

Kommission stoppt Umfahrung

LZ
1.4.2022

Nächster Tiefschlag für Kanton und Region: Trotz neuer Linienführung beeinträchtigt die geplante Verbindungsstrasse A15–Gaster nationale Naturschutzziele schwerwiegend. Sie ist so nicht realisierbar.

von Pascal Büsser

Es ist eine neue Hiobsbotschaft für den Kanton St.Gallen und die Region Zürichsee-Linth. Was sich bereits vor einem Jahr angekündigt hat, ist jetzt definitiv: Die geplante regionale Verbindungsstrasse A15–Gaster führt zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Kaltbrunner Riets, einem Naturschutzgebiet von mehrfach nationaler und teils internationaler Bedeutung. Zu diesem Ergebnis kommt das abschliessende Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK). Der Kanton informierte am Donners-tag per Medienmitteilung darüber.

«Enttäuschung», «Ernüchterung»

Die Kommission des Bundes bestätigt damit im Wesentlichen ihre erste Beurteilung vom Dezember 2020. Dass der Kanton zwischenzeitlich die Linienführung der geplanten Umfahrungsstrasse im Bereich des Riets ange-

passt hat, veränderte die Einschätzung nur unwesentlich. «Die Enttäuschung ist sicher gross», sagt Manfred Huber, Projektleiter beim St.Galler Tiefbauamt. Die Region Zürichsee-Linth schreibt in einer Medienmitteilung von einer «gewissen Ernüchterung».

Die knapp sechs Kilometer lange Verbindungsstrasse würde eine Umfahrung des Uzner Städtlis, eine neue Erschliessung des Entwicklungsgebiets Uznach West und eine Anbindung des Schmerkner Industriegebiets an die Autobahn A15 ermöglichen. Auf einigen hundert Metern Länge tangiert die geplante Strasse das Kaltbrunner Riet.

In der vorgesehenen Form ist das Projekt aufgrund des negativen ENHK-Urteils nicht realisierbar. Denn laut Huber erreichte den Kanton eine weitere negative Nachricht des Bundes.

Nun sei vorgesehen, «den Varianten-fächer für den Abschnitt Grynaustrasse bis Rotfarb noch einmal zu öffnen». Was das konkret bedeutet, bleibt offen. Sicher sind aktuell nur weitere Verzögerungen.

REGION SEITE 3

Umfahrung bleibt im Moor stecken

L2
14.2022

Die geplante Verbindungsstrasse A15-Gaster ist nicht mit nationalen Naturschutzzielen vereinbar. Zu diesem definitiven Ergebnis kommt eine Kommission des Bundes. Das 350-Millionen-Projekt droht nun noch teurer zu werden – falls es überhaupt realisierbar ist.

von Pascal Büsser

Der Optimismus war gross. «Wir sind überzeugt, dass die ENHK dem optimierten Projekt in ihrem Schlussbericht ein gutes Zeugnis ausstellen wird.» Das hielt die IG Verbindungsstrasse Ja in einer Mitteilung letzten September fest. Die Region Zürichsee-Linth, der Verbund der Gemeinden in See-Gaster, schrieb von einer pragmatischen Lösung, die gefunden worden sei.

Gemeint war das Verschieben der Route der Verbindungsstrasse A15-Gaster im Bereich des Kaltbrunner Riets. Auf einem Abschnitt von rund 500 Metern sollte die Strasse neu 30 bis 60 Meter vom Naturschutzgebiet entfernt verlaufen (siehe Grafik unten). Zudem plante der Kanton, die Strasse in diesem Bereich um 1,5 Meter tiefer zu legen. Dadurch verursache sie geringere Lärm- und Lichtemissionen und füge sich besser in die Landschaft ein. Ebenfalls würden durch die Absenkung negative Auswirkungen auf das Grundwasser und das dortige Moorgebiet verhindert.

Deutliche Kritik an Vorgehen

Doch die ENHK, die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission, vermochte die Anpassungen nur sehr bedingt milder zu stimmen. Sie hatte schon in einem Gutachten Ende 2020 eine schwerwiegende Beeinträchtigung nationaler Schutzziele durch die geplante Strasse im Kaltbrunner Riet gesehen – einem Naturschutzgebiet von mehrfach nationaler und teils internationaler Bedeutung.

