

Zürichsee-Zeitung

Obersee

ZRZ
Zürcher Regionalzeitungen

Möbel Ferrari
Günstige Möbel zum Schlafen, Essen und Wohnen.



316998

Wirtin mit Herz

Marlies Albrecht war Wirtin mit Leib und Seele. Jetzt hört sie auf.

SEITE 2

Computer-Girls

Die HSR versucht, Sek-Schülerinnen für Informatikberufe zu begeistern.

SEITE 5

FC Freienbach

Der neue Trainer Jakob Turgut steht vor einer grossen Herausforderung.

SEITE 7



Tunnel-Abstimmung soll erneut verschoben werden

RAPPERSWIL-JONA. Man könne nicht über den Stadttunnel abstimmen, ohne zu wissen, was mit der Neuen Jonastrasse geplant sei. Alois Bühler hat deshalb beim Kanton Beschwerde eingereicht mit der Forderung, die Abstimmung noch einmal zu verschieben.

MICHAEL KASPAR

Bühler wohnt in Jona in der Nähe der Neuen Jonastrasse. Der frühere Stadtschreiber von Rapperswil und Ex-Gemeindepräsident von Eschenbach nimmt kein Blatt vor den Mund – das tat er noch nie. «Das Timing des Stadtrates ist schlecht und un-

fair», sagt er. Das sei einfach Salami-taktik. Damit meint er die Studie über die Neugestaltung der Neuen Jonastrasse. Diese wurde von der Stadt für diesen Sommer in Aussicht gestellt, wird nun aber erst im Oktober, nach dem geplanten Abstimmungstermin, präsentiert. Wenn man die Studie nicht kenne, dann kaufe

man als Stimmbürger die Katze im Sack, wenn man zur Verkehrs-entlastung Ja sage, meint Bühler. Die Stadt könne lange das Blaue vom Himmel versprechen. Es brauche eine verbindliche Zusage, wie das Verkehrsproblem auf der Ost-West-Achse gelöst werden soll.

Am Montag im Stadtrat

Die Stadt habe immer und immer wieder darauf hingewiesen, wie gross die Bedeutung der Strassenlinie für die künftige Verkehrskanalisation sei. Bühler befürchtet, und da ist er nicht al-

leine, dass es mit der Umsetzung des vorliegenden Tunnelprojekts eine starke Verlagerung des Verkehrs vom Rapperswiler Kerngebiet auf die anderen Strassen gibt. Die Studie sei von elementarer Bedeutung. Deshalb fordert er, dass die auf den 25. September anberaumte Abstimmung mit einer superprovisorischen Anordnung des Kantons verschoben werden soll, bis die Studie zur Neuen Jonastrasse vorliegt und in der Bürgerschaft diskutiert worden ist. Das dauert natürlich ein Weilchen, wäre aber theoretisch wohl möglich. Denn die Behör-

den haben nach Zustandekommen eines Referendums neun Monate Zeit bis zur Abstimmung. Da läge auch ein späterer Termin durchaus noch drin.

Per Mail und Post an das Departement des Innern und eigenhändig in den städtischen Briefkasten hat Bühler seine Beschwerde am Montag spedierte. Der Kanton behandelt sie als Abstimmungsbeschwerde und hat der Stadt Rapperswil-Jona Zeit bis zum 24. August gegeben, um dazu Stellung zu nehmen. Am Montag will der Stadtrat darüber beraten.

Seite 3

KOMMENTAR

VON MICHAEL BRUNNER

Der verspätete Triumph für Merz

Der Steuerstreit zwischen der Schweiz und Deutschland ist beigelegt, die Abgeltungssteuer kommt. Die Schweiz muss dafür auch Kröten schlucken. So wird das Bankgeheimnis weiter aufgeweicht, und die Banken müssen eine Garantieleistung in Milliardenhöhe bezahlen.

Ein Erfolg für die Schweizer Regierung ist der Vertragsabschluss trotzdem. Um dies zu erkennen, reicht ein Blick zurück. Vor anderthalb bis zwei Jahren sah es noch so aus, als ob das Bankgeheimnis wie ein Kartenhaus in sich zusammenbrechen würde. Die Einführung des automatischen Informationsaustausches mit der EU in Sachen Bankdaten schien nur noch eine Frage der Zeit. Das Verhältnis mit Deutschland war vergiftet. Die von Bankkreisen, FDP und dem damaligen Finanzminister Hans-Rudolf Merz ins Spiel gebrachte Abgeltungssteuer wurde belächelt. Nie würden EU oder EU-Mitgliedstaaten diese akzeptieren, so glaubten viele Kritiker.

