung innerstädtischer Parkplätze
- Betriebliche Einschränkungen auf dem Seedamm
- Ergänzende Massnahmen (Verkehrsentlastung bildet Voraussetzung)
- Sofortmassnahmen
- Grundsätzliche Überlegungen und methodische Ansätze
- **Status quo+** (Zustand 2012 mit kleineren Optimierungen am Verkehrsnetz)
- Kleinräumige Umfahrungen der Zentren von Rapperswil und Jona
- **Struktur- und Verhaltensänderung zur Mobilitätsreduktion**
- Verkehrssanierung Rapperswil-Jona mit Variante Mini-Tunnel

Die untersuchten Massnahmen bildeten die Grundlage für die Formulierung der dreiteiligen Strategie Mobilitätszukunft. In den folgenden Phasen des Prozesses wurden zudem weitere detaillierte (Teil-)Lösungen untersucht:

#### – **Kurzfristige Lösungen:**

Die Liste mit den im Prozess zusammengetragenen Sofortmassnahmen umfasste vor allem kleinere Optimierungen für den Fuss- und Veloverkehr, von Signalisationen und Lichtsignalsteuerungen sowie zur Verhinderung von Schleichverkehr durch Quartiere (z.B. Tempo-30-Zonen). Diese sind heute grösstenteils umgesetzt.

#### – **Mittelfristige Lösungen:**

– Einbahnringe:

Im Jahr 2013 wurden zwei Variantengruppen von Einbahnringen untersucht. Eine Variantengruppe im Zentrum von Rapperswil, die sich vom Cityplatz bis zum Knoten Neue Jona-/Kniestrasse erstreckt und eine zweite grossräumigere Gruppe, die auch die Holzwiesstrasse, Rütistrasse und Zürcherstrasse umfasst. Für die Beurteilung der relevanten Indikatoren wurden einfache Verkehrserhebungen gemacht und basierend darauf die Auswirkungen auf den ÖV, den MIV, die Fussgängerinnen und Fussgänger, den Veloverkehr sowie den Städtebau ermittelt. Mit Ausnahme einer Untervariante des kleinräumigen Einbahnverkehrs über die Güterstrasse sind die untersuchten Varianten aus Sicht Leistungsfähigkeit negativ zu beurteilen und haben auch sonst gegenüber dem heutigen System praktisch nur Nachteile. Diese Varianten wurden von den Fachleuten nicht zur weiteren Vertiefung empfohlen und damit von der Projektkommission auch ausgeschlossen.

– Im Rahmen der Mitwirkung zum GVK 2040 in den Reihen des Stadtforums im Jahr 2021 wurde die Idee eines Einbahnregimes im Zentrum von Rapperswil in Form eines Grosskreisels entlang der Neuen Jonastrasse / Alten Jonastrasse wieder aufgebracht (Darstellung GVK, S. 117). Durch ein geeignetes Einbahnssystem sollten so die Verkehrsprobleme bis zur Realisierung des Stadttunnels verringert werden. Unterdessen wurde die Idee mit einer Verkehrsstudie geprüft. Die Ergebnisse zeigen, dass das Konzept zahlreiche Nachteile mit sich bringen würde, ohne die heutigen Verkehrsprobleme zu verringern. Dem ungefähr gleichbleibenden Verkehrsfluss stünde eine deutliche Verschlechterung der umwelt- und lärmtechnischen Parameter gegenüber. Die Stausituationen würden sich nicht auflösen, sondern lediglich verlagern. Die Reisezeit eines Grossteils des

Verkehrs würde sich stark erhöhen, da sich Wege insgesamt verlängern.

Der ganze Grosskreisel müsste aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens zweispurig geführt werden. Dadurch müssten alle Fussgängerstreifen mit einer Mittelinsel versehen und der Radverkehr im Gegenverkehr müsste auf einen eigenen, baulich getrennten Radweg geführt werden. Beides wäre aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht ohne Landerwerb möglich.

Die Busse müssten ebenfalls im Kreisel geführt werden, sodass die ÖV-Nutzung nur in eine Richtung möglich wäre, was insgesamt zu einer Verlängerung der Reisezeiten mit sich bringen würde.

Der Grosskreisel ist zudem nicht geeignet, die Stadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

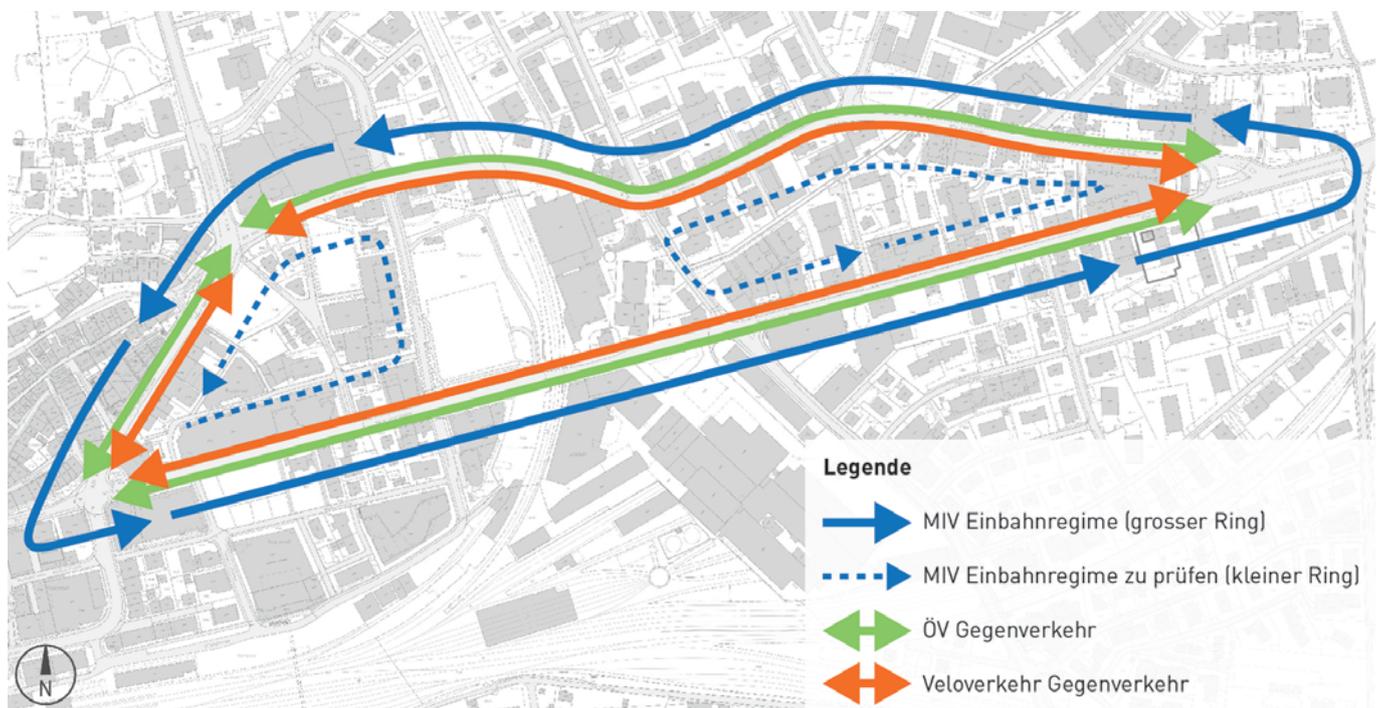


Abbildung 8 Schemaskizze eines möglichen Ansatzes Grosskreisel (GVK Seite 117)

- Oberirdische Optimierungen im Zentrum Rapperswil:  
Neue Verkehrsführung im Gegenverkehr über die Güterstrasse sowie eine Entlastung und eine Umgestaltung der Neuen Jonastrasse und der Unteren Bahnhofstrasse. Die Busse sowie der Ziel- und Quellverkehr verkehren weiterhin über die Neue Jonastrasse. Die Dosierung auf den Zufahrtsachsen bleibt auf dem heutigen Niveau. Diese Lösung wurde weiter vertieft, vom Stadtrat im Jahr 2015 aber vorerst gestoppt, weil es bauliche Abhängigkeiten gibt zu einer allfälligen Tunnellösung. Dieser Lösungsansatz würde erst bei negativem Abstimmungsergebnis geprüft werden.

