

Uzner IG will an die Urne mit «überrissener» Umfahrung LZ 6.12.19

Die IG Mobilität Uznach (IGMRU) fordert weiterhin, dass die Uzner Bevölkerung sich zum Umfahrungsprojekt äussern kann. Trotz reichlicher Ideen sind der IGMRU momentan die Hände gebunden.

An ihrer letzten Mitgliederversammlung bekräftigte die IG Mobilität Region Uznach (IGMRU) ihre kritische Position zum «überrissenen Umfahrungsprojekt» von Uznach, wie sie in einer Medienmitteilung schreibt. Mit der Umfahrung werde viel Land zubetoniert, mehr Verkehr generiert und für das Städtli werde der Bevölkerung ein Idealzustand vorgegaukelt. Die Bevölkerung von Uznach soll deshalb zwingend über dieses Generationenprojekt abstimmen können. Zudem braucht es ein «Nein» zum Projekt, damit überhaupt Alternativen diskutiert werden können, fordern sie weiter.

Beim Kanton schreitet die Projektierung der Umfahrung Uznach voran. Im Sommer soll das ausgearbeitete Projekt den betroffenen Gemeinderäten zur Stellungnahme vorgelegt werden. Dass die Realisierung der Umfahrungsstrasse immer näher rückt, nehmen auch immer mehr Bewohnerinnen und Bewohner wahr. Im Umfahrungsperimeter erfolgen verschiedenste Probebohrungen und besorgte Uzner wenden sich vermehrt an die IGMRU. Die Situation mache sie unsicher und sie seien der Meinung, dass man sich jetzt unbedingt dagegen wehren müsse.

Eingleisige Planung des Kantons

Der IGMRU sind momentan aber die Hände ebenfalls gebunden, wie sie an ihrer letzten Mitgliederversammlung erneut deutlich machte. Die Region Zürichsee-Linth und der Kanton haben entschieden, dass das Umfahrungsprojekt bis zur Umsetzungsreife gebracht wird. Alternative Möglichkeiten, um die Verkehrssituation in Uznach zu verbessern, werden aktuell weder diskutiert noch geplant.

Die Planung verläuft eingleisig. Erst wenn das Umfahrungsprojekt vorliegt und der Gemeinderat Uznach seine Stellungnahme für das fakultative Re-



Mitten durchs Grün: Gemäss der IG Mobilität Region Uznach gäbe es Alternativen zum Umfahrungsprojekt.

Bild Markus Timo Rüegg

ferendum öffnet, kann sich die Bevölkerung dazu äussern. Die IGMRU hat schon lange beschlossen, mit einer Unterschriftensammlung das Referendum gegen das Projekt zu ergreifen und so der Uzner Bevölkerung eine Mitsprache zum Grossprojekt zu ermöglichen.

Umfahrung belastet und zerstört

Uznach hat durchschnittlich lediglich 30 bis 40 Prozent Durchgangsverkehr, was auch die Verkehrszählung der Gemeinde Uznach im Jahr 2017 bestätigte. Deshalb ist es schlicht Täuschung, wenn der Bevölkerung weiss gemacht werden soll, das Städtchen werde mit der Umfahrung zu einer verkehrsberuhigten Zone mit hoher Aufenthalts-

qualität. Immer noch werden zigtausend Fahrzeuge täglich das Städtchen befahren. Daran wird die Umfahrung wenig ändern. Im Gegenteil: Die Umfahrung führt zum Zubetonieren von Naherholungsraum und Kulturland und sorgt für eine weitere Verkehrszunahme, was nicht im Sinne des Klimas sein kann.

Es gibt Alternativen

Nur die Ablehnung des Umfahrungsprojekts an der Urne führt dazu, dass Alternativen diskutiert werden können. Die Mitglieder der IGMRU sind überzeugt, dass es interessante Alternativen gibt, die eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssituation – via Verkehrsverminderung, Verkehrsfluss

und Staureduktion – bringen können, ohne die grossen Nachteile einer Umfahrungsstrasse. Dazu gehören zum Beispiel die Nutzung bestehender Strassenverbindungen zwischen der Uznacherstrasse in Kaltbrunn und der Benknerstrasse, eine Steinenbachumleitung kombiniert mit einer Bahnunterführung, ein Dosiersystem bei geschlossener Bahnbarriere oder der Grosskreisel im Bahnhofsquartier.

Die IGMRU hat schon 2014 mit einer Sammlung von Ideen, die auf ihrer Homepage ersichtlich sind, aufgezeigt, dass verschiedenste umsetzbare Alternativen mit nachhaltiger Wirkung vorhanden sind. (eing)

Weitere Infos: www.igmr.ch

L7 8.12.20

Umfahrungsstrasse – gehts nicht anders?

Wer laut ruft und protestiert, dem wird nachgegeben. Zu nah und daher zu laut für die Bewohner des nordöstlichen Siedlungsgebietes von Uznach! Was ist mit den anderen Wohngebieten? Was ist mit dem Naturschutzgebiet? Eine zu wenig grosse Lobby? Zu wenig laut?

