

8000 Fahrzeuge pro Tag im Städtli sind noch zu viel

S&G 19.8.21

Der Gemeinderat von Uznach hat die Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens bezüglich der flankierenden Massnahmen veröffentlicht. Viele Massnahmen kommen gut an. Doch bei der Verkehrsreduktion im Städtli fordern einige Stimmen noch mehr.

Uznach Rund 8000 Fahrzeuge, die täglich durch das Städtli fahren – das ist das Ziel des Gemeinderats von Uznach. Heute ist das Verkehrsaufkommen mehr als doppelt so hoch. Die gewünschte Reduktion soll nicht nur mit der geplanten Verbindungsstrasse A15-Gaster erfolgen, sondern auch mit flankierenden Massnahmen. Zu diesen hat der Gemeinderat die Bevölkerung zu Beginn des Jahres befragt. Und es zeigt sich: 8000 Autos sind der Uznacher Bevölkerung noch immer zu viel. Der Gemeinderat erwägt deshalb weitere Massnahmen, möchte aber verhindern, dass das Projekt scheitert.

mar

Seite 3



Mit den flankierenden Massnahmen sollen Szenen wie diese im Zentrum von Uznach verhindert werden.

Archivbildmar

Verkehrsreduktion ist ungenügend

SLG
19.8.21

Bei der Mitwirkung zur Umgestaltung des Zentrums Uznach zeigen sich die Bürgerinnen und Bürger unzufrieden mit der Verkehrsreduktion im Städtli

Von Manuel Reisinger

Im Frühling hatte die Bevölkerung von Uznach die Möglichkeit, der Gemeinde Rückmeldung auf das vorgeschlagene Konzept zur Umgestaltung des Zentrums zu geben. Dabei sei insbesondere eine stärkere Verkehrsreduktion gefordert worden.

Uznach Die geplante Verbindungsstrasse A15-Gaster ermöglicht der Gemeinde Uznach die Umgestaltung des Zentrums. Denn die Kantonsstrasse im Zentrum würde mit dem Bau der Umfahrung in Gemeindebesitz übergehen, was neue Gestaltungsoptionen ermöglicht. Zu Beginn des Jahres präsentierte der Uzner Gemeinderat ein Konzept zur Umgestaltung. Darin wird unter anderem vorgeschlagen, im Städtli eine Begegnungszone einzurichten und die Zufahrten zum Städtli für den motorisierten Verkehr möglichst unattraktiv zu gestalten. Insgesamt soll eine Verkehrsreduktion von 55 Prozent erreicht werden. Anschliessend hatte die Bevölkerung Gelegenheit zur Mitwirkung. Diese wurde rege genutzt. 19 Stellungnahmen gingen bei der Gemeinde Uznach ein, unter anderem auch vom



Der Gemeinderat hat sein Konzept zur Umgestaltung des Städtli überarbeitet.

Archivbildmar

Städtli-Gewerbe. In der aktuellen Ausgabe der LinthSicht präsentiert die Gemeinde die Ergebnisse der Mitwirkung.

Keine LKWs im Städtli

Die Gemeinde hält fest, dass in zahlreichen Stellungnahmen die Verkehrsreduktion um 55 Prozent als ungenügend betrachtet wird. Denn nach der Umsetzung der flankieren-

den Massnahmen sollen täglich noch durchschnittlich 8000 Fahrzeuge durch das Städtli fahren. Die Gemeinde erhielt die Rückmeldung, dass diese Zahl noch immer viel zu hoch und nicht tolerierbar sei. Eine andere Stimme vermutet gar, dass die erwartete Verkehrslenkung ganz ausbleiben werde. Deshalb werden weitere Massnahmen zur Verkehrsreduktion gefordert. Mario Grob,

Präsident des Gewerbevereins Uznach, machte sich dafür stark, dass das Städtli vom Schwerverkehr befreit werden soll (siehe See & Gaster Zeitung vom 6. Mai 2021). Dieser Vorschlag trifft bei der Gemeinde auf offene Ohren: «Der Gemeinderat befürwortet die Beschränkung des LKW-Verkehrs (ausgenommen Zubringerdienst, öffentliche Busse und Fahrten mit Bewilligung) und

setzt sich bei der Regierung dafür ein.»

Vollständige Sperrung abgelehnt

Andere Stimmen aus der Bevölkerung fordern, dass mindestens eines der Tore zum Städtli für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt wird. Der Gemeinderat lehnt dies aber ab: «Eine vollständige Sperrung des Städtchens für den MIV würde das Projekt mangels Zustimmung zum Scheitern bringen.» Aus diesem Grund wolle man zunächst auch auf weitere Massnahmen – beispielsweise auf ein Nachtfahrverbot – verzichten. Allerdings könne man in einer späteren Phase weitere flankierende Massnahmen umsetzen, wenn die erhoffte Wirkung nicht erreicht wurde. Jetzt werde man aber zunächst abwarten, bis es beim Projekt A15-Gaster weitergeht.

IHRE MEINUNG ZÄHLT

Was halten Sie von den geplanten Massnahmen zur Verkehrsreduktion im Städtli? Müsste mehr unternommen werden oder sind die beschriebenen Massnahmen bereits zu einschneidend? Schicken Sie uns Ihren Leserbrief an redaktion@seundgaster-zeitung.ch

Eine Folge der geplanten Umfahrungsstrasse?

L2 7.9.21

Ausgabe vom 28. August

Zum Artikel «Im Neubau können nicht nur Einkaufstaschen gestemmt werden»

Das Spekulieren über den Wegzug der Migros aus dem Zentrum von Uznach hat ein Ende gefunden; leider kein Gutes für die Uzner Bevölkerung. Wer künftig seine Lebensmittel beim Grossverteiler einkaufen will, muss sich in die westliche Peripherie des Gemeindegebiets begeben; mehrheitlich wohl mit dem Auto.

Warum hat sich die Migros zum Wegzug aus dem Zentrum entschieden? Dank zentraler Lage ist die Filiale zu Fuss und per Velo gut erreichbar; die neue Ladenfläche wird sogar kleiner. Warum entscheidet sich die Migros trotzdem für den neuen Standort? Warum die Zurückhaltung des Gemeinderats?

Was nicht gesagt wird: Der Gemeinderat forciert bekanntermassen mit Hochdruck den Bau der projektierten Umfahrungsstrasse. Dies erklärt, warum sämtliche Bestrebungen zur Zentrums- und Verkehrsentwicklung auf dieses Szenario ausgerichtet sind. In diesem Kontext ist der geplante Umzug der Migros zu

verstehen. Die Migros würde am aktuellen Standort zu den Verlierern der Umfahrungsstrasse gehören. So würden die flankierenden Massnahmen die Erreichbarkeit für Autos stark beeinträchtigen. Dies, weil die Hauptverkehrsachsen im Zentrum von Uznach mit Temporeduktionen unattraktiv gemacht würden. So gesehen ist der Entscheid der Migros verständlich, nicht aber die Haltung des Gemeinderats.

Die Meinungen über die projektierte Umfahrungsstrasse sind geteilt. Es ist aber stossend, dass aktuell alle entwicklungs- und verkehrsplanerischen Aktivitäten der Gemeinde auf dieses Generationenprojekt ausgerichtet sind. Ein Plan B wird, zumindest öffentlich, nicht in Erwägung gezogen. Momentan gibt es nur ein Vorwärts; in bewusst hohem Tempo.

Anders ist nicht zu erklären, warum die Bürgerschaft in der jüngsten Vergangenheit regelrecht erdrückt wurde mit Informationen und Veranstaltungen zu diesen Themen. Die Absicht dieses Aktivismus ist offensichtlich: Die Bürgerinnen und Bürger werden mit verheissungsvollen Entwicklungsszenarien gelockt, wie zum Beispiel der viel gepriesenen

Flanier- und Cafémeile im Uzner Städtli. Die allfällige Umsetzung dieser Projekte wird aber nur möglich sein, wenn sich die Bürgerschaft dannzumal für den Bau der Umfahrungsstrasse entscheiden sollte. Wer will da schon dagegen sein?

