

Abstimmungskampf um Verbindungsstrasse ist lanciert

LZ
26.11.20

Zur geplanten grossräumigen Umfahrung von Uznach kommt es möglicherweise im Herbst 2021 zu einer Urnenabstimmung. Die neue IG Verbindungsstrasse Ja setzt alles daran, dass das Projekt nicht scheitert.

von Urs Zweifel

Die Gegner der geplanten Verbindungsstrasse A15-Gaster, welche dereinst vor allem Uznach vom Verkehr entlasten soll, erhalten Konkurrenz. Während die IG Mobilität Region Uznach (IGMRU) bereits seit rund sieben Jahren gegen das Projekt weibelt, tritt erst jetzt ein Komitee von Befürwortern ins Rampenlicht. Der Zeitpunkt sei bewusst gewählt worden, heisst es bei der neu gegründeten

220

Befürworter

Innert gut einer Woche haben sich rund **220 Unterstützer** der neu gegründeten IG Verbindungsstrasse Ja **angeschlossen**.

IG Verbindungsstrasse Ja. Mögliche Referendumsabstimmungen in Uznach, Schmerikon und allenfalls auf Kantonsebene würden nächstes und übernächstes Jahr entscheiden, ob die Strasse kommt oder nicht.

Politisch breit abgestützt

Es gehe um «die letzte Chance», Uznach vom massiven Durchgangsverkehr zu entlasten und dadurch die Wohn- und Lebensqualität zu steigern, betont die IG. Sie hat sich gestern in der Uzner «Krone» den Medien präsentiert

und kündigte an, in den nächsten Wochen und Monaten mit verschiedenen Aktionen die Bevölkerung «von der Dringlichkeit der Strasse überzeugen zu wollen».

Die politisch breit abgestützte IG ging vor Wochenfrist online. Seither haben sich ihr rund 220 Unterstützer angeschlossen. Obwohl noch gar kein Referendum ergriffen werden kann – es bedarf dazu in Uznach erst einer Änderung der Gemeindeordnung –, ist der Abstimmungskampf um die A15-Gaster nun lanciert. **REGION SEITE 3**

Mario Grob

Präsident
IG Verbindungs-
strasse Ja



1 Die meisten Argumente Ihrer IG pro Verbindungsstrasse gleichen jenen von Kanton und Region Zürichsee-Linth (RZL). Haben Sie auch «eigene» Schlagworte? Wir haben unser Argumentarium im Kernkomitee unabhängig von Kanton und RZL entwickelt und dabei einen Interessengruppen-basierten Ansatz gewählt. Dass sich die Argumente überschneiden, liegt auf der Hand, denn wir befürworten alle das gleiche Projekt.

2 Gegner aus FDP- und SVP-Kreisen halten die geplante Brücke in der Hasenweid für nicht mehrheitsfähig und sehen deshalb das gesamte Strassenprojekt gefährdet. Was meint die IG dazu? Die IG hat insbesondere mit jenen Einzelpersonen aus den bürgerlichen Kreisen, welche sich für eine Tunnellösung im Gebiet Hasenweid einsetzten, das Gespräch gesucht. Die Abklärungen des Kantons haben aufgezeigt, dass die Realisierung eines Tunnels im Bereich Hasenweid technisch äusserst komplex und auch extrem teuer wäre. Diese Erkenntnisse haben dazu geführt, dass einige zunächst kritische bürgerliche Vertreter den Weg in unser Komitee gefunden haben und die jetzige Lösung aktiv befürworten. Es freut uns, dass aber auch namhafte Vertreter des linken

politischen Spektrums das Projekt unterstützen.