Für alt Bundesrat Merz ist es daher wohl ein nachträglicher Triumph, dass mit Deutschland das wichtigste EU-Land die Abgeltungssteuer nun doch akzeptiert. Zudem dürfte es bald auch eine Einigung mit Grossbritannien geben. Und natürlich hofft man in Bundesbern, dass dadurch weitere EU-Staaten auf den Geschmack kommen. Nur dann dürfte der gefürchtete automatische Informationsaustausch mit der EU tatsächlich für länger vom Tisch sein.

Schweizer Nati siegt ohne Glanz

FUSSBALL. In Vaduz gewann die Schweizer Fussball-Nationalmannschaft gestern Abend ein enttäuschendes Testländerspiel gegen Liechtenstein knapp mit 2:1. Stürmer Eren Derdiyok (Pass von Lichtsteiner) erzielte in der 15. Minute das 1:0 für die Hitzfeld-Elf. Stockklasas Eigentor (34.) brachte dann das 2:0. In der 51. Minute verkürzte Ritzberger auf 1:2. (zsz)

Seite 9

Nationalbank legt nach

ZÜRICH. Die Schweizerische Nationalbank (SNB) hat zum zweiten Mal innert einer Woche Massnahmen gegen die Frankenstärke getroffen. Die SNB begründet den Schritt damit, dass die Flucht der Anleger in den Franken eine Bedrohung für die Schweizer Wirtschaft sei. (red)

Seite 17



Einträchtig hängen die Deutschland- und die Schweizer Flagge vor der Unterzeichnung des Steuerabkommens nebeneinander. Bild: key

Bankgeheimnis überlebt Steuerstreit

BERN. Die Schweiz und Deutschland haben den jahrelang schwelenden Streit um deutsche Steuer-sünder mit Schweizer Bankkonten beigelegt.

Gestern einigten sich Berlin und Bern auf ein Steuerabkommen, das auf Kapitalerträgen deutscher Bankkunden eine Abgeltungssteuer von 26,375 Prozent vorsieht. Finanziell macht es damit für deutsche Steuerzahler keinen Unterschied mehr, ob sie

ihr Geld in der Schweiz oder in Deutschland anlegen. Denn der Steuersatz der Abgeltungssteuer in der Schweiz entspricht exakt jenem, der in Deutschland entrichtet werden muss, wie aus den vom Eidgenössischen Finanzdepartement (EFD) veröffentlichten Unterlagen hervorgeht.

Gegenüber den deutschen Behörden offengelegt werden müssen die auf Schweizer Banken gehorteten Vermögen dank der Abgeltungssteuer aber auch in Zukunft nicht. Einen Teil ihres bisher nicht versteuerten Vermögens müssen die Kunden aber

dem deutschen Fiskus abliefern. Das Abkommen sieht eine nachträgliche Besteuerung der Schwarzgelder vor.

Je nachdem, wie lange die Konten bereits bestehen und welche Vermögensveränderungen es in den letzten Jahren gegeben hat, müssen zwischen 19 und 34 Prozent der bisher unversteuerten Gelder abgetreten werden. Eingezogen wird diese Nachsteuer genauso wie ab 2013 die Abgeltungssteuer von den Banken. Diese müssen eine Vorauszahlung von zwei Milliarden Franken leisten.

Um zu verhindern, dass neues unversteuertes Geld in der Schweiz angelegt wird, können die deutschen Behörden neu Auskunftsgesuche stellen, um nach Konten von in Deutschland steuerpflichtigen Personen suchen zu lassen. Die Zahl der Gesuche ist beschränkt, und die Anfragen müssen plausibel begründet werden. Laut EFD sind sogenannte «Fishing Expeditions» darum nicht möglich.

