

A15-Gaster: Schmerkner Gewerbe prescht vor

LZ 8.11.2021

Derzeit sammelt das Schmerkner Gewerbe Unterschriften. Die zu späte Umsetzung der Verbindungsstrasse A15 soll verhindert werden.

von Fabio Wyss

Die Notzufahrt zur Allmeindstrasse ist aktuelles Thema einer Volksmotion. Wie das Portal 8716.ch berichtet, sammelt der Schmerkner Industrie- und Gewerbeverein (IGVS) derzeit Unterschriften. Das Begehren dreht sich in erster Linie um die regionale Verbindungsstrasse A15 Gaster.

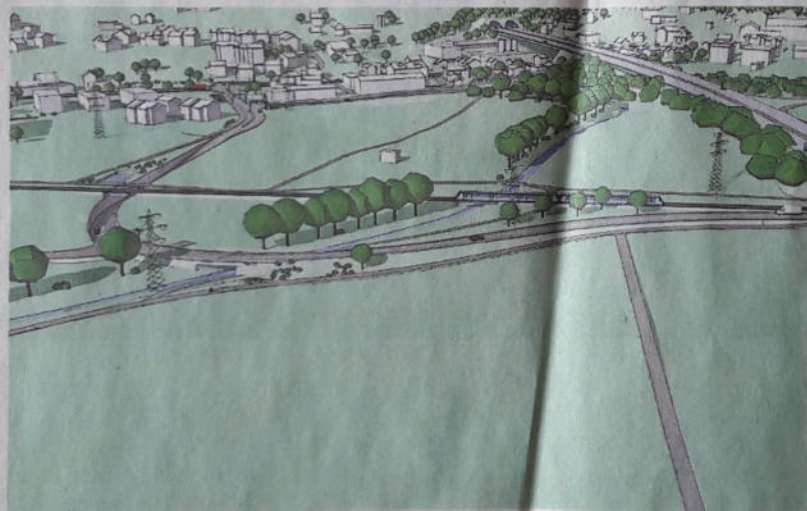
Damit einher würde der Anschluss Schmerikon gehen (siehe Grafik) – eine Entlastungsstrasse für das Industrie- und Gewerbegebiet Allmeind. Dadurch würde die A15-Verbindungsstrasse die Problematik mit der ungenügenden Notzufahrt zur Südseite der Bahnlinie (siehe Artikel oben) beheben.

Unabhängig vom Nachbardorf

Ob es soweit kommt, liegt aber aktuell nicht in Schmerkner Händen. «Der Bau dieser Strasse hängt unter anderem von der Zustimmung der Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Uz-

nach ab, sofern diese das Referendum ergreifen», schreibt der IGVS. Die Volksabstimmung in Uznach ist auf Herbst 2022 terminiert.

Der Schmerkner Gewerbeverein will den Anschluss Schmerikon unabhängig von dieser Abstimmung. Mit der Volksmotion soll der Gemeinderat



Kleiner Teil eines grossen Projekts: Mit der Verbindungsstrasse A15-Gaster entsteht in Schmerikon eine Bahnunterführung.

Visualisierung Kanton St. Gallen

beauftragt werden, von der Bürgerschaft einen Projektierungskredit bewilligen zu lassen. Mit diesem kann laut Motionstext die Planung der Entlastungsstrasse in Schmerikon bereits jetzt vorangetrieben werden.

Denn egal, wie das Uzner Stimmvolk entscheidet – bis zum Anschluss Schmerikon ist noch ein langer Weg: Wenn die Uzner Bürgerschaft zustimmt, erfolgt anschliessend die Projektgenehmigung im St.Galler Kantonsrat und das fakultative Finanzreferendum. Erst danach beginnt die öffentliche Planaufgabe. Vorausgesetzt, dass keine langen Rechtsmittelverfahren geführt werden, kann mit einer Eröffnung der Strasse im Jahr 2030 gerechnet werden.

Schranke unten – 37 Mal pro Tag

Ende 2023 wird aber bereits die Doppelspur zwischen Uznach und Schmerikon in Betrieb genommen. Darum schreibt der IGVS: «Das dauert viel zu

lang.» Mit der Inbetriebnahme der Doppelspur betrage die Wartezeit bei geschlossener Schranke beim Bahnübergang Allmeind rund 8 Minuten, und das 37 Mal pro Tag.