Das Zentrum wird geschwächt: Mit dem Wegzug der Migros aus dem Uzner Zentrum offenbart sich die Taktik des Gemeinderats in schmerzlicher Weise. Es kann nur spekuliert werden, wie vielen Investoren die Vorzüge der westlichen Gewerbezone beim allfälligen Bau der Umfahrungsstrasse angepriesen wurden. Bei Migros schien diese Taktik jedenfalls Früchte zu tragen. Sie hat einen Entscheid gefällt, bevor die letzten Filetstücke für ein Neubauprojekt an verkehrsgünstiger Lage vergeben sind.

Die Migros hat ja nichts zu verlieren, auch wenn die Strasse nicht kommen sollte. Die Kunden werden ihr auch am neuen Standort treu bleiben; einfach mit mehr Autoverkehr. Dies wird zwar die Umwelt belasten, und viele Bürger werden den zentralen Standort vermissen. Der Migros kanns egal sein. Hier wäre erneut der Gemeinderat gefordert. Sind wir nicht eine Energiestadt und

sollten bestrebt sein, eine umweltverträgliche Mobilität zu ermöglichen? Leider wird das Gegenteil eintreten, weil den Uznern für den Einkauf bei einem Grossverteiler künftig nur noch eine Option gegeben wird: Sie müssen an die Gemeindegrenze fahren.

Mit dem Wegzug verlieren alle: In Bälde wird sich die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission definitiv für oder gegen den Bau der Umfahrungsstrasse äussern. Egal, ob man sich zum Pro- oder Conralager der Umfahrungsstrasse zählt, verloren haben wir bereits alle. Uznach hätte es gutgetan, in dieser Sache Tempo rauszunehmen, um die Zahl der Verlierer möglichst gering zu halten.

Olivier Bischof aus Uznach

Kanton bessert Strassenverlauf beim Kaltbrunner Riet nach ^{LZ} 10.9.21

Die Verbindungsstrasse A15-Gaster würde laut einem Gutachten das Naturschutzgebiet im Kaltbrunner Riet massiv beeinträchtigen. Deshalb soll nun ein Teilstück der Strasse verlegt und abgesenkt werden.

von Urs Zweifel

Die geplante regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster steht seit einem Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) von 2020 auf der Kippe. Die Strasse soll Uznach vom Durchgangsverkehr entlasten und das Industriegebiet von Schmerikon an die Autobahn anbin-

den. Laut ENHK würde die A15-Gaster das Kaltbrunner Riet – ein Naturschutzgebiet von mehrfacher nationaler Bedeutung – schwerwiegend beeinträchtigen (Ausgabe vom 9. Februar).

Das Urteil der ENHK führte dazu, dass der Kanton beim 350 Millionen Franken teuren Strassenprojekt nachbessern musste. Inzwischen liegt das Ergebnis vor. Ein rund 500 Meter langes Teilstück entlang des Kaltbrunner Riets soll um 30 bis 60 Meter verlegt

werden. Somit werde der Abstand zum Naturschutzgebiet vergrössert, teilte der Kanton am Donnerstag mit. Auf dem neuen Abschnitt soll die Strasse zudem tiefergelegt werden, um so die Lärm- und Lichtemissionen des Strassenverkehrs zu verringern.

Kanton ist sich nicht sicher

Der Umweltverband Pro Natura St. Gallen-Appenzell hatte nach Analyse des ENHK-Gutachtens die Bewilligungsfä-

higkeit der Verbindungsstrasse im Februar noch ausgeschlossen. In einer ersten Stellungnahme zur neuen Linienführung meint der Verband Pro Natura, dass die Verlegung und Absenkung der Strasse in seinem Sinne sei.

Ob die vorgenommenen Anpassungen allerdings ausreichen, um die ENHK zufriedenzustellen, ist offen. Auch der Kanton ist sich nicht sicher. Endgültig klar wird dies erst in ein paar Monaten.

REGION SEITE 3

— Bisherige Linienführung
— Optimierte Linienführung

Angepasst: Die Verbindungsstrasse A15-Gaster soll neu 30 bis 60 Meter vom Naturschutzgebiet Kaltbrunner Riet verlaufen. Pressebild



Bis zu 60 Meter weiter weg vom Riet

L7
10.9.21

Um das Kaltbrunner Riet vor Emissionen der geplanten Verbindungsstrasse A15-Gaster besser zu schützen, soll ein Teilstück angepasst werden. Für Pro Natura St.Gallen-Appenzell ist dies «ein Schritt in die richtige Richtung». Ob der reicht?

von Urs Zweifel

Ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zu den Auswirkungen der geplanten Verbindungsstrasse A15-Gaster auf das Kaltbrunner Riet sorgte Anfang Jahr für Aufsehen. Darin kam die ENHK zum Schluss, dass die Strasse zu einer schweren Beeinträchtigung des Naturschutzgebiets von mehrfacher nationaler Bedeutung führen würde und stellte damit das 350 Millionen-Projekt grundsätzlich infrage (Ausgaben vom 8. Januar und 9. Februar).

Daraufhin ging der Kanton nochmals über die Bücher. Inzwischen hat er die Linienführung der regionalen Verbindungsstrasse entlang des Kaltbrunner Riets angepasst, wie der Kanton am Donnerstag mitteilte. Auf einem Abschnitt von rund 500 Metern soll die Strasse neu 30 bis 60 Meter vom Kaltbrunner Riet entfernt verlaufen (siehe Grafik). Zudem ist geplant, die Strasse im Bereich dieses Teilstücks um 1,5 Meter tiefer zu legen. Dadurch verursache sie geringere Lärm- und Lichtemissionen und füge sich besser in die Landschaft ein, schreibt der Kanton. Ebenfalls würden durch die Absenkung negative Auswirkungen auf das Grundwasser und das dortige Mooregebiet verhindert werden.

Ursprünglich war vorgesehen, auf dem Boden des Kaltbrunner Riets einen zwei Meter hohen Schutzdamm zu errichten – einer der Knackpunkte im ENHK-Gutachten. Der Damm wäre bei der neuen Linienführung aufgehoben, wodurch das Naturschutzgebiet von keinerlei Bauten mehr tangiert

würde, heisst es. Der neue Strassenabschnitt würde in einer Art Betonwanne verlaufen. Angrenzend daran und gegen das Naturschutzgebiet hin soll ein rund ein Meter hoher Wall gebaut werden, welcher das Riet zusätzlich von der Strasse abschirmen soll.

Mehrkosten: Sieben Millionen

Die vorgesehenen Massnahmen verteuern das Projekt A15-Gaster um rund sieben Millionen Franken. «Das sind Mehrkosten zugunsten der Natur und Umwelt», sagt Manfred Huber, Leiter Strassen- und Kunstbauten beim kantonalen Tiefbauamt. Allerdings wird durch die angepasste Strassenführung ein grosses Stück Landwirtschaftsland – wie viel ist noch unklar – verbraucht. Das sei leider nicht zu vermeiden, sagt Huber. Mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümern hätten bereits erste Gespräche stattgefunden. Sie seien über den Landbedarf nicht gerade erfreut, hätten diesen aber vorerst einmal zur Kenntnis genommen.

Dennoch ist Huber überzeugt, mit dem neuen Streckenverlauf «das Bestmögliche getan zu haben». Ob dies auch die ENHK so sieht, sei aber «sehr schwierig abzuschätzen». Eine Reaktion von der ENHK auf eine entsprechende Anfrage blieb am Donnerstag aus. Hingegen nimmt Corina Del Fabbro, Geschäftsführerin von Pro Natura St.Gallen-Appenzell und Leiterin der Geschäftsstelle für das Kaltbrunner Riet, Stellung zur angepassten Linienführung.

