

LZ 3.11.2020

Nur ein Tunnel bringt die Lösung

Ich bin total gegen die jetzt geplante Verbindungsstrasse A53-Gaster. Die Verkehrsbelastung ist nicht nur ein Problem von Uznach. Es betrifft auch Gommiswald und Kaltbrunn. Diese beiden Gemeinden müssen ebenso ihren Beitrag leisten.

Mit dem jetzt geplanten Umfahrungsprojekt geht man in den Sumpf und gefährdet massiv das Naturschutzgebiet. Wird die neue Strasse ohne Absenkungen im Rutschgebiet zwischen Gommiswald und Uznach gebaut, müssen alle fünf Meter Holz- oder Betonpfähle bis in eine Tiefe von 30 Metern in den Boden gerammt werden.

Zusätzlich braucht es Millionen Kubikmeter von Aushub- und Kiesmaterial, um das Trasse zu bauen. Doch wo baut man dieses Material und die Kiesmenge ab? Hohe Transportkosten und eine hohe Umweltbelastung sind die Folgen. Zudem fällt vom normalen Bauen im Linthgebiet allein in so kurzer Zeit niemals so viel gutes Aushubmaterial an. Da müssten also zusätzliche Kiesabbau-Gruben geöffnet werden, um schönes Wandkies in den Schlamm zu verlocken.

Die Lösung für die Umfahrung von Uznach ist folgende: ein Buchwald-Tunnel durchgehend vom Uznaberg bis zur Hasenweid und weiter dem Bahngleis entlang bis zur Rickenstrasse von Kaltbrunn – dazu je eine Ein- und Ausfahrt im Bereich des Uzner Spitals und im Uzner Zübli. Mit einem solchen Projekt wird die Umwelt am wenigsten belastet und das Ausbruchmaterial kann für das Strassentrassee genutzt werden.

Somit werden das Städtchen Uznach und das Dorf Kaltbrunn entlastet. Mit dieser Variante müssen auch keine grossen Gefälle zwischen Ricken- und Gasterstrasse in Uznach überwunden werden. Und der Strassenlärm wird in den Tunnel verlagert. Ausserdem gibt es keine Unfälle im Winter wegen Schnee und Eis auf der in der Hasenweid geplanten Brücke, weil diese bei einem Tunnel nicht gebaut werden muss.

Die nächste oder übernächste Generation kann dann einen Auto- und Bahntunnel ins Toggenburg bauen und somit Gommiswald, Ricken und St.Gallenkappel vom Verkehr entlasten. Das ist meine Meinung als in Kaltbrunn Wohnhafter und einst langjährigem Uzner, der

im Berufsleben immer wieder Projekte zu Kosten und Nutzen erstellen musste.

Erwin Elsener aus Kaltbrunn

Umfahrungsstrasse ist massiv teurer als bisher angenommen

Die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster kostet laut Kanton 300 bis 350 Millionen Franken. Bisher sprach man von 177 Millionen. Schuld an der Kostenexplosion ist gemäss Tiefbauamt der schwierige Baugrund.

von Pascal Büsser

Es ist ein massiver Kostensprung: 300 bis 350 Millionen Franken soll die Verbindungsstrasse A15-Gaster kosten. Dies gab das St.Galler Baudepartement gestern bekannt. Die Strasse sorgt für eine Umfahrung von Uznach für den Durchgangsverkehr und einen direkten Anschluss des Schmerkner Industriegebiets an die Autobahn A15 (früher A53).

Bisher ging der Kanton von Kosten von 177 Millionen Franken aus, allerdings bei einer Kostenungenauigkeit von +/-30 Prozent. Die neue Kostenberechnung von 300 bis 350 Millionen

Franken soll höchstens 10 Prozent Ungenauigkeit aufweisen, wie Manfred Huber, Leiter Strassen- und Kunstbauten beim kantonalen Tiefbauamt, erklärt.

Den massiven Kostenschub schreibt er den schwierigen geologischen Verhältnissen auf der gesamten Strecke zu. Die Projektkosten seien pro Laufmeter aber nach wie vor im Rahmen vergleichbarer Umfahrungsprojekte, sagt Huber.