Die Volksmotion wird die Projektierung der Entlastungsstrasse beschleunigen. Davon ist der IGVS überzeugt: Wenn die Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster eine Zustimmung erfährt, darf die Eigenprojektierung als Vorfinanzierung betrachtet werden und der Gemeinderat kann beim Kanton vorstellig werden, um den Anschluss Schmerikon baulich zu priorisieren. Würde die Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster an der Urne scheitern, kann das eigene Projekt ohne weitere Verzögerung dem politischen Prozess mit Baukredit und Einspracheverfahren unterstellt werden.

Die Unterschriftensammlung dauert noch bis Ende Monat. 150 Stimmberechtigte sind für das Zustandekommen der Volksmotion nötig.

Gewerbe will, dass Schmerikon die Steuer in die Hand nimmt

Die Verzögerungen bei der Verbindungsstrasse A15–Gaster machen das Schmerkner Gewerbe nervös. Die Gemeinde soll nun ein eigenes Projekt vorantreiben, um ein Verkehrschaos zu verhindern. Doch das hat Tücken.

LZ 21.12.2021

von Pascal Büsser

Der Industrie- und Gewerbeverein Schmerikon (IGVS) macht Druck. Er will, dass die Gemeinde das Steuer bei der Erschliessung des Industriequartiers Allmeind selber in die Hand nimmt. Dies, weil man wegen des Ausbaus der Bahndoppelspur ab Ende 2023 ein Verkehrschaos im Dorf befürchtet. Und das regionale Projekt Verbindungsstrasse A15–Gaster, welches das verhindern soll, stockt.

Das Schmerkner Gewerbe hat dem Gemeinderat nun eine Volksmotion überreicht. Innert Monatsfrist hat der IGVS im November rund 350 Unterschriften gesammelt, wie es in einer Medienmitteilung vom Montag heisst. 150 Unterschriften wären für das Zustandekommen der Motion nötig gewesen. Nun muss der Gemeinderat über den Vorstoss abstimmen lassen. Dies soll laut Gemeindepräsident Félix Brunschwiler im Frühjahr der Fall sein. Voraussichtlich im Rahmen der Bürgerversammlung, sofern diese nicht wegen Corona zugunsten eines Urnengangs gestrichen wird (siehe auch Spalte rechts). Der Entscheid fällt laut Brunschwiler Anfang Jahr.

Gewerbe sieht Chaos und Gefahr

Konkret verlangt die Volksmotion, dass der Gemeinderat der Bürgerschaft einen Projektierungskredit vorlegt, «für den Bau der Entlastungsstrasse Allmeind mit direktem Anschluss an die A15», also: an die bestehende Autobahn. Dass es eine zusätzliche Erschliessung des Industriequartiers Allmeind von Osten her braucht, darüber herrscht Einigkeit. Das Problem aus Sicht des Schmerkner Gewerbes: Bis die regionale Umfahrung realisiert ist, dürfte es selbst unter optimistischer Annahme 2030 werden.

«Das dauert viel zu lang im Hinblick darauf, dass 2023 die Doppelspur Uznach–Schmerikon in Betrieb genommen wird», heisst es im Text zur Volksmotion. Mit Inbetriebnahme der Doppelspur betrage die Wartezeit bei geschlossener Schranke beim Bahnübergang Allmeind rund acht Minuten. Und das 37 Mal pro Tag. «Der Rückstau des gesamten Verkehrs



Staus und Chaos befürchtet: Der Bahnübergang zum Industriequartier in Schmerikon ist ab Ende 2023 deutlich länger zu.

Bild Archiv

in das Dorf ist vorprogrammiert, was zu einer Einschränkung der Lebensqualität führt und zudem den Blaulichtorganisationen die Zufahrt erschwert», schreibt der IGVS. Es sei «nicht auszudenken», was das bedeute, bei Personenunfällen oder einem Brand im Industriequartier, wenn Rettungskräfte anrücken müssten.

Einen solchen Notfall erlebte IGVS-Präsidentin Denise Camele 2019, als es bei der Firma Wild & Kúpfer einen Grossbrand gab. «Kaum vorstellbar, was gewesen wäre, wenn die Feuerwehr nicht hätte durchfahren können», sagt sie. Camele verweist neben Firmen, Wohnbauten und Bootshallen auch auf das Hallenbad, wo viele Kinder schwimmen.

Komplexe Situation, viel Geld

Für einen künftigen Notfall kurzfristig Abhilfe schaffen soll die Sanierung und Erhöhung der gedeckten Holzbrücke über den Aabach. Gemeinde und Ortsgemeinde wollen dafür 800 000 Franken investieren (Ausgabe vom 8. November). Die Feuerwehr könnte dann laut Gemeindepräsident Brunschwiler beim Uzner Linth-Park ins Riet stechen und von Süden her ins Gebiet Allmeind fahren. Allerdings

wäre auch beim Linth-Park die Bahnlinie zu überqueren.

