

Leserbrief zur Regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster

Liebe Uznerinnen und Uzner, ich wohne und arbeite seit über 40 Jahren in Uznach und Sie alle oder mindestens der grösste Teil sind mit mir wohl einig, dass der Bahnübergang Grynaustrasse (Heilige Kuh oder nicht) das Hauptproblem Nummer 1 der Verkehrsstaus im Städtli und Umgebung ist. Hier einige Ideen und Visionen zur A15: Machbarkeiten sind wohl oder übel noch abzuklären.

A: Die A15 Gaster vom Knoten Rosengarten bis zum Kreisel Grynaustrasse ist wie geplant realisierbar.

B: Die Etappe Grynaustrasse bis zum Anschluss Benknerstrasse, da wird uns das Gutachten des Natur- und Heimatschutzes noch einiges Kopfzerbrechen machen. Eine gängige Lösung wäre die Benutzung der Grynaustrasse und die bestehende Benknerstrasse, die allerdings ausgebaut werden müsste.

C: Die Etappe Benknerstrasse Kreisel Fischhausen mit Tunnel ist auch wie geplant umsetzbar.

D: Im Gegensatz steht die Verbindung Fischhausen Hasenweid Rickenstrasse mit riesigen Kosten, fragwürdiger Linienführung, dazu noch schlechtem Baugrund zur grossen Diskussion an. Meiner Meinung nach sind Rickenstrasse und Gasterstrasse genügend ausgebaut, um als bestehende Strassennetze genutzt zu werden. Nur der Rössliplatz muss entsprechend umgebaut werden (Kreisel neu im Projekt enthalten). Zum Hauptproblem Nummer 1 - Bahnübergang Grynaustrasse, wie eingangs erwähnt - nachfolgend meine Vorschläge. Ab dem Kreisel Zürcherstrasse Kunsthof soll ein Zubringer südlich über das Streuli Areal (Neubau Projekt) auf die Gallustrasse und dort im Tunnel unter Bahnhof zwischen Liegenschaft Robin und den Wohnblocks Escherstrasse bis Ende Bauzone erstellt werden. Von da ist der Anschluss an die Verbindungsstrasse A15-Gaster oberir-

disch zu bauen. Das Wohnquartier Gallustrasse kann ab der Liegenschaft Gallustrasse 9 direkt zur Gerbistrasse Zürcherstrasse erschlossen werden. Vorteile bei Schliessung des Bahnübergangs sind folgende: Die Abwicklung des Busverkehrs beim neuen Bushofstandort funktioniert ohne Verspätungen. Der Ziel- und Quellenverkehr aus zukünftigen und bestehenden Wohnquartieren wie Eisenbahnstrasse, Wohnüberbauung SBB Schuppen bis Handwerker Center, Überbauung Streuli Areal sowie die ganze Bahnhofstrasse, Überbauung Seidenhof können so problemlos integriert werden.

Noch ein Vorschlag zu P+R-Parkplätzen auf der Nordseite des Bahnhofs: Die Tiefgarage auf dem Steuli Areal soll um 100 Plätze grösser gebaut und mit direktem Fussgängerzugang zu den Perronrampen SBB in die schon geplante 2. Personenunterführung integriert werden.

Die Begegnungszonen Bahnhof und Steuli Areal wären eine wünschenswerte und gute Sache. Auch das Projekt Städtli als Aufenthalts- und Erlebnisraum wäre eine tolle Sache, aber nur mit Langsamverkehr und ohne den Schwerverkehr, der die Umfahrung Rickenstrasse - Gasterstrasse - Kreisel Fischhausen - A15 zu befahren hat. Geschätzte Leserinnen und Leser, ich will mit meinen Ausführungen zur Aufhebung des Bahnübergangs und neuen Strassenführungen erreichen, dass nochmals eine breite Diskussion ausgelöst wird. Es muss ein breitabgestütztes Projekt mit tragbaren Kosten umgesetzt werden, vor allem unser geliebter (gehasster) Bahnübergang.

