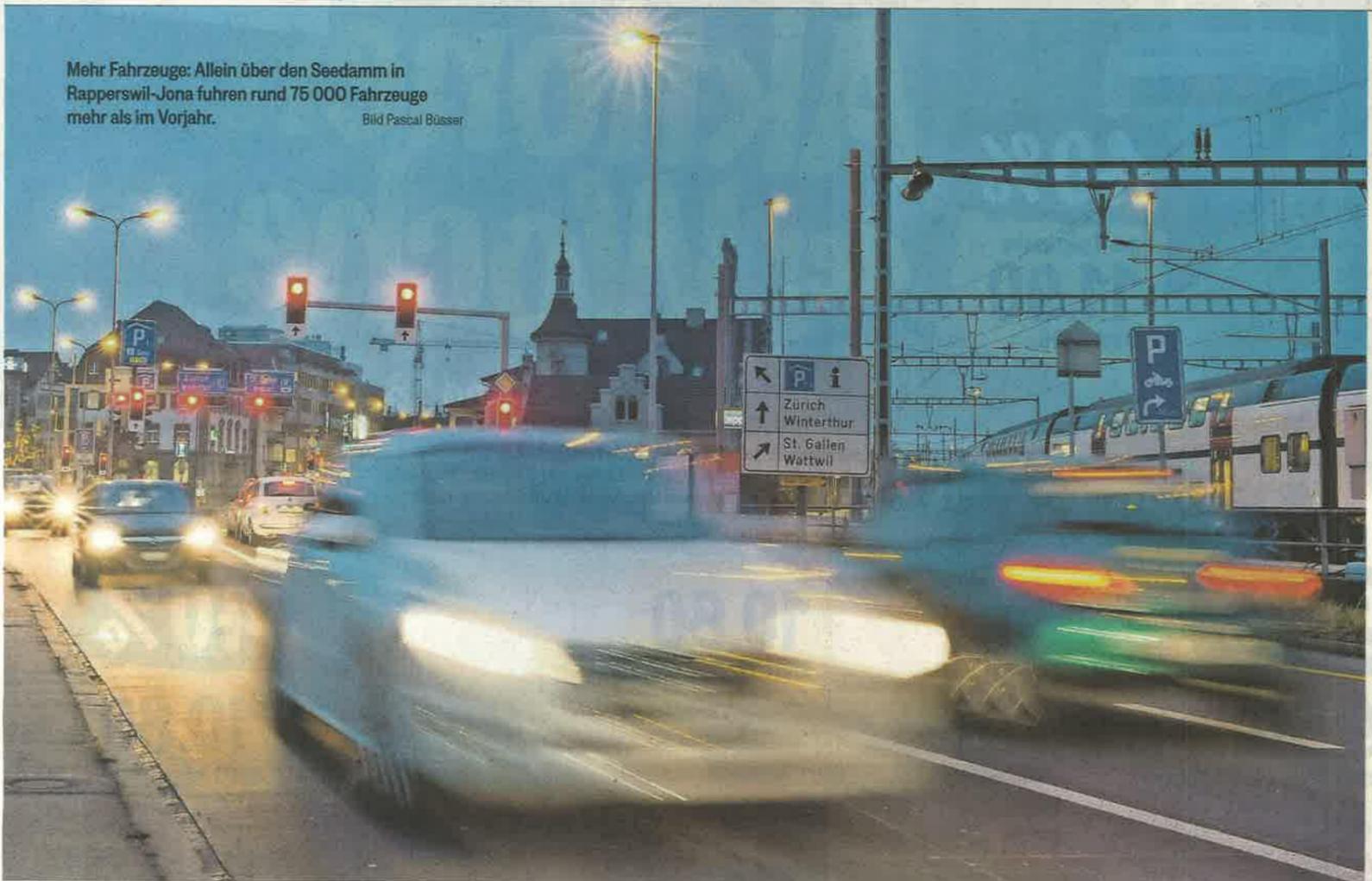


Mehr Fahrzeuge: Allein über den Seedamm in Rapperswil-Jona fuhren rund 75 000 Fahrzeuge mehr als im Vorjahr.

Bild Pascal Büsler



Verkehrsflut: Erneut fahren ^{SO} mehr Autos durchs Linthgebiet _{17.2.2017}

Der Verkehr auf den St. Galler Strassen nimmt weiter zu. Im vergangenen Jahr fuhren 0,6 Prozent mehr Fahrzeuge über die Strassen des Kantons. Im Linthgebiet erfassten die Messgeräte über 95 Millionen Autos – ebenso deutlich mehr als noch im Vorjahr. Am stärksten wuchs der Verkehr in der Gemeinde Schmerikon.

von Sergio Dudli

Wer am Feierabend über den Seedamm bei Rapperswil-Jona fährt, hat oftmals das Gefühl, dass jeden Tag mehr Autos unterwegs sind. Der Eindruck täuscht nicht: Im vergangenen Jahr stieg das Verkehrsaufkommen auf den St. Galler Kantonsstrassen um 0,6 Prozent. Das zeigen die neuesten publizierten Zahlen der St. Galler Staatskanzlei.

Im Linthgebiet registrierten die Messstationen knapp 95,4 Millionen Fahrzeuge – eine Zunahme von rund einer halben Million. Die Zahlen haben allerdings einen kleinen Haken: Aufgrund eines technischen Defekts des Messgeräts beim Lehnirank in Amden sind dort keine Aussagen über eine allfällige Zunahme möglich. Basierend auf dem kantonalen Anstieg dürften aber auch hier mehr Fahrzeuge unterwegs gewesen sein.

Schmerikon stark befahren

Insgesamt haben zwölf der 18 Messstationen in der Region mehr Fahrzeuge registriert als im vergangenen Jahr. Dieser Anstieg war gemäss Sacha Bundi, Leiter Mobilität und Planung beim kantonalen Tiefbauamt, allerdings zu erwarten: «Aufgrund von Erfahrungswerten aus vergangenen Jahren haben wir diese Zahlen so prognostiziert.»

Die stärkste Zunahme in der Region verzeichnete die Säntisstrasse in Schmerikon. Dort fuhren 3,5 Prozent mehr Autos durch als im Vorjahr. Damit waren pro Tag durchschnittlich etwa 500 Fahrzeuge mehr unterwegs. Der Blick in die Tabelle zeigt zudem, dass in Schmerikon auch der Verkehr beim Uznaberg zugenommen hat. Betrachtet man beide Strassen zusammen, nahm das Verkehrsaufkommen in der unmittelbaren Umgebung Schmerikons um 5,5 Prozent zu. Dadurch knackten die beiden Messstationen

Erstmals seit 1970 stagniert die Anzahl Autos pro 1000 Einwohner – wo das hinführt, wird sich noch zeigen.

nen die 14-Millionen-Grenze. «Die Gemeinde Schmerikon ist dank dem Anschluss an die A53 ein attraktiver Standort. Dadurch nimmt die Bevölkerungszahl zu, was auch die Anzahl Fahrzeuge auf den Strassen beeinflussen kann», erklärt Bundi.

Der Mobilitätsleiter des Kantons hält aber fest, dass der Zuwachs auf einzelnen Strassen nicht allein an der steigenden Bevölkerungszahl festge-

macht werden kann: «Ein Beispiel: War eine Strasse für längere Zeit gesperrt, gibt es im darauffolgenden Jahr automatisch eine Zunahme.»

Weniger Verkehr bei der Schönau

Immer wieder diskutiert wird die Verkehrssituation in Rapperswil-Jona. Am stärksten nahm der Verkehr in der Rosenstadt bei der Schönau zu. Dort fuhren 160 000 Autos mehr über die Strasse, was einem Anstieg von 2,2 Prozent entspricht. Ebenfalls zugenommen hat der Verkehr an den Standorten Seedamm, Burgerau und bei der Umfahrung Jona. Weniger Fahrzeuge registrierten die Messgeräte beim Feldli und beim Rosengarten.

Am stärksten zurück gingen die Zahlen bei der Schänner Windegg. Fuhren 2015 noch 1716 Fahrzeuge pro Tag durch, waren es im folgenden

Jahr noch 1574. Das kommt einem Rückgang von acht Prozent gleich. «Wo wenig Autos durchfahren, fallen kleinere Schwankungen stärker auf», so Bundi. Zudem habe es Bauarbeiten an der Strasse gegeben, was sinkende Zahlen mit sich bringe.

Weniger Autos pro Einwohner

Weniger Verkehr in der Region gab es neben dem Feldli und dem Rosengarten in Rapperswil-Jona und der Windegg in Schänis nur noch in Uznach bei der katholischen Kirche. Hier fuhren rund 75 000 Autos weniger durch.

Spannende Zahlen kommen derweil aus Bern. «Gemäss dem Bund gab es im vergangenen Jahr erstmals seit 1970 stabile Zahlen betreffend der Anzahl Autos pro 1000 Einwohner», sagt Bundi. Wo diese Entwicklung hinführe, müsse sich aber noch zeigen.

