

GRUNDSATZABSTIMMUNG STADTTUNNEL RAPPERSWIL-JONA

Der Abstimmungskampf ist lanciert

Am 10. September 2023 befindet die Stimmbevölkerung von Rapperswil-Jona an der Urne über den Stadttunnel und nicht wie vom Kanton gewünscht über das Gesamtverkehrskonzept. Die Ansichten zwischen Kanton und Stadt sind diametral und beide Seiten sind unglücklich.

Der Verein-Verj hat sich der Historie des Stadttunnels aufgrund von Dokumenten und Gesprächen mit Involvierten angenommen. Diese beginnt in den Jahren 1986–87, wobei schon vorher Ideenskizzen für eine unterirdische Verkehrslösung der damaligen Stadt Rapperswil, respektive dem Zentrum dieser, kursierten. Bei der Aufarbeitung der Geschichte des Stadttunnels kommen der Verein und nun das Komitee «Stadttunnel-JA» zum Schluss «immer ist letztlich ein Tunnel die beste Lösung». Ein Blick zurück lohnt sich und zeigt vielleicht auch die aktuell zerfahrene Situation zwischen der Stadt Rapperswil-Jona und dem Kanton als Bauherr.

Tüchi und Kempraten

Die im 1986 gegründete Ingenieurgemeinschaft IG Transit, bestehend aus Balestra AG, Böhler AG und Frei+Krauer AG und Lombardi AG reichten 1988 einen Bericht, fussend auf einer Analyse der Verkehrsproblematik, Verkehrskapazitäten, Lösungsansätze, Entlastungswirkung, Machbarkeit, Grobkosten und Risiko an den Kanton St. Gallen. Schon damals wurden die Anschlüsse Teuchelweiher und Kempraten als Bestvariante bestimmt. Eigentlich nichts Neues, kommt doch bei der Grundsatzabstimmung im September wiederum diese Lösung als Zusatzfrage zur Abstimmung. Eine Lösung, die 2011 an der Urne mit 54 Prozent Nein abgelehnt wurde.

1990 wurde dann beim Kanton Schwyz sondiert, ob eine finanzielle Beteiligung und eventuell ein Tunnelportal in Hurden denkbar sei. Der Kanton Schwyz lehnte jedoch eine finanzielle Beteiligung kategorisch ab. Ab ca. 1992 folgten Machbarkeitsstudie Variante «Kurz» mit einem Vorprojekt Umfahrung Bahnhof-Teuchelweiher-Bahnlinie-Kempraten-Hüllistein mit einer ersten Kostenschätzung. 1994 orientierte der Kanton St. Gallen die Bevölkerung von Rapperswil-Jona, bei der die Lösung mehrheitlich Anklang findet, mit allen Parteivertretern. Um 1998 wird zur Deblockierung der Kostendiskussionen ein Projekt in Etappierungen vorgeschlagen. Der Kanton submittiert 2001 bis 2004 die drei Etappen in einem zweistufigen Submissionsverfahren. Ein detailliertes Genehmigungsprojekt inkl. technischem Bericht für die Etappen liegen 2004 vor.

2006 kommt erstmals die Idee eines Meienbergtunnels für die SBB ins Spiel. Dadurch soll die Trasse der Goldküstenlinie Rapperswil-Kempraten frei werden für den Strassentunnel. Die Bahnlinie würde neu über Jona führen und Jona so an die Goldküstenlinie angebunden. Die Idee wird durch den Kanton aufgenommen jedoch wieder verworfen. Durch den 2016 gegründeten Verein-Verj wieder der Meienbergtunnel wieder aufs Tapet gebracht. Zusammen mit den SBB und ÖV-Spezialplanern hat der Kanton die Auswirkungen dieser Variante davorhin in einem Bericht erarbeitet. Es zeigt sich, dass diese Variante für die SBB



Ob hier dereinst der Durchgangsverkehr in den Boden verschwindet, wird sich am 10. September an der Urne zeigen. Sagt die Bevölkerung Ja, kann die Projektierung starten. Bei einem Nein dürfte ein Tunnelprojekt endgültig Geschichte sein.

Fotos: Sven Gasser



Ab dem geplanten Teuchelweiher-Kreisel würde der Tunnel im Tagbau bei laufendem Bahnbetrieb erstellt.



Die Wiese in Kempraten hat sich der Kanton gesichert für das Anschlusswerk mit Abzweiger Richtung Hüllistein.

erhebliche Nachteile bringen würde. Im Rückblick auf die damaligen Erkenntnisse äusserte sich Marcel John, «man müsste die SBB über massiven politischen Druck in Bern letztlich dazu zwingen» (Marcel John, Kantonsingenieur, 2018). Am 28. August 2018 teilten der Stadtrat Rapperswil-Jona und der Kanton St. Gallen mit, dass der Tunnel Mitte den grössten Nutzen zur Verkehrslösung in Rapperswil-Jona bringe. Im 17. Kant. Strassenbauprogramm wurden dafür 1 Mio. Franken gesprochen. Das 17. Strassenbauprogramm erstreckt sich über den Zeitraum 2019 bis 2023. Während dieser Zeit sollen die Planungsarbeiten durchgeführt werden.

