

# Variante Kaltbrunner Riet der Umfahrung ist vom Tisch

LZ  
23.2.2023

Nun ist es definitiv: Für die Verbindungsstrasse A15-Gaster braucht es im Bereich Grynaustrasse-Rotfarb eine neue Variante. Das wird die Anwohner und Anwohnerinnen nördlich der Bahnlinie nicht freuen.

von Urs Schnider

**E**s war absehbar. Die Einwände der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) waren zu gross. Sie kam letzten Frühling zum Schluss, dass die geplante Verbindungsstrasse A15-Gaster im Bereich des Kaltbrunner Riets zu einer

«schwerwiegenden Beeinträchtigung des Naturschutzgebiets» von mehrfacher nationaler und teils internationaler Bedeutung führen würde.

Jetzt ist klar: Auch die Versuche, die dortige Variante der Umfahrungsstrasse anzupassen, sind vom Tisch. Selbst wenn dies in der Medienmitteilung des kantonalen Tiefbauamtes vom Mittwoch nur verklausuliert steht: Das

Tiefbauamt prüfe im genannten Bereich Ansätze, um die Linienführung zu optimieren, heisst es dort.

## Näher zum Siedlungsgebiet

Das ist gleichbedeutend mit dem Aus der Linienführung im Bereich Kaltbrunner Riet. «Ja, das ist so», sagt Manfred Huber, Leiter Strassen und Kunstbauten des kantonalen Tiefbauamtes,

auf Rückfrage. Grund: Gemäss dem Gutachten der ENHK ist keine Interessenabwägung möglich, weil das Kaltbrunner Riet einen viel höheren Stellenwert hat als die geplante Strasse.

Jetzt prüft der Kanton Varianten für eine Linienführung in einem neu definierten Perimeter rund um die Bahnlinie – und damit näher am Siedlungsgebiet.

REGION SEITE 3

# Jetzt kommt die Umfahrung näher ans Siedlungsgebiet

L2  
23.2.2023

Die geplante Linienführung der Verbindungsstrasse A15-Gaster beim Kaltbrunner Riet ist nicht umsetzbar. Der Kanton sucht händierend nach einer Alternative. Die gibt es, aber sie ist sehr anspruchsvoll.

von Urs Schnider

Im Vordergrund stehe eine Lösung, die sich mit den Schutzziele des Kaltbrunner Riet vereinbaren lasse. In diesem Satz, den der Kanton am Mittwoch in einer Medienmitteilung verlauten liess, steckt mehr, als er erahnen lässt. Er bedeutet nämlich nichts anderes, als dass die bisher geplante und höchst umstrittene Linienführung rund ums Kaltbrunner Riet vom Tisch ist (siehe Frontartikel). «Ja, das ist so», bestätigt Manfred Huber, der beim kantonalen Tiefbauamt die Federführung für die «Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster» innehat.

Zwar hatte der Kanton versucht, durch die grössere Entfernung zum Kaltbrunner Riet und einer Tieflage der Strasse eine vertragliche Lösung zu finden. Letztlich war das Vorhaben jedoch wegen eines Gutachtens der Eidgenössischen Natur und Heimatschutzkommission (ENHK) nicht bewilligungsfähig.

Diese kam letzten Frühling zum Schluss, dass die Umfahrung im Bereich des Kaltbrunner Riet zu einer «schwerwiegenden Beeinträchtigung» des Naturschutzgebiets führen würde. Und weil der Bund der Verbindungsstrasse keine nationale Bedeutung zumisst, wäre diese deshalb rechtlich chancenlos (Ausgabe vom 1. April 2022).

## Neuen Perimeter bestimmt

Jetzt müssen für den Abschnitt Grynaustrasse-Rotfarb in Uznach neue Linienführungen geprüft werden. Dafür führt das kantonale Tiefbauamt ein Variantenstudium durch, wie es in der Medienmitteilung weiter heisst: «Gesucht wird eine Linienführung, die technisch und umweltrechtlich machbar und bewilligungsfähig ist.»

Dafür wurde aufgrund der umweltrechtlichen Abklärungen ein neuer Perimeter bestimmt, wo die Strasse zu liegen kommen könnte (siehe Grafikkarte). Allerdings gibt es auch hier gleich mehrere Konfliktpunkte. So liegen etwa Teile des Uzner Tennisplat-

zes sowie der Fussballplätze im besagten Perimeter.