Regionale Verkehrszahlen 2016

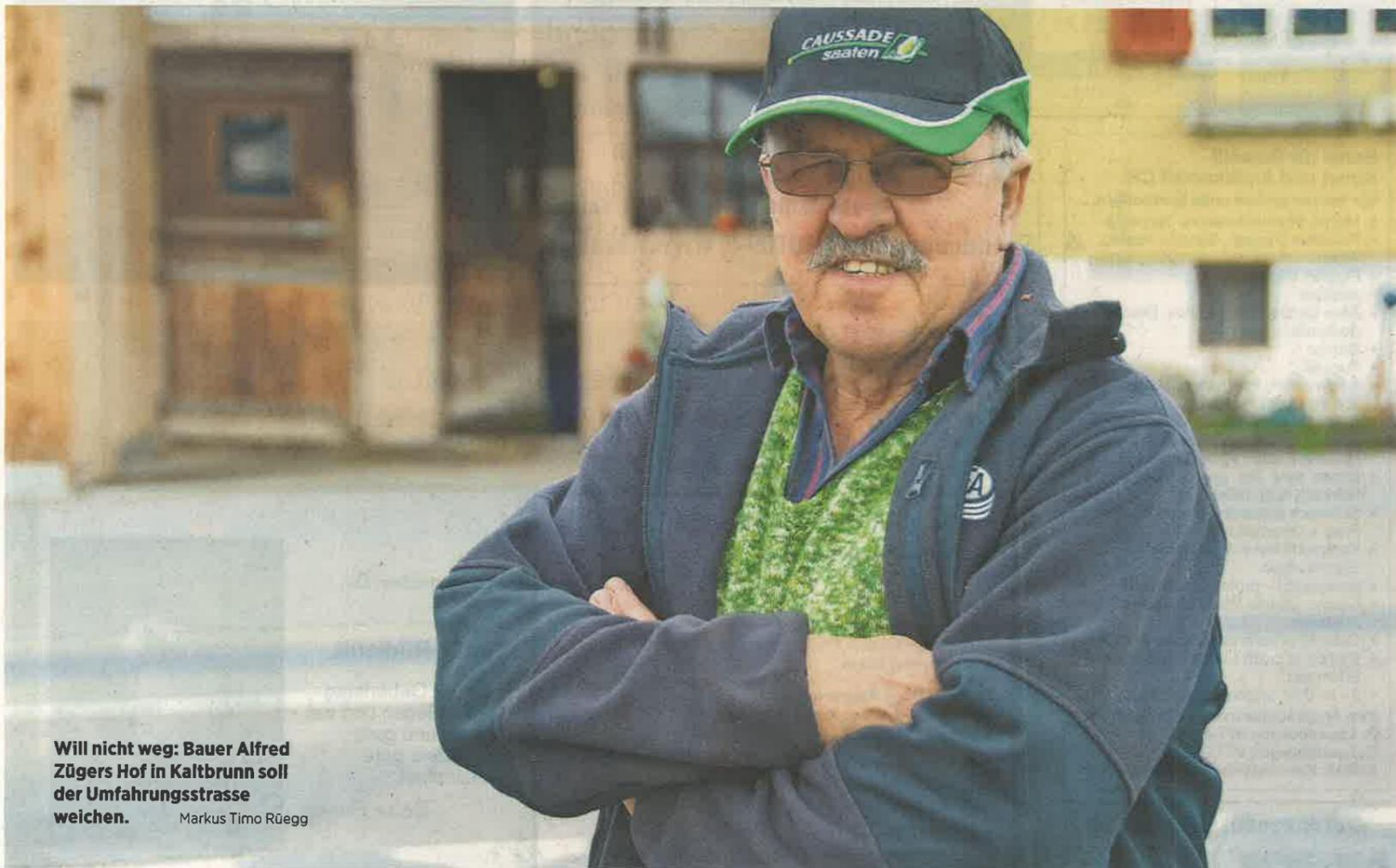
| Zählstation | Durchschnittlicher Verkehr | | Total Fahrzeuge | | Veränderung |
|---|----------------------------|-----------|-----------------|------------|-------------|
| | Werktag | alle Tage | 2015 | 2016 | |
| Amden Lehnirank (von/nach Weesen) | 2 357 | 2 304 | 896 285 | *** | *** |
| Eschenbach Sternenplatz (von/nach Neuhaus) | 9 942 | 8 956 | 3 259 464 | 3 277 891 | 0.6% |
| Gomiswald Risiberg (von/nach Ricken) | 7 001 | 6 710 | 2 405 236 | 2 455 696 | 2.1% |
| Jona Feldli (von/nach Rapperswil) | 16 898 | 15 566 | 5 718 615 | 5 697 136 | -0.4% |
| Jona Schönau (von/nach Rütli ZH) | 22 157 | 20 688 | 7 410 726 | 7 571 726 | 2.2% |
| Jona Umfahrung (von/nach Rütli) | 23 983 | 22 452 | 8 086 366 | 8 217 479 | 1.6% |
| Neuhaus Aatalbrücke (Zubringer A53) | 17 460 | 16 069 | 5 807 624 | 5 881 080 | 1.3% |
| Rapperswil Burgerau (von/nach Feldbach) | 21 258 | 20 316 | 7 370 393 | 7 435 820 | 0.9% |
| Rapperswil Rosengarten (von/nach Jona) | 13 056 | 12 173 | 4 508 711 | 4 455 498 | -1.2% |
| Rapperswil Seedamm | 26 407 | 24 948 | 9 055 470 | 9 130 808 | 0.8% |
| Schänis Unterdorf (von/nach Schänis) | 7 925 | 7 408 | 2 678 920 | 2 711 278 | 1.2% |
| Schänis Windegg (von/nach Ziegelbrücke) | 1 468 | 1 574 | 626 274 | 576 000 | -8.0% |
| Schmerikon Uznaberg (A53 von/nach Schmerikon) | 29 777 | 27 851 | 9 998 411 | 10 193 644 | 2.0% |
| Schmerikon Säntisstrasse | 11 458 | 10 451 | 3 696 975 | 3 825 225 | 3.5% |
| St. Gallenkappel Kirche (von/nach Neuhaus) | 12 584 | 11 858 | 4 328 917 | 4 339 856 | 0.3% |
| Uznach Ausserhirsland (von/nach Uznach) | 14 680 | 13 321 | 4 840 771 | 4 875 558 | 0.7% |
| Uznach katholische Kirche (von/nach Schmerikon) | 16 297 | 14 797 | 5 489 893 | 5 415 809 | -1.3% |
| Wagen A53 Erlen (von/nach Schmerikon) | 24 324 | 22 923 | 8 283 543 | 8 389 783 | 1.3% |

Quelle: Kanton SG, Grafik: südschweiz

Die Wut des Bauern Züger

So
4.3.2017

Alfred Züger aus Kaltbrunn glaubt nicht, dass die Verbindungsstrasse A53-Gaster je kommen wird. Liegt er aber falsch mit seiner Prognose, müssen sein Haus und der Stall der Umfahrung weichen.



Will nicht weg: Bauer Alfred Zügers Hof in Kaltbrunn soll der Umfahrungsstrasse weichen. Markus Timo Rüegg

VON URS SCHNIDER

Bauer Alfred Züger sitzt am Esstisch seines Wohnhauses in Kaltbrunn an der Gasterstrasse. Er trägt eine dunkle Hose und ein dunkles, gestreiftes Hemd, darüber einen grünen Debardeur. Die Ärmel des Hemdes sind nach hinten gekrempelt. Die Brille lässt seine Augen grösser erscheinen. Mit beiden Ellenbogen stützt er sich auf dem Holztisch ab, beugt sich leicht nach vorne und sagt: «Ich glaube nicht, dass die Strasse kommt.» Seine Frau Alice sitzt auf den Treppenstufen, die zur offenen Küche hinunter führen, und pflichtet ihm bei - nein, sie ist sich sicher: «Uf gar kån Fall chunnt die Stross», sagt sie.

Sie meint die «Regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster». Dieser sperrige Name steht für die Umfahrung, welche insbesondere die Dörfer Uznach, Gommiswald und Kaltbrunn dereinst vom Verkehr entlasten soll.

Das Tiefbauamt des Kantons St. Gallen macht derzeit im Industriegebiet Fischhausen in Kaltbrunn, an der Grenze zu Uznach, Vorprüfungen für ein Teilstück der Entlastungsstrasse. In den letzten Jahren haben sich neue Betriebe angesiedelt - auch Alfred Zügers Hof steht dort.

«Wäre gerne ausgewandert»

«Wir haben hier alles mit Leib und Seele aus eigener Kraft um- und ausgebaut.» Den Stall, wo 22 Kühe untergebracht sind, bauten sie in den 70er-Jahren um, das Haus folgte 1993. Und jetzt steht in den Sternen, ob sie hier bleiben können. Wohin sie gehen würden, wissen sie nicht. Zwei seiner Brüder sind 1989 nach Kanada ausgewandert. Dort besitzen sie je eine Farm. Auch Alfred Züger wäre damals gerne gegangen. Seine Frau war dagegen, sagt er. «Heute, wenige Jahre vor der Pensionierung, kommt das nicht mehr infrage.»

Züger ist konsterniert. Er habe sein ganzes Leben «gchrampfet». 14 Jahre ging er im Sommer auf die Alp am Oberblegisee im Glarnerland. Dort hätten sie zu viert 90 Kühe von Hand gemolken und dreimal pro Tag «chäsed». An einem Samstag 1975 heiratete er seine Alice. «Am Montag darauf musste ich in den Käserkurs.» Nun haben sich die beiden in Kaltbrunn etwas aufgebaut. Er führt ein Transportgeschäft. Züger weiss nicht, wie es weitergehen soll. Kinder haben sie keine. Er blickt auf die Kreuzung vor seinem Haus, wo der Kreisel die Verkehrsflut dereinst um Uznach herum lenken soll. Er schüttelt den Kopf und schweigt.

Kleinstetappe frisst 7000 m² Land

«Ein konkretes Projekt gibt es noch nicht», sagt Kantonsingenieur Marcel John. Nichts-

destotrotz erliess der Kanton im September 2015 eine Planungszone für das Gebiet - faktisch ein Baustopp. «Damit will der Kanton sicherstellen, dass die ins Auge gefasste Linienführung der Umfahrungsstrasse nicht verunmöglicht oder erschwert wird», erläutert John. Für diese Kleinstetappe des Projekts benötigt der Kanton rund 7000 m² Land.