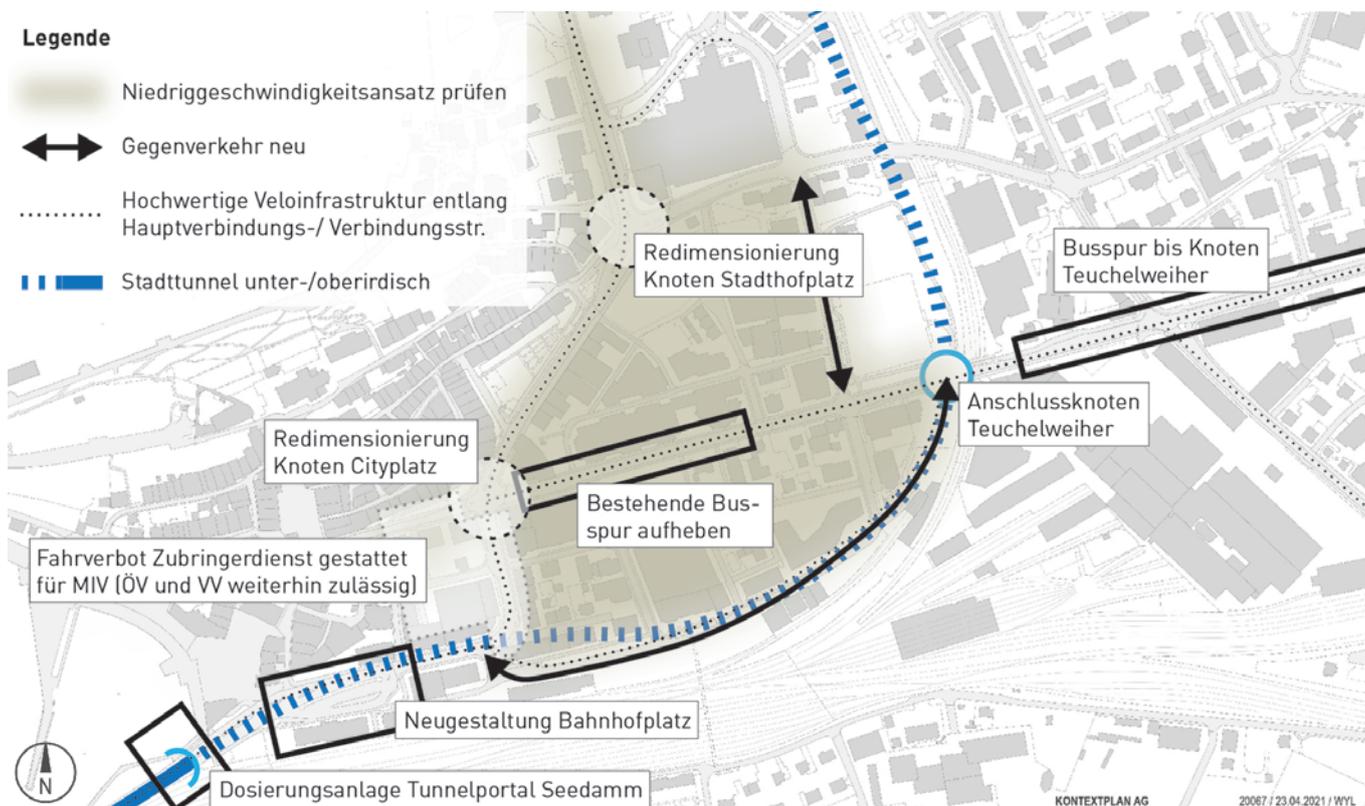


Abbildung 9: Räumlich verortbare Massnahmen FlaMa01 Zentrum Rapperswil

- Tempo 30 auf Hauptachsen:  
Aufgrund der damaligen Erfahrungen (2015) wurde festgehalten, dass Tempo 30 auf Hauptachsen einen Beitrag zur Aufwertung der Strassenräume in Zentrumsgebieten leisten, z.B. Neue Jonastrasse. Die Einführung von Tempo 30 ist eine ergänzende respektive flankierende Massnahme zu weiteren verkehrlichen Massnahmen. Die Einführung von Tempo 30 wurde im GVK 2040 wieder aufgenommen.
- Unter-/Überführungen für Zufussgehende:  
Der Platzbedarf für Treppen und Rampen zu neuen Unterführungen kann an den relevanten Knoten sogar zur Verringerung statt zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit führen. Die Idee wurde von der damals zuständigen Projektkommission verworfen.
- **Langfristige Lösungen:**
- Stadttunnel lang mit Tunnelportal Hurden:  
Die Variante musste verworfen werden, weil ein Umweltbericht aufgezeigt hatte, dass sowohl der von der Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona vorgeschlagene «Stadttunnel lang» wie auch jede weitere Linienführung mit Portallage in Hurden umweltrechtlich nicht bewilligungsfähig sind. Massgebende Kriterien sind das UNESCO Welterbe Kulturstätten, der Moorschutz und das BLN-Gebiet. Es hat in diesem Gebiet auch keinen Raum für Kompensations- und Ersatzmassnahmen.
- Stadttunnel Ost mit Zwischenanschluss Jona:  
Der Stadtrat hat 2017 entschieden, diese Variante nicht mehr weiterzuverfolgen. Der «Stadttunnel Ost» hätte gemäss Vorabklärungen des Kantons im Vergleich zu den Varianten Mitte und Direkt keine wesentlich stärkere Verkehrsentslastung gebracht, auch nicht für den Stadtteil Jona. Der Anschluss mit Portal in Jona wäre in den Bereich der Grünfelswiese zu liegen gekommen.

men. Das Grünfels-Areal samt Villa gelangte 1987 als Legat in den Besitz der Stadt – mit der Auflage, das Areal nicht zu überbauen. Zudem ist die Villa Grünfels und ihre Parkanlage im «Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung» (ISOS) als besonders erhaltenswert ausgewiesen. Die Linienführung des Stadttunnels Ost wäre zudem länger im schwierigen Baugrund verlaufen als die Varianten Mitte und Direkt, was bautechnisch mit zusätzlichen Herausforderungen verbunden gewesen wäre. Insgesamt erachtete es der Stadtrat deshalb als falsch, die bautechnischen und städtebaulichen Nachteile dieser Tunnelvariante in Kauf zu nehmen.

– Unterirdische Kreisel:

Wurden durch den Kanton mit einer Machbarkeitsstudie beim Cityplatz und Stadthofplatz geprüft und als nicht realisierbar bewertet.

#### 4 Hausgemachter Verkehr – Massnahmen beim Ziel-/Quell- und Binnenverkehr («Ohnehin»-Massnahmen)

Das GVK 2040 basiert auf der Grundannahme, dass es langfristig einen unterirdischen Stadttunnel Mitte in Rapperswil-Jona geben wird. Dieser bringt hauptsächlich eine Entlastung des Durchgangsverkehrs auf der Nord-Süd-Achse.

Darum sind im GVK 2040 weitere Massnahmen vorgesehen, die unabhängig vom Stadttunnel realisiert werden können und darauf abzielen, die Mobilitätszukunft in Rapperswil-Jona im Bereich des Ziel-/Quell- und Binnenverkehrs (hausgemachter, innerstädtischer Verkehr) nachhaltig zu verändern. Es handelt sich sowohl um Massnahmen zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebots als auch um Massnahmen zur Beeinflussung der Nachfrage.

Die folgende Übersicht zeigt die Massnahmen gemäss GVK 2040 zur Verbesserung des Modalsplits<sup>1</sup> und zur Aufwertung des Stadtraums/Verbesserung der Lebensqualität:

<p><b>Stadtraum</b></p> <p>Umgestaltung Neue Jonastrasse – St.Gallerstrasse</p> <p>Aufwertung Zentrum Jona – Teilbereich Mobilität</p> <p>Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung</p>	<p><b>Gesamtverkehr</b></p> <p>Förderung alternativer Mobilitätsangebote/Intermodalität/Digitalisierung</p> <p>Einführung Mobilitätsmanagement</p> <p>Erhöhung Verkehrssicherheit, Förderung klimaneutraler Mobilität</p> <p>Konzept Citylogistik, Prüfung Einbahnregime Zentrum</p>
<p><b>Veloverkehr</b></p> <p>Stärkung Ost-West-Verbindung für Veloverkehr</p> <p>Verbesserung Querung Gleisanlage Rapperswil</p> <p>Verbesserung Zugänglichkeit Bahnhof Jona von westlich der Gleise</p>	<p><b>Öffentlicher Verkehr (ÖV)</b></p> <p>Förderung innovativer ÖV-Angebote (Randzeiten/Randgebiete)</p> <p>Prüfung Fahrbahnhaltestellen</p>
<p><b>Fussverkehr</b></p> <p>Verbesserung Fussverkehrsquerungen Zentrum Jona</p> <p>Betriebs- und Gestaltungskonzept Alte Jonastrasse</p> <p>Realisierung Bahnquerung Frohbühl</p>	<p><b>Motorisierter Individualverkehr</b></p> <p>Parkplatzbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze</p> <p>Überarbeitung Parkierungsreglement</p> <p>Weiterentwicklung Verkehrsmanagement</p>

Abbildung 10: Übersicht der Massnahmen gegen den hausgemachten Verkehr (Ohnehin-Massnahmen)

<sup>1</sup> Der Modalsplit zeigt, wie gross die Anteile der unterschiedlichen Verkehrsmittel (öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr) am gesamten Verkehrsaufkommen sind.

Das umfassende Massnahmenkonzept, welches im GVK 2040 erarbeitet wurde, hat Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, der Beschäftigten und der Besuchenden. Ohne Stadttunnel ist der Gestaltungsspielraum bei vielen Massnahmen eingeschränkt und oft sind nur Minimallösungen möglich. Dies hat zur Folge, dass die Wirkung dieser Massnahmen auf die Verkehrsentwicklung 2040 ohne Stadttunnel deutlich geringer ist.

Der Stadtrat hat beschlossen, folgende zusätzlichen Ohnehin-Massnahmen aus dem Mitwirkungsprozess StadtLebensRaum 2040 weiter zu bearbeiten:

- Es soll eine Zweckmässigkeitsstudie betreffend die Reduktion von Parkplätzen in öffentlichen Parkieranlagen in Auftrag gegeben werden
- Es soll eine Machbarkeitsstudie für die Einführung von 30er-Zonen/Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen in Auftrag gegeben werden

### 5 Stadttunnel JA oder NEIN?

Dieses Kapitel beschreibt in einem ersten Schritt den Vergleich zwischen einem künftigen Zustand mit Stadttunnel (unabhängig der Variante) und ohne Stadttunnel.

#### 5.1 Auswirkungen

MIT Stadttunnel	OHNE Stadttunnel
<p>Der Stadttunnel bewirkt in erster Linie eine wesentliche Reduktion des Durchgangsverkehrs durch Rapperswil-Jona auf den oberirdischen Strassen in Nord-Süd-Richtung (Rütistrasse, Zürcherstrasse, Obere und Untere Bahnhofstrasse). Damit kann der Fuss-/Veloverkehr und der öffentliche Verkehr auf diesen Achsen massgeblich gestärkt werden.</p> <p>Die Reduktion der oberirdischen Verkehrsbelastung hat in verschiedenen Aspekten wesentliche Auswirkungen auf die Stadtentwicklung. Es handelt sich zum einen um stadträumliche Auswirkungen wie z.B. die Verbesserung der Wohn- und Arbeitsortqualität, die gestalterische Aufwertung der Strassenräume und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Zum anderen geht es um verkehrliche Themen wie etwa die Minimierung von Stausituationen und die Verbesserung der Erreichbarkeit.</p> <p>Räumlich betrachtet zeigen sich die positiven Auswirkungen des Stadttunnels vor allem auf den entlasteten Achsen sowie im Zentrum Rapperswil und teilweise im Zentrum von Jona (weniger Ausweichverkehr). Ausserhalb dieser Gebiete hat der Stadttunnel keine wesentlichen direkten Auswirkungen.</p>	<p>Ohne die Realisierung eines Stadttunnels bleibt die Verkehrsbelastung auf den heute stark belasteten Achsen weiterhin hoch, grossräumige Verkehrsverlagerungen im gesamten Stadtgebiet stehen nicht im Vordergrund.</p> <p>Ohne Stadttunnel ist der Gestaltungsspielraum bei vielen «Ohnehin»-Massnahmen (Kap. 4) eingeschränkt und oft sind nur Minimallösungen möglich. Dies hat zur Folge, dass die Wirkung der Massnahmen zur Reduktion des hausgemachten MIV gemäss GVK 2040 um 5 bis 10 Prozent geringer ausfällt als mit Stadttunnel. Ohne Stadttunnel und ohne verschärfte Massnahmen zwecks Reduktion des MIV bleibt in Rapperswil-Jona der Durchgangsverkehr bestehen und der hausgemachte Verkehr nimmt weiterhin zu. Damit das Verkehrsaufkommen auch ohne Stadttunnel noch stärker beeinflusst werden kann, sind folglich starke Massnahmen erforderlich.</p> <p>Als Alternative zum Stadttunnel wurde die oberirdische Umfahrung via Güterstrasse untersucht. Auf diese Weise könnten etwa 8'000 Fahrzeuge von der Neuen Jonastrasse und Unteren und Oberen Bahnhofstrasse auf die Güterstrasse verlagert werden, was insbesondere den Cityplatz entlastet und zu besseren Bedingungen für den Fuss-/Veloverkehr und öffentlichen Verkehr führt.</p>

### 5.1.1 Auswirkungen im Detail

Nachfolgend werden das Potenzial zur Verbesserung der Wohn- und Arbeitsortqualität, zur gestalterischen Aufwertung der Strassenräume und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beschrieben. Ebenso wird das Potenzial zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums Rapperswil und der Verkehrssituation dargelegt.

