

UZNACH

Linthwerk-Jubiläum

Das Linthwerk wird 200 Jahre alt. Als bleibendes Jubiläumsgeschenk ist in der Gryнау eine permanente Ausstellung entstanden: die «Linthwerkschau». Sie zeigt die bewegte Geschichte des Linthwerks und seine heutige Bedeutung. Ab Samstag, 26. August, ist die «Linthwerkschau» täglich von 9 bis 17 Uhr geöffnet. Am Samstag, 26. August, und Samstag, 2. September, sind jeweils von 9 bis 16 Uhr Experten vor Ort, die durch die «Linthwerkschau» führen und Fragen beantworten. (red/pd)

RAPPERSWIL-JONA

Federers Bootshaus

Der Stadtrat hat am 14. August 2023 die öffentliche Auflage von insgesamt vier planungs- und baubewilligungsrechtlichen Verfahren auf dem Grundstück Nr. 2357J an der Zürcherstrasse 191 und dem Seegrundstück Nr. 2417J genehmigt. Bei diesem Grundstück handelt es sich um das Bauprojekt von Roger Federer an der Zürcherstrasse, das in vollem Gang ist. Nun liegt gemäss Mitteilung der Stadt das geplante Bootshaus und die Seeufergestaltung bis zum 20. September öffentlich im Stadthaus auf. Das jetzige Steilufer soll zurückgebaut und Altlasten aus der früheren gewerblichen Zeit der Liegenschaft, eine Ziegelei, entfernt werden. Durch die Neugestaltung soll das Ufer ökologisch aufgewertet und das Bootshaus in ortstypischer baulicher Ausprägung erstellt werden. (red/pd)



Roger Federer plant ein Bootshaus und die ökologische Umgestaltung des Seeufers. Foto: Google Maps

SCHÄNIS

Neuer Deckbelag – weniger Lärm

In der Nacht vom 24. auf den 25. August 2023 baut das Tiefbauamt den Deckbelag auf der Kantonsstrasse in Schänis ein. Der Deckbelag wird in einem Arbeitsgang über die gesamte Strassenbreite eingebaut. Dazu muss der Strassenabschnitt zwischen der Post und Fuchswinkel vom Donnerstag, 24. August 2023, ab 19 Uhr bis am Freitag, 25. August 2023, um 6 Uhr für jeglichen Verkehr gesperrt werden. Die Benützung der Trottoirs für den Langsamverkehr ist gewährleistet. Bei ungünstiger Witterung werden die Arbeiten auf die Nacht vom Mittwoch, 30. auf den 31. August 2023, verschoben. Sämtlicher Verkehr wird über den Fuchswinkel respektive über die Forren- und Rietstrasse umgeleitet und ist signalisiert. Die Bushaltestelle Rathausplatz wird auf die Ziegelbrückstrasse in Richtung Bahnhof verschoben. Mit dem Einbau eines lärmarmen Belags wird die Lärmbelastung reduziert. Im Anschluss wird die 30er-Zone auf der Kantonsstrasse Unterdorf umgesetzt. Die Herabsetzung der signalisierten Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf einem Teilstück von rund 230 Metern ist eine Lärmschutzmassnahme. (red/pd)

EIGENTLICH GEHT ES UM EINE FORTSETZUNG DER PLANUNG – NICHT UM EIN FERTIGES PROJEKT

Abstimmungsfrage richtig interpretieren

Am 10. September stimmen die Stimmberechtigten von Rapperswil-Jona an der Urne ab, ob eine weitere Planung eines Stadttunnels stattfinden soll. Zeitgleich stellt die Stadt zwei Varianten zur Auswahl.

