

Liebe Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Rapperswil-Jona

Sie erinnern sich: Wir, die IG Mobilität Rapperswil-Jona, waren beim NEIN zur Tunnel-Abstimmung 2011 federführend. Zwölf Jahre später ruft uns nun der heutige Stadtrat auf, über das gleiche Projekt erneut abzustimmen – diesmal **im Grundsatz, also ohne konkrete Informationen**, aber mit vielen Versprechungen. Dabei ist das Tunnelprojekt seit 2004 fertig (im Genehmigungszustand) und wurde 2011 bereits an der Urne abgelehnt.

Die wesentlichen Informationen sind noch immer:

#### **Der Stau bleibt:**

Das Projekt ist ein verlockender Strich auf dem Stadtplan, das in der Realität so nicht funktioniert. Aus verkehrstechnischen Gründen muss der Transitverkehr zwischen den Autobahnen A53 und A3 priorisiert werden, da Rückstaus auf die Autobahn nicht zulässig sind (Vorgabe Bund). Das bedeutet, dass **der lokale Verkehr aus Rapperswil-Jona zweite Priorität hat** und in den verkehrsreichen Zeiten (Stosszeiten und Feiertage) kaum mehr in die Tunneln kommt. Die Konsequenz sind massive Rückstaus auf den Zubringerstrassen in der Stadt.

#### **Der Tunnel funktioniert nicht alleine:**

Die Meinung, dass dieser Tunnel alleine das Verkehrsproblem löst, ist falsch. Um den Verkehr in der Stadt zu kanalisieren und den ÖV und die Velos neben den Staus vorbeizuführen sind **weitere massive (Bau-)Massnahmen erforderlich**. Dies trifft besonders auf die Neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse zu. Wer die „Avenida“ 2019 abgelehnt hat, kann jetzt unmöglich Ja sagen zu dieser Tunnelvorlage.

#### **Die Tüchi wird zum neuen Cityplatz:**

Für die grossräumigen Portalbauten beim Seedamm, bei der Tüchi und in Kempraten werden alte Bäume und Grünflächen geopfert, aber keine einzige Strasse in der Stadt wird zurückgebaut. Die versprochenen städtebaulichen Potentiale sind also Kreuzungen, Strassenschluchten, Lichtsignale und Beton – **Unorte statt Wohnorte** – für immer.

#### **Die Stadt wird zur Dauerbaustelle:**

Der Tunnel wird für 7 bis 10 Jahre offene Baugruben und Lastwagenverkehr quer durch die Stadt bringen. Ein geordneter ÖV ist unter diesen Bedingungen kaum möglich. Wahrscheinlicher ist, dass zuerst ein Ausbau der Busspuren erfolgen muss. Auch sind die bautechnischen und rechtlichen Probleme der Verbindung Tüchi nach Kempraten keineswegs unbedeutend. **Eine Etappierung** könnte sich wieder als notwendig erweisen und die gesamte Bauzeit auf Sankt Nimmerlein ausdehnen.

#### **Das Projekt ist politisch hoch riskant:**

Dieser Tunnel und die weiteren notwendigen Baumassnahmen werden weit über 1 Mia. Franken kosten. Auch wenn dieses Geld „massgeblich“ aus dem Strassenfonds kommen soll (der wäre für ein halbes Jahrhundert geplündert!), ist es Geld, das dann anderen Projekten im Kanton fehlt. Darum wird ganz sicher ein kantonales Referendum zustande kommen. Die Kantonsbürger/-innen werden also am Schluss über diesen Tunnel mit seiner Wirkung und Nutzen bestimmen. Und bei dieser Riesensumme ist nicht auszuschliessen, dass aus Akzeptanzgründen wieder etappiert wird. **Das politische Risiko ist massiv**, in zehn Jahren mit nichts dazustehen.

