

# Umfahrung: Behörden stellen sich der Kritik

SO  
23.3.13



**Gespanntes Publikum:** Die Bürger bekommen gestern Details zur Umfahrungsstrasse zu hören.

Bild Pascal Landert

**Uznach soll eine Umfahrung bekommen. Gestern wurden die Bürger über die Vor- und Nachteile der vorliegenden Variante informiert. Trotzdem bleiben viele Bürger kritisch.**

Von Anina Peter

*Uznach.* – Die Gemeindepräsidenten von Uznach, Schmerikon, Benken, Gommiswald und Kaltbrunn hatten gestern keinen leichten Stand. An der Informationsveranstaltung zur geplanten Entlastungsstrasse für Uznach und Umgebung gingen nicht nur

jede Menge Fragen ein, sondern auch Kritik. Anlass dazu gab unter anderem die Informationspolitik der Gemeinden.

Die Region Zürichsee Linth hatte den Bürgern aus über 20 geprüften Umfahrungsvarianten nur eine vorgelegt: Das Städtli soll gesperrt und Uznach südlich umfahren werden.

## **Zu wenig Transparenz**

Bereits im Vorfeld der gestrigen Veranstaltung wurde der Unmut darüber spürbar. 60 Personen schlossen sich im März zur IG Mobilität Uznach und Umgebung zusammen. Sie verlangten Einblick in die Studie. Dieser wurde

ihnen gewährt. Trotzdem stehen laut IG-Sprecher Roger Zahner immer noch viele offene Fragen im Raum.

Diese sollten den Bürgern gestern beantwortet werden. Auch versprochen die Behörden nachzuholen, was man am Verkehrsforum im Dezember verpasst hatte. Man wollte den Bürgern die Zweckmässigkeitsstudie vorstellen.

Der für die Studie zuständige Verkehrsplaner, Patrick Ruggli, stellte diese dann auch detailliert vor. Aber die kritischen Stimmen verstummten trotz umfassender Information nicht.

**KOMMENTAR UNTEN**

**BERICHT UND UMFRAGE SEITE 3**

# TRANSPARENZ ERST IM ZWEITEN ANLAUF

SO  
23. 4. 13

Von Cyrill Pinto

**Gespannt wartete man** gestern auf die zweite Informations-Dosis der Behörden zur geplanten Gaster-Umfahrungsstrasse. Denn bei der ersten Veranstaltung im Dezember waren die Bürger erst mal ratlos: Da hatte man zu einem Workshop für eine geplante Strasse geladen, welche vor allem das Uzner Städtli vom Durchgangsverkehr befreien sollte, und man erhielt stattdessen eine fertige Variante präsen-

tiert. Die Bürger, die an dem Anlass teilnahmen, waren entsprechend konsterniert. Zu Recht: Denn wer nicht bekommt, was draufsteht, fühlt sich nicht ernst genommen.

**Kein Wunder, organisierte** sich Widerstand gegen das Vorgehen der Region ZürichseeLinth. Indem eine IG gegründet wurde, die Einblick in das Verfahren verlangte. Insbesondere in das Dokument, das die Vor- und Nachteile der

jetzt vorliegenden Variante für die Umfahrungsstrasse A53 Gaster auflistet. Aussagen, wie die vom Präsidenten der Region und Gemeindepäsidenten von Kaltbrunn, Markus Schwizer, eine Strassenplanung sei kompliziert und könne deshalb nicht demokratisch ablaufen, taten ihr Übriges.

**Gestern Abend nun** holten die Behörden nach, was sie schon bei der ersten Veranstaltung im Dezember hätten tun sollen: Transparenz

schaffen. Den Bürgern erklären, wie man nun auf die vorgeschlagene Variante kam. Nur so lassen sich Mehrheiten für ein im wahren Sinne des Wortes so einschneidendes Projekt, wie die Entlastungsstrasse Gaster, finden. Denn ohne eine breite Mehrheit im Rücken steht die Region im Herbst, wenn es darum geht, ins Strassenbauprogramm des Kantons zu kommen, auf verlorenem Posten.

cpinto@suedostschweiz.ch

# Trotz einer Info-Offensive bleiben viele Fragen offen

SO 23.4.13



Riesiges Informationsbedürfnis: Die Bürger konnten sich gestern detailliert über die vorliegende Variante für die Umfahrung Gaster informieren. Bild Pascal Landert

**Die Regionsbehörden informierten gestern über die geplante Umfahrungsstrasse Gaster. Die Veranstaltung zeigte: Es stehen noch sehr viele offene Fragen im Raum.**

Von Cyrill Pinto

Uznach. – Die Anspannung in der Aula des Uzner Haslen-Schulhauses ist fast mit den Händen zu fassen. Denn nach einer ersten Veranstaltung im letzten Dezember zur geplanten Umfahrungsstrasse blieben mehr Fragen offen als beantwortet wurden. Und diese offenen Fragen versuchten die Behörden gestern nun zu beantworten. Denn viele Teilnehmer hatten damals im Dezember das Gefühl, an einer Alibi-Infoveranstaltung teilgenommen zu haben, statt an einer demokratischen Entscheidungsfindung zur Planung einer neuen Umfahrungsstrasse. Mit nur einer präsentier-

ten Variante fühlten sich manche Bürger vor den Kopf gestossen, weshalb dann auch Ende März eine neue Interessengemeinschaft gegründet wurde. Ihr Ziel: Einblick in den bisherigen Planungsstand zu erhalten. Insbesondere wollte die IG Einblick in die sogenannte Zweckmässigkeitsbeurteilung. Dort steht schwarz auf weiss, wie sinnvoll der Bau der neuen Umfahrung ist. Seit ein paar Tagen haben die IG-Leute die Studie «zum persönlichen Gebrauch» erhalten.

«Verkehrsproblem gemeinsam lösen» Gestern nun lag der Ball wieder bei den Behörden der betroffenen Gemeinden Schmerikon, Uznach, Kaltbrunn, Benken und Gommiswald. Schon vor der Versammlung von gestern Abend betonte die Region Zürichsee Linth in einer Mitteilung, man wolle «das Verkehrsproblem gemeinsam lösen». Und der erste Schritt zur Lösung war eine transparente Informationspolitik. Im Namen der Region

begrüsste gestern der Uzner Gemeindepäsident Erwin Camenisch. Anschliessend legte der Verkehrsplaner Patrick Ruggli in einem Vortrag detailliert dar, wie man von ursprünglich 20 verschiedenen Varianten nun auf die jetzt favorisierte Variante 19SR gekommen ist. Schliesslich spielten eine Unmenge von Faktoren eine Rolle, die zur Wahl einer Variante führten.

## Ratsentscheid im Herbst

Auch eine Kosten-Nutzen-Analyse wurde von den Behörden erstellt. Und diese, das musste auch der Verkehrsplaner zugeben, fiel nicht gerade überwältigend aus. «Da das Uzner Zentrum weiträumig umfahren werden muss, ist der Umweg für die Autofahrer relativ gross», erklärte Ruggli das Ergebnis der Studie. Aber auch die anderen Varianten hätten bei der Kosten-Nutzen-Analyse nicht besser abgeschnitten.

Interessant waren die Verkehrsentwicklungszahlen, die gestern Abend

erstmalig präsentiert wurden. So würden das Uzner Städtli und die Zürcherstrasse massiv entlastet. Andere Strassen, die heute schon bestehen, würden zusätzlichen Verkehr schlucken müssen. Auch gab der Experte unumwunden zu, dass auch das Schutzgebiet im Kaltbrunner Riet am Rand tangiert werde – «aber nicht so, dass es unmöglich wäre zu bauen».

Markus Schwizer, Präsident der Region Zürichsee Linth, stellte am Schluss der Veranstaltung in Aussicht, dass man alle Informationen ab dem 2. Mai online stellen würde. Denn was gestern auch klar wurde: Das Informationsbedürfnis der Bürger ist immer noch gross. Erst im Herbst entscheidet dann der Kantonsrat darüber, ob die nun vorliegende Variante für knapp 100 Millionen Franken ins Strassenbauprogramm 2014/18 des Kantons aufgenommen wird.

[www.verkehrsforum-see-gaster.ch](http://www.verkehrsforum-see-gaster.ch)

AUS ERSTER HAND 5. SPALTE

«Wir wollen die Diskussion am Laufen halten»



Mit Roger Zahner\* sprach Anina Peter

Die IG Mobilität hatte mittlerweile wie gewünscht Einblick in die Zweckmässigkeitsstudie. Haben sich die Fragen geklärt? Löst sich die IG jetzt auf?

Roger Zahner: Im Gegenteil. Es sind immer noch viele offene Fragen da. Zum einen ist die Studie so umfangreich und komplex, dass wir das Detailstudium in zwei Wochen nicht abschliessen konnten. Zum anderen wurde der Studie vom Kanton St. Gallen her eine Einschränkung auferlegt. Sie sei nur für den persönlichen Gebrauch. Was dies rechtlich bedeutet, ist uns nicht klar. Die Studie sollte ja eigentlich der Öffentlichkeit zugänglich sein.

