

Welche Gedankengänge hat eigentlich der St. Galler Regierungsrat?

EINGESANDT

15 JAN. 2021, 8716.ch

Das kantonale Tiefbauamt in St. Gallen plant und projiziert mit dem Segen der St. Galler Regierung an einer Umfahrung von Uznach. Die Beamten werden blindlings getrieben vom Gedanken, die Uzner Altstadt vom zugegebenermassen nicht angenehmen «Durchgangsverkehr» zu «entlasten».

Wie aber Herr Roggenkemper in seinem Leserbrief richtig schreibt, lösen solche Umfahrungsstrassen kein einziges Problem. Im Gegenteil, sie provozieren geradezu die nächsten Knöpfe, die dann auch «gelöst» werden sollen. So geschehen bei der Umfahrung Schmerikon. Natürlich hat der Dorfkern von Schmerikon heute weniger Verkehr als vorher. Aber eben die nächste Umfahrung lässt grüssen. Angesicht der horrenden Kosten von 300 oder noch mehr Millionen Franken muss man sich aber schon langsam Gedanken machen, ob die Umfahrung der richtige Weg ist.

Kein Fortschritt bei der Stadtbahn Obersee

Wenn ich im Verkehrssektor so viel Geld für einen solch kleinen geografischen Raum zur Verfügung hätte, würde ich mir überlegen, welche Infrastrukturmassnahmen im öffentlichen Verkehr realisiert werden könnten. Seit Jahrzehnten werkeln die kantonalen Ämter in St. Gallen an einer Stadtbahn Obersee herum. Verwirklicht ist kein einziges Projekt. Weder sind die nötigen Doppelspuren noch die versprochenen, neuen Haltestellen in Sicht. Noch spricht jemand in St. Gallen mehr ernsthaft von diesem innovativen öV-Projekt. Die Chefbeamten haben gewechselt und so auch die Ideen, die aus diesem Haus kommen. Leider gar nichts.

Kanton vernachlässigt den ÖV

Im Raum Gaster/March und im nahen Zürcher Oberland fehlen seit Jahrzehnten folgende öV-Infrastrukturbauten:

- Doppelspur Ziegelbrücke/SG – Uznach/SG – Schmerikon/SG – Rapperswil/SG
- Verbindungsschlaufe Schmerikon/SG – Rüti/ZH
- Doppelspur Rüti/ZH – Jona/SG

- Durchgehende Doppelspur Rapperswil – Hurden – Pfäffikon/SZ (Seedamm)
- Doppelspur Uznach/SG – Kaltbrunn/SG – Wattwil/SG (Rickentunnel)
- Neue Stadtbahnhaltestellen Spital Uznach, Schmerikon-Ost, Uznach West, etc.

Bereits in den Ortsnamen ist ersichtlich, dass die grössten Mängel im SBB-Schienennetz im Kanton St. Gallen liegen. Dieser Kanton macht sich aber seit Urzeiten keine Gedanken, ob und wie er die dringend nötigen Streckenausbauten mitfinanzieren könnte. Ohne Mitfinanzierung geht leider gar nichts. Das weiss der Kanton St. Gallen schon seit Jahrzehnten. Das war und ist ihm aber völlig egal. Er fordert nur immer vom Bund, dass dieser gefälligst diese Bauten erstellen solle.

Zuviel Investition in die Strasse

Anders bei den Strassen: Hier preschte derselbe Kanton seit Jahrzehnten mit immer grösseren und teureren Strassenprojekten wie die Umfahrung Schmerikon (1993), Umfahrungen im unteren Toggenburg, so zB Wattwil (Kosten: 125 Millionen Franken), Bütschwil (Kosten: 200 Mio. Franken) und jetzt eben wieder mit der Umfahrung Uznach (Kosten 350 und mehr Millionen Franken) vor. Da war ihm kein Projekt zu teuer.

Vielleicht könnte man sich auch einmal überlegen, das kantonale Tiefbauamt aufzulösen und in ein reines kantonales Strassen-Unterhaltsamt umzufunktionieren. Die Aufgaben wären der fachlich notwendige Unterhalt der Kantonsstrassen und nicht mehr die Planung von Mega-Projekten. Diese führen nämlich geradewegs in die nächste Falle.

Dies ist ein Beitrag von Paul Stopper, Dipl. Bauing. ETH/Verkehrsplaner, Uster

Titelbild (Symbolbild): Jan Huber

Kommission hat nicht «Einspruch erhoben»

LZ 25.1.21

Ausgabe vom 14. Januar

Zum Leserbrief «A15 – Anstoss zum Umdenken?»

Der Leserbrief hinterlässt einerseits den Eindruck, dass mit der Verbindungsstrasse A15-Gaster das Schutzgebiet «vernichtet» würde. Insbesondere stimmt die Aussage nicht, dass die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) «Einspruch» gegen das Projekt erhoben habe.

Die ENHK hat vielmehr im Auftrag des Kantons als Bauherr der Strasse ein Gutachten auf der Basis des im Sommer vorliegenden Projektstandes erstellt. Im Gutachten hat die ENHK vorerst einmal beurteilt, dass das vorliegende Kantonsstrassenprojekt das Schutzgebiet – welches zudem lediglich am Rande tangiert wird – beeinträchtigen würde. Das Projekt sei aus ihrer Sicht nur bewilligungsfähig, wenn das Vorhaben bestmöglich Rücksicht auf das Naturschutzgebiet nähme. Der Bericht lässt deshalb Nachbesserungen und Erklärungsbedarf offen, welche nun vom Kanton in einem weiteren Schritt zusammen mit dem Amt für Natur geprüft werden.

Im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts würden dann weitere Gutachten und Bestandsaufnahmen erfolgen und erst nach Vorliegen dieser Grundlagen wird die ENHK das Strassenbauvorhaben abschliessend begutachten. Wie in der Medienmitteilung des Kantons weiter erwähnt, hat die ENHK in ihrem Gutachten die bereits vorgesehenen Aufwertungsmassnahmen ausdrücklich begrüsst, war aber nicht Bestandteil ihrer Bewertung im Gutachten. Dies ist ihr rechtlich anscheinend auch nicht möglich.

Gerade die mit dem Projekt möglichen Aufwertungsmassnahmen dürften für das Schutzgebiet aber schlussendlich sogar ein Gewinn sein.

Weiter wird immer wieder die Tatsache ausgeblendet, dass seit Jahrzehnten intensiv mögliche Lösungen für das Verkehrsproblem in Uznach gesucht und geprüft wurden. Auch die vor über 20 Jahren aus der Bevölkerung ins Leben gerufene Arbeitsgruppe Verkehrs- und Entwicklungsplanung sowie nachfolgend die Verkehrsplanungskommission konnten leider keine nachhaltigen und wirksamen Lösungen finden, die Verkehrszahlen in Uznach zu reduzieren und die Strassen so sicherer zu machen. Was möglich war, wurde durch die Gemeinde umgesetzt. Mehr ist unter dem heutigen Verkehrsregime nicht möglich – vor allem nicht zukunftsgerichtet.