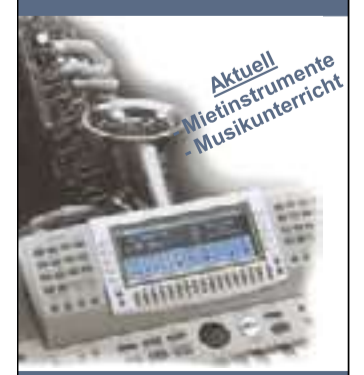
Finanzministerin Eveline Widmer-Schlumpf zeigte sich zufrieden mit dem Ergebnis der Verhandlungen. (sda)

Seite 14



Anzeige 308206

Musikhaus Schneider AG



Oberer Hegner 1, 8730 Uznach
Tel. 055 280 43 83
www.schneider-technik.ch

Anzeige 308410

KEIN PLATZ
ZUHAUSE?

ZEUG-HAUS.CH

Lagerraum für alles

SICHER EINLAGERN
IN IHRER REGION!

055 222 88 66

www.zeug-haus.ch

Die Strasse der offenen Fragen

RAPPERSWIL-JONA. Was passiert mit der Neuen Jonastrasse? Was mit dem Tunnel? Was ohne? Diese Fragen beschäftigen nicht nur die Anwohner. Und für die Abstimmung zum Tunnel wären vor allem die Antworten nicht so unwichtig, wie die Stadt meint.

MICHAEL KASPAR

Unbestritten ist, dass auf der Neuen Jonastrasse in Zukunft mit mehr Verkehr zu rechnen ist. Wenn der Tunnel gebaut werden sollte, gibt es eine Verlagerung, welche diese Achse zu schlucken hätte. Stadt und Kanton sprechen von bis zu 15 Prozent, die Gegner von weit mehr. Mehr Verkehr gibt es aber auch ohne Tunnel, ganz einfach weil es immer mehr Autos gibt. Und weil die Menschen noch nicht so vernünftig sind, dass sie auf einen Teil ihrer Fahrten verzichten.

Der Strassenzug ist und bleibt die Verbindungsachse zwischen dem Rapperswiler und dem Joner Zentrum, sozusagen eine verkehrstechnische Hauptschlagader. Deshalb wäre es interessant, zu wissen, welche Ideen für diesen Raum existieren. Dies hat auch Marie-Theres Huser, die Präsidentin des Pro-Komitees, in einem Interview mit der «Zürichsee-Zeitung» im Juli so geäußert. Sie zeigt sich heute zwar diplomatisch, aber ganz verhehlen kann sie nicht, dass sie enttäuscht ist. «Es wäre eine Möglichkeit gewesen, den Bedenken der Bevölkerung zum Mehrverkehr auf der Neuen Jonastrasse entgegenzutreten», sagt sie. Jetzt blieben einige Fragen offen. Jedoch sei es kaum anzunehmen, dass die fehlende Studie für die Abstimmung entscheidend sei.

Zwei verschiedene Paar Schuhe

Im Juni hatten vier Planungsbüros der Stadt ihre Studien zum «Stadtraum Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse» präsentiert. Sie sind nun aber teilweise derart unterschiedlich, was das Verkehrsregime betrifft, dass zusätzliche verkehrstechnische Abklärungen notwendig sind. Die Stadt hatte stets versprochen, die Ergebnisse des Studienwettbewerbs im Sommer zu präsentieren. Nun wird es Oktober werden – was aber von der Stadt gar nie offiziell kommuniziert wurde.

Die Studie zur Neuen Jonastrasse / St. Gallerstrasse und die Abstimmung über die Verkehrsentslastung seien zwei verschiedene Dinge, heisst es von der Stadt. Die Verkehrsentslastung sei ein kantonales Bauvorhaben. Das andere sei eine städtebauliche Studie, die noch gar keine konkreten Auswirkungen habe, sagt Stephan Staub, Ressortsekretär der Bauverwaltung. Nach der Studie fange das öffentliche Mitwirkungsverfahren erst an.

Viele Anwohner der Strassenachse werden da wohl nicht dieser Meinung sein. Immerhin wissen sie bereits jetzt ungefähr, was die Planungsstudien hervorbringen könnten. Schliesslich bleibt der Strassenzug ein wichtiger Verkehrsträger, auch in Zukunft werden dort viele Autos verkehren, und auch in Zukunft



Die Neue Jonastrasse: Wie sie in der Zukunft gestaltet werden könnte und wo der Bus durchfährt, interessiert das Volk. Bild: Manuela Matt

müssen die Busse, die Velofahrer und die Fussgänger irgendwie aneinander vorbeikommen. Dannzumal soll jedoch der motorisierte Individualverkehr keine dominierende Rolle mehr spielen. Dies wünschen sich Behörden, Fachleute und die Interessengruppe Raum, Umwelt, Verkehr (RUV), der rund 50 Personen aus Parteien, Vereinen und Verbänden angehören.