Die IGMRJ ist nicht grundsätzlich gegen einen (Stadt-)Tunnel zur Entlastung der Stadt vom Transitverkehr. Für die IGMRJ muss dieser aber bau- und verkehrstechnisch überzeugen und politisch tragbar sein. Auch muss er die Ortsplanung unterstützen und nicht umgekehrt.

Den Weg, wie der Stadtrat seinen Tunnel als Stadtplanungsgrundlage durchzuwürgen versucht, sieht die IGMRJ als nicht zielführend und auch nicht zukünftig. Die letzten 12 Jahre haben gezeigt, dass die Verkehrsplanung nicht vorwärts kommt, solange diese Kette von Portalen durch die Stadt das Denken des Stadtrats blockiert. Alternativen gibt es, aber jetzt ist der Moment, diese 20-jährige Altlast endlich loszuwerden.

Daher empfiehlt Ihnen die IG Mobilität Rapperswil-Jona, diesen Stadttunnel (in beiden Varianten) abzulehnen.

Ihre IG Mobilität Rapperswil-Jona

Weiter Infos unter: [www.igmrj.ch](http://www.igmrj.ch)

IG Mobilität Rapperswil-Jona

1'000'000'000 Franken ...

... und der Stau bleibt!

Grundsatzabstimmung am 10. September 2023

### Der Stau bleibt:

Damit in den Spitzenzeiten überhaupt Fahrzeuge in der Tüchi und in Kempraten in den Tunnel fahren können, muss der Zugang an allen vier Portalen mit Lichtsignalen gesteuert werden. D.h. auf allen vier Achsen wird sich der Verkehr vor den Tunnelportalen stauen (dicker roter Streifen).

Frage: Am Morgen von Jona Zentrum auf die Autobahn. Mit etwas Schwung in den Verkehrsstrom aus dem Tunnel reindrücken. Aber wie am Abend heim? Über die Tüchi?

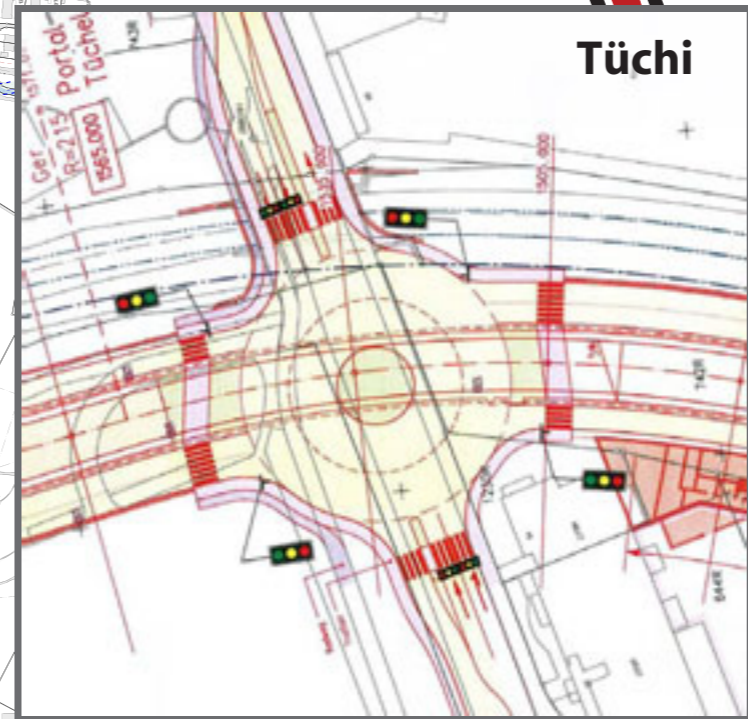
### Die Stadt wird zur Dauerbaustelle:

