

# IG Mobilität bleibt in Begleitgruppe

ZSZ  
5.6.15

**UZNACH** Gestern Abend ging in Uznach der Mitwirkungsprozess zur regionalen Verbindungsstrasse A53-Gaster weiter. Die Begleitgruppe aus verschiedenen Interessenvertretern traf sich zum zweiten Mal. Trotz Vorbehalten gegenüber dem Prozess nahm auch die IG Mobilität Region Uznach weiter teil.

Bis Ende 2018 soll das St. Galler Tiefbauamt ein Auflageprojekt für die regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster erarbeiten. Der Kantonsrat hat das Vorhaben mit erster Priorität in das 16. Strassenbauprogramm aufgenommen. Doch das Projekt ist nicht unumstritten. Deshalb wollen Kanton und Gemeinden eine optimierte Linienführung unter Mitwirkung der Bevölkerung erarbeiten. Eine Begleitgruppe, bestehend aus Vertretern der Ortsparteien, des Gewerbes, der Industrie, der IG Mobilität Region Uznach (IGMRU) und der IG Lebensqualität, begleitet diesen Prozess seit letztem Sommer.

Gestern Abend fand das zweite Treffen der Begleitgruppe statt. Mit dabei waren auch die zwei Vertreter der IGMRU. Diese hatten im letzten Winter erwogen, aus

der Begleitgruppe auszutreten. Sie hatte kritisiert, dass das Vorgehen der Region Zürichsee-Linth keinen Spielraum für die Diskussion von Varianten biete. An der Mitgliederversammlung von Anfang März wurde der Verbleib in der Begleitgruppe zur Diskussion gestellt. Die Mitglieder entschieden, die Kompetenz für das weitere Engagement in der Begleitgruppe an die IGMRU-Steuerguppe zu übertragen.

## Meinung einbringen

Diese hat nun entschieden, dass die IG vorerst in der Begleitgruppe verbleibt. Man sei gespannt, wie stark der Fokus am zweiten Treffen tatsächlich auf Mitwirkung liege und wie offen das Problemlösungsspektrum sei, schreibt die IG auf ihrer Internetseite. «Die Region Zürichsee-

Linth hat über die Presse gesagt, dass durchaus noch Offenheit für Mitsprache bestehe», sagt Roger Zahner, Präsident der IGMRU. «Wir wollen nun einmal sehen, ob das tatsächlich der Fall ist.» Die IG fordert eine Diskussion, die über die Detailausgestaltung der Variante 19SR hinausgeht. Für den Verbleib in der Begleitgruppe spreche aber, dass die IG ihre Meinung kundtun könne in einem Gremium, das sich mit der Thematik befasse, sagt Zahner.

Einen unmittelbaren Plan für das weitere Vorgehen nach dem zweiten Treffen gebe es nicht, sagt Zahner. «Wir werden aber die Diskussion laufend weiterführen, ob ein Verbleib in der Begleitgruppe Sinn macht.» Es gehe darum, Vor- und Nachteile einer Beteiligung gegeneinander abzuwägen. Am Treffen gestern Abend in der Aula des Schulhauses Haslen präsentierten die Planer verschiedene Varianten zur Linienführung, die rege diskutiert wurden.

Patrizia Kuriger

SEITE 5



Quelle: Karte: Google Earth; Grafik: sidschweiz

# Die Linie ist klar -

Die Begleitmassnahmen und Feinverteilung ab der regionalen Verbindung können, andere haben gute Chancen. Allerdings könnte der Zeitplan oder Die Zeit drängt, damit das 100-Millionen-Projekt in die nächste Phase geht

SO 6.6.15

von Urs Schnider

**D**ie Katze ist aus dem Sack. Am Donnerstag wurden die möglichen Lösungen aufgezeigt, mit denen die Region vom Verkehr entlastet werden soll.

Keine der Varianten ist definitiv, es kann für alle Gebiete aufgrund des Mitwirkungsprozesses noch Anpassungen oder Änderungen geben. Allerdings können einige der vorgestellten

Lösungen bereits ausgeschlossen werden. Sei es aufgrund der Kosten wie etwa die Tunnelvariante beim Bahnübergang, welche rund 150 Millionen Franken kosten würde. Bei anderen Lösungsvorschlägen ist zu viel Widerstand von betroffenen Anwohnern zu erwarten oder es bestehen wie im Riet Konflikte bezüglich Moorschutz (Ausgabe von gestern).

Zudem drängt die Zeit, wie Marianne Steiner anlässlich der Präsentation am Donnerstagabend klar mach-

te. Die SVP-Kantonsrätin aus Kaltbrunn mahnte: «Wir müssen jetzt vorwärts machen, damit ein genehmigungsfähiges Projekt für 2017 vorliegt.» Denn dann werde das nächste Strassenbauprogramm behandelt. Wenn man dies nicht schaffe, stünde man plötzlich «auf dem Stumpengleis», sagte die SVP-Frau. «Und dann haben wir gar nichts.»

Zudem, so Marianne Steiner weiter, müsse man davon ausgehen, dass die A53 unter Umständen schon bald



Umfahrungsstrasse kornmend und jene ab Kantonsstrasse werden direkt auf die A53 geführt.

**2. Süd - Benknerstrasse:** Drei der vier Varianten dürften an Kosten (Tunnel) bzw. Moorschuttscheitern. Variante 4 hat den Vorteil, dass sie auf bestehenden Strassen geführt würde. Sie führt von der Benkner- in die Grynaustrasse, von dort am Gleis entlang in Richtung Schmerikon.

**3. Ost - Fischhausen:** Der Verkehr von der Rickenstrasse wird im Gewerbegebiet Fischhausen unter Steinenbach und Bahnlinie in die Benknerstrasse geführt. Erfordert Landerwerb und Gebäudeabbruch, aber weniger Lärmschutzmassnahmen.

**4. Städtli Uznach:** Vier Varianten Zentrumsbereich Uznach. Prognose schwierig (siehe auch Artikel). Abgebildete Variante mit Sperrung Rickenstrasse und Tempo 30 im Bahnhofsgbiet und auf abklassierten Kantonsstrassen (Ricken-/Gasterstrasse) Potential Umgestaltung Städtli.

# - der Zeitplan ist eng

gsstrasse A53-Gaster liegen vor. Einige der Varianten werden kaum umgesetzt werden  
sogar der Bund der Umfahrung noch einen Strich durch die Rechnung machen.  
acht werden kann.

vom Bund ins Nationalstrassennetz übernommen werde. Dies könnte zu einem Stopp des Projektes führen, da der Bund das sagen hätte bei der A53 - dadurch könnte etwa der Neubau des Anschlusses (Variante West) in Gefahr kommen.