Nun hat die ENHK im definitiven Gutachten an dieser Beurteilung festgehalten – trotz punktueller Verbesserungen durch die neue Linienführung. Schwerwiegend laut ENHK sind insbesondere die negativen «Auswirkungen auf die Lebensräume von Wasser- und Zugvögeln und weiteren auf Feuchtgebiete angewiesenen Brutvogelarten sowie von Amphibien und weiteren Kleintieren.»

Zudem sei bei den Zweckmässigkeitsbeurteilungen der Uzner Umfahrung der Schutzstatus des Kaltbrunner Riets zu wenig gewichtet worden, kritisiert die ENHK. Umfahrungsvarianten, die «voraussichtlich zu kei-



Negativer Bescheid: Selbst mit optimierter Streckenführung wird das Kaltbrunner Riet durch die geplante Uzner Umfahrung zu stark beeinträchtigt, sagt die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK). Bild Markus Timo Rüegg

nen oder höchstens geringfügigen Eingriffen in die Schutzziele» führen würden, seien «ohne nähere Planung und Prüfung verworfen» worden.

Damit ist klar, dass es seitens Umweltverbänden Einsprachen geben würde, wenn der Kanton das Projekt in der vorliegenden Form öffentlich auflegen würde. «Bleibt die ENHK dabei, dass das Projekt einen schweren Eingriff in nationale Schutzinteressen darstellt, stufen wir das Projekt als nicht bewilligungsfähig ein.» Dies hatte Corina Del Fabbro, Geschäftsführerin von Pro Natura St.Gallen-Appenzell und Leiterin der Geschäftsstelle Kaltbrunner Riet, bereits vor Jahresfrist gesagt. An dieser Ausgangslage habe sich nichts geändert, sagt sie nun auf Anfrage.

Schwerwiegende Beeinträchtigungen eines nationalen Schutzobjektes wie dem Kaltbrunner Riet sind nur dann zulässig, «wenn sie sich durch ein Interesse von nationaler Bedeutung rechtfertigen lassen, das gewichtiger ist als das Interesse am Schutz des Objektes». Dies besagt die Verord-

nung über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler.

Die Verbindungsstrasse A15-Gaster ist aber nicht von nationalem Interesse. Diese zweite Hiobsbotschaft habe der Kanton inzwischen vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erhalten. Das sagt Manfred Huber, Projektleiter beim kantonalen Tiefbauamt auf Anfrage der «Linthzeitung» (siehe auch Interview rechts).

Region bleibt zweckoptimistisch

Die Region Zürichsee-Linth hat die negative Beurteilung der ENHK «mit einer gewissen Ernüchterung zur Kenntnis genommen», wie sie in einer Mitteilung schreibt. Sie ist enttäuscht, dass die Projektoptimierungen wenig Anklang fanden. «Anders als die heutige Benkerstrasse hätte das Neubauprojekt das Schutzgebiet nicht direkt tangiert», schreibt sie. Dass das Urteil der ENHK trotzdem negativ ausfalle, bedauere man – «gleich wie den Umstand, dass die umfangreichen ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmass-

nahmen aus rechtlichen Gründen nicht in die Beurteilung der ENHK eingeflossen sind.» Unerwähnt bleibt dabei, dass die Anzahl Fahrten in Rietnähe sich von heute 2000 auf mindestens 10 000 vervielfachen würden.

Das Tiefbauamt habe angekündigt, «das Gutachten in den nächsten Wochen sorgfältig zu analysieren und eine Gesamteinschätzung vorzunehmen. Gestützt darauf solle für den Abschnitt Rotfarb-Grynaustrasse ein erneutes Variantenstudium erarbeitet werden», schreibt die Region weiter. Man unterstütze diese «Zusatzrunde».

Grundsätzlich überdenken will man das Projekt nicht. Die Region bleibe überzeugt, dass die Verbindungsstrasse «für eine nachhaltige regionale Verkehrs- und Siedlungsentwicklung von hoher strategischer Bedeutung ist», lässt sich RZL-Präsident Félix Brunschwiler zitieren. Die Vertreter der Gemeinden stünden weiter «mit vereinten Kräften hinter dem wegweisenden Generationenprojekt».