Camele überzeugt diese Lösung mässig. Deshalb will der IGVS mit der Volksmotion erreichen, dass der Gemeinderat der Schmerkner Bevölkerung rasch einen Planungskredit für die Erschliessung des Industriequartiers von der Autobahn her vorlegt. «Das Ziel ist es, nicht unnötig weitere Zeit zu verlieren», sagt Camele.

Bereits diesen Herbst hätte die Uzner Bevölkerung über die Verbindungsstrasse befinden sollen. Nach Verzögerungen soll dies nun im Herbst 2022 passieren. Warte man den Entscheid von Uznach ab, verliere man im Falle eines unverhofften Neins weitere Monate, so Camele. Darum solle die Gemeinde Schmerikon schon vorher einen Planungskredit von der Bevölkerung absegnen lassen, aber noch nicht auslösen.

«Der Gemeinderat begrüsst die Stossrichtung der Volksmotion», sagt Präsident Brunschwiler. Im Detail sei das Vorgehen aber komplex. Einen Planungskredit könne die Gemeinde frühestens im Herbst 2022 vorlegen. Selber zu planen, bevor klar sei, ob die Verbindungsstrasse komme, sehe er nicht. Zumal der Kanton ein fertiges Projekt in der Schublade habe. Gebe es in Uznach ein Ja zur Verbindungsstrasse, sei die Etappe in Schmerikon prioritär zu realisieren, fordert er.

Es geht auch um viel Geld. Der Kanton veranschlagt laut Brunschwiler für den Abschnitt Schmerikon 18 Millionen Franken. Bei einer früheren Planung kam die Gemeinde ihrerseits auf 11 Millionen. Kommt die Verbindungsstrasse nicht zustande, müsste Schmerikon den grössten Teil der Erschliessung in die Allmeind selber bezahlen.



«Das Ziel ist es, nicht unnötig weitere Zeit zu verlieren.»

Denise Camele
Präsidentin IGVS

«Es gibt keinen Plan B für die Verbindungsstrasse»

Auszug aus dem Interview der Linth-Zeitung mit Félix Brunschwiler, Präsident der Region Zürichsee-Linth, 29. Januar 2022

Interview: Urs Schnider

Viele Projekte der Region Zürichsee-Linth (RZL), dem Zusammenschluss der zehn See-Gaster-Gemeinden, sind nach aussen hin kaum sichtbar – oder sie sind zu eigentlichen Selbstläufern geworden. Etwa der Bereich öffentlicher Verkehr, für den es eine eigene Kommission gibt, die für die Region mit den entsprechenden Stellen verhandelt und mitarbeitet. Oder auch die Abfallentsorgung.

Andere werden beendet, wie das Pflegezentrum Linthgebiet in Uznach, das bald geschlossen wird. Oder sie kommen in die heisse Phase, wie die Verbindungsstrasse A15-Gaster. Diese muss noch grosse Hürden nehmen. Sollte das 350-Millionen-Projekt scheitern, wird es schwierig mit der regionalen Verkehrsplanung. Denn einen Plan B gibt es nicht.

Alles andere als neu ist die Verbindungsstrasse A15-Gaster. Es gibt hier noch viele Klippen zu umschiffen, insbesondere der Bericht der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zum Kaltbrunner Riet, der bald kommen soll. Macht Ihnen dieser Angst?

Nein, nicht Angst, aber wir sind sehr gespannt, ob es jetzt den Projektverantwortlichen gelungen ist, die Unterlagen beizubringen, um die ENHK zu überzeugen, dass die Verbindungsstrasse nicht nur einen Mehrwert bezüglich Verkehrserschliessung und Siedlungsentwicklung bringt, sondern dass damit auch tatsächlich der Naturschutz im Kaltbrunner Riet verbessert werden kann.

Gemäss den Vorprüfungen sieht es aber nicht gut aus für die Realisierung der Verbindungsstrasse wegen der Konflikte im erwähnten Naturschutzgebiet.

Das ist tatsächlich so. Aber die ENHK fasst ihren Auftrag relativ eng. Das Projekt wird von der ENHK nur auf die Übereinstimmung mit dem Natur- und Heimatschutzgesetz geprüft. Es muss aber eine gesamtheitliche Interessenabwägung gemacht werden. Diese

macht die ENHK nicht. Sie prüft, wo sind Schutzobjekte betroffen? Aber dass es andere Schutzgüter gibt, beispielsweise, ob die Bevölkerung durch die Verbindungsstrasse bessergestellt wird, ist offensichtlich nicht ihre Aufgabenstellung.