Nach der Ablehnung des «Stadtbaum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse» im 2019 doppelte der Kanton nach mit «konkrete Projektierungsarbeiten zum Stadttunnel zu entwickeln..., mit dem Ziel, der Bevölkerung im 2023 eine entscheidungsreife Stadttunnelvorlage zur Abstimmung vorzulegen» (Stadtjournal Rapperswil-Jona). Dies ist jedoch nicht in Angriff genommen worden. Der Kanton hatte hier sicherlich einen städtischen «Treiber» in der Person des 2020 abgewählten Bauchefs Thomas Furrer, der sich während seiner ganzen Amtszeit als erklärter Tunnelgegner zum Besten gab. Doch wieso wurden die Versprechungen des Kantons nicht umgesetzt? Auf Nachfrage der «Obersee-Nachrichten» bei Marcel John, Kantonsingenieur beim kantonalen Tiefbauamt St. Gallen sei keine strategische Einbettung des Tunnels in eine gesamtheitliche Verkehrsstrategie für

die Stadt erkennbar gewesen, deshalb habe man auf kostenintensive Planungen verzichtet und eine Abstimmung über das Gesamtverkehrskonzept angestrebt. Der Kanton erachtete es als nicht zielführend, den Tunnel isoliert zu behandeln.

Etwas anders tönt es aus der Stadt vom jetzigen Bauchef Christian Leutenegger, der damals noch nicht im Amt war, dass nach dem negativen Urnenentscheid zum «Stadtraum» seitens Kantons weitere Planungen zurückgehalten wurden. 2020 habe der Kanton dann angedacht, ein Vorprojekt zu machen auf Grundlage der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB). Dieses Vorprojekt sei im Frühling 2021 mit dem Kanton so besprochen worden, jedoch sei gemäss Kanton ein Start vor Sommer 2022 nicht möglich wegen fehlender Ressourcen. Stand heute: Es gibt kein Vorprojekt und keine Projektorganisation, obwohl vom Kanton in Aussicht gestellt worden ist. Aufgrund dessen und mehreren Abklärungen und Besprechungen hat der Stadtrat beschlossen, eine Grundsatzabstimmung zum Stadttunnel (eingebettet in den OPR – und GVK – Prozess) durchzuführen und nicht über ein über 200seitiges, nicht finalisiertes Gesamtverkehrskonzept. Zudem habe der Kanton ja ein Stimmungsbild der Bevölkerung verlangt und die Nachbefragungen zum negativen Urnenentscheid «Stadtraum» hätten einen Entscheid zu einem Tunnel gefordert.

Der Abstimmungsknatsch
Der Stadtrat Rapperswil-Jona argumentiert, dass bei einer Abstimmung

über das Gesamtverkehrskonzept (GVK) bei einer allfälligen Ablehnung keine eindeutigen Schlüsse möglich seien. Wurde es abgelehnt wegen der Tempo-30-Forderung, wegen der Aufhebung von Parkplätzen, wegen Einschränkungen des Individualverkehrs, etc.? Deshalb sei das GVK als Abstimmungsvorlage nicht geeignet. Bei einem Grundsatzentscheid zum Tunnel, dem wohl wichtigsten Pfeiler des GVK, sei es denn wohl wirklich klar, wie weiter geplant werden könnte oder müsste. Somit hätte der Kanton auch das gewünschte Stimmungsbild. Im GVK ist detailliert aufgelistet, welche Massnahmen und Verbesserungen mit oder ohne Tunnel möglich sind. Nach einem Tunnelentscheid könne das GVK diesbezüglich aktualisiert und finalisiert werden.

Genehmigungsprojekt 2004
Im 2004 erstellte die Ingenieurgemeinschaft EBP AG Zürich, Balestra AG, Lombardi AG und Huber Partner AG im Auftrag des Kantons ein Genehmigungsprojekt für die 2. und 3. Etappe vom Kreisel Teuchelweiher nach Kempraten und von dort hoch zum Hüllistein. Dieses Projekt entspricht der von der Stadt favorisierten Variante «Mitte». Wieso wird nicht einfach dieses Projekt weiter bearbeitet? Laut Marcel John dient dieses sicher als Basis, jedoch hätten sich die Voraussetzungen seither markant verändert. Das damalige Projekt sei ohne laufenden Bahnverkehr der SBB geplant gewesen. Damals waren Ersatzbusse vom Bahnhof Rapperswil nach

Kempraten, via die Zürcherstrasse, angedacht gewesen. Das jetzige Projekt wäre in einer anderen Bauart (Vortrieb im Tagbau) bei laufendem Bahnverkehr. Zudem hätten sich in den seither bald 20 Jahren die baulichen und sicherheitstechnischen Vorschriften markant verändert. Deshalb seien für die weiteren Arbeiten die beantragten 5 Mio. Franken für das 18. kantonale Strassenbauprogramm nötig, über welches kurz nach der Tunnelabstimmung abgestimmt wird.

Was läuft weiter?

Die Sommerferien sind vorbei und Befürworter und Gegner beginnen sich zu regen. Die Stadttunnelgegner um SP, Grüne und VCS haben vom Bauprojekt Betroffene mit einem Flyer beworben, mit der Message «die Chance, den Stadttunnel endlich zu begraben». Derweil sich das Komitee Stadttunnel-JA mit dem Slogan «Oben leben – unten fahren» in den Abstimmungskampf einbringt. Im Pro-Komitee sind die Ortsparteien FDP, Die Mitte und die SVP vertreten. Beide Komitees haben ihre Internetseiten aufgeschaltet und werden wohl in nächster Zeit weiter auf sich aufmerksam machen, denn in einem Monat findet der Urnengang statt. Die Stadt selbst organisiert am 23. August eine zweite Informationsveranstaltung im Stadtsaal Kreuz.

Sven Gasser