

## Analyse und Kommentierung des Studienberichtes vom 21. März 2019

### Inhalt:

1. Über was stimmen wir am 17. November 2019 eigentlich ab?
2. Die jetzige, sehr allgemeine formulierte Vorlage ist ein „erweitertes Vorprojekt“. Es ist charakterisiert durch:
3. Versprochen wird ein Strassenkonzept (durchgängige Buspur, lange Baumreihen, sichere Velowege und grössere Stauräume). Kann das auch wirklich umgesetzt werden?
4. Der ganze Strassenraum und -erweiterung soll den Kanton und die Stadt 81'551'000 Franken +/- 30% kosten. Wie realistisch ist das und wann fallen diese Kosten an?
5. Was ist anders als 2017 (als es um die Feldlistrassenkreuzung ging)? Hätte das Konzept nicht schon damals vorgestellt werden können?

### 1. Über was stimmen wir am 17. November 2019 eigentlich ab?

#### 1.4 Auftrag

Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen und die Stadt Rapperswil-Jona haben sich darauf verständigt, dass der Art. 35 nach Strassengesetz über den gesamten Projektperimeter durchgeführt wird. Hierfür soll ein **erweitertes Vorprojekt (inkl. Grobkostenschätzung) erarbeitet werden. Ein wesentlicher Bestandteil des Vorprojektes ist der Variantenentscheid zu den Knoten (Lichtsignalanlage oder Kreisel).**

Der vorliegende Bericht zum erweiterten Vorprojekt bezieht sich explizit auf die Resultate des städtebaulichen Gesamtkonzeptes, in welchem eine Busspur und Baumalleen vorgesehen sind. Der Auftrag umfasst die verkehrsplanerischen und strassenbautechnischen Aspekte.

#### 1.3 Projekt «Gestaltung St. Gallerstrasse / Feldlistrasse»

**Das Projekt wurde im Zusammenhang mit der geplanten Realisierung des Jonacenters bis auf Stufe Bauprojekt erarbeitet. Im März 2017 wurde die Kostengutsprache der Stadt Rapperswil-Jona für das Projekt im Rahmen des Art. 35 nach Strassengesetz vom Stimmvolk abgelehnt.**

Das Projekt «Gestaltung St.Gallerstrasse / Feldlistrasse» liegt innerhalb des Projektperimeters des vorliegenden Gesamtkonzeptes und wird inhaltlich (technisch, gestalterisch) und finanziell in den vorliegenden Bericht übernommen.

*Wir stimmen über ein „erweitertes Vorprojekt“ ab, welches in einem deutlich ungenaueren Detaillierungsgrad vorliegt, wie das Projekt, welches wir 2017 abgelehnt haben. Letzteres ist jetzt aber im grösseren Vorprojekt – leicht verändert – wieder enthalten.*

2. Die jetzige, sehr allgemeine formulierte Vorlage ist ein „erweitertes Vorprojekt“. Es ist charakterisiert durch:

## 3.2 Strassenprojekt

### Horizontale Linienführung

#### Geometrie

Als Basis der Strassengeometrie diente das städtebauliche Gestaltungskonzept. Die Ausrichtungen der Achsen wurden überwiegend übernommen. Im Bereich der Knoten wurden die Geometrien angepasst. Der nun vorliegende Projektstand ist nicht abschliessend. Sowohl Lage als auch die Geometrie der Knoten können im weiteren Projektverlauf optimiert werden.

#### Kontrolle der Befahrbarkeit

Die Knotengeometrien wurden hinsichtlich Befahrbarkeit der Fahrzeuge (Schleppkurven Lastwagen) grob geprüft.

#### Sichtweiten

Die Sichtlinien wurden bei den seitlich einmündenden Strassen geprüft. Nicht untersucht wurden die Sichtlinien der angrenzenden Grundstückerschliessungen sowie deren Auswirkungen auch die Gestaltung der privaten Vorplätze und Gartengestaltungen.

### Vertikale Linienführung

Die vertikale Linienführung wurde nicht untersucht.