Die Frage wird sein, ob die Konflikte mit einem Tunnel zu umgehen sein werden. Mindestens in Teilen werde es zu Tunnelvarianten kommen. Aber das müsse sich noch weisen, so Huber. Denn irgendwo müssten ohnehin die Bahnlinie sowie der Steinenbach unterquert werden. Was aber auch klar ist: Eine komplette Tunnelvariante käme sehr teuer – die Verbindungsstrasse ist jetzt schon mit rund 350 Millionen Franken veranschlagt.

Andererseits dürfte eine oberirdische Lösung bei den Anwohnerinnen und Anwohnern des entsprechenden Perimeters nicht auf Begeisterung stossen. «Deshalb gibt es verschiedene Varianten», sagt Huber. Darüber informiert das Tiefbauamt Ende März an einer Informationsveranstaltung.

In welchem Bereich ein Tunnel kommen werde und in welcher Länge sei noch offen. «Es ist uns bewusst, dass das sehr, sehr heikel ist», so Huber weiter. «Aber wir werden dem Siedlungs- wie auch dem Natur- und Erholungsraum beim dortigen Damm am Steinenbach eine grosse Bedeutung zumessen», verspricht Huber. Im Falle einer offenen Linienführung soll die Strasse möglichst weit weg von der Siedlung gebaut werden.

## Heikle Verbindung zum Riet

Für das Variantenstudium des Abschnitts Grynaustrasse-Rotfarb wurde die Vogelwarte Sempach beigezogen. Und aufgrund der von ihr vorgenommenen Raumbewertung geht das Tiefbauamt davon aus, dass die ENHK eine Linienführung zwischen Kaltbrunner Riet und Bahnlinie weiterhin kritisch beurteilen würde. Die schwerwiegenden Eingriffe, welche die ENHK anführt, betreffen insbesondere Licht und Lärm, wovon die Vogelwarte Sempach habe nun eine umweltrechtliche Einschätzung abgegeben.

«Daraus ergab sich der neue Perimeter, der nun für weitere Varianten vertieft angeschaut wird», führt Huber weiter aus.

«Es ist uns bewusst, dass die Nähe zum dortigen Siedlungsgebiet sehr, sehr heikel ist.»

Manfred Huber

Leiter Strassen und Kunstbauten

Eine weitere Herausforderung stellt sich neben der Nähe zum Siedlungsgebiet beim Schutzgebiet Aeschensack. Dieses kommunale Schutzgebiet darf nicht tangiert werden. Es ist im Inventar Natur und Landschaftsschutz der Gemeinde Uznach eingetragen. «Es gibt eine Vernetzungsfunktion zum Kaltbrunner Riet.» Das muss laut Huber beachtet werden. Die Verbindung der Lebensräume von Kleintieren und Amphibien darf nicht unterbrochen werden.

«Falls die Strasse dort gebaut wird, müssen die Tiere hin und her wandern können», sagt Huber. «Wir sind dort im Bereich der Bahnlinie und dem Steinenbach. Diese sind in Form eines Tunnels zu unterqueren, was sicher eine gute Lösung ist», sagt Huber.

Eine weitere Variante wäre, mit Tieflage und Amphibienbrücke zu arbeiten. Also den Abschnitt der Umfahrungsstrasse in dem Gebiet tiefer zu legen und für die Amphibien eine Brücke zu bauen, wie man sie etwa von Wildtierübergängen kennt.

## Zeitplan verzögert

Der Zeitplan ist bereits seit geraumer Zeit verzögert, dies insbesondere infolge der Optimierung der Linienführung im Kaltbrunner Riet und der rechtlichen Abklärungen, bedingt durch das negative Gutachten der ENHK.

Denn an sich hätte das Generationenprojekt bereits im vergangenen Herbst in Uznach an die Urne kommen sollen. Dieser Urmengang wird sich nun sicher in den Herbst 2024 hinausziehen.