## Risiko bezüglich Zeithorizont

«Das ist tatsächlich so», bestätigt der stellvertretende Kantonsingenieur Marcel John. Dieser sitzt vonseiten Kanton in der Projektleitung für die Verbindungsstrasse A53.

«Der Bund wollte rund 400 Kilometer Kantonsstrassen übernehmen, darunter die A53», erklärt John. Das Volk hat dies jedoch durch die Ablehnung des höheren Vignetten-Preises im letzten November verhindert - vorerst. Denn, so John weiter, verschiedene Kantonsregierungen würden Druck auf den Bund machen, dass diese Kantonsstrassen doch noch vom Bund übernommen würden.

Im schlimmsten Fall könnte dies noch dieses Jahr eintreffen. «Das ist ein Risiko für die Verbindungsstrasse A53-Gaster. Sie könnte zeitlich nach hinten verschoben werden», so John.

## «Nichts Substanzielles gesehen»

Marcel John kann die Befürchtungen von Marianne Steiner nachvollziehen. Der Zeitplan sehe vor, dass noch Ende dieses Jahres oder anfangs 2017 eine weitere Veranstaltung mit der Begleitgruppe stattfinden werde.

Und im 2017 wird das neue Strassenbauprogramm im Kantonsrat beraten, damit 2018 die politische Diskussion stattfinden könne. Im Kantonsrat müsste 2017 ein genehmigungsfähiges Projekt vorliegen. Denn es gebe im Kanton noch weitere Vorhaben, die sich in einer vergleichbaren Projekttiefe befänden. Etwa der



Überlastet: Durch das Städtli Uznach soll nach dem Bau der Umfahrungsstrasse deutlich weniger Verkehr rollen - oder sogar gar keiner mehr.

Bild Carole Fleischmann

Autobahnanschluss Rorschach oder auch jener in Wil West.

Für John sind die Ziele erreichbar. Zumal er am Donnerstag in Uznach nichts substanziiell Neues gesehen habe, das «zwingend noch einfließen müsse».

So geht John davon aus, dass es für die nächste Zusammenkunft «kaum eine weitere Mitwirkungsrunde brauchen», sondern es eher eine Informationsveranstaltung werde.

## Widerstand, aber konstruktive

Die Sitzung mit der Begleitgruppe am Donnerstag (siehe gestrige Ausgabe) hat der Kantonsvertreter als «sehr

konstruktiv» erlebt. «Ich habe zwar noch Widerstand gespürt, insbesondere von der Interessengemeinschaft Mobilität. Er denke jedoch, da die nun neu präsentierten Varianten nicht mehr nur die Sicht des Kantons wiedergeben, sondern auch die lokale, sei die Chance gestiegen, dass man sich finden werde.

Die Interessengruppe Mobilität Region Uznach (IGMRU) hat an der Begleitgruppensitzung tatsächlich nicht mehr grundsätzlich opponiert. Die Nachfrage bei einem Vertreter zeigt allerdings, dass sich nichts grundsätzlich geändert habe, wie Roger Zahner auf Anfrage sagt. «Wir sind nach wie

vor der Meinung, dass eine echte Mitwirkung anders aussieht.» Offenbar sei die Umfahrungsstrasse gesetzt. Die Diskussion würde immer noch nicht für alternative Problemlösungen geöffnet.

Ob die IGMRU in der Begleitgruppe bleiben wolle, würde intern noch diskutiert. «Ein Entscheid ist noch keiner gefallen», so Zahner.

## Städtli parallel abklären

Allerdings sind bei den am Donnerstag vorgestellten Lösungen im Vergleich zu den ursprünglichen Varianten aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) verschiedene Anpassungen vorgenommen worden.

So dürften die obigen Varianten die besten Chancen für eine allfällige Umsetzung haben. Was die Massnahmen im Städtli und Zentrumsbereich angehen, ist eine Prognose schwierig. Wie jedoch bereits die Untersuchungen im Zusammenhang mit der ZMB gezeigt haben, sind Massnahmen im Städtli und Bahnhofsgbiet notwendig, damit sich die Verlagerungen des Verkehrs auf die regionale Verbindungsstrasse hinreichend einstellen.

Zudem werden die Kantonsstrassen der Ortsdurchfahrt Uznach bei Inbetriebnahme der Verbindungsstrasse zu Gemeindestrassen abklassiert. «Dadurch entsteht für die Gemeinde Uznach ein grosses städtebauliches Potenzial», wie Planer Stefan Erne ausführt.

Die vier Vorschläge reichen bis hin zu einer Komplettsperrung des Städtli. Wobei das Gewerbe dem kaum zustimmen wird. Die Gemeinde wird ebenfalls eine Begleitgruppe einsetzen, um Zentrum und Städtli für die Bewohner und das Gewerbe «interessant» zu gestalten, wie Gemeindepräsident Erwin Camenisch sagt.

# Die Umfahrung Gaster wird endlich greifbar

Die Verbindungsstrasse A53-Gaster nimmt konkrete Formen an. An der zweiten Veranstaltung mit der Begleitgruppe wurde gestern dargelegt, wie die Verbindungsstrasse geführt und die Bevölkerung dadurch vom Verkehr entlastet werden soll.

SO 5.6.15

von Urs Schnider

**N**un kommt Bewegung in die jahrzehntealten Versuche, die Region vom Verkehr zu entlasten. Gestern Abend ging es in Uznach mindestens einen grossen Schritt weiter: Die Planer präsentierten ihre Varianten für die verschiedenen Gebiete und erläuterten die Zusatzmassnahmen, welche je nach Va-

riante erforderlich werden. Aber auch, wie der Verkehr ab der Umfahrungsstrasse A53-Gaster jeweils weitergeführt werden könnte.

Ziel sei es, für die regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster «die bestmögliche Linienführung zu ermitteln». Und zwar «unter Einbezug einer breit abgestützten Begleitgruppe», wie an der gestrigen Veranstaltung in Uznach betont wurde. Neben der Lenkungsgruppe bestehend aus Vertre-

tern der Behörden vom Kanton sowie den Gemeinden Schmerikon, Uznach, Gommiswald, Benken, Kaltbrunn und Eschenbach war die Begleitgruppe in der Aula des Schulhauses Haslen in Uznach zugegen. Diese besteht aus Mitgliedern von Parteien, Vereinen, dem Gewerbe und der Bürgerkorporation.

Auch war das Fachteam des Ingenieurbüros ewp AG Effretikon vor Ort, welches in den letzten Monaten im



Nah am Kollaps: 18 000 Autos fahren pro Tag durchs Städtli Uznach.

Bild Carole Fleischmann

führung einzubeziehen. «Dies sei geschehen, man habe nach der ersten Zusammenkunft mit der Begleitgruppe die ganzen Inputs gesammelt und nun in die Varianten einfließen lassen», so Schwizer.