Gegen den Erlass der Planungszone gab es mehrere Einsprachen: Neben den Zügers wehren sich weitere Parteien. Einige der Einsprecher haben im Industriegebiet Fischhausen gebaut - teilweise erst vor einigen Monaten. Für sie ist die Entwicklung beson-

«Natürlich macht es mich wütend. Ich will hier nicht weg.»

ALFRED ZÜGER, BAUER

ders ärgerlich. Denn eine früher angedachte Linienführung der Umfahrungsstrasse war auf Uzner Boden geplant, im Gebiet Rotfarb. Durch das Land fliesst der Böschbach, was zu einem Konflikt mit dem Gewässerabstand führt. Bauer Züger weiss: «Die Landbesitzer auf Kaltbrunner Boden haben den Abstand eingehalten. Die Uzner nicht.»

«Schildbürger Kantonsplaner»

Die Land- und Hausbesitzer wären doppelt bestraft, und die Uzner könnten sich ins Fäustchen lachen. Denn es sei schon vor bald 40 Jahren vorgesehen gewesen, eine Entlastungsstrasse im Gebiet Rotfarb zu bauen, erinnert sich Züger, der in Uznach aufgewachsen ist und zur Schule ging. «Dann haben die Uzner einfach alles verbaut - die machen, was sie wollen», ärgert er sich.

Züger wie auch Parteien der betroffenen Industriebetriebe wehren sich unter anderem, weil die Planungszone eine Einschränkung ihrer Geschäftstätigkeit bedeute. Weitere Kritikpunkte sind bereits erstellte Anbauten wie Rampen und Treppen bei Gebäuden. Züger spricht von «Schildbürgertum der Kantonsplaner». Denn sollte die Strasse kommen, müssten Gebäude teilweise zurückgebaut werden. Andere Einsprecher erachten den Erlass der Planungszone als Vertrauensbruch, weil man davon ausgegangen war, dass die Strasse weiter vorne, bei der Rotfarb, gebaut werde.

«Es war ein Riesenschock»

Des Bauern kräftige Hände zupfen das Tisch-tuch zurecht. «Natürlich macht es mich wü-

tend, dass ich jetzt Haus und Hof für die Strasse hergeben soll. «Ich will hier nicht weg.» Als er darüber informiert wurde, sei das ein «Riesenschock» gewesen.

Der Kaltbrunner Gemeindepräsident Markus Schwizer rief die Zügers vorab an. Das sei ein schöner Zug gewesen. Dann kam der eingeschriebene Brief des Kantons wegen der Planungszone. Seither hätten sie nichts mehr gehört. Obschon der Kanton versprochen habe zu informieren. Kantonsingenieur John beschwichtigt. Die Linienführung sei noch nicht bestimmt.

Allein: Die Variante Rotfarb wird wegen des Gewässerabstands kaum kommen. Zudem wurde dort im Jahr 2004 ein Streifen Land der Grünzone zugeteilt - dort darf nicht gebaut werden. Ebenso unrealistisch ist eine Variante weiter östlich Richtung Kaltbrunn. Gemäss Zügers Informationen darf in der dortigen Landwirtschaftszone nicht gebaut werden. Diese Variante dient gemäss Tiefbauamt nur noch als «Rückfallvariante».

John will das so nicht bestätigen. «Wir suchen Verbesserungen für alle Varianten und schreiben folglich keine bereits ab.» Die Einschätzung des Tiefbauamtes zur Bestvariante wollen die Planer an der nächsten Sitzung der Begleitgruppe präsentieren (siehe Kasten). Weitere Angaben bezüglich der Planungszone könne er nicht machen, da es sich um ein laufendes Verfahren handle, sagt John.

Nicht bis zum Letzten gehen

Züger trinkt einen Schluck Kaffee aus einem Glas, stellt es auf den Tisch zurück und zeigt mit ausgestrecktem Zeigefinger aus dem Fenster hinter seiner Liegenschaft. «Dort, bei dem grünen Haus, soll die Strasse unmittelbar am Gartenzaun vorbeigeführt werden.» Ein weiteres Haus weiter oben würde ebenfalls der Strasse zum Opfer fallen. «Zudem», sagt Züger, «rutscht der Hang da oben.»

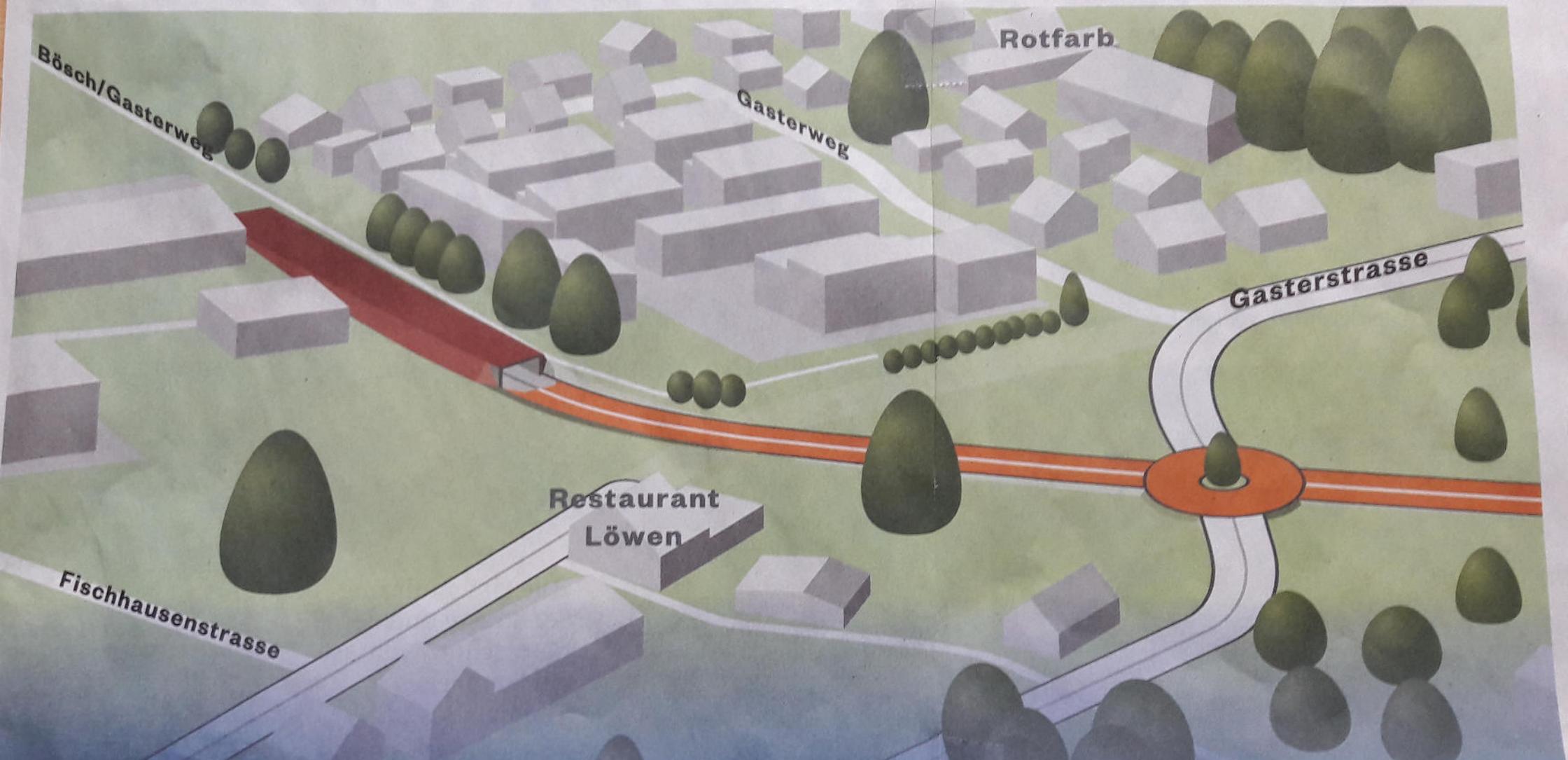
Die Strasse soll dereinst in diesem Hang von Kaltbrunn nach Gommiswald hochführen. Der Bachtel, wie der Hang heisst, sei schon immer ein Rutschhang gewesen. «Vor Jahren mussten deswegen zwei Häuser abgerissen werden», erinnert sich Züger.

Auch das relativiert John: «Der Rutschhang ist uns bekannt.» Das Tiefbauamt habe schon vor längerer Zeit ein detailliertes Vorprojekt für diese Spange, ohne Umfahrung Uznach, ausgearbeitet.

Bis zum Letzten gehen im Kampf gegen die Strasse und für sein Zuhause will Alfred Züger nicht. «Man kann ja eh nichts machen, wenn der Kanton kommt und enteignet.» Züger sagt das trotzig, aber ohne Verbitterung. Seine Frau schiebt nach: «Im schlimmsten Fall so vill wie möglich usehole.»

Die Bestvarianten

Gemäss Auskunft des Kantonsingenieurs Marcel John trifft sich die Begleitgruppe des Projekts «Regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster» Ende April ein nächstes Mal. Die Planer und Fachgremien hätten in den letzten Monaten die verschiedenen Varianten weiterentwickelt und optimiert. Ende April werden die bezeichneten Bestvarianten der Begleitgruppe präsentiert. Darin ist gemäss Tiefbauamt die Bevölkerung in einen Mitwirkungsprozess eingebunden bezüglich Optimierung der Linienführung. In der Begleitgruppe sind unter anderem Vertreter der Ortsparteien sowie von Industrie- und Gewerbevereinen und Umweltverbänden. (snu)



Ein Tunnel solls richten

Neue Variante für die Verbindungsstrasse A53-Gaster: Im Gebiet Rotfarb in Uznach soll für ein Teilstück der Umfahrung ein Tunnel gebaut werden. Dieser würde Autos unterirdisch zur Benknerstrasse führen – unter den Bahngleisen und dem Steinbach hindurch. Dies ist eine der Optimierungen des Projekts, welche die Planer gestern Abend vorstellten. SEITEN 2/3

Tunnel für die Autos – Städtli für Fussgänger

SO
27.11.2017

Lange haben die Fachleute geplant und berechnet. Nun haben sie optimierte Varianten für die Linienführung der Verbindungsstrasse A53-Gaster vorgestellt. Eine davon: ein Tunnel im Gebiet Rotfarb. Das Städtli Uznach soll Begegnungszone werden – ohne Lastwagen.

von Urs Schnider

Ein Tunnel solls richten: Für das Industriegebiet Fischhausen, an der Grenze zwischen Kaltbrunn und Uznach, haben die Planer der Umfahrungsstrasse A53 Gaster gestern Abend im Oberstufenzentrum in Uznach eine überraschende Variante präsentiert. Dort soll der Verkehr dereinst unterirdisch bis in die Benknerstrasse geführt werden – die Eisenbahnlinie und der Steinenbach werden ebenfalls unterquert (siehe Visualisierung unten rechts).

