

Kanton St.Gallen

Kantonsrat | Regierung | Verwaltung | Gerichte



Erste Kostenschätzung für Stadttunnel



Die Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona hat einen nächsten Meilenstein erreicht: Die Machbarkeitsanalysen zu den drei möglichen Tunnelvarianten sind abgeschlossen. Auch eine erste Kostenschätzung liegt vor. Je nach Ausgestaltung und Linienführung des Tunnels betragen die Investitionskosten 625 bis 900 Mio. Franken. Mit den

Varianten Mitte und Direkt wird nun bis Ende Jahr eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt. Die Variante Ost wird nicht weiter betrachtet.

Auf Basis dieser Beurteilung müssen sich Stadtrat und Kanton definitiv für eine einzige Variante entscheiden, die dann projektiert wird.

Seit Herbst 2015 haben Fachleute im Auftrag des Tiefbauamts des Kantons St.Gallen die bauliche und umweltrechtliche Machbarkeit von drei Tunnelvarianten geprüft. Basis der Arbeiten war die Strategie Mobilitätszukunft des Stadtrates von Rapperswil-Jona. Am vergangenen Dienstag präsentierten die beauftragten Ingenieure anlässlich der vierten Sitzung des Begleitgremiums der Mobilitätszukunft die Schlussergebnisse der laufenden Abklärungen. Darin enthalten ist eine erste Kostenschätzung.

625 bis 900 Millionen Franken

Die Kosten können im jetzigen Planungsstadium mit einer Genauigkeit von plus/minus 30 Prozent angegeben werden. Erst mit dem Vorliegen eines Bauprojekts, über welches auch die Bevölkerung an der Urne befinden kann, wird die Genauigkeit der Kosten auf eine Abweichung von 10 Prozent eingegrenzt. Geschätzt haben die Experten neben den Baukosten auch den Aufwand für die Planung, die Projektierung, den notwendigen Landerwerb, die Mehrwertsteuer und für flankierende Massnahmen. Zudem sind so genannte Risikokosten einkalkuliert. Diese sind vorzusehen, um auf Mehraufwände etwa wegen schwieriger Geologie oder wegen der Behebung von Schäden vorbereitet zu sein. Auf Basis der Preise von 2016 ergeben sich die folgenden Zahlen:

Stadttunnel Ost (mit Anschluss Jona)

ca. 800 Mio. CHF

Stadttunnel Mitte (ohne Meienberg-Bahntunnel; mit oberirdischer Linienführung zwischen Seedamm und Tüchelweier)

ca. 800 Mio. CHF

Stadttunnel Mitte (ohne Meienberg-Bahntunnel; mit unterirdischer Linienführung zwischen Seedamm und Tüchelweier)

ca. 900 Mio. CHF

Stadttunnel Direkt (mit oberirdischer Linienführung zwischen Seedamm und Tüchelweier)

ca. 625 Mio. CHF

Stadttunnel Direkt (mit unterirdischer Linienführung

zwischen Seedamm und Tüchelweier)
ca. 725 Mio. CHF

Die Kostenschätzung der Variante Mitte basiert auf dem bereits vorliegenden Bauprojekt, das 2011 an der Urne abgelehnt wurde. Die Zahlen wurden nicht neu gerechnet, sondern teuerungsbereinigt. Der beantragte Realisierungskredit für das 2011 abgelehnte Tunnelprojekt betrug seinerzeit 750 Mio. Franken.

Trotz optimierter Linienführung bleiben Herausforderungen

Neben der Kostenschätzung haben die Fachleute versucht, die Linienführung nach umweltrechtlichen, geologischen und baulichen Kriterien zu optimieren. Eine zentrale Rolle spielt dabei der Untergrund, in welchem gebaut oder gebohrt wird. Die Grenze der erlaubten Steigung im Tunnel war zudem massgebend für die gekrümmte Linienführung der Variante Stadttunnel Direkt zwischen Tüchelweier und Hüllistein verantwortlich. Eine gerade Linienführung hätte zu einer zu steilen Steigung im Tunnel geführt.

Die grösste bauliche Herausforderung ist und bleibt der Untergrund im Bereich Bahnhof und Güterstrasse – insbesondere bei einer unterirdischen Linienführung. Weit weniger tangiert wäre der schwierige Baugrund bei einer oberirdischen Variante, was die Kosten entsprechend um etwa 100 Mio. Franken mindert (siehe Tabelle oben).