## 3.4 Strassenraumgestaltung

Die Hauptelemente des gestalteten Strassenraums wurden vom städtebaulichen Gestaltungskonzept übernommen. Die konkrete Festlegung der Gestaltungselemente (z.B. Beleuchtung, Möblierung) sowie der Materialisierung (z.B. Beläge, Pflanzenwahl) ist noch nicht erfolgt. Die Erarbeitung des Gestaltungskonzeptes erfolgt durch die Stadt Rapperswil-Jona, in zeitlicher und inhaltlicher Koordination mit dem Strassenprojekt. Der aktuelle Bearbeitungsstand des Gestaltungskonzeptes ist in den Plänen informativ dargestellt.

## 3.5 Werke, Kanalisation

Die Projekte der Werke und der Stadt Rapperswil-Jona werden durch die Eigentümer geplant. Die Bedarfsabklärung bei den Werken ist noch nicht erfolgt. Es ist davon auszugehen, dass umfangreiche Werkleitungs- und Kanalisationsarbeiten umgesetzt werden.

## 3.6 Umwelt

### UVP Pflicht

Gemäss Art. 2 Abs. 1 UVPV unterliegt das Projekt der UVP Pflicht, wenn es eine wesentliche Änderung darstellt. Die Prüfung erfolgt in der nächsten Projektphase.

### Lärmschutzmassnahmen

Aufgrund der neuen Querschnittsgestaltung und den veränderten Randbedingungen (z.B. Gebäudeabstand) muss das Projekt in Bezug auf den Strassenlärm in der nächsten Projektphase untersucht werden. Allfällige Lärmschutzmassnahmen werden entsprechend geprüft und festgelegt.

### Strassenentwässerung

Es ist davon auszugehen, dass bei den bestehenden Einleitungen der Strassenentwässerung in die Fliessgewässer (Jona, Erlenbächli) Massnahmen zur Einhaltung des Umweltschutzes erforderlich sind (z.B. Retention, Strassenabwasserbehandlung).

### Schadstoffe / Entsorgung

Es wurden noch keine Untersuchungen zur Feststellung der PAK-Belastung und von möglichen weiteren Schadstoffen (Altlasten) angeordnet.

## 3.7 Baulinien

Die Baulinien werden aufgrund des städtebaulichen Konzeptes durch die Stadt Rapperswil-Jona in einem separaten Verfahren festgelegt. Sie sind nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes.

*Der zur Abstimmung vorliegende Projektstand ist noch nicht definitiv. Es kann daher noch gar nicht von einem bewertbaren Projekt gesprochen werden. Wesentliche Teile der technischen Lösung sind entweder noch gar nicht definiert, oder noch nicht geprüft. Mit Ausnahme der Feldlistrasse ist kein Abschnitt so wie dargestellt sicher umsetzbar. Die Pläne sind evaluierte Varianten (Möglichkeiten) und die Bilder sind informativ, dienen nur der Stimmungsgenerierung.*

3. Versprochen wird ein Strassenkonzept (durchgängige Buspur, lange Baumreihen, sichere Velowege und grössere Stauräume). Kann das auch wirklich umgesetzt werden?

## 8 Weiteres Vorgehen

Während der Projektbearbeitung hat sich gezeigt, dass verschiedene Themenkreise weiter vertieft werden müssen, um die Realisierbarkeit des Gesamtprojektes abschliessend zu prüfen.

### 8.1 Projektakzeptanz

#### Landerwerb

Der über weite Strecken erforderliche Landbedarf von heute privaten Parzellen wird als ganz grosse Herausforderung für die Realisierung beurteilt.

Als wichtige Randbedingung für die Verhandlungen mit den Anstössern und Betroffenen gelten die zukünftigen Parzellengrenzen und Baulinien, welche in einem separaten Nutzungsplanverfahren durch die Stadt Rapperswil-Jona festgelegt werden.

#### Gestaltung

Ein von der breiten Öffentlichkeit geschätztes Gestaltungskonzept ist unabdingbar. Es muss Anwohner, Gewerbe und Strassenbenützer gleichermaßen überzeugen. Die Anforderungen und Gestaltungsansätze sind durch die Stadt Rapperswil-Jona zu definieren.