Anmerkung dazu: mit dem $\frac{1}{4}$ Stunden Taktfahrplan wird sich die Barrierenschliesszeit auf mindestens 20 Minuten pro Stunde erhöhen. Wollen wir den Stau und die Abgase weiterhin in Kauf nehmen?

Ich richte meine Anliegen an Gemeindegremium Uznach, alle Parteien, und Korporationen. Jetzt haben wir eine riesengrosse, vielleicht die letzte Chance, Uz-

nach als zentralen Standort ins richtige Erscheinungsbild zu rücken mit einer hohen Lebensqualität.

Peter Müller-Gerwer, Uznach

Leserbrief zum Artikel «Die Route war schon 1982 geplant» in der See & Gaster Zeitung vom 25. Februar 2021: «Mehrverkehr»

Wer in die Zukunft schauen will, kann aus der Vergangenheit lernen. Autobahnzu- und -ausfahrten haben schon immer Verschandelung und Mehrverkehr gebracht. Beispiele? Wil, Lachen, Reichenburg, Schänis, Neuhaus und viele mehr. Also freuen wir uns auf Rosengarten, Grynau, Fischhausen etc. Zahners Grosskreisel und eine Unterführung wären wahrscheinlich ein vernünftiger Weg. Die Zeit wird es zeigen.

Gian Gadiant, Uznach

Leserbrief zur A15-Gaster: Antwort auf den Artikel «Es ist ein enkeltaugliches Projekt» in der See & Gaster Zeitung vom 4. Februar 2021

A15-Gaster und Kaltbrunner Riet: Mir sträuben sich die Haare, wenn ich das lese, was Sandro Morelli als IG-Kommunikationsleiter behauptet: Das Foto auf der Frontseite der See & Gaster Nr. 4-Zeitung könnte das Problem nicht besser illustrieren! Die geschlossene Barriere! Da hilft auch eine Umfahrung nicht, ausser, dass noch mehr rarstes Naturschutzgebiet verloren geht! Schade für die «ENKEL»!

Béatrice Gribi, Uznach

Das Uzner Städtchen soll mit Millionen wiederbelebt werden

LZ
12.3.21

Kommt die Umfahrungsstrasse, wird deutlich weniger Verkehr durchs Uzner Städtli fahren. Die Planung der flankierenden Massnahmen läuft auf Hochtouren. Jetzt beginnt die Mitwirkung für die Bevölkerung.

von Urs Schnider

Es ist kein Vergnügen als Fussgänger oder Velofahrerin im Uzner Städtli: Verkehr, Lärm und Staub sorgen für Tristesse. Viele Geschäfte haben bereits kapituliert und sind aus dem Städtli verschwunden. Das soll sich mit dem Bau der Verbindungsstrasse A15-Gaster ändern. Der grösste Teil des Verkehrs soll mit flankierenden Massnahmen auf die Umfahrungsstrasse gelenkt werden. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wird

heute Freitag an alle Uzner Haushaltungen verteilt. Die Bevölkerung ist nun eingeladen, an der Weiterentwicklung mitzuwirken.

Kosten von 3,4 Millionen Franken

Vorgesehen sind im Konzept unter anderem zwei neue Eingangstore beim «Ochsen» sowie beim «Rössli»-Platz sowie Begegnungszonen, wo die Aufenthaltsqualität mit verschiedenen Massnahmen wie etwa Bäumen und Sitzgelegenheiten erhöht werden soll. Auch der Kirchplatz wird neu gestaltet. Zudem soll die heutige Bushalte-

Die Anzahl Fahrzeuge, die sich heute durchs Städtli wälzt, soll mehr als halbiert werden: von rund 18 000 auf 8000.

stelle «Tor» am «Rössli»-Platz zum Kirchplatz verlegt werden.