Haben Sie beim Präsidenten der Region Zürichsee Linth nachgefragt?

Es haben keine Gespräche mit der Vereinigung oder den Gemeindepräsidenten stattgefunden. Wir hoffen einen Teil unserer Fragen an der Infoveranstaltung klären zu können. Es werden darum an der Veranstaltung auch einige IG-Mitglieder anwesend sein.

Und wie geht es nach dem Forum weiter? Haben Sie schon Schritte geplant?

Alles hängt davon ab, welche Informationen an der Veranstaltung herausgegeben werden, die das Verfahren verständlich machen. Es wird dann auf jeden Fall darum gehen, zu weiteren spezifischen Fragen mit dem Kanton und den Gemeindebehörden in einen öffentlichen Dialog zu treten. Weitere Aktivitäten werden danach festgelegt.

Sie sehen also auch keine andere Lösung als die vorliegende Variante?

Es ist nicht unsere Aufgabe als IG Alternativen in die Runde zu werfen.

Was bringt denn überhaupt eine IG?

Wir wollen als Gruppe die Diskussion am Laufen halten. Und so dafür sorgen, dass die Bürger auch wissen, was passiert und was sie später vorgesetzt bekommen.

Das scheint auf Zustimmung zu stossen. Bei der Gründungsversammlung hatte die IG bereits 60 Mitglieder. Sind es mittlerweile noch mehr geworden?

Ja, wir bekommen laufend Zuwachs. Mittlerweile zählt die IG über 70 Personen.

Was erwarten Sie denn von der anstehenden Infoveranstaltung?

Wir sind gespannt. Das erste Forum war mässig befriedigend: eher ein Werbe- und Infoveranstaltung als ein Forum. Markus Schwizer hat damals versprochen, dass die Variante noch viel Spielraum biete. Wir hoffen, dass er heute Abend auch offenlegt, was für Spielräume dies sind.

\*Roger Zahner, Uznach, ist der Sprecher der IG Mobilität. Das Interview wurde vor der gestrigen Informationsabend geführt.

ANZEIGE

**RIMUSS**  
100% natürlich. Ohne Alkohol.



Christian Rüegg  
SVP-Kantonsrat See-Gaster

«Eine Entlastungsstrasse ist eine sinnvolle Sache – aber nicht diese Variante. Wenn man schon 95 Millionen Franken ausgibt, dann sollte die neue Strasse die Region auch direkt mit dem Toggenburg und St. Gallen verbinden. Das Projekt ist so wie es vorliegt noch nicht vollkommen: Die Gemeinden müssen nochmals über die Bücher.»



Anita Züger  
Uznerin

«Den starken Verkehr in der Region erlebe ich täglich. Auf dem Weg zur Arbeit muss ich durch Uznach – und stehe dabei auch jedes Mal im Stau. Es muss etwas getan werden, es braucht eine Umfahrung. Ob die vorliegende Variante hält, was die Behörden versprechen, weiss ich wirklich noch nicht. Deshalb bin ich heute hier.»



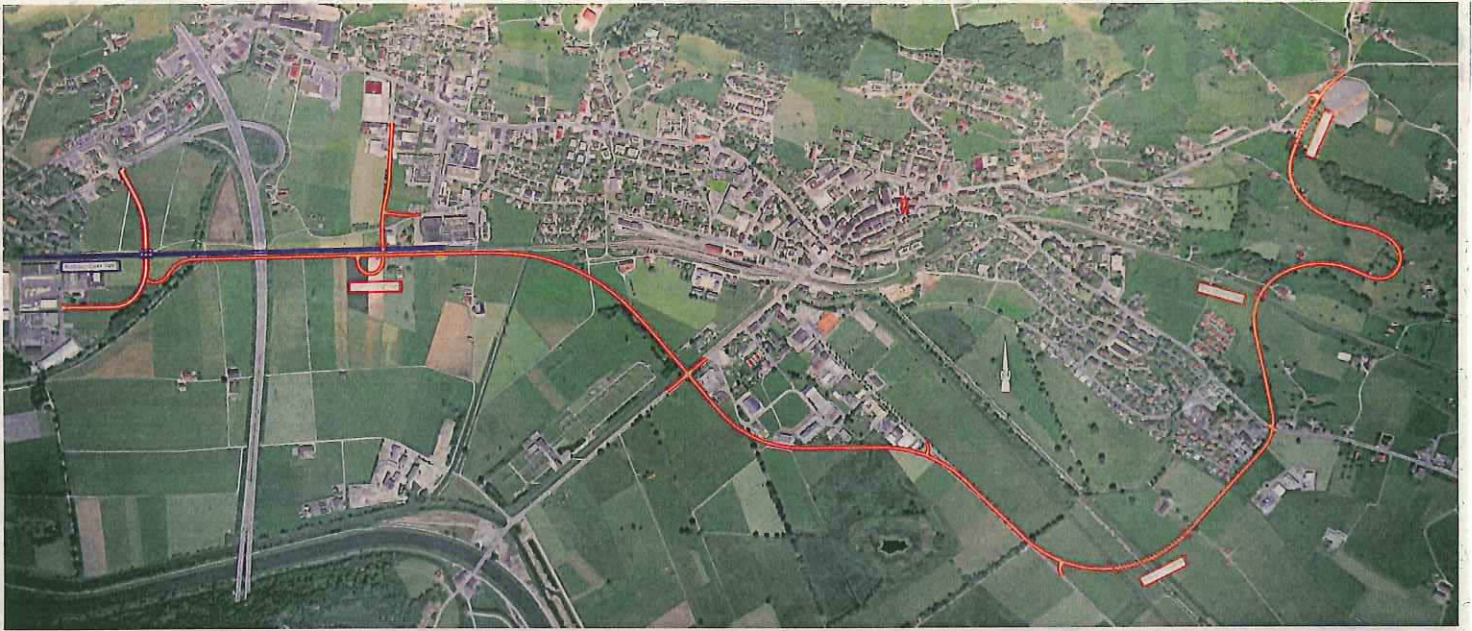
Antonia Zurbuchen  
Geschäftsleiterin Kaltbrunner Riet

«Diese Umfahrungsvariante führt sehr nahe am Kaltbrunner Riet vorbei. Noch ist nicht klar, wie sehr die Linienführung das Riet tatsächlich tangiert. Darum will ich mich von Beginn an in die Diskussion einbringen. So dass wir früh genug über Ersatzmassnahmen sprechen können und nicht in letzter Minute die Reissleine ziehen müssen.»



Beat Jud  
CVP-Kantonsrat See-Gaster

«Mit der heutigen Veranstaltung wurde ernsthaft und umfassend über die vorliegende Umfahrungsvariante informiert. Ich bin überzeugt, dass diese Linienführung eine nachhaltige Veränderung für die Region bringen könnte. Und das brauchen wir. Dazu kommt, dass auch der Öffentliche Verkehr ausgebaut wird. Dieses Paket kann viel ändern.»



Die Variante 19SR wurde als die beste auserkoren. Die Region Zürichsee-Linth und die Gemeinden Schmerikon, Uznach, Kaltbrunn, Benken sowie Gommiswald wollen diese nun weiterverfolgen. Die genaue Linienführung wird erst im Bauprojekt erarbeitet. Bilder: Kurt Heuberger

# Variante 19SR wirft Fragen auf

**UZNACH.** Die Gemeindebehörden haben sich für eine der 20 Varianten der Gasterstrasse entschieden. Gestern Abend wurden die Kriterien erklärt, welche den Weg zur favorisierten Linienführung wiesen. Das Publikum stellte dem Podium über 80 Fragen zur geplanten Gasterstrasse. *ZS2 23.4.13*

MAGNUS LEIBUNDGUT

«Das Verkehrsproblem gemeinsam lösen» hiess das Motto des Abends in der Aula des Oberstufenzentrums Haslen. Das Interesse an Informationen rund um die regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster lockte weit über 200 Besucherinnen und Besucher nach Uznach.

Zu Beginn skizzierte Verkehrsplaner Patrick Ruggli von Ernst Basler und Partner die Vorteile der Variante 19SR. Durch die Sperrung des Städtchens für den Autoverkehr werde die ganze Gemeinde Uznach entlastet. «Die Variante 19SR stärkt den öffentlichen Verkehr – Busse stehen nicht mehr im Stau», erläuterte Ruggli. Öffentliche Räume würden aufgewertet. «Zudem werden die direkte Anbindung an die A53 und die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebietes Uznach West verbessert», führte der Verkehrsplaner aus. Davon verspreche man sich Impulse für die Wirtschaftsentwicklung.

