

Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona
Stadttunnel
Variante Mitte optimiert

24. November 2025



Inhaltsverzeichnis

1. Einführung – Philipp Gemperle, Moderator
2. Ausgangslage und Ziele des Kantons – Regierungsrätin Susanne Hartmann
3. Bedeutung für Rapperswil-Jona und Vorgehen – Stadtpräsidentin Barbara Dillier
4. Erkenntnisse aus der Konsolidierungsphase – Projektleiter Pascal Hinder
5. Auswirkungen auf die Stadtentwicklung – Stadtplaner Marcel Gämperli
6. Ausblick – Stadtrat Ueli Dobler
7. Fragen
8. Apéro

Ausgangslage und Ziele des Kantons

Regierungsrätin Susanne Hartmann
Vorsteherin Bau- und Umweltdepartement

Kanton und Stadt haben denselben Auftrag

- Konsultativabstimmung Stadt Rapperswil-Jona 10. September 2023
- 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028 vom Kantonsrat genehmigt:
*«Die Projektierungsarbeiten zur Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona sind mit **hoher Dringlichkeit** zu bearbeiten. Dabei ist der Urnenentscheid der Stimmberechtigten zugunsten der Planung eines Tunnels zu beachten und der Variantenentscheid zugunsten der Variante «Mitte» in geeigneter Weise zu berücksichtigen.»*



Mobilität verantwortungsvoll gestaltet



Die Menschen in Rapperswil-Jona sollen sich auch in Zukunft zuverlässig und sicher in der Stadt bewegen können und weiterhin von einer hohen Lebensqualität profitieren.

- Erreichbarkeit der Stadt und Region
- Weniger Lärm und bessere Luft in den Quartieren
- Landschaftsverträgliche Projekte mit ökologischen Zielen
- Mehr Raum für Busse, Velos und Fussgängerinnen und Fussgänger
- Ausgewogene Kompromisse und bestmögliche Lösungen

Partnerschaftliche Zusammenarbeit

- Start Konsolidierungsphase im Frühling 2024
- Überprüfung der Linienführung «Variante Mitte»
- Aktualisierung der Verkehrsdatengrundlagen
- Machbarkeit eines technologie-unterstützten Verkehrsmanagements
- Gestaltung der Anschlussportale
- Abstimmung Ortsplanungsrevision (OPR), Gesamtverkehrskonzept (GVK) und Stadttunnel



Bedeutung für Rapperswil-Jona und Vorgehen

Stadtpräsidentin Barbara Dillier



Für eine lebenswerte Stadt

**Rapperswil-Jona ist eine lebenswerte Stadt,
welche wir zusammen mit der Bevölkerung
Schritt für Schritt weiterentwickeln.**



Darum ein Stadttunnel

- Entlastung der Stadt und der Quartiere vom Verkehr
- Verkehr im Untergrund – Leben an der Oberfläche
- Sicherheit und Mobilität
- Finanzierung über den kantonalen Strassenfonds



Abschluss der Konsolidierungsphase

- Stadt und Kanton haben gemeinsam die Variante Mitte optimiert
- Neuste Erkenntnisse eingeflossen und ergänzende Vorschläge geprüft
- Bestmögliche Verkehrslösung für eine deutliche Aufwertung der Stadt
- In den nächsten Schritten kann sich die Bevölkerung in der Mitwirkung wieder umfassend zum Projektfortschritt äussern
- Kanton und Stadt planen den Stadttunnel gemeinsam



Erkenntnisse aus der Konsolidierungsphase

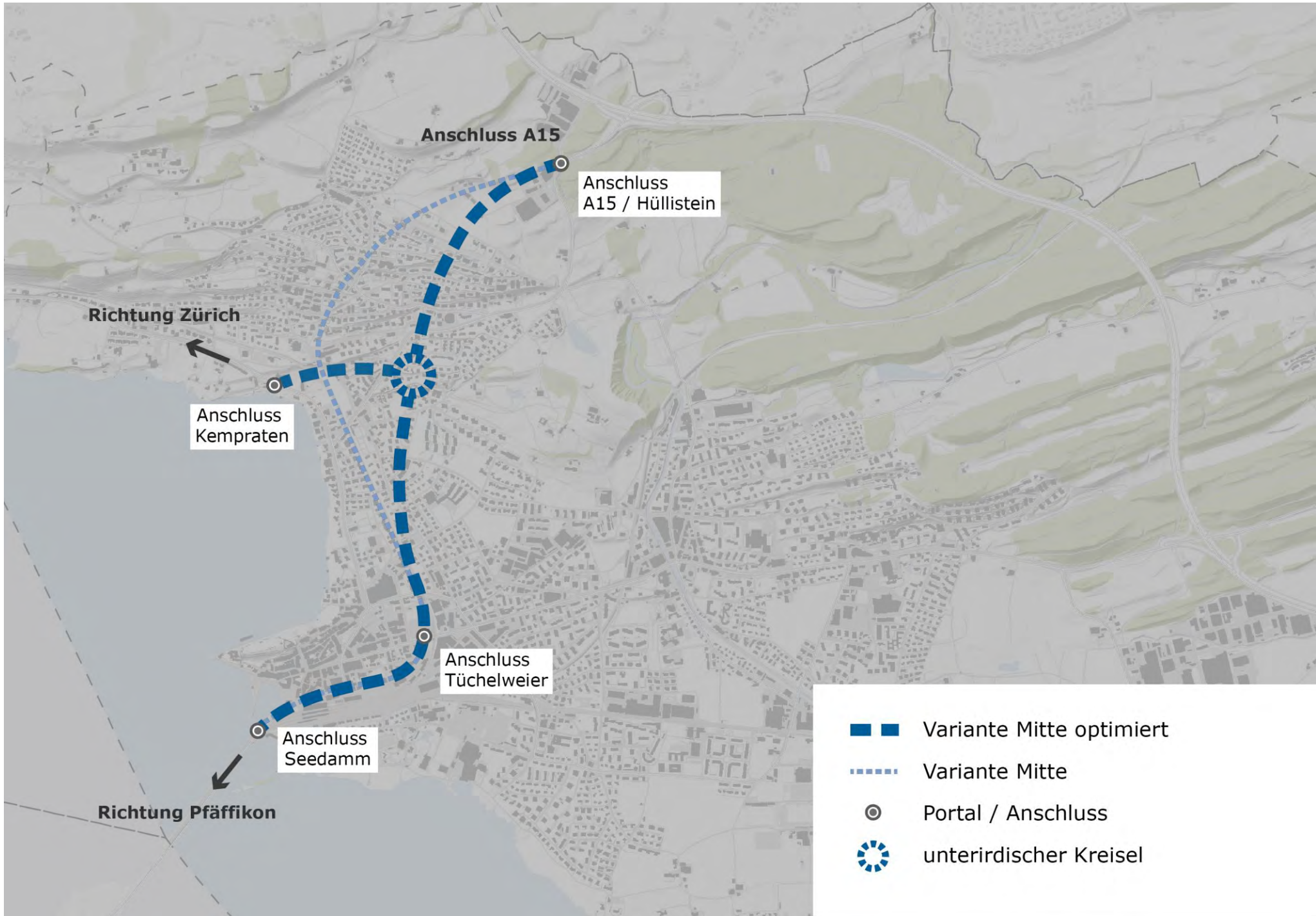
Projektleiter Pascal Hinder
Tiefbauamt Kanton St.Gallen

