



Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen eines Entlastungstunnels Rapperswil-Jona

DINO WOLFISBERG

KLASSE: 2014W

FACHBEREICH: WIRTSCHAFT & RECHT

BETREUERIN: SILVIA RÜDISÜHLI-STEFFEN

Inhaltsverzeichnis

.....	1
Vorwort.....	4
Einleitung.....	5
1. Grundlagen.....	7
1.1 Ausgangslage/Fragestellung	7
1.2 Das Projekt „Tunnel“	8
1.3 Informationsstand der Bürger.....	9
2. Finanzierung.....	10
2.1 Finanzierung Strassenwesen St. Gallen	10
2.2 Was kostet der Tunnel?	11
2.3 Kosten-Nutzen-Analyse von Projekten des Kantons.....	13
3. Auswirkungen des Tunnelbaus auf das Gewerbe	15
3.1 Standortvorteile Rapperswil-Jona.....	16
3.2 Auswirkungen auf das Gewerbe	17
3.2.1 Grundlagen.....	17
3.2.2 Mehrkosten und unproduktive Zeit	18
3.2.3 Mietkosten	19
3.2.4 Anzahl Bauarbeiter und deren Wirtschaftspotential.....	19
3.2.5 Profiteure und Verlierer - wirtschaftliche Auswirkungen in einzelnen Branchen und auf der Zeitachse	20
3.2.6 Flankierende Massnahmen	23
3.2.7 Fazit	23
4. Auswirkungen auf Immobilien/Immobilienbesitzer	24
4.1 Verkehrsbelastung/ Verkehrslärm/Baustellenbelastung.....	24
4.1.1 Wertentwicklung des privaten Wohneigentums	26
4.1.2 Rendite-Liegenschaften / Gewerbeliegenschaften.....	28
4.2 Auswirkungen auf die Branche der Immobilien- Makler / -verwaltungen.....	29
4.3 Koordination zeitlicher Ablauf Tunnelbau mit anderen Grossbaustellen des privaten Wohnungsbaues entlang des Tunnelprojektes.	31
5 Fazit	34
6. Schlusswort /Danksagungen.....	35
7. Literaturverzeichnis	36
7.1 Literatur	36
7.2 Internet	36

7.3 Personen	37
8. Abbildungsverzeichnis	38
9. Anhang	39
10. Selbständigkeitserklärung.....	55

Vorwort

„Rapperswil“ und „Verkehr“ sind zwei Begriffe, welche schnell miteinander in Verbindung gebracht werden. Seit dem Mittelalter ist Rapperswil ein Verkehrsknotenpunkt von grosser Bedeutung. Die Stadt liegt an einem Handels- und Pilgerweg und bildete den Brückenkopf für die Überquerung der Seeenge am oberen Zürichsee. Im Laufe der Geschichte konnte Rapperswil seine Position als Verbindungsknoten behaupten und die strategische Lage zum wirtschaftlichen Erfolg nutzen. Industrie und Gewerbe hat sich angesiedelt und entwickelt. Jede Medaille hat jedoch seine Kehrseite. Seit dem Bau des Seedammes und besonders seit seiner Sanierung 1951 stieg der Verkehr in Rapperswil-Jona in grösserem Mass an und entwickelte sich zu einem Problem. Das Thema eines Entlastungstunnels wurde in den letzten 20 Jahren immer wieder thematisiert und ist politisch sehr umstritten. Durch den Bau eines solchen Tunnels könnte und würde sich in den verschiedenen Lebensbereichen vieles verändern. Ob dies durchwegs nur positiv sein wird, oder doch auch negative Aspekte aufweist, darüber herrschen unterschiedliche Meinungen.

Mich persönlich beschäftigt dieses Thema öfters, denn auch mein Alltag ist vom vielen Verkehr geprägt. Es beginnt schon früh am Morgen, wenn ich mich im Bus auf den Weg zur Schule befinde. Das Thema ist aber nicht nur im Alltag gegenwärtig. Ein Tunnelbau würde auch auf meine Zukunft einen Einfluss haben, denn eine nächste Abstimmung über das Tunnelprojekt ist entscheidend, ob ich in mittelfristiger Zukunft mit dem Auto durch einen Tunnel in die Stadt gelange, oder wie bis anhin im Stau durch die Stadt fahren werde.

Auch die volkswirtschaftlichen Aspekte dieser Planungsfrage beschäftigen mich. Seit dem Beginn meiner Ausbildung am Gymnasium lernte ich volkswirtschaftliche Aspekte - ökonomische und ökologische Kosten und gesellschaftlicher Nutzen - immer besser kennen und konnte mir mit dem angeeigneten Wissen eine bessere Struktur in meine Gedanken bringen. Eine gute transparente Informationsbasis ist für eine sachliche Diskussion des Tunnelprojektes essenziell. Aus den bisherig vorhanden Informationen konnte ich keine wesentlichen Erkenntnisse über die wirtschaftlichen Auswirkungen erkennen. Solange keine belegbaren ökonomischen und gesellschaftlichen Argumente vorgebracht werden, wird man weiterhin hauptsächlich emotional reagieren. Meine Motivation für diese Arbeit ist es, eine sachliche und transparente Darstellung einer möglichen Gewerbe- und Immobilienentwicklung in Rapperswil-Jona auszuarbeiten.

Einleitung

Der Verkehr hat in Rapperswil-Jona schon immer eine wichtige Rolle gespielt. Seit der Sanierung des Seedammes 1951 nahm der Verkehr stetig zu. Die untere Bahnhofstrasse ist mit täglich 26'000 Autos und 1'000 Lastwagen stärker befahren als der Gotthardtunnel mit 18'000 Fahrzeugen pro Tag (Stadtkanzlei Rapperswil Jona, 2011). Dies zeigt, wie stark Rapperswil-Jona tatsächlich belastet ist. Wenn man nichts dagegen unternimmt, wird sich diese Situation auch nicht ändern.

Im September 2011 hat die Stadt Rapperswil-Jona über die Vorlage für das Tunnelbauprojekt abgestimmt (Stadtkanzlei Rapperswil Jona, 2011). Das Resultat hält fest, dass eine klare Mehrheit der Bürger das Projekt ablehnt. 54.3% der Bürger stimmten gegen das vorgelegte Tunnelbauprojekt, während 45.7% dem Projekt positiv zustimmten (Rapperswil-Jona, 2011). Die enorme Summe von 650 Millionen Franken (Stadtkanzlei Rapperswil Jona, 2011) und die lange Bauzeit hat die meisten Wählenden abgeschreckt und dazu geführt, dass man die Vorlage nicht angenommen hat. Tatsächlich wären die Bürger als Steuerzahler jedoch nur minimal betroffen gewesen. In den Abstimmungsunterlagen - die Vorlage in Kürze - wurde darauf hingewiesen, dass der Kanton und Bund für diesen Betrag aufkommen. Im Abschnitt – Haltung des Stadtrats – werden jedoch hauptsächlich „Verkehrsoptimierung und Lebensqualität“ angesprochen. Die Gegner des Tunnelbauprojekts hingegen haben sich diese enorme Summe zu Propagandazwecken zu Nutzen gemacht und sprechen gar von Kosten von 1 Milliarde Franken. Die Befürworter haben die wirtschaftlichen Möglichkeiten und Vorteile als Argumente zu wenig ins Zentrum gesetzt.

Diese Arbeit umfasst fünf Teile: Ein Grundlagenteil der sich auf die Ausgangslage und das Tunnelbauprojekt bezieht. Hier geht es darum, dem Leser und der Leserin sachlich aufzuzeigen, weshalb eine Verkehrsentlastung nötig ist und wie diese aussehen könnte.

Im zweiten Teil wird die Finanzierung des Projektes sowie die Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen dargestellt. Dabei mussten ökologische Aspekte vernachlässigt werden, da diese nochmals eine neue Dimension bedeuten würden.

Im dritten Teil dieser Arbeit wird die Auswirkung auf eine mögliche Entwicklung des Gewerbes aufgezeigt. Eine Zunahme des Verkehrs hat auch immer eine Zunahme der Gewerbeaktivität zur Folge. Diese kann sich bei einem Tunnelbau erneut verändern. Es stellt sich die Frage: wie?

Im vierten Teil geht es um die Immobilien, respektive wie sich deren Attraktivität bei einem Entscheid für einen Tunnel wandelt. Wie sieht die Immobilienbranche und wie sehen die Immobilienbesitzer die Entwicklung?

Im fünften und letzten Teil der Arbeit wird versucht, ein Fazit zu ziehen.

Die Arbeit umfasst verschiedene methodische Vorgehensweisen: Als Informationsgrundlage für den ersten und zweiten Teil benutzte ich hauptsächlich Sekundärliteratur (siehe Literaturverzeichnis), die aus Zeitungsartikeln, Abstimmungsunterlagen und –protokollen besteht. Die Grundlagen für den dritten und vierten Teil sind empirische Daten, die mittels zwei Fragebogen (siehe Anhang) erhoben wurden. Der erste konzentriert sich auf das Gewerbe und dessen Immobilien, während sich der zweite auf Privatpersonen und deren Immobilien bezieht. Hinzu kommen Aussagen von diversen politisch aktiven Personen.

Im Laufe der Rechercharbeit zeichnete sich immer mehr ab, dass eine Quantifizierung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen anhand der erhaltenen Ergebnisse nicht realisierbar und vermessen wäre. So konzentriert sich diese Arbeit auf qualitative Auswirkungen auf die Volkswirtschaft.

1. Grundlagen

1.1 Ausgangslage/Fragestellung

Die Stadt Rapperswil ist in der Geschichte der Verkehrswege seit dem Mittelalter ein wichtiger Brückenkopf. An einer wichtigen Handelsroute gelegen, war die alte Holzbrücke über die Seeenge eine wesentliche Reiseerleichterung. Als dann Ende des 19. Jahrhundert ein massiver Seedamm gebaut wurde, nahm der Verkehr rasant zu. Immer mehr Autos fuhren durch die Stadt und so wurde das Zentrum von Rapperswil zu einem Nadelöhr für den Verkehr über den Seedamm.

Im Sommer 2009 stellte man erstmals ein Konzept zur Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona vor. Die Idee war eine Tunneleinfahrt kurz nach dem Seedamm. Der Tunnel sollte unter Rapperswil-Jona hindurchführen und bei der A53 im Hüllistein wieder ausführen. Das Projekt wurde in drei Etappen unterteilt. Die erste Etappe verlief vom Seedamm bis zum Teuchelweiher, die zweite von Kempraten bis zum Hüllistein an der A53 und die dritte vom Teuchelweiher bis nach Kempraten, also das Zwischenstück der ersten beiden Etappen.



Abbildung 1: Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona: Bau in zwei Etappen

Dieses Projekt zur Verkehrsentslastung fand bei den Bürgern kein positives Echo. Bei der Abstimmung vom 25. September 2011 wurde das Projekt mit einer Mehrheit von 54.3% abgelehnt (St. Gallen, 2011). Die Vorlage war somit vom Tisch, das Verkehrsproblem jedoch immer noch latent. So blieb die Thematik einer Verkehrsentslastung in Rapperswil-Jona in den letzten Jahren weiterhin in Diskussion.

1.2 Das Projekt „Tunnel“

Der Verkehr machte sich nichts aus dem Abstimmungs-Nein und rollt, respektive steht weiter. Politische Verantwortliche, Parteien und Interessengruppen nahmen das Thema schnell wieder in Angriff. Eine unterirdische Durchfahrt schien nach wie vor die optimale Problemlösung zu sein. Um eine grösstmögliche Mitarbeit der Bürger in Gang zu setzen, bildete die Stadt Rapperswil-Jona im Jahr 2012 das sogenannte Mobilitätsforum. Bürger und Bürgerinnen konnten dort ihre eigenen Ideen einfließen lassen. Mit einem „Stadttunnel lang“ wollte man unterirdisch von Hurden auf die A53 gelangen. Die dort erarbeitete Lösung konnte aber aus umwelttechnischen Gründen nicht umgesetzt werden (Mobilitätszukunft, 2013).

„Zwei Tunnelvarianten werden bis Ende Jahr auf Herz und Nieren geprüft“, so hiess die Schlagzeile der Zürichsee-Zeitung am Donnerstag, 4. Mai 2017 (Zürichsee-Zeitung, 2017). Für die zwei noch im Rennen stehenden Tunnelvarianten, „Tunnel Mitte“ und „Tunnel Direkt“, werden jeweils eine oberirdische und eine unterirdische Linienführung überprüft.

Der „Stadttunnel Direkt“ führt, wie der Name schon sagt, direkt bis zum Hüllistein an der A53. Zusätzlich wird er über ein Portal am Teuchelweiher erschlossen.

Der „Stadttunnel Mitte“ hat die gleichen Eingangs- und Ausgangspunkte. Die Linienführung ab Bahnhof Rapperswil bis zum Portal Teuchelweiher bleibt identisch. Ab diesem Knotenpunkt würde die Linienführung zu einem zweiten Anschlussportal in Kempraten erfolgen und anschliessend eine direkte Verbindung zum Ausgangsportal Hüllistein führen. Mit dem „Stadttunnel Mitte“, könnte auch der Verkehr Richtung Meilen/Stäfa direkt beim Portal in Kempraten erfasst werden und die Fahrzeuge müssten nicht über die bisherigen Verbindungen zu einem der beiden Portale fahren. Dies ist für die Verkehrsbelastung ein erheblicher Mehrwert.

Die Tunnelvariante „Ost“ musste allerdings im Frühling 2017 verworfen werden. Dies hatte zwei Gründe: Zum einen würden die Varianten „Stadttunnel Direkt“ und „Stadttunnel Mitte“ den Verkehr besser entlasten und zum anderen ist der Baugrund vom Bahnhof aus östlich für Bauarbeiten schwierig (Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona, 2017).

Der definitive Entscheid, welche Variante der Bürgerschaft zur Abstimmung vorgelegt wird, ist noch nicht gefällt (Stand 30. August 2017). Liegt ein Entscheid vor, wird dieser zur Abstimmung gebracht und ins 17. Strassenbauprogramm des Kanton St. Gallen aufgenommen.

1.3 Informationsstand der Bürger

Bei einem Grossprojekt von der Dimension des Tunnelbauprojekts Rapperswil-Jona ist es unabdingbar, dass die Bürger ausreichend informiert sind. Dementsprechend ist eine gute Kommunikation mit den Stimmbürgern die Grundvoraussetzung für eine mögliche Umsetzung des Projekts. Schlussendlich sind es ja die Bürger, welche eine Vorlage ihrer Verwaltung beurteilen.

Die Stadt stellte bereits bei der Abstimmung 2011 ausreichend Informationen bereit. Auch für die geplante neue Abstimmung informiert sie aktiv über den Projektstand. So berichtet sie über die im Rennen verbleibenden Varianten, deren Kostenschätzungen sowie verkehrstechnische Vorteile. Befürworter und Opponenten bringen sich mit dieser Informationsbasis in Stellung. In Rapperswil wartet man allerdings immer noch auf eine perfekte Lösung, die möglichst keine Probleme mit sich bringt. Diese wird es allerdings nie geben.

In bisherigen Artikeln wurde mehrheitlich der verkehrstechnische Nutzen dargestellt, was logischerweise der Hauptpunkt einer Verkehrsentlastung ist. Zudem wäre es aber auch interessant zu wissen, was sich wirtschaftlich und im Bereich der Immobilien verändern könnte. Hinter diesen beiden Aspekten können sich Chancen und Risiken verbergen, die sowohl die einzelnen Bürger als auch die Stadt als Kollektiv treffen. Diese Informationen könnten den Bürgern weitere Aspekte aufzeigen und sie bei ihrer Entscheidung an der Urne beeinflussen. Beeinflussung, respektive Überzeugung, ist auch auf einem anderen Weg möglich. Medien haben heute mehr Einfluss denn je. Wer überzeugen will, muss seine Wähler aktiv, modern und mit „zeitgerechten“ Tools erreichen. Printmedien sind rückläufig, die WEB basierten Medien werden konsumiert. Videobotschaften, Informations-Videos, animierte Projektablauf Darstellungen, Facebook und Twitter sind neue Wege. Wieso versucht man also nicht, den Einwohnern von Rapperswil-Jona das Projekt mithilfe solcher Medien darzustellen und sachlich Vor- und Nachteile aufzuzeigen? Dadurch könnte man auch Nicht-Wähler dazu bringen, sich für das Projekt zu interessieren.

