

19. März 2012

**Protokoll der Bürgerversammlung der Stadt Rapperswil-Jona
vom Montag, 19. März 2012, 19.30 Uhr im Stadtsaal KREUZ**

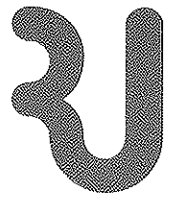
Ressort: Präsidiales
Registratur-Nr.: 12.02.11

Leitung:	Stadtpräsident Erich Zoller
Protokoll:	Stadtschreiber Andreas Strahm
Stimmenzähler:	Nicole Albrecht
	Beatrice Ammann
	Andrea Blöchliger
	Karl Egli
	Thea Egli
	Irene Hess
	Kurt Krummenacher
	Ursula Studer

Anwesende Stimmberechtigte: 349 Personen
(1,96% von 17'809 Stimmberechtigten)

Traktandenliste

1. Bericht und Antrag über die Bewilligung eines Kredits von Fr. 1'200'000.-- für die Sanierung der Kreuzstrasse, Abschnitt Rütistrasse bis Alte Jonastrasse
2. Bericht und Antrag für die Bewilligung eines Kredits von Fr. 1'040'000.-- für die Sanierung der Tägernastrasse im Bereich der Schutzzonen der Grundwasserfassung Tägernau
3. Bericht über die Genehmigung des Bauprojekts für die Neugestaltung von Bahnhof und Bushof Jona mit Antrag zur Verabschiedung an die Urnenabstimmung
4. Allgemeine Umfrage



19. März 2012

Seite 2

Begrüssung

Stadtpräsident Erich Zoller begrüsst die Anwesenden im Namen des Stadtrats. Vor der Behandlung der traktandierten Geschäfte informiert er wie üblich über einige aktuelle Themen. In der vergangenen Woche hat sich Rapperswil-Jona aus mehreren Gründen freuen können. Zuerst haben die Lakers nach einer verknozten Saison ein kräftiges Lebenszeichen von sich gegeben; dann haben am Wochenende rund 2'000 Personen das neu eröffnete Stadtmuseum besucht. Mit der vergangenen Woche vorgestellten Aktion TSCHAU SCHTAU will der Stadtrat die Bevölkerung sensibilisieren, die öffentlichen Verkehrsmittel vermehrt zu nutzen. Die weiteren in diesem Zusammenhang vorgestellten Massnahmen sollen den Verkehr beruhigen und die Verkehrssicherheit in den Quartieren erhöhen. Die Steuerungsgruppe des Projekts Mobilitätszukunft ist im Moment daran, die Fachbüros auszuwählen, welche im breiten Mitwirkungsverfahren zum Einsatz kommen sollen. Vorgesehen ist, dass noch vor den Sommerferien der Grossgruppenprozess starten kann.

Für die Behandlung der heutigen Traktanden ist es wichtig zu wissen, wie die Stadt finanziell unterwegs ist. Die Rechnung 2011 schliesst mit einem Ausgabenüberschuss von 1,5 Mio. Franken. Im Voranschlag war ein Defizit von Fr. 750'000.-- vorgesehen. Die Steuereinnahmen fielen um 6,7 Mio. Franken tiefer aus als budgetiert. Die Eigenkapitalreserve beträgt immer noch über 25 Mio. Franken. In den nächsten Tagen wird eine Medienmitteilung zur Rechnung 2011 veröffentlicht. Im Investitionsbudget 2011 waren Ausgaben von 27,7 Mio. Franken vorgesehen. Effektiv beliefen sich die Brutto-Investitionen aber lediglich auf 14,3 Mio. Franken. Der Stadtrat hat den Budgetprozess für 2013 neu aufgesetzt. Gegenwärtig sind alle Ressorts daran, Vorschläge zur Reduktion der Kosten zu machen.

Formelles

Stadtpräsident Erich Zoller begrüsst die Stimmenzählerinnen und Stimmenzähler

Nicole Albrecht

Beatrice Ammann

Andrea Blöchliger

Karl Egli

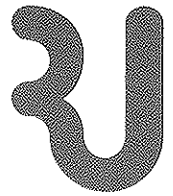
Thea Egli

Irene Hess

Kurt Krummenacher

Ursula Studer

Das Protokoll wird von Stadtschreiber Andreas Strahm geführt. Zur Erleichterung der Protokollführung wird die Bürgerversammlung elektronisch aufgezeichnet. Die Aufzeichnung wird nach Rechtskraft des Protokolls gelöscht. Voten sind an den Mikrofonen unter Bekanntgabe von Vorname und Name abzugeben.

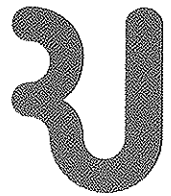


19. März 2012
Seite 3

Das Versammlungsbüro ist vollzählig und damit ordnungsgemäss bestellt. Zur heutigen Bürgerversammlung wurden die Einladungen samt den notwendigen Unterlagen rechtzeitig versandt und auch die Publikation der heutigen Geschäftsordnung ist termingerecht erfolgt.

Die Traktandenliste befindet sich auf Seite 1 des Bürgerversammlungshefts.

Eine Änderung der Traktandenliste wird nicht gewünscht.



19. März 2012

Seite 4

1. Bericht und Antrag über die Bewilligung eines Kredits von Fr. 1'200'000.-- für die Sanierung der Kreuzstrasse, Abschnitt Rütistrasse bis Alte Jonastrasse

A. Gutachten

Geschätzte Mitbürgerinnen und Mitbürger

Ausgangslage

Nachdem an der Bürgerversammlung vom 3. Dezember 1984 eine erste Vorlage zur Sanierung der Kreuzstrasse zur Überarbeitung zurückgewiesen wurde, bewilligte die Bürgerschaft von Rapperswil an der Bürgerversammlung vom 3. Juni 1985 einen Kredit von 2,2 Mio. Franken für die Sanierung der Kreuzstrasse im Abschnitt Hanfländerstrasse bis Alte Jonastrasse. In diesem Betrag war neben der Strassensanierung auch die Erneuerung der Kanalisation enthalten. Die Bürgerversammlung lehnte damals die Erstellung eines neuen ostseitigen Trottoirs und den Einbau von Horizontalversätzen (seitliche Einengungen) ab. Bewilligt wurde die Sanierung mit durchgehenden Radstreifen und Schwellen zur Verkehrsberuhigung.

Am 12. Juni 1997 erliess das kantonale Polizeikommando auf Antrag des Stadtrats Rapperswil (in Absprache und Einvernehmen mit dem Gemeinderat Jona) das Fahrverbot auf der Kreuzstrasse für Motorwagen mit Zusatztext «Zubringerdienst gestattet». Begründet wurde die Massnahme mit der starken Verkehrszunahme auf der Kreuzstrasse, welche vermehrt auch als Ausweichroute für den Durchgangsverkehr missbraucht werde. Gegen diese Verkehrsanordnung gingen verschiedene Rekurse ein. Der Bundesrat hat am 25. August 1999 die letzten Rekurse abgewiesen und das Fahrverbot für Motorwagen erwuchs in Rechtskraft.

Auf den Fahrplanwechsel vom 24. Mai 1998 wurde die VZO-Linie Nr. 885 Rüti – Rapperswil von der Zürcherstrasse auf die Kreuzstrasse verlegt. Die Verlegung erfolgte, weil die Busse auf der Zürcherstrasse regelmässig im Stau steckenblieben und die Anschlüsse beim Bahnhof Rapperswil nicht mehr gewährleistet werden konnten. Mit der Verlegung der Busroute auf die Kreuzstrasse war es möglich, auf der Zürcherstrasse wieder die Radstreifen zu markieren. Für den Langsamverkehr ergab dies eine deutliche Verbesserung der Sicherheit auf der stark befahrenen Strasse. Fast gleichzeitig mit der Verlegung der Busse auf die Kreuzstrasse erfolgte eine Abflachung der Schwellen, damit der Fahrkomfort für die Busspassagiere wenigstens einigermaßen gewährleistet werden konnte. Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs wurden in den letzten Jahren weitere Kurse des Stadtbusnetzes über die Kreuzstrasse geführt.

Baubeschrieb

Strassenbau

Die Kreuzstrasse ist eine wichtige Quartiererschliessungsstrasse und weist wegen der verschiedenen Schulanlagen einen grossen Veloverkehrsanteil auf. Wie erwähnt, wird die Kreuzstrasse auch stark durch den öffentlichen Verkehr befahren. Dieser hat dazu geführt, dass die mit roten Verbundsteinen erstellten -Velostreifen durch das Gewicht der Busse eingedrückt wurden. Die Velostreifen sind bei Regenwetter praktisch nicht mehr -befahrbar und bilden eine fast durchgehende Wasserlache. Die Velofahrenden



19. März 2012

Seite 5

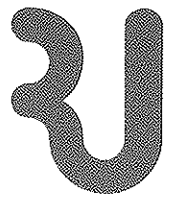
weichen deshalb auf das Trottoir aus oder -befahren die Kreuzstrasse ausserhalb des Velostreifens. Vor -allem für die Schülerinnen und Schüler bedeutet dies eine nicht unwesentliche Gefährdung. Aber auch für die Benützer des -öffentlichen Verkehrs ist die Kreuzstrasse wenig attraktiv. Trotz der seinerzeit abgeflachten Schwellen ist der Fahrkomfort -ungenügend. Die Busse müssen vor jeder Schwelle abbremesen, die Schwellen vorsichtig überfahren und anschliessend wieder beschleunigen. Auf Busrouten werden deshalb heute in der -Regel keine Schwellen mehr erstellt. Als verkehrsberuhigende Massnahmen können viereckige Vertikalversätze, sogenannte Berliner Kissen, erstellt werden. Diese haben den Vorteil, dass die Busse die Versätze aufgrund der grösseren Spurbreite durchfahren können, die Personenwagen die Schwellen mindestens mit einem Rad aber überfahren müssen. Mit der Sanierung der Kreuzstrasse werden die vorhandenen Schwellen entfernt und an geeigneten Stellen durch die Berliner Kissen ersetzt. Diese Massnahme wurde mit einer Vorstandsdelegation des Quartiervereins Hanfländer besprochen und von dieser zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Strassenabschnitt Rütistrasse – Hanfländerstrasse wurde 1985 nicht saniert, weil dieser Abschnitt eine Grenzstrasse zwischen den ehemaligen Gemeinden Rapperswil und Jona war. Untersuchungen des Strassenbelags und des Strassenkoffers haben ergeben, dass die Strasse in diesem Abschnitt komplett saniert werden muss. Gleichzeitig müssen praktisch alle Abschlüsse erneuert werden.

Im 1985 sanierten Abschnitt Hanfländerstrasse – Alte Jonastrasse müssen lediglich der Strassenbelag und die defekten Radstreifen ersetzt werden. Der rund 30-jährige Belag hat die Lebensdauer erreicht und weist teilweise auch eine ungenügende Schichtstärke und Tragfähigkeit auf. Die neuen Beläge werden auf die Belastungen durch den öffentlichen Verkehr ausgelegt. Die Strassenabschlüsse sind zum grossen Teil noch in Ordnung. Anpassungen sind vor allem im Bereich der zu -entfernenden Schwellen und bei den Anpassungen der Bushaltestellen notwendig.

Im Abschnitt Wiesenstrasse – Alte Jonastrasse weist die Fahrbahn lediglich eine Strassenbreite von etwa 5.00m auf. Dies reicht gerade aus für ein Kreuzen Bus/Personenwagen bei reduzierter Geschwindigkeit. Ein Kreuzen Bus/Bus ist jedoch nicht möglich. Mit der geplanten Strassensanierung ist vorerst keine Verbreiterung der Fahrbahn geplant. Die Einmündung in die Alte Jonastrasse bleibt im heutigen Zustand bestehen. Die Alte Jonastrasse muss in nächster Zeit ebenfalls saniert werden. Im Zusammenhang mit dieser Sanierung wird der Kreuzungsbereich (Kreuzliplatz) überprüft und – sofern möglich – auch angepasst. Damit die kritischen Sichtverhältnisse in den östlichen Abschnitt der Alten Jonastrasse verbessert werden können, wird die zusätzliche Montage eines Verkehrsspiegels geprüft.

Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit einer Behinderung (Behindertengleichstellungsgesetz) verlangt, dass die Bushaltestellen behindertentauglich erstellt werden müssen. Mit der Sanierung der Strasse werden die Haltestellen deshalb ebenfalls angepasst und der Strassenabschluss im Bereich der Haltestellen auf 16 cm angehoben. Dies ermöglicht ein problemloses Einsteigen in die modernen Niederflurbusse. Bei den heutigen Haltestellen ist dies wegen bestehender Einfahrten und Trottoirabsenkungen nicht überall möglich, weshalb einzelne Haltestellen leicht verschoben werden müssen. Gemäss Konzept für die Aufwertung der Bushalte-



19. März 2012

Seite 6

stellen sind bei allen Haltestellen entlang der Kreuzstrasse Warteunterstände mit integrierter Sitzbank vorgesehen. Der Kreditantrag für die einheitliche Gestaltung und Ausrüstung sämtlicher Haltestellen im städtischen Busnetz erfolgt mit einer separaten Vorlage an der Bürgerversammlung vom 14. Juni 2012.

Kanalisation und übrige Werkleitungen

Die Kanalisation wurde 1985 mit der Strassensanierung zum grössten Teil erneuert. Die Untersuchungen mit Kanalfernsehen haben ergeben, dass die Leitungen noch in einem guten Zustand sind und die Leitungsdimensionen ausreichen. Die übrigen Werkleitungen wurden ebenfalls 1985 mehrheitlich erneuert. Neubauten sind deshalb nicht notwendig, sondern nur kleinere Anpassungen zu Lasten der einzelnen Werke.

Kostenzusammenstellung

Die Kosten sind wie folgt veranschlagt:

Bauhauptarbeiten	965'000.--
Baunebenarbeiten (Markierungen, Lichtsignalsteuerung)	54'000.--
Technische Arbeiten; Vermessung	88'000.--
Diverses und Unvorhergesehenes	78'200.--
Mehrwertsteuer 8%	94'800.--
Total Baukosten	1'280'000.--
abzüglich Projektierungskredit (Bürgerversammlung vom 9. Dezember 2010)	- 80'000.--

Total Baukredit

1'200'000.--

Die Baukosten (Preisbasis Januar 2012) werden zu Lasten des allgemeinen Haushalts finanziert und innert 25 Jahren abgeschrieben. Daraus ergeben sich jährliche Amortisationsquoten von Fr. 48'000.--.

Bauausführung

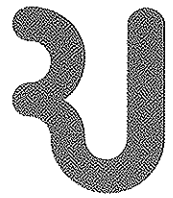
Die Strassenbauarbeiten sind mit dem öffentlichen Verkehr zu koordinieren. Wegen des dichten Fahrplans und wegen des grossen Veloverkehrs wird es nicht einfach werden, alle Arbeiten während des Tages durchzuführen. Die Belagsarbeiten erfolgen voraussichtlich hauptsächlich während der Nacht. Die Kreuzstrasse wird dafür abschnittsweise gesperrt und der Individualverkehr (Zubringerdienst), sofern möglich, örtlich umgeleitet.

Gesamtwürdigung

Die Notwendigkeit der Sanierung der Kreuzstrasse ist ausgewiesen. Mit der Sanierung der Strasse kann diese wieder für viele Jahre ihre Funktion für den öffentlichen Verkehr, den Individualverkehr (Zubringerdienst) und den Langsamverkehr erfüllen.

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:



19. März 2012

Seite 7

Für die Sanierung der Kreuzstrasse, Abschnitt Rütistrasse bis Alte Jonastrasse, wird ein Kredit von Fr. 1'200'000.--, inkl. Mwst., bewilligt.

B. Ergänzende Ausführungen von Stadtrat Walter Domeisen

Stadtrat Walter Domeisen verweist auf die Ausführungen und Darstellungen im Bürgerversammlungsheft. Eigentlich ist die Kreuzstrasse verkehrsberuhigt; sie wird aber rege frequentiert. Die notwendigen Strassensanierungsmassnahmen sollen zum Anlass genommen werden, verschiedene Verbesserungen zu realisieren. Die vorgesehenen Berliner Kissen behindern Velofahrerinnen und -fahrer sowie die Busse nicht, zwingen aber Personenwagen, das Tempo zu drosseln. Im Bereich der Haltestellen werden die Trottoirs erhöht, damit der Einstieg in die Busse erleichtert wird.

C. Diskussion

Stadtpräsident Erich Zoller eröffnet die Diskussion über dieses Geschäft, welche wie folgt benützt wird:

Ursula Züst, Rapperswil, erkundigt sich, ob den Velofahrenden bei der Einfahrt der Kreuz- in die Rütistrasse, auf der Höhe des Restaurants Krone, eine Art „Vor-Grünphase“ ermöglicht werden kann.

Stadtrat Walter Domeisen nimmt die Anregung entgegen und stellt deren Prüfung in Aussicht.

Adolf Girschweiler, Jona, weist darauf hin, dass die bestehenden Schwellen zu einer Zeit erstellt worden sind, als in der Kreuzstrasse noch kein Fahrverbot herrschte. Es fragt sich, ob die Berliner Kissen trotzdem nötig sind.

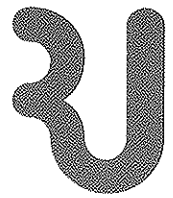
Stadtpräsident Erich Zoller verweist auf die positiven Erfahrungen, die mit den getesteten Berliner Kissen gemacht worden sind.

Stadtrat Walter Domeisen präzisiert, dass die vorgeschlagene Lösung mit dem Quartierverein besprochen worden ist. Die Berliner Kissen werden in der Nähe der bisherigen Schwellen und zum Teil in Kombination mit Fussgängerstreifen realisiert. Damit die Kissen ihre Wirkung entfalten, muss ein Mindestabstand eingehalten werden. Die entsprechenden Erfahrungswerte werden berücksichtigt.

Adolf Girschweiler, Jona, erkundigt sich weiter, ob in der Kreuzstrasse nicht Tempo 30 signalisiert werden kann.

Stadtrat Walter Domeisen hält fest, dass die Einführung von Tempo 30 ohne bauliche Massnahmen nicht bewilligt werden kann.

Stadtpräsident Erich Zoller hält fest, dass die Verfahren ziemlich aufwendig sind. Nach einem in der Stadt St. Gallen ausgelösten Bundesgesetzentscheid darf Tempo 30 nur dort verfügt werden, wo man nicht schneller als 30 km/h fahren kann.



19. März 2012
Seite 8

Albert Gresch, Rapperswil, ist überzeugt, dass Autofahrerinnen und -fahrer in der Kreuzstrasse auf die Radstreifen ausweichen werden. Die Berliner Kissen nützen deshalb den Velofahrenden nichts. In Zürich jedenfalls kann man trotz Berliner Kissen den Erhöhungen ohne weiteres ausweichen.

Stadtpräsident Erich Zoller ist überzeugt, dass mit den Berliner Kissen das Tempo reduziert wird.

Charly Hochstrasser, Jona, hat als früherer Bewohner der Mythenstrasse den Bau der Schwellen erlebt, deren Höhe schon bald reduziert werden musste. Vor den Schikanen müssen die Busse abbremsen und danach wieder anfahren. Den Durchgangsverkehr bekommt man auf diese Weise nicht in den Griff. In Zürich wurden im Oberdorf funkgesteuerte Poller aufgestellt. Diese Lösung würde sich auch in der Kreuzstrasse bewähren.

Stadtpräsident Erich Zoller gibt zu bedenken, dass sich die Kreuzstrasse als sehr lange Strasse für diese Lösung kaum eignet. Die Stadt hat deshalb die Massnahme nicht geprüft, wird die Idee aber trotzdem mitnehmen. Falls das Projekt nicht so erfolgreich ist, wie erhofft, können Poller als weitere Möglichkeit geprüft werden.

Das Wort wird weiter nicht verlangt.

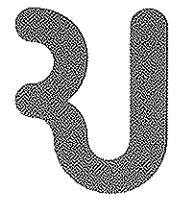
D. Abstimmung

Der Antrag des Stadtrats auf Bewilligung eines Kredits von Fr. 1'200'000.-- für die Sanierung der Kreuzstrasse, Abschnitt Rütistrasse bis Alte Jonastrasse, wird grossmehrheitlich angenommen. Die Stimmen werden nicht ausgezählt.

E. Beschluss

Die Bürgerversammlung beschliesst:

Für die Sanierung der Kreuzstrasse, Abschnitt Rütistrasse bis Alte Jonastrasse, wird ein Kredit von Fr. 1'200'000.--, inkl. Mwst., bewilligt.



19. März 2012
Seite 9

2. Bericht und Antrag für die Bewilligung eines Kredits von Fr. 1'040'000.-- für die Sanierung der Tägernastrasse im Bereich der Schutzzonen der Grundwassererfassung Tägernau

A. Gutachten

Geschätzte Mitbürgerinnen und Mitbürger

Ausgangslage

Während mehr als 170 Jahren hat die Stadt Rapperswil Trinkwasser aus dem Gebiet der unteren Tägernau bezogen. Waren zuerst zwei Quelfassungen vorhanden, erfolgte in den Siebziger-Jahren des letzten Jahrhunderts der Bau eines Grundwasserpumpwerks der Wasserversorgung Rapperswil (heute im Eigentum der Wasserversorgung Rapperswil-Jona). Das Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer vom 24. Januar 1991 (Gewässerschutzgesetz, SR 814.20) verlangte die Festlegung von Grundwasserschutzzonen und den Erlass eines Schutzzonenreglements. Diese wurden am 8. Juli 1996 durch den Gemeinderat Jona und am 28. Januar 1998 durch das Baudepartement des Kantons St. Gallen genehmigt. Das Schutzzonenreglement wurde 2011 überarbeitet und am 26. September 2011 vom Stadtrat Rapperswil-Jona erlassen. Die kantonale Genehmigung ist noch ausstehend. Die Tägernastrasse liegt gemäss Umgrenzungsplan sowohl in der engeren Schutzzone S2 als auch in der Schutzzone S3. Während für die Schutzzone S2 ein allgemeines Bauverbot gilt, sind in der Zone S3 in beschränktem Umfang Bauten zulässig. Verkehrsanlagen, die dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offenstehen, sind mit Asphaltbelägen und Randabschlüssen zu versehen. Das Oberflächenwasser muss gefasst und abgeleitet werden. Zudem wurde im genehmigten Reglement von 1998 festgelegt, dass bestehende Verkehrsanlagen in den Zonen S2 und S3 innert fünf Jahren den erwähnten Vorschriften anzupassen seien. Die Wasserversorgung Rapperswil-Jona plant dieses Jahr die Sanierung und Erneuerung des Grundwasserpumpwerks. Die grundwasserzonenkonforme Sanierung der Tägernastrasse drängt sich in diesem Zusammenhang ebenfalls auf.

Baubeschrieb

Strassenbau

Die Tägernastrasse weist im Bereich der geplanten Sanierung eine Strassenbreite von 3.80 – 5.00 m auf. Zusätzlich sind drei Ausweichstellen von rund 6.20 m Breite vorhanden. Parallel zur Strasse verläuft, durch eine Grünrabatte abgetrennt, ein kombinierter Velo-/Gehweg. Die Strasse und der Velo-/Gehweg weisen keine Abschlüsse auf. Das anfallende Strassenwasser wird nicht gefasst und versickert zum grössten Teil im angrenzenden Wiesland oder in der Grünrabatte. Dies ist nicht mehr zulässig.