Hat man denn den Abschnitt Kaltbrunner Riet unterschätzt? Dass die Fragen des Naturschutzes dort auftauchen würden, hätte man ja wissen müssen.

Unterschätzt würde ich nicht sagen, dass es jedoch das Pièce de Résistance wird, war uns bewusst. Ich bin seit 2010 involviert. Es war immer ein wenig ein ungutes Gefühl vorhanden bezüglich Kaltbrunner Riet. Man wusste, man fährt dort an einem nationalen Schutzobjekt unmittelbar vorbei.

Also wurde es doch unterschätzt.

Vielleicht war es etwas blauäugig, daran festzuhalten. Aber die letzten zwölf Monate wurde viel Energie aufgewendet, um diese Variante weiter zu optimieren und den Anforderungen gerecht zu werden. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass es in der Gesamtbetrachtung die optimale Lösung ist.

Sie glauben, die Strasse kommt?

Ich bin optimistisch. In der Region und den Regionsgemeinden ist – unbeschrieben von der Kritik von Links und Grün sowie unmittelbar betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern – ein Verdruss über die Verkehrssituation vorhanden. Ich glaube, dass man Mehrheiten finden wird, wenn man in den Gemeinden in die Abstimmungen geht. Ich denke, die Zeit ist jetzt reif für diese Strasse.

Aber wenn die ENHK sich gegen sie ausspricht, dann ist eine regionale Lösung des Verkehrsproblems vom Tisch.

Das wäre dann wohl so, es gibt für die Region keinen Plan B in dieser Sache. Wir in Schmerikon haben einen. Aber für die Region wird man über die Bücher gehen müssen.

Gemäss Zweckmässigkeitsbeurteilung des Kantons ist aus rein volkswirtschaftlicher Sicht die 350 Millionen Franken teure Umfahrung «nicht sinnvoll». Warum macht sie aus Sicht der Region Sinn?

Weil insbesondere die Siedlungsentwicklung und Lebensqualität von Uznach extrem eingeschränkt sind, wenn man nach wie vor mit dem ganzen Verkehr durchs Städtchen fährt. Da führt nichts daran vorbei, dass eine Lösung gefunden werden muss. Wenn man andere Lösungen in anderen Dörfern anschaut, wurde in solchen Fällen einfach ein Tunnel gebaut. Das kostet dann noch viel mehr.

Die Strasse ist die 350 Millionen wert?

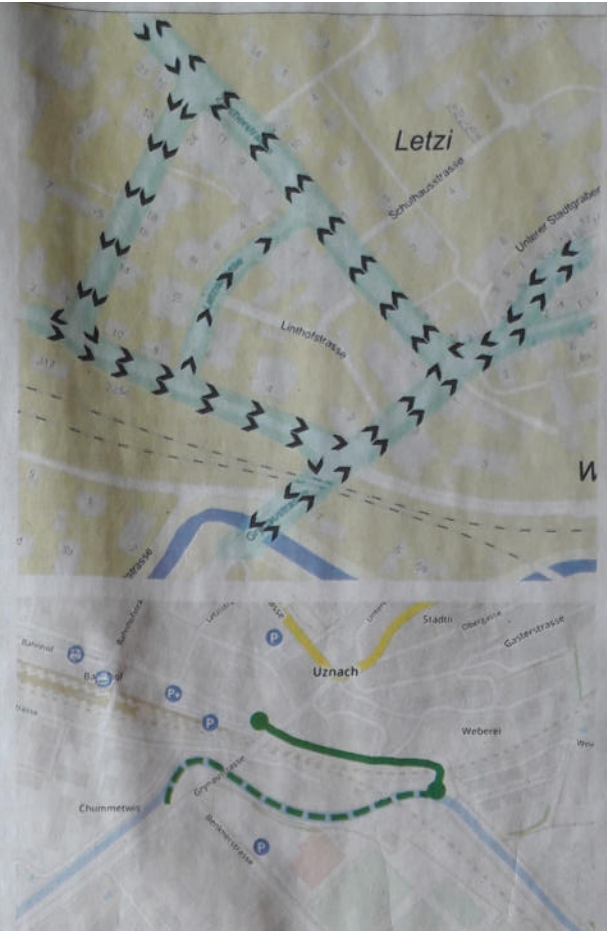
Die Höhe der Ausgaben für Infrastrukturen ist relativ, weil das letztlich Investitionen sind für die nächsten 50 bis 80 Jahre.

