



Rapperswil-Jona

# Urnenabstimmung vom 14. Juni 2026

Planungskredit von 3,8 Mio. Franken, inkl. MwSt.,  
für die Erarbeitung der Stadt- und Strassenräume im  
Zusammenhang mit dem Stadttunnel Rapperswil-Jona

# Planungskredit für die Erarbeitung der Stadt- und Strassenräume im Zusammenhang mit dem Stadttunnel Rapperswil-Jona

## Das Wichtigste in Kürze

Der Stadtrat beantragt einen Planungskredit von 3,8 Mio. Franken für die Erarbeitung der Stadt- und Strassenräume im Zusammenhang mit dem Stadttunnel. Mit dieser Vorlage wird nicht über den Bau des Stadttunnels abgestimmt, sondern über die Finanzierung der nächsten Planungs- und Projektierungsschritte der Stadt.

Nach der Grundsatzabstimmung vom September 2023 und der anschliessenden Planungsphase, deren Ergebnisse im November 2025 vorgestellt wurden, stehen nun die nächsten Schritte an. Es sollen ein Zielbild und ein Vorprojekt plus erarbeitet werden. Das Zielbild zeigt, wie sich die betroffenen Stadt- und Strassenräume künftig entwickeln sollen. Das Vorprojekt plus vertieft diese Arbeiten und ergänzt sie mit Kostenschätzungen. Diese Grundlagen braucht es für die spätere städtische Abstimmung (Anhörung) nach Art. 35 des kantonalen Strassengesetzes, voraussichtlich im Jahr 2032, sowie für den späteren Entscheid auf kantonalen Ebene.

Der Stadttunnel ist ein zentrales Projekt des Gesamtverkehrskonzepts 2040 (GVK) der Stadt Rapperswil-Jona. Mit dem Tunnel soll ein grosser Teil des Durchgangsver-

kehrs, insbesondere auf der Nord-Süd-Achse, in den Untergrund verlagert werden. Oberirdisch soll dadurch mehr Raum für das öffentliche Leben, den öffentlichen Verkehr, den Fussverkehr und den Veloverkehr entstehen. Gleichzeitig sollen mehr Grünräume entstehen und die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt weiter verbessert werden.

Der Kanton St. Gallen und die Stadt Rapperswil-Jona planen das Gesamtvorhaben «Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona» gemeinsam. Der Kanton finanziert die Planung und Projektierung des Stadttunnels und die begleitenden Massnahmen an den betroffenen künftigen Kantonsstrassen. Die Stadt finanziert die Planung ihrer begleitenden Massnahmen für die Gestaltung der Stadt- und Strassenräume auf heutigen und künftigen Gemeindestrassen.

Bei einer Annahme der Vorlage kann die Stadt diese Planungs- bzw. Projektierungsarbeiten zusammen mit dem Kanton weiterführen. Bei einer Ablehnung fehlt die Grundlage für die nächsten Planungsschritte der Stadt.

### Ausgangslage

Mit dem Stadttunnel wird das Ziel verfolgt, rund 50 Prozent des Durchgangsverkehrs auf der Nord-Süd-Achse in den Untergrund zu verlagern. Betroffen sind vor allem die Rüti- und Zürcherstrasse, die Obere und Untere Bahnhofstrasse, die Neue Jonastrasse, die St. Gallerstrasse, und in kleinerem Ausmass die Holzwiesstrasse.

Die Stimmbevölkerung hat in der Grundsatzabstimmung vom 10. September 2023 mit 59,5 Prozent Ja-Stimmen die weiteren Planungen für einen Stadttunnel unterstützt. Die Mehrheit der Stimmbevölkerung hat sich für die Tunnel-Variante «Mitte» ausgesprochen (siehe Abbildung 1).

