

Verkehrs(ver)planung in Uznach

L7 9.3.2023

Ausgabe vom 18. Februar

Zum Artikel «Neu wird eine Tiefgarage unter dem Bushof abgeklärt»

Die städtebauliche Entwicklungsstudie der Gemeinde Uznach mit Neugestaltung inklusive geplanter Tiefgarage wird im Detail beschrieben. Was aber total fehlt in den Überlegungen, ist das Problem der SBB-Bar-

riere / Bahnübergang Süd Grynaustrasse Richtung Städtli.

Mit der Erweiterung des SBB-Bahnhofs Uznach auf vier Gleise hat auch die Schliessung dieses Bahnübergangs zugenommen. Gut alle halbe Stunde ist dieser wichtige Bahnübergang für gut und gern fünf Minuten – eher länger, je nach Zugverspätungen – geschlossen. Rückstau des Autoverkehrs sowohl Richtung Grynau wie hinauf durch die Hauptdurchgangsstrassen Zentrum und Rickenstrasse / Kreisel Ernetschwilerstrasse. Hinzu kommt der Mehrverkehr durch die Neubauten der Wohnblöcke auf dem Schubiger-Areal und dem Ahorn-Park unterhalb der Schulhäuser. Uznach wächst und wächst und der Individualverkehr wächst mit, ohne planerische Lösungen gegen Staus, Verstopfung, Gefährdung von Fussgängern, Velofahrern und Schulkindern.

Neu geplanter Busbahnhof: Postauto- und Busfahrgäste müssen Zuganschlüsse erreichen. Dies ist heute bereits ein Wettlauf durch die Unterführung bis zum neuen SBB-Perron 4, und zwar in beiden Richtungen.

Verkehrsprobleme sind erkannt, Parkanlagen, Umfahrungsstrasse geplant, und trotzdem keine optimalen Lösungen trotz lokaler und kantonaler Projektleiter; Bahnunterführungen, Bahnüberführungen, Grosskreisel, Umleitungen? Neudenken ist dringendst nötig!

Béatrice Gribi-Kläger aus Uznach

Kurznachrichten
Mehr unter linthzeitung.ch

KALTBRUNN

«Flying Circus» in der «Dröschi»

«Flying Circus» – die smarte und vielseitige Coverband tritt im Kulturzentrum Dröschi auf. Dies am morgigen Samstag, 20 Uhr. Der Eintritt ist frei (Kollekte). Türöffnung ist um 19 Uhr. Ab dann ist auch die «Dröschi-Beiz» geöffnet. Vor Ort gibt es die Möglichkeit zur Platzreservation. (eing)

GOMMISWALD

Motorradfahrer nach Frontalkollision verletzt



Am Mittwoch, um 19.30 Uhr, hat sich auf der Rickenstrasse ein Unfall mit einem Motorrad und einem Auto ereignet. Ein 26-jähriger Motorradfahrer war von Kaltbrunn in Richtung Ricken gefahren. Zur gleichen Zeit fuhr ein 32-Jähriger in seinem Auto in die entgegengesetzte Richtung. Auf der Höhe Böggenbach kam der Motorradfahrer in einer Rechtskurve aus unbekanntem Grund auf die Gegenfahrbahn. Infolgedessen kam es in der Kurve zu einer Frontalkollision zwischen dem Motorrad und dem Auto. Der 26-Jährige wurde durch den Aufprall unbestimmt verletzt und durch den Rettungsdienst ins Spital gebracht. Es entstand Sachschaden im Wert von über 20 000 Franken. (kapo)