Wie geht es nun weiter? Ende März findet ein Informationsanlass für die Bevölkerung statt. Dieser ist gleichzeitig der Auftakt zum Mitwirkungsprozess. Rückmeldungen aus der Bevölkerung werden laut Huber analysiert und nach Möglichkeit in die weitere Projektierung aufgenommen. Das Genehmigungs- und Auflageprojekt soll bis Mitte 2024 erarbeitet und den Standortgemeinden zur Vernehmlassung nach kantonalem Strassengesetz zugestellt werden.

In Uznach wird der Gemeinderatsbeschluss dem fakultativen Referendum unterstellt, sodass die Bevölkerung das Geschäft an die Urne bringen kann. «Wir gehen davon aus, dass sicher in Uznach das Referendum ergriffen wird.» Die Frage «Wollen wir die Strasse oder nicht?» werde also in Uznach ziemlich sicher von der Stimmbürgerschaft entschieden. Im Falle eines positiven Beschlusses wird das Projekt dem Kantonsrat zur Genehmigung unterbreitet. Einsprachemöglichkeiten der Anwohnenden gibt es erst im anschliessenden Auflageverfahren.

## Wird noch Jahre dauern

Das ist überall gleich. Entlang der gesamten Linienführung von Scherikon bis zur Rückenstrasse äussern sich die Gemeinden zum Gesamtprojekt. Bis dann wirklich ein Spatenstich erfolgen könnte, werden aber noch Jahre ins Land ziehen. Huber geht zwar mit dem heutigen Wissensstand davon aus, dass obiger Zeitplan realistisch sei. Aber nach der voraussichtlichen Abstimmung im Herbst 2024 gehe das Projekt noch an den Kantonsrat. Dann folgt die öffentliche Auflage mit Einsprache- und Landerwerbsverhandlungen. Dies dauere nochmals vier, fünf Jahre.

Übrigens: Ein runder Tisch mit Landwirten, die sich gegen den «übermässigen Landverschleiss» wehren, fand nicht wie angekündigt im Januar statt. Das Meeting mit Vertretern aus dem Kantonsrat und dem Bauernverband See-Gaster findet nun aber im März statt.



# Leserbriefe

## Die Umfahrung ist tot – es lebe die Umfahrung

### **Ausgabe vom 23. Februar**

Zum Artikel «Variante Kaltbrunner Riet der Umfahrung ist vom Tisch»

**L2 24.2.23**

Es ist schleierhaft, wie der Kanton so lange an der Städtli-Umfahrung entlang des geschützten Riets festhalten konnte. Nun scheint der «Zwänzger» aber sogar im fernen St.Gallen gefallen zu sein. Die GLP Linth begrüsst, dass das kantonale Tiefbauamt endlich von der bisherigen Linienführung abrückt.

Leider scheint der Kanton aber nicht viel gelernt zu haben. Denn neu sollen Varianten geprüft werden, die deutlich näher am Wohngebiet zu liegen kommen. Varianten, über die bisher gar nie nachgedacht wurde. Aus Unvermögen? Oder kamen die neuen Korridore

gar nie infrage, weil sie so schlecht bewertet wurden?

Das Tiefbauamt hangelt sich weiterhin von einer schlechten Variante zur nächsten, statt nochmals über andere Ideen als diesen Geld-, Ressourcen- und Landverschleiss nachzudenken. Wir fordern Kanton und Gemeinde auf, endlich den Ideenpool nochmals zu öffnen und so bald wie möglich Lösungen zu präsentieren, die für Mensch, Natur und Steuerportemonnaie verträglich sind. Denn Uznach hat eine anständige Lösung des Verkehrsproblems verdient!

**Silas Trachsel** Vizepräsident GLP Linth

# Umfahrungsstrasse A15-Gaster droht weiteres Ungemach

LZ  
2.3.23

Brisanter Vorstoss des Grünen-Kantonsrats Marco Fäh: Er glaubt, die Gefahrenkarte des Kantons sei geschönt. Dies könnte bei Hochwassergefahren Auswirkungen auf die Umfahrungsstrasse A15-Gaster haben.

von Urs Schnider

**D**ie Gefahrenkarte des Kantons müsse aktualisiert werden, weil sie die wahre Situation bezüglich Hochwassergefahr beschönige. Dieser Ansicht ist Kantonsrat Marco Fäh aus Neckertal. Er ist Leiter des Kaltbrunner Steueramtes und hat

sich mit möglichen Gefahren auseinandergesetzt, die der Steinenbach bei Hochwasser darstellt.

