

Stadtjournal

August 2023



Das offizielle Magazin der Stadt Rapperswil-Jona

Neues aus der Stadt

«Offener Mittag» und «Offenes Haus» für Jugendliche Seite 2

Neues aus der Stadt

Cyclomania – Wer Velo fährt, punktet Seite 3

Hier entsteht ...

... die sanierte Turnhalle Südquartier Seite 8



Grundsatzabstimmung Stadttunnel

Ein Schlagabtausch über Verkehrsprobleme, Gestaltungsspielraum und Denkblockaden Seite 4

Kinder- und Jugendarbeit

Neue Angebote: «Offener Mittag» und «Offenes Haus»

Die Kinder- und Jugendarbeit Jump-in hat für Schülerinnen und Schüler der Oberstufe zwei neue Betreuungsangebote geschaffen: den «offenen Mittag» und das «offene Haus». In den Räumen des Kinder- und Jugend-

zentrums auf dem Zeughausareal sind hierfür an regulären Schultagen – ausser mittwochs – Fachpersonen der offenen Kinder- und Jugendarbeit anwesend, die die Zeit mit den Jugendlichen gestalten.

Am «offenen Mittag», der jeweils montags, dienstags, donnerstags und freitags, von 11.30 bis 13.30 Uhr, stattfindet, können die Jugendlichen ihr mitgebrachtes Mittagessen gemeinsam in der Halle einnehmen. Während der Essenszeit von 12 bis 13 Uhr müssen elektronische Geräte ausgeschaltet bleiben. Der «offene Mittag» ist ein niederschwelliges Angebot: Jugendliche können dort spontan und ohne Konsumationszwang vorbeischauen. Teller, Gläser, Besteck und Mikrowelle stehen zur Verfügung. Wasser und Äpfel gibt es kostenlos.

Das «offene Haus» (Montag und Dienstag, 13.30 bis 17 Uhr, sowie Donnerstag, 16 bis 18.30 Uhr) dient Jugendlichen als Aufenthaltsort, um Ruhe zu finden, sich zu entspannen, auszutauschen, Freundschaften zu pflegen oder neue zu knüpfen. Auch hier ist stets eine Mitarbeiterin oder ein Mitarbeiter der Kinder- und Jugendarbeit anwesend. So finden die Schülerinnen und Schüler ein offenes Ohr, um Themen zu besprechen, die sie gerade beschäftigen. Für ihre Hausaufgaben können sie sich im WLAN der Schule einloggen. Auch das «offene Haus» kann spontan und ohne Konsumationspflicht genutzt werden.

Während der Schulferien oder an Feiertagen finden der «offene Mittag» und das «offene Haus» nicht statt. (red)



Schülerinnen und Schüler der Oberstufe können sich neu über den Mittag oder nachmittags im Kinder- und Jugendzentrum verweilen. Eine Fachperson ist stets vor Ort. (Foto: zvg)