### Überraschende Vorschläge

Emanuel Wassermann vom Fachteam übernahm die Rolle des Moderators: «Heute Abend geht es darum, zu verstehen, welche Arbeiten seit dem letzten Treffen gemacht wurden und was wir neu vorsehen im Projekt der regionalen Umfahrungsstrasse A53-Gaster.» Die Umfahrungsstrasse sei unabdingbar, um die Ziele zu erreichen, die man sich gesteckt habe. So liegt allen gestern vorgestellten weiterführenden Varianten die Umfahrungsstrasse A53-Gaster zu Grunde.

Diese soll im Osten den Verkehr, der von der Rickenstrasse kommt, im Gebiet Rotfarb in Uznach zur Bahnlinie führen. Dann unter Bahn und Steinenbach hindurch, um dann zur Grynaustrasse abzubiegen. Von dort geht es weiter der Bahnlinie entlang nach Schmerikon.

Wie die Feinverteilung des Verkehrs ab dieser neu zu bauenden Umfahrungsstrasse A53-Gaster erfolgen soll, war nach der ersten Sitzung der Begleitgruppe noch unklar und auch umstritten.

Darüber haben sich die Planer nun Gedanken gemacht. Und sie kamen teilweise zu überraschenden Erkenntnissen und Vorschlägen.

### Varianten West – Schmerikon

Die Variante West (oberste Grafik) sah in der ersten Fassung vor, bis in die Industrie Schmerikon zu führen. Gleichzeitig wäre vom Kanton die Erschliessungsstrasse ab der Kantonsstrasse ins Schmerkner Industriegebiet übernommen worden.

Kostenpunkt sieben Millionen Franken, die die Gemeinde Schmerikon für die Erschliessung des Industriegebietes vom Kanton bezahlt erhalten hätte.

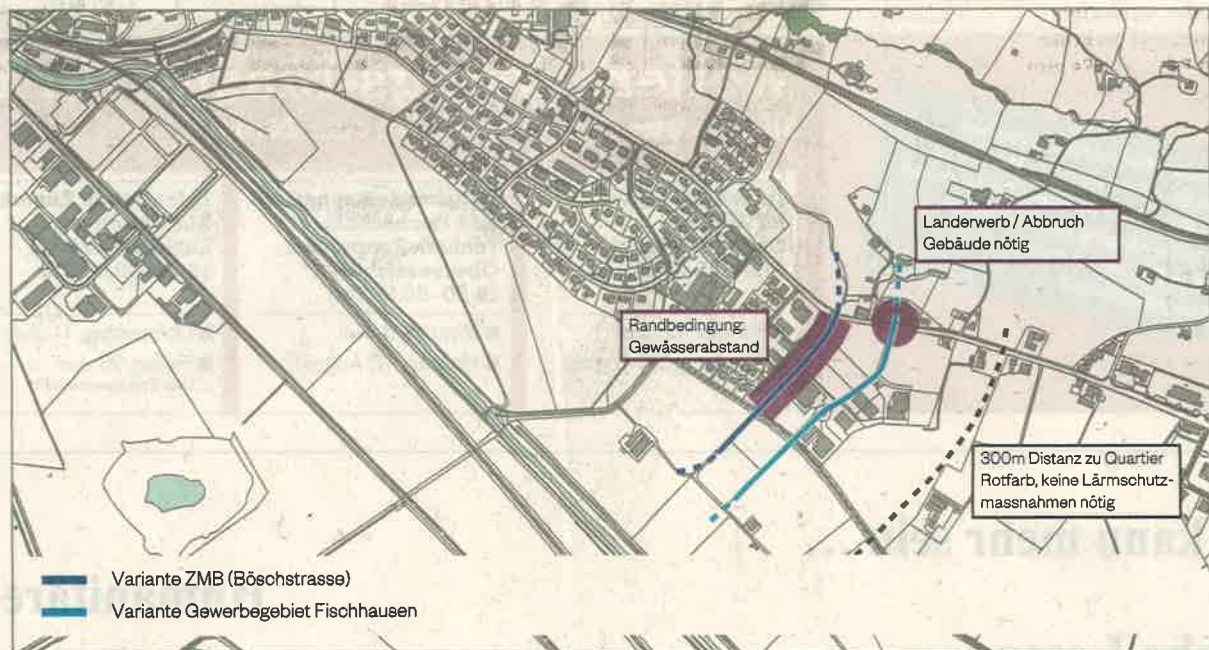
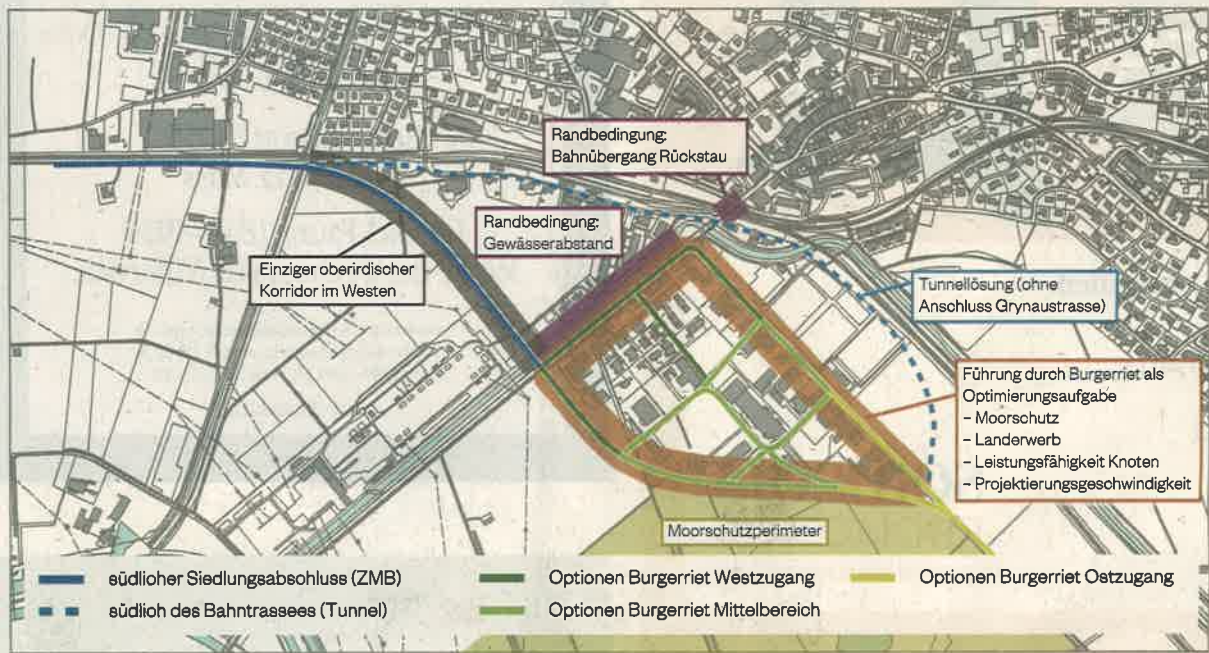
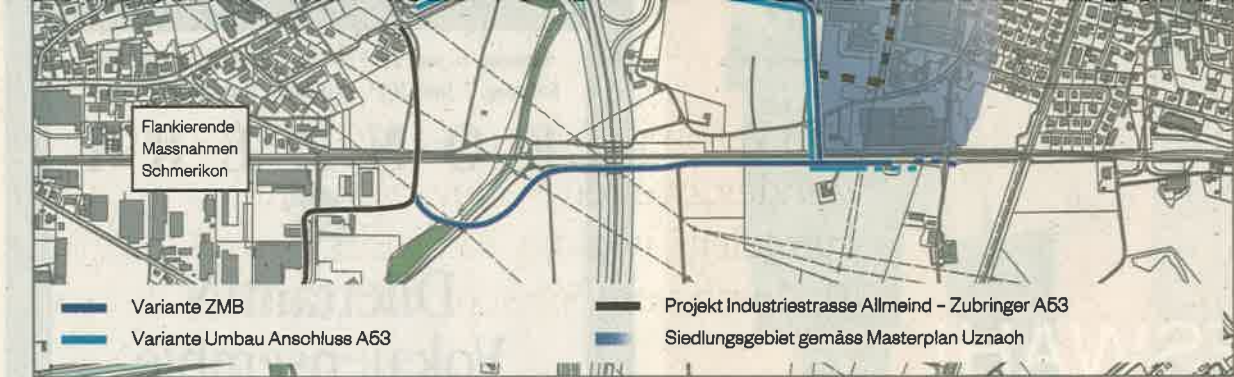
Der Nachteil an dieser Variante ist gemäss den Planern, dass es für viele Verkehrsteilnehmer verlockend wäre, gar nicht bis zur neuen Umfahrungsstrasse A53-Gaster zum Bahngleis runter zu fahren, sondern trotzdem wieder über die Kantonsstrasse nach Schmerikon oder Rapperswil-Jona weiterzufahren.

