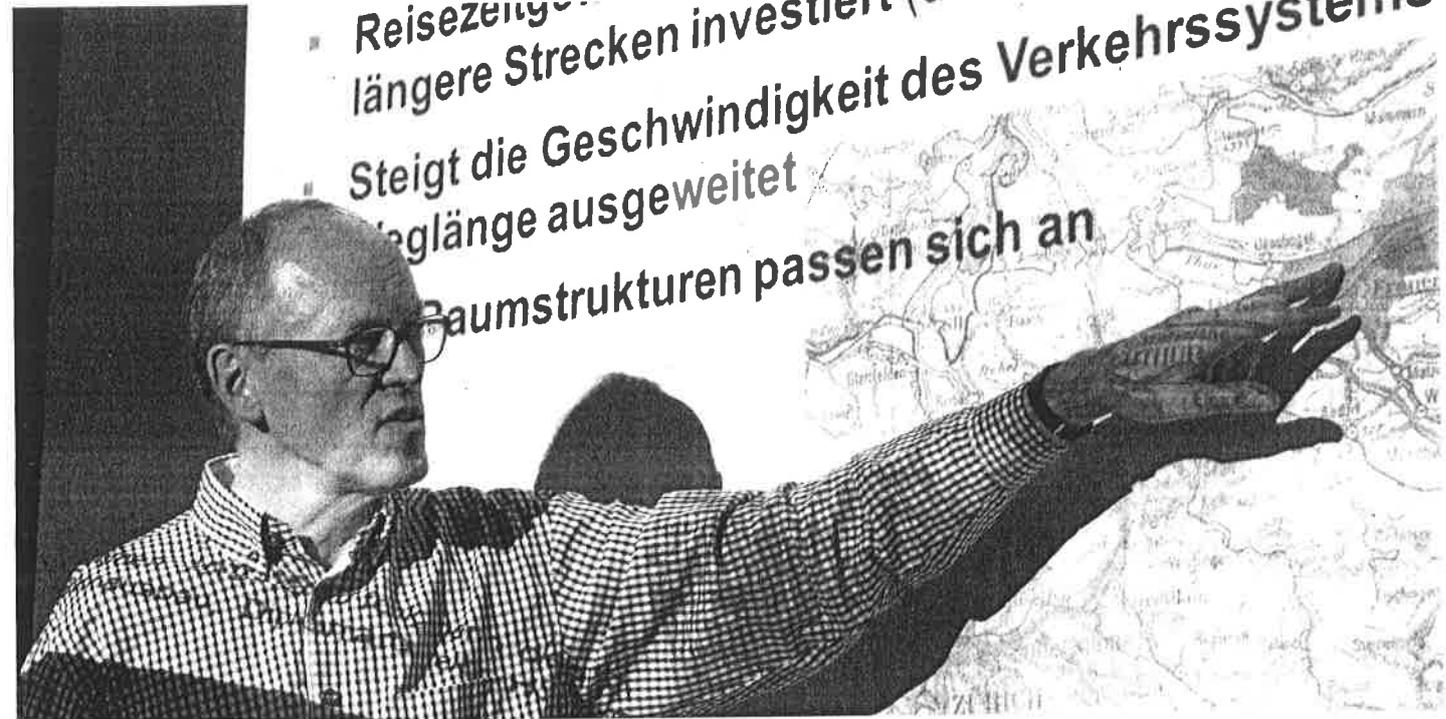


Raumplaner kann einer Uzner Umfahrung nichts abgewinnen

Die UGS Linth lud zum Vortrag mit Raumplaner Klaus Zweibrücken. Der Dozent an der Hochschule für Technik Rapperswil (HSR) stellte in Uznach verschiedene Lösungsansätze zu Mobilität und Siedlungsplanung vor. Spannende Denkanstösse sorgten für eine rege Fragerunde.

So 9.11.17



Verschiedene Lösungsansätze: Klaus Zweibrücken zeigt, wie man Verkehrsproblematiken in den Griff bekommen könnte.

Bild Gabi Corvi

von Gabi Corvi

Viele Wege führen nach Rom, aber leider nur einer durchs Städtli Uznach. Fakt ist, diese enge Durchgangsstrasse ist überlastet oder sorgt zumindest zu Stosszeiten für Stau. Ergo muss eine Umfahrung her. Die Regionalpartei der Grünen, die UGS Linth, findet, dass dieses 100-Millionen-Projekt des Kantons ein fraglicher Weg sei, das Verkehrsproblem in Uznach nachhaltig zu lösen. Sie möchte lieber alternative Vorschläge auf den Tisch bringen.

