

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 24 (2011)
Heft: [3]: Rapperswil-Jona : zusammen bauen und die Zukunft planen

Artikel: Das Kreuz mit dem Verkehr : Seedamm und Innenstadt im Stau. Bringt der Tunnel die Lösung?
Autor: Hornung, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-287080>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

DAS KREUZ MIT Seedamm, Bahnhofplatz DEM VERKEHR und Stadtzentrum Im Stau. Bringt der Stadttunnel die Lösung?

Text: René Horning

Noch fahren im Tagesdurchschnitt 25 000 Autos über den Seedamm und am Rapperswiler Bahnhof vorbei. Auf der Zürcherstrasse zwischen Stadtzentrum und Kempraten und weiter Richtung Stäfa oder Rüti sind es noch rund 22 500 Fahrzeuge. Nord-Süd- und Ost-West-Verkehr kreuzen sich seit Jahrhunderten in Rapperswil und treffen mitten in der Stadt aufeinander. Am meisten stören die rund 1000 Lastwagen, die täglich in der einen oder anderen Richtung über den Seedamm und durchs Zentrum fahren. Eine Entlastung ist «dringend», sagen Anwohner und Behörden, doch dieses «dringend» ist relativ geworden: Seit Jahrzehnten wird nach Lösungen gesucht – ob die aktuellste Variante die letzte ist?

Der jüngste Vorschlag einer Verkehrsentslastung wurde Ende 2010 vom Tiefbauamt des Kantons St. Gallen abgesegnet und zur Vernehmlassung nach Rapperswil-Jona geschickt. Vorgeschlagen wird jetzt ein rund 2,5 Kilometer langer kurviger Tunnel vom Seedamm bis Kempraten. Vom See her soll diese unterirdische Strasse unter dem Bahnhofplatz zum Vollan-schluss «Tüchi» führen, von dort in einer Kurve zurück Richtung See und dann unter der Zürcherstrasse bis nach Kempraten. In einer späteren zweiten Etappe soll die Fortsetzung mit dem «Frohberg»-Tunnel bis zum Anschluss «Hüllistein» in Rüti an der A53 gebaut werden.

Als «Vater» dieser vorerst letzten Version gilt der Ingenieur Bruno Huber, Präsident der im Jahr 2000 gegründeten «IG Tunnel». Huber hatte die 2007 vom Kanton ausgearbeitete Variante kritisiert. Sie sah noch drei Etappen vor. Die Zürcherstrasse wäre als letzte entlastet worden, «erst in drei Generationen», wie er kritisierte. Weil niemanden interessiere, wie der Verkehr in 75 Jahren fließen werde, und weil eine Entlastung wirklich dringend sei, wurde die erste Etappe jetzt verlängert. Zudem wurde die Linienführung so korrigiert, dass das Berufs- und Weiterbildungszentrum (BWZ) stehen bleiben kann, und die Baustelle soll neu unter die Zürcherstrasse statt unter das parallel dazu verlaufende Bahntrasse zu liegen kommen. Strasse statt Bahn zu «untergraben», ist mit wesentlich weniger Auflagen und Problemen verbunden.

KANTON SOLL ERSTE ETAPPE ZAHLEN Der neuste Vorschlag hat allerdings seinen Preis: Statt der ursprünglichen 350 Millionen muss für die verlängerte erste Etappe mit mindestens 550 Millionen Franken gerechnet werden. Rund 75 Millionen steuert der Bund aus dem Agglomerationsprogramm bei. Der grosse Rest kommt aus dem Strassenfonds des Kantons St. Gallen, der aus den Motorfahrzeugsteuern, den Treibstoffzollzuschlägen und der Schwerverkehrsabgabe gespeist wird. In den Fonds fließen zur Zeit jährlich 200 Millionen Franken, davon können knapp 40 Millionen für Neubauvorhaben verwendet werden. Weil dieses Geld aber für alle anstehenden Umfahrungs- und Entlastungsstrassen reichen muss, ist ein innerkantonales Gerangel um die Finanzierung absehbar. Es stellt sich deshalb die Frage, ob es alternative Finanzierungsmodelle geben könnte: Warum zahlen die Nachbarkantone Schwyz und Zürich nicht mit? Immerhin handelt es sich beim Stadttunnel um einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in der gesamten Region Obersee. Eine andere Frage ist die Finanzierung der zweiten Entlastungsetappe von Kempraten zur A53: Wie schaffen es Rapperswil-Jona und der Kanton St. Gallen, diese Strecke dem Bund als Autobahnzubringer zu «verkaufen», damit er bezahlt?