## Eingriff ins Landschaftsbild

Als Nachteil weist Ruggli darauf hin, dass durch die Sperrung des Städtchens Uznach Umwegfahrten unvermeidbar seien. Zudem werde der Bau der Gasterstrasse das Landschaftsbild verändern. «Das sind auch Gründe, warum die Vari-

ante 19SR in der Zweckmässigkeitsbeurteilung nicht nur gut abschneidet», konstatierte Ruggli. Unbestritten sei, dass die ganze Region von einem attraktiven Regionalzentrum profitieren könne. Die Zürcherstrasse biete aus raumplanerischer Sicht viel Potential, das jetzt noch nicht ausgeschöpft werde. Ruggli betonte, dass die exakte Linienführung der Gasterstrasse erst im Bauprojekt erarbeitet werde.

## Viele Verbesserungen im ÖV

Im Zentrum stand gestern Abend auch der öffentliche Verkehr (ÖV). Über den Ausbau des ÖV in der Region See-Gaster referierte Raumplaner Urs Heuberger vom Büro ASA in Rapperswil-Jona. Das Linthgebiet profitiere davon, dass im Dezember die S-Bahn St. Gallen startet. Züge verkehren ab Uznach neu im Halbstundentakt in alle Richtungen. Nach Ziegelbrücke gab es bisher nur einen Zug pro Stunde. Auch zwischen Benken und Uznach wird der Halbstundentakt eingeführt: Bahn und Bus wechseln sich ab. Die Anbindung an den Knoten Uznach verbessert sich ausserdem für Eschenbach und Kaltbrunn: Von Montag bis Freitag verkehren Busse alle 30 Minuten.

Heuberger wies auf eine Verbesserung für die Bevölkerung von Ernetswil hin:



Patrick Ruggli erklärte, wie das Städtli dank der Gasterstrasse gesperrt werden kann.

Sie erhält den Halbstundentakt nach Uznach entweder auf direktem Weg oder mit Umsteigen in Gommiswald. Weitere Verbesserungen betreffen die Gastergemeinden Schänis, Weesen und Amden. «Die Region Zürichsee-Linth setzt sich für die Stadtbahn Obersee ein, die ab 2018 weitere Verbesserungen bringen soll, unter anderem durch den Doppelspurausbau Uznach-Schmerikon», erklärte der Raumplaner. Ausserdem hätte der Neubau des Linth-Parks im Westen von Uznach Investitionen im öffentlichen Verkehr zur Folge – einen Terminplan dafür gebe es allerdings noch nicht.

## Den Dialog weiterführen

Nach den Referaten hatte das Publikum die Möglichkeit, sich an Info-Ständen über die Gasterstrasse zu informieren. Und Fragen schriftlich zu stellen – über 80 Anfragen wurden schliesslich ans

Podium gestellt. Darf das Kaltbrunner Riet tangiert werden? Markus Schwizer, Präsident der Region Zürichsee-Linth, meinte, die Variante 19SR tangiere das Riet nur am Rande: «Das ist kein No-go, wenn Ersatzmassnahmen geschaffen werden.» Ein Besucher wollte wissen, was die Lehren aus dem Verkehrsforum am 1. Dezember sind. Erwin Camenisch, Gemeindepräsident von Uznach, antwortete: «Wir sehen, dass es wichtig ist, noch breiter zu informieren, und wollen das auch in Zukunft tun.» Gefragt wurde, was passiert, wenn der Kanton das Projekt zurückstellen sollte. Markus Schwizer, Gemeindepräsident in Kaltbrunn, entgegnete: «Wenn das Projekt zurückgestellt wird, ist es wichtig, das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren.» Der Dialog mit der Bevölkerung müsse deshalb so oder so weitergeführt werden.

# Das Verkehrsproblem mit der Gasterstrasse lösen

252  
23.4.13

**UZNACH.** Gestern Abend informierten die Region Zürichsee-Linth und die Gemeinden über die regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster. Sie erklärten, wieso die geplante Variante der Gasterstrasse die beste sein soll. Zudem stand der Ausbau des ÖV im Zentrum.

**MAGNUS LEIBUNDGUT**

Im Visier der Info-Veranstaltung stand die regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster. Der Kanton St. Gallen hatte für diese Strasse eine Zweckmässigkeitsbeurteilung in Auftrag gegeben. Das Planungsbüro Ernst Basler und Partner hat über 20 Varianten bewertet – nach wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Kriterien. In der Aula des Oberstufenzentrums Haslen wurden gestern Auszüge der Studie dem Publikum vorgestellt.

Die Gemeindebehörden haben in Zustimmung mit dem kantonalen Tiefbauamt entschieden, die favorisierte Variante 10SR

weiterzuverfolgen. Im Herbst berät der Kantonsrat das Strassenbauprogramm 2014/18 – und nimmt darin eine Priorisierung der regionalen Verbindungsstrasse A53-Gaster vor. Die Region Zürichsee-Linth hoffe auf grünes Licht seitens des Parlaments, wurde geäußert: Zumal sich die Lage auf dem bestehenden Strassennetz in den nächsten Jahren weiter verschärfen werde, sagte der Uzner Gemeindepräsident Erwin Camenisch.

Sobald der Kantonsrat über das Strassenbauprogramm entschieden hat, wollen die Behörden

über das weitere Vorgehen informieren. In einem ersten Schritt ist geplant, für eine Standortbestimmung die Spurgruppe des Verkehrsforums zu reaktivieren. Neben der Gasterstrasse wurde gestern auch über den Ausbau des ÖV im Linthgebiet informiert.

Im Anschluss an die Referate beantwortete ein Podium Fragen aus dem Publikum. Dabei wurde die Kosten-Nutzen-Analyse zur Gasterstrasse kritisch hinterfragt. Zudem wurde bezweifelt, ob der Bau der Gasterstrasse eine Sperrung des Städtli in Uznach garantieren werde

Seite 3

# IG fordert Offenlegung der Studie zur Entlastungsstrasse

SO  
24.4.13

Die Behörden haben über eine Studie zur Entlastungsstrasse informiert, welche Uznach vom Stau befreien soll. Die IG Mobilität fordert nun deren Veröffentlichung.

Von Marc Allemann

Uznach. – Mit Folien, Vorträgen und einem Podium haben die Gemeinde-

behörden am Montag über die geplante Verbindungsstrasse A53-Gaster informiert, welche Uznachs Städtli der einst vom Autoverkehr befreien konnte (die «Südostschweiz» berichtete).

Eine Zweckmassigkeitsbeurteilung der möglichen Linienführungen wird weiterhin nicht öffentlich gemacht, obwohl die Studie am Informationsabend von einem Verkehrsplaner vorgestellt wurde. «Eine Veröffentlichung ist nicht vorgesehen», bestä-

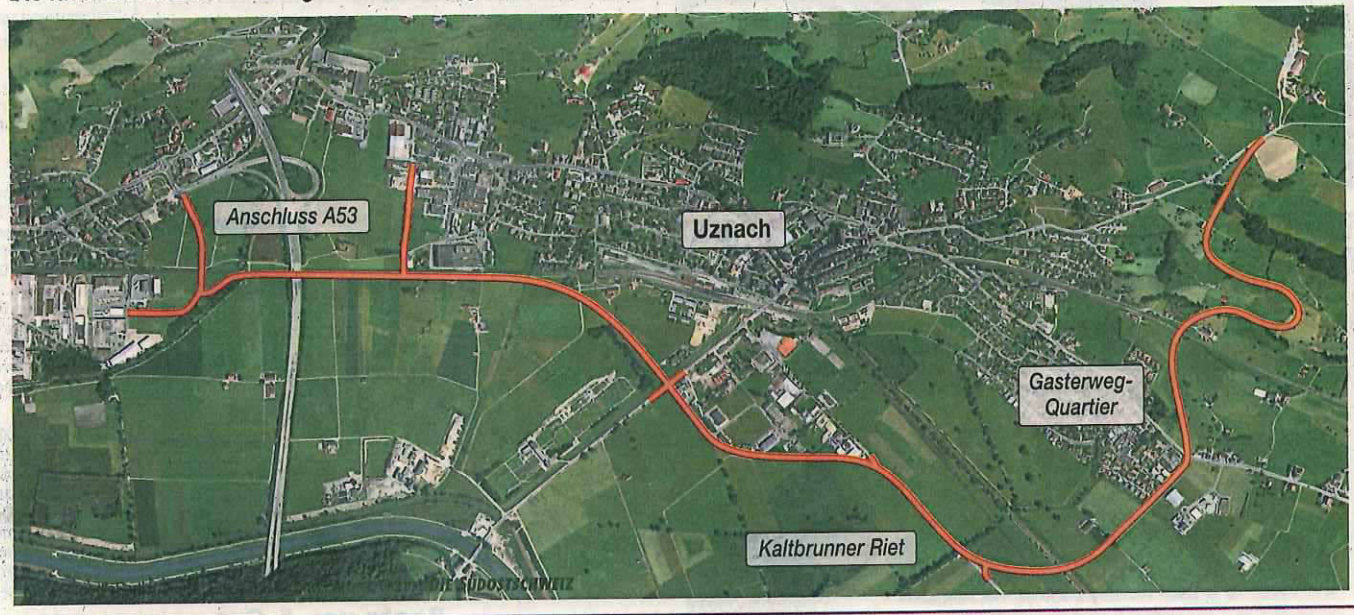
tigt Marcel John, stellvertretender Leiter des kantonalen Tiefbauamtes.