Generell kann man sagen, dass bei einer Abstimmung genügend Information zur Verfügung steht, diese aber aufgrund der Komplexität nicht ausreichend bei den Bürgern ankommt. Es ist wichtig, dass man die Bürger weiterhin auf aktuellem Stand hält und sie auf die nächst bevorstehende Abstimmungen gut vorbereitet. Am Schluss sollten nicht rein emotionale Argumente in die Entscheidungsfindung fliessen, sondern sachlich transparente sozialpolitische, ökologische und wirtschaftliche Argumente überzeugen.

2. Finanzierung

2.1 Finanzierung Strassenwesen St. Gallen

In den letzten Jahren wurden verschiedene Tunnelvarianten geprüft. Die folgende Abbildung zeigt die beiden, aus geographisch und wirtschaftlicher Sicht noch machbaren, Tunnelvarianten. Sie heissen „Tunnelvariante Direkt“ und „Tunnelvariante Mitte“. Beide haben den gleichen Eingang sowie den gleichen Ausgang, verlaufen jedoch an unterschiedlichen Stellen. Der Öffentlichkeit wurden bisher erst wenige Details über das Projekt berichtet, da man die Zweckmässigkeitsbeurteilung des Kantons erst anfangs 2018 erwartet. Deswegen sind folgende Angaben nur Mutmassungen und erste Einschätzungen von Experten.



Abbildung 2: ...Jetzt bringt der Kanton noch Direkttunnel...

Für die sachliche Darstellung des Finanzierungsmechanismus gibt das 16. Strassenbauprogramm (Kantonsrat St. Gallen, 2013) Auskunft. Das Schema „Finanzierung Strassenwesen im Kanton St. Gallen“ zeigt die Finanzflüsse der verschiedenen Behörden. Damit wird aufgezeigt, wieviel Kapital aus welcher Quelle investiert wird.

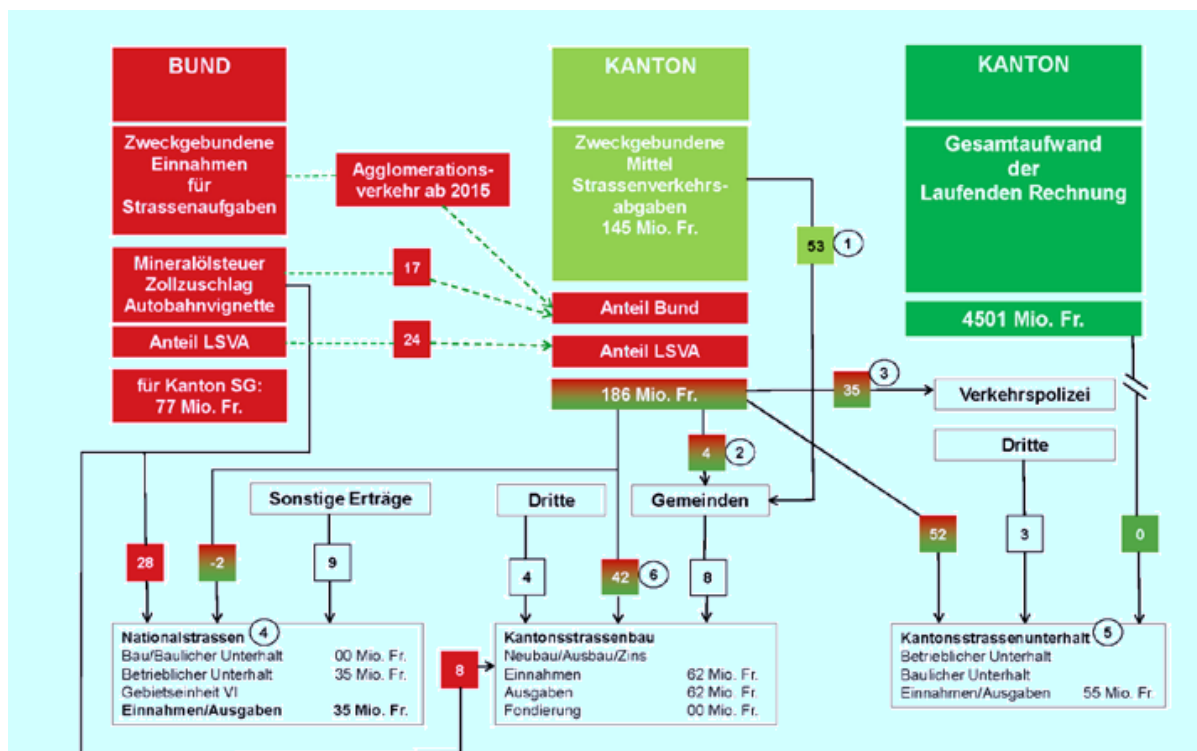


Abbildung 3: 16. Strassenbauprogramm "Schema Finanzierung Strassenwesen im Kanton St. Gallen"

Die Hauptquelle für die Finanzierung sind der Bund und der Kanton. Zweckgebundene Einnahmen für Strassenausgaben, Mineralölsteuern, Autobahnvignette und Anteile der LSVA¹ vom Bund werden über Schlüssel auf die Kostenträger Nationalstrassenbau, Kantonstrassenbau und Kantonstrassenunterhalt aufgeteilt. Den Seedamm versuchte man vergebens dem Nationalstrassennetz zuzuteilen, was eine 100%-ige Finanzierung des Bundes zur Folge gehabt hätte. Offen bleibt, ob der Bund den letzten Abschnitt mit Anschluss an die A53 finanziert. Die Abschnitte eins und zwei werden vom Kanton und der Stadt finanziert.

2.2 Was kostet der Tunnel?

Von beiden Varianten „Tunnel Direkt“ und „Tunnel Mitte“ sind die jeweiligen Projektkosten noch nicht genau bekannt. Im Frühjahr 2018 erwartet man genauere Informationen der Planungskommission. Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurde zusätzlich eine erste Kosteneinschätzung vorgelegt. Die dargelegten Zahlen beinhalten neben den Baukosten auch den Aufwand für die Planung, die Projektierung, den notwendigen Landerwerb, die abzuliefernde Mehrwertsteuer und die notwendigen Investitionen für flankierende Massnahmen (Kanton

¹ LSVA: Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

St. Gallen, 2017). Für beide Tunnellösungen ist jeweils eine oberirdische, so wie auch eine unterirdische Linienführung kalkuliert worden. Beim „Stadttunnel Direkt oberirdisch“ rechnet man mit Kosten in der Grössenordnung von 625 Millionen Franken; bei der entsprechenden „unterirdischen“ Linienführung erhöht sich der Wert auf 725 Millionen Franken, was immer noch tiefer als die Variante Stadttunnel Mitte ist. Diese Varianten werfen aber die Frage auf, ob damit auch alle verkehrstechnischen Probleme gelöst werden.

Die Variante „Stadttunnel Mitte“ kostet bei einer „oberirdischen“ Linienführung 800 Millionen Franken und 100 Millionen Franken mehr bei einer unterirdischen. Die Zahlen für den Stadttunnel Mitte konnten von der Tunnelvariante aus dem Jahr 2011 übernommen werden, nachdem sie teuerungsbedingt bereinigt wurden.

Bei jedem Strassenbauprojekt ist mit unvorhersehbaren Einflüssen zu rechnen. Deshalb muss auf der heutigen Planungsgrundlage mit einer Standardabweichung von plus/minus 30% gerechnet werden. Diese soll bei der endgültigen Kostenvorlage auf 10% eingeschränkt und präzisiert werden (Kanton St. Gallen, 2017).

In der Vorlage vom Jahr 2011 ist von Tunnelkosten im Wert von 650 Millionen Franken die Rede. Weiter heisst es, dass die Stadt dafür einen Beitrag von 30 – 50 Millionen Franken investieren müsste. In Prozenten sind dies 4.5 – 7.5% der Gesamtkosten.

	Totalkosten (100%)	Geschätzter Anteil Gemeinde	Prozentualer Anteil
Stadttunnel Direkt (oberirdische Linienführung)	625 Mio	46 Mio	7.4 %
Stadttunnel Direkt (unterirdische Linienführung)	725 Mio	54 Mio	7.4 %
Stadttunnel Mitte (oberirdische Linienführung)	800 Mio	60 Mio	7.5 %
Stadttunnel Mitte (unterirdische Linienführung)	900 Mio	68 Mio	7.6 %

Abbildung 4: Mutmasslicher Gemeindeanteil

2.3 Kosten-Nutzen-Analyse von Projekten des Kantons

Die Kosten-Nutzen-Analyse des Kantons zeigt eindrücklich, dass das Tunnelbauprojekt den grössten wirtschaftlichen Nutzen aller geplanten Projekte aufweist (Kantonsrat St. Gallen, 2008). Bei den anderen geplanten Projekten handelt es sich um Autobahnzubringer und Umfahungsstrassen. In Abbildung 5 wird der Kosten-Nutzen-Effekt der einzelnen Projekte dargestellt, wobei das Tunnelprojekt mit U6 bezeichnet ist. Die rote Kurve zeigt wo sich Kosten und Nutzen die Waage halten, die sogenannte Nutzschwelle. Sobald ein Projekt über dieser Kurve zu liegen kommt, macht eine Realisierung aus ökonomischer Sicht Sinn. Die Grafik zeigt klar auf, dass das Tunnelbauprojekt einerseits am meisten kostet, aber andererseits mit einem Nutzwert von 30 den höchsten Gesamtnutzwert aller Projekte ausweist.

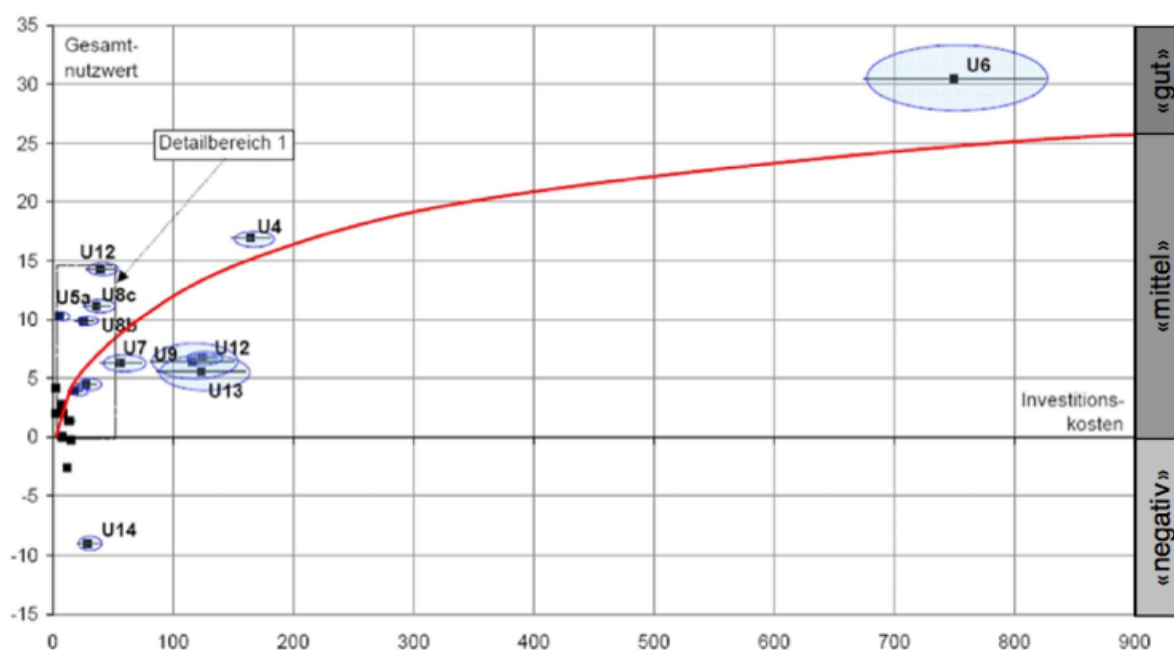


Abbildung 5: 15. Strassenbauprogramm "Kosten-Nutzen-Analyse" des Tunnelbauprojekts RJ

Aus dieser Betrachtung ist es nur schwer verständlich, weshalb die Bürgerschaft das Tunnelprojekt bisher abgelehnt hat. Möglich ist, dass die Dimension Kosten und Zeitspanne massgebend waren. Es muss auch beachtet werden, dass die Nutzniesser nach der Vollendung des Projektes nicht unbedingt die gleichen Personen sind, welche während der Bauzeit die Nachteile tragen. Die Profiteure können Personen ausserhalb von Rapperswil-Jona sein, während die Bürger aus Rapperswil-Jona die Leidtragenden während der Bauzeit sind. Dies ist ein weiterer möglicher Grund für das Ablehnen des Projektes: wir Belasteten machen dies doch nicht für die Andern! Es herrscht keine Solidarität.

Auch der damalige Regierungsrat Haag war vom Abstimmungsergebnis 2011 enttäuscht. Der Kanton hat somit andere Projekte mit kleinerem Wirkungsgrad zur Realisation gebracht (z.B. Umfahrung Bütschwil).

Aufgrund der Ablehnung ist das Projekt nicht mehr auf dem Radar des Kantons (Kantonsrat St. Gallen, 2013). Es wird nirgends erwähnt und ist auch komplett von der Priorisierungsliste verschwunden. Je länger man das Projekt also hinauszögert, desto weniger wird das Projekt vom Kanton unterstützt und die Wahrscheinlichkeit, dass das Projekt jemals zu Stande kommt, sinkt. Im 17. Strassenbauprogramm wird das Projekt allerdings wieder vorzufinden sein (Furrer, 2017). Wenn die vorgeschlagene Tunnelvariante dann nicht zum Zug kommt, wird es wahrscheinlich nie einen Tunnel geben.

Der Nutzen, von welchem die Rede ist, ist klar die Verkehrsentlastung des Zentrums. Dazu kommen diverse wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Effekte (Baublatt, 2017).

Unter wirtschaftlichen Effekten versteht man die gewerbliche Entwicklung sowie auch eine Entwicklung der ganzen Region Rapperswil-Jona. Eine gesellschaftliche Veränderung ist aufgrund der Wucht des Projektes sicherlich zu erwarten. Der Nutzwert wird von der Bevölkerung klar unterschiedlich betrachtet. Vor allem emotionale Argumente werden die objektiven zukünftigen Auswirkungen überlagern. Ökonomisch sinnvolle Projekte können so trotz sachlicher Darstellung in einer Abstimmung zu Fall gebracht und nicht realisiert werden.

3. Auswirkungen des Tunnelbaus auf das Gewerbe

Durch den Bau eines Tunnels wird sich in Rapperswil-Jona vieles ändern. Diese Veränderungen beziehen sich allerdings nicht nur auf den Verkehr, sondern auf die Stadt als Ganzes. Das Stadtzentrum wird weniger unter der Verkehrsbelastung leiden, der Durchgangsverkehr kann verlagert werden und bietet dem Binnen-, Quellen- und Zielverkehr mehr Freiraum. Die Atmosphäre in Rapperswil wird eine ganz andere sein als sie heute ist. Diese Veränderungen gelten besonders für das Gewerbe. Durch die Verlegung des Verkehrs in die Tiefe wird der wesentliche Erfolgsfaktor „Standortqualität für das Gewerbe“ neu definiert. Welche Auswirkungen dies haben könnte, wird in diesem Kapitel erläutert. Wie lassen sich diese möglichen Veränderungen belegen und berechnen?

Um die Zahlen und Fakten für eine Prognose der Gewerbeentwicklung zu bekommen, wurden 151 Fragebögen an diverse Geschäfte in Rapperswil-Jona verschickt. Davon kamen 70 zurück. Dies ist eine Rücklaufquote von 46.4%. Die antwortenden Unternehmer repräsentieren gegen 1910 Mitarbeiter und ein Umsatzvolumen von mindestens 144.5 Millionen Franken, respektive 76'315 Franken pro Mitarbeiter. Sie sind für die Steuereinnahmen der Stadt von mittlerer bis bedeutender Wichtigkeit. Ihr Beitrag für die Standortattraktivität von Rapperswil-Jona wird aufgrund einer Selbsteinschätzung mit 4.83 von 10 gewertet (10: wesentlich, 1: unbedeutend). Gewichtet zum Umsatz fällt dieser Faktor mit 5.8 aus. Rund 46% der Befragten sind im Handels- und Gewerbeverband oder im Einkaufsziel engagiert. Zudem würden 17% der Arbeitgeber ihren Mitarbeitern eine Abstimmungsempfehlung abgeben. Die erhaltenen Informationen basieren somit auf einer soliden Basis. Zudem lassen sich diverse Thesen von anderen Projekten übertragen, beispielsweise aus dem Neat-Projekt.