Mit der Sanierung muss im Schutzzonenbereich eine möglichst einheitliche Strassenbreite erstellt werden, damit die Gefahr von kritischen Begegnungsfällen reduziert werden kann. Für den Begegnungsfall Personenwagen/Personenwagen müsste die Fahrbahn bei den erlaubten 80 km/h eine Breite von 5.70 m, inklusive aller Sicherheitszuschläge, aufweisen. Bei 40 km/h beträgt die theoretisch nötige Strassenbreite immer noch 4.70 m. Der Lattenbach fliesst im Sanierungsabschnitt an zwei Stellen unmittelbar entlang der Strasse. Ohne massive Eingriffe in das Gewässer ist eine optimale Strassenver-



19. März 2012

Seite 10

breiterung darum nicht möglich. Die Tägernastrasse soll deshalb lediglich auf eine einheitliche Breite von 4.50 m ausgebaut werden. Mit den alle 150 m vorhandenen Ausweichstellen ist ein Anhalten und gefahrloses Kreuzen weiterhin möglich.

Der schlechte Strassenzustand verlangt eine vollständige Erneuerung. Der Strassenkoffer, die Beläge sowie die zusätzlichen Abschlüsse und die Entwässerung werden neu erstellt. Der Strassenkoffer weist eine Stärke von rund 45 cm auf, der Strassenbelag eine solche von 11 cm. Die neuen Strassenabschlüsse beidseits der Fahrbahn werden mit einem Anschlag von 5 bzw. 10 cm erstellt. Damit kann kein Strassenwasser im angrenzenden Wiesland versickern. Die Vollerntwässerung der Strasse erfolgt über Schlamm-sammler und eine neue Entwässerungsleitung aus verschweissten PE-Rohren. Das abgeleitete Strassenwasser wird ausserhalb der Schutzzonen kontrolliert versickert oder in den Lattenbach abgeleitet.

Gemäss kantonalen Stellen kann der Velo-/Gehweg im heutigen Zustand belassen werden, sofern dieser auch zukünftig ausschliesslich dem Langsamverkehr dient. Im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojekts ist deshalb keine Sanierung des Velo-/Gehwegs vorgesehen.

In den Bereichen, wo der Lattenbach an die Strasse reicht, sind Böschungssicherungen mit massiven Steinsätzen notwendig. Die neuen oder ergänzten Blocksteinmauern weisen jeweils eine Länge von rund 20 m auf. Zusätzlich sind, mindestens in diesen Abschnitten, Leitplanken oder ein stabiler Zaun vorgesehen.

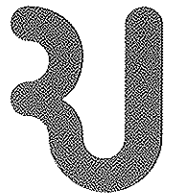
Schmutzwasserkanalisation und übrige Werkleitungen

Die bestehende Schmutzwasserkanalisation, welche das Abwasser von Ermenswil und den Wohnbauten entlang der Tägernastrasse der ARA Rapperswil-Jona zuführt, erfüllt sämtliche Anforderungen an den Grundwasserschutz. Sie muss deshalb nicht saniert werden. Die Werke haben nur geringe zusätzliche Bauvorhaben angemeldet. Diese Sanierungen erfolgen gleichzeitig mit der Strassensanierung zu Lasten der Werke.

Kostenzusammenstellung

Die Kosten sind wie folgt veranschlagt:

Entschädigungen, Landerwerbe, Vermessung, Gebühren	15'000.--
Bauhauptarbeiten, inkl. Böschungssicherung	813'000.--
Baunebenarbeiten (Leitplanken, Markierungen usw.)	25'000.--
Technische Arbeiten (Honorare, Untersuchungen)	84'000.--
Diverses und Unvorhergesehenes	72'200.--
Mehrwertsteuer 8%	80'800.--
Total Baukosten	1'090'000.--
Abzüglich Projektierungskredit (Bürgerversammlung vom 9. Dezember 2011)	- 50'000.--
Total Baukredit	1'040'000.--



19. März 2012
Seite 11

Die Baukosten (Preisbasis Januar 2012) werden zu Lasten des allgemeinen Haushalts finanziert und innert 25 Jahren abgeschrieben. Daraus ergeben sich jährliche Amortisationsquoten von Fr. 41'600.--.

Bauausführung

Mit den Sanierungsarbeiten soll möglichst rasch nach Vorliegen der notwendigen Bewilligungen und allfälligen Landerwerben begonnen werden, damit der Grundwasserschutz nach der Sanierung des Pumpwerks Tägernau gewährleistet ist. Während der Bauarbeiten ist die Strasse voraussichtlich für den Durchgangsverkehr zu sperren. Der Anwohnerverkehr (Bewohnerinnen und Bewohner untere Tägernau bis Gemeindegrenze) kann allenfalls im Sanierungsabschnitt über den Velo-/Gehweg geführt werden.

Gesamtwürdigung

Die Sanierung der Tägernaustrasse im Bereich der Grundwasserschutzzonen ist eine gesetzliche Pflicht. Im Zusammenhang mit der Erneuerung des Pumpwerks und nach der Anpassung des Schutzreglements an die neusten Vorgaben ist nun auch die Sanierung der Strasse an die Hand zu nehmen. Mit der Sanierung der Strasse kann das Trinkwasservorkommen besser geschützt werden.

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Für die Sanierung der Tägernaustrasse, Abschnitt Grundwasserschutzzonen untere Tägernau, wird ein Kredit von Fr. 1'040'000.--, inkl. Mwst. bewilligt.

B. Ergänzende Ausführungen von Stadtrat Walter Domeisen

Stadtrat Walter Domeisen erläutert den Antrag. Anlass zur Sanierung geben die beabsichtigten Arbeiten der Wasserversorgung. Autos können sich auf der Strasse nach wie vor kreuzen, müssen jedoch aufgrund der Strassenbreite die Geschwindigkeit reduzieren. Die Kanalisationsleitungen sind noch in gutem Zustand und werden deshalb nicht erneuert.

C. Diskussion

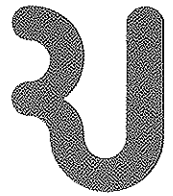
Stadtpräsident Erich Zoller eröffnet die Diskussion über dieses Geschäft, welche wie folgt benutzt wird:

Nadja Vangehr, Jona, erklärt, dass an der Tägernaustrasse 80 km/h gefahren werden kann. Warum wird die Geschwindigkeit nicht auf 60 km/h oder 50 km/h beschränkt?

Stadtpräsident Erich Zoller zufolge handelt es sich um eine Ausserortsstrasse, auf der ein anderes Tempo-Regime nicht ohne weiteres in Frage kommt.

Nadja Vangehr, Jona, bezieht sich auf die Aussage im Gutachten, dass bei Strassenbreiten unter 4.70 m eigentlich 40 km/h gefahren werden sollten. Sie weist darauf hin, dass an der Strasse auch Familien mit Kindern wohnen.

Stadtrat Walter Domeisen erklärt die entsprechende Passage, wonach eine Verbreiterung der Strasse die gefahrenen Geschwindigkeiten erhöhen würde. Die frühere Gemeinde Jona hat die Strasse bewusst schmal belassen.



19. März 2012
Seite 12

Das Wort wird weiter nicht verlangt.

D. Abstimmung

Die Stimmberechtigten bewilligen den Kredit von Fr. 1'040'000.-- für die Sanierung der Tägernastrasse im Bereich der Grundwasserschutzzone Tägernau mit wenigen Enthaltungen. Die Stimmen werden nicht ausgezählt.

E. Beschluss

Der Beschluss der Bürgerversammlung lautet somit:

Für die Sanierung der Tägernastrasse, Abschnitt Grundwasserschutzzonen untere Tägernau, wird ein Kredit von Fr. 1'040'000.--, inkl. Mwst. bewilligt.



19. März 2012

Seite 13

3. Bericht über die Genehmigung des Bauprojekts für die Neugestaltung von Bahnhof und Bushof Jona mit Antrag zur Verabschiedung an die Urnenabstimmung

A. Gutachten

Geschätzte Mitbürgerinnen und Mitbürger

Ausgangslage

Am 31. März 2011 hat die Bürgerversammlung einen Projektierungskredit von Fr. 750'000.-- für die Weiterbearbeitung des Projekts der Neugestaltung des gesamten Bahnhofsbereichs Jona bewilligt. Die Projektierung umfasst

- Bushof
- Veloparkierungsanlagen
- neue Dächer für die beiden Perrons
- Gestaltung eines Bahnhofplatzes
- Sanierung und Neugestaltung der Bühlstrasse
- Verbreiterung der Personenunterführung
- Verbesserung der Quartieranbindung
- öffentliches Parkhaus

Die Arbeiten sind soweit abgeschlossen, dass Sie darüber diskutieren und das Geschäft zuhanden der Urnenabstimmung verabschieden können.

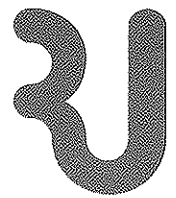
a) Vorgeschichte

Die Gemeinde Jona hat mit gezielten Entwicklungsmassnahmen und städtebaulichen Schlüsselprojekten dem Zentrum Jona in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten ein stärkeres Profil verliehen. Es soll ein modernes und leistungsfähiges Zentrum für verschiedenste Dienstleistungen sein. Den Grundstein für diese Entwicklung legten der Gemeinderat und die Bürgerschaft von Jona Ende der 70er-Jahre, als auf eigene Kosten die Bahnstation Jona errichtet wurde. Weitere öffentliche Schlüsselprojekte waren:

- Stadtsaal und Zentrum KREUZ
- Gemeindehaus Jona – heute Stadthaus Rapperswil-Jona
- Neugestaltung des Ufers der Jona zwischen der Werkstrassen- und der Neuhüsli-brücke
- Umgestaltung der Kreuzungen St. Galler-/Allmeind-/Schachenstrasse sowie Allmeind-/Werk-/Neuhofstrasse mit Kreiselösung

Private haben mit den Geschäfts- und Wohnüberbauungen Jonaport, Stadttor, Eisenhof und Eintracht diese Entwicklung tatkräftig unterstützt.

Mit dem vorliegenden Projekt soll ein weiterer wichtiger Entwicklungsschritt erfolgen.



19. März 2012
Seite 14

b) Verkehrssituation und Ausgangslage

Das Hauptproblem der Stadt Rapperswil-Jona ist unbestrittenermassen der Verkehr. Die Förderung des Langsamverkehrs (LV) und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sind wichtige Anliegen, um das Verkehrssystem am Funktionieren zu halten.

Die bisherigen Massnahmen zeigten den erwünschten Erfolg. Die Passagierzahlen beim Bus konnten in den vergangenen 4 Jahren um rund 100% gesteigert werden und erreichten im Jahr 2010 die Zahl von 1,4 Mio. Pro Tag benützen somit fast 4'000 Personen den Bus.

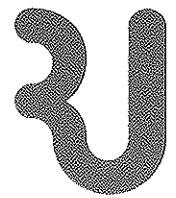
Das genügt allerdings noch nicht. Die Gegenüberstellung mit anderen Städten vergleichbarer Grösse zeigt, dass der Modalsplit (Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel) noch stark zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs verändert werden kann. Dazu sind weitere Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung dieser beiden Verkehrsarten nötig. Im Bereich LV sind Verbesserungen zugunsten der Fussgänger und Radfahrer im Investitionsprogramm vorgesehen. Im Bereich ÖV wird es vor allem darum gehen, die Busse an den ständig wachsenden Staus vorbei zu schleusen, damit die Fahrpläne und die Anschlüsse eingehalten werden können. Dafür sind eine ganze Reihe von Vorhaben in Vorbereitung, die rasch und mit verhältnismässig wenig Kostenaufwand punktuelle Verbesserungen ermöglichen, wie weitere Bus-Bevorzugungen an Lichtsignalen sowie Überhol- und eigene Busspuren, wo es vom Platz her möglich ist. Auch der Prozess zur Entwicklung von griffigen Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr läuft an.