**Gute Noten bei der Kommunikation**  
Dies will die IG Mobilität, welche als Reaktion auf die Informationspolitik der Behörden gegründet wurde, nicht akzeptieren. Kürzlich hat sie die Studie zur Einsicht erhalten. Man wolle eine Begründung, warum sie nicht veröffentlicht werden dürfe. Beim Kan- ton zeigt man sich verunsichert, weil

das Öffentlichkeitsprinzip zwar in der Verfassung verankert ist, die genaue Anwendung gesetzlich aber noch nicht geregelt ist. Grundsätzlich zollt IG-Sprecher Roger Zahner den Behörden seinen Respekt: «Sie haben sich bemüht, transparent zu informieren.» Die Gemeindepräsidenten hätten nach den teilweise kritischen Rückmeldungen zum ersten Verkehrsforum dazugelernt.

**KOMMENTAR UNTEN  
BERICHT SEITE 3**

Die favorisierte Linienführung der Verbindungsstrasse umfährt Uznach



# Von hundert auf null: Wie das Städtli autofrei gedacht wurde

**Eine grossräumige Umfassung des Städtlis soll das Verkehrsproblem in und um Uznach lösen. Zu diesem Schluss kommt eine Studie, die am Montag vorgestellt wurde. Nur ausgewählte Personen dürfen sich die Studie ansehen.**

Von Marc Allemann **SD 24.4.13**

Uznach/St. Gallen. – Die Mitglieder der IG Mobilität dürfen sie gründlich studieren und auch der VCS hat sich mit ihr auseinandergesetzt. Die «Zweckmässigkeitsbeurteilung der Verbindungsstrasse A53-Gaster» ist ein über 100-seitiger Wälzer, welcher von Verkehrsplanern erstellt wurde.

## Keine Variante ist zweckmässig

«Er ist von Fachleuten erstellt und für ein Fachpublikum gedacht», erklärt Marcel John, stellvertretender Leiter des kantonalen Tiefbauamtes. Eine Veröffentlichung der Studie sei nicht

vorgesehen, da man Fehlinterpretationen vermeiden wolle.

Die Inhalte der Studie wolle man jedoch auf keinen Fall verheimlichen. Darum sei am Montag auch detailliert über die Zweckmässigkeitsbeurteilung informiert worden (Ausgabe vom Dienstag).

Die Studie wurde vom Planungsbüro Ernst Basler und Partner erstellt. Über 20 Varianten wurden nach wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Kriterien bewertet. Unter den Varianten befanden sich auch waghalsige Vorschläge wie ein Tunnel, der vom Uzner Dorfeingang an der Rickenstrasse bis zur Spinnerei am Uznaberg geführt hätte.

Nachdem wichtige Ziele festgesetzt worden waren (beispielsweise eine Aufwertung der Siedlungsgebiete), wurden vier Varianten weiter verfolgt. Eine von diesen sah beispielsweise einen Tunnel zwischen Benkner- und Gasterstrasse vor: Kostenpunkt rund 130 Millionen Franken.

Die vier Varianten und ihre Untervarianten wurden drei Analysen unterzogen. Die Nutzwertanalyse ähnelt laut Verkehrsplaner Paul Ruggli dem schulischen Notensystem und zeigt auf, wie gut eine Variante die gesetzten

Ziele erreicht. Keine der Varianten erzielte berauschende Ergebnisse, die nun vorgestellte Linienführung (siehe Grafik oben) schwang knapp obenauf. Auch eine Kosten-Nutzen-Analyse und eine Kosten-Wirksamkeits-Analyse wurde gemacht.

Laut Ruggli ist keine der analysierten Varianten eindeutig zweckmässig. Auch die Kosten-Nutzen-Analyse fällt bei allen Varianten schlecht aus. Jedoch können mit einer grossräumigen Umfassung die Projektziele erreicht werden. Dank einer Sperrung des Städtlis für den motorisierten Verkehr wird das Zentrum zur autofreien Zone. Ohne die Sperrung wäre die gewählte Variante nicht wirksam, kommt die Studie zum Schluss.

## Öffentlichkeit nur auf Gesuch hin

Über die ausführliche Präsentation der Behörden und des Verkehrsplaners gefreut hat sich die IG Mobilität. Sie hatte die Kommunikation der Gemeindepräsidenten zuvor kritisiert. IG-Sprecher Roger Zahner will nun

erreichen, dass die Studie öffentlich zugänglich gemacht wird. Bis auf Weiteres will das Tiefbaumt dieser Forderung nicht nachkommen.

Wer die Zweckmässigkeitsbeurteilung trotzdem begutachten will, kann ein Gesuch stellen. Schliesslich ist in der Verfassung das Öffentlichkeitsprinzip festgehalten. «Die Behörden informieren von sich aus oder auf Anfrage», heisst es darin.

Eigentlich müsste ein Gesetz die Verbreitung von Informationen genauer regeln. Doch dieses Informationsgesetz existiert noch nicht, weil bürgerliche Politiker und die Vereinigung der Gemeindepräsidenten einen Entwurf in der Vernehmlassung zerzaust hatten. Auch die Regierung tat sich bei der Ausarbeitung schwer.

Nachdem das Verwaltungsgericht vor zwei Jahren der Regierung befohlen hat, das Informationsgesetz auszuarbeiten, ist Bewegung in die Sache gekommen. Beim Sicherheits- und Justizdepartement bestätigt man, dass das Gesetz noch dieses Jahr vor den Kantonsrat kommen soll.

«Dann werden wir auch genauer wissen, wie wir in solchen Fällen vorgehen haben», hofft Marcel John vom Tiefbaumt.

# Linienführung der Gasterstrasse auf dem Prüfstand

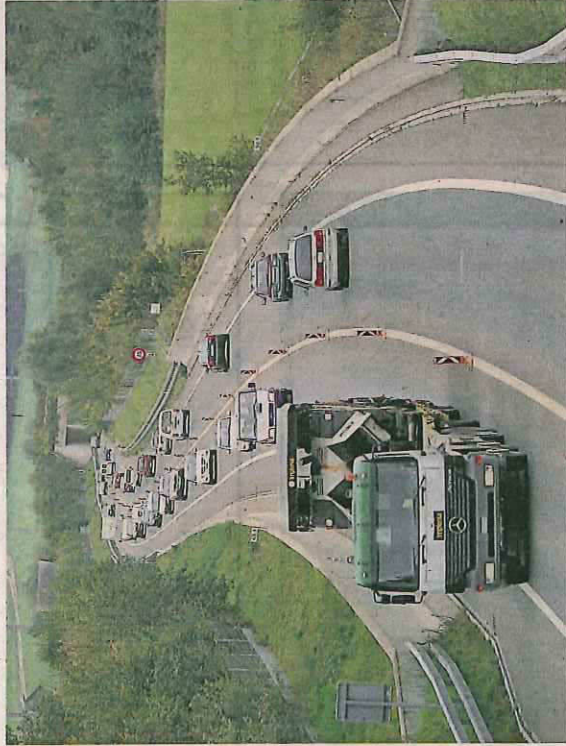
**UZNACH.** Für die IG Mobilität bleibt die Gasterstrasse ein Buch mit sieben Siegeln. Bei den Kantonsräten aus dem Linth-gebiet kommt die Variante 19SR unterschiedlich an. Die meisten sagen zwar Ja, kritisieren aber die Linienführung.

MAGNUS LEIBUNGGUT  
ZS-2 24.4.13

Roger Zahner, Sprecher der IG Mobilität, zeigt sich erfreut über die Transparenz der Behörden an der Info-Veranstaltung am Montagabend in Uznach. Trotzdem bleiben für ihn wesentliche Fragen offen. Zum Beispiel diejenige, ob der Preis des Projekts nicht zu hoch sei: «Es geht hier nicht nur ums Geld. Die Frage stellt sich, ob wir bereit sind, die vielen negativen Auswirkungen der Umfahrungsstrasse in Kauf zu nehmen.»

So befürchtet Zahner wegen der Variante 19SR Mehrverkehr auf anderen Strassen bzw. eine Verlagerung des Verkehrs in die Dörfer: «Hinzu kommen der Verlust von Kulturland und die Beein-

trächtigung des kalbbrunner Riets.» Nach wie vor wartet die IG Mobilität auf eine Begründung des Kantons, wieso die Zweckmässigkeitsbeurteilung nur «zu sprecher» persönlichem Gebrauch» verwendet werden darf: «Wir fordern, dass die Studien Wertung abweichend würden. Es sei notwendig, dass andere Fachleute eine Einschätzung der Umfahrungsstrasse vornehmen und dass der ungenutzte Nutzen der Strasse offen thematisiert werde: «Es gibt nach wie vor keine einleuchtende Begründung, wieso es genau diese Strasse brauchen sollte.» Offen bleibt, ob die IG das Referendum gegen die Strasse ergreifen würde: Weil das Bauprojekt erst in vier bis fünf Jahren vorliege, sei es jetzt noch zu früh, darüber zu entscheiden.