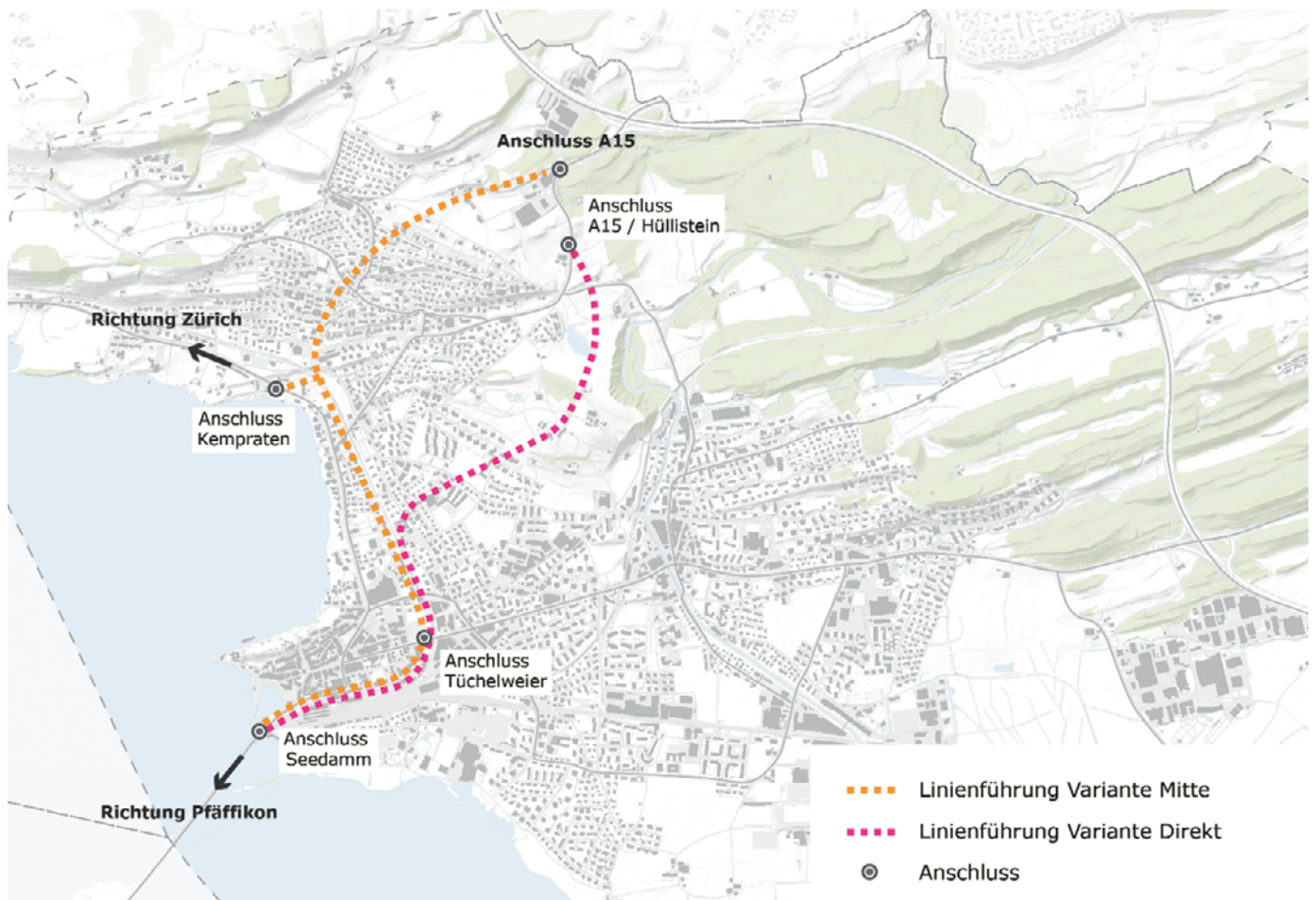


Abbildung 1: Linienführungen «Variante Mitte» und «Direkt» (Grundsatzabstimmung 2023)

Nach dem Ja zur Grundsatzabstimmung nahmen Stadt und Kanton die gemeinsame Planung zum Stadttunnel auf. Der gemeinsame Planungsprozess unter dem Begriff «Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona» wurde vom Kantonsrat im 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028 genehmigt. Der Kantonsrat hielt fest, dass «die Projektierungsarbeiten zur Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona mit hoher Dringlichkeit zu bearbeiten sind. 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.»

In der anschliessenden Konsolidierungsphase haben Stadt und Kanton die Linienführungsvariante «Mitte» des

Stadttunnels gemeinsam vertieft untersucht und die neue «Variante Mitte» optimiert festgelegt (siehe Abbildung 2). Weiter flossen neue Erkenntnisse zur Aufwertung der Stadt- und Strassenräume sowie der Anschlussportale, zur Aktualisierung der Verkehrsdatengrundlage und zur Einführung eines technologie-unterstützten Verkehrsmanagements in die Projektoptimierung ein. Für die Stadt war dabei auch die enge Abstimmung mit dem Masterplan «StadtLebensraum 2040», dem Stadtentwicklungskonzept, dem städtischen Gesamtverkehrskonzept 2040 und der Ortsplanungsrevision von zentraler Bedeutung. Über die Erkenntnisse dieser Konsolidierungsphase, den aktuellen Stand des Projekts und das weitere Vorgehen informierten Kanton und Stadt an einer Informationsveranstaltung vom 24. November 2025.