Und das ist auch die Haltung, die in den Gemeindepräsidien vorherrscht?

Es ist bei allen ein ziemlicher Verdruss vorhanden, dass es so lange dauert.

Besonders bei Ihnen aus Schmerkner Sicht?

Ja, mich nervt es, dass sich die Sache so lange hinzieht. Corona und die ENHK-Geschichte haben das Projekt rund zwei Jahre gekostet. Die Zeit wird knapp. Vor allem aus Schmerkner Sicht ist es so, dass wir 2024 nach dem Doppelspurausbau der SBB die Problematik der länger geschlossenen Bahnschranken haben werden. Wir hätten gerne endlich eine Lösung dafür, warten aber immer noch auf Klarheit, ob diese Verbindungsstrasse nun kommt oder nicht. Wenn sie nicht kommen sollte, werden wir selber die Bagger auffahren lassen und die Erschliessung unseres Industriegebietes angehen. Deswegen sind wir etwas gereizt bei dem Thema. Aber ich bin nach wie vor optimistisch, dass die Verbindungsstrasse A15-Gaster kommen wird.



Lösungsvorschläge: Moira Ritler prüft in ihrer Maturaarbeit die Wirksamkeit eines doppelspurigen Kreisels und einer gekurvten Unterführung der Uznach Bahnlinie. Bilder Anouk Duttweiler

Maturandin sucht nach Alternativen für A15-Gaster

LZ 14.2.2022

Die Verbindungsstrasse A15-Gaster soll das Verkehrsproblem im Städtli Uznach lösen. In ihrer Maturaarbeit formuliert Moira Ritler vier alternative Lösungsvorschläge und untersucht deren Wirksamkeit.

von Anouk Duttweiler

Ein Lastwagen donnert durchs Uznacher Städtli, ein Auto hupt. Wenn man einmal freie Fahrt hat, muss man das auch ausnutzen: Zu oft bleibt man vor der Bahnschranke stehen im berühmt-berüchtigten Verkehrschaos des Städtli. Inzwischen befinden sich die Projektierungsarbeiten für die Umfahrung von Uznach auf der Zielgeraden. «Es gibt aber auch andere Möglichkeiten, solche, die den Verkehrsfluss verbessern könnten», sagt Moira Ritler.

Die gebürtige Uznernerin hat soeben die Maturapäsentation hinter sich gebracht. «Ich wollte mit meiner Arbeit die Diskussion zur regionalen Verbindungsstrasse etwas auflockern und Alternativen aufzeigen.» Denn auch wenn die Umfahrungsstrasse komme, werde es immer noch viele Jahre dauern, bis Uznach davon profitieren könne. Manche Massnahmen könnte man laut Ritler in der Zwischenzeit schon umsetzen.

Kreisel und Unterführungen

In ihrer Arbeit erläutert sie vier Vorschläge, die entweder bereits in der Debatte um die Uznacher Verkehrsbelastung oder an anderer Stelle erwähnt wurden. Ein Vorschlag sind Anzeigetafeln an strategischen Punkten, welche angeben, wie lange die Fahrt durch das Städtli werden könnte, und auf welcher Ausweichstrecke man schneller wäre. Eine weitere Idee ist ein doppelspuriger Kreisels auf bestehenden Strassen (siehe Abbildung). «Der Rückstau wegen geschlossener Bahnschranke würde den Verkehr im Städtli nicht mehr behindern», erklärt Moira

Ritler. Und anschaffen müsste die Gemeinde nichts, ausser den entsprechenden Verkehrssignalen.

Auch mit einer alternativen Umfahrungsstrasse hat sich die Maturandin auseinandergesetzt: auf bestehenden Strassen östlich von Uznach. Der vierte Vorschlag ist eine gekurvte Unterführung der Bahnlinie, welche das Bachbett des Steinenbachs nutzt (siehe Abbildung). Dazu müsste der Steinenbach umgelegt werden.

Ob das nicht zu teuer wird? Moira Ritler muss schmunzeln. Das Budget für die Umfahrungsstrasse belaufe sich auf 300 bis 350 Millionen Franken. «Vergleichbare Unterführungen in Zofingen und Rorschach haben 15 bis 30 Millionen gekostet.» Da hätte man noch mehr als genug Budget übrig für die Umleitung des Steinenbachs. «Und wenn man ihn ins Riet leitet, könnte man dem Ausströmen des Entensees entgegenwirken.»

Wie sieht man in die Zukunft?