KORRIGENDUM

Gebürtiger Österreicher und nicht Österreicher

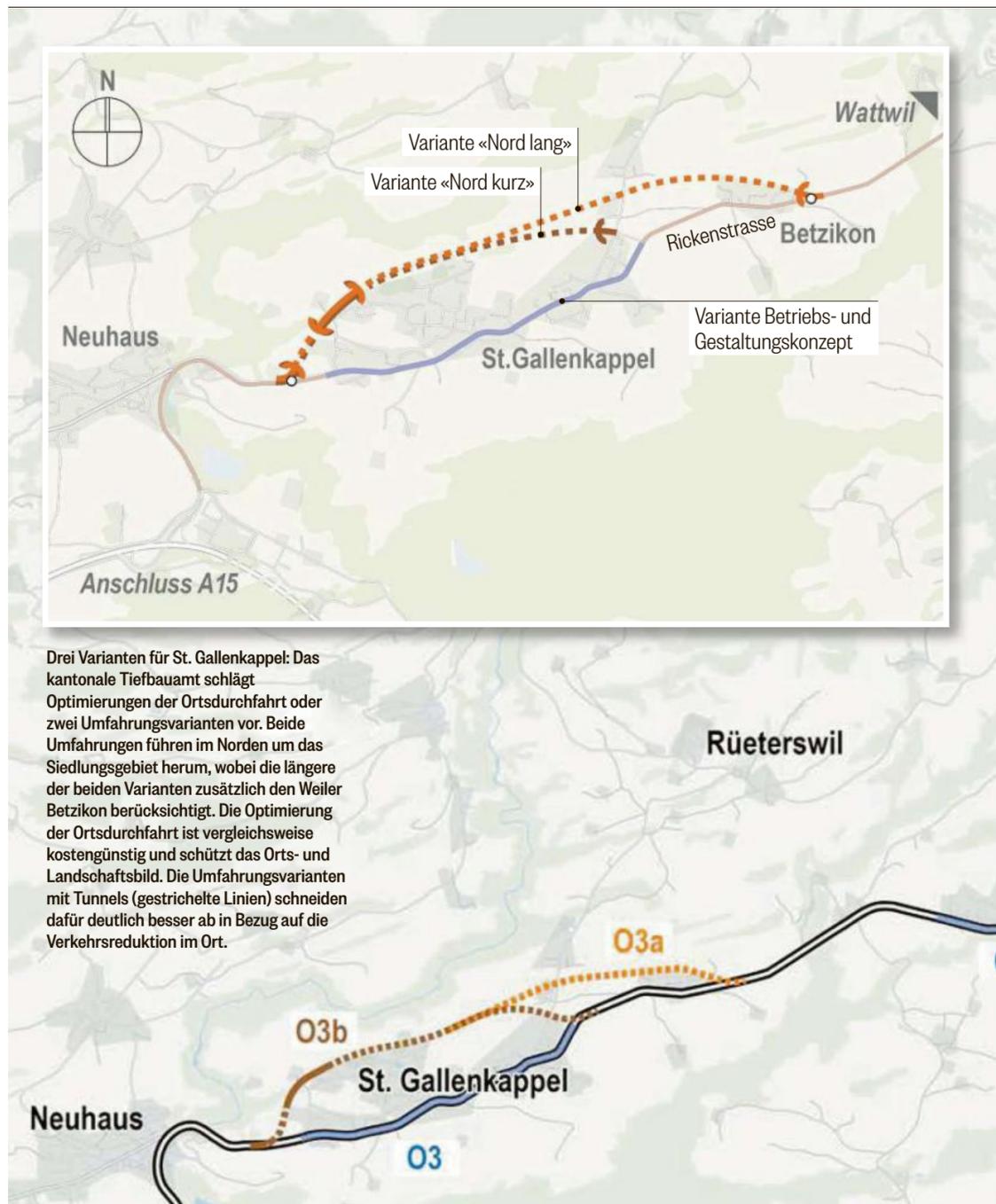
Im Artikel «Windkraftgegner werfen dem Kanton Propaganda vor» in der Ausgabe vom Donnerstag haben sich zwei kleine Fehler eingeschlichen. Referent Siegfried Hettegger legt Wert auf die Feststellung, dass er Schweizer ist und nicht Österreicher, wie geschrieben. Er sei lediglich gebürtiger Österreicher. Zudem heisst der Verein, den er präsidiert, «Freie Landschaft Schwyz» und nicht «Landschaft Schwyz». (Iz)

IMPRESSUM

Linth-Zeitung

Unabhängige Tageszeitung für den Wahlkreis See-Gaster.
Amtliches Publikationsorgan für die Gemeinden Rapperswil-Jona und Scherikon.
Herausgeberin LZ Linth Zeitung AG
Chefredaktion Reto Furter (Leiter Chefredaktion), Urs Zweifel (Redaktionsleiter Linth-Zeitung);
Redaktion Bernhard Camenisch (Sport), Alexandra Greeff, Markus Timo Rüegg, Christine Schibschid, Urs Schnider, Thomas Senn, Sibylle Speiser, Silvano Umberg (Sport)
Büro Rapperswil-Jona: Pascal Büsser, Fabio Wyss
Kundenservice Abo Samedia Telefon 0844 226 226 (Ortstarif), E-Mail: abo@linthzeitung.ch
Inserate Samedia Promotion AG, Telefon 055 285 91 14, E-Mail: rapperswil.promotion@samedia.ch
Verbreitete Auflage (Südosstschweiz Gesamt): 64 564 Exemplare, davon verkaufte Auflage 60 924 Exemplare (WEMF-/SW-beglaubigt, 2022)
Reichweite 131 000 Leserinnen und Leser (MACH-Basis 2022-2)
Erscheint sechsmal wöchentlich
Adresse: Linth-Zeitung, Buchbergstrasse 4, 8730 Uznach, Telefon 055 285 91 00, Fax 055 285 91 11
E-Mail: Redaktion: redaktion@linthzeitung.ch; leserreporter@linthzeitung.ch; meinegemeinde@linthzeitung.ch

Freitag, 24. März 2023



Drei Varianten für St. Gallenkappel: Das kantonale Tiefbauamt schlägt Optimierungen der Ortsdurchfahrt oder zwei Umfahrvarianten vor. Beide Umfahrungen führen im Norden um das Siedlungsgebiet herum, wobei die längere der beiden Varianten zusätzlich den Weiler Betzikon berücksichtigt. Die Optimierung der Ortsdurchfahrt ist vergleichsweise kostengünstig und schützt das Orts- und Landschaftsbild. Die Umfahrvarianten mit Tunnels (gestrichelte Linien) schneiden dafür deutlich besser ab in Bezug auf die Verkehrsreduktion im Ort.

