

Schmerikon ist dabei, Nägel mit Köpfen zu machen

L7 28.7.20

In den nächsten Monaten ist die Bürgerschaft von Schmerikon mehrfach eingeladen, sich bei Infrastruktur-Projekten der Gemeinde einzubringen.

Die Gemeinde habe in den vergangenen Jahren mit hohem personellen und finanziellen Einsatz zahlreiche Infrastrukturprojekte, teilweise jahrzehntelange Begehren, zur Baureife gebracht, teilt die Gemeinde Schmerikon mit. Es seien ehrgeizige Projekte mit lang anhaltender Wirkung und sollten daher nicht alleine aus monetärer Sicht bewertet werden. In den vergangenen Wochen hat der Gemeinderat den Fahrplan für deren Projekt- und Kreditgenehmigung definiert.

Dorfplatz wird aufgewertet

Wie sich der grosszügige Dorfplatz vor dem national geschützten Ortsbild präsentiert, darüber werde wohl nie völlige Übereinstimmung erzielt werden, heisst es in der Mitteilung. Jedes weitere Projekt werde Befürworter und Gegner finden. Mit dem vorliegenden Projekt finde der Dorfplatz eine deutliche Aufwertung und eine dem Ort zustehende Visitenkarte über Generationen. Darum ist der Gemeinderat überzeugt, dass der Zeitpunkt gekommen sei, diesen längst fälligen Schritt zu vollziehen. Der Gemeinderat hat das kommunale Projekt zur Platzgestaltung und zur Erstellung der Tiefgarage genehmigt. Die Bürgerschaft stimmt am 13. Juni 2021 an der Urne über den Baukredit von 12,35 Millionen Franken ab.

Der Gemeinderat hat der Umgestaltung der Hauptstrasse durch den Kanton im gleichen Projektperimeter zugestimmt. Dieser Vernehmlassungsbeschluss obliegt dem fakultativen Referendum. Das öffentliche Auflageverfahren findet im Januar 2021 statt.

Entlastungsstrasse kommt

Die Erschliessung des Siedlungsgebiets südlich der Bahnlinie mit einer barrierefreien Strassenverbindung steht zur Konkretisierung an. Der Gemeinderat Schmerikon hofft, dass diese Baumassnahme durch den Kanton als Teil der regionalen Verbindungs-



Soll endlich aufgewertet werden: Für den Schmerkner Dorfplatz liegt ein Projekt vor, das an die Urne kommt.

Bild Archiv

strasse A53-Gaster erstellt wird. Das Bauprojekt liegt demnächst vor.

Die betroffenen Gemeinden, sofern erforderlich, werden die Vernehmlassungsbeschlüsse im zweiten Quartal 2021 öffentlich auflegen und, bei Zustandekommen von Referenden, im Herbst 2021 zur Abstimmung bringen.

Sollte die kantonale Strasse nicht realisiert werden, werde der Gemeinderat Schmerikon die Unterführung nach eigenen, bestehenden Plänen unverzüglich an die Hand nehmen, heisst es weiter. Zur Mitfinanzierung erhofft er sich Beiträge aus dem vierten Agglomerationsprogramm und von den SBB, sofern das Bundesgericht anlässlich der Beschwerde zum Doppelspurausbau diese als mitzahlungspflichtig befinde.

Mit dem anstehenden Wasserbauprojekt beim Goldbergbach soll nebst

dem Hochwasserschutz die Gewässerqualität verbessert werden.

Goldbergbach wird eingedolt

Heute dringt der Goldbergbach aufgrund unterdimensionierter Leitung über den Friedhof und die Kreuzgasse bei jedem mittleren Regenfall in das Kanalisationsnetz. Dies führt zu regelmässigen Hochwasserentlastungen des verdünnten Schmutzwassers in den See. Mit der Baumassnahme soll der Goldbergbach ein eigenes Leitungsrohr in der Kirchgasse zum See erhalten.

Die Bürgerschaft stimmt über den Nettokredit von rund 1,5 Mio. Franken an einer ausserordentlichen Bürgerversammlung am 23. November 2020 ab. Für den im Sondernutzungsplanverfahren auszuscheidenden Gewässerraum soll das Mitwirkungsverfahren im November 2020 stattfinden.