Dass es die regionale Verbindungsstrasse «mehr denn je braucht», belege ein Blick auf die Verkehrsstatistik, sekundiert Uznachs Gemeindepräsident Diego Forrer. 2021 habe der Durchgangsverkehr im Städtchen Uznach gegenüber 2020 um 3,1 Prozent zugelegt. Werktags passierten im Schnitt 16 819 Fahrzeuge die Zählstelle bei der Kirche. Damit erreiche man fast das Niveau des Gotthardtunnels.

Zusätzlicher Tunnel denkbar

Auch der Kanton hält an der Verbindungsstrasse fest, wie er schreibt. «Trotz der anspruchsvollen Ausgangslage wird weiterhin eine Lösung angestrebt, die sowohl technisch als auch umweltrechtlich überzeugt und die verkehrliche Situation in und um Uznach nachhaltig verbessert.»

Konkrete Lösungen kann Projektleiter Huber noch nicht präsentieren. Ein zusätzlicher Tunnel «ausserhalb des umweltkritischen Bereichs» sei denkbar, sagt er. Letztes Jahr hat der Kanton im Riet bereits Untertunnelungen geprüft, sich aber dagegen entschieden. Sie hätten Zusatzkosten von 44 Millionen verursacht und ein «erhebliches Risiko in Bezug auf Moorhydrologie und Grundwasser» mitgebracht. Ist es überhaupt denkbar, das 350-Millionen-Projekt mit neuen Elementen nochmals deutlich teurer zu machen? «Das muss letztlich die Politik entscheiden», sagt Huber.

Acht Fragen an ...

Manfred Huber

Projektleiter
Tiefbauamt
Kanton St. Gallen



1 Bei der Regio Zürichsee-Linth herrscht nach dem definitiv negativen Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zur Verbindungsstrasse A15-Gaster eine «gewisse Ernüchterung». Wie ist Ihre Stimmungslage? Die Enttäuschung ist sicher sehr gross. Auch wenn die negative Beurteilung der ENHK nicht ganz überraschend kam.

2 Das heisst, nach dem negativen Zwischenbericht der ENHK müssten Sie mit diesem Ausgang rechnen? Wir könnten die direkte Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes durch die optimierte Linienführung verhindern. Wir haben aber gewusst, dass sich Licht- und Lärmmissionen nicht ganz eliminieren lassen. Wie die ENHK das in umweltrechtlicher Sicht auslegt, konnten wir nicht abschätzen.

3 Liegt nun auch die Antwort des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) vor, was das nationale Interesse an der Strasse betrifft? Ja, es legte dar, dass eine Güterabwägung nur möglich ist, wenn verletzte nationale Schutzzielen im Kaltbrunner Riet ein gleichwertiges nationales Interesse gegenübersteht. Und kam zum Schluss, dass kein nationales Interesse an der Verbindungsstrasse besteht.

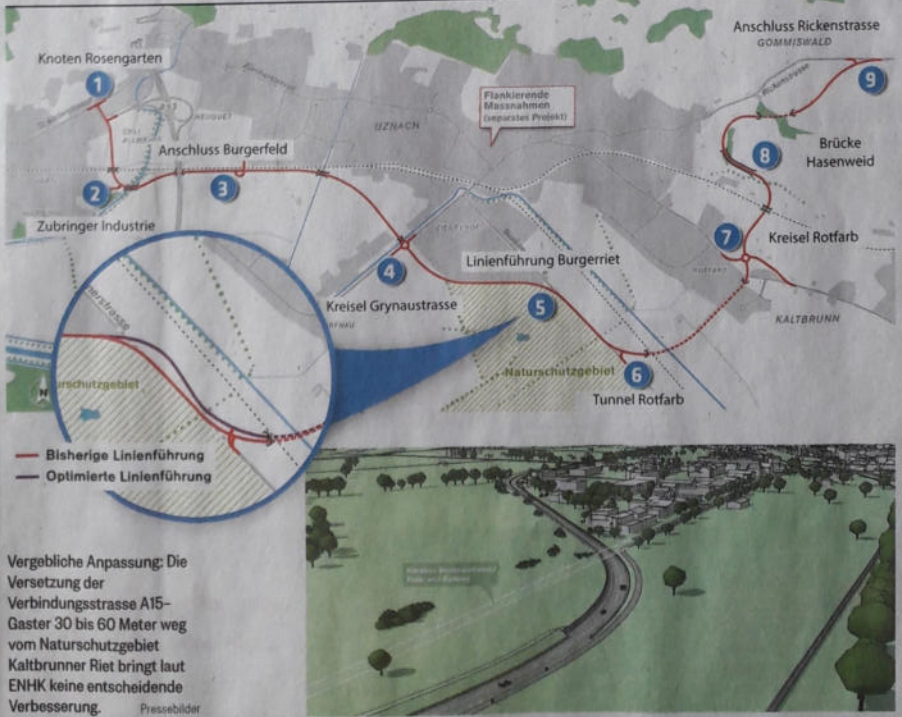
4 Sprich: Das Projekt wäre bei einer Einsprache von Umweltverbänden rechtlich unzulässig? Davon ist auszugehen.