#### Grundstückerschliessung

Die Grundstückerschliessungen und die Auswirkungen des Strassenprojektes auf die Anstössergrundstücke müssen generell sorgfältig untersucht werden.

Sollten einzelne Strassenabschnitte realisiert werden, bevor die Anstössergrundstücke entwickelt werden, müssen die Auswirkungen auf die bestehenden Liegenschaften (Grundstückerschliessung, Landerwerb, bauliche Massnahmen) sowie die Machbarkeit geprüft und geklärt werden.

#### Städtebauliche Entwicklung

Die Stadt Rapperswil-Jona vertieft den Prozess der städtebaulichen Entwicklung.

Die Abschnitte sollen durch die Stadt Rapperswil-Jona einer Priorisierung unterzogen werden.

Die Realisierungschancen der verschiedenen Abschnitte sind z.B. bezüglich städtebaulicher Wichtigkeit, Kosten und Landerwerb abzuschätzen.

#### Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona

Gegenwärtig zeichnen sich Projektanpassungen am Vorprojekt im Abschnitt Kniestrasse - Schönbodenstrasse mit dem Vollanschluss Tüchelweiher ab. Die Projektanpassung und Koordination erfolgen gestützt auf den Projektfortschritt zum Stadttunnel.

### 8.3 Verkehrskonzept

Es ist eine weitere Vertiefung, Detaillierung und Abstimmung mit den beteiligten Fachstellen erforderlich.

Mögliche Auswirkungen infolge der langfristigen, etappierten Realisierung sind zu untersuchen. Die Verkehrsströme während der Realisierung (Leistungsfähigkeit, Ausweichverkehr usw.) müssen untersucht und ein entsprechendes Verkehrskonzept erarbeitet werden.

### 8.4 Strassenprojekt

#### Gestaltung / Betrieb / Unterhalt

Folgende, die Gestaltung betreffende Aspekte, müssen in der weiteren Projektphase untersucht werden (Liste nicht abschliessend).

##### Unterhalt

- Bepflanzung (Typ, Wuchs, Laub usw.)
- Inseln, Oberflächen und Möblierung

##### Sicherheit (Anforderungen KAPO)

- Bepflanzung und Möblierung im Strassenraum
- Nachweis der Sichtzonen

##### Blaulichorganisationen

- Definition Rettungswege
- Sicherstellung Zugänglichkeiten / Abbiegebeziehungen
- Überfahrbarkeit Inseln / Baumallee

##### Bepflanzung / Möblierung

- Baumabstände und Rhythmisierung
- Nachweis Behindertengerechtigkeit (beeinflusst Möblierung / Materialisierung)

*Da noch nichts wirklich geprüft ist, scheinen die Risiken, dass das Konzept mit allen Teilen auch umgesetzt werden kann – und damit eine durchgängige Buspur etc. auch Wirklichkeit würde – nicht gerade realistisch. Dazu kommt der extrem lange Zeithorizont von 20, 30 oder 40 Jahren. Es ist also davon auszugehen, dass nur die Teilprojekte eine reelle Umsetzungschance haben, welche mit einem Grossbau- oder Zonenentwicklungsprojekt verbunden werden. Dies sind die Feldlistrassenkreuzung 2024 (Jonacenter) als erstes, dann die Neue Jonastrasse in Rapperswil (Citycenter) und ab 2030 die Bollwiestrassenkreuzung (Erschliessung Portacher) in Jona.*

4. Der ganze Strassenraum und -erweiterung soll den Kanton und die Stadt 81'551'000 Franken +/- 30% kosten. Wie realistisch ist das und wann fallen diese Kosten an?