Die öffentliche Auflage des Projekts ist im Januar 2021 vorgesehen.

Aabach wird saniert

Das Perimeter-Unternehmen erarbeitet derzeit ein Sanierungsprojekt für den Aabach zwischen der SBB-Brücke und dem Tobelaustritt im Uznaberg, auf Basis eines Konzeptes von 2008. Der Hochwasserschutz werde verbessert, sanierungsbedürftige Mauern würden ersetzt und der Bach erhalte mehr Raum. Gleichzeitig werde der Fischeaufstieg sichergestellt.

Das rund 10 Mio. Franken teure Bauprojekt wird mit Beitragsplan und auszuscheidendem Gewässerraum vor weiteren Genehmigungsschritten den Anstössern und Betroffenen am 2. November 2020 vorgestellt. Danach ist das Mitwirkungsverfahren für den Gewässerraum vorgesehen. (eing)

GEMEINDERAT

Regionale Verbindungsstrasse: Änderung der Gemeindeordnung ermöglicht Referendum

Das Tiefbauamt des Kantons St. Gallen hat den Gemeinderat informiert, dass der Kostenanteil der Gemeinde Uznach an die Regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster (RVS) wahrscheinlich unter Fr. 1,5 Mio. zu liegen kommt. Die RVS wird je nach Ausführung – insbesondere auch aufgrund von Anpassungen im Mitwirkungsprozess – etwa Fr. 170 Mio. kosten. Weil die Kantonsstrasse um das Siedlungsgebiet von Uznach herumführt, entfallen nur geringe Kosten auf Geh- und Radwege, an denen sich die Gemeinde mit 35% beteiligen muss. Diese Kosten sind derart gering, dass der Gemeinderat eigenständig über das Generationenprojekt befinden könnte.

Denn: Gemäss Art. 32 der gültigen Gemeindeordnung entscheidet der Gemeinderat abschliessend über Vernehmlassungen zur Projektierung von Strassenbauten des Kantons, wenn der Gemeindeanteil unter Fr. 1,5 Mio. liegt.

Mit anderen Worten: Die heute gültige Gemeindeordnung verwehrt der Bevölkerung die Möglichkeit, über den Weg des Referendums an der Gemeindeurne ihre Meinung zur RVS zu äussern. Es ist dem Gemeinderat aber ein grosses Anliegen, dass die Uznerinnen und Uzner so früh wie möglich einen Entscheid zur RVS fällen können, der auch den Rat in seinem weiteren Handeln anleitet.

Der Gemeinderat hat darum folgendes Vorgehen gewählt:

1. An der Bürgerversammlung vom 2. Dezember 2020 wird der Bürgerschaft ein Gutachten über die Anpassung der Gemeindeordnung vorgelegt werden. Kurz zusammengefasst soll die Gemeindeordnung in Zukunft die Schwelle der Mitbestimmung nach den Bruttokosten des Strassenbauprojekts ausrichten und nicht länger nach den Nettokosten des Gemeindeanteils. Das gibt der Bevölkerung die Möglichkeit, über gewichtige Strassenprojekte auch dann befinden zu können, wenn die Kantonsstrasse kaum Gemeindegeld verursacht.
2. Der Gemeinderat wird die Bevölkerung anfangs 2021 informie-

ren, wie die Flankierenden Massnahmen zur RVS ausgestaltet werden und was diese kosten. Er will mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept aufzeigen, welche Massnahmen bei den Ortseingängen und insbesondere im Zentrum angedacht und möglich sind, um die volle Wirkung der RVS entfalten zu können. Auch diese Massnahmen werden Kosten verursachen, die aber getrennt von der RVS zu behandeln sind und in die Zuständigkeit der Bürgerschaft fallen.

3. Die Anpassung der Gemeindeordnung soll so formuliert werden, dass sie auch nach der Abstimmung über die RVS weiterhin Sinn macht und genutzt werden kann.

Tunnel statt Brücke für Umfahrung

LZ

14.10.20

Die Umfahrung des Einrosenstädtchens Uznach, ein Generationenprojekt, dessen Planung seit einigen Jahrzehnten Millionen verspeist. Das neueste Puzzleteil der Lösung ist eine 300-Meter-Brücke mitten in der Landschaft.