3 Kritiker der Strasse behaupten zudem, dass mehr als die Hälfte des Verkehrs in Uznach hausgemacht und die Verbindungsstrasse deshalb überdimensioniert sei... Diese Aussage der Strassengegner stimmt so klar nicht und wurde durch verschiedene Erhebungen und Modellrechnungen widerlegt. Bereits die Zweckmässigkeitsurteilung 2011 zeigte, dass durch die gewählte Linienführung mit ihren Gebietsanschlüssen eine Verkehrsentslastung von mehr als 50 Prozent erreicht wird. Ansonsten hätte das Projekt gar nicht weiter verfolgt werden können. Die Verkehrszählung 2017 hat dann bestätigt, dass der Anteil Durchgangsverkehr an allen Zählstandorten auf

das ganze Gemeindegebiet von Uznach sogar um die 60 Prozent und darüber liegt. Das Entlastungspotenzial ist also bedeutend grösser, als es die Gegnerschaft wahrhaben möchte.

4 Die IG setzt darauf, dass die Verbindungsstrasse das Uzner Städtli nicht nur entlastet, sondern dadurch eine Aufwertung erfährt. Schon heute stehen aber Ladenlokale und seit Jahren auch das Traditionsrestaurant «Krone» leer. Wie soll die Neubelebung möglich werden? Eben gerade wegen des Verkehrsaufkommens von bis zu 19000 Fahrzeugen täglich leiden das Städtli und auch die angrenzende Zürcherstrasse sowie deren Bewohner und die Gewerbetreibenden. Im Städtli ist es zu laut, zu gefährlich und die Parkiermöglichkeiten sind bescheiden.

Das sehen auch viele Gewerbler im Städtli so. Sie sind deshalb in unserer IG vertreten und setzen sich an vorderster Front für die Verbindungsstrasse ein. Erst diese eröffnet neue Chancen und Möglichkeiten für Gewerbler und Anwohner.

5 Damit das Referendum gegen den Kostenanteil von Uznach an der Strasse ergriffen werden kann, befindet die Bürgerversammlung am 2. Dezember über eine Änderung der Gemeindeordnung. Ist die IG auch für die Anpassung? Die IG ist klar der Ansicht, dass die Bürger über den Beschluss des Gemeinderats zur Strasse abstimmen sollen, sofern eine genügende Anzahl Stimmbürger das Referendum ergreift. Wir werden nicht gegen dieses Traktandum mobilisieren. (uz)

Komitee sieht Umfahrung von Uznach als «letzte Chance»

L2
26.11.20

Die neu gegründete IG Verbindungsstrasse Ja macht sich für die A15-Gaster stark. Das Strassenprojekt sei die letzte Gelegenheit, Uznach vom Verkehr zu entlasten und die ganze Region besser zu erschliessen.

von Urs Zweifel

Just kurz vor der Projektzweife der Verbindungsstrasse A15-Gaster präsentiert sich die neu gegründete IG Verbindungsstrasse Ja erstmals der Öffentlichkeit. Anlässlich einer Medienorientierung in der Uzner «Krone» listete das Komitee gestern eine ganze Reihe von Argumenten auf, warum es seiner Meinung nach die grossräumige Umfahrung von Uznach unbedingt braucht, welche Vorteile diese bringen würde und weshalb ein Nein zur Strasse fatal wäre.

«Bis zum jetzt vorliegenden Projekt war es ein langer Weg», sagte Bernhard Zahner, SVP-Kantonsrat und Mitglied des Kernkomitees aus Gommiswald. Nicht nur Kantonsräte aus dem ganzen Kanton, auch die Regierung befürworten das Bauvorhaben. Die Realisierung der «dringend notwendigen Verbindungsstrasse» sei in greifbare Nähe gerückt. Die dafür berechneten 300 bis 350 Millionen Franken stünden im Strassenfonds zur Verfügung. «Wenn wir dieses Geld nicht für die A15-Gaster beanspruchen, wird es einfach andernorts im Kanton verbaut», erklärte Zahner.

Erwin Camenisch, ehemaliger Uzner SP-Gemeindepräsident und ebenfalls Mitglied des Kernkomitees, doppelte nach: «Wir müssen diese Chance jetzt nutzen.» Mitte der Neunzigerjahre habe Uznach das damalige Projekt einer Kernumfahrung abgelehnt. 25 Jahre später liege nun ein viel weitreichenderes Strassenprojekt vor. «Es sei vermutlich die letzte Gelegenheit, Uznach vom massiven Verkehr zu entlasten und die ganze Region besser zu erschliessen», sagte Camenisch.