Die Verbindungen Bahn/Bus und umgekehrt spielen bei der Steigerung der Attraktivität des ÖVs eine erhebliche Rolle. Die Einrichtungen sollen einladend und zweckmässig, für alle gut erreichbar und wettergeschützt sein. Velo- und Autoabstellplätze in genügender Zahl in kurzer Distanz und bequem zu nutzen sowie Vorfahrten für kiss&ride erhöhen den Umsteigeeffekt. Dynamische Informationssysteme an den wichtigsten Haltestellen sowie in den Fahrzeugen geben frühzeitig Auskunft über das aktuelle Verkehrsgeschehen. Sauberkeit und Sicherheit der Fahrzeuge und Anlagen wirken positiv auf das Wohlbefinden der Passagiere.

Der Bahnhof Jona ist als Knotenpunkt für den lokalen wie auch für den regionalen Bus- und Bahnverkehr von zentraler Bedeutung. Täglich steigen hier rund 4'500 Personen ein und aus. Die heutige Umsteigesituation vermag den Anforderungen nicht mehr zu genügen. Aus diesem Grund sind vor allem folgende Massnahmen notwendig:

- Anbindung des lokalen und regionalen Busnetzes an den Bahnhof Jona;
- Verbesserung des Zugangs für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der Radfahrerinnen und Radfahrer zum Bus- und Bahnhof;
- Verbesserung der Umsteigesituation für die Benützer des öffentlichen Verkehrs sowie
- Bauliche Integration des Bushofs in den städtebaulichen Kontext.

Aufgrund dieser Ausgangslage werden eine neue Überdachung der Perrons sowie der Bau eines neuen Bushofs samt Neugestaltung eines Bahnhofsplatzes vorgeschlagen.



19. März 2012
Seite 15

Nebst den funktionalen Ansprüchen werden daran auch hohe gestalterische Anforderungen gestellt. Die neuen Anlagen sollen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs weiter steigern und zu vermehrtem Umsteigen animieren. Das Projekt ist auch im 4. ÖV-Programm des Kantons St. Gallen enthalten.

Die neuen Perrondächer, der neue Bushof, der Bahnhofplatz und auch die neue Überbauung des Kantons werden städtebauliche Akzente setzen und das Zentrum Jona weiter stärken.

c) Bauprojekt

Die anspruchsvolle Aufgabenstellung wurde Anfang 2008 in einem Wettbewerb ausgeschrieben. Aus den 22 Bewerbungen verschiedener Projektteams, zusammengesetzt aus Architekten, Verkehrsplanern, Landschaftsarchitekten und weiteren Fachleuten, wurden zehn Teams für den Projektwettbewerb qualifiziert. Mit dabei waren auch Büros aus Rom, Wien, Barcelona, Berlin und München. Anlässlich der Jurierung vom 19. Juni 2008 ging das Projekt «Albatros» der Arbeitsgemeinschaft Margreth Blumer und Oliver Schwarz Architekten aus Zürich einstimmig als Sieger hervor.

Der ausgezeichnete Vorschlag wurde in der Folge weiter bearbeitet im Zusammenwirken mit der Stadt, dem Kanton, den SBB und den Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland VZO. Das heute vorliegende Projekt, das in den beiliegenden Plänen und Modellfotos dargestellt wird, kann wie folgt umschrieben werden:

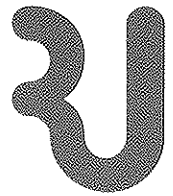
Bushof

Ein gemeinsames Dach für Bahnperрон und Bushof ist das Kernstück des Vorhabens und bildet die Schnittstelle zwischen Bus- und Bahnbetrieb. Durch die architektonische Geste findet der öffentliche Verkehr seinen Ausdruck als Ort und Umsteigezentrum von Jona. Der Fahrgast hat stets Sichtbeziehungen zu allen Verkehrsmitteln. Die Bushaltestellen an der St. Gallerstrasse sind in das Gesamtkonzept eingebunden. Dies ermöglicht den Fahrgästen eine selbstverständliche Orientierung. Die gute Übersicht wirkt sich zudem positiv auf das Sicherheitsempfinden aller Verkehrsteilnehmer aus. Elektronische Abfahrtsanzeigetafeln helfen den Buskunden beim Auffinden der gewünschten Buslinie. Eine Videoanlage erhöht die Sicherheit. Die Fusswegbeziehungen zwischen den Bushaltestellen und den Bahnperronics sind kurz und direkt. Die Vernetzung mit dem südwestlichen Quartier wird durch eine direkte Anbindung an die Fussgängerbrücke über die St. Gallerstrasse aufgewertet.

Die Busanlegekanten sind auf die Wenderadien der Fahrzeuggrössen ausgelegt. Die Busgrössen sind in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland (VZO) auf die heutigen wie auch künftigen Bedürfnisse geplant worden. Die den Gleisen näher liegenden Haltekanten dienen Gelenkbussen.

Veloparkierungsanlagen

Unter dem grossen Dach liegen die wichtigsten Haltestellen, die Freitreppe sowie öffentliche WC-Anlagen und Zweiradabstellplätze. Die Veloabstellplätze sind zweckmässig und nahe bei den Bahnperronics angeordnet. Auf der Ostseite werden auf zwei Geschossen Plätze für rund 290 Velos und 30 Motorräder angeboten (teilweise abschliessbar). Die Platzverhältnisse sind so konzipiert, dass sich nach Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt das Angebot mit doppelstöckigen Veloständern nahezu verdoppeln lässt. Auf der West-



19. März 2012

Seite 16

seite stehen weitere rund 190 gedeckte Veloabstellplätze zur Verfügung, davon etwa 90 im Bereich der Unterführung und weitere 100 statt der bisher 50 Plätze beim Perronaufgang Nord beim ZAK. Für eine allfällige spätere Errichtung einer bedienten/bewachten Velostation wäre dort oder auch beim neuen Bushof Platz vorhanden. Insgesamt sind gegenüber der heutigen Situation mit ca. 360 Veloabstellplätzen somit neu rund 480 Stellplätze geplant.

Dachgestaltung

Das Dach des Bushofs wird auch über den Ostperron des Bahnhofs verbreitert. Es ersetzt dort weitgehend das heute bestehende schmale Dach, das keinen eigentlichen Wetterschutz bietet. Auf der Westseite wird ein gleich gestaltetes, kleineres, städtebaulich und architektonisch korrespondierendes Dach erstellt. Die Dächer bestehen aus Verbundsicherheitsglas. Als Sonnenschutz sind die Untersichten der Dächer mit einer lichtdurchlässigen, hellen Membran bespannt. Damit bleibt der Ort hell und freundlich.

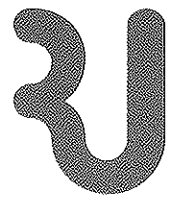
Es wurde geprüft, das Glasdach mit einer integrierten Photovoltaik-Anlage zu kombinieren. Nach ersten Abklärungen könnte damit der jährliche Bedarf an Strom für ca. 15 bis 20 Haushalte erzeugt werden. Allerdings wären die Investitionskosten dafür etwa dreimal so hoch wie für eine herkömmliche Anlage und liessen sich auch unter Einrechnung der dafür erhältlichen kostendeckenden Einspeisevergütungen (KEV) nur etwa zur Hälfte amortisieren. Eine herkömmliche Anlage würde den architektonischen Ausdruck des Dachs völlig verändern und auch statische Zusatzmassnahmen erfordern. Der Stadtrat ist daher der Auffassung, dass statt dessen andere, bereits vorhandene und tragfähige grosse Dächer zur Erzeugung von Solarstrom zur Verfügung gestellt werden sollen. Entsprechende Abklärungen laufen bereits.

Bahnhofplatz

Dank einer klaren Trennung zwischen Bus- und Velobereich sowie dem motorisierten Individualverkehr funktioniert die Verkehrsabwicklung auf dem Bahnhofplatz optimal. Die Zufahrt und Anlieferung zur Kirche und zum Pflegezentrum Bühl sind für Fahrzeuge weiterhin möglich. Sonst soll der Platz vom Autoverkehr soweit als möglich entlastet werden. Das schafft Raum für Fussgänger und Radfahrer sowie den öffentlichen Verkehr. Sitzbänke, Informationstafeln und eine grüne Insel mit Bäumen prägen den Bahnhofplatz. Der Boden wird in Beton gegossen, der die grossen Belastungen aus dem Befahren und Drehen der Busse schadlos während langer Zeit aushält.

Bühlstrasse

Die Bühlstrasse muss ohnehin in den nächsten Jahren altershalber saniert werden. Sie soll nun zur eigentlichen «Bahnhofstrasse» aufgewertet werden. Sie schafft eine attraktive Verbindung vom Bahnhof zur Jona und zum Zentrum mit Einkaufsmöglichkeiten an der Allmeind- und Molkereistrasse. Der Strassenraum wird durch eine markante Baumreihe gegliedert. Die Strassenhöhe wird auf das Niveau der angrenzenden Gebäudezugänge abgesenkt. Auf die Unterführung hin soll sie etwas stärker abgesenkt und «in einem Zug» unter den Gleisen hindurchgeführt werden. Die Gesamtbreite der Strasse von 10 m wird belassen, jedoch die Einteilung von Geh- und Fahrbereich auf 4 m Trottoir und 6 m Fahrbahn ausgelegt. Sie dient vor allem dem öffentlichen Verkehr, dem Langsamverkehr sowie den Anwohnenden, der Anlieferung und der Erschliessung der Tiefgaragen.



19. März 2012
Seite 17

Verbreiterung Personenunterführung

Durch die Verbreiterung und Anpassung der Personenunterführung wird die Bühlstrasse unter den Gleisanlagen fortgeführt. Als Teil der Verbindung vom Zentrum über den Bahnhof Jona nach Rapperswil leistet sie einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität und Sicherheit dieser Wegachse für Fussgänger und Velofahrer. Durch die Verbreiterung erfährt auch der Bahnhof eine Aufwertung in seiner Erscheinung als moderner Umsteigeort im System des öffentlichen Verkehrs. Zudem wird die Zugänglichkeit des Westperrons gegenüber heute stark verbessert. Dieser kann neu aus der Unterführung heraus auf beide Seiten betreten werden und nicht mehr nur auf die Nordseite wie heute.

Anbindung Südwest

Für die Fussgänger wird die Anbindung der Quartiere im Südwesten von Rapperswil-Jona zum Bahnhof verbessert. Der neu angelegte Fussweg führt von der Fussgängerbrücke über die St. Gallerstrasse neu östlich des Kinderspielplatzes direkt in den bestehenden Fussweg. Die heutige Treppe vom Perron auf der Ostseite in die Strassenunterführung wird aus Sicherheitsgründen zur Entflechtung von Velo- und Fussgängerverkehr aufgehoben. Der Fussweg aus dem Südwesten von Rapperswil-Jona zum Perron Ost nach Zürich wird um moderate ca. 90 m länger.