Gestern stellten die Planer jedoch eine andere Variante vor: Der Verkehr soll ab der Umfahrungsstrasse vom Bahngleis hoch geführt werden in Richtung Autobahn A53. Dies wäre eine direktere Variante. So könnten die Autos, die von der Grynaustrasse über die neue Umfahrungsstrasse fahren, aber auch jene von der Kantonsstrasse her mit einem sogenannten Knochen direkt auf die Autobahn geführt werden.

Am gestrigen Anlass fand die neue Variante eindeutig mehr Zuspruch. Einzig der Schmerkner Gemeindepräsident Félix Brunschwiler blieb zurückhaltend: «Die neue Variante liegt erst seit ein paar Wochen auf dem Tisch. Und derart detailliert habe er sie auch erst jetzt zu Gesicht bekommen.»

### Schmerkner zu oft Hand geboten?

Man werde sich das sehr interessiert anschauen, so Brunschwiler. Wobei ihm eine leise Enttäuschung anzumerken war. Denn der Schmerkner Gemeinderat habe bereits zweimal eine abstimmungsfähige Vorlage für



Quelle: ewp AG Effretikon, Grafik: südschweiz

eine Erschliessung der Industrie auf dem Tisch gehabt.

«Wir haben jedoch immer und nicht zuletzt wegen diesem Projekt zugewartet, um eine Gesamtplanung zu ermöglichen.» Dass nun durch die neue Variante die Erschliessung der Schmerkner Industrie durch den Kanton wegfallen würde, sei natürlich schmerzhaft. Denn so würde dieses Strassenprojekt wieder in die Höhe Schmerikons fallen – und damit auch die Kosten von sieben Millionen Franken.

### Variante Süd – Burgerriet Uznach

Einen Knackpunkt stellt der Bahnübergang an der Grynaustrasse dar, Variante Süd (mittlere Grafik). Hier stehen vier Möglichkeiten zur Debatte, wobei zwei schwierig zu realisieren wären, da beide in Konflikt mit dem Moorschutz im Gebiet Burgerriet stünden.

Eine dritte Variante hat zudem kaum Chancen wegen der Kosten: der Tunnel von der Grynaustrasse unter dem Bahnübergang. Dieser würde im Vergleich zur vierten Variante um Faktor 11 mehr kosten. Das heisst

statt der 10 bis 15 gegen 150 Millionen Franken.

Es kristallisierte sich gestern die vierte Variante als heimlicher Favorit heraus. Diese Variante hat den Vorteil, dass sie zu hundert Prozent auf bestehenden Strassen geführt werden könnte. Dabei würde der Verkehr von Osten (Rotfarb) her direkt am Gleis entlang in die Grynaustrasse geführt und von dort weiter in Richtung Westen (Schmerikon).

Es müsste lediglich auf der Grynaustrasse für den Verkehr, der über den Bahnübergang muss, eine Aufstellspur gebaut werden, damit der restliche Verkehr flüssig weiterrollt.

«Wir werden die neue Variante für Schmerikon interessiert anschauen.»

Félix Brunschwiler  
Gemeindepräsident Schmerikon

Diese Variante erwies sich in den Diskussionen ebenfalls als Favorit.

### Variante Ost – Rotfarb

Die Herausforderung bei der Variante Ost (untere Grafik) ist, wie der Verkehr, der von der Rickenstrasse runter kommt, auf die Umfahrungsstrasse A53-Gaster geführt werden kann.

Allerdings schien es, dass auch hier nur noch eine von zwei Varianten wirklich in Frage kommt. Denn eine bereits vorgestellte käme sehr nahe ans Siedlungsgebiet zu liegen (dunkelblau eingezeichnet) und stünde in Konflikt mit dem Gewässerabstand.

Die andere (hellblau eingezeichnet) würde zwar einen Landerwerb und Gebäudeabbruch erfordern, dafür müssten weniger Lärmschutzmassnahmen getroffen werden.

Parallel zu den vorgestellten Massnahmen und Varianten werden auch im Städtli verschiedene Massnahmen geprüft. Ziel sei es letztlich, 50 Prozent des Verkehrs aus dem Zentrum Uznachs rauszubringen. Derzeit belasten rund 18 000 Autos das Uzner Städtli pro Tag.

# Man sieht sich im Stau wieder...

Seit Jahrzehnten wird um eine Entlastungsstrasse gerungen. Jetzt besteht Hoffnung, dass es endlich vorwärts geht.