Die Umfahrungsstrasse soll Uznach dereinst von der täglichen Blechlawine befreien. Gegen 15 000 Autos fahren täglich durchs Uzner Städtli. Gestern Abend stellte das kantonale Tiefbauamt zusammen mit Vertretern der Region Zürichsee-Linth (RZL) die optimierten Varianten vor. Die Zeit drängt. Bis Ende 2018 wollen die Planer ein Genehmigungsprojekt auf dem Tisch liegen haben.

Bauer Züger kann aufatmen

Uznach und die umliegenden Gemeinden hatten sich in den vergangenen Jahren mit einer «ganzheitlichen Regionalplanung» befasst, die auch ein gemeinsames Verkehrskonzept beinhaltet. Ein zentrales Element sei dabei der Bau der Verbindungsstrasse, sagte RZL-Präsident Markus Schwizer. «Die Strasse ermöglicht es, Uznach ohne Stau zu umfahren.»

So einleuchtend und unumstritten das Ziel des Projekts ist – den Verkehr weg von den Dörfern auf diese Verbindungsstrasse zu lenken –, so umstritten



«Die Linienführung der Strasse und der Naturschutz – das ist ein komplexes Thema.»

Marcel John
Kantonsingenieur

ist die Linienführung – seit Jahren. Für Widerstand sorgte die noch bis vor Kurzem favorisierte Variante durch die Industriezone Fischhausen. Dort müssten Industriegebäude teilweise zurückgebaut werden, wenn die Strasse tatsächlich dort gebaut würde. Widerstand gab es aber auch von Naturschützern und Bauern, weil die Strasse ab Industrie Fischhausen über Kulturland zur Bahnlinie geführt werden sollte.

Neue Bestvariante mit Tunnel

Besonders einschneidend wäre dies für Alfred Züger aus Kaltbrunn geworden: Sein Hof und Haus an der Uznacherstrasse hätten einem dort geplanten Kreisell weichen müssen (Ausgabe vom 4. März). Jetzt kann Bauer Züger aufatmen: Diese Variante ist vom Tisch, wie gestern Abend bekannt wurde.

Wie die Planer darlegten, greifen sie nun auf eine frühere Variante zurück,

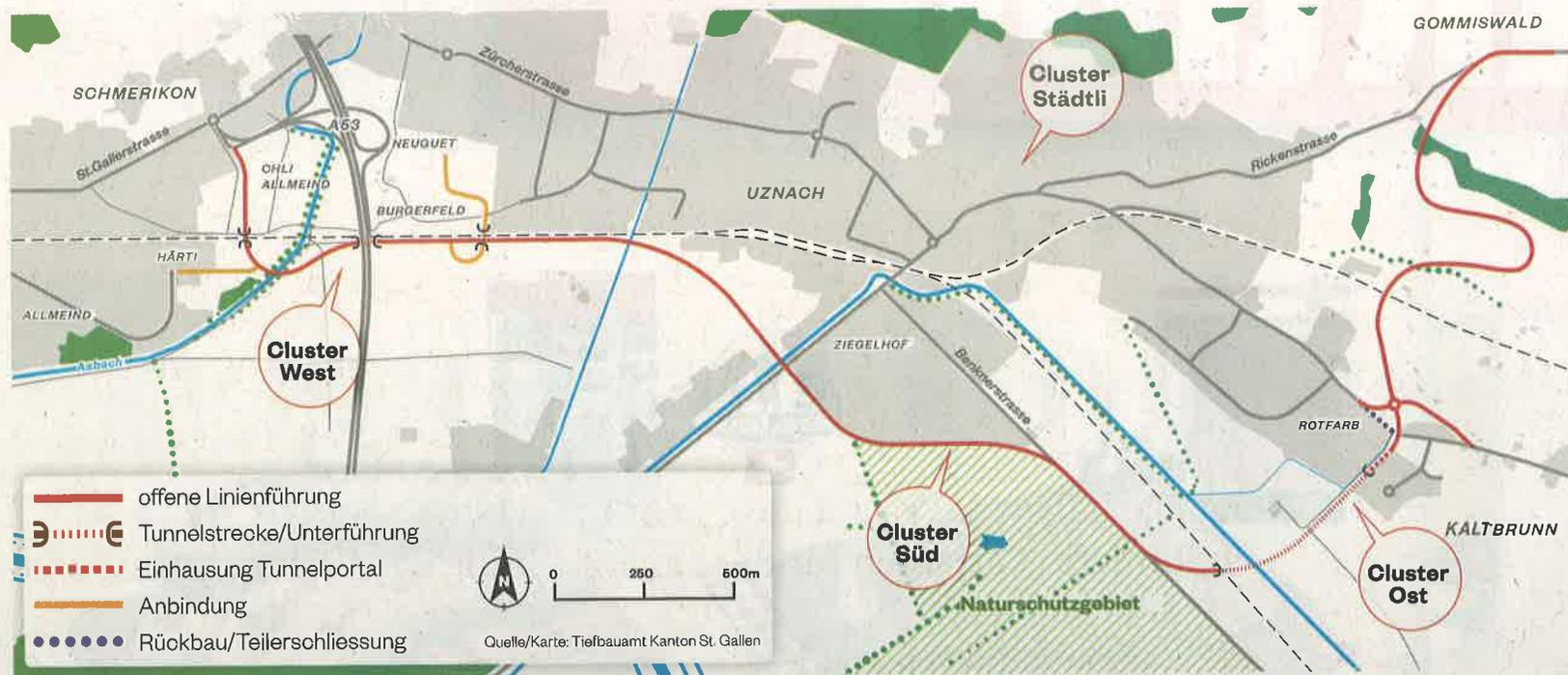
die am Böschbach entlang zum Bahngleis führen soll. Wie ursprünglich geplant, soll die Strasse im Bereich Gasterweg dem Siedlungsrand entlangführen – allerdings mit einem grossen Unterschied zu früher: Die Autos sollen beim Böschbach, rund 100 Meter unterhalb der Uznacherstrasse, in einem Tunnel verschwinden.

«Wir haben während der letzten zwei Jahre Optimierungen an den Varianten vorgenommen», erläuterte Kantonsingenieur Marcel John vor knapp 300 Besuchern aus den involvierten Gemeinden. John betonte, dass das Projektteam nach den vertieften Abklärungen und Optimierungen Bestvarianten definiert habe. Die Tunnelvariante ist jene für den Cluster Ost (siehe Karte oben rechts).

Alte Strasse endet beim «Löwen»

Diese mache Sinn. Denn für die Unterquerung der Eisenbahnlinie und des Steinenbachs hätte so oder so ein Tunnel gebaut werden müssen, um den Verkehr in die Benknerstrasse zu bringen, die auf der anderen Seite der Bahntrasse liegt. Um den Verkehr in diesen Tunnel, beziehungsweise auf die sogenannte «Spange» in Richtung Gommiswald zu bringen, braucht es einen Kreisell. Dieser ist neu etwas weiter oben vorgesehen und soll den Verkehr in Richtung Gommiswald, zu den Uzner Quartieren und eben zum Tunnel in Richtung Benknerstrasse verteilen (siehe Grafik).

Die Uznacherstrasse würde neu beim Restaurant «Löwen» enden. Etwas weiter Richtung Kaltbrunn soll eine neue Strasse zum Kreisell führen.



Cluster West

In diesem Bereich schliesst die regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster an einen Zubringer an, der auch den Verkehr aus dem Schmerkner Industriegebiet auf das Schnellstrassennetz bringt. Alternativ hatten die Verkehrsplaner die Machbarkeit eines Direktanschlusses an die A53 überprüft. Diese Variante wurde jedoch wieder verworfen, weil der Direktanschluss sehr komplexe und daher unattraktive Fahrbeziehungen zur Folge hätte, die obendrein zu Umwegfahrten führen würden.

Cluster Süd

Südlich der Benkenstrasse soll die Strasse am Kaltbrunner Riet vorbeigeführt werden. Moorhydrologische Untersuchungen zeigen, dass die gesetzlichen Auflagen grundsätzlich erfüllt werden können. Die betroffenen Naturschutzorganisationen haben Gesprächsbereitschaft signalisiert, unter der Voraussetzung, dass das Vorhaben auch noch durch die eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) begutachtet wird. Zudem werden Gespräche über Kompensationsleistungen geführt.

Cluster Städtli

Um den Verkehr effizient auf die Verbindungsstrasse zu lenken, braucht es flankierende Massnahmen. Dank der Verkehrsberuhigung wird das Zentrum von Uznach aufgewertet. In einem separaten Prozess hat die Gemeinde Entwicklungsperspektiven ermittelt. Dank einer Verkehrsreduktion sowie gezielter Massnahmen im öffentlichen Raum und Städtebau ergäben sich Chancen für einen Treffpunkt für Jung und Alt. Das Zentrum würde ausserdem für Fussgänger und Velofahrer wesentlich attraktiver werden.