Ein gigantisches und anspruchsvolles Strassenbauprojekt: 14 Kilometer lang ist der Strassenabschnitt zwischen Neuhaus und Wattwil. Und fast 13 000 Fahrzeuge verkehren hier an

Kanton legt am Ricken

Die Dörfer an der Rickenstrasse sollen vom Verkehr entlastet werden. An einer Infoveranstaltung

von Alexandra Greeff

Das Strassenbauprojekt Rickenstrasse kommt in die Gänge: Das Mitwirkungsverfahren für die Bevölkerung ist lanciert. An der Informationsveranstaltung vom Mittwochabend in der Turnhalle St. Gallenkappel erläutern die Projektverantwortlichen den Stand der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) und laden die Bevölkerung dazu ein, sich zu vorgestellten Lösungsvarianten zu äussern. Ab sofort besteht auch eine schriftliche Mitwirkungsmöglichkeit.

«Der Bagger ist noch nicht bestellt, das Strassenbauprojekt ist aber auf gutem Weg», betont Cornel Aerne, Eschenbacher Gemeindepräsident und Mitglied der Projektbegleitgruppe. Er freut sich, dass sich fast 200 Leute zur Informationsveranstaltung eingefunden haben.

Unter diesen befinden sich Gemeindepräsidenten der betroffenen Gemeinden, Vertreter des kantonalen Tiefbauamts und Kantonsräte. Aerne beschreibt das Strassenbauvorhaben aus der Sicht seiner Gemeinde: «Eschenbach hat kürzlich den 10 000. Einwohnenden gefeiert», sagt er.

Auch die etwa 14 Kilometer lange Rickenstrasse zwischen Wattwil und Neuhaus habe nun «die magische Zahl geknackt»: Fast 13 000 Fahrzeuge würden hier an einem Werktag verkehren. «Damit ist die Rickenstrasse eine stark belastete Verkehrsachse mit überregionaler Bedeutung», so Aerne. Längerfristig müssten deshalb Ortsumfahrungen geprüft

werden, um in den Dörfern die Verkehrssicherheit für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten und Lärmemissionen zu reduzieren.



«Der Bagger ist nicht bestellt, das Projekt zur Entlastung der Rickenstrasse jedoch auf gutem Weg.»

Cornel Aerne
Gemeindepäsident Eschenbach

Wie Kantonsingenieur Marcel John erklärt, hat das kantonale Tiefbauamt zwischen 2019 und 2023 im Auftrag des Kantonsrats eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für den Ausbau der Rickenstrasse durchgeführt. Dies im Rahmen des 17. Strassenbauprogramms. «Die ZMB soll mögliche Massnahmen zur Entlastung der Verkehrssituation aufzeigen», so John. Um eine konsensfähige, breit abgestützte Lösung zu finden, seien frühzeitig die Gemeindebehörden von Wattwil, Gommiswald und Eschenbach einbezogen worden. Nun sei es an der Bevölkerung, die ersten Massnahmenvarianten zu beurteilen und Stellung zu beziehen.