MIT Stadttunnel	OHNE Stadttunnel
<b>a) Verbesserung der Wohn- und Arbeitsortqualität</b>	
<p>Mit der Reduktion der Verkehrsbelastung verbessert sich die Wohn- und Arbeitsortqualität entlang der entlasteten Achsen substanziell, insbesondere entlang der Oberen und Unteren Bahnhofstrasse, der Zürcherstrasse, der Rütistrasse sowie der westlichsten Abschnitte der Neuen und der Alten Jonastrasse. Auch die Holzwiesstrasse und Allmeindstrasse erfahren eine gewisse Entlastung. Die Luftschadstoffbelastung und die Lärmbelastung nehmen in diesen Gebieten ab. Dies betrifft die direkt an diese Strecken angrenzenden Gebiete am stärksten.</p> <p>Die verbesserte Wohn- und Arbeitsortqualität macht die entlasteten Gebiete attraktiver. Dadurch sind Impulse für die bauliche Erneuerung zu erwarten.</p> <p>Die Trennwirkung der heute stark befahrenen Achsen kann reduziert werden, das heisst, Fussgängerinnen und Fussgänger können die Achsen besser queren. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität dürfte zu einer Erhöhung der Fussgängerfrequenzen führen, was sich auch auf das Gewerbe positiv auswirkt. Auch hier ist zu erwarten, dass dies Impulse für bauliche Erneuerung der angrenzenden Nutzungen auslöst.</p> <p>Die Stadt will das Zentrum von Rapperswil stadträumlich aufwerten und die Belastung durch den Verkehr minimieren (vgl. Leitsatz 2). Dies beinhaltet auch, dass die Belastung und Trennwirkung der Strassenachsen reduziert wird und die Altstadt und Neustadt so besser miteinander verbunden werden. Der Stadttunnel trägt viel dazu bei, dass die Aufwertung des Zentrums von Rapperswil gelingt.</p> <p>Darüber hinaus möchte die Stadt die Verdichtung und Transformation in ausgewählten Gebieten aktiv fördern und gestalten (vgl. Leitsatz 3). Die mit dem Stadttunnel zu erwartende bauliche Dynamik eröffnet dafür Spielräume.</p>	<p>Ohne Stadttunnel bleibt die Verkehrsbelastung auf den heute stark befahrenen Achsen hoch. Die Wohn- und Arbeitsortqualität bleibt an diesen Orten eingeschränkt.</p> <p>Der Strassenraum kann auch ohne den Stadttunnel neu gestaltet und stärker auf die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie auf den ÖV ausgerichtet werden. Allerdings ist der Spielraum auf den Hauptachsen gering, da das hohe MIV-Aufkommen die Strassendimensionierung vorgibt. Unabhängig von der Realisierung des Stadttunnels können gestalterische Massnahmen ergriffen werden, wie etwa die Anpassung der Materialisierung, welche z.B. die gestalterische Qualität oder die subjektive Verkehrssicherheit verbessern. Auch Temporeduktionen können zu einer Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr beitragen.</p> <p>Mit einer oberirdischen Umfahrung via Güterstrasse könnte im Bereich der Neuen Jonastrasse sowie in einem Teil der unteren Bahnhofstrasse eine deutliche Entlastung erzielt und die Basis für die Verbesserung der Wohn- und Arbeitsortqualität gelegt werden.</p>

MIT Stadttunnel	OHNE Stadttunnel
<b>b) Aufwertung Strassenraum mit Neuzuteilung Verkehrsflächen auf entlasteten Achsen</b>	
<p>Die Reduktion der Verkehrsbelastung führt dazu, dass die Strasseninfrastruktur weniger Platz benötigt. Die Verkehrsbelastung erlaubt zum Beispiel, dass Abbiegespuren aufgehoben oder Kreuzungssituationen umgestaltet werden können. Die Fahrbahnbreiten können dort, wo geringere Geschwindigkeiten gefahren werden, ebenfalls reduziert werden. Damit können der ganze Strassenraum aufgewertet und die Verkehrsflächen anders aufgeteilt werden.</p> <p>Der so freiwerdende Platz kann genutzt werden, um Trottoirs zu verbreitern, Velostreifen oder abgetrennte Radwege zu realisieren, eine oder separate Busspuren zu erstellen oder Bäume zu pflanzen. Der Strassenraum wird damit für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den ÖV attraktiver und besser nutzbar. Die Trennwirkung wird reduziert und die Verkehrssicherheit kann erhöht werden.</p>	<p>Damit das Zentrum von Rapperswil aufgewertet und die Trennwirkung der Strassen minimiert werden kann, müssten – falls der Stadttunnel nicht realisiert wird – andere Massnahmen geprüft werden, z.B. punktuelle Anpassungen am Verkehrsregime, Geschwindigkeitsreduktionen und/oder gestalterische Massnahmen. Das Potenzial zur Aufwertung des Zentrums ist bei diesen Massnahmen aber deutlich geringer als bei einer Realisierung des Stadttunnels.</p> <p>Ohne die Realisierung des Stadttunnels entstehen kaum Platzgewinne für den öffentlichen Raum. Verbesserungen der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum fallen daher weniger umfassend aus. Sie beschränken sich auf gestalterische Massnahmen bei jenen Flächen, die nicht vom MIV benötigt werden oder auf Restflächen. Es würde auch die Möglichkeit bestehen, durch einen Spurbau oder Landerwerb von privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zusätzlichen öffentlichen Raum zu schaffen.</p> <p>Eine Entlastung und damit Aufwertung der Unteren und Oberen Bahnhofstrasse und der Neuen Jonastrasse im Abschnitt Kniestrasse bis Cityplatz ist durch eine oberirdische Umfahrung Güterstrasse möglich.</p>

MIT Stadttunnel	OHNE Stadttunnel
<b>c) Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum im Zentrum Rapperswil und Jona</b>	
<p>Der mit der Redimensionierung der Strassen frei werdende Platz kann neben verkehrlichen Verbesserungen auch zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des öffentlichen Raums genutzt werden. So ermöglicht die Redimensionierung von Kreuzungssituationen die Realisierung von neuen Plätzen oder Parks und Sitzgelegenheiten, z.B. beim Cityplatz oder beim Stadthofplatz sowie entlang der Holzwies- und Allmeindstrasse in Jona. Mit der Sperrung der Unteren Bahnhofstrasse in Rapperswil für den MIV zwischen Knoten Güterstrasse und Cityplatz kann in diesem Bereich z.B. eine Zone für Fussgängerinnen und Fussgänger eingerichtet werden. Darüber hinaus kann der gewonnene Platz für das Anlegen von Baumreihen verwendet werden.</p> <p>Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität trägt zur Stärkung des Zentrums Rapperswil sowie – in geringerem Ausmass – auch zur Stärkung des Zentrums Jona bei. Die Stärkung der Zentren ist ein zentrales Anliegen für die Ortsplanungsrevision (vgl. Leitsatz 2). Ebenso trägt dies dazu bei, dass ein Netz von hochwertigen, öffentlich zugänglichen Grün- und Freiräumen entstehen kann, etwa durch neue Plätze sowie das Anlegen von Baumreihen entlang von Strassenachsen. Auch dies entspricht den Anliegen aus der Ortsplanungsrevision (vgl. Leitsatz 5)</p>	<p>Ohne die Realisierung eines Stadttunnels bleiben die Orte, an denen das Strassennetz bereits heute überlastet ist, grösstenteils bestehen oder verschieben sich an andere oberirdische Orte und könnten mit dem Wachstum der Stadt noch zunehmen. Mit Massnahmen zum Verkehrsmanagement wie etwa einer Dosierung des Verkehrsaufkommens oder einer strikteren Buspriorisierung können höchstens punktuelle Verbesserungen erzielt werden.</p> <p>Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf der Unteren und Oberen Bahnhofstrasse und der Neuen Jonastrasse im Abschnitt Kniestrasse bis Cityplatz ist durch eine oberirdische Umfahrung Güterstrasse möglich. Allerdings steigt dadurch das Verkehrsaufkommen auf der Güterstrasse.</p>

MIT Stadttunnel	OHNE Stadttunnel
<b>d) Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums Rapperswil</b>	
<p>Mit dem Stadttunnel würde das Zentrum Rapperswil neu bzw. anders erschlossen – sowohl mit dem motorisierten Verkehr, dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr. Dadurch verändert sich dessen Erreichbarkeit.</p> <p>Der Stadttunnel trägt massgeblich dazu bei, dass die lokale Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr verbessert wird, etwa weil direktere Wege gewählt werden können. Auch im öffentlichen Verkehr kann eine Verbesserung erzielt werden, etwa durch eine attraktivere Linienführung oder indem Haltestellen näher bei wichtigen Attraktoren platziert werden können. Es ist zu erwarten, dass die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Verkehr hingegen eher abnimmt, weil z.B. die Zufahrt von den Hauptrichtungen weniger direkt erfolgen kann oder aufgrund der Verkehrsführung Umwegfahrten nötig sind.</p> <p>Über alle Verkehrsmittel betrachtet wird eine Verbesserung der Erreichbarkeit erwartet. Die Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie mit dem ÖV leistet einen Beitrag zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens (vgl. Leitsatz 6). Das stärkt das Zentrum Rapperswil als überregionales Zentrum mit einer hohen Dichte an Arbeitsnutzungen, Einkaufsnutzungen sowie Freizeit- und Kultureinrichtungen.</p>	<p>Auch ohne einen Stadttunnel würde das Zentrum Rapperswil anders erschlossen.</p> <p>Als Alternative zum Stadttunnel wurde die oberirdische Umfahrung via Güterstrasse untersucht. Damit könnten kleinere Verbesserungen bei der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr erreicht werden. Die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr nimmt wegen der weniger direkten Erschliessung und möglichen Umwegfahrten dagegen geringfügig ab.</p> <p>Über alle Verkehrsmittel betrachtet wird erwartet, dass sich die Erreichbarkeit des Zentrums Rapperswil ohne Stadttunnel nicht wesentlich verändert.</p>

MIT Stadttunnel	OHNE Stadttunnel
<b>e) Verbesserung der Verkehrssituation</b>	
<p>Das Strassennetz in Rapperswil-Jona ist heute an einigen Stellen und insbesondere zu Spitzenzeiten überlastet und es kommt zu Stau. Dies betrifft insbesondere auch den ÖV. Dieser weist im Zentrum von Rapperswil teilweise hohe Verlustzeiten auf und ist damit unzuverlässig, die Reisezeiten variieren stark und sind nicht planbar. Mit der Verlegung des Durchgangsverkehrs in Nord-Süd-Richtung in den Stadttunnel entschärft sich die Situation an verschiedenen Orten wie zum Beispiel am Knoten Cityplatz. Sowohl für den MIV wie auch den ÖV kann der Verkehrsfluss mit dem Tunnel verbessert werden, die Reisezeiten werden zuverlässiger und ohne Stau trotz Geschwindigkeitsreduktion mehrheitlich auch kürzer. Damit kann auch das Potenzial des ÖVs verbessert werden (vgl. Leitsatz 6).</p>	<p>Ohne den Stadttunnel ist eine grundlegende Verbesserung der Verkehrssituation nicht möglich. Der Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse kann nicht oder nur in viel geringerem Ausmass als mit einem Stadttunnel reduziert werden. Der öffentliche Verkehr wird im Bereich der Neuen Jonastrasse priorisiert. Für den ÖV können dadurch mit der Umfahrung Güterstrasse einzelne Schwachstellen im Bereich Bahnhof und Stadtzentrum Rapperswil gelöst werden.</p>

