

## Traktandum 3

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

### Geschätzte Mitbürgerinnen und Mitbürger

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

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

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

#### A. Vorgeschichte

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

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

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

Mit dem vorliegenden Projekt soll ein weiterer wichtiger Entwicklungsschritt erfolgen.

#### B. Verkehrssituation und Ausgangslage

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

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

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

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

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

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

## Bericht Genehmigung Bauprojekt Bahnhof und Bushof Jona

Aufgrund dieser Ausgangslage werden eine neue Überdachung der Perrons sowie der Bau eines neuen Bushofs samt Neugestaltung eines Bahnhofsplatzes vorgeschlagen. Nebst den funktionalen Ansprüchen werden daran auch hohe gestalterische Anforderungen gestellt. Die neuen Anlagen sollen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs weiter steigern und zu vermehrtem Umsteigen animieren. Das Projekt ist auch im 4. ÖV-Programm des Kantons St. Gallen enthalten.

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

### C. Bauprojekt

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

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

#### *Bushof*

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

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

#### *Veloparkierungsanlagen*

Unter dem grossen Dach liegen die wichtigsten Haltestellen, die Freitreppe sowie öffentliche WC-Anlagen und Zweiradabstellplätze. Die Veloabstellplätze sind zweckmässig und nahe bei den Bahnplattformen angeordnet. Auf der Ostseite werden auf zwei Geschossen Plätze für rund 290 Velos und 30 Motorräder angeboten (teilweise abschliessbar). Die Platzverhältnisse sind so konzipiert, dass sich nach Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt das Angebot mit doppelstöckigen Veloständern nahezu verdoppeln lässt. Auf der Westseite stehen weitere rund 190 gedeckte Veloabstellplätze zur Verfügung, davon etwa 90 im Bereich der Unterführung und weitere 100 statt der bisher 50 Plätze beim Perronaufgang Nord beim ZAK. Für eine allfällige spätere Errichtung einer bedienten/bewachten Velostation wäre dort oder auch beim neuen Bushof Platz vorhanden. Insgesamt sind gegenüber der heutigen Situation mit ca. 360 Veloabstellplätzen somit neu rund 480 Stellplätze geplant.

#### *Dachgestaltung*

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

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

## Bericht Genehmigung Bauprojekt Bahnhof und Bushof Jona

### *Bahnhofplatz*

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

### *Bühlstrasse*

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

### *Verbreiterung Personenunterführung*

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

### *Anbindung Südwest*

Für die Fussgänger wird die Anbindung der Quartiere im Südwesten von Rapperswil-Jona zum Bahnhof verbessert. Der neu angelegte Fussweg führt von der Fussgängerbrücke über die St. Gallerstrasse neu östlich des Kinderspielplatzes direkt in den bestehenden Fussweg. Die heutige Treppe vom Perron auf der Ostseite in die Strassenunterführung wird aus Sicherheitsgrün-

den zur Entflechtung von Velo- und Fussgängerverkehr aufgehoben. Der Fussweg aus dem Südwesten von Rapperswil-Jona zum Perron Ost nach Zürich wird um moderate ca. 90 m länger.

### *Öffentliches Parkhaus*

Unter dem Bahnhofplatz liegt das öffentliche Parkhaus mit 70 Autoabstellplätzen (heute total 73 Parkplätze: 8 private Jona-port/25 blaue Zone/48 weisse Parkplätze bewirtschaftet), wovon 2 Plätze direkt neben dem Lift als Behindertenparkplätze ausgestaltet sind. Zudem hat es weitere 8 Plätze für Motorräder und Roller. Ein Teil der Parkplätze ist für kiss&ride vorgesehen, so dass die direkte Zufahrt zum Bahnhof unterirdisch durch das Parkhaus erfolgt. Eine öffentliche Treppen- und Liftanlage verbindet die Parkebene behindertengerecht direkt mit dem Bushof und dem ostseitigen Perron des Bahnhofs.

Die Zufahrt zum Parkhaus erfolgt nur von Osten her. Fahrzeuge aus dem Westen müssen um den Stadthauskreisel herum fahren. Die Wegfahrt aus dem Parkhaus nach Westen ist möglich; nach Osten muss jedoch über die bestehende Erschliessung des Parkhauses Jonaport weggefahren werden. Gegenwärtig stimmt das zuständige kantonale Tiefbauamt nur dieser Lösung zu, weil nicht feststehe, dass eine direkte, mit Lichtsignalen gesteuerte Ausfahrt aus dem neuen Parkhaus nach Osten ohne Behinderung der Busse und ohne übermässigen Rückstau im Parkhaus möglich sei. Die Stadt verfolgt mit Fachbüros jedoch weiterhin die Absicht, auch die direkte Ausfahrt nach Osten zu ermöglichen und das Bauprojekt entsprechend anzupassen, sofern die vom Kanton gehegten Bedenken ausgeräumt werden können. Andere Lösungsansätze wie U-turns (Fahrtrichtungswechsel um 180°) oder Kreisel bei der Eichfeldstrasse oder bei der Verzweigung Alte/Neue Jonastrasse haben sich bei der fachmännischen Prüfung durch die Firma Ernst Basler + Partner und durch die Fachleute des kantonalen Tiefbauamts als nicht machbar erwiesen. Sie würden wichtige Teile der für das Verkehrssystem unerlässlichen Steuerungsmöglichkeiten aushebeln und damit mehr Nachteile bringen als Nutzen stiften. Zudem erforderten sie erhebliche Umbauten an Strassen und Plätzen und würden teilweise weitere Ansätze zur Verbesserung des Verkehrsflusses vereiteln.