Uznach hat in der Vergangenheit aber auch erheblich in den ÖV investiert und wird dies im eigenen Interesse auch weiterhin tun. So wurden im Jahr 2001 noch rund 160 000 Franken für den öffentlichen Verkehr aufgewendet. Für das Jahr 2022 sind rund 660 000 Franken budgetiert, also etwa viermal mehr als vor 20 Jahren! Nebenbei sei bemerkt, dass die Verbindungssicherheit von Bus zur Bahn aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Staus oft nicht gewährleistet ist, was für einen Umstieg auf den ÖV auch nicht gerade förderlich ist.

Die Mobilität liegt in der Natur des Menschen und hat seit der Erfindung des Rades schlussendlich auch zur Notwendigkeit von Strassen geführt. Jede neu gebaute Wohnung, jedes neu gebaute Gebäude, jedes neu aus dem Boden gestampfte Quartier oder Siedlung der letzten Jahrzehnte ist mit Strassen erschlossen und bringt diesen Verkehr auch auf die Hauptverkehrsachsen. Zu jedem Haus führt in irgendeiner Form eine Strasse. Diese erschliessen den Zugang zu Haus und Hof für Bewohner, Lieferanten und Besucher. Strassen gehören in unserer mobilen Welt zu den Siedlungen wie Antennen zu kabellosen Kommunikationsmitteln. Es ist

höchste Zeit, den Tatsachen deshalb objektiv zu begegnen und die Infrastruktur auch zukunftsfähig für die nächsten Generationen anzupassen. Strassenzüge aus den vorherigen Jahrhunderten sind Nadelöhre und schon Jahrzehnten nicht mehr zeitgemäss.

Die Strasseninfrastruktur gilt es anzupassen, wie dies bei anderen Erschliessungsinfrastrukturen geschieht (z.B. bei Siedlungsvergrößerung Anpassung der Wasser- oder Abwasserleitungen etc.). Zu glauben, dass die Mobilität abnehmen würde, ist blauäugig. Der Strassenverkehr wird wohl nicht mehr von Verbrennungsmotoren beherrscht werden. Aber auch Elektro- und andere antriebsalternative Fahrzeuge benötigen Strassen. Macht es für die Sicherheit und Lebensqualität der Anwohner aber einen Unterschied, ob es zum Beispiel 20 000 Elektrofahrzeuge Fahrzeuge sein werden?

Im Jahr 2019 durchquerten ungefähr 6.4 Mio. Fahrzeuge den Gotthard-Tunnel. Bei der Uzner Stadtkirche wurden im gleichen Zeitraum rund 5.6 Mio. gezählt (Tendenz weiter steigend). Der Unterschied? Unmittelbar an der Strasse in Uznach leben, arbeiten und wohnen Menschen, welche auch zu Fuss oder mit dem Velo sicher in der Gemeinde unterwegs sein möchten.

Ich komme deshalb klar zu einem anderen Schluss als Werner Roggenkemper: Die vorliegende Linienführung der Verbindungsstrasse ist «enkeltauglich», weil zukunftsgerichtet. Und zugleich besteht damit die Möglichkeit, das Schutz- und Naherholungsgebiet nachhaltig aufzuwerten und für künftige Generationen zu sichern.

Felix Schnyder aus Uznach

Leserbriefe

LZ 4,2,21

Die Verbindungsstrasse ist enkeltauglich

Ausgabe vom 14. Januar

Zum Leserbrief von Werner Roggenkemper, «A15 – Anstoss zum Umdenken?»

Herr Roggenkemper schreibt, dass 50 Prozent des Verkehrs in Uznach Quell- und Zielverkehr seien. Richtig ist aber: Sowohl in der Zweck- und Machbarkeitsstudie von 2011 als auch in den nachfolgenden Planungen ist errechnet worden, dass mehr als die erwähnten 50 Prozent des Verkehrs auf die neue, ausserhalb des Siedlungsgebiets liegende Hauptstrasse gelenkt würden. Dieser Prozentsatz bezieht sich auf das ganze Gemeindegebiet von Uznach, also von der Grenze in Schmerikon bis zur Grenze in Kaltbrunn, und der Grenze von Gommiswald bis zur Grenze von Benken.

Bei diesem Betrachtungsperimeter werden für die Berechnung dieses Ziel-/Quellverkehrs somit zum Beispiel auch Fahrzeuge mitgezählt, welche in Schmerikon starten, um einen Besuch in der Rotfarb zu machen. Angenommen, die Rotfarb läge aber in diesem Fall nämlich rund 200 Meter weiter auf dem Gemeindegebiet von Kaltbrunn, würde dieses Fahrzeug in der erwähnten Statistik nicht mehr als Ziel- und Quellverkehr, sondern als Durchgangsverkehr für die Gemeinde Uznach aufgeführt. Basierend auf dem Verkehrsmodell 2014 hat eine von der Gemeinde Uznach in Auftrag gegebene Verkehrszählung im Jahr 2017 ergeben, dass der Durchgangsverkehr, hochgerechnet auf den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV), von Osten herkommend um die 70 Prozent beträgt. Da insbesondere die Nachbargemeinden in den vergangenen Jahren stark gewachsen sind, sollten eigentlich logischerweise die neueren Zahlen gültig sein. Passen die aktuellen Zahlen nicht in das Schema, oder was ist der Grund, dass diese immer wieder ausgeblendet werden?

Es ist klar, dass diese, von den Strassengegnern immer wieder gerne zitierte tiefere Prozentzahl insbesondere für

das Uzner Zentrum (Städtli, Bahnhof, Kunsthof), wo die Verkehrssituation am schlimmsten ist und die Bevölkerung am meisten leidet, erst recht nicht stimmt. Von diesem Betrachtungsperimeter ausgehend ist das Auto, welches am Uznaberg innerhalb der Gemeindegrenze startet und zur Rotfarb fährt, Durchgangsverkehr, da ja das Uzner Zentrum weder Ziel noch Quelle ist. Es starten im Städtli weder 9000 Fahrzeuge, noch haben 9000 Fahrzeuge es als Ziel, wie es uns der Leserbriefschreiber vermitteln will.

Nur mit der Verbindungsstrasse A15-Gaster erhält Uznach überhaupt die Möglichkeit, gänzlich vom Durchgangsverkehr befreit zu werden. Und nur mit dieser ausserhalb des Siedlungsgebiets geführten Strasse ist es überhaupt möglich, den Uznerinnen und Uznern den Weg frei zu machen, mit flankierenden Massnahmen auch des «hauseigenen Verkehrs» Herr zu werden und selbst bestimmen zu können, wie der Verkehr im Zentrum abgewickelt werden soll. Gerade weil es um die Zukunft und die künftigen Generationen geht, ist die geplante Verbindungsstrasse A15-Gaster enkeltauglich und zukunftsgerichtet.

Mario Grob aus Schmerikon, Präsident IG Verbindungsstrasse Ja

«Die Verkehrsproblematik belastet die ganze Region»

SEG
4.2.21

Aufgrund eines Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission könnte sich die Umsetzung der A15-Gaster weiter verzögern. Die See & Gaster Zeitung hat bei der IG Verbindungsstrasse Ja nachgefragt, was jetzt geschehen könnte.