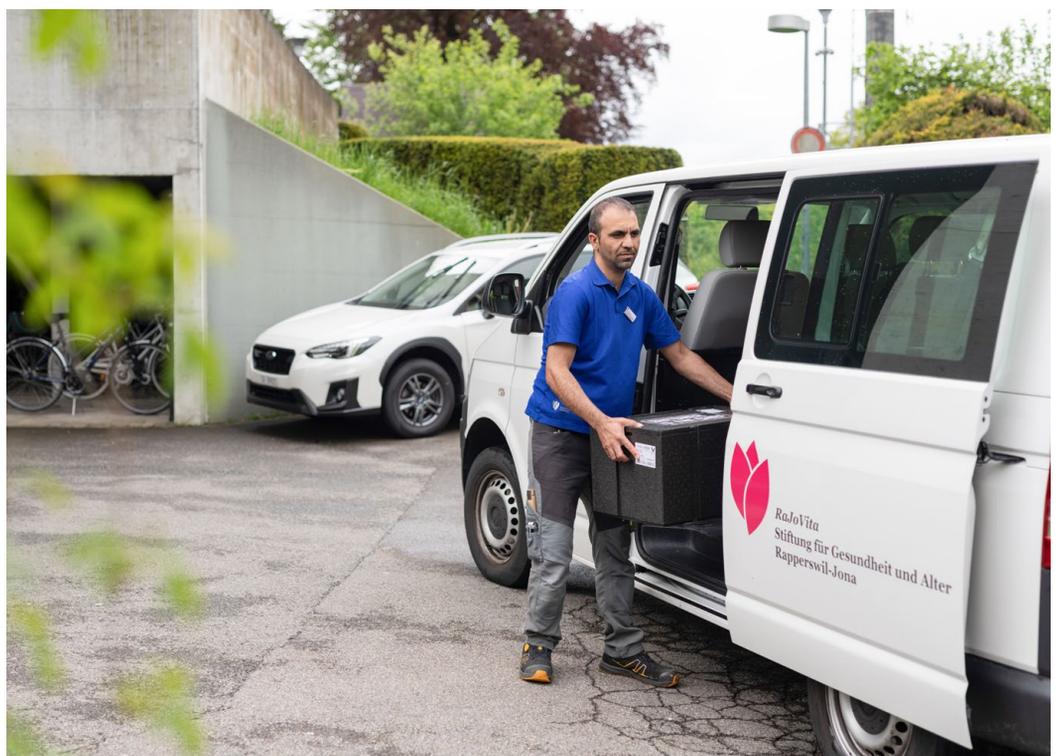
Mahlzeitendienst

Fahrerinnen und Fahrer gesucht

Für Menschen mit medizinischen Erkrankungen oder körperlichen Einschränkungen, die zu Hause wohnen, ihr Essen aber nicht mehr selbst zubereiten können, betreibt die Stiftung Rajovita einen Mahlzeitendienst in der Stadt. Denn eine ausgewogene Ernährung trägt viel zur Lebensqualität bei. Zurzeit sucht die Stiftung Rajovita für dieses Angebot weitere freiwillige Fahrerinnen und Fahrer, die die bestellten Mahlzeiten zu den Kundinnen und Kunden bringen. Dank der Mithilfe von Freiwilligen bleiben die Leistungen des Mahlzeitendienstes für die Bezügerinnen und Bezüger bezahlbar. Wer sich engagieren möchte, benötigt einen Führerausweis, ein eigenes Fahrzeug und sollte Freude am Umgang mit Seniorinnen und Senioren mitbringen.

Die Fahrerinnen und Fahrer des Mahlzeitendienstes sind jeweils vormittags an den Werktagen (ausgenommen mittwochs) unterwegs. Sie entscheiden selbst, wie oft sie einen Einsatz leisten möchten. Für jede Tour erhalten sie 20 Franken für Fahrspesen vergütet.

Weitere Auskünfte erteilt Edwin Nawratil von der Stiftung Rajovita: edwin.nawratil.ch oder Tel. 055 222 01 20. (red)



Essen zu betagten Menschen nach Hause bringen – ein freiwilliger Fahrer des Mahlzeitendienstes im Einsatz. (Foto: joellefotografiert)



Mithilfe einer App können Velofahrerinnen und Velofahrer im September Punkte sammeln und Preise gewinnen. (Foto: zvg)

Rapperswil-Jona rollt

Die Stadt macht an nationaler Velo-Challenge mit

Rapperswil-Jona tritt in die Pedalen: Die Stadt nimmt im Monat September erstmals an der Cyclomania teil – einer schweizweiten Aktion, die das Velofahren im urbanen Raum fördern will. Ziel ist es, die Bevölkerung auf spielerische Art zu motivieren, im Alltag vermehrt aufs Velo zu setzen. Die Teilnehmenden sammeln Punkte, während sie innerhalb der Stadt möglichst häufig Velo fahren und zu Fuss unterwegs sind. Die zurückgelegten Strecken erfassen sie dabei mithilfe einer App von Cyclomania oder indem sie ihre Velofahrten und Fusswege manuell eingeben. Pro 500 Meter gibt es einen Punkt, längere Distanzen ab drei Kilometern am Stück werden mit einem zusätzlichen Punkt belohnt. Wer 60 Punkte erreicht, nimmt an der Verlosung des Hauptpreises teil – eines E-Bikes im Wert von rund 3000 Franken. Doch auch wer weniger Punkte sammelt, geht nicht leer aus. Als sogenannte Etappenpreise winken ein Gratskaffee bei der Bäckerei Wick, ein Einkaufsrabatt im Onlineshop von Gebana oder eine Jahresmitgliedschaft bei den Schweizer Jugendherbergen.

Mit der Teilnahme an der Aktion will die Stadt Anreize schaffen, um

beispielsweise fürs Einkaufen, in der Freizeit oder für den Arbeitsweg häufiger das Velo zu benutzen. Zudem zeigt sich mithilfe der anonymisierten Daten, wo Velofahrerinnen und Velofahrer in Rapperswil-Jona unterwegs sind – «dies gibt Auskunft darüber, wo bestehende Velowege funktionieren und wo sie allenfalls ausgebaut werden müssten», erklärt Fabian Ruoss, Fachmitarbeiter Klimaschutz und Energie der Stadt.

«Cyclomania» ist eine Aktion von Pro Velo Schweiz, dem Dachverband der lokalen und regionalen Verbände für die Interessen der Velofahrerinnen und Velofahrer in der Schweiz. Sie richtet sich an alle Altersgruppen. Ziel ist, das Velo als umweltfreundliches, energiesparendes und gesundes Verkehrsmittel zu fördern. Dieses Jahr sind 24 Gemeinden respektive Regionen mit am Start – von Kreuzlingen bis Nyon. Sie treten gleichzeitig gegeneinander an. Dabei gewinnt jene Gemeinde oder Region mit den meisten Teilnehmerinnen und Teilnehmern und den meisten abgeschlossenen Challenges, beides bezogen auf die Grösse des Einzugsgebietes. (ran)

www.cyclomania.ch



24 Städte und Regionen nehmen dieses Jahr an der Cyclomania von Pro Velo Schweiz teil. (Foto: zvg)



Grundsatzabstimmung Stadttunnel

Fünf Fragen an Stadtpräsident Martin Stöckling

Die Gegner des Stadttunnels befürchten eine Kapazitätserweiterung. Was sagen Sie dazu? Der Tunnel ist nicht primär ein Verkehrsprojekt, vielmehr wird sich durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs unter den Boden die Lebensqualität in der Stadt sehr positiv entwickeln. Auch die Verkehrssituation innerhalb der Stadt wird sich verbessern. Damit der Stadttunnel diese Wirkung entfaltet und nicht zu Mehrverkehr in der Stadt führt, sind jedoch zielgerichtete flankierende Massnahmen vorgesehen.