«Investition in die ganze Region»

Mit der Umfahrung würden Uznach und die Region eine grosse Aufwertung erfahren, meinte IG-Präsident Mario Grob aus Schmerikon, der zugleich auch dem Uzner Gewerbe vorsteht. So würden die Wohn- und Lebensqualität gesteigert, die Entwicklung der Region gefördert, die Verkehrsflüsse und die Sicherheit des Individual-, Gewerbe-, Langsam- und öffentlichen Verkehrs verbessert, die



Daumen hoch (v. l.): Stellvertretend für die weiteren Mitglieder der neu gegründeten IG Verbindungsstrasse Ja werben SVP-Kantonsrat Bernhard Zahner, IG-Präsident Mario Grob und Ex-Gemeindepräsident Erwin Camenisch für die Umfahrung von Uznach. Bild Urs Zweifel

Emissionen durch Staus im Städtli sowie auf der Ricken-, Zürcher- und Grynaustrasse reduziert, der Schwerkverkehr aus den Zentren verbannt und die regionalen und überregionalen Verbindungen gestärkt. Zudem würden Natur und Umwelt, etwa das Kaltbrunner Riet, durch Kompensationsmassnahmen bereichert. Kurzum: Die geplante Verbindungsstrasse sei eine Investition in die ganze Region, so Grob.

Um auch die Bevölkerung insbesondere im Hinblick auf mögliche Referendumsabstimmungen im nächsten und übernächsten Jahr von ihren Argumenten pro Strasse zu überzeugen, plant die IG nun eine breit angelegte Informationskampagne, wie an der Pressekonferenz weiter zu erfahren war. Dabei soll auf positive Symbole gesetzt werden. Auch die eine oder andere Überraschung sei zu erwarten, sagte Grob. Die Planung sei rollend, die Kampagne noch nicht zu Ende ge-

plant. Das Komitee informiert bis auf Weiteres auch über seine Website verbindungsstrasse-ja.ch und in den sozialen Medien.

Prominente Köpfe als Unterstützer

Die Website ist am letzten Donnerstag aufgeschaltet worden. Inzwischen haben sich bereits rund 220 Unterstützer der IG angeschlossen. Unter ihnen prominente Köpfe wie CVP-Ständerat Beni Würth, alt CVP-Nationalrat Köbi Büchler, alt SP-Kantonsrat

Sepp Kofler und alt CVP-Kantonsrat Peter Göldi, FDP-Kantonsrätin Brigitte Pool oder Claudia Streuli, CEO der Streuli Pharma AG. Das Komitee ist gemäss Grob politisch breit abgestützt und wächst stetig. Im Kernteam der IG wiederum sitzen neben den bereits erwähnten Mitgliedern Caroline Widmer und Samuel Hager (beide Uznach), Markus Blarer (Schmerikon), Marcel Rüegg (Kaltbrunn) und Sandro Morelli (Benken).

Wie geschlossen die IG-Front nach der Kritik an der in der Hasenweid geplanten Brücke aus FDP- und SVP-Kreisen auf bürgerlicher Seite ist, ist noch unklar. Präsident Grob meinte auf Nachfrage hin, er könne nicht für die Parteien sprechen, glaube aber, dass die kürzliche Projektpräsentation des Kantons gerade bei bürgerlichen Skeptikern einiges bewegt habe. «Es reift die Erkenntnis, dass das aktuelle Projekt die letzte Chance für eine Lösung des Verkehrsproblems in Uznach ist.»

«Wenn wir das Geld nicht für die A15-Gaster ausgeben, wird es andernorts verbaut.»

Bernhard Zahner
SVP-Kantonsrat und IG-Mitglied

Nur Urnengang bringt Klarheit

Wie das Volk zur A15-Gaster steht, ist unklar. Es braucht eine Abstimmung.