Geschichte des Stadttunnels

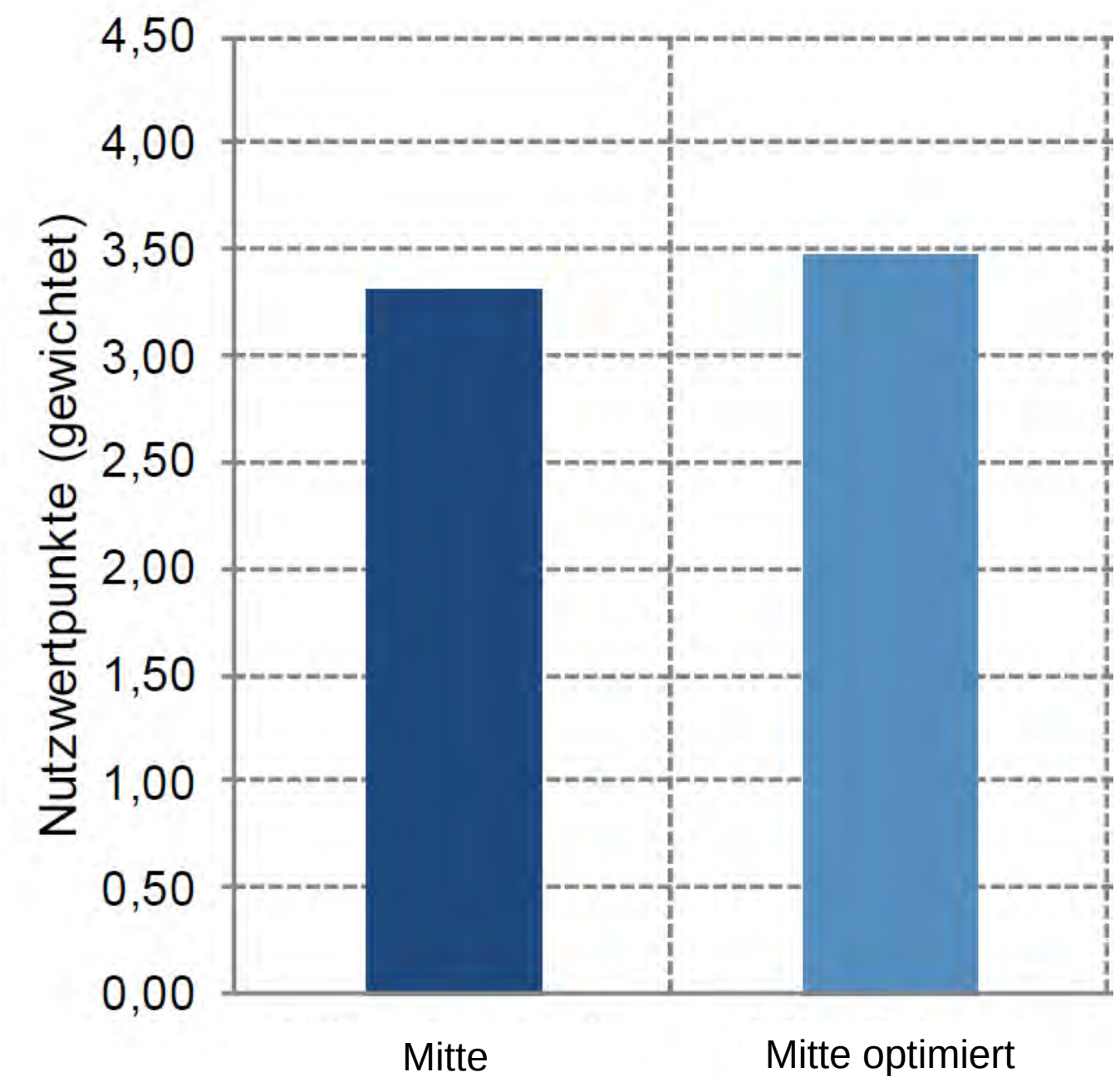
- 2011: Ablehnung Tunnel
- 2012-2014: Drei öffentliche Mobilitätsforen
- 2014: Strategie definiert
- 2015-2017: Machbarkeitsanalyse
- 2017-2018: Zweckmässigkeitsbeurteilung
- 2023: Konsultativabstimmung Stadt: JA zur Variante Mitte