**Ein Kommentar**  
von Urs Schnider,  
Redaktor

So 5.6.15



**Z**iel einer Entlastungsstrasse ist, die Dörfer vom Verkehr zu entlasten. Dagegen haben die wenigsten der verkehrsgeplagten Bewohner etwas einzuwenden – solange die Strasse nicht durch ihren Garten geführt wird. Wobei diese Annahme natürlich Unsinn ist –, denn die Planer legen Varianten vor, die eben möglichst konsensfähig sind, ohne jemanden über Gebühr zu belasten. Dies zeigte sich auch an der gestrigen Präsentation in Uznach.

Und es zeigte sich auch und einmal mehr: Allen Leuten recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann. So wird es bei einem derart grossen und überregionalen Projekt immer Verlierer geben. Wirklich? Wenn man das Ziel ernsthaft vor Augen behält, wird es nur Gewinner geben. Die vom Verkehr besonders Betroffenen erfahren Ent-

lastung. Alle anderen werden planbarer an ihr (persönliches) Ziel kommen. Wichtig scheint jetzt, dass man sich endlich für eine der möglichen Optionen entscheidet. Sonst hat man am Ende gar nichts – ausser immer noch zu viel Verkehr in den Siedlungen.

Welche Optionen gibt es? Man belässt alles beim Alten und ärgert sich weiterhin über die Wartezeit im Stau. Oder man gesteht sich ein, dass man Teil des Problems ist und weicht auf den öffentlichen Verkehr oder das Fahrrad aus – oder man geht zu Fuss. Oder drittens: Man anerkennt, dass die Umfahungsstrasse und die vorgestellten Varianten Sinn machen, weil sie die Dörfer wohl tatsächlich entlasten werden. Dass die Umfahungsstrasse noch mehr Verkehr generieren wird, ist unwahrscheinlich. Dafür – seien wir ehrlich – sorgt die Auto fahrende Bevölkerung der Region selber; und nicht

eine Strasse. Denn es bleibt unser Entscheid, ob wir uns ins Auto setzen oder nicht. Dass der Mensch als Gewohnheitstier am wenigsten zur Lösung beitragen wird, scheint klar. Denn die Erfahrung zeigt, dass kaum auf die Freiheit verzichtet wird, die das Autofahren unbestritten auch mit sich bringt.

Nun aber weitere Jahrzehnte mögliche Lösungen abzulehnen, wird für keine Stauminute weniger sorgen. Es braucht dringend etwas Grösse im Denken und die Bereitschaft, die eigenen Interessen zurückzustellen, wenn man etwas ändern will. Dies zugunsten einer Lösung, die dem ursprünglichen Ziel dient: der Entlastung. Und will man das nicht, sieht man sich halt im Stau wieder.



Kontaktieren Sie unseren Autor:  
[urs.schnider@somedia.ch](mailto:urs.schnider@somedia.ch)

# Die Suche nach einer mehrheitsfähigen Linienführung

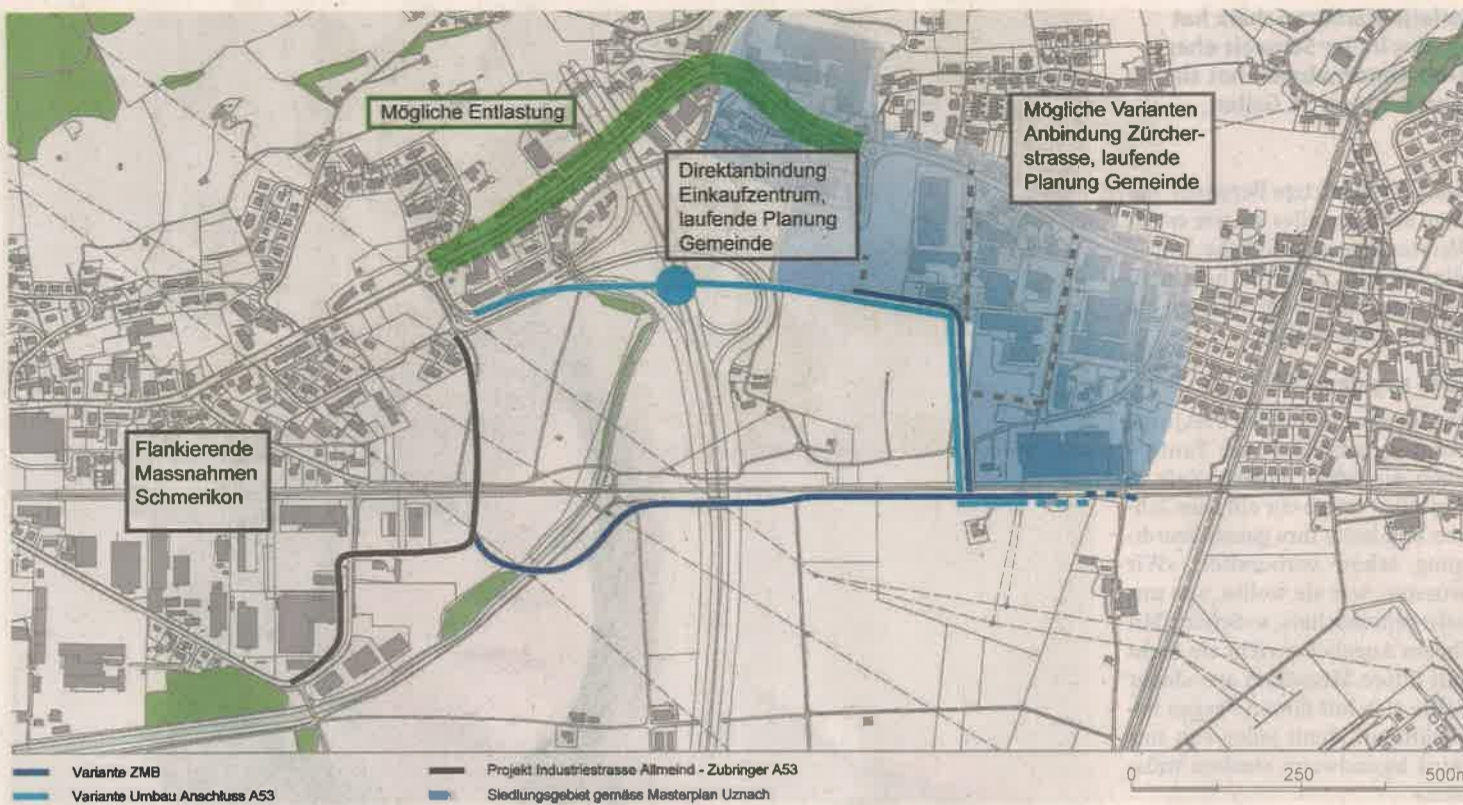
ZRSZ 5.6.15

**UZNACH** Gestern Abend präsentierten die Fachplaner verschiedene Varianten zur Linienführung für die Gasterstrasse. In der Diskussion kamen Kosten, Nachhaltigkeit und der Nutzen für die Uzner Bevölkerung zur Sprache.