Der gutbesuchte Vortrag von Raumplaner und HSR-Professor Klaus Zweibrücken am Dienstagabend im Oberstufenzentrum in Uznach brachte tatsächlich neue und innovative Ansätze aufs Tapet. Bei Fragen, wie diese auf das Städtli anwendbar wären, oder gar, ob der Experte auch noch andere Ideen für das Uzner Verkehrsdilemma hätte, liess sich der Zweibrücken aber nicht auf die Äste hinaus.

Autos brauchen Platz und Energie

Mit einer Fülle von Forschungserkenntnissen stieg Zweibrücken in den Abend ein. Er zeigte beispielsweise auf, dass bei einer Geschwindigkeit

von 50 km/h ein Auto, besetzt mit durchschnittlich 1,4 Personen, 199 Quadratmeter pro Person beansprucht. Währenddem ein Bus mit einem Besetzungsgrad von 40 Prozent nur gerade 8,8 m²/Person braucht.

Beeindruckend waren auch die Zahlen zur Energie. Nicht weniger als 40 Prozent der Gesamtenergie eines Haushaltes fliessen in die Automobilität. Aktuell ist eine Million Menschen einer übermässigen Lärmbelastung durch den Strassenverkehr ausgesetzt. Dabei seien beispielsweise viele Pendlerstrecken nicht länger als zehn Kilometer – könnten also durchaus auch per Velo oder mit guten ÖV-Verbindungen bewältigt werden.

Der Bundesrat zeichnet ein negatives Bild zum Personenverkehr. Dieser hat, gemäss Bericht aus dem Jahr 2015, deutlich zugenommen und eine Änderung dieser Entwicklung ist nicht zu erwarten. Zweibrücken jedoch sieht auch positive Trends. So seien es vor allem die 18- bis 24-Jährigen, welche nicht mehr unbedingt ein Auto fahren müssten. Waren es im Jahr 1996 noch 71 Prozent, welche die Fahrprüfung ablegten, sind es im Jahr 2015 nur noch 61 Prozent. Ebenso würden, gemäss Umfrage, bei Stau 30 Prozent der Befragten auf andere Verkehrsmittel

wechsell. Vor allem in Städten steige der Anteil der Menschen, welche auf ein Auto verzichten, stetig.

«Symptombekämpfendes Mittel»

Zweibrücken präsentierte nach Zahlen und Fakten Lösungen für Verkehrsproblematiken. Den Ausbau der Infrastruktur, sprich die Umfahrung, stellte er als symptombekämpfendes Mittel vor. Solche Mittel seien meist teuer im Bau und in den Folgekosten. Zudem seien Umfahrungen von Siedlungsbereichen meist schlecht in die Umgebung integrierbar oder generierten sogar noch mehr Verkehr.

Als innovative Ansätze nannte er E-Bikes oder Carsharing-Angebote. «Sie lösen jedoch nur Teilprobleme.» In den Bereich Nachhaltigkeit gehörten Beispiele wie das «Quartier der kurzen

Wege» in Freiburg-Vauban oder das Stadtentwicklungsgebiet Hammarby in Stockholm. In Letzterem können 90 Prozent aller Wege zu Fuss, per Velo oder ÖV erledigt werden. Ebenso kam das «Berner Modell» zur Sprache. Bei diesem dosiert man den Autoverkehr anhand errechneter Siedlungsverträglichkeit. Will heissen: Man lässt jeweils eine durch Ampeln geregelte Anzahl Fahrzeuge ins Gebiet hinein.

Interessant waren auch Ansätze zur Pendelverkehrsverminderung, wie sie heute schon grosse Firmen praktizieren. Mitarbeiterparkplätze werden bewirtschaftet, wer jedoch ohne Auto zur Arbeit kommt, kriegt einen Öko-Bonus. Man schafft einerseits Anreize, andererseits bittet man jene zur Kasse, die nicht verzichten wollen. Das Beispiel des Berner Städtchens Laupen zeigte, dass hier nicht die Kernumfahrung als sinnvollste Lösung erachtet wurde, sondern unter anderem die Verlangsamung des Verkehrs mittels 30er-Zonen.

Was schliesslich Uznach am meisten bringen würde, konnte durch den aufschlussreichen Vortrag und den spannenden Austausch nicht geklärt werden. Die vielen vorgebrachten Ideen wären aber sicher auch für das verkehrsgebeutelte Städtli weiter diskussionswürdig.

«Umfahrungen sind meist teuer und schlecht in die Umgebung integrierbar.»