Variante Mitte optimiert



Bewertung der Varianten

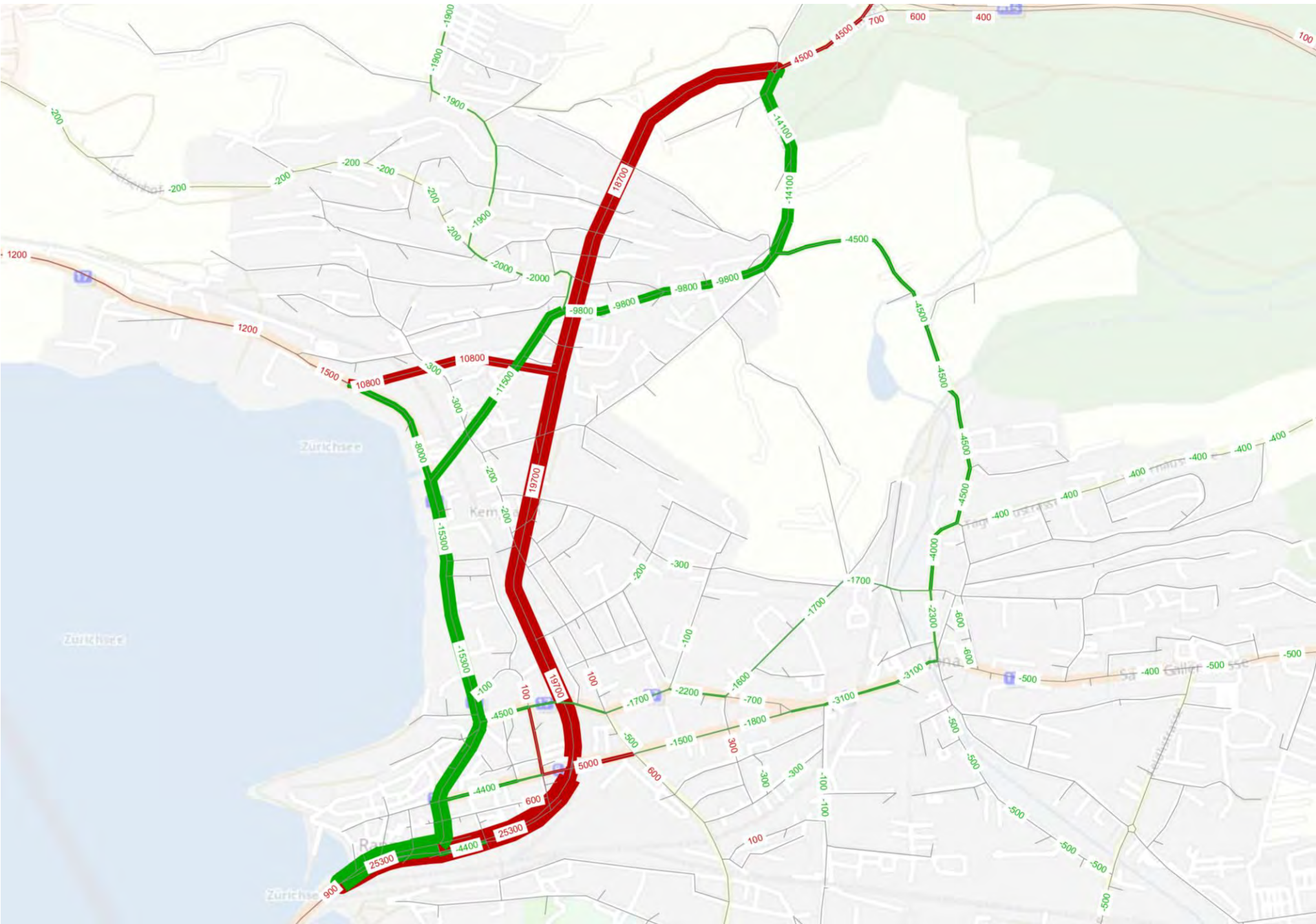


Indikator		
S1	Strassenraum siedlungsverträglicher gestalten, Aufenthaltsqualität steigern	→
S2	Trennwirkung durch Strassen reduzieren	→
S3	Erschliessung gewährleisten	→
S4	Stadtentwicklung ermöglichen	→
S5	Lesbarkeit des Ortes und die Identität erhöhen	→
V1	Funktionsfähigkeit des Strassennetzes für den MIV sicherstellen	↗
V2	Bedingungen für den ÖV verbessern	→
V3	Konstante Reisezeiten für den MIV und ÖV sicherstellen	↗
V4	Angebot für den Fuss- und Veloverkehr verbessern	→
V5	Verkehrssicherheit aller Verkehrsmittel verbessern	↘
U1	Luftschadstoff-Immissionen reduzieren	→
U2	Lärmbelastung senken	→
U3	Bodenverbrauch minimieren	→
U4	Schutzgebiete und Landschaftsbild nicht beeinträchtigen	↑
U5	Beeinträchtigung des Grundwassers minimieren	↑

Tabelle 2: Abweichungen Variante Mitte optimiert von Variante Mitte unterirdisch



Verkehrliche Wirkung

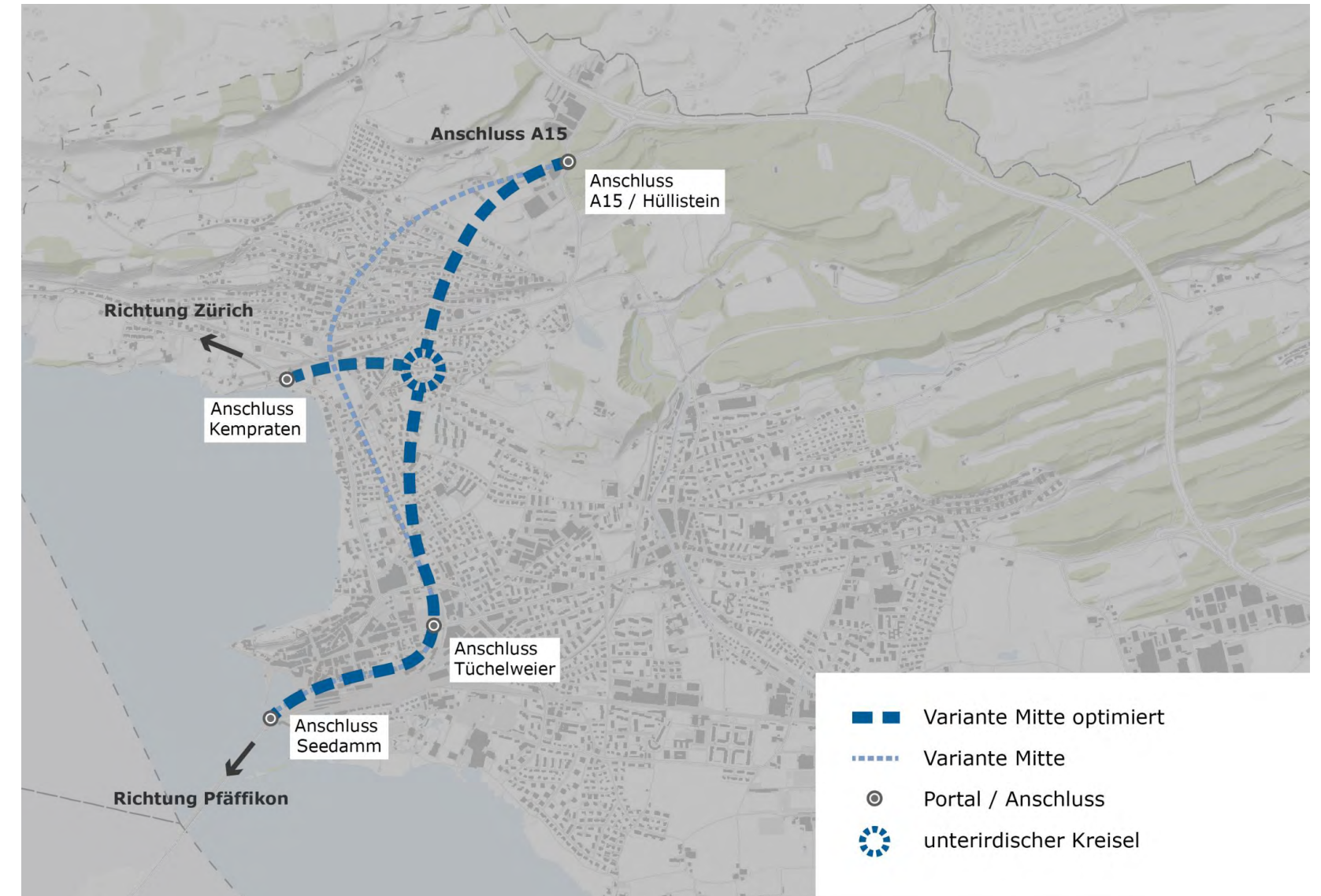


	Anz. FZ	in %
Stadttunnel	19'700	
Rütistrasse	-11'500	-70%
Zürcherstrasse	-15'300	-60%
Holzwissstrasse	-4'500	-30%