Schneller auf die Autobahn: Ein Ziel der Gasterstrasse ist es, mittels direkter Anbindung an die A53 eine bessere Verbindung ins Zürcher Oberland zu schaffen. Bild: Manuela Matt

Zahner kritisiert, dass die fachlichen Kriterien in der Studie von der politischen Wertung abweichen würden. Es sei notwendig, dass andere Fachleute eine Einschätzung der Umfahrungsstrasse vornehmen und dass der ungenutzte Nutzen der Strasse offen thematisiert werde: «Es gibt nach wie vor keine einleuchtende Begründung, wieso es genau diese Strasse brauchen sollte.» Offen bleibt, ob die IG das Referendum gegen die Strasse ergreifen würde: Weil das Bauprojekt erst in vier bis fünf Jahren vorliege, sei es jetzt noch zu früh, darüber zu entscheiden.

**Zuerst prüfen, dann entscheiden**  
Eine Umfrage bei Kantonsräten aus dem Linthgebiet zeigt ein unterschiedliches Bild. SP-Mann Josef Kofler aus Uznach sagt Ja zum Projekt, auch wenn die Linienführung noch nicht der Weisheit letzter Schluss sei: «Das Projekt ist es wert, geprüft zu werden. Damit haben wir die Chance, später über das definitive Bauprojekt abzustimmen.»

Vorbereitend begrüsst Beat Jud, CVP-Kantonsrat aus Schmerikon, die Gasterstrasse: «Das Projekt ist für die Entwicklung und den Fortschritt der Region wesentlich.» Ein steter Zuwachs

an Wohnraum und Arbeitsplätzen führe naturgemäss auch zu mehr Verkehr auf den Strassen. Eine Investition im Strassenbau lohne sich schliesslich auch für den ÖV: «Damit die Busse nicht im Stau stecken bleiben», meint Jud.

Kein gutes Haar an der Gasterstrasse lässt Christian Rüegg: Als zu teuer schätzt der SVP-Parlamentarier aus Rüeterswil die Strasse ein: «Die Linienführung ist falsch, die Kurve nach Gommiswald finde ich unverständlich.» Besser wäre seiner Meinung nach eine Schnellstrasse, welche die Region via Rücken mit dem Toggenburg verbindet würde. Um den Verlust an Kulturland zu verringern, wäre nach Rüeggs Ansicht zudem ein Tunnel die beste Lösung.

Auch Peter Zuberbühler, FDP-Kantonsrat aus Uetliburg, hat Zweifel an der Linienführung: «Trotzdem sollte man jetzt nicht das ganze Projekt über den Haufen werfen.» Es sei wichtig, ein starkes Zeichen zu setzen, indem die Region See-Gaster geeint auftrete und Ja sage zu dieser Strasse.

Bis 2. Mai werden die Antworten auf die am Montag an der Informationsveranstaltung in Uznach aufgeworfenen Fragen auf der Homepage [www.verkehrsforum-see-gaster.ch](http://www.verkehrsforum-see-gaster.ch) publiziert.



# UMFAHRUNG MUSS JETZT DIE KURVE KRIEGEN

SD  
24.4.13

Von Markus Timo Rüeegg

**Die Entlastungsstrasse** für Uznach und Umgebung ist nach harzigem Start mit einer scheppernden Kurve vorgestern Abend auf eine Gerade eingeschwenkt, auf der die Verantwortlichen nun Gas geben müssen. Nachdem im Vorfeld die Informationspolitik der Gemeinderen bezüglich der neuen Umfahrungsvariante durch eine sofort gegründete Gruppierung unter dem Namen «IG Mobilität» kriti-

siert wurde, hat man mit dem Informationsabend einen Schritt in die richtige Richtung gemacht. Das ist positiv zu vermerken.

**Denn seit 40 Jahren** ist das Projekt «Umfahrung Uznach» immer wieder ein Thema, an dem sich die Verantwortlichen die Zähne ausgebissen haben. Über all die Jahre wurde viel (Steuer-)Geld in Vorstudien, Projektskizzen, Informationsabende, Präsentationen und Planungen investiert. Alles immer

für die Katz. Die zur Diskussion stehende Variante «19SR» (das Städtli wird gesperrt und Uznach südlich umfahren) soll gegen 100 Millionen Franken kosten. Das ist viel Geld. Und wo viel Geld im Spiel ist, muss die Sensibilität für die Sache zum Tragen kommen.

**Unsensibel ist es aber**, wenn man dem Bürger die Zweckmässigkeit beurteilung des Projekts vorenthält, indem man diese am Infoabend zwar erklärt und erläutert,

aber nicht veröffentlicht. Will man die nächste Kurve rund und nicht scheppernd nehmen und das Projekt letztendlich auch realisieren können, muss man den Bürger ernst nehmen. Sonst ist die Gefahr auch bei diesem Anlauf gross, dass das notwendige Projekt scheitert, ein planerisches Hirngespinnst bleibt und erneut in den Gemeindereschubladen landet.

trueegg@suedostschweiz.ch

# Umfahrung könnte am Riet scheitern

SO  
1.5.13

**Die Verbindungsstrasse A53-Gaster soll Uznach vom Verkehr befreien. Das Kaltbrunner Riet könnte durch das Projekt stark beeinträchtigt werden.**

Von Marc Allemann

*Uznach.* – 18 000 Fahrzeuge werden der Verbindungsstrasse A53-Gaster täglich entlangrollen, falls die Umfahrung für Uznach realisiert werden

sollte. Die favorisierte Linienführung geht sehr nahe am Kaltbrunner Riet vorbei.

#### **Gutachten wird erstellt**

Das Naturschutzgebiet von internationaler Bedeutung wird durch die Umfahrung beeinträchtigt werden. Dies bestätigt Antonia Zurbuchen, Leiterin der Geschäftsstelle Kaltbrunner Riet von Pro Natura.

Die Naturschützer warten nun auf ein Gutachten der Eidgenössischen

Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK).

Dieses soll Aufschluss darüber geben, wie einschneidend die Beeinträchtigung für das Naturschutzgebiet sein wird. Schon jetzt sei klar, dass es Massnahmen brauchen werde, heisst es bei den Gemeinden.

Die ENHK kann aber auch zum Schluss kommen, dass das Strassenbauprojekt mit der nun vorliegenden favorisierten Linienführung nicht realisierbar ist.

**BERICHT SEITE 3**

# Das Kaltbrunner Riet ist die Achillesferse der Umfahrung

SO 15.13

Die geplante Umfahrungsstrasse in Uznach bekommt in einer Studie knapp befriedigende Noten. Ein Grund ist das Naturschutzgebiet Kaltbrunner Riet, das von der Strasse gestreift würde. Eine zähe Diskussion ist vorprogrammiert.

Von Marc Allemann

Uznach. – Im Kaltbrunner Riet machen sich die Laubfrösche breit. Rund 400 Tiere hat es im Naturschutzgebiet – und es werden immer mehr. Die nicht stark befahrene Benkenstrasse hat die Ausbreitung in nahe gelegene Quartierteiche bisher nicht verhindert. Das würde sich schlagartig ändern, wenn die Verbindungsstrasse A53-Gaster realisiert würde. Weil das Uzner Städtli für Autos gesperrt werden soll, rechnen die Planer mit täglich über 18 000 Fahrzeugen.

Die Umfahrungsstrasse würde den Laichzügen ins Riet ein Ende bereiten. Darum steht für Antonia Zurbuchen von Pro Natura jetzt schon fest, dass Massnahmen für Amphibien getroffen werden müssten.



Kritisch: Antonia Zurbuchen von Pro Natura will wissen, wo die Umfahrungsstrasse das Riet tangiert.

Bild Marc Allemann

## Internationale Bedeutung

Das Kaltbrunner Riet hat nationale Bedeutung: als Landschaft, Flachmoor, Amphibienlaichgebiet und als Wasser- und Zugvögelreservat. Als sogenanntes Ramsar-Gebiet hat das Feuchtgebiet gar internationale Bedeutung. Es ist das letzte Stück ursprüngliches Linthgebiet, das nach dem Kanalbau und der Melioration übrig geblieben ist.