Ich bin beeindruckt ob der wahn-sinnig umfangreichen Investition in eine Umfahrungsstrasse, deren Vorhandensein mehr als fragwürdig ist. Man möchte bauen, als bestünde Uznachs Strassennetz aus Karrenwegen, oder man wollte sie zu solchen machen. Ich staune darüber, was für massive Verbauungen umgesetzt werden wollen in Terrains, welche nicht dazu geeignet sind (instabile Rutschhänge und schützenswerte Feuchtgebiete). Es handelt sich um eine lange, gesamt Uznach umgehende Linienführung mit wenigen Berührungspunkten zur Integration bestehender Strassen. Bei der vorgeschlagenen Linienführung ist nicht zu verhindern, dass mehrere und teilweise lange Untertunnelungen und Brücken in die grüne Landschaft gebaut werden müssen.

Ich frage mich, ob die verantwortlichen Drahtzieher die grundlegende Problematik verstanden haben und sie Alternativen durchgedacht haben. Fakt ist, dass der Durchgangsverkehr durchs Städtli weniger als 50 Prozent beträgt. Das heisst, die Mehrheit der Autoverkehrsteilnehmer wird auch weiterhin ins Städtli fahren, da die bestehende Strasse erhalten bleibt. Das Umfahrungskonzept ist bis heute nicht komplettiert. Was sind die flankierenden Massnahmen, und werden sie dann auch wirklich umgesetzt? Oder ist es theoretisch möglich, dass sie die abstimmungsberechtigten Uzner kippen könnten? Fakt ist, dass flankierende Massnahmen in Schmerikon im Zusammenhang mit der A15 bis heute nicht umgesetzt sind. Geändert hat einzig der Name des Autobahnabschnitts.

Sind die Planer und Verantwortlichen tatsächlich bereit, diverse Tunnels und Brücken in die Landschaft zu bauen, dann müsste theoretisch eine Unter-beziehungsweise Überführung des Knotenpunktes Grynaustrasse/Bahnübergang beim Bahnhof ja auch möglich sein? Wieso diesen Budgetposten nicht hier für eine gute Lösung investieren? Sofort umsetzbar, ohne grosse bauliche Massnahmen. Nur mit einer Änderung

der Verkehrsführung und entsprechend etwas Farbe für eine neue Strassenmarkierung käme die Alternative «Ochsenkreisel» relativ günstig zustande: Kein Linksabbiegen vom Städtli Richtung Grynau – Verkehrsteilnehmer Richtung Grynau und Kaltbrunn fahren über die Bahnhofstrasse. So haben alle freie Fahrt. Einzig bei geschlossener Bahnschranke müssen die Verkehrsteilnehmer, welche Richtung Grynau fahren, warten. Dies aber ohne, dass sie andere behindern. Nicht nur die über 50 Prozent der Verkehrsteilnehmer erreichen ihr Ziel im Städtli ohne Stau, auch das Postauto als öffentliches Verkehrsmittel kann den Fahrplan einhalten und den Reisenden den Anschluss gewährleisten.

Ich bin mir sicher, dass es möglich ist, dass wir den Raum im Strassenverkehr teilen und denen den Vortritt lassen, welche ihn dringender benötigen. Und das, ohne dabei wertvolle Natur, Quelle unserer Nahrung und damit Grundlage unseres Lebens zuzupflastern.

Diana Grogg aus Neckertal, mit Arbeitsort im Linthgebiet

Tunnel beim Bahnhof Uznach graben?

Liebes Komitee der IG Umfahrungsstrasse Ja Uznach! Da ist ja ein grosses Grüppchen zusammengekommen, welches sich für die Umfahrung Uznach einsetzt. Die Zeitungen sind nun voll davon, was wohl die beste Variante werden soll, um Kulturland, Bauernhöfe und Erholungsgebiete grau werden zu lassen. Am Ende wird sowieso die billigste Variante ausgewählt werden müssen, da unser Geld momentan für unsere Gesundheit zurückgehalten werden muss – wenn denn da noch was übrig bleibt. Immer wieder ist von 19 000 Fahrzeugen die Rede – eine Zahl, die wie in dieser Zeitung schon mehrheitlich zu lesen war, auch nicht über alle Zweifel erhaben bleibt. Ich möchte hier auch nicht gross Argumente dafür oder dagegen auflisten. Ich habe nur eine einzige Frage. Warum kann beim Bahnhof Uznach nicht einfach ein Tunnel gegraben werden und all die Diskussionen um Umfahrung und Rückstau sind hinfällig?

Herzlichen Dank für eine Antwort auf die Frage, die für mich die dringlichste zu diesem Thema ist.

Erwin Huber aus Schmerikon

«Um 300 Meter zu entlasten, werden 6 Kilometer verbaut»

Stefan Gschwend ist gegen die Umfahrungsstrasse A15-Gaster. Die bestehenden Strassen reichen seiner Meinung nach aus, um das Verkehrsproblem von Uznach zu lösen. Unter anderem könnte der Verkehr anhand der aktuellen Verkehrslage auf alternative Strassen gelenkt werden.

Schmerikon Der Schmerkner Stefan Gschwend ist eigentlich ein Autofan. Doch in der heutigen Zeit seien die Strassen so überfüllt, dass er lieber mit dem E-Bike unterwegs ist. Trotzdem ist er vom Vorhaben, das Städtli von Uznach mittels Umfahrungsstrasse zu entlasten, überhaupt nicht begeistert. Das Bauvorhaben sei zu teuer. Insbesondere stört sich Gschwend an den Argumenten der IG Verbindungsstrasse Ja. Der Schmerkner sieht Chancen, den Verkehr auf den bestehenden Strassen besser zu verteilen. Dabei könnten digitale Lösungsansätze helfen.

mar
Seite 3



Stefan Gschwend sieht in digitalen Massnahmen die Lösung des Verkehrsproblems von Uznach und Schmerikon.