Öffentliches Parkhaus

Unter dem Bahnhofplatz liegt das öffentliche Parkhaus mit 70 Autoabstellplätzen (heute total 73 Parkplätze: 8 private Jonaport/25 blaue Zone/48 weisse Parkplätze bewirtschaftet), wovon 2 Plätze direkt neben dem Lift als Behindertenparkplätze ausgestaltet sind. Zudem hat es weitere 8 Plätze für Motorräder und Roller. Ein Teil der Parkplätze ist für kiss&ride vorgesehen, so dass die direkte Zufahrt zum Bahnhof unterirdisch durch das Parkhaus erfolgt. Eine öffentliche Treppen- und Liftanlage verbindet die Parkebene behindertengerecht direkt mit dem Bushof und dem ostseitigen Perron des Bahnhofs. Die Zufahrt zum Parkhaus erfolgt nur von Osten her. Fahrzeuge aus dem Westen müssen um den Stadthauskreisel herum fahren. Die Wegfahrt aus dem Parkhaus nach Westen ist möglich; nach Osten muss jedoch über die bestehende Erschliessung des Parkhauses Jonaport weggefahren werden. Gegenwärtig stimmt das zuständige kantonale Tiefbauamt nur dieser Lösung zu, weil nicht feststehe, dass eine direkte, mit Lichtsignalen gesteuerte Ausfahrt aus dem neuen Parkhaus nach Osten ohne Behinderung der Busse und ohne übermässigen Rückstau im Parkhaus möglich sei. Die Stadt verfolgt mit Fachbüros jedoch weiterhin die Absicht, auch die direkte Ausfahrt nach Osten zu ermöglichen und das Bauprojekt entsprechend anzupassen, sofern die vom Kanton gehegten Bedenken ausgeräumt werden können. Andere Lösungsansätze wie U-Turns (Fahrtrichtungswechsel um 180°) oder Kreisel bei der Eichfeldstrasse oder bei der Verzweigung Alte/Neue Jonastrasse haben sich bei der fachmännischen Prüfung durch die Firma Ernst Basler + Partner und durch die Fachleute des kantonalen Tiefbauamts als nicht machbar erwiesen. Sie würden wichtige Teile der für das Verkehrssystem unerlässlichen Steuerungsmöglichkeiten aushebeln und damit mehr Nachteile bringen als Nutzen stiften. Zudem erforderten sie erhebliche Umbauten an Strassen und Plätzen und würden teilweise weitere Ansätze zur Verbesserung des Verkehrsflusses vereiteln.

d) Kosten und Finanzierung

Anlagekosten

Nachdem die Bürgerschaft an der Bürgerversammlung vom 31. März 2011 einen Projek-



19. März 2012

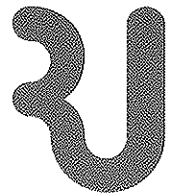
Seite 18

tierungskredit von Fr. 750'000.-- bewilligt hatte, wurde das Projekt weiterbearbeitet. Es liegt heute ein Bauprojekt mit Kostenvoranschlag der ARGE Blumer Schwarz Architekten, Zürich, vor, welches zusammen mit dem Büro für Kostenplanung PBK AG, Zürich, erarbeitet und überprüft wurde. Gegenüber der ursprünglichen Kostenschätzung zum Zeitpunkt des Projektierungskredits ergibt sich eine Abweichung von rund 4 Mio. Franken. Diese ist insbesondere durch die Projekterweiterung vom ursprünglichen Bushof zum Bahnhof und Bushof Jona mit der Vergrösserung des Dachs auf der Ostseite bis zur Perronkante sowie einer neuen, zusätzlichen Überdachung auf dem Westperron begründet. Hinzu kommt, dass sich die Kosten der SBB für Sicherheitsmassnahmen und Sicherstellung des Bahnbetriebs während der Bauphase gegenüber der Annahme in der Kostenschätzung mehr als verdoppelt haben. Die detaillierte Ermittlung von verlässlichen Zahlen war Gegenstand des Projektierungskredits.

Für die Kostentransparenz wurde das Gesamtprojekt in Teilprojekte aufgeteilt. Die Kostenberechnung erfolgte nach BKP- (Baukostenplan) und Elementmethode und basiert teils auf Richtofferten, teils auf Annahmen der Kostenplaner aufgrund von Referenzobjekten. Der Kostenvoranschlag hat eine Genauigkeit von +/- 10% und ist indexiert mit Stand vom 1. April 2011 gemäss Zürcher Index der Wohnbaupreise.

Es zeigen sich folgende Anlagekosten, inkl. Mwst. (in Franken):

Teilobjekte (TO)	Einzelkosten	Gesamtkosten
TO 1: Neubau Kanton (nicht Bestandteil der Vorlage)		
TO 2: Bühlstrasse	1'580'000	
TO 4: Personenunterführung Verbreiterung	3'820'000	5'400'000
TO 3: Bushof / Velo-Parkplätze / Bahnhofplatz		10'230'000
TO 5: Parkhaus, inkl. Baukreditzinsen + Verwaltungsaufwand	5'830'000	
TO 6a: Anbindung an St. Gallerstrasse	1'890'000	
TO 6b: Anbindung an Bühlstrasse	800'000	8'520'000
TO 7: Anbindung Südwest		170'000
TO 8: Veloabstellplätze Werkstrasse		80'000
Zusatz-Reservestellung		700'000
Anlagekosten, inkl. Mehrwertsteuer		25'100'000
Abzüglich Projektierungskredit		750'000
Abzüglich Kantonsbeitrag		300'000
Kredit		24'050'000



19. März 2012

Seite 19

Erläuterungen zu den Kosten

TO 2: Die Kosten halten sich trotz Absenkung und seitlicher Anpassungen im Rahmen vergleichbarer Sanierungsprojekte.

TO 4: Bau- und bahntechnisch handelt es sich um ein sehr komplexes Vorhaben, das während des Bahnbetriebs und «mitten in der Bahnbenützung» ausgeführt werden muss. Bei den Kosten fallen deshalb insbesondere die von den SBB errechneten Aufwendungen für die Sicherheit der Personen und Anlagen und für die Sicherstellung des Bahnbetriebs während der Bauphase stark ins Gewicht.

TO 3: Das Teilobjekt besteht aus dem neugestalteten Bahnhofplatz, den Veloabstellanlagen entlang dem Ost- und Westperron, dem Dach über dem Bushof und dem Perron auf der Ostseite sowie einem neuen Perrondach auf der Westseite. Zudem beinhalten die Kosten sämtliche Erschliessungsflächen und Treppenanlagen bzw. den Lift zum Perron Ost. Ein grosser Teil der Kosten ergibt sich durch erhöhte Sicherheitsanforderungen an die Abbrucharbeiten, den Baugrubenaushub und die Baugrubensicherung sowie durch Provisorien und Sicherheitsmassnahmen für die Bauarbeiten entlang der Gleise und der Starkstromanlagen. Hinzu kommen weitere Kosten für Werkleitungen. Eine gewichtige Position ist der Platz. Dieser weist eine Fläche von ca. 2'800 m² auf und ist damit ca. 300 m² grösser als der Bahnhofplatz Rapperswil oder rund 400 m² grösser als der Hauptplatz. Aufgrund der starken Beanspruchung durch den Busverkehr (Abwärme der Motoren, Anfahr- und Drehkräfte) wird er in Beton ausgeführt. Die geplanten Bus- und Perrondächer und die Unterkonstruktionen dafür nehmen einen verhältnismässig geringen Anteil der Gesamtbaukosten ein. Als Vergleich dazu kann das im Jahr 2008 erstellte Busdach beim Bahnhof Rapperswil herangezogen werden. Die Kosten für die sichtbare Dachkonstruktion beliefen sich dort auf ca. Fr. 1'582.--/m². Beim Bushof Jona wird mit Kosten von ca. Fr. 900.--/m² gerechnet.

TO 5: Die Kosten pro Platz im Parkhaus betragen rund Fr. 100'000.-- (Gebäude 100% = 5,5 Mio.; Einfahrten 60% von 2,6 Mio. = 1,5 Mio.; total 7 Mio.) und erscheinen im Vergleich mit anderen Anlagen hoch (z.B. neue Fachhochschule St. Gallen: 320 Plätze à Fr. 67'000.-- / Parkhaus See [1996; indexiert]: 24 Plätze à Fr. 85'000.-- / Postplatz Zug: 100 Plätze à Fr. 84'000.--). Kostentreibend sind die vergleichsweise teure Bauweise unmittelbar am SBB-Gleise (Sicherheitsmassnahmen) und die relativ geringe Zahl an Parkplätzen, die durch eine teure Einfahrt erschlossen werden. Diese dient auch der Erschliessung der privaten Tiefgarage der angrenzend geplanten Überbauung BühlPark und wird von dort mitfinanziert (60% Stadt, 40% Kanton).

Zu den eigentlichen Baukosten wurden Fr. 150'000.-- für Baukreditzinsen und den Aufwand der städtischen Verwaltung zugeschlagen, weil Parkieranlagen als Spezialfinanzierung nicht über Steuern finanziert werden, sondern über Parkgebühren.

TO 6a und b: Ebenfalls einzurechnen sind die Kosten für die Anbindung des Parkhauses an die bestehende Rampe zur Bühlstrasse, deren Benützung vertraglich gesichert ist. Sollte es jedoch – wie beabsichtigt – gelingen, die Ausfahrt Richtung Osten ebenfalls direkt auf die St. Gallerstrasse bewilligt zu erhalten, fallen diese Rampenkosten weg. Dafür wäre eine Lichtsignalanlage an der Ausfahrt zu installieren, die aber massiv weniger kosten würde als der Rampenanschluss.



19. März 2012

Seite 20

TO 7: Die Kosten für die Anbindung Südwest halten sich im Rahmen vergleichbarer Projekte.

TO 8: Die bestehenden überdachten Veloständer an der Werkstrasse werden in gleicher Weise verdoppelt. Die Kosten basieren auf einer Offerte des Herstellers. In den Gesamtkosten sind auch die notwendigen Anpassungen an den Parkplätzen enthalten.

Reservestellungen: In allen Teilobjekten zusammen sind Reserven für Unvorhergesehenes von 1,5 Mio. Franken eingerechnet (= 6,5%), was für ein solches Umbauvorhaben eher tief ist. Für weitere möglicherweise anfallende Kosten wie vorzeitige Auflösung von Mietverhältnissen, Provisorien für die Stiftung RaJoVita (deren Verwaltung sich in einer abzubrechenden Liegenschaft befindet und deren neuer Standort Bollwies allenfalls nicht rechtzeitig bereit sein könnte) usw. werden zusätzliche Reservestellungen von 0,7 Mio. Franken vorgeschlagen. Insgesamt soll der Kredit eher gut als zu knapp bemessen werden, um Nachtragskreditierungen nach Möglichkeit zu vermeiden. Andererseits ist es auch selbstverständlich, dass diese Reserven nur für die Finanzierung von Unvorhersehbarem verwendet werden.

Finanzierung

Die Finanzierung kann mit bereits zurückgestellten bzw. Dritt-Mitteln in einem nicht unbedeutenden Umfang wie folgt vorgenommen werden:

- Mit dem Rechnungsüberschuss 2010 wurde eine Reserve von 4,5 Mio. Franken für das Vorhaben gebildet.
- Aus der Vorfinanzierung «Gesamtverkehrsoptimierung» soll ein Bezug von 1,0 Mio. Franken vorgenommen werden (aktueller Bestand: 1,9 Mio. Franken). Diese Reserve dient der Realisierung von Vorhaben zur Verbesserung des Verkehrssystems in Rapperswil-Jona.
- Aus der Reserve «Parkplatzbewirtschaftung» soll als Impulsfinanzierung für das Parkhaus ein Bezug von 4 Mio. Franken vorgenommen werden.
- Der Bushof Jona ist im vierten ÖV-Programm des Kantons enthalten. Es kann mit einem Beitrag von Fr. 300'000.-- gerechnet werden. Die Zusage liegt vor.

Die Sanierung der Bühlstrasse ist in den nächsten Jahren ohnehin fällig. Dieses Strassenbauvorhaben soll in zeitlicher Abstimmung mit dem Bushof bzw. dem Neubau des Kantons ausgeführt werden.