Region Die IG Verbindungsstrasse Ja versucht, der Bevölkerung die geplante Umfahrungsstrasse A15-Gaster schmackhaft zu machen. Zurzeit kann die Interessengemeinschaft aufgrund der Coronavirus-Pandemie nur eingeschränkt auf ihr Anliegen aufmerksam machen. Zudem sorgte ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) für Aufsehen. Im Interview erklärt Sandro Morelli, Kommunikationsleiter der IG Verbindungsstrasse Ja, welche Auswirkungen das ENHK-Gutachten auf das Projekt haben kann und welche Vorteile sein Wohnort Benken von der Umfahrungsstrasse hätte. *mar*



Sandro Morelli (kleines Bild) ist überzeugt: Stausituationen wie diese könnten mit der A15-Gaster verhindert werden.

«Es ist ein enkeltaugliches Projekt»

Sandro Morelli sieht in der Umfahrungsstrasse A15-Gaster eine Chance für Uznach und die umliegenden Gemeinden

S&G 4.2.21

Interview von Manuel Reisinger

Als Kommunikationsleiter der IG Verbindungsstrasse Ja setzt sich Sandro Morelli für die Realisation der A15-Gaster ein. Im Interview erklärt er, wie die Pläne der IG aussehen und welche Auswirkungen das Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) haben könnte.

Benken/Region Sandro Morelli, weshalb haben Sie sich dazu entschieden, sich für die Umfahrungsstrasse A15-Gaster einzusetzen?

Ich bin der Meinung, dass die Verkehrsproblematik sowohl Uznach als auch die ganze Region See-Gaster sehr belastet. Es ist wichtig, dass man in dieser Hinsicht etwas macht.

Wie nehmen Sie als Benkner die Stimmung in Benken wahr? Stösst das Projekt dort eher auf Akzeptanz oder auf Kritik?

Soweit ich das beurteilen kann, ist das Verkehrsproblem in Benken nicht so präsent, da die Bevölkerung nicht unmittelbar davon betroffen ist. Aber bei den Behörden ist die Umfahrung sehr wohl ein Thema.

Heisst das, der Benkner Gemeinderat begrüsst die Umfahrung?

Im bisherigen Prozess rund um die Verbindungsstrasse haben sich die Behördenmitglieder jeweils sehr positiv dazu geäussert.

Welche Vorteile bringt die Strasse der Gemeinde Benken?



Sandro Morelli, Kommunikationsleiter der IG Verbindungsstrasse Ja.

Es würde auf jeden Fall weniger Umwegverkehr geben, der durch die umliegenden Dörfer fährt. Zudem hoffen die Benkner mit dem Bau der Umfahrung auf einen Ausbau der Uznacher- bzw. Benknerstrasse, die zwischen den beiden Orten verläuft. Ein dritter Vorteil ist die bessere Erschliessung von Uznach. Uznach ist ein Regionalzentrum. Wer mit öffentlichen Verkehrsmitteln verreist oder Einkaufen will, geht nach Uznach. Mit der Umfahrungsstrasse wäre dieses Zentrum besser zu erreichen.

Was hat die IG Verbindungsstrasse Ja geplant, um das Projekt der Bevölkerung weiter schmackhaft zu machen?

Wie wir schon bei unserer Pressekonferenz im November mitgeteilt haben, wollten wir im Frühling un-

ter anderem mit Standaktionen auf unser Anliegen aufmerksam machen. Doch zwei Dinge machen diesen Plan zunichte: Zum einen müssen wir wegen des Coronavirus auf digitale Möglichkeiten und Printwerbung ausweichen, zum anderen wissen wir nicht, wie der Kanton aufgrund des Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission verfahren wird. Bei grösseren Anpassungen kann man davon ausgehen, dass sich das Projekt weiter verzögern wird.

Mit dem Gutachten der ENHK kam erneute Kritik am Vorhaben auf, da die Strasse den Lebensraum verschiedener Vogelarten im Kaltbrunner Riet beeinträchtigen würde. Was kann jetzt noch am Projekt verändert werden, um dies zu verhindern?

Das ist schwierig zu sagen. Der Kanton muss jetzt gute Massnahmen erarbeiten. Es könnte sein, dass bessere Lärmschutzwände zum Einsatz kommen. Vielleicht wird aber auch eine Änderung der Linienführung beschlossen. Es gab in früheren Entwürfen des Projekts schon andere Linienführungen im Bereich des Kaltbrunner Riets. Ich könnte mir gut vorstellen, dass der Kanton darauf zurückgreifen wird.

Gegner der Umfahrungsstrasse erklärten, dass aufgrund des ENHK-Gutachtens die Kosten steigen könnten. Stimmt das?

Es gibt bei jedem Bauprojekt immer wieder Anpassungen, die gemacht werden müssen. Wenn die Massnahmen nicht zu einschneidend

sind, denke ich nicht, dass die Kosten dadurch steigen. Bei grösseren Anpassungen könnte das natürlich geschehen.

Wieso darf die Strasse überhaupt in einem Naturschutzgebiet gebaut werden?

Das ENHK-Gutachten lässt offen, welche Perimeter beim Bau der Strasse tangiert werden. So wie ich das verstanden habe, verläuft die Strasse nicht durch das Kaltbrunner Riet, sondern daran vorbei. Deshalb braucht es jetzt vertiefte Abklärungen und Nachweise des Kantons.

Die IG Verbindungsstrasse Ja machte im November darauf aufmerksam, dass das Kaltbrunner Riet vom Bau der Strasse profitieren könnte. Inwiefern?

Das Riet profitiert auf zwei Arten: Zum einen wurde zugesichert, dass im Riet mit der Umsetzung der A15-Gaster Ausgleichs- und Aufwertungsmassnahmen umgesetzt werden. Zum anderen führt die Verdichtung des Bodens im Bereich der Umfahrungsstrasse dazu, dass das Gebiet weniger entwässert wird, so dass es auch weiterhin ein Moor bleibt und nicht austrocknet.

Gibt es grössere Missverständnisse hinsichtlich der Verbindungsstrasse, die Sie aus der Welt schaffen möchten?

Ja, die gibt es. Die Gegner der Strasse sprechen davon, dass trotz Umfahrung mehr als 50 Prozent des Verkehrs im Städtli von Uznach bleiben wird. Das ist nicht so. Verkehrsstatistiken zeigen, dass der Durch-

gangsverkehr je nach Achse bis zu 66 Prozent beträgt. Zudem muss beachtet werden, dass jemand der vom einen Ende von Uznach zum anderen fährt – beispielsweise vom Spital Linth zum Linthpark – ebenfalls die Umfahrung nutzen könnte, um schneller am Ziel zu sein. In der Statistik wäre diese Person aber doch als Ziel- bzw. Quellverkehr verzeichnet. Ein weiteres Missverständnis ist die Annahme, dass es Alternativen gäbe. Alle Alternativen, die realistisch sind, wurden bereits durch die Gemeinde Uznach umgesetzt. Darüber hinaus sind viele der vorgeschlagenen Alternativen – zum Beispiel eine Unterführung der Bahnlinie – technisch nicht umsetzbar.