Doch nur beim Aufzählen von Alternativen bleibt es nicht. «Es war mir wichtig, zu sehen, wie nachhaltig diese Massnahmen sein würden», sagt Ritler. Anhand der Szenariotechnik ermittelte sie, wie die Zukunft der Mobilität aussehen könnte. Das funktionierte folgendermassen: Zuerst bestimmte sie, welche Faktoren den Verkehr in Uznach beeinflussen könnten.

Dann verglich sie mit schweizerischen und deutschen Studien, wie diese Faktoren sich bis ins Jahr 2035 wahrscheinlich entwickeln. Schliesslich galt es, die wahrscheinlichsten Ergebnisse auf Uznach zu münzen und sie zu einem grossen Szenario zusammenzufügen. Die einzelnen Faktoren durften sich nicht widersprechen.

«Das war anspruchsvoll, denn jede noch so kleine Veränderung kann massive Auswirkungen auf die anderen Faktoren haben», sagt Ritler.

Ihr Szenario für Uznach sieht unter anderem vor, dass die Bevölkerung auf 7440 Einwohner anwächst. Es wird längere und häufigere Wartezeiten an der Bahnschranke geben: Schliesslich planen die SBB, dass alle Viertelstunde ein Zug von Uznach nach Rapperswil-Jona fahren soll. Ritler geht davon aus, dass in ländlichen Gebieten mehr Leute Auto fahren werden als heute, weil die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs nach wie vor nicht mit der in den Städten vergleichbar sein wird. Die guten ÖV-Anschlüsse, die das Linthgebiet hat, werden jedoch dafür sorgen, dass diese Entwicklung in der Region abge-

schwächt wird. Das ganze Szenario, zu einem Fliesstext in ihrer Maturaarbeit verarbeitet, ist ungefähr drei A4-Seiten lang.

Im letzten Schritt der Arbeit glied Ritler die vier Vorschläge mit dem Zukunftsszenario ab – und mit der Gegenwart. «2022 schneidet der doppelspurige Kreisels am besten ab, 2035 die Bahnunterführung», sagt sie. Auch das Informationssystem für die Reisezeit erweise sich als nützlich, indem es Autos direkt aus Uznach herauslenke. Und vor allem: Die drei Massnahmen liessen sich kombinieren.

Feuer und Flamme

Das Thema Verkehrsbelastung beschäftigt Ritler schon länger: «Mein Vater ist schon lange in der IG Mobilität Region Uznach aktiv, dadurch kam ich schon früh mit Thema in Kontakt.» Dazu interessiert sie sich allgemein sehr für Politik. Das Herzblut, das in die Arbeit geflossen ist, hat sich jetzt schon auszahlt.

Ritlers Arbeit gehört zu den sieben Maturaarbeiten, welche die Kantonsschule Wattwil prämiert hat. Trotzdem geht es noch weiter: «Ich habe mich bewusst dagegen entschieden, die geplante Verbindungsstrasse A15-Gaster mitzuprüfen. Das möchte ich gerne nachholen», sagt sie. Einerseits, weil es ihrer Arbeit mehr Aussagekraft verleihen würde. Andererseits, weil sie die Vor- und Nachteile der Strasse brennend interessiert. In all den Stunden des Schreibens, Abwägens und Korrigierens sei die Motivation nicht abgerissen. «Jetzt möchte ich im Zwischenjahr gerne in einem Raumplanungsbüro schnuppern – und dann vielleicht Raumplanung studieren», sagt Moira Ritler.

Das Thema Verkehrsbelastung beschäftigt Moira Ritler schon länger.

Ausgezeichnete Maturaarbeiten

Die «Linth-Zeitung» stellt Maturandinnen und Maturanden der Kantonsschule Wattwil in einer losen Serie vor. Sie stammen alle aus der Region und präsentieren ihre Maturaarbeiten 2022. Den Anfang macht Moira Ritler aus Uznach. (mz)

Sabrina Schellenberg

Mediensprecherin SBB



1 Sabrina Schellenberg, in Schmerikon soll ab Ende 2023 künftig die Wartezeit bei geschlossener Schranke rund acht Minuten betragen. Können Sie das vonseiten der SBB bestätigen?

Beim Bahnübergang Allmeindstrasse in Schmerikon werden die Barrieren nach dem Doppelspurausbau bei Regelbetrieb für rund 6:30 Minuten geschlossen sein. In dieser Zeit kreuzen sich jeweils zwei Zugpaare. Die zwei aufeinanderfolgenden Züge pro Richtung verkehren so dicht, dass die Bar-

rieren zwischenzeitlich nicht wieder geöffnet werden können. Dies wird über die gesamte Betriebszeit – also mit den ersten bis zu den letzten Zugfahrten – so sein. Die Barrieren werden sich zweimal pro Stunde schliessen, was über die tägliche Betriebsdauer etwa 37 Schliessungen ergibt.