Finden sich 500 Unterschriften gegen den Vernehmlassungsbeschluss des Stadtrates, kommt es zur Referendumsabstimmung. Immer taucht auch die Forderung nach einem Lastwagenfahrverbot auf dem Seedamm auf. Der Nord-Süd-Schwerverkehr solle weiträumig um den Obersee herumge- »

Kommentar BAUSTELLE AM OBERSEE

Rapperswil-Jona, die attraktive Stadt mit starker Wirtschaft, mit Hochschule, Elefanten und viel Verkehr, zeigt sich an schönster Lage. Politisch ist sie dem Kanton St. Gallen zugeordnet, mental, wirtschaftlich und verkehrstechnisch aber im Grossraum Zürich eingebunden. Das Miteinander funktioniert derzeit vornehmlich auf Gemeindeebene und in der engeren Agglomeration Obersee. Ein Glück, dass sich Rapperswil und Jona zusammengeschlossen haben. Das Gebiet der neuen Stadt besitzt heute – Ironie der Geschichte – wieder die gleiche geografische Ausdehnung wie das Rapperswil von 1798. Jona war lange Hinter- und Untertanenland, Lieferant von Wasser, Nahrung, Holz und Stein und später Industrieort. Der Standort des neuen Stadthauses in Jona war politisch klug. Eine städtebauliche Antwort auf die neue Bedeutung des Ortes hat sich allerdings bis heute nicht eingestellt. Ihm fehlt, abgesehen von Wohnbauten, eine städtebauliche Kraft.

Das hängt auch mit der Verkehrssituation zusammen: Rapperswil-Jona ist Verkehrsgeschichte von A bis Z. Burg und Stadt profitierten seit dem frühen 13. Jahrhundert vom Nord-Süd-Transit. Heute überqueren an Spitzentagen bis zu 30 000 Autos den Seedamm. Projekte zur Unterfahrung der Stadt reichen sechzig Jahre zurück. Seit den Achtzigerjahren hat sich die Tunnelleidenschaft bei Planern auch kostenmässig intensiviert. Bilder und Worte einer vernetzten und weitreichenden Raumphilosophie – Ideen für eine Reduktion des Automobilverkehrs oder für die Sperrung des Seedamms zugunsten einer Freizeitzone – wanderten aber schnell in Papierkörbe. Auch Visionen für eine Seebrücke oder einen Seetunnel als grosse Spange lösten sich in Dampf auf. Zu viel und zu lange sei schon geplant und ausgegeben worden für diverse Tunnelprojekte, so die Stimmen. Stimmt!

So steht die Stadt heute unter Zugzwang ihrer Planungs-politik und ist bereit für den Gang in die Unterwelt. Für die oberirdische Gestaltung hat sie basisdemokratisch Vorbildliches geleistet. Trotzdem fehlt die un-abhängige Fachdiskussion in grösseren und komplexen Zusammenhängen des Verkehrs und des Städtebaus. Werden uns künftige Generationen für die Zementierung des immer stärker befahrenen Seedamms danken? Nein! Verkehr buchstäblich aufgleisen wäre doch eine prima Alternative. Die rasche und rigorose Umsetzung von Stadtbahnen würde eine sinnvolle Zukunft am Seedamm noch vor der nächsten Eiszeit schärfen helfen.

Peter Röllin, Kultur- und Kunstwissenschaftler, Rapperswil



»Rapperswiler Bahnhofplatz: Heute dominiert der Individualverkehr.