Knapp 400 Personen haben auf der Website der IG Verbindungsstrasse Ja das Projekt unterstützt. Was kann man mit der Unterstützung bewirken?

Man zeigt damit, dass es ein Bedürfnis der Region ist, dass die Strasse gebaut wird. Die A15-Gaster ist ein enkeltaugliches Projekt. Die Leute, die das Projekt unterstützen, sprechen sich dafür aus, dass kommende Generationen bessere Verkehrsverhältnisse erleben werden.

IHRE MEINUNG ZÄHLT

Was halten Sie von der Verbindungsstrasse A15-Gaster? Soll dieses Generationenprojekt so umgesetzt werden oder nicht? Schicken Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an die E-Mail-Adresse redaktion@toggengburger-zeitung.ch

KOMMENTAR

Meinungen prallen aufeinander

SEG 4.2.21

Von
Manuel Reisinger



Es gibt eigentlich immer mindestens zwei Meinungen. Was der einen Person gefällt, missfällt der nächsten. Ein Bauvorhaben, das jemand grandios findet, ist dem Nachbarn vielleicht völlig zuwider. Und verschiedene Meinungen prallen gerne lautstark aufeinander. Dies spürt der Bundesrat aktuell immer wieder: Werden Verschärfungen der Massnahmen gegen die Ausbreitung des Coronavirus beschlossen, meldet sich eine laute Menge aus der Bevölkerung, die diese Massnahmen verteufelt. Lockert der Bundesrat die Massnahmen, dann wird ein genauso lauter Teil der Bevölkerung aufschreien, dass dem Bundesrat die Gesundheit der Bevölkerung egal ist. Und auch bei der Umfahrungsstrasse A15-Gaster gibt es immer wieder Stimmen, die sich dafür, aber auch Stimmen, die sich dagegen aussprechen. Der politische Prozess, bis ein so grosses Projekt umgesetzt wird, kann ewig dauern. Was klar ist. Denn die Umfahrung Uznach betrifft viele Menschen. Aber auch Tiere sind betroffen: Wie die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission unlängst bemängelt hat, könnte die Umfahrungsstrasse die im Kaltbrunner Riet lebenden Vogelarten beeinträchtigen. Erneut entbrannte die Diskussion rund um die Strasse. Das besagte Gutachten könnte die weiteren Schritte des Projekts verzögern, erklärte mir Sandro Morelli, Kommunikationsleiter der IG Verbindungsstrasse Ja (Seite 3). Bei so vielen Meinungen und Einwänden erstaunt es nicht, dass es dauert, bis eine Entscheidung getroffen wird.

A15-Gaster ist für Naturschützer nicht bewilligungsfähig

LZ 9.2.21

«In der aktuellen Form sicher nicht bewilligungsfähig»: Das sagt Pro Natura zur Verbindungsstrasse A15-Gaster nach Studium des Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission. Der Kanton wiegelt ab.

von Pascal Büsser

Es ist ein massiver Dämpfer für das Generationenprojekt. Die Verbindungsstrasse A15-Gaster, die Uznach vom Durchgangsverkehr befreien und das Schmerkner Industriegebiet an die Autobahn anbinden soll, führe zu einer schweren Beeinträchtigung des Kaltbrunner Riets – einem Naturschutzgebiet von mehrfacher nationaler Bedeutung. Zu diesem Urteil kommt die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK). Und stellt das Projekt damit grundsätzlich infrage.

Anfang Jahr hat der Kanton über das Gutachten informiert. Damals

stellte er in den Fokus, «dass das Strassenbauprojekt vor allem die Lebensräume der Wasser- und Zugvögel sowie weitere auf Feuchtgebiete angewiesene Brutvogelarten schwerwiegend beeinträchtigen würde» (Ausgabe vom 8. Januar).

Mehr Beeinträchtigungen

Inzwischen liegt das volle Gutachten allen interessierten Kreisen vor. Und da zeigt sich: Die ENHK erwartet noch bei weiteren nationalen Schutzzielen schwere Beeinträchtigungen.

Für den Umweltverband Pro Natura St.Gallen-Appenzell ist nach Analyse des Gutachtens klar: «In der aktuellen Form ist das Projekt sicher nicht bewil-

ligungsfähig.» Dies sagt Co-Geschäftsführerin Corina Del Fabbro, die auch die Geschäftsstelle des Kaltbrunner Riets leitet. Entsprechend wäre mit Einsprachen von Umweltverbänden zu rechnen. Und deren Karten wären gut, wenn die ENHK ihr Urteil nicht abmildert, wie ein Umweltjurist auf Anfrage bestätigt. Ob es technisch mögliche und bezahlbare Alternativen gebe, die mit dem Schutz des Kaltbrunner Riets vereinbar seien, müsse der Kanton beantworten, meint Del Fabbro.

Projekt auf der Kippe

Manfred Huber, Projektleiter im kantonalen Tiefbauamt, gesteht ein, dass das Projekt an einer kritischen Wegscheide

mit offenem Ausgang steht. Aussichtslos sei die Lage aber nicht. «Die ENHK sagt, dass sie schwere Eingriffe vermutet und weitere Grundlagen braucht. Wir müssen jetzt wirklich erst unsere Arbeit machen, um definitive Aussagen zu erhalten», so Huber.

Alle Optionen prüfen

Aus Sicht von Mario Grob, Präsident der IG Verbindungsstrasse Ja, müssen nun alle erdenklichen Optionen geprüft werden, um die Umfahrung zu ermöglichen. Grob glaubt, dass eine klare Mehrheit der Uzner die A15-Gaster will – viele allerdings nicht mehr für sich, sondern für kommende Generationen.

REGION SEITE 3

«Wir gehen davon aus, dass das national e Interesse an der Verbindungsstrasse gegen Leben ist»

Für Manfred Huber, Projektleiter im St.Galler Tiefbauamt, steht die Verbindungsstrasse A15-Gaster aktuell auf der Kippe, ist aber noch nicht gescheitert. Eine allenfalls naturschutzfreundlichere Linienführung über die Benknerstrasse sieht er als nicht realistisch an.

von Pascal Büsser



Manfred Huber

Manfred Huber ist Leiter Strassen- und Kunstbauten im Tiefbauamt des Kantons St.Gallen. Im Interview nimmt er zu den Einwänden seitens Naturschutz zur Verbindungsstrasse A15-Gaster Stellung. Und erklärt die Hindernisse bei einem möglichen Plan B.

Manfred Huber, der Kanton ist seit gut einem Monat im Besitz des Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zur Verbindungsstrasse A15-Gaster. Haben Sie seit Anfang Jahr neue Erkenntnisse gewonnen?

MANFRED HUBER: Das Tiefbauamt hat zusammen mit dem Amt für Natur, Jagd und Fischerei und den beteiligten Umweltspezialisten das ENHK-Gutachten analysiert. Dieses fällt grundsätzlich negativ aus. Die ENHK weist jedoch mehrfach darauf hin, dass eine abschliessende Beurteilung noch nicht möglich sei. Hierzu fehlen zurzeit wichtige Grundlagen, die im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts bis im Sommer 2021 erarbeitet werden. Im Vordergrund stehen der Fachbericht Flora und Fauna, der Fachbericht Landschaft sowie verschiedene Gutachten, mit denen die offenen Fragen der ENHK zu beantworten sind.

Der Umweltverband Pro Natura St.Gallen-Appenzell ist der Meinung, mit einer reinen Optimierung der Dammlösung zur Abschirmung der Strasse vom Kaltbrunner Riet sei es nicht möglich, ein günstigeres Urteil der ENHK zu erhalten, weil der Damm ein standortfremdes Element

in der Moorlandschaft sei. **Bestreiten Sie diese Einschätzung?**

Ich bestreite dies nicht, weil eine fundierte Einschätzung erst nach Vorliegen der entsprechenden Fachgutachten erfolgen kann. Klar ist, dass es neben dem Damm weitere Massnahmen braucht. Die Aussage der ENHK, dass der Damm die Fläche der Feuchtgebiete vermindere, obwohl er auf Intensivlandwirtschaftsboden zu liegen kommt, ist sicherlich zu hinterfragen.

Pro Natura meint, man müsste die Strasse im Bereich Kaltbrunner Riet tiefer legen oder ganz eintunneln, um allenfalls eine aus Naturschutzsicht akzeptable Lösung hinzubekommen. Ist das denkbar oder technisch ausgeschlossen?

Grundsätzlich gehen wir es offen an und überprüfen verschiedene Varianten. Im Wissen, dass der Einbau der Strasse im Grundwasser schwierig wäre, respektive allenfalls nicht bewilligungsfähig. Es würde sicher viel teurer.

Wie viel teurer würde das Projekt mit dieser Variante?

Diese Frage kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden.

Sie hatten gesagt, die Linienführung sei im Bereich Kaltbrunner Riet schon maximal optimiert. Überprüft der Kanton aufgrund des ENHK-Gutachtens die Linienführung nun doch nochmals?

«Das Gutachten fällt grundsätzlich negativ aus. Es fehlen der ENHK aber noch wichtige Grundlagen.»

Die Linienführung wurde im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung im Jahre 2011 als Bestvariante festgelegt. Während der Projektierungsphase wurde darauf geachtet, dass die Strasse das Kaltbrunner Riet so wenig wie möglich tangiert. Ob weitere Optimierungen zur Reduzierung der Bedenken der ENHK möglich sind, werden die laufenden Abklärungen zeigen.

Ist es denkbar, auf der Linie der heutigen Benknerstrasse zu bleiben, um das Schutzgebiet weniger stark zu tangieren oder ist dies verkehrstechnisch nicht möglich?

Die Linienführung entlang dem bestehenden Strassennetz über die Benknerstrasse und Grynaustrasse wurde geprüft. Es zeigte sich, dass dies verkehrstechnisch nur mit einer harten Sperrung des Uzner Städtli möglich wäre. Da das Städtli aber auch in Zukunft für Blaulichtorganisationen, für den öffentlichen Busbetrieb, für den Langsamverkehr und den landwirtschaftlichen Verkehr, aber natürlich auch als Zubringer für Anwohner und das örtliche Gewerbe offenbleiben muss, ist eine harte Sperrung keine Option. Ohne harte Städtli-Sperrung ist diese Alternativroute verkehrstechnisch nicht machbar, weil ein Verkehrsknoten beim Bahnübergang Uznach zu unlösbaren Rückstaus und somit zu einem Verkehrskollaps führen würde.

Gemäss einem auf Umweltrecht spezialisierten Anwalt hat das Projekt rechtlich kaum eine Chance, wenn die ENHK am Ende eine schwere Beeinträchtigung nationaler Schutzziele sieht. Teilt der Kanton diese Einschätzung?

Das ENHK-Gutachten ist ohne Zweifel ein bedeutendes Fachgutachten. Die ENHK beurteilt die Auswirkung des Vorhabens auf die nationalen

«Das Vorgehen hat nichts mit Hoffnung zu tun, sondern ist bei Grossprojekten fester Bestandteil.»

Schutzziele. Hingegen macht sie keine Aussagen über die positiven Effekte der Ausgleichsmassnahmen wie die Chance auf eine erhebliche und zukunftsweisende Moorregeneration im Kaltbrunner Riet. Diese Aspekte sind erst im Rahmen einer qualifizierten Interessenabwägung zu beurteilen.

Wenn die ENHK eine schwere Beeinträchtigung nationaler Schutzziele sieht, muss die Strasse aber zwingend von mindestens gleichwertigem nationalen Interesse sein – unbesehen der Ausgleichsmassnahmen. Ist das bei einer regionalen Verbindungsstrasse gegeben?

Die nationale Bedeutung der Strasse ist nötig, damit eine Interessenabwägung rechtlich möglich ist. Das ist korrekt. Wir gehen davon aus, dass das nationale Interesse gegeben ist, zumal die Verbindungsstrasse in die Durchgangsstrassenverordnung des Bundes aufgenommen würde. Hierzu laufen zurzeit rechtliche Abklärungen.

Die ENHK schreibt, dass sie neben dem Vogelschutz auch schwere Beeinträchtigungen bei vier weiteren Schutzzielen erwartet. Und bei zweien, die sie noch nicht überprüfen konnte, solche nicht ausschliesst. Müsste man unter diesen Voraussetzungen das Projekt jetzt nicht abbrechen, statt nach dem Prin-

zip Hoffnung weiter Geld auszugeben?

Die ENHK weist in ihrem Gutachten ausdrücklich darauf hin, dass eine abschliessende Begutachtung auf Basis der vollständigen Unterlagen und des Umweltverträglichkeitsberichts gemacht werden muss. Dieser kann nun, nach Vorliegen des Projekts, erarbeitet werden. Das eingeschlagene Vorgehen hat also nichts mit Hoffnung zu tun, sondern ist bei der Erarbeitung von Grossprojekten fester Bestandteil.

Wie sieht das weitere Vorgehen seitens Kanton nun aus?

Bis Sommer werden die nötigen Fachgutachten erarbeitet und der Umweltverträglichkeitsbericht erstellt. Diese Unterlagen werden anschliessend der ENHK zur abschliessenden Begutachtung zugestellt.

Hand aufs Herz: Ist die Beurteilung durch die ENHK negativer ausgefallen, als es der Kanton erwartet hat?