Insgesamt zeigt sich also folgendes Bild (in Franken):



19. März 2012

Seite 21

Anlagekosten, inkl. Mwst. und Reserven	Fr. 24'050'000.--
Reservebezug Parkraum	Fr. - 4'000'000.--
Vorfinanzierung	Fr. - 4'500'000.--
Reservebezug GVO	Fr. - 1'000'000.--
= neu abzuschreibender Betrag	Fr. 14'550'000.--

Jährlich wiederkehrende Betriebskosten

Beim Bahnhof Jona entstehen heute jährliche Kosten für Reinigung, Abfallbeseitigung etc. von rund Fr. 30'000.--. Abschreibungen fallen heute keine mehr an. Beim hier zur Diskussion gestellten Projekt ergeben sich neu jährlich wiederkehrende Folgekosten (exkl. Abschreibungen, Zinsen und baulicher Unterhalt) von ca. Fr. 85'000.-- (Reinigung, Abfallbeseitigung, Energie, Lift etc.).

Finanzkosten

Die TO 5 und 6 sind nicht über den allgemeinen Haushalt zu finanzieren, sondern über die Spezialfinanzierung «Parkplatzbewirtschaftung». Nach einem Reservebezug von 4 Mio. Franken sind hier noch rund 4,52 Mio. Franken aus den Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung zu finanzieren. Als Finanzliegenschaft muss dieser Betrag nicht abgeschrieben, sondern nur verzinst werden.

Für die TO 2 und 7 als Verwaltungsliegenschaften gilt die übliche Abschreibungsdauer von 25 Jahren. Es ergeben sich daraus Abschreibungen von jährlich Fr. 70'000.--.

Für die TO 3, 4 und 8 (Verwaltungsliegenschaften) von 14,1 Mio. Franken stehen die erwähnten Reservebezüge und Subventionen in Gesamthöhe von 5,8 Mio. Franken zur Verfügung. Der verbleibende Rest von rund 8,3 Mio. Franken führt zu Abschreibungen von jährlich Fr. 333'000.--.

Total wird die Stadtkasse demnach für die Verwaltungsliegenschaften während 25 Jahren mit Abschreibungstranchen von rund Fr. 400'000.-- pro Jahr belastet werden.

Der jährliche Zinsaufwand für Fremdkapital in diesem Projekt beläuft sich auf rund Fr. 300'000.--.

Jährliche Betriebskosten Parkhaus

Bei der öffentlichen Parkierung handelt es sich um eine Spezialfinanzierung. Die entsprechenden Investitionen und Betriebskosten müssen sich selber tragen. Die Verwendung von Steuergeldern ist nicht vorgesehen.

Zur Erarbeitung einer groben Betriebsrechnung wurden die Parkhäuser See und Schanz zum Vergleich herangezogen. Für das Parkhaus Bühl sieht die Rechnung wie folgt aus:

Betriebskosten Fr. 1'300.-- pro Platz (70)	Fr. 91'000.--
Pacht für den Landanteil	Fr. 20'000.--
Einlage in die Baureserve 1% der Anlagekosten	Fr. 69'000.--
Verzinsung Buchwert	Fr. 70'000.--



19. März 2012

Seite 22

Total (Aufwand)

Fr. 250'000.--

Gebühreneinnahmen Fr. 3'000.-- pro Platz (70)

Fr. 10'000.--

Total (Ertrag)

Fr. 210'000.--

Je nach Auslastung des Parkhauses verändert sich die Betriebsrechnung. Klar ist, dass für eine ausgeglichene Rechnung ein erheblicher Bezug aus der Reserve vorgenommen werden muss. Im Vergleich zu den Parkhäusern See und Schanz (Einnahmen von Fr. 4'800.-- bzw. 3'800.-- pro Parkplatz und Jahr) wurde für das Parkhaus Bühl mit Fr. 3'000.-- pro Jahr und Parkplatz gerechnet. Zu berücksichtigen ist hier die tiefere Tarifierung im Ortszentrum Jona, die vorgesehene Gratisparkierung für kiss&ride und die wahrscheinlich generell tiefere Auslastung an diesem Ort, namentlich abends und an Wochenenden.

e) Bauliche Abwicklung, Zeitplan

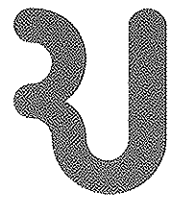
Bei einer Realisierung des vorgestellten Projekts können die Parkplätze auf dem heutigen Bühlareal nicht mehr benützt werden. In der Umgebung des Bahnhofs Jona sind jedoch Parkplätze vorhanden (v.a. Eisenhof, Stadttor, KREUZ), die während der Bauphase genutzt werden können, so dass auf Parkplatzprovisorien verzichtet werden kann.

Die Realisierung des Bushofs und der vom Kanton geplanten Überbauung BühlPark erfolgen getrennt. Das Bauvorhaben des Kantons ist nicht Gegenstand dieser Vorlage. Der Baurechtsvertrag wurde an der Bürgerversammlung vom 31. März 2011 bereits genehmigt.

Der provisorische Bushof wird im Bereich der heutigen Blauen Zone-Parkplätze angeordnet. In einer ersten Phase muss die Liegenschaft St. Gallerstrasse 15 abgebrochen werden, um Platz für die Parkhauszufahrt an der St. Gallerstrasse zu schaffen. Parallel dazu werden die Verbreiterung der Personenunterführung, die westlichen Veloabstellanlagen sowie die westliche Fussweganbindung in Angriff genommen. In der zweiten Phase werden das Parkhaus mit Foundationen für den Bushof und die östlichen Velounterstände erstellt. Danach werden in Phase 3 das Dach des Bahn- bzw. Bushofs und die Beläge fertiggestellt. Insgesamt muss mit einer Planungszeit von rund einem Jahr und einer Bauzeit von ungefähr eineinhalb Jahren gerechnet werden.

Unter Vorbehalt der Zustimmung der Urnenabstimmung zum beantragten Baukredit ist folgender Zeitplan vorgesehen:

– Bürgerversammlung	19. März 2012
– Urnenabstimmung	17. Juni 2012
– Planungszeit	rund 1 Jahr
– Voraussichtlicher Baubeginn	Frühjahr 2013
– Bauzeit	ca. 1.5 Jahre
– Voraussichtliche Inbetriebnahme	2015



19. März 2012
Seite 23

f) Urnenabstimmung

Aufgrund von Anhang 2 zur Gemeindeordnung unterstehen einmalige Investitionsvorhaben von über 5 Mio. Franken der -Urnenabstimmung. Gemäss Art. 12 Abs. 2 der Gemeindeordnung kann der Rat Vorlagen einer Bürgerversammlung unterbreiten, die sie diskutieren und ändern kann. Laut Kommentar zur Gemeindeordnung soll von dieser Möglichkeit offensiv Gebrauch gemacht werden, denn auf diese Weise lassen sich die Vorteile der Bürgerversammlung und der Urnenabstimmung verknüpfen. Wie bereits bei der Sanierung des Strandbads Stampf, aber auch (in Jona) bei der Sanierungsvorlage für das Zentrum KREUZ, soll diese Vorlage vorab der Bürgerversammlung zur Diskussion unterbreitet werden. Die Urnenabstimmung ist für den 17. Juni 2012 vorgesehen.

g) Würdigung und Antrag

Mit dem vorliegenden Antrag kann ein weiteres wichtiges Schlüsselprojekt zur Entwicklung des Zentrums Jona umgesetzt werden. Die Dynamik dieser Entwicklung ist damit nicht abgeschlossen. Das Zentrum Jona weist weiterhin hohes Potential auf, welches verantwortungsbewusst und gezielt genutzt werden soll.

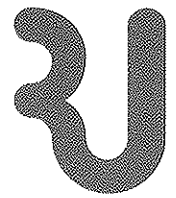
Für sehr viele Ankommende ist der Bahnhof mit dem neuen Bahnhofplatz das Tor zu Jona. Mit dem heutigen Vorschlag kann dem Stadtteil Jona ein Gesicht gegeben werden, das einlädt und zusammen mit der neu gestalteten Bühlstrasse auch eine Verbindung zum Zentrum Jona schafft. Das Projekt ist also namentlich ein zentrales Stadtentwicklungsprojekt, das aber auch der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in unserer Stadt wichtige Impulse verleiht.

Die Realisierung des Projekts erfordert ein sehr grosses finanzielles Engagement. Der Stadtrat vertritt die Auffassung, dass einzelne Teilprojekte auf unabsehbare Zeit nicht mehr realisierbar wären, wenn sie nicht jetzt im Rahmen dieses Gesamtprojekts umgesetzt werden. Das gilt besonders für das Parkhaus, aber auch für die Verbreiterung der Personenunterführung. Sodann setzt ein Bekenntnis zur Aufwertung und Weiterentwicklung des Zentrums Jona voraus, dass am Bahnhof ein städtebaulicher Akzent gesetzt wird, denn Bahnhöfe sind in einer Stadt die wichtigen Orientierungs- und Identitätspunkte. Minimallösungen bringen in dieser Beziehung zu wenig Fortschritt. Mit dem Kanton als Baurechtsnehmer und Investor für eine Wohn- und Geschäftsüberbauung besteht zudem die willkommene Chance, eine Kombination von öffentlichen Infrastrukturen und einer städtebaulich überzeugenden Überbauung zu realisieren, die einen nachhaltigen Mehrwert für den ganzen Stadtteil generiert.

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Bauprojekt für den Bahnhof und Bushof Jona samt öffentlichem Parkhaus, Veloparkierungsanlagen, Verbreiterung der Unterführung, Neugestaltung eines Bahnhofplatzes und der Bühlstrasse wird genehmigt und der erforderliche Baukredit von Fr. 24'050'000.--, inkl. Mwst., zuhanden der Urnenabstimmung verabschiedet.



19. März 2012
Seite 24

B. Ergänzende Ausführungen von Stadtrat Walter Domeisen

Stadtrat Walter Domeisen zufolge handelt es sich beim Bauprojekt für die Neugestaltung von Bahn- und Bushof Jona um eine wichtige Vorlage zur verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklung der Stadt. Deshalb hat der Stadtrat gegenüber dem Projektierungskredit die Bezeichnung der Vorlage geändert. Im Jahr 2011 haben der Stadtbus und die regionalen Linien rund zwei Millionen Passagiere befördert. Im Vergleich mit andern Städten ist in Rapperswil-Jona diesbezüglich aber noch viel Potential vorhanden. Dies ist auch der Grund für die neue Kampagne TSCHAU SCHTAU. Damit mehr Menschen den Bus benützen, braucht es verschiedene Massnahmen – u.a. den Bahnhof und Bushof Jona. Seit der Bewilligung des Projektierungskredits durch die Bürgerversammlung vom 31. März 2011 hat sich einiges verändert: Der Stadtrat ist zur Auffassung gelangt, dass die überdachten Flächen vergrössert werden sollen. Der Bahnhof erhält optisch ein ganz anderes Gesicht. Mit der Verbreiterung der Unterführung verläuft die Bühlstrasse ohne Absenkung in das angrenzende Grünfelsareal. Der Park darf bekanntlich nicht überbaut werden. Es ist gut möglich, dass in ein paar Jahren auf der Alten Jonastrasse nur noch Anrainer, Velos usw. verkehren dürfen. Dies würde die Beziehungen von hüben und drüben der Gleisanlagen verändern. Die Verbreiterung der Unterführung ist auch aus Sicherheitsüberlegungen angezeigt, denn die Anzahl Veloparkplätze wird deutlich erhöht. Die heute oberirdischen Parkplätze werden praktisch 1:1 in den Untergrund verlegt. Die Perrons können direkt über Treppen und Lift erreicht werden.

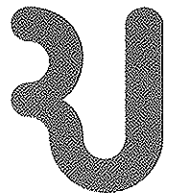
Das kantonale Tiefbauamt ist noch nicht restlos überzeugt, dass die Ausfahrt in die St. Gallerstrasse, Richtung Stadthauskreisel bewilligungsfähig ist. Der Bürgerschaft wird heute aber eine Lösung präsentiert, die vom Kanton genehmigt werden kann. Die vom Stadtrat favorisierte Lösung führte zu einer Kostenreduktion von Fr. 800'000.--. Der Projektierungskredit diente auch dazu, die Kosten genauer zu beziffern. Heute wird über die Bestandteile des Projekts diskutiert und abgestimmt. Der Baukredit wird den Stimmberechtigten an der Urnenabstimmung vom 17. Juni 2012 vorgelegt.