Kanton gegen langen Tunnel

Eine klare Haltung hat das St.Galler Baudepartement zu einem durchgehenden Tunnel im Bereich Hasenweid bei Uznach. Einen solche hatten einzel-

350

Millionen Franken

Mit diesen Kosten rechnet der Kanton bei der Verbindungsstrasse A15-Gaster. Das ist fast doppelt so viel wie bisher angenommen.

ne FDP-Vertreter und SVP-Präsident Stefan Rüegg gefordert. Die geplante Brücke im Gebiet erachten sie als nicht mehr zeitgemäss. Sie verschandle die Landschaft und Sorge für Lärm für die angrenzenden Quartiere.

Ein langer Tunnel kommt für den Kanton allerdings nicht infrage. «Sowohl die erheblichen Mehrkosten des rund 1,5 Kilometer langen Tunnels in der Höhe von rund 150 Millionen Franken als auch die Betriebs- und Unterhaltskosten einer solchen Lösung sind im Verhältnis zur Gesamtlösung nicht zu rechtfertigen», hält er fest. Bald sind nun die Gemeinden am Zug. In Uznach dürfte es im Herbst 2021 zur Urnenabstimmung kommen. **SEITEN 2 UND 3**

Kanton verwirft lange

150 Millionen Franken für einen langen Tunnel in Uznach – das ist dem Kanton zu viel. A15-Gaster mit bis zu 350 Millionen Franken massiv teurer als bisher gedacht. Kanton

20.11.2020

Von Pascal Büsser

Es war eine Variante, die vor allem die Anwohner des Oberen Hegner in Uznach eingebracht hatten. Ein durchgehender Tunnel im Gebiet Hasenweid. Der Hintergrund ist klar: Das nordöstliche Siedlungsgebiet von Uznach sollte so von Lärmimmissionen der neuen Verbindungsstrasse A15-Gaster (vormals A53) verschont bleiben. Dies anstelle einer offenen Strassenführung und einer rund 400 Meter langen Brücke, um das Hasenweid Tobel zu überwinden. Diese geplante Brücke kritisierte auch der Uzner SVP-Präsident Stefan Rüegg. «Die Brücke ist nicht nur eine Verschandelung der Landschaft, sondern auch ein Lärmverteiler.» Er sehe darum wenig Chancen für das Projekt in dieser Form (Ausgabe vom 20. Oktober).

Wettbewerb für Brücke

Nun hat der Kanton einem durchgehenden Tunnel aber eine klare Absage erteilt. «Sowohl die erheblichen Mehrkosten des rund 1,5 Kilometer langen Tunnels in Höhe von rund 150 Millionen Franken als auch die Betriebs- und Unterhaltskosten einer solchen Lösung sind im Verhältnis zur Gesamtlösung nicht zu rechtfertigen», heisst es in einer gestern verschickten Mitteilung. Und: «Neben der Finanzierung bringen die geologischen Unsicherheiten grosse Planungs- und Realisierungsrisiken mit sich.»

Für die Brücke will der Kanton einen öffentlichen Projektwettbewerb ausschreiben. «Ziel ist es, so eine Lösung zu bekommen, die sich bestmöglich in die Landschaft einbettet», sagt Manfred Huber, Leiter Strassen- und Kunstbauten. Neben Vertretern des Kantons würden in der Jury auch externe Experten sitzen – sowohl Bauprofis als auch Natur- und Landschaftsschützer. Der Wettbewerbssieger soll bis im Frühjahr 2022 gekürt sein.

Den Anwohnern sei man mit der Linienführung der Strasse technisch maximal entgegengekommen, sagt Huber. Dies, indem der Abstand zum Siedlungsgebiet von ursprünglich 60 auf 110 Meter vergrössert worden sei. Lärmgutachten zeigten auf, dass die Planungswerte im Bereich Brücke eingehalten würden. Zu bedenken gibt Huber, dass heutige Bewohner der Rickenstrasse aufgrund einer Abnahme des Verkehrs von Lärmimmissionen entlastet würden.

Auch ohne Tunnel hat das Gesamtprojekt einen massiven Kosten-

«Ziel ist es, eine Lösung zu bekommen, die sich bestmöglich in die Landschaft einbettet.»

Manfred Huber
Projektleiter Kanton

schub erfahren. So geht der Kanton neu von 300 bis 350 Millionen Franken für die insgesamt 5,8 Kilometer lange Strasse aus. Bisher belief sich die Kostenschätzung auf 177 Millionen Franken. 2011 startete man mit einer Schätzung von 95 Millionen.