Eine jahrelange Grossbaustelle – würde dies die Verkehrssituation nicht zusätzlich verschärfen? Für mich ist entscheidend, ob es sich lohnt, eine Baustelle in Kauf zu nehmen für eine langfristige Verkehrslösung, von der zukünftige Generationen profitieren werden. Ich beantworte diese Frage klar mit Ja.

Wie sehr würden die Tunnelanschlüsse in der Stadt das Stadtbild verändern? Tunnelportale sind tatsächlich eine städtebauliche Herausforderung. Wie das genau gelöst wird, ist im Rahmen der Projektierung zu klären. Ich bin überzeugt, dass es innovative Ansätze dafür gibt.

Ein konkretes Bauprojekt würde erst nach einem Ja am 10. September erarbeitet. Stimmt die Bevölkerung also über eine Katze im Sack ab? Die Stimmbürgerschaft stimmt über einen Grundsatz ab: Soll die Stadt auf der Nord-Süd-Achse vom Durchgangsverkehr befreit werden oder nehmen wir diesen Verkehr weiterhin in Kauf? Mit einem Ja könnte der Bevölkerung in einem nächsten Schritt ein konkretes Projekt präsentiert werden, über das noch einmal abgestimmt würde.

Ohne Tunnel müsste man auf stärkere flankierende Massnahmen setzen. Was heisst das genau? Neben dem Durchgangsverkehr muss mit oder ohne Tunnel auch der hausgemachte Verkehr angegangen werden. Ohne Tunnel müssten wir noch stärker auf die Reduktion des hausgemachten Autoverkehrs fokussieren. Das Strassennetz respektive der öffentliche Raum müssten konsequent so umgebaut werden, dass der Fuss- und Veloverkehr und der öffentliche Verkehr bevorzugt werden. Das Beispiel Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse zeigt aber, dass die Bevölkerung solche Projekte bereits in moderater Ausführung äusserst kritisch beurteilt. (Interview: Jacqueline Olivier, Foto: zvg)

« Auch die Verkehrssituation innerhalb der Stadt wird sich verbessern. »

«Nur mit dem Tunnel werden auch flankierende Massnahmen greifen»

Soll der Durchgangsverkehr in Zukunft durch einen Stadttunnel rollen? Klar, sagt Marianne Fassbind, Co-Präsidentin des Ja-Komitees, so könne oberirdisch attraktiver Lebensraum entstehen. Viel zu teuer und nicht nachhaltig, kontert Manuel Bleibler, Kampagnenleiter des Nein-Komitees. Ein Streitgespräch.

Herr Bleibler, am 10. September wird die Stadtbevölkerung darüber abstimmen, ob man den Durchgangsverkehr künftig in einem Tunnel unter der Stadt hindurchführen soll. Die Stadt bewertet dies als Chance für die Stadtentwicklung, Sie nicht. Warum nicht?

Manuel Bleibler: Erstens wäre der Bau eines solchen Tunnels horrend teuer, und das Kosten-Nutzen-Verhältnis fällt sehr unvorteilhaft aus. Zweitens führt dieses Projekt gesamthaft gesehen zu mehr Autoverkehr und ist auch in vielen anderen Aspekten nicht ökologisch. Der Bau eines Tunnels widerspricht einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Und drittens löst das Projekt das bestehende Verkehrsproblem nur punktuell. Für gewisse Abschnitte würde es zwar eine Verbesserung bedeuten, für grosse Teile der Stadt bringt es jedoch gar nichts, und für einige hätte es sogar eine Verschlechterung zur Folge. Zudem wäre die Bauphase eine enorme Belastung für die Stadt. Über Jahre würden wir unter Baustellenverkehr, Emissionen und Verkehrsbehinderungen leiden. Wenn man so viel Geld in ein Verkehrsprojekt investiert, müsste das Resultat für die Stadtbevölkerung ausgewogener und auch nachhaltiger sein.

Frau Fassbind, warum soll die Stimmbevölkerung Ja sagen zu einer Tunnellösung?

Marianne Fassbind: Am 10. September geht es um einen Grundsatzentscheid: Wollen wir die Verkehrsprobleme mit einem Tunnel lösen oder nicht? Oder noch konkreter: Wollen wir die Planung eines Tunnels überhaupt angehen oder nicht? Es ist deshalb falsch, jetzt bereits über Varianten und technische Detailfragen zu diskutieren. Ausserdem gibt es keine billige Tunnelvariante. Es gibt nur einen Tunnel oder keinen. Die Variante direkt käme aber wesentlich günstiger als die Variante Mitte mit dem massiven Kreisel neben dem Bahnhof Kempraten. Wir bevorzugen deshalb die Variante direkt.

Und inwiefern wäre ein Stadttunnel eine gute Lösung?

Fassbind: Ein wesentlicher Teil des Verkehrs soll unter der Stadt hindurchgeführt werden, damit oberirdisch Platz frei wird für einen attraktiven Wohn- und Lebensraum, für bessere Velowege und separate Busspuren. Diverse Studien haben ergeben, dass die Nord-Süd-Achse durch einen Tunnel deutlich entlastet würde. Auf dieser Achse verläuft der grösste Teil des Durchgangsverkehrs, er macht inzwi-

schen 56 Prozent des Verkehrsaufkommens aus. Die Bevölkerung unserer Stadt leidet unter der Tatsache, dass Rapperswil-Jona verkehrstechnisch sehr gut liegt und ein wichtiger Verkehrsknoten ist. Für uns ist deshalb klar, dass dieser Durchgangsverkehr unter den Boden verlegt werden muss.