Auch das Verkehrskonzept wird genauer beleuchtet. Im Städtli soll neu Tempo 20 gelten. Die Anzahl Fahrzeuge, die sich heute durchs Städtli wälzt, soll mehr als halbiert werden: von rund 18 000 auf 8000. Kostenpunkt für die Massnahmen gemäss Grobkostenschätzung rund 3,4 Millionen Franken. Die Sache hat jedoch einen grossen Haken. Kommt die geplante Verbindungsstrasse A15-Gaster nicht, werden die Massnahmen obsolet. Einen Plan B gibt es nicht. **REGION SEITEN 2 UND 3**

mplett umgebaut werden

L2
12.3.21

onale Umfahrungsstrasse soll Besserung bringen. Im Städtli sind flankierende Massnahmen geplant.
m sich die Bevölkerung im Mitwirkungsverfahren einbringen soll. Das ist aber wegen Corona gar nicht so einfach.



ene Zonen eingeteilt und weitgehend vom Verkehr befreit werden.

Bilder: Gemeinde Uzner

Die grösste ist die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster (RVS). Die ist Voraussetzung für das Vorhaben. Denn der grösste Teil des Städtliverkehrs soll auf diese Umfahrungsstrasse geführt werden.

Es steht aber derzeit noch nicht einmal fest, ob die Umfahrungsstrasse überhaupt kommen wird, obschon der Kanton und die Region seit Jahren am Planen sind (diese Zeitung berichtete mehrfach).

Denn so hat etwa die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) gravierende Bedenken bezüglich des Kaltbrunner Riets angemeldet. Die Kommission erachtet die Strasse gemäss aktueller Planung als

nicht bewilligungsfähig (Ausgabe vom 9. Februar).

Andererseits leistet die lokale Interessengemeinschaft Mobilität Region Uzner (IGMRU) seit Jahren Widerstand gegen die Umfahrung. Sie will noch in diesem Frühling das fakultative Referendum dagegen ergreifen. «Die Uznerinnen und Uzner sind von diesem Jahrhundertprojekt sehr stark betroffen und sollen an der Urne darüber abstimmen dürfen», heisst von der IGMRU. Dafür müssen mindestens 400 Unterschriften gesammelt werden.

Kein Plan B – kommt die Strasse nicht, bleibt alles beim Alten

Eine Abstimmung ist auch im Sinne der Uzner Behörden, deshalb wurde jüngst das Gemeindereglement angepasst, um die Urnenabstimmung über die Umfahrungsstrasse überhaupt zu ermöglichen.

Allerdings: Kommt die RVS nicht, stünde Uzner vor einem Scherbenhaufen: «Leider gibt es keinen Plan B», räumt Forrer ein. In diesem Fall müsste nochmals eine Gesamtanalyse vorgenommen werden. Die Strasse durch das Städtchen würde eine Kantonsstrasse bleiben. Das heisst, dass sich weiterhin bis zu 19000 Fahrzeuge pro Tag durch das Zentrum quälen würden, gibt Forrer zu bedenken.

Bis anhin kostete die Planung gemäss Forrer knapp 80000 Franken, für die Erstellung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes sowie die Berechnungen des Verkehrsmodells. Die Projektkosten selber werden in einer Grobkostenschätzung mit 3,4 Millionen Franken angegeben – allerdings mit einer Unschärfe von plus/minus 30 Prozent. Wird das Vorhaben ins Agglomerationsprogramm aufgenommen, würde der Bund gemäss Forrer 30 bis maximal 40 Prozent der Kosten mitfinanzieren.

Es wird noch lange dauern, bis das Städtli umgebaut sein wird

Falls die Umfahrungsstrasse tatsächlich kommt, rechnet Forrer damit, dass es noch acht bis zehn Jahre dauern wird, bis das Uzner Städtli umgebaut sein wird. «Wenn alles reibungslos über die Bühne geht und ich in drei Jahren nochmals für eine Amtsdauer gewählt werde, könnte ich allenfalls den Spatenstich noch vornehmen», gibt sich Forrer zuversichtlich (siehe «Sechs Fragen an»).



So könnte es dereinst aussehen: Das neue Eingangstor beim «Rössli»-Platz sowie eine Skizze zum neuen Kirchplatz.

