

Wer bezahlt flankierende Massnahmen? LZ 23,3,21

Ausgabe vom 18. März

Zum Artikel «Flankierende Massnahmen stossen auf Zustimmung»

Die Interessensgruppe IG Verbindungsstrasse unterstützt das vorgeschlagene Gestaltungskonzept mit den flankierenden Massnahmen (FlaMa), das der Gemeinderat in alle Haushaltungen versendet hat. Notabene besteht das befürwortende Kernkomitee zu zwei Dritteln aus Nicht-Uzner Steuerzahlern. Uns als Steuerzahlende der betroffenen Gemeinde interessiert es vor allem, was dies für Folgen auf den zukünftigen Gemeindehaushalt zeitigt. Die Grobkostenschätzung spricht von einem Aufwand in der Höhe von zirka 3,4 Millionen Franken mit einer Schwankungstoleranz von plus/minus 30 Prozent, sprich auch 4,4 Millionen Franken wären (maximal) möglich.

Wenn es nicht gelingt, dieses Projekt in das Agglomerationsprogramm aufzunehmen, sind wir Steuerzahlende von Uznach gezwungen, die Kosten in voller Höhe selbst zu tragen und zu amortisieren, denn es sind maximal 30 bis 40 Prozent an Bundesbeiträgen zu erwarten. Was auch von grossem Interesse ist, sind die Folgekosten, die uns diese FlaMa bescheren. Mit welchen jährlich wiederkehrenden Kosten wird der Steuerzahler von Uznach belastet? Wenn das Städtchen mit all seinen Wasserspielen und sonstigen Annehmlichkeiten ausgestattet ist, zieht dies unweigerlich laufenden, höheren Unterhalt nach sich.

Die Strassenzüge Zürcher-, Grynau-, Gaster-, Ricken- und Ernetschwilerstrasse werden partiell zu Gemeindestrassen abklassiert. Das heisst, der heutige wie zukünftig höhere Unterhalt geht nicht mehr zulasten des Kantons, sondern ist zu 100 Prozent durch die Steuerzahlenden der Gemeinde Uznach zu tragen.

Solange zu diesen finanziellen Projektaspekten keine Transparenz gegeben ist, sind wir nicht willens, das Projekt FlaMa gutzuheissen.

Es ist sich grundsätzlich vor Augen zu halten, dass auch mit einer Verbindungsstrasse und den Aufwänden für flankierende Massnahmen nach wie

vor 50 Prozent des Verkehrs, was 800 Fahrzeugen pro Tag entspricht, künftig mit Tempo 20 das Städtchen und das Zentrum passieren wird.

Überdies sei die Frage erlaubt, ob sich hinsichtlich des Schicksals der Verbindungsstrasse nicht ein einstweiliger Projektstopp aufdrängen würde, bis die konkreten Absichten und Planungsrouten/Linienführungen oder gar ein Planungsabbruch der Verbindungsstrasse entschieden sind.

Wir ermuntern die Bevölkerung von Uznach dazu, sich am offiziellen Mitwirkungsverfahren der Gemeinde Uznach aktiv mit Stellungnahmen einzubringen.

René und Michael Helbling aus Uznach

Stimmt hier das Kosten-Nutzen-Verhältnis? LZ 24,3,21

Ausgabe vom 12. März

Zum Artikel «Das Städtli Uznach soll komplett umgebaut werden»

Das Städtli Uznach soll komplett umgebaut und der Verkehr von 18 000 auf maximal 8000 Fahrzeuge reduziert werden. Da bin ich überrascht.

Eine teure Umfahrungsstrasse wird geplant und dann reduziert sich der Verkehr im Städtli nur gut um die Hälfte? Lohnt sich dieses Grossprojekt, wenn dann immer noch fast jedes zweite Fahrzeug durchs Städtli fährt? Stimmt da das Kosten-Nutzen-Verhältnis?

Walter Bürki aus Uznach

Leserbrief zu den flankierenden Massnahmen im Zentrum

Uznachs: «Wer bezahlt wie viel?»

Die Interessensgruppe IG Verbindungsstrasse unterstützt das vorgeschlagene Gestaltungskonzept mit den flankierenden Massnahmen (FlaMa), dass der Gemeinderat in alle Haushaltungen versendet hat. Notabene besteht das befürwortende Kernkomitee zu 2/3 aus nicht Uznacher Steuerzahlern. Uns als Steuerzahlende der betroffenen Gemeinde interessiert es vor allem, was dies für Folgen auf den zukünftigen Gemeindehaushalt zeitigt. Die Grobkostenschätzung spricht von einem Aufwand in der Höhe von ca. 3.4 Mio. mit einer Schwankungstoleranz von +/- 30%, sprich auch 4.4 Mio. wären (maximal) möglich.