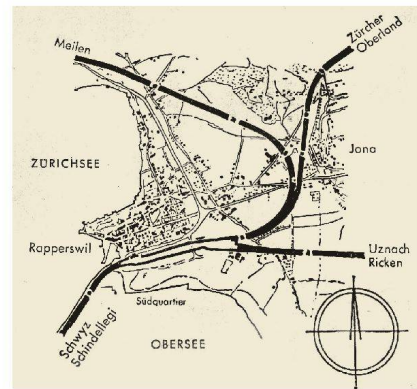


» führt werden – schliesslich wurde dafür die A53 gebaut, so die Argumentation der Grünen und des VCS. Lenkungsmassnahmen müssten auf der anderen Seeseite in Pfäffikon, aber auch beim Anschluss «St. Dionys» an der Rickenstrasse erfolgen. Ohne grossräumige Lösungen werde es nicht gehen. Mit dem Tunnel ist allerdings das innerstädtische Verkehrsproblem zwischen Rapperswil und Jona nicht gelöst: Der zwischen der A53 und Jona fliessende Verkehr wird hoch bleiben und die Belastung der Neuen Jonastrasse wird mit dem Anschluss «Tüchi» auch nicht abnehmen. Es gibt auch grundsätzliche Fragen zum Tunnelprojekt. Es sei «ein Rezept aus den Sechzigerjahren, das grosse Narben im Stadtbild hinterlassen wird», kritisiert Frank Roskothen, der Präsident des Architekturforums Obersee. Der Tunnel führe zu Umwegfahrten, denn Verkehr werde in der Innenstadt immer rollen, «Verkehr gehört einfach zum Stadtleben». Mit flankierenden Massnahmen und neuer Strassenraumgestaltung liessen sich Verbesserungen schon jetzt, auch ohne Tunnel, realisieren. Schon 1996 wurden die Autos vom Seequai vertrieben und der Fischmarktplatz aufgewertet.

70 JAHRE PLANUNG

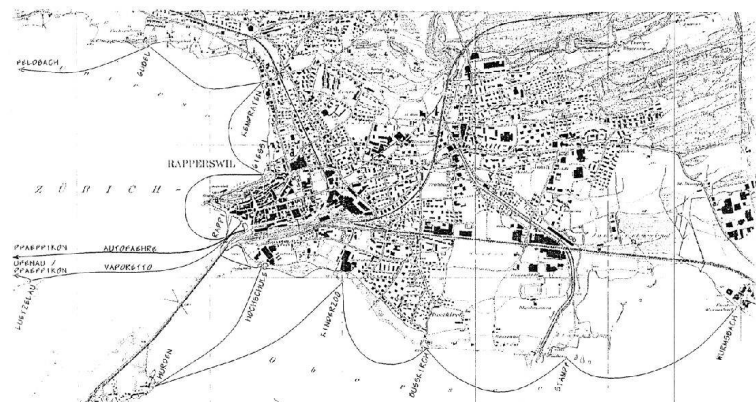
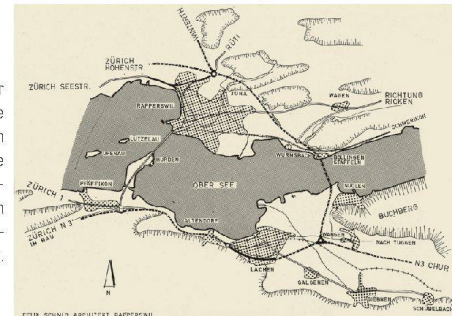
Der Tunnel scheint jetzt mehrheitsfähig zu werden. Mit dem Bau kann aber frühestens 2015 begonnen werden. Dann sind die Diskussion um die Verkehrsprobleme in Rapperswil ziemlich genau siebenzig Jahre alt: 1943 hatte Rapperswil einen Ideenwettbewerb für das Südquartier und für einen generellen Bebauungsplan lanciert. Haefeli, Moser, Steiger – die Stararchitekten der Landzeit und der darauf folgenden Jahre – hatten die Ausschreibung mit ihrem kühnen Projekt «Schleife» gewonnen. Sie wollten das Bahntrasse ab dem nördlichen Ende der Kemprater Bucht ins damals noch unbebaute «Hinterland» verlegen und die neuen Gleise im Bereich der Neuen Jonastrasse mit der Bahnlinie von und nach Rüti zusammen in den Bahnhof Rapperswil führen. Das bisherige Bahntrasse parallel zur Zürcherstrasse hätte zu einer neuen Ausfallstrasse werden sollen. «Wäre diese geniale Idee damals umgesetzt worden, hätten wir heute wohl wesentlich kleinere Verkehrsprobleme», ist Frank Roskothen überzeugt. Dem nie realisierten Projekt von 1943 folgten zwanzig Jahre später neue Vorschläge, wie man die «Stockungen» auf dem Seedamm beheben könnte: Ab 1964 kämpfte der Rapperswiler Architekt Felix Schmid für einen Obersee-Viadukt, für eine 850 Meter lange Brücke zwischen Nuolen und Bolligen. Er platzierte sie an die engste Stelle des Obersees, sie wäre fast 100 Meter kürzer geworden als der Seedamm. Schon Schmid sprach von einer «Ringstrasse» um Rapperswil herum – eine Verkehrsführung, die heute grossräumiger mit den Autobahnen A3 und A53 realisiert ist, aber zwischen Wetzikon und Hinwil noch eine Lücke aufweist.