Für den Umweltverband ist die A15-Gaster in der bisherigen Form nicht bewilligungsfähig. Entsprechend wäre mit Einsprachen von dessen Seite und weiteren Naturschutzorganisa-

tionen zu rechnen. Jetzt meint Del Fabbro, die Verlegung der Strasse weg vom Naturschutzgebiet und deren Absenkung sei zumindest «ein Schritt in die richtige Richtung». «Dies ist auch von uns so vorgeschlagen worden», erklärt sie. Ob die geplanten Anpassungen für die ENHK ausreichen, den bislang als schwerwiegend taxierten Eingriff ins Kaltbrunner Riet auf einen geringfügigen herabzustufen, könne sie jedoch nicht beurteilen.

ENHK-Gutachten im Februar 2022

Sollte die ENHK zu diesem Schluss kommen, könnten sich die Chancen auf eine Bewilligung des Strassenprojekts eventuell erhöhen, so Del Fabbro. Sie gibt indes zu bedenken, dass die ENHK noch bei weiteren nationalen Schutzziele schwere Beeinträchtigungen durch die Strasse erwarte.

Eine konkrete rechtliche Würdigung könne Pro Natura ohnehin erst nach Vorliegen des abschliessenden

ENHK-Gutachtens vornehmen. Dieses wird im Februar 2022 erwartet, wie der Kanton weiter mitteilt. Vorher stellt das kantonale Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit den Fachstellen den Umweltverträglichkeitsbericht fertig. Er soll bis Ende Oktober vorliegen und detailliert die Auswirkungen des Strassenbauprojekts auf Natur und Umwelt sowie die nötigen Schutzmassnahmen beschreiben.

Bereits Ende September erfolgt eine Begehung des Kaltbrunner Riets im Beisein der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission. Diese wird dabei über den aktuellen Projektstand und die zusätzlich durchgeführten Umweltabklärungen orientiert werden. Das Projekt Verbindungsstrasse A15-Gaster reicht der Kanton zusammen mit dem Umweltverträglichkeitsbericht der ENHK im November zur abschliessenden Beurteilung ein. Fällt diese positiv aus, würde im Frühjahr/Sommer 2022 die Vernehmlassung

in den Politischen Gemeinden folgen. Derweil laufen die Abklärungen zur nationalen Bedeutung der Strasse beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) weiter. Diese Klassifizierung wäre nötig, damit für den Fall, dass die ENHK die Auswirkungen der Strasse auf das Kaltbrunner Riet weiterhin als schwerwiegend einschätzt, eine Interessensabwägung rechtlich möglich ist. Manfred Huber rechnet dazu mit einem Entscheid des Uvek im Herbst.

Fest steht, dass sich die A15-Gaster weiter verzögert. Ursprünglich hätte bereits in diesem Monat eine mögliche Referendumsabstimmung zur Verbindungsstrasse stattfinden können. Nun wird es damit voraussichtlich mindestens Herbst 2022.

Deutlich verbessert

Der Kanton hat nicht nur die Strassenführung beim Riet angepasst, sondern auch die Zweckmässigkeit der A15-Gaster neu beurteilt. Darin heisst es, dass die Kosten von 350 Millionen Franken «aus rein volkswirtschaftlicher Sicht nach wie vor nicht sinnvoll» seien. Demgegenüber stünde jedoch ein vielfältiger Nutzen. Zudem habe sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis gegenüber der Zweckmässigkeitsbeurteilung von 2011 insgesamt deutlich verbessert.

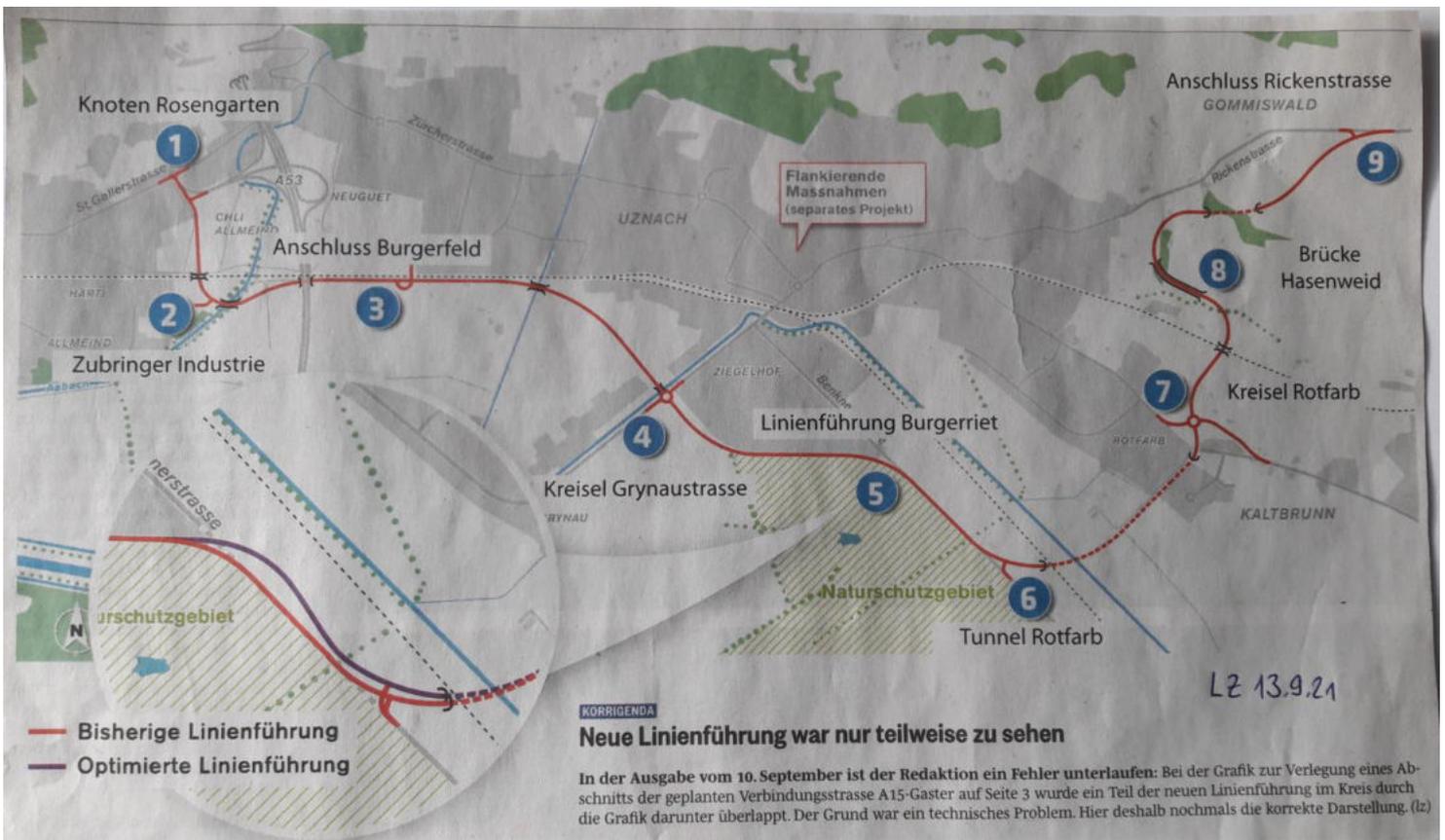
Ebenfalls bestätigte sich, dass die Ziele – die Aufwertung der Siedlungsgebiete, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, verträgliche regionale Strassenverbindungen und die bessere Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets in Uznach West – nur mit der Verbindungsstrasse erreicht werden könnten.