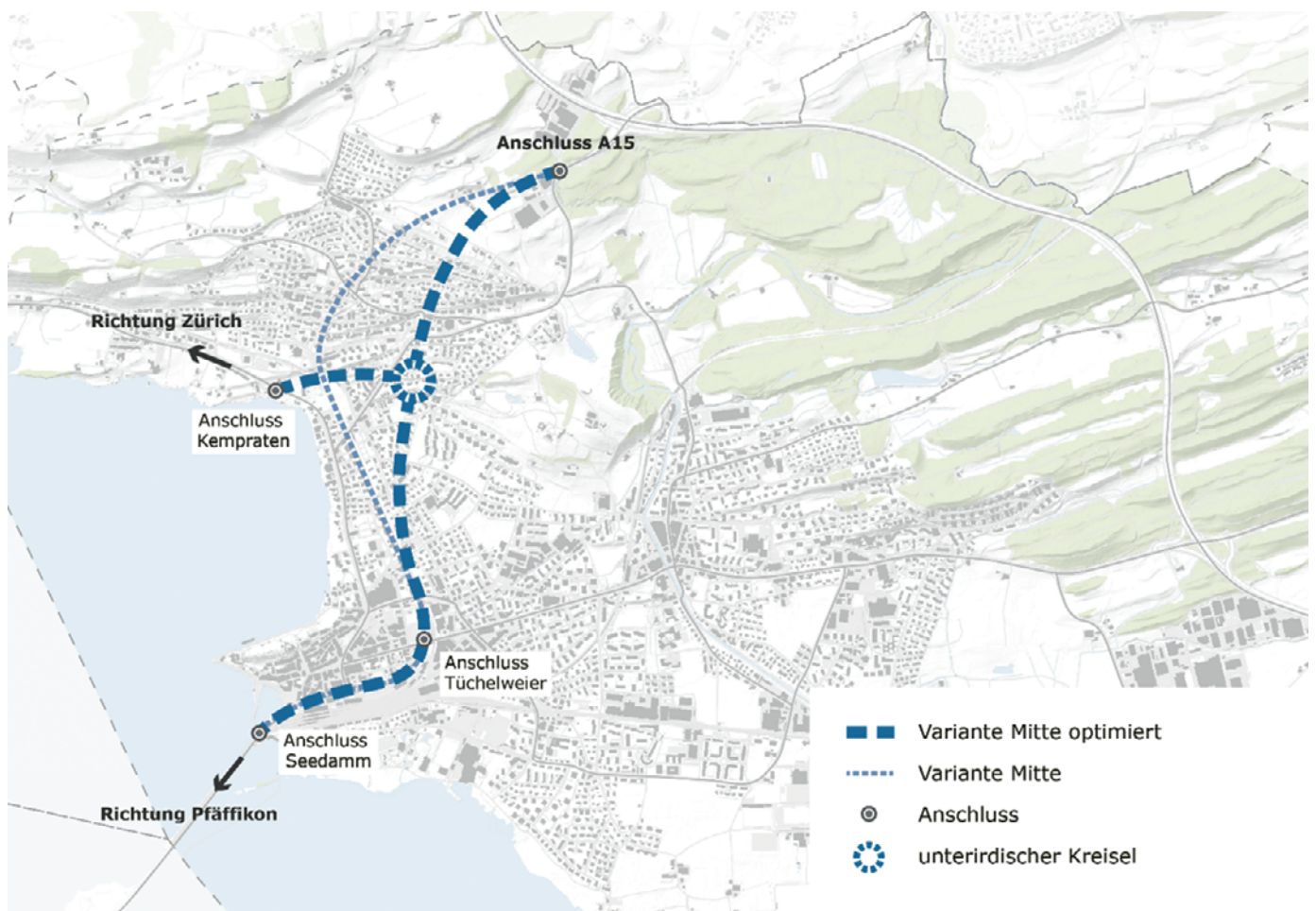


Abbildung 2: Linienführung der «Variante Mitte optimiert» gemäss Konsolidierungsphase

### Projekt «Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona»

Das Gesamtvorhaben «Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona» ist ein umfassendes Projekt. Auf der Grundlage des von der Stadt erarbeiteten Gesamtverkehrskonzepts sollen nun die nächsten Planungs- und Projektierungsschritte erfolgen.

### Stark belastete Strassenräume

Während die Planungs- und Projektierungsarbeiten am Stadttunnel weiter vorangetrieben werden, stehen im Fokus der städtischen Planungen insbesondere die Weiter-

entwicklung der Schlüsselräume. Dazu gehören das Zentrum von Rapperswil rund um den Bahnhof, der Anschluss Seedamm, die Obere und Untere Bahnhofstrasse sowie das Gebiet rund um den Anschluss Tüchelwei-er. Von besonderer Bedeutung sind auch die Strassenräume entlang der Hauptverkehrsstrassen. Diese sind bereits heute stark ausgelastet oder teilweise überlastet. Gemäss den zu erwartenden Prognosen wird dieser Trend weiter zunehmen. Die Stausituationen auf diesen Achsen dürften häufiger werden.