Der hohe Schutzstatus macht das Riet zur eigentlichen Achillesferse der Verbindungsstrasse. In der Zweckmässigkeitsstudie, welche für sie erstellt wurde, führt das Naturschutzgebiet zu einer sehr negativen Bewertung der favorisierten Linienführung, was die Umweltfaktoren betrifft. Dies bestätigt Marcel John, stellvertretender Leiter des kantonalen Tiefbau-

amts. «Es gibt Probleme und wir werden schauen müssen, wie wir sie in den Griff bekommen», sagt er.

Dass die Probleme lösbar sind, bezweifeln die Autoren der Studie nicht. Schliesslich führt die favorisierte Umfahrungsvariante nicht direkt durch das Flachmoor, das stark geschützt ist und deshalb als Ausschlussgebiet gilt.

## Warten auf das Gutachten

Antonia Zurbuchen, die bei Pro Natura die Geschäftsstelle des Kaltbrunner Riets führt, macht sich trotzdem Sorgen. «Die vorgeschlagene Variante geht sehr nah am Flachmoor vorbei», sagt sie. Es müsse abgeklärt werden, ob die Umfahrungsstrasse einen Einfluss auf den Wasserhaushalt des Naturschutzgebietes haben werde. Eine

hydrologische Beeinträchtigung des Flachmoores könnte nicht toleriert werden.

Pro Natura will mit den Behörden zusammenarbeiten, sagt Zurbuchen. Bevor man dem Projekt zustimme, brauche es jedoch ein positives Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK).

Das Gutachten kann der Kanton anfordern, sobald der Kantonsrat die Aufnahme der Umfahrungsstrasse in das nächste Strassenbauprogramm bewilligt. «Bevor wir eine Anfrage machen, muss das Projekt aber viel konkreter sein», sagt Marcel John vom kantonalen Tiefbauamt. Die ENHK könne die Umweltverträglichkeit nur prüfen, wenn sie den genauen Strassenverlauf kenne.

Markus Schwizer, Präsident der Region Zürichsee-Linth, erwartet, dass die Umfahrungsstrasse nicht ohne naturschützerische Massnahmen gebaut werden kann. Zurbuchen sagt: «Wir wollen keine Verhinderer sein.» Falls das Gutachten das Projekt als realisierbar betrachte, werde man dies akzeptieren.

Die möglichen Massnahmen für das Kaltbrunner Riet sind vielfältig. Zurbuchen nennt etwa Lärmschutzmassnahmen, Zäune und Unterführungen für die Amphibien sowie eine bessere Vernetzung der Flachmoore im Riet.

Ob die Naturschützer, Gemeinden und der Kanton sich schliesslich einig werden, ist noch offen. Klar ist bereits jetzt, dass es nicht ohne Kompromisse gehen wird.

## *Alles opfern für die Umfahrung?*

Die von den Behörden vorgeschlagene Variante zur Umfahrung des Städtchens Uznach führt zum Teil zu Unverständnis und hitzigen Diskussionen. Wie eine gefräßige Schlange drängt sich die Linienführung der neuen Strasse durch das allerschönste Naherholungsgebiet von Uznach. Wie werden unsere Kinder und Enkel wohl einst reagieren, wenn wir ihnen erklären müssen, was wir hier gemacht haben? Bei jedem grösseren Projekt gilt es, Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen, und dann zu entscheiden. In diesem Fall wurden die Fakten zu wenig klar auf den Tisch gelegt, sodass sich die Bürger kein komplettes Bild machen können. Haben wir wirklich alle Möglichkeiten ausgeschöpft, um diesen gewaltigen Einschnitt in die Natur und den Erholungsraum des Menschen rechtfertigen zu können? Eine intensive Diskussion auf allen Stufen mit der Offenlegung aller Fakten muss das Ziel der nächsten Wochen sein. Hoffnung auf eine angemessene Lösung besteht, wenn alle Beteiligten detaillierte Einsicht in wichtige Punkte erhalten und keine pfannenfertigen Projekte geliefert werden. *Alberto Hildebrand, Uznach*

## Umfahrung: Naturschutz versus Demokratie

Mit Befremden musste ich feststellen, dass es gemäss Markus Schwizer, Präsident der Region Zürichsee-Linth und Gemeindepräsident Kaltbrunn, durchaus möglich sei, die geplante Umfahrungsstrasse Uznach durch das international geschützte Ramsar-Gebiet zu bauen. Dies mit Hilfe von ein paar naturschützerisch angehauchten, kosmetischen Massnahmen.

Wer bis anhin in der Industriebauzone im Burgerriet bauen wollte, bekam zig kostspielige Auflagen (Objektbemalung, Hecken, Biotope und so weiter) aufgetragen. Das alles zum Schutze des angrenzenden Naturschutzgebiets. Wer sich im Burgerriet und dem Naturschutzgebiet aufhält, sieht, wo es überall verboten ist, Wege zu betreten und wie man sich naturnah verhalten soll.

Ich bin der Auffassung, dass all diese Massnahmen von den entsprechenden Fachstellen wohlüberlegt und zu Gunsten der Natur ausgelegt und vorgeschrieben wurden.

Mit der geplanten Linienführung (19SR) werden alle diese Massnahmen, die in der Vergangenheit und bis jetzt gelten ad absurdum geführt und zunichte gemacht. Jetzt ist es auf einmal kein Problem mehr, 18 000 Autos täglich in diesem Naturschutzgebiet zirkulieren zu lassen. Zumal nicht einmal die kantonalen Fachstellen von der Effizienz dieses Projektes in einer Kosten-Nutzen-Analyse überzeugt sind (120 Millionen geschätzte Baukosten, etliche Hektaren Kulturland-Vernichtung).

Alle Immissionen können mit einem Flickenteppich an naturschützerischen Massnahmen, einem billigen Feigenblatt des Quasi-Naturschutzes, kompensiert werden. Wenn eben der Zweck die Mittel heiligt.

Wenn es so etwas wie ein verfassungsmässiges Gebot von Treu und Glauben in unserem Rechtsstaat gibt, dann wird es hier mit Füßen getreten. Zudem ist es erstaunlich, dass der Steuerzahler um sein Einsichtsrecht in Pläne und Studien kämpfen muss, das ihm der Staat nicht gewähren will. Wer hat in diesem Staat wem zu dienen?

Man müsste schon von einer unbegrenzten Naivität ausgehen, wenn man glaubt, dass nicht schliesslich das Bundesgericht darüber entscheiden wird, was rechtens ist und was nicht! Wie das auch im Fall Zürichoberlandautobahn geschehen ist. Oder man ist der Meinung wie Herr Markus Schwizer, dass Strassenbauprojekte nie demokratisch geplant werden können, weil die Komplexität der Materie dem einfachen Bürger scheinbar intellektuell nicht zuzutrauen sei (die Finanzierung allerdings schon).

Die Lektüre des Bundesgerichtsentscheides sei allen empfohlen und Einsicht sowie Sachverstand dürfte bei einem durchschnittlichen Mass an Grundvernunft einkehren.

Ich bin der festen Überzeugung, dass Natur und Vernunft letztlich obliegen werden.

*René Helbling, Uznach*

# DIE ENTLASTUNGSSTRASSE INTERESSIERT NICHT

Von Marc Allemann *So 4.5.13*

**Die Aufregung war gross**, als die Stimmbürger von Rapperswil-Jona

satzbank, weil die Gemeinden dem Baudepartement Unterlagen zu spät eingereicht hatten.

2011 ihr Tunnel-Projekt an der Urne beerdigten. Man müsse den

**Die Interpellationen von SVP und CVP** verpufften 2011 wirkungslos.

Stillstand im Linthgebiet verhindern, meinte damals eine Handvoll von Kantonräten aus der Re-

gion. Statt des Tunnelbaus müsse nun die Entlastung von Uznach mit aller Dringlichkeit vorangetrieben werden. Schon damals war das Umfahrungsprojekt auf der Er-

senprojekten ausgebremst worden ist. Die sogenannte Verbindungsstrasse A53-Gaster gilt beim Baudepartement als gefährdet. Die Linienführung ist umstritten und die Effektivität der Entlastung ist nur mit massiven Verkehrsberuhigenden Massnahmen zu erreichen.

**Die gleichen Politiker**, die vor ein-

Was ist aus all dem politischen Aktivismus geworden, den die Kantonräte 2011, wenige Monate vor den Wahlen, an den Tag legten? Es scheint, als wolle sich plötzlich niemand mehr für diese Umfahrung einsetzen – vielleicht auch weil sie umstritten ist.

malleman@ suedostschweiz.ch

# Umfahrungsstrasse Uznach wird für Jahre ausgebaut

SD  
4,5,13

Wegen den Sparpaketen stehen für den Strassenbau im Kanton 190 Millionen Franken weniger zur Verfügung. Die Umfahrungsstrasse Uznach wird darum auf die lange Bank geschoben.

Von Marc Allemann

St. Gallen. – Die Verbindungsstrasse A53-Gaster soll nicht bis 2018 zur

Baureife gebracht werden. Dies geht aus dem 16. Strassenbauprogramm hervor, welches gestern veröffentlicht wurde.