3.1 Standortvorteile Rapperswil-Jona

Die Stadt Rapperswil-Jona hat viele verschiedene Faktoren, die sie als Standort attraktiv machen. Diese sind mitverantwortlich, dass ca. 1'400 Betriebe ihren Standort hier haben, darunter auch weltbekannte Konzerne wie die Geberit, WICOR und LafargeHolcim.

Die Stadt verfügt über ein sehr aktives Wirtschaftsumfeld. Damit verbunden auch eine notwendige Infrastruktur, welche für eine gut funktionierende Wirtschaft gegeben sein muss. Die Stadt ist verkehrstechnisch gut erschlossen und auf vielen Wegen, mit vielen verschiedenen Transportmitteln, erreichbar. Sie besitzt vier Bahnhöfe, ein Stadtbusnetz, eine Schifffahrtsstation und Autobahnanschlüsse in alle Richtungen. Dies ermöglicht Pendlern eine vereinfachte Anreise. Mit einem Tunnel kann die Stadt weiter profitieren. Wenn man den Durchgangsverkehr kanalisieren kann, der das schnelle Befahren von Rapperswil-Jona verhindert, können Quell und Zielverkehr effizienter arbeiten und der Binnenverkehr kann sich innerhalb der Stadt schneller bewegen (Rapperswil-Jona, 2017).

Rapperswil-Jona bietet neben einer schönen Lage auch eine steuerlich günstige Basis für Unternehmen. Im kantonalen Vergleich ist man die steuergünstigste Gemeinde und trotzdem der zweitkräftigste Steuerzahler. Diese steuerlich günstige Basis ist mit ein Grund für die Standortwahl Rapperswil-Jona (Kanton St. Gallen, 2017). Doch das Potential und die nutzbare Fläche der Stadt sind noch lange nicht ausgeschöpft. Es stehen mehrere Landreserven für Wohnungsbauten, Industrie und Gewerbe zur Verfügung, welche darauf warten, genutzt zu werden.

Die Bildung wird in Rapperswil-Jona mit der Hochschule Rapperswil (HSR) und dem Berufs- und Weiterbildungszentrum für kaufmännische und industriell-gewerbliche Berufe (BWZ) stark gefördert. So können die hier ansässigen Unternehmungen auf regional, hochqualifizierte Arbeitskräfte zählen.

Ein Unternehmen braucht immer einen Markt, um seine Produkte oder Dienstleistungen abzusetzen. Auch in diesem Fall ist Rapperswil-Jona ein sehr geeigneter Standort. Die Stadt ist ein beliebtes Einkaufs- und Touristenziel für nah und fern. Die Einkaufszentren im Stadtzentrum und die kleineren Geschäfte der Altstadt sind dank mehreren Parkhäusern auch für den Fernverkehr gut zu erreichen (Rapperswil-Jona, 2017).

3.2 Auswirkungen auf das Gewerbe

3.2.1 Grundlagen

Die Aussagen und Angaben dieses Kapitels sind aus dem in Kapitel 9.2 beigefügten Fragebogen abgeleitet. Die Resultate werden hier sachlich dargestellt. Resultate basieren auf Aussagen von möglichen betroffenen Unternehmen und sind nicht „verbindlich“, sie stellen lediglich mögliche Szenarien dar.

Ein Grossprojekt wird oft mit Chaos in Verbindung gebracht und der Ort wird als unattraktiv wahrgenommen. Besucher meiden diese Gegenden und suchen eine Alternative für ihre Bedürfnisse. Diese These lässt sich auch auf das Tunnelbauprojekt übertragen. Die Bauarbeiten verursachen Lärm, die Strassen sind nicht befahrbar, da man im Tagbauverfahren arbeitet und Schmutz findet man an jeder Ecke. Diese Folgen des Tunnelbaus haben negative Effekte auf die Aktivität der in Rapperswil-Jona liegenden Unternehmen. Ableitend lässt sich interpretieren, dass darauf ein Umsatzrückgang erfolgen sollte und sich die Situation der Geschäfte verschlechtert. Von 70 Befragten, die sich zu dieser Aussage geäussert haben, sind jedoch 55 der Meinung, dass ein Aktivitätsrückgang eher unwahrscheinlich ist. Lediglich 15 Personen sind der Meinung, dass ihre Unternehmung mit Rückschlägen rechnen muss. Von diesen 15 befinden sich 10 im direkten Stadtzentrum. Dort werden auch die Auswirkungen des Tunnelbaus am stärksten spürbar sein. Der Hauptgrund für die Befürchtung eines möglichen Aktivitätsrückganges ist die Unzugänglichkeit von Lokalen und Geschäften, so wie der Schmutz und die Lärmbelästigung. Die Luftverschmutzung und eine angespannte Stimmung sieht man eher weniger als ein Hindernis.

Trotz der allfälligen Unzugänglichkeit zu den Geschäften glaubt man nicht, dass Rapperswil-Jona während der Bauzeit seinen Ruf als Einkaufserlebnisstadt verlieren wird. Nach dem Bau ist man sich schon fast sicher, dass die Stadt an Attraktivität gewinnt und auch der Tourismus einen Auftrieb erfährt. In einem Interview mit Herrn Reto Klotz, ehemaliger Präsident des Verkehrsvereins, wurde der Vergleich mit der Verlagerung der Parkplätze aus der Altstadt nach Ausserhalb, mit dem Tunnelbauprojekt verglichen. Damals befürchtete das Gewerbe der Altstadt eine Abnahme der Aktivität und eines Rückganges des Tourismus. Doch genau das Gegenteil ist eingetreten (Klotz, 2017).

Durch die vom Tunnelbau verursachten Probleme werden zusätzliche Belastungen auf das Gewerbe zukommen, die Mehrkosten verursachen. Dazu zählen u.a. Erhöhungen der Versicherungskosten, Erhöhungen von Reise- und Pendlerkosten der Mitarbeiter, Umbaukosten und

Anpassungen am Gebäude, respektive dem Geschäftslokal. Auch könnte sich aufgrund der Baustelle eine Veränderung des bestehenden Geschäftsmodelles aufdrängen, z.B. Onlineshop anstelle einer Geschäftsstelle.

3.2.2 Mehrkosten und unproduktive Zeit

Die Befragten rechnen klar mit einer Erhöhung der Reise- und Pendlerkosten für die Mitarbeiter. Das Verkehrsregime wird über die Laufzeit der Bautätigkeit vielfach ändern und die Belastung auf der Strasse stark zunehmen. Dies wird sicherlich einige Autofahrer dazu bewegen, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Erstaunlicher Weise waren bei dieser Frage rund 42% der Meinung, dass man eher kein alternatives Transportmittel für den Arbeitsweg in Erwägung zieht. Dies könnte bedeuten, dass bereits heutige viele Arbeitstätige mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, so dass der Anteil, der umsteigenden Personen gering ausfällt. Durch die neue Verkehrssituation muss für den Arbeitsweg mit Verzögerungen und längeren Fahrzeiten gerechnet werden. Aus dem untenstehenden Kreisdiagramm ist erkennbar, dass 79% der Befragten der Meinung sind, die Arbeitnehmer müssen mit einem Zeitverlust bis maximal einer halben Stunde auf dem Arbeitsweg rechnen. 13% rechnen aufgrund der Bautätigkeit gar mit einer zusätzlichen Wegzeit von bis zu einer Stunde pro Tag.

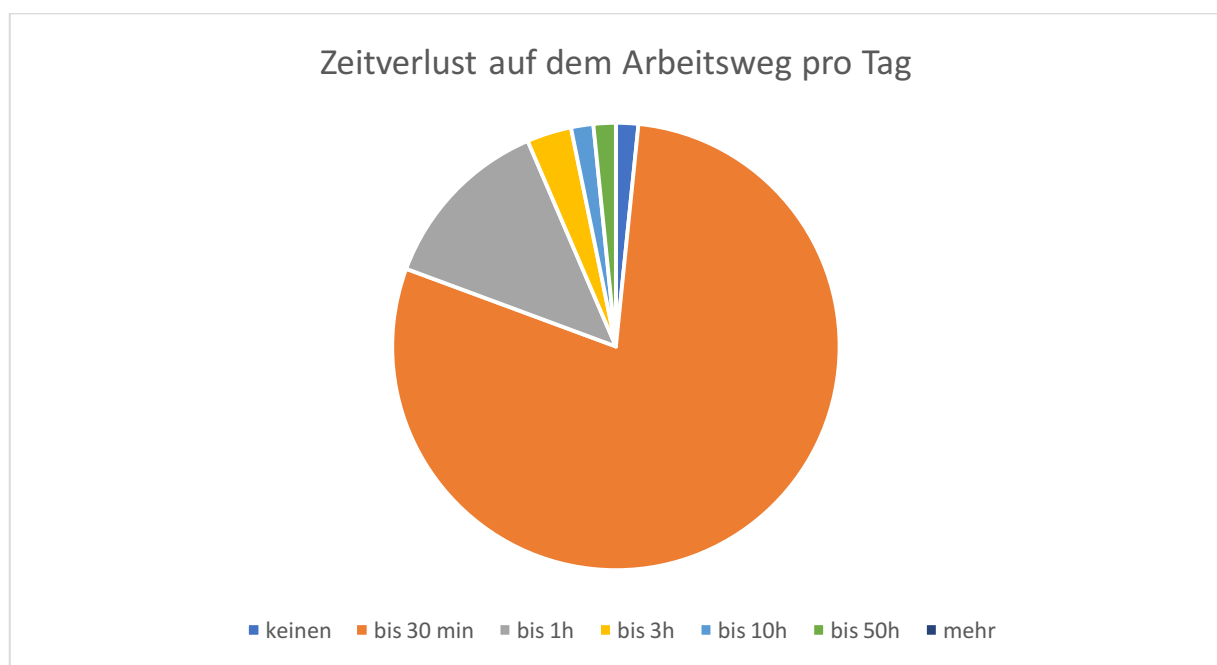


Abbildung 6: Zeitverlust auf dem Arbeitsweg pro Tag

Aufgrund dieser unattraktiven Ausgangslage kommt die Frage auf, ob die Mitarbeiter deswegen einen Arbeitsplatzwechsel in Betracht ziehen werden. Doch auch hier fiel die Antwort eindeutig aus: 97% glauben aufgrund von einer Verlängerung des Arbeitsweges um bis zu 30 Minuten nicht an Kündigungen ihrer Mitarbeiter. Volkswirtschaftlich wird durch die längere Wartezeit jedoch viel produktive Arbeitszeit auf der Wegstrecke liegen bleiben. Nur Vereinzelte gehen davon aus, dass sie Mitarbeiter entlassen müssten oder diese aufgrund der unattraktiven Situation beim Arbeitgeber selbst einen Stellenwechsel initiieren.

3.2.3 Mietkosten

Die durch die Baustelle verursachten Immissionen werden die Wohnqualität während der Bauzeit wesentlich beeinträchtigen. Im Bereich der Miete lässt dies vermuten, dass Mietpreisreduktionsklagen eine logische Konsequenz mitbringt. Die Antworten der Befragten auf diese Frage ergaben allerdings ein erstaunliches Resultat: 90% würden keine Mietpreisreduktion verlangen. Es wird davon ausgegangen, dass eine solche eher aussichtslos sein würde und man erwägt diese Schritte nicht. Dementsprechend zeigt das Resultat: Die klare Mehrheit erwägt die Chance eine Mietpreisreduktion zu erhalten als gering bis aussichtslos.

3.2.4 Anzahl Bauarbeiter und deren Wirtschaftspotential

Bei jeder Baustelle braucht es Arbeiter, so auch beim Tunnelbauprojekt in Rapperswil-Jona. Diese Zahl ist wesentlich von der Grösse und Lage des Projektes abhängig. Das befragte Gewerbe rechnet mit folgendem Arbeiter-Aufkommen.

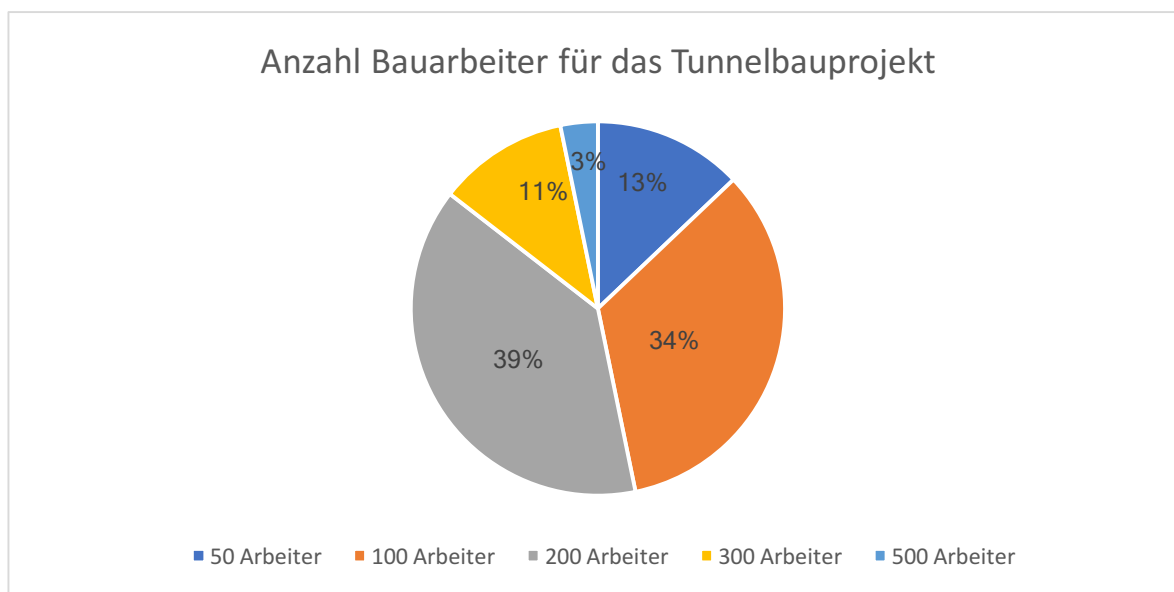


Abbildung 7: Anzahl Bauarbeiter für das Tunnelbauprojekt

Von 62 Antworten ist die Mehrheit von 39% der Meinung, dass für den Bau um die 200 Arbeiter in der Stadt erwartet werden können. Ein fast gleich grosser Anteil von 34% sieht diese Zahl bei rund 100 Arbeitern. Folgernd lässt sich ableiten, dass man zwischen 100 bis 200 Arbeiter für das Tunnelbauprojekt erwarten kann. Diese könnten sich während der Bauzeit in Rapperswil-Jona ansiedeln und neue Kunden für das Gewerbe werden. Dasselbe, wenn auch in einer viel grösseren Dimension, wurde bei der Neat-Grossbaustelle registriert. Arbeitskräfte und Fachleute wurden oft aus dem Ausland rekrutiert oder aus der ganzen Schweiz angezogen. Die Arbeiter kamen allerdings nicht alleine, sondern brachten ihre Familien mit. In vielen Agglomerationsgemeinden wuchs die Bevölkerung sehr schnell. Es entstanden neue Wohnquartiere für die neuen Arbeitskräfte und damit verbunden wurden kleinere Geschäfte und Restaurants in der Nähe dieser Quartiere eröffnet. Das neue Potential wird die Wirtschaft beleben. Beim Neatprojekt stiegen die Umsätze des Gewerbes erheblich an (Strauf Simone, 2007).

3.2.5 Profiteure und Verlierer - wirtschaftliche Auswirkungen in einzelnen Branchen und auf der Zeitachse

Viele mit dem vorherigen zum Vergleich gezogenen Neat-Projekt direkt verbundene Aufträge wurden an regional verankerte Auftragnehmer vergeben, von denen die Ausgaben wiederum in der Region getätigt wurden. Stark profitierten konnten hier die Gastronomie und der Einzelhandel (Strauf Simone, 2007). Bei einer Annahme des Tunnelbauprojekts lässt sich daraus für Rapperswil-Jona ein wesentliches Wirtschaftswachstum ableiten. Gemäss Aussagen der Befragten würden folgende Branchen von einem Tunnelbauprojekt mittelfristig profitieren.