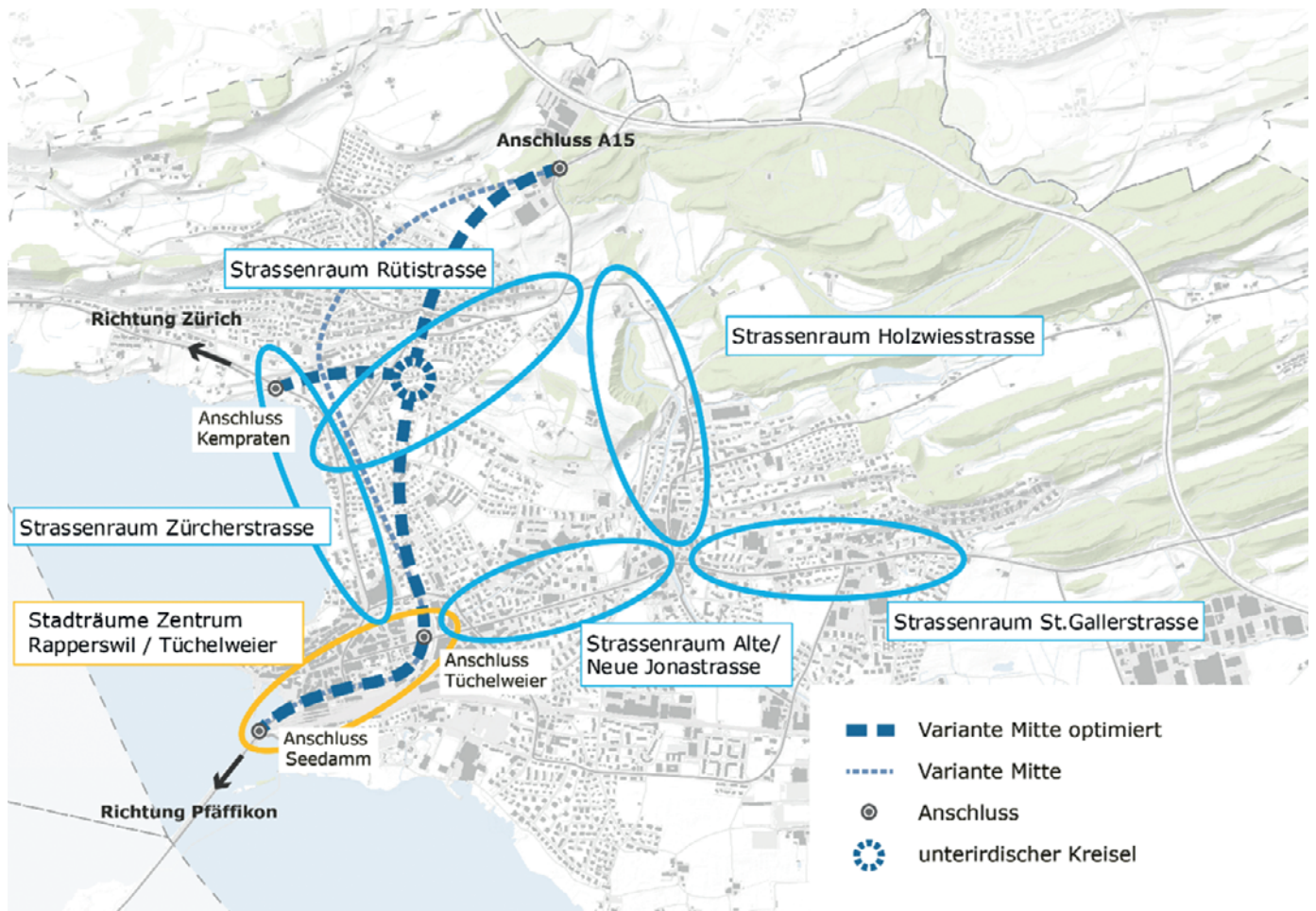


Abbildung 3: Übersicht über die zu bearbeitenden Schlüsselräume (Stadträume gelb eingekreist, Strassenräume blau eingekreist)

Die bedeutendsten Verkehrsachsen in Rapperswil-Jona sind der Seedamm, die Obere und Untere Bahnhofstrasse, die Rüti- und Zürcherstrasse sowie die Neue Jonastrasse und die St. Gallerstrasse, die sich im Gebiet Dionys in die Rickenstrasse und die Uznacherstrasse aufteilt. Die Holzwiesstrasse ist insbesondere für die Erschliessung des Zentrums Jona wichtig und wird häufig auch als Ausweichroute für die Rütistrasse genutzt.

Die Zusammensetzung der Verkehrsströme unterscheidet sich je nach Achse. Bisherige Untersuchungen zeigen, dass auf dem Seedamm, der Zürcherstrasse und der Rütistrasse der Anteil des Durchgangsverkehrs rund 50 Prozent des Verkehrsaufkommens ausmacht. Bei den anderen 50 Prozent handelt es sich um Ziel- und Quell-

verkehr. Auf dem östlichen Abschnitt der Neuen Jonastrasse und der St. Gallerstrasse ist dagegen der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs mit rund 85 Prozent deutlich höher.