Auf der Homepage des Nein-Komitees ist die Rede davon, den Stadttunnel endlich zu begraben. Herr Bleibler, Sie wollen also generell keine Tunnellösung?

Bleibler: Ja, wir sind grundsätzlich gegen einen Tunnel, da dieses Projekt an vielen Zielen vorbeischießt. Am 10. September geht es zudem nicht nur um einen Grundsatzentscheid, sondern auch darum, welche Variante die Bevölkerung bevorzugen würde: Variante Mitte oder Variante direkt. Und diese Varianten-Frage halten wir zum jetzigen Zeitpunkt für unangebracht, denn es ist noch viel zu wenig Konkretes darüber bekannt, wie die jeweilige Umsetzung dieser Varianten tatsächlich aussehen würde – etwa was die Finanzierung und den weiteren Planungsverlauf betrifft. Mit einem Ja am 10. September kaufen die Stimmentenden eine Katze im Sack.

Fassbind: Nochmals: Am 10. September geht es um einen Grundsatzentscheid. Mit den vorgelegten Varianten will der Stadtrat lediglich abklären, welche der beiden auf mehr Zustimmung stossen würde. Sagt die Bevölkerung grundsätzlich Ja zu einem Stadttunnel, geht es an die Planung, das heisst, die beiden Varianten werden noch einmal detailliert geprüft und ein konkretes Bauprojekt ausgearbeitet – und zwar inklusive Mitwirkung der Bevölkerung. Über das Bauprojekt wird schliesslich erneut abgestimmt.

Herr Bleibler, Sie sagten vorhin, vom Tunnel würde nur ein Teil der Bevölkerung profitieren. Was meinen Sie damit?

Bleibler: Der Durchgangsverkehr macht lediglich auf der Bahnhofstrasse und der Zürcherstrasse um die 50 Prozent aus. Im Rest der Stadt ist dieser Anteil und damit auch die Entlastung durch den Tunnel viel geringer. Das Verkehrsaufkommen auf den meisten Strassenabschnitten würde weiterhin so hoch bleiben,

dass keine Fahrspuren reduziert werden könnten. Darum ist es ein Trugschluss, dass durch einen Tunnel plötzlich flächendeckend mehr Raum vorhanden wäre für Veloinfrastruktur und nachhaltige Verkehrsplanung.

Fassbind: Es stimmt, dass mit dem Tunnel vor allem die Innenstadt vom Durchgangsverkehr entlastet werden soll. Aber genau dieser ist unser Hauptproblem. Der Ost-West-Verkehr macht lediglich 15 Prozent des Verkehrsaufkommens in der Stadt aus. Und dass die Entlastung auf der Nord-Süd-Achse zum nötigen Freiraum führen würde, um gerade die Innenstadt als Lebensraum aufzuwerten, ist kein Trugschluss, das haben alle Studien so ergeben.

Finden Sie denn nicht, dass die Kosten für eine solch partielle Entlastung enorm hoch sind?

Fassbind: Für den Bau des Tunnels wird in erster Linie der Kanton aufkommen. Es geht um gebundene Gelder aus dem kantonalen Strassenfonds, der alimentiert wird aus diversen Steuern und Abgaben auf den Autoverkehr. Wenn wir die Chance jetzt nicht ergreifen, dass der Kanton dieses Geld für das Entlastungsprojekt in unserer Stadt ausgibt, fliesst es in irgendein anderes Strassenprojekt im Kanton. Für mich ist klar: Rapperswil-Jona als zweitgrösste Stadt im Kanton sollte diese

Gelder für einen Stadttunnel erhalten. Denn die Mobilität wird weiter zunehmen, und für diese steigende Mobilität braucht es die richtige Infrastruktur. In Rapperswil-Jona rechnen wir mit 4000 zu-

«Rapperswil-Jona als zweitgrösste Stadt im Kanton sollte diese Gelder für einen Stadttunnel erhalten.»

Marianne Fassbind

sätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern bis 2040, damit wären wir bei einer Bevölkerungszahl von 32 000. Mit dem Stadttunnel ermöglichen wir die Erstellung der nötigen Infrastruktur, um den heutigen und den zukünftigen Verkehr in den Griff zu bekommen.

Herr Bleibler, wenn infolge des Tunnels im Zentrum mehr Raum entsteht für öV und Velowege, könnte so nicht auch der innerstädtische Autoverkehr reduziert werden?

Bleibler: Das funktioniert nur, wenn gleichzeitig der Autoverkehr im Zentrum durch verschiedene Massnahmen eingeschränkt wird. Ansonsten würde durch den wegfallenden Durchgangsverkehr die Autonutzung im



Der Durchgangsverkehr müsse unter der Stadt hindurchgeführt werden, sagt Marianne Fassbind, selbstständige Kommunikationsberaterin und FDP-Mitglied.



Für Manuel Bleibler, Raumplaner und SP-Mitglied, ist klar: Ein Tunnel sorgt für noch mehr Autoverkehr und muss deshalb endlich begraben werden.

Binnenverkehr begünstigt. Den Stadttunnel als Chance für den nachhaltigen Verkehr zu bezeichnen, ist deshalb irreführend. Der Stadttunnel würde die Kapazität auf der Route über den Seedamm erhöhen, was zu einer Zunahme des Autoverkehrs führen würde. Die negativen Auswirkungen würden den positiven Effekt der Förderung von Velo- und öffentlichem Verkehr wieder zunichtemachen. Und was die prognostizierte Zunahme des Autoverkehrs betrifft: Von den Tunnelbefürwortern wird stets suggeriert, dass ein steigendes Verkehrsaufkommen nicht aufzuhalten sei. Aber diese Zunahme ist kein Naturgesetz, man könnte diese Entwicklung sehr wohl steuern, wenn der Wille dazu vorhanden wäre.