Ich appelliere an den gesunden Menschenverstand! Ist es nicht mög-

lich, das Gelände zu unserem Vorteil zu nutzen? Ist es nicht eine Überlegung wert, eine landschonende Tunnelvariante vorzuziehen? Es ist mir bewusst, dass ein unterirdischer Bau mehr Kosten verursacht, jedoch sollten wir mit unserer knappen Grünfläche nicht so verschwenderisch umgehen.

Geschätzte Bürgerinnen und Bürger, Uznach soll auch in der Zukunft attraktiv sein und eine intakte Landschaft an seinen Peripherien besitzen.

Vito Leo aus Uznach

Seedorf will Unterführung notfalls selber vorantreiben

L2
16.10.20

Nach der abgewiesenen Beschwerde vor Bundesgericht muss sich Schmerikon mit dem Doppelspurausbau abfinden. Ob Ampeln den Rückstau im Dorf lösen können, darüber zeigt sich der Gemeindepräsident skeptisch.

von Ramona Nock

Dicke Post für die Gemeinde Schmerikon: Was vor zwei Tagen auf dem Schreibtisch von Félix Brunschwiler landete, dürfte nicht nur im Gemeindehaus für Gesprächsstoff sorgen. Es ist das Urteil des Bundesgerichts im Fall Doppelspurausbau Uznach-Schmerikon. Das Gericht hat die Klage der Schmerkner Behörden gegen die SBB in allen Punkten abgewiesen. Damit geht im Seedorf ein jahrelanges Tauziehen zwischen den Bundesbahnen und dem Gemeinderat zu Ende. Und es bedeutet grünes Licht für den Gleisausbau.

Schmerikon war zwar nie per se gegen den Doppelspurausbau, wie Brunschwiler gestern nochmals betonte. Wer jedoch auf schienengebundenen Verkehr setzen wolle, müsse in der heutigen Zeit eine andere Bauweise anstreben – entweder über den Untergrund oder via Hochbahnen. Es könne nicht sein, dass die SBB im 19. Jahrhundert Anlagen errichte, nach denen sich 150 Jahre später alle anderen fügen und Umgehungen oder flankierende Massnahmen auf eigene Rechnung errichten müssten.

Konkret stört sich der Gemeinderat an den längeren Schliessungszeiten der Bahnschranke. Dies als Folge der 151 statt bisher 81 Züge, die mit dem Gleisausbau täglich durchs Seedorf fahren. Die längeren Wartezeiten dürften für noch mehr Rückstau sorgen.

«Sonderstatus der SBB» kritisiert

Für Brunschwiler ist das Urteil unbefriedigend und enttäuschend: Das Gericht räume den SBB einen Sonderstatus ein. Ihn stört, dass das Unternehmen nicht für die «siedlungs- und landschaftstrennenden Auswirkungen ihrer Anlagen» zur Verantwortung gezogen wird. Trotzdem sei der Gemeinderat überzeugt, dass es richtig war, den Weg durch die verschiedenen Instanzen zu gehen. «Wir waren es uns und der Bürgerschaft von Schmerikon schuldig, diesen Fall nicht ununtersucht zu lassen», sagt Brun-



Hier verkehren bald doppelt so viele Züge: Mit dem jüngsten Urteil erhält der Doppelspurausbau grünes Licht.

Archivbild Markus Timo Rüegg

schwiler. Auch wenn der Weg durch drei gerichtliche Instanzen die Gemeinde Schmerikon eine Stange Geld gekostet hat. Zwar hat das Bundesgericht dem Seedorf als Beschwerdeführerin keine Gerichtskosten aufbrummt. Die Gemeinde rechnet dennoch mit Anwaltskosten von insgesamt rund 25 000 Franken.

Droht Schmerikon Alleingang?