**Weitere Planung erfolgt in mehreren Phasen**

Mit dem vorgelegten Kredit sollen nun die Planungs- und Projektierungskosten für die Gestaltung der Stadt- und Strassenräume als begleitende Massnahmen zum Stadttunnel auf heutigen und künftigen Gemeindestrassen finanziert werden. Dazu gehören auch Planungen im innerstädtischen Bereich, die in Abhängigkeit zum geplanten Stadttunnel stehen (Phasen Zielbild und Vorprojekt plus).

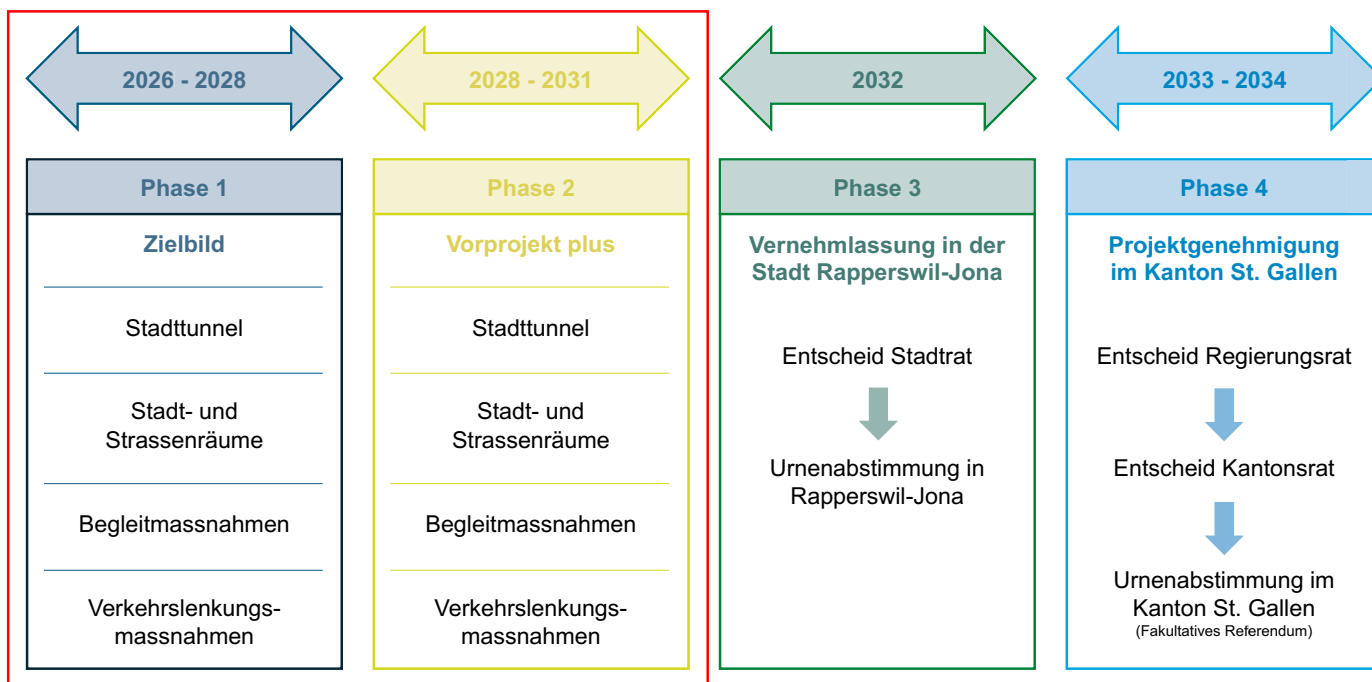


Abbildung 4: Projekttablauf bis zur kantonalen Urnenabstimmung; vorliegende Vorlage betrifft Phase 1 und 2

In der ersten Phase wird ein Zielbild erarbeitet. Im Mittelpunkt steht die Entwicklung der Stadt- und Strassenräume in Bezug auf Nutzung, Bebauung, Freiraum und Verkehr unter Mitwirkung der Bevölkerung. Parallel dazu werden auch die städtebaulichen Entwicklungsideen aus dem Stadtentwicklungskonzept (STEK) und der Ortsplanungsrevision (OPR) berücksichtigt.