Klaus Zweibrücken

Dozent für Raumplanung an der HSR

HSR-Professor präsentiert Alternativen zur Gasterstrasse ZS2 10.11.17

Auf Einladung der UGS Linth stellte der Verkehrsplaner Klaus Zweibrücken Fakten und aktuelle Untersuchungen zum Thema «Siedlungsentwicklung und Mobilität – Auswege aus dem Dilemma» vor.

Im Hinblick auf die laufende Planung der Gasterstrasse sei es der UGS Linth wichtig, alternative Lösungsansätze zu präsentieren, schreibt die Partei in einer Medienmitteilung. Zu diesem Zweck lud sie Klaus Zweibrücken zu einem Vortrag in Uznach ein.

Als Ausgangspunkt seines Referats zeigte der HSR-Professor auf, dass der motorisierte Verkehr neben wirtschaft-

lichem Nutzen enorme Nachteile mit sich bringe. So brauche Mobilität Platz: Pro Quadratmeter Wohnfläche würden drei Quadratmeter Verkehrsfläche verbraucht.

Andere Lösungen im Fokus

Auch seien die Investitionen in die ganze Mobilität in der Schweiz riesig. Jährlich fliessen fünf Milliarden Franken in neue Strassen und vier Milliarden in den ÖV. Aufhorchen liess die Zahl von bereits schon jährlichen drei Milliarden nur schon für den Unterhalt der Strassen, Tunnels und Brücken für den motorisierten Verkehr. Einen Grossteil der Folgekosten des Verkehrs müssten die

Steuerzahler berappen. So werden die Unfallkosten und die vielen notwendigen Fassadenrenovationen von der Allgemeinheit oder von den privaten Hausbesitzern bezahlt.

Während die Industrie und die Heizungen ihren Energiebedarf in den letzten Jahren senken konnten, steigert sich jener des motorisierten Verkehrs weiter. Bereits 40 Prozent der verbrauchten Energie in der Schweiz würden zulasten des Verkehrs gehen. Verbrennungsmotoren hätten einen Wirkungsgrad von rund 25 Prozent und seien darum Energie- und Ressourcenkiller. Auch bezüglich Klimawandel sei der Beitrag des motorisierten

Verkehrs verheerend: 35 Prozent aller CO₂-Emissionen stammten aus dem Strassenverkehr.

Viele der Zuhörer hätten vom Verkehrsplaner gerne erfahren, wie eine konkrete Variante der Gasterstrasse aussehen könnte. Zwar wollte sich Zweibrücken nicht zu einer konkreten Gegenvariante äussern. Doch er zeigte auf, wie vergleichbare Gemeinden das Verkehrsproblem viel einfacher und günstiger in Griff bekommen haben.

Grosser Verlust an Kulturland

«Konventionelle Lösungsansätze gehen davon aus, dort, wo es viel Verkehr hat, einfach weitere Strassen zu bauen»,

sagte Zweibrücken. Immer mehr würden diese aber vom Volk verworfen: so 2015 mit 63 Prozent Nein-Stimmen in Zug und 2011 mit 54 Prozent Nein-Stimmen in Rapperswil-Jona.

Unter dem Titel «Nachhaltige Lösungsansätze» referierte Zweibrücken über dichte Siedlungsstrukturen, Mischnutzung der Fläche mit Dienstleistungseinrichtungen, dichte Netzwerke für Fuss- und Veloverkehr sowie Dosierung der Verkehrsmenge (Berner Modell).

In die Kritik sei die Gasterstrasse geraten, weil sie nur eine kurz dauernde Symptombekämpfung und keine wirkliche Lösung darstelle. Zu viel Kulturland werde für viel zu

wenig Nutzen verbetoniert. Neuer Verkehr werde angezogen und erzeugt. Verkehrszählungen in Uznach hätten gezeigt, dass über 70 Prozent des Verkehrs in Uznach hausgemacht seien.

Dies deswegen, weil Uznach ein regionales Zentrum mit Spital, Einkaufszentrum, regionalen Beratungsstellen und überdurchschnittlich vielen Arbeitsplätzen sei. Deshalb gebe es einen grossen Anteil an Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Und darum sei es auch klar, dass die Verkehrsprobleme von Uznach nicht mit einer Grossumfahrung, wie die Gasterstrasse es darstelle, behoben werden könne. red

Kontroverse um Zahlen zum Durchgangsverkehr in Uznach

ZS-Z 10.11.17

UZNACH Im Jahr 2011 machte der Kanton eine Modellrechnung, wie der Verkehr in der Einrosenstadt fliesst. Eine aktuelle Verkehrserhebung kommt nun zu anderen Zahlen: Jedes zweite Auto fahre durch Uznach hindurch. Die IG Mobilität Region Uznach hält die Zählung für unseriös und nicht repräsentativ.

