

CVP kritisiert IG Mobilität

252
14.3.15

UZNACH Der angekündigte Austritt der IG Mobilität Region Uznach aus der Begleitgruppe zur Gasterstrasse stösst bei der CVP auf vehemente Kritik: In einer gestern publizierten Medienmitteilung schreibt die Uzner Partei, mit diesem Schritt zeige die IG, dass es ihr gar nicht um Lösungen gehe. Vielmehr sei sie nur daran interessiert, den Bau der Gasterstrasse mit allen Mitteln zu verhindern. Zudem verharmlose die IG die Verkehrsprobleme in Uznach.

Die IG Mobilität Region Uznach weist die Kritik zurück: Erstens gebe es in der Begleitgruppe zur Gasterstrasse keinen Spielraum für einen echten Dialog. Und zweitens sei die Umfahrungsstrasse schlicht keine Lösung, um das Verkehrsproblem zu lösen. *ml*

SEITE 3

CVP schiebst

ZSZ 14.3.15

gegen die IG Mobilität Region Uznach

UZNACH Die CVP fährt schweres Geschütz auf gegen die IG Mobilität: Mit dem Austritt aus der Begleitgruppe zeige sie, dass es ihr nicht um Lösungen gehe. Sie wolle nichts anderes als den Bau der Gasterstrasse verhindern. Die IG weist die Kritik zurück: Diese Strasse sei schlicht keine gute Lösung.

An ihrer Mitgliederversammlung erklärte die IG Mobilität ihren Willen, aus der Begleitgruppe zur Gasterstrasse auszutreten. Sie begründet diesen Schritt damit, dass kein Spielraum für einen echten Dialog bestehe und bereits entschieden sei, welche Variante der Umfahrungsstrasse gebaut werden soll. Das kommt bei der CVP Uznach schlecht an: «Die Beteiligung am Prozess wird verweigert, damit man keine Ideen einbringen muss», schreibt die Partei in einer gestern publizierten Medienmitteilung. Die IG degradierte die Verkehrsplaner und Fachleute als unfähig. Diese hätten aber mehr als 20 Varianten geprüft und deren Vor- und Nachteile bewertet. Die Variante 19SR habe die Forderung nach Entlastung am besten erfüllt.

Die CVP kritisiert, dass die IG eine Lösung verhindern wolle. Die IG verniedliche die Verkehrsprobleme in Uznach. Sie bezeichne die Staus im Städtchen und an der Zürcherstrasse als «gelegentlichen Verkehrsengpass». Die Schadstoffbelastung im Städtchen sei aber nach wie vor einer der höchsten im ganzen Kanton. Auch die Lärmmessungen lägen vielfach über dem Alarmwert.

Stau behindert auch den ÖV

Allein im Städtli habe die Anzahl Autos in den letzten 15 Jahren um über 10 Prozent zugenommen. In den nächsten zehn Jahren dürfe diese Zahl aufgrund der überdurchschnittlich hohen Bautätigkeiten der umliegenden Gemeinden weiterwachsen. Uznach und die Region hätten bereits viel

Geld in den ÖV investiert. Zurzeit sei es aber so, dass der ÖV auch an seine Grenzen stosse und ein Ausbau auf dem bestehenden Strassennetz kaum mehr Nutzen bringe. «Wer benutzt schon einen Bus, wenn dieser nicht pünktlich ankommt und man deshalb den Anschluss verpasst?», fragt die CVP.

Das Wachstum geht weiter

Ein wichtiges Element für die Entlastung im Städtchen seien auch Massnahmen, welche die Durchfahrt für den Verkehr erschweren. Weitere flankierende Massnahmen wie Geschwindigkeitsreduktionen auf 30 km/h im bebauten Gebiet könnten für zusätzliche Entlastung sorgen.

Die IG Mobilität verschliesse jedoch die Augen vor den Tatsachen und verhalte sich fundamentalistisch, schreibt die CVP Uznach: «Der Wunsch nach individueller Mobilität war, ist und bleibt ein Bestandteil der Gesellschaft.» Die Bevölkerung und somit auch die Anzahl Fahrzeuge

würden weiter zunehmen. An der Verkehrsbelastung quer durch Uznach und das Städtchen werde sich nichts ändern: «Ausser man hilft mit, diese Strasse zu bauen und damit die Bevölkerung zu entlasten.»

Strasse löst Problem nicht

Die Kritik an der IG weist Roger Zahner zurück: «Wir sind interessiert an einer Lösung. Deswegen haben wir auch einen ganzen Katalog mit anderen Lösungsansätzen publiziert.» Die IG sei gegen den Bau der Gasterstrasse, weil diese keine gute Lösung biete. Die Verkehrsplaner und Fachleute hätten die Variante 19SR als wenig zweckmässig beurteilt. Im St. Galler Baudepartement sei man der Meinung, dass die Umfahrungsstrasse das Verkehrsproblem nicht lösen könne.