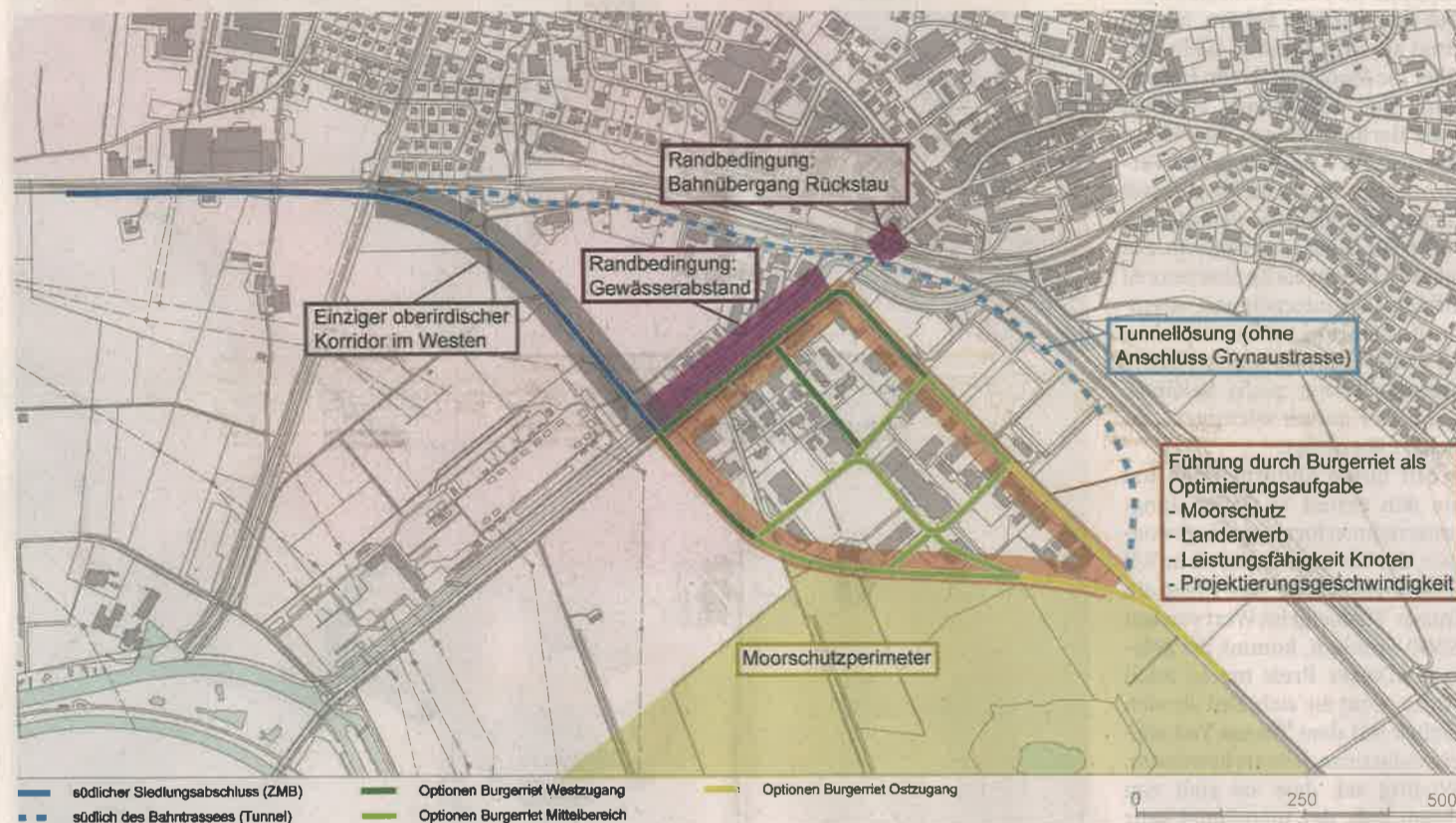
In den vergangenen acht Monaten hat das Planungsbüro EWP aus Effretikon an der Optimierung der Linienführung für die regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster gearbeitet. Gestern Abend präsentierten die Planer verschiedene Varianten. Verkehrsplaner Stephan Erne betonte zu Beginn nochmals: «Es braucht die Gasterstrasse, aber sie muss noch optimiert werden.» Optimierungsbedarf gebe es vor allem beim Anschluss an die A53, im Gebiet Burgerriet (zwischen Grynau- und Benknerstrasse vor dem Bahnübergang zu Uznach) sowie im Osten der Gemeinde Uznach. Zudem brauche es flankierende Massnahmen zur Entlastung des Zentrums von Uznach.

Für den Westen der Gemeinde Uznach zeigten die Planer zwei Varianten auf. Die erste entspricht der bekannten Linienführung der Zweckmässigkeitsbeurteilung, die östlich des Industriegebietes von Schmerikon in einen neuen Zubringer mündet, der zum Anschluss A53 und ins Industriegebiet führt (siehe Plan oben, dunkelblaue und schwarze Linien). Daneben skizzierte Erne eine zweite, neue Variante (türkis). Diese will den Verkehr aus Uznach und vom geplanten Linthpark-Neubau in Uznach-West direkt an die A53 anschliessen. Dazu müsste der Anschluss umgebaut werden, wofür zwei Kreisel angedacht sind. Diese Linie führt zudem via Etsel- oder Buchbergstrasse auf die Zürcherstrasse in Uznach. Die Verbindung ins Industriegebiet Schmerikon würde allerdings entfallen.

**Um oder durch das Burgerriet** Alternativen haben die Planer auch für das Gebiet Burgerriet entwickelt (siehe Plan unten). Dort sollen die Grynau- und die Benknerstrasse sowie die Strassen innerhalb des Gebietes mit einbezogen werden. Die Variante der ZMB sieht vor, das Siedlungsgebiet zu umfahren. Denkbar wäre auch eine Linienführung über die Benknerstrasse. Diese würde laut Erne lange Vorsortierstreifen nötig machen, um Rückstaus auszuschliessen. Schliesslich könnten auch die bestehenden Strassen im Burgerriet genutzt werden, was aber zu Konflikten mit



Für den Westen von Uznach liegen zwei Varianten vor: Die bekannte Linienführung verläuft östlich des Industriegebietes Schmerikon über einen neuen Zubringer (schwarz) zum Anschluss A53 und nach Uznach (dunkelblau). Eine neue Variante (türkis) führt direkt von Uznach zur A53. Karten zvg



Südlich von Uznach haben die Planer Optimierungsmöglichkeiten für das Gebiet Burgerriet gesucht (gelb, hellgrün und dunkelgrün). Die Linienführung könnte um das Siedlungsgebiet herum, entlang der Benknerstrasse zur Grynaustrasse oder durch das Quartier verlaufen.

dem dort ansässigen Gewerbe führen könnte.