Eine klare Entlastung wäre für die Gemeinde nun die regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster. Das Projekt sei jedoch «keineswegs gesichert», hält

der Schmerkner Gemeinderat fest. Damit drohe der Gemeinde Schmerikon, allein für die Unterführung zwischen Autobahnausfahrt und Härti aufzukommen. Eine solche wäre Teil der Verbindungsstrasse und würde das Seedorf verkehrstechnisch deutlich entlasten. Wie Brunschwiler sagt, würde die Gemeinde jenes Projekt notfalls selber vorantreiben (siehe Interview unten).

Das Bundesgericht wiederum schlägt für die Übergangszeit flankierende Massnahmen vor. Solche wurden bereits 2016 in einer Verkehrserhebung als Möglichkeit genannt. Konkret könnte die Anzahl Fahrzeuge mittels Lichtsignalanlagen auf der Hauptstrasse durch Schmerikon dosiert werden. Er habe allerdings Zweifel, ob dies tatsächlich funktionieren würde, sagt Brunschwiler. Die Autos würden deswegen ja trotzdem im Rückstau stehen.

Kritisch zeigt sich Brunschwiler auch in Bezug auf die Situation der Rettungskräfte: Was, wenn diese in Schmerikon an die geschlossene

Bahnschranke gelangen würden? Dazu hat das Bundesamt für Verkehr den SBB bereits zu einem früheren Zeitpunkt eine Auflage gemacht: Im Falle eines Einsatzes wenden sich die Blaulichtorganisationen an eine von den SBB anzugebende Telefonnummer. Daraufhin sperren die SBB den Bahnverkehr kurzfristig, damit Rettungskräfte passieren können. Brunschwiler entgegnet darauf: «Wenn die Feuerwehr aber bereits am Uznaberg im Stau steht, weil die Ortsdurchfahrt blockiert ist, nützt es nichts, vorne die Schranke zu öffnen.»

Baustart Doppelspur angepeilt

Die SBB teilt auf Anfrage mit, man begrüsse den Entscheid des Bundesgerichts: «Künftig können zwischen Uznach und Rapperswil vier Züge pro Stunde und Richtung verkehren» – heute seien es deren zwei. Zum Zeitplan des Vorhabens heisst es, der Baustart sei nach jetzigem Planungsstand frühestens für Herbst 2021, die Inbetriebnahme der Doppelspur nicht eher als Ende 2023 vorgesehen.

Das Urteil des Bundesgerichts ist für den Gemeinderat unbefriedigend und enttäuschend.

Félix Brunschwiler

Gemeindepräsident
Schmerikon



1 Welches war Ihre erste Reaktion auf den Entscheid des Bundesgerichts zum Doppelspurausbau? Das Urteil ist enttäuschend. Wir haben insgeheim gehofft, dass nun endlich ein Paradigmenwechsel stattfindet, dass also die SBB die Verantwortung für die Folgen ihres geplanten Bauwerks übernehmen müssen. Es geht dabei um eine Grundsatzfrage: Ist es zulässig, dass jemand mit einem solchen Projekt

zwischen Jona und Uznach «einen Riegel baut» und den betroffenen Gemeinden damit enorme Probleme in aller Hinsicht aufbürdet, allem voran verkehrstechnische? Wir als Gemeinde haben durchaus Verständnis für den Ausbau, der Service public ist von öffentlichem Interesse. Die Gemeinde zahlt fast jedes Jahr eine Viertelmillion an den öffentlichen Verkehr. Da erwarten wir eine etwas grössere Rücksichtnahme, wenn unser Gemeindegebiet so unmittelbar tangiert ist.

2 Welches sind nun die nächsten Schritte seitens der Gemeinde? Zum einen hoffen wir schwer, dass in Uznach nächstes Jahr betreffend der regionalen Umfahrungsstrasse A53-Gaster die Erkenntnis greift, dass der stockende Verkehr nicht nur ein Uzner Problem ist, sondern die gesamte Region betrifft. Par-

tikularinteressen, müssen hierbei zurückgestellt werden zugunsten einer Verbesserung für die Region. Wir hoffen sehr, dass diese Verbindungsstrasse zustande kommt. Schmerikon würde mit der dort eingeplanten Unterführung zwischen Autobahnausfahrt und Härti stark entlastet.