S+G, 9.12.20

«Die Kosten sind unverhältnismässig»

S+G, 9.12.20

Stefan Gschwend findet die Umfahrungsstrasse A15-Gaster zu teuer. Andere Massnahmen wären sinnvoller

Von Manuel Reisinger

Der Schmerkner Stefan Gschwend ist gegen den Bau der A15-Gaster. Nicht nur sei sie zu teuer, sondern auch völlig unnötig. Denn die Verkehrssituation im Städtli von Uznach könne auch mit Massnahmen auf den bestehenden Strassen verbessert werden.

Schmerikon Erst vor kurzem verkündete die IG Verbindungsstrasse Ja, weshalb Uznach und die gesamte Region auf die Umfahrungsstrasse A15-Gaster angewiesen sei. So wurde unter anderem argumentiert, dass die A15-Gaster die Zentren von Uznach und Schmerikon vom Verkehr entlaste, für mehr Lebens- und Wohnqualität Sorge und eine zukunftsgerichtete Entwicklung der Region ermögliche. «Die Argumente der IG Verbindungsstrasse Ja sind unglaublich plakativ und allgemein formuliert», sagt Stefan Gschwend aus Schmerikon. Anstatt klare Fakten auf den Tisch zu legen, werde mit allgemeinen Phrasen hantiert. So versteht er beispielsweise nicht, weshalb die Lebensqualität im Städtli verbessert werden müsse: «Im Städtli wohnt nicht einmal ein Prozent der Dorfbevölkerung und eine Komplettsperrung ist trotz der Verbindungsstrasse unmöglich.» So sei es absehbar, dass der unterschätzte Quell- und Zielverkehr für enttäuschte Gesichter sorgen werde. «Weiter sieht das Projekt Verbindungsstrasse andernorts teure Lärmschutzmassnahmen vor, ohne die die angestrebte Steigerung der Lebensqualität in Uznach auf



Stefan Gschwend ist gegen den Bau der Umfahrungsstrasse.

ein Nullsummenspiel hinauslaufen würde», sagt Gschwend.

Digitale Hilfsmittel als Lösung

Die Umfahrungsstrasse ist für Gschwend keine gute Lösung des Verkehrsproblems. «Es ist doch verrückt: Um das 300 Meter lange Städtli zu entlasten, wird eine sechs Kilometer lange Strasse durch Landwirtschaftsgebiet gebaut», sagt der 62-Jährige. Platz sei eine Ressource, die in der Schweiz langsam knapp werde. Zudem sei das Risiko für Schmerikon gross, durch die Verbindungsstrasse trotz neuem Industrieanschluss mit mehr Durchgangsverkehr belastet zu werden. Deshalb ist Gschwend dagegen,

dass die A15-Gaster gebaut wird. «Auch die Kosten sind unverhältnismässig», sagt der Schmerkner. Die 300 bis 350 Millionen Franken für 300 Meter Verkehrsberuhigung im Städtchen, die der Kanton für das Bauprojekt vorsieht, könnten in anderer Form besser investiert werden. Gschwend würde digitale Lösungsansätze für das Verkehrsproblem bevorzugen. Er ist davon überzeugt, dass der Verkehr mit digitalen Mitteln gelenkt werden könnte. So hätte man eine verbesserte Verkehrssituation auf den bestehenden Strassen. «Schon lange vor Uznach sollten die Verkehrsteilnehmer darüber informiert werden, auf welchem Weg es ein hohes Ver-

kehrsaufkommen hat.» So könnten die umliegenden Gemeinden den Verkehr über Alternativwege leiten. «Wenn man die Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahrzehnte betrachtet, fällt auf, dass Gemeinden wie Benken und Kaltbrunn überdurchschnittlich stark gewachsen sind», so Gschwend. Diese Gemeinden sollten den Mehrverkehr wenn möglich auf ihren unbelasteten Strassen an Uznach vorbeilenken.

Mehr auf das Navi achten

Die digitale Lösung sei zwar noch Zukunftsmusik, über die Daten verfüge man aber bereits, wie beispielsweise der Internet-Kartendienst Google Maps zeigt. Dort wird auch

das aktuelle Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Auf Google Maps könne somit in Echtzeit nachgeschlagen werden, wie der Stau umfahren werden kann. Und genau das hat Stefan Gschwend gemacht: Er hat zu verschiedenen Tageszeiten auf Google Maps die Verbindungen von Kaltbrunn nach Rapperswil nachgeschlagen. «Mir fiel auf, dass die Strasse durch Uznach nur während der Stosszeiten und vor allem wegen der geschlossenen Barrieren wirklich verstopft ist», sagt der Schmerkner. Google Maps gebe dabei jeweils die Zeit für mehrere Routen an, die man benötigt, um von Kaltbrunn nach Rapperswil zu fahren. «Zur Hauptverkehrszeit würde sich sogar der Weg über die A3 mehr lohnen, als der durchs Städtchen.» Was fehlt, ist die gezielte Lenkung des Verkehrs. Gschwend will deshalb darauf hinweisen, dass mehr Verkehrsteilnehmer auf die Stau-meldungen des Navigationssystems achten sollen. «Jedes Mal, wenn ich irgendwohin fahre, schaue ich auf Google Maps nach, welche Route am besten ist.» So könne er viele Staus umgehen. Und mit so einer Lösung könnte viel Geld gespart werden. Auch wenn er sich stets für Autos begeistern konnte, fährt Gschwend kaum noch: «Ich nehme lieber das E-Bike. Ich muss die Strassen nicht unnötig verstopfen.»