2 Der Gemeindepräsident Félix Brunschwiler sagt, dass aufgrund von Zugverspätungen Ihre Angaben kaum realistisch seien... Wir gehen grundsätzlich von Re-

gelzeiten nach Fahrplan aus. Wie sich Verspätungen auf die Schliesszeiten auswirken, hängt von der Verspätung ab. Eine grössere Verspätung bedeutet nicht unbedingt eine längere Schliesszeit der Barriere. Denn mit grösserem Abstand der Züge – beispielsweise durch Verspätungen – besteht die Möglichkeit, dass sich die Barriere zwischen den Zugfahrten öffnet.

3 Der Bahnübergang bei der Allmeindstrasse bedeutet die einzige Möglichkeit für Blau-

lichtorganisationen, um ins Industriequartier südlich der Gleise zu gelangen. Heisst das für Einsatzkräfte, dass sie bei einem Notfall minutenlang vor geschlossenen Barrieren warten müssen? Im Falle eines Einsatzes von Blaulichtorganisationen gilt Folgendes: Die Blaulichtorganisationen wenden sich telefonisch an die SBB-Betriebszentrale. Darauf sperrt die SBB den Bahnverkehr kurzfristig, damit die Blaulichtorganisationen den Bahnübergang passieren können. (wyf)



Geschlossene Barriere: Das führt in Schmerikon künftig zu Stau. Bild Markus Timo Rüegg

Schmerkner Gemeinderat will die Weichen selber stellen

LZ
28.2.2022

Eine Volksmotion findet Anklang beim Gemeinderat von Schmerikon. Mit dem Vorstoss soll unabhängig vom Kantonsprojekt A15-Gaster eine Strasse gebaut werden. Die Geister scheiden sich an den Barriere-Wartezeiten.

von Fabio Wyss

Noch stören sich Schmerkner vor allem wegen etwas Baulärm. Wenn die Doppelspur der SBB im nächsten Jahr fertiggestellt ist, dürften Bewohnende des Seedorfs aus anderen Gründen klagen: Die doppelte Anzahl Züge pro Stunde sorgt beim Bahnübergang Allmeind voraussichtlich für Rückstaus. Denn die Barriere bei der einzigen Verbindungsstrasse ins Industriequartier bleibt deutlich länger zu.

Darum hat der Industrie- und Gewerbeverein Schmerikon (IGVS) dem Gemeinderat eine Volksmotion überreicht (siehe Ausgabe vom 21. Dezember). Diese hat zum Ziel, dass die Gemeinde einen Projektierungskredit für den Bau einer zusätzlichen Strasse in die Allmeind ausarbeitet – samt Unterführung der Gleise. Somit soll Schmerikon möglichst rasch zu seiner Zufahrt ins Industriequartier kommen. Und zwar unabhängig von der kantonalen Umfahrungsstrasse, die das Gleiche vorhat, aber ins Stocken geraten ist.

Der Gemeinderat lässt am 10. April darüber abstimmen – und spricht sich

für das Vorhaben aus. «Der Gemeinderat hat sich stets um die Direkterschliessung des Industriegebiets und um die Abwehr des Verkehrstaus infolge der verlängerten Schliessungszeiten der Barriere Allmeindstrasse bemüht. Insofern teilt er die Zielsetzung der Motionäre», heisst es seitens Gemeinderat.

Wie viel kostet der Alleingang?

Doch bürdet sich die Gemeinde da nicht etwas viel auf? Der Kanton St. Gallen plant im Rahmen der Verbindungsstrasse A 15 alleine für den Abschnitt Schmerikon mit Kosten von 18 Millionen Franken. Wenn das Uzner Stimmvolk dereinst das kantonale Umfahrungsprojekt ablehnt, muss Schmerikon die Kosten selber berappen. Gemeindepräsident Félix Brunswiler kann besänftigen: «Vor elf Jahren hatten wir ein ähnliches Bauprojekt geplant – und kamen auf 6,5 Millionen Franken.»

Bei einer etwas aktuelleren Planung beträgt die Erschliessung des Industriequartiers 11 Millionen Franken. Sparen kann die Gemeinde gegenüber dem Kantonsprojekt unter anderem, weil der Kreisel Rosengarten nicht zu-

rückgebaut wird. Sämtliche Differenzen zu den Kosten des Kantonsprojekts seien für Brunswiler aber nicht erklärbar.