Sechs Strassen führen aus allen Himmelsrichtungen nach Uznach. Vor sechs Jahren hat das Ingenieurbüro Ernst Basler und Partner den Durchgangs- und Zielverkehr für das Jahr 2025 berechnet. Gemäss der damaligen Modellrechnung mache der Durchgangsverkehr je nach Strasse zwischen 30 und 58 Prozent aus, schreibt die Region Zürichsee-Linth in einer Medienmitteilung. Diese Modellzahlen wurden im Auftrag des kantonalen Tiefbauamts für die Zweckmässigkeitsbeurteilung der regionalen Verbindungsstrasse A53-Gaster ausgewertet. Nun ergibt eine neue Verkehrserhebung ein etwas anderes Bild, was die Zahlen des Durchgangsverkehrs betrifft.

Um die Bevölkerung in die Optimierung der Linienführung mit einzubeziehen, fand ab 2013 ein Mitwirkungsprozess statt. «Im Rahmen dieser Mitwirkung wurden Zweifel an den Verkehrszahlen geäussert», sagt Markus Schwizer (CVP), Präsident der Region Zürichsee-Linth: Der errechnete Anteil Durchgangsverkehr sei als zu hoch empfunden worden, und so wurde eine aktuelle Verkehrszählung gefordert.

Dementsprechend hat nun die Gemeinde Uznach das Ingenieurbüro EWP mit einer Verkehrserhebung beauftragt. Dies mit dem Ziel, die Anteile des

Durchgangs- und Zielverkehrs im Vergleich zu den Zahlen aus dem Verkehrsmodell 2011 zu verifizieren.

Äpfel mit Birnen verglichen?

Die Nummernschilderhebung wurde am Dienstag, 13. Juni, in der Abendspitzenstunde, das heisst zwischen 17 und 18 Uhr, durchgeführt. Die Messungen wurden an allen sechs Haupt-einfallstrassen vorgenommen, um den Vergleich mit den Modellzahlen 2011 zu ermöglichen. Durch das Abgleichen der notierten Nummernschilder wurde festgestellt, welche Autos durch Uznach hindurch fahren respektive den Start- oder Zielpunkt in Uznach haben.

Erwartungsgemäss sei der Anteil am Durchgangsverkehr auf der St. Galler- und der Zürcherstrasse am geringsten (37 Prozent) und auf der Benkenstrasse am höchsten (66 Prozent), teilt die Region mit: Das gewichtete Mittel lag bei 50 Prozent. «Die Verkehrsplaner zeigen in ihrer Erhebung auf, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs in der Modellrechnung 2011 eher unter- als überschätzt wurde», führt Schwizer aus: So weise das Verkehrsmodell 2011 auf der Grynaustrasse einen Durchgangsverkehrsanteil von rund einem Drittel aus, während dieser in der aktuellen Ver-



Der Verkehr im Uznacher Städtli als Stein des Anstosses: Wie viel Autoverkehr ist hausgemacht, wie viel ist Durchgangsverkehr?

Monica Mat

kehrserhebung bei über 50 Prozent lag. «Auf der Benkenstrasse ist der Durchgangsverkehrsanteil mit 66 Prozent sogar doppelt so

hoch wie in der Modellrechnung 2011», betont Schwizer.

«Werbung für Gasterstrasse»

Was allerdings ins Auge sticht: Während bei der Modellrechnung aus dem Jahr 2011 eine Querschnittsbelastung über den ganzen Tag im Fokus steht, bezieht sich die neue Erhebung nur auf den Abendspitzenverkehr. Werden da Äpfel mit Birnen verglichen? «Natürlich wird in der aktuellen Erhebung ganz anders gezählt», sagt Kantonsingenieur Marcel John: Nichtsdestotrotz würden die aktuellen Zahlen die Ergebnisse der Modellrechnung bestätigen, weil diese von einer Fehlerquote von 20 Prozent ausgehe.

«Wir halten die aktuelle Zählung für unseriös und nicht repräsentativ», sagt Daniel Rittler von der IG Mobilität Region Uznach. Diese hat gefordert, dass der Verkehr während einer Woche und nicht nur während einer Spitzenstunde gezählt werde. «Eine solche Zählung entspricht einem Gefälligkeitsgutachten

und bedeutet nichts anderes als eine Werbekampagne und Propaganda für den Bau der Umfahrungsstrasse», sagt Rittler. Besser wäre es, Sofortmassnahmen in Angriff zu nehmen, um das Verkehrsproblem zu lösen, statt ewig auf den eventuellen Bau der Gasterstrasse zu warten. Die IG prüft nun ein Gesuch für die Lancierung einer Erhebung, die an mehreren Tagen den Verkehr zählt.