3 Was, wenn es mit dem Grossprojekt Verbindungsstrasse nicht klappt? Wenn der Kanton es nicht macht, werden wir die angesprochene Unterführung im östlichen Gemeindegebiet von Schmerikon notfalls selber vorantreiben. Wir werden diese beim Bund auch in den Agglomerationsprogrammen der vierten Generation anmelden. Der Schmerkner Teil der Umfahrungsstrasse mit der Unterführung kostet nach Schätzungen rund zehn Millionen Franken. In der Regel beteiligt sich der Bund bei Agglomerations-

Programm-Projekten mit 30 bis 40 Prozent der Kosten.

4 Wie denken Sie über Ampeln auf den Kantonsstrassen als flankierende Massnahmen, die nun als Alternative vorgebracht werden? Das Bundesgericht hat mit seinem Urteil den Ball an uns zurückgespielt. Es heisst, wir als Gemeinde seien zuständig für die flankierenden Massnahmen. Wir müssen nun auf das kantonale Tiefbauamt zugehen und konkrete Massnahmen prüfen. Die Idee von Lichtsignalanlagen auf den Kantonsstrassen haben wir bis jetzt nie näher betrachtet. Die Autos würden meiner Meinung nach deswegen trotzdem im Stau stehen. Ganz nebenbei: Vom Kreisel bis zur Bahnschranke sind es rund 100 Meter, da sehe ich kaum noch zusätzlichen Raum für stehende Autos. (ran)

A53-Generationenprojekt droht an der Urne zu scheitern

LZ 20.10.20

Die Umfahrungsstrasse A53/A15 soll nächstes Jahr in Uznach vors Volk kommen – zumindest, wenn alles nach Plan läuft. Wegen einer geplanten Brücke hat das Grossprojekt momentan einen schweren Stand.

von Fabio Wyss

Die A53-Umfahrung ist das Generationenprojekt der Region. Seit den Siebziger weibeln Kantonsräte aus See-Gaster dafür. Inzwischen hat sogar der Strassenname gewechselt – neu heisst die Autobahn A15. Und nun kommt das Projekt in die entscheidende Phase.

Als einzige Gemeinde im Linthgebiet soll Uznach nächstes Jahr über die Umfahrungsstrasse abstimmen können – dies der Plan. Aktuell ist aber ein fakultatives Referendum gar nicht möglich. Dafür sind die Kosten zu ge-

ring, welche Uznach zu tragen hat. Auf rund eine Million Franken schätzt sie Gemeindepräsident Diego Forrer. «Bis zu einem Betrag von 1,5 Millionen Franken könnte der Gemeinderat eigenständig befinden.» Insgesamt belaufen sich die Projektkosten auf rund 170 Millionen Franken. Der Löwenanteil wird vom Kanton St.Gallen gestemmt.

Der Uzner Gemeinderat will der Bevölkerung beim Grossprojekt aber die Mitsprache ermöglichen: «Es ist uns sehr wichtig, dass die Bevölkerung diesen wegweisenden Entscheid mitträgt.» Dazu muss zuerst die Gemeindeordnung angepasst werden. Für die

Bürgerversammlung vom 2. Dezember ist dieser Punkt traktandiert.

Brücke stört bürgerliche Politiker

Bei den Ortsparteien kommt gut an, dass das Volk mitreden darf. Derzeit deutet einiges darauf hin, dass die Bürger der Anpassung der Gemeindeordnung zustimmen werden – und dass dann auch das Referendum ergriffen wird. Kritiker am Strassenprojekt gibt es zuhauf – vor allem wegen einer geplanten Brücke. Bürgerliche Exponenten machen sich für eine Tunnellösung stark, darunter eine SVP-Kantonsrätin. Auch linke Parteien äussern Vorbehalte. Kommt das Referendum zu-

stande, würde an der Urne über den Gemeindeanteil am Strassenprojekt abgestimmt. Würde dieser abgelehnt, wäre die Umfahrung vom Tisch.

Versammlung trotz Corona

Trotz Corona will der Gemeinderat eine physische Mitsprache ermöglichen, sagt der Gemeindepräsident. «Die Doppel-Turnhalle Haslen sollte ausreichend Platz dafür bieten.» Er relativiert aber: Würde im Dezember ein Versammlungsverbot gelten, müsste die Bürgerversammlung allenfalls ins erste Quartal 2021 verschoben oder im Notfall per Urnengang abgestimmt werden, so Forrer.