Region Zürichsee-Linth und IG Ja zeigen sich erfreut

In Stellungnahmen zur angepassten Linienführung im Bereich des Kaltbrunner Riets vom Donnerstag zeigen sich die Region Zürichsee-Linth (RZL) und die IG Verbindungsstrasse Ja erfreut. **Es sei eine pragmatische Lösung gefunden worden**, schreibt etwa die RZL. Die IG wiederum meint: «Wir sind davon überzeugt, dass die ENHK

dem optimierten Projekt in ihrem Schlussbericht ein gutes Zeugnis ausstellen wird.» RZL wie IG unterstreichen die Bedeutung der geplanten Verbindungsstrasse A15-Gaster. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung bestätige die im Regionalplan festgelegten Verkehrs- und Siedlungsziele. **«Das Projekt löst folglich den gordischen Knoten im Regional-**

verkehr. Einen Plan B gibt es nicht», betont die RZL, während für die IG **«ein Flickwerk mit Einzelmassnahmen, wie es die Strassengegner fordern, das Verkehrsproblem weder gesamtheitlich noch langfristig zu lösen vermag»**. Nur die grossräumige Umfahrung könne das akute Verkehrsproblem im Uznacher Zentrum lösen. (LZ)



A15-Gaster für IG «teures Flickwerk»

Die IG Mobilität Region Uznach wehrt sich weiterhin gegen die «volkswirtschaftlich unsinnige» Verbindungsstrasse A15-Gaster. Es sei Zeit für die demokratische Mitsprache der Bevölkerung.

L2
13.9.21

Die Neubeurteilung der Zweckmässigkeit der geplanten Verbindungsstrasse A15-Gaster durch den Kanton sowie der neue Strassenverlauf entlang des Kaltbrunner Riets (Ausgabe vom 10. September) sorgen bei der IG Mobilität Region Uznach (IGMRU) erneut für Kritik am Grossprojekt.

Die Geschichte zur Umfahrung Uznach sei über 40 Jahre alt. «Immer noch wird an uralten Projekten herumgebastelt», schreibt die IGMRU in einer Medienmitteilung vom Samstag. Seit 2011 verfolgten Kanton und die Gemeindepräsidenten der Region ein «antiquiertes Umfahrungsprojekt». Sie versuchten krampfhaft, dieses mit viel Geld zu optimieren und scheiterten zusehends.

Jüngst veröffentlichte der Kanton in der Medienmitteilung vom 9. September Aussagen zur Zweckmässigkeit der Umfahrung Uznach. Aus volkswirtschaftlicher Sicht sei «das Projekt nicht sinnvoll», so der Kanton. Das seien

deutliche Wort vonseiten der Projektverantwortlichen, meint die IGMRU. Sie setze sich seit 2013 dafür ein, dass dieses «unsinnige Projekt fallen gelassen wird, und zwar zugunsten von neuen, sinnvollen und nachhaltigen Lösungen».

«Relevante Zahlen fehlen»

Die IGMRU fragt sich, ob in der Kommunikation des Kantons Äpfel mit Tomaten verglichen würden. In der Zweckmässigkeitsbeurteilung von 2011 sei die aktuelle Variante zur Umfahrung Uznach, 19R, mit Anbindung zur Rickenstrasse aber ohne Städtchensperrung gar nicht betrachtet worden.

Trotzdem werde behauptet, dass sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis verbessert habe. «Dieses war zum Beispiel für die Variante mit der Städtchensperrung 2011 negativ, was einem volkswirtschaftlichen Schaden entspricht», schreibt die IGMRU in ihrer Mitteilung weiter. Also könne die Be-

rechnung auch 2021 nicht wirklich viel besser sein. «Wo sind die konkreten Berechnungswerte dazu und wieso werden sie nicht offengelegt? Wieso werden Berechnungen unterschiedlicher Varianten verglichen?», fragt die IGMRU.

«Nur kosmetischer Natur»

2020 hat die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) die Umfahrung Uznach vorbeurteilt. Sie kam zum Schluss, dass diese das Naturschutzgebiet Kaltbrunner Riet stark beeinträchtigen würde. Der Kanton ging in der Planung deshalb nochmals über die Bücher. Die Strasse soll nun auf Höhe der Benknerstrasse entlang des Riets 30 bis 60 Meter nach Nordosten verschoben und abgesenkt werden, was zu einer weiteren Verteuerung des Projekts führt.

Zwischen Kaltbrunner Riet und dem Gewerbegebiet besteht aber kein Raum für Verschiebungen, wie die IGMRU mitteilt. Da das

Projekt diverse Schutzziele verletze, könnten die Mängel durch die vorgesehenen Massnahmen nur geringfügig behoben werden, ist die IGMRU überzeugt.

Sie fordert, dass das Projekt nun «endlich in den demokratischen Prozess kommt». Es sollen nicht noch weitere öffentliche Mittel für Korrekturen an einem volkswirtschaftlich unsinnigen Projekt verschwendet werden. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sollen sich zu diesem Grossprojekt äussern dürfen.

Das Projekt sei immens teuer. Seit der ersten Projektskizze von 2011 seien die Kosten von geschätzten 95 Millionen auf 350 Millionen Franken gestiegen. Die Auswirkungen für Uznach seien massiv, so die IGMRU. Ein grosser Teil des Verkehrs verbleibe trotz der Umfahrung auf den Zentrumsstrassen von Uznach, Mehrkosten blieben an Uznach hängen und der Landverschleiss insgesamt sei immens. (eing)



GEMEINDERAT UND BURGERKORPORATION

LinthSicht 9.21

Hilfe für das Burgerriet, Wasser für den Entensee und zwei Hektaren Aufwertung

Das Benkner-, Burger- und Kaltbrunner Riet ist ein Flachmoor, Amphibienlaichgebiet, Wasser- und Zugvogelreservat und Landschaftsschutzgebiet von nationaler Bedeutung. Das Schutzgebiet umfasst zwei voneinander getrennte Teilbereiche: den Entensee und den Möwenteich. Die Flächen zwischen den beiden Flachmooren werden landwirtschaftlich intensiv genutzt und die Böden über ein Netz von Drainageröhren entwässert. Insbesondere die Gebiete rund um den Entensee sind drainiert, und auch im Schutzgebietsperimeter selbst finden sich Drainageröhre, die rund zwei Hektaren Flachmoor beeinträchtigen. Die zu trockenen Bodenverhältnisse begünstigen das Wachstum verschiedener invasiver Neophyten wie der Spätblühenden Goldrute und der Armenischen Brombeere.

Gemäss den Vorgaben des Bundes sind die Flachmoore von nati-

onaler Bedeutung ungeschmälert zu erhalten. Bestehende Beeinträchtigungen müssen, wenn immer möglich, rückgängig gemacht werden.

In einem gemeinsamen Effort sanieren nun die Gemeinde Uznach, die Burgerkorporation Uznach sowie das Amt für Natur, Jagd und Fischerei des Kantons St. Gallen den Wasserhaushalt des Entensees. Um das Regenwasser länger im Riet zu halten, werden Drainagen und Gräben verschlossen. Gleichzeitig wird ein Teil der landwirtschaftlich genutzten Fläche, die den Entensee und den Möwenteich ökologisch voneinander trennt, aufgewertet. In diesem Bereich wird eine Flutwiese mit verschiedenen Wassertiefen geschaffen, die das wertvolle Naturschutzgebiet für Zugvögel und den Laubfrosch noch attraktiver gestalten sollen. Ausserdem wird ein fischfreier Weiher speziell für Kamm-

molche geschaffen. Neu gepflanzte Niederhecken werden für viele Tiere des Moores Schutz und Deckung bieten. All diese Massnahmen führen zu einer besseren Vernetzung der beiden zentralen Lebensräume des Riets. Davon profitieren nicht nur der Laubfrosch und der Kammolch, sondern auch alle übrigen Tier- und Pflanzenarten.

Damit Besucherinnen und Besucher des Riets ohne zu stören den neu gestalteten Lebensraum beobachten können, wird neben dem bestehenden Infopavillon eine Beobachtungsplattform angelegt. Ausserdem wird ein kleiner Beobachtungsweiher geschaffen, an dem Kinder und Erwachsene kleine Tiere im Wasser entdecken und bestaunen können.

Die Aufwertungsmaßnahmen haben keine Auswirkungen auf das Strassenprojekt der Regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster. Die Fläche, auf der die Strasse geplant

ist, wird nicht tangiert. Die freiwilligen ökologischen Aufwertungsmaßnahmen zwischen dem Entensee und dem Möwenteich können dereinst vollumfänglich dem Strassenprojekt als ökologische Ersatz- oder Ausgleichsmassnahme angerechnet werden.