Stadtpräsident Erich Zoller weist vor der Diskussion darauf hin, dass das Projekt nicht völlig verändert werden kann. Wenn die Diskussion in dieser Richtung verlaufen würde, müsste der Stadtrat das Geschäft zurückziehen. Soweit sich die Konsequenzen in technischer und finanzieller Hinsicht beurteilen lassen, können Änderungsanträge behandelt werden.

C. Diskussion

Stadtpräsident Erich Zoller eröffnet die Diskussion über dieses Geschäft, welche wie folgt benutzt wird:

Raphael Weber, Rapperswil, stellt die Frage in den Raum, weshalb die Unterführung genau auf 7.00 m verbreitert werden soll. Für die SVP ist die Verbreiterung weder städtebaulich noch finanziell vertretbar. Das Problem der heutigen Unterführung besteht darin, dass das Niveau nicht gleich hoch ist. Breitere Wege und Strassen werden dazu benützt, schneller zu fahren. Die geltenden Bauvorschriften der SBB verlangen, dass Anlagen mindestens 1.50 m unter den Gleisanlagen hindurch führen. Die Absenkung der Bühlstrasse wird durch diese Vorschrift faktisch wieder aufgehoben. Die SVP schlägt vor, die Bühlstrasse neu zu gestalten und die Unterführung so zu belassen, wie sie ist. Mit



19. März 2012
Seite 25

einem Verzicht auf die Verbreiterung ergeben sich Einsparungen und die Stadt müsste z.B. nicht auch im Bereich Jugendmusikschule sparen. Für die SVP werden finanzpolitische Auswirkungen durch den Stadtrat isoliert betrachtet. Die Liste der geplanten Investitionen ist sehr lang. An der Bürgerversammlung vom 8. Dezember 2011 wurde für die Zukunft von regelmässigen Aufwandüberschüssen ausgegangen und eine Steuererhöhung nicht ausgeschlossen. Die aufgrund der Investitionen notwendigen Abschreibungen engen den finanziellen Spielraum der Stadt zusätzlich ein. *Die SVP stellt den Antrag, auf die Verbreiterung der Unterführung zu verzichten.*

Stadtpräsident Erich Zoller erklärt, dass er die Diskussion konzentrieren möchte. Zunächst sollen sich die Voten auf die Verbreiterung der Unterführung beschränken.

Nils Rickert, Rapperswil, spricht im Namen des Vorstands der GLP. Die GLP erachtete die Kosten von 3,8 Mio. Franken für die Verbreiterung anfänglich ebenfalls für sehr hoch. Mit einem Verzicht könnten aber lediglich 3 Mio. eingespart werden. Wird die Verbreiterung jetzt abgelehnt, dann geschieht 20 Jahre lang nichts mehr. In den Stosszeiten wird es schon heute eng. Es geht nicht nur um die Sicherheit, es sollen auch zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. Die Vorlage enthält zudem auch 8,5 Mio. Franken für ein Parkhaus. Die GLP bittet um die Zustimmung zum gesamten Vorhaben.

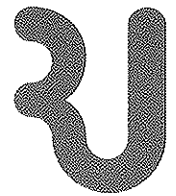
Raphael Weber, Rapperswil, präzisiert, dass das Parkhaus aus einem separaten Fonds finanziert wird.

Stadtpräsident Erich Zoller bestätigt, dass das Parkhaus sonderfinanziert würde. Die Gestehungskosten für die Parkplätze sind hoch. Die Rechnung geht jedoch über alle Parkplätze der Stadt gesehen auf. Das Einsparungspotential bei einem Verzicht auf die Unterführung beläuft sich tatsächlich auf 3 Mio. Franken.

Jan Wenzel, Rapperswil, nimmt im Namen von Pro Velo, Rapperswil-Jona, Stellung. Nimmt man die Umwelt über die Velo-Lenkstange wahr, ist die Vorlage gerechtfertigt. Die innerstädtische Bedeutung der konfliktträchtigen Verbindung ist gross und eine Verbesserung notwendig. Die Benutzerinnen und Benutzer der Unterführung fühlen sich bedrängt - ungeachtet von der Fahrweise der Velofahrenden. Mit dem vorliegenden Projekt besteht eine einmalige Chance zur Verbesserung der Situation. Man darf das Projekt nicht allein in Bezug auf die Benutzerinnen und Benutzer des Bahnhofs betrachten und bewerten.

Dr. Anton Kühne, Rapperswil, spricht für die CVP. Die Partei hat an der letzten Versammlung den Antrag gründlich diskutiert. Die CVP teilt die Auffassung der Vorredner; das Projekt ist sinnvoll und eine wesentliche Aufwertung der Verbindungen. Ein finanzieller Engpass könnte mit der Verschiebung von andern Projekten überbrückt werden. Die Verbreiterung der Unterführung hingegen kann nicht hinausgeschoben werden. Der Antrag der SVP ist deshalb abzulehnen.

Marc Hanslin, Rapperswil, unterstützt im Namen der FDP den Antrag des Stadtrats. Die Verbreiterung macht Sinn und fördert den Langsamverkehr. Würde die Unterführung später verbreitert, wäre mit wesentlich höheren Kosten zu rechnen. *Für den Fall, dass die Bürgerschaft den Antrag auf Streichung der Verbreiterung der Personenunterführung ablehnt, beantragt die FDP, dass der Baukredit für den Bushof Jona den Bürgern am 17. Juni 2012 an der Urne einmal mit und einmal ohne Verbreiterung der Personenun-*



19. März 2012
Seite 26

terführung vorgelegt wird und die beiden Varianten einander mit einer Stichfrage gegenüber gestellt werden.

Hans Büchli, Rapperswil, unterstützt den Antrag auf Streichung der Unterführung. Aufwand und Ertrag stehen in keinem Verhältnis zueinander. Die bestehende Unterführung genügt ausserhalb der Rush-hour ohne weiteres.

Paolo Lendi, Jona, empfiehlt, den Antrag der SVP abzulehnen. Man spricht von 4'000 Benutzerinnen und Benützern des Bahnhofs und Bushofs sowie von 70 Parkplätzen. Es ist offensichtlich, dass der Bahn- und Bushof ein grösseres Gewicht hat.

Stadtpräsident Erich Zoller nimmt zu den finanziellen Aspekten Stellung. Die von der SVP vorgelegten Zahlen hat der Stadtrat so präsentiert. Die Verschuldung würde tatsächlich zunehmen. Mit Blick auf die vergangenen Jahre ist aber festzuhalten, dass die Stadt immer weniger investiert hat als budgetiert. So oder so muss jedes Projekt der Bürgerversammlung oder der Urnenabstimmung unterbreitet werden. Es darf davon ausgegangen werden, dass der Stadtrat einschätzen kann, wie viele Investitionen die Stadt verkraftet. Nicht vergessen werden darf, dass sich der Konjunkturmorgen aufzuheben scheint.

Stadtrat Walter Domeisen präzisiert, dass aufgrund der Abklärungen, Planungen und Gespräche die SBB die Situierung der Unterführung akzeptieren werden. Mit der Verbreiterung auf 7.00 m wird ein möglichst gutes Kosten-/Nutzenverhältnis erreicht.

Stadtpräsident Erich Zoller erläutert das Prozedere. Falls der Antrag der SVP abgelehnt wird, kommt der Eventualantrag der FDP zum Tragen.

Marc Hanslin, Rapperswil, befürchtet, dass bei einer Ablehnung des SVP-Antrags die SVP gegen das gesamte Projekt Stimmung macht. Der Eventualantrag der FDP ist vor diesem Hintergrund zu sehen.

E. Abstimmung (Antrag Raphael Weber, Rapperswil)

Der Antrag der SVP, die Verbreiterung der Personenunterführung aus dem Projekt zu streichen, wird mit augenscheinlichem Mehr abgelehnt. Die Stimmen werden nicht ausgezählt.

F. Diskussion (Fortsetzung)

Marc Hanslin, Rapperswil, zieht den Eventualantrag der FDP aufgrund des klaren Abstimmungsergebnisses zurück.

Silvia Kündig, Rapperswil, spricht als Co-Präsidentin der UGS. Das Vorhaben hilft, die heutige Situation zu verbessern und der Stadt ein neues Gesicht zu geben. Weiter stellt Silvia Kündig verschiedene Fragen zur Zugänglichkeit und Behindertentauglichkeit der neu zu gestaltenden Bereiche. Ihrer Meinung nach werfen die beiden Gebäude in Form je eines „L“s Schatten, was die ohnehin fragliche Aufenthaltsqualität auf dem Areal zusätzlich einschränkt. Wird nochmals ein Wettbewerb durchgeführt? Ist das Durchgangerecht auf 20 Jahre hinaus gewährleistet? Werden die Vorgaben des Richtplans erfüllt?

Auf die Frage von *Stadtpräsident Erich Zoller* ergeben sich zur geplanten Überbauung



19. März 2012

Seite 27

keine weiteren Fragen.

Stadtpräsident Erich Zoller ruft in Erinnerung, dass die Bürgerversammlung am 31. März 2011 dem Baurechtsvertrag zugestimmt hat. Danach hat der Baurechtsberechtigte das Recht, im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen sowie allfälliger behördlicher Ausnahmegenehmigungen ein Wohn- und Geschäftshaus zu erstellen und als Eigentum beizubehalten. Als Grundlage gilt das Vorprojekt der ARGE Blumer Schwarz. Der nicht überbaute Teil des baurechtsbelasteten Grundstücks darf vom Baurechtsberechtigten im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen genutzt werden, wobei der öffentliche Raum zugunsten der Allgemeinheit aufgewertet werden soll.

Stadtrat Walter Domeisen zufolge wurde der Projektwettbewerb im Jahr 2008 ausgeschrieben. Am Wettbewerb haben 22 Teams aus dem In- und Ausland teilgenommen. Das in den Unterlagen dargestellte Projekt befindet sich im Stadium eines Vorprojekts. Die beiden winkelförmigen Baukörper ermöglichen die angesprochenen Sichtbeziehungen. Es ist dem Kanton als Bauherr ein Anliegen, dass der Innenraum attraktiv gestaltet wird. Die Nachfrage ist so gross, dass bis jetzt keine Inserate geschaltet werden mussten. Die Stadt und damit auch die Stadtbildkommission wird das Projekt des Kantons weiter beurteilen. Die auf dem abgebildeten Modell dargestellte Steigung des Platzes ist vorhanden. Selbstverständlich entspricht die Ausgestaltung den Vorschriften über behindertengerechtes Bauen.

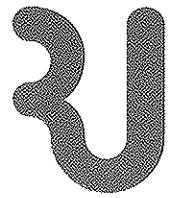
Silvia Kündig, Rapperswil, stellt den Antrag: *Der Stadtrat soll, noch bevor er den Sondernutzungsplan zum kantonalen Gebäude neben dem Busbahnhof gutheisst und die Baubewilligung dafür erteilt, im Konkurrenzverfahren ausgearbeitete Projekte zum Gebäude von ausgewiesenen Fachpersonen punkto „attraktiver Aussengestaltung, Aufenthaltsqualität und Identifikation“ (vgl. Richtplan zum Umfeld des Bahnhofs Jona) beurteilen lassen und die Bürgerschaft darüber informieren.*

Stadtpräsident Erich Zoller ergänzt, dass gemäss Baurechtsvertrag der nicht überbaute Teil des baurechtsbelasteten Grundstücks vom Baurechtsberechtigten im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen genutzt werden darf, wobei der öffentliche Raum zugunsten der Allgemeinheit aufgewertet werden soll. Er weist darauf hin, dass der Antrag von Silvia Kündig den Stadtrat in eine delicate Situation bringen würde, weil ein unterzeichneter Vertrag nicht erfüllt werden könnte.