Das Städtli Uznach soll ko

Rund 18 000 Autos fahren täglich durchs Uzner Städtli – fast so viele wie durch den Gotthardtunnel. Die regi
Kosten: rund 3,4 Millionen Franken. Jetzt legt die Gemeinde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept auf, zu de

von Urs Schnider

LE
12.3.21

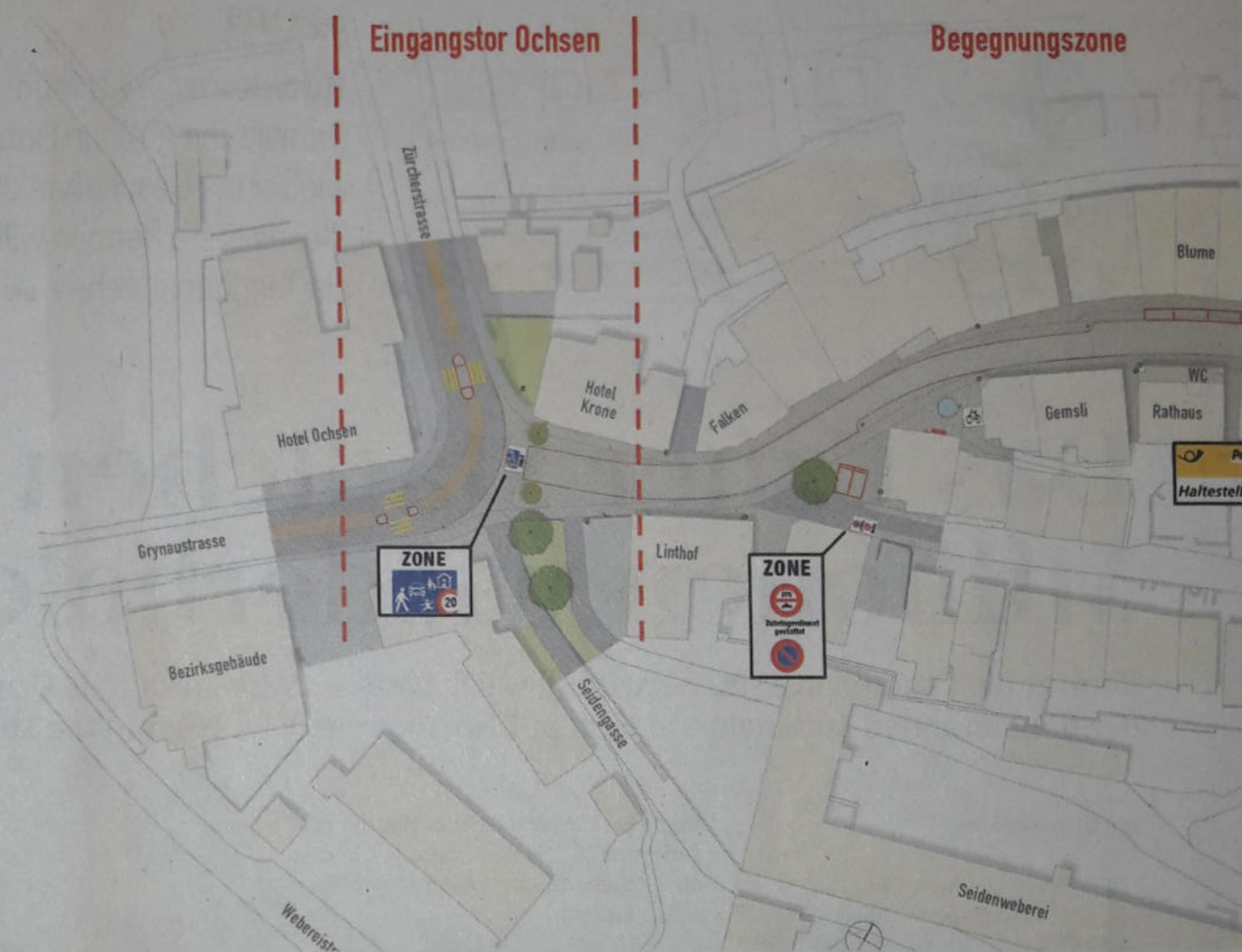
Es sind ambitionierte Pläne, welche die Uzner Behörden für das verkehrsgeplagte Städtli vorlegen. In fünf verschiedene Bereiche aufgeteilt, soll das Konzept mehr Raum für Begegnung und letztendlich vor allem weniger Verkehr bringen. Von den rund 18 000 Autos und Lastwagen, die sich heute tagtäglich durchs Städtli wälzen, soll dereinst nur noch ein Bruchteil gezählt werden: «Aktuelle Modellrechnungen belegen, dass mit den flankierenden Massnahmen das Verkehrsaufkommen im Städtchen auf maximal 8000 Fahrzeuge pro Tag reduziert werden kann», sagt der Uzner Gemeindepräsident Diego Forrer.