IHRE MEINUNG ZÄHLT

Was halten Sie von der geplanten Umfahrungsstrasse A15-Gaster? Schicken Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an die Adresse redaktion@toggenburger-zeitung.ch

SP Uznach legt sich noch nicht fest

Richtigstellung Im Artikel zur IG Verbindungsstrasse Ja in der Ausgabe der letzten Woche stand, dass sämtliche Parteien hinter dem Vorhaben der IG Verbindungsstrasse Ja stehen würden. Dies bezog sich auf die Äusserung, die das Kernkomitee der IG Verbindungsstrasse Ja an der Medienkonferenz machte, wonach sie von Vertretern des gesamten politischen Spektrums unterstützt werden. Die Formulierung in dieser Zeitung war also nicht ganz korrekt. Denn die SP Uznach hat nach eigener Aussage noch keine Parole zum Projekt gefasst. red

S+G 9.12.20

LESERMEINUNG

Leserbrief zur Umfahrungsstrasse A15-Gaster: Weitere Verzögerung wäre fatal

Mit Interesse habe ich den Bericht in der See & Gaster Zeitung vom 2. Dezember gelesen. Natürlich möchte ich auch unbedingt, dass das Projekt möglichst zügig realisiert wird. Habe früher im Kanton Zürich gewohnt und habe somit das «Trauerspiel» um die Schliessung der Autobahn Lücke A53 im Zürcher Oberland zwischen Hinwil und Aatal miterlebt. Aus diesem Grund wäre ich der Ansicht gewesen, dass

eine Tunnel-Variante vom Rotfarb bis zum Autobahnanschluss Neuhaus mit ev. Anschluss Neumühle weniger Opposition ausgelöst hätte. Es war mir aber auch klar, dass dies wahrscheinlich teurer gekommen wäre. Die Vorteile betreffend Schutz der Linthebene wären aber auch nicht zu verachten gewesen. Wenn ich jetzt die Kostenschätzung für die aktuelle Variante anschau, bin ich mir bezüglich Mehrkosten auch nicht mehr ganz so sicher. Wie dem auch sei, hat das heutige Projekt auch Umweltschutz Bedenken mög-

lichst berücksichtigt und wurde dementsprechend angepasst. Eine weitere Verzögerung der Ausführung wäre für Uznach fatal, da immer wieder neue Hindernisse aufgebaut würden. Ausserdem wird ja im Umkreis von Uznach immer mehr überbaut, was wieder zu neuen Komplikationen führen würde. Somit ist meiner Ansicht nach, das heutige Projekt gut austariert und ich wünsche mir zum Wohle der Uzner Bevölkerung eine möglichst zügige Realisierung.

Fritz Habegger

S+G 9.12.20

Altbekannte

Leier Lz 12.12.20

Zum Leserbrief: «Umfahrungsstrasse – geht nicht anders?», Ausgabe vom 8. Dezember

Die Leier der Gegner der Umfahrungsstrasse in Uznach ist altbekannt und wird auch von Diana Grogg in ihrem Leserbrief aufgegriffen. Alternativen zur Umfahrungsstrasse gebe es angeblich zuhauf und die Verkehrsentlastung im Städtli sei angeblich sowieso minimal, da der Durchgangsverkehr dort weniger als 50 Prozent betrage.

Die Realität zeigt aber ein anderes Bild. Nach der Ablehnung der Kernumfahrung im Jahr 1996 hat der Gemeinderat eine breit abgestützte Arbeitsgruppe mit Vertreter / Vertreterinnen aus der Bevölkerung und des Kantons ins Leben gerufen. Diese Arbeitsgruppe wurde zusätzlich fachlich von einem namhaften Ingenieur Büro begleitet. Diese Arbeitsgruppe hat einen über 200 Einzelmassnahmen umfassenden Massnahmenplan zur Linderung der Verkehrsprobleme angestossen. Die Massnahmen wurde soweit technisch, rechtlich und planerisch machbar umgesetzt. Wie die heutige Situation zeigt, leider mit bescheidener Wirkung. Die Umsetzung weiterer Massnahmen ist für die Gemeinde heute nicht möglich, weil die Planungshoheit auf dem Gebiet der Kantonsstrassen beim Kanton liegt. Nur mit der Umfahrungsstrasse würde sich dies ändern und der Weg für griffige flankierende Massnahmen wäre frei.

Was den Durchgangsverkehr anbelangt, so hat die im Jahr 2017 durchgeführte Verkehrszählung einen Anteil von 66 an der Benknerstrasse, einen solchen von 64 an der Rickenstrasse, 63 an der Ernetschwilerstrasse und 59 Prozent an der Gasterstrasse ergeben. Tendenz steigend! Die Entlastungswirkung wäre bedeutend grösser als von der Gegnerschaft kolportiert. Ganz abgesehen davon sei angemerkt, dass mit der Umfahrungsstrasse auch für

den Ziel- und Quellenverkehr eine alternative Linienführung geschaffen würde. Dieser «hausgemachte» Verkehr würde somit vom Wohngebiet nach Aussen verlagert, was die Wohngebiete nicht nur im Städtli, sondern auch an der Rickenstrasse, der Gasterstrasse und an der Zürcherstrasse aufwerten würde.