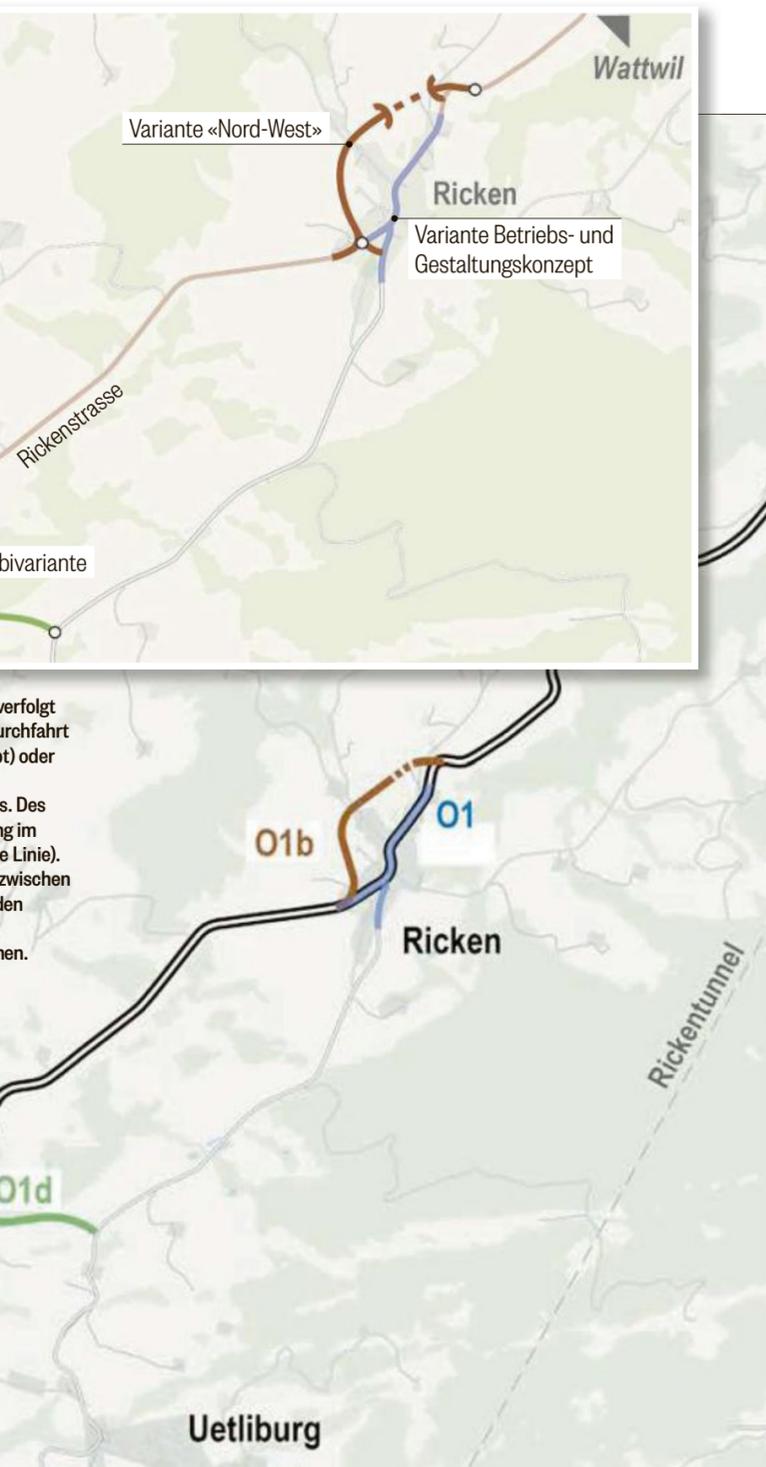
Viele Varianten geprüft
Projektleiter Mark Meeder vom kantonalen Tiefbauamt präsentiert den Anwesenden den breiten Variantenfächer, den die Projektverantwortlichen im vergangenen Jahr geprüft haben, um sich anschliessend auf wenige weiter zu verfolgende Varianten zu einigen. Die Lösungsansätze wurden laut

Meeder nach wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Aspekten «systematisch bewertet». Dabei seien Kriterien wie aufwendende Kosten, Verkehrssicherheit, Komfort für den Fuss- und Veloverkehr wie auch Eingriffe in die Natur oder Einflüsse auf das Orts- und Landschaftsbild berücksichtigt worden. Abgesehen wird von einer Kopplung der Rickenstrasse mit der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster, die um das Siedlungsgebiet von Uznach führen soll. Gemäss Einschätzung der Projektverantwortlichen sind die Projekte geografisch und auch vom Verkehr her voneinander unabhängig. Verworfen wird auch die Variante eines Langtunnels zwischen Wattwil und Neuhaus. «Die Entlastungswirkung des Langtunnels wäre für die Dörfer Ricken und St. Gallenkappel mit 49 beziehungsweise 47 Prozent nicht so gross», begründet Meeder den Entscheid. Hinzu kämen hohe Kosten. Deutlich mehr Entlastungswirkung versprochen Kurzumfahrungen mit Tunnels: 83 beziehungsweise 67 Prozent.

Wenige Varianten bleiben
Die somit verbleibenden Lösungsmöglichkeiten stellt Meeder aus-



Zwei Varianten für Ricken: Weiter werden Optimierungen der Ortsdurchfahrt (Betriebs- und Gestaltungskonzept) eine Kurzumfahrung mit Tunnel nordwestlich des Siedlungsgebietes. Weiteren wird eine Querverbindung im Gebiet Schwarzholz geprüft (grün). Diese Spange soll als Verbindung der beiden von Ricken ausgehenden Hauptverkehrsachsen Richtung Rapperswil-Jona und Uznach dienen.



Grosses Interesse: Am Infoanlass nehmen etwa 200 Personen teil. Bild Alexandra Greeff



Blick von oben: Auf der Strasse in Ricken reiht sich ein Auto ans andere. Bild Markus Timo Rüegg



Stark belastet: Auch Lastwagen sind auf der Strasse häufig unterwegs. Bild Markus Timo Rüegg



Änderung in der Geschäftsleitung: Luc Schuurmans verlässt die Bank Linth. Archivbild

Abgang bei der Bank Linth

Luc Schuurmans, Leiter Ressort Kunden sowie stellvertretender CEO, verlässt die Bank Linth per Ende Mai 2023.