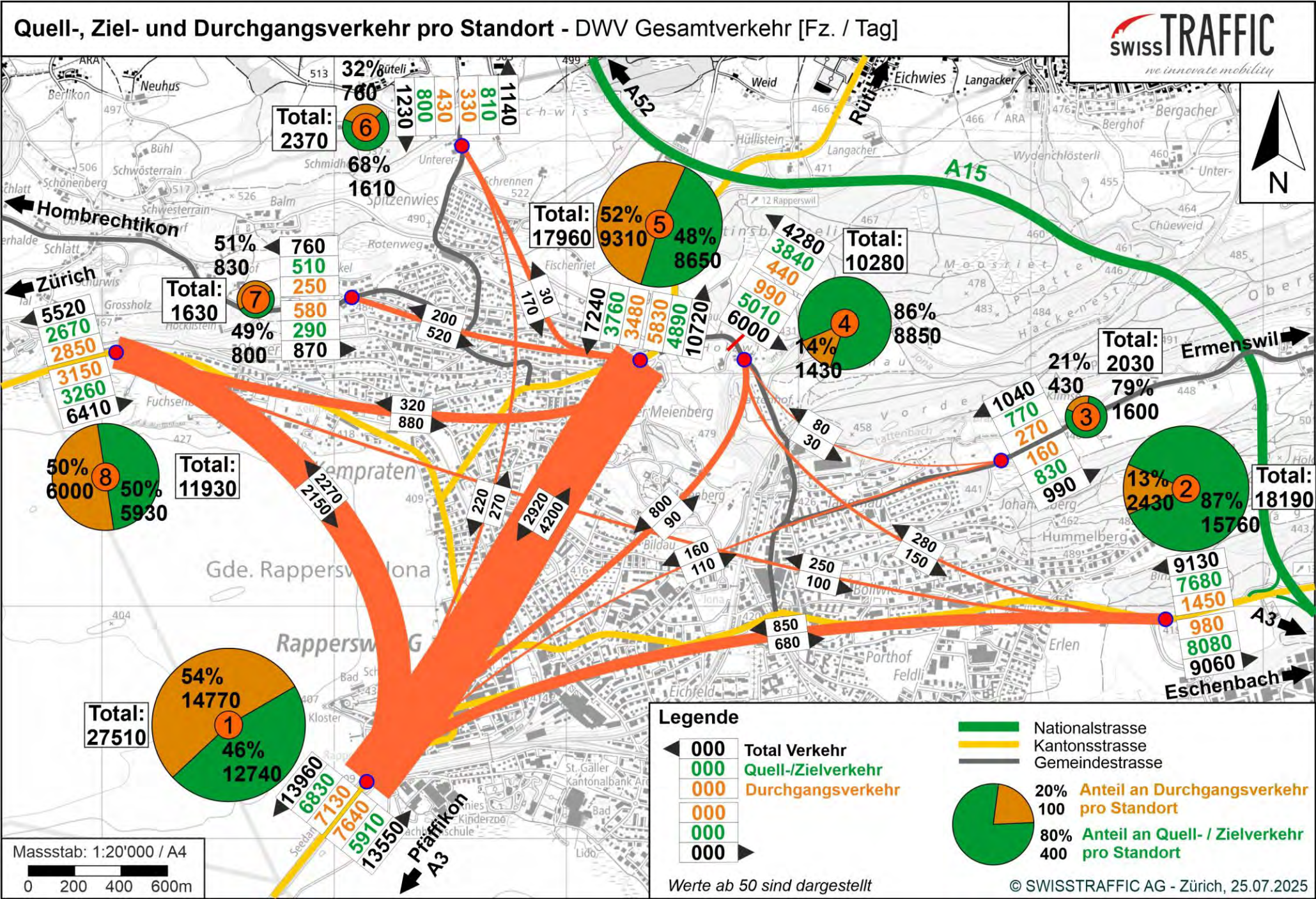


Variante Mitte optimiert als bestmögliche Lösung

- Anschlussbereiche unverändert: Seedamm, Kempraten, Hüllistein und Tüchelweier
- Optimierter Anschluss Kempraten durch unterirdischen Kreisel
- Kürzerer Bauabschnitt unter der Bahn
- Reduktion der heiklen Abschnitte Grundwasser und Archäologie
- Geringere Betroffenheit von Anwohnenden im Bauprozess
- Leichte Reisezeitgewinne
- Kosten im gleichen Rahmen



Neue Verkehrsdaten



Durchschnittlicher
Werktagsverkehr (DWV)

Anteil Durchgangsverkehr: 39 %

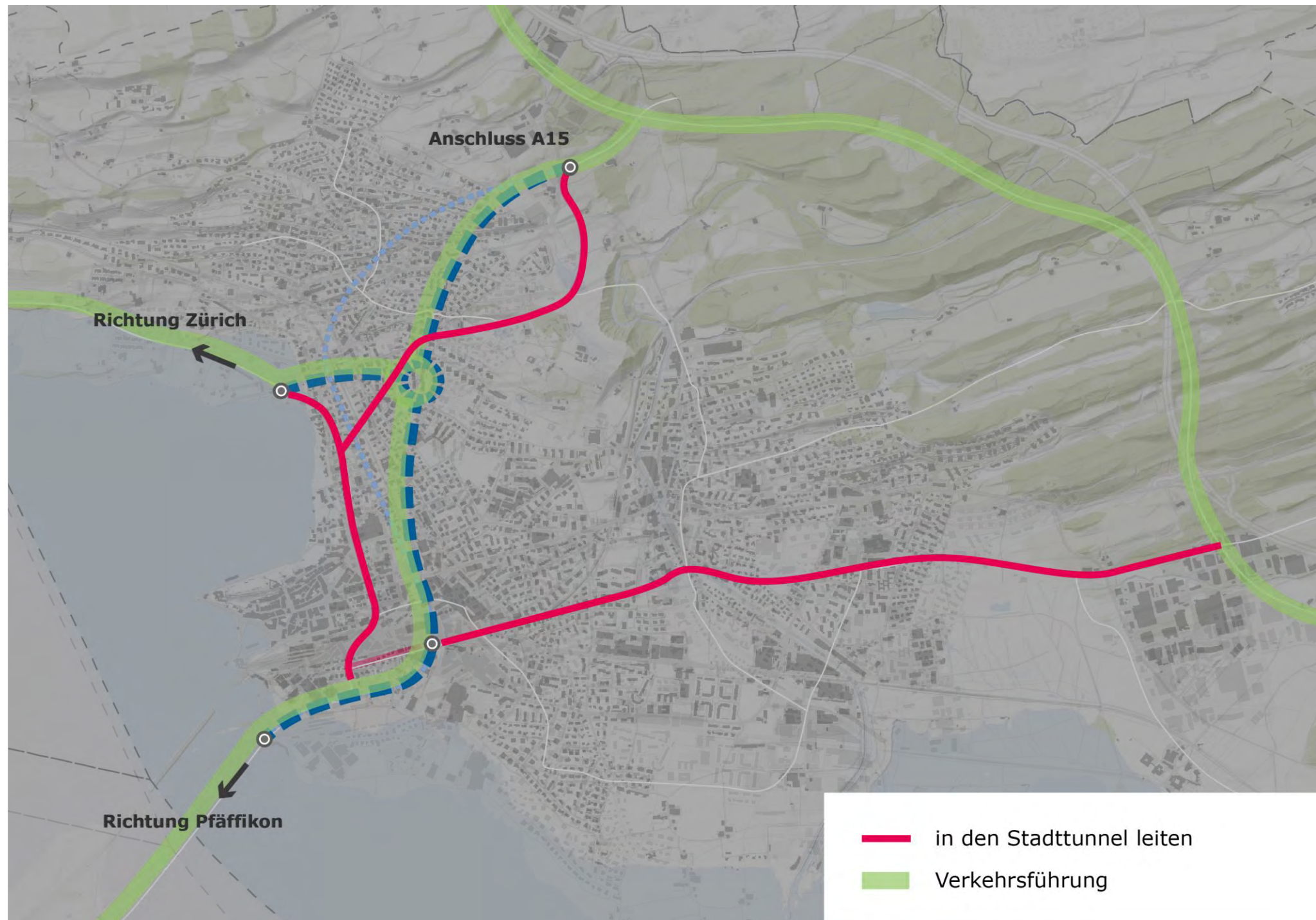


Fazit neue Verkehrsdaten

- Verkehrsdatenerhebung bestätigt die bisherigen Erkenntnisse
- Neue Erkenntnisse: mehr Schleichverkehr in den Quartieren, vor allem über die Holzwiesstrasse
- Verkehrsmodell wird auf den neusten Stand überführt