Forrer betont, dass auch ums Städtchen herum eine Verbesserung der Verkehrssituation erreicht würde. Auf den Zufahrtsstrecken Zürcher-, Gaster- und Rickenstrasse würde die Verkehrsreduktion sogar drei- bis fünfmal geringer werden. «Dies führt auch ausserhalb des Städtchens zu mehr Lebensqualität und einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit», so Forrer.

Mitwirkung der Bevölkerung wegen Corona nicht einfach

Nun legt die Gemeinde ihre Pläne offen, wie das erreicht werden soll. Sie lädt die Bevölkerung ein, sich am Mitwirkungsverfahren zu beteiligen. Das ist jedoch coronabedingt gar nicht so einfach. So wird es beispielsweise keine Informationsveranstaltungen geben, an denen das Projekt vorgestellt werden könnte. Forrer bestätigt das, hält aber fest: «Aufgrund der zahlreichen Rückmeldungen aus den Grundeigentümergegesprächen war es dem Gemeinderat wichtig, die Mitwirkung zum jetzigen Zeitpunkt zu lancieren.»

Je nach den weiteren Entscheidungen zur regionalen Verbindungsstrasse (RVS) und den hoffentlich zahlreichen Rückmeldungen aus der Bevölkerung behält sich der Gemeinderat gemäss Forrer vor, den persönlichen Austausch mit der Bevölkerung nachzuholen.



Weniger Autos, mehr Lebensqualität: Das verkehrsgeplagte Städtli Uznach soll im Zuge der geplanten Umfahrungsstrasse in versch

Für die Behörden besteht die Herausforderung also darin, die flankierenden Massnahmen im Städtli der Bevölkerung auch ohne Informationsveranstaltungen schmackhaft zu machen. Das wird nun mittels Broschüren versucht, die an die Haushaltungen gesandt werden.

Begegnungszonen sollen das Städtli wieder beleben

Daraus wird ersichtlich, dass etwa Begegnungszonen geschaffen werden sollen, die zum Verweilen einladen und in denen Fussgänger in jedem Fall Vortritt geniessen (siehe Grafik oben).

Neue Eingangstore beim «Ochsen» sowie oben am Städtli beim «Rössli» sollen die neuen Zonen optisch signalisieren und den motorisierten Verkehr möglichst davon abhalten, überhaupt ins Städtli zu fahren – obschon dies nach wie vor

möglich sein wird, etwa für Kunden der Geschäfte, Anwohnerinnen, Lieferanten sowie die Busse des öffentlichen Verkehrs und für die Blaulichtorganisationen.

Tische und Stühle der Restaurants sollen auf Plätzen die Passanten zum Verweilen einladen. Bänke als Ruhemöglichkeiten genutzt werden sowie Bäume für Schatten im Sommer sorgen. Das Verkehrskonzept ist hauptsächlich auf den Langsamverkehr ausgerichtet (siehe Infokasten).