Wie die Bank Linth in einer Medienmitteilung schreibt, hat sich Luc Schuurmans entschieden, eine neue berufliche Herausforderung anzunehmen. Schuurmans trat 2011 in die Bank Linth LLB AG als Mitglied der Geschäftsleitung ein. In dieser Funktion zeichnete er für das Ressort Kunden verantwortlich und hat «die Weiterentwicklung der Bank Linth in den vergangenen zwölf Jahren massgeblich und erfolgreich mitgeprägt», wie es in der Mitteilung heisst.

Gerade auch in den herausfordernden Jahren während der Coronapandemie, den geopolitischen Erschütterungen sowie den Unsicherheiten an den Märkten habe sich gezeigt, dass die Kunden ein anhaltend grosses Vertrauen in die Bank Linth hätten.

Nachfolge noch offen

Urs Müller, Verwaltungsratspräsident, kommentiert: «Mit seiner kundennahen und engagierten Art hat Luc Schuurmans die Ausrichtung der Bank Linth als Vertriebsbank erfolgreich mitgestaltet. Wir danken ihm sehr für seinen Einsatz in den über zwölf Jahren und wünschen ihm für seine Zukunft nur das Beste.» Über die Nachfolge von Luc Schuurmans wird zeitnah informiert. (pd)

Musikalischer Roadtrip im Fabriktheater

Am heutigen Freitag, 19.30 Uhr, präsentieren die Stadtbibliothek RJ und die Gebert Stiftung für Kultur in der Alten Fabrik in Rapperswil-Jona eine weitere Veranstaltung aus der Reihe «Freitags Frauen». In dieser Slapstick-Komödie hinterfragen «9 Volt Nelly» – Lea Whitcher und Jane Mumford – lustvoll unser Streben nach Freiheit und damit die Tücken des emanzipierten, selbstbestimmten Lebens.

Die zwei furchtlosen Ex-Beauty-Queens aus Texas lassen ihr altes, tristes Leben mit einem Knall zurück und wollen als die «Whiskey Sisters» im magischen «Swederland» ihre Träume wahr werden lassen.

Bewaffnet sind sie mit Gitarre, Steckenpferd und einem Optimismus, der sogar die brutalste Realität unter den Tisch trinkt. Ein wilder Roadtrip zur Emanzipation.

Gesungen wird über unzertrennliche Freundschaft, über unsichtbare Pferde, die Verstopfungen des Lebens, Einsamkeit, Determiniertheit und das wilde Leben «on the road». Musikalisch begleiten sich Whitcher und Mumford mit akustischer Gitarre, E-Ukulele, Mundharmonika, Stepptanz und trashiger Perkussion. (pd)

die Karten auf den Tisch

haltung sagte der Kanton, wie er dies bewerkstelligen will. Kritik gab es aus verschiedenen Ecken.

fürlicher vor. Im Fall von Ricken möchte das kantonale Tiefbauamt zwei Varianten weiterverfolgen, wie er erklärt: entweder Optimierungen der Ortsdurchfahrt oder aber eine Kurzumfahrung nordwestlich des Siedlungsgebiets.

In die Überlegungen einbezogen werde zudem eine Querverbindung im Gebiet Schwarzholt. «Diese Spange dient als Verbindung zwischen den beiden von Ricken ausgehenden Hauptverkehrsachsen Richtung Rapperswil-Jona beziehungsweise Uznach», so Meeder. Die Optimierung der Ortsdurchfahrt weise in der ZMB die besten Ergebnisse in Bezug auf die Kosten und den Schutz des Orts- und Landschaftsbildes auf. Die Umfahrungsvariante wiederum würde den Verkehr im Dorf um 83 Prozent reduzieren.

Drei Varianten mit ähnlichem Bewertungsergebnis schlägt das Tiefbauamt für St.Gallenkappel vor, wie Meeder weiter ausführt. Infrage kommen Optimierungen der Ortsdurchfahrt oder optional zwei Umfahrungsvarianten im Norden des Siedlungsgebiets – mit oder ohne Berücksichtigung des Weilers Betzikon.

Im Weiler Gebertingen schliesslich sollen Optimierungen der bestehenden Ortsdurchfahrt weiterverfolgt werden. «In den Fokus genommen werden dabei unter anderem die

Bushaltestellen sowie die Fuss- und Veloinfrastruktur», so Meeder. Die Möglichkeit einer Ortsumfahrung sei wegen der herausfordernden Topografie und aus daraus folgenden «unverhältnismässigen» Kosten früh ausgeschlossen worden.