Der Tunnel ist ein gut drei Kilometer langer, meist zweispuriger Kanal quer durch die Stadt mit vier grossen Verkehrsbauwerken. In Kempraten und der Tüchi ist der Tunnel auf jeweils etwa 100 Meter offen. Vom Seedamm bis Kempraten wird der Tunnel im Tagbau erstellt. Von der Tüchi bis Kempraten wird der Tunnel unter der laufenden S7 gebaut. D.h. zuerst muss die S7 auf eine Seite verlegt werden, damit die eine Hälfte der Strassenröhre gebaut werden kann, dann müssen die Schienen auf die andere Seite umgelegt werden, damit die andere Hälfte der Strassenröhre gebaut werden kann und zum Schluss kommt die S7 auf den Tunnel drauf. Und das notabene quer durch den Grundwasserstrom. Der Baustellenverkehr wird mit LKWs über die Tüchi und Kempraten laufen.

### Die Tüchi der neue Cityplatz:

Die städtische Hauptachse von Jona nach Rapperswil endet neu am Grosskreisel bei der Tüchi. Über dem Bahntrasse und dem offenen Strassentunnel münden die vier Rampen vom Strassentunnel in die Neue Jonastrasse und kollidieren mit dem Fuss- und Veloweg. Damit der Kreisell nicht verstopft und der Bus- und Langsamverkehr überhaupt eine Chance hat, muss mit Lichtsignalen gesteuert werden. Das geht nicht ohne Rückstau und daher sind auch Ausbaumassnahmen auf der Neuen Jonastrasse unumgänglich (-> Avenida). Der Tagesdurchschnittsverkehr von und zur Tüchi steigt auf ca. 20'000 Fahrzeuge (plus 5'000 - 25'500 sind es auf dem Seedamm) und das, obwohl die Autos aus Richtung Eschenbach über die Autobahn und das Portal Hüllistein gelenkt werden.

### Tüchi



Frage: Sie wohnen im Südquartier und arbeiten in Zürich. Über den Stau an der Tüchi und den Tunnel oder doch besser über die Oberseestrasse, Schachenstrasse und Holzwiesstrasse, Hüllistein auf die Autobahn?

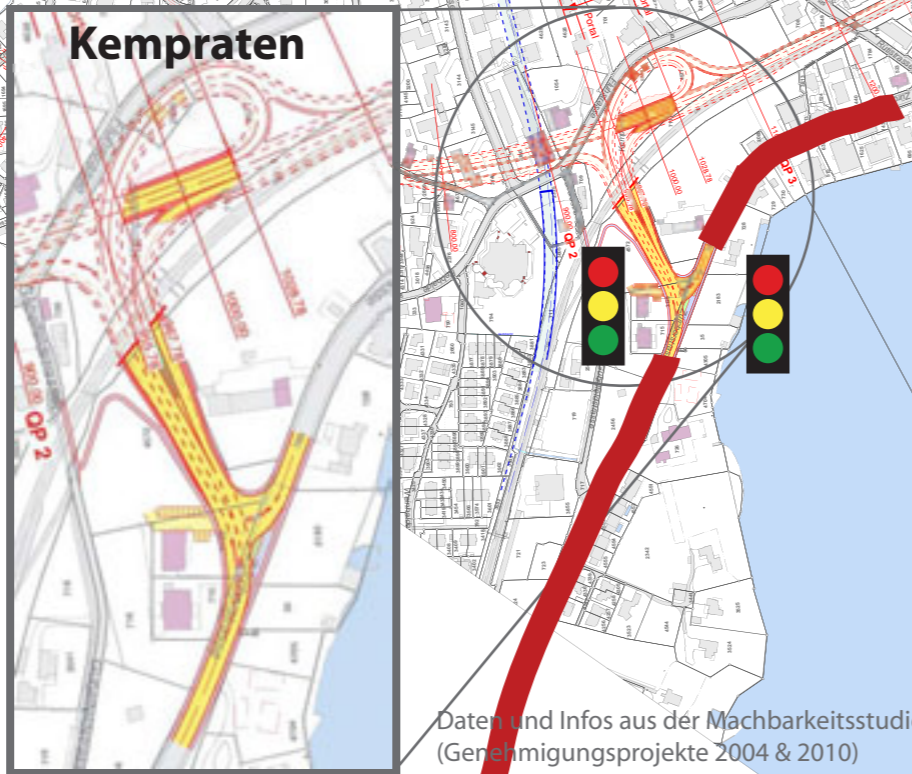
### Der Tunnel funktioniert nicht alleine (GVK2040):