Wie liesse sich diese Entwicklung denn steuern?

Bleibler: Indem man Verkehrsplanung nicht mehr – wie im vergangenen Jahrhundert – primär vom Autoverkehr her denkt, sondern den öV und den Veloverkehr gleichberechtigt behandelt und die Infrastruktur entsprechend baut. Ein anderer Ansatz wäre es, Massnahmen zu ergreifen, die es im Verhältnis weniger attraktiv machen, mit dem Auto in die Altstadt oder zu einem Festival zu fahren statt den öV oder das Velo zu nutzen. Gerade der Frei-

zeitverkehr macht in Rapperswil-Jona einen grossen Anteil am Verkehr aus, und wenn das Velo oder der öV die attraktiveren Alternativen darstellen, werden sie auch genutzt.

Fassbind: Sie vergessen einen entscheidenden Punkt: Durch Rapperswil-Jona führen diverse Kantonsstrassen. Über zusätzliche Velowege oder Tempo 30 auf diesen Strassen kann nicht die Stadt entscheiden, darüber entscheidet der Kanton. Auch dies ist ein wichtiges Argument für einen Stadttunnel: Indem die Kantonsstrasse durch den Tunnel und damit unter der Stadt verläuft, bekommt die Stadt die Hoheit, darüber zu entscheiden, wie sie die Verkehrsinfrastruktur auf diesen Abschnitten gestalten will.

Bleibler: Der Kanton hat kein Interesse daran, einen solchen Tunnel zu bauen, denn dieses Bauprojekt wäre eine riesige Investition und ein gewaltiges Unterfangen, das zu einer enormen Beeinträchtigung des Verkehrs auf diesem Abschnitt führen würde. Nur weil in diesem Topf viel Geld vorhanden ist, heisst dies ja nicht, dass man dieses Geld für ein möglichst kostspieliges Projekt aufwenden muss. Vielmehr müsste man genau analysieren, wofür dieses Geld am sinnvollsten eingesetzt werden kann. Der Tunnel, wie er heute

«Der Tunnel, wie er heute vorliegt, ist nicht das Resultat einer ausgewogenen und ergebnisoffenen Abklärung.»

Manuel Bleibler

vorliegt, ist nicht das Resultat einer ausgewogenen und ergebnisoffenen Abklärung. Vielmehr ist es seit 20 oder 30 Jahren das erklärte Ziel des Stadtrats und gewisser Kreise in dieser Stadt, einen Tunnel zu bauen – ob ein solcher nun sinnvoll ist oder nicht.

Ist das so? Nach dem Nein zum Tunnel im Jahr 2011 hat die Stadt einen breit angelegten Mitwirkungsprozess gestartet, in dem es um mögliche Lösungen für das Verkehrsproblem ging. Am Schluss kam man wieder auf einen Tunnel.

Bleibler: Dieses Mitwirkungsverfahren hat tatsächlich stattgefunden. Ich habe mit Mitwirkenden von damals gesprochen, und aus diesen Gesprächen ist klar hervorgegangen, dass es damals keine Mehrheit für einen Tunnel gab. Vielmehr hätten die Vertreter des Stadtrats den Tunnel mit den beiden Varianten immer wieder ins Spiel gebracht. Die Mehrheit der Teilnehmenden habe sich jedoch für Alternativen zum Tunnel ausgesprochen.

Fassbind: Das ist schlicht falsch – eine Behauptung ohne Grundlage. Ihre Partei, die SP, behauptete ja auch in einer Medienmitteilung, die neuste Studie, welche die Idee eines sogenannten Grosskreisels mithilfe eines Einbahnregimes noch einmal geprüft und als wenig zielführend eingestuft hat, sei nicht seriös, denn sie beruhe auf falschen Prämissen, und der Stadtrat habe diese Studie von Anfang an dahingehend beeinflusst, dass nur ein



Marianne Fassbind und Manuel Bleibler wollen beide weniger Verkehr und mehr Lebensqualität. Über das Wie gehen ihre Meinungen aber weit auseinander.

Tunnel die Verkehrsprobleme lösen würde. Zum Thema Einbahnverkehr wurden bisher zwei Studien erstellt, die zum genau gleichen Resultat kamen. Ausserdem war ein solches Einbahnsystem ohnehin nur als begleitende Massnahme, nicht als Ersatz für einen Tunnel gedacht. Diese jüngste Studie wurde in Auftrag gegeben, um abzuklären, wie man den Verkehr bis zur Fertigstellung des Tunnels und darüber hinaus besser lenken könnte.

Werfen Sie den Verantwortlichen der Stadt Manipulation vor, Herr Bleibler?

Bleibler: Eher eine Denkblockade: Weil man seit 20, 30 Jahren immer über diesen Tunnel spricht, gab es nie einen Ansporn, Geld zu investieren, um konsequent alternative Lösungen zu fördern. Immer hiess es: Erst müssen wir wissen, was mit dem Tunnel passiert.

