

«Mit einem Tunnel ist der Hand

Der frühere Stadtpräsident und heutige Ständerat Beni Würth erklärt, warum ihn Alternativen zum Tunnel in Rapperswil-Jona nicht überzeugen,

Pascal Büsser

Beni Würth, am 10. September fällt Rapperswil-Jona einen Grundsatzentscheid zum Stadttunnel. Mit welchem Ausgang rechnen Sie? Puh (überlegt) ... ich habe das Gefühl, es wird wieder ein enges Ergebnis geben. Ich hoffe auf ein Ja.

Und würde ein knappes Ja etwas aussagen, ob später ein konkretes Tunnelprojekt durchkommt? Die Fusion wurde bei der Konsultativabstimmung 2003 in Jona auch nur knapp angenommen. 2005 war dann in beiden Gemeinden die Zustimmung über 60 Prozent. Wenn man mal eine Basis gelegt hat, haben die Behörden ein Mandat, um weiterzuarbeiten. Nach einem Ja geht es darum, das Projekt so zu bearbeiten, dass sich die Vorbehalte reduzieren und die Vorteile deutlicher werden.

«Am Grundproblem hat sich seit 2011 nichts geändert.»

Rechnen Sie bei der Stichfrage Tunnel Mitte oder Direkt mit einem aussagekräftigen Resultat? Entscheidend ist für mich die Grundsatzfrage. Will man den Stadtraum vom Verkehr entlasten: ja oder nein. Die Frage der Tunnelvariante ist sekundär.

Seit Ihrem Abgang als Stadtpräsident 2011 äussern Sie sich nie zu lokalpolitischen Fragen. Warum die Ausnahme beim Tunnel? Weil es schlicht darum geht, ob wir unseren Handlungsspielraum für die Zukunft vergrössern können oder ob wir mehr oder weniger stehen bleiben. Es ist ein Generationenprojekt, das eine enorme Auswirkung hat für die Zukunft von Rapperswil-Jona. Eine Stadt mit Zukunft braucht Entlastung. Ich wohne hier, die Stadt ist meine Heimat geworden. Ich hoffe, dass man in dieser Frage weitsichtig entscheidet und nicht auf die Polemik der Gegner aufspringt.

2011 lehnte eine Mehrheit von 54 Prozent eine erste Etappe für einen Tunnel ab. Was ist diesmal anders? Am Grundproblem hat sich nichts geändert. Der Stadtraum ist weiter verkehrsdominiert und überlastet. Die über 25 000 täglichen Fahrzeuge auf dem Seedamm sind massiv mehr als am Gotthard. Wenn man eine grundlegende Lösung will, braucht es eine grundlegende Verkehrsantwort. Natürlich kann nicht ein Wurf die ganze Stadt vom Verkehr freispielen, das ist nicht realistisch. Wenn man den Durchgangsverkehr anschaut, dann ist dieser primär auf der Nord-Süd-Achse. Darum ist die Logik richtig, dass man mit einem Tunnel auf dieser Achse ansetzt.

Was war bei der Tunnelabstimmung 2011 der grösste Fehler? Im Rückblick wurde in der Kampagne zu wenig klargemacht, wie wichtig für die Gesamtentwicklung der Stadt – nicht nur für die Verkehrsfrage – die Tunnelösung ist. Ich musste das leider vom Spielfeldrand aus beobachten.

Sie haben 2011 in der heissen Phase vom Stadtpräsidium in die Kantonsregierung gewechselt. Würden sie das heute anders machen? Den Zeitpunkt hatte ich nicht gewählt, das ergab sich so mit dem Rücktritt von Joe Keller. Als Regierungsrat konnte ich nicht mehr in die Debatte eingreifen. Das gehört sich nicht.

Aber Sie haben sich geärgert? Als Demokrat hat man ein Abstimmungsresultat zu akzeptieren. Aber natürlich ärgerte ich mich. Ich habe immer gesagt, dass es ein kapitaler Fehlentscheid war. 12 Jahre später ist die Situation keine Spur besser. Die Debatte und die Argumente sind praktisch gleich: ÖV ausbauen, Langsamverkehr ausbauen, das ist alles sehr wichtig.