Ein Kommentar

von Urs Zweifel,
Leiter Redaktion



Im Feilschen um die A15-Gaster steigt mit der neu gegründeten IG Verbindungsstrasse Ja nun ein weiterer Player in den Ring. Neben der IG machen sich seit jeher auch Kantonsräte aus See-Gaster und die Region Zürichsee-Linth für die grossräumige Umfahrung von Uznach stark. Auf der anderen Seite kämpft die IG Mobilität Region Uznach (IGMRU) schon seit über sieben Jahren dagegen an. Dazwischen befinden sich die Planer des Kantons, die in einem langen Prozess an der bestmöglichen Linienführung und Ausgestaltung der Strasse arbeiten. Inzwischen stehen die markantesten Details fest.

Die neu gegründete IG führt zwar viele, aber nicht viel neue Argumente ins Feld, welche für die Verkehrsbelastung von Uznach sprechen. Dafür ist sie politisch breit abgestützt und mit prominenten Köpfen besetzt. Zudem nimmt die Zahl der Unterstützer laut Angaben des Komitees stetig zu. Auf der anderen Seite sind die IGMRU und Kreise aus FDP und SVP, welche die A15-Gaster für überdimensioniert, nicht umwelt- und landchaftsverträglich sowie wegen der geplanten Brücke in der Hasenweid für nicht mehrheitsfähig halten.

Genau um diese Frage geht es – jetzt, wo sich die Planung auf der Zielgeraden befindet – nun: Stehen hinter der Verbindungsstrasse mehr Befürworter oder mehr Gegner? Aktuell lässt sich kein eindeutiger Trend ausmachen, wie das Projekt in der Bevölkerung ankommt. Umso wichtiger ist es deshalb, dass die Stimmberechtigten von Uznach an der Bürgerversammlung vom 2. Dezember die Änderung der Gemeindeordnung gutheissen, welche künftig Ratsbeschlüsse dann dem fakultativen Referendum unterstellen will, wenn kantonale Strassenprojekte acht Millionen Franken übersteigen.

So wird der Weg frei für eine mögliche Urnenabstimmung zur A15-Gaster. Erst dann wird klar, wie breit abgestützt das 300- bis 350-Millionen-Projekt in der Bevölkerung tatsächlich ist.

Auf den zweiten Blick eine Verbesserung

LZ 26.11.20

Ausgabe vom 20. November

Zum Artikel «Umfahrungsstrasse
ist massiv teurer als bisher
angenommen»

Auf den ersten Blick spricht einiges gegen die geplante regionale Verbindungsstrasse A15–Gaster. In Zahlen ausgedrückt, ist das Projekt eine Wucht. Aus ökologischer Sicht trifft mich als Landwirtin insbesondere das wertvolle Kulturland, das beansprucht wird, sehr empfindlich. Auch die geplante Brücke, die reisst das Landschaftsbild in Stücke. So ungefähr präsentierte sich die Ausgangslage meines Meinungsbildungsprozesses.

Insofern kann ich viele Vorbehalte der Gegnerinnen und Gegner nachvollziehen, habe aber mit zunehmender Auseinandersetzung neue Perspektiven dazu gewonnen.

Denn all diese Vorbehalte haben eines nicht im Blick: eine realisierbare und zielführende Lösung zum Wohl der Bevölkerung. Der frisch nach oben korrigierte Preis ist ein stolzer, um das Städtli zu umfahren. Doch auf den zweiten Blick zeigt sich, dass die geplante Umfahrung eben nicht nur das Ziel der Entlastung des Städtlis hat, sondern die Lebensqualität im ganzen Uzner Zentrum verbessert, das Gebiet Uznach West und das Schmerkner Industriegebiet besser erschliesst und damit die Wohnattraktivität und den Wirtschaftsraum als Ganzes stärkt.

Nicht vergessen darf man auch die regionale Anbindung, sei es an das Zürcher Oberland, die March oder das Glarnerland, die gewährleistet werden soll. Weiter muss man bedenken, dass so ein Projekt für Jahrzehnte gebaut wird, was den Frankenbetrag deutlich relativiert. Nicht unwesentlich ist zudem, dass die Gelder für Strassen-

bauprojekte allesamt aus einem zweckgebundenen Topf entnommen werden. Keinen Franken davon könnte bei Ablehnung für andere berechnete Begehrlichkeiten verwendet werden. Das Geld flösse einfach in ein anderes Strassenprojekt – gebaut würde also einfach in einer anderen Region.