Geologie treibt Kosten massiv

Projektleiter Huber erklärt die Kostenexplosion mit den seit 2011 vorgenommenen Projektanpassungen und schwierigen geologischen Verhältnissen auf der gesamten Länge der geplanten Strasse. Bei den bisher ermittelten Kosten im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung sei man von Standardwerten ausgegangen. «Diese haben sich unter den konkreten Bedingungen als zu tief erwiesen», sagt Huber. Insbesondere die geplanten Untertunnelungen würden sehr teuer, weil wegen des schlecht tragfähigen Untergrundes massive Fundamente nötig seien. Dazu müsse man das Grundwasser während der Bauzeit künstlich absenken, was hohe Zusatzkosten generiere. Die neuen Kostenberechnungen weisen laut Huber eine Genauigkeit von +/- 10 Prozent auf.

Die Projektkosten gehen fast ausschliesslich zulasten des Kantons. Beschlossen wird die Ausgaben der Kantonsrat. Dies könnte nach aktuellem Fahrplan 2022 oder 2023 so weit sein. Der Beschluss untersteht dem fakultativen Finanzreferendum. Huber geht trotz Kostensprung davon aus, dass das Projekt auf Kantonsebene mehrheitsfähig ist. Bezogen

«Die neue Strasse wird Uznach mit Strassenverlauf, Tunnelportalen und Brücken verschandeln.»

IG Mobilität Region Uznach
Projektgegnerschaft

auf den Laufmeter liege es im Rahmen vergleichbarer Projekte, etwa der Umfahrung Bütschwil.

Der Entscheid fällt in Uznach

Vor dem Kanton müssen allerdings noch die betroffenen Gemeinden grünes Licht geben. Die Anhörung ist laut Kanton im ersten Quartal 2021 geplant. Dies ist nötig, weil die Gemeinden 35 Prozent der Kosten zu tragen haben, die auf Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr entfallen. In Gommiswald, Benken und Kaltbrunn sind keine solchen Massnahmen erforderlich. Deswegen wird dort der Gemeinderat abschliessend über das Projekt befinden. In Uznach, das mit Kosten von rund einer Million rechnet, ist dagegen eine Urnenabstimmung absehbar. Der Gemeinderat ermöglicht diese explizit mit einer geplanten Anpassung der Gemeindeordnung. Über diese befindet die Bürgerversammlung im Dezember.

Dass es in Uznach zur Abstimmung kommt, dafür will die Uzner

n Tunnel

Ohnehin kommt die Verbindungsstrasse und Gemeinden bleiben zuversichtlich.

IG Mobilität Region Uznach sorgen, die seit Jahren gegen die vom Kanton geplante Umfahrung und für alternative Verkehrslösungen in Uznach kämpft. Sie hat bereits mit einer Medienmitteilung auf die neusten Informationen des Kantons reagiert. Die Projektverantwortlichen haben die Gemeindebehörden, die rund 60 Grundeigentümer, Parteien und IG in den letzten Tagen in mehreren Treffen über den neusten Projektstand informiert.

In ihrer Mitteilung erklärt die IG Mobilität, dass die Vorbereitungen für das Referendum laufen. Und auch die Gründe dafür dargelegt: «Da weniger als die Hälfte des Uzner Zentrumverkehrs durch die Umfahrung aufgefangen wird, löst diese das Verkehrsproblem nicht wirklich.

Zudem werden viel Kulturland verbaut, Naherholungszonen beeinträchtigt und Folgekosten für Uznach generiert.» Und: «Die neue Strasse wird die südliche und östliche Grenze von Uznach mit dem Strassenverlauf, mit Tunnelportalen und Brücken verschandeln.»

Gemäss dem Uzner Gemeindepräsidenten Diego Forrer ist eine allfällige Urnenabstimmung im September 2021 angedacht. Auch in Schmerikon unterliegt der Beschluss der Gemeinde dem fakultativen Referendum. Bisher zeichnet sich dort allerdings kein Widerstand ab. Zumal das Projekt der Gemeinde die ersehnte Alternativerschliessung des Industriegebiets bringt.

* Projektseite mit Infos von Kanton und Region Zürichsee-Linth: www.a15-gaster.ch

Fünf Fragen an ...

Diego Forrer

Gemeindepräsident

Uznach
CVP



1 Die Verbindungsstrasse A15-Gaster kommt mit rund 350 Millionen Franken massiv teurer als bisher gedacht. Wasser auf die Mühlen der Gegner? Das wird sich zeigen. Es ist nochmals ein Kostensprung. Aber im Vergleich mit anderen Grossprojekten wie der Umfahrung Bütschwil liegen die Kosten noch immer im Rahmen. Auch aus Sicht des Kantons stimmt das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch.