Bushaltestelle soll zum Kirchplatz verlegt werden

Neben den beiden erwähnten Eingangstoren wird der Kirchplatz aufgewertet, so das Ansinnen der Behörden. Die bisherige Bushaltestelle beim «Rössli»-Tor soll aufgehoben und beim Kirchplatz neu erstellt werden. Der Kirchplatz erhalte durch seine zentrale Lage im Städtchen di-

rekt bei der Stadtkirche ein neues Ambiente. «Publikumsorientierte Nutzungen wie Fachgeschäfte und Gastronomie unterstützen die gewünschte Nutzungsvielfalt und Belebung», heisst es im Konzept.

Neben den Sitzgelegenheiten und Wasserelementen ist auch ein charakteristischer Bodenbelag vorgesehen. Etwa mit einer Granit-Pflasterung, die dem Bereich ein «standesgemässes Ambiente» verleihen werde, heisst es weiter.

Zudem soll der Kirchplatz für temporäre Veranstaltungen wie Märkte oder Kunstprojekte genutzt werden können. Das Städtli soll ein Ort werden, wo das gesellschaftliche Leben stattfinden kann und sich die Leute (wieder) gerne aufhalten.

Welche Uzner Bürgerin und welcher Uzner Bürger wünschte sich das nicht? Bis es jedoch so weit ist, sind noch viele Hürden zu nehmen.

Sechs Fragen an ...

Diego Forrer

L7 12.3.21

Gemeindepräsident
Uznach



dem Gemeindestrassennetz von Uznach.

2 Und wenn die Strasse gar nicht kommt, gibt es einen Plan B? Nein. Dann müsste nochmals eine Gesamtanalyse vorgenommen werden. Die Strasse durch das Städtchen würde eine Kantonsstrasse bleiben – es würden sich weiterhin bis zu 19 000 Fahrzeuge pro Tag durch das Zentrum quälen.

3 Haben Sie schon Häuser gekauft im Städtli, die Immobilienpreise werden explodieren, wenn das Projekt durchkommt. Werden Sie Spekulationen entgegentreten? Selbstverständlich haben wir nicht die Absicht, als Immobilienspekulant aufzutreten. Viel ziel-

führender wäre es, wenn die jeweiligen Grundeigentümer nach dem Bau der Verbindungsstrasse in ihre Liegenschaften investieren würden und so das Ortszentrum von Uznach zusätzlich aufgewertet würde.

4 Der Umbau des Städtlis wird eine Belastung für die Anwohner, oder? Der Gegenwert ist ein attraktives Ortszentrum, wie es Uznach und dessen Bevölkerung verdienen.

5 Denken Sie, die Solidarität in den umliegenden Quartieren und Gemeinden, die mit der Verbindungsstrasse einen Grossteil des Verkehrs abbekommen, wird gross genug sein, um das Projekt durchzubringen? Wenn die

Leute die Umfahrungsstrasse und die flankierenden Massnahmen aus Solidarität unterstützen, ist dies ein feiner Zug. Viel wichtiger ist aber, dass sie aus Überzeugung dahinterstehen und den Mehrwert erkennen. Denn vom Projekt profitieren auf die eine oder andere Weise nicht nur die Städtlibewohner, sondern die ganze Bevölkerung – auch Bewohner der umliegenden Gemeinden.

6 Werden Sie persönlich betroffen sein von dieser Verkehrsumlagerung? Da ich täglich das Fahrrad nutze und die Strasse an der «Rössli»-Kreuzung queren muss, würde ich wie alle anderen Velofahrer und Fussgänger von der grösseren Verkehrssicherheit profitieren. (snu)

1 Das Betriebs- und Gestaltungskonzept für das «neue» Städtli liegt vor. Nun startet das Mitwirkungsverfahren für die Bevölkerung. Wie wollen Sie die Uznerinnen und Uzner davon überzeugen? Der Gemeinderat erachtet den Vorschlag als ausgewogen. Mit den geplanten Massnahmen wird der Durchgangsverkehr effizient auf die Regionale Verbindungsstrasse gelenkt. Dies führt zu einer markanten Entlastung auf