Auch eine Tunnelvariante südlich des Bahntrassees wurde untersucht. Diese verursache aber sehr hohe Kosten, sei technisch sehr komplex und führe zu Umwegen, sagte Erne. Daher stuft das Büro EWP die Realisierungschancen als gering ein.

Im Osten der Gemeinde Uznach, im Rotfarb-Quartier, haben die Planer zudem geprüft, wie sich die Gasterstrasse weiter nach Osten ins Industriegebiet Fischhausen verschieben liesse.

Um die regionale Verbindungsstrasse zu rechtfertigen, müssten im Städtchen mindestens 50 Prozent des Verkehrs eliminiert wer-

den. «Flankierende Massnahmen sind zwingend», sagte Erne. Die Verkehrsplaner haben eine Ausleerung des Verkehrs vorgenommen und vier Varianten geprüft: eine Sperrung des Städtli (mit Schaffung einer Begegnungszone mit Tempo 20 im Zentrum), eine Sperrung der Grynaustrasse, ein Einbahn-

regime und eine Sperrung der Rickenstrasse. Gestützt darauf, will die Gemeinde Uznach in einem separaten Prozess aufzeigen, mit welchen Massnahmen der Verkehr aus dem Zentrum auf die Verbindungsstrasse verlagert werden kann. Der Prozess wird von der Zürcher Firma Sapartners Stadtentwicklung und Archi-

tektur geleitet. Eine gemeindeinterne Begleitgruppe mit Vertretern der Ortsparteien, des Gewerbes und der Städtchenbewohner soll diese Arbeiten begleiten. «Wir wollen diese Massnahmen mit jenen entwickeln, die auch davon betroffen sind», sagte der Uzner Gemeindepräsident Erwin Camenisch gestern Abend. Die ersten Ergebnisse sollen laut Camenisch in Abstimmung mit dem Projekt Gasterstrasse vorliegen.

Erneut geprüft – und erneut verworfen – haben die Planer die Idee eines niveaufreien Bahnübergangs. Ein solcher wurde bereits 2001 einmal geprüft. Das Büro EWP kommt nun zum Schluss, dass das Projekt nur mit hohen Kosten – und deshalb eher nicht realisierbar sei und zudem kaum zu einer Entlastung vom Durchgangsverkehr führen würde. «Die Umfahrungsstrasse und der niveaufreie Bahnübergang konkurrieren sich», sagte Erne. Beides brauche es nicht.

## Ein mehrheitsfähiges Projekt

Im Anschluss an die Präsentation konnten die Mitglieder der Begleitgruppe die vorgeschlagenen Varianten an fünf verschiedenen Posten weiter vertiefen. Während einer Dreiviertelstunde gab es rege Diskussionen vor den Plänen an den Stellwänden. In der Plenumsdiskussion wurde gefragt, was die Lenkungsgruppe beachten solle, damit das Projekt mehrheitsfähig werde. Von der IGMRU kam der Einwurf, dass eine nachhaltige Lösung nicht an den Kosten scheitern dürfe. «Wenn wir schon so eine Strasse bauen, dann sollten wir auch etwas investieren.» Laut Kantonsrat Josef Kofler (SP, Uznach) müsse darauf geachtet werden, dass die Strasse der Bevölkerung von Uznach etwas bringe und nicht primär den Verkehr beschleunige. Es gebe aber auch Gemeinden in der Region, für die die Verbindungsstrasse eine Verschlechterung bedeuten würde, das müsse ebenfalls in Betracht gezogen werden, war die Replik darauf. Marianne Steiner (SVP, Kaltbrunn) rief die Lenkungsgruppe dazu auf, «vorwärtszumachen», damit das Projekt im Jahr 2017 im Kantonsrat behandelt werden könne.

Das Feedback aus der zweiten Veranstaltung mit der Begleitgruppe soll in die weitere Arbeit einfließen. Die Ergebnisse werden im Rahmen einer dritten Veranstaltung präsentiert, die laut Markus Schwizer, Präsident der Region Zürichsee-Linth, voraussichtlich im kommenden Winter stattfindet. Patrizia Kuriger

# Wo lang soll der Verkehr rollen

S&G 10.6.15 **UZNACH** Planer präsentieren Varianten der Verbindungsstrasse A53-Gaster

**Die neuesten Ergebnisse der regionalen Verbindungsstrasse A53-Gaster liegen vor. Einige der Varianten haben kaum eine Chance auf Umsetzung, andere gute.**

Planer präsentieren Varianten der Verbindungsstrasse A53-Gaster. Allerdings drängt die Zeit, wie Marianne Steiner, SVP-Kantonsrätin aus Kaltbrunn, anlässlich der Präsentation in der vergangenen Woche deutlich machte: «Wir müssen jetzt vorwärts machen, damit ein genehmigungsfähiges Projekt für 2017 vorliegt.» Dann werde das nächste Strassenbauprogramm behandelt, so Steiner und wenn man da nicht dabei ist, waren alle bisherigen Bemühungen umsonst. Doch nicht nur die Zeit ist ein Gefahrenfaktor, sondern auch der Bund. Dieser könnte schon bald die A-53 ins Nationalstrassennetz übernehmen. Dies könnte zu einem Stopp des Projektes führen, da der Bund dann das Sagen über rund 400 Kilometer Kantonsstrassen hätte, darunter fällt auch die A53.

**Planer präsentieren Varianten**  
Für die regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster soll die bestmögliche Linienführung ermittelt werden. Für den Mitwirkungsprozess wurde eine Begleitgruppe gegründet, die sich unter anderem aus Vertreterinnen und Vertretern der politischen Parteien, des Gewerbes sowie weiteren Interessengruppierungen und Verbänden zusammensetzt. Die Mitglieder stammen aus den Gemeinden Uznach,

Kaltbrunn, Schmerikon, Gommiswald und Benken. Am Donnerstag präsentierten die beauftragten Verkehrsplaner, ein vom kantonalen Tiefbauamt bestimmtes Planungsbüro, ewp AG Effretikon, an einer zweiten Veranstaltung mit der Begleitgruppe ihre Vorschläge zur Linienführung und stellten diese zur Diskussion.

