

Am 25. September stimmt Rapperswil-Jona über den geplanten Stadttunnel ab. Freunden wie auch Kritikern des Projekts steht ein heisser Abstimmungskampf bevor. Alles zum aktuellen Stand der Tunnele Diskussion erfahren die Leser der «Südostschweiz» auf dieser Extra-Seite.

Der geplante Stadttunnel im Überblick

Die gegnerischen Lager haben ihre Schützengraben bezogen, ihre Munitionstaschen gefüllt: In knapp drei Monaten stimmt Rapperswil-Jona über den geplanten Stadttunnel ab. Zeit für eine Auslegeordnung.

Von Adrian Huber

Rapperswil-Jona. – Kaum jemand konnte sie damals erahnen: Die Skepsis, die sich dem geplanten Stadttunnel in Rapperswil-Jona entgegenstellen würde. Für den damaligen Stadt-

Abstimmung: 25. September
Der Tunnel
 Weitere Infos: www.suedostschweiz.ch/dossier

präsidenten Benedikt Würth stellte sich weniger die Frage, ob, sondern wie der Kanton das Projekt verwirklichen würde. Damals, das war am 8. Februar, als Stadt und Kanton die Zweietappenlösung an einer Pressekonferenz präsentierten – zusammen mit einem Zeitplan, auf dem das Projekt nun bereits in der kantonalen Beschlussfassung wäre. Man wies darauf hin, dass sich bei einer Volksbefragung vor zehn Jahren 80 Prozent für den Tunnel ausgesprochen hätten.

Seither ist einiges passiert: Tunnelbefürworter wie Gegner haben sich formiert, das Referendum wurde ergriffen, das Projekt bereits leicht angepasst. Am 25. September stimmt Rapperswil-Jona ab. Mit einer Auslegeordnung startet die «Südostschweiz» die Berichterstattung zum Abstimmungskampf.

37 detaillierte Fragen zum Projekt

Mitte Februar stellte die Stadt das Projekt den Bürgern vor. Anlässlich von drei Informationsveranstaltungen, die regen Zuspruch erhielten. Sogleich erhob sich organisierter Widerstand ge-

STADTTUNNEL RAPPERSWIL-JONA: BAU IN ZWEI ETAPPEN

Quelle: Stadtrat Rapperswil-Jona
 Kartenmaterial: Google Earth
 Bildmaterial: Stadtrat Rapperswil-Jona
 Grafik: DIE SÜDOSTSCHWEIZ

gen den Stadttunnel, und der damalige Stadtpräsidentenkandidat Hubert Zeis gründete die «IG Mobilität». Dabei ist die Kritik der Tunnelgegner ebenso vielfältig wie detailliert.

Grundsätzlich lassen sich zwei Hauptpunkte herauschälen: Die Skeptiker behaupten, der Tunnel führe zu einer Zweiteilung der Stadt und ziehe ausserdem noch mehr Verkehr an. Ende Februar deckten sie die Stadt mit 37 detaillierten Fragen zum Projekt ein. Falls die Antworten nicht zu-

friedenstellend ausfielen, würden sie das Referendum ergreifen. Allein in Kempraten würden sie die nötigen 500 Unterschriften zusammenbringen, sagte Zeis.

Kreisel als Reaktion auf Skepsis

Tatsächlich hatte sich bei den Info-Abenden gezeigt: Die Skepsis im Raum Kempraten ist gross. Worauf die Planer postwendend reagierten. Seit Ende März ist beim Portal Kempraten ein Kreisel vorgesehen. Trotzdem war

die «IG Mobilität» mit den Antworten zu den 37 Fragen unzufrieden.

Huser leitet das Pro-Komitee

Zusammen mit den Grünen, dem VCS und dem Architekturforum Obersee (AFO) gründete sie das «Komitee gegen die unfertige Tunnelösung». Dieses reichte am 16. Mai 1400 Unterschriften ein für das Referendum. Zwei Wochen später kam die Stadt der Bitte der Gegner nach, den Abstimmungstermin

Geschätzter Zeitrahmen 1. Etappe

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Phase 1: Kantonale Vorbereitungsarbeiten																	
Phase 2: Beschlussfassung in Rapperswil-Jona																	
Phase 3: Kantonale Beschlussfassung																	
Phase 4: Projektaufträge																	
Phase 5: Bau – voraussichtlich ab 2015																	

vom 11. auf den 25. September zu verschieben.

Anfang Juni formierten sich dann auch die Tunnelbefürworter, unterstützt von den Parteien CVP, FDP und SP. Das «Pro-Komitee mehr Lebensraum!» wird von der FDP-Kantonsrätin Marie-Theres Huser geleitet.

Für sie ist klar: Der geplante Tunnel ist die beste Lösung, von namhaften Verkehrsplanern konzipiert. Falls der Tunnel abgelehnt werde, müsse die Stadt Jahrzehnte auf eine Verkehrsentslastung warten.

Und sie vergleicht die Detailfragen der Gegner mit dem Bau eines Hauses: «Die Tunnelgegner wollen wissen, welche Farbe die Badezimmerplättchen haben, noch bevor die Baubewilligung erteilt worden ist.» Worauf Tunnelkritiker Charly Hochstrasser entgegnet: «Die Befürworter bauen Türen, ohne zu wissen, ob das Haus auch Fenster haben wird.» Der Abstimmungskampf ist lanciert.