«Dringlichkeit ausser Frage»

Den Vorwurf, die aktuelle Erhebung komme einem Gefälligkeitsgutachten für die Gasterstrasse gleich, weist Christian Holderegger (FDP), Gemeindepräsident von Uznach, zurück: Fachleute hätten zu diesem Verfahren geraten. Die neue Verkehrszählung, die 10 000 Franken gekostet hat, sei ganz bewusst auf den Abendspitzenverkehr ausgerichtet worden. Der Gemeinderat werde ein allfälliges Gesuch der IG für eine weitere Verkehrszählung kritisch prüfen, sagte Holderegger.

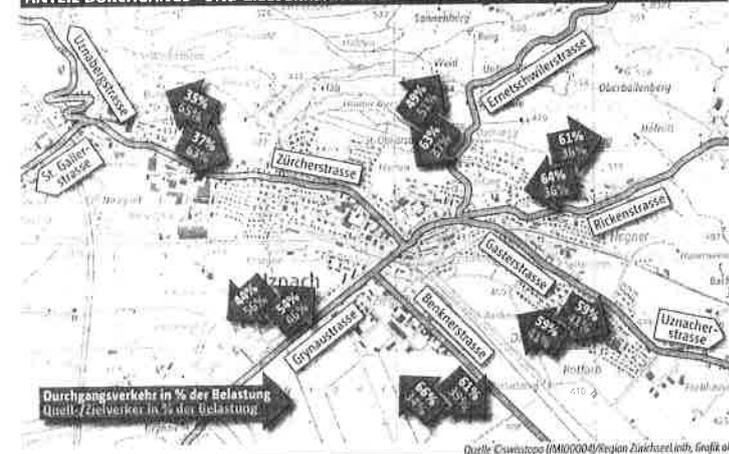
«Für die Region Zürichsee-Linth sind die aktuellen Mess-

ergebnisse eine Bestätigung für den dringenden Handlungsbedarf», sagt Verbandspräsident Markus Schwizer: Die Resultate würden belegen, dass der Verkehr im Zentrum von Uznach beitem nicht nur hausgemacht sei und dass es eine gemeindeübergreifende Lösung brauche. «Aufgrund der zunehmenden Belastung stehen für die Gemeindebehörden der Region die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Gasterstrasse ausser Frage», konstatiert Schwizer. Die Region Zürichsee-Linth setze sich weiterhin mit Hochdruck für die rasche Umsetzung des Vorhabens ein.

Bis Ende 2018 realisiert das kantonale Tiefbauamt für die Gasterstrasse ein Genehmigungsprojekt. Anschliessen können die betroffenen Gemeinden Stellung nehmen. Das Genehmigungsprojekt untersteht dem fakultativen Referendum. Falls der St. Galler Kantonsrat Ja sagt zum Projekt, kann darauf die öffentliche Planauftrag durchgeführt werden.