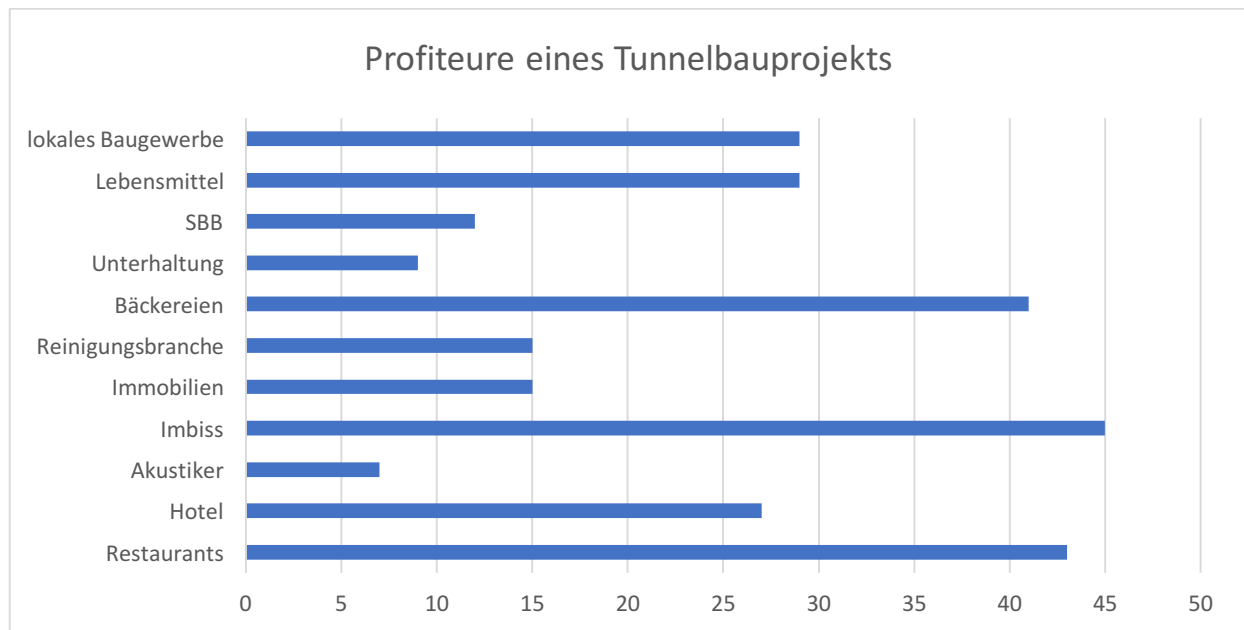


Abbildung 8: Profiteure eines Tunnelbauprojekts

Klare Gewinner sind der Imbiss, Restaurants und Bäckereien, da diese oftmals von Bauarbeitern aufgesucht werden. Der Erfolg von Restaurants wurde beim Neat-Bauprojekt bestätigt. Eher zurückhaltend optimistisch werden die Vorteile für das lokale Baugewerbe gedeutet (2/3 der Maximalnennung). Die grossen Aufträge werden einem Submissionsverfahren (öffentliche Ausschreibung) unterliegen, wobei vor allem Grosskonzerne zu attraktiven Konditionen offerieren können und den notwendigen Ressourcenbedarf (Mitarbeiter/ Gerätschaft) auch bereitstellen können. Das Resultat kann so gedeutet werden, dass das lokale Gewerbe als Subunternehmen direkt bei der Baustelle eingesetzt werden könnte oder von begleitender Bautätigkeit neben der Baustelle profitiert. Gewerbetreibende welche ihre Ladengeschäfte direkt im Umkreis der Baustelle führen, müssen damit rechnen, dass sie weniger berücksichtigt werden. Die von der Bautätigkeit ausgehenden Störungen werden die Kundschaft von Emotionskäufen abhalten. Die Atmosphäre für einen „tollen“ Einkauf ist belastet. Dies kann auch einzelne Gastronomiebetriebe betreffen oder Dienstleistungen (z.B. Coiffeur) welche in unbelasteter Umgebung besorgt werden. Die Stadt hat dazu in den Abstimmungsunterlagen 2011 auf Seite 13 auf die Beeinträchtigung des Gewerbes hingewiesen.

Umsatzrückgänge lassen sich in drei Zeitintervallen untersuchen: kurz-, mittel- und langfristig. Vor Baubeginn sind sich 72% der Befragten sicher, keinerlei Umsatzeinbussen erfahren zu müssen. 21% glauben bereits vor Baubeginn mit einem Umsatzrückgang kämpfen zu müssen, während die restlichen sieben Prozent der Ansicht sind, einen Aufwärtstrend zu erleben. Während der Bauphase vereinzelt Ausnahmen kein Rückgang erwartet. Bei einem zweijährigen

Bauprojekt in Aarau wurde allerdings eine gegenteilige Erfahrung gemacht. Als man im Herbst 2015 die Sanierung und den Ausbau der Zürcherstrasse durchführte, hat man beobachtet wie der Umsatz um 20% bis 30% gesunken ist (Aargauer Zeitung, 2015). Das selbe liesse sich in Rapperswil-Jona erwarten, da es während dem Bau weniger attraktiv ist die Stadt zu besuchen und Kunden verkehrstechnisch umständlich ans Ziel gelangen. Die befragten Gewerbebetreiber sind jedoch anderer Meinung. 79%, also die absolute Mehrheit ist von einer Aufrechterhaltung ihres Umsatzes überzeugt. Diese Zustimmung kann mit der Art des Gewerbes begründet werden. Zum einen kamen sehr wenige Fragebogen von Unternehmen, die direkt an der Baustelle sesshaft sind, zurück. Zum andern sind diese Unternehmen nicht direkt von der Laufkundschaft abhängig. Nach der Vollendung des Tunnelbauprojekts ist man grossmehrheitlich von einer Konstanz des Umsatzes überzeugt. Zwei Befragte teilen die Erfahrungen aus Aarau und erwarten einen Rückgang. Vereinzelt Befragte sind auch der Meinung, durch den Tunnel eine attraktivere Lage zu erhalten als vor dem Bau. Damit verbunden wird eine langfristige Steigerung des Umsatzes erwartet. Eine langfristige Umsatzeinbusse wird von transitverkehrsabhängigen Geschäften erwartet. Die Schaufensterattraktivität geht durch die unterirdische Verlagerung des Verkehrs verloren. Geschäfte die den Standortvorteil an der Hauptverkehrsachse nutzen konnten verlieren somit ihre Attraktivität. Die Distanz des Gewerbes zur Linienführung des Bauprojektes kann ebenfalls einen direkten Einfluss haben. Aufgrund des erhobenen Datenmaterials kann diese These jedoch nicht belegt werden.

Um den Umsatz während des Bauprojekts konstant halten zu können, werden viele Verschiedene Massnahmen in Betracht gezogen. Einige Unternehmen würden beispielsweise verstärkt in Werbung investieren. Diverse Branchen, wie das Ingenieurwesen, Immobilien und Informatik, wären bereit, in neue Technologien zu investieren um sich weiterhin auf dem Markt behaupten zu können. Die Credit-Suisse könnte sich gar vorstellen, ein Service-at-Home System zu entwickeln. Sie würde ihre Filiale im Stadtzentrum weiterhin behalten, zusätzlich aber die Möglichkeit einer Beratung zu Hause anzubieten. Auch ein sogenannter „Baustellenrabatt“ wurde von Seitens des Gastgewerbes, Architekturbüros und Consulting Unternehmen erwähnt. Nicht alle Unternehmen sind davon überzeugt, bei einem „JA“ zum Tunnelbauprojekt den Standort in Rapperswil behalten zu können. Dieser Anteil fällt allerdings sehr gering aus. Diese Erfahrung musste auch eine Tankstelle in Bazenheid machen. Sie verlor seit der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse an Kundschaft und der Benzinverkauf reduziert sich drastisch (Tagblatt, 2008).

3.2.6 Flankierende Massnahmen

Um die verkehrstechnisch komplizierte Lage während der Bauphase zu erleichtern, würden die Befragten, auch bei einer zusätzlichen Steuerbelastung, einen Gratisbus für alle unterstützen. Auch ein System Park & Ride mit Pendlerdienst im Stampf würde als gute Lösung wahrgenommen werden, wobei die Autofahrer umsteigen und mit Bussen ins Stadtzentrum gelangen. Eine aus ökologischer Sicht anzustrebende Entlastung wäre die Bereitstellung von Gratisvelos. Die urbane Mobilität mittels E-Bikes gewinnt zunehmend an Bedeutung. Die Stadt Zürich hat z.B. ein Mobility ähnliches System namens „Smide“ eingeführt. Bei diesem System lassen sich via Smartphone lokale E-Bikes orten, die man dann buchen und benützen kann. Nach dem Gebrauch ist eine stationslose Rückgabe innerhalb des Kanton Zürich möglich (SMIDE, 2017).

Massiv drängt die Firma O-Bike in diversen Städten der Schweiz im Tiefpreissegment mit ihren gelbgrauen Fahrrädern in diesen Markt. Die vielen umherstehenden Räder werden jedoch bereits als Belastung erkannt, so beispielsweise in der Stadt Uster (Tages Anzeiger, 2017).

3.2.7 Fazit

Lohnt sich nun ein Tunnelbauprojekt aus volkswirtschaftlicher Sicht? Die Antwort des Gewerbes fällt klar aus. 85% unterstützt ein Tunnelbauprojekt in Rapperswil-Jona. Der wirtschaftliche Erfolg, den das Tunnelbauprojekt mit sich bringt, überwiegt die negativen Effekte. Dieses Resultat widerspiegelt die Kosten-Nutzen-Analyse des Kantons aus Kapitel 2.3 eindrücklich.

4. Auswirkungen auf Immobilien/Immobilienbesitzer

Die Grundlagen für die Aussagen in diesem Kapitel wurden mittels eines Fragebogens erarbeitet, welcher hier die Haltung von Privatpersonen zum Tunnelbauprojekt darstellt. Von 310 Fragebogen wurden 126 zurückgesendet. Dies ist eine Rücklaufquote von 40.65%. Neben einem personenbezogenen Teil zur allgemeinen Situation wurden spezifische Fragen zu Privat- und Renditeliegenschaften beigelegt.

4.1 Verkehrsbelastung/ Verkehrslärm/Baustellenbelastung

Rund $\frac{3}{4}$ der Befragten glaubt, aufgrund des Bauprojektes, nicht an einen Rückgang der Wohnqualität. Dies ist jedoch stark vom Wohnort/Immobilienstandort der Befragten abhängig. Die 25%, die nicht mit Ja/eher Ja geantwortet haben, sind in der Nähe der Baulinienführung zu lokalisieren. Sie rechnen, wie das betroffene Gewerbe, mit einer möglichen Lärmbelästigung, Schmutz und Baumaterial, einer möglichen Luftverschmutzung entlang der Baustelle, sowie mit Verkehrsstauungen während der Bauzeit. 20% der Befragten rechnen mit Zusatzkosten im Bereich von Reise-, Pendler- und Parkplatzkosten. Lediglich eine kleine Minderheit rechnet mit Umbaukosten am Gebäude oder einer Erhöhung der Versicherungskosten. Nur wenige sind überzeugt ihre Lebensgewohnheiten ändern zu müssen.

Durch die erschwerte Verkehrslage muss auf dem Arbeitsweg mit einem Zeitverlust gerechnet werden. 28% bezeichnet diesen mit einem Zeitverlust von 5-10 Minuten. 13% sind der Meinung in Zukunft zwischen 20 und 30 Minuten länger auf dem Arbeitsweg zu sein. Entweder werden sie den Seedamm weiter befahren oder sie wählen eine der Alternativen via Uznach/Reichburg oder die Fähre in Meilen/Horgen. Mit 14 Stimmen haben sich 11% enthalten, während die Restlichen 48% an keinen Zeitverlust glauben. Entweder führt ihr Arbeitsweg nicht bei einer Baustelle vorbei oder sie sind bereits mit alternativen Transportmitteln unterwegs. 20 Befragte, respektive 16%, würden ein alternatives Transportmittel für den Weg zur Arbeit in Betracht ziehen, womit der Umstieg vom MIV² gemeint ist. Mit dem ÖV, dem Fahrrad oder dem E-Bike liesse sich die Stadt während der Bauphase leicht und schnell befahren. Dieser Meinung sind auch sehr viele der befragten Personen. Wie auch bereits die Gewerbetreibenden in Kapitel 3 sehen die Privatpersonen einen Gratisbus für alle als die beste Lösung um die Stadt während einem Bau verkehrsfrei zu halten. Man würde dafür auch eine zusätzliche

² MIV: Motorisierter Individualverkehr

Steuerbelastung in Kauf nehmen. Auch ein Park & Ride Angebot mit Pendlerdienst im Stampf, gratis Fahrräder innerhalb der Gemeinde und die E-Bike-Lösung „Simde“ stossen bei den Befragten ebenfalls auf positives Echo.

Erfreulicherweise hält sich die Anzahl der Personen, die einen Wohnortswechsel in Betracht ziehen, in Grenzen. Dasselbe gilt für Arbeitnehmer, die einen Arbeitsplatzwechsel anstreben. Um den Schutz der Quartiere garantieren zu können, gilt es verkehrstechnische Begleitmassnahmen zu ergreifen. Die am meist erwünschte Massnahme ist eine klare Einhaltung der Umfahrungen. Dafür sind flankierende Massnahmen nötig. Solche sind strikte Kontrollen und Sperrungen von Strassen, welche als Abkürzungen missbraucht werden. Damit ist eine höhere Polizeipräsenz verbunden. Sie sollten für die Regelung des Verkehrs und der Sicherung des Durchgangsverkehrs zuständig sein. Hinzu kommt der Ausschluss des Schwerverkehrs (LKW) für Durchfahrten. Täglich fahren ca. 1'000 Lastwagen auf der Bahnhofstrasse durch Rapperswil-Jona (Stadtkanzlei Rapperswil Jona, 2011). Davon ist ein Teil Ziel- und Quellverkehr und ein anderer der Durchgangsverkehr. Der Quell- und Zielverkehr darf, respektive muss weiterhin in Rapperswil-Jona vorhanden sein. Die Befragten würden die Einführung von einer Tempolimit 30 km/h zudem begrüessen. Die Einführung einer Durchfahrtsmaut scheint deutlich weniger realistisch und wäre auch aufwändig einzuführen. Der Ausbau von bereits bestehenden Velowegen wurde von einzelnen Befragten ebenfalls erwähnt.

Die durch Lärm und Schmutz entstehende Atmosphäre wird gemäss der Auswertung des Fragebogens deutlichen Einfluss auf das Konsumverhalten im Stadtgebiet haben. Deutlich zu erkennen ist die Tendenz, das Stadtgebiet und dessen Geschäfte zu meiden. Das gilt auch für die Gastronomie. Da der Verkehr während der Bauzeit nur langsam voranschreitet oder sich anderswo ansammelt, wird es für Besucher weniger attraktiv die Restaurants der Stadt aufzusuchen. Auch die Bauatmosphäre sorgt mit für einen Rückgang der Gastronomieattraktivität. Die Umfrage zeigte auch eine teilweise Abkehr von Rapperswil-Jona während dem Bau. Man zieht es vor, eine Dienstleistung von Ausserhalb einzuholen, anstelle weiterhin die Wirtschaft der Stadt zu unterstützen. Sobald die Bauarbeiten zu Ende sind, wird sich aber alles wieder zum Alten wenden. Die lokal ansässigen Privatpersonen äussern sich bei der Attraktivität für die Nutzung der Dienstleistungen des lokalen Gewerbes somit deutlich anders als das Gewerbe die Beeinträchtigungen wertet (siehe Kapitel 3). Dies würde bedeuten, dass die Kundenschaft ausserhalb von Rapperswil-Jona sich nicht von Besuchen und Einkäufen in der Stadt abhalten würde. Eine solche Bestätigung wurde nicht analysiert.

Das Fazit der Befragung zeigt eine eindeutige Unterstützung des Tunnelbauprojekts. 72% der Befragten würden bei einer Urnenabstimmung dem Tunnelbauprojekt zustimmen, während 15% dagegen stimmen würden. Die restlichen 13% haben noch keine konkrete Meinung zum Tunnelbauprojekt gebildet. Dies ist im Kontrast zum Abstimmungsresultat 2011 und kann auf die Streuungsproblematik des Fragebogens zurückzuführen sein. Nicht alle Bürger wurden befragt, was einer Urnenabstimmung entsprochen hätte. Mehrheitlich wurden Gewerbe und Immobilienbesitzer angesprochen.

4.1.1 Wertentwicklung des privaten Wohneigentums

Von den 126 Personen, die den Fragebogen zurücksendeten, sind 91 Personen Eigentümer von Immobilien, deren Stellungnahmen werden in diesem Kapitel dargestellt.

In Rapperswil-Jona ist man sehr zufrieden mit seiner Wohnsituation. Mit dem Tunnelbauprojekt werden neue Faktoren aufkommen, die sich sowohl positiv, als auch negativ auf den Wert einer Immobilie auswirken können. Diese Auswirkungen lassen sich auf der Zeitachse in die Dimensionen kurz-, mittel- und langfristig unterteilen. Folgende Grafik zeigt eine mögliche Entwicklung der Immobilienwerte bei einer Umsetzung eines Tunnelbauprojekts.