2 Der Kanton will nichts wissen von einem langen Tunnel in der Hasenweid, wie ihn selbst FDP- und SVP-Vertreter zum

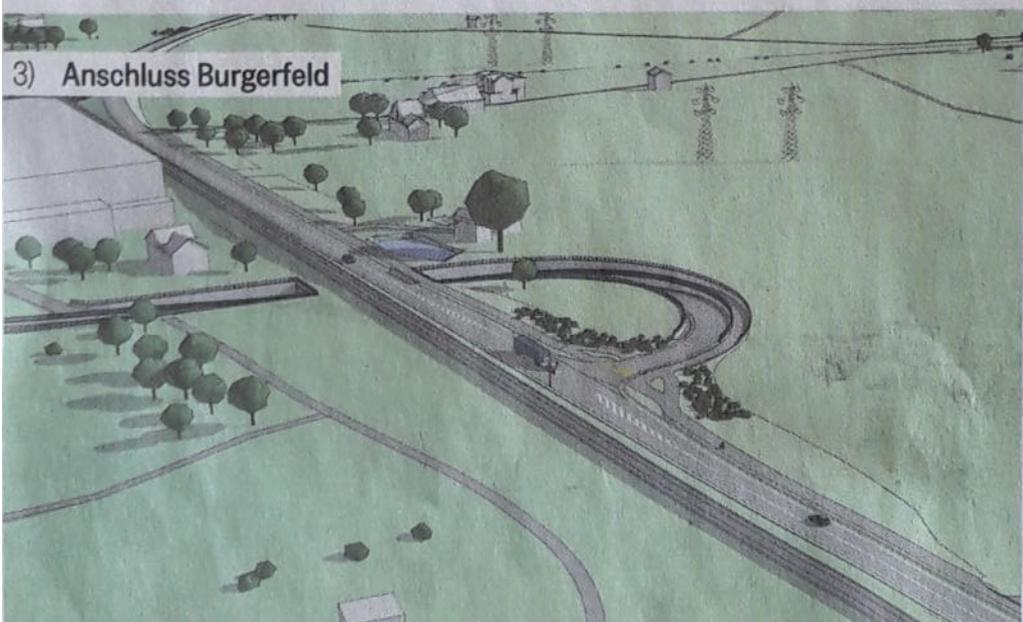
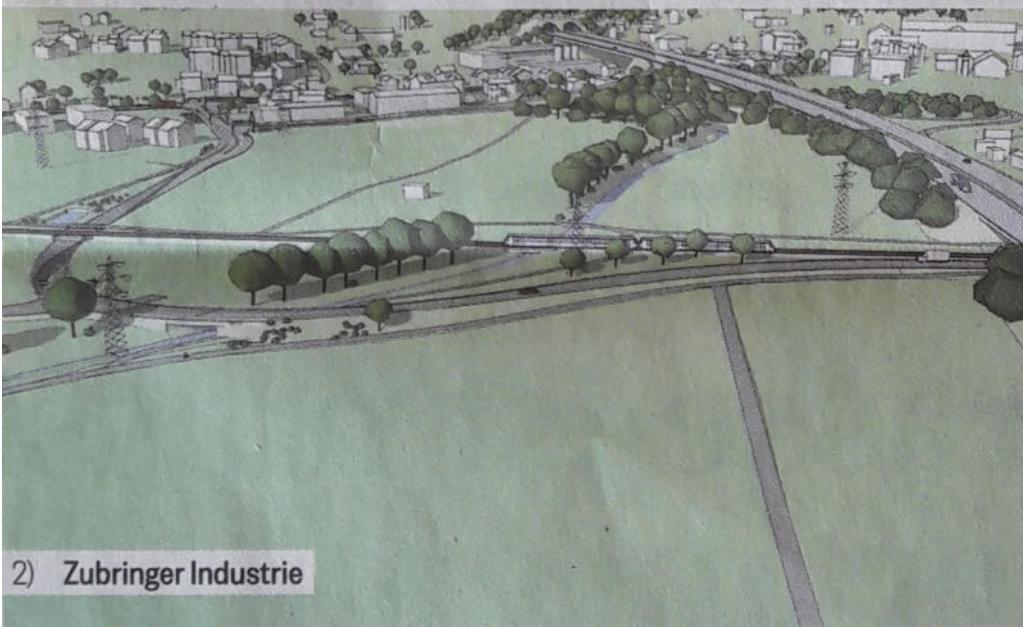
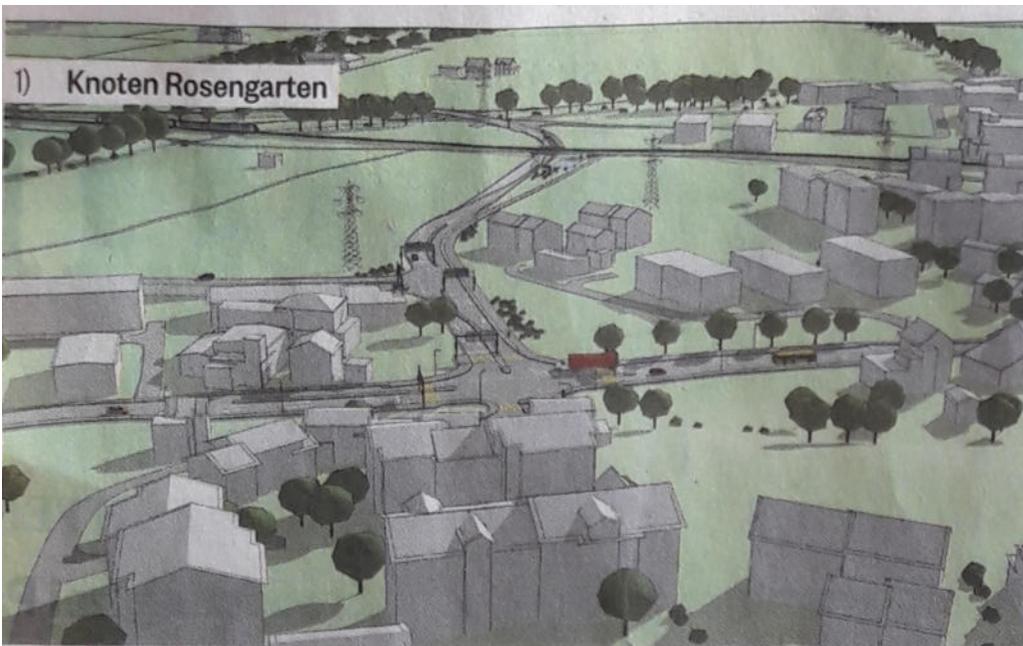
Schutz der Landschaft forderten. Für Sie nachvollziehbar? Das Tiefbauamt hat uns die Hintergründe betreffend Kosten und technischer Schwierigkeiten sauber dargelegt. Für mich ist das nachvollziehbar.

3 War es das auch für die Kritiker der Brückenlösung an den durchgeführten Informationsveranstaltungen? Ich habe das Gefühl, man ist auf Verständnis gestossen. Abschliessend kann ich das nicht beurteilen. Die transparente Information ist aber durchwegs geschätzt worden. Das Bestreben muss sein, die geplante Brücke so landschaftsverträglich wie möglich zu gestalten.

4 In Uznach scheint eine Urnenabstimmung im Herbst 2021 aufgrund des Widerstands der IG Mobilität Region Uznach so gut wie sicher. Sind Sie angesichts der kritischen Töne selbst von bür-

gerlicher Seite zuversichtlich, dass es eine breite politische Koalition für die Verbindungsstrasse geben wird? Ich bin recht optimistisch. Ich musste auch selber eine Güterabwägung machen. Im Gesamtbild ist die vorliegende Lösung für mich alternativlos. Ich hoffe, dass bei jenen, die alternative Ideen hatten, diese Erkenntnis auch reift. Partikularinteressen wird es natürlich geben. Eine höhere Lebensqualität im und ums Städtli bringen wir aber nur hin, wenn wir den Durchgangsverkehr rausbringen.

5 Laut IG Mobilität beträgt der Durchgangsverkehr unter 50 Prozent. Bringt da die Umfahrung den Befreiungsschlag? Wir werden der Bevölkerung im Frühling 2021 ein Gesamtpaket zur Diskussion vorlegen. Dann werden wir auch unsere Ideen für flankierende Massnahmen präsentieren, die möglichst viel Durchgangsverkehr aus dem Städtli raushalten sollen. (pb)



e A15-Gaster - erstmals visualisiert