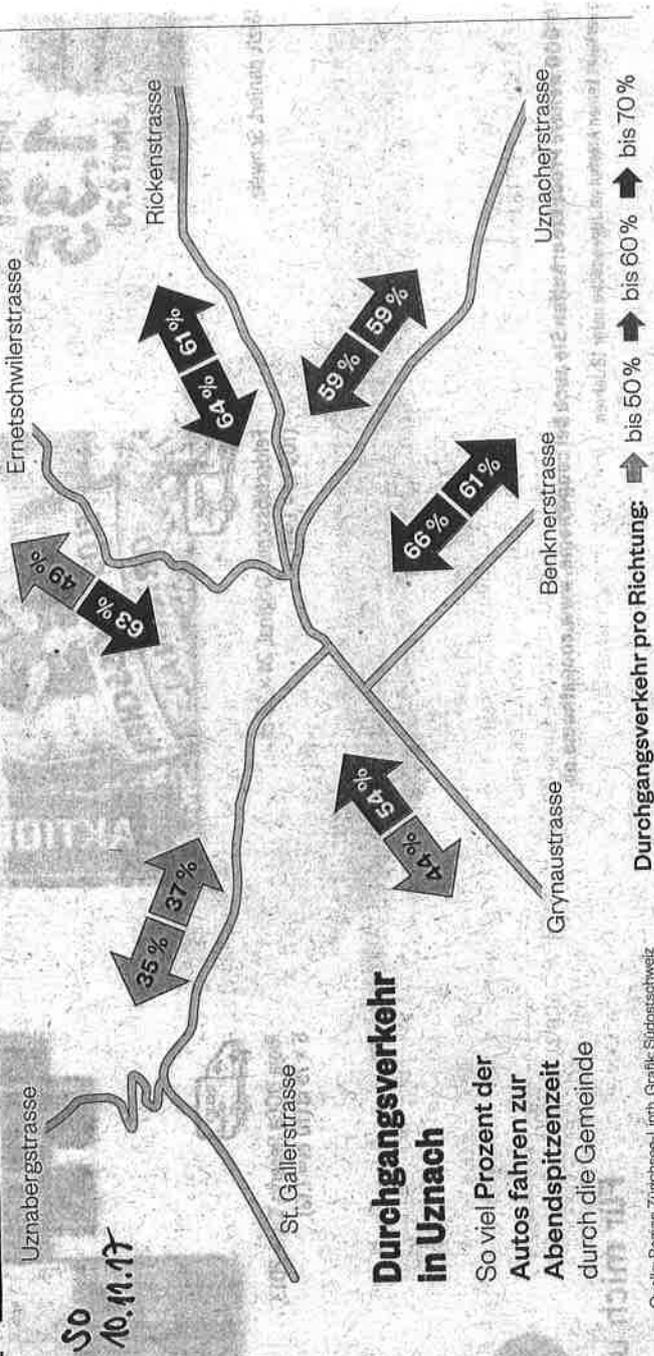
Magnus Leibundgi

ANTEIL DURCHGANGS- UND ZIELVERKEHR AN EINEM DIENSTAG ZWISCHEN 17 UND 18 UHR



Verbindungsstrasse A53-Gaster

Eine neu angelegte Strasse soll vom Autobahnanchluss Schmelikon an Uznach vorbei zum Gebiet Rotfarb und weiter zur Rickenstrasse vor Gommiswald führen. Das 100 Millionen Franken teure Projekt soll Uznach vom Durchgangsverkehr entlasten. Geplant ist, dass der Kantonsrat gegen Ende 2018 darüber befindet. Bei einem Referendum gibt es noch eine kantonale Volksabstimmung. **Baubeginn ist frühestens im Jahr 2021!** Einsparungen könnten das Projekt um Jahre verzögern. Der Kanton rechnet mit einer **Bauzeit von drei bis vier Jahren.** (ohl)



Durchgangsverkehr in Uznach

So viel Prozent der Autos fahren zur Abendspitzenzeit durch die Gemeinde

Quelle: Region Zürchersee-Limth, Grafik: Südostschweiz



Stauanfänge: Mit 15 000 Fahrzeugen pro Tag war die A53 durch das Uzner Städtli die meist befahrenste städtische Verkehrsaufkommen auf.

Region weibelt mit neuen Zahlen für Umfahrungsstrasse

SO
10.11.17

Die Gemeinde Uznach hat den Durchgangsverkehr neu zählen lassen, um vor der entscheidenden politischen Debatte Einwände der Umfahrungsgegner aus dem Weg zu räumen. Diese halten die Berechnungsmethode jedoch für ungenügend. Ein unabhängiger Experte zeigt für sie Verständnis – allerdings nur in einem Punkt.

von Christoph Leiber

Das Grossprojekt A53-Gaster kommt nächstes Jahr in den Kantonsrat. Gerade rechtzeitig hat die Region Zürichsee-Linth (RZL) gestern neue Zahlen präsentiert, welche die Notwendigkeit der geplanten Uzner Umfahrung belegen sollen. Wie eine Verkehrszählung aus dem Juni 2017 zeigt, liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs in Uznach leicht höher, als eine Berechnung aus dem Jahr 2011 für die Zukunft annahm. Die Zählung führte ein Ingenieurbüro im Auftrag der Gemeinde durch.

50 Prozent Durchgangsverkehr

Die aktuellen Zahlen zeigen, dass insgesamt 50 Prozent der Fahrzeuge auf den Ort hindurchfahren. Auf den meisten Ausfallstrassen liegt der Wert sogar im Bereich von 60 Prozent (siehe Grafik). Gedrückt wird der Durchschnitt von der St.Gallerstrasse, der mit Abstand am dichtesten befahrenen Achse: Dort starten oder enden mehr als 60 Prozent der Fahrten in der Gemeinde. Gegenüber der Zukunftsrechnung von 2011 liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs um 16 Prozent höher. Diese Zahl übersteigt allerdings nur

«Die Resultate zeigen, dass die Verkehrsprobleme in Uznach bei Weitem nicht nur hausgemacht sind.»

Markus Schwizer
Präsident Region Zürichsee-Linth

knapp den rechnerischen Ungenauigkeitsbereich von 10 bis 15 Prozent.