Viele Fragen – auch kritische

Im Anschluss an die Präsentation nutzt das Publikum die Gelegenheit,



«Es war unsere Absicht, den Puls der Bevölkerung zu spüren und sicherzustellen, dass keine Varianten vergessen gehen.»

Marcel John
Kantonsingenieur

die Projektverantwortlichen mit Fragen zu löchern. Auch kritische Stimmen werden laut. «Es bringt uns nichts, auf teure Umfahrungen im Jahr 2045 zu hoffen und erst danach die flankierenden Massnahmen zu überlegen», wirft zum Beispiel Ivo Kuster im Namen der VCS-Regionalgruppe ein.

Schon jetzt brauche es dringlich Lösungen für die Verkehrssicherheit von Schulkindern und Velos sowie gegen den Lärm, sei es mithilfe von baulichen Massnahmen oder – noch ökonomischer – mittels Temporeduktion. «Deren Planung muss mit Hochdruck vorangetrieben werden, unabhängig von der Umfahrungslösung für die nächste Generation.»

Andere Anwesende, so etwa der SVP-Kantonsrat Christian Rüegg, weisen darauf hin, dass im Kanton aktuell mehrere teure Strassenprojekte «spruchreif» und am Laufen sind. Rüegg spricht im Fall der vorgelegten Varianten für die Rickenstrasse gar von einem «Luxusprojekt» und bezweifelt deren Realisierung wegen der hohen Kosten.

Vereinzelte Stimmen im Saal machen sich für ihr Dorf stark: «Gebertingen ist erste Priorität, nicht nur Siedlungsgebiet am Rand», fordert zum Beispiel ein Einwohner von Gebertingen. «Genau hier wird aber genau nichts gemacht. Nur eine magere

Folie gezeigt.» Ein Eschenbacher bringt die Idee des Langtunnels nochmals ins Spiel: «Wenn man weiter regional denkt, ist das die bessere Lösung», meint er. «Ansonsten fahren die zahlreichen Lastwagen mit Kies immer noch durchs Dorf.» Ein Mann aus St.Gallenkappel unterbreitet den Projektverantwortlichen einen eigenen Vorschlag für die Verkehrsführung.

Laut Kantonsingenieur Marcel John ist damit das Ziel des Informationsanlasses erreicht. «Es war genau unsere Absicht, den Puls der Bevölkerung zu spüren und sicherzustellen, dass keine machbaren Varianten vergessen gehen», betont er.

Projektleiter Mark Meeder versichert, dass der Kanton bemüht sei, sinnvolle Etappenziele zu verfolgen. Eine Kommunikation der erwarteten Kosten sei zum aktuellen Entwicklungsstandpunkt noch nicht möglich. Die grobe Kostenschätzung sei noch fehlerbehaftet.

Mit einer nochmaligen Einladung, die Möglichkeit zur Mitwirkung wahrzunehmen, endet die Informationsveranstaltung. Auf den Herbst 2023 ist eine zweite Informationsveranstaltung für die Bevölkerung geplant.

* Das Online-Formular zur Mitwirkung kann abgerufen werden unter www.sg.ch/bauen/tiefbau/mitwirkung-kantonstrassenprojekte.html. Rückmeldefrist ist der 30. April.

Kurznachrichten
Mehr unter linthzeitung.ch

GOLDINGEN

Blasmusikanten bei «Potzmusig»

Die Gasterländer Blasmusikanten (GaBla) können einen weiteren Höhepunkt verzeichnen: Sie sind Teil der Fernsehsendung «Potzmusig», die am Samstag, 1. April, ab 18.40 Uhr auf SRF1 zu sehen ist. Der Beitrag wurde bereits Mitte März im Restaurant «Sonne» in Goldingen aufgezeichnet. Bei herrlichem Frühlingwetter spielten die Musikanten auf einer Wiese in freier Natur – womit sich die Region nicht nur musikalisch, sondern auch visuell von ihrer schönsten Seite präsentieren wird, wie die Blasmusikanten in ihrer Mitteilung schreiben. (eing)

GOMMISWALD

Zwei Tage Palmsonntag-Programm

Im Rahmen eines einfachen Zmorgens ab 8.30 Uhr im Pfarreizentrum Gommiswald mit kreativen Elementen und Geschichten zu den Ereignissen des Palmsonntags, dürfen Kinder mit ihren Eltern am Samstag, 1. April, ab 10.30 Uhr Palmwedel binden. Um 11 Uhr findet in der Pfarrkirche St. Jakobus Gommiswald eine kindgerecht gestaltete Feier mit Segnung der Palmwedel und -zweige statt. Auch noch nicht angemeldete Familien seien willkommen, heisst es in einer Mitteilung. Am Palmsonntag, 2. April, werden um 9 Uhr auf dem Platz vor dem Pfarreizentrum Mitglieder der Juma mit den Palmbäumen bereitstehen und die Gottesdienstteilnehmer nach der Begrüssung und dem Evangelium vom Einzug Jesu in Jerusalem beim Einzug in die Kirche begleiten. Musikalisch begleitet wird der Anlass vom Kirchenchor Gommiswald-Rieden unter der Leitung von Mariena Brazzola. Nach der Feier ist das Chilekafi im Pfarreizentrum Gommiswald geöffnet. (eing)

IMPRESSUM

Linth-Zeitung

Unabhängige Tageszeitung für den Wahlkreis See-Gaster.
Amtliches Publikationsorgan für die Gemeinden Rapperswil-Jona und Schmerikon.