### 5.2 Flankierende Massnahmen

MIT Stadttunnel	OHNE Stadttunnel
<p>Damit der Stadttunnel seinen Nutzen entfalten kann, werden bei der Realisierung des Stadttunnels zwingend bauliche und betriebliche flankierende Massnahmen getroffen. Sie stellen zum einen sicher, dass der Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung in den Tunnel verlagert wird und nicht mehr durch das Stadtzentrum fährt. Zum anderen tragen sie zu einer Aufwertung des Stadtraums für den Fuss- und Veloverkehr sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei.</p> <p>Das GVK schlägt bei einer Realisierung des Stadttunnels Mitte unter anderem die folgenden flankierenden Massnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Untere Bahnhofstrasse wird vom Knoten Güterstrasse bis zum Cityplatz für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Zubringerdienst, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr wären weiterhin zulässig.</li> <li>– Aufhebung von Fahrspuren. Möglich ist ein solcher Spurbau z.B. beim Cityplatz, dem Stadthofplatz, auf der Zürcherstrasse, der Neuen Jonastrasse oder auf der Kniestrasse Süd.</li> <li>– Temporeduktionen für den motorisierten Verkehr</li> <li>– Reduktion von Fahrbahnbreiten, dort wo tiefere Geschwindigkeiten festgelegt werden</li> <li>– Abbau von Abbiegespuren und Anpassung der Kreuzungsgestaltung z.B. beim Stadthofplatz, Cityplatz, Knoten Rütistrasse-Zürcherstrasse, Knoten Rütistrasse-Lenggisserstrasse, Knoten Rütistrasse-Holzwiesenstrasse</li> </ul>	<p>Die Ohnehin-Massnahmen sind grundsätzlich unabhängig vom Stadttunnel umsetzbar. Die Wirkung dieser Massnahmen wäre ohne Stadttunnel jedoch deutlich geringer aus. Zudem wären die Gestaltungsspielräume aufgrund des weiterhin hohen Verkehrsaufkommens des MIV gering, sodass in vielen Fällen aufgrund der mangelnden Platzverhältnisse nur Minimallösungen möglich wären. Mit Minimallösungen könnte jedoch keine effektive Attraktivitätssteigerung für den Stadtraum, den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden. Gesamtheitliche Lösungen könnten weitestgehend nur mit Landerwerb und damit verbundenen Eingriffen in die privaten Vorzonen ermöglicht werden. Alternativ müssten diese Massnahmen verschärft werden, um eine zusätzliche Veränderung beim Verkehrsaufkommen und dem Mobilitätsverhalten zu erzielen. Dennoch könnte mit vielen Massnahmen bereits ein Beitrag an die Zielerreichung geleistet werden und es könnten teilweise auch Verbesserungen für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr erzielt werden.</p>

### 5.3 Auswirkungen auf die Umwelt

MIT Stadttunnel	OHNE Stadttunnel
<p>In Bezug auf Luft- und Lärmbelastungen wirkt sich ein Stadttunnel entlang der entlasteten Strassenzüge positiv aus. Während der Bauphase ist zwar mit erhöhten Luft- und Lärmbelastungen zu rechnen. Durch die Verlagerung des Verkehrs in den unterirdischen Tunnel werden langfristig jedoch die oberirdischen Streckenabschnitte massgeblich von Luft- und Lärmbelastungen entlastet.</p> <p>Durch den Bau eines Stadttunnels wird neben der unterirdischen Linienführung auch oberirdisch Boden in Anspruch genommen. Dies insbesondere für die Tunnelportale sowie für erforderliche temporäre Installationsflächen.</p> <p>Durch den Bau eines Stadttunnels werden Schutzgebiete (Grundwasserschutz- und archäologische Schutzzone) sowie das Landschaftsbild beeinträchtigt. Die offenen Strassenabschnitte sowie die Tunnelportale verändern in beiden Varianten das Landschaftsbild. Geschützte Landschaftsbilder sind jedoch nicht betroffen. Insgesamt werden die Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds als gering beurteilt.</p>	<p>Ohne die Realisierung eines Stadttunnels entstehen keine neuen Auswirkungen auf die Umwelt.</p> <p>Die bestehenden, durch den oberirdischen Durchgangsverkehr indizierten, Luft- und Lärmbelastungen bleiben hoch.</p>

### 5.4 Herausforderungen

MIT Stadttunnel	OHNE Stadttunnel
<p>Neben den positiven Auswirkungen, die der Stadttunnel mit sich bringt, zeigen sich auch verschiedene bautechnische oder weitere Herausforderungen. Die wichtigsten Herausforderungen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Temporäre Belastung der an die Baustellen für den Stadttunnel angrenzenden Quartiere sowie temporäre Belastung des ganzen Verkehrssystems infolge Bauarbeiten (Luft und Lärm und Stau). Das betrifft vor allem die Baustellen für die Portale und Anschlüsse.</li> <li>– Städtebaulich attraktive Eingliederung und Gestaltung der Portalbereiche und Anschlüsse im Stadtkörper und in der Landschaft (Portal Hüllistein)</li> <li>– Lokal beschränkte Verminderung der Wohn- und Arbeitsortqualität infolge punktueller Verkehrszunahme im Bereich des Anschlusses Tüchelweiher, insbesondere auf dem nördlichen Abschnitt der Kniestrasse</li> <li>– Grosse finanzielle Investitionen</li> <li>– Bodenverbrauch infolge Realisierung Tunnelportale und Anschlüsse</li> <li>– Emissionen durch graue Energie sowie durch den Verkehr infolge Tunnelbaus</li> </ul>	<p>Auch bei der Umsetzung ohne Stadttunnel zeigen sich gewisse Herausforderungen.</p> <p>Eine wirksame Entlastung der Stadt vom Verkehr würde starke Massnahmen zur Reduktion des MIV erfordern. Die Akzeptanz und Mehrheitsfähigkeit in der Bevölkerung sind fraglich.</p> <p>Sollte die Umfahrung Güterstrasse umgesetzt werden, würde diese im Gegenverkehr befahren und damit verkehrlich mehr belastet. Zudem werden in diesem Bereich lärmminimierende Massnahmen erforderlich. Auch im Bereich der Kniestrasse und entlang dem Sonnenhof wird es Änderungen an der Verkehrsführung und -belastung geben, die noch nicht restlos geklärt sind.</p> <p>Die Umfahrung Güterstrasse hat keine Auswirkungen auf das Landschaftsbild oder auf das Grundwasser und weist im Vergleich kaum bauliche Realisierungsrisiken auf.</p>

### 5.5 Realisierung und Kosten

MIT Stadttunnel	OHNE Stadttunnel
<p>Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung, welche 2015-2018 erstellt wurde, wurden die Kosten für die Realisierung des Stadttunnels untersucht. Die Investitionskosten der vorgeschlagenen Tunnelvariante Mitte wurden auf rund 930 Mio. Franken und bei Variante Direkt auf rund 740 Mio. Franken geschätzt. Die jährlichen Unterhalts- und Betriebskosten bei Variante Mitte belaufen sich auf rund 1.2 Mio. Franken. Es handelte sich dabei um Schätzungen mit einer Genauigkeit von <math>\pm 30</math> Prozent. Erst die Projektierung wird eine genauere Kostenbeurteilung erlauben. Die Finanzierung des Stadttunnels würde – unabhängig von der gewählten Variante – weitgehend über das kantonale Strassenbauprogramm erfolgen, wobei der Kostenanteil der Stadt im Rahmen der Ausarbeitung des Projekts festgelegt werden muss. Diese Kostenschätzung ist bereits einige Jahre alt. Bis zum Realisierungszeitpunkt des Tunnels dürften sich diese Kosten u.a. aufgrund der Teuerung nochmals erhöhen.</p>	<p>Sollte die Umfahrung Güterstrasse realisiert werden, ist gemäss einer Schätzung im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung mit Kosten in der Höhe von 18 bis 20 Mio. Franken zu rechnen. Darin sind Planungs- und Projektierungskosten enthalten.</p> <p>Die Variante Güterstrasse ist rascher umsetzbar als ein Stadttunnel, da keine aufwendigen und potenziell risikoreichen Bauarbeiten wie bei einem Tunnel erforderlich sind.</p> <p>Aufgrund der geringen Kosten hat die Umfahrung Güterstrasse im Vergleich zu den Tunnel-Varianten die höchste Kosten-Wirksamkeit. Pro eingesetzten Franken wird der grössere Nutzen gegenüber allen Tunnelvarianten erzielt. Allerdings ist der Nutzen gesamthaft gering und nicht vergleichbar mit dem Nutzen der Stadttunnel-Varianten.</p>

### 6 Variantenvergleich MITTE/DIREKT

Beim Beschluss vom 9. Juli 2018 für den Stadttunnel Mitte stützte sich der Stadtrat auf die Resultate der Zweckmässigkeitsbeurteilung. Der Stadttunnel Mitte wurde aus fachlicher Sicht sowohl vom Kanton als auch von der Stadt Rapperswil-Jona als Bestvariante aus allen untersuchten Tunnelvarianten identifiziert. Auch in Bezug auf den erzielten Nutzen pro eingesetzten Franken wurde die Tunnelvariante Mitte am besten beurteilt. Der Stadttunnel Direkt war die nächstbeste Lösungsvariante.

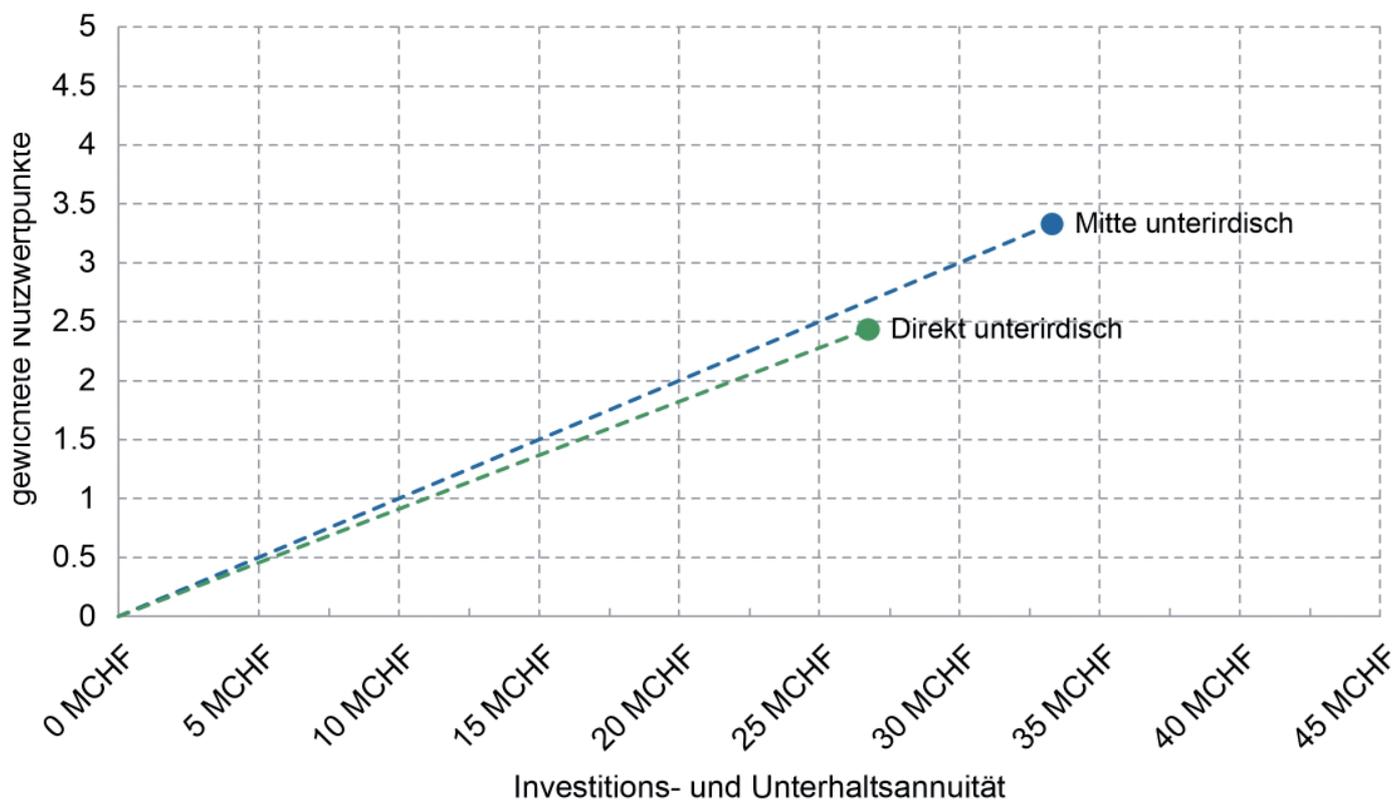


Abbildung 11: Investitions- und Unterhaltsannuität (Kosten pro Jahr)

Nur am Rand untersucht wurde hingegen die politische Akzeptanz und die Umweltthematik der Varianten, insbesondere mit Blick auf die Anschlüsse und Portale. Mit der Zusatzfrage zum Variantenvergleich soll zusätzlich ein Stimmungsbild eingeholt werden, welche der beiden Varianten (Stadttunnel Mitte oder Direkt) bei der Planung eines Stadttunnels bevorzugt richtungsweisend sein werden sollte.