5 Nun soll der Variantenfächer im Abschnitt Rotfarb bis Grynaustrasse nochmals geöffnet werden. Was ist denn noch denkbar, was noch nicht geprüft wurde? Ich kann noch keine konkreten Lösungsvorschläge präsentieren. Das Tiefbauamt ist aber motiviert, ausserhalb des umweltrechtlich kritischen Perimeters mit der Region und den betroffenen Gemeinden solche zu erarbeiten. Das Verkehrsproblem in Uznach bleibt akut und muss nachhaltig gelöst werden.

6 Das tönt nach Ratlosigkeit. Das ist sicher nicht der Fall. Es braucht aber einen Schritt zurück auf eine höhere Flugebene. Wir haben starke Randbedingungen, die eine Lösungsfindung erschweren.

7 Bedeutet das Festhalten an der Verbindungsstrasse nicht das Reiten eines toten Pferdes? Müsste man jetzt nicht den Fächer für Verkehrslösungen rund um Uznach nochmals ganz aufturn? Das Studium von grossräumigen Varianten ist im Moment nicht angedacht. 2011 wurden in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung diverse Varianten geprüft. Es ist nicht davon auszugehen, dass deren Beurteilung heute anders ausfallen würde.

8 Wie sieht der weitere Zeitplan aus? Es gibt Verzögerungen, das ist offensichtlich. Ich rechne mit zusätzlichen ein bis zwei Jahren. (pb)



Kontroverse Aussagen zur Uzner Umfahrung

Uznach Der Hammer aus Bundesbern zur Verbindungsstrasse A15-Gaster hallt nach. Aufgrund des zweiten negativen Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) fordern Kritiker nun einen Abbruch des 350-Millionen-Projekts. Neben der IG Mobilität Region Uznach fordert nun auch die GLP Linth den Kanton auf, umzudenken. Ganz anders sehen das die IG Verbindungsstrasse Ja sowie die Region Zürichsee-Linth. Sie hoffen weiter auf eine Lösung. Und würden weitere Mehrkosten in Kauf nehmen. (pb)

Lz 2.4.2022



Siebt zu reden: Die wegen des Schutzes des Kaltbrunner Riets (l.) vorerst sistierte Umfahrung von Uznach. Bild: Markus Timo Rüegg

Kritiker fordern Stopp, Befürworter hoffen

LZ 2.4.2022

Nach dem negativen Gutachten der ENHK zur Umfahrung Uznach fordern GLP und IGMUR, das 350-Mio.-Projekt zu versenken. Die IG Verbindungsstrasse Ja und die Region Zürichsee-Linth hoffen weiter – und fänden Mehrkosten vertretbar.

Marc Büsser

«Dieses Projekt muss nun gestoppt werden!» Das schreibt die IG Mobilität Region Uznach (IGMRU) in Bezug auf die Verbindungsstrasse A15-Gaster. Dies als Reaktion auf das zweite negative Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zur Linienführung entlang des Kaltbrunner Riets. Der Kanton will deshalb nochmals Varianten im Abschnitt Rotfarb bis Grynaustrasse in Uznach prüfen. Laut Projektleiter Manfred Huber vom kantonalen Tiefbauamt drohen dadurch Verzögerungen von ein bis zwei Jahren (Ausgabe vom Freitag).