Cluster Ost

Wie von Anfang an geplant, soll die regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster in diesem Bereich dem Siedlungsrand entlangführen (siehe auch Visualisierung unten). Zur Unterquerung der Eisenbahnlinie, des Steinbachs sowie des Rotfabbkanals muss ein Tunnel gebaut werden. Zur Lärmdämmung ist neu eine Verlängerung des Tunnels vorgesehen (Einhausung). Zwischenzeitlich wurde die Möglichkeit geprüft, die Strasse durch das Industriegebiet Fischhausen zu führen. Diese Variante wird aber nicht weiterverfolgt.

SO 27.4.2017

Südlich der Benkerstrasse (Cluster Süd) ist gemäss den Projektverantwortlichen vorgesehen, die Strasse am Kaltbrunner Riet vorbeizuführen. Das Kaltbrunner Riet ist Naturschutzgebiet. Die Linienführung (siehe Karte oben) dort entlang wird von der Öffentlichkeit sensibler beobachtet. «Die Linienführung der Strasse und der Naturschutz – das ist ein komplexes Thema», sagte John. Der Kantonsingenieur betonte jedoch, dass vor dem Bau nachgewiesen werden müsse, «dass das Mooregebiet nicht beeinträchtigt» wird.

Auflagen sind erfüllbar

John informierte auch über die Ergebnisse von moorhydrologischen Untersuchungen, die das kantonale Tiefbauamt in Auftrag gegeben habe: «Unter der Voraussetzung, dass das Bauprojekt gut geplant und auf das Moor abgestimmt wird, ist es gemäss Gutachten möglich, die gesetzlichen Auflagen zu erfüllen», sagte John.

Mitte Februar habe ein Austausch mit den betroffenen Naturschutzorga-

«Die Verbindungsstrasse A53-Gaster ermöglicht es, Uznach ohne Stau zu umfahren.»

Markus Schwizer
Präsident Region Zürichsee-Linth

nisationen Pro Natura, WWF und der Stiftung Lebensraum Linthebene stattgefunden. Gemäss John hätten sich deren Vertreter grundsätzlich gesprächsbereit gezeigt. Allerdings müsse das Vorhaben auch durch die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) begutachtet werden. Im Weiteren seien Gespräche mit den Naturschutzorganisationen über Kompensationsleistungen in Vorbereitung.

John betonte jedoch, dass immer noch vier Varianten der Linienführung beim Cluster Süd auf dem Tisch seien. Die nun vorgeschlagene sei aus Sicht der Planer aber die beste.

«Das Städtli soll eine Begegnungszone werden – es wird ein Lastwagenverbot geben.»

Lea von Moos
Städteplanerin

Auch wurden im Oberstufenzentrum Details über die angedachten flankierenden Massnahmen im Uzner Städtli erläutert. Zahlreiche Besucher zeigten sich positiv überrascht von diesem Plan – nicht zuletzt, weil dies die Uzner Quartiere sowie das Städtli massiv von der stetigen Blechlawine entlasten würde (siehe Kasten).

Lastwagen aus Städtli verbannen

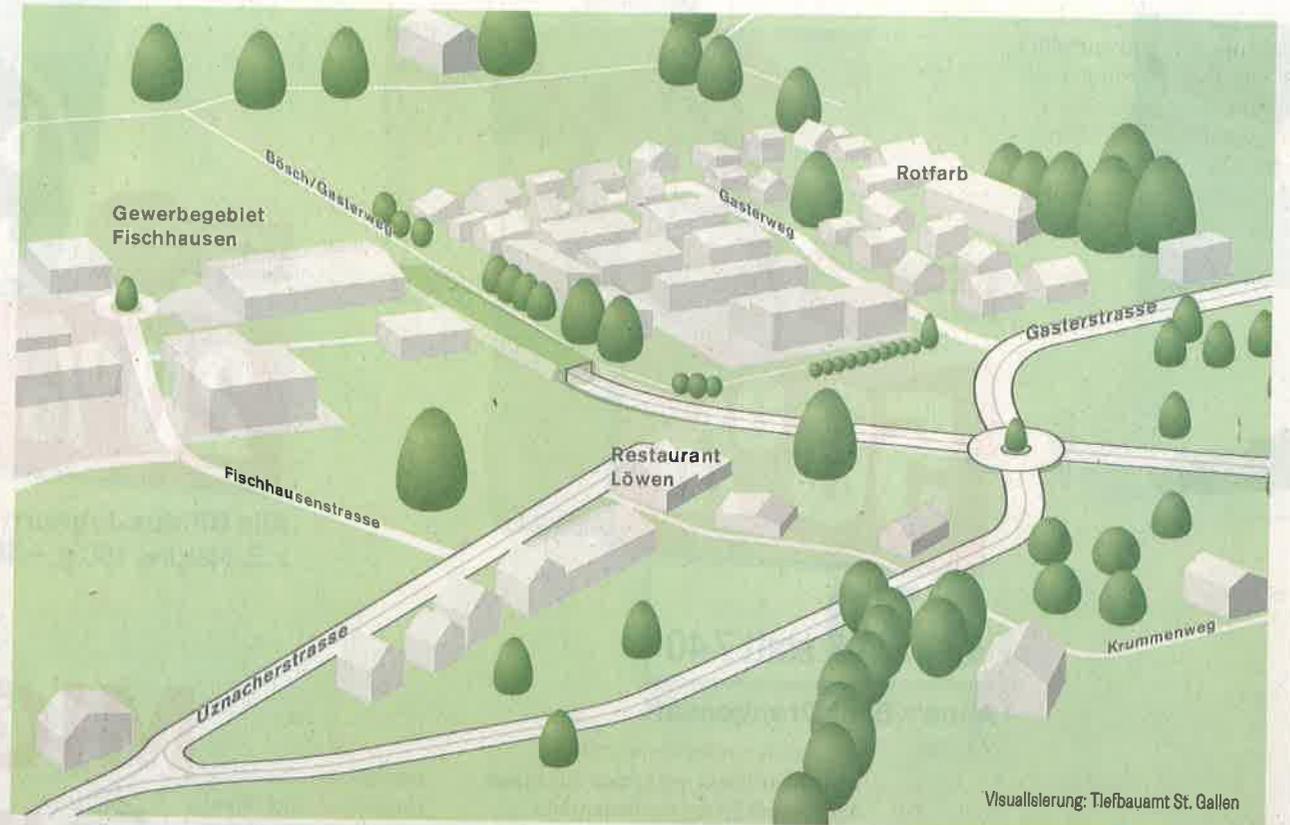
Es soll eine Begegnungszone entstehen, wo die Leute flanieren und einkaufen können, wie Städteplanerin Lea von Moos erläuterte – Lastwagen sollen aus dem Städtli verbannt werden.

Eine Lösung zeichnet sich auch in Uznach West (Schmerikon) für den Anschluss an die A53 ab. Die Planer haben die technische Machbarkeit eines Direktanschlusses über das Uzner Burgerfeld überprüft – wie es von Exponenten der Begleitgruppe gewünscht wurde. «Wir kamen jedoch zum Schluss, dass die ursprüngliche Variante nach Abwägen aller Vor- und Nachteile zweckmässiger ist», so John. Diese könne punktuell noch verbessert werden, wobei der von der Gemeinde Schmerikon angestrebte Anschluss des Industriegebiets an die A53 Projektbestandteil bleibt (Cluster West).

Wie John abschliessend erläuterte, realisiert nun das kantonale Tiefbauamt bis Ende 2018 ein Genehmigungsprojekt. Anschliessend werde den betroffenen Gemeinden Gelegenheit zur Stellungnahme geboten. Das Genehmigungsprojekt untersteht dem fakultativen Referendum. «Vorbehaltlich der Projektgenehmigung durch den Kantonsrat kann darauf die öffentliche Planaufgabe durchgeführt werden.»

Lastwagen werden aus dem Städtli verbannt

Gestern wurde erstmals aufgezeigt, wie das Städtli Uznach nach dem Bau der Verbindungsstrasse aussehen könnte. Städteplanerin Lea von Moos umschrieb ihre Ideen so: «**Oase Altstadt – Wohnen für Kenner**». Es soll gehobener Wohnraum entstehen. «**Erlebnis Altstadt – Einkaufen für Geniesser**». Die Geschäfte sollen aufgewertet werden. «**Zentrum Altstadt – Treffpunkt für Jung und Alt**». Im Städtli soll Leben einkehren. **Es entsteht eine Begegnungszone (20er-Zone)**. Das sei auch die favorisierte Variante des Gemeinderates und der Begleitgruppe. Fussgänger haben Vortritt. Es soll Sitzgelegenheiten geben und Bäume. Weiter werden Plätze geschaffen, wo Märkte oder Feste stattfinden können. Und es soll die Möglichkeit geben, dass die Lokale rausstuhlen. (snu)



Visualisierung: Tiefbauamt St. Gallen

Unter die Erde: Auf der Verbindungsstrasse A53-Gaster sollen die Autos in Uznach in einem Tunnel vom Gebiet Rotfarb zur Benknerstrasse geführt werden – unter der Bahn und dem Steinenbach hindurch.

Visualisierung Tiefbauamt St. Gallen

Pläne für Umfahrungsstrasse werden konkret

ZSZ 27.4.2017

VERKEHR Für die regionale Verbindungsstrasse A53–Gaster wird bis Ende 2018 ein Genehmigungsprojekt realisiert. Gestern informierten das kantonale Tiefbauamt und die Region Zürichsee-Linth die Öffentlichkeit über den Stand der Dinge.