Der Vergleich der zwei «Bestvarianten» Mitte und Direkt entspricht dem Schlussbericht der Zweckmässigkeitsbeurteilung von 2018 (vgl. Kapitel 3.2.2). Die Erläuterungen zum Stadttunnel Direkt sind nicht in gleichem Umfang möglich wie beim Stadttunnel Mitte, der Teil des Gesamtverkehrskonzeptes ist. Verschiedene Grundlagen wie z.B. zur Ausgestaltung der flankierenden Massnahmen müssten erst noch erarbeitet werden, um denselben Detaillierungsgrad zu erreichen (vgl. Kapitel 6.3).

### 6.1 Beschreibung

Variante MITTE	Variante DIREKT
<p>Die Variante «Stadttunnel Mitte» verläuft vom Tunnelportal am Ende des Seedamms auf Rapperswiler Seite bis zum Portal im Gebiet Hüllistein. Zusätzlich gibt es beim Knoten Tüchelweiher sowie im Gebiet Kempraten je einen Zwischenanschluss an den Stadttunnel, was zu einer optimalen Entlastung vom Durchgangsverkehr führt.</p> <p>Zwischen Portal Seedamm und Anschluss Tüchelweiher verläuft der Stadttunnel unterhalb der Güterstrasse. Zwischen dem Anschluss Tüchelweiher und dem Anschluss Kempraten verläuft der Tunnel unter dem Bahntrasse der S7.</p>	<p>Die Variante «Stadttunnel Direkt» verläuft vom Tunnelportal am Ende des Seedamms auf Rapperswiler Seite via dem Zwischenanschluss Tüchelweiher direkt bis zum Portal im Gebiet Hüllistein. Das Portal Hüllistein liegt bei der Variante Direkt im Vergleich zur Variante Mitte ca. 300 m weiter südlich auf der Rütistrasse. Im Unterschied zur Variante Mitte gibt es bei der Variante Direkt keinen Anschluss in Kempraten. Deshalb kann eine direktere und etwas kürzere Linienführung gewählt werden.</p>

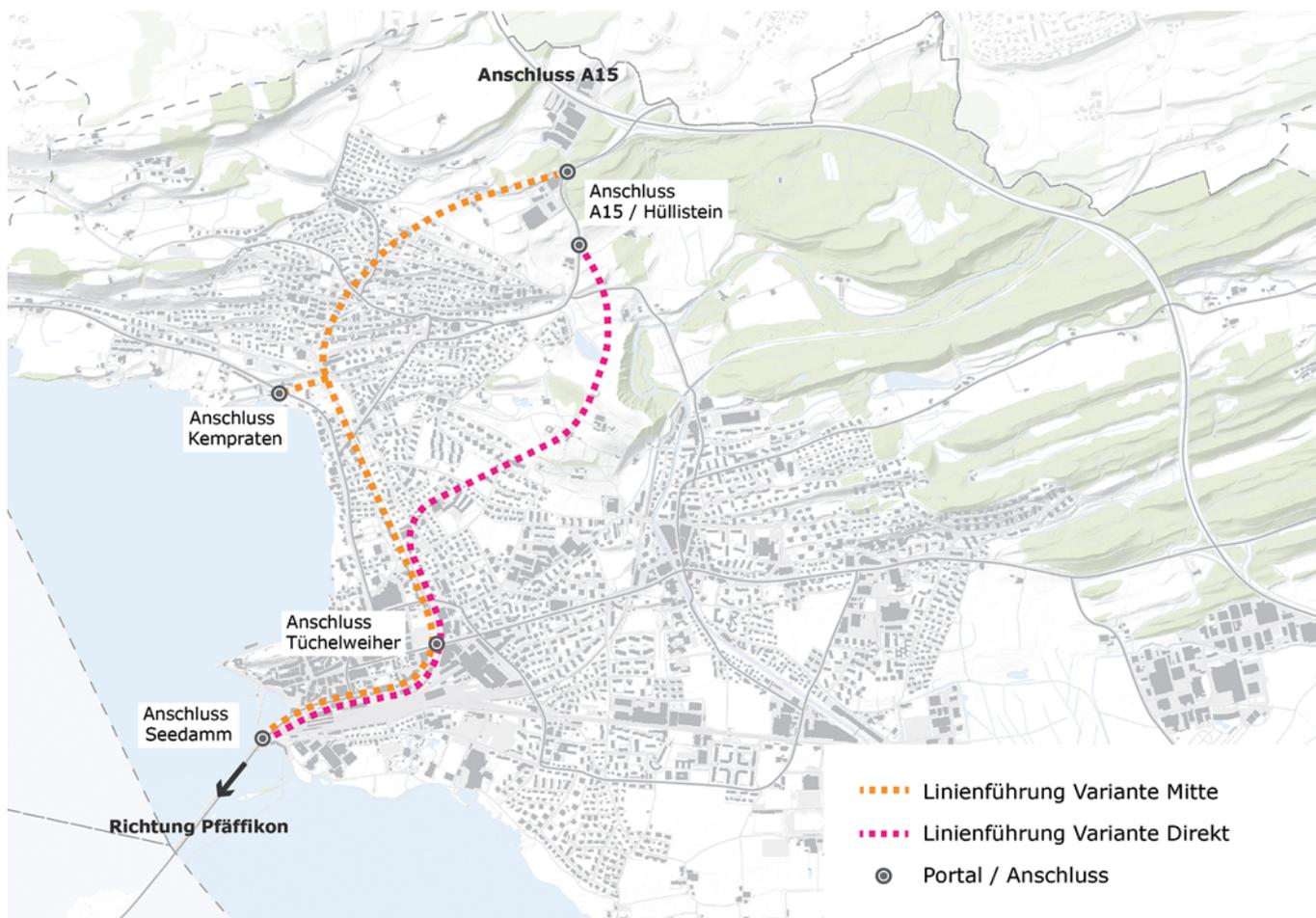


Abbildung 12: Linienführung der Varianten Direkt und Mitte (Schematische Darstellung)

### 6.2 Auswirkungen

Variante MITTE	Variante DIREKT
<p>Der Stadttunnel Mitte bewirkt in erster Linie eine wesentliche Reduktion des Durchgangsverkehrs durch Rapperswil-Jona in Nord-Süd-Richtung. Auf einzelnen Abschnitten kann bei der Variante Stadttunnel Mitte die Verkehrsbelastung um bis zu 70% reduziert werden (vgl. Abbildung 13). Am grössten ist die Entlastung im Stadtzentrum von Rapperswil sowie auf der Zürcherstrasse (neu noch knapp 8'000 Fahrzeuge pro Tag) und der Rütistrasse. Aber auch in Jona auf der Holzwiesstrasse und der Allmeindstrasse ist von einer substantiellen Reduktion der Belastung auszugehen. Punktuell ist eine Erhöhung der Verkehrsbelastung zu erwarten, da das Verkehrsregime angepasst werden muss, beispielsweise um den Anschluss Tüchelweiher. Damit die verkehrliche Entlastung eintritt, werden im Rahmen der flankierenden Massnahmen die oberirdischen Strassen re-dimensioniert resp. mit tieferen Geschwindigkeiten signalisiert.</p>	<p>Die Entlastungswirkung der Variante Direkt ist derjenigen der Variante Mitte ähnlich, jedoch kleiner. Insgesamt kann Rapperswil mit der Variante Direkt weniger vom Durchgangsverkehr entlastet werden. In der Variante Direkt verläuft der Stadttunnel vom Anschluss Tüchelweiher direkt zum Portal im Gebiet Hüllistein, ohne Anschluss in Kempraten. Dadurch muss der Verkehr von und nach Kempraten und von/nach den Gebieten im südlichen Teil der Rütistrasse den Stadttunnel am Tüchelweiher verlassen und über das oberirdische Netz von/nach Norden fahren. Damit wird insbesondere die Zürcherstrasse viel weniger entlastet. Auf der Zürcherstrasse verbleiben mit dem Stadttunnel Direkt rund 17'000 Fahrzeuge pro Tag. Auf den Strassenabschnitten zwischen Seedamm und Anschluss Tüchelweiher ist die verkehrliche Wirkung dagegen ähnlich gross wie bei der Variante Mitte. Flankierende Massnahmen sind ähnlich wie bei der Variante Mitte notwendig.</p>

#### 6.2.1 Auswirkungen im Detail

Variante MITTE	Variante DIREKT
<b>a) Verbesserung der Wohn- und Arbeitsortqualität</b>	
<p>Die Wohn- und Arbeitsortqualität verbessert sich mit der Reduktion der Verkehrsbelastung auf den entlasteten Achsen substantiell, insbesondere entlang der Oberen und Unteren Bahnhofstrasse, der Zürcherstrasse, der Rütistrasse sowie den östlichsten Abschnitten der Neuen und der Alten Jonastrasse. Vgl. 5.1.1, lit. a)</p>	<p>Es tritt eine Verbesserung analog der Variante Mitte ein. Die Zürcherstrasse profitiert jedoch kaum von der Aufwertung der Wohn- und Arbeitsortqualität oder der Steigerung der Aufenthaltqualität, da die Verkehrsbelastung gegenüber dem Referenzzustand dort nicht im gleichen Ausmass abnimmt. Es muss kein Portal für den Anschluss Kempraten erstellt werden.</p>

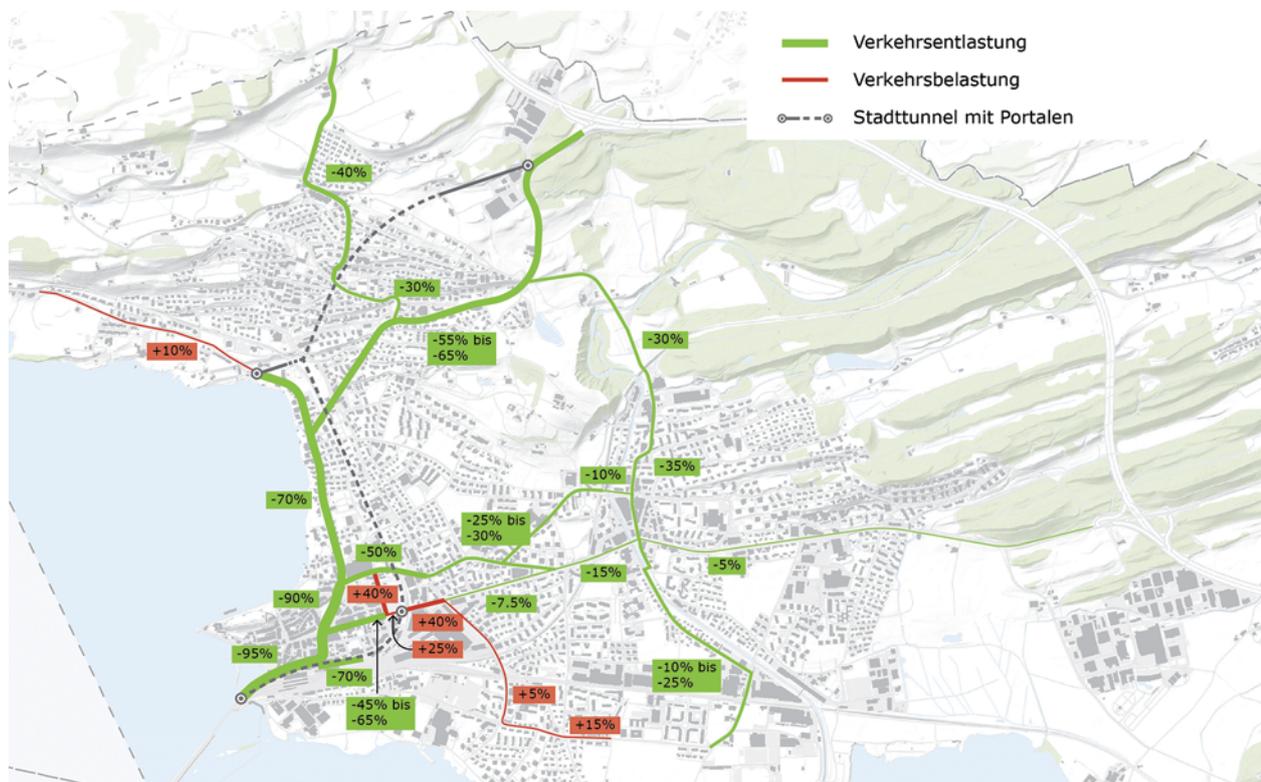


Abbildung 13: Veränderung der Verkehrsbelastung mit Stadtunnel Mitte; prozentuale Abweichung im Vergleich zum Referenzzustand (Quelle: Zweckmässigkeitsbeurteilung)