In der zweiten Phase wird ein sogenanntes «Vorprojekt plus» erarbeitet. Diese Phase umfasst die Ausarbeitung der relevanten Vorprojekte mit Kostenschätzungen. Das auf dieser Grundlage erarbeitete Gesamtvorhaben «Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona» wird der Stadt zur Vernehmlassung unterbreitet (Art. 35 Strassengesetz, sGS 732.1; StrG). Die Stellungnahme des Stadtrats untersteht

dem obligatorischen Referendum und wird deshalb der Bevölkerung an einer Urnenabstimmung vorgelegt (Art. 39 Gemeindeordnung, SRRJ 111.001; GO). Nach einem allfälligen Ja der städtischen Bevölkerung beschliesst in einem nächsten Schritt der Kantonsrat auf kantonaler Ebene den Baukredit für das Stadttunnel. Dieser untersteht dem fakultativen Referendum. Wird dieses ergriffen, ist der kantonale Kredit durch die kantonale Stimmbevölkerung zu genehmigen.

**Projektziele Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona**

Das Gesamtprojekt «Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona» hat zum Ziel, mit dem Stadttunnel einen grossen Teil des Durchgangsverkehrs in den Untergrund zu verlagern. In der Stadt und insbesondere den beschriebenen Schlüs-

selräumen soll dadurch mehr Raum für das öffentliche Leben auf der Oberfläche, den öffentlichen Verkehr, den Fussverkehr und den Veloverkehr entstehen. Gleichzeitig sollen mehr Grünräume entstehen und dadurch die Siedlungs- und Aufenthaltsqualität in der Stadt weiter erhöht werden.

In den anstehenden Projektphasen «Zielbild» und «Vorprojekt plus», die durch den vorliegenden Kredit finanziert werden sollen, werden die Grundlagen für die Erreichung der folgenden Ziele erarbeitet:

**Nutzung und Städtebau**

- Das Zentrum von Rapperswil ist stadträumlich aufgewertet.
- Die Entwicklungspotenziale in den Stadt- und Strassenräumen werden für eine qualitativ hochstehende Verdichtung genutzt.
- Die Anschlüsse des Stadttunnels sind optimal in die Umgebung eingebettet.

**Freiraum und Gestaltung**

- Die betroffenen Strassenräume sind zu attraktiven Lebensräumen umgestaltet.
- Bestehende sowie neue Grün- und Freiräume werden verbunden durch Strassenräume mit hoher Attraktivität für Zufussgehende und Velofahrende.
- In den Stadt- und Strassenräumen existieren mehr Ausgleichsflächen (z.B. Versickerung, Biodiversität), um so auf die Klimaveränderungen einzugehen.
- In den Entwicklungsgebieten werden nutzungsspezifische, neue Grün- und Freiräume sowie öffentliche Anlagen geschaffen.

**Verkehr**

- Der motorisierte Verkehr wird mit verbindlichen verkehrlich-flankierenden Massnahmen auf den Stadttunnel gelenkt.

- Das Mobilitätsverhalten ist auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV ausgerichtet;
- Die Verkehrs- und Schulwegsicherheit sind verbessert.
- Der quartierfremde Verkehr (Schleichverkehr) in Wohngebieten wird vermieden.

**Kosten**

Zusammen mit dem Kanton wurde das Vorgehenskonzept mit Aufgabenpaketen und Ablaufplanung definiert. Auf dieser Grundlage wurden die Planungs- und Projektierungskosten bis zur Projektgenehmigung im Kanton (vgl. Tabelle 1) abgeschätzt.

Der Kanton trägt die Kosten für die Planungs- und Projektierungsarbeiten des Stadttunnels und der betroffenen Begleitmassnahmen auf den Kantonsstrassen. Gemäss aktueller Praxis müssen sich bei kantonalen Strassenprojekten die Städte und Gemeinden zur Hälfte an den Planungskosten (Phase «Zielbild») beteiligen. Die Kosten für die Vorprojekte auf aktuellen und künftigen Gemeindestrassen müssen von der Stadt finanziert werden (Phase «Vorprojekt Plus»). Der Gesamtaufwand der Planungs- und Projektierungskosten bis zur kantonalen Projektgenehmigung beträgt ca. 15,64 Mio. Franken. Der Kanton übernimmt davon rund 11,84 Mio. Franken.

Der beantragte Kredit finanziert nicht den Bau von Strassen oder des Tunnels. Er finanziert die Planungs- und Projektierungsarbeiten der Stadt bis zu den nächsten städtischen und kantonalen Entscheidungsphasen. Dazu gehören die Erarbeitung des Zielbilds, des Vorprojekts plus sowie die Vorbereitung der weiteren politischen Genehmigungen.

Teilprojekt / Aufgabe	Phase 1 (Zielbild)	Phase 2 (Vorprojekt plus)	Total
Allgemeine Kosten	Fr. 250'000.–	Fr. 250'000.–	Fr. 500'000.–
Grundlagenbeschaffung	Finanzierung durch Kanton St. Gallen		
Stadttunnel	Finanzierung durch Kanton St. Gallen		
Entwicklung Schlüsselräume (siehe Abbildung 3, gelb)	Fr. 525'000.–	Fr. 1'135'000.–	Fr. 1'660'000.–
Entwicklung Strassenräume (siehe Abbildung 3, blau)	Fr. 240'000.–	Fr. 1'400'000.–	Fr. 1'640'000.–
Verkehrsmanagement/-lenkung	Finanzierung durch Kanton St. Gallen		
Total inkl. MwSt	Fr. 1'015'000.–	Fr. 2'785'000.–	Fr. 3'800'000.–

Tabelle 1: Übersicht Kosten

Unter die allgemeinen Kosten fallen beispielsweise die Unterstützung der städtischen Fachstellen, die externe Bauherrenunterstützung und -koordination für das Gesamtvorhaben «Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona» und die öffentliche Mitwirkung.