Soll der Verkehr in Zukunft unten durch und oben Lebensqualität entstehen, dank eines Tunnels? Oder soll durch alternative Massnahmen genau dies ohne

Tunnel möglich sein? Die Ansichten sind gegensätzlich wie Tag und Nacht. Die eine Seite argumentiert mit ÖV, Einschränkungen und Velos, die andere mit Freiräume schaffen über und dank des Tunnels. Dass eine nachhaltige Verkehrslösung für Rapperswil-Jona nötig ist, sind sich beide Lager einig. Zur Abstimmung kommt die Grundsatzfrage, ob eine weitere Planung eines Stadttunnels gewünscht wird und zwei mögliche Varianten. Das Ganze erinnert an die

Abstimmung im 2011, als der Tunnel mit 54 % Nein an der Urne versenkt wurde. Im Rückblick gesehen aufgrund einer massiven Gegenwehr aus dem betroffenen Teil Kempraten, mit einflussreichen und potenten Einwohnern.

Wieder das Gleiche wie 2011? Wiederholt sich das alles wieder, im Hinblick, dass die von der Stadt vorgeschlagene Variante in etwa jener entspricht, die damals abgelehnt wurde?

Viele Erhebungen, Studien und Zählungen zeigen auf, dass die Wünsche und Ziele zu einem «Ja-zum-Tunnel» tendieren müssten, um oben Raum zu mehr Lebensqualität zu erhalten. Die «Obersee Nachrichten» haben in den beiden Lagern drei Fragen zur Beantwortung deponiert und Antworten erhalten. Beide Lager möchten eigentlich das Beste für die Stadt, aber die Standpunkte sind weit auseinander. (Sven Gasser)



Marianne Fassbind, Komitee Stadttunnel-JA.

DREI FRAGEN AN ...

Pro und Kontra

Die «Obersee Nachrichten» stellten sowohl dem Ja- wie auch dem Nein-Lager drei Fragen zum Tunnelprojekt. Von den Befürwortern beantwortete Marianne Fassbind, lic. oec. publ., ehemalige SRF-Wirtschaftsredaktorin, FDP, die Fragen; von den Gegnern Manuel Bleibler, Raumplaner, Kampagnenleiter Stadttunnel Nein, SP. (Fotos: zVg)



Manuel Bleibler, Komitee Stadttunnel-NEIN.

Der Seedamm ist eine seit hundert Jahren bestehende interkantonale Durchgangsachse, welche seit jeher mitten durch Rapperswil-Jona führt. Stehen Sie auf den Seedamm: Es geht nicht links, nicht rechts, nicht oben vorbei – nur unten. Seit über einem halben Jahrhundert wird analysiert, befragt, diskutiert und geplant ohne Ende und mit immensen Kosten. Und immer lautete die Bestlösung: Stadttunnel. Ohne die Entlastung vom lästigen, täglichen Stau verursachenden Durchgangsverkehr, lässt sich der eigene Verkehr nicht in dem Sinne gestalten, wie wir alle wollen. Nämlich mehr Raum oben zum Leben, mehr Platz für ÖV und Langsamverkehr, mehr Lebensqualität. Dass das ohne Stadttunnel gehen soll, ist eine Illusion.

«Wieso braucht Rapperswil-Jona eine unterirdische Verkehrslösung Nord-Süd, respektive wieso braucht es diese nicht?»

Das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis des Stadttunnels spricht klar gegen das Projekt. Neben den enormen Kosten von einer Milliarde Franken bringt der Tunnel auch erhebliche ökologische und städtebauliche Nachteile mit sich. Ganz zu schweigen von den massiven Beeinträchtigungen für Gewerbe und Einwohner, die während der mehrjährigen Bauzeit zu erwarten wären. Der Nutzen hält sich derweil in Grenzen. Eine signifikante Verbesserung bringt der Tunnel nur auf einem relativ kurzen Abschnitt im Zentrum von Rapperswil. Der Rest des Siedlungsgebiets, in dem die meisten Menschen leben, profitiert kaum von dieser Mega-Investition. Im Bereich des Zwischenanschlusses beim Tüchelweiher und auf Teilen der Ost-West-Achse würde der Verkehr gemäss Prognose sogar um 40 Prozent zunehmen.