## 6 Kosten

### 6.1 Randbedingungen

#### Grundlagen

- Genauigkeit +/- 30%
- Angaben inkl. 7.7% MwSt
- Preisbasis 1. Quartal 2019

Bei voraussichtlich erforderlichen Massnahmen, bei welchen der effektive Umfang noch nicht bekannt ist, werden sehr grobe Annahmen zu Grunde gelegt:

- Landerwerb (inkl. Entschädigungen, übliche Anpassungen auf Anstössergrundstücken, Minderwerterstattungen)
- Strassenentwässerung (z.B. Retention, Strassenabwasserbehandlung)
- Kosten infolge Etappierung (mehrere Etappen, Installationen, **Zeithorizont mehrere Jahrzehnte**)
- Flankierende Massnahmen Realisierung (z.B. Verhinderung Schleichverkehr in rückwärtigen Quartieren)
- Verschiebung Stützmauer bei Unterführung SBB (Jona), Seite Süd
- Allfällige Lärmschutzmassnahmen
- Eigenleistungen SBB AG

## 5 Termine

### 5.1 Vorgesehener Projektlauf

Unter idealen Voraussetzungen ist der nachfolgende Projektlauf realistisch:

- Fertigstellung erweitertes Vorprojekt Mitte März 2019
- Projektansicht Fachstellen Ende März 2019
- Vernehmlassung Stadt Rapperswil-Jona Art. 35 StrG Sommer / Herbst 2019
- Erarbeitung Genehmigungsprojekt (1. Etappe) frühestens ab Anfang 2020
- Projektgenehmigung durch Regierung/Baudepartement Ende 2020
- Plananlage Art. 41 StrG Frühling 2021
- Verfahren Rechtsmittel und Landerwerb bis Ende 2022
- Realisierung Strassenbau (1. Etappe) ab 2024

Geplante Urnenabstimmung der Stadt Rapperswil-Jona zur Verkehrsentscheidung 2022

### 5.2 Vorgesehene Realisierung

#### Etappierung

Die Realisierung erfolgt in mehreren Abschnitten. Die Etappierung orientiert sich an der städtebaulichen Entwicklung mit den entsprechenden Projekten (z.B. Feldli). Gegenwärtig liegt keine konkrete Umsetzungsplanung vor. Diese muss, abgestimmt auf das städtebauliche Konzept, welches durch die Stadt Rapperswil-Jona erarbeitet wird, und weitere Projekte (z.B. Verkehrsentscheidung Rapperswil-Jona) konkretisiert werden.

Eine mögliche Etappierung unter Berücksichtigung der aktuellen Sachlage könnte wie folgt aussehen:

1. Abschnitt: St.Gallerstrasse, Feldlistrasse bis Kramenweg
2. Abschnitt: Neue Jonastrasse, Cityplatz bis Kniestrasse
3. Abschnitt: Neue Jonastrasse, Kniestrasse bis Schönbodenstrasse
4. Abschnitt: Neue Jonastrasse, Schönbodenstrasse bis Kreisli Jona / Stadthaus
5. Abschnitt: St.Gallerstrasse, Kreisli Jona / Stadthaus bis Feldlistrasse
6. Abschnitt: St.Gallerstrasse, Kramenweg bis Ortszugang Jona

- Die Stadt Rapperswil-Jona beabsichtigt, im **Rahmen der Siedlungsentwicklung 2030** das Gebiet Portacher zu erschliessen. Die Option einer Anbindung an den Knoten Bollwies und die daraus folgenden baulichen und steuerungstechnischen Konsequenzen sind in diesem Zusammenhang zu prüfen. **Der zusätzlich erforderliche Platzbedarf für einen künftig eventuell vierarmigen Knoten ist in diesem Projekt nicht berücksichtigt.**

#### 3.3.2 Unterführung SBB, Bhf. Jona, Stützmauer zwischen Rad-/Gehweg und Fahrbahn

##### Konzept/ Massnahmen

Um die Verschiebung des Rad-/Gehweges zu erzielen, muss die gesamte Stützmauerkonstruktion zurückgebaut werden. Vor dem Rückbau sind Massnahmen zur Sicherung des bestehenden Gebäudes zu treffen. Die Sicherung kann mittels Spund- oder Pfahlwänden mit Ankern erfolgen. Im Anschluss kann die so provisorisch erstellte Wand mit einer Verkleidung für den Endzustand versehen werden.

Das Widerlager der Fussgängerbrücke würde im Grundriss mitten im neu zu erstellenden Rad-/Gehweg stehen. Anstelle eines Brückenneubaus könnte eine Art Rahmenkonstruktion als Ersatz des vorhandenen Widerlagers in Betracht gezogen werden, durch welche der Rad-/Gehweg durchgeführt werden kann.

