

MOBILITÄTSFORUM RAPPERSWIL-JONA

Keine Lösung in Sicht

Die Millionenübung Mobilitätsforum ging letzten Samstag zu Ende. Nun liegt der Ball wieder bei der Politik. Was ist jetzt eigentlich Sache?

Was der stv. Chefredaktor der «Zürichsee-Zeitung», Michael Kaspar, vor dem letzten Mobilitätsforum schrieb, ist Tatsache geworden: «Die Hoffnung hat den Prozess am Leben erhalten ... und diese macht nun dem Alltag, dem Lärm und der Frustration Platz ... Ein Mitwirkungsverfahren von diesen Dimensionen kann keine Lösung für ein solches Problem finden.»

Seetunnel «kein Thema»

So war es auch. Als am letzten Samstag der Kantonsingenieur Urs Kost vor die 117 Forumsteilnehmer trat, breitete er ernüchternde Fakten aus: Die vom Forum erarbeitete, erste «Lösungsfamilie», ein Seetunnel von der A3 zur A53, ist nach der Konsultation mit den Umliederkantonen chancenlos. Der 1,4-Milliarden-Tunnel sei in Schwyz «kein Thema». Ebenso wenig in Zürich, weil es deren Strassennetz an den Anschlüssen überfordere. Und St. Gallen kann den Tunnel (auf fremdem Terrain) weder finanzieren noch realisieren.

Kleiner Tunnel «chancenlos»

Auch die zweite «Lösungsfamilie», der kleinere Tunnel von Hurden zur A53, ist gemäss Kantonsingenieur für Schwyz «chancenlos», weil er das Hurdner Flachmoor tangiere.

3. und 4. Familie abgetaucht

Über die dritte «Lösungsfamilie», die «Verhaltensänderung», wurde kaum noch kommuniziert. Man weiss wohl: Es ist eine Illusion, dass zur Staulösung das Mobilitätsverhalten der Autofahrer ausgerechnet in Rapperswil-Jona geändert werden kann.

Auch um die vierte «Lösungsfamilie», den «Status quo+», blieb es ruhig. Denn dies ist neben einer millionenteuren Strassenumlegung ungefähr das, was alle kennen: Permanenter Stau – mit Aussicht auf noch mehr,



Am Schluss blieben nur Forderungen: Für 1,3 Millionen Franken untersucht und diskutiert.

Foto: Willi Meissner

weil in unserer Region laufend mehr Menschen wohnen.

Laute Forderungen

Was blieb übrig? Fachlich wenig. Ausser, dass Teilnehmer und Organisatoren nach dem bis 1,3 Millionen Franken teuren Forumsprozess hätten konstatieren können, dass die Übung wenig brachte. Da man sich solches aber ungerne eingesteht, erhöhte man stattdessen die Tonlage und stellte Forderungen, die (natürlich) andere einlösen müssen. Dies sind «der Ausbau des ÖVs, Verbesserungen für Fussgänger und Velofahrer sowie Tempo 30». Als ob das so einfach und etwas Neues wäre.

Langfristige Lösung

Vor allem aber fordern die Freizeitverkehrsspezialisten die Politik auf, beim Kanton Druck zu machen für «eine langfristige Lösung». Damit ist der Transittunnel mit Anschluss in Jona gemeint.

Bauchef Thomas Furrer nahm den Ball geduldig entgegen, indem er sagte: «Der Stadtrat ist jetzt gefordert, eine Strategie zu finden.»

Das war liebenswürdig. Er hätte aber auch noch sagen können, dass man nun gesehen habe, dass komplexe Probleme von Amateuren nicht gelöst werden können. Und dass man irgendwann den Fachleuten glauben müsse.

Anschluss Kempraten

Genau das ist aber in Rapperswil-Jona nicht der Fall. Denn mit der «langfristigen Lösung» meint das Mobilitätsforum weiterhin den sachlich falschen Transittunnel mit Anschluss in Jona.

Einerseits würde damit Jona im Verkehr ertrinken und andererseits würden die Staus in Rapperswil bleiben. Denn jeder Fachmann weiss, dass man Rapperswil-Jona nur dann vom Verkehr erlösen kann, wenn die Stadtdurchfahrt verunmöglicht wird. Das heisst, dass der Verkehr aus den drei Haupttrichtungen Seedamm, Ricken und Stäfa/Rüti in einen Tunnel muss.

Dazu braucht es aus diesen drei Richtungen Tunnel-Anschlüsse, nämlich auf dem Seedamm, bei Tüchi/Weidmann und in Kempraten.

Dieser Anschluss aber war bei genauer Betrachtung der geheime Killer

der Tunnel-Abstimmung im Herbst 2011. Es gab namhafte Bürger, die diesen nicht wollten und darum beim damaligen Tunnelgegner Hubert Zeis und beim heutigen Stadtrat Markus Gisler eine Werbekampagne gegen den Tunnel in Auftrag gaben.

Mit Gestank und Stau leben

Statt der damals fachlich ausgeklügelten Tunnellösung mit den drei Anschlüssen forderten Zeis und Gisler einen Transittunnel mit einem Anschluss im Joner Zentrum. Exakt so, wie dies Hubert Zeis auch heute als Mitglied im Mobilitätsforum noch fordert. Weil diese Variante aber die Stadt auf Dauer nicht von den Staus befreit, wird sie der Kanton auch nie finanzieren – selbst wenn er das Geld dazu noch hätte.

Wäre Rapperswil-Jona ehrlich mit sich, müsste es heute, auf dem Boden der Realität angekommen, nochmals über die damalige Kantonsvariante abstimmen. Da dies wohl kaum passiert, wird die Stadt mit verstopften Strassen, Gestank und Lärm in die weitere Zukunft gehen müssen.

Bruno Hug