Herausgeberin LZ Linth Zeitung AG

Chefredaktion Reto Furter (Leiter Chefredaktion),
Urs Zweifel (Redaktionsleiter Linth-Zeitung);

Redaktion Bernhard Camenisch (Sport), Alexandra Greeff,
Markus Timo Rüegg, Christine Schibschid, Urs Schnider, Thomas Senn,
Sibylle Speiser, Silvano Umberg (Sport)
Büro Rapperswil-Jona: Pascal Büsser, Fabio Wyss

Kundenservice Abo Samedia Telefon 0844 226 226 (Ortsstarif),
E-Mail: abo@linthzeitung.ch

Inserate Samedia Promotion AG, Telefon 055 285 91 14,
E-Mail: rapperswil.promotion@samedia.ch

Verbreitete Auflage (Südostschweiz Gesamt): 64 564 Exemplare,
davon verkaufte Auflage 60 924 Exemplare (WEMF-/SW-beglaubigt, 2022)

Reichweite 131 000 Leserinnen und Leser (MACH-Basic 2022-2)
Erscheint sechsmal wöchentlich

Adresse: Linth-Zeitung, Buchbergstrasse 4, 8730 Uznach,
Telefon 055 285 91 00, Fax 055 285 91 11

E-Mail: redaktion@linthzeitung.ch;
leserreporter@linthzeitung.ch; meinengemeinde@linthzeitung.ch

© LZ Linth Zeitung AG

INSERAT

MEZZO GIORNO Rapperswil Obere Bahnhofstrasse 58
MARKT-TAKE-AWAY-BISTRO
BEWUSST GENIESSEN
mezzogiorno.bio/rapperswil

VIELE VIELE BUNTE EIER



Favorisiert: Wie die Visualisierung oben zeigt, führt die neue Linienführung (rot) im Teilstück Grynaustrasse–Rotfarb südlich der Bahnlinie in Richtung Rotfarb und mündet dort in Uznach, wo mit einem Wendekreis und einer Abbiegespur Stau verhindert werden und dafür gesorgt werden soll, dass die Umfahrungsstrasse permanent zweispurig befahren werden kann.

Für Umfahrung will K

Die Verbindungsstrasse A15-Gaster bewegt die Gemüter weiter. Die Vorstellung der neuen

von Urs Schnider

Schon früh wird klar: Es wird einen Grossaufmarsch geben an der Informationsveranstaltung in Uznach. Aus allen Richtungen strömen am Mittwochabend Menschen zum Oberstufenzentrum Haslen. Sie wollen sich aus erster Hand informieren lassen über die neuen Varianten, welche das kantonale Tiefbauamt im Abschnitt Grynaustrasse–Rotfarb die letzten Wochen und Monate ausgearbeitet hat.

Das wurde nötig, weil eine ursprüngliche Variante das Kaltbrunner Riet zu stark tangiert hätte. Zu diesem Schluss kam jedenfalls die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) in ihrem Bericht vor einem Jahr (die «Linth-Zeitung» berichtete mehrfach). Die damals zur Diskussion stehende Variante hätte das national geschützte Kaltbrunner Riet «schwerwiegend beeinträchtigt», so die ENHK. Die Planer mussten über die Bücher-

«Mehr Autos als am Gotthard»

Das haben sie getan und präsentiert am Mittwochabend nun fünf Varianten, die technisch und finanziell mehr oder weniger gut umsetzbar wären (siehe Kurzbeschreibungen in der Infobox). Dabei wurde ein Vorschlag als «Bestvariante» angepriesen. Diesen kürten sowohl die Vertreter des Kantons wie auch der Standortgemeinde Uznach und der Region Zürichsee-Linth (RZL) als bestmögliche Variante, um Uznach dereinst vom Verkehr entlasten zu können.

RZL-Präsident Félix Brunschwiler freute sich, dass so viele Menschen aufmarschiert waren, um sich zu informieren. «Sie bekunden damit Interesse für die Gestal-

tung unseres Lebensraums», wandte er sich an die gegen 220 Interessierten. Uznach habe ein attraktives Städtli. «Aber», so Brunschwiler weiter, «rund 19 000 Fahrzeuge schlängeln sich täglich dort durch.» Das seien mehr Autos als am Gotthard mit 18 000. «Das beeinträchtigt die Lebensqualität.»

