



## Medienmitteilung

Aus dem Baudepartement

Staatskanzlei  
Kommunikation  
Regierungsgebäude  
9001 St.Gallen

St.Gallen, 28. August 2018

### Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona

## Stadttunnel Mitte bringt grössten Nutzen

**Der Stadttunnel Mitte bringt die gewünschte Entlastungswirkung auf dem Stadtgebiet von Rapperswil-Jona und bietet grosse Chancen für die Stadtentwicklung. Dies zeigen die Resultate der Zweckmässigkeitsbeurteilung. Weitaus schlechter schneidet die Variante Stadttunnel Direkt ab. Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen und der Stadtrat von Rapperswil-Jona haben deshalb entschieden, den Stadttunnel Mitte weiterzuverfolgen. Die Projektierung startet im kommenden Jahr.**

Mit dem Abschluss der Zweckmässigkeitsbeurteilung ist ein weiterer Meilenstein hin zum Stadttunnel Rapperswil-Jona erreicht. Fachleute haben zwischen Dezember 2017 und Juli 2018 Wirkung und Nutzen der Tunnelvarianten Mitte und Direkt miteinander verglichen. Das Verdikt ist eindeutig: Den besten Nutzen erzielt der Stadttunnel Mitte mit einer unterirdischen Linienführung ab Seedamm bis Hüllistein und Anschlüssen im Tüchelweier und in Kempraten. Der Stadttunnel Direkt hingegen schneidet deutlich schlechter ab, da auf einen Anschluss in Kempraten verzichtet wird. Die Entlastungswirkung ist somit geringer. Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen und der Stadtrat von Rapperswil-Jona haben deshalb entschieden, den Stadttunnel Mitte weiterzuverfolgen. Gemeinsam haben sie gestern dem Begleitgremium der Mobilitätszukunft die Resultate der Zweckmässigkeitsbeurteilung erläutert und über den Entscheid informiert.

### Unterirdische Linienführung zum Tüchelweier

Der vorgesehene Stadttunnel wird vom Tunnelportal am Seedamm bis zum Tunnelportal im Hüllistein durchgehend unterirdisch geführt. Damit verschwindet der Durchgangsverkehr fast ganz von der Oberfläche. Um zusätzlich möglichst viel Ziel- und Quellverkehr in den Tunnel zu lenken, sind Anschlüsse im Tüchelweier und in Kempraten vorgesehen. Gebaut wird der Tunnel vom Tüchelweier her bis zum Anschluss Kempraten unter dem Trasse der S7. Diese kann während der gesamten Bauzeit weiter betrieben werden. Es sind keine Etappierungen und keine Einschränkungen für den Bahnbetrieb nötig. Auch auf eine kostspielige Verlegung der S7 in einen Meienberg-Tunnel wird verzichtet. Zwischen Seedamm und Tüchelweier kommt wegen schwierigen Baugrundes nur eine Tagbauweise in Frage. Von Kempraten bis zum Hüllistein kommt eine Tunnelbohrmaschine zum Einsatz.



## **Ganzheitliche Lösung ohne Etappierung**

Der Stadttunnel Mitte bietet eine umfassende Lösung zur Erreichung der Ziele der Mobilitätszukunft – nicht nur wegen der Entlastung vom Durchgangsverkehr. Die Linienführung konnte gegenüber der Tunnellösung von 2011 verbessert werden. Der Tunnel verläuft nun unterhalb des Trassees der S7 und nicht mehr unter der Zürcherstrasse. Das Bahntrasse kann dank der Installation von Hilfsbrücken während des Baus genutzt werden. Zudem ist die Aufteilung des Bauprojekts in verschiedene Etappen nicht notwendig.

## **Flankierende Massnahmen**

Mit flankierenden Massnahmen wird sichergestellt, dass der motorisierte Individualverkehr in den Tunnel geleitet wird. Der auf den bestehenden Strassen verbleibende Verkehr soll minimiert und verträglich abgewickelt werden, damit eine Aufwertung des Stadtraums erfolgen kann. Für das Gewerbe, den Busverkehr und für Notfallorganisationen bleibt die Zufahrt zur Altstadt gewährleistet. Die konkreten flankierenden Massnahmen werden von Kanton und Stadt in der weiteren Planung und im Austausch mit der Bevölkerung und den Gewerbetreibenden ausgearbeitet. Parallel dazu treibt die Stadt bestehende Verkehrskonzepte zur Verbesserung der Mobilität für alle Verkehrsträger voran (Stadtraum Neue Jonastrasse – St.Gallerstrasse, Langsam- und Veloverkehrskonzept, Tempo 30 und Verkehrsberuhigungen).