Fassbind: Da muss ich ganz klar widersprechen. Ich war ab 2001 Mitglied des Stadtrats Rapperswil. Und ich kann Ihnen versichern: Man hat immer in alle Richtungen überlegt, wie man das Verkehrsproblem lösen könnte. 2019 haben wir über das Projekt Stadtraum abgestimmt – die sogenannte Avenida. Dort ging es im Wesentlichen um die Aufwertung von Bus- und Veloverkehr, wofür allerdings Privateigentümer Land hätten abtreten müssen. Das Projekt wurde mit 68 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt. Wie die Nachanalyse ergeben hat, war ein wichtiges Argument der Gegner, man müsse zuerst den Tunnel bauen. Heute haben wir die Chance, dass wir Ja sagen können zu einem Tunnel, der vom Kanton gebaut würde, und nur mit dem Tunnel werden auch andere, flankierende Massnahmen wirklich greifen.

Bei der nun anstehenden Grundsatzabstimmung geht es gemäss Stadtrat um die Frage, in welche Richtung sich die Stadt entwickeln soll. Frau Fassbind, wie sieht Ihr Zukunftsbild von Rapperswil-Jona aus?

Fassbind: Ich wünsche mir eine Stadt mit mehr attraktivem Lebensraum, in dem ich mich als Einwohnerin einfacher und sicherer bewegen kann – mit dem Velo, mit dem öffentlichen Verkehr oder auch zu Fuss. Das heisst, ich möchte eine Stadt, die mehr Gestaltungsspielraum hat, damit die Flächen, die heute von den Autokolonnen belegt werden, für die Bevölkerung hochwertig genutzt werden können.

Und welche Stadt wünschen Sie sich, Herr Bleibler?

Bleibler: Die Aspekte, die Frau Fassbind jetzt genannt hat, teile ich im Grundsatz, mir sind aber noch weitere Dinge wichtig. Ich möchte, dass diese Stadt aus ökologischer Sicht nachhaltig funktioniert, also statt des Autoverkehrs Alternativen fördert. Nachhaltig soll sie aber auch im sozialen Sinn sein, indem sie in der Verkehrsplanung auch an die Menschen denkt, die keine Autonutzer sind – zu diesen gehören Schulkinder oder Seniorinnen und Senioren wie auch Leute, die generell oder je nach Situation den öV oder das Velo nutzen oder zu Fuss gehen. Sie alle sollen gleich behandelt werden wie jene, die mit dem Auto unterwegs sind. ■

Jacqueline Olivier *Andreas Schwaiger*

Richtungsentscheid

Zweite Informationsveranstaltung zur Grundsatzabstimmung Stadttunnel

Im Vorfeld der Grundsatzabstimmung über den Stadttunnel findet am Mittwoch, 23. August 2023, um 19.30 Uhr, im «Kreuz» Jona eine zweite Informationsveranstaltung statt. Stadtpräsident Martin Stöckling und Stadtrat Christian Leutenegger, Vorsteher des Ressorts Bau, Liegenschaften, informieren über die Vorlage und beantworten Fragen aus dem Publikum.

Mit der Abstimmung vom 10. September 2023 fällt die Stimmbevölkerung einen wichtigen Grundsatzentscheid im Hinblick auf

die weitere Verkehrs- und Siedlungsplanung. Die Frage lautet, ob der Durchgangsverkehr zukünftig durch einen Tunnel unter der Stadt hindurch geleitet werden soll, um oberirdisch neues städtebauliches Potenzial zu schaffen. Ein Ja wäre der Startschuss für eine entsprechende Projektierung durch den Kanton. Zudem können sich die Stimmberechtigten am 10. September auch dazu äussern, welche Tunnelvariante – «Mitte» oder «direkt» – sie grundsätzlich bevorzugen würden. Die beiden Varianten haben in der

Zweckmässigkeitsstudie von 2018 am besten abgeschnitten.

Unabhängig von einer Tunnellösung plant der Stadtrat sogenannte «Ohnehin-Massnahmen», um den innerstädtischen Verkehr zu reduzieren und den Langsam- sowie den öffentlichen Verkehr zu fördern. Ohne Tunnel müssten diese Massnahmen allerdings entsprechend stärker ausfallen. (red)

Informationen und Dokumente:

www.rapperswil-jona.ch > Politik > Abstimmungen und Wahlen > Termine

Szenario 1 Stadttunnel mit flankierenden und Ohnehin-Massnahmen

- Stadttunnel als Massnahme gegen den Durchgangsverkehr
- Ohnehin-Massnahmen für die Neuausrichtung des zukünftigen Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs
- Eröffnet städtebauliche Potenziale im Zentrum von Rapperswil mit positiven Auswirkungen auf Attraktivität und Lebensqualität

Szenario 2 Kein Stadttunnel; starke Ohnehin-Massnahmen

- Keine Lösung für den Durchgangsverkehr; Erhöhung Durchfahrtswiderstand auf Kantonsstrassen schwierig
- Grosse Herausforderung, politische Mehrheiten für starke Ohnehin-Massnahmen zu finden (Bsp. Projekt Neue Jona-/St.Gallerstrasse)

Szenario 3 Keine Lösung

- Probleme werden sich mit Bevölkerungswachstum verschärfen
- Fehlende Erschliessungsqualität wird eine durchdachte Stadtentwicklung erschweren/verhindern (Bsp. Knoten Feldlistrasse)

Drei Szenarien, wie es mit der Verkehrsentwicklung und den «Ohnehin-Massnahmen» mit und ohne Tunnel weitergehen könnte. (Stadt Rapperswil-Jona)