## **D. Kosten und Finanzierung**

### *Anlagekosten*

Nachdem die Bürgerschaft an der Bürgerversammlung vom 31. März 2011 einen Projektierungskredit von Fr. 750'000.– bewilligt hatte, wurde das Projekt weiterbearbeitet. Es liegt heute ein Bauprojekt mit Kostenvoranschlag der ARGE Blumer Schwarz Architekten, Zürich, vor, welches zusammen mit dem Büro für Kostenplanung PBK AG, Zürich, erarbeitet und überprüft wurde. Gegenüber der ursprünglichen Kostenschätzung zum Zeitpunkt des Projektierungskredits ergibt sich eine

# Bericht Genehmigung Bauprojekt Bahnhof und Bushof Jona

Abweichung von rund 4 Mio. Franken. Diese ist insbesondere durch die Projekterweiterung vom ursprünglichen Bushof zum Bahnhof und Bushof Jona mit der Vergrösserung des Dachs auf der Ostseite bis zur Perronkante sowie einer neuen, zusätzlichen Überdachung auf dem Westperron begründet. Hinzu kommt, dass sich die Kosten der SBB für Sicherheitsmassnahmen und Sicherstellung des Bahnbetriebs während der Bauphase gegenüber der Annahme in der Kostenschätzung mehr als verdoppelt haben. Die detaillierte Ermittlung von verlässlichen Zahlen war Gegenstand des Projektierungskredits.

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

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

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

### Erläuterungen zu den Kosten

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

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

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

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

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

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

# Bericht Genehmigung Bauprojekt Bahnhof und Bushof Jona

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

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

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

### Finanzierung

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

- Mit dem Rechnungsüberschuss 2010 wurde eine Reserve von 4,5 Mio. Franken für das Vorhaben gebildet.
- Aus der Vorfinanzierung «Gesamtverkehrsoptimierung» soll ein Bezug von 1,0 Mio. Franken vorgenommen werden (aktueller Bestand: 1,90 Mio. Franken). Diese Reserve dient der Realisierung von Vorhaben zur Verbesserung des Verkehrssystems in Rapperswil-Jona.
- Aus der Reserve «Parkplatzbewirtschaftung» soll als Impulsfinanzierung für das Parkhaus ein Bezug von 4 Mio. Franken vorgenommen werden.
- Der Bushof Jona ist im vierten ÖV-Programm des Kantons enthalten. Es kann mit einem Beitrag von Fr. 300'000.– gerechnet werden. Die Zusage liegt vor.

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

Insgesamt zeigt sich also folgendes Bild (in Franken):

Anlagekosten, inkl. MWST und Reserven	24'050'000.–
Reservebezug Parkraum	- 4'000'000.–
Vorfinanzierung	- 4'500'000.–
Reservebezug GVO	- 1'000'000.–
<b>= neu abzuschreibender Betrag</b>	<b>14'550'000.–</b>

### Jährlich wiederkehrende Betriebskosten

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

### Finanzkosten

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

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

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

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

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

### Jährliche Betriebskosten Parkhaus

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

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

Betriebskosten Fr. 1'300.– pro Platz (70)	91'000.–
Pacht für den Landanteil	20'000.–
Einlage in die Baureserve 1% der Anlagekosten	69'000.–
Verzinsung Buchwert	70'000.–
<b>Total (Aufwand)</b>	<b>250'000.–</b>
Gebühreneinnahmen Fr. 3'000.– pro Platz (70)	210'000.–
<b>Total (Ertrag)</b>	<b>210'000.–</b>

## Bericht Genehmigung Bauprojekt Bahnhof und Bushof Jona

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

### E. Bauliche Abwicklung, Zeitplan

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

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

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

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

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

### F Urnenabstimmung

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

### G Würdigung und Antrag

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

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

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

# Bericht Genehmigung Bauprojekt Bahnhof und Bushof Jona

### Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

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

Rapperswil-Jona, 23. Januar 2012

Stadtrat Rapperswil-Jona

Erich Zoller  
Stadtpräsident

Andreas Strahm  
Stadtschreiber