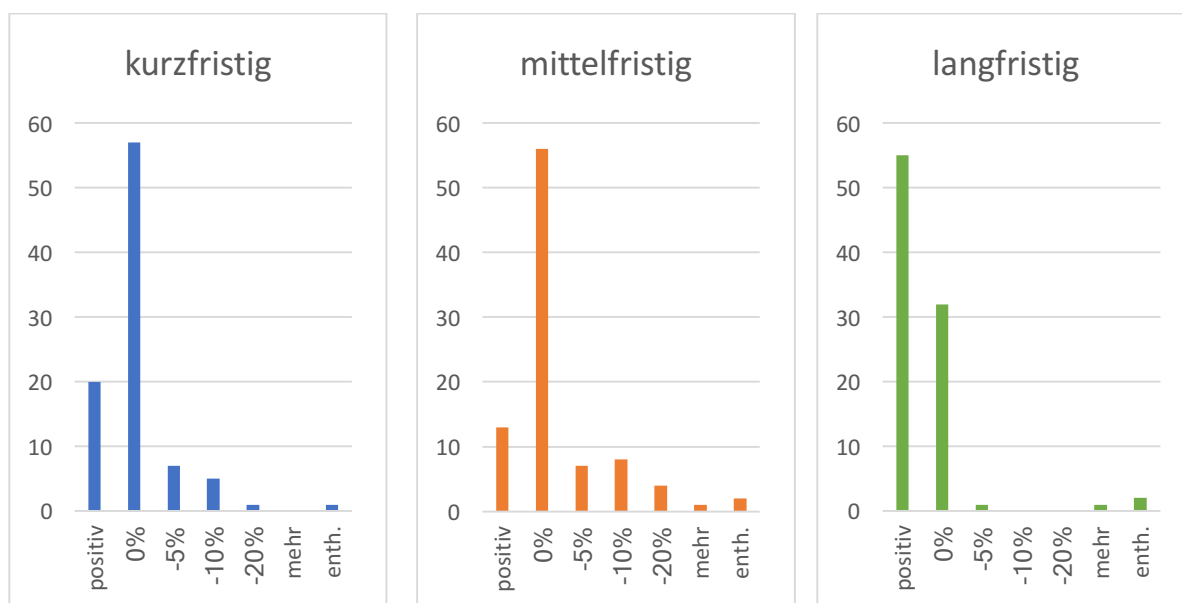


Abbildung 9: Immobilienwertentwicklung des privaten Wohneigentums

Die Grafik zeigt eine klare Überzeugung eines konstanten Immobilienwertes. Vor Baubeginn ist die Mehrheit der Meinung, dass sich der Wert ihres Grundeigentums konstant verhält und sich die angekündigte Verkehrssituation nicht auf die Immobilienpreise auswirkt. Einige sind sogar davon überzeugt, einen kurzfristigen Wertezuwachs zu erfahren, da die langfristige Perspektive positiv betrachtet wird und dies somit Spekulanten anzieht. Nur wenige fürchten sich

vor einem Werteverlust, dieser könnte erst während der Bauzeit geringfügig aufkommen. Mittelfristig vermutet man eine weitere Wertekonstanz. Der Anteil, welcher an einen Wertezuwachs glaubt ist jedoch zurückgegangen. Über länger Sicht ist man sich sehr sicher, dass die Immobilienpreise steigen werden. Grund dafür ist die verkehrsentlastete Stadt und damit auch eine ruhige Atmosphäre. Im Falle eines Ausbleibens des Tunnelbauprojekts wird diese Atmosphäre und die Verkehrsentlastung nicht eintreten. Also werden die Immobilien auch nicht an Wert gewinnen. Dieser Meinung sind auch die meisten befragten Personen. 22% sind sogar davon überzeugt, dass die Immobilienpreise ohne einen Entlastungstunnel abnehmen werden.

Während einer Bauphase könnten diverse Ereignisse dazu führen, dass bauliche Massnahmen getroffen werden müssen. Von 91 privaten Immobilienbesitzern können sich dies nur wenige vorstellen. Lediglich 10% der Befragten können sich vorstellen, dass erhöhte Unterhaltskosten anfallen können. An eine Sicherheitserhöhung oder eine Fensterabdichtung als Lärmschutz, sowie auch an eine Gartenumgestaltung zur Erhöhung der Wohnqualität wird zurzeit nicht gedacht. Da man keine solche Massnahmen treffen muss, befürchtet man auch nicht, schlechtere Hypothek Konditionen zu erhalten. Solche Fragen wurden von der Hausbank gar nicht angesprochen oder man hat bereits eine langfristige Absicherung getätigt hat. Um sich gar vor Schäden an der eigenen Liegenschaft zu schützen gäbe es die Optionen einen privaten Bau-sachverständigen beizuziehen oder sich auf die Massnahmen der Stadt zu verlassen. Der Grossteil würde sich auf die Massnahmen der Stadt verlassen.

Die Nachfrage nach privatem Wohneigentum in Rapperswil-Jona ist unabhängig von einem Tunnelprojekt hoch. Dementsprechend wirken sich die Veränderungen in Rapperswil-Jona eher gering auf die Nachfrage von Immobilien aus. Eine Zustimmung zu einem Tunnelbauprojekt wird die Verkäuflichkeit von Liegenschaften in Rapperswil-Jona noch positiv beeinflussen. Mittelfristig wird dieser Trend jedoch zurückgehen, da durch die Baustelle mehrere negative Nebeneffekte entstehen. Die Wohnattraktivität nimmt demnach ab und damit auch die Nachfrage, respektive der Wert der Liegenschaft. Für Investoren kann dies eine Chance sein, gut gelegene Wohnungen zu einem niedrigen Preis zu kaufen und nach Vollendung des Projekts mit einem Gewinn weiter zu vermitteln. Langfristig ist man der Meinung, einen Anstieg der Immobilienwerte zu erfahren, da das Verkehrsproblem gelöst wird. Dies zeigt folgende Abbildung:

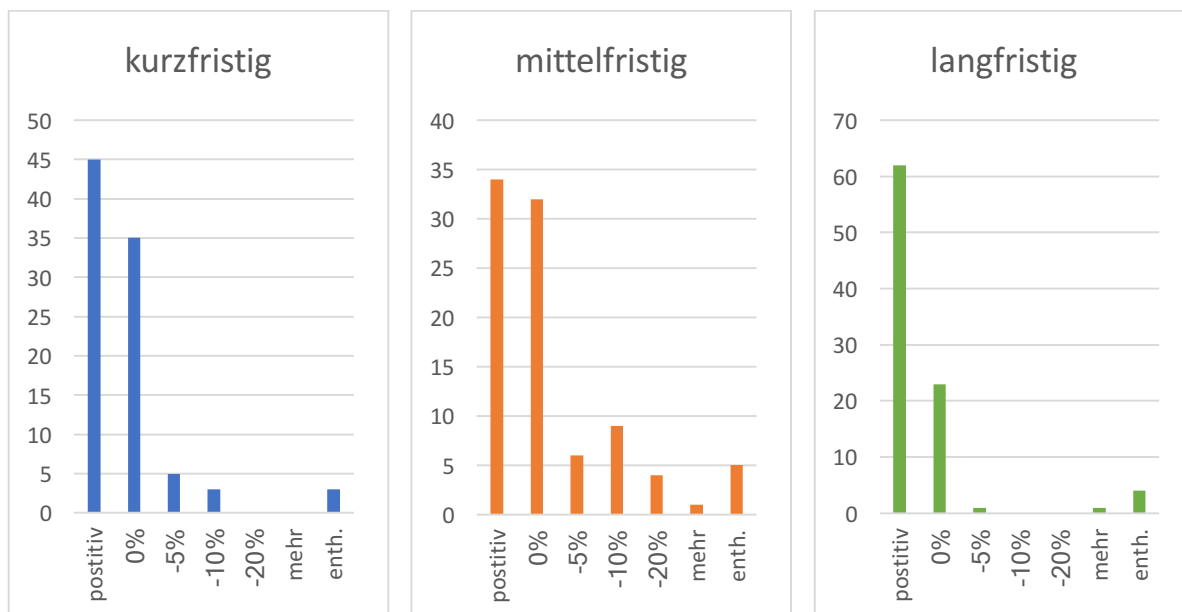


Abbildung 10: Verkäuflichkeit von Immobilien

4.1.2 Rendite-Liegenschaften / Gewerbeliegenschaften

Diesen Aussagen liegen die Fragebogen von 34 Mietern zu Grunde. Die Streuung und der Rücklauf sind somit zu gering, um als relevant bezeichnet werden zu können. Es handelt sich somit lediglich um Tendenzen.

Von diesen 34 Mietern sind, bis auf eine Ausnahme, alle mit ihrer aktuellen Wohnsituation zufrieden. Die Bedenken, dass sich die eigene Wohnqualität durch die Baustelle verschlechtert, hält sich jedoch in Grenzen. Es sind wenige, welche die Gefahr eines Wohnqualitätsrückgangs als mittelmässig einstufen, somit durchaus mit einem solchen rechnen.

Bei einem starken Rückgang der Wohnqualität bleibt den Mietern und Mieterinnen, im Vergleich zu den privaten Immobilienbesitzern, die Option einer Kündigung des Mietvertrags offen und ermöglicht einen schnellen Wegzug. Nur 5.9%, was 2 von 34 entsprechen, würde einen Wohnortswechsel aufgrund der Baustelle in Erwägung ziehen.

Mit Immissionen verbunden, müssen Vermieter auch mit Mietzinsklagen rechnen. Der Mieterverband schreibt:

Bei einer Beeinträchtigung der Wohnqualität hat der Mieter das Recht eine Mietpreisreduktion zu fordern. Der Mieterinnen und Mieterverband zeigt folgendes: Grossbaustelle 40–50 m von den Mietwohnungen entfernt, Bauzeit von zweieinhalb Jahren, massive Lärm und Vibrationen aufgrund von Pfählung und Einbringen der Spundwände, während 9 Monaten von zwei Seiten und in einer Bauphase Lärm und Staub direkt vor Mietshaus.

16%

(Mieterinnen- und Mieterverband, 2017)

Somit könnten betroffene Mieterinnen und Mieter in Rapperswil-Jona, gemäss dieser Definition, das Recht auf eine Mietpreisreduktion von 16% einfordern.

Die befragten Mieter haben eine andere Meinung. Nur ca. ¼ rechnet mit einer Mietpreisreduktion aufgrund von Emissionen und dem enormen Verkehrschaos. Grund dafür ist die Lage und Nähe zur provisorischen Routenplanung des geplanten Tunnels. Diejenigen, die bei dieser Frage keine Mietpreisreduktion erwarten, werden vom Bau nur geringfügig tangiert werden, also auch keine Nachteile haben. Diejenigen, die eine Mietpreisreduktion erwarten, beziffern diese zwischen 10% bis 15%. Dies wiederum passt genau zur Aussage des Mieterverbandes.

4.2 Auswirkungen auf die Branche der Immobilien- Makler / -verwaltungen

Bisher wurden zu den Immobilien nur die Haltung von Privatpersonen erläutert. In diesem Abschnitt werden die Beurteilungen von Immobilienmaklern, -verwaltern und Architekten dargestellt.

Nur 27.2% erwarten Mieterklagen, die restlichen 72.8% sehen darin keine grosse Gefahr. Man stuft das Risiko als durchschnittlich oder mässig ein. Trotzdem rechnet man damit, dass bei denjenigen, die eine Klage einreichen werden, eine Chance besteht, dass der Mietzins reduziert wird. Auf die Frage, ob man mit Leerständen rechnet, sind die Antworten erstaunlich ausgeglichen ausgefallen. 10 von 22 Befragten gehen von leerstehenden Wohnungen während der Bauzeit aus.

Kurzfristig, also vor dem Bau, glauben die wenigsten Experten, dass die Wohnattraktivität in Rapperswil-Jona abnimmt. Erst mit Beginn von Grabungsarbeiten, sind sie der Meinung, dass die Wohnattraktivität rückläufig beurteilt wird. Hier würden sich dann die Leerstände einordnen lassen. Aus langfristiger Sicht gibt es trotz des anfänglichen Rücklaufes eine positive und sehr eindeutige Meinung. 90.1% der Befragten sind sich einig, dass nach der Beendigung der Bauphase die Wohnattraktivität der Stadt Rapperswil-Jona an Attraktivität gewinnt. Da man den Transitverkehr unterirdisch umleiten kann und dieser das Zentrum entlastet, entsteht eine ruhige, angenehme Atmosphäre.

Die Hälfte der Befragten Experten ist davon überzeugt, dass sich durch ein Tunnelbauprojekt neue Chancen bieten und der Markt belebt werden würde. Diese Mehraktivität führt zu einer Zunahme bei der Immobilienvermittlung und belebt die Branche.

Bei Immobilien in nicht unmittelbarer Nähe zur Baustelle glaubt man kurzfristig an keine Wertveränderung. Mittelfristig sind lediglich 18% der Experten von einer negativen Wertveränderung überzeugt. Auf lange Frist sind von 19 Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben, neun der Meinung, dass sich die Werte positiv entwickeln. Die übrigen 10 glauben an keine Wertveränderungen.

Bei den betroffenen Immobilien in direkter Baudistanz erwartet man erst mit Beginn des Baus mit Wertbeeinträchtigungen. Diese fallen aus Sicht von 45.5% der Experten mit -5% bis zu -20% Werteverlust aus. Langfristig ist man der Meinung, dass die Immobilienpreise wieder auf ihren damaligen Wert vor dem Bau steigen oder diesen sogar übertreffen.

Ein Wegbleiben des Tunnelbauprojekts wird die Immobilienpreise im Rahmen der bisherigen Werttreiber entwickeln. Rapperswil-Jona bleibt auf jeden Fall attraktiv.

Die untenstehenden Grafiken stellen die Verkäuflichkeit der Immobilien während drei Perioden dar. Trotz verschiedenen Meinungen zeigt sich, dass die Verkäuflichkeit kurz und mittelfristig etwas schwieriger beurteilt wird. Längerfristig wird der Immobilienmarkt durch den Tunnelbau jedoch belebt. Die Expertenbeurteilung korreliert somit mit den Erwartungen der privaten Wohneigentümern (Kapitel 4.1.1).

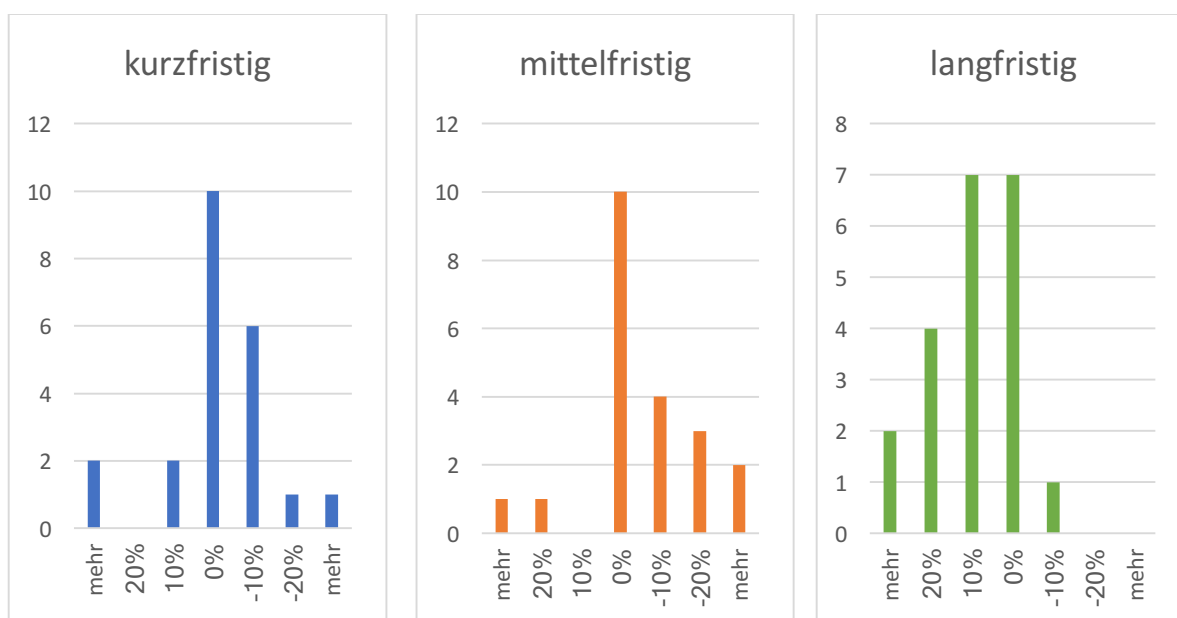


Abbildung 11: Verkäuflichkeit/Nachfrage Entwicklung

77% der Marktexperten befürworten aus Sicht der Immobilienbranche und deren wirtschaftlichen Bedeutung ein mögliches Tunnelprojekt. Die verbleibenden 5 Experten sind dem Projekt gegenüber abgeneigt.