Zwar liegen aus dem 2011 abgelehnten Tunnelprojekt bereits geologische Daten vor, erst Feldversuche vor Ort werden abschliessend zeigen, wie und mit welchem Aufwand die Bauarbeiten verbunden wären. Solche Versuche werden jedoch erst im Rahmen der Projektierung durchgeführt. Die Situation wird dadurch erschwert, dass der Einsatz einer Tunnelbohrmaschine in den vorhandenen tonig-siltigen und seekreideartigen Seeablagerungen sehr aufwändig und mit grossen bautechnischen Risiken verbunden ist. Es wäre ein Tagbau mit tiefen Baugruben zu bevorzugen. Bisherige Erkenntnisse zeigen, dass die Realisierung des Stadttunnels Ost problematisch sein könnte, da er über eine längere Strecke im schwierigen Baugrund gebaut werden müsste.

Stadttunnel Mitte auch ohne Meienberg-Bahntunnel machbar

Der Stadttunnel Mitte soll zwischen Rapperswil und Kempraten unter dem Trasse der S7 realisiert werden. Eine Option sieht vor, den Bahnbetrieb dauerhaft in einen neuen Bahntunnel durch den Meienberg zu verlegen und damit das Trasse zu befreien. Bereits 2016 hatte die SBB aufgezeigt, dass ein solcher Bahntunnel baulich und fahrplantechnisch machbar wäre. Die SBB rechnete allerdings mit sehr hohen Realisierungskosten. Ebenso realisierbar wäre der Bau eines Strassentunnels unter Betrieb der S7 oder durch temporären Busersatz. Ein Meienbergtunnel wäre dann nicht mehr notwendig, es entstünden aber Mehrkosten wegen aufwändiger Bauarbeiten mit Hilfsmassnahmen für den laufenden Bahnbetrieb.

Zweckmässigkeitsbeurteilung ohne Stadttunnel Ost

Die Ergebnisse der nun abgeschlossenen fachlichen Arbeiten bilden die Grundlage für die Zweckmässigkeitsbeurteilung, die vom Kanton bei Strassenbauprojekten als Standard vorgesehen ist. Das normierte, systematische Vorgehen wird angewendet, um Entscheidungsgrundlagen für die Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen zu schaffen. Die bereits identifizierten Varianten werden mit einem Zustand ohne Ausbauten verglichen und auf Basis quantitativer und qualitativer Kriterien hinsichtlich Kosten und Nutzen umfassend bewertet. Dabei werden verkehrliche, wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Effekte genauso beurteilt wie die Wirkung und die bauliche Machbarkeit. Zudem werden neben den Baukosten auch Betriebs- und Unterhaltskosten in die Betrachtung aufgenommen. Auf Empfehlung des Stadtrates von Rapperswil-Jona wurde entschieden, nur die Varianten Stadttunnel Mitte und Stadttunnel Direkt für die Zweckmässigkeitsbeurteilung vorzusehen. Die Beteiligten sehen für den Stadttunnel Ost aufgrund der baulichen Herausforderungen und des umfangreichen städtebaulichen Eingriffs in Jona kaum Chancen für eine Realisierung eines solchen Projekts.

Öffentliche Präsentation anfangs 2018

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung schliesst nahtlos an die bisher vorliegenden Erkenntnisse an. Diese können bereits als Bestandteil der Beurteilung genutzt werden. Der Aufwand für die noch ausstehenden Arbeiten – insbesondere die systematische Bewertung der Varianten – wird entsprechend reduziert. In die Beurteilung einbezogen werden auch städtebauliche Überlegungen zum Bereich Bahnhof Rapperswil-Güterstrasse, welche sich der Stadtrat derzeit zusammen mit Fachleuten macht. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung beginnt im Sommer und soll bis Ende Jahr abgeschlossen sein. Die Ergebnisse werden voraussichtlich anfangs 2018 der Bevölkerung präsentiert, bevor Stadtrat und Kanton die Bestvariante bestimmen und anschliessend projektieren können.

Allgemein - Erste Kostenschätzung für Stadttunnel (03.05.2017 11:01)

© 2017 Kanton St.Gallen