## Auf der Ersatzbank

Der Kantonsrat berät das 16. Strassenbauprogramm im Herbst. Falls es genehmigt, wird die Umfahrung von Uznach bis 2018 auf Eis gelegt. Die Entlastungsstrasse für Uznach, die rund 100 Millionen Franken kos-

ten soll, ist von zwei anderen Grossprojekten in Rorschach und Wil ausgebaut worden.

Die Politiker im Linthgebiet werten die Aufnahme des Vorhabens ins Strassenbauprogramm als Ersatzprojekt nicht als Niederlage. Beim Tiefbauamt wird aber klar signalisiert: Sollte der Kantonsrat das Strassenbauprogramm bewilligen, werde die Umfahrungsstrasse Uznach die nächsten Jahre nicht weiter verfolgt.

Das Umfahrungsprojekt hat gegenüber anderen Vorhaben den Kürzerten gezogen, weil die Zweckmässigkeit beurteilung nicht sehr gut ausfällt und seine Realisierung unsicher ist.

Ausserdem fehlt es dem Baudepartement wegen den Sparpaketen an Geld. Rund 190 Millionen Franken weniger stehen während der nächsten fünf Jahre zur Verfügung.

KOMMENTAR UNTEN  
BERICHT SEITE 3

# Sparpakete gefährden die Umfahrungsstrasse Uznach

SO  
4,5,13

Dem Kanton fehlt es an Geld. Darum wird die Umfahrung von Uznach auf Eis gelegt. Regionale Politiker hoffen, das Projekt werde trotzdem weiterentwickelt.

Von Marc Allemann

St. Gallen/Uznach. – Die Verkehrs-entlastung von Uznach und seinen Nachbardsdörfern wird in der Region rege diskutiert. Es stehen deutlich mehr Fragen als Antworten im Raum, wie eine kürzliche Informationsveranstaltung der Gemeinden zeigte (die «Südostschweiz» berichtete).

Auf kantonaler Ebene soll dem Projekt nun aber einen Riegel vorgeschoben werden. Im 16. Strassenbauprogramm, das gestern veröffentlicht wurde, ist die Umfahrungsstrasse nur als Ersatzprojekt vorgesehen. Es wird nur vorangetrieben, wenn andere Grossprojekte aufgeschoben werden müssen!

## «Wir werden kämpfen»

Die Politiker in der Region reagieren mit Fassungs- und mit Hoffnung – auf die schlechte Nachricht. «Wegen der finanziell angespannten Lage haben wir mit dem Ersatz-Status gerechnet», sagt Erwin Camenisch, Gemeindepräsident von Uznach. Er hoffe jedoch, dass der Kantonsrat das Projekt mit einer höheren Priorität versehen werde.

Rückendeckung erhält Camenisch von CVP-Kantonsrat Beat Jud aus Schmerikon. «Wir werden für die Umfahrungsstrasse kämpfen», sagt der Unternehmer.

Das Entlastungsprojekt sei für die positive Entwicklung der Region zentral, so Jud. Besonders weil das Tunnel-Projekt in Rapperswil-Jona nun auf der Wartebank sei, müsse man die Verbindungsstrasse A53-Gaster umso mehr vorantreiben. «Wir sollten darauf beharren, dass

die Strasse für unsere Region wichtig ist», so Jud.

Den Ersatzstatus hat die Umfahrung auch finanziellen Realitäten zu verdanken. Das Baudepartement verliert wegen des letzten Sparpaketes jährlich gegen zehn Millionen Franken. Denn der Kantonsrat beschloss letztes Jahr, dass die Überschüsse des Strassenverkehrsamtes künftig nicht mehr in Bauprojekte fliessen sollen. Stattdessen fliesst das Geld in den allgemeinen Haushalt.

Weitere Sparmassnahmen und Neuorganisationen beim Strassenfonds führen laut Baudepartement zu einem jährlichen Geldmittelabfluss von rund 40 Millionen Franken.

Leidtragende sind Grossprojekte wie die Umfahrungsstrasse Uznach, wie Marcel John vom kantonalen Tiefbauamt bestätigt. Das Projekt habe

laut der Zweckmässigkeitsstudie ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Der Entlastungseffekt sei gemessen an den hohen Kosten zu klein.

Statt Uznach werden die Umfahrungen bei Wattwil und Bütschwil weiter vorangetrieben. Ausserdem sind Grossprojekte in Rorschach und Wil mit einer hohen Priorität versehen worden.

## «Ich kann damit leben»

Markus Schwizer, Präsident der Region Zürichsee-Linth, ist trotz der schlechten Priorisierung zuversichtlich. «Bereits im aktuellen Strassenbauprogramm wird die Umfahrungsstrasse

als Ersatzprojekt aufgelistet. Trotzdem wurde sie weiterverfolgt», sagt er.

Auch Kantonsrat Peter Göldi (CVP) aus Gommiswald ist nicht beunruhigt. «Es ist die gleiche Einstufung wie beim letzten Strassenbauprogramm. Mit dieser Einschätzung kann ich aus kantonaler Sicht leben», sagt er. Die angespannte finanzielle Situation zwingt die Regierung dazu, Prioritäten zu setzen.

Dem Projekt nicht geholfen haben die sehr gemischten Signale aus dem Linthgebiet. Die Bereitschaft ist im Baudepartement anscheinend klein, eine Umfahrung voranzutreiben, die von den Stimmbürgern in den Gemeinden verhindert werden könnte. Dass diese Gefahr im Linthgebiet sehr real ist, hat nicht zuletzt die Tunnel-Abstimmung gezeigt.



Keine Entspannung in Sicht: Der Verkehr rollt bis auf Weiteres über die Zürcherstrasse in Uznach.

Bild Marc Allemann





Weniger Wartezeiten: Bahn und Bus fahren ab Dezember in den meisten Gemeinden des Linthgebiets im Halbstundentakt.

MARC ALLEMANN

KOMMENTAR



Anina Peter  
Redaktionelle Mitarbeiterin

Und wer steigt jetzt vom Auto auf den Bus um?

DIE REGION MUSSTE lange warten. Nicht nur auf den versprochenen Ausbau des ÖV-Netzes, der nun endlich zum Tragen kommt. Auch an allen Bushaltestellen und Bahnhöfen. In den meisten Gemeinden fährt die Bahn oder der Bus nur einmal pro Stunde. Einmal pro Stunde! Wer Verbrennungsmotoren einhalten will, muss bei einem solchen Fahrplan genau planen. Und wer es eilig hat, dem bleibt nichts anderes übrig, als das Auto zu nehmen.

WEN WUNDERT ES da, dass sich Gemeinden mit Hauptverkehrsstrassen – wie zum Beispiel Uznach – über zu viel Verkehr beklagen? Wen wundert es da, dass es, um eben diesen Verkehr in den Griff zu bekommen, eine Entlastungsstrasse bräuhete? In ländlichen Gegenden kommt man nun mal einfach schneller ans Ziel, wenn man das Auto nimmt. Und nicht ein Postauto, das nur jede Stunde fährt und alle 300 Meter anhält.

MIT DEM AUSBAU des ÖVs erhoffen sich die Gemeinden nun auch einen Rückgang des Strassenverkehrs. Ob diese Rechnung aufgeht, wird sich zeigen. Hand auf Herz: Wer lässt nun das Auto zu Hause stehen, nur weil neu jede halbe Stunde ein Bus fährt? Die Planer glauben nicht, dass der Privatverkehr deswegen zurückgehen wird. Aber sie hoffen, dass einige Leute wenigstens in der Freizeit umsteigen.

apeter@suedostschweiz.ch

# Das Linthgebiet bekommt schon bald ein neues ÖV-Netz

80 SaS  
5.5.2013

Das ÖV-Angebot in der Region wird ausgebaut – ab Dezember gilt für die meisten Gemeinden der Halbstundentakt

Grösser, besser, schneller: Im Dezember bekommt das Linthgebiet ein neues, ausgebauter ÖV-Angebot. Auch kleinere Gemeinden sind dann im Halbstundentakt erreichbar. Zurzeit laufen die Vorbereitungen für das neue Netz auf Hochtouren.

VON ANINA PETER

Alle Pendler in der Region dürfen sich freuen. Ab dem 15. Dezember sind sie endlich schneller unterwegs. Dann tritt der neue Fahrplan des Projekts «S-Bahn St. Gallen 2013» in Kraft. Die meisten Gemeinden in der Region bekommen damit den langersehnten Halbstundentakt.

Der öffentliche Verkehr im Linthgebiet brachte in den letzten Jahren nicht nur Personen von A nach B. Er bewegte vor allem auch die Gemüter. Die Region fühlte sich von SBB und Kanton übergangen. Immer wieder wurde der Ausbau des ÖV-Netzes versprochen, verhindert oder wieder aufgeschoben.