An der gestrigen Informationsveranstaltung im Oberstufenzentrum Uznach orientierten Vertreter des kantonalen Tiefbauamts und der Region Zürichsee-Linth die interessierte Öffentlichkeit über den aktuellen Stand und die weiterentwickelte Linienführung der Umfahrungsstrasse A53–Gaster. Neu soll die Strasse im Osten von Uznach im Bereich Gasterweg dem Siedlungsrand von Uznach entlang-

führen. Zur Unterquerung der Eisenbahnlinie, des Steinenbachs sowie des Rotfarbkanals ist ein Tunnel vorgesehen.

Im vergangenen Jahr hatte der Kanton noch die Möglichkeit geprüft, die Strasse durch das Industriegebiet Fischhausen zu führen. Diese Variante war bei den Anwohnern jedoch auf grosse Ablehnung gestossen. Nun also die Kehrtwende. Der stellvertretende Präsident der Region Zü-

richsee-Linth, Josef Blöchliger, erklärte den Anwesenden: «Die einstweilen diskutierte Variante durch das Industriegebiet Fischhausen wird definitiv nicht weiterverfolgt.»

Im Westen und Süden nichts Neues

Bei ihrer Meinung geblieben sind die Verantwortlichen von Kanton und Region jedoch, was die Linienführung im Westen des Uzner Städtlis betrifft. In diesem Bereich soll die regionale Umfahrung an einen Zubringer angeschlossen werden, der auch den Verkehr aus dem Schmerk-

ner Industriegebiet auf das Schnellstrassennetz bringt. Bereits im letzten Sommer war man zum Schluss gekommen, dass ein Direktanschluss an die A53 über das Uzner Bürgerfeld zu komplex sei.

Auch die übrige Linienführung bleibt so bestehen wie geplant. Vorgesehen ist, die Umfahrungsstrasse südlich der Benknerstrasse am Kaltbrunner Riet vorbeizuführen. Vor dem Bau muss nachgewiesen werden, dass das Moorgebiet nicht beeinträchtigt wird. Kantonsingenieur Marcel John informierte in diesem Zusammenhang über das Ergebnis der

moorhydrologischen Untersuchungen, die das kantonale Tiefbauamt in Auftrag gegeben hat: «Unter der Voraussetzung, dass das Bauprojekt gut geplant und auf das Moor abgestimmt wird, ist es gemäss Gutachten möglich, die gesetzlichen Auflagen zu erfüllen.»

Nun ist es am kantonalen Tiefbauamt, ein Genehmigungsprojekt für die Verbindungsstrasse zu realisieren. Bis Ende 2018 soll dies so weit sein. Anschliessend wird den betroffenen Gemeinden Gelegenheit zur Stellungnahme geboten.

Fabienne Sennhauser

SEITE 3

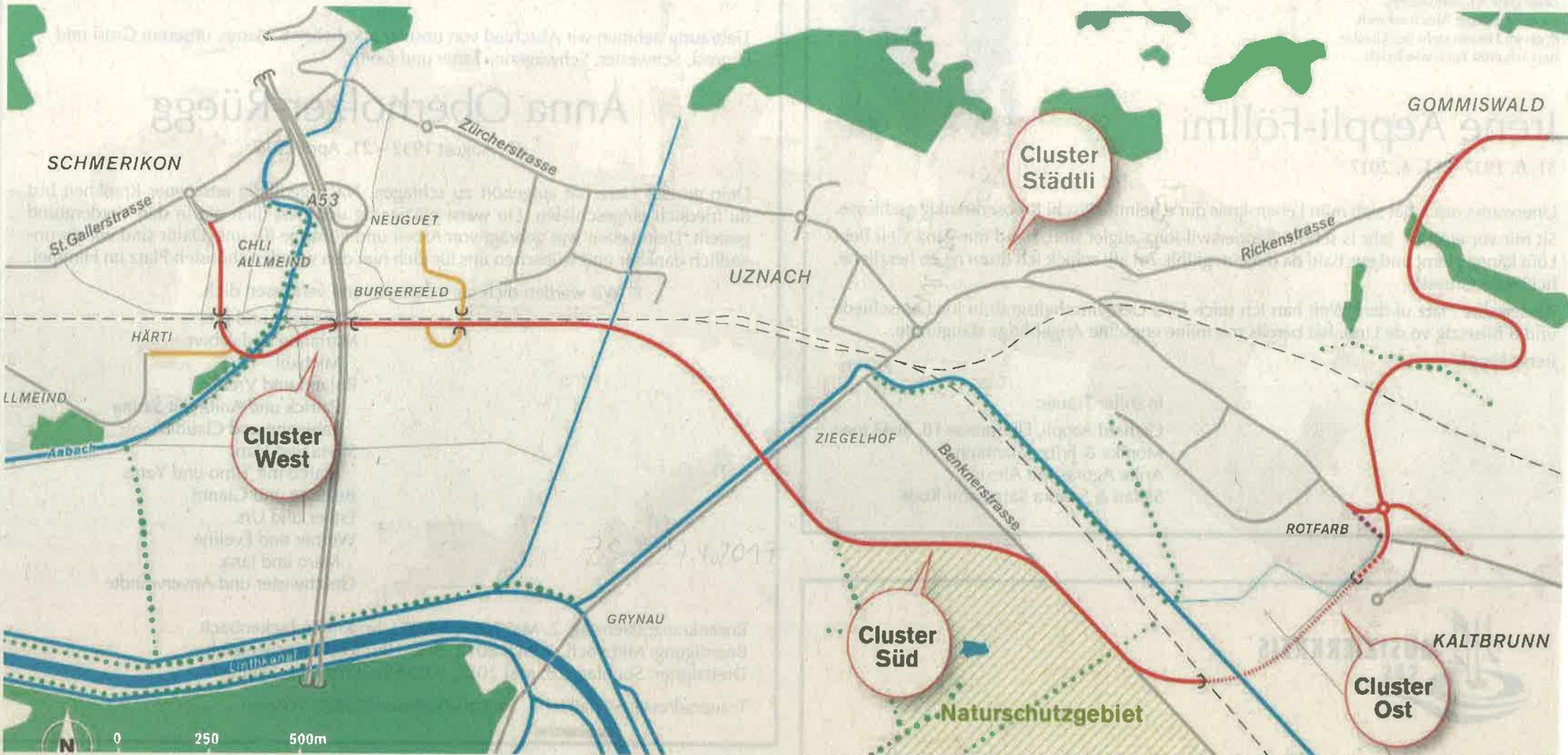


Rund 19 000 Fahrzeuge rollten täglich durch die Uzner Altstadt. Mit der Umfahrung Gasterstrasse soll dies ein Ende haben.

Archiv / zsz

Eine Lösung für den Flaschenhals Uznach

ZS2 27.4.2017



Die weiterentwickelte Linienführung der Umfahrung Gasterstrasse soll entlang des Kaltbrunner Riets durch einen Tunnel in Richtung Gommiswald führen.

ZSZ 27.4.2017

VERKEHR Eine Umfahrung des Städtli Uznach bringe der ganzen Region etwas, davon sind Vertreter von Kanton wie Region überzeugt. Die Bevölkerung sorgt sich indes um die Zubetonierung des Kulturlandes.

Uznach träumt von einem attraktiven Ortszentrum, einem Treffpunkt für Jung und Alt. Dafür muss und soll der Durchgangsverkehr aus dem historischen Städtli verbannt werden. Möglich werden soll dies dank einer regionalen Umfahrungsstrasse, deren Linienführung Vertreter von Kanton und Region sowie Fachpersonen aus den Bereichen Verkehr und Städteplanung am Mittwochabend der interessierten Öffentlichkeit präsentierten. So soll die geplante Gasterstrasse im Westen an einen Zubringer aus dem Schmerkner Industriegebiet anschliessen und entlang des Kaltbrunner Riets an den Uzner Siedlungsrand führen. Zur Unterquerung der Eisenbahnlinie, des Steinenbachs sowie des Rotfarbkanals ist ein Tunnel vorgesehen. Im Gemeindegebiet von Gommiswald wird die geplante Gasterstrasse dann enden, beziehungsweise in die Rickenstrasse einmünden.

Definitiv ist diese Linienführung noch nicht, wie der St. Galler Kantonsingenieur Marcel John am Mittwochabend den gut 200 Anwesenden in der Aula des Oberstufenzentrums Uznach erklärte. «Wir befinden uns noch immer in der Projektierungsphase. Es kann gut und

gerne sein, dass sich der eine oder andere Abschnitt der geplanten Umfahrung noch verschiebt.» Der Kanton mache sich an die Erarbeitung des Vorprojektes.

«Die Umfahrung ist eine super Lösung»

In den vergangenen Jahren sei viel Knochenarbeit geleistet worden für das Projekt Umfahrungsstrasse, betonte daraufhin Josef Blöchlinger, Vizepräsident der Region Zürichsee-Linth und Gemeindepräsident von Eschenbach. «Ich bin überzeugt, dass die Umfahrung, so wie wir sie heute präsentieren können, eine super Lösung für die ganze Region ist.»

Wie dringend es eine Lösung für das als Flaschenhals bezeichnete Städtli von Uznach braucht, zeigte Patrick Ackermann vom Ingenieurbüro EWP AG Effreti-

kon auf. «Durchschnittlich fahren pro Tag 15 000 Fahrzeuge durchs Uzner Städtli.» Das Ziel der regionalen Umfahrungsstrasse sei es, diese Zahl im Minimum zu reduzieren, erklärte Ackermann. Damit schaffe man auch eine Chance für die Aufwertung der historischen Altstadt (siehe Kasten).