All dies wäre mit punktuellen Massnahmen nicht möglich. Ganz abgesehen von der Anbindung des Gebiets Burgerfeld und der Industrie Schmerikon. Für mich ist deshalb klar: Es geht weder anders, noch besser!

Erwin Camenisch,
alt Gemeindepräsident Uznach

Lz 12.12.20

Verkehr nach aussen verlagern

Zum Leserbrief «Tunnel beim Bahnhof Uznach graben?», Ausgabe vom 8. Dezember

In seinem Leserbrief stellte Erwin Huber aus Schmerikon zu recht fest, dass die «IG Verbindungsstrasse JA» am Wachsen ist. Rund 360 Mitglieder innert weniger Wochen sind tatsächlich ein starkes Zeichen, dass die Bevölkerung eine Lösung in Bezug auf die Verkehrsprobleme in und um Uznach herbeisehnt.

Im Zusammenhang mit dem angesprochenen Ansatz einer Untertunnelung beim Bahnhof Uznach kann in technischer Sicht angeführt werden, dass aufgrund des Verlaufs des Steinenbachs eine sehr tiefe Untergrabung erforderlich wäre. Aufgrund der geltenden Vorgaben und Richtlinien (insb. betreffend Steigung und Neigung) würde dies mutmasslich dazu führen, dass ein sehr langer Tunnel realisiert werden müsste, was aufgrund der engen Platzverhältnisse gerade im Bereich Ochsen kaum realistisch wäre. Abgesehen davon, wurde das Projekt einer Kernumfahrung mit unterirdischer Linienführung in der Volksabstimmung vom 1. Dezember 1996 von der Uzner Bevölkerung deutlich abgelehnt.

Es gilt sich aber auch vor Augen zu führen, dass eine Untertunnelung – soweit technisch überhaupt möglich – zwar den Knotenpunkt am Bahnübergang entschärfen könnte. Der massive Verkehr – die kantonale Verkehrszählung im Jahr 2018 hat für Uznach tatsächlich Spitzenwerte mit 19 000 Fahrzeugen pro Tag bzw. 5 550 252 Fahrzeugen pro Jahr ermittelt – würde nach wie vor Uznach durchqueren und die Lebens- und Wohnqualität könnte mitnichten verbessert werden. Dies ist nur mit einer Umfahrung im vorgesehenen Rahmen möglich.

Mario Grob, Präsident
IG Verbindungsstrasse Ja

Leserbriefe

Bahnhofsgebiet und LZ Verkehrskonzept 21.12.20

Die Verlegung des Bushofs auf die Ostseite des Bahnhofs ist nachvollziehbar. Ich gehe davon aus, um den Komfort der Pendler zu erhöhen, muss dieser überdacht werden. Diese Überdachung ist so zu gestalten, dass die Decke als P&R Fläche genutzt werden kann und die Anzahl der Parkplätze entsprechend dem zu erwartenden Wachstum erstellt wird. Die Perrons müssen für die Benutzer der P&R Anlage durch Treppen direkt zu erreichen sein. Parkplätze für Behinderte sind unten im Bushof vorzusehen.

Die Zufahrt zur Parkfläche wird mit einer Hochstrasse ab der Ochsenkreuzung ermöglicht, die zugleich die Barriere überquert. Diese Strassenüberführung endet mit einem Kreislauf an der Benknerstrasse. Die Barriere bleibt für den Langsamverkehr und die Postautos Richtung Benken und Tuggen bestehen.

Mit der Umsetzung dieser Projektidee werden die Staubildungen im Städtchen, verursacht durch die geschlossene Barriere, aufgehoben und die fahrplanmässigen Ankünfte der Postautos wesentlich verbessert. Dank der Nutzung des überdachten Bushofs, wird der Bahnhofplatz vom Autoverkehr entlastet und damit viele Konfliktsituationen mit Fussgängern und Zweiradfahrern vermieden. Auf fast gleicher Höhe wie das Städtchen sind gut erreichbare Parkplätze vorhanden, ein weiterer Vorteil dieser Projektidee.

Das Problem mit der Barriere in Schmerikon dürfen die Schmätkner autonom lösen. Vor fünf Jahren wären Millionen in die Gegend geflossen, hätte Schmerikon der Fusion zugestimmt! Jetzt soll Uznach plötzlich sehr viel Kulturland opfern? Nicht nur für den Anschluss Rickenstrasse, sondern auch südlich des Bahntrasses, ein Naherholungsgebiet, um den nachbarlichen Gemeinden mit ihrer expansiven Bautätigkeit die Verkehrsprobleme abzuneh-

men? Widerstehen wir den betörenden Schalmeienklängen der Befürworter!