Das vorgesehene Verkehrskonzept im Uzner Städtli

LZ 12.3.21

Begegnungszone

Mit der Eröffnung der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster (RVS) wird die Ortsdurchfahrt durch das Städtchen Uznach von der Kantonszur Gemeindestrasse zurückgestuft. Damit werde die Voraussetzung erfüllt, den Strassenraum verkehrsberuhigt und siedlungsverträglich zu gestalten, wie es im «Betriebs- und Gestaltungskonzept» der Gemeinde Uznach zum Verkehr heisst. In der Begegnungszone im Städtchen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h. Um das Städtchen vom Durchgangsverkehr zu befreien, sind bauliche Elemente wie Fahrbahneinengungen, Belagswechsel und Baumtore vorgesehen. Das Kreuzen von Postautos bleibt – ausser im Bereich der Einengungen – nach wie vor möglich. Auch Gelenkbusse könnten das Städtli weiterhin passieren, heisst es im Konzept,

das die Gemeindebehörden nun vorgelegen.

Eingangstore

Mit der Umgestaltung der «Ochsen»- und der «Rössli»-Kreuzung wird der motorisierte Verkehr nicht Richtung Städtchen gelenkt. Autofahrer sollen dieses zunehmend meiden. Die neue Verkehrsführung wird durch mittige Mehrzweckstreifen auf der Einfallsachse, Belagswechsel sowie Bäume bei den Eingangstoren in die Begegnungszone unterstützt.

Fussgänger

Die Begegnungszone schafft die Voraussetzung für komfortable, hindernisfreie und sichere Längs- und Querverbindungen. Die Verkehrssicherheit – und insbesondere die Schulwegsicherheit – werde verbessert. Zudem würden die Bedingungen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität optimiert. Generell erhalten Fuss-

gänger mehr Platz. Dies zeige sich insbesondere bei den Eingangstoren, dem Kirchplatz sowie den Fahrbahneinengungen. In der Begegnungszone sind Fussgängerinnen vortrittsberechtigt. Die offiziellen Wanderwege sollen künftig nicht mehr über die Obergasse führen, sondern durch das Städtchen.

Velofahrende

Durch die deutliche Reduktion des motorisierten Verkehrs wird das Städtchen für Velofahrer und Velofahrerinnen attraktiver und sicherer, heisst es im Konzept weiter. Die beiden Veloabstellplätze sollen modernisiert und um einen weiteren ergänzt werden. In der Begegnungszone wird der Veloverkehr im Mischverkehr mit dem übrigen Verkehr geführt. Die Mehrzweckstreifen bei den Eingangstoren «Rössli» und «Ochsen» dienen als Abbiegehilfe ins Städtchen.

Kommunale und regionale Velowege werden neu ebenfalls durchs Städtchen geführt.

Öffentlicher Verkehr

Die heutige Bushaltestelle «Tor» am «Rössli»-Platz wird aufgehoben und durch eine Bushaltestelle beim Kirchplatz ersetzt. Damit werde die Erreichbarkeit des Zentrums optimiert und das Städtli als Ortszentrum aufgewertet.

Motorisierter Verkehr

Gemäss dem Konzept der Gemeinde Uznach soll das Städtchen weitgehend vom Durchgangsverkehr aus den umliegenden Gemeinden befreit werden. Die Lärm- und Schadstoffemissionen nehmen deutlich ab. Der verbleibende motorisierte Verkehr soll so siedlungsverträglich wie möglich abgewickelt werden. Die Zufahrt für Anwohnende, Anliefernde und Besuchende bleibe gewährleistet, ebenso die

Durchfahrt für ÖV-Busse und Blaulichtorganisationen.

Parkierung

Im Städtchen bleibt eine noch zu bestimmende Anzahl an Kundenparkplätzen erhalten; einige wenige würden aufgehoben. Der frei werdende Platz könne etwa für die Aussenbestuhlung von Restaurants genutzt werden. Öffentliche Parkplätze bleiben in unmittelbarer Nähe bestehen (Herrenacker, Unterer Stadtgraben), werden neu realisiert (Parkhaus Schubiger-Areal) oder bestehen als Vision (Parkhaus Burgplatz).

