

wagen täglich in der Fussgängerzone bedeuten vier Personenwagen pro Minute), die betroffenen Quartiere und ihre Bewohner (Luft, Lärm im Bereich der Abfahrten) enthalten.

Es ist eine realistische Gesamtkostenbetrachtung auszuweisen. Diese muss neben den Erstellungskosten die Kosten für den Rückbau der Etappe 1+, die Kosten für Abbrüche, für Neu- und anschliessende Umbauten (Tunnelgebäude Sonnenhof), Entschädigungen für Anwohner und Kosten für Unvorhergesehenes (Baugrund, Beschädigungen ...) enthalten.

«Lärm, Gestank und Gefahren werden endlich aus unserem Quartier verbannt»



*Beat Wirth,
Altstadtbewohner*

Manchmal, wenn ich abends mit dem letzten Zug von Zürich nach Hause komme, marschiere ich quer über den Bahnhofplatz direkt hinüber zur Fischmarktstrasse. Ich versuche mir dann vorzustellen, wie es wäre, wenn wir uns dort auch bei Tag so frei bewegen könnten. Oder wenn man sich beim Stadthofplatz auf dem Trottoir im normalen Ton unterhalten könnte. Wenn man am Cityplatz draussen sitzen könnte. Oder wie es wäre, wenn man die Kinder ohne Angst über die Strasse schicken könnte.

Der Durchgangsverkehr ist eine grosse Belastung für unser Quartier. Der Tunnel wird uns eine ganz neue Lebensqualität bringen. Lärm, Gestank und Gefahren der täglichen Blechlawine werden endlich aus unserem Quartier verbannt. Die Teilung der Kernzone durch die Hauptverkehrsachsen verschwindet. Wir erhalten Luft zum Atmen und Platz zum Leben. Die Stadt Rapperswil-Jona hat die Bedeutung einer lebenswerten und lebendigen Kernzone erkannt. Jetzt müssen wir endlich einen Anfang machen. Mit vereinten Kräften wird es uns gelingen, diese erste Etappe rasch auf den Weg zu bringen.

«Im Moment fehlt vor allem eine Vision»



*Stefano Ghisleni,
Bewohner von
Rapperswil-Jona*

Durch das momentane Verkehrsaufkommen wird die Attraktivität unserer schönen Stadt Rapperswil-Jona geschmälert. Zur Lösung dieses Problems wurde nun

ein Konzept mit einer Tunnelvariante vorgelegt. Ich anerkenne, dass die Politik enormen Einsatz geleistet hat, die zu sprechenden Gelder von Bund und Kanton in unsere Region zu bringen. Das vorgelegte Konzept stellt meiner Meinung nach aber noch keinen echten Mehrwert dar, sondern bringt lediglich eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit und trägt folglich zu einer Steigerung des Verkehrs bei. Unsere Nachbarstädte St. Gallen, Zürich oder Winterthur lösen ihre Verkehrsprobleme, indem sie die Leistungsfähigkeit ihrer Strassen und Parkhäuser reduzieren. Zudem fehlt dem Konzept ein sensibler und klarer Umgang mit dem Gebäudebestand und dem Ortsbau.

Der geplante Tunnel wäre grundsätzlich eine Entlastung für den Altstadtkern. Für die Weiterentwicklung der ganzen Stadt und für die langfristige Sicherung ihrer Qualität wäre aber eine grossräumige Umfahrung mit flankierenden Massnahmen und eine echte Entlastung vom Durchgangs- und Zubringerverkehr zentral. Mit dem weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs könnte bestimmt auch eine Verbesserung des Inhouse-Verkehrs erreicht werden.

Wir können es uns aber nicht leisten, zusätzlich zum öffentlichen Verkehr auch den Individualverkehr im geplanten Ausmass auszubauen. Alles, was gebaut und umgesetzt wird, muss über Jahre unterhalten werden. Unsere kommenden Generationen dürfen nicht mit solchen Hypotheken belastet werden.

Im Moment fehlt vor allem eine Vision. Wir stecken in einem Geflecht von jahrelangen Vorschlägen, Diskussionen, Abwägungen, Rückweisungen, Schuldzuweisungen, Entmutigungen und Resignation fest. Ein Wettbewerb mit kompetenten, weitsichtigen und unbefangenen Städteplanern, Verkehrsplanern, Ingenieuren und weiteren Spezialisten könnte uns helfen, trotz Zeitnot endlich die Vision zu finden. Eine Vision, die die alten Vorstellungen vergessen lässt. Ein Projekt, das uns begeistert.