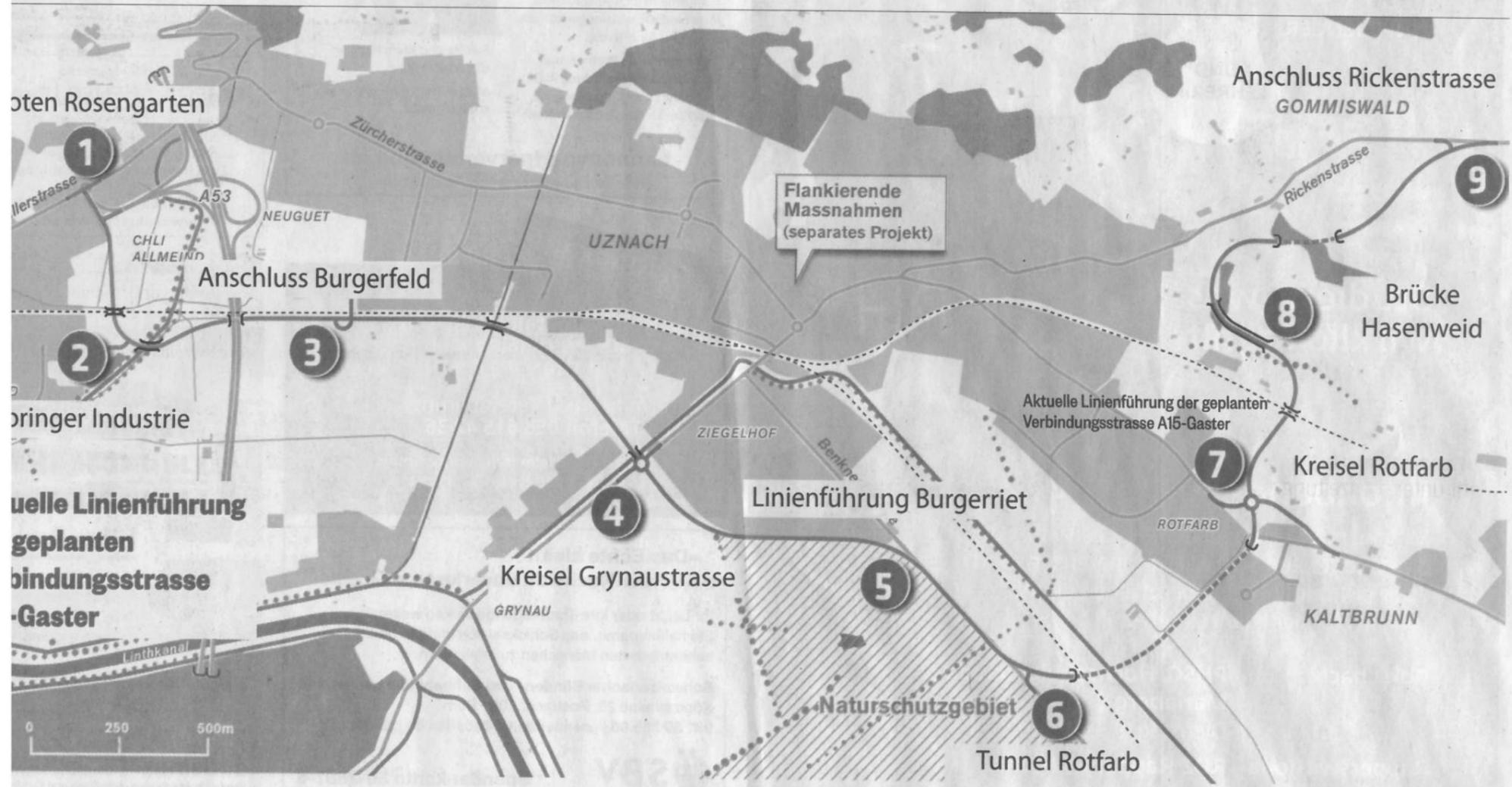
Was mir ganz wichtig scheint: Die ENHK sagt, dass sie schwere Eingriffe vermutet und weitere Grundlagen braucht. Wir müssen jetzt wirklich erst unsere Arbeit machen, um definitive Aussagen zu erhalten.

Anders gefragt: Auf wie viel Prozent schätzen Sie als Projektleiter aktuell die Chancen, dass die Umfahrung mit der vorliegenden Linienführung realisiert werden kann?

Sämtliche beteiligten Fachspezialisten können diese Frage aktuell nicht abschliessend beantworten. Es wäre deshalb falsch, jetzt eine Zahl zu nennen. Das ist sehr stark abhängig vom Ausgang der laufenden Abklärungen.

Das heisst, das Projekt ist an einer Wegscheide, wo es auf beide Seiten kippen kann?

Das ist so.



Grafiken zVg/Bilder Philipp Baer und Markus Timo Rüegg

Naturschützer sind alarmiert, Befürworter zu allem bereit

LZ
9.2.21

Die Verbindungsstrasse A15-Gaster droht am Bundesrecht zu scheitern. Der Naturschutzverband Pro Natura ist in Alarmbereitschaft. Für den Kopf der Befürworter dagegen ist die Umfahrung für die nächste Generation unbedingt nötig – auch zum Preis einer Totalsperrung des Uzner Städtlis für den Autoverkehr.

von Pascal Büsser

Es ist ein Generationenprojekt: Seit Jahrzehnten wird in der Region über eine Umfahrung von Uznach diskutiert – um das Uzner Städtli und Zentrum vom Durchgangsverkehr zu entlasten und diesen zu verflüssigen. Mit der 300 bis 350 Millionen teuren Verbindungsstrasse A15-Gaster schien eine konkrete Lösung letzten Herbst auf die Zielgerade einzubiegen (Ausgabe vom 20. November 2020).

Doch nun ist wieder alles infrage gestellt. Ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) hat dem Projekt einen massiven Dämpfer versetzt. Die ENHK sieht das Kaltbrunner Riet als Schutzgebiet von mehrfacher nationaler Bedeutung durch die Strasse gefährdet, wie der Kanton Anfang Jahr mitteilte (Ausgabe vom 8. Januar).

Damm hilft und stört zugleich

Inzwischen hat der Kanton das zwölfseitige ENHK-Gutachten an alle interessierten Kreise herausgegeben. Für den Umweltverband Pro Natura St. Gallen-Appenzell steht nach der Analyse fest: «In der aktuellen Form ist das Projekt sicher nicht bewilligungsfähig», sagt Co-Geschäftsführerin Corina Del Fabbro, die auch die Geschäftsstelle des Kaltbrunner Riets leitet.

Einer der Knackpunkte ist ein geplanter Lärmschutzdamm, um das Kaltbrunner Riet von der Strasse abzuschirmen. Dieser würde gemäss einem Kurzgutachten der Vogelwarte Sempach zwar gewisse Vogelarten im Riet vor Licht und Lärm schützen – primär solche die in Bodennähe brüten. Der Damm stelle aber «ein für die Linthebene untypisches Landschaftselement dar und vermindert zudem die Flächen der Feuchtgebiete», schreibt die ENHK. Das könnte dazu führen, dass gewisse

Vogelarten das Gebiet künftig meiden. Einige jagende Vogelarten würden den Damm hingegen als Leitstruktur wahrnehmen. Das erhöhe das Risiko für Kollisionen mit Autos. Zudem stellt der Damm laut ENHK eine trockene Schüttungsfläche dar, die im feuchten Moorgebiet auch von der Bodenbeschaffenheit her «standortfremd» wäre.