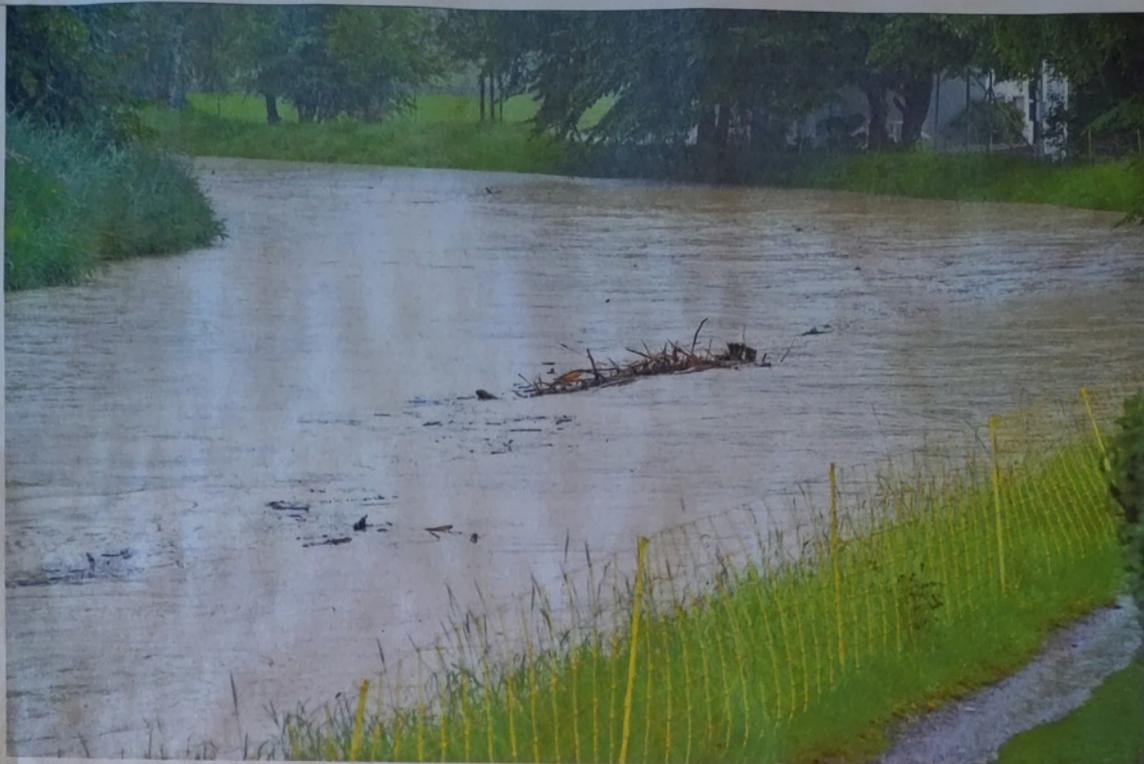
## Gefahr bis zum Bahnhof Uznach

So sei dieser im letzten Sommer durch ein relativ «bescheidenes Sommergewitter» über die Ufer getreten und habe Überschwemmungen auch im Bahnhofsgelände Uznach verursacht.

Die Gefahrenkarte des Kantons zeige das wahre Gefahrenpotenzial nicht auf.

Aufgrund der Ergebnisse einer Studie kommt Fäh zum Schluss, dass die Gefahrenkarte angepasst werden müsse, sie operiere mit nicht korrekten Zahlen und zeige das wahre Gefahrenpotenzial nicht auf. Gemäss Fäh könnte das auch Auswirkungen auf die geplante Umfahrungsstrasse A15-Gaster haben. Jetzt muss die Regierung Antworten liefern.

REGION SEITE 3



Baumstämme treiben im Steinenbach: Ein bescheidenes Sommergewitter kann zu Hochwasser führen.

Bild Archiv

# Kantonsrat sieht Mängel bei Gefahrenkarte des Kantons

L2  
2.3.23

Grünen-Kantonsrat Marco Fäh weist in einem Vorstoss auf mögliche Hochwassergefahren hin. Diese sieht der Kaltbrunner Steueramtsleiter etwa im Zusammenhang mit der geplanten Verbindungsstrasse Gaster.

von Urs Schnider

Erben erst wurde bekannt, dass die Umfahrungsstrasse A15-Gaster im Abschnitt zwischen Grynaustrasse und Rotfarb eine neue Variante erhält (Ausgabe vom 23. Februar). Jetzt kommt – indirekt – weiteres Ungemach auf das Projekt zu. In einem politischen Vorstoss bringt Grünen-Kantonsrat Marco Fäh nämlich die Hochwassergefahr im Zusammenhang mit der Umfahrungsstrasse aufs politische Parkett. Sein Vorstoss ist brisant: Je nach Antworten der Regierung könnte dies den Bau der Umfahrungsstrasse weiter verzögern.

## «Gefahrensituation beschönigt»

Marco Fäh kennt die Gefahren, die vom Steinenbach ausgehen können. Der Grünen-Kantonsrat aus Neckertal leitet in Kaltbrunn das Steueramt. Nun hat er eine Interpellation eingereicht mit dem Titel «Hochwasserschutz und Umfahrung Uznach». Fäh macht sich Sorgen, ob der Kanton den Hochwasserschutz der Bevölkerung gewährleistet.

Der Politiker kommt zum Schluss, dass die Gefahrenkarte des Kantons aktualisiert werden müsste, weil diese die wahre Gefahrensituation beschönige.

Fäh schreibt in seinem Vorstoss, dass als Folge des Klimawandels vermehrt mit Extremsituationen durch Hochwasser gerechnet werden müsse. «Beispielsweise ist letzten Sommer der Steinenbach zwischen Kaltbrunn und Uznach durch ein relativ bescheidenes Sommergewitter über die Ufer getreten und hat Überschwemmungen auch im Bahnhofsgelände Uznach verursacht.»

## Umfahrungsstrasse gefährdet?

Für seine Überlegungen zum Hochwasserschutz zieht Fäh die «hydraulische Machbarkeitsabklärung für eine Umlegung des Steinenbachs» zu Rate,

die durch das «Perimeterunternehmen Steinenbach Kaltbrunn, Benken und Uznach» 2020 bei der Flussbau AG in Auftrag gegeben worden war.

«Diese Umlegung würde die Hochwassersituation im Bereich Burgerriet-Bahnhof-Escherwis entschärfen», schreibt Fäh. Im Bericht werde auf Mängel bei den Dimensionierungsabflüssen für den Steinenbach hingewiesen. Wörtlich stehe dort: «Gemäss Rückmeldung des Amts für Wasser und Energie (AWE) sind die Dimensionierungsabflüsse (HQ100, HQ300) für

**Abflussdimension sei für Steinenbach zu klein gewählt – sie müsse erhöht werden.**

**Fäh macht sich Sorgen, ob der Kanton den Hochwasserschutz der Bevölkerung gewährleistet.**

**«Umfahrung soll in gefährdetem Gebiet gebaut werden. Das widerspricht dem Richtplan.»**

Marco Fäh  
Kantonsrat Grüne

den Steinenbach zu klein gewählt und müssen erhöht werden.»

Fäh warnt: Die Gefahrenkarte zeige aber bereits heute bei tieferer Bewertung der Dimensionierungsabflüsse, dass Gewerbe- und Siedlungsgebiete in Uznach hochwassergefährdet seien. «Hochwasserereignisse betreffen damit auch den Planungsbereich des Umfahrungsprojekts rund um Uznach.» Bislang sei jedoch im Umfahrungsprojekt nicht erkennbar, dass Überlegungen zum Hochwasserschutz angestellt worden seien, schreibt Fäh im Vorstoss.

## Durchfluss ungenügend

Zudem, so Fäh weiter, zeige der erwähnte Bericht, dass der «Durchfluss unter den Brücken in Hochwassersituationen nicht gewährleistet beziehungsweise ungenügend» sei.

In diesem Zusammenhang werde auch darauf hingewiesen, dass das Bahntrassees weder in der Lage noch in der Höhe verändert werden könne. «Dies lässt den Rückschluss zu, dass die Gefahrenkarte des Kantons aktualisiert werden müsste, weil sie aktuell die wahre Gefahrensituation beschönigt», schreibt Fäh.

Deswegen richtet er Fragen an die Regierung: Unter anderem will er wissen, ob es geplant ist, die Gefahrenkarte in der Region Uznach anzupassen? Dafür seien mehrere Gründe gegeben. Fäh erläutert: Die Nachführung der Gefahrenkarte ist im kantonalen Richtplan geregelt. Auslöser für eine Nachführung seien namentlich Ereignisse, die der Gefahrenkarte widersprechen würden, so etwa das erwähnte Sommergewitter 2022.

## Strasse in Gefahrengelände?

Aber auch die Änderung der Gefährdung durch kantonale und kommunale Schutzbauten seien Gründe für eine Nachführung der Gefahren. Kantonsrat Fäh erwähnt exemplarisch den Ausbau des Ernetschwilerbachs. Auch

will er wissen, in welchem Zeithorizont die Gefahrenkarte aktualisiert werde.

Weiter weist Fäh in seinem Vorstoss darauf hin, dass im Kantonalen Richtplan unter Naturgefahren geschrieben stehe, dass in gefährdeten Gebieten keine neuen Objekte erstellt werden sollen. «Die Umfahrung Uznach soll aber in einem gefährdeten Gebiet gebaut werden. Das widerspricht dem Richtplan.»

Er fragt deshalb die St.Galler Regierung: «Weshalb gelten die Vorgaben des Richtplans hier nicht?» Auch will er in diesem Zusammenhang wissen, was für Objektschutzmassnahmen mit der Erstellung der Umfahrung geplant seien.

Fäh zitiert sodann eine weitere Stelle aus dem Richtplan, wonach neues Schadenpotenzial vermieden werden soll. Durch den Bau einer Strasse im gefährdeten Gebiet entstehe jedoch neues Schadenpotenzial, findet Fäh. Zudem werde der Abfluss verhindert und die Strasse habe eine Stauwirkung, was das Schadenpotenzial noch einmal erhöhe.

## Erhöht Strassenbau die Gefahr?

So soll der Regierungsrat auch die Frage beantworten, warum nicht zuerst die Hochwassersituation gelöst werde, bevor ein neues Bauwerk entstehe? Dann doppelt Fäh nach: «Wird durch den Bau der Umfahrungsstrasse die Minimierung der Hochwassergefahr erschwert oder verhindert?» Und es interessiert ihn, warum im entsprechenden Planungsbereich die Verkehrs- und Umfahrungs- und der Hochwasserschutz nicht gekoppelt würden.

Schliesslich will Kantonsrat Fäh im Zusammenhang mit der Anhebung eines Bahntrassees wissen, ob ein Bahnunternehmen dazu verpflichtet werden könne, sein Bahntrassees anzupassen, um den Hochwasserschutz für die Bevölkerung zu gewährleisten.

# Ein Schritt zurück wäre ein Schritt vorwärts

## **Ausgabe vom 23. Februar**

Zum Artikel «Jetzt kommt die Umfahrung näher ans Siedlungsgebiet»

LZ

3.3.2023

Die neu geplante Linienführung der Umfahrung Uznach zwischen Rotfarb und Grynaustrasse ist nicht nachvollziehbar. Die Umfahrungsstrasse würde direkt vor das Siedlungsgebiet rücken. Sie würde mitten durch das Naherholungsgebiet und die Sportplätze führen. Es ist absehbar, dass die Umsetzung spätestens am Widerstand der Bevölkerung scheitern wird.

Nun wäre es Zeit, einen Gang zurückzunehmen und Alternativen zur Variante 19SR zu prüfen. Es ergibt keinen Sinn, weiterhin ein wenig realistisches Szenario zu verfolgen. Zudem wird wertvolle Zeit vertan. Nun gilt es, sich mit einer neuen Variante zu befassen, die realistisch und zeitnah umsetzbar ist. Nur so kann endlich die Verkehrsentslastung für Uznach realisiert werden.

Dies würde allerdings bedeuten, dass es den Verantwortlichen gelänge, sich für Alternativen zu öffnen.

Irgendwann läuft uns sonst die Zeit davon.

**Olivier Bischof** aus Uznach