Ja, zum verdichteten Bauen, aber das nicht genutzte Land für den Individual-Verkehr hergeben? Nein, denn verdichtetes Bauen und öffentlicher Verkehr mit Taktfahrplan sind eine Einheit. Ich kann mich noch gut an die Zeit erinnern, als direkte Züge von Linthal via Uznach nach Zürich fuhren. Warum ist dies heute nicht mehr machbar? Die Zeit in Rapperswil zum Umsteigen ist sehr knapp bemessen, bei Verspätungen vergebliche Mühe. Man könnte alternativ zur Doppelspur eine Linie ab Uznach über Eschenbach nach Rüti erstellen, bevor alles verbaut ist. Oh schöne Weihnachtszeit, man darf unbegrenzt wünschen und träumen, schon immer sind einzelne Wünsche in Erfüllung gegangen.

August Eichmann aus Uznach

Leserbrief zur A15-Gaster und Antwort auf den Artikel «Die Kosten sind unverhältnismässig» vom 9. Dezember 2020

Herr Gschwend hat mit seiner Meinung bezüglich Umfahrung nicht unrecht. Jedoch genau diese Person wohnt am schönsten Ort oberhalb dem Zürichsee in Schmerikon.

Diese schöne und idyllische Landschaft wurde wegen gut betuchten Bürgern überbaut. Da hat sich niemand hinterfragt, ob es sinnvoll ist, das produktive Land zu verbauen, wo Strasse, Vorplätze ect. verbaut wurden. Für das Städtchen Uznach muss eine sinnvolle Lösung her. Es können sich die wenigsten (Handwerker und Transportunternehmen) leisten, zuerst das GPS zu studieren, bevor sie losfahren. Der grösste Knotenpunkt ist die Bahnführung. Diese sollte über- oder unterführt werden. StG, 16.12.20 ER.

Nationale Kommission stellt regionale Umfahrung infrage

Schwerer Dämpfer für die Verbindungsstrasse A15-Gaster: Die geplante Umfahrung von Uznach beeinträchtigt nationale Naturschutzziele schwerwiegend. Zu diesem Schluss kommt eine Kommission des Bundes.

von Pascal Büsser

Es ist eine Hiobsbotschaft für Kanton und die beteiligten Gemeinden: Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) sieht in der geplanten Verbindungsstrasse A15-Gaster eine Gefahr für das Kaltbrunner Riet. Dieses ist ein Natur- und Landschaftsschutzgebiet von mehrfacher nationaler Bedeutung. «Die ENHK hält in ihrem Gutachten fest, dass das Strassenbauprojekt vor

allem die Lebensräume der Wasser- und Zugvögel sowie weitere auf Feuchtgebiete angewiesene Brutvogelarten schwerwiegend beeinträchtigen würde», schreibt der Kanton in einer gestern verschickten Mitteilung.

Kanton muss nachbessern

Die knapp sechs Kilometer lange Verbindungsstrasse würde eine Umfahrung des Uzner Städtlis ermöglichen und eine direkte Anbindung des Schmerkner Industriegebiets an die Autobahn A15 (Ausgabe vom 20. No-

vember). Auf einer Länge von rund 500 Metern tangiert die geplante Strasse das Kaltbrunner Riet.

«Das negative Gutachten der ENHK muss noch nicht das Aus für das Projekt bedeuten», sagt Manfred Huber, Projektleiter im kantonalen Tiefbauamt. Es sei eine erste Einschätzung. Die Fachstellen des Kantons analysierten diese nun genau und prüften mögliche Massnahmen und Projektanpassungen. Dazu hole der Kanton weitere externe Gutachten ein, etwa bei der Vogelwarte Sempach. «Erst wenn der vol-

le Umweltverträglichkeitsbericht vorliegt, fällt die ENHK ihr abschliessendes Urteil.» Dieses Fachgutachten sei bedeutend, stelle aber nur einen Teil der Interessenabwägung dar, so Huber.

Für Pro Natura St.Gallen-Appenzell ist indes klar: «Bleibt die ENHK dabei, dass das Projekt einen schwerwiegenden Eingriff in nationale Schutzinteressen darstellt, stufen wir das Projekt als nicht bewilligungsfähig ein», sagt Co-Geschäftsführerin Corina Del Fabro. Wahrscheinlich sind nun zeitliche Verzögerungen.

REGION SEITE 3

L2
8.1.21

Regionale Umfahrung droht am Vogelschutz zu scheitern

Eine Kommission des Bundes tritt bei der Verbindungsstrasse A15-Gaster wegen des Naturschutzes auf die Bremse. Der Kanton muss nachbessern. Der Uzner Gemeindepräsident bleibt «weiterhin optimistisch».

12.8.20

von Pascal Büsser

Eigentlich hätte es dieses Jahr vorwärtsgehen sollen mit der Verbindungsstrasse A15-Gaster – sprich der Umfahrung des Uzner Städtli und Zentrums sowie der direkten Anbindung des Schmerkner Industriegebiets an die Autobahn A15 (vormals A53). Das Genehmigungsprojekt sei auf der Zielgeraden, meldete der Kanton Mitte November. Kostenpunkt: 300 bis 350 Millionen Franken (Ausgabe vom 20. November). Im ersten Quartal 2021 hätte die Anhörung bei den Gemeinden stattfinden sollen, voraussichtlich im September die Urnenabstimmung in Uznach (und allenfalls Schmerikon).