Silvia Kündig, Rapperswil, bedankt sich für die Erläuterungen, die Sinn machen. Sie erkundigt sich nach den Einflussmöglichkeiten der Stimmbürger, weil sonst der Stadtrat Konkurrenzverfahren durchführen müsste.

Stadtpräsident Erich Zoller gibt zu bedenken, dass die Stadt alle wichtigen Bauvorhaben unter Beizug von ausgewiesenen Fachpersonen beurteilt. Es ist nicht möglich, auf den genehmigten Baurechtsvertrag zurückzukommen. Hinzu kommt, dass das Anliegen von Silvia Kündig nicht traktandiert worden ist, weshalb die Bürgerversammlung auch nicht darüber abstimmen kann. Stadtpräsident Erich Zoller ist jedoch bereit, ein Stimmungsbild für das Anliegen von Silvia Kündig einzuholen.

Auch *Stadtrat Walter Domeisen* äussert rechtliche Bedenken. Der Kanton kann nicht dazu verpflichtet werden, einen weiteren Wettbewerb für die Überbauung durchzuführen. Ein entsprechender Antrag müsste im Kantonsrat eingebracht werden.



19. März 2012
Seite 28

Silvia Kündig, Rapperswil, wäre froh um ein Stimmungsbild, damit sie als wiedergewählte Kantonsrätin ihre politische Arbeit darauf ausrichten kann.

G. Stimmungsbild (Anliegen Silvia Kündig, Rapperswil)

Das Stimmungsbild ergibt, dass dem Anliegen von Silvia Kündig mehr Stimmberechtigte ablehnend gegenüberstehen als wohlwollend.

H. Diskussion (Fortsetzung)

Paola Brülisauer, Rapperswil, weist darauf hin, dass die Überbauungspläne des Kantons seit längerem herumgeistern, bis jetzt aber nicht konkret dargestellt wurden. Die Perondächer haben wesentlich weniger Einfluss auf die Gestaltung des Bahn- und Bushofs als die Überbauung des Kantons. In den Innenhof der beiden „L“s werden keine Sonnenstrahlen dringen. Es ist die letzte Chance für Jona, zu einer Piazza zu kommen. Von dort, wo der Innenhof geplant ist, könnte man den Meienberg, das Grünfelsareal und die Kirche sehen. Diese Aussicht verunmöglicht das Bauvorhaben. Die Bürgerversammlung hat zwar den Baurechtsvertrag genehmigt, die Ziele des Richtplans werden aber dadurch nicht aufgehoben. Im Wettbewerb wurden nur die möglichen Volumina von Gebäuden eruiert. Der Stadtrat und die Stadt haben es in der Hand, mittels Sondernutzungsplan die Interessen der Öffentlichkeit wahrzunehmen und durchzusetzen. Die Stimmberechtigten sollen den Stadtrat auffordern, sich beim Kanton für eine Piazza einzusetzen.

Stadtpräsident Erich Zoller weist nochmals darauf hin, dass der genehmigte Baurechtsvertrag nicht einseitig abgeändert werden kann. Für Bauvorhaben von gewisser Bedeutung werden Fachpersonen beigezogen.

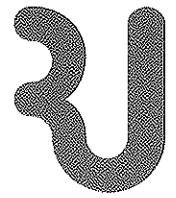
I. Stimmungsbild (zum Antrag Silvia Kündig, Rapperswil, und zum Votum von Frau Brülisauer, Rapperswil)

Etwa 30 Personen äussern sich wohlwollend gegenüber den beiden Anliegen.

J. Diskussion (Fortsetzung)

Istvan Nagy, Rapperswil, regt an, das nicht mehr verwendbare Behles-Dach beim Bahnhof Kempraten zu platzieren, damit die Fahrgäste auch dort nicht im Regen stehen.

Hubert Zeis, Rapperswil, erläutert, wie wichtig es ist, dass sich die Fahrgäste beim Einsteigen auf die ganze Länge der Züge verteilen. Er stellt deshalb den Antrag, das Perondach auf der Fahrtrichtung Zürich bis zur Überführung Altersheim/Grünfels zu verlängern. Hubert Zeis hat die Anbindung des Südwestens in der Vorlage zur Bürgerversammlung vom 31. März 2011 gut gefallen. Auf die Anbindung Südwest soll jetzt aber verzichtet werden. Für die Pendler wird die Situation dadurch verschlechtert. Nicht auf vielen Bahnhöfen können die Gleise an drei Stellen über- oder unterquert werden. Der Südwesten ist nur auf dem Hinweg zum Bahnhof gut erschlossen. Die Stadt soll etwas tun für die Verbesserung der Situation der Pendler. Hubert Zeis stellt deshalb den Antrag, den Fahrradunterstand auf der Südseite ebenfalls zu modernisieren und die Unterquerung der Gleisanlage auf der Seite St. Gallerstrasse für Fussgänger sicherzustellen.



19. März 2012
Seite 29

Weiter bemerkt Hubert Zeis, dass das öffentliche Parkhaus nicht durch sich selbst erschlossen werden kann. Wird die Überbauung des Kantons auch dann realisiert, wenn die Bürgerversammlung bzw. die Stimmberechtigten an der Urne das Projekt ablehnen?

Stadtrat Walter Domeisen erläutert die verschiedenen Bauphasen. Zuerst soll das städtische Vorhaben realisiert werden. Die Regierung hat der Anlage des Amts für Vermögensverwaltung bereits zugestimmt. Der Baurechtsvertrag ist nicht an das Bauprojekt Bahn- und Bushof gekoppelt.

Stadtpräsident Erich Zoller bemerkt zu den Anträgen von Hubert Zeis, dass sie grundsätzlich vernünftig sind. Wenn aber noch weitere Anliegen aufgenommen werden, steigen auch die Kosten. Die Verlängerung kostete etwa 1,5 Mio. Franken. Der Fahrradunterstand und die Anbindung von Südwesten kann nicht beziffert werden. Die Stadt kann die Frage prüfen und an einer nächsten Bürgerversammlung beantworten.

Hubert Zeis, Rapperswil, zieht den Antrag auf Modernisierung des Fahrradunterstands und Unterquerung der Gleisanlagen auf der Seite St. Gallerstrasse zurück. Betreffend den Antrag zur Verlängerung des Perrondachs ist er der Auffassung, dass dies ohne weiteres möglich ist.

Stadtpräsident Erich Zoller weist auf den Umstand hin, dass das Behles-Dach eine Krümmung aufweist und nicht einfach versetzt werden kann.

Hubert Zeis, Rapperswil, zieht auch den Antrag auf Verlängerung des Perrondachs zurück.

K. Stimmungsbild (zurückgezogene Anträge Hubert Zeis, Rapperswil)

Das Stimmungsbild für die Anträge von Hubert Zeis ergibt eine deutliche Sympathie für die beiden Anliegen.

L. Diskussion (Fortsetzung)

Marcel Schlauri, Jona, bemerkt, dass bei einem Weglassen der Anbindung Südwest Fr. 700'000.-- gespart werden können. Besteht der Nutzen des neu zu erstellenden Fusswegs einzig darin, um zum Spielplatz Schlüsselstrasse gelangen? Mit dem so eingesparten Geld könnte man das Perrondach verlängern. Marcel Schlauri stellt deshalb den Antrag, auf das Wegstück zu verzichten.

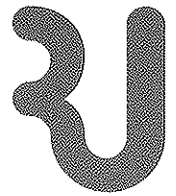
M. Abstimmung (Antrag Marcel Schlauri, Jona)

Der Antrag, auf das Wegstück beim Spielplatz Schlüsselstrasse zu verzichten, wird mehrheitlich abgelehnt. Die Stimmen werden nicht ausgezählt.

Das Wort wird weiter nicht verlangt.

N. Verabschiedung zuhanden der Urnenabstimmung

Die Genehmigung des Bauprojekts für die Neugestaltung von Bahnhof und Bushof Jona wird einstimmig mit einigen Enthaltungen zuhanden der Urnenabstimmung verabschiedet. Die Stimmen werden nicht ausgezählt.

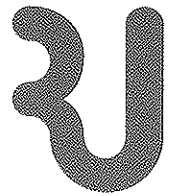


19. März 2012
Seite 30

O. Beschluss

Der Beschluss der Bürgerversammlung lautet somit:

Das Bauprojekt für den Bahnhof und Bushof Jona samt öffentlichem Parkhaus, Veloparkierungsanlagen, Verbreiterung der Unterführung, Neugestaltung eines Bahnhofplatzes und der Bühlstrasse wird genehmigt und der erforderliche Baukredit von Fr. 24'050'000.--, inkl. Mwst., zuhanden der Urnenabstimmung verabschiedet.



19. März 2012
Seite 31

Allgemeine Umfrage

Gemäss Art. 45 des Gemeindegesetzes wird nach Erledigung der angekündigten Geschäfte die Allgemeine Umfrage eröffnet. Dabei können Fragen von allgemeiner Bedeutung über einen Gegenstand aus dem Aufgabenbereich der Gemeinde gestellt werden. Der Rat beantwortet diese Fragen mündlich oder schriftlich bis spätestens an der nächsten Bürgerversammlung. Werden Anträge gestellt, deren Behandlung in die Zuständigkeit der Bürgerschaft fällt, können sie beraten, zur Begutachtung und Ausarbeitung eines Beschlusssentwurfs an den Rat gewiesen oder verworfen werden.

Stadtpräsident Erich Zoller hält fest, dass an der Bürgerversammlung vom 8. Dezember 2011 alle Fragen beantwortet worden sind. In der Zwischenzeit wurden keine weiteren Anträge gestellt. Deshalb kann direkt mit der Allgemeinen Umfrage begonnen werden. Diese wird wie folgt genutzt:

Ernst Holzer, Rapperswil, erkundigt sich als Steuerzahler, wie viele Millionen die Stadt in den Eishockeyclub Lakers pumpt. Ist ein Match zu Ende, beginnen Lärm und Sachbeschädigungen.

Stadtpräsident Erich Zoller bemerkt, dass er diese Frage bereits an einer Veranstaltung des 100er-Clubs der Lakers beantwortet hatte. Die jährlichen Beiträge für den laufenden Unterhalt betragen zwischen Fr. 400'000.-- und Fr. 450'000.--. Damit sind die Lakers im Vergleich in einer positiven Ausgangslage.

Hedwig Fürer, Bollingen, findet es nicht richtig, wenn der öV und der Autoverkehr gegeneinander ausgespielt werden. Es gibt Gebiete der Stadt oder auch Gebäude wie den Stadtsaal KREUZ, die mit dem Auto erreicht werden müssen. Weiter erkundigt sich Hedwig Fürer, weshalb die Resultate der Nationalrats- und Ständeratswahlen nicht auf der Webseite der Stadt aufgeschaltet werden.

Stadtpräsident Erich Zoller räumt ein, dass die Stadt wegen der langen Urnenöffnungszeiten die Resultate als letzte Gemeinde bzw. Stadt abliefert. Wenn die Resultate früher in St. Gallen eintreffen sollen, müssen die Urnenöffnungszeiten angepasst werden. Die Abstimmungsergebnisse können selbstverständlich auf der Webseite aufgeschaltet werden.

Schluss

Das Wort zur Allgemeinen Umfrage wird weiter nicht verlangt. *Stadtpräsident Erich Zoller* dankt für das Interesse und die intensive Diskussion an der heutigen Bürgerversammlung und lädt die Anwesenden zum traditionellen Apéro ein.



19. März 2012

Seite 32

Schluss der Bürgerversammlung um 22.55 Uhr

Auflagefrist: 2. April 2012 bis 16. April 2012.

Stadtrat Rapperswil-Jona

Erich Zoller
Stadtpräsident

Andreas Strahm
Stadtschreiber