Aber? Aber wenn man eine Verkehrsentscheidung mit einem Tunnel hat, ist der Handlungsspielraum viel grösser, das ist eigentlich offenkundig.

Tunnelkritiker sagen, dass die Stadt bisher den Spielraum für die Verbesserung neuer Veloweg und beim ÖV zu wenig genutzt hat. Ich bin in Rapperswil-Jona fast immer mit dem ÖV oder auf dem Velo unterwegs. Mit dem Velo ist es attraktiv – man sollte das nicht immer schlechreden. Als Einheimischer weisse ich, wo ich problemlos durchfahren kann. Ich bin dafür, Velowege auszubauen, aber wir haben schon viele sichere Routen. Und ich will daran erinnern, dass auch Fuss- und Velowege in der Stadt nicht vom Himmel fallen. Meine erste Referendumsabstimmung vor 20 Jahren war der kombinierte Geh-Radweg Rütistrasse. Auf der Ost-West-Achse konnte vor Kurzem die Lücke Bollwies geschlossen werden. Vielleicht kommuniziert man auch zu wenig, was es schon gibt. Sicher ist, auch Velowege zu bauen ist in der Stadt kein Kinderspiel.

Wird beim ÖV genug gemacht? Die S-Bahn und der Stadtbus sind schon sehr gut. Der Ausbau des Bahnhofs Jona war mein letztes Bürgerversammlungsstraktandum. Man hat schon sehr viel gemacht und wird weiter viel tun. Aber nur mit ÖV und Velowegen lösen wir die städtische Verkehrsproblematik nicht. Zumal, wenn der Bus im Stau steht, ist das nicht wahnsinnig toll.

Sie erwähnten die Kommunikation bei der Tunnel-Abstimmung 2011. War nur diese das Problem? Es gibt auch inhaltliche Punkte, die ich jetzt besser finde. Es nicht mehr eine etapierte Lösung. Viele haben der Etappierung nicht recht getraut. Das ist jetzt weg. Das ist gut. Auch die Linienführung unter der Zürcherstrasse wurde 2011 kritisch beurteilt. Das sind zwei Elemente, die jetzt besser sind.

Nach dem Nein 2011 gab es die Mobilitätsdiskussion, wo viele Lösungen diskutiert wurden das wird bei einem Nein wieder passieren. Dann gibts die nächste Welle von



Hofft auf eine Korrektur von 2011: Der ehemalige Stadtpräsident und heutige Ständerat Beni Würth spricht sich beim Interview an der Hafensperrmauer für einen Stadttunnel in Rapperswil-Jona aus.

Bild: Markus Timo Rüegg

Workshops, Konzepten und Planungen, die Hunderttausende Franken kosten. Wenn wir wieder Nein sagen, sind wir in 10 Jahren keinen grundlegenden Schritt weiter. In der Geschichte der Verkehrsdiskussion gab es sicher schon 50 Lösungsideen. Am Schluss landet man immer wieder beim Gleichen. Wenn man eine echte Entlastung will, muss man in den Untergrund.

Im Vorfeld der Abstimmung gab es einen Knatsch zwischen der Stadtführung und der kantonalen Baucefin zur Frage, ob über das Gesamtverkehrskonzept oder explizit über den Tunnel abgestimmt werden soll. Was halten Sie von der Kritik Ihrer Parteikollegin am Vorgehen des Stadtrats? Nichts, weil ich das nicht nachvollziehen kann. Man kann ja nicht über ein Gesamtkonzept abstimmen. Es ist richtig, dass man über die Grundsatzfrage abstimmt. Denn der Tunnel wäre ein Quantensprung. Und er schafft eine klare Grundlage für die weitere Planung. Man kann nicht ewig zweigleisig mit und ohne Tunnel fahren.

Ist es aber geschickt vom Stadtrat, eine explizite Tunnel-Abstimmung mit Varianten anzusetzen, wenn es noch gar kein Bauprojekt gibt?

Wieso jetzt nicht eine Grundsatzentscheidung herbeiführen. Wir wissen nicht mehr, wenn wir nochmals warten. Nach dem letzten Nein hat man im Rahmen der Mobilitätszukunft nochmals alle möglichen Alternativen geprüft. Der Kanton hat sehr viel investiert. Es ist doch völlig richtig, diese Weichenstellung jetzt zu machen.