Seit Jahrzehnten diskutiert

Aber auch für die Blaulichtorganisationen sowie die Sicherheit sei dies ein Problem. Weiter nannte Brunschwiler den Doppelspurusbau der SBB zwischen Uznach und Schmerikon, die Lage werde sich wegen längerer Schliessungszeiten der Barriere zuspitzen. «Nicht nur in Uznach, auch in Schmerikon.»

Die Vorgeschichte geht gemäss Brunschwiler zurück bis in die

90er-Jahre, damals sprach man von einer Kernumfahrung. Diese sei 1996 gebodigt worden, wohl deshalb, weil sie sich nur mit der Umfahrung des Städtli befasste und nicht grossräumig, mutmasste Brunschwiler. Aus seiner Sicht «führt nichts an einer Umfahrung vorbei.» Er betonte – wohl in weiser Voraussicht, dass die Diskussionen auch an diesem Mittwochabend ausufern könnten –, dass es nur um die Variante Grynaustrasse–Rotfarb gehe, «und nicht um Grundsatzdiskussionen über Sinn und Unsinn» von Strassenbauten.

Ins selbe Horn stiess Kantonsingenieur Marcel John: «Wir wollen den Puls der Uzner Bevölkerung spüren zu den Projektteilen, die wir Ihnen heute vorstellen.» Die Rückmeldungen würden die Verantwortlichen ab 3. April erwarten, dann startet offiziell die Mit-

wirkung für die Bevölkerung. Anschliessend werde das Tiefbauamt diese bearbeiten und in einem Bericht zur Verfügung stellen. Dann ging John auf die bisherigen Meilensteine ein und erläuterte die Roadmap. Im Sommer 2024 könnte es zur Abstimmung in den Referendumsgemeinden kommen, falls dieses in Uznach und Schmerikon ergriffen werde. Sicher in Uznach ist das zu erwarten.

Manfred Huber, Projektleiter beim Kanton für die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster (RVS), stellte die Varianten vor. Wobei sich die Variante D als beste herauskristallisiert habe. Das sähen der Kanton, aber auch die Standortgemeinde und die RZL so und setzten sich dafür ein. Ebenfalls für gut befand die Variante die «IG Verbindungsstrasse JA», wie sie gestern Donnerstag in

Kurzbeschreibungen der verschiedenen Varianten

Variante A verläuft nördlich des Steinenbachs über eine Strecke von circa 580 Metern parallel zum Damm. Das Siedlungsgebiet wird mittels Lärmschutzdamm oder Lärmschutzwand vor den Lärmmissionen der Strasse geschützt. Diese Variante zeichnet sich gemäss Tiefbauamt durch die tiefen Erstellungskosten aus. Ein gewichtiger Nachteil ist die Nähe zum Siedlungsgebiet und zum Naherholungsgebiet «Dämli».

Variante B verläuft unterirdisch nördlich des

Steinenbachs. Das Siedlungsgebiet wird durch den Tunnel optimal abgeschirmt. Gewichtige Nachteile sind die sehr hohen Kosten sowie mögliche Konflikte mit dem Grundwasser und dem Wasserhaushalt des Kaltbrunner Riets. Der mehrjährige Tunnelbau bedeutet für das Siedlungsgebiet erhebliche Immissionen.

Variante C verläuft über 600 Meter zwischen Steinenbach und Bahnlinie. Durch die eingebettete Lage zwischen den Dämmen ist die Strasse vom Siedlungsgebiet

und Kaltbrunner Riet gut abgeschirmt. Aufgrund der engen Platzverhältnisse ist der Bau aber besonders anspruchsvoll und die technische Machbarkeit fraglich. Die Auswirkungen auf das Kaltbrunner Riet sind nicht abschliessend geklärt. Zudem ist dieser Bereich in der kommunalen Schutzverordnung als schützenswerte Magerwiese eingetragen.

Bestvariante D (siehe Artikel). Es ist die von Kanton und lokalen Behörden favorisierte Variante des Abschnitts Grynaustrasse–Rotfarb.

Variante E verläuft von der Benknerstrasse bis zum Kreislauf Rotfarb vollständig in einem Tunnel. Zusätzlich wird die Benkner-/Ewigkeitsstrasse nach Norden verlegt. Diese Variante wäre besonders siedlungsverträglich. Die Erstellungskosten sind aber sehr hoch. Zudem kann ein negativer Einfluss auf das Grundwasser sowie den Wasserhaushalt des Kaltbrunner Riets nicht ausgeschlossen werden. Die Erstellung eines Tunnels in unmittelbarer Nähe zum Kaltbrunner Riet ist kaum bewilligungsfähig.



den Tunnel ein, dafür soll die Benknerstrasse auf einer Länge von 800 Metern verlegt werden. Die Grafik oben zeigt den