Kleine, umsetzbare Schritte

Die Reaktion der IG überrascht nicht, stellt sie sich doch seit Jahren gegen eine grosse Umfahrung. Nach der neuesten Stellungnahme der ENHK fordert nun aber auch die GLP Linth einen Projektstopp. Statt jetzt nochmals verschiedene Anpassungen am bestehenden Projekt zu prüfen, verlangen die Grünliberalen, die Verkehrsentslastung von Uznach «ganzheitlich» neu zu planen. «Wir sind nicht gegen eine Verkehrsentslastung in Uznach. Wir sind aber überzeugt, dass es bessere und günstigere Massnahmen gibt», lässt sich Vizepräsident Silas Trachsel zitieren.

Prioritär sollen laut GLP Massnahmen im bestehenden Strassennetz geprüft werden. Mit einer stärkeren Förderung des Fuss- und Veloverkehrs so-

wie des ÖVs könne ein Teil des hausgemachten Verkehrs reduziert werden. «Die verbleibenden negativen Auswirkungen des Verkehrs wie Lärm oder Stau können mit Temporeduktionen gemildert werden», so die GLP.

Auch die IGRMU gibt sich überzeugt, dass es zur grossen Umfahrung «Alternativen gibt, die zudem rasch realisiert werden könnten». Im Vordergrund stehen für die IG ein Einbahnsystem im Uzner Zentrum, eine Unterführung des Uzner Bahnübergangs oder ein kurzer Transittunnel zwischen Uznacher- und Benknerstrasse, wie Roger Zahner, Mitglied der fünfköpfigen IG-Steuergruppe sagt. Zusätzlich sinnvoll seien Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement.

Umfahrung für Entlastung

Ganz anderer Meinung ist die IG Verbindungsstrasse Ja. «Kleinlösungen können vielleicht den Verkehrsfluss in Uznach verbessern, bringen aber keine Entlastung und Verbesserung der Lebensqualität hin», sagt IG-Präsident Mario Grob. Von der Umfahrung profitieren nicht nur Uznach, sondern auch die Region.

Die IG «unterstützt deshalb ausdrücklich, dass der Variantenfächer partiell nochmals geöffnet wird», wie sie in einer Mitteilung schreibt. «Wir hoffen, dass der Kanton eine Lösung findet, die das Kaltbrunner Riet nicht tangiert», sagt Grob. Allfällige Mehrkosten aufgrund neuer Anpassungen,

namentlich eines zusätzlichen Tunnels, «müssten aufgrund des Verdikts der ENHK aus Sicht der IG wohl in Kauf genommen werden». Die Finanzierung des bisher mit 350 Millionen Franken veranschlagten Projekts erfolgte durch zweckgebundene Mittel aus dem Strassenfonds des Kantons.

«Müssen uns das halt leisten»

«Ich teile überhaupt nicht die Meinung, dass das ENHK-Gutachten Anlass bietet, den Kopf nun in den Sand zu stecken», sagt auch Félix Brunswiler, Präsident der Region Zürichsee-Linth. Der Projekt-Steuerungsausschuss mit allen Gemeindeoberhäuptern der Region sei nach wie vor überzeugt, dass die 2011 in der Zweckmässigkeitsbeurteilung festgelegte Linienführung «im Groben» die Beste bleibe. Und dass eine mit dem Naturschutz kompatible Lösung zwischen Grynaustrasse und Rotfarb möglich sei.

Aber, gesteht Brunswiler ein: «Man muss in diesem Abschnitt praktisch nochmals auf die Ebene Brainstorming zurück.» Brunswiler rechnet gar mit zwei bis drei Jahren Verzögerung. Absehbar sei, dass eine Lösung unterirdisch verlaufe. Und Mehrkosten generieren würde. «Wir sind ein hoch entwickeltes Land, das die Natur schützen und auch noch Intensivlandwirtschaft betreiben will.» Entsprechend hoch fielen die Kosten für grosse Infrastrukturprojekte aus. «Wir müssen uns das halt leisten», meint Brunswiler.