4.3 Koordination zeitlicher Ablauf Tunnelbau mit anderen Grossbaustellen des privaten Wohnungsbaues entlang des Tunnelprojektes.

Neben dem Tunnelbauprojekt sind in Rapperswil-Jona vier weitere Grossbaustellen in Planung, die man in den nächsten zehn Jahren realisieren will. Dazu gehören das Citycenter beim Manorgelände, die Überbauung beim Burgerau, das Projekt Seewiese und die Überbauungen Nord & Süd an der Rütistrasse.

Hier stellt sich die Frage, wie solche grosse Bauprojekte koordiniert werden könnte, damit kostenoptimiert und verkehrstechnisch optimale/kurze Belastungen entstehen. In Interviews mit Herrn Reto Klotz und Herrn Fabian Villiger wurde diese Thematik diskutiert und nachfolgende Ergebnisse festgehalten.

Die Hauptaussage vorweggenommen ist, dass die verschiedenen Baustellen das Tunnelbauprojekt nicht tangieren werden. Sowohl zeitlich, als auch geographisch. Denn es ist bis heute (2. Oktober 2017) noch keine offizielle Linienführung bekannt. Man kann demnach nicht bestätigen, dass es geographische Schnittstellen gibt. Ausserdem kann man davon ausgehen, dass das Tunnel in den nächsten 15 Jahren noch nicht realisiert wird und somit keine der geplanten Grossbaustellen tangiert, da diese in den kommenden zehn Jahren vollendet sein werden. Bei der Baueingabe der Projekte wurde eine mögliche Parallele dementsprechend gar nicht angesprochen. Diese Chancen hätten bei einer positiven Abstimmung im Jahr 2011 angegangen und wirtschaftlich genutzt werden können.

Da man zeitlich nicht parallel am Tunnelbauprojekt und anderen Baustellen arbeitet, lassen sich daraus keine Vorteile erwirtschaften. Beispielsweise würde der Stadttunnel Mitte sehr nahe an der geplanten Überbauung beim Burgerau verlaufen. Wenn man dort beispielsweise im Tiefbau arbeitet, könnte man bereits Vorarbeit leisten, damit nach der Vollendung des Baus nicht noch einmal die ganze Strasse aufgerissen werden müsste. Dies würde spezifisch beim Burgerau jedoch keinen Sinn machen, da das Tunnel tiefer zu liegen käme als die Überbauung und sich daraus kaum sinnvolle Synergien ergäben. Die einzig mögliche Synergie, die sich ergeben würde, wäre ein Baustopp der privaten Wohnungsbauten, der eine Bauinstallation für das Tunnelbauprojekt ermöglichen würde. Da man allerdings noch keine Bestätigung der Stadt hat, wo der Tunnel verlaufen würde, wird darauf keine Rücksicht genommen. Mögliche Synergien lassen sich frühestens in 15 Jahren nutzen, da dem Tunnelbauprojekt noch einige politische Hürden im Weg stehen.

Ein weiterer Grund, mögliche Synergien nicht zu nutzen, ist der schwierige Baugrund, der sich westlich vom Bahnhofgelände befindet. Sowohl Herr Reto Klotz, als auch Herr Fabian Villiger vergleichen den dortigen Boden als „stichfestes Joghurt“. Damit ist gemeint, dass der Boden stabil ist, solange man ihn in Ruhe lässt. Sobald man aber beginnt zu graben und die Bodenmasse in Bewegung bringt, steht man vor der Gefahr, dass das Ganze einstürzt. Auf die Frage, ob man beim Citycenter in die Tiefe graben wird, um die neuen Wohnungen mit einem direkten Anschluss an den Tunnel zu versehen, gibt Herr Fabian Villiger folgende Antwort: „Wir werden die Tiefgarage des Manorgebäudes nicht antasten, man wird nicht weiter in die Tiefe graben“ (Villiger, 2017). Diese Aussage bestätigt noch einmal, dass Synergien mit dem Tunnelbauprojekt nur mit weiteren Aufwänden verbunden sind. Es würde sich also für keine der Parteien lohnen, dort Parallelen herzustellen.

Ein weiterer interessanter Ansatz zum Thema Synergien ist, dass diese baulich gar nicht erwünscht sind. Eine gute Kommunikation zwischen zwei grossen Baustellen ist sehr schwer. Einzig verkehrstechnische Synergien würden nach Herrn Fabian Villiger Sinn machen. Wenn man den blockierten Verkehr gemeinsam koordiniert umleiten könnte. Dies würde volkswirtschaftlich betrachtet die Wartezeiten reduzieren. Diese „verlorene“ Zeit der Wartenden bedeutet eine Ressourcenverschwendung und könnte aus volkswirtschaftlicher Sicht produktiv eingesetzt werden.

Da man die Grossprojekte zum Zeitpunkt des Tunnelbaus bereits abgeschlossen hat, werden die neuen Wohnungen bereits bewohnt sein und den Tunnelbau miterleben. Anwohner werden mit möglichen Schäden, Verzögerungen und Lärmbeeinträchtigungen rechnen müssen. Daraus lässt sich ableiten, dass es einige Klagen und Einsprachen geben wird. Damit rechnet auch Reto Klotz, von Klotz Immobilien/Bau. „Die jetzigen verschiedenen Projekte, die wir realisieren, sind geprägt von Einsprachen. Dies sind relativ kleine Projekte im Vergleich zum Tunnelbauprojekt. Und von den heutigen demokratischen Mitteln kann heutzutage jeder private Bürger Gebrauch machen, was bei diesem Projekt auch der Fall sein wird“ (Klotz, 2017). Man rechnet also bereits damit, dass die Bewohner der neuen Wohnungen unzufrieden sein werden und diese Unzufriedenheit anhand von Klagen ausleben werden.

Den Mehrverkehr, der durch die geplanten Grossprojekte entsteht, wird man bei den beiden Projekten Burgerau und Citycenter ohne Hindernisse umleiten können. Beim Citycenter hat

man sogar den Vorteil, die Baumaterialien und Fahrzeuge im Parkhaus zu lagern und somit steht man dem MIV³ nicht weiter im Weg.

Trotz keinerlei zeitlichen und exakt geographischen Parallelen ist Herr Fabian Villiger der Ansicht, dass ein Dialog zwischen den Grossbaustellen und der Stadt durchaus Sinn macht. Dies vor allem aus verkehrstechnischen Gründen um den zukünftigen Verkehr in Grenzen zu halten. Dazu hat die Stadt im Jahr 2010 ein neues Parkplatzreglement eingeführt. Artikel 8 dieses Reglements besagt, dass ein Mehrfamilienhaus nur so viel Parkplätze haben darf, wie es Wohnungen hat. Je näher man am Zentrum wohnt, desto kleiner wird die Anzahl Parkplätze, da man dort keinen Bedarf sieht.

³ MIV: Motorisierter Individualverkehr

5 Fazit

Ziel einer Veränderung, ist eine nachhaltige Wirkung zu erzielen. Beim Tunnelbauprojekt geht es darum, die Stadt vom Verkehr zu entlasten. Doch durch genau diese Entlastung entstehen weitere Veränderungen. Diese Kernaufgabe bringt als Nebeneffekt viele Veränderungen mit sich. Vorausschauend können diese erkannt, gesteuert und quantifiziert, jedoch die genaue Wirkung nicht vorausgesagt werden. Klar ist, dass Aktivität generiert wird, was zu Beschäftigung und volkswirtschaftlichem Wachstum führt. Das Tunnelbauprojekt wird das Gewerbe und die Immobilienbranche bewegen und verändern.

Das Gewerbe kann das Tunnelbauprojekt sowohl als Chance als auch als Risiko sehen. Während der Bauphase sind Teile des Gewerbes durch die Baustelle klar benachteiligt. Langfristig ist das Tunnelbauprojekt für das Gewerbe eindeutig vorteilhaft und wünschenswert, da durch die Verkehrsentslastung des Zentrums eine Steigerung der Lebensqualität generiert werden kann. Was wiederum den Ruf von Rapperswil-Jona als Einkaufserlebnisstadt unterstützt. Aus diesem Grund unterstützen 85% der Befragten das Projekt.

Der Immobilienmarkt wird durch das Tunnelbauprojekt belebt. Kurz- und mittelfristig erwarten die Eigentümer und Immobilienexperten keine starken Werteveränderungen. Kurzfristige Attraktivitätsrückgänge und leichte Wertminderungen sind nur bei Liegenschaften in unmittelbarer Nähe zur Linienführung des Tunnels zu erwarten. Auf lange Sicht sind Immobilien als Wertanlage in Rapperswil-Jona aufgrund eines Tunnelbaus interessant. Dies wird u.a. durch diverse Fachkräfte des Immobilienmarkts bestätigt.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Zusage der Bürger zur Umsetzung des Tunnelbauprojektes einen volkswirtschaftlichen Nutzen für das Gewerbe und den Immobilienmarkt generieren wird. Ob die Stimmbürger diese Argumente in ihre Entscheidungsfindung mit aufnehmen und die angestrebte Verkehrsentslastung damit unterstützt, hängt jedoch von der individuellen Bereitschaft für Veränderungen ab.

6. Schlusswort /Danksagungen

„Stillstand bedeutet Rückschritt“. Ich bin überzeugt, dass es mutige Entscheidungen zur Verkehrsentslastung von Rapperswil-Jona braucht. Auf „früher“ zu verweisen, hilft nicht. Eine Investition sollte nicht nur monetäre und wirtschaftliche Einflüsse berücksichtigen, sondern auch soziale und umweltbezogene Argumente zulassen.

Meine Arbeit kann keine verlässliche Grundlage für die Entscheidungsfindung sein. Dazu fehlt die qualifizierte Masse der ausgewerteten Daten. Gerne würde ich bei einer weiteren Projektstimmung jedoch sehen, dass diesem Thema der volkswirtschaftlichen Bedeutung dieses Projektes mehr Aufmerksamkeit und Transparenz gegeben wird.

An dieser Stelle möchte ich mich ganz herzlich bei meiner Familie bedanken. Sie hat mich über die ganze Zeitspanne motiviert und angetrieben, diese Thematik weiter zu verfolgen und - auch wenn es Überwindung kostete - diese zu wagen.

Ein weiterer grosser Dank gilt meiner Betreuerin Frau Silvia Rüdüsühli-Steffen. Mit ihrer Hilfe war es mir möglich, eine Struktur in diese nicht einfache Materie zu bringen. Ihre Ideen und Anmerkungen sind bei mir immer auf positives Echo gestossen und konnten auch umgesetzt werden.

Den Herren Benedikt Würth, Regierungsrat St. Gallen und ehemaliger Stadtpräsident von Rapperswil-Jona, und Thomas Furrer, Bauchef Rapperswil-Jona, gebührt ein weiterer Dank für die Einführung in die Thematik und sehr spannende Gespräche, die mich inspiriert haben, tiefer zu graben und mögliche Aspekte ausfindig zu machen.

Ich danke den beiden Interviewpartnern Herrn Reto Klotz, ehemaliger Präsident des Verkehrsvereins und Besitzer von Klotz Immobilien, und Herrn Fabian Villiger, Projektleiter Citycenter, für die spannenden und aufschlussreichen Interviews.

Weiter danke ich all denjenigen Personen, die sich die Zeit genommen haben und meinen Fragebogen ausgefüllt haben. Ohne ihre Hilfe wäre diese Arbeit nicht realisierbar gewesen.

Vielen herzlichen Dank!

7. Literaturverzeichnis

7.1 Literatur

Kanton St. Gallen, 2011: *Protokoll über die Gemeinde-Volksabstimmung vom 25. September 2011.*

Kantonsrat St. Gallen, 2008: *15. Strassenbauprogramm, St. Gallen: Kantonsrat St. Gallen.*

Kantonsrat St. Gallen, 2013: *16. Strassenbauprogramm, St. Gallen: Kantonsrat St. Gallen.*

Südostschweiz, 2016: ...Jetzt bringt der Kanton noch Direkttunnel.... (2017-08-12), Seite 3.

Strauf Simone, Walser Manfred, 2007: *Eine Neat-Grossbaustelle und ihre sozioökonomischen Auswirkungen auf die Standortregion (2007-07-02).*

Zürichsee-Zeitung, 2017: *Zwei Tunnelvarianten werden bis Ende Jahr auf Herz und Nieren geprüft (2017-05-04), Seite 3.*

7.2 Internet

Aargauer Zeitung, 2015: *Mit der Baustelle bricht der Umsatz jetzt um 30 Prozent ein.*
Available at: <https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/freiamt/mit-der-baustelle-bricht-der-umsatz-jetzt-um-30-prozent-ein-129763017>
[Zugriff am 2017-10-06]

Baublatt, 2017: *Rapperswil-Jona: Der Tunnel würde 625 bis 900 Millionen kosten.*
Available at: <http://www.baublatt.ch/aktuelles/news/rapperswil-jona-tunnel-wuerde-625-bis-900-millionen-kosten>
[Zugriff am 2017-06-25]

Kanton St. Gallen, 2017: *Erste Kostenschätzung für Stadttunnel.*
Available at: <http://www.sg.ch/news/1/2017/05/erste-kostenschaetzung-fuer-stadttunnel.html>
[Zugriff am 2017-06-24]

Kanton St. Gallen, 2017: *steuern.sg.ch.*
Available at: <https://www.steuern.sg.ch/home/sachthemen/eservices/steuerfuss.html>
[Zugriff am 2017-10-02]

Mieterinnen- und Mieterverband, 2017: *www.laerm.ch.*
Available at:
http://www.laerm.ch/dokumente/laermsorgen/Baustellenlaerm_Mietzinsreduktion.pdf
[Zugriff am 2017-10-11]

Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona, 2017: *Verzicht auf Stadttunnel Ost.*
Available at: <http://www.mobilitaetszukunft.ch/aktuell/verzicht-auf-stadttunnel-ost/>
[Zugriff am 2017-09-26]

Mobilitätszukunft, 2013: www.mobilitaetszukunft.ch.

Available at: http://www.mobilitaetszukunft.ch/wp-content/uploads/2013/10/ergebnisbericht_mobilitaetsforum_03.pdf
[Zugriff am 2017-10-12]

Rapperswil-Jona, 2017: www.rapperswil-jona.ch.

Available at: <http://www.rapperswil-jona.ch/de/gewerbe/standortvorteile/>
[Zugriff am 2017-10-08]

SMIDE, 2017: *Smide pick and ride*

Available at: <https://www.smide.ch>
[Zugriff am 2017-10-06]

Stadtkanzlei Rapperswil-Jona, 2011: www.rapperswil-jona.ch.

Available at: <http://www.rapperswil-jona.ch/dl.php/de/4e5cb2a763aad/Abstimmungsbroschuere.pdf>
[Zugriff am 2017-05-25]

Tagblatt, 2008: www.tagblatt.ch.

Available at: <http://www.tagblatt.ch/ostschweiz/stgallen/toggenburg/Umfahrung-spaltet-Meinungen-der-Gewerbler;art233,1224441>
[Zugriff am 2017-10-14]

Tages Anzeiger, 2017: www.tagesanzeiger.ch.

Available at: <https://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/region/uster-konfisziert-leihvelos/story/18528988>
[Zugriff am 2017-10-14]

7.3 Personen

Furrer Thomas, 2017: *Bauchef RJ* [Interview] (2017-06-20).

Klotz Reto, 2017: *Klotz Immobilien* [Interview] (2017-10-02).

Villiger Fabian, 2017: *Projektleiter Citycenter* [Interview] (02 10 2017).