## **Direkter Anschluss an die A53**

Das Planungsbüro ewp hat den Projektperimeter in vier Cluster eingeteilt: Cluster West, Süd, Ost und Städtli. Im Cluster West stehen für die Linienführung zwei Varianten zur Diskussion. Die bekannte, in der Zweckmässigkeitsbeurteilung skizzierte Variante schliesst östlich des Industriegebiets Schmerikon an einen neu zu erstellenden Zubringer an, der einerseits ins Industriegebiet und andererseits zum Anschluss A53 führt. Eine zweite, neue Variante, schliesst direkt an die A53 an, wobei in diesem Fall der von Schmerikon gewünschte Industriezubringer nicht Bestandteil des Projekts ist.

## **Das bestehende Strassennetz nutzen**

Im Cluster Süd wurde die in der Zweckmässigkeitsbeurteilung aufgezeigte Variante hinterfragt, weil sie das Schutzgebiet tangiert. Im bisherigen Mitwirkungsprozess wurde ausserdem ein stärkerer Einbezug des bestehenden Strassennetzes angeregt. Die Verkehrsplaner haben die Rückmeldungen aus der Bevölkerung aufgenommen und alternative



Bild: mah

**Das Feedback der zweiten Veranstaltung mit Begleitgruppe fliesst in die weitere Planung ein. Voraussichtlich im Winter werden die weiteren Ergebnisse präsentiert.**

Varianten entwickelt – unter Einbezug der Benkner- und Grynaustrasse sowie der Strassen im Gebiet Burgerriet. Im Weiteren stellten die Planer eine Tunnelvariante südlich des Bahntrassees vor. Aufgrund der sehr hohen Kosten, der technisch sehr komplexen Machbarkeit sowie der unvermeidlichen Umwegfahrten weist diese Variante jedoch nur geringe Realisierungschancen auf.

## **Weiter weg vom Wohnquartier**

Gemäss Rückmeldungen aus der Bevölkerung stösst die in der Zweckmässigkeitsbeurteilung vorgestellte Variante im Cluster Ost

aufgrund der Nähe zum Wohnquartier auf wenig Akzeptanz. Die Planer haben dem Einwand Rechnung getragen und eine Verschiebung der Linienführung weiter östlich, ins Industriegebiet Fischhausen, geprüft.

## **Massnahmen fürs Städtchen Uznach planen**

Um die regionale Verbindungsstrasse zu rechtfertigen, müssen im Städtchen Uznach mindestens 50 Prozent des Verkehrs eliminiert werden. Die Gemeinde Uznach will nun in einem separaten Prozess aufzeigen, mit welchen Massnahmen der Verkehr aus dem Städt-

chen und dem Zentrum auf die regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster verlagert werden kann. Dieser Prozess wird von der Firma sapartners Stadtentwicklung und Architektur in Zürich geleitet, die bereits die Masterplanung der Gemeinde Uznach erarbeitet hat. Die ersten Ergebnisse sollen zeitgerecht und in Abstimmung mit dem Projekt der Verbindungsstrasse A53-Gaster zur Verfügung stehen. Voraussichtlich im Winter werden die weiteren Ergebnisse im Rahmen einer dritten Veranstaltung vorgestellt.

pd/mah



# Es wird endlich konkreter

S&G, 10.6.15

**UZNACH** Verbindungsstrasse A 53-Gaster nimmt fassbare Formen an

**Die Verbindungsstrasse A53-Gaster nimmt greifbare Formen an. An einer zweiten Veranstaltung wurden neue Varianten zur Diskussion gestellt.**

Wenn nicht bald etwas passiert, dann erstickt Uznach im Verkehr. Viele Autofahrer weichen dem täglichen Chaos in Uznach aus und fahren aussenrum durch andere Dörfer. Doch auch Dörfer wie Schmerikon, Eschenbach, Ernetswil, Gommiswald, Benken und Kaltbrunn können nicht uneingeschränkt Verkehr aufnehmen. Die Region ZürichseeLinth hat in den vergangenen Jahren viel Zeit in eine ganzheitliche Planung für die gesamte Region investiert. An einer zweiten Veranstaltung mit einer breitabgestützten Begleitgruppe präsentierten die Planer ihre Ergebnisse und stellten die verschiedenen Varianten vor.

*mah*  
Seite 3



Bild: mah

**Verkehr in Uznach: Bis zu 18'000 Fahrzeuge drängeln sich täglich durchs Städtli.**

## Leserbriefe

Treffen auf  
Augenhöhe?

So 13.6.15

### Ausgabe vom Freitag, 5. Juni

Zum Artikel «Neue Ideen gegen den Stau» (Verbindungsstrasse A53-Gaster)

Die Botschaft in der Begrüssung der Begleitgruppensitzung der Region Zürichsee/Linth zur Umfahrungsstrasse Uznach liess mich bereits staunen: Die Experten (vorne) erklärten den Amateuren (hinten) den komplexen Sachverhalt der Planung der Umfahrungsstrasse, in der Annahme, dass diese es sowie so nicht verstehen würden. Ich schaute verstohlen durch die Reihen der Begleitgruppe und fragte mich: Werden wir ernst genommen? Dieses Gefühl liess mich den ganzen Abend nicht los.

Beim Themenschwerpunkt «Städtli» erhielt ich den Eindruck, dass nach dem Bau der Umfahrungsstrasse und mit dem Restverkehr, immerhin mehrere tausend Fahrzeuge pro Tag, das Städtli zum Kinderspielplatz wird! Welche Spiele werden die Kinder da wohl spielen?

Im Grenzgebiet Uznach-Kaltbrunn wird eine Variante östlich der Gewerbezone Fischhausen gleich verworfen, obwohl nachvollziehbare Argumente ausbleiben. Werden alternative Ideen überhaupt ernst genommen? Und im Westen wird das neue Einkaufszentrum als Argument für eine Umfahrungsstrasse herbeigezogen. Auf die Frage nach dem Mehrverkehr, welchen das Einkaufszentrum verursachen wird, folgte die lapidare Antwort, es sei nicht Aufgabe des laufenden Projekts, dies zu beantworten. Werden unbequeme Fragen einfach ausgeblendet?

Der Höhepunkt folgte zum Abschluss der Veranstaltung. Pünktlich um 21.30 Uhr entliess uns die Region Zürichsee/Linth nach Hause. Dies, obwohl die Diskussion langsam engagierter wurde und ein Teilnehmer forderte, diese noch nicht abzubrechen. Wofür Überstunden machen, wenn bereits alles klar und entschieden ist?

So war ich nicht erstarrt, die Linienführung der Umfahrungsstrasse Uznach als Favorit aus verschiedenen Optionen bereits zwei Tage später in der Zeitung zu sehen. War ich auf der falschen Veranstaltung?

Solange Variantenvorschläge nicht aufgenommen werden, solange beschönigte Darstellungen verkauft werden und solange man sich nicht auf Augenhöhe begegnet, ist Mitsprache eine leere Worthülse.

**Daniel Rittler** aus Uznach