Für die spätere Projektierung des Stadttunnels und der Entwicklung der Stadt- und Strassenräume ist vorgelagert eine Phase der Grundlagenerarbeitung notwendig. In dieser Phase werden unter anderem die geologisch-geotechnischen Sondierungen durchgeführt, die Verkehrszahlen und die Verkehrsmodellierung aktualisiert, die übergeordnete Verkehrsplanung vertieft und die Planerteams beschafft. Diese Kosten werden durch den Kanton getragen.

Im Unterschied zu den Planungen der Ortsplanungsrevision geht es hier um die Planung und Entwicklung der Stadt- und Strassenräume, die im direkten Zusammenhang mit dem Stadttunnel stehen. Bei den betroffenen Stadträumen handelt es sich um die geplanten Anschlüsse Seedamm und Tüchelweier sowie das Zentrum Rapperswil rund um den Bahnhof, die Untere und Obere Bahnhofstrasse einschliesslich Güterstrasse bis zum Tüchelweier (vgl. Abbildung 3, gelb dargestellt).

Die fünf betroffenen Strassenräume Zürcherstrasse, Rütistrasse, Neue Jonastrasse und St. Gallerstrasse, Holzriesstrasse und die Alte Jonastrasse (vgl. Abbildung 3, blau dargestellt) werden in Form von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) geplant und bearbeitet. Begleitende Massnahmen im Zusammenhang mit dem Städtebau, der Nutzung und Bebauung, dem Grün- und Freiraum sowie explizite Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) werden aus anderen Kostenstellen der Stadt finanziert, wie jene der Ortsplanungsrevision oder dem GVK.

### Finanzierung

Dieses Planungs- und Projektierungsvorhaben wird im Verwaltungsvermögen geführt. Verwaltungsinterne Aufwendungen sind keine in den Ausgaben enthalten. Von den Gesamtkosten für den Planungskredit in der Höhe von 3,8 Mio. Franken ergibt sich eine jährliche Abschreibungsrate von 0,38 Mio. Franken (Abschreibungsdauer 10 Jahre). Die jährlichen Zinskosten (Zinsbasis 2,5%, kalkulatorisch auf den mittleren Verfall gerechnet) betragen durchschnittlich Fr. 47'500.—.

In der städtischen Bilanz besteht eine Vorfinanzierung Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona, flankierende Massnahmen in der Höhe von 2,8 Mio. Franken, welche zugunsten dieser Planungsaufwendungen aufzulösen sind. Es ergibt sich daraus eine jährliche Entlastung der Folgekosten von 0,28 Mio. Franken.

Insgesamt ist bei einer Annahme des beantragten Planungskredites somit von jährlich wiederkehrenden Folgekosten von rund 0,15 Mio. Franken auszugehen. Diese setzen sich zusammen aus der Abschreibung (0,38 Mio. Franken) abzüglich der Entlastung durch die Vorfinanzierung (0,28 Mio. Franken) und zuzüglich der jährlichen Zinskosten (Fr. 47'500.—).

### Realisierungskosten für flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit dem Stadttunnel

Die Planungs- und Projektierungsarbeiten lösen im Zusammenhang mit dem Tunnelprojekt unterschiedliche Bauprojekte mit entsprechenden Ausführungskrediten aus. Die Ausgaben für die spätere Realisierung dieser Bauvorhaben sowie die daraus resultierenden jährlich wiederkehrenden Folgekosten und die Betriebs- und Unterhaltskosten sind noch nicht verlässlich, da noch keine konkreten Projekte vorliegen. Mit dem vorliegenden Kredit werden die Projektphasen Zielbild und Vorprojekt plus finanziert. Nach Abschluss dieser Phasen können die erwarteten Gesamtkosten für diese flankierenden Massnahmen beziffert werden.

Das gilt auch für die daraus resultierenden Folgekosten für Unterhalt, Betrieb, Abschreibungen und Zinsen der Strassenräume. Gewisse Strassenzüge sind im Rahmen des Tunnelprojekts vom Kanton in Stadtbesitz zu übernehmen.

### Klimaauswirkungen

Bei späteren Ausführungskrediten werden die Klima-Auswirkungen der jeweiligen Vorlagen detailliert dargestellt.