Für RZL-Präsident Markus Schwizer ist klar: «Aufgrund der Belastung in Uznach braucht es die Verbindungsstrasse A53-Gaster.» Die Resultate zeigten, dass die Verkehrsprobleme bei Weitem nicht nur hausgemacht seien. Dieser Meinung ist auch Kantonsingenieur Marcel John. In Uznach sei die geografische Situation speziell, erklärt der Projektleiter beim Kanton: «Weil die Strassen trichterförmig zusammenlaufen, wird der Durchgangsverkehr extrem gebündelt.»

In Auftrag gegeben wurde die Verkehrszählung auf Drängen der IG Mobilität Region Uznach, die sich gegen das Strassenprojekt wehrt. Die IG war der Meinung, dass die Rechnung von

«Den Verkehr nur an einem Abend während einer Stunde zu zählen, ist zu wenig aussagekräftig.»

Roger Zahner
Sprecher IG Mobilität Region Uznach

2011 mit zu hohen Zahlen operierte. «Den Gemeinden in der Region war es wichtig, diesen Bedenken nachzugehen», sagt RZL-Präsident Schwizer.

Die Gegner bleiben skeptisch

Vom Ergebnis der Zählung ist IG-Sprecher Roger Zahner nicht überzeugt. Das Problem liegt für ihn darin, dass nur an einem einzigen Dienstagabend zwischen 17 und 18 Uhr gemessen wurde. Zahner vermutet, dass der Durchgangsverkehr im Tages- und Wochendurchschnitt deutlich tiefer ausfällt als während der abendlichen Spitzenzeit, wenn viele Leute von der Arbeit kommen. «Die Werte sind zu wenig aussagekräftig», kritisiert Zahner. Die IG bleibe deshalb bei ihrem Nein zur Umfahrung.

Der Verkehrsplaner Lukas Fischer, der für das renommierte Büro Metron in Brugg AG arbeitet und an dem Projekt nicht beteiligt ist, hält die Zählmethode im Grundsatz für korrekt. An einem Dienstag- oder Donnerstagabend zwischen 17 und 18 Uhr lasse sich das Verkehrsvolumen aus wissenschaftlicher Sicht am besten berechnen. Allerdings hätte er bei einem derart bedeutenden Vorhaben empfohlen, den Verkehr über mindestens eine Woche zu messen. «Sonst macht man sich angreifbar», hält Fischer fest.

Das Grossprojekt A53-Gaster will der Verkehrsplaner nicht abschliessend beurteilen. Der Bau einer Strasse müsse unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren geprüft werden. Für das Projekt spricht laut Fischer die Entlastungswirkung, die in Uznach bei 50 Prozent Durchgangsverkehr massiv sei – sofern es gelinge, diesen durch geeignete Massnahmen auf die neue Strasse zu bringen. Üblicherweise würden auf Kantonsstrassen nur gerade 15 bis 20 Prozent durch die Ortschaften hindurchfahren. Als hoch bezeichnet der Experte auch das Verkehrsaufkommen im Städtli mit täglich 15 000 Fahrzeugen. Auf durchschnittlichen Kantonsstrassen seien innerorts 8000 bis 12 000 Fahrzeuge pro Tag unterwegs.

Umfahrungs-Gegner stempeln Verkehrszahlen als unseriös ab

Die neueste Verkehrszählung in Uznach zeichne ein verfälschtes Bild, kritisieren Gegner der geplanten Umfahrung. Die Resultate seien nicht repräsentativ: Um den Nutzen der Umfahrung zu untermauern, werde mit Höchst- statt mit Durchschnittswerten operiert. Die Region Zürichsee-Linth kontert verhalten – und verweist auf die Experten.

von Roland Lieberherr

Rund 15 000 Fahrzeuge sind täglich auf den Hauptstrassen in Uznach unterwegs. Die Hälfte davon fährt durch den Ort hindurch. Das zeigt eine aktuelle Verkehrszählung vom Juni. Ein Ingenieurbüro führte diese im Auftrag der Gemeinde durch – in Absprache mit der Region Zürichsee-Linth (RZL).

Gemeinde und RZL wollen damit die Notwendigkeit der geplanten Umfahrung belegen. Dank dieser könnte Uznach von einem Grossteil des heutigen Verkehrs entlastet werden, kommen Gemeinde und RZL zum Schluss (Ausgabe vom 10. November).

Nun hagelt es Kritik von den Umfahrungs-Gegnern. Die neue Verkehrszählung sei nicht seriös, sie vermittele ein falsches Bild, moniert die IG Mobilität Region Uznach (IGMRU).