Das Projekt «Stadtraum St. Gallerstrasse/Neue Jonastrasse», genannt «Avenida» – 2019 mit 68 % Nein verworfen – zeigte exemplarisch, dass die Bevölkerung nicht bereit ist, einseitige Einschränkungen des Individualverkehrs in Kauf zu nehmen, solange die Stadt nicht vom Durchgangsverkehr befreit ist. An dieser Achse hat es auf der ganzen Länge über fünfzig Eigentümer, die Raum an eine breitere Strasse abtreten müssten. Diese können nicht gezwungen werden, ihre Häuser abzubauen. Solche Prozesse dauern ebenso lange wie der Bau eines Stadttunnels. Fakt ist: Wir müssen auf viele Jahre hinaus mit dem bestehenden Strassenraum auskommen und trotzdem Verbesserungen erzielen. Mit einer grossräumigen Einbahnlösung auf der Alten und Neuen Jonastrasse wäre dies möglich. Ohne Tunnel können solche Einbahnen das Verkehrsvolumen aber nicht schlucken (gem. neusten Studien). Mit Tunnel wäre dies problemlos möglich.

«Die Optimierung Ost-West-Achse wurde 2019 an der Urne wuchtig verworfen. Wie soll eine Lösung zur Entlastung dieser Achse aussehen (mit/ohne Tunnel)?»

Wie bereits erwähnt, bringt der Stadttunnel keine Entlastung auf der Ost-West-Achse. Genau das Gegenteil ist der Fall. Dies belegen diverse Studien, welche die Stadt selbst in Auftrag gegeben und publiziert hat. Auf der Ost-West-Achse macht der Ziel- und Quellverkehr bzw. der Binnenverkehr den Löwenanteil aus. In einer solchen Situation hätte die Förderung von Alternativen eine besonders starke Wirkung. Denn die gefahrenen Strecken im Binnenverkehr sind meist kurz. Das Umsteigen aufs Velo oder den ÖV ist somit eine ernsthafte Alternative. Voraussetzung ist aber, dass die Stadt eine gute Veloinfrastruktur und ein attraktives ÖV-Angebot schafft. Daneben hat der Autoverkehr auch in Zukunft seinen Platz. Aber die Alternativen sind dann unter Umständen die schnellere und komfortablere Option.

Wir sagen Nein. Begründungen: Durchgangs-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr müssen zwingend getrennt werden, was bei der speziellen geografischen Situation unserer Stadt ohne Tunnel fast nicht möglich ist. Der bestehende Stadt-Strassenraum kann kurz- und mittelfristig nicht zulasten der Anrainer vergrössert werden. Durch die geplanten Bauten von Privaten wird die Bevölkerung wachsen; der eigene Verkehr tendenziell zunehmen. Ohne Tunnel bleiben die Durchgangsstrassen in der Verantwortung des Kantons. Der Stadt wären für kreative Massnahmen die Hände gebunden. Fazit: Die von der Stadt vorgeschlagenen «Ohnehin-Massnahmen ohne Tunnel» sind Schönfärberei. Ohne Tunnel landen wir bei Szenario 3: Punktuelle «Pflasterlipolitik», überall dort, wo es denn gerade möglich ist. In einigen Jahrzehnten könnte dann eine «Ost-West-Avenida» stehen. Ein Tunnel würde wohl früher eröffnet...

«Ist eine effektive Verkehrsentslastung (Durchgangsverkehr) ohne Tunnel überhaupt möglich, vorallem in Betracht einer prognostizierten Zunahme des Verkehrs?»

Verkehrswachstum ist kein Naturgesetz, wie das von den Tunnel-Befürwortern gern suggeriert wird. Es gibt eine Vielzahl möglicher Massnahmen, die dem Wachstum entgegenwirken oder den Verkehr verträglicher gestalten könnten. Ob und wie konsequent solche Strategien umgesetzt werden, ist eine Frage des politischen Willens. Was aber garantiert nicht zur Reduktion des Verkehrs beiträgt, ist der Bau eines Stadttunnels. «Wer Strassen säht, wird Verkehr ernten.» Das hat sich auf der ganzen Welt schon tausendfach bestätigt. Rapperswil-Jona wird da keine Ausnahme sein. Eine langfristige Verbesserung der Verkehrssituation ist nur möglich, wenn wir aufhören, Verkehrsplanung primär aus Autoperspektive zu denken und stattdessen die Anreize richtig setzen für ein diversifizierteres Verkehrssystem.