### Zeitplan

Es ist vorgesehen, die Erarbeitung der Phase Zielbild in den nächsten drei Jahren durchzuführen (vgl. Abbildung 4). In diesem Zeitraum sollen neben der Gestaltung der Stadt- und Strassenräume und der städtischen Begleitmassnahmen auch die Grundlagen für die weitere Projektierung des Stadttunnels vorliegen (Fokus auf geologisch-geotechnische Untersuchungen). Gleichzeitig sind bis zu diesem Zeitpunkt auch die Machbarkeit des Verkehrsmanagements und der Lenkungsmassnahmen nachzuweisen sowie die öffentliche Mitwirkung in der Stadt auszulösen.

In den Jahren 2028 bis 2031 (Phase Vorprojekt plus) sollen dann die erarbeiteten Zielbilder weiter vertieft, präzisiert und die Vorprojekte mit Kostenschätzung für das Gesamtvorhaben «Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona» ausgearbeitet werden. Gleichzeitig soll die Umsetzung des Gesamtvorhabens durch den St. Galler Kantonsrat im 19. Strassenbauprogramm verankert werden. Damit wird die Finanzierung der Planungs- und Projektierungsarbeiten (Vorprojekt plus), die in die Zuständigkeit des Kantons fallen, gesichert.

Die Vernehmlassung gemäss Artikel 35 des kantonalen Strassengesetzes wird voraussichtlich im Jahr 2032 als kommunale Urnenabstimmung durchgeführt. Stimmt die Bevölkerung dem Vernehmlassungsbeschluss der Stadt zu, werden die Stimmberechtigten des Kantons bei der Ergreifung des fakultativen Referendums voraussichtlich im Zeitraum 2033 bis 2034 über das Gesamtvorhaben abstimmen.

### Antrag des Stadtrats

Der Stadtrat Rapperswil-Jona beantragt den Planungskredit von 3,8 Mio. Franken. Mit dem Kredit können die nächsten Planungs- und Projektierungsschritte für die Stadt- und Strassenräume im Zusammenhang mit dem Stadttunnel erarbeitet werden. Diese Arbeiten bilden die Grundlage für die spätere städtische Abstimmung nach Art. 35 des kantonalen Strassengesetzes sowie für den späteren kantonalen Entscheid über das Gesamtvorhaben.

Der Stadtrat stützt sich dabei auf die Grundsatzabstimmung vom 10. September 2023, auf die gemeinsame Planung mit dem Kanton und auf die optimierte «Variante Mitte». Ein zentrales Anliegen ist die Verbindlichkeit zwischen dem Stadttunnel und den flankierenden Massnahmen. Bei einer Ablehnung wären die nächsten Planungsschritte für die Stadt blockiert. Damit würde auch die Weiterentwicklung des Gesamtprojekts in Frage gestellt.

Der Stadtrat beantragt deshalb den Planungskredit von 3,8 Mio. Franken, inkl. MwSt., für die Erarbeitung der Stadt- und Strassenräume im Zusammenhang mit dem Stadttunnel.

### Abstimmungsfrage

Sie werden auf dem Stimmzettel gefragt:

«Wollen Sie dem Planungskredit von 3,8 Mio. Franken, inkl. Mehrwertsteuer, für die Erarbeitung der Stadt- und Strassenräume im Zusammenhang mit dem Stadttunnel Rapperswil-Jona zustimmen?»

Rapperswil-Jona, 31. März 2026

Stadt Rapperswil-Jona

Barbara Dillier  
Stadtpräsidentin

Stefan Eberhard  
Stadtschreiber

### Weitere Informationen

#### Gesamtverkehrskonzept (GVK):

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

#### Grundsatzabstimmung 2023:

[www.rapperswil-jona.ch/grundsatzabstimmungstadttunnel](http://www.rapperswil-jona.ch/grundsatzabstimmungstadttunnel)

#### Abstimmungen und Termine:

[www.rapperswil-jona.ch/abstimmung](http://www.rapperswil-jona.ch/abstimmung)



## Impressum

### Herausgeber und Redaktion

Stadtverwaltung Rapperswil-Jona  
St. Gallerstrasse 40, Postfach  
8645 Jona  
[www.rapperswil-jona.ch](http://www.rapperswil-jona.ch)

### Auskünfte

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

[stadt@rj.sg.ch](mailto:stadt@rj.sg.ch)

### Gesamtherstellung

Medienwerkstadt, Rapperswil-Jona

Das Abstimmungsgutachten ist auch im Internet  
aufgeschaltet ([www.rapperswil-jona.ch](http://www.rapperswil-jona.ch)) unter Politik,  
Abstimmung + Wahlen

### Aus dem Stadthaus direkt in Ihren Newsfeed

Instagram



@stadtrj

Facebook



@Stadt.Rapperswil.Jona

LinkedIn



@Stadt Rapperswil-Jona