Für die Erarbeitung eines konkreten Konzeptes sind geologische Grundlagen und Pläne des IST-Zustandes erforderlich. Die beschriebenen Massnahmen sind generell sehr kostenintensiv. Alternativen (z.B. Rückbau/Neubau des Gebäudes, örtliche Einengungen des Rad-/Gehweges oder Kürzung Busspur) sind zu prüfen.

*Diese Kosten sind auf einer Preisbasis von heute grob geschätzt. Da „voraussichtlich erforderliche Massnahmen“ wegen der allgemeinen Planungsungenauigkeit in ihrem „effektiven Umfang“ noch nicht bekannt sein können, wurden sehr grobe Annahmen getroffen. Diese werden nicht detailliert ausgewiesen. Bei einem „Zeithorizont mehrere Jahrzehnte“ scheint eine +/- 30% Genauigkeit, bei doch erheblichen Baurisiken und noch gar nicht festgelegten Vorhaben, eher klein gegriffen. Ausserdem sind heute schon bekannte Ausbauprojekte im Projektparameter nicht berücksichtigt. Überzeugende „Stadtraum“-planung sieht anders aus.*

## 5. Was ist anders als 2017 (als es um die Feldlistrassenkreuzung ging)? Hätte das Konzept nicht schon damals vorgestellt werden können?

### 1 Ausgangslage

#### 1.1 Veranlassung

Die Stadt Rapperswil-Jona hat im Jahr 2010 im Rahmen der Richtplannerarbeitung verschiedene Handlungsfelder für den Stadtraum «Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse» definiert. Anhand eines Studienauftrages wurden die Fragestellungen ab Frühjahr 2011 vertieft. Nach einer Weiterbearbeitung wurde das Gesamtkonzept für den Stadtraum «Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse» bis im Sommer 2015 erarbeitet. Es beinhaltet folgende Aspekte:

- Städtebauliche Entwicklung (Anpassungen Zonenplan)
- Massnahmen zur öV-Bevorzugung
- Anpassungen am Verkehrskonzept
- Neue Strassenraumgestaltung

Das Gestaltungskonzept (Überarbeitung Studienauftrag Stadtraum Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse; ernst niklaus fausch, Schlussbericht August 2013) sieht an den Knoten Neue Jonastrasse / Schönbodenstrasse / Kreuzstrasse und Neue Jonastrasse / Alte Jonastrasse jeweils einen Kreisell vor. Zudem wird eine durchgängige Busspur stadteinwärts, Baumalleen und eine konsistente Führung des Radverkehrs gefordert.

#### 1.2 Vorstudie

Die St. Gallerstrasse und die Neue Jonastrasse sind Kantonsstrassen. Das durch die Stadt Rapperswil-Jona erarbeitete städtebauliche Gesamtkonzept wurde im Auftrag des Tiefbauamtes des Kantons St. Gallen bis im Sommer 2016 im Rahmen einer Vorstudie bezüglich Verkehr und Strassenbau geprüft und vertieft.

Aufgrund der anspruchsvollen verkehrlichen Verhältnisse (häufige Staus auf der Neuen Jonastrasse in Fahrtrichtung West wegen überlastetem LSA Knoten K303 Cityplatz und den damit zusammenhängenden Nachteilen von Kreiseln wurde ergänzend für die als Kreisell vorgesehenen Knoten auch eine Variante Lichtsignalanlage erarbeitet und untersucht. Ein Variantenentscheid wurde nicht getroffen. Für beide Knotenvarianten wurden die Verkehrsabstandlinien abgeleitet, auf deren Basis die Stadt Rapperswil-Jona die städtebaulichen Randbedingungen (u.a. Baulinien) weiter bearbeitet.

*Alles Wesentliche zum Verstehen des Gesamtvorhabens war damals schon vorhanden. Nur der Entscheid, ob es zwei Kreisell oder doch besser Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen im Abschnitt Zeughaus bis Schlüsselstrasse braucht, wurde nicht getroffen. Vermutlich war auch keine Kostenschätzung dieses grundsätzlichen Strassenerneuerungs- und -erweiterungsvorhabens vorhanden.*