



Fragen und Antworten zum Prozess Mobilitätszukunft und zum weiteren Vorgehen (Stand April 2014)

1) Sie haben am ersten Mobilitätsforum gesagt, dass der Prozess Mobilitätszukunft Ende 2013 mit der Übergabe des Lösungsvorschlags an den Kanton zu Ende geht. Nun gibt es wieder eine Begleitkommission welche vom Stadtrat eingesetzt werden soll, weshalb?

- Der eigentliche Prozess der Mobilitätszukunft, wie er nach dem Abstimmungsergebnis im Herbst 2011 konzipiert wurde, ist abgeschlossen. Bürgerbeteiligung muss aber weitergehen.
 - Die weiteren Arbeiten für die mittel- und langfristigen Lösungen sollen begleitet werden, dies wurde auch aus den Vernehmlassungsantworten deutlich
 - Die Form der Begleitung für den langfristigen Lösungsansatz eines Stadttunnels ist noch nicht klar und muss mit dem Kanton zusammen festgelegt werden.
 - Die Begleitung der mittelfristigen Strategie für oberirdische Verbesserungen im Verkehrssystem auf dem Stadtgebiet soll mit einer vom Stadtrat eingesetzten Kommission sichergestellt werden.
-

2) Der Prozess Mobilitätszukunft hat über eine Million Franken ja stimmt gekostet und wird weitergeführt, ohne dass der Stau reduziert wurde. Das ist sehr viel Geld, wie erklären Sie sich die hohen Kosten?

- Die breite Mitwirkung braucht Zeit und Geld. Wir haben im Prozess gute Lösungen gefunden, wie die Situation in der Stadt auch schneller verbessert werden kann
 - Wir erhalten viele positive Feedbacks von engagierten Bürgerinnen und Bürgern
 - Der Konsens zum weiteren Vorgehen ist den hohen Preis wert – weitere Aktivitäten können nun gezielt durchgeführt werden
 - Kurzsichtige Massnahmen, die nicht gut geplant werden, lösen das Problem nicht
 - Konkrete Kosten: ca. 1 Mio. CHF, inkl. Verkehrserhebung (Kostenanteil Stadt Fr. 165'000)
-

3) Der Prozess Mobilitätszukunft hat bereits über eine Million Franken gekostet. Sie möchten die Bürgerbeteiligung nun weiterführen, wie viel wird das in Zukunft noch kosten?

- Kosten abhängig von der Intensität der Beteiligung. Auch der Kanton möchte den Einbezug der Bevölkerung – bei der langfristigen Lösung. Dort übernimmt der Kanton die Kosten.
 - Für die mittelfristige Lösung wird vorerst nur ein öffentlicher Workshop am 12. Juni 2014 gemacht. Danach wird auf der fachlichen Ebene ein Vorschlag ausgearbeitet und das Gesamtverkehrskonzept überarbeitet. Und da wir in den letzten 2 Jahren die Bedürfnisse der Bevölkerung gespürt haben, sollten ein mehrheitsfähiger Vorschlag und ein effizientes Projektverfahren möglich sein.
-



4) *In Ihrem Strategiepapier, das Sie dem Regierungsrat überreichen wollen, ist wieder die Rede von einem Stadttunnel, wie er 2011 bereits einmal an der Urne gescheitert ist. Versuchen Sie nun, diese über die Hintertür wieder in den Prozess einzubringen, obwohl das Begleitgremium diese Lösung nicht wollte?*

- Dem Kanton wird primär die Lösungsfamilie 6, also der lange Stadttunnel zur weiteren Vertiefung vorgeschlagen. Es wird klar gemacht, dass dies die favorisierte Lösung aus dem Prozess der Mobilitätszukunft ist. Aufgrund der klar geregelten Prozesse muss der Kanton diesem Lösungsansatz jedoch andere Varianten gegenüberstellen. Dabei sollen aus fachlicher Sicht gut beurteilte Lösungen wie der Lösungsansatz mit dem Freispielen des Bahntrassees der S7 und der Umlegung der Bahnlinie durch einen neuen Meienbergtunnel berücksichtigt werden.
 - Es soll verhindert werden, dass man ohne Lösung dasteht, falls die Wunschlösung technisch oder aus Kostengründen nicht realisierbar ist.
-