Wenn es nicht gelingt dieses Projekt in das Agglomerationsprogramm aufzunehmen, sind wir Steuerzahlende von Uznach gezwungen die Kosten in voller Höhe selbst zu tragen und zu amortisieren, denn es sind maximal 30-40 % an Bundesbeiträgen zu erwarten. Was auch von grossem Interesse ist - sind die Folgekosten die uns diese FlaMa bescherehen. Mit welchen jährlich wiederkehrenden Kosten wird der Steuerzahler von Uznach belastet? Wenn das Städtchen mit all seinen Wasserspielen und sonstigen Annehm-

lichkeiten ausgestattet ist, zieht dies unweigerlich laufenden, höheren Unterhalt nach sich.

Die Strassenzüge Zürcher-, Grynau-, Gaster-, Ricken- und Ernetschwilerstrasse werden partiell zu Gemeindestrassen abklassiert, das heisst der heutige wie zukünftig höhere Unterhalt geht nicht mehr zu Lasten des Kantons, sondern ist zu 100% durch die Steuerzahlenden der Gemeinde Uznach zu tragen. Solange zu diesen finanziellen Projektaspekten keine Transparenz gegeben ist, sind wir nicht willens das Projekt FlaMa gutzuheissen.

Es ist sich grundsätzlich vor Augen zu halten, dass auch mit einer Verbindungsstrasse und den Aufwänden für flankierende Massnahmen nach wie vor 50 % des Verkehrs, was 8000 Fahrzeugen pro Tag entspricht, künftig mit Tempo 20 km/h, das Städtchen und das Zentrum passieren wird. Überdies sei anzumerken, ob sich hinsichtlich des Schicksals der Verbindungsstrasse nicht ein einstweiliger Projektstopp aufdrängen würde, bis die konkreten Absichten und Planungsrouten/Linienführungen, gar ein Planungsabbruch der Verbindungsstrasse entschieden sind.

Wir ermuntern die Bevölkerung von Uznach dazu, sich am offiziellen Mitwirkungsverfahren der Gemeinde Uznach aktiv mit Stellungnahmen einzubringen.

*René und Michael Helbling,
Uznach*

Ein Generationenprojekt: für die Vergangenheit oder die Zukunft?

Leserbrief zur A15-Gaster: In der Linth-Zeitung vom 9. Februar steht 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...) 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 8 Jahren offiziell nur als «knapp genügend» bewertet wurde. Und in der Zwischenzeit nochmals viermal teurer prognostiziert wird. Erfolgrei-

che 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 1 also.

Wenn Mario Grob 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 40'000 m² 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, Uznach

CVP gehen Vorschläge zu wenig weit

Die CVP Uznach begrüsst die vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen zur A15-Gaster. Aber sie möchte noch mehr.

LZ 20.4.71

Der Durchgangsverkehr im Städtli Uznach von derzeit gegen 17 000 Fahrzeugen pro Tag werde gemäss Berechnung der Fachleute um mehr als die Hälfte reduziert werden können. Dies durch die Massnahmen wie Begegnungszone, Gestaltung Ortseingänge und Kaskadenmodell Tempo 30, die der Gemeinderat ergänzend zur Verbindungsstrasse A15-Gaster vorschlägt, heisst es in einer Mitteilung der CVP Uznach. Somit bleibe der innerörtliche, hauseigene Verkehr übrig. Obwohl gemäss Fachplänen auch mit bis zu 8000 Fahrzeugen pro Tag eine Begegnungszone möglich sei, könne diese Verkehrsmenge aus Sicht CVP Uznach und der Anwohnenden so nicht akzeptiert werden.

Fahrverbot für LKW gefordert

Die CVP Uznach erwartet weitere zusätzliche Massnahmen und Verkehrseinschränkungen, um auch den gemeindeeigenen Verkehr zu reduzieren. Sie fordert aber auf jeden Fall ein Fahrverbot für LKW durchs Städtli, ausser etwa für Zulieferungen.

Die flankierenden Massnahmen und das mit der Bevölkerung erarbeitete Betriebs- und Gestaltungskonzept begrüsst die Partei in der Hauptsache. Die dringend notwendige Entlastung des Uzner Ortskerns (Städtli und Zentrum rund um den Bahnhof) vom Durchgangsverkehr werde nur durch eine Verlegung der Haupt- und Durchgangsstrasse aus dem Siedlungsgebiet möglich. Werde der Durchgangsverkehr vermieden, liege es danach in den Händen der Gemeinde, den hauseigenen Verkehr zu managen und so eine zukunftsgerichtete Entwicklung zuzulassen.

Die vor 20 Jahren von der Arbeitsgruppe Verkehr erarbeiteten Massnahmen auf dem Strassennetz seien ausgeschöpft und erfolglos geblieben. Der Durchgangsverkehr habe, auch durch Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung umliegender Gemeinden, weiter zugenommen. In den nächsten Jahren und Jahrzehnten sei mit weiterer Verkehrszunahme zu rechnen. Neben der Verlegung der Hauptstrasse müssten die Strassenabschnitte in Uznach in die Verantwortung der Gemeinde gelangen. Nur so erhalte diese den nötigen Handlungs- und Gestaltungsspielraum, um eine höhere Siedlungs- und Aufenthaltsqualität zu erreichen. (eing)

Kritik an Versprechen des Uzner Gemeinderates

Die IG Mobilität Region Uznach hält die Versprechen des Gemeinderates bezüglich Umfahrungsstrasse für «Schönfärberei».