In den Achtzigerjahren tauchten die ersten Tunnelprojekte auf – inzwischen sind mehr als 14 Varianten skizziert worden. Dazwischen hatten die Planer der Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur (asa) sogar Kommissar Brunetti bemüht. In einem Büchlein liessen sie 1998 den von der Krimiautorin Donna Leon erfundenen venezianischen Detektiv nach Rapperswil reisen, wo er nach drei aus Venedig verschwundenen Vaporetti suchen musste. Und siehe da: Sie verkehrten am rechten Zürichseeufer zwischen Feldbach und Wurmsbach und stellten so auch die Verbindung parallel zum Seedamm nach Pfäffikon her. Die Planer von asa schlugen damit zusätzlichen öffentlichen Verkehr vor – samt einer Autofähre über den See, damit der Damm für den Individualverkehr gesperrt werden könnte. Die Innenstadt von Rapperswil präsentiert sich in dieser Publikation mit dem Titel «Endstation Rapperswil» idyllisch und verkehrsfrei.

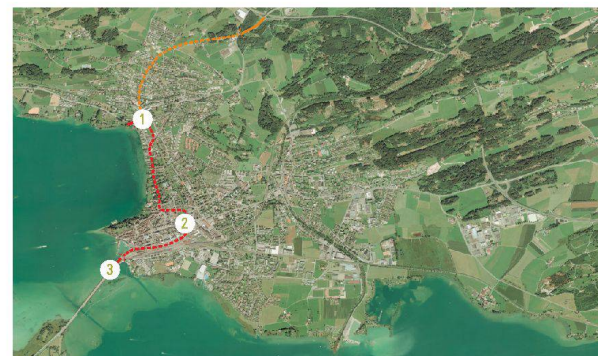


«Haefeli, Moser, Steiger wollten schon 1943 mit dem Projekt «Schleife» die Verkehrsprobleme lösen: die Bahn verlegen und das Schienentrassee als neue Strasse nutzen.

>1964 kämpfte der Rapperswiler Architekt Felix Schmid für eine 850 Meter lange Brücke zwischen Nuolen und Bolligen – an die engste Stelle des Obersees. Mittlerweile stehen die möglichen Endpunkte der Brücke in Naturschutzgebieten.



^Vorschlag der Planungsgruppe asa von 1998: Venezianische Vaporetti stellen den öV zwischen Feldbach und Wurmsbach sicher. Eine Fähre überquert den See.



^Aktuelles Entlastungstunnel-Projekt. Vorerst soll die erste Etappe rot gebaut werden. 1 Anschluss Zürcherstrasse, 2 Anschluss Teuchelweiher, 3 Anschluss Seedamm

>Kultur(Zeug)Haus an der Neuen Jonastrasse. Die Verbindungsachse wartet auf eine neue Gestaltung.

