

Sitzung vom 12. Dezember 2018

1214. Anfrage (Stadttunnel Mitte in Rapperswil-Jona: Auswirkungen auf das Zürcher Oberland – interkantonale Zusammenarbeit)

Die Kantonsräte Tumasch Mischol, Hombrechtikon, und Ulrich Pfister, Egg, haben am 24. September 2018 folgende Anfrage eingereicht:

Die Stadt Rapperswil-Jona ist stark vom Durchgangsverkehr betroffen. Die Hauptverkehrsachse führt über den Seedamm. Die Stadt und der Kanton St. Gallen haben am 28. August 2018 eine Lösung dieser Situation präsentiert. Die Variante «Stadttunnel Mitte» soll das Strassennetz erheblich entlasten. Vorgesehen ist eine unterirdische Linienführung, die den Verkehr ab dem Seedamm unter der Stadt bis zum Anschluss «Hüllistein» (Rüti / Rapperswil-Jona) der A 53 auf dem Gebiet des Kantons Zürich führt. Dieses Projekt bringt massive Entlastung und soll beispielsweise um den Bahnhof Rapperswil bis zu 95 Prozent Verkehrsreduktion bringen.

Der Stadttunnel macht die Verbindung von der A 3 (Kanton Schwyz) zur A 53 (Kanton Zürich) attraktiv. Das Projekt wird Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen im Zürcher Oberland haben.

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie gestaltet sich generell die interkantonale Zusammenarbeit in Verkehrsprojekten auf kommunalen Strassen und Kantonsstrassen, die Auswirkungen auf das benachbarte Kantonsgebiet haben?
2. Wurde der Kanton Zürich in Zusammenhang mit dem Entscheid «Stadttunnel Mitte» von der Stadt Rapperswil-Jona und dem Kanton St. Gallen miteinbezogen oder informiert? Wenn ja, in welcher Form? Wenn nein, warum nicht?
3. Ist bei einer Realisierung der Variante «Stadttunnel Mitte» mit Verkehrsumlagerungen und Auswirkungen auf den Verkehrsfluss im Kanton Zürich zu rechnen?
4. Die geplante Lückenschliessung der A 53 zwischen Uster und Hinwil ist mit dem Richtplaneintrag durch den Kantonsrat einen Schritt weiter. Wie schätzt der Regierungsrat die gegenseitigen Auswirkungen der beiden Projekte (Stadttunnel – Lückenschliessung) in Bezug auf den Mehrverkehr im Zürcher Oberland auf dem untergeordneten Strassennetz ein?

5. Die A53 wird ab dem Anschluss «Hüllistein» (Rüti / Rapperswil-Jona, Richtung Chur) zweispurig geführt. Wie werden die Auswirkungen des Stadttunnels und der Lückenschliessung auf diesen Teil der A53 auf dem Gebiet des Kantons St. Gallen eingeschätzt? Besteht diesbezüglich ein Ausbauprojekt auf vier Spuren? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, in welchem Zeitrahmen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Tumasch Mischol, Hombrechtikon, und Ulrich Pfister, Egg, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass die interkantonale Zusammenarbeit in Verkehrsprojekten konstruktiv, sach- und lösungsorientiert funktioniert. So sind beide Kantone sowohl auf Ebene der Politik als auch der Verwaltung in verschiedenen Konferenzen vertreten, in denen der Austausch zu Themen der Weiterentwicklung des Strassenetzes – auch unter Einbezug des Bundesamts für Strassen (ASTRA) – regelmässig gepflegt wird. Im Raum Obersee wurden zudem im Rahmen des die drei Kantone St. Gallen, Schwyz und Zürich umfassenden Agglomerationsprogramms verschiedene Gremien geschaffen, in denen regelmässig Fragen der Raum- und Verkehrsentwicklung unter Einbezug der Kantone, der Regionen, der Städte sowie der Gemeinden ausgetauscht und in gemeinsamen Zielbildern und Planungen konkretisiert werden. Der Stadttunnel Rapperswil-Jona ist denn auch ein Schlüsselvorbau in der Weiterentwicklung der Region Obersee.