5) *Das Begleitgremium des Prozesses Mobilitätszukunft ist eine sehr kleine Gruppe, die sehr wichtige Entscheidungen gefällt hat. Woher nimmt das Gremium seine Legitimität? Braucht es vor der Übergabe einer Lösungsidee an den Kanton nicht zumindest eine Konsultativabstimmung an der Bürgerversammlung?*

- Das Begleitgremium repräsentiert die Bevölkerung. Mit diesem Fokus wurden die Organisationen und Personen angeschrieben. Alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt konnten sich zudem auch selbst melden, um darin teilzunehmen.
 - Im Prozess der Mobilitätszukunft wurde eine schriftliche Vernehmlassung durchgeführt, eingeladen wurden die Parteien, die Quartiervereine, die Nachbargemeinden, weitere Interessensorganisationen und die im BG einsitzenden Privatpersonen.
 - Zu noch kaum vertieften Lösungsideen eine Konsultativabstimmung durchzuführen macht keinen Sinn, solange noch nicht klar ist, ob die Varianten technisch realisierbar sind und was sie genau kosten. Die Idee einer Konsultativabstimmung wurde aber aufgenommen und ist als mögliches Vorgehen zu einem späteren Zeitpunkt denkbar.
-

6) *Sie teilen nun die Lösungsideen in eine kurz-, eine mittel- und eine langfristige Perspektive ein. Das gibt vielen Einwohnerinnen und Einwohner von Rapperswil-Jona Hoffnung, dass einige Massnahmen sehr rasch umgesetzt werden. Welche sind das und was genau muss man unter kurz- und mittelfristig verstehen?*

- Der Stadtrat plant laufend Sofortmassnahmen, welche kurzfristig umgesetzt werden können. Dazu gehören beispielsweise Verbesserungen für den Fussverkehr, für den Veloverkehr und im öffentlichen Verkehr. Auch die Sicherstellung der Hindernisfreiheit der Verkehrswege sowie die Optimierung von Lichtsignalanlagen gehören dazu. Ein sehr wichtiger Bereich ist die Verkehrsberuhigung (Einführung weiterer Tempo 30-Zonen und weiterer Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Quartieren) sowie die Prüfung eines Parkleitsystems.
-



- Die Umsetzung solcher „kleiner“ Massnahmen brauchen aber auch Zeit (Planung, Projektierung, Budgetierung, Kreditgenehmigung, Ausschreibung Bau), wir reden von 1 bis 5 Jahren.
 - Mittelfristig soll die Situation in den Zentren von Rapperswil und Jona für alle Verkehrsmittel optimiert werden, hierbei geht es um einen Zeithorizont von 5 bis 10 Jahre. Hierfür wird im Rahmen der Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes jetzt ein konkreter Vorschlag erarbeitet, welcher auf der Lösungsfamilie „Status Quo+“ basiert. Dieser soll im Rahmen des 3. Agglomerationsprogramms durch den Bund mitfinanziert werden. Dazu müssten die Massnahmen aber bis Ende 2015 vorliegen.
 - An Bedeutung gewinnen auch Themen von Verhaltens- und Strukturänderungen sowie der Sensibilisierung in Mobilitätsfragen.
-

7) *Sie haben immer wieder betont, dass eine langfristige Lösung Geduld braucht. Wie viele Jahre wird es dauern, bis sich die Fahrzeuge in Rapperswil nicht mehr jeden Tag stauen?*

- In den Zentren von Rapperswil und Jona selbst werden wir den Stau durch die mittelfristigen Lösungen verflüssigen können, d.h. in 5 bis 10 Jahren.
 - Auf den Zufahrtsstrassen wie auch auf dem Seedamm werden die Rückstaus allerdings anhalten, solange keine langfristige Lösung (z.B. Stadttunnel) umgesetzt ist. Dies dauert 20 Jahre oder mehr. Auch zukünftig ist eine Verkehrsdosierung / Pfortnerungen notwendig.
-