Furrer Thomas
Bauchef Rapperswil-Jona
St. Gallerstrasse 40, 8645 Jona
Tel 055 225 70 12

Klotz Reto
Klotz GmbH
Rathausstrasse 1, 8640 Rapperswil
Tel 055 210 95 67
reto.klotz@immoklotz.ch

Villiger Fabian
 Mediasign AG
 Haldenstrasse 13, 8640 Rapperswil
 Telefon: 055 220 03 03
 fabian.villiger@citycenter-rapperswil.ch

8. Abbildungsverzeichnis

Titelblatt: (eigene Fotografie)	S. 1
Abbildung 1: Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona: Bau in 2 Etappen - Stadtkanzlei Rapperswil-Jona, 2011: <i>www.rapperswil-jona.ch</i> Available at: http://www.rapperswil-jona.ch/dl.php/de/4e5cb2a763aad/Abstimmungsbrochuere.pdf [Zugriff am 2017-05-25]	S. 7
Abbildung 2: ... Jetzt bringt der Kanton noch Direkttunnel ... - Südostschweiz, 2016: ...Jetzt bringt der Kanton noch Direkttunnel.... (2017-08-12), Seite 3.	S. 10
Abbildung 3: 16. Strassenbauprogramm "Schema Finanzierung Strassenwesen im Kanton St. Gallen" - Kantonsrat St. Gallen, 2013: <i>16. Strassenbauprogramm, St. Gallen: Kantonsrat St. Gallen.</i>	S. 11
Abbildung 4: Mutmasslicher Gemeindeanteil (eigene Illustration)	S. 12
Abbildung 5: 15. Strassenbauprogramm "Kosten-Nutzen-Analyse" des Tunnelbauprojekts RJ - Kantonsrat St. Gallen, 2008: <i>15. Strassenbauprogramm, St. Gallen: Kantonsrat St. Gallen.</i>	S. 13
Abbildung 6: Zeitverlust auf dem Arbeitsweg (eigene Illustration)	S. 18
Abbildung 7: Anzahl Bauarbeiter für das Tunnelbauprojekt (eigene Illustration)	S. 19
Abbildung 8: Profiteure eines Tunnelbauprojekts (eigene Illustration)	S. 21
Abbildung 9: Immobilienwertentwicklung des privaten Wohneigentums (eigene Illustration)	S. 26
Abbildung 10: Verkäuflichkeit von Immobilien (eigene Illustration)	S. 28
Abbildung 11: Verkäuflichkeit/Nachfrage- Entwicklung (eigene Illustration)	S. 30

9. Anhang

Dino Wolfisberg
Mythenstrasse 32
8640 Rapperswil
079 831 38 30
dino.wolfisberg@gmail.com

Umfrage zur Entwicklung von Rapperswil-Jona im Falle eines Tunnelbauprojekts

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bin Schüler an der Kantonsschule Wattwil. Um die Matura zu erlangen, ist es vorgegeben eine wissenschaftliche Arbeit zu schreiben. Ich habe mich für folgendes Thema entschieden:

Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen eines Entlastungstunnels Rapperswil-Jona.

Ein grosser und bedeutender Teil meiner Arbeit ist eine Umfrage, die ich nur mit Ihrer Unterstützung durchführen kann. Im folgenden Fragebogen geht es darum, ihre Meinung und Einschätzung in Bezug auf das Tunnelbauprojekt anzugeben. Es gibt je einen Fragebogen für das **Gewerbe** und einen für **Privatpersonen**.

Meine Motivation diese Arbeit zu schreiben, ist eine sachliche, transparente und quantifizierbare Darstellung für eine mögliche Gewerbe- und Immobilienentwicklung bei einem Tunnelbau in Rapperswil-Jona auszuarbeiten.

Ich benötige von Ihnen rund 10 – 15 Minuten Ihrer wertvollen Zeit. Gerne stelle ich Ihnen auf Wunsch nach abgeschlossener Arbeit eine Kopie der Resultate zu. Ich wäre sehr dankbar, wenn Sie mir die Umfrage im beigelegten, frankierten und adressierten Couvert, bis am **Montag, 21 August 2017** zurücksenden könnten. Die Daten werden vertraulich behandelt und ausschliesslich für diese Arbeit verwendet

Besten Dank für Ihre Unterstützung.

Freundliche Grüsse,
Dino Wolfisberg





Fragen zur Immobilienentwicklung
in Rapperswil-Jona

Gewerbe

Persönliche Angaben

Name (freiwillig): _____

Nach dem Ausfüllen dieser Umfrage hätte ich gerne eine Ausgabe der Arbeit zur Gewerbe und Immobilienentwicklung in Rapperswil-Jona

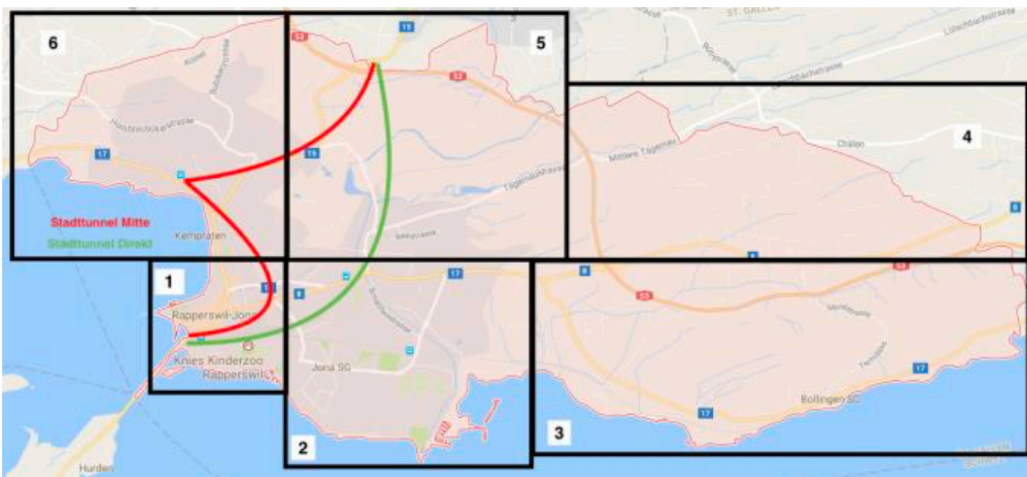
E-Mail: _____

Geschlecht: männlich weiblich

Alter: 18 - 29 30 - 64 65 +

Funktion im Betrieb Eigentümer Geschäftsführer Stv. Geschäftsführer
 Andere: _____

Angaben zum Gewerbelokal / Geschäftsstelle



Zu welchem Sektor gehört Ihr Lokal?

Sektor 1 Sektor 2 Sektor 3 Sektor 4 Sektor 5 Sektor 6

Mietlokal Lokal in Eigenbesitz

Mitglied HGV Mitglied Einkaufszentrum RJ keine Mitgliedschaft

Rechtsform:

Einzelfirma Kommandit-/ Kollektivgesellschaft GmbH
 Aktiengesellschaft Verein Genossenschaft

Gewerbe

Branche:

Falls Gewerbe, was genau?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Architektur | <input type="checkbox"/> Logistik / Transport / Verkehr |
| <input type="checkbox"/> Automobilindustrie | <input type="checkbox"/> Maschinenindustrie /
Elektroindustrie |
| <input type="checkbox"/> Banking / Finance | <input type="checkbox"/> Mode / Textil |
| <input type="checkbox"/> Baugewerbe | <input type="checkbox"/> Öffentliche Verwaltung / Verbände
/ Behörden |
| <input type="checkbox"/> Bildung | <input type="checkbox"/> Personalberatung |
| <input type="checkbox"/> Consulting / Treuhand / Recht | <input type="checkbox"/> Sicherheit / Personenschutz /
Objektschutz |
| <input type="checkbox"/> Detailhandel | <input type="checkbox"/> Sozialwesen |
| <input type="checkbox"/> Gastgewerbe / Verlag / Druck | <input type="checkbox"/> Sport / Freizeit / Kultur |
| <input type="checkbox"/> Handwerk / Schreinerei | <input type="checkbox"/> Telekommunikation |
| <input type="checkbox"/> Immobilien | <input type="checkbox"/> Uhren / Schmuck / Optik |
| <input type="checkbox"/> Industrie / Produktion | <input type="checkbox"/> Versicherungen / Krankenkassen |
| <input type="checkbox"/> Informatik / neue Medien | <input type="checkbox"/> Wissenschaft / Forschung |
| <input type="checkbox"/> Ingenieurwesen | |
| <input type="checkbox"/> Kommunikation / Marketing /
Werbung | |
| <input type="checkbox"/> Kosmetik / Wellness / Pharma | |

Hauptsitz Filiale

Anzahl beschäftigte Mitarbeiter am Standort:

bis 5 bis 10 bis 20 bis 50 bis 100 bis 200

Umsatz am Standort (in Mio CHF):

bis 0.5 bis 1.0 bis 2.0 bis 5.0 über 5.0

In wie fern tragen Sie zur Attraktivität von Rapperswil bei? (10: wesentlich, 1: unbedeutend)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Ihre Situation als Steuerzahler:

gross bedeutend mittel gering unbedeutend keine Angabe

Distanz vom Lokal zur Baustelle:

50 m 150 m 300 m 500 m
 1 km 2 km noch in RJ ausserhalb von RJ

Gewerbe

Fragen an Gewerbe

1. Befürchten Sie einen Rückgang der Geschäftsaktivität aufgrund des Tunnelprojektes?
 Ja eher Ja eher Nein Nein
 Kreuzen Sie mögliche Gründe dafür an.
 Lärmbelästigung Dreck und Baumaterial Zugang der Kunden zum Geschäft
 Angespannte Stimmung Luftverschmutzung weitere: _____
2. Wird das Image von Rapperswil-Jona als Einkaufserlebnisstadt leiden?
 Ja Nein keine Angabe
3. Befürchten Sie Mehrkosten aufgrund der Baustelle?
 Erhöhung der Versicherungskosten
 Erhöhung von Reise-, Pendler- und Parkplatzkosten Ihrer Mitarbeiter
 Umbaukosten am Gebäude / Geschäftslokal
 Änderung des Geschäftsmodelles
4. Werden Sie von Ihrem Vermieter während der Bauphase eine Mietzinsreduktion verlangen?
 keine Reduktion bis 5% bis 10% bis 15% bis 20% bis 30% bis 50%
5. Wie sehen Sie die Chance, dass Sie eine solche erhalten?
 hoch gut gering aussichtslos
6. Der Tunnel soll im Tagbau gebaut werden, würde aus Ihrer Sicht ein im Tunnelbauverfahren gebauter Tunnel, die Situation für das Gewerbe entschärfen?
 Ja Nein keine Aussage
7. Wie viele Bauarbeiter erwarten Sie aufgrund des Tunnelbauprojekts in Rapperswil?
 50 100 200 300 500 1000
8. Wie viele davon sehen Sie als potentielle Kunden?
 0% 10% 20% 50% mehr als 50%
9. Welche Branchen werden vom Tunnel Ihrer Meinung nach profitieren?
 Restaurants Imbiss Bäckereien Lebensmittel
 Hotel Immobilien Unterhaltung lokales Baugewerbe
 Akustiker Reinigungsbranche SBB _____
10. Mit wieviel Zeitverlust auf dem Arbeitsweg rechnen Sie für Ihre Mitarbeiter total pro Tag?
 bis 30 min bis 1 h bis 3 h bis 10 h bis 50 h mehr
11. Befürchten Sie, Mitarbeiter entlassen zu müssen?
 Ja eher Ja eher Nein Nein

Gewerbe

12. Werden Ihre Mitarbeiter aufgrund des Zeitverlusts einen Arbeitsplatzwechsel in Betracht ziehen?
 Ja eher Ja eher Nein Nein
13. Geben Sie Ihren Mitarbeiter eine Abstimmungsempfehlung mit?
 Ja Nein
14. Werden Ihre Mitarbeiter ein alternatives Transportmittel in Betracht ziehen? (Bahn, E-Bike, Velo)
 Ja eher Ja eher Nein Nein
15. Welche erleichternden Massnahmen würden Sie, auch bei zusätzlicher Steuerbelastung, während der Bauphase unterstützen?
 Gratisbus für
 Jugendliche Pensionäre Rapperswil-Joner Arbeitnehmer in RJ alle
 Park & Ride mit Pendlerdienst im Stampf
 Gratis Velo innerhalb der Gemeinde
 E-Bike Lösung SMIDE¹¹
16. Wird die Baustelle einen Einfluss auf Ihr Konsumverhalten im Stadtgebiet haben?
 Geschäfte im Umkreis der Baustelle werden weniger berücksichtigt
 Gastronomie, aufgrund der fehlenden Attraktivität, wird gemieden
 Dienstleistungen werden von Ausserhalb eingeholt, aufgrund der Anfahrtsproblematik
 Umstieg auf Onlineshopping
17. Mit wieviel verändertem Umsatz rechnen Sie (bitte umkreisen)?
a) Start Bauphase
+50% +40% +30% +20% +10% 0% -10% -20% -30% -40% -50%
b) Während der Bauphase
+50% +40% +30% +20% +10% 0% -10% -20% -30% -40% -50%
c) Ende der Bauphase
+50% +40% +30% +20% +10% 0% -10% -20% -30% -40% -50%
18. Was können Sie zusätzlich unternehmen, um den Umsatz halten zu können?
 Investition in Werbung
 Investition in neue Technologie
 Umstellung auf Sevice at Home
 Umzug oder Eröffnung einer anderen Filiale
 Baustellenrabatt
 online Geschäft aktivieren
 weitere: _____

¹ SMIDE: Eine E-Bike-Sharing Lösung, vergleichbar mit Mobility

Gewerbe

Fragen an professionelle Immobilienvermittler

1. Haben Sie schon Erfahrungen mit Mietpreisreduktionen im Zusammenhang mit Baulärm und Zugangsbehinderung gemacht?
 - Nein
 - Ja, welche?

2. Wie hoch schätzen Sie das Risiko ein, dass aufgrund des Tunnelbauprojektes Mietklagen eingehen werden?
 - hoch
 - durchschnittlich
 - mässig
3. In wie viel Prozent der Fälle glauben Sie, wird es bei einer Klage keine Reduktion der Mietzinse geben?
 - 0%
 - bis 5%
 - bis 10%
 - bis 15%
 - bis 20%
 - bis 50%
 - mehr als 50%
4. Um wieviel Prozent würden die Mietzinse gesenkt werden?
 - bis 5%
 - bis 10%
 - bis 15%
 - bis 20%
 - bis 30%
 - bis 50%
5. Befürchten Sie aufgrund des Tunnelbauprojekts Leerstände?
 - Ja
 - Nein
6. Verliert Rapperswil-Jona generell an Wohnattraktivität durch das Tunnelbauprojekt?
 - a) kurzfristig (vor der Bauphase)
 - gar nicht
 - gering
 - mittel
 - beträchtlich
 - stark
 - b) mittelfristig (während der Bauphase)
 - gar nicht
 - gering
 - mittel
 - beträchtlich
 - stark
 - c) langfristig (nach der Bauphase)
 - gar nicht
 - gering
 - mittel
 - beträchtlich
 - stark
7. Wieviel Zusatzaufwand wird aufgrund des Tunnelbauprojekts auf Sie zukommen?
 - 0%
 - 5%
 - 10%
 - mehr als 10%
8. Wie könnte dieser Zusatzaufwand aussehen?
 - Schadenskontrolle
 - Mieterwechsel
 - Zeitverlust
 -

9. Glauben Sie, dass das Tunnelbauprojekt den Markt belebt und neue Chancen bietet?
 - Ja
 - eher Ja
 - eher Nein
 - Nein
10. Schätzen Sie es als realistisch ein, dass sich neue Arbeitsfelder erschliessen?
 - sehr realistisch
 - realistisch
 - eher unwahrscheinlich
 - unwahrscheinlich

Gewerbe

11. Befürworten Sie das Tunnelbauprojekt?

- Ja eher Ja eher Nein Nein

12. Befürchten Sie eine Auswirkung auf den Wert Ihrer betreuten Immobilien an betroffenen Stellen?

a) kurzfristig (vor dem Bau)

- positiv 0% -5% -10% -20% mehr

b) mittelfristig (während dem Bau)

- positiv 0% -5% -10% -20% mehr

c) langfristig (nach dem Bau)

- positiv 0% -5% -10% -20% mehr

13. Befürchten Sie eine Auswirkung auf den Wert Ihrer betreuten Immobilien an nicht betroffenen Stellen?

d) kurzfristig (vor dem Bau)

- positiv 0% -5% -10% -20% mehr

e) mittelfristig (während dem Bau)

- positiv 0% -5% -10% -20% mehr

f) langfristig (nach dem Bau)

- positiv 0% -5% -10% -20% mehr

14. Was hat ein Ausbleiben des Tunnelbauprojekts für Auswirkungen auf den Wert der Immobilien in Rapperswil-Jona?

a) mittelfristig

- mehr +10% +5% 0% -5% -10% mehr

b) langfristig

- mehr +10% +5% 0% -5% -10% mehr

15. Befürchten Sie, dass Besitzer dadurch schlechtere Hypotheken Konditionen bekommen?

- wurde von Seiten der Bank noch nie erwähnt
 langfristige Absicherung getätigt
 Nein, dies wird nicht der Fall sein