REGION SEITE 3

Eine Brücke reisst Grä

Alle wollen die Lösung der Uzner Verkehrsprobleme. Aber die wenigsten können dem a

L2 20.10.20

von Fabio Wyss

Sie ist 300 Meter lang, ragt an der höchsten Stelle 20 Meter über den Boden – und spaltet die Uzner Einwohnerschaft: die geplante Brücke bei der Hasenweid, Bestandteil der Verbindungsstrasse A53–Gaster.

Kommt das 170-Millionen-Projekt nächstes Jahr zur Abstimmung (siehe Frontartikel), dürfte es nach heutigem Stand kaum mehrheitsfähig sein. Das Projekt wäre endgültig passé, wie der Kanton bestätigt.

Kritische Stimmen – fast überall

«Das wäre schade und muss vermieden werden», sagt Stefan Rüegg, SVP-Ortspräsident. Diese Meinung vertreten alle Parteien von links bis rechts. Die Belastung für das Uzner Städtli ist unbestritten – und da besteht Handlungsbedarf, sagt SP-Präsident Kurt Hollenstein.

Gleichzeitig stösst das vorliegende Projekt aber über alle Parteifarben hinweg auf Kritik – mit Ausnahme der CVP. So stellen SP und Grüne

grundsätzliche Fragen: «Ob mit dem Bau einer neuen Strasse als einzige Lösungsstrategie die Probleme gelöst werden, bezweifeln wir stark», sagt Othmar Bürgi von den Grünen. Und bei der SP heisst es: Man sage nicht einfach Ja zu einer Strasse.

Überraschender kommt die Kritik aus dem bürgerlichen Lager. Einzelne FDP-Exponenten stören sich an der geplanten Brücke bei der Hasenweid. Das sei nicht mehr zeitgemäss, ein durchgehender Tunnel müsse geprüft werden.

FDP-Präsident Michael Rüsche äussert sich dagegen diplomatisch: «Es ist klar, dass es eine mehrheitsfähige Lösung braucht. Es fehlen aber noch Informationen vom Kanton.»

Tatsächlich prüft das St.Galler Tiefbauamt derzeit letzte Varianten. Darunter Vorschläge aus der Anwohnerschaft der Hasenweid: «Im Vordergrund steht die Frage, ob eine durchgehende Tunnellösung technisch überhaupt umsetzbar und bewilligungsfähig ist», sagt Projektleiter Timmo Suter. Aufgrund der bisherigen Berechnungen sei das Tief-

bauamt diesbezüglich aber nicht sehr optimistisch.

Für SVP-Präsident Stefan Rüegg ist indes klar: «Die Brücke ist nicht nur eine Verschandelung der Landschaft, sondern auch ein Lärmverteiler.» Darum beurteile er die Annahme des Projekts als eher gering.

Überwiegen Vorteile für alle?

Der Uzner Gemeindepräsident Diego Forrer versteht, dass die Brücke auf Widerstand stösst: «Selbstverständlich wäre uns allen ein durchgehender Tunnel lieber» (siehe Interview rechts). Sollte dies aus technischen oder anderweitigen Gründen nicht möglich sein, «müssen wir aber vorwärts schauen und die vielen Vorteile im Auge behalten, die das Projekt mit sich bringt», sagt Forrer.

Neben der Entlastung des Städtli würde die Umfahrung auch zur Verkehrssicherheit beitragen und das regionale Verkehrssystem optimieren. «Die ehemaligen Bezirke See und Gaster würden verkehrstechnisch deutlich besser miteinander verbunden», bestätigt Félix Brunschwiler, Präsident der Region Zürichsee-Linth.

Uznach sei das «pièce de résistance». Der Schmerkner Gemeindepräsident hofft für seine Gemeinde, dass die Uzner Ja sagen: Wenn die regionale Verbindungsstrasse nicht komme, müsse Schmerikon eine eigene Entlastungsstrasse zur Industrie vorantreiben. Dies umso mehr wegen des Doppelspurausbau der SBB: Für Schmerikon dürften sich laut Brunschwiler die Verkehrsprobleme künftig ohnehin noch verschärfen (siehe Ausgabe vom Freitag).