8) *Die Nachbarkantone aber auch der Kanton St. Gallen haben bisher wenig Interesse gezeigt, visionäre und teure Tunnellösungen zu unterstützen. Sie selbst betonen immer wieder, dass es ohne die Kantone St. Gallen, Zürich und Schwyz nicht geht. Wie ändern Sie deren ablehnende Haltung?*

- Wir werden den Dialog mit den Nachbarkantonen sicher weiterführen. Es wird helfen, wenn die Pläne in den Abklärungen des Kantons St. Gallen nun konkreter werden und man mit konkreten Angaben wieder auf die Nachbarkantone und –gemeinden zugehen kann.
 - Eine Lösung auf Bundesebene ist aufgrund der aktuellen Situation nach Ablehnung der Erhöhung der Autobahnvignette und den zahlreichen anderen Begehren im Moment nicht realistisch.
-

9) *Sie übergeben am 2. April dem Kanton ihre „Strategie“. Was muss man sich darunter vorstellen?*

- Der Stadtrat übergibt dem Kanton die aus dem Prozess der Mobilitätszukunft entstandenen Lösungsansätze. Er stellt das Begehren einen Stadttunnel lang vertiefter zu untersuchen und in die kantonalen Planungsgrundlagen (Kant. Richtplan, Strassenbauprogramm) aufzunehmen. Gleichzeitig verlangt er, dass die Stadt sowie die Bevölkerung in den weiteren Planungsprozess eingebunden werden. Konkret handelt es sich um einen Plan mit der bevorzugten Linienführung eines Stadttunnels lang von Hurden über Jona in den Hüllstein (Anschluss A53) sowie möglichen Alternativen.
-



- Der Stadtrat zeigt dem Kanton auch auf, welche Massnahmen er auf kurz- und mittelfristiger Ebene umsetzen möchte und wie er die Zusammenarbeit mit dem Kanton in Bezug auf diese Arbeiten sieht.
-

10) *Wieso gehen Sie überhaupt davon aus, dass der Kanton Ihre Pläne unterstützen wird?*

- Der Kanton hat die Stadt nach dem Abstimmungsnein im September 2011 damit beauftragt, eine Bestlösung aus Sicht der Stadt zu erarbeiten. Diese Aufforderung haben wir hiermit erfüllt. Jetzt muss der Kanton tätig werden und die regulären Verfahren in Gang setzen.
 - Unterstützung Kantonsräte
 - Dialog Regierungsräte
-

11) *Sie nennen den Prozess Mobilitätszukunft einen Erfolg. In der Bevölkerung hört man auch kritische Stimmen. Wie entgegnen Sie diesen kritischen Stimmen?*

- Eine Lösung dieser Grössenordnung braucht Zeit. Nachdem die letzten 40 Jahre keine mehrheitsfähige Lösung gefunden wurde, kann man nicht davon ausgehen, dass – trotz Partizipation und Mitwirkung – innerhalb von 2 Jahren eine von allen akzeptierte und bauliche machbare und finanzierbare Lösung auf dem Tisch liegt.
 - Mitwirkung und Partizipation war erfolgreich, beispielsweise wurden wertvolle Sofortmassnahmen entwickelt, welche rasch angepackt werden können. Zudem hat die Bevölkerung erkannt, dass es nicht so einfach ist, einen Tunnel zu bauen. Auch die Notwendigkeit von mittelfristigen Massnahmen wurde von allen Beteiligten erkannt.
 - Generell hat eine Sensibilisierung stattgefunden.
 - Zudem haben wir sehr viele positive Rückmeldungen.
-

12) *Die langfristige Lösung der Verkehrsproblematik soll ein Stadttunnel bringen. Wo führt dieser durch und wie viel kostet diese Variante?*

- Der Stadtrat beantragt dem Kanton eine Linienführung von Hurden bis Hüllistein mit optionalen Zwischenanschlüssen in Jona und Kempraten. Die idealen Standorte der Tunnelportale und der Zwischenanschlüsse sind Gegenstand der weiteren Untersuchungen beim Kanton. Eine erste Kostenschätzung im Rahmen der Mobilitätszukunft geht von 850 Mio. CHF aus, allerdings noch ohne Ast nach Kempraten. Die Genauigkeit der Kostenschätzung ist mit +/- 40% allerdings noch sehr gering.
-

13) *Eine Kritik beim Tunnel 2011 war auch der Tagbau. Nun möchten Sie erneut einen Tunnel bauen, wird es dort auch wieder Tagbau-Phasen geben?*

- Der Stadtrat beantragt dem Kanton eine Linienführung, welche in bergmännischer Art gebaut werden kann. Trotzdem wird es voraussichtlich im Bereich der Portale und Zwischenanschlüsse unumgänglich sein, auch im Tagbau zu arbeiten. Auch hier können die konkreten Bauabläufe erst untersucht werden, wenn die Linienführung definitiv festgelegt ist.
-



14) *Die Bevölkerung konnte selbst Lösungsideen eingeben. Damit haben im Prinzip Laien die Planung für die Lösung übernommen. War dies zielführend?*

- Der Stadtrat erachtet dieses Vorgehen insgesamt als zielführend. Bei den Betroffenen gab und gibt es gute Ideen für die Lösung der Verkehrsprobleme. So ist die langfristig bevorzugte Variante ja auch aus der Bevölkerung entstanden. Ebenso auch die Ideen für kurz- und mittelfristige Lösungen.
 - Aber natürlich ist es jetzt auch wichtig, dass die Fachleute vom Kanton die Varianten beurteilen, vergleichen und optimieren. Damit ist dann auch die fachliche Sicht richtig eingeflossen. Die Bevölkerung hingegen muss dann aber auch die Offenheit mitbringen, Optimierungen aus fachlicher Sicht anzunehmen und zu akzeptieren.
 - Bisher einmaliger Prozess, zugegeben, aber es schien angemessen, auch innovative Methoden anzuwenden
 - In den letzten Jahrzehnten wurden auf fachlicher Ebene bereits sehr viele Varianten diskutiert, analysiert, favorisiert und wieder verworfen – jetzt war es an der Zeit, die Bevölkerung anzuhören
-

15) *Die meisten Autos, die den Seedamm queren haben ein ausserkantonales Kennzeichen, das weiss jeder Einwohner von Rapperswil-Jona. Wieso können Sie nicht einfach hier ansetzen? Sie haben ja die Zahlen aus der Verkehrszählung.*

- Bei der Verkehrserhebung wurden die Kennzeichen nicht nach Kantonen ausgewertet. Aber es ist natürlich kein Geheimnis, dass viele mit SZ oder ZH-Kennzeichen über den Damm fahren. Dies ist ja aber grundsätzlich nicht schlecht – diese Personen haben vielleicht ihre Arbeitsstelle in RJ oder gehen dort einkaufen oder verbringen dort ihre Freizeit. Für die wirtschaftliche Situation von RJ sind diese Besucher und Gäste notwendig. Es würde also zu kurz greifen, einfach alle fremden Kennzeichen verbannen zu wollen, weil damit auch eine wichtige wirtschaftliche Stütze fällt.
-

16) *Einige wollen den Seedamm zumindest zu bestimmten Zeiten sperren oder eine Gebührenpflicht einführen. Sie sagen immer, das ginge in der Schweiz nicht. Weshalb?*

- In der Schweizerischen Bundesverfassung ist festgelegt, dass die Nutzung von öffentlichen Strassen grundsätzlich gebührenfrei ist. Allerdings hat der Bund auch schon signalisiert, dass er offen wäre für Pilotversuche und damit Ausnahmeregelungen.
 - Eine Mautpflicht hat beim Begleitgremium allerdings schlecht abgeschnitten (aus den oben erläuterten Gründen zum wichtigen Wirtschaftsverkehr)
-