16. Wie beurteilen Sie die Verkäuflichkeit (Nachfrage)?

a) kurzfristig (vor dem Bau)

- mehr 20% 10% 0% -10% -20% mehr

b) mittelfristig (während dem Bau)

- mehr 20% 10% 0% -10% -20% mehr

c) langfristig (nach dem Bau)

- mehr 20% 10% 0% -10% -20% mehr

Gewerbe

Fragen an Banken/Finanzinstitute

1. Wie Beeinflusst das Tunnelbauprojekt die Hypothekarvergabe generell?

<input type="checkbox"/> keinen Einfluss	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> bedeutend	<input type="checkbox"/> wesentlich
--	---------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------

2. Welchen Einfluss haben nachfolgende Faktoren auf die Vergabe von Hypotheken (abgesehen von Einkommen und Vermögen)?

<input type="checkbox"/> Lage			
<input type="checkbox"/> keinen Einfluss	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> bedeutend	<input type="checkbox"/> wesentlich
<input type="checkbox"/> Distanz zur Baustelle			
<input type="checkbox"/> keinen Einfluss	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> bedeutend	<input type="checkbox"/> wesentlich
<input type="checkbox"/> Alter der Liegenschaft			
<input type="checkbox"/> keinen Einfluss	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> bedeutend	<input type="checkbox"/> wesentlich
<input type="checkbox"/> Gewerbe – Renditenliegenschaft			
<input type="checkbox"/> keinen Einfluss	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> bedeutend	<input type="checkbox"/> wesentlich
<input type="checkbox"/> Privates Wohneigentum (Haus)			
<input type="checkbox"/> keinen Einfluss	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> bedeutend	<input type="checkbox"/> wesentlich
<input type="checkbox"/> Privates Wohneigentum (Wohnung)			
<input type="checkbox"/> keinen Einfluss	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> bedeutend	<input type="checkbox"/> wesentlich
<input type="checkbox"/> Alter (+65)			
<input type="checkbox"/> keinen Einfluss	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> bedeutend	<input type="checkbox"/> wesentlich

3. Haben Sie Referenzerfahrungen mit Baustellenfaktoren, werden solche Projekte bei der Bank registriert?

4. Beeinträchtigt das Tunnelbauprojekt Ihre Geschäftsaktivitäten?

<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> eher Ja	<input type="checkbox"/> eher Nein	<input type="checkbox"/> Nein
-----------------------------	----------------------------------	------------------------------------	-------------------------------

Welche sonstigen Anliegen in Zusammenhang mit dem Tunnelbauprojekt müssen aus Ihrer Sicht beachtet werden?



**Fragebogen zur
Immobilienentwicklung in
Rapperswil-Jona**

Privatperson

Persönliche Angaben

Name (freiwillig): _____

Nach dem Ausfüllen dieser Umfrage hätte ich gerne eine Ausgabe der Arbeit zur Gewerbe und Immobilienentwicklung in Rapperswil-Jona

E-Mail: _____

Geschlecht: männlich weiblich

Alter: 18 - 29 30 - 64 65 +

Anzahl Kinder im selben Haushalt: 0 1 2 3 mehr als 3

Ich engagiere mich politisch: Ja Nein keine Angabe

Partei: SVP SP FDP CVP Grüne _____

Beruf: selbständiger Erwerbender Angestellter in einer Firma Pensionär

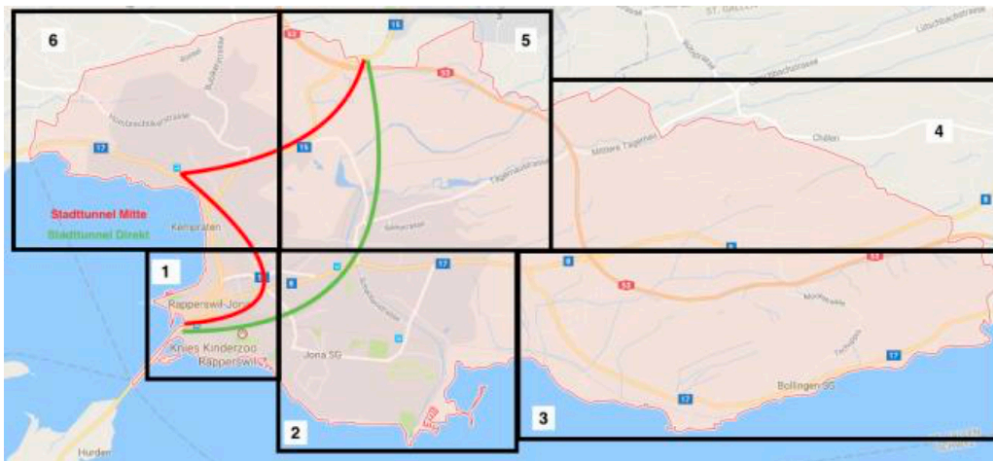
Angaben zum Wohneigentum / Mietsituation

Mieter selbstbewohntes Stockwerkeigentum privates Wohnhaus

Distanz Wohneigentum/ Mietobjekt zur Baustelle:

50 m 150 m 300 m 500 m
 1 km 2 km noch in RJ ausserhalb von RJ

Mitglied HEV Mitglied Mieterverband keine Mitgliedschaft



Zu welchem Sektor gehört Ihr Lokal?

Sektor 1 Sektor 2 Sektor 3 Sektor 4 Sektor 5 Sektor 6

Privatperson

Fragen an Bewohner RJ

1. Befürchten sie einen Rückgang der Wohnqualität aufgrund des Tunnelprojektes?

Ja eher Ja eher Nein Nein

Kreuzen Sie mögliche Gründe dafür an.

<input type="checkbox"/> Lärmbelästigung	<input type="checkbox"/> Dreck und Baumaterial	<input type="checkbox"/> Menschenmengen
<input type="checkbox"/> Angespante Stimmung	<input type="checkbox"/> Luftverschmutzung	<input type="checkbox"/> weitere: _____

2. Befürchten Sie Mehrkosten aufgrund der Baustelle?

Erhöhung der Versicherungskosten
 Erhöhung von Reise-, Pendler- und Parkplatzkosten
 Umbaukosten am Gebäude
 Änderungen von Lebensgewohnheiten

3. Mit wieviel Zeitverlust auf Ihrem Arbeitsweg rechnen Sie pro Arbeitstag?

0 min 5 min 10 min 20 min 30 min mehr

4. Werden Sie aufgrund des Zeitverlusts...

einen Arbeitsplatzwechsel in Betracht ziehen?
 einen Wohnortswechsel in Betracht ziehen?
 Ein alternatives Transportmittel in Betracht ziehen? (Bahn, E-Bike, Velo)

5. Welche erleichternden Massnahmen würden Sie, auch bei zusätzlicher Steuerbelastung, während der Bauphase unterstützen?

Gratisbus für
 alle Jugendliche Pensionäre alle Arbeitnehmer RJ
 Park & Ride mit Pendlerdienst im Stampf
 Gratis Velo innerhalb der Gemeinde
 E-Bike Lösung SMIDE¹

6. Welche Begleitmassnahmen müssten, aus ihrer Sicht, zum Schutz der Wohnquartiere ergriffen werden?

klare Umfahrungs-/Verkehrswege müssen eingehalten werden
 mehr Polizeipräsenz zur Sicherung des Durchgangverkehrs
 Tempo 30 in allen angrenzenden Wohnquartieren
 Einführung einer Durchfahrtsmaut während der Bauphase
 Ausschluss des Schwerverkehrs (LKW) für Durchfahrten
 weitere: _____

7. Wird die Baustelle einen Einfluss auf Ihr Konsumverhalten im Stadtgebiet haben?

Geschäfte im Umkreis der Baustelle werden weniger berücksichtigt
 Gastronomie, aufgrund der reduzierter Attraktivität, meiden
 Dienstleistungen, aufgrund der Anfahrtsproblematik, von Ausserhalb einholen

¹ SMIDE: Eine E-Bike-Sharing Lösung, vergleichbar mit Mobility

Privatperson

Umstieg auf Onlineshopping

8. Werden Sie die Strecke über den Seedamm während der Bauphase ...

weiterhin im gleichen Ausmass befahren.

reduziert um ... befahren.

2%

5%

10%

20%

mehr als 20%

mehrheitlich via Uznach/Reichburg umfahren.

9. Welche weiteren Einflussfaktoren machen Ihnen im Vergleich mit dem Tunnelbauprojekt wie grosse Sorgen in Bezug auf die Wohnqualität?

a) Mobilfunk

viel höher

höher

gleich

tiefer

viel tiefer

b) politische Entwicklung (z.B. Einwanderung)

viel höher

höher

gleich

tiefer

viel tiefer

c) Arbeitsmarkt

viel höher

höher

gleich

tiefer

viel tiefer

d) Umwelteinflüsse (Wetterlage/ Energiestrategie/ ...)

viel höher

höher

gleich

tiefer

viel tiefer

e) Familiensituation (Ausland/ Wegzug/ Kinder)

viel höher

höher

gleich

tiefer

viel tiefer

f) Soziales (Pflegeplätze/ Altersheim/ Kinderkrippe/ Schule)

viel höher

höher

gleich

tiefer

viel tiefer

g) Freizeit (Vereine, Kultur, Sport, Erholungsgebiet)

viel höher

höher

gleich

tiefer

viel tiefer

10. Werden Sie das Tunnelbauprojekt ablehnen? (auch Mehrfachantworten möglich)

Ja, aufgrund von Frage 1 2 3 4 5 6 7 8 9 (bitte einkreisen)

Ja, aufgrund von weiteren Gründen. _____

Nein, aufgrund von Frage 1 2 3 4 5 6 7 8 9 (bitte einkreisen)

Nein, aufgrund von weiteren Gründen. _____

Welche sonstigen Anliegen in Zusammenhang mit dem Tunnelbauprojekt müssen aus Ihrer Sicht beachtet werden?

Für die nachfolgenden Fragen gibt es unterschiedliche Fragebogen. Ich bitte Sie, nur den für Sie zutreffenden Fragebogen auszufüllen. Der Erste betrifft nur die privaten Immobilienbesitzer, der Zweite diejenigen, die in einer Mietwohnung wohnen.

Privatperson

Fragen an private Immobilienbesitzer

1. Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer heutigen Wohnsituation?
 - sehr zufrieden
 - zufrieden
 - eher unzufrieden
 - unzufrieden

2. Befürchten Sie durch das Tunnelbauprojekt eine Auswirkung auf den Wert Ihrer Immobilie?
 - a) kurzfristig (vor dem Bau)
 - positiv
 - 0%
 - 5%
 - 10%
 - 20%
 - mehr
 - b) mittelfristig (während dem Bau)
 - positiv
 - 0%
 - 5%
 - 10%
 - 20%
 - mehr
 - c) langfristig (nach dem Bau)
 - positiv
 - 0%
 - 5%
 - 10%
 - 20%
 - mehr

3. Was hat ein Ausbleiben des Tunnelbauprojekts für Auswirkungen auf den Wert Ihrer Immobilie?
 - a) mittelfristig
 - +10%
 - +5%
 - 0%
 - 5%
 - 10%
 - mehr
 - b) langfristig
 - +10%
 - +5%
 - 0%
 - 5%
 - 10%
 - mehr

4. Befürchten Sie, dass Sie dadurch schlechtere Hypothek Konditionen bekommen?
 - wurde von Seiten der Bank noch nie erwähnt
 - langfristige Absicherung getätigt
 - Nein, dies wird nicht der Fall sein

5. Wie schützen Sie sich gegen Schäden an Ihrer Liegenschaft?
 - privater Bausachverständiger
 - Ich verlasse mich auf die Massnahmen der Stadt

6. Wie beurteilen Sie die Verkäuflichkeit resp. Nachfrage nach Ihrer Immobilie?
 - a) kurzfristig (vor dem Bau)
 - positiv
 - 0%
 - 5%
 - 10%
 - 20%
 - mehr
 - b) mittelfristig (während dem Bau)
 - positiv
 - 0%
 - 5%
 - 10%
 - 20%
 - mehr
 - c) langfristig (nach dem Bau)
 - positiv
 - 0%
 - 5%
 - 10%
 - 20%
 - mehr

7. Welche baulichen Massnahmen könnten auf Sie zukommen?
 - Fenster (Lärmschutz)
 - Erhöhte Unterhaltskosten (Reinigung, Pflege, Verkehrssicherheit)
 - Gartenumgestaltung zwecks Erhöhung der Wohnqualität
 - Sicherheit
 - weitere: _____

Privatperson

Fragen an Mieter

1. Wie zufrieden sind Sie mit ihrer heutigen Wohnsituation?
 sehr zufrieden zufrieden eher unzufrieden unzufrieden
2. Wie stark werden Sie durch das Tunnelbauprojekt in Ihrer Wohnsituation beeinträchtigt?
 stark eher stark mittelmässig schwach gar nicht
3. Ziehen Sie bei einem Ja zum Tunnelbauprojekt einen Wohnortwechsel in Betracht?
 Ja, ...
 vor Baubeginn. während dem Bau. nach dem Bau.
 Ja, dies ist aber unabhängig vom Tunnelprojekt vorgesehen.
 Nein, ich bleibe in Rapperswil-Jona.
4. Befürchten Sie aufgrund des Tunnelbauprojektes einen Anstieg der Mieten, da z.B. auswärtige Bauarbeiter Wohnraum in der Nähe der Baustelle beanspruchen?
 Ja Nein
5. Würden Sie aufgrund der Baustelle eine Mietpreisreduktion erwarten?
 Aufgrund des Nachfragerückgangs
 Aufgrund von Emissionen/ Verkehrschaos

6. Wie hoch würde aus Ihrer Sicht die Mietpreisreduktion ausfallen?
 keine Reduktion bis 5% bis 10% bis 15% bis 20% bis 30% bis 50%

Ihr Bauprojekt befindet sich im direkten Einzugsgebiet der geplanten Tunnelbauvariante. Gerne möchte ich Ihnen dazu folgende Fragen stellen:

1. Wann realisieren Sie Ihr Bauvorhaben? Gibt es zeitliche Schnittstellen zum Tunnelbauprojekt oder gibt es keine zeitlichen Parallelen?
2. Wurde bei der Baueingabe/Planung ihres Projektes diese Thematik diskutiert, resp. hat die Gemeinde Sie darauf angesprochen?
3. Wie tangiert Ihre Baustelle das Tunnelbauprojekt bautechnisch?
 - Ergäbe sich ein wirtschaftlicher Vorteil für Sie, wenn Arbeiten an den beiden Projekten gleichzeitig und durch den gleichen Auftragnehmer ausgeführt werden könnten?
 - Werden Sie/ haben Sie Unternehmungen auf solche Optimierungen ansprechen/angesprochen?
4. Wie stark wird Ihre Baustelle den Verkehr in Rapperswil-Jona belasten?
 - Dauer der Bauzeit?
 - Haben Sie die heutige Verkehrssituation vor Ihrer Baustelle evaluiert?
 - Wie viele Fahrten zu Ihrer Baustelle werden durch Ihr Projekt verursacht (Mehrverkehr)?
 - Wie viel Zeitverlust ergibt sich aufgrund ihrer Baustelle für die Verkehrsteilnehmer, die durch Rapperswil-Jona fahren?
5. Wären aus Ihrer Sicht Parallelen mit dem Tunnelprojekt wünschenswert?
 - wieso/wieso nicht?
 - Könnte aus Ihrer Sicht bei ihrem vorzeitigen Bauprojekt für das Tunnelbauprojekt bereits sinnvolle Vorarbeiten realisiert werden? Sind solche mit der Gemeinde abgesprochen?
6. Wenn Sie ihr Projekt vor dem Tunnelbauprojekt beginnen, welche Befürchtungen haben Sie für Ihre Immobilie, bezüglich möglichen Schäden, Verzögerungen, Lärmbeeinträchtigungen, Mieter-/ Eigentümerzufriedenheit?
7. Was beschäftigt Sie sonst noch beim Tunnelbauprojekt für Ihr Bauvorhaben?
 - Mobilität, Lärm, Steuern, Umweltschutz, Tourismus, Gewerbe

10. Selbständigkeitserklärung

Bestätigung

Ich habe diese Maturaarbeit unter Benützung der angeführten Quellen selbstständig entworfen, abgefasst, gestaltet und geschrieben.

Rapperswil, November 2017