Brunschwiler ist erstaunt, dass in Uznach sogar bürgerliche Kreise ein Strassenprojekt bekämpfen. «Das erweckt den Eindruck, dass Partikularinteressen überwiegen.»

Ein solches hat eine Familie, die auf der Hasenweid bauert: «Wenn die Brücke mit den Anschlussstrassen über unser Land gebaut wird, zerstört das unsere Existenzgrundlage», sagt die Landwirtin. Ihr Betrieb werde seit Generationen geführt.



Die Hasenweid in Uznach: Im hinteren Teil

Linienführung A53–Gaster im Osten von Uznach

Im Gebiet Hasenweid stösst die geplante Brücke auf Widerstand.



SVP-Kantonsrätin Hedy Furer – selber Landwirtin – zeigt Verständnis für diese Ängste: «Um das sehr rar gewordene Kulturland zu schützen, sollte nach Möglichkeit untertunnelt werden.»

Uneinige Kantonsrätinnen

Es gebe Beispiele, bei denen nachträglich mit viel Geld Tunnel gegraben werden. «Wieso nicht von Anfang an so planen?», fragt die Bollingerin. Tatsächlich hat der Kanton aber schon 23 Umfahrungsvarianten geprüft. 1987 stellten Geologen fest, dass die Hasenweid ein Rutschhang ist; zwei Zentimeter pro Jahr rutscht es unter dem satten Grün.

iben auf

LZ 20.10.20

ktuellen Projektstand der kantonalen Umfahrung viel abgewinnen.



des Bildes ist eine 300 Meter lange Brücke geplant, um Uznach zu umfahren. Die Steigung beträgt bis zu acht Prozent.

Bild Urs Zweifel

Brigitte Pool, Kantonsratskollegin von FÜRER, hegt nur leichte Zweifel an der Umsetzung der Verbindungsstrasse. Der Gewinn für die ganze Region und Uznach sei gegenüber den Nachteilen sorgfältig abzuwägen. Trotz neuen Technologien werde der Verkehr in den nächsten

Jahrzehnten noch rollen, sagt die FDP-Politikerin. «Man kann den Bären nicht waschen, ohne ihn nass zu machen», ist laut der Uznerin wohl das richtige Sprichwort für die aktuelle Thematik.

Derzeit formieren sich Interessengemeinschaften dafür und dagegen. So

übernimmt Mario Grob die Leitung der IG «Verbindungsstrasse Ja». Der Uzner Gewerbevereinspräsident versucht in diesen Tagen, in Gesprächen mit Projektkritikern auf einen gemeinsamen Nenner zu kommen. Er lobt die Kantonsingenieure, die bislang grosszügig auf die Vorschläge und Anwohneranliegen eingegangen seien. «Der Kanton hat aber auch die Aufgabe, die Kosten-Nutzen-Frage sorgsam im Auge zu behalten.»

Seinerseits plant das Tiefbauamt im November eine Kommunikationsoffensive bei Parteien und Anwohnern. Ein definitiver Kostenvoranschlag für eine Tunnellösung bei der Hasenweid stellt er aber erst gegen Ende Jahr in Aussicht.

Die Parteien führen unterdessen intern intensive Diskussionen, wie SP-Präsident Kurt Hollenstein sagt. Diese Auseinandersetzung mit dem Grossprojekt brauche es. Nicht nur bei den Parteien – auch bei den Einwohnern von Uznach.

«Um das sehr rar gewordene Kulturland zu schützen, braucht es wohl einen Tunnel.»

Hedy FÜRER
SVP-Kantonsrätin

«Man kann den Bären nicht waschen, ohne ihn nass zu machen.»