Wie stark wird der Knatsch zwischen Stadt und Kanton die Tunnel-Abstimmung beeinflussen? Das ist nicht optimal, aber wenn es ein Ja gibt, dann ist auch der Kanton poli-

Zur Person

Benedikt Würth (55) ist seit 2019 Ständerat des Kantons St. Gallen (Die Mitte). Im Jahr 2000 wurde der damals 32-jährige studierte Jurist zum Gemeindepräsidenten von Jona gewählt. Ab 2007 amtierte er als erster Präsident der fusionierten Stadt Rapperswil-Jona. 2011 wurde der gebürtige Mörschwiler in die St. Galler Regierung gewählt, zuvor war er im Kantonsrat Fraktionschef der CVP. Würth ist verheiratet, hat zwei Kinder und wohnt im Hanfländerquartier. (pb)

lungsspielraum viel grösser»

welche Tunnelvariante er bevorzugt – und was nun besser ist als 2011. Zudem gibt er der Stadtführung einen dringenden Ratschlag.



risch wieder in der Pflicht. Dann hat er ein Mandat, die Planungen wieder voranzutreiben.

Eigentlich versprach der Kanton bis 2023 ein abstimmungsreifes Tunnel-Vorprojekt. Wissen Sie, warum dieses nicht vorliegt?

Was ich sagen kann: In der Phase 2003 bis 2011 hat man intensiv an der Gesamtverkehrsoptimierung gearbeitet, immer sehr eng abgestimmt mit dem Kanton. Das Engagement des Kantons war enorm hoch. Das Nein 2011 gab dann einen massiven Dämpfer. Die Planungsressourcen beim Kanton sind beschränkt. Deshalb ist es gut, wenn man mal weiss, ob es grundsätzliche eine Mehrheit für den Tunnel gibt oder ob dieser definitiv vom Tunnel Tisch ist. Das ist ja, was die Gegner wollen. Damit verbaute man sich aber eine zentrale Handlungsoption.

Alle Dörfer im Toggenburg verfügen seit Ende 2022 über eine Umfahrung. Lobbyiert das Toggenburg einfach besser als das Linthgebiet?

Das hat nichts mit Lobbying zu tun. Im Toggenburg war man sich einfach einig. Darum ist es wichtig, zu wissen, ob eine Mehrheit Ja oder Nein sagt zu einer Tunnellösung.

«Man kann nicht in kleinräumigem Denken verharren.»

Stichwort Uneinigkeit: Manche Tunnelbefürworter trauern der Lösung mit einem neuen Bahntunnel durch den Meienberg nach. Dieser würde das heutige Bahntrasse der S7 nach Kempraten freispielen. Man könnte einen gedeckelten Strassentunnel ins Trassee legen und so sogar Stadtraum gewinnen. Warum haben Sie und andere Exponenten diese Idee nie ernsthaft aufgegriffen und bei den SBB Druck dafür gemacht? Diese Idee gab es schon in den Vierzigerjahren. Wir haben mit den SBB Verhandlungen darüber geführt. Die nötigen Anschlussbauwerke beim Bahnhof Jona wären massiv, die Opposition im

Quartier Vogelau/Jona gross. Zudem haben die SBB null, aber wirklich null Interesse, Planungsressourcen einzusetzen für ein Projekt, das praktisch keinen ÖV-Nutzen bringt. Ich habe ja viel mit dem ÖV zu tun. Die SBB laufen mit ihren Projekten völlig am Anschlag, mit dem Ergebnis, dass der vom Parlament beschlossene Ausbauschritt 2035 nicht mehr umgesetzt werden kann.

Der Kanton müsste den Tunnel ja ohnehin zahlen und könnte auch das Planungsteam stellen.

Das geht nicht so einfach. Das sind hochtechnische Prozesse mit festen Abläufen. Die SBB tragen für ihre Bahnprojekte die Gesamtverantwortung, das kann man nicht delegieren.

Wäre es aber nicht eine Idee mit viel Charme, wenn man durch den Tunnel sogar Stadtraum gewinnt? Natürlich wäre es eine Idee mit Charme, darum haben wir sie auch geprüft und verhandelt. Aber es nützt nichts, alten Geschichten nachzutraumern. Die Haltung der SBB ist klar und für mich auch absolut verständlich.