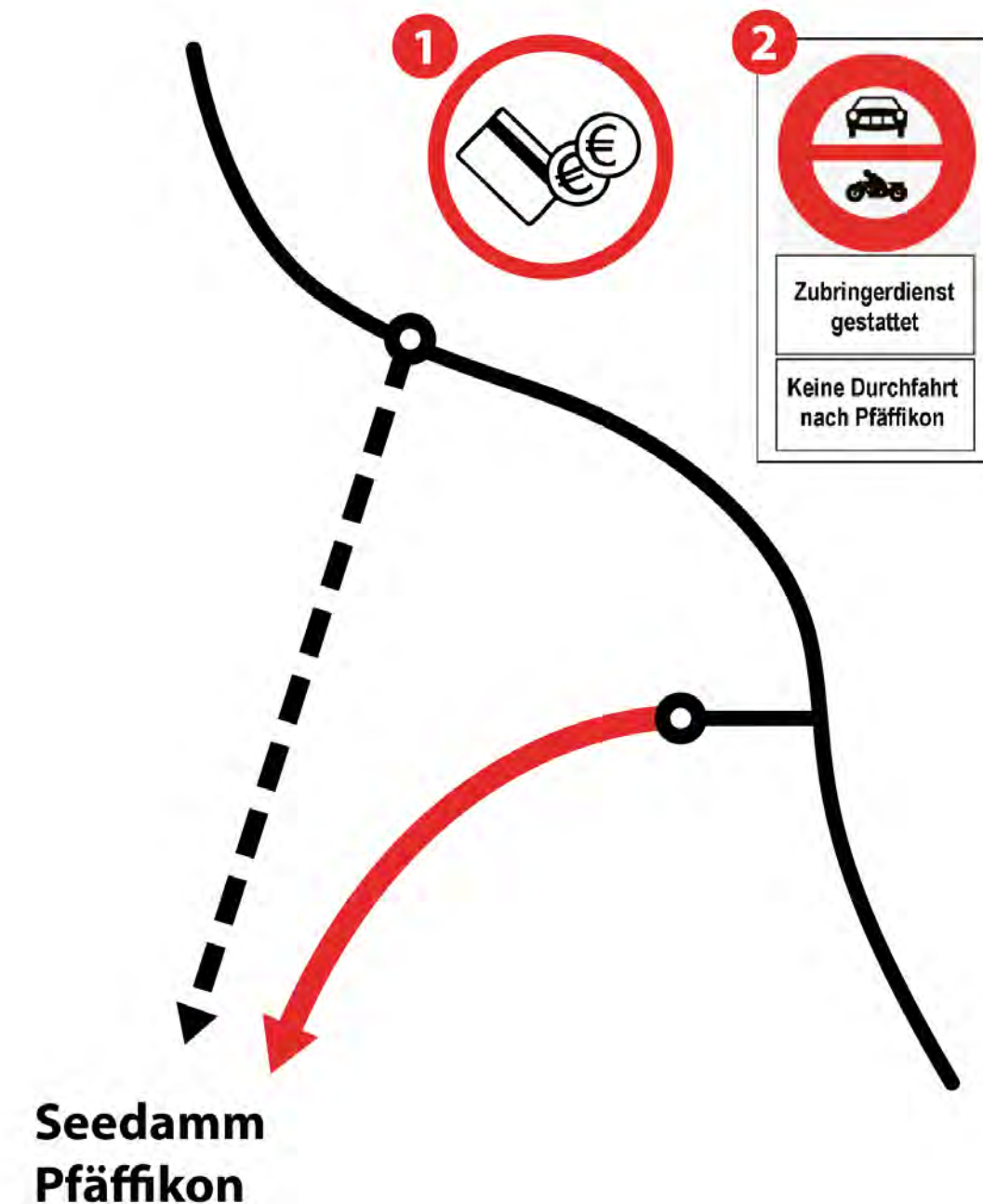
Technologie-unterstütztes Verkehrsmanagement



Ziel: Zusätzliche Verkehrsbeziehungen über den Stadttunnel abwickeln

Technologie-unterstütztes Verkehrsmanagement

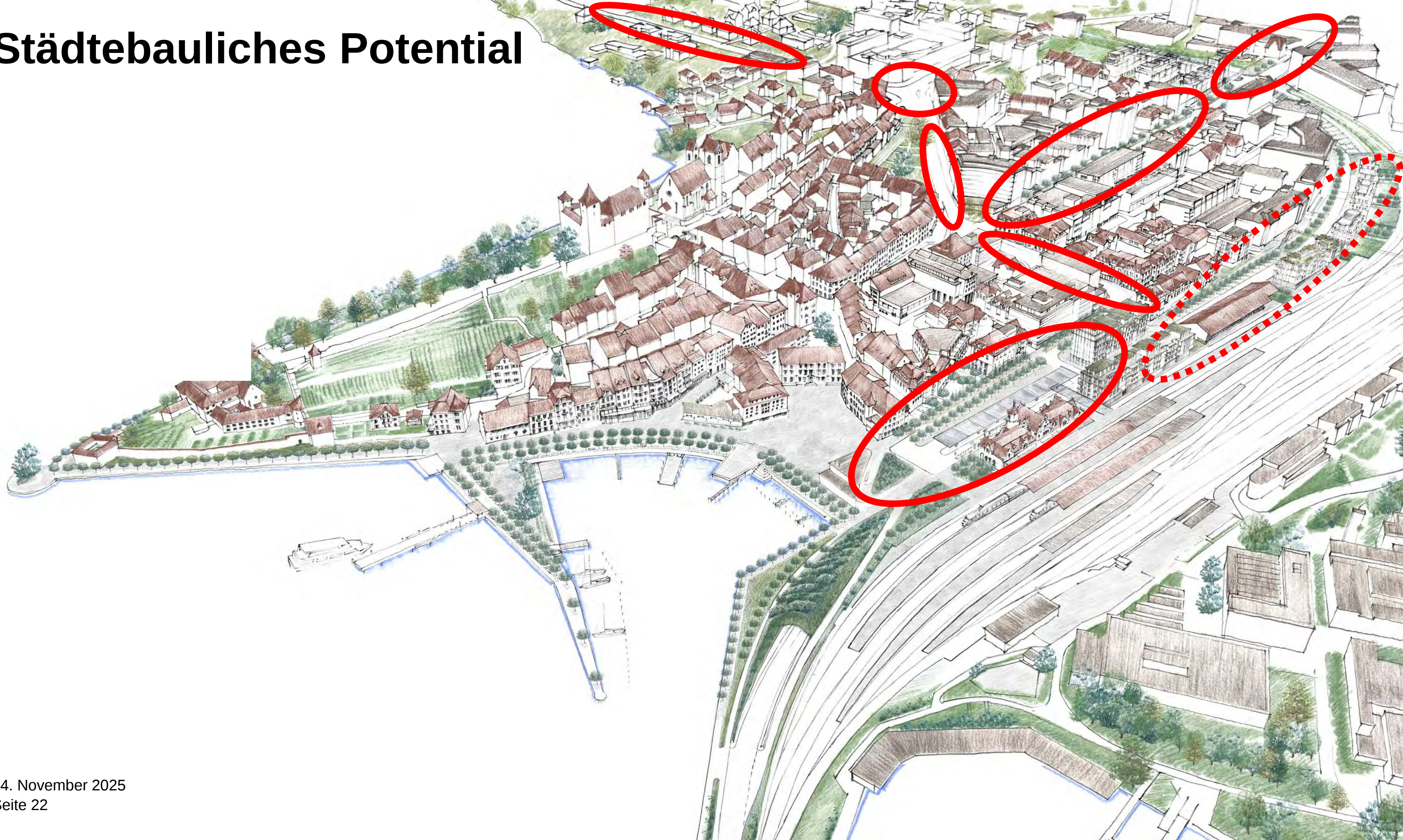
- Geprüft: Durchgangsverkehr auf der «Ost-West-Achse» ab Anschluss «Jona» bis Seedamm sperren, kostenpflichtig oder unattraktiv machen
- Grossteil des Verkehrs ist hausgemacht (Anteil Durchgangsverkehr Ost-West ist nur 10%)
- Grundsätzlich sind alle Verkehrsbeziehungen des Durchgangsverkehrs in den Hauptverkehrszeiten attraktiver über den Stadttunnel
- Mögliche Massnahmen für Verkehrsbeeinflussung: Durchfahrtsverbot oder Strassenbenützungsgebühr (Fr. 4 bis 6.50)
- Technisch umsetzbar, aus heutiger Sicht rechtlich und politisch jedoch nur eingeschränkt realisierbar