Wie die Busse bevorzugen?

Möglichkeiten, die Neue Jonastrasse und die St. Gallerstrasse attraktiver zu gestalten, gibt es viele. In den Diskussionen um den Masterplan Verkehr wurden auch schon allerhand Beispiele aufgezeigt. Da könnte die Strasse verbreitert werden, um mehr Platz für Fussgänger und Velos – neben den Autos und Bussen – und vielleicht ein paar Bäumen zu schaffen. Eine Verbreiterung des Strassenraums führt aber zwangsläufig zu Konflikten mit den Grundeigentümern links und rechts. Da könnten aber auch mehr Fahrspuren erstellt werden, um den Bussen eine durchgehende Busspur zu ermöglichen. Oder es könnten so genannte Fahrbahnhaltestellen eingerichtet werden. Dabei halten die Busse auf der Fahrbahn und können von den Autos nicht überholt werden. Während der Haltezeit entleert sich die Strasse vor dem Bus, und er hat freie Fahrt. Für die Autos dahinter

hält sich die Wartezeit im Rahmen (siehe Box links). Bei einer durchgehenden Busspur braucht es Haltebuchten für die Busse. Wenn sie sich aber wieder in den Verkehrsstrom einfädeln müssen, kann es unter Umständen wieder problematisch werden.

Für alle ist es jedenfalls wichtig, dass die Busse nicht noch mehr im Stau stehen als heute. Das wäre fatal, vor allem

weil die Stadt die Förderung des Öffentlichen Verkehrs ganz gross auf ihrer Fahne hat.

Podiumsveranstaltungen

Freitag, 19. August, 19.30 Uhr: Podium in Kempraten, Scheune Bauernhof Walder (Pro: Bruno Huber, Kontra: Hubert Zeis)
Dienstag, 30. August, 19.30 Uhr: Podium Gewerbe Rapperswil-Jona, Kath. Kirchgemeindehaus, Jona (Projektvorstellung: Robert Wältli; Pro: Marie-Theres Huser, Kontra: Hubert Zeis).

Auch die Grünen sind dagegen

Das Referendum gegen den Tunnel wurde von der UGS Rapperswil-Jona, dem VCS, dem Architekturforum Obersee und der IG Mobilität ergriffen. UGS, VCS und auch die Grünen Kanton St. Gallen bekräftigten in einer Medienmitteilung vom späten Dienstagabend, dass der Tunnel aus ihrer Sicht eine Scheinlösung sei, der lediglich mehr Verkehr produziere. Zwar würden die Obere- und Untere Bahnhofstrasse mit dem Tunnel markant entlastet werden, aber 90 Prozent des Strassenraums in Rapperswil-Jona würde dafür mit «überproportionalem Mehrverkehr» belastet. Vor allem die Rütistrasse, die St. Galler- und die Neue Jonastrasse wären davon betrof-

fen. Diese seien aber wichtige Verbindungsachsen für den öffentlichen Verkehr, welcher damit weiterhin und sogar verstärkt im Stau steckenbleiben werde, wie die Parteien weiter schreiben. Das Verkehrsproblem in der Stadt könne man anders lösen, das würden Strassenraumgestaltungen in anderen Städten zeigen. Dank Tempo 30, weniger Lichtsignalen, Förderung des öffentlichen Verkehrs und durch die Aufwertung des Strassenraums für Fussgänger und Velofahrende könne die Dominanz des motorisierten Strassenverkehrs wesentlich reduziert werden. Das sei auch in Rapperswil möglich, aber zuerst müsse man den Tunnel ablehnen. (mk)

KOMMENTAR

VON MICHAEL KASPAR

Die Stadt beweist wenig Gespür

Es mag ja sein, dass die Studie zur Neugestaltung der Strassenachse von Ost nach West und der Tunnel de facto nichts miteinander zu tun haben. Dass die Neue Jonastrasse und ihre Verlängerung St. Gallerstrasse mit oder ohne Tunnel überarbeitet werden müssen, leuchtet ebenfalls ein. Jeder halbwegs normal denkende Mensch kommt auch auf die Lösung, nämlich dass auf der Strasse in irgendeiner Form Platz für die Busse geschaffen werden muss.