LZ 27.4.21

Der Uzner Gemeinderat hat die Öffentlichkeit eingeladen, beim aktuellen Planungsstand zu den flankierenden Massnahmen zur Umfahrung Uznach mitzuwirken. Die Broschüre «Entwicklung Zentrum Uznach» der Gemeinde Uznach zeigt die aktuell geplanten flankierenden Massnahmen im Rahmen der Umfahrung Uznach auf.

Die IG Mobilität Region Uznach (IGMRU) habe den Planungsstand kritisch begutachtet und gegenüber dem Gemeinderat eine Stellungnahme abgegeben, teilt die IGMRU mit. Es falle auf, dass die Zahlen für Verkehrsbelastung und -entlastung nicht durchwegs nachvollziehbar seien. Die Gemeinde Uznach gehe von einer aktuellen Verkehrsbelastung von 17600 täglichen Fahrten durchs Städtli aus. Gemäss Verkehrszählungen des Kantons (Zählstelle Uznach, katholische Kirche) seien es täglich aber rund 15000 Fahrzeuge.

Mit Umfahrung und flankierenden Massnahmen verblieben gemäss Ge-

meinderat trotz anderer Zahlengrundlagen weiterhin rund 8000 Fahrzeuge im Städtli. In Stosszeiten, bei geschlossenem Bahnübergang, werde es weiterhin Rückstau bis ins Städtli geben. Das entspreche etwa dem Verkehrsaufkommen am Sternenplatz Eschenbach (täglich circa 8800 Fahrzeuge) respektive liege einiges höher als im Zentrum von Gommiswald (täglich circa 6500 Fahrzeuge).

«Falsches Bild»

Die Broschüre verspreche mit schönen Bildern, Bäumen und attraktiver Um-

Die IGMRU ist überzeugt, dass die geplante Umfahrung Uznach «ein über-rissenes Projekt ist».

gebungsgestaltung mit Begegnungszone mehr Aufenthaltsqualität im Städtli. Die IGMRU erachte dies mit weiterhin mehr als 8000 Fahrzeugen pro Tag als Schönfärberei, heisst es in der Mitteilung. Ob die Attraktivität und Sicherheit für Fussgänger, Fussgängerinnen und Radfahrende bei diesen Verkehrszahlen und wegfallenden Übergängen sowie der Zusammenführung des motorisierten Verkehrs mit den Radfahrenden tatsächlich steige, sei ebenfalls fraglich. Eine Temporeduktion im Städtli werde den Verkehr zwar verflüssigen, dadurch gleichzeitig aber auch die Attraktivität dieses Durchgangs erhöhen.

Massnahmen für nächste Jahre?

Die IGMRU vermisse nach wie vor eine Perspektive des Gemeinderates für die nächsten Jahre, heisst es weiter. Bereits seit mehr als zehn Jahren werde auf die Umfahrung Uznach gesetzt. Es werde weitere zehn Jahre dauern, sollte sie tatsächlich realisiert werden und im

Anschluss flankierende Massnahmen umgesetzt werden können. Es brauche aber bereits heute Ansätze für die bestehenden Verkehrsprobleme. Erst recht, wenn aufgrund der weiteren Entwicklungen im Zentrum von Uznach (Bahnhofareal, Streuliareal, Überbauung Seidenhof) der Ziel-, Quell- und Binnenverkehr weiter zunehmen wird.

Sie sei überzeugt, dass die geplante Umfahrung Uznach ein über-rissenes Projekt sei und dass es einfachere, schneller realisierbare, nachhaltigere und günstigere Alternativen gebe, die angegangen werden sollten, schreibt die IGMRU. Deshalb werde sie sich dafür einsetzen, dass die Uzner Bevölkerung über das Projekt abstimmen kann. Nur ein Nein zum aktuellen Umfahrungsprojekt schaffe den Boden für die Diskussion von Alternativen.

«Massnahmen nicht bindend»

Mit den flankierenden Massnahmen verspreche der Gemeinderat, das Zent-

rum um mehr als 50 Prozent des Verkehrs zu entlasten. Aber diese flankierenden Massnahmen seien kein bindendes Element des kantonalen Umfahrungsprojekts, hält die IGMRU in ihrer Mitteilung fest.

Die Gemeinde Uznach habe diese Massnahmen alleine zu entscheiden, könne sie erst nach Realisierung der Umfahrung umsetzen und müsse sie auch alleine finanzieren. Es habe sich in vielen anderen Gemeinden gezeigt, dass flankierende Massnahmen von den Gemeinden deshalb oft nicht oder nicht im vorgesehenen Umfang realisiert würden.

In der Infobroschüre würden die Investitionskosten auf 3,4 bis 4,5 Millionen Franken für Uznach geschätzt. Die Auswirkungen der Investitions- respektive wiederkehrenden Folgekosten (Instandhaltung und Pflege) auf die Gemeindefinanzen würden allerdings nicht ausgeführt. (eing)