Auswirkungen auf die Stadtentwicklung

Stadtplaner Marcel Gämperli

Städtebauliches Potential



Ein kurzer Rückblick in die Geschichte...

Seedamm bis 1940 (gebaut 1878)



Bahnhofplatz vor 1934



Untere Bahnhofstrasse um 1930



Von 1854 – 1959 stand das Hotel Glashof Casino am Standort der heutigen Migros SportX

Rathausstrasse / Neue Jonastrasse / Cityplatz



«Cityhaus» 1957 – Alfred und Heinrich Oeschger Architekten, Zürich

Stadthofplatz



Visionen für eine städtebauliche Aufwertung des Zentrums



Orte zum Verweilen...



Promenaden statt verkehrsdominierter Räume...



«Shopping-Meile»?



Parkplätze...oder Plätze für Menschen?



Chancen gibt's überall...



Schaffen von Grünkorridoren...



...durch Entlastung vom motorisierten Individualverkehr



...und Förderung des Fuss- und Veloverkehrs



...sowie des öffentlichen Verkehrs



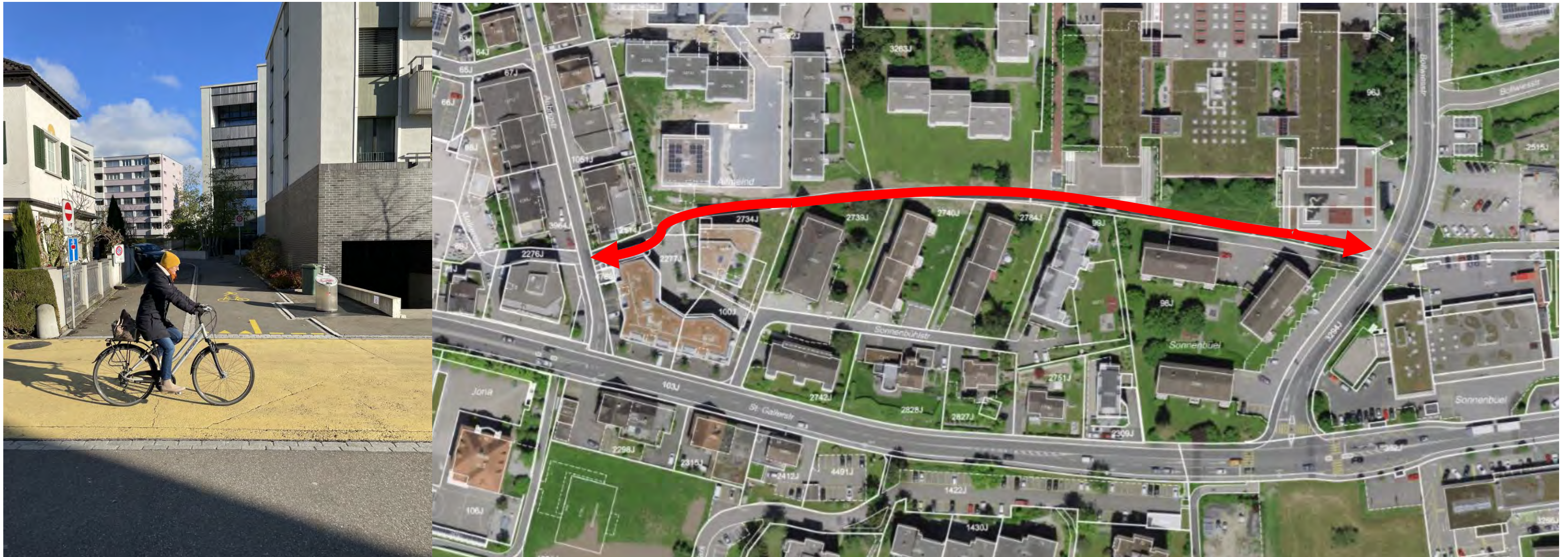
Gesamtverkehrskonzept laufend umsetzen



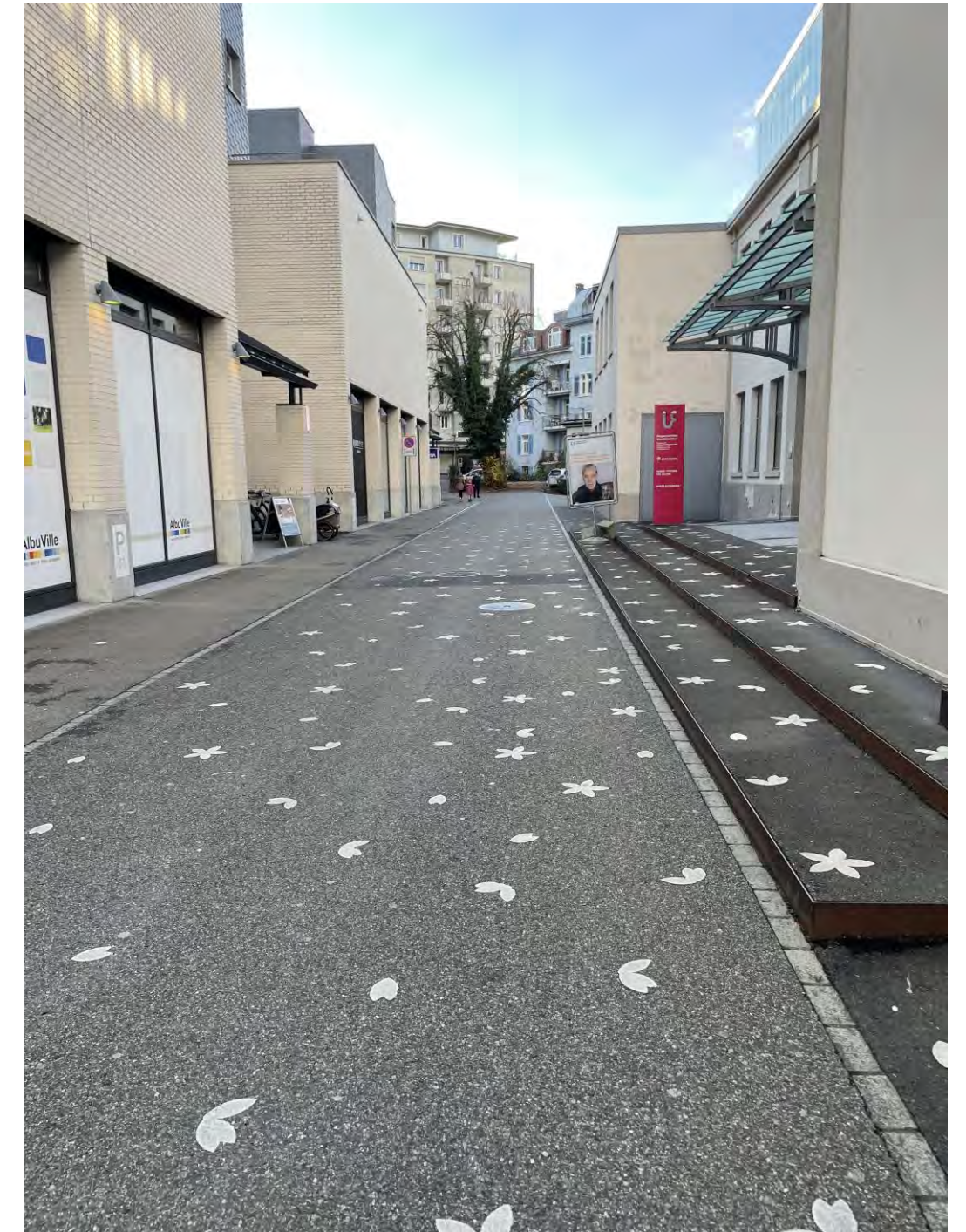
Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona

...schliessen von Fuss- und Radweglücken

Überbauungen Oberwiesstrasse, Frohbühl, Rotpunkt, Vinora und weitere



...Nebeneinander von Zufussgehenden und Velofahrenden



...Ausbau von Veloabstellanlagen



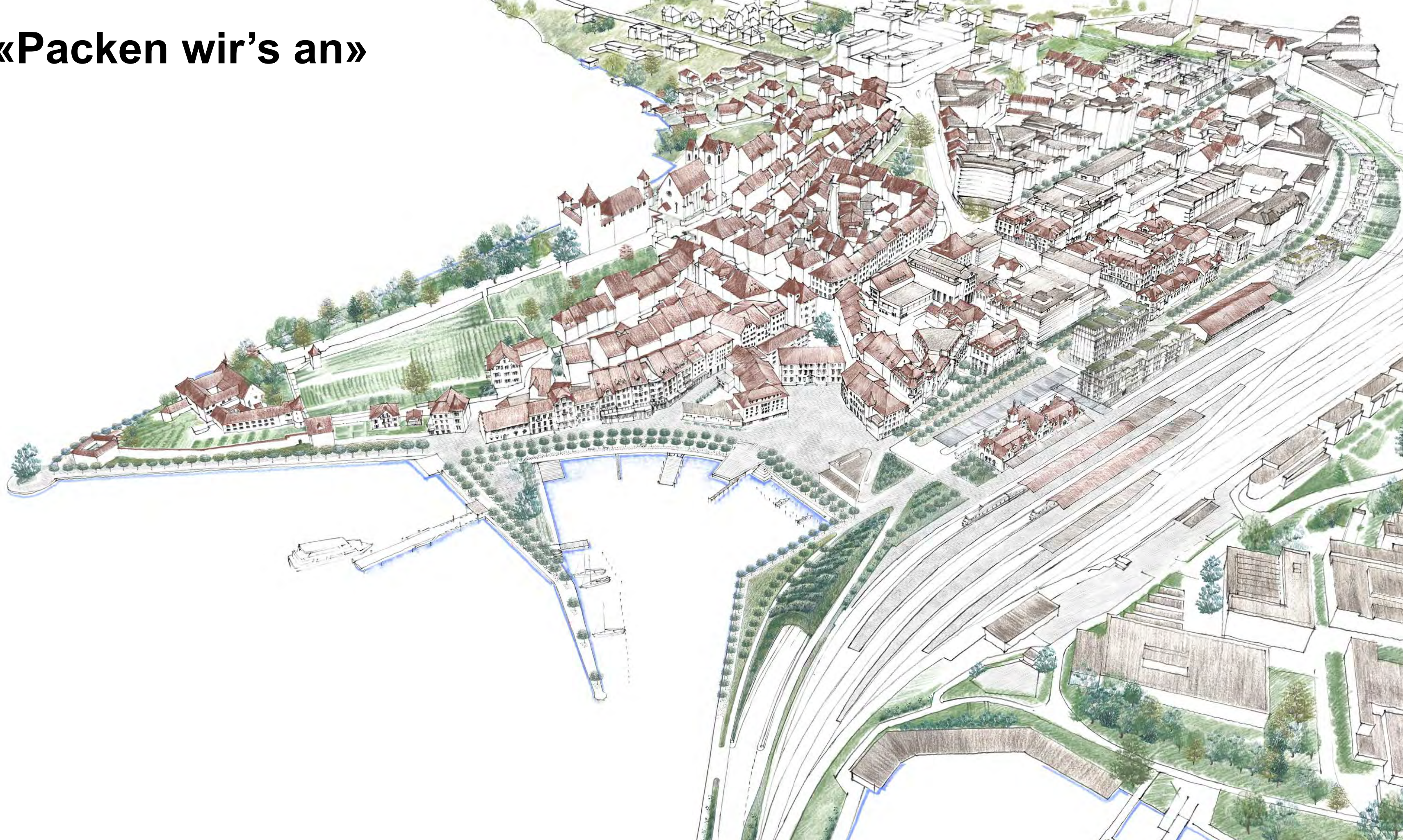
...Anpassung hindernisfreie Bushaltestellen



...und weiterer Ausbau des ÖV's



«Packen wir's an»