Das Projekt ist wegweisend für den langfristigen Erhalt des gesamten Schutzgebiets. Sowohl die Gemeinde als auch die Burgerkorporation Uznach (Grundeigentümerin des Entensees und der Zwischenzone) freuen sich auf das Projekt und sind stolz, einen so grossen und wichtigen Beitrag für das Gebiet leisten zu können.

Die Pläne und der Projektbericht können eingesehen werden unter: www.uznach.ch/Verwaltung/Aktuelles/Medienmitteilungen



Leserbriefe

LZ 22.9.21

Hier muss noch vieles verbessert werden

Ausgabe vom 10. September

Zum Artikel «Bis zu 60 Meter weiter weg vom Riet»

Wie im Artikel zu lesen war, soll die Strecke leicht angepasst werden, mit einer Verschiebung vom Naturschutzgebiet und Tieferlegung in gutes Kulturland – mit Zusatzkosten von sieben Millionen Franken. Als Politiker habe ich grosses Verständnis für eine Verkehrsentlastung von Schmerikon und Uznach, aber nicht mit einer Bergstrecke bis vor das Dorf Gommiswald. Mit dem 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019–2023 verlangt der Kantonsrat eine Zweckmässigkeitsbeurteilung der gesamten Rickenstrasse von Neuhaus bis Brendi Wattwil. Persönlich bin ich gespannt auf die Antwort der Regierung.

Zugegeben, auch ich habe der höheren Priorität der Gasterstrasse mit einem Kostenrahmen von 94 Millionen zugestimmt, habe mir aber etwas anderes vorgestellt. Mit den heutigen Kosten von 350 Millionen, das sagt selbst das Baudepartement, mache das aus volkswirtschaftlicher Sicht keinen Sinn, aber es gebe keine Alternative. Es sei dem Kanton gelungen, den Abstand des Rietes zur Strasse zu vergrössern. Dies auf Kosten von wertvollem Kulturland.

Als Bauernvertreter tut mir das weh. Ich bin klar der Überzeugung,

hier muss noch vieles verbessert werden. Ansonsten besteht die Gefahr einer Ablehnung, wie in der Juni-Session das langjährige Strassenprojekt Augarten Uzwil. Geben wir der produzierenden Landwirtschaft wie dem Naturschutz seinen Platz, denn die stets wachsende Bevölkerung verlangt eine Sicherstellung der Ernährung. Gar alles kommt nicht aus dem Ausland.

Christian Rüegg, Kantonsrat aus Rüeterswil

Kaum Interesse an Mi

Schon der Totalumbau des Uzner Zentrums rund ums Streuli-Areal und den Bahnhof ist ein ähnliches Bild: Gerade mal 19 Stellungnahmen gingen ein, Einwohner hat Uznach

LZ 4.10.21

von Urs Schnider

Die Zahl ist verglichen mit der Bevölkerung von Uznach äusserst bescheiden: Gemessen an der Einwohnerzahl von knapp 6500 entsprechen die 19 Rückmeldungen beim Mitwirkungsverfahren zum verkehrsgeplagten Städtli gerade einmal rund 0,3 Prozent.

Das Städtli soll im Zusammenhang mit der geplanten Verbindungsstrasse A15-Gaster aufgewertet werden. Dazu sind verschiedene flankierende Massnahmen vorgesehen (Ausgabe vom 12. März). Der Gemeinderat Uznach schreibt, er sei sich bewusst, dass die flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit der geplanten Umfahrungsstrasse eine zentrale Rolle spielen würden im Entscheidungsfindungsprozess.

Schweigende Mehrheit?

Wenn die flankierenden Massnahmen wirklich die zentrale Rolle einnehmen sollen, muss sich der Gemeinderat wohl etwas einfallen lassen, damit die Bevölkerung das Vorhaben überhaupt wahrnimmt. Denn derzeit scheint dieses so gut wie niemanden zu interessieren. Oder ist es vielleicht so, dass es der grosse Teil der Bevölkerung den Massnahmen stillschweigend zustimmt und sich deswegen nicht äussert?

So jedenfalls interpretiert der Uzner Gemeindepräsident Diego Forrer (CVP) das bescheidene Echo im Mitwirkungsverfahren: Der Gemeinderat gehe davon aus, dass viele Bürgerinnen und Bürger mit den erarbeiteten Grundlagen im Grundsatz einverstanden seien, sagt er auf Anfrage der «Linth-Zeitung». «Wer keine elementaren Einwände hat, sah wohl keinen Grund für eine Stellungnahme», sagt Forrer.



Wenig Interesse: Die Rückmeldungen zu den flankierenden Massnahmen im Städtli sind überschaubar.

Bild: Archiv

Und unter den 19 Rückmeldungen befanden sich diverse Stellungnahmen von Interessengruppen und politischen Parteien, welche die Interessen ihrer Mitglieder vertreten würden. «Dementsprechend ist der Kreis der Mitwirkenden einiges grösser, als die Zahl der Rückmeldungen vielleicht vermuten lässt», sagt Forrer.

«Qualitativ gute Rückmeldungen»

Zudem, so Forrer weiter, habe bereits 2016 eine Bedürfnisabklärung stattgefunden. Damals hat der Gemeinderat zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern der politischen Parteien, des Gewerbes sowie mit Einwohnerinnen

und Einwohnern Ideen zur Zentrumsaufwertung diskutiert. Daraus entstand gemäss Forrer das Konzept «Aufwertung Städtli/Zentrum Uznach», welches für das jetzige Betriebs- und Gestaltungskonzept eine wichtige Grundlage bildete.

Und immerhin: In den 19 Stellungnahmen sind fast 90 Punkte und Anregungen aufgeführt, die aber teilweise die gleichen Anliegen betreffen. Von wem sie konkret stammen, gibt die Gemeinde nicht preis. Nur so viel: Neben Privatpersonen hätten sich auch verschiedene Gruppierungen sowie politische Parteien beteiligt.

«Gesamthaft ist der Gemeinderat sehr erfreut über die Qualität

der Rückmeldungen», heisst es in der Zusammenfassung zum Mitwirkungsverfahren, die wie auch die Rückmeldungen selbst auf der Website der Gemeinde publiziert sind (www.uznach.ch). Zu den einzelnen Punkten hat der Gemeinderat sehr ausführlich Stellung bezogen. Die «Linth-Zeitung» greift folgend die wichtigsten, beziehungsweise die meist genannten Punkte auf.

Verkehr noch stärker reduzieren

Ein – oder vermutlich das – Hauptanliegen ist, im Städtli den Verkehr zu reduzieren (siehe auch Box zum Verkehrskonzept). Gemäss den Berechnungen der Ge-

Das vorgesehene Verkehrskonzept im Uzner Städtli

Begegnungszone

Mit der Eröffnung der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster (RVS) wird die Ortsdurchfahrt durch das Städtchen Uznach von der Kantons- zur Gemeindestrasse zurückgestuft. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, 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 können das Städtli

weiterhin passieren, heisst es im Konzept.

Eingangstore

Mit der Umgestaltung der «Ochsen-» und der «Rössli-» Kreuzung wird der motorisierte Verkehr nicht Richtung Städtchen gelenkt. Autofahrerinnen und -fahrer sollen dieses zunehmend meiden. Die neue Verkehrsführung wird durch mittige Mehrzweckstreifen auf der Einfallachse, 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 werden die Bedingungen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität opti-

miert. Generell erhalten Fussgänger mehr Platz. Dies zeigt 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 Velobstellplätze 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 Städt-

chen. 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 Konzept der Gemeinde 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 werden aufgehoben. Der frei werdende Platz kann 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 bleibt wie bis anhin möglich. Der Busbetrieb kann währenddessen via Obergasse und Herrenackerstrasse aufrecht erhalten werden. (Lz)

Mitwirkung zum Städtli Uznach

eressierte im Mitwirkungsverfahren kaum jemanden. Jetzt zeigt sich bei den flankierenden Massnahmen zum Städtli app 6500. Die Behörden relativieren und betonen «die hohe Qualität» der Stellungnahmen. LZ 4.10.21



meinde würde dieser im Städtli mit den geplanten Massnahmen um 55 Prozent reduziert. Allein: Das wären täglich immer noch rund 8000 Fahrzeuge. Gleich mehreren Beteiligten der Mitwirkung ist das immer noch zu viel. Eine Person nennt die Infobroschüren, welche die Gemeinde in den letzten Jahren publiziert hat schlichtweg «Fantasiezeichnungen». Die Aufenthaltsqualität sowie das Potenzial für die Flaniermöglichkeiten werden stark angezweifelt.