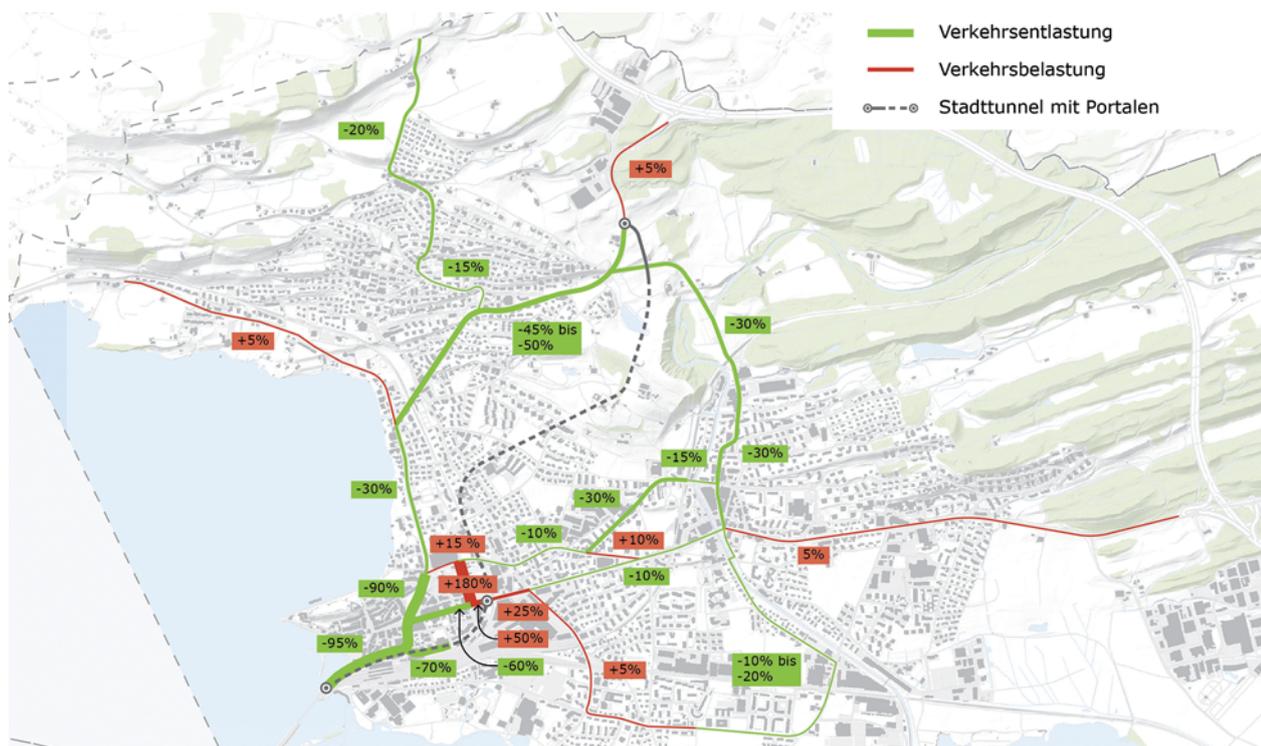


Abbildung 14: Veränderung der Verkehrsbelastung mit Stadtunnel Direkt; prozentuale Abweichung im Vergleich zum Referenzzustand (Quelle: Zweckmässigkeitsbeurteilung)

Variante MITTE	Variante DIREKT
<b>b) Aufwertung Strassenraum mit Neuzuteilung Verkehrsflächen auf entlasteten Achsen</b>	
<p>Im Zentrum von Rapperswil braucht die Strasseninfrastruktur mit dem Stadttunnel Mitte zukünftig dank der tieferen Verkehrsbelastung viel weniger Platz und ermöglicht eine Reduktion der Geschwindigkeit auf den vom Durchgangsverkehr stark entlasteten Strassen.</p> <p>Vgl. 5.1.1, lit. b)</p>	<p>Auch hier treten die positiven Auswirkungen in erster Linie im Zentrum von Rapperswil auf. Entlang der Zürcherstrasse können höchstens untergeordnete Aufwertungen des Strassenraums vorgenommen werden.</p>

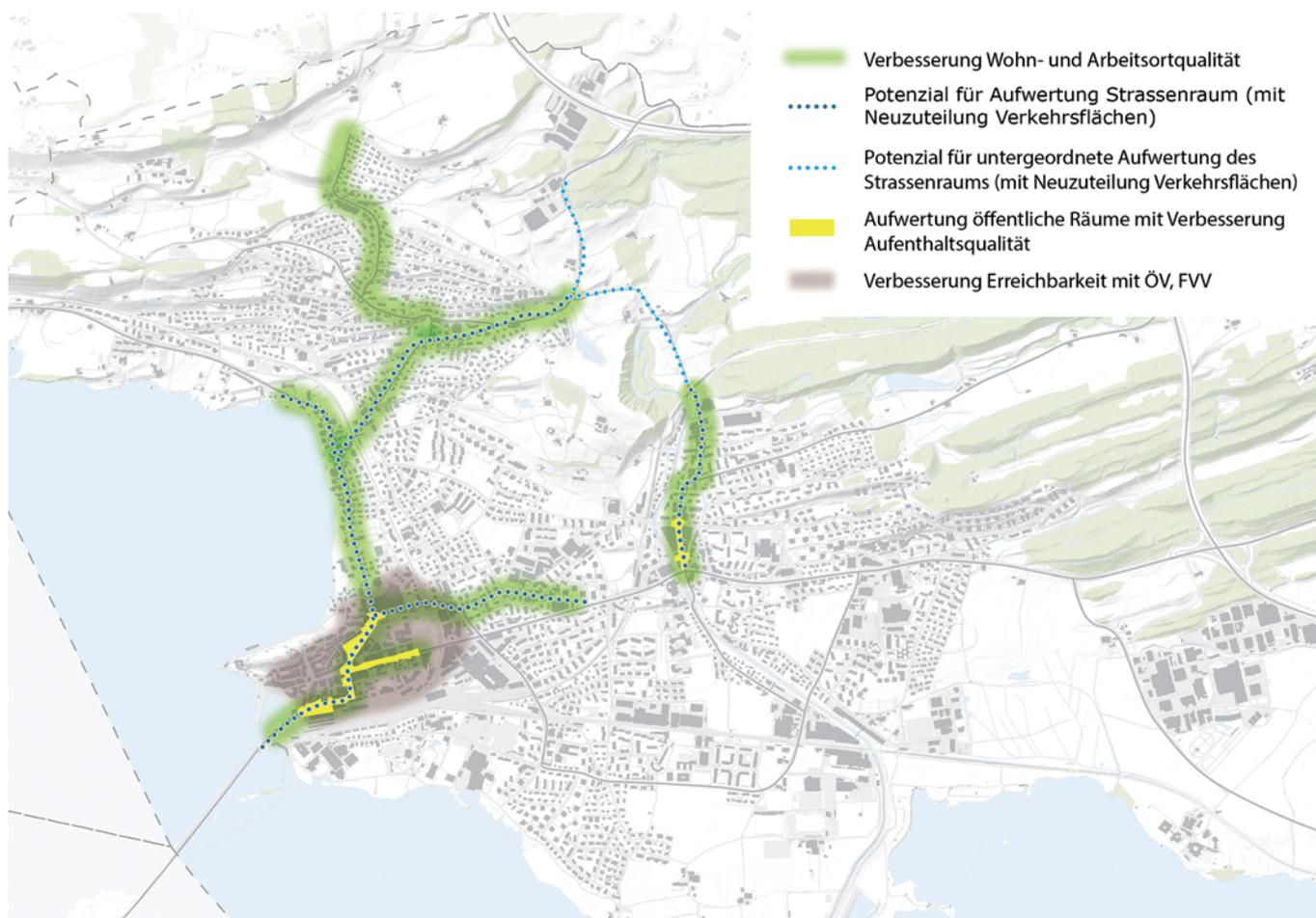


Abbildung 15: Gebiete, in denen sich die stadträumlichen Auswirkungen des Stadttunnels Variante Mitte zeigen