Paradebeispiel ist die Stadtbahn Obersee, die ursprünglich den Viertelstundentakt von Rapperswil nach Wattwil bringen sollte. Die Vision musste aufgegeben werden. Der Aufwand wäre zu gross, auch finanziell, stellten die Planer fest. Jetzt soll eine abgespeckte Version umgesetzt werden, haben die SBB erst kürzlich versprochen: In der Stunde

sollen vier Züge von Uznach nach Rapperswil fahren, zwei davon mit Halt an allen Stationen. Das Projekt wird laut SBB aber frühestens 2019 umgesetzt.

Dafür wird am 15. Dezember endlich ein anderes Versprechen eingelöst. 2010 stimmten die St. Galler für den Ausbau des ÖV-Netzes im Kanton. Drei Jahre wurde an dem Projekt gefeilt. Jetzt ist der neue Fahrplan einsatzbereit. Bereits sind an einigen Orten Bauarbeiten und Umstrukturierungen im Gange. So werden zum Beispiel im Bahnhof Uznach die Gleise verlängert.

**DIE ARBEITSGRUPPE FÜR** Siedlungsplanung und Architektur (ASA) aus Rapperswil-Jona war an der Ausarbeitung des Projekts S-Bahn St. Gallen beteiligt. ASA-Raumplaner Urs Heuberger erklärt die wichtigsten Neuerungen: «Die Region profitiert ab Dezember von einer neuen Bahnlinie.»

Die sogenannte Ringbahn S4 fährt neu nicht nur bis nach Uznach, sondern gleich weiter in Richtung Ziegelbrücke, Rheintal, zurück nach St. Gallen. Diese neue Linie wird von SBB und SOB als «Region verbindendes Rückgrat der S-Bahn St. Gallen» bezeichnet.

Uznach erhält mit der neuen Linie halbstündige Bahnanschlüsse in alle Richtungen. Im Rahmen des Projekts «S-Bahn St. Gallen 2013» wird aber auch das Busnetz im Linthgebiet mit neuen Anschlüssen versehen.

Davon profitieren gleich mehrere Gemeinden. «Eschenbach, Ernetschwil, Benken und Kaltbrunn sind neu halb-

URS HEUBERGER



Der Raumplaner des ASA hat das neue ÖV-Konzept des Linthgebiets ausgearbeitet und geprüft.

stündlich mit Uznach verbunden», sagt Heuberger. Schänis erhält halbstündliche Verbindungen nach Ziegelbrücke und auch die Strecke Amden–Weesen ist neu alle 30 Minuten mit Ziegelbrücke verbunden.

**UZNACH UND ZIEGELBRÜCKE** werden damit zu Verkehrsknotenpunkten. Der Fahrplan der Bahn ist so konzipiert, dass sich alles – Bahn und Bus – an den beiden Bahnhöfen trifft und keine oder nur sehr geringe Wartezeiten entstehen. «Schnelle, schlanke Anschlüsse» haben die Gemeindepräsidenten der Region in den letzten Wochen ihren Bürgern versprochen.

Damit die Region dem stärkeren Verkehr standhält, wird zurzeit der Bahnhof Uznach ausgebaut. Die Perrons werden verlängert und ab Dezember in anderer Reihenfolge angefahren.

Künftig hält der Voralpenexpress auf dem neuen, langen Gleis 1. Die Bauarbeiten sollen bis Ende Juni abgeschlossen sein.

Damit die Strecke in Richtung St. Gallen im Dezember auch stärker befahrbar ist, müssen die Gleise durch den Rickentunnel aufgerüstet werden.

Wegen den Bauarbeiten müssen Pendler abends – zurzeit von Montag bis Donnerstag – auf den Bus umsteigen. Ab 21.40 Uhr ist der Tunnel komplett gesperrt. Während den Sommerferien wird der Tunnel ganztags gesperrt und mit Bussen umfahren.

KOMMENTAR 5. SPALTE  
ÜBERSICHT SEITE 38

**IN ANBETRACHT** der vielen Kräne im Gasterland frage ich mich, ob es nicht schon bald auch eine Initiative gegen die hemmungslose Bauwut braucht. Denn die grosse Mehrheit dieser zusätzlichen Menschen wird Auto fahren. Die Staus werden zunehmen, die Lebensqualität wird sinken. Aus der Sackgasse, in die die Sankt-Florians-Politik vergangener Jahrzehnte in Sachen Verkehr geführt hat, wird auch die Umfahrungsstrasse nicht herausführen. Und daran, dass künftig weniger Auto gefahren wird, glaubt wohl auch niemand im Ernst.

**DENKT MAN AN** das von dieser projektierten Strasse tangierte Kaltbrunnerriet, an die betroffenen Menschen und den unvermeidbaren Landverlust, bleibt einem allein Mani Matters vage Hoffnung am Schluss seines Liedes: «Und was me no cha hoffe, isch elei, dass sie Hemmige hei!»

Franz Walter, Uznach, ist Lehrer und Autor.



SOAS 12.5.13

## Barrieren und Hemmungen

**WAS EINE BARRIERE** ist, braucht man den Uznern nicht zu erklären. Sie erleben die Schranke und ihre Auswirkungen täglich hautnah im Halbstundentakt. Rückstau fast bis zur Grynau, Rückstau durchs enge Städtchen hinauf, Rückstau bis zum Bahnhof. Staus gehören zu Uznachs Alltag wie die Störche.

**BARRIEREN SIND** immer unbeliebt, nicht nur bei Bahnübergängen. Und doch sind sie unentbehrlich. Der Verkehr auf Schiene und Strasse soll möglichst reibungs- und gefahrlos verlaufen, das Leben nicht von Unvernünftigen überfahren werden – im übertragenen Sinne gemeint!

**BEI DEN HEMMUNGEN** verhält es sich ein bisschen anders. Ob schon auch sie ihre Schattenseiten haben, sind wir dankbar, dass es sie überhaupt noch gibt. Schon Mani Matter, der die Wichtigkeit der Hemmungen in seinem Lied «Hemmige» mit einfachen, aber treffenden Worten auf den Punkt bringt, äussert in der letzten Strophe diesbezüglich gewisse Zweifel. Sie waren berechtigt. Wir erleben es täglich neu. Die Hemmungslosigkeit nimmt zu. Wir müssen sie in die Schranken weisen. In Ansätzen ist dies bereits geschehen. Bei der Abzockerinitiative zum Beispiel oder bei der Abstimmung über den Zweitwohnungsbau. Auch wenn die Auswirkungen bescheiden bleiben werden, die Mehrheit der Bevölkerung hat immerhin kundgetan, dass sie Hemmungslosigkeit nicht goutiert.

## Nein zur Umfahrungsstrasse, nein zu Landverlust

Das Projekt für die Strasse, welche die Stadt Uznach umfahren soll, wurde ohne Respekt gegenüber Eigentümern und Natur entworfen. Unbegreiflich, dass Politiker und Technokraten bestes Bauernland und wertvolle Lebensräume entwerfen gedankenlos oder mit Berechnung vernichten wollen. Zum besseren Verständnis erwähne ich, dass 2003 ein Entwicklungskonzept im Auftrag der Kantone Glarus, Schwyz und St.Gallen für die Linthebene entworfen wurde, dessen Inhalt heute totgeschwiegen wird. Für die hiesige Landwirtschaft enthält das Papier aber unter anderem, folgende wichtige Feststellungen:

- Die Entscheidungsträger der Region pflegen einen haushälterischen Umgang mit dem Boden, der auf die grosse Bedeutung

der Landwirtschaft und die landschaftlichen Eigenarten der Region abgestimmt ist.

- Mit der Siedlungstätigkeit ist ein direkter Verlust landwirtschaftlichen Bodens verbunden und eine wichtige Errungenschaft der Melioration geht auf diese Art schleichend verloren!
- Die Linthebene eignet sich für eine starke Landwirtschaft mit hoher Eignung für die Grünlandnutzung.

Die geplante Strasse wäre mit Sicherheit erst der Anfang einer unheilvollen Entwicklung, denn in der Vernehmlassung zum ‚Entwicklungskonzept Linthebene‘ haben sich Gemeinden wie folgt geäussert:

- Uznach: Der Gemeinderat verlangt, dass die Aussage, auf eine

weitere Siedlungsentwicklung in die Ebene hinaus sei zu verzichten, relativiert wird. Es wird beantragt, das Burgerriet neu als arbeitsplatzintensive Nutzung zu bezeichnen.

- Kaltbrunn: Die Aussage, dass auf eine Besiedelung in die Ebene hinaus generell verzichtet wird, kann so nicht akzeptiert werden, weil die Wirtschaft auf Standorte in der Ebene angewiesen ist

Tatsache ist, dass jede neue Strasse Mehrverkehr erzeugt und krebbsartig weiteres Bauernland verschlingt. Als Bauernsohn rufe ich alle Bauern auf, insbesondere die Kantonsräte mit Bezug zur Landwirtschaft, dieses Projekt entschieden zu bekämpfen.

*Roman Ricklin, Benken SG*