Ausblick

Stadtrat Ueli Dobler
Vorsteher Ressort Bau und Liegenschaften

Abstimmung der verschiedenen Planungen

StadtLebensRaum 2040

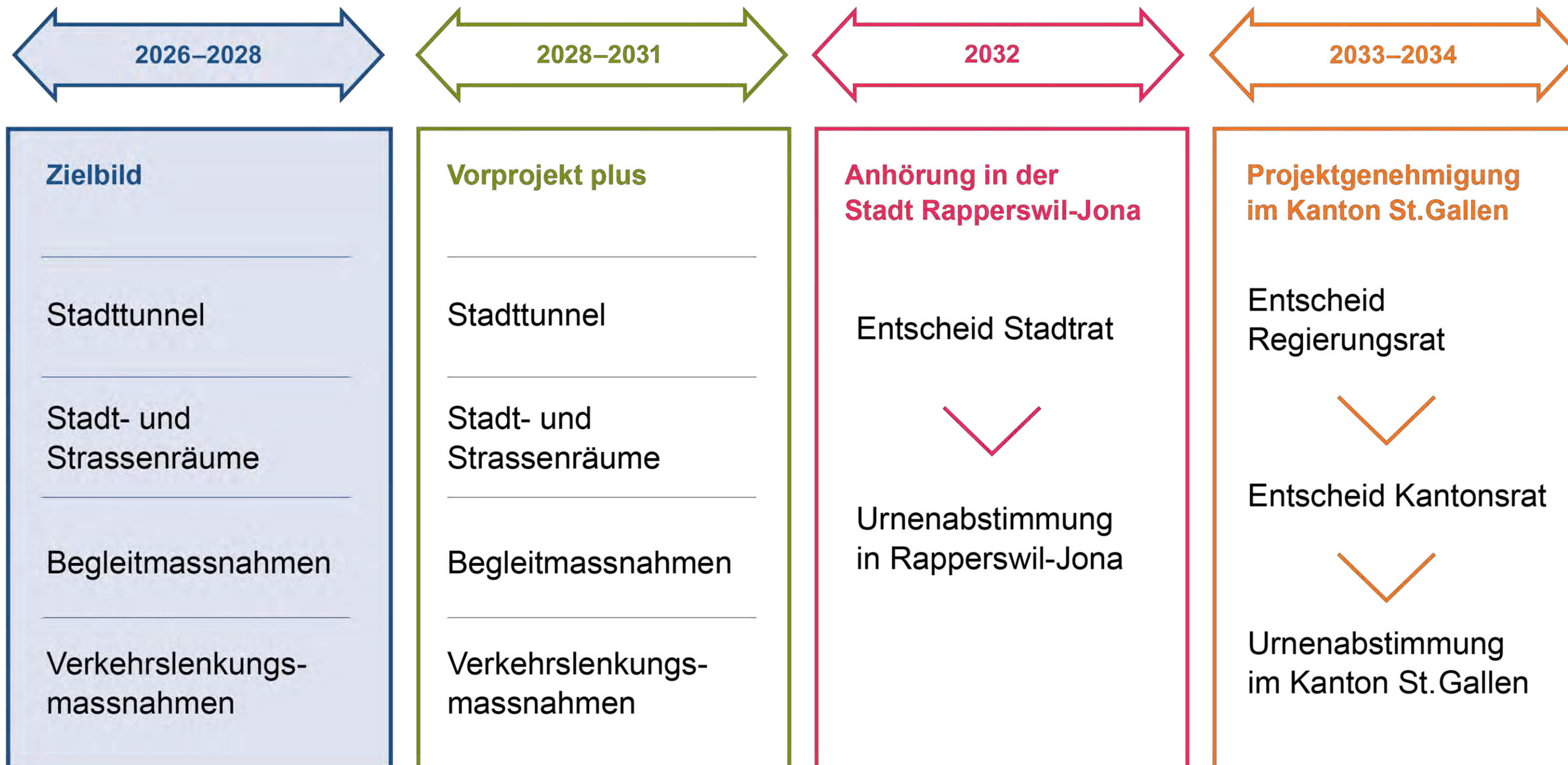
Stadtentwicklungskonzept

Mobilitätszukunft RJ / Stadttunnel

Gesamtverkehrskonzept



Das weitere Vorgehen

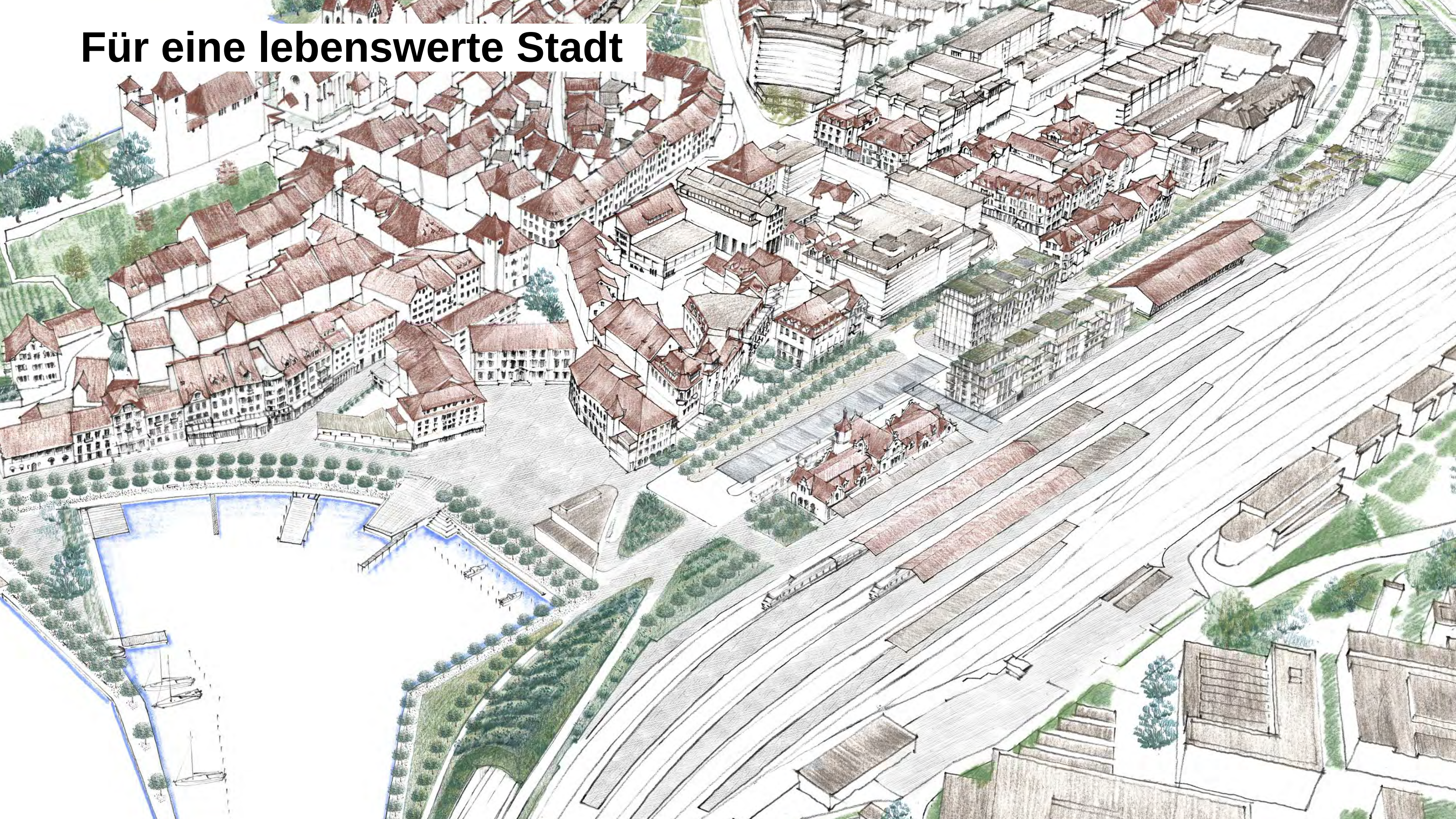


Nächste Schritte

- Städtische Abstimmung am 14. Juni 2026 über Planungs- und Projektierungskredit
- Ausschreibung und Auslösung der Planungsarbeiten inkl. Kommunikationskonzept erarbeiten
- Mitwirkung der Bevölkerung in den nächsten Projektphasen



Für eine lebenswerte Stadt



Fragen

Moderation: Philipp Gemperle

Kanton St.Gallen
Stadt Rapperswil-Jona



Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona
Herzlichen Dank!