Die Stadt weiss, wie wichtig dieser Strassenzug für Rapperswil-Jona und die Bewohner ist. In der Diskussion um den Tunnel geht es die ganze Zeit darum. Hier haben die Menschen Angst vor dem Mehrverkehr, hier befürchten sie, dass sie die Nachteile einer Entlastung des Kerngebiets ausbaden müssen. Hier an dieser Strasse ist eine Unsicherheit gewachsen, die den Gegnern des Tunnels in die Hände spielt. Auch das weiss die Stadt.

Und was tut sie? Nichts. Die Studie kann nicht fristgerecht fertiggestellt werden. Basta. Sie kommuniziert dies nicht einmal, nur gerade, wenn man danach fragt. Dabei ist gerade in der so heiklen Tunnelsache Fingerspitzengefühl in der Kommunikation nötig. Wenn es schon sachliche Gründe dafür gibt, dass die Studie halt länger dauert, dann hätte man wenigstens hinstehen und das Thema Neue Jonastrasse von sich aus aufgreifen müssen. Die Ergebnisse der Studie können ja nicht so revolutionär sein. Und wenn man sich nicht selber um die Sorgen um das zukünftige Leben an der Neuen Jonastrasse kümmert, dann machen das die Gegner. Wenn das nur nicht ins Auge geht.

Schwangere in Unfall verwickelt

UZNACH. Am Dienstagnachmittag hat sich auf der Uznabergstrasse ein Unfall ereignet, bei dem zwei Autos miteinander kollidierten. Eine 34-jährige schwangere Frau wurde zur Kontrolle ins Spital gebracht. Der Sachschaden beläuft sich auf rund 15000 Franken. Zum Unfall kam es, als ein 47-jähriger Mann mit seinem Lieferwagen auf der Uznabergstrasse talwärts fuhr. Bei der Verzweigung in die St. Galler-/Zürcherstrasse hielt er vor der Wartelinie an, um zwei Personenwagen den Vortritt zu lassen. Dann bog er nach links Richtung Uznach ab. Dabei kam es zu einer Kollision mit dem Personenwagen der 34-Jährigen, die auf der Zürcherstrasse in Richtung Bollingen unterwegs war. (zsz)

Überbauungsstudie in Auftrag gegeben

KALTBRUNN. Die Bürger der Politischen Gemeinde haben dem Gemeinderat einen Kredit für die Erschliessung der Altersheimliegenschaft erteilt. In den letzten Jahren wurden in Kaltbrunn einige Baugebiete erschlossen. Nicht alle Quartiere weisen nach Auffassung des Gemeinderates eine gute ortsbauliche Qualität auf. Die Altersheimliegenschaft liegt teilweise am Hang. Dies stellt hohe Anforderungen an eine gute Überbauung. Der Gemeinderat vertritt deshalb die Auffassung, dass zusätzliche Bauvorschriften erlassen werden müssen. Die Firma Rüegg Architekten AG, Rapperswil, wurde deshalb beauftragt, eine Überbauungsstudie zu erarbeiten. Anschliessend wird der Gemeinderat den Erlass eines Überbauungsplanes prüfen, wie es in einer Medienmitteilung heisst. (grk)

24 Sekunden für den Bus

Ein Versuch in Baden zeigte, wie die Fahrbahnhaltestellen den Verkehr beeinflussen. Die bisherige Haltebuchung auf der Mellingerstrasse, einer Hauptverkehrsachse mit rund 24000 Fahrzeugen pro Tag, wurde versuchsweise auf die Fahrbahn verlegt. Das Ergebnis war, dass die Busse zwischen zwei rund 600 Meter entfernten Haltestellen im Zentrum durchschnittlich um über 24 Sekunden schneller waren. Dem gegenüber büssen die einzelnen Privatautos, die durch den stehenden Bus «eingebremst» wurden, lediglich sechs Sekunden ein. (mk)