Der Tunnel allein funktioniert nicht. Der Transitverkehr ist nicht aus der Stadt, sondern in dem Tunnel, in den auch aller Rapperswil-Joner Ziel- und Quellverkehr muss. Berücksichtigt man den Attraktivitätszuwachs für den Transitverkehr, ist gegenüber heute nichts gewonnen. Es braucht flankierende und Ohnehin-Massnahmen, die den städtischen Verkehr zu den Portalen lenkt, Lichtsignale, die den Verkehrsfluss ermöglichen, und es braucht die Bus- und Velospuren auf der Neuen Jona- und St. Gallerstrasse. Da der Tagbau und die lange Bauzeit viele Umleitungen und LKW-Verkehr in der Stadt verursacht, ist davon auszugehen, dass zuerst diese Ausbauten gemacht werden müssen, bevor die erste Etappe des Tunnels in Angriff genommen werden kann.

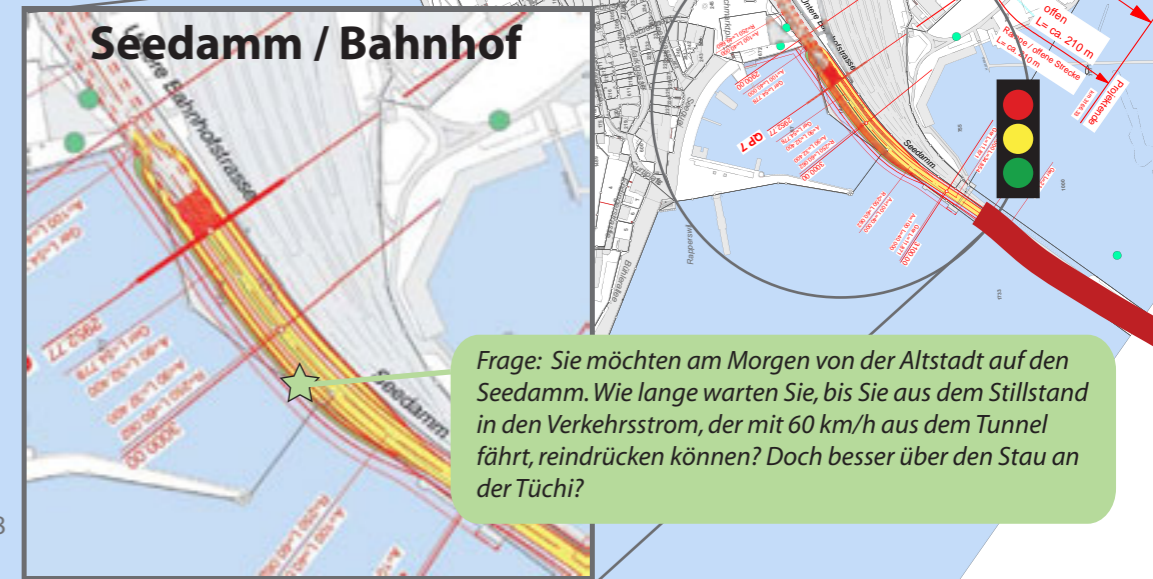
### Hüllistein



### Kempraten



### Seedamm / Bahnhof



Frage: Sie möchten am Morgen von der Altstadt auf den Seedamm. Wie lange warten Sie, bis Sie aus dem Stillstand in den Verkehrsstrom, der mit 60 km/h aus dem Tunnel fährt, reindrücken können? Doch besser über den Stau an der Tüchi?

### Grundwasserkarte