Nationale Schutzziele in Gefahr

Die ENHK geht bei insgesamt fünf Schutzzielen – auf Basis der verfügbaren Unterlagen – von «voraussichtlich» schweren Beeinträchtigungen aus – trotz der bereits vorgesehenen Massnahmen wie dem Lärmschutzdamm, dem Verzicht auf Beleuchtung, und einem schallarmen Strassenbelag. Bei zwei weiteren Schutzzielen schliesst die ENHK eine schwere Beeinträchtigung nicht aus.

Der Kanton betont, dass die Beurteilung durch die ENHK noch nicht abschliessend sei. Wichtige Fachgutachten würden nun erst im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt. Und Optimierungen geprüft.

Für Del Fabbro von Pro Natura ist dagegen klar: «Wenn der Kanton am Damm festhält und diesen nur optimiert, ist keine günstigere Beurteilung durch die ENHK zu erwarten.»

Und wenn die ENHK in der finalen Beurteilung bei mindestens einem nationalen Schutzziel eine schwere Beeinträchtigung sieht, sind Einsprachen von Umweltverbänden vorprogrammiert. Nicht nur Pro Natura ist durch das ENHK-Gutachten in Alarmbereitschaft.

Die Karten der Umweltschützer wären gut, das Projekt zu stoppen, wenn die ENHK ihr Urteil nicht abmildert. Dies sagt ein erfahrener, auf Umweltrecht spezialisierter Zürcher Rechtsanwalt auf Anfrage der «Linth-Zeitung». Denn sieht die ENHK eine schwere Beeinträchtigung nationaler Schutzziele, müsste der Kanton erst einmal bewei-



«In der aktuellen Form ist das Projekt sicher nicht bewilligungsfähig.»

Corina Del Fabbro
Pro Natura St. Gallen-Appenzell



«Wir sind für alle Varianten offen, um das übergeordnete Ziel zu erreichen.»

Mario Grob
IG Verbindungsstrasse Ja

sen, dass die Strasse von mindestens gleichwertigem nationalen Interesse ist, wie alle Involvierten bestätigen. Erst dann könnten Ersatzmassnahmen in die Waagschale geworfen werden.

Diskussion um Plan B lanciert

Gemäss Del Fabbro könnte eine aus Sicht des Umweltschutzes akzeptable Lösung sein, die Strasse im Bereich des Kaltbrunner Riets tieferzulegen oder ganz einzutunneln. «Ob dies technisch machbar und finanzierbar ist, muss der Kanton beantworten», sagt sie.

Eine andere Option könnte sein, die Umfahrung über die heutige Benkner- und die Grynaustrasse zu führen. Statt vor der Ortseinfahrt Uznach links am Gewerbegebiet vorbei abzubiegen und so noch näher ans Schutzgebiet zu kommen. Für Projektleiter Manfred Huber ist dies allerdings keine Option, weil dann das Uzner Städtli für den Verkehr komplett gesperrt werden müsste (siehe Interview links).

Anders sieht dies Mario Grob, Präsident der IG Verbindungsstrasse Ja: «Wir sind für alle Varianten offen, um das übergeordnete Ziel zu erreichen.» Ein komplett vom motorisierten Individualverkehr befreites Städtli ist für ihn gar ein erstrebenswerter Zustand. «Auch das Gewerbe ist dafür inzwischen sehr offen», ist er überzeugt.

Bezüglich Mehrheitsfähigkeit des Projekts in Uznach habe er keine Bedenken, sagt Grob. Wohl aber, dass dieses juristisch scheitern könnte. Er plädiert deshalb dafür, nun in Ruhe noch einmal alle Optionen bezüglich Linienführung im Gebiet Kaltbrunner Riet zu prüfen. Wenn der Zeitplan mit Abstimmung im Herbst in Uznach nicht mehr eingehalten werden könne, wovon er ausgehe, sei dies von untergeordneter Bedeutung. Ein halbes Jahr mehr oder weniger spiele keine Rolle. «Zentral ist, dass wir die Umfahrung für die nächs-

n ist»

de, ist aber noch listisch an.

ng weiter Geld auszu-

reist in ihrem Gutachten h darauf hin, dass eine de Begutachtung auf ollständigen Unterlagen nweltverträglichkeitsbecht werden muss. Dieser nach Vorliegen des Pro- itet werden. Das einge- orgehen hat also nichts g zu tun, sondern ist bei ung von Grossprojekten ndteil.

las weitere Vorgehen iton nun aus?

r werden die nötigen en erarbeitet und der räglichkeitsbericht er- Unterlagen werden an- der ENHK zur abschlies- itachtung zugestellt.

Herz: Ist die Beurtei- die ENHK negativer, als es der Kanton er-

nz wichtig scheint: Die lass sie schwere Eingrif- und weitere Grundla- . Wir müssen jetzt wirk- ere Arbeit machen, um issagen zu erhalten.

ragt: Auf wie viel Pro- zen Sie als Projektlei- die Chancen, dass die ; mit der vorliegen- nführung realisiert in?

teiligten Fachspezialis- diese Frage aktuell nicht d beantworten. Es wäre ch, jetzt eine Zahl zu ist sehr stark abhängig g der laufenden Ab-

das Projekt ist an cheide, wo es auf bei- ppen kann?

LZ 11.2.21
40 Jahre altes Projekt ist kaum zukunftsgerichtet

In mehreren Zeitungsartikeln und Leserbriefen wurde jüngst die Entlastungswirkung einer Umfahrung Uznach sowie deren Tauglichkeit für zukünftige Generationen diskutiert. Beim Anteil am Durchgangsverkehr durch Uznach gehen die Meinungen von Gegnern und Befürwortern der Umfahrung auseinander. 2017 wurden Verkehrszählungen durchgeführt.

Die Interpretation der Zahlen ist aber mit Fehlern behaftet. Erstens erfolgten die Zählungen lediglich in der Abendspitzenstunde zwischen 17 und 18 Uhr, in welcher per se der höchste Anteil an Durchgangsverkehr (Arbeitspendler und -pendlerinnen) zu erwarten ist. Zweitens erreichten auch zu dieser Zeit alle Ein- und Ausfallstrassen zusammen weniger als 50 Prozent Durchgangsverkehr. Und drittens spielt sich ein wesentlicher Anteil an Verkehr innerhalb der Grenzen von Uznach ab, welcher bei der Zählung nicht berücksichtigt wurde. Über den gesamten Tag hinweg würde deshalb der Entlastungseffekt durch die Umfahrung auf den

Strassen von Uznach realistisch betrachtet eher bei nur 30 bis 40 denn bei den propagierten 50 oder mehr Prozent liegen.

Wird die Umfahrung zudem als in die Zukunft gerichtetes Projekt angepriesen, so verstehe ich die Welt nicht mehr. Bald schon zwei Generationen zurück wurde genau dieselbe Linienführung als Süd-Umfahrung diskutiert. Im Zeitungsarchiv des «St. Galler Volksblatts» ist zum Beispiel die Ausgabe vom 30. April 1982 (!) ein Beleg dafür.