Kulturagenda

August 2023

- ◊ Freitag, 25. August, 19.30 Uhr
Judith Stadlin – Spoken Word Show
Alte Fabrik, www.alte-fabrik.ch,
www.stadtbibliothek-rj.ch
- ◊ Samstag, 26. August, 13.30 Uhr
Offener Klostergarten
Kapuzinerkloster Rapperswil
www.klosterrapperswil.ch
- ◊ Samstag, 26. August, 19.30 Uhr
Musik in der Kirche
Evangelisches Kirchenzentrum Jona
www.ref-rajo.ch
- ◊ Sonntag, 27. August, 11.30 Uhr
Kindervernissage
Kunstzeughaus, www.kunstzeughaus.ch
- ◊ Donnerstag, 31. August, 19 Uhr
Literatur geht baden
Strandbad Stampf, www.stadtbibliothek-rj.ch

September 2023

- ◊ Samstag, 9. September, 20.30 Uhr
Christoph Simon – Kabarett
Kellerbühne Grünfels, www.gruenfels.ch
- ◊ Sonntag, 10. September, 11 Uhr
Theater Täg en Amsle: «Fründe»
Kindertheater im Grünfels
www.gruenfels.ch
- ◊ Freitag, 22. September, 20 Uhr
Gläuffig: «Momentum» – Konzert
Alte Fabrik, www.alte-fabrik.ch
- ◊ Samstag, 30. September, 14 Uhr
Führung für Menschen mit Sehbehinderung
Kunstzeughaus, www.kunstzeughaus.ch

Oktober 2023

- ◊ Freitag, 6. Oktober, 13.30 Uhr
Energie on Tour
Fachhochschule «Ost»
www.rapperswil-zuerichsee.ch

RJ-Info:

www.szenen-kultur.ch, www.kulturpack.ch
www.rapperswil-jona.ch/veranstaltungen
(Die Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.)

Amtliche Publikationen

Die amtlichen Publikationen des Kantons St. Gallen und der St. Galler Gemeinden werden rechtsverbindlich elektronisch auf der kantonalen Publikationsplattform veröffentlicht, die seit 2019 das Amtsblatt ersetzt.
www.publikationen.sg.ch

Impressum

Das «Stadtjournal», das offizielle Magazin der Stadt Rapperswil-Jona, erscheint sechsmal jährlich und wird an alle Haushaltungen in Rapperswil-Jona verteilt. Zusätzliche Exemplare sind auf Anfrage bei der Stadtkanzlei erhältlich.

Herausgeberin: Stadtverwaltung Rapperswil-Jona,
St. Gallerstrasse 40, 8645 Jona, Telefon: 055 225 71 80,
stadtkanzlei@rj.sg.ch, www.rapperswil-jona.ch



Redaktion: Andrea Frei Gschwend, Jacqueline Olivier,
Ramona Nock, Laura Verbeke

Foto Titelseite: Andreas Schwaiger

Gestaltung: Gabathuler Grafik, www.gabathuler-grafik.ch

Druck: ERNi Druck und Media AG, Rapperswil

Veranstaltungen im Fokus



«Zwischen Slam und Klassik»

Lottis – Kulturfestival am Samstag, 2. September 2023



Das diesjährige «Lottis» wird noch feiner und spezieller. So trifft klassische Musik auf Poetry-Slam. Im Marionettentheater geht man auf Verbrecherjagd, und dazwischen bleibt genügend Zeit, um im Park zu verweilen. Denn was das Festival einmalig macht, ist die bezaubernde Location – die historische Fabrikantenvilla Grünfels mitsamt Umschwung.

Noch spezieller wird «Lottis» dieses Jahr durch die Tatsache, dass auch ein Liederabend mit klassischer Musik stattfindet. Die Sopranistin Sybille

Diethelm und die Pianistin Fabienne Romer interpretieren Stücke, die hier in der Villa durch den Sohn des Erbauers, Arthur Braendlin, komponiert wurden. Daneben hat Slam-Poet Valerio Moser im Gepäck sein Tagebuch, in dem er für jeden Tag des letzten Jahres einen Text geschrieben hat. Ein hoch dosierter, wortstarker Inhalt ist garantiert. Der erfolgreiche Rapperswiler Singer/Songwriter Aaron Asteria wird ein Lagerfeuer-Konzert geben. Solo, in ganz intimer Atmosphäre im Park. Zudem gibt es auch dieses Jahr ein fantasievolles Kinderprogramm, darunter das Geschichtenkonzert «Hühnereien» der Musikschule Rapperswil-Jona. Eigens für das «Lottis» wurde das Marionettentheater «Krähennest» geschrieben, das heuer Premiere feiert.

Ort: Grünfelsareal | Zeit: ab 13 Uhr | www.lottis.ch



«Kunterbunt»

Kulturnacht Rapperswil-Jona am Samstag, 16. September 2023



Die Stadt lädt zum 16. Mal zur Entdeckungstour für alle Generationen ein. Offiziell eröffnet wird die diesjährige Kulturnacht von Stadtpräsident Martin Stöckling um 16.30 Uhr im Kinder- und Jugendzentrum, danach startet der Parcours nach Lust und Laune zu verschiedenen Kulturinstitutionen. «Kunterbunte» kulturelle Häppchen werden kostenlos im Kunstzeughaus, im Zeughausgarten, im Kinder- und Jugendzentrum, in der Stadtbibliothek und der Alten Fabrik, im Stadtmuseum,

im Haus der Musik sowie im Kapuzinerkloster präsentiert. Vom Mix aus bunter und grooviger Musik über Farbtanz, schräge Paradiesvögel oder Leuchtblumen bis zur Klosterführung gibt es für Alt und Jung viel Neues zu entdecken. Für den kleinen und den grossen Hunger stehen wie jedes Jahr für jeden Geschmack diverse leckere Angebote zur Verfügung.