Der Tunnel soll in zwei Etappen kommen

Die erste Tunneletappe soll vom Portal Seedamm bis nach Kempraten gebaut werden, mit einem Vollanschluss in der «Tüchi» (siehe Grafik). Geschätzte Bauzeit: 2015 bis 2025. Die Kosten, ungefähr 650 Millionen Franken, übernehme der Kanton. Ab dem Jahr 2030 soll dann die Verbindung Kempraten-Hüllistein gebaut werden.

Zur ersten Etappe sind flankierende Massnahmen vorgesehen: Gesperrt würde die oberirdische Zufahrt vom Seedamm her. Ebenso die Zürcherstrasse stadteinwärts ab dem «Sonnenhof». Schliesslich würde in der Schönau die Fahrbeziehung Jona-Rüti unterbunden beziehungsweise auf die A53 verlagert werden. (hua)

Die Geister, die Rapperswil rief, wird es nicht mehr los

Raus mit dem Durchgangsverkehr: Seit Jahrzehnten versucht Rapperswil ein Problem zu lösen, das es sich im 19. Jahrhundert selber eingebrockt hat. Aus wirtschaftlichen Zwängen.

Von Adrian Huber

Rapperswil-Jona. – Die Geister, welche die Stadt Rapperswil rief, die wird sie nun nicht mehr los: Rapperswil ergeht es mit dem Durchgangsverkehr ähnlich wie dem Zauberlehrling in Göthes «Faust».

Denn bis ins 19. Jahrhundert führten die überregionalen Verkehrswege noch ausserhalb der befestigten Stadt vorbei. Die Strassen vom rechten Zürichsee-Ufer, vom Zürcher Oberland und vom oberen Zürichsee vereinigten sich an der Alten Jonastrasse beim Kreuzli.

Stadtmauern machten Verkehr Platz

Mit dem Verkehr floss aber auch ein immer grösser werdender Batzen an der Stadt vorbei. Das passte den Rapperswilern bald nicht mehr, und so wurden sie beim Kanton vorstellig: Eine neue Verkehrsachse sollte die Wirtschaft ankurbeln, andere, dezentrale Strassen verschwinden. Es war dies die Geburtsstunde der Neuen Jonastrasse.

In St. Gallen koppelte man dieses Begehren an folgende Voraussetzung: Rapperswil musste die Befestigung



Der Rapperswiler Bahnhofplatz im Jahr 1934: Autos dominieren die Szenerie noch nicht.

Bild Stadtarchiv

schleifen, beispielsweise das bis dahin bestehende Stadttor am Engelsplatz. Die Stadtmauern wurden weitgehend abgerissen.

Ausserdem fielen in der Mitte des 19. Jahrhunderts die Brückenzölle weg. Der Landweg von Pfäffikon nach Rapperswil war plötzlich auch für

Hinz und Kunz erschwinglich, weshalb 1878 der Seedamm die Holzbrücke ersetzte.

Bereits Mitte des 20. Jahrhunderts wurde der Verkehr den Rapperswilern zu viel. Laut Architekturzeitschrift «Hochparterre» lancierten sie 1943 das erste Umfahrungsprojekt

«Schleife»: Das Bahntrasse sollte verschoben werden, um Platz zu schaffen für eine Ausfallstrasse. Das Projekt verstaubte in der Folge aber im Aktenschrank, wie alle nachfolgenden auch.

Der Architekt Felix Schmid kämpfte ab 1964 für ein Obersee-Viadukt zwi-

schen Nuolen und Bollingen. Schon er hatte die Idee einer Ringstrasse um die Stadt; eine Verkehrsführung, die heute grossräumiger mit den Autobahnen A3 sowie A53 besteht.

Die ersten Tunnelprojekte tauchten in den Achtzigerjahren auf. Seither kamen und gingen über 40 verschiedene Pläne unterirdischer Varianten.

Aus drei werden zwei Etappen

Der Ingenieur und ehemalige FDP-Stadtrat Bruno Huber gilt als Vater der jetzigen Version. Als Präsident der im Jahr 2000 gegründeten «IG Tunnel jetzt!» kritisierte er 2007 das vom Kanton ausgearbeitete Projekt. Drei Etappen sah dieses vor, wobei die Zürcherstrasse zuletzt entlastet worden wäre – also «erst in drei Generationen», wie Huber bemängelte.

Auf seine Intervention hin wurden die erste und die dritte Etappe zusammengefasst, so dass jetzt die erste Etappe ab dem Jahr 2025 die Strecke zwischen Seedamm und Kempraten (2,5 km) entlasten soll.

Damit das Berufs- und Weiterbildungszentrum (BWZ) stehen bleiben kann, korrigierte man die Linienführung. Ausserdem kommt die Baustelle neu unter die Zürcherstrasse zu liegen, nicht unter das parallel verlaufende Bahntrasse, wie ursprünglich geplant war. Denn dies ist wesentlich einfacher und mit weniger Auflagen verbunden.