Im vorliegenden Projekt war der Kanton Zürich in den verschiedenen Phasen der Planung der Mobilitätsszukunft Rapperswil-Jona wie folgt vertreten:

Phase 1 (öffentlicher Mitwirkungsprozess und Variantenevaluation, Federführung Stadt Rapperswil-Jona, 2012–2015):

Am 27. März 2013 wurde der Kanton Zürich im Rahmen der Hauptversammlung der Agglo Obersee über den Planungsstand informiert. Am 3. September 2013 wurden Vertreter des Amts für Verkehr (AFV) im Rahmen eines eigens organisierten Kantonsaustauschs über das Vorgehen und den Stand der Arbeiten informiert.

Phase 2 (Machbarkeitsabklärung, Federführung Kanton St. Gallen, 2016–2017):

Für die Phase der Abklärung der technischen und umweltrechtlichen Machbarkeit der favorisierten Varianten wurden keine Vertreter des Kantons Zürich einbezogen.

Phase 3 (Zweckmässigkeitsbeurteilung, Federführung Kanton St. Gallen, 2018):

In dieser Phase waren sowohl das AFV (Fachkommission) als auch die Gemeinde Rüti (Begleitgremium) einbezogen. In beiden Gremien fanden mehrere Sitzungen statt.

Zu Fragen 3 und 4:

Der Stadttunnel macht die Durchgangssachse durch Rapperswil-Jona und die nördliche Zufahrtsachse ins Stadtzentrum tendenziell attraktiver. Eine grossräumige Verkehrsverlagerung ist allerdings aus Sicht des Kantons Zürich nicht erwünscht, da der überregionale Verkehr primär über das Hochleistungsstrassennetz abgewickelt werden soll. Die im Verkehrsmodell Obersee für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsumlagerungen zeigen Zunahmen auf mehreren Strassenabschnitten ausserhalb der Stadt Rapperswil-Jona. Mit dem Bau des Stadttunnels wird eine leichte Verkehrszunahme auf der A53 westlich des Anschlusses Hüllistein erwartet. Der Verkehr nimmt gemäss diesen Berechnungen zwischen den Anschlüssen Rüti und Hüllistein um rund 6% zu. Für den benachbarten westlichen Abschnitt Hüllistein–Jona sind die Veränderungen durch den Stadttunnel vernachlässigbar. Hingegen entstehen spürbare Entlastungen auf dem untergeordneten Netz, beispielsweise auf der Achse Barenberg-/Bubikerstrasse oder Schlatt-/Hombrechtikerstrasse und in geringerer Masse auch auf der Rütistrasse als Zubringer zum Anschluss Rüti. Diese Verlagerung entspricht der im Gesamtverkehrskonzept 2018 verankerten Strategie des Kantons Zürich, möglichst viel Verkehr direkt und schnell vom untergeordneten auf das Haupt- und Hochleistungsstrassennetz zu verlagern. Insgesamt ist aber zu beachten, dass mit dem Stadttunnel die Zubringerstrecken auf dem Seedamm und vor allem im Raum Pfäffikon SZ keine wesentlichen Ausbauten erfahren und deshalb die Kapazität dieser Achse insgesamt beschränkt bleibt.

Die Wechselwirkungen zwischen der Oberlandautobahn und dem Stadttunnel lassen sich mit den vorhandenen Prognoseinstrumenten (z. B. Verkehrsmodell Obersee) nur beschränkt modellieren. Es ist aber davon auszugehen, dass die Realisierung beider Projekte zu einer gewissen grossräumigen Attraktivitätssteigerung auf der Achse A53–Seedamm–A3 führt. Allerdings begrenzen die Zubringerstrecken den Verkehr auf dieser Achse. Um darüber hinaus einen unerwünschten Anstieg des Durchgangsverkehrs zu vermeiden, werden in den weiteren Projektphasen flankierende Massnahmen auf den betroffenen Kantonsstrassen und an den Anschlussknoten vertieft geprüft.

Zu Frage 5:

Der Stadttunnel Mitte hat vernachlässigbare Auswirkungen auf den zweispurigen Abschnitt der A 53 östlich des Anschlusses Hüllistein. Die prognostizierte allgemeine Verkehrszunahme und ein Lückenschluss im Oberland dürften sich hier deutlich stärker auswirken. Die A 53 zwischen dem Brüttiseller Kreuz und Reichenburg wird per 1. Januar 2020 in die Zuständigkeit des Bundes übergehen. Es darf daher davon ausgegangen werden, dass das ASTRA nach der Übernahme der A 53 die Gesamtfunktionalität der Autobahn auch künftig sicherstellen und den Lückenschluss der Oberlandautobahn und den Ausbau der Stecke Rapperswil-Reichenburg koordiniert planen wird.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli