



Neue Doppelspur – was soll die Aufregung?

LZ 28.9.22

Ausgabe vom 24. September

Zum Artikel «Neue Doppelspur – es bleibt kein Stein auf dem anderen»

Das im Artikel beschriebene Vorgehen entspricht dem Vorgehen der Region und Gemeinden bei der Umfahrungsstrasse Uznach. Eintrag des Projekts in den kantonalen Richtplan. Was soll die Aufregung? Die Strasse ist schon lange

im Richtplan von Uznach festgehalten. Das übliche Vorgehen. Viele Betroffene durch die neue Doppelspur und viel Landverlust. Aufregung?

Die Umfahrungsstrasse wird mehr als 60 000 Quadratmeter vernichten und es gibt viele Betroffene, welche kaltschnäuzig und arrogant vor Tatsachen gestellt werden. Ganz normal.

Ein Gutachten der SBB, welches die Machbarkeit zeigt und auf viele Konflikte hinweist. Noch ein Aufreger? Das Gutachten (ZMB) zur Umfahrungsstrasse zeigte schon 2011 die Machbarkeit. Es weist gleichzeitig auf viele negative Auswirkungen hin, beispielsweise Tangierung der Naherholungszone oder den Mehrverkehr. Kein Problem!

Eine Planung im fernen Bern und Ignoranz der örtlichen Begebenheiten. Etwas Neues? Auch die Umfahrungsstrasse wird von ortsunkundigen Ingenieuren geplant. Wie sonst plant man eine Strasse im Hangrutschgebiet? Oder wie kann man Teile des Kaltbrunner Riets zubetonieren? Und die Auswirkungen auf das Trink- und Grundwasser? Nichts Neues! Ein Bahnausbau mit

unmöglichen Kostenfolgen! Habe ich falsch gelesen? Die Umfahrungsstrasse wird pro Kilometer mindestens 70 Millionen Franken kosten. Es entsteht sogar der Eindruck, die Strasse kann nicht teuer genug werden. Die Bahn wird nur rund 20 Millionen Franken pro Kilometer kosten. Richtig bescheiden!

Die Region würde in der Mitwirkung übergangen, Anregungen nicht aufgenommen. Empörung? Bei der Umfahrung gab es auch eine Mitwirkung, was nach Behördenverständnis heisst: Scheinumfragen durchführen. Und ignorieren, was nicht passt. Die Variante 19SR wurde schon vor der Mitwirkung festgelegt. Der Kanton und die SBB wenden also nur die gleichen Gepflogenheiten an, wie sie in der Region Usanz sind.

Über die Empörung kann ich nur schmunzeln. Da sehe ich das Bild einer Fussball-Diva, welche selbst kräftig austeilt. Sobald sie jedoch angerempelt wird und sich theatralisch zu Boden fallen lässt, denke ich: Liebe Zuschauer, lieber Schiri, bitte schaut genau hin, wem die Rote Karte gehört.

Daniel Rittler aus Uznach

Leserbriefe

LZ 5.10.22

Umfahrung sorgt für viele «Baustellen»

In langwieriger Entscheidungsfindung zur Uzner Umfahrung scheint einesteils der Flaschenhals Städtli-Burg-Rössliplatz eine Knacknuss für den Durchgangsverkehr zu werden. Und andernteils auch der Niveau-Barrieren-Bahnübergang Grynaustrasse, sind doch erhöhte Bahnfrequenzen zu erwarten. Ein allfälliger Viertelstundentakt würde wohl, durch häufiger geschlossene Barrieren, vermehrt zu Städtli- und Grynaustrassen-Verkehrsstau führen, da Individual-

und Gewerbeverkehr nicht weniger werden.

Eine Untertunnelung der Bahntraverse scheint technisch und aus Kostengründen wohl eher nicht realisierbar zu sein. Gefährlicheres Karambolagen- und Überschwemmungspotenzial wären ebenfalls nicht unerheblich. Eine Pumpenschöpfanlage zudem wohl immens teuer. Ein Grosskreisverkehr, wie von Umfahrungsgegnern portiert, würde mit wachsendem Schwerverkehr zu ungemütlichen Lärmimmissionen führen.

Die Idee für einen «Brückenschlag» vom Hotel «Ochsen» über SBB-Geleiseanlage und Steinenbach in die Abstimmungs-Waagschale zu legen, scheint bisher wenig oder nie zur Sprache gekommen zu sein. Beispiele hierfür gäbe es wohl mancherorts, wie im Gies-

sen, einzusehen und auch kostengünstiger zu haben.

Sollte einstmals eine Umfahrung Uznachs zustande kommen, wäre eine Anbindung der Benkner Ewigkeitsstrasse via den geplanten Grynaukreisel realisierbar. Umfahrungs-«Baustellen» zuhauf für Uznach und Entscheidungen werden vonnöten sein.

Urs Hersperger aus Uznach

Uznach mit Tunnel unter Städtli und Bahn entlasten

24 linth24.ch/articles/155690-uznach-mit-tunnel-unter-staedtli-und-bahn-entlasten

Uznach

30.09.2022

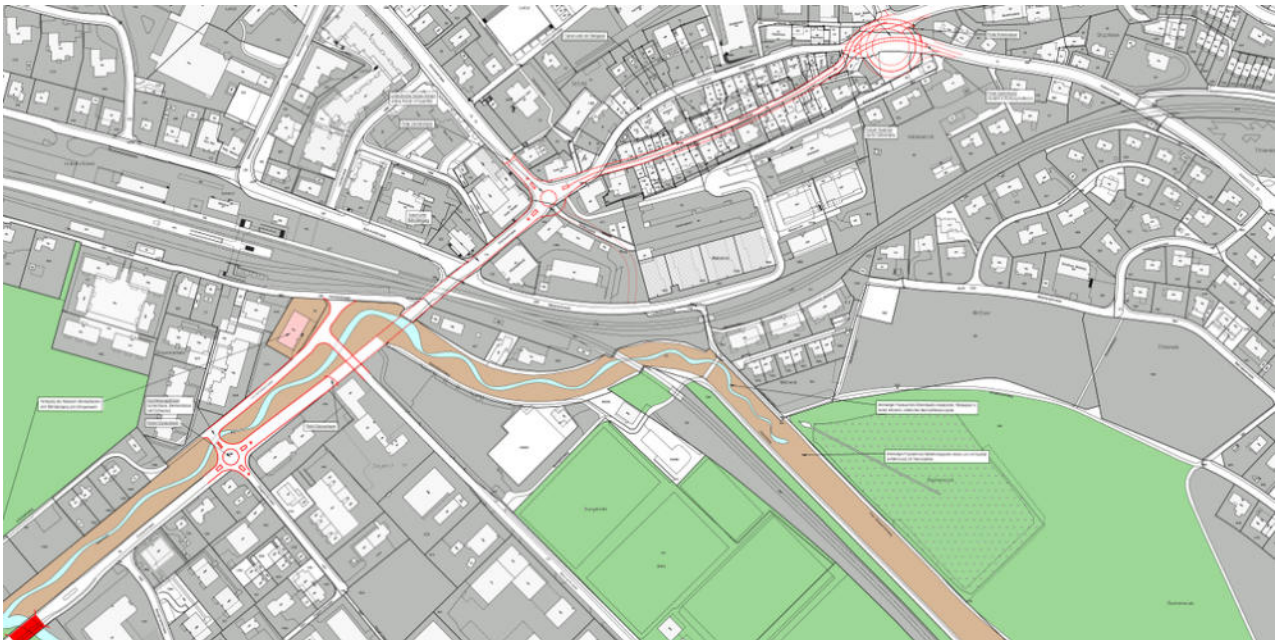


Der gebürtige Uzner Erwin Elsener bei der Präsentation seiner Projektidee eines Städtlitunnels in Uznach. Bild: zVg

Mit dem Gross-Umfahrungsprojekt rund um Uznach sind viele nicht zufrieden. Zu viel Verkehr bleibt weiter im Städtli. Darum lanciert Erwin Elsener eine Kernumfahrung als alternative Projektidee: einen Tunnel.

Viele kritische Bürgerinnen und Bürger sind nicht zufrieden mit der vom Kanton geplanten Gross-Umfahrung um Uznach. Sie ist mit ihren sechs Kilometern Länge für die bestehenden Verkehrsprobleme im Zentrum überdimensioniert. «Zudem wird das Städtli nicht autofrei und die Bahnbarriere verbleibt als Hindernis im Zentrum», verdeutlicht Erwin Elsener seine persönliche Unzufriedenheit.

Das schlechte Projekt liess dem gebürtigen Uzner, der heute in Kaltbrunn wohnt und dort mit seinem Sohn einen Gewerbebetrieb im Gewässerschutz betreibt, deshalb keine Ruhe. Seine Überzeugung, dass es bessere Alternativen gibt, mündete in einer neuen eigenen Projektidee.



Kernstück des Projekts ist ein Tunnel zwischen der Grynaustrasse und dem Rössliplatz, ergänzt durch mehrere Anschlusskreisel. Bild: zVg

Verkehr wird durch Städtlitunnel geführt

Im Vordergrund steht eine Kernumfahrung, damit das Städtli autofrei werden kann. Es würde also komplett vom Auto- und Lastwagenverkehr entlastet. Sowohl der öffentliche Verkehr als auch der Fuss- und Veloverkehr kann jedoch weiterhin das Städtli passieren.

Der motorisierte Verkehr wird dazu zwischen Rössliplatz und Grynaustrasse in einem Tunnel geführt. Kernelemente des Projekts sind drei Kreisel. Der erste Kreisel an der Grynaustrasse ist überirdisch und ermöglicht den Anschluss des Tunnels an die bestehenden Strassenverbindungen. Der Tunnel führt unter der Bahnlinie durch, was den Verkehr durch das Zentrum von Uznach verstetigen wird. Sowohl die Lärm- und Abgasbelastung im Städtli als auch Staus gehören damit der Vergangenheit an. Der zweite Kreisel kommt beim Ochsenplatz unterirdisch zu liegen. Mit dem unterirdischen Kreisel in der Stadt Frauenfeld gibt es ein erfolgreiches Vorbild. Der dritte Kreisel auf dem Rössliplatz ist das innovative Herzstück des Projekts. Er wird als Spiralkreisel auf zwei Niveaus geführt, auf denen er ähnlich einem Parkhaus Zu- und Ausfahrten ermöglicht.

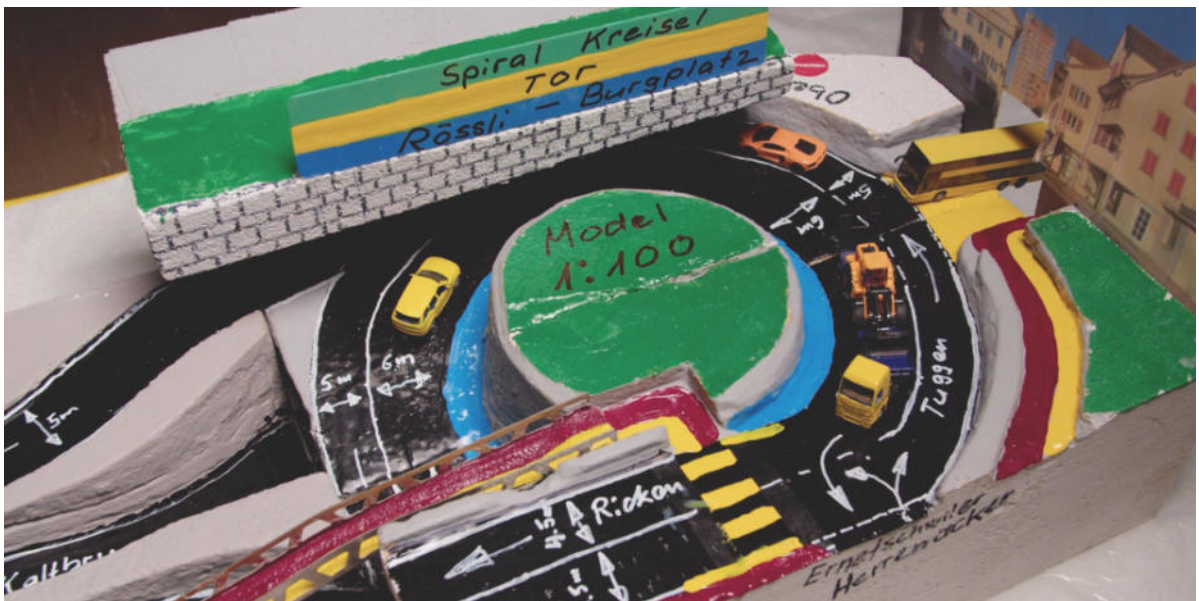
Überirdisch erfolgen die Anschlüsse von Städtli (öffentlicher Verkehr) sowie von Rickenstrasse, Obergasse und Gasterstrasse. Unterirdisch wird der Anschluss an den Städtlitunnel Richtung Ochsenplatz und Grynaustrasse gewährleistet.

Zum Projekt liegen erste Pläne, ein 3D-Modell sowie ein Film zur Illustration der Verkehrsführung vor.



Erwin Elsener mit dem Modell des Kreisels am Rössliplatz. Bild: zVg

1 / 3



Er ist als Spiralkreisel auf zwei Niveaus konzipiert. Bild: zVg

2 / 3



Der Kreisell verfügt über unterirdische und oberirdische Anschlüsse. Bild: zVg

3 / 3

Projekt ist viel billiger und nachhaltiger

Der Tunnel plus die drei Kreisell ist rund 600 m lang und würde nur sehr wenig Land benötigen, da die Linienführung vornehmlich unterirdisch ist. Damit wäre die Realisation höchstens halb so teuer (Schätzung: 180 Mio. Franken) wie das jetzige Gross-Umfahrungsprojekt, dessen Kosten auf 357 Mio. Franken geschätzt werden.

Damit der Städtlitunnel die Bahn unterführen kann, müsste der Steinenbach verlegt werden, damit genügend Raum zur Verfügung steht. Da die heutige Linienführung nicht seinem ursprünglichen Lauf entspricht und durch die Führung entlang des Gewerbegebiets Burgerriet eine optimale Abgrenzung zwischen Gewerbe- und Naturschutzzone möglich wäre, ergäbe dies einen zusätzlichen Gewinn inklusive Steigerung der Qualität des Naturschutzgebiets Kaltbrunner Riet.

Als zweiter Nebeneffekt müsste das sanierungsbedürftige Pumpwerk Escherwies verschoben und ausserhalb der Siedlung, wo der Steinenbach wieder in den bestehenden Flusslauf mündet, neu erstellt werden.

Wie geht es weiter mit dieser Idee?

Aktuell steckt in dieser Projektidee viel persönliches Engagement.

Erwin Elsener fordert nun vom Kanton, dass er diese Idee aufnimmt, weil sie eine realistische Alternative zur geplanten Gross-Umfahrung darstellt. Sie entlastet das Städtli vom Durchgangsverkehr, behebt die Stauprobleme, schafft mehr Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr, beseitigt das Hindernis Bahnbarriere, steigert die Hochwassersicherheit des

Bahnhofgebiets und angrenzender Quartiere und braucht nur sehr wenig Land für die Realisierung. Bereits im Vorfeld hat er sein Projekt dem verantwortlichen Projektleiter vom Tiefbauamt des Kantons, Vertretern der Region Zürichsee Linth und vom Gemeinderat Uznach vorgestellt.

Aus seiner Sicht braucht es nun die Bereitschaft, in Alternativen zu denken und sieht seine Idee als Anregung dafür.

Weiterführende Informationen zur Projektidee eines Uzner Städtlitunnels finden sich auf der Website www.verbindungsstrasse-alternative.ch.

PD, Verbindungsstrasse-Alternative

- [Uznach](#)
- [Auto & Mobil](#)

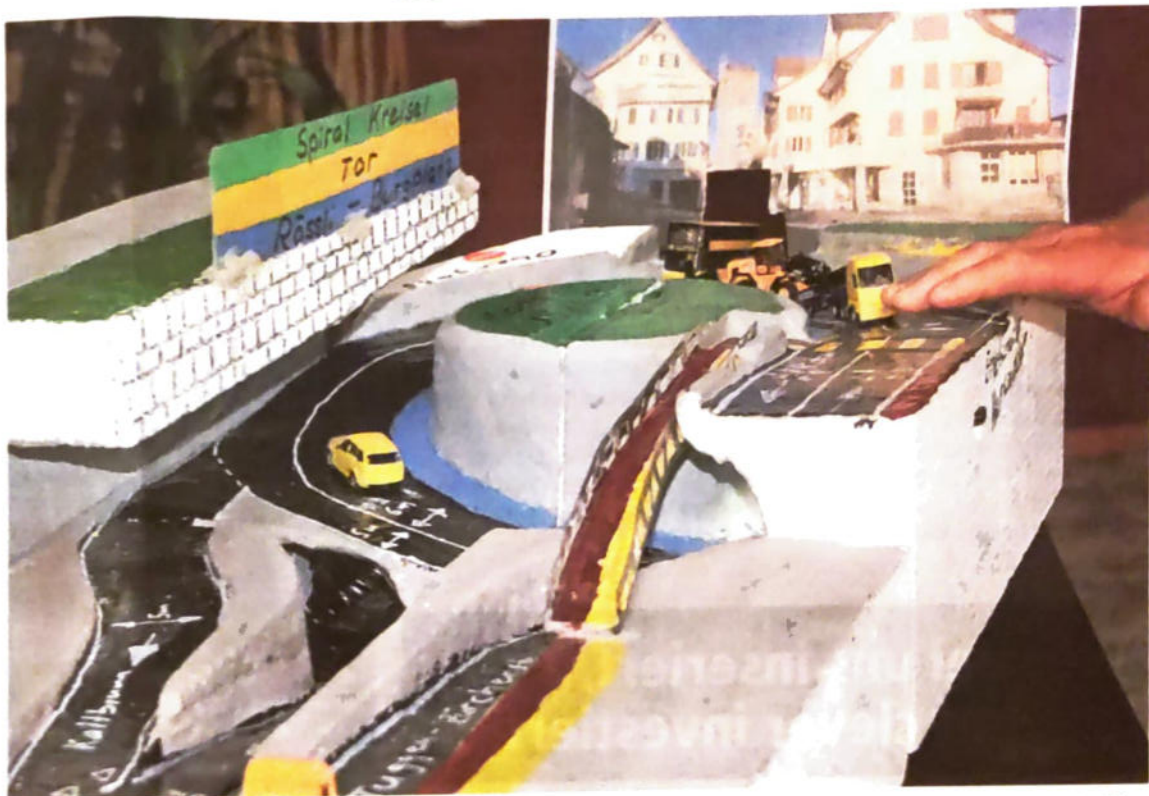
Noch mehr Gegenwind für die Grossumfahrung A15-Gaster ^{SRG} 6.10.22

Von Martina Michel

Es steht eine neue Alternative zur Verbindungsstrasse A15-Gaster in den Startlöchern. Die Idee stammt von Erwin Elsener aus Kaltbrunn. Er hat eigens zur Bekanntmachung seines Vorschlags eine Medienkonferenz einberufen. Von Gemeinde und Kanton kam bis anhin kein grosses Interesse.

Uznach Städtlitunnel. So nennt sich die Projektidee von Erwin Elsener. Sie soll eine günstigere und nachhaltigere Alternative zur Verbindungsstrasse A15-Gaster darstellen. An der Medienkonferenz vom letzten Donnerstag im Restaurant Frohe Aussicht zeigte Erwin Elsener auf, was sein Vorschlag für Vorteile mit sich bringen würde: Das Städtli wäre bis auf den öffentlichen Verkehr frei von Fahrzeugen und die Bahnbarriere würde kein Hindernis mehr darstellen. Erreichen will Elsener dies mit einem Tunnel durch das Städtli.

Einzigartiges Strassenbauelement Herzstück des Projekts ist nebst dem Tunnel ein Spiralkreisel, wie der gebürtige Uznener dieses wohl noch nie dagewesene Strassenbauelement nennt. «So etwas gibt es in ganz Euro-



Um zu veranschaulichen, wie der Spiralkreisel aussehen könnte, hat Erwin Elsener ein Modell erstellt. Ausserdem zeigt ein Video auf www.verbindungsstrasse-alternative.ch, wie der Verkehr durch den Kreisel gelenkt würde.

Bilder: M4

pa nirgends», stellt er fest. Damit man sich darunter etwas vorstellen kann, hat Elsener ein 3D-Modell erstellt. «Der Spiralkreisel ähnelt einer überdimensionalen Tiefgaragenzufahrt», erklärt er. 50 Meter Durchmesser hätte der Kreisel, der den Zugang zum Städtlitunnel von Kaltbrunn und Gommiswald herkommend erschliessen würde. Der Tunnel würde unterirdisch auf Linie Obergasse bis zum Ochsenplatz führen, wo ein weiterer Kreisel - ebenfalls unterirdisch - zu liegen käme. «Einen solchen gibt es bereits in Frauenfeld», erläutert Elsener. Ein dritter Kreisel an der Grynaustrasse ist dann oberirdisch angedacht. Zum Projekt liegen erste Pläne, ein 3D-

Modell sowie ein Film zur Illustration der Verkehrsführung vor.

In Alternativen denken

Aktuell steckt in dieser Projektidee viel persönliches Engagement. Erwin Elsener fordert nun vom Kanton, dass er diese Idee aufnimmt, weil sie eine realistische Alternative zur geplanten Gross-Umfahrung darstelle. Sie entlaste das Städtli vom Durchgangsverkehr, behebe die Stauprobleme, schaffe mehr Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr, beseitige das Hindernis Bahnbarriere, steigere die Hochwassersicherheit des Bahnhofgebiets und angrenzender Quartiere und brauche nur sehr wenig Land für die Realisierung. Be-

reits im Vorfeld hat er sein Projekt dem verantwortlichen Projektleiter vom Tiefbauamt des Kantons, Vertretern der Region Zürichsee Linth und vom Gemeinderat Uznach vorgestellt. Das Echo war laut Elsener etwas enttäuschend. Aus seiner Sicht braucht es nun die Bereitschaft, in Alternativen zu denken.

Was ist Ihre Meinung?

Mittlerweile steht eine Vielzahl an Alternativen für die A15-Gaster im Raum. Es stellt sich die Frage: Soll die A15 endlich gebaut werden oder würden Sie das Projekt ablehnen? Schicken Sie uns Ihre Meinung an die Adresse: redaktion@toggenger-zeitung.ch



Erwin Elsener stellt seine Idee vor.

Tüftler präsentieren Alternativen zur Umfahrung von Uznach

LZ
15.10.22

Die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster droht zu scheitern. Nun tauchen neue Ideen auf.

Pascal Büsser

Mit der sechs Kilometer langen Verbindungsstrasse A15-Gaster will der Kanton den Verkehrsfluss im Grossraum Uznach verbessern. Und das Uzner Städtli sowie das Zentrum vom Durchgangsverkehr entlasten. Doch das vor über einem Jahrzehnt aufgegleiste Projekt steht auf der Kippe. Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkom-

mission (ENHK) hat im Frühjahr die Streckenführung zwischen Rotfarb am östlichen Uzner Ortseingang und Grynaustrasse im Süden als nicht vereinbar mit nationalen Naturschutzzielen erklärt (die «Linth-Zeitung» berichtete).

Zwei grundverschiedene Ansätze

Seither sucht der Kanton fieberhaft nach Alternativen auf besagtem Streckenabschnitt. Doch längst nicht alle

rechnen mehr mit einem erfolgreichen Ausgang.

So glaubt Werner Raymann, dass den kantonalen Planern das gleiche Schicksal droht wie den Zürcher Kollegen bei der versuchten Vollendung der Oberland-Autobahn. Diese wurden nach 20 Jahren vom Bundesgericht zurückgepfiffen. Der diplomierte und inzwischen zur Hälfte pensionierte Baumeister bringt eine Alternatividee auf's

Parkett, die zugleich St. Gallenkappel vom Verkehr entlasten würde.

Während es sich bei Raymann noch um eine Grobidee handelt, hat Erwin Elsener seinen Alternativvorschlag bereits flächentreu aufgezeichnet, ein Modell erstellt und eine Website aufgeschaltet. Und sein Projekt auch schon den kommunalen und kantonalen Behörden vorgestellt. Diese sind allerdings wenig begeistert.

Seiten 2 und 3

Blockierte Uznauer Umfahrung bei

Die Verbindungsstrasse A15-Gaster droht am Naturschutz im Kaltbrunner Riet zu scheitern. Nun legen zwei engagierte Pensionäre zwei ganz untere

«Ein europaweit einzigartiges Projekt» L2 15.10.22

«Städtlitunnel» statt Grossumfahrung: Erwin Elsener präsentiert für Uznach eine Alternative zum Kantonsprojekt – zum halben Preis.

Uznach Erwin Elsener ist nicht überzeugt vom Plan von Kanton und Gemeinden der Region: einer Grossumfahrung von Uznach, wie sie die Verbindungsstrasse A15-Gaster vorsieht. «Die Kosten von 350 Millionen Franken stehen in keinem Verhältnis zu seinem Nutzen für die Region», findet Elsener. Dazu kämen 60 000 bis 75 000 Quadratmeter Landverschleiss. Und das Uznauer Städtli sei dann immer noch nicht autofrei, das Problem an der Uznauer Bahnbarriere nicht gelöst.

Ohnehin stecke der Kanton in einer «Sackgasse», meint Elsener. Dies, nachdem sich die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) gegen das Projekt aussprach. Jetzt noch einen Tunnel im Sumpfgebiet des Kaltbrunner Rietes zu realisieren, wie das der Kanton nun versuche, erhöhe die Kosten wohl auf 500 Millionen. Auch technisch setzt er Fragezeichen: «Ich kann mir nicht vorstellen, wie das funktionieren soll.»

Drei Kreisel und Bachverlegung

Deshalb hat der pensionierte Spezialist für Kanalreinigungen und -sanierungen aus Kaltbrunn nun eine eigene Projektidee lanciert. Er stellte diese kürzlich im Restaurant «Prohe Aussicht» in Uznach vor. Und schaltete eine Website auf (verbindungsstrasse-alternative.ch). Dort finden sich neben der Projektpräsentation samt Karte mit Klickerelementen ein Video sowie eine grafisch aufbereitete Kurzarzumentation.

Elseners «Städtlitunnel» führt den Verkehr von der Rösslikreuzung ein-

gangs Städtli unterirdisch zur Grynaustrasse unterhalb der Bahnlinie. Die Lösung benötigt drei Kreisel. Einen normalen auf der Grynaustrasse, einen unterirdischen bei der Ochsenkreuzung und einen sogenannten Spiralkreisel bei der Rösslikreuzung, wo die Fahrzeuge hinab- und hinaufkreiselnd würden. Davon hat er ein Modell im Masstab 1:100 erstellt (siehe Foto).

Während sich der unterirdische Ochsenkreisel laut Elsener an den bestehenden in Frauenfeld anlehnt, wäre der Spiralkreisel «ein einzigartiges Pro-

jekt, das es europaweit noch nicht gibt». Trotz dieses Pioniercharakters geht Elsener davon aus, dass sein Projekt nur halb so viel Kosten würde wie das aktuelle des Kantons – konkret 180 Millionen Franken.

Diese Grobkostenschätzung habe er basierend auf den Laufmeterkosten für das Kantonsprojekt erstellt. Und diese umgerechnet auf 600 Meter Tunnel plus einen Kilometer Neugestaltung des Steinenbachs. Dieser müsste zwingend umgeleitet werden, um die Untertunnelung im Bereich des Bahnüber-

gangs zu ermöglichen. Elsener würde den neuen Bachlauf zwischen Industriegebiet und Kaltbrunner Riet legen. Etwa dort, wo die neue Kantonsstrasse geplant war – bis die ENHK einschritt. Aus Elseners Sicht würde der ökologisch aufgewertete Bachlauf für eine «optimale Abgrenzung zwischen Gewerbe- und Naturschutzzone» sorgen.

«Wie ein Blitzschlag»

Warum noch niemand auf diese Idee gekommen sei, will eine Journalistin bei der Präsentation wissen. «Ich weiss es nicht», sagt Elsener. «Wie ein Blitzschlag kam mir das in den Sinn.» Es müsse doch eine Lösung mit einem möglichst kurzen Tunnel durchs Städtli geben, habe er sich gesagt. Er sei zwar nicht von Beruf wegen Spezialist im Strassenbau, aber 40 Jahre gewerbmässig im Gewässerschutz tätig gewesen und interessiere sich seit Langem für Spezial-, Strassen- und Tunnelbauten. Fahrzeugkonstruktion und Patentlösungen bezeichne er als Hobby.

Ein Schnellschuss sei seine Lösung nicht. Er habe versucht, alle gängigen Normen einzuhalten. Auch beim Rösslikreisel «sollte das vom Gefälle her funktionieren». Seine beiden Söhne, einer Ingenieur und einer im Werbe- und Filmbusiness, habe er erst überzeugen müssen, um sie schliesslich für die Erarbeitung und Präsentation seiner Lösung zu gewinnen. Durch ihre Hilfe hätten sie das Projekt mit drei Personen «auf die Beine stellen» können.

Parteilich sei er unabhängig, sagt Elsener. Und auch sonst in keiner

Gruppierung. Bisher habe er sich nicht politisch eingebracht bei der Umfahrung. Als er die nun vorliegende Lösung sah, fand er: «Das kann es nicht sein.»

Das Gleiche über seine Lösung sagten indes Vertreter der Region und der Projektleiter des Kantons, als Elsener ihnen seine Lösung vor einigen Monaten vorstellte (Interview unten).

Aufgrund eines Einwands des kantonalen Projektleiters betreffend Gefälle bei der Bahnuntertunnelung habe er den untersten Kreisel weiter Richtung Grynau verschoben, sagt Elsener. Zum Einwand, dass sein Kreisel die Zürcherstrasse zwischen Ochsenkreuzung und Schmerikon nicht entlastet, sagt er: «Dort ist viel hausgemachter Verkehr.» Der Durchgangsverkehr von Gommiswald und Kaltbrunn wolle Richtung Autobahnanschluss Tuggen.

Offener als Kanton und Gemeinden zeigen sich bei der Präsentation zwei Vertreter der IG Mobilität Region Uznach, die dem Kantonsprojekt schon lange ablehnend gegenüberstehen.

«Für uns ist das mindestens eine Alternative, die das Kernproblem löst, nicht die Masse an Land verschwendet und nicht so viel kostet», sagt Roger Zahner. Das Projekt befinde sich aber noch in einem frühen Stadium. «Es stecken noch nicht vier Millionen drin», sagt Zahner in Bezug auf die bisherigen Planungskosten beim Kantonsprojekt. Daniel Rütler glaubt derweil nicht, dass der Kanton die Projektidee aufnehmen wird, wie Elsener hofft. «Erst wenn es ein Nein an der Urne gibt, sind die Behörden bereit, Alternativen zu prüfen.»



Kernstück des Projekts: Erwin Elsener zeigt ein Modell seines Spiralkreisels mit rund 50 Meter Durchmesser bei der Rösslikreuzung vor dem Uznauer Städtli. Bild: PD

«Wir legen wenig Hoffnung in alternative Vorschläge» L2 15.10.22

Uznachs Gemeindepräsident Diego Forrer (Die Mitte) nimmt Stellung zur Projektidee Städtlitunnel von Erwin Elsener (oben). Und erklärt, wieso sie ihn und den Kanton nicht überzeugt.

Diego Forrer, was war Ihr Gesamteindruck von Erwin Elseners Vorschlag eines Städtlitunnels statt der vom Kanton geplanten regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster?

Diego Forrer: Herr Elsener hat seinen Vorschlag dem Lenkungsausschuss am 25. Mai präsentiert. Wir attestierten ihm viel Herzblut und Kreativität, sahen im Vorschlag aber nicht die Lösung des Problems. Das Projekt entlastet nur das Städtli vom Verkehr, hat auf die Entlastung des Grossraums Uznach aber keinen Einfluss. Ebenso wenig hilft es bei der Erschliessung des Entwicklungsgebiets Uscherhirsland sowie des Schmerkner Industriegebiets. Weiter gibt es erhebliche Zweifel an der technischen Machbarkeit.

Gegenüber der Verbindungsstrasse benötigt der Vorschlag massiv weniger unverbautes Land, er löst das Grundproblem vom Rückstau im Städtli durch den Bahnübergang und befreit dieses komplett vom Verkehr statt nur halb wie die

Verbindungsstrasse. Zudem bietet es Chancen für eine Renaturierung des Steinenbachs. Aus Uznauer Sicht die perfekte Lösung, könnte man meinen.

Wie oben dargelegt, fokussiert der Vorschlag ausschliesslich auf die Entlastung des Städtchens. Auf die Ausfallstrassen, die heute ebenfalls hoch belastet sind, hätte eine solche Lösung keinen Entlastungseffekt. Das Verkehrsaufkommen bliebe gleich hoch oder würde durch die freie Fahrt durch den Tunnel sogar noch zunehmen. Überdies gab es bereits in den 1990er-Jahren ein Projekt für eine Kernumfahrung. Dieses Projekt wurde von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern auf Empfehlung des damaligen Gemeinderats an der Urne abgelehnt. Schon damals war die fehlende Ent-

lastung des Grossraums Uznach ein wichtiges Gegenargument.

Dafür wäre das Projekt mit 600 Metern statt sechs Kilometern deutlich schlanker und wohl schneller realisierbar?

Bei Herrn Elseners Vorschlag stellt der Lenkungsausschuss die technische Machbarkeit infrage, beziehungsweise geht aus den bisherigen Planungen sehr deutlich hervor, dass er nicht realisierbar ist. Bereits 2007 hat das Tiefbauamt des Kantons St. Gallen die Machbarkeit einer Bahnunterführung überprüft. Unter anderem zeigte sich, dass eine solche Unterführung aufgrund des Steinenbachs einem immensen Hochwasserrisiko ausgesetzt würde. Um dieses Risiko zu eliminieren, wäre eine Umlegung des Baches erforderlich.

Was Elsener vorschlägt und worin er Chancen für eine ökologische Aufwertung sieht.

Auch eine Bachumlegung wurde überprüft. Im Jahr 2020 wurde im Zusammenhang mit dem Projekt Verbindungsstrasse A15-Gaster eine Machbarkeitsstudie erstellt, die bestätigt, dass eine Bachumlegung aus hydraulischen Gründen nicht realisiert werden kann. Zu guter Letzt lässt das Gutach-

ten der ENHK zur Verbindungsstrasse den Rückschluss zu, dass der von Herrn Elsener vorgeschlagene neue Bachverlauf die nationalen Schutzziele des Kaltbrunner Rietes ebenso beeinträchtigen würde wie die Verbindungsstrasse selbst. Denn analog des tiefergelegten Strassenabschnitts würde die Durchlässigkeit für Kleintiere und Amphibien durch die Bachumlegung lokal eingeschränkt.

Eben wurde das Projekt Wil West abgelehnt. Widerspricht nicht auch die Verbindungsstrasse durchs offene Feld dem Zeitgeist, wogegen eine Lösung im bebauten Gebiet mehrheitlich akzeptierter wäre? Natürlich wäre eine Lösung wünschenswert, die möglichst wenig Land beansprucht. Wenn eine solche Lösung aber weder den gewünschten Nutzen erzielt noch technisch machbar ist, bringt uns das auch nicht weiter.

Wissen Sie, bis wann ein neuer Vorschlag des Kantons vorliegt für den Abschnitt Grynaustrasse-Rotfarb?

Für die Überarbeitung dieses Abschnitts ist der Embezug interessierter Kreise vorgesehen, sprich Bevölkerung, politische Parteien, Interessengruppen

und Behörden. Die entsprechenden Veranstaltungen finden voraussichtlich im kommenden Winter statt.

Braucht es eine Ablehnung der Verbindungsstrasse, damit alternative Vorschläge nochmals vertieft geprüft werden?

In den letzten mehr als 25 Jahren wurden diverse Massnahmen und Lösungsansätze diskutiert und geprüft: Kernumfahrung, Bahnunterführung, Grosskreisel, Stauspur und weitere. Sie waren technisch nicht umsetzbar, erwiesen sich als unzweckmässig oder nicht mehrheitsfähig. Im Jahr 2000 hat die damalige Arbeitsgruppe Verkehrs- und Entwicklungsplanung ein Verkehrskonzept mit einem Massnahmenpaket unterbreitet. Das Ziel war es, die Verkehrsverhältnisse in Uznach schrittweise zu verbessern. Diverse Massnahmen wurden umgesetzt, etwa Sanierung und Ausbau des Fuss- und Radwegnetzes, Optimierung des Strassenraums, Umgestaltung von Bahn- und Bushof, Verbesserungen im ÖV-Angebot usw. Es wurde in der Vergangenheit schon sehr viel unternommen und geprüft, weshalb wir wenig Hoffnung in alternative Vorschläge legen.

Das Interview wurde schriftlich geführt.



Nicht überzeugt: Diego Forrer, Uznauer Gemeindepräsident. Bild: Archiv

«flügel alternative Ideengeber

verschiedene Alternativen für eine Verkehrsentslastung in der Region vor. Die Behörden zeigen sich wenig begeistert. Pascal Büsser



«Jetzt ist genug»: Werner Raymann fordert angesichts der Verkehrszahlen eine Umfahrung für St. Gallenkappel – und schlägt eine Kombi-Variante mit Uznach zum Autobahnanschluss Eschenbach/Neuhaus vor (Karte).
Bild: Pascal Büsser

«Wir brauchen eine Umfahrung» LZ 15.10.22

Der Ur-«Chappeler» Werner Raymann fordert eine Umfahrung für sein Dorf. Und schlägt eine Kombi-Lösung mit Uznach vor.

St. Gallenkappel Seit seiner Geburt vor 68 Jahren wohnt Werner Raymann an der Rickenstrasse in St. Gallenkappel. Er hat Jahr für Jahr miterlebt, wie der Verkehr durchs Dorf zunahm. «Jetzt ist genug», sagt der teilpensionierte Inhaber einer Firma für Baudienstleistungen.

Verkehr stark gewachsen

Einen optischen und akustischen Eindruck von dem, was Raymann meint, erhält der Besucher bei der Querung des Fussgängerstreifens bei der Bushaltestelle Post. Lieferwagen, Autos, Lastwagen: Es hat ordentlich Verkehr in

«Chappele». Raymann unterlegt das Gefühl in seinem Büro im Geschäftshaus direkt gegenüber mit Zahlen. 12370 Fahrzeuge fahren hier im Schnitt täglich durch, wie die ausgedruckte Tabelle mit der Verkehrszählung von 2018 zeigt, im September gar fast 14000 täglich. Seither ist die Zahl weiter gestiegen. Im Schnitt seien davon rund 800 Lastwagen täglich.

Dem stellt Raymann den Wert der Zählstelle Wattwil Wis auf der Strecke nach Ebnat-Kappel entgegen, der im gleichen Rahmen liegt. In Wattwil ist vor Kurzem der 123 Millionen Franken teure zweite Teil der Umfahrung eröff-

net worden. Für Raymann ist klar: «Auch St. Gallenkappel braucht eine Umfahrung.» Dass im zu Eschenbach gehörenden Weiler mit rund 1200 Personen deutlich weniger Menschen wohnen als in Wattwil, ist für ihn kein Argument. Zumal der Verkehr hier seit 2000 um über 50 Prozent zugenommen habe. Deutlich stärker als andernorts – etwa im Uzner Städtli mit 10 Prozent (absolut fahren dort im Schnitt rund 3000 Fahrzeuge mehr am Tag).

Thema sei eine Umfahrung schon länger, sagt Raymann, der von 2003 bis 2008 für die FDP im Gemeinderat des damals noch eigenständigen St. Gallen-

kappel politisierte. Wirklich durchgedrungen sei die Gemeinde beim Kanton aber bisher nicht. Allerdings tut sich inzwischen etwas (siehe Box).

Mit IG Druck machen

Um politisch Druck zu machen, will der seit längerem parteilose Raymann eine IG gründen. Und er bringt auch einen Lösungsvorschlag in die öffentliche Arena ein. Weil die Umfahrung von Uznach in Form der Verbindungsstrasse A15-Gaster stockt, schlägt der diplomierte Baumeister eine Kombi-Lösung vor. Er greift das vom Kanton geplante Teilstück zwischen Rotfarn und Gommiswälder Rickenstrasse auf. Führt dann die Strasse aber nördlich von Uznach Richtung Autobahnanschluss Neuhaus. Und umgeht so das eidgenössisch geschützte Naturschutzgebiet Kaltbrunner Riet.

Er glaubt, dass dem Kanton dort das gleiche juristische Schicksal droht wie dem Kanton Zürich bei der Oberlandautobahn, als dieser die Lücke zwischen Uster und Hinwil nahe vorbei an einem Naturschutzgebiet schliessen wollte. Und nach 20 Jahren vom Bundesgericht zurückgepfiffen wurde.

An seine Nordumfahrung von Uznach würde Raymann eine Entlastungsstrasse für St. Gallenkappel anschliessen. Sie ginge unterhalb des Gasthauses «Waldegg» von der heutigen Rickenstrasse weg. Technisch hält er seine Lösung für machbar, wenn er die Umfahrungen im Toggenburg anschau. «Es ist aber klar, dass ich keine Detaillösung präsentieren kann.»

Er hat sich an den Höhenlinien orientiert und keine kritischen Gefälle drin. Nötig wären drei Brücken, ein langer und vier kleinere Tunnel. Insgesamt wären es 2,5 km Tunnel. Die Um-

fahrung Uznach käme insgesamt auf rund 5 Kilometer Länge, der Anschluss St. Gallenkappel wäre rund 2,5 Kilometer lang, dessen durchschnittliche Steigung gut sechs Prozent, was in etwa dem bestehenden Uznabergtunnel entspreche.

Überführung im Uzner Zentrum

Zu den Kosten wagt Raymann keine Aussage, geht aber davon aus, dass diese Kombi-Lösung nicht teurer käme, als wenn neben der geplanten Verbindungsstrasse A53-Gaster auch noch eine separate Umfahrung für St. Gallenkappel realisiert werden müsste. Dass auch seine Lösung einiges an Kulturland braucht, streitet er nicht ab. Es sei aber bedeutend weniger als für zwei separate Lösungen, meint er. Und sagt: «Fruchtfolgeflächen sind nicht betroffen.» Dass kein Landwirt gerne Boden gebe, sei ihm bewusst, «ob hier oder da». Realistischer als ein Tunnel zwischen Neuhaus und Wattwil, wie das auch schon gefordert wurde, sei seine Lösung allemal.

Um den Verkehr im Uzner Städtli flüssiger zu machen, würde Raymann zusätzlich eine Überführung von der Ochsenkreuzung Richtung Grynaubauen. «Das drängt sich von der Topografie her geradezu auf», findet er. Selbstverständlich seien zusätzlich flankierende Massnahmen unumgänglich, etwa ein Lastwagenfahrverbot im Uzner Städtli und ein Tempo-30-Regime in St. Gallenkappel.

Für ein Foto steht Raymann am Ende nochmals an die Rickenstrasse. Als der Fotograf sich über den gerade verpassten Lastwagen ärgert, sagt der Einheimische: «Wir müssen nicht lange warten, bis der nächste kommt.» Er sollte sich nicht irren.

«Wäre sicher keine günstige Variante» LZ 15.10.22

St. Gallen Der Kanton will den Lösungsvorschlag für eine Kombi-Umfahrung von Uznach und St. Gallenkappel auf Anfrage der «Linth-Zeitung» nicht im Detail kommentieren. «Die Abwägungen, die man heute machen muss, baulich, verkehrstechnisch und umweltrechtlich, sind inzwischen so komplex, dass eine fundierte Beurteilung auf die Schnelle nicht möglich ist», sagt der stellvertretende Kantonsingenieur Andreas Kästli. «Was man grob sagen kann: Es wäre mit den vielen Tunnels sicher keine günstige Variante im Bau und Betrieb.» Zudem gingen etliche Strecken übers Grüne. «Wir haben gerade gesehen bei der Abstimmung zu Wil West, dass Kulturland für viele einen hohen Stellenwert hat.»

Grundsätzlich sei eine Umfahrung von St. Gallenkappel beim Kanton aber

auf der Agenda. Zwar nicht als Einzelprojekt. Im Rahmen des aktuellen Strassenbauprogramms bis 2023 läuft aber ein Studienauftrag für verkehrstechnische Optimierungen entlang der gesamten Rickenstrasse von Wattwil bis Neuhaus, wie Kästli erklärt. Angeschaute würden dabei auch allfällige Ortsumfahrungen. Die vorgeschlagene

Kombilösung könne man aber nicht vertieft prüfen, da die Umfahrung Uznach und die Überprüfung der Rickenstrasse zwei separate politische Aufträge seien. Das Projekt Verbindungsstrasse A15-Gaster sei dabei schon bedeutend weiter und entspreche nach breitem Variantenstudium aus Sicht des Kantons der besten Lösung.

«Guten Mutes»

Man sei «guten Mutes», für den Abschnitt zwischen Rotfarn und Grynaustrasse eine Lösung zu finden, die einer Begutachtung der Eidgenössischen Kommission für Natur- und Heimatschutz (ENHK) standhalte. Den Fächer nochmals weit zu öffnen, komme nur infrage, wenn dies nicht gelinge oder es seitens Politik neue Aufträge gebe, sagt Kästli.



Andreas Kästli, stellvertretender Kantonsingenieur.
Bild: PD

Leserbriefe

**A15-Gaster: Es gibt
bessere Alternativen**

LZ, 20.10.22

Ausgabe vom 15. Oktober

Zum Artikel «Tüftler präsentieren Alternativen zur Umfahrung von Uznach»

Es ist erschreckend, dass unser Gemeinderat primitivste Scheinargumente wie «Wasser fliesst nicht bergauf» bemühen muss, um sein Dogma von der A15-Gaster zu verteidigen. Schade, dass er sich so wenig offen für die guten Alternativen aus der Bürgerschaft zeigt. Mit seiner pauschalen Ablehnung verhindert er weiterhin brauchbare Lösungen für Uznach.

Das Konzept der Grossumfahrung beruht noch immer auf der irrigen Annahme der 80er-Jahre, den Verkehr könne man entlasten, indem man immer mehr Kulturland zubetoniere. Inzwischen ist nachgewiesen, dass mehr Strassen nur zu noch mehr Autoverkehr und mehr Staus führen. Zukunftsgerichtete Lösungen reduzieren den Autoverkehr. Beispielsweise, indem der öffentliche Nahverkehr attraktiver gemacht und ausgebaut wird.

Statt pro Uzner Bürgerin und Bürger etwa 60 000 Franken an Steuergeldern für die Umfahrung zu verschwenden, könnte mit dem gesparten Geld der öffentliche Nahverkehr in Uznach und Umgebung ausgebaut und sogar gratis betrieben werden. Warum wird der Schwerverkehr durch das Städtli nicht schon längst begrenzt und über die bereits existierende Umfahrung West (Uznabergtunnel) umgeleitet? Wir alle würden gewinnen.

Eine weitere Alternative ist der mit viel persönlichem Engagement entwickelte Städtlitunnel von Erwin Elsener. Im Gegensatz zur geplanten Umfahrung wäre damit das Städtli autofrei. Zudem ohne Verlust an wertvollem Kulturland und ohne den «Todesstreifen» rund um Uznach. Mit «Wasser fliesst nicht bergauf» und «Geht nicht aus hydraulischen Gründen» versucht man, die Alternative einer Unterführung an der Barriere pauschal abzuwürgen. Wahrscheinlich wurden diese Scheinargumente bereits Hans Conrad Escher beim Linthwerk entgegengehalten. Auch er bewies, dass es machbar ist. Dem Wasser des Steinenbachs ist es schliesslich egal, ob es rechts- oder linksherum zum Zürichsee fliesst.

Deshalb Nein zur völlig überrissenen Grossumfahrung A15-Gaster: zu teuer, zu umweltschädlich und zu wirkungslos. Es gibt bessere Alternativen.

Raimond Gatter aus Uznach

Lesermeinung zur A15-Gaster S&G, 20.10.22

Uznach Wir beziehen uns auf den Artikel vom 6. Oktober mit dem Titel «Noch mehr Gegenwind für die Grossumfahrung A15-Gaster.» Der Leserschaft wurde die Frage gestellt: «Was ist Ihre Meinung?» Die Idee von Erwin Elsener finden wir dankens- und lobenswert. Besonders freut uns, dass seine Idee naturschonend und mit wenig finanziellen Mitteln umsetzbar wäre. Sie würde die Lösung für das Verkehrsproblem bedeuten. Eine tägliche Umfahrung des Städtchens würde fast so viel Zeit in Anspruch nehmen, wie wenn man im heutigen Städtchen im Stau steht. Wir setzen uns als Anwohner seit über 50 Jahren für eine optimale Lösungsfindung auseinander und finden ein Tunnelbau im Städtchen als beste Variante. Die Möglichkeit, d ein unterirdisches Parkhaus zu realisieren, sollte auch ins Auge gefasst werden. Dies würde die Städtchenstrasse zusätzlich entlasten.

*Gaby Steiner, Marie und
Anton Wirth*