Licht und Lärm stört Vögel

Nun ist dieser Zeitplan aber stark infrage gestellt. Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) tritt beim Projekt auf die Bremse. Dies, weil die knapp sechs Kilometer lange Umfahrung auf rund fünfhundert Metern das Kaltbrunner Riet tangiert – ein Schutzgebiet von mehrfacher nationaler Bedeutung. «Die ENHK hält in ihrem Gutachten fest, dass das Strassenbauprojekt vor allem die Lebensräume der Wasser- und Zugvögel sowie weitere auf Feuchtgebiete angewiesene Brutvogelarten schwerwiegend beeinträchtigen würde», schreibt der Kanton.

Das Hauptproblem sieht die ENHK im Eingriff in die Lebensräume der Wasser- und Zugvögel wegen Licht- und Lärmimmissionen, präzisiert Manfred Huber, Projektleiter im kantonalen Tiefbauamt. Ein substanzieller Teil der bis zu 19000 Fahrzeuge, die heute durch das Uzner Zentrum fahren, soll künftig die Umfahrung nutzen. An der Linienführung beim Kaltbrunner Riet lässt sich gemäss Huber nicht mehr schrauben. «Diese haben wir bereits mit Blick auf den Naturschutz optimiert», sagt er. Ebenso habe man bereits einen zwei Meter hohen Schutzwall zwischen Strasse und Schutzgebiet projektiert. «Dieser ist jedoch von der ENHK als nicht genügend beurteilt worden», sagt Huber.

Der Kanton beauftragte nun die Vogelwarte Sempach mit einem Gutachten. Sie solle klären, wie stark die Beeinträchtigung für Vögel im Schutzgebiet effektiv sei. Zum anderen soll sie mögliche Massnahmen aufzeigen. Denkbar seien etwa ein noch höherer Schutzwall oder spezielle Bepflanzungen, um die Immissionen zu minimieren.

Abstimmung kaum im Herbst

Huber kann nicht ausschliessen, dass die nun nötigen Analysen und Anpas-



Vögel könnten Umfahrung ausbremsen: Die geplante Verbindungsstrasse A15-Gaster führt im südöstlichen Siedlungsrand von Uznach auf rund 500 Metern am Kaltbrunner Riet vorbei – einem Schutzgebiet von nationaler Bedeutung. Bilder Philipp Baer, Timo Rüegg/Visualisierung zvg.



«Bleibt die ENHK beim Urteil, stufen wir das Projekt als nicht bewilligungsfähig ein.»

Corina Del Fabbro
Pro Natura, Leiterin Kaltbrunner Riet

sungen zu Verzögerungen führen. Ziel sei es, die Gutachten bis im Frühsommer einzuholen, um dann den Umweltverträglichkeitsbericht fertigzustellen. Darauf werde die ENHK ihr abschliessendes Gutachten erstellen.

«Ob der geplante Abstimmungstermin im September noch realistisch ist, kann ich aus dem Stegreif nicht beantworten», meint der Uzner Gemeindepräsident Diego Forrer. Taktgeber sei der Kanton. «Man muss wohl mit gewissen Verzögerungen rechnen», sagt er. Auch die betroffenen Gemeinden seien erst seit Kurzem über das ENHK-Gutachten informiert, der Uzner Gemeinderat habe noch nicht getagt.

Forrer spricht von einem Dämpfer, bleibt aber «weiterhin optimistisch», dass der Kanton Lösungen findet, um die Umfahrung realisierbar zu machen. Stand gestern plane die Gemeinde weiterhin, im Februar oder März erstmals umfassend über flankierende Massnahmen im Uzner Städtli und Zentrum zu informieren. Der Lenkungsausschuss mit Kanton, involvierten Gemeinden und Region Zürichsee-Linth werde wohl im Februar das weitere Vorgehen besprechen.

Pro Natura droht mit Rekurs

Findet der Kanton keine technischen Lösungen, um eine mildere Beurteilung durch die ENHK zu erwirken, dürfte das Projekt sowohl politisch als auch rechtlich infrage gestellt sein. So

ist für den Umweltverband Pro Natura klar: «Bleibt die ENHK dabei, dass das Projekt einen schweren Eingriff in nationale Schutzinteressen darstellt, stufen wir das Projekt als nicht bewilligungsfähig ein», sagt Corina Del Fabbro, Co-Geschäftsführerin von Pro Natura St. Gallen Appenzell und Leiterin der Geschäftsstelle Kaltbrunner Riet. «Das Interesse am ungeschmäleren Erhalt des Schutzgebietes wäre dann auf jeden Fall grösser als am Bau der Verbindungsstrasse.»

Ob mit einer Anpassung des Projekts eine aus Naturschutzsicht gangbare Lösung möglich ist, kann Del Fabbro nach dem heutigen Stand ihrer Informationen nicht beurteilen. Der Kanton wolle Pro Natura das ENHK-Gutachten erst in zwei Wochen zustellen. An sich handelt es sich um ein öffentliches Dokument, wie Huber auf Anfrage bestätigt. «Wir werden es nach einer ersten internen Analyse herausgeben», stellt er in Aussicht.

Begrüsst werden laut Kanton von der ENHK die geplanten ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen im Kaltbrunner Riet. Dazu gehören die Moorregeneration sowie Vernetzungs- und Förderungsprojekte. Rechtlich können diese allerdings nicht in die Beurteilung der ENHK einfließen. Wie die Ersatzmassnahmen in einem allfälligen Rechtsverfahren mit einem negativen ENHK-Gutachten abgewogen würden, ist laut Huber offen.