Brigitte POOL
FDP-Kantonsrätin

Diego Forrer

Gemeindepräsident

Uznach



1 In Uznach werden Stimmen laut, dass der Gemeinderat sich zu wenig für eine Tunnelvariante einsetzt. Was sagen Sie dazu? Seit Beginn der Projektierung stehen Gemeinde und Region in einem fernführenden Austausch mit dem federführenden kantonalen Tiefbauamt. Wir haben unsere Anliegen immer mit Nachdruck vertreten. Als Beispiel erwähne ich die Linienführung im Bereich Rotfarb, wo es uns zusammen mit den Anwohnerinnen und Anwohnern gelungen ist, das Tiefbauamt von einer Tunnellösung zu überzeugen. Den Vorwurf des mangelnden Einsatzes kann ich darum nicht nachvollziehen.

2 Schliessen Sie eine komplette Untertunnelung der Hasenweid aus? Der Gemeinderat hat vom Variantenvorschlag der IG Oberer Hegner Kenntnis genommen und diesen umgehend zur Beurteilung ans Tiefbauamt weitergeleitet. Das Tiefbauamt wird dem Gemeinderat Mitte November die Erkenntnisse präsentieren. Aufgrund der Ergebnisse aus früheren Variantenstudien unter Berücksichtigung der geologischen und topografischen Verhältnisse kann ich wirklich nicht abschätzen, ob die geforderte Tunnellösung umsetzbar ist. In der jetzigen Linienführung ist ein Tunnel im Bereich Hasenweid übrigens bereits vorgesehen, jedoch kein durchgehender. Selbstverständlich wäre uns allen ein durchgehender Tunnel lieber.

3 Von der Brücke sind insbesondere Landwirte stark betroffen. Ist das die Kröte, die es zu schlucken gilt bei einem solchen Grossprojekt? Es ist mir bewusst, dass die Landwirtschaft von der Verbindungsstrasse betroffen sein wird und Landwirtschaftsflächen für die Realisierung der Umfahrung benötigt werden. Es können aber gute Lösungen angeboten wer-

den, um den landwirtschaftlichen Verkehr neu zu regeln. So wird der landwirtschaftliche Verkehr mit teilweisen Einschränkungen auf der Verbindungsstrasse gestattet sein.

4 Gerade linke Parteien sind skeptisch, dass die Umfahrungsstrasse genügend Entlastung für das Städtli bringt. Viel Verkehr ist hausgemacht, heisst es. Wie soll das Städtli vom Verkehr entlastet werden? 2015, also noch vor meiner Zeit, hat die Gemeinde Uznach mit Vertretern der politischen Parteien, des Gewerbes sowie mit der Einwohnerschaft erste Ideen zur Zentrumsaufwertung und für flankierende Massnahmen diskutiert. Zurzeit werden ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für das Städtli sowie weitere flankierende Massnahmen für das Temporegime und die Ortseingänge erarbeitet. Darüber informieren wir demnächst. Wir sind zuversichtlich, dass es uns damit gelingt, den Verkehr im Städtli erheblich zu reduzieren. Übrigens ist eine öffentliche Mitwirkung für die flankierenden Massnahmen geplant. Unser Ziel ist es, den Uznerinnen und Uznern ihr Städtli wieder zurückzugeben und mit einer Begegnungszone die Bevölkerung zum Verweilen einzuladen.

5 Denken Sie, so die Stimmung noch drehen zu können? Wenn sich schon Exponenten von FDP und SVP kritisch äussern, haben es grosse Strassenbauten bekanntlich schwer, durchzukommen. Ich stelle nüchtern fest, dass es die letzte Chance sein wird, um das Verkehrsproblem von Uznach und den umliegenden Gemeinden nachhaltig zu lösen. Es ist uns dabei klar, dass nicht alle Bedürfnisse berücksichtigt werden können und es auch für einige Grundeigentümer einschneidende Auswirkungen gibt. Aber nach einer neutralen Güterabwägung bin ich persönlich zum Schluss gekommen, dass es keine andere Alternative gibt. Ich würde es deshalb begrüssen, wenn sich die Ortsparteien ihrer Verantwortung bewusst werden und bei ihrer Beurteilung das Wohl der ganzen Gemeinde in Betracht ziehen. Es liegt an uns, die Bevölkerung mit Fakten und Argumenten von der Notwendigkeit dieses Generationenprojekts zu überzeugen. Ich bin optimistisch, dass uns dies gelingen wird. (uyf)