

Verein im Zürcher Oberland macht gegen Rapperswiler Stadttunnel mobil

RAPPERSWIL-JONA Eisenbahnausbau statt unterirdische Strasse: Der Verein Lebensraum Oberland hält einen Tunnel in Rapperswil-Jona für nicht zielführend. Der dortige Stadtrat schätze den Durchgangsverkehr zu hoch ein.

Er sorgt immer wieder für heisse Köpfe: der Stadttunnel Rapperswil-Jona. Die Vereinigung Lebensraum Oberland (LEO) schreibt in einer Mitteilung, der Stadttunnel verschiebe die Probleme lediglich, statt sie zu lösen. «Wie fast überall wird der Durchgangsverkehr zu hoch eingeschätzt.» Vom Autobahnanschluss Hüllistein bis zum Seedamm betrage dieser nur knapp ein Drittel. Die Vereinigung spricht von einem «Tunnelwahnsinn», welcher in der Stadt am Obersee herrsche: «Der Stadtrat foutiert sich um die Resultate von Verkehrserhebungen.»

Als Alternative schlägt LEO einen Ausbau des Eisenbahnnetzes vor. Konkret fordert der Ver-

ein einen Ausbau der Strecke Rütli-Rapperswil-Hurden auf Doppelspur, eine direkte Bahnverbindung Rütli-Schmerikon und zudem die Stadtbahnen Oberland und Obersee. Diese würden weniger kosten als die angedachten Strassenprojekte, schreibt die Vereinigung.

«Keine neuen Argumente»

Für den städtischen Bauchef Thomas Furrer sind die Argumente zum Durchgangsverkehr «nichts Neues». Der Stadtrat habe diese Verkehrsmessungen immer wieder thematisiert. Man wisse in Rapperswil-Jona, dass der Durchgangsverkehr sogar weniger als ein Drittel betrage. «Aus diesem Grund plädieren wir für die sogenannten Vollan-

schlüsse des Tunnels», erklärt Furrer. Zudem habe keine der angedachten Varianten nur auf den Transitverkehr gezielt. «Wir müssen auf jeden Fall auch das innerstädtische Netz entlasten.» Der Tunnel bedeute auch eine Entlastung für den Ziel- und Quellverkehr.

Auch für die Verkehrsteilnehmenden aus dem Zürcher Oberland bringe der Tunnel eine Verbesserung, ist Furrer überzeugt: «Autofahrer aus dieser Region müssen nicht mehr über die überlastete Rütistrasse.» Zudem werde der Anschluss an die A53 besser und sicherer. Auch befürchtet Furrer keine «Verkehrschwemme» für das Zürcher Oberland.

Finanzielle Obergrenze

Furrer wehrt sich auch gegen den Vorwurf der Vereinigung, der Stadtrat wolle den Tunnel um jeden Preis: «Durch das Mobilitäts-

forum ist die Verkehrsstrategie breit abgestützt.» Zudem sei die Planung eines Tunnels auch ein Bürgerauftrag, wie der Bauchef erklärt. Und: Das Megaprojekt habe in finanzieller Hinsicht definitiv eine Obergrenze. «Über den Tunnel zu entscheiden, ist nicht allein Sache des Stadtrats», resümiert Furrer.

Nichtsdestotrotz geht in einigen Gemeinden der Region die Angst vor Mehrverkehr um. Im vergangenen Herbst hatten die beiden SVP-Kantonsräte Tumasch Mischol (Hombrechtikon) und Ulrich Pfister (Egg) dieser Besorgnis Ausdruck gegeben und eine Anfrage zu den Auswirkungen des Tunnels auf das Zürcher Oberland an den Zürcher Regierungsrat gerichtet.

In ihrer kürzlich publizierten Antwort stützt die Regierung das Tunnelprojekt, wenn sie auch die Befürchtungen teilweise bestätigt. Das Projekt sei ein «Schlüs-

selvorhaben» in der Weiterentwicklung der Region Obersee. Der Stadttunnel mache die Durchgangssachse durch Rapperswil-Jona und die nördliche Zufahrtsachse ins Stadtzentrum aber «tendenziell attraktiver», hält die Regierung fest.

«Leichte Zunahme»

Konkret heisst es: «Mit dem Bau des Stadttunnels wird eine leichte Verkehrszunahme auf der A53 westlich des Anschlusses Hüllistein erwartet.» Die Wechselwirkungen zwischen der Oberlandautobahn und dem Stadttunnel liessen sich mit den «vorhandenen Prognoseinstrumenten nur beschränkt modellieren». Zusammenfassend schreibt die Zürcher Regierung, der Stadttunnel Mitte habe «vernachlässigbare Auswirkungen» auf den zweispurigen Abschnitt der A53 östlich des Anschlusses Hüllistein.

Eva Pfirter