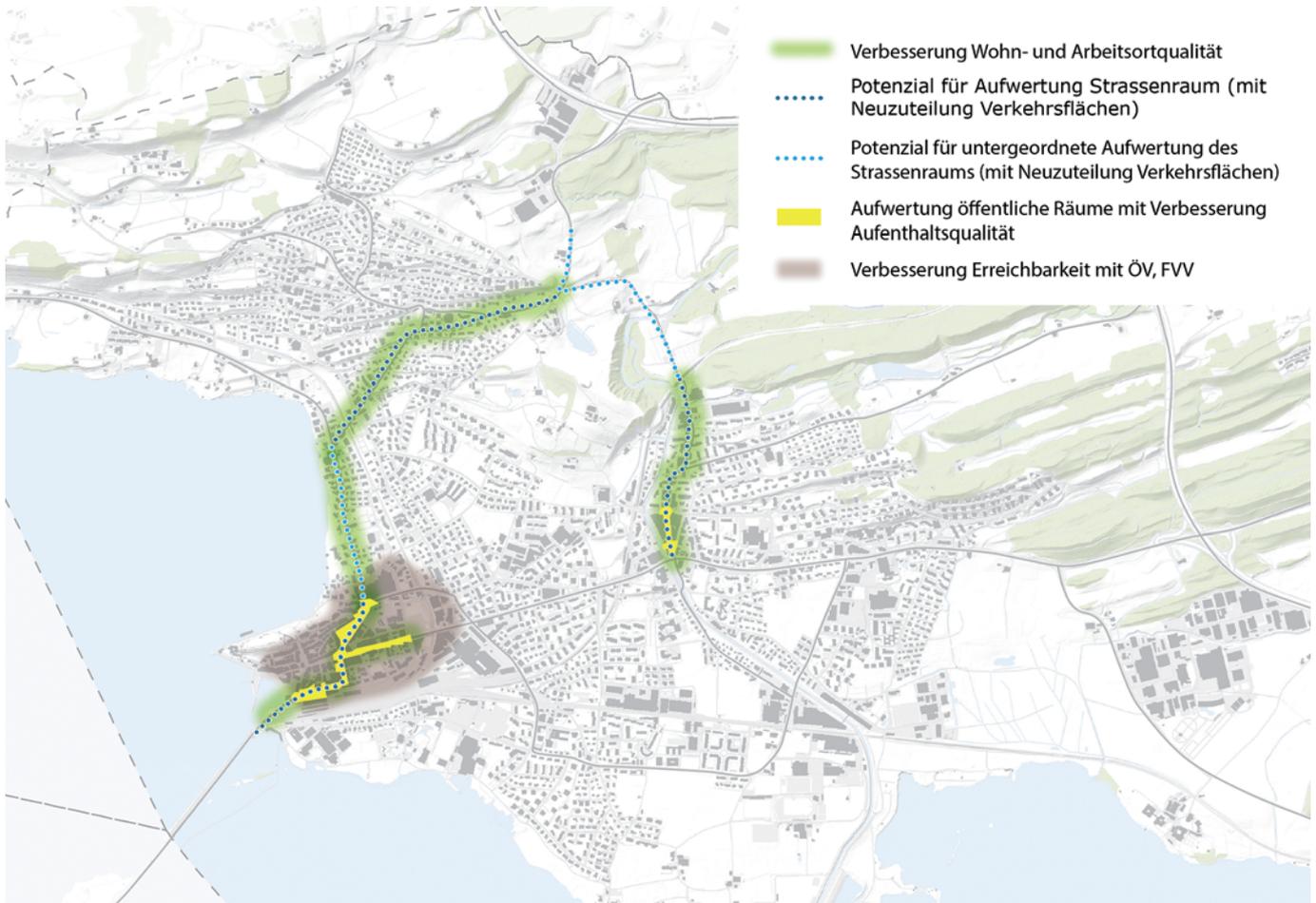


Abbildung 16: Gebiete, in denen sich die stadträumlichen Auswirkungen des Stadttunnels Variante Direkt zeigen

Variante MITTE	Variante DIREKT
<b>c) Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum im Zentrum Rapperswil und Jona</b>	
<p>Der freiwerdende Platz kann dank der Redimensionierung der Strassen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des öffentlichen Raums genutzt werden. Die Variante Mitte trägt damit zur Stärkung des Zentrums von Rapperswil und in kleinerem Ausmass des Zentrums von Jona bei.</p> <p>Die Redimensionierung der Kreuzungssituationen schafft Raum für die Realisierung von neuen Plätzen, Parks oder Sitzgelegenheiten, z.B. beim City- oder Stadthofplatz. Es ist auch die Einrichtung einer Zone für Fussgängerinnen und Fussgänger zwischen Knoten Güterstrasse und Cityplatz denkbar. Das Anlegen von Bäumen oder Baumreihen wirkt sich positiv auf das Stadtklima aus.</p>	<p>In Bezug auf die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums im Zentrum von Rapperswil unterscheidet sich die Variante Direkt nicht von der Variante Mitte. Bei der Zürcherstrasse sind weniger Möglichkeiten für eine Aufwertung des Strassenraums vorhanden.</p>
<b>d) Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums Rapperswil mit ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr</b>	
<p>Mit den Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr verbessert sich auch die Erreichbarkeit des Zentrums von Rapperswil mit diesen Verkehrsmitteln. Dies stärkt das Zentrum Rapperswil als überregionales Zentrum mit einer hohen Dichte an Arbeitsnutzungen, Einkaufsnutzungen sowie Freizeit- und Kultureinrichtungen.</p>	<p>Keine Abweichungen zum Stadttunnel Mitte.</p>
<b>e) Verbesserung der Verkehrssituation</b>	
<p>Mit der Verlegung des Durchgangsverkehrs in Nord-Süd-Richtung in den Stadttunnel entschärft sich die Situation im Zentrum Rapperswil, zum Beispiel am Knoten Cityplatz. Der Verkehrsfluss wird dank des Tunnels verbessert, die Reisezeiten werden zuverlässiger und ohne Stau trotz Geschwindigkeitsreduktion mehrheitlich auch kürzer. Damit kann insbesondere das Potenzial für den ÖV gesteigert werden.</p>	<p>Diese Effekte treten beim Stadttunnel Direkt geringfügig weniger stark in Erscheinung als beim Stadttunnel Mitte.</p>

### 6.3 Flankierende Massnahmen

Variante MITTE	Variante DIREKT
<p>Damit der Stadttunnel seinen Nutzen entfalten kann, werden bei der Realisierung des Stadttunnels zwingend bauliche und betriebliche flankierende Massnahmen getroffen. Sie stellen zum einen sicher, dass der Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung in den Tunnel verlagert wird und nicht mehr oberirdisch durch das Stadtzentrum fährt. Zum anderen tragen sie zu einer Bevorzugung des ÖV sowie einer Aufwertung des Stadtraums für den Fuss- und Veloverkehr und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei.</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung der flankierenden Massnahmen wird erst bei einer Projektierung des Stadttunnels definitiv festgelegt. Für die Zweckmässigkeitsbeurteilung wurden aber mögliche flankierenden Massnahmen grob skizziert. Im Entwurf GVK 2040 werden diese für die Variante Stadttunnel Mitte präzisiert. Vgl. 5.2</p>	<p>Auch bei der Variante Stadttunnel Direkt müssen flankierende Massnahmen ergriffen werden, um die Wirkung des Stadttunnels zu maximieren. Für die Zweckmässigkeitsbeurteilung wurden die flankierenden Massnahmen grob skizziert. Die flankierenden Massnahmen umfassten ebenfalls die Sperrung der Unteren Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>Die flankierenden Massnahmen wurden für den Stadttunnel Direkt im GVK aber nicht weiter präzisiert, da die Variante Direkt in der Zweckmässigkeitsbeurteilung einen geringeren Nutzen sowie auch ein schlechteres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufwies als die Variante Mitte. Im GVK wurde aus diesem Grund nur die Variante Mitte untersucht. Es ist davon auszugehen, dass die flankierenden Massnahmen im Zentrumsbereich von Rapperswil ähnlich sind und sich vor allem entlang der Zürcherstrasse im Bereich des fehlenden Portals Kempraten unterscheiden.</p>

### 6.4 Auswirkungen auf die Umwelt

Variante MITTE	Variante DIREKT
<p>Die Variante Mitte wirkt sich am deutlichsten positiv auf die Luft- und Lärmbelastung entlang der entlasteten Strassenzüge aus. Grundsätzlich ist die Entlastung grösser, je länger der Tunnel ist, weil der Verkehr dementsprechend über einen längeren Abschnitt unterirdisch geführt wird.</p> <p>Die Variante Mitte taucht beim Anschluss an die A53 gleich im Tunnel ab und beeinträchtigt dadurch das Landschaftsbild kaum.</p> <p>Die unterirdische Ausprägung beider Tunnelvarianten beeinträchtigt die archäologische Fundstelle «Altstadt Rapperswil» zwischen dem Seedamm und dem Beginn der Güterstrasse. Die Variante Mitte beeinträchtigt zudem die archäologische Fundstelle «Vicus Kempraten» auf einer langen Distanz.</p> <p>Der Bodenverbrauch ist bei der Variante Mitte durch die Zufahrten und das zusätzliche Portal Kempraten grösser als bei der Variante Direkt.</p> <p>Infrastrukturbauten verursachen grundsätzlich Emissionen/graue Energie.</p> <p>In der Summe sind beide Varianten bezüglich Umwelt ähnlich kritisch zu beurteilen.</p>	<p>Die Variante Direkt reduziert die Luft- und Lärmbelastung weniger stark.</p> <p>Der Anschluss Hüllistein wird das Landschaftsbild beeinträchtigen. Der Anschluss muss noch detailliert geplant werden, um konkretere Aussagen dazu machen zu können.</p> <p>Die Variante Direkt beeinträchtigt nur die archäologische Fundstelle «Altstadt Rapperswil» zwischen dem Seedamm und dem Beginn der Güterstrasse.</p> <p>Die Linienführung führt während eines kurzen Streckenabschnittes durch die Grundwasserschutzzone «Hanfländer».</p> <p>Infrastrukturbauten verursachen grundsätzlich Emissionen graue Energie.</p> <p>In der Summe sind beide Varianten bezüglich Umwelt gleich ähnlich kritisch zu beurteilen.</p>

### 6.5 Herausforderungen

Variante MITTE	Variante DIREKT
<p>Neben den positiven Auswirkungen, die der Stadttunnel Mitte mit sich bringt, zeigen sich auch verschiedene bautechnische oder weitere Herausforderungen. Die wichtigsten Herausforderungen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Bautechnische Herausforderungen <ul style="list-style-type: none"> <li>– Untergrund im Bereich Bahnhof</li> <li>– Potenziell herausfordernder Baugrund und enge Platzverhältnisse im Abschnitt Tüchelweiher bis Kempraten</li> <li>– Bauen neben und unter Bahngleisen (S7)</li> <li>– Potenziell negative Auswirkungen auf archäologische Zonen sowie Grundwasser, die noch geprüft werden müssen</li> <li>– Belastung der Stadt infolge langjähriger Bauarbeiten im Tagbau: Portal Seedamm bis Tüchelweiher sowie zwischen Tüchelweiher und Kempraten</li> </ul> </li> <li>b) Weitere Herausforderungen <ul style="list-style-type: none"> <li>– Temporäre Belastung der an die Baustellen für den Stadttunnel angrenzenden Quartiere sowie temporäre Belastung des ganzen Verkehrssystems infolge Bauarbeiten (Luft und Lärm). Das betrifft v.a. die Baustellen für die Portale und Anschlüsse. Da der Abschnitt zwischen Portal Seedamm und Anschluss Kempraten beim Stadttunnel Mitte im Tagbau erfolgt, betrifft dies die an diesen Abschnitt angrenzenden Gebiete besonders.</li> <li>– Städtebaulich attraktive Eingliederung und Gestaltung der Portalbereiche und Anschlüsse im Stadtkörper (v.a. Portal Seedamm und Anschluss Tüchelweiher sowie Kempraten) und in der Landschaft (Portal Hüllistein).</li> <li>– Der Bodenverbrauch infolge der Realisierung der Tunnelportale und der Anschlüsse sowie die Emissionen durch graue Energie infolge des Tunnelbaus.</li> <li>– Lokale Verminderung der Wohn- und Arbeitsortqualität, da der Verkehr auf einzelnen Abschnitten zunimmt, so etwa im Bereich des Anschlusses Tüchelweiher, insbesondere auf dem nördlichen Abschnitt der Kniestrasse.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Die Realisierung des Stadttunnels Direkt bringt ähnliche Herausforderungen mit sich wie der Stadttunnel Mitte. Es bestehen die folgenden wichtigsten Unterschiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Bautechnische Herausforderungen <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Variante Direkt wurde als risikooptimierte Variante ausgearbeitet. Mit der direkteren Linienführung können die Abschnitte mit potenziell schwierigem Baugrund und Bauen unter Bahngleise zwischen Tüchelweiher und Anschluss Kempraten weitgehend umgangen werden</li> <li>– Weniger starke Belastung der Anwohner die durch Bauarbeiten und Logistik im Tagbau Untertagebau (Tunnelbau)</li> </ul> </li> <li>b) Weitere Herausforderungen <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die temporäre Belastung aufgrund der Bauarbeiten betrifft beim Stadttunnel Direkt weniger Gebiete, weil auf den Bau des Abschnitts zwischen Portal Seedamm Tüchelweiher und den Anschluss Kempraten im Tagbau grösstenteils verzichtet werden kann. Der Bau des Portals Kempraten entfällt.</li> <li>– Die städtebaulich attraktive Eingliederung und Gestaltung der Portalbereiche und Anschlüsse im Stadtkörper ist ebenfalls eine Herausforderung. Das Portal Hüllistein liegt bei der Variante Direkt voraussichtlich rund 300 m südlich des Portals der Variante Mitte. Das Portal liegt in der offenen Landschaft und ist daher besser einsehbar als bei der Variante Mitte.</li> <li>– Der Bodenverbrauch infolge der Realisierung der Tunnelportale und der Anschlüsse sowie die Emissionen durch graue Energie infolge des Tunnelbaus sind geringer als bei der Variante Mitte.</li> <li>– Lokale Verminderung der Wohn- und Arbeitsortqualität, da der Verkehr auf einzelnen Abschnitten zunimmt, so etwa im Bereich des Anschlusses Tüchelweiher, insbesondere auf dem nördlichen Abschnitt der Kniestrasse.</li> </ul> </li> </ul>