Die Anwohner entlang des S7-Trassees sowie im Bereich des Portals Kempraten würden bei der aktuellen Variante Mitte stark belastet in der Baueit, ohne später wirklich etwas zu gewinnen. Wie verhindert man, dass Sie ein späteres Projekt mit Einsparungen ablehnen? Mit dem Argument der Baubelastung kann man immer Nein sagen. Sie können nicht im städtischen Raum eine Verkehrsentslastung bauen und niemand merkt es. Unsere Generation muss das für die Zukunft mittragen und solidarisch sein.

Das Pro-Komitee bevorzugt – anders als der Stadtrat – die Variante Direkt, weil diese mit dem Verzicht auf das Portal Kempraten viel weniger Betroffene schafft. Sie bringt allerdings auch weniger Verkehr unter den Boden. Wie sehen Sie das?

Ich bin persönlich für die Variante Direkt.

Auch wenn diese Variante die Zürcherstrasse nur zu 30 statt 70 Prozent vom Verkehr entlastet?

Wenn man in funktionalen Räumen denkt, dann ist der Problemdruck in Bereich Rütli- und im Zentrum Rapperswil klar am grössten. Beide Abschnitte würden auch durch den Tunnel Direkt massiv entlastet. Und vor allem auch der Knoten Rütli- und Zürcherstrasse. Die Zürcherstrasse ist mit dem vorhandenen Strassenquerschnitt weniger problematisch.

Die Bahnhofstrasse vom Verkehr befreien und so das Rapperswiler Zentrum verbinden könnte man auch, wenn der Verkehr über die Güter- und Kniestrassen Richtung Zürcherstrasse fliesst. Und man nur einen Kurztunnel vom Seedamm zur Güterstrasse baut. Für einen Bruchteil der Kosten.

Das wurde in den 90er-Jahren auch schon diskutiert. Und zurecht als Billigvariante mit beschränkter Wirkung verworfen. Das hat nie den gleichen Effekt wie ein Tunnel und wäre nur Teil eines Flickwerks.

Städtebaulich höchst unschön sind die Tunnelportale, mindestens

jenes in der Tüchi kommt mit beiden Varianten. Verunstaltet ein Portal Tüchi das Rapperswiler Zentrum nicht völlig?

Das ist ein Eingriff ins Stadtbild, das muss man nicht schönreden. Es gilt dies städtebaulich bestmöglich zu lösen. Man muss dem gegenüberstellen, was man gewinnt.

Warum nicht einfach je ein Loch beim Seedamm und beim Hüllistein für den Durchgangsverkehr?

Dann erfassen Sie deutlich weniger Verkehr im Tunnel. Die zentrale flankierende Massnahme zum Tunnel ist ja die Sperre der Ein-/Ausfahrt Rapperswil beim Seedamm. Ohne Anschluss Tüchi, müssten alle zum Hüllistein fahren, um auf den Seedamm zu kommen. Das kann es ja nicht sein. Man hat zu all diesen Variantenfragen meterweise Papier produziert. Was jetzt vorliegt, ist Ergebnis dieser Planungen.

Wenig Entlastung bringt der Tunnel im Joner Zentrum. Warum sollen die Joner zustimmen?

Wir sind eine vereinigte Stadt und alle bewegen sich darin. Da kann man doch nicht in kleinräumigem Denken verharren. Was bringt es mir, nein zu sagen, nur weil mein Quartier keine Entlastung erfährt? Nichts. Ich bin froh, dass ein wesentlicher Teil unserer Stadt entlastet wird. Der Durchgangsverkehr ist nun mal hauptsächlich auf der Nord-Süd-Achse. Die Ost-West-Achse bleibt auch mit einem Tunnel unbestritten eine grosse Herausforderung. Dort haben wir es aber durch unser Verkehrsverhalten weitgehend selber in der Hand, den hausgemachten motorisierten Verkehr zu reduzieren.

Wird mit dem Tunnel durch die Kapazitätsausweitung dem motorisierten Individualverkehr nicht wieder der rote Teppich ausgerollt?