Aus ökologischer Sicht tut es weh, dass mit der Strasse zusätzliches Land zubetoniert würde. Damit tue auch ich mir schwer, das lässt sich nicht schönreden. Doch nach verschiedenen Abwägungen bin ich in der Zwischenzeit der Überzeugung, dass der Individualverkehr nicht weniger wird, in den kommenden Jahren aber bestimmt grüner. Letztlich wird auch ein solcher seinen Platz auf den Strassen benötigen.

Eine umfassende Tunnellösung würde den Landverlust eingrenzen, so einige Verfechter. Die offene Linienführung in Verbindung mit einer Brücke fällt aber um ein Vielfaches kürzer aus als ein Tunnel. Zahlreiche infrastrukturbedingte Kosten und die zusätzliche Länge würden das Projekt massiv verteuern, und zwar nicht nur bei der Investition, sondern vor allem auch bei den jährlich wiederkehrenden Unterhalts- und Betriebskosten. Die ungünstige Bodenstruktur ist bei diesen Überlegungen noch gar nicht berücksichtigt. Bleibt bei der Brückenthematik noch die Ästhetik. Auf wie vielen Postkarten sind es nicht gerade Brücken, welche das identifikationsstiftende Merkmal bilden? Ein Viadukt oder eine Brücke kann durchaus geschickt ins Landschaftsbild eingebaut werden.

Zu guter Letzt: Als Bäuerin ist die Thematik des Kulturlandverlustes wohl diese, welche am meisten beschäftigt. Unser Kulturland steht von verschiedenster Seite her massiv unter Druck. Ein Problem, welches die Bauern sehr beschäftigt. Mobilität verbessern und Kulturland erhalten stellt unweigerlich einen Zielkonflikt dar, bei dem es für Betroffene keine befriedigende Antwort gibt. Schade auch, dass das heutige Bodenrecht leider keine Verhandlungen zulässt, bis solche Strassenbauprojekte einen bestimmten Projektstand erreicht haben. So hat der Kanton aktuell keine Möglichkeit, betroffenen Fami-

lien bereits jetzt Alternativen zu präsentieren. Doch bin ich der Überzeugung, dass es solche geben wird und solche vom Kanton in Zusammenarbeit mit den kommunalen Akteuren erarbeitet würden.

Wir leben in einer Hochkultur, für welche Mobilität zum Freiheitsverständnis gehört. Darauf gründen die Probleme im Uzner Zentrum. Die Verbindungsstrasse stellt dafür eine vermutlich letzte Lösung dar. Ich persönlich habe bei Lösungen nie den Anspruch auf Makellosigkeit oder Idealismus, sondern meine, dass Lösungen auch den Mut zur Unvollkommenheit bedingen. Idealismus ist vor diesem Hintergrund nicht dem Ideal verpflichtet, sondern dem Pragmatismus geschuldet.

Franziska Steiner-Kaufmann aus
Gommiswald, CVP-Kantonsrätin

Diese Zerstückelung
ist ein Irrsinn

L2 26.11.20

Ausgabe vom 20. November

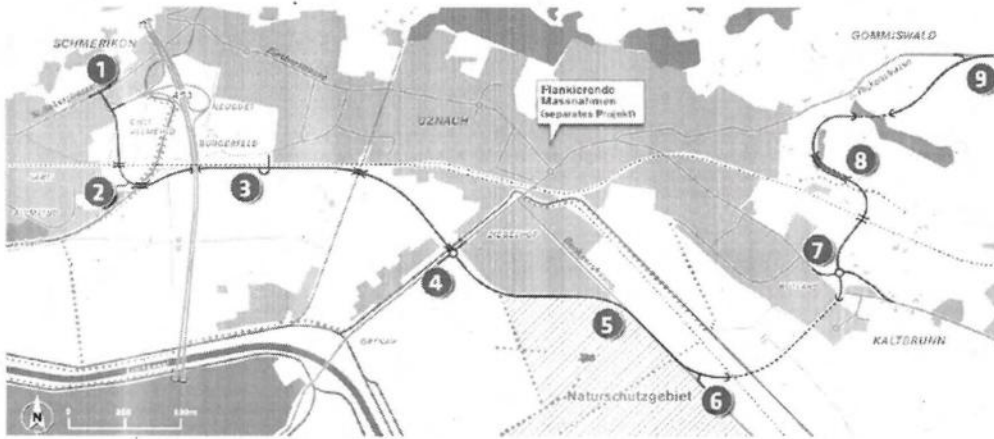
Zum Artikel «Umfahrungsstrasse
ist massiv teurer als bisher
angenommen»