Ein anderer schreibt: Angesichts der erwarteten Kosten von 3,4 Millionen Franken für die Massnahmen müsste die Verkehrsreduktion im Städtchen grösser ausfallen. Er wolle sich für ein möglichst verkehrsfreies Städtchen einsetzen, gibt der Gemeinderat als Antwort an. «Dazu gehört auch die Verminderung des gemeindeinternen motorisierten Verkehrs.»

Verkehr ganz verbannen

Ein anderer Votant oder eine andere Votantin bemängelt ebenfalls die zu geringe Reduktion des Verkehrs im Städtli. Das sei nicht tolerierbar. «Der gesamte Binnenverkehr soll deshalb ebenfalls aus dem Städtchen verbannt werden. Nur noch der öffentliche Verkehr, die Blaublichtorganisationen und ein restriktives Zubringerregime sollen toleriert werden.»

In diesem Ausmass sieht der Gemeinderat jedoch keine Chance auf einen Konsens. Die Halbierung der Fahrtenzahlen im Städtchen – und um weit mehr als die Hälfte auf anderen Zufahrtsstrecken – müsse «für den ersten Schritt» genügen. «Eine vollständige Sperrung des Städtchens für den motorisierten Individualverkehr (MIV) würde das Projekt mangels Zustimmung zum Scheitern bringen», ist der Gemeinderat überzeugt.

Gemeindepräsident Forrer ergänzt: Deshalb sei eine Phase 4 vorgesehen. Nach der Halbierung des Städtchenverkehrs könnten kontinuierlich weitere Massnahmen ergriffen oder bestehende Massnahmen verschärft werden, um die Verkehrszahlen weiter zu senken. «Das wird solange vorwärtsgetrieben, bis die Mehrheit der Stimmbewölkerung die Zustimmung zu weiteren Verkehrsbeschränkungen

verweigert.» So werde in einem ersten Schritt viel erreicht, und die Bürgerschaft habe es selbst in der Hand, noch weiter zu gehen.

Und zum Lastwagenverkehr heisst es im Mitwirkungsbericht, der Gemeinderat kämpfe seit Monaten darum, abgesehen von den genannten Ausnahmen ein LKW-Verbot für das Städtchen zu erwirken. Das reibe sich derzeit aber noch «an ethischen kantonalen Vorschriften». Zudem sei der Rat bestrebt, die LKW-Belastung aus bestehenden Verträgen zu reduzieren. «Ein LKW-Verbot ist jedenfalls nur mit der Realisierung der regionalen Verbindungsstrasse möglich», macht Forrer klar.

Kritik an neuer Bushaltestelle

Auch die Absicht, die Bushaltestelle am «Rössli»-Platz aufzuheben und durch eine neue beim Kirchplatz zu ersetzen, stösst auf wenig Gegenliebe. Das soll nochmal überdacht werden. Denn: Es würden richtungstrennt und zeiterschoben jede halbe Stunde bis zu drei Postautos hintereinander im engen Städtchen anhalten, wegfahren und damit die Aussensitzplätze der Einkaufsstrassen «verpösten», heisst es in einer der Stellungnahmen.

Die Gemeinde räumt ein, dass es tatsächlich Immissionen gebe bei Bushaltestellen. Etwa durch Bremsen, das pneumatische Öffnen der Türen, Anfahren inklusive dem Ausstoss grosser Abgasemengen. Dazu schreibt sie: «Die

Busbetreiber haben aber signalisiert, dass die Busflotten in den nächsten Jahren ersetzt werden müssen.» Bei heutigem Wissensstand würden diese durch elektroangetriebene Fahrzeuge ersetzt. Das würde eine «erhebliche Reduktion» der Lärm- und Abgasimmissionen mit sich bringen.

Zudem würden Busse den Verkehr zusätzlich beruhigen und die Begegnungszone stärken. «Der Gemeinderat hält am Entscheid fest, die Bushaltestelle ins Städtchen zu verschieben.» Wohin genau, würden die Detailabklärungen zeigen.

Parkhaus ja, aber...

In derselben Stellungnahme gehen die Urheber auch mit der Vision, unter dem Burgplatz ein Parkhaus zu bauen, hart ins Gericht: Dies halte einem Kosten-Nutzen-Vergleich nicht stand. Sie bringen den Vorschlag ein, alternativ ein zweigeschossiges Parkhaus an der Herrenackerstrasse zu bauen anstelle des offenen Parkplatzes. Auch hier räumt der Rat ein, die baulichen Schwierigkeiten für ein Parkhaus beim Burgplatz seien ihm bewusst. Er hätte den Standort nicht propagiert, wenn nicht private Kreise eine Kooperation vorgeschlagen hätten.

Die Gemeinde will aber die Alternative «Parkhaus Herrenacker» prüfen, heisst es weiter. «Wir erachten es als zielführend, unabhängig von der Realisierung der Umfahrungsstrasse sich vertiefter mit der Parkierung rund ums Städtchen zu befassen», betont Forrer. Hierfür soll in den kommenden Jahren die Ausarbeitung eines Parkierungskonzeptes mit allfälligem Verkehrsleitsystem in Auftrag gegeben werden.

Versteckte Kosten offenlegen

Eine Rückmeldung zur Verkehrsberuhigung an der Burgerrietstrasse beantwortet die Gemeinde in einem grösseren Zusammenhang. Die verkehrsplanerischen Abklärungen und Erfahrungen der Vergangenheit würden nahelegen, etwa das Thema Tempo 30 grossräumig anzugehen.

Er sehe für die Verkehrsberuhigung bauliche Massnahmen, schreibt der Uzner Gemeinderat in seiner Stellungnahme. Und weiter: Der Ausbau der

Quartierstrassen soll aufgrund einer Gesamtbetrachtung bedürfnisgerecht und kontinuierlich im Zug anstehender Strassenanierungen vorgenommen werden.

In einer weiteren Stellungnahme wird vor versteckten Kosten gewarnt. Die veranschlagten 3,4 Millionen Franken für die flankierenden Massnahmen seien nur die eine Seite der Medaille – trotz allfälliger Bundesbeteiligung in der Höhe von bis zu 40 Prozent. Der Gemeinderat solle deshalb Kostentransparenz schaffen. Denn die Abklassierung der Kantonsstrassen zu Gemeindestrassen würden Folgekosten nach sich ziehen.

Auch hier bejaht die Gemeinde den Hinweis: «Es ist tatsächlich so, dass die Investitionskosten nur einen Teil der tatsächlichen Kosten darstellen.» Die Betriebs- und Unterhaltskosten seien sicher ebenso wichtig.

Klare Worte aus dem Rathaus

Der Gemeinderat hält aber in seiner Stellungnahme zu obiger Anmerkung fest: «Die flankierenden Massnahmen stellen nebst der Steigerung der Verkehrs- und Lebensqualität eine Investition in das dichtest bebaut Quartier von Uznach, sprich das Städtchen dar.»

Dies werde rund ums Städtchen eine positive Auswirkung haben, denn: Eine Revitalisierung des Quartiers führe zu einer höheren Wohnqualität, was sich günstig auf die Immobilienwerte auswirke und damit auch auf die Steuererträge.

Dieser Teil der Refinanzierung verlange aber Geduld. Der Rest müsse als Investition in die Chance gesehen werden, den Ortskern attraktiver zu gestalten und die Autonomie über den Verkehr im Zentrum zurückzuerhalten. Werde diese Gelegenheit nicht ergriffen, brauche es neue Ideen. «Dem Verfall weiter zuzuschauen, ist keine Lösung», macht auch Forrer klar.