Ohnehin sei Schmerikon aber im Falle eines Scheiterns der kantonalen Umfahrungsstrasse nicht auf sich alleine gestellt. Brunswiler rechnet mit Bundesgeldern aus dem vierten Agglomerationsprogramm: «Wir gehen davon aus, dass wir Zuschüsse von 30 bis 40 Prozent der Kosten erhalten wür-

den», sagt Brunswiler. Zudem sehe er neben der Politischen Gemeinde auch die Ortsgemeinde in der Zahlungspflicht.

SBB räumt Bedenken aus

Dass es eine zusätzliche Verbindung in den südlichen Teil der Gleise braucht, ist im Dorf weitgehend unbestritten. Bis anhin argumentierten Gemeinde und Gewerbe oftmals mit der infrage gestellten Sicherheit im Südquartier.

Ortsbürger zahlen mehr für Aabachbrücke

Im Moment führt für den motorisierten Verkehr einzig der Bahnübergang Allmeind ins Schmerkner Industriequartier. Via Umwegen über Landwirtschaftsgebiet besteht über die gedeckte Aabachbrücke zwar ein Zugang, deren Traglast beträgt aber nur zehn Tonnen. Damit Blaulichtorganisationen

über die Holzbrücke fahren können, muss die Traglast auf 40 Tonnen erhöht werden. Die Kosten für diese Massnahme teilen sich die Ortsbürger mit 500 000 Franken und die Politische Gemeinde mit 300 000 Franken auf. Unabhängig davon plant die Gemeinde im Herbst flussabwärts der Brücke

bis zum See das nordseitige Ufer zu renaturieren. Dies geschieht laut Gemeindepräsident Félix Brunswiler in Abstimmung mit den Fischern. Vor knapp zwei Jahren kritisierten Fischereivereine die Gemeinde noch wegen der südseitigen Aabachsanierung. (wyf)

Dies, weil gemäss ihren Angaben ab Ende 2023 die Bahnschranke bei der Allmeindstrasse zweimal pro Stunde für acht bis neun Minuten unten bleibt. Dies erschwere Blaulichtorganisationen die Zufahrt. In ihrer Volksmotion wollte die IGVS sich «nicht ausdenken», was das bedeute, wenn Rettungskräfte bei Personenunfällen oder einem Brand im Industriequartier anrücken müssten.

Die SBB können dieser Argumentation nicht viel abgewinnen: «Die Barrieren werden nach dem Doppelspurausbau bei Regelbetrieb für rund 6:30 Minuten geschlossen sein», sagt Mediensprecherin Sabrina Schellenberg. Und im Falle eines Einsatzes von Blaulichtorganisationen gelte Folgendes: «Die Blaulichtorganisationen wenden sich telefonisch an die SBB-Betriebszentrale. Darauf sperrt die SBB den Bahnverkehr kurzfristig, damit die Blaulichtorganisationen passieren können.»

Sind Gewerbe- und Gemeindevertreter also unnötig besorgt? Gemeindepräsident Brunswiler widerspricht. «Sechseinhalb Minuten ist die Barriere unten, wenn der Fahrplan minutiös eingehalten wird.» Eine halbe oder ganze Minute Verspätung hätten die Züge aber jedes Mal. «Es sind realistisch gesehen eher zwischen sieben und acht Minuten.»

SBB-Sprecherin Schellenberg kann entwarnen (siehe «Drei Fragen an...»). Wirklich beruhigen tut das Brunswiler trotzdem nicht: «Unser Problem ist: Einsatzkräfte kommen gar nicht bis zum Bahnübergang.» Der Gemeindepräsident befürchtet zu Stosszeiten einen Rückstau von einem Kilometer Länge bis zum Kreisel Rosengarten. Tatsächlich ist dieses Szenario nicht unrealistisch. Bis anhin ist die Barriere jeweils zwei bis drei Minuten geschlossen. Während der Morgen- und Abendspitzenstunden führt das bereits zu einem Rückstau des Verkehrs bis in die Ortsdurchfahrt.

Vorlage bis Anfang 2023 umgesetzt

Nimmt die Bürgerschaft die Volksmotion für eine alternative Zufahrt am Urnengang im April an, muss der Gemeinderat innert zwölf Monate eine Vorlage für einen Projektierungskredit ausarbeiten. Gemäss Brunswiler soll das bis zu einer ausserordentlichen Versammlung im Herbst oder zur ordentlichen Bürgerversammlung im Frühjahr 2023 geschehen. Unterdessen rüstet Schmerikon die alte Aabachbrücke (siehe Box) als mögliche Notzufahrt auf.