Veranstaltungen

Eine temporäre Teilsperrung des Städtchens für Veranstaltungen wie Markt, Fasnacht oder andere bleibe wie bis anhin möglich. Der Busbetrieb kann währenddessen via Obergasse und Herrenackerstrasse aufrecht erhalten werden. (Lz)

Ja zu flankierenden Massnahmen SOG 18.3.21

Die IG Verbindungsstrasse Ja begrüsst die vorgeschlagenen Flankierungsmassnahmen

In der aktuellen LinthSicht hat die Gemeinde Uznach ihr Konzept für die flankierenden Massnahmen (FlaMa) im Uzner Zentrum präsentiert. Die IG Verbindungsstrasse Ja erachtet die vorgesehenen FlaMa als zwingend notwendig, damit die geplante Entlastung erreicht werden kann.

Uznach Neben weiteren Massnahmen sieht das Konzept des Gemeinderates Uznach vor, dass im Städtli eine Begegnungszone eingeführt und die Zugänge neu gestaltet werden. Darüber hinaus soll der Verkehr mit Tempo-30 Zonen auch auf den umliegenden Achsen (Zürcher-, Gaster-, Ricken-, und Ernetschwilerstrasse) beruhigt werden. Die IG Verbindungsstrasse Ja befürwortet im Grundsatz den vom Gemeinderat vorgeschlagenen Katalog an Massnahmen, damit die mit der Verbindungsstrasse A15 angestrebte Entlastungswirkung für das Uzner Zentrum gewährleistet werden kann. «Nur so kann der Grossteil des Verkehrs vom Zentrum an die Tangente verlagert werden», so Mario Grob, Präsident der IG. Die IG Verbindungsstrasse Ja beabsichtigt, sich im Rahmen des laufenden Mit-



Mario Grob, Präsident des Kernkomitees der IG Verbindungsstrasse Ja, befürwortet die von der Gemeinde vorgeschlagenen Massnahmen.

zVg

wirkungsverfahrens mit einer Stellungnahme zu den Details zu äussern.

Entlastung an den Hauptachsen

Erfreut nimmt die IG Verbindungsstrasse zur Kenntnis, dass die vom Gemeinderat Uznach in Auftrag gegebene aktuelle Modellrechnung eine erhebliche Verkehrsentslastung im Uzner Zentrum ausweist. So würde gemäss der Modellrechnung noch rund 20% des heutigen Verkehrs auf der Zürcherstrasse, 24%

auf der Rickenstrasse oder deren 37% auf der Gasterstrasse verbleiben. Für die IG Verbindungsstrasse sind dies wichtige Indizien, dass die Verbindungsstrasse A15, verbunden mit griffigen FlaMa, eine erhebliche Verkehrsentslastung auf den Hauptachsen ermöglicht und damit eine solide Basis für mehr Lebensqualität bietet.

Keine FlaMa ohne A15-Gaster

Der IG Verbindungsstrasse Ja ist es ein Anliegen, darauf hinzuweisen, dass eine Umsetzung der flankierenden Massnahmen unabdingbar mit der Realisierung der Verbindungsstrasse A15 verbunden ist. Ohne Umfahrung würde das Uzner Zentrum zwingend im Kantonsstrassenplan verbleiben. Damit einher geht auch der Umstand, dass die Planungshoheit in Bezug auf die betroffenen Strassenzüge weiterhin dem Kanton obliegt, wobei auf Kantonsstrassen Temporeduktionen – wie sie im Rahmen der FlaMa vorgesehen sind – nicht realisiert werden können. Dieser Umstand zeigt auch, wie eng der Handlungsspielraum für die Uzner Behörden in der aktuellen Konstellation ist und weitere Verbesserungen ohne Verbindungsstrasse kaum realistisch sind. pd