Bezüglich der Abklassierung der Kantons- zu Gemeindestrassen habe die Gemeinde den Kantonsvertretern klargemacht, dass die Fragen der Strassenklassierungen insbesondere wegen der Kostenfolgen geklärt sein müssten, bevor eine Auflage oder Abstimmung erfolge – «damit die

Bürgerschaft weiss, was auf sie zukommt».

«Hoffe, es noch zu erleben»

Bei aller Kritik: Es gibt im Mitwirkungsprozess zum Städtli auch Stimmen, die sich positiv äussern zu den flankierenden Massnahmen. So schreibt eine Person in einer Stellungnahme: «Ich gratuliere zur absolut überzeugenden Broschüre.» Die Person bedauert jedoch, dass sie vom Alter her kaum mehr in den Genuss der

«Ein Parkhaus unter dem Burgplatz zu bauen, halte einem Kosten-Nutzen-Vergleich nicht stand.»

Realisierung kommen werde, die dem Städtchen den verdienten Charme und die gewünschte Lebensqualität zurückgeben könne.

Eine weitere Person begrüss die dargelegte Stossrichtung des Uzner Gemeinderates und hofft, dass deren Umsetzung «zu einer markanten Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität im Uzner Zentrum» führe.

Vorübergehend auf Eis legen

Wie geht es nun weiter? Gemäss Diego Forrer beabsichtigt der Gemeinderat nun, die weitere Planung für die flankierenden Massnahmen einstweilen ruhen zu lassen und erst wieder aufzugreifen, wenn die Grundsatzfrage zur Umfahrungsstrasse geklärt ist. «Aktuell ist damit zu rechnen, dass das kantonale Tiefbauamt das Genehmigungsprojekt im ersten Halbjahr 2022 den Gemeinden im Projektperimeter zur Stellungnahme unterbreiten wird.»

Sofern das Referendum gegen das Projekt ergriffen wird, wovon auszugehen ist, soll die Urnenabstimmung gemäss heutiger Terminplanung im zweiten Halbjahr 2022 stattfinden.



«Ein LKW-Verbot ist nur mit der Realisierung der Verbindungsstrasse möglich.»

Diego Forrer
Gemeindepäsident Uznach

Kantonsrat soll sich für Region einsetzen

LZ 1.10.21

Ausgabe vom 22. September

Zum Leserbrief «Hier muss noch vieles verbessert werden» von Kantonsrat Christian Rüegg

Nach dem Lesen des Leserbriefes von Kantonsrat Christian Rüegg stellen sich mir ein paar Fragen zu seinen Äusserungen.

Von einem Vertreter der Region würde ich eigentlich erwarten, dass er in erster Linie die Interessen seiner Wahlregion wahrnimmt und sich nicht nur als Bauernvertreter – wie er selbst schreibt – sieht. Insbesondere dürfte man aber erwarten, dass ein Kantonsrat genügend Kenntnis von einem in seinem Wahlkreis enorm wichtigen Projekt hat. Denn dann würde er feststellen, dass dieses Verkehrsprojekt nicht nur für die Gemeinden Schmerikon und Uznach aufgegleist worden ist, wie er in seinem Leserbrief ausführt.

Dieses Strassenprojekt heisst nicht umsonst «Verbindungsstrasse A15–Gaster». Es soll die Gemeinden östlich von Uznach mit dem Nationalstrassennetz verbinden, ohne dass man sich durch das Uzner Zentrum durchzwängen muss. Eine der wichtigsten Funktionen dieser neuen Strasse ist somit die Verkehrserschliessung für die östlich von Uznach liegenden Gemeinden und die Strasse ist deshalb gerade auch für diese Gemeinden von enorm grosser Bedeutung.

Es ist Fakt, dass sich jährlich rund sechs Millionen Fahrzeuge durch Uznach drängen (beinahe so viele wie durch den Gotthardtunnel). Diese schmälern somit die Sicherheit und Wohnqualität der Uzner Bevölkerung – und zwar nicht nur im Städtli – erheblich. Durch diese unsägliche Verkehrssituation wird nicht nur eine gesunde Entwicklung des Uzner Zentrums verhindert, sondern auch der Nachbargemeinden.

Bezüglich der bemängelten Kosten von rund 350 Millionen Franken sei darauf hingewiesen, dass

allein in den Gemeinden in und um Uznach seit 2000 rund 2,3 Milliarden an Bau- und Wohnbauinvestitionen getätigt wurden (Bundesamt für Statistik). Dies spiegelt sich in der Bevölkerungszunahme von rund 4500 Personen (das sind plus circa 20 Prozent) im gleichen Zeitraum in diesen Gemeinden. Damit einher geht eine entsprechende Zunahme von Strassenverkehrsfahrzeugen und -teilnehmenden.

Vor diesem Hintergrund kann festgestellt werden, dass allein in den vergangenen 20 Jahren ein x-faches Mehr an Kulturland «verloren» gegangen ist, als nun für eine zeitgerechte Anpassung der Erschliessung der Region notwendig würde. Leider muss ich immer wieder feststellen, dass man gerne nur dann von Kulturlandverlust spricht, wenn es sich dabei nicht um lukratives Bauland handelt.

Die Verbindungsstrasse A15–Gaster ist aber Teil einer dringend notwendigen und zeitgemässen Erschliessung und Puzzleteil einer sehr gut aufgegleisten Verkehrs-

strategie in unserer Region. Es liegt nun die bestmögliche Variante vor, unter bestmöglicher Rücksichtnahme auf die verschiedensten Interessen.

Was es bezüglich Finanzierung auch noch zu erwähnen gilt: Die Gelder für dieses Verkehrsprojekt werden aus dem Strassenfonds (finanziert durch Motorfahrzeugsteuern) bezogen. Falls man diese Strasse tatsächlich nicht realisieren würde, wäre das Geld keineswegs eingespart. Vielmehr würden diese Mittel unmittelbar in ein anderes Strassenprojekt fliessen. Das würde die verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung unserer Region um Jahrzehnte zurückwerfen. Eine andere Region dürfte sich dann bestimmt darüber freuen.

Deshalb erwarte ich von Herrn Rüegg, dass er sich nicht nur als Bauernvertreter, sondern auch als Vertreter der ganzen Region im Kantonsrat St.Gallen sieht. Es gilt, die Chance für eine zukunftsgerichtete und langfristige Verkehrslösung zu realisieren.

Felix Schnyder aus Uznach

Langjähriger Konflikt um Naturschutz ist gelöst

LZ 13.10.21

Naturschützer atmen auf. Seit Jahren kritisieren sie die Situation beim national geschützten Moor im Uzner Burgerriet. Einer Sanierung stand lange ein Konflikt im Weg, der nun gelöst ist.

von **Christine Schibschid**

Seit vielen Jahren warnen Naturschützer davor, dass der Entensee im Uzner Burgerriet zunehmend austrocknet. Er gehört zum Kaltbrunner Riet, einem Feuchtgebiet von nationaler und internationaler Bedeutung. Bereits im November 2013 schlug Pro Natura wegen starker Veränderungen des Wasserhaushalts Alarm. Es müsse befürchtet werden, dass das Flachmoor

negativ beeinflusst werde, hiess es in einem Bericht. Im Umfeld des Sees würde sich die gebietsfremde spätblühende Goldrute ausbreiten – ein Signal für Austrocknung.

Natur statt Landwirtschaft

Bald acht Jahre später tut sich nun etwas. Wie die Gemeinde Uznach ankündigt, wird demnächst ein Baugesuch für die Sanierung des Wasserhaushalts des Entensees aufgelegt. Zusätzlich werden Massnahmen auf einer an-

Bereits 2013 schlug Pro Natura wegen Veränderungen des Wasserhaushalts Alarm.

grenzenden landwirtschaftlich genutzten Fläche umgesetzt. Diese teilt die Kaltbrunner und die Uzner Seite des Naturschutzgebietes bisher in zwei Bereiche. Künftig sollen die beiden Flachmoore besser vernetzt werden.