Mit zu hohen Zahlen gerechnet

Einerseits sei der Binnenverkehr gar nicht berücksichtigt worden. «Zählte man diesen mit, würde der Anteil des Durchgangsverkehrs klar schrumpfen», ist Roger Zahner, Sprecher der IG, überzeugt. Von 50 auf 40 Prozent, mutmasst er. Hinzu komme das «bewusst gewählte» Zeitfenster der Verkehrszählung. Diese fand an einem Dienstag von 17 bis 18 Uhr statt – an den Hauptachsen, die nach Uznach führen. «Just zu dieser Zeit sind am meisten Pendler unterwegs. Ergo hat es am meisten Durchgangsverkehr», so Zahner.



«Der IG scheint das Resultat nicht zu passen – daher stellt sie nun die Zählung infrage.»

Markus Schwizer
Präsident Region Zürichsee-Linth

Es sei schlicht nicht seriös, nur an einer abendlichen Spitzenstunde eine Messung durchzuführen. Tagsüber sei der Durchgangsverkehr klar geringer. «Die Region rechnet mit Spitzen- statt mit Durchschnittswerten», echauffiert sich Zahner. Die Messungen entsprächen nicht den Tatsachen. «Der Wert des Durchgangsverkehrs ist deutlich höher angegeben, als er in Realität ist.»

«Entlastung liegt unter 40 Prozent»

Im realen Tagesdurchschnitt fahre nur etwa jedes dritte Fahrzeug durch Uznach hindurch, bis zu 70 Prozent des Verkehrs seien hausgemacht, schreibt die IG. Dass die RZL mit 50 Prozent Durchgangsverkehr rechne, «passt zur Strategie», meint Zahner. Der Bevölkerung wolle man so vermitteln, Uznach werde mittels Umfahrung um die Hälfte des Verkehrs entlastet.

«Das ist nur die halbe Wahrheit», so der IG-Sprecher. Im besten Fall bringe man 30 bis 40 Prozent des Verkehrs aus dem Dorf. Damit blieben immer noch 9000 Fahrzeuge, die täglich durch den Ortskern fahren. Daher sei für die IG der Nutzen einer 100 Millionen Franken teuren Umfahrung nicht gegeben.

«Situation hat sich verschlechtert»

Die Region Zürichsee-Linth kontert, die neue Zählung sei auf Begehren der IG erfolgt. «Nun scheint der IG das Resultat nicht zu passen und daher stellt sie die Zählung infrage», schreibt RZL-Präsident Markus Schwizer. Ansonsten beruft er sich auf Expertenmeinungen: Die gewählte Messmethode werde von Fachleuten empfohlen, weil die Erfahrungen belegten, dass damit ein sehr zuverlässiger Wert erreicht werde.

Wieso der Binnenverkehr nicht mitgezählt wurde, begründet Schwizer wie folgt: «Das wurde bewusst so gemacht, weil der Fokus auf dem Durchgangsverkehr lag.» Ebenso kurz und knapp fällt seine Antwort zu den Behauptungen der IG aus, der reale Durchschnittsverkehr sei klar tiefer als bei der Zählung angegeben und die Region rechne bewusst mit Spitzenwerten. «Dazu kann ich keine Stellung nehmen. Die Zahlen wurden von Fachleuten erhoben.» Offenbar waren diese gestern nicht erreichbar, um ihre Methode zu begründen und diese Kritikpunkte zu klären.



Blechlawa im Nadelöhr: Im Uzner Städtli staut sich der Verkehr täglich. Bild Markus Timo Rüegg

Weitere Verkehrszählungen sind für RZL-Präsident Schwizer keine Option: «Die Resultate zeigen auf, dass sich die Situation eher noch verschlechtert hat. Das überrascht wenig, wenn man sieht, wie sich der Verkehr täglich durch das Nadelöhr quetscht. Weitere Zählungen schaffen da auch keine Abhilfe.» Die Erhebung bekräftigt deutlich, dass die Verkehrsprobleme in Uznach bei Weitem nicht nur hausgemacht seien.

Zudem verweist er auf Kantonsingenieur Marcel John und Verkehrsplaner Lukas Fischer vom Büro Metron. Beide

hatten vor Wochenfrist gegenüber der «Südostschweiz» Stellung bezogen. Projektplaner John erläuterte die spezielle geografische Situation, die den Durchgangsverkehr in Uznach extrem bündelt. Fischer, der nicht am Projekt beteiligt ist, hält die Zählmethode grundsätzlich für korrekt – empfiehlt aber eine Messung während einer Woche. Das Verkehrsaufkommen von 15 000 Fahrzeugen pro Tag im Städtli stuft er als sehr hoch ein. Ebenso sei der Durchgangsverkehr von 50 Prozent enorm, durchschnittlich liege er bei 15 bis 20 Prozent.