Welche Rolle und welches Gewicht die ENHK hat

Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) ist eine unabhängige ausserparlamentarische Kommission des Bundes. Die Kommission hat den Auftrag, den Bundesrat in Fragen des Natur- und Heimatschutzes zu beraten. Sie verfasst für Behörden und Gerichte Gutachten und Stellungnahmen. Die ENHK entscheidet

nicht darüber, ob ein Projekt verwirklicht werden kann, zuständig sind die Bewilligungsbehörden, wie es auf der Website des Bundesamtes für Umwelt (Bafu) heisst. Ein Projekt, das zu einer leichten Beeinträchtigung führt, kann im Rahmen einer Interessenabwägung durch die Behörde bewilligt werden, allenfalls mit Auflagen, wie das Bafu

weiter schreibt. «Ein Projekt, das zu einer schweren Beeinträchtigung des Schutzobjektes führt und somit dem Ziel der ungeschmäleren Erhaltung entgegensteht, ist nur bewilligungsfähig, wenn das Interesse am Eingriff ebenfalls von nationaler Bedeutung ist und als gleich- oder höherwertig beurteilt wird», so das Bafu. (lz)

L7 9.1.21

A15-Befürworter sind zuversichtlich

Uznach Die Verbindungsstrasse A15-Gaster muss eine Extrarunde drehen. Am Donnerstag kommunizierte der Kanton St. Gallen über ein von der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) erstelltes Gutachten. Wie die «Linth-Zeitung» gestern berichtete, bemängelte die ENHK Licht- und Lärmemissionen, welche die Strasse für das Kaltbrunner Riet nach sich zieht.

In einer Medienmitteilung lässt die IG Verbindungsstrasse Ja jetzt verlauten, dass sie im ENHK-Gutachten eine Chance sieht für weitere Optimierungen zugunsten der Natur.

Die Interessengemeinschaft weist darauf hin, dass die Beurteilung nicht endgültig ist. Ausstehend sei etwa noch der Umweltverträglichkeitsbericht, welcher Auswirkungen auf die Natur aufzeige. Dazu kommen Bestandesaufnahmen und Gutachten. «Mit den daraus gewonnen Erkenntnissen sind Nachbesserungen möglich», sagt IG-Präsident Mario Grob.

IG bemängelt ENHK-Praxis

Die Befürworter des Strassenprojekts bedauern überdies, dass die ENHK nicht die Ausgleichsmassnahmen im Kaltbrunner Reit miteinfließen liess. Mit dem zwischen 300 und 350 Millionen Franken teuren Bauprojekt gehen diverse Aufwertungen einher. In einer abschliessenden Gesamtabwägung seien diese «dringend notwendigen Aufwertungen zu Gunsten der Natur zwingend zu berücksichtigen», schreibt die Interessengemeinschaft.

Die IG Verbindungsstrasse Ja sieht aufgrund des Gutachtens die kantonalen und regionalen Planungsträger in der Pflicht, die Sach- und Rechtslage sowie das Gutachten fundiert zu analysieren. Das Projekt sei klug zu optimieren. Dann sei ein positives ENHK-Abschlussfazit möglich. (red)

Uzner IG fordert Umdenken

Di. L2
12.1.21

Die IG Mobilität Region Uznach will, dass das aktuelle Umfahrungsprojekt Uznach fallen gelassen wird.

Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) kommt in ihrem Gutachten zur Umfahrung Uznach zum Schluss, dass die geplante Strasse entlang dem Kaltbrunner Riet die Lebensräume verschiedenster Vogelarten schwerwiegend beeinträchtigt (Ausgabe vom Freitag).

Schon in der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) aus dem Jahr 2011 sei zu lesen, dass die Zweckmässigkeit keiner Variante eindeutig positiv beurteilt werden konnte und die Variante 19SR die negativsten Auswirkungen mit sich bringt, schreibt die IG Mobilität Region Uznach (IGMRU) nun in einer Stellungnahme. Der IG sei das lange bewusst und sie setze sich deshalb seit Jahren für Mitbestimmung und die aktive Prüfung von Alternativen ein. Nun bestätige dies die ENHK in ihrem Gutachten in einem zentralen Punkt: Die geplante Umfahrung Uznach würde über rund 500 Meter Länge direkt am Naturschutzgebiet entlangführen und dieses massiv tangieren.

Das Gebiet geniesst als Flachmoor, Amphibienlaichgebiet und Wasser- und Zugvogelgebiet nationalen und als Ramsar-Feuchtgebiet internationalen Schutz und ist sehr artenreich. Umso mehr erstaune es nicht, so die IGMRU, zu welchem Schluss die ENHK komme.

Wie weiter?

Für den Kanton und die Region Zürichsee Linth komme dieses Gutachten natürlich sehr ungelegen. Es sollten weitere Gutachten erstellt und Anpassungen vorgenommen werden. Damit solle noch mehr Geld in ein Projekt mit schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis und drastischen Auswirkungen auf ein wichtiges Naturschutzgebiet sowie vielen negativen Einflüssen gesteckt werden. Es sei höchste Zeit, das Projekt fallen zu lassen. Die Politik und insbesondere die Region Zürichsee-Linth sollten zur Einsicht gelangen, dass auf die «falsche Karte» gesetzt worden sei. Damit endlich die nachhaltigeren und nutzbringenderen Alternativen geprüft werden könnten, müsse die aktuelle «Mit dem Kopf durch die Wand»-Strategie gestoppt werden. (eing)