Bei dem Thema waren die Fronten zwischen Naturschützern und Burgerkorporation Uznach lange Zeit verhärtet gewesen. Die landwirtschaftliche Nutzung der Fläche stand dem Naturschutz im Weg. Nun gibt es eine Einigung.

REGION SEITE 3

Naturschützer und Bürger einigen sich zugunsten der Umwelt

LZ 13.10.21

Der Entensee im Uzner Burgerriet wird vor dem Austrocknen gerettet. Eine nahe landwirtschaftliche Fläche wird zur Flutwiese. Lange waren die Fronten verhärtet, nun haben sich die Burgerkorporation Uznach und Pro Natura geeinigt.

von Christine Schibschid

Zugvögel machen hier gerne einen Zwischenstopp, Laubfrösche und Molche nutzen das Gebiet zum Laichen. Das Kaltbrunner Riet gilt als wichtiges Rückzugsgebiet für gefährdete Pflanzen- und Tierarten. Es ist ein Schutzgebiet von nationaler, gar internationaler Bedeutung.

Zum Schutzgebiet gehört auch der Entensee im Uzner Burgerriet. Das Gewässer und seine Umgebung sind als Flachmoor von nationaler Bedeutung eingestuft. Trotzdem ist die Welt dort nicht in Ordnung. «Man weiss seit über zehn Jahren, dass der Entensee zunehmend austrocknet», sagt Corina Del Fabbro, Geschäftsführerin von Pro Natura St. Gallen-Appenzell.

Obwohl der Kanton das Moor gemäss Bundesvorgaben erhalten und bestehende Beeinträchtigungen, wenn möglich, rückgängig machen muss, tat sich seit Jahren nichts. Der Entensee schrumpfte und schrumpfte.

Konflikt beigelegt

Jetzt gibt es aber Licht am Ende des Tunnels. Die Gemeinde Uznach hat angekündigt, dass demnächst ein Bauprojekt aufgelegt wird. Gemeinde, Burgerkorporation und Kanton sanieren den Wasserhaushalt des Entensees gemeinsam. Um Regenwasser länger im Riet zu halten, werden bestehende Drainagen und Gräben verschlossen.

Neben diesem bundesgesetzlich zwingenden Schritt stehen weitere, freiwillige Massnahmen an, welche die Situation im Riet verbessern sollen. Seit vielen Jahren fordern Naturschützer auch auf der landwirtschaftlich intensiv genutzten Fläche zwischen den beiden Flachmooren Massnahmen, um die Naturschutzkernzonen besser zu vernetzen.

Die Fronten zwischen Pro Natura und dem Landbesitzer waren bei dem Thema jedoch lange verhärtet. Der Bereich zwischen den Flachmooren gehört der Burgerkorporation Uznach. Sie verpachtet das Gebiet an Landwirte und wollte deshalb zunächst keine Einschränkungen bei der landwirtschaftlichen Nutzung hinnehmen.



Blick von Uznach her: Zwischen den Mooregebieten um den Möwensee (links) und den Entensee (rechts und im kl. Bild) liegt der Streifen, der intensiv landwirtschaftlich genutzt wird.

Bilder Markus Timo Rüegg



«Man weiss seit über zehn Jahren, dass der Entensee zunehmend austrocknet.»

Corina Del Fabbro
Pro Natura St. Gallen-Appenzell

Sogar SRF berichtete 2012 über die Problematik. Vorschläge der Naturschützer, das Gebiet zu kaufen, seien abgewiesen worden, um weiter um jeden Preis Landwirtschaft zu betreiben, hiess es.

Projekte hängen zusammen

Der Konflikt stand offenbar auch dem Projekt am Entensee im Weg. Wie Del Fabbro erklärt, hat die Stilllegung seiner Drainagen Folgen für die Zwischenfläche. «Um die bundesrechtlichen Vorgaben zu erreichen, müssen die Drainagen in der Pufferzone abgehängt werden. Dadurch wird die Fläche zwischen Entensee und Möwenteich mindestens bis zur Hälfte vernässt.» Und: «Man wird die Zone zwischen den Flachmooren nicht mehr

misten und beweidet dürfen.» Da für die Vernetzung die ganze Fläche wertvoll sei, habe die Burgerkorporation nun zugesagt, auch die andere Hälfte der Zwischenfläche zur Verfügung zu stellen. Man habe eine super Lösung gefunden, die nur Gewinner kenne, meint Del Fabbro.

Der Präsident der Burgerkorporation, Marc Egli, bestätigt: «Nach vielen Jahren mit ergebnislosen Diskussionen und Missverständnissen freuen wir uns, einer sinnvollen Lösung zustimmen zu können, die für Mensch und Natur stimmt.» Der Korporation sei es wichtig gewesen, die betroffenen Landwirte nicht vor den Kopf zu stossen. Sie seien existenziell auf landwirtschaftlich nutzbare Böden angewiesen, die immer knapper würden.

Für die beiden hauptbetroffenen Landwirte im Riet fand die Burgerkorporation inzwischen einen Ausgleich. Laut Egli wurde eine andere freiwerdende Pachtfläche inzwischen an sie weitergegeben.

Neuer Weiher für Besucher

Auf der Fläche zwischen den Flachmooren soll nun eine Flutwiese für Zugvögel geschaffen werden. Ausserdem ist ein fischfreier Weiher für Kammolche geplant. Neue Hecken sollen Schutz und Deckung für Tiere bringen.

Für Besucher und Besucherinnen wird beim bestehenden Infopavillon eine neue Beobachtungsplattform angelegt. «Von dort werden sie einen guten Blick auf die Flutwiese haben, ohne die Natur zu stören», sagt Del Fabbro. Ausserdem ist beim Infopavillon ein kleiner Beobachtungsweiher geplant, an dem Wassertiere bestaunt werden können. «Das Kaltbrunner Riet ist viel begangen, wir müssen die Leute lenken, damit sie nicht an Orte gelangen, wo sie Tiere stören», so Del Fabbro.

Es dürfte noch dauern

Laut Stefan Kühne, dem zuständigen Uzner Gemeinderat, liegt die Federführung für das Projekt beim kantonalen Amt für Natur, Jagd und Fischerei, für die Umsetzung ist die Gemeinde zuständig. Die Gesamtkosten würden nach derzeitiger Schätzung rund 200'000 Franken betragen. Rund fünf Prozent davon, also etwa 10'000 Franken, kämen auf die Gemeinde zu, sagt Kühne. Die Ausgaben würden voraussichtlich im Budget 2022 aufgeführt. Die Burgerkorporation muss laut ihrem Präsident Egli nichts bezahlen.

Bis die Arbeiten umgesetzt sind, dürfte noch etwas Zeit vergehen. Laut Gemeinderat Kühne kann in dem Bereich nur im Winter gebaut werden, wenn es trocken ist. «Die Wahrscheinlichkeit ist gross, dass diesen Winter noch nicht viel passiert», sagt er. Zunächst müsse nun das Bauverwaltungsverfahren abgeschlossen werden.



Ausgleich für geplante Uznach «Umfahrung»

Nach Angaben der Gemeinde Uznach haben die Aufwertungs-massnahmen im Riet keine

Auswirkungen auf die geplante Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster. Die Fläche, auf der die Umfahrungsstrasse geplant ist, werde nicht fangiert. Wie es heisst, können die freiwilligen ökologischen Aufwertungs-massnahmen zwischen Entensee und Möwenteich dem Strassenprojekt allerdings als **ökologische Ersatz- oder Ausgleichs-massnahme angerechnet werden.** Komme die Strasse, «dann könnten die Kosten dem Strassenprojekt angerechnet werden», sagt der Uzner Gemeinderat Stefan Kühne. Die Burgerkorporation gibt die Fläche laut Präsident Marc Egli aber allein zugunsten des Naturschützes frei. **«Wir betrachten das Projekt Verbindungsstrasse und das Aufwertungsprojekt unabhängig voneinander»,** sagt er. (sch)