40 Jahre später sind wir also nicht schlauer geworden und glauben immer noch, dass diese Umfahrung ein Projekt ist, das auch unsere Enkel noch sinnvoll finden werden? Sind Sie davon überzeugt? Ich bin überzeugt, dass unsere Kinder und Enkel mit Geld, Land- und Wasserressourcen, Natur und Umwelt usw. sorgsamer umgehen werden als wir in den letzten 50 Jahren. Wenn es keine Alternativen gäbe, als mit Umfahrungsstrassen noch mehr Land und Naherholungszonen zu zerstören und weiteren Verkehr zu generieren, wäre das aus meiner Sicht eine Bankrotterklärung!

Roger Zahner aus Uznach

LESERMEINUNG S+G 11.2.21

Leserbrief zur Umfahrungsstrasse A15-Gaster

In mehreren Zeitungsartikeln und Leserbriefen wurde jüngst die Entlastungswirkung einer Umfahrung Uznach sowie deren Tauglichkeit für zukünftige Generationen diskutiert. Beim Anteil am Durchgangsverkehr durch Uznach gehen die Meinungen von Gegnern und Befürwortern der Umfahrung auseinander. 2017 wurden Verkehrszählungen durchgeführt. Die Interpretation der Zahlen ist aber mit Fehlern behaftet. Erstens erfolgten die Zählungen lediglich in der Abendspitzenstunde zwischen 17 und 18 Uhr, in welcher per se der höchste Anteil an Durchgangsverkehr (Arbeitspendler/-innen) zu erwarten ist. Zweitens erreichten auch zu dieser Zeit alle Ein- und Ausfallstrassen zusammen weniger als 50% Durchgangsverkehr! Und drittens spielt sich ein wesentlicher Anteil an Verkehr innerhalb der Grenzen von Uznach ab, welcher bei der Zählung nicht berücksichtigt wurde. Über den gesamten Tag hinweg würde deshalb der Entlastungseffekt durch die Umfahrung auf den Strassen von Uz-

nach realistisch betrachtet eher bei nur 30 bis 40%, denn bei den propagierten 50 oder mehr Prozent liegen. Wird die Umfahrung zudem als in die Zukunft gerichtetes Projekt angepriesen, so verstehe ich die Welt nicht mehr. Bald schon zwei Generationen zurück wurde genau dieselbe Linienführung als Süd-Umfahrung diskutiert. Im Zeitungsarchiv des St. Galler Volksblatts ist zum Beispiel die Ausgabe vom 30. April 1982 (!) ein Beleg dafür. 40 Jahre später sind wir also nicht schlauer geworden und glauben immer noch, dass diese Umfahrung ein Projekt ist, das auch unsere Enkel noch sinnvoll finden werden? Sind Sie davon überzeugt? Ich bin überzeugt, dass unsere Kinder und Enkel mit Geld, Land- und Wasserressourcen, Natur und Umwelt etc. sorgsamer umgehen werden als wir in den letzten 50 Jahren. Wenn es keine Alternativen gäbe, als mit Umfahrungsstrassen noch mehr Land und Naherholungszonen zu zerstören und weiteren Verkehr zu generieren, wäre das aus meiner Sicht eine Bankrotterklärung!

Roger Zahner, Uznach

Für die Vergangenheit oder die Zukunft?

Ausgabe vom 9. Februar

Zum Artikel «Naturschützer sind alarmiert, Befürworter zu allem bereit»

In der «Linth-Zeitung» vom 9. Februar heisst es von den Befürwortern der Verbindungsstrasse A15-Gaster zum wiederholten Male: «Die Verbindungsstrasse A15 ist ein Generationenprojekt, seit Jahrzehnten wird über eine Umfahrung diskutiert.»

Wenn ich als Unternehmerin mit allen Mitteln an einer fast 50-jährigen Lösung festhalten würde, könnte ich meinen Betrieb wohl bald schliessen. Ebenso bin ich überzeugt, dass wir für die momentanen Probleme auf der Welt andere Wege gehen müssen, als wir es in den letzten Jahrzehnten getan haben. Umdenken allein hilft noch nicht, wir müssen handeln, jeder und jede, so bald wie möglich, unkonventionell!

Die Welt ist nicht mehr die gleiche wie vor 50 Jahren. In den letzten Jahren haben sich die Rahmenbedingungen und das Verhalten (Einkauf, Kommunikation, Mobilität, etc.) von uns Menschen geändert. Dass wir in Uznach ein Verkehrsproblem haben,

ist unbestritten. Dass sich die Entwicklung der Welt und das Verhalten der Konsumenten weiter verändern werden (und müssen), ebenso.

Wer heute und morgen erfolgreich sein will, gibt sich nicht mit der «erstbesten» an der Vergangenheit orientierten Lösung zufrieden. «Erstbesten» ist vielleicht das falsche Wort, ich erinnere mich, dass die nun verfolgte Variante schon vor acht Jahren offiziell nur als «knapp genügend» bewertet wurde. Und in der Zwischenzeit nochmals viermal teurer prognostiziert wird. Erfolgreiche Unternehmen wenden zur Problemlösung kreative, innovative Methoden an, beziehen Betroffene mit ein, und zwar von Anfang an und richtig.

Ich meine, dass die bisher einzige diskutierte Lösung «Umfahrung» begraben und endlich zukunftsweisende und innovative Varianten gesucht werden sollen. Es gibt genug Zeichen, die dafür sprechen. Zurück auf Feld eins also.

Wenn Mario Grob von der IG «Verbindungsstrasse Ja» sagt, «Zentral ist, dass wir die Umfahrung für die nächste Generation realisieren können», dann wäre das einzig Richtige, dass wir diese Generation fragen, ob sie für 350 Millionen Franken 40 000 Quadratmeter Kulturland opfern will. Notabene, um Probleme zu verlagern, statt zu lösen.

Oder ob wir diese Generation ernsthaft miteinbeziehen, um andere Ansätze zu finden, damit auch sie die

Schönheit und den Erholungsfaktor der Natur rund um Uznach geniessen dürfen.

Irene Lehmann-Fäh aus Uznach

A 15-Gaster: Wir wollen diese Strasse nicht

Mario Grob von der IG «Verbindungsstrasse Ja» möchte den kommenden Generationen eine Umfahrungsstrasse schenken. Als Vertreter der kommenden Generation sage ich Ihnen: Wir wollen diese Umfahrungsstrasse nicht!

Denn neue Strassen führen zu neuem Verkehr – und neuer Verkehr zu mehr Emissionen. Und diese können wir in der Klimakrise nicht gebrauchen. Lassen Sie uns besser gemeinsam zukunftsfähige Lösungen finden, welche uns allen nützen. Lö-

sungen, welche einerseits den Verkehr auf den heutigen Strassen verträglich abwickeln und andererseits das Städtli aufwerten.

Städte wie Köniz zeigen, dass eine hohe Lebensqualität auch bei 20 000 Fahrzeugen pro Tag erreicht werden kann. So könnte auf die Umfahrung verzichtet und damit auch das national wichtige Naturschutzgebiet Kaltbrunner Riet genügend wertgeschätzt werden. Ein Gewinn für alle!

Silas Trachsel aus Rapperswil, Raum- und Verkehrsplaner, Wahlkreis-Verantwortlicher JGLP See-Gaster und Vorstand GLP Linth