Nein. Es ist klar: Wenn ein Tunnel gebaut wird, braucht es zwingend harte flankierende Massnahmen, damit der Verkehr im Untergrund ist und der oberirdische Stadtraum endlich aufgewertet werden kann. Rapperswil-Jona muss beim Kanton Druck machen, dass die flankierenden Massnahmen mit dem Tunnel mitprojektiert werden und als Gesamtprojekt und -kredit aufgelegt werden. Damit Parlament und das Volk klar wissen, was oberirdisch kommt. Und die Sicherheit haben, dass die flankierenden Massnahmen realisiert und finanziert werden.

Kann der Kanton überhaupt eine Milliarde in ein einziges Strassenprojekt investieren?

Wir hatten das in der St. Galler Regierung diskutiert. Es ist möglich, das aus dem Strassenfonds zu finanzieren, wenn man die Verschuldungsgrenze anhebt. Das war in der Regierung klar und ich nehme an, es ist es immer noch. Es ist ein Projekt über mehrere Generationen. Das muss über mehrere Generationen finanziert werden dürfen.

Und würde die Kantonsbevölkerung Ja sagen zu einer Milliarde für Rapperswil-Jona?

Da bin ich zuversichtlich. In der Regel spielt die regionale Solidarität bei diesen Projekten. Bei einer kantonalen Volksabstimmung wäre dann aber sicher gutes regionales Lobbying nötig.

In die Umfahrungen im Toggenburg hat der Kanton zirka eine

halbe Milliarde investiert. Wieso soll er allein in Rapperswil-Jona das Doppelte ausgeben? Und Uznach will ja auch noch eine Umfahrung für 350 Millionen.

Ein Achtel der Kantonsbevölkerung wohnt im Linthgebiet. Es ist eine wirtschaftlich wichtige Region, Rapperswil-Jona die zweitgrösste Stadt.

Mit der absehbaren Elektrifizierung des Verkehrs verschwinden Lärm und Abgase als Störfaktoren für die Stadtbewohner weitgehend. Löst die technische Entwicklung somit das Verkehrsproblem für die

«Ein Portal ist ein Eingriff, das muss man nicht schönreden.»

Stadt nicht von alleine – ohne Milliardeninvestition?

Die schadstoffhaltigen Immissionen nehmen aufgrund des technologischen Fortschritts schon lange ab und das ist gut so. Die Mobilität nimmt aber weiter zu und somit auch die Dominanz des Verkehrs im städtischen Raum. Dies zeigt die Entwicklung der Verkehrszulassungen eindrücklich. Der Handlungsdruck für eine Verkehrsentslastung steigt unabhängig der Entwicklung der Antriebstechnologie.

Am 10. September fällt erst ein Grundsatzentscheid. Danach muss das Projekt noch diverse Hürden politischer, bautechnischer und rechtlicher Art nehmen. Wäre es nicht viel einfacher und schneller möglich, auf Bundesebene die Grundlagen für Mobility Pricing zu schaffen und den Durchgangsverkehr – wie früher – mit hohen Zöllen vom Seedamm fernzuhalten?

Mobility Pricing ist eine Massnahme, die man sich überlegen kann. Ich habe da persönlich keine Aversion, es laufen dazu Pilotprojekte. Das ist aber kein Ersatz für den Tunnel, sondern längerfristig allenfalls eine Begleitmassnahme für den gesamten Verkehrsraum Rapperswil-Jona, inklusive öffentlicher Verkehr. Ein Mobility Pricing für einen einzelnen Strassenabschnitt ist aktuell kein Thema. Darum heisst es auch nicht mehr Road Pricing. Auf jeden Fall wird das politisch hochumstritten bleiben. Bis auf weiteres gehört das in die Kategorie Wunschenken.

Zum Schluss ihre Prognose: Wann fährt das erste Auto durch den Stadttunnel in Rapperswil-Jona?

Ich hoffe, ich erlebe das noch. Ich bin jetzt 55. Meine statistische Lebenserwartung liegt 2050, glaube ich, bei circa 85. Es wäre schön, wenn ich bei der Eröffnung dabei sein kann.

Auch wenn Sie nicht mehr das rote Band durchschneiden können? (schmunzelt) Das überlasse ich gerne anderen.