Markus Schwizer, seines Zeichens Präsident der Region Zürichsee-Linth und Gemeindepräsident von Kaltbrunn, betonte in seinem abschliessenden Fazit, dass eine Umfahrungsstrasse längst nicht nur für die Gemeinde Uznach Vorteile bringe. Von Staus sei schliesslich nicht nur der Privat-, sondern auch der öffentliche Verkehr betroffen. «Wenn Busse die Anschlüsse nicht gewährleisten können, dann steigen noch mehr Menschen aufs Auto um.» Mit der Realisierung der Stadtbahn Obersee werde es zwar mehr Zugverbindungen geben, das bedeute aber auch, dass die Bahn-schranke in Uznach öfters ge-



Künftig soll ein Tunnel (blau) ab der Eisenbahnlinie bis zur Rotfarb Uznach das Städtli entlasten.

zvg

schlossen sei. «Es braucht also diese Umfahrung, in deren Vordergrund nicht der Zeitgewinn, sondern die Berechenbarkeit der Reisezeit steht.»

In einer an die Infoveranstaltung angeschlossenen offenen Fragerunde zeigten sich die meisten der Anwesenden durchaus angetan von der Idee einer Um-

fahrungsstrasse. Zu denken gab einigen aber, dass für die geplante Gasterstrasse Kulturland zubetoniert werde. Auch die Frage nach der Entschädigung der Landeigentümer kam zur Sprache. Kantonsingenieur Marcel John machte jedoch klar, dass das Projekt noch nicht in dem Stadium sei, dass man sich mit derlei Aspekten ausführlich beschäftigen können. Auch zu Kosten und Umsetzungsdauer des Projekts mochte sich John noch nicht festlegen. Die 100-Millionen-Grenze dürfte das Projekt aber sicherlich übersteigen.

Fabienne Sennhauser

Massnahmen zur Zentrumsaufwertung angedacht

An der Infoveranstaltung zur regionalen Umfahrungsstrasse wurde aufgezeigt, wie das Uzner Städtli, nach deren Realisierung, wieder an Lebensqualität gewinnen könnte.

Ist die Umfahrung Uznach der-einst Tatsache, ist das die Chance für eine Aufwertung der historischen Altstadt.

Für die Potenzialermittlung ihres Städtlis hat die Gemeinde Uznach darum einen separaten Prozess initiiert. Der Auftrag hierzu wurde der Firma sapartners für Stadtentwicklung und Architektur in Zürich erteilt. Diese präsentierte an der Informationsveranstaltung vom Mittwochabend ihre Erkenntnisse und Pläne.

Eine Komplettspernung des Städtchens sei nicht vorgese-

hen, ein Lastwagenverbot hingegen geplant, erklärte Lea von Moos vom Planungsbüro sapartners. Die Verkehrsentlastung im Allgemeinen schaffe Platz für neue Entwicklungen im Städtli. In Zusammenarbeit mit Anwohnern und Gemeindevertretern wurden daher drei mögliche Szenarien für eine lebhaftere Altstadt erarbeitet.

Das erste Projekt trägt den Namen «Oase Altstadt» oder «Wohnen für Kenner». Die Idee: Die historischen Bausubstanzen im Städtli sollen aufgewertet werden. Auf diese Weise soll attraktiver Wohnraum für jedermann geschaffen werden. Auch den täglichen Einkauf sollen die Uzner weiterhin im Städtli machen können. Der Schwerpunkt des Szenarios «Oase Altstadt» würde rund um einen neu ge-

stalteten Platz bei der Kirche liegen. Geltendes Verkehrsregime: Fussgängerzone.

Das zweite Projekt mit dem Namen «Erlebnis Altstadt» oder «Einkaufen für Genieser» setzt auf ein spezialisiertes Angebot im Städtli. Angedacht ist ein Geschäftsangebot, das die bestehenden Einkaufszentren und Grossverteiler ergänzt. Auf diese Weise soll das Städtli Flanierqualität erhalten. Gleichzeitig soll Raum für neue Parkplätze geschaffen werden. Da die Altstadt zur Begegnungszone mit Tempo 20 umfunktioniert werden soll.

Das dritte Projekt schliesslich, genannt «Zentrum Altstadt» oder «Ein Treffpunkt für Jung und Alt», lebt von der Inszenierung des Städtlis als einzigartige Kulisse. Der öffentliche Raum wird bewusst

zum Bewegungsort. Unterschiedliche Anlässe sollen die Bevölkerung zusammenbringen. Grössere Fläche bei der Kirche und Ausgangs des Dorfes sollen Platz für Feste und Chilben schaffen. Auch in diesem Fall würde die Altstadt zur Fussgängerzone.

Gemäss von Moos bevorzuge der Gemeinderat von Uznach derzeit eine Lösung, in der das historische Städtli, wie im Fall des zweiten Projekts, eine Begegnungszone für allerlei Verkehrsteilnehmer sei. Es sei aber auch eine Gestaltungsmöglichkeit denkbar in der «Wohnen für Kenner» und «Erlebnis Altstadt» kombiniert würden. Das alles sei aber noch Zukunftsmusik und könne erst dann konkret geplant werden, wenn der Durchgangsverkehr wirklich vom Städtli ferngehalten wird. fse

«Bei 15 000 Autos am Tag ist eine Reduktion um die Hälfte deutlich zu wenig.»

Mario Grob
Präsident Uzner Gewerbe



Vision: Das Uzner Städtli soll fussgängerfreundlicher werden – wie genau ist zurzeit noch völlig offen, wie die vage Skizze zeigt.

Grafik sapartners, Bilder Arohiv



So soll es werden: Buntes Treiben am Klausmarkt im Uzner Städtli.



So soll es nicht mehr sein: Das Städtli leidet unter viel Durchgangsverkehr.

So 28.4.2017

Uznach träumt von letzter Chance

Das Uzner Städtli soll von Lastwagen befreit und zur 20er-Zone mit weniger Verkehr werden. Die Gemeinde träumt von einer Begegnungszone, hochwertigen Wohnungen und Raum für das Gewerbe. Dessen Präsident zeigt sich begeistert – pocht aber auf flankierende Massnahmen.

von Daniel Graf

Deutlich weniger Verkehr, keine Lastwagen mehr, eine schmalere Strasse und mehr Platz für Bäume, Brunnen oder Cafés. So stellt sich die Gemeinde Uznach das Städtli vor, wenn die neuste Variante der Umfahrungsstrasse A53 Gaster umgesetzt ist (Ausgabe von gestern).

Ein- und Ausfahrt verschmälern

Das Projekt für das Städtli stammt aus der Feder von Sapartners, einem Büro für Stadtentwicklung und Architektur aus Zürich. Stadtplanerin Lea von Moos erklärt, wie die Grobplanung aussieht, wenn die Verbindungsstrasse realisiert wird: «Das verkehrsberuhigte Städtli könnte zum attraktiven Erlebnisraum

für Wohnen, Einkaufen und Veranstaltungen werden.» Dies könne mit gezielten Massnahmen und gestalterischen Elementen wie Brunnen, Bäumen oder Ähnlichem passieren. Im Städtli soll Tempo 20 gelten.

Die Fahrbahn für die Autos soll zudem schmaler werden. So entstünde an den Rändern mehr öffentlicher Raum und Platz für Fussgänger, aber auch für die ansässigen Geschäfte: «Das wäre eine entscheidende Aufwertung, da die Trottoirs im Städtli zurzeit sehr schmal sind», sagt von Moos. Der gewonnene Freiraum könne für Bänke und Bäume genutzt werden. Eine andere Idee ist, dass Cafés Stühle rausstellen oder Geschäfte den Platz für die Präsentation ihrer Ware nutzen. «Die Detailplanung ist noch nicht gemacht. Aber mit den angedachten Massnahmen böte sich

viel Spielraum für die Umsetzung verschiedener Konzepte.»

Gemeindepräsident Christian Holderegger mahnt indes zur Geduld: «Bei diesen Vorschlägen handelt es sich um Visionen und Ideen – sie alle hängen aber davon ab, ob die Verbindungsstrasse kommt. Da sind diverse Player involviert, und wir müssen in einem langen Zeithorizont denken.»

Attraktiven Wohnraum schaffen

Ist es aber einmal so weit und die Umfahrungsstrasse wird Tatsache, dann schwebt auch Holderegger Grosses vor: «Wenn das Projekt so realisiert wird, wird die Strasse durchs Städtli zur Gemeindestrasse. Dann haben wir viel grösseren Handlungsspielraum bei der Gestaltung.» So wäre es zum Beispiel möglich, das Städtli zu gewissen Zeiten

ganz für den Verkehr zu sperren, etwa für Märkte. «Dann haben wir nicht bloss einen Platz im Städtli, sondern das Städtli wird zum Platz – mit dem Raum vor der Kirche als Zentrum.»

Zu guter Letzt würde Uznach auch von attraktiverem Wohnraum profitieren, ist Holderegger überzeugt: «Zurzeit ist es für die Liegenschaftsbesitzer wenig attraktiv, ihre Wohnungen und Fassaden zu renovieren – bei 15 000 Autos am Tag würde das nicht lange schön aussehen.» Wird das Städtli aber wirklich so aufgewertet, wie es die Vision vorsieht, würde dies den Besitzern der Liegenschaften einen Anreiz bieten. Dann würde es für sie attraktiv, ihre Häuser und Wohnungen zu renovieren, weil die Nachfrage nach Wohnraum im Städtli zunehmen würde.

Positiv steht den Plänen Mario Grob gegenüber. Er ist Präsident des Uzner Gewerbes und war in der Gruppe dabei, in welcher flankierende Massnahmen projektiert wurden: «Die aktuelle Variante der Verbindungsstrasse A53 hat in meinen Augen zwei grosse Vorteile», sagt Grob.

Auf der einen Seite werde das Städtli vom Durchgangsverkehr entlastet. Und andererseits könne gewährleistet werden, dass die Lastwagen der Grossindustrie im Bürgerfeld schnell nach Uznach hinein- und wieder wegfahren könnten, ohne dabei das Städtli verkehrstechnisch zu belasten.