## **Grosse Entlastungswirkung**

Der Stadttunnel Mitte erzielte in der nach standardisierter Methode durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung den grössten Nutzen aller untersuchten Varianten. In Abwägung der bewerteten Bereiche Stadtraum, Verkehr und Umwelt trägt der Verkehr die meisten positiven Auswirkungen bei. Ausgehend vom Verkehrsaufkommen im Jahr 2030 kann der Verkehr auf der Unteren Bahnhofstrasse mit einem Tunnel beispielsweise um 95 Prozent und auf der Oberen Bahnhofstrasse um 90 Prozent reduziert werden. Auch die Zürcher- und Rütistrasse werden entlastet. Im Stadtteil Jona werden die St.Gallerstrasse (-5 Prozent), die Allmeindstrasse (-35 Prozent) und die Holzwissstrasse (-30 Prozent) entlastet. Mehrverkehr entsteht einzig lokal im Umfeld der neuen Anschlüsse.

## **Chancen für die Stadtentwicklung**

Durch diese Entlastung erhalten der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr auf dem oberirdischen Strassennetz mehr Spielraum. Zudem können die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Chancen ergeben sich auch für die städtebauliche Entwicklung – vor allem im Bereich Cityplatz sowie Untere und Obere Bahnhofstrasse. Im Bereich Umwelt fällt einzig die Beanspruchung einer archäologisch wichtigen Zone in Kempraten und die teilweise Tunnelführung im Grundwassergebiet negativ ins Gewicht. Diesen Umständen wird mit Ersatzmassnahmen Rechnung getragen. Die Kantonsarchäologie hat dies bereits bestätigt. Demgegenüber finden Verbesserungen bei Lärm und Luftverschmutzung statt. Der Bodenverbrauch ist aufgrund der unterirdischen Linienführung vergleichsweise gering.



### **Kosten von rund 930 Millionen Franken**

Die Baukosten der vorgeschlagenen Tunnelvariante werden auf rund 930 Millionen Franken geschätzt. Kosten für flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz sind darin enthalten. Die jährlichen Unterhalts- und Betriebskosten belaufen sich auf rund 1,2 Millionen Franken. Es handelt sich hierbei um eine Schätzung mit einer Genauigkeit von +/- 30 Prozent. Erst die Projektierung wird eine genauere Kostenbeurteilung erlauben. Die Finanzierung des Stadttunnels Mitte müsste weitgehend über das kantonale Strassenbauprogramm erfolgen, wobei der Kostenanteil der Stadt im Rahmen der Ausarbeitung des Projekts noch festzulegen ist.

### **Projektierung ab 2019**

Nächster Schritt ist nun die Projektierung des Stadttunnels Mitte und der flankierenden Massnahmen. Dafür sind im laufenden 17. Kantonalen Strassenbauprogramm rund 1 Million Franken beantragt. Die geplanten Arbeiten starten anfangs 2019. Sie dauern voraussichtlich zwei Jahre. Danach kommt ein erweitertes Vorprojekt zur Auflage. Die Stadt Rapperswil-Jona kann sich im Rahmen der nach Strassengesetz vorgesehenen Vernehmlassung dazu äussern. Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen und der Stadtrat von Rapperswil-Jona arbeiten eng zusammen und werden bis dahin regelmässig über die Fortschritte bei der Projektierung des Stadttunnels informieren.

---

### **Hinweis an die Redaktionen:**

Weitere Informationen und sämtliche Grundlagen zur Strategie Mobilitätszukunft finden Sie auf der Website [www.mobilitaetszukunft.ch](http://www.mobilitaetszukunft.ch). Bitte beachten Sie auch die beiliegende Broschüre. Die abgebildete Karte können Sie mit dem Verweis auf die Quelle (Tiefbauamt Kanton St.Gallen) gerne verwenden.