### 6.6 Realisierung und Kosten

Variante MITTE	Variante DIREKT
<p>Für die Variante Mitte müssen auf dem Abschnitt zwischen dem Anschluss Tüchelweiher und dem Anschluss Kempraten vertiefte Baugrunduntersuchungen durchgeführt werden, um die Baugrundrisiken besser abschätzen zu können. In diesem Abschnitt sind die Platzverhältnisse zudem aufgrund des engen Querschnitts des SBB-Trassees begrenzt. Die Realisierung muss unter Weiterbetrieb der S-Bahn erfolgen. Dies bringt grosse bautechnische Herausforderungen und Risiken mit sich. Aufgrund der Bauweise im Tagbau entlang der Güterstrasse sowie im Abschnitt Tüchelweiher bis Anschluss Kempraten sind zahlreiche Anwohnende von Emissionen infolge der Bauarbeiten betroffen.</p> <p>Im Bereich des Anschlusses Kempraten ist mit aufwendigen archäologischen Ausgrabungen zu rechnen. Dadurch sind Verzögerungen möglich. Allfällige Mehrkosten wurden in der Zweckmässigkeitsbeurteilung berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung wurden die Kosten für die Realisierung des Stadttunnels untersucht. Die Investitionskosten der vorgeschlagenen Tunnelvariante Mitte wurden auf rund 930 Millionen Franken geschätzt. Die jährlichen Unterhalts- und Betriebskosten belaufen sich auf rund 1.2 Mio. Franken. Es handelte sich dabei um Schätzungen mit einer Genauigkeit von <math>\pm 30</math> Prozent. Erst die Projektierung wird eine genauere Kostenbeurteilung erlauben. Die Finanzierung des Stadttunnels müsste – unabhängig von der gewählten Variante – weitgehend über das kantonale Strassenbauprogramm erfolgen. Aufgrund des Alters der Kostenschätzung und der Bauteuerung müssen die Kosten im nächsten Projektschritt neu gerechnet werden.</p> <p>Für den Stadttunnel Mitte wird in der Zweckmässigkeitsbeurteilung mit einer Bauzeit von ca. sieben bis acht Jahren gerechnet. Darin sind keine zeitlichen Reserven für die identifizierten baulichen Risiken enthalten.</p>	<p>Der Stadttunnel Direkt wurde als risikooptimierte Variante ausgearbeitet. Mit der direkteren Linienführung vom Anschluss Tüchelweiher zum Portal Hüllistein können die Bereiche mit schlechtem Baugrund zwischen Anschluss Tüchelweiher und Anschluss Kempraten umgangen werden. Die Variante Direkt tangiert mit der gemäss Zweckmässigkeitsbeurteilung vorgesehenen Linienführung auf einem kurzen Stück die Grundwasserschutzzone S3 Hanfländer. Für die Erteilung einer Ausnahmebewilligung ist die Standortgebundenheit nachzuweisen.</p> <p>Die Investitionskosten der vorgeschlagenen Tunnelvariante Direkt wurden im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung auf rund 740 Millionen Franken geschätzt. Die jährlichen Unterhalts- und Betriebskosten belaufen sich auf rund 0.8 Mio. Franken. Es handelte sich dabei um Schätzungen mit einer Genauigkeit von <math>\pm 30</math> Prozent. Erst die Projektierung wird eine genauere Kostenbeurteilung erlauben. Aufgrund des Alters der Kostenschätzung und der Bauteuerung müssen die Kosten im nächsten Projektschritt neu gerechnet werden.</p> <p>Für den Stadttunnel Direkt wird in der Zweckmässigkeitsbeurteilung mit einer Bauzeit von ca. sechs Jahren gerechnet. Darin sind keine zeitlichen Reserven für die identifizierten baulichen Risiken enthalten.</p>

### 7 Zusammenfassung in Tabellenform

	<b>Stadtunnel MITTE</b>	<b>Stadtunnel DIREKT</b>	<b>KEIN Stadtunnel</b>
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tunnel vom Portal am Ende des Seedamms auf Rapperswiler Seite bis zum Portal im Gebiet Hüllistein</li> <li>Zwischenanschlüsse beim Knoten Tüchelweihen sowie im Gebiet Kempratzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tunnel vom Portal am Ende des Seedamms auf Rapperswiler Seite bis zum Portal im Gebiet Hüllistein</li> <li>Zwischenanschluss beim Knoten Tüchelweihen</li> <li>Kein Anschluss im Gebiet Kempratzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Stadtunnel</li> <li>Oberirdische Umfahrung der Unteren Bahnhofstrasse via Güterstrasse als Option</li> </ul>
Auswirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlagert gesamten Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Richtung in den Tunnel; Verkehr auf der Zürcherstrasse wird bis zu 70% reduziert</li> <li>Eröffnet städtebauliche Potenziale im Zentrum von Rapperswil mit positiven Auswirkungen auf die Lebensqualität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastungswirkung ist derjenigen der Variante ähnlich, jedoch insbesondere auf der Zürcherstrasse geringer</li> <li>Städtebauliche Potenziale im Zentrum von Rapperswil sind kleiner als bei der Variante Mitte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsbelastung auf den heute stark belasteten Achsen bleibt hoch</li> </ul>
Flankierende Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Massnahmen zur Entlastung vom MIV im Zentrum Rapperswil, entlang der Zürcher- und Rütistrasse, sowie übergeordnete Verkehrslenkungsmaßnahmen</li> <li>Erzeugt im Zusammenspiel mit den flankierenden Massnahmen den grössten Nutzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ähnlicher Nutzen wie Variante Mitte; weniger Nutzen entlang der Zürcherstrasse und im Bereich des fehlenden Portals Kempratzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung nur in stark reduziertem Ausmass möglich aufgrund der weiterhin hohen Verkehrsbelastung</li> </ul>
Auswirkungen Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduziert die Luft- und Lärmbelastung in den entlasteten Stadtgebieten am deutlichsten</li> <li>Beeinträchtigt das Landschaftsbild gering; mit den vier Tunnelportalen aber stärker als die Variante Direkt</li> <li>Tangiert archäologische Schutz zonen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wirkt sich weniger positiv auf die Luft- und Lärmbelastung aus als die Variante Mitte</li> <li>Beeinträchtigt das Landschaftsbild geringer als Variante Mitte (nur drei Portale)</li> <li>Tangiert ebenfalls archäologische Schutz zonen</li> <li>Führt durch die Grundwasserschutzzone «Hanfländer»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine neuen Auswirkungen auf die Umwelt</li> <li>Bestehende Luft- und Lärmbelastungen bleiben hoch</li> </ul>
Herausforderungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temporäre Belastung der an die Stadtunnelbaustellen angrenzenden Quartiere sowie des ganzen Verkehrssystems</li> <li>Bodenverbrauch infolge Realisierung Tunnelportale und Anschlüsse</li> <li>Emissionen durch graue Energie sowie durch den Verkehr infolge Tunnelbaus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Vergleich zur Variante Mitte kleinere temporäre Belastungen von Quartieren und Verkehrssystem während des Baus, weniger Bodenverbrauch, tiefere Emissionen durch graue Energie</li> <li>Weniger bauliche Herausforderungen im Bereich SBB Trasse S7</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>strikte Massnahmen zur Reduktion des MIV; fragile Akzeptanz und Mehrheitsfähigkeit in der Bevölkerung</li> <li>Umfahrung Güterstrasse bringt Verlagerung des oberirdischen Verkehrs und damit neue Betroffene</li> </ul>
Realisierung und Kosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kosten von 930 Mio. Franken <math>\pm</math> 30 %, teuerste Lösung (Quelle ZMB)</li> <li>Bauzeit rund 7 bis 8 Jahre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kosten von 740 Mio. Franken <math>\pm</math> 30 %, ca. 20 % tiefer als Variante Mitte (Quelle ZMB)</li> <li>Bauzeit rund 6 Jahre, damit rund 1–2 Jahre kürzer als bei der Variante Mitte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>höchste Kosten-Wirksamkeit wegen der viel geringeren Kosten; auch viel geringerer Nutzen</li> </ul>

### 8 Abstimmungsfragen

Den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern werden die folgenden zwei Abstimmungsfragen vorgelegt.

#### Frage 1: (Grundsatzfrage)

Wollen Sie der weiteren Planung eines Stadttunnels (Variante «Mitte» oder Variante «Direkt») im Grundsatz zustimmen?

Ja

Nein

#### Frage 2:

Falls eine Mehrheit der weiteren Planung eines Stadttunnels zustimmt, welche Variante bevorzugen Sie?

Variante «Mitte»

Variante «Direkt»

### 9 Empfehlung des Stadtrats

#### Frage 1

Der Stadtrat empfiehlt, die Wiederaufnahme der Planungen für einen Stadttunnel.

#### Frage 2

Der Stadtrat empfiehlt, der gemäss Zweckmässigkeitsbeurteilung besten Tunnelvariante, der Variante Mitte, zuzustimmen.

### Vertiefte Informationen

Der Stadtrat informiert unter dem Motto «StadtLebensRaum 2040» seit dem Frühjahr 2022 regelmässig über das Projekt der Ortsplanungsrevision. Zwischen September 2022 und Frühjahr 2023 wurden drei öffentliche Foren durchgeführt.

Sämtliche Unterlagen zum Projekt «StadtLebensRaum 2040» sowie zu den durchgeführten Foren finden sich auf der Website: [www.rapperswil-jona.ch/Ortsplanungsrevision](http://www.rapperswil-jona.ch/Ortsplanungsrevision)

Von 2021–2023 wurde in Zusammenarbeit mit dem Kanton das Gesamtverkehrskonzept (GVK) 2040 erarbeitet. Der Entwurf wurde vom Stadtrat 2022 verabschiedet. Anschliessend an den Abstimmungsentscheid wird das GVK entsprechend überarbeitet und finalisiert.

Das Gesamtverkehrskonzept 2040 findet sich auf der Website: [www.rapperswil-jona.ch/gesamtverkehrskonzept](http://www.rapperswil-jona.ch/gesamtverkehrskonzept)

Rapperswil-Jona, 5. Juni 2023

Stadtrat Rapperswil-Jona

Martin Stöckling  
Stadtpräsident

Stefan Eberhard  
Stadtschreiber

Beilagen:  
Abstimmungsbeilage



## **Impressum**

### **Herausgeber und Redaktion**

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

### **Auskünfte**

Die Stadtkanzlei steht für Auskünfte zur Verfügung  
(Telefon 055 225 71 80).

### **Gesamtherstellung**

Medienwerkstadt, 8640 Rapperswil-Jona

Die Unterlagen sind auch im Internet aufgeschaltet.  
([www.rapperswil-jona.ch](http://www.rapperswil-jona.ch))