«Letzte Chance fürs Städtli»

Bezüglich des Gewerbes denkt Grob an spezialisierte Geschäfte: «Mit einer Bäckerei, einem Comestible-Geschäft oder einem Café könnte die Zone stark aufgewertet werden.» Eine gute Durchmischung von Geschäften würde ausserdem einen Kontrapunkt zu den Einkaufszentren setzen.

Grob mahnt aber, dies sei wohl die letzte und einzige Chance, um das Städtli attraktiv zu gestalten – und fordert, dass noch deutlich weniger Verkehr durchs Städtli fließen soll, als im jetzigen Projekt angedacht: «Die vom Kanton angepeilten 50 Prozent Reduktion sind deutlich zu wenig.» Bei 15 000 Autos pro Tag wäre das für Grob «eine kaum wahrnehmbare Verbesserung».

Weiter seien flankierende Massnahmen wichtig: «Allem voran muss eine neue Parkplatzsituation geschaffen werden», ist Grob überzeugt: Wer mit dem Auto anreise und im Städtli einkaufen wolle, müsse in unmittelbarer Nähe eine Parkmöglichkeit vorfinden. «Kommt das Projekt so zustande und werden auch die nötigen Parkplätze realisiert, ist dies auf jeden Fall eine deutliche Aufwertung des Uzner Städtli – sowohl für die Uzner Bevölkerung als auch für Laden- und Liegenschaftsbesitzer.»

«Tiefgarage eine Möglichkeit»

Für die Parkplatzsituation sind laut Holderegger mehrere Möglichkeiten angedacht. «Auch hier müssen wir zuerst abwarten, ob die Verbindungsstrasse kommt. Eine Möglichkeit, zu der sich schon Architekten Gedanken gemacht haben, wäre eine Tiefgarage beim Schulhaus Herrenacker.» Auch hier gelte jedoch: «Damit die Planung vorangetrieben werden kann, muss mehr Klarheit bezüglich der Verbindungsstrasse bestehen.» Bis es so weit ist, ist Träumen erlaubt.

Umfahrung Uznach: Bis zum Spatenstich vergehen noch Jahre

Die optimierte Linienführung der Verbindungsstrasse A53-Gaster steht. Nun wird ein Vorprojekt erarbeitet. Bis zum allfälligen Spatenstich dauert es noch Jahre.

So 28.4.2017

von Urs Schneider

Es ist ein Megaprojekt, mit dem sich die Gastergemeinden in dieser Form seit acht Jahren beschäftigen: die regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster. Der Verkehr soll dereinst auf diese Umfahrungsstrasse gelenkt werden, so eines der Ziele der Region Zürichsee-Linth und des federführenden kantonalen Tiefbauamtes. Dadurch können unter anderem die Siedlungsgebiete aufgewertet werden. Auch das Städtli in Uznach rechnet mit einer massiven Aufwertung, wenn die Umfahrungsstrasse dereinst gebaut sein sollte (siehe nebenstehender Artikel).

Am Mittwoch wurde die optimierte Linienführung der Umfahrungsstrasse mit ihren einzelnen Teilabschnitten der Öffentlichkeit vorgestellt (Ausgabe von gestern).

Tunnel verteuert Projekt nicht

Wie Kantonsingenieur Marcel John sagt, gibt es verschiedene Szenarien, wie lange es dauern kann, bis die Dörfer und Siedlungen der Region von der Entlastung profitieren werden, welche die Planer sich durch das Millionenprojekt erhoffen.

«Aufgrund der vorgestellten Linienführung wird nun ein Vorprojekt erarbeitet», erklärt John. Dass wegen der neuen Tunnellösung im Gebiet Rotfarb die Kosten aus dem Ruder laufen könnten, verneint der Kantonsingenieur: Erstens gebe es keinen eigentlichen Kostenrahmen, die Kosten ergäben sich erst durch den Prozess und die definitive Streckenführung. «In der Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Projekt im Jahr 2011 rechneten wir mit Kosten von rund 95 Millionen Franken.» Auf das ganze Projekt gesehen, werde sich wegen der von den Planern favorisierten Tunnelvariante der Kostenrahmen nicht verändern.

Abschluss der Studienphase

Zweitens seien die Kosten schwierig zu beurteilen, weil bei einigen Abschnitten noch unklar ist, welche Variante zum Zug kommen soll. «Die Varianten, welche wir nun vorgestellt haben, sind aus planerischer Sicht die besten», betont John. Diese dienen nun als Basis für das Vorprojekt, das auch den Abschluss der Studienphase signalisiere, so John weiter.

Bevor jedoch etwas bestimmt ist, haben die Gemeinden mehrere Möglichkeiten, sich einzubringen: Das Vorprojekt wird 2018 Schmerikon, Uznach und

8

Jahre

könnte es im schlimmsten Fall noch dauern, **bis der Spatenstich** für die geplante Verbindungsstrasse A53-Gaster erfolgen wird.

Kaltbrunn als Standortgemeinden zur Stellungnahme vorgelegt. «Darin können sie Projektänderungsanträge stellen», sagt John.

Bürger können Beschlüsse kippen

Danach erstellt das Tiefbauamt das Genehmigungsprojekt, welches bis Ende 2018 vorliegen soll. Auch dazu wird in den erwähnten Gemeinden eine Anhörung stattfinden. Die Zustimmung zum Projekt sowie der Kreditbeschluss der jeweiligen Gemeinden unterstehen dem fakultativen Referendum. Kommt dieses in einer der Standortgemeinden zustande, wird dort über den Gemeinderatsbeschluss an der Urne abgestimmt.

Gibt es einen gemischten Beschluss, zum Beispiel zwei Ja und ein Nein, kommt die Regierung ins Spiel. «Diese müsste quasi als Schiedsrichter die übergeordneten Interessen abwägen und einen Entscheid fällen», erklärt John. Falls alle Standortgemeinden ja sagen, muss auch der Kantonsrat das Projekt noch genehmigen – auch dieser Beschluss ist dem fakultativen Referendum unterstellt. Falls es erfolgreich ergriffen werden sollte, würde kantonal über das Projekt abgestimmt.

Bis zum Spatenstich dauerts noch

Die Planer rechnen im besten Fall damit, die Planaufgabe 2020 durchführen zu können. Das sei der unsicherste Teil des Prozesses, wegen der möglichen Rechtsmittelverfahren. Je nachdem, wie streitfreudig die Parteien sind, kann das dauern. Zwei Jahre dürften auf kantonaler Ebene vergehen, falls der Instanzenweg gegangen wird. Geht ein Streitfall bis ans Bundesgericht, kann das nochmals zwei bis drei Jahre dauern.

Das würde bedeuten, dass von der Planaufgabe im 2020 bis zum Spatenstich nochmals rund fünf Jahre ins Land ziehen würden.

IG Mobilität Region Uznach und Naturschützer bleiben bei A53 trotz Anpassungen skeptisch

So 28.4.2017

Die Verbindungsstrasse A53 tangiert **gleich mehrere für den Umweltschutz relevante Gebiete**: ein Amphibienlaichgebiet, ein Vogelschutzreservat von nationaler Bedeutung und ein ebenfalls geschütztes Flachmoor. Es erstaunt deshalb nicht, dass bei der Planung auch die Umweltverbände ein Wörtchen mitreden wollen. Laut **Antonia Zurbuchen**, stellvertretende Geschäftsleiterin von Pro Natura St. Gallen Appenzell und Leiterin der Geschäftsstelle des Kaltbrunner Riets, **fehlen aber noch wichtige Grundlagen** für eine abschliessende Beurteilung: «Abklärungen zum Wasserhaushalt wurden zwar bereits ge-

macht. Doch bevor definitive Aussagen zur Umweltverträglichkeit gemacht werden können, ist **ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission**



Fordert «wichtige Grundlagen»: Antonia Zurbuchen.

(ENHK) vonnöten.» Sollte diese Kommission feststellen, dass die Umfahrungsstrasse rechtlich durchsetzbar ist, sei die Arbeit damit nicht getan, sagt Zurbuchen: «Wenn die Strasse kommt, werden auf jeden Fall grossflächige ökologische Ausgleichsmassnahmen nötig sein.» Wie und wo diese konkret umgesetzt werden könnten, sei zurzeit noch nicht klar. Kommt von der ENHK ein negativer Bescheid, so ist die Strasse aus Zurbuchens Sicht definitiv nicht realisierbar:

«**Das wäre ein Killerkriterium.**» Bei der zuständigen Kommission gibt man sich derweil zugeknöpft: Bisher sei vom Kanton **kein Antrag für**

eine Neubeurteilung eingegangen, lässt eine ENHK-Sprecherin wissen: «Wir werden uns erst wieder mit der Thematik befassen, **wenn der Kanton uns damit beauftragt.**» Ob und wann das geschehen wird, sei zurzeit noch völlig offen. Weiter **skeptisch ist auch die Interessengemeinschaft Mobilität Region Uznach (IGMRU)**, wie deren Präsident Roger Zahner sagt. Das präsentierte Projekt sei «an sich nichts Neues». Es gehe immer noch um **die gleiche Linienführung als grossräumige Umfahrung.** «Die Meinung, dass die Strasse eine zu teure, zu aufwendige, zu landschafts- und naturbelastende

sowie nicht zweckmässige Lösung des Stauproblems darstellt, hat sich mit der Präsentation der Details nicht verändert.» Die Idee, wie mit der Strasse der Flaschenhals Uznach geöffnet werden soll, führe zu Mehrverkehr, Mehrbelastung mit Lärm und Abgasen und zur Verlagerung von Problemen. Die Diskussion müsste Zahners Meinung nach **an den Zielvorstellungen und an einfach realisierbaren Ansätzen ansetzen.** Der IG sei es wichtig, dass die **Bevölkerung über dieses Projekt an der Urne entscheiden** kann. «Dazu gibt es nur den Weg über eine Referendumsabstimmung», sagt Zahner. (dgr)