Wenn die Gasterstrasse gebaut werde, würden sich der Lärm und die Schadstoffe schlicht vom Städtli in andere Regionen verlagern. Zudem stagniere aktuell die

Zahl der Autos, die durchs Städtli fahren. Stau in Uznach gebe es vor allem zu Stosszeiten und sei zweifelsohne kein Dauerthema.

Naherholungszone schützen

Die von der CVP thematisierten flankierenden Massnahmen im Städtli stünden auf wackligem Boden, weil der Kanton diese rechtlich nicht durchsetzen kann: «Es liegt an den Gemeinden, diese umzusetzen. Und es besteht die Gefahr, dass sie die Massnahmen gar nie umsetzen, wie die Erfahrungen anderer Strassenbauprojekte gezeigt haben», sagt Zahner. Er kritisiert, dass die CVP die Gasterstrasse als einzige Möglichkeit sehe, das Verkehrsproblem zu lösen: «Das ist schlicht eine Bankrotterklärung, wenn man alle anderen Alternativen ausschlägt.»

Der Raum lasse sich nicht beliebig ausweiten, um mehr Verkehr zu schlucken. Die Auswirkungen auf Landwirtschafts- und Naherholungszone müssten begrenzt werden. *Magnus Leibundgut*

Politgeraschel



Markus Linder

ZSZ
14.3.15

Sanftere Lösungen

Das Linthgebiet und der motorisierte Individualverkehr (MIV) – wie der Fachbegriff in der Verkehrsplanung so schön heisst: Das Thema ist ein Dauerbrenner. Unsere Region boomt, das Bedürfnis nach uneingeschränkter Mobilität erhöht sich ständig, und dies führt an den Engpässen, das heisst in den Zentren von Rapperswil und Uznach, logischerweise zu Problemen. Die dortigen Verkehrssysteme sind schlicht und einfach nicht auf ein so hohes Verkehrsaufkommen ausgelegt. Die Spitzen betreffen allerdings wohl höchstens vier Stunden pro Tag. Zu den anderen Zeiten rollts gut.

Für Rapperswil-Jona und Uznach sahen und sehen die Behörden als Allerheilmittel Hochleistungsstrassen zur Entlastung der Zentren vor. In Rapperswil-Jona konnte das Volk mit diesem Vorschlag – einem Tunnel – nichts anfangen. Das Projekt fiel an der Urne deutlich durch. In Uznach werden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in den nächsten Jahren ebenfalls an der Urne entscheiden können, ob sie die wahre Lösung in einer grosszügigen Umfahrung des Städtchens sehen. Das damalige Nein des Volkes zwingt nun den Stadtrat von Rapperswil-Jona, sich mit sanfteren Lösungen auseinanderzusetzen. Ein Tunnel ist in weite Ferne gerückt, also

braucht es kreative Vorschläge, wie das Mobilitätsaufkommen doch einigermaßen bewältigt werden kann. Nun ist es nötig (und plötzlich möglich), den öffentlichen Verkehr (ÖV) massiv auszubauen, Kampagnen für den ÖV und gegen den MIV zu lancieren («Tschau Stau»), sich Gedanken zur Förderung des Velo- und Fussgängerverkehrs zu machen, Verkehrsführungen in der Innenstadt zu prüfen, die den Bereich zwischen Cityplatz und Rosengarten-Kreuzung enorm aufwerten würden. Dies geschieht nun eben alles, weil das Volk die «Hochleistungslösung» nicht wollte.

In Uznach könnte es letztlich gleich herauskommen. Immer mehr Bewohnerinnen und Bewohner von Boomregionen erachten es nämlich nicht als erstrebenswert, ihr Gebiet noch attraktiver zu machen, noch mehr Boden zu verschleissen, die Zersiedelung noch weiter zu verstärken. Aus enger, kommunaler Sicht mag ein Umfahrungsprojekt vielleicht sinnvoll sein, aus regionaler Sicht ist es das aber kaum. Es geht letztlich darum, welches Wachstum und welche Lebensqualität eine Region will. Soll sie in den nächsten Jahrzehnten moderat und verträglich wachsen oder soll der Boom ungehindert weitergehen? Will man Letzteres, dann ist klar: Man macht sich für «Hochleistungslösungen» stark. Wer sich jedoch Sorgen um ein lebenswertes Linthgebiet macht, zwingt die Behörden besser zu sanfteren Lösungen.

Markus Linder, früherer Kantonsrat (SP) und Schulpräsident, ist Direktor der SAL / Höhere Fachschule für Sprachberufe und Dozent.