Ort: diverse | Zeit: 16.30–23 Uhr | www.rapperswil-jona.ch/veranstaltungen, www.szenen-kultur.ch



Einblicke ins Kloster Mariazell Wurmsbach

Öffentliche Führungen am Samstag, 7., und am Samstag, 14. Oktober 2023



Seit 1259 gehört das Kloster Mariazell, in der Region besser bekannt als Kloster Wurmsbach, zur Stadt Rapperswil-Jona. Die Zisterzienserinnen-Abtei, der zurzeit acht Schwestern und eine Novizin angehören, ist eine kleine, sehr vielfältige Welt. Sie besteht aus Klostergebäuden, Gästehaus, Pachtbetrieb und Schulräumlichkeiten, in denen 178 Jahre lang ein Mädcheninternat untergebracht war und im Sommer 2022 der Talent-Campus Zürichsee entstand. Doch nicht nur die Schule war immer wieder dem

Wandel der Zeit unterworfen: Hinter den Mauern des idyllisch am Obersee gelegenen Klosters hat sich in den vergangenen mehr als 760 Jahren viel Spannendes ereignet. Bei einer Führung durch die Abtei erhalten Besucherinnen und Besucher einen einmaligen Einblick in Geschichte und Gegenwart der Schwesterngemeinschaft. Die Kosten für die Führung betragen 20 Franken für Erwachsene und 10 Franken für Kinder. Für Kinder bis 9 Jahre ist die Führung kostenlos.

Ort: Kloster Mariazell Wurmsbach | Zeit: 10 Uhr | Dauer: 1,5 Stunden | www.rapperswil-zuerichsee.ch

Hier entsteht ...

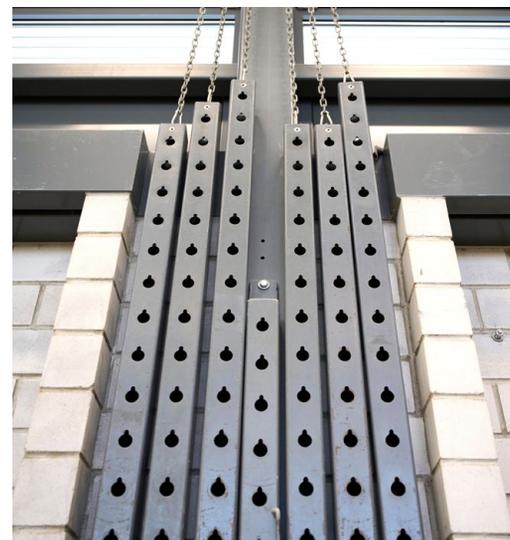
... die sanierte Turnhalle Südquartier

Während die Schülerinnen und Schüler des Schulhauses Südquartier in den Sommerferien weilen, herrscht in der Turnhalle reger Baubetrieb. Denn das über 30-jährige Turnhallengebäude hat bis auf die Garderobensanierung im Sommer 2021 noch keine umfangreichen Sanierungen erfahren. Zwar ist es noch in gutem Gesamtzustand, dennoch machten diverse festgestellte Probleme nun eine Sanierung notwendig.

Zum einen wurde im Juli 2021 ein Druckverlust der Heizleitungen festgestellt. Nachdem der Schadenort verifiziert werden konnte, wurde als Sofortmassnahme zur Minimierung des Wasserschadens eine neue Leitung im Aufputzverfahren verlegt. So musste der Turnhallenbetrieb nicht per sofort unterbrochen werden. Der Folgeschaden war damit jedoch nicht behoben, da die Feuchtigkeit noch immer im Boden war. Dies zeigte sich durch die immer grösser werdenden Blasen, die laufend an diversen Stellen auftraten. Aufsteigende Feuchtigkeit liess ausserdem die Farbe an den Turnhallenwänden abblättern.

Zum anderen hatte das schwarze Vlies, mit dem die Holzakustikdecke hinterlegt war, angefangen, sich aufzulösen. Vlies-Stücke fielen auf den Boden, Kinder, Lehrpersonen und andere Nutzerinnen und Nutzer liefen Gefahr, darauf auszusrutschen.

Die aktuelle Sanierung betrifft also sowohl den Hallenboden als auch die Decke. Dafür sind zahlreiche Arbeitsschritte vonnöten – vom Demontieren der Sprossenwände bis zum Verlegen des Sportbodens samt dem Erstellen der Markierungen sowie dem wieder Montieren der Sprossenwände. Gleichzeitig mit der Deckensanierung wird ausserdem die alte Beleuchtung durch LED-Leuchten ersetzt. So wird die Turnhalle schliesslich nicht nur in neuem Glanz, sondern auch in neuem Licht erstrahlen. (red)



Zahlen und Fakten

Was: Turnhallen-Sanierung

Wo: Schulanlage Südquartier

Bauherrin: Stadt Rapperswil-Jona

Bauleitung: Roos Architekten GmbH

Kosten: 650 000 Franken

Baubeginn: 7. Juli 2023

Fertigstellung: Mitte September 2023