Teilstück Fischhausen bis Gublen-
strasse: Nein, nein und nochmals
nein! Ich frage euch, ihr Planungs-
leute: «Wenn ihr hier wohnen wür-
det, wie würde es dann aussehen?»
Neben dem Balkon direkt die Stras-
se, zehn Meter neben meinen Oh-
ren: Tunneleingang und -ausgang-
«Geräusche». Müssen wir zuerst fast
nach Gommiswald fahren, bis wir
mit unsern Rindern und Kühen zum
Stall kommen? Und Auslass, Weide,
wie können wir mit Mist und Gülle
fort!? Man kann etwas, was schlecht
ist, gutreden, bis wirs glauben! Man
kann etwas, was gut ist, schlecht-
reden, bis wirs glauben!

Was haben wir für eine Welt?
Muss man wegen ein paar Hasen
und Füchsen, (die ihr Revier weiter
finden, die haben keine Probleme
wie wir...Menschen), eine Bauern-
existenz bedrohen? Und einfach kalt
lächelnd begangen, gebohrt und ge-
teilt! Das ist unser Eigentum, mein
Eigentum – so lange wir leben. Es
ist einfach ein Irrsinn, diese Zerstü-
ckelung, wo andere Lösungen mit
schon bestehenden Strassen da sind.
Gertrud Rüegg aus Uznach, Widmen

«Verbindungsstrasse A15-Gaster – übertrieben & überflüssig»

S+G 27.11.20



Ein Linth24-Leser aus Schmerikon gibt 5 Gründe an, wieso er die «Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster» überflüssig und übertrieben findet.

Ein Linth24-Leser zählt mehrere Gründe auf, warum er ein Gegner der «Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster» ist und warum er das Ganze massiv übertrieben findet.

«Zum Thema «Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster» melde ich mich auf jeden Fall als Gegner, weil ich es massiv übertrieben und bis auf die Industriestrasse Schmerikon überflüssig finde. Gründe gibt es genug:

1. Es bestehen bereits ausreichend Strassen rund um Uznach, die mit höherem Wirkungsgrad ausgelastet werden können (analog des Elektroautos zum Verbrenner). Im Gegensatz zu Rapperswil, wo der Tunnel laut Befürwortern die Erlösung vom Durchgangsverkehr bringen würde, weil tatsächlich keine Ausweichmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe bestehen, ist genau dieser Sachverhalt rund um Uznach anders. Eingaben in Google Maps mit diversen Routen belegen dies (Zu sehen im Dokument weiter unten). ZUDEM:
2. Die Digitalisierung wird in den nächsten Jahren vermehrt dazu führen, dass der Verkehr entsprechend der Auslastung «geführt» wird = die Navigationstechnik der Autos macht Fortschritte. Tesla macht schon seit längerem vor, wohin hier der Weg führt. Andere Anbieter werden nachziehen. Die Projektführer der Umfahrungsstrasse verpassen offensichtlich den Anschluss an diese Entwicklung und die Möglichkeiten, indem sie immer noch an Altbewährtem festhalten = die freie Landschaft verbauen = Ressourcenverzehr betreiben und wertvollen Erholungsraum belasten.
3. Das Städtchen beherbergt einen verschwindend kleinen Teil der Bevölkerung: Beim Eintrag des Begriffs «Uznach, Städtchen» auf der Internetseite www.tel.search.ch ergeben sich gerade mal 48 Adressen. Auch wenn noch einige Bewohner hinzukommen, die nicht eingetragen sind, entspricht diese Grösse nicht einmal einem Prozent der 6'456 Einwohner Uznachs (Stand 1.1.2020). Demgegenüber wurde das Umfahrungsprojekt massiv verteuert, weil nebst dem problematischen Baugrund Bewohner aus dem Oberen Hegner erfolgreich gegen den zukünftig drohenden Verkehrslärm interveniert haben.
4. Leidig an der ganzen Sache ist, dass das Städtchen Uznach trotz dieses Projekts nicht vom Durchgangsverkehr befreit wird: Die Bewohner des oberen Dorfteils würden sonst vom unteren Teil, wo sich die Gemeindeinfrastruktur mit Bahn und Läden befindet, abgeschnitten. Sie müssten einen zeitintensiven Umweg über die Umfahrungsstrasse in Kauf nehmen. Das passt nicht so recht zum Anspruch, Fahrzeiten im Auto zu reduzieren. Zudem wird die Attraktivität des Städtchens überbewertet. Im unteren Teil ist es zu schmal und schattig, oben steht mit dem bestehenden Platz nicht viel Fläche zur Verfügung, und auf der ganzen Länge durchs Städtchen muss noch immer ein Bereich für den Durchgangsverkehr freibleiben.
5. In Schmerikon scheint es laut Projekt zur Aufhebung des Kreisels und Umgestaltung zu einer Kreuzung mit Rotlicht zu kommen. Für den Kreisel musste damals zusätzliche Fläche enteignet werden, damit er den Anforderungen an eine Kantonsstrasse entspricht. Das allein kostete damals mehr als CHF 1 Mio. Und jetzt wird alles wieder rückgängig gemacht.

Schon heute kann sich jede Person bei Bedarf mit Navigationsmitteln so führen lassen, dass das Städtchen zu den wenigen kritischen Tageszeiten umfahren statt durchfahren wird. Der Wille dazu muss natürlich vorhanden sein.

Für mich steht der Nutzen dieses Projekts in keinem Verhältnis zum Aufwand. Und ganz bedenklich ist, wie einmal mehr ins Grüne gebaut wird, nachdem es in Vergangenheit verpasst wurde, die für das Projekt notwendige Fläche freizuhalten.»

[Google Maps - Fahrzeiten via und um Uznach \(Stand 23.11.2020\)](#)

Bedrohte Existenz

LZ 2.12.20

Wenn diese Umfahrungsstrasse in Uznach angenommen wird, ist unsere Existenz bedroht! Bestes Kulturland für immer zerstört, mit Obstbäumen von sehr alten Apfelsorten – für immer gefällt! Haben wir Menschen in Uznach denn etwas davon, wenn wir plötzlich nur noch Asphalt essen können, statt feine Produkte aus der Landwirtschaft zu geniessen? Oder haben wir etwas davon, wenn wir uns am Wochenende erholen möchten und nur noch von Autos und Strassen umgeben sind?

Denn alle hier in Uznach wissen, jede neue Strasse führt noch zu mehr Autoverkehr. Also bitte, liebe Bevölkerung, lehnt diese Strasse ab, bis der Kanton St. Gallen eine bessere Alternative gefunden hat, um das Städtchen zu entlasten. Es geht einfach nicht an, dass wir unser Naherholungsgebiet verschandeln, die Biodiversität und die Landwirtschaft mutwillig kaputt machen!

Denn die Pandemie hat uns deutlich aufgezeigt, wie wichtig es ist, dass unsere regionale Landwirtschaft produzieren kann, wenn plötzlich aus dem Ausland keine Güter mehr eingeführt werden können, insbesondere wenn die anderen Staaten alle zuerst für sich schauen. Darum appellieren wir: Baut die bestehenden Strassen besser aus, löst das Problem mit dem Bahnübergang, alles andere kommt dem Steuerzahler viel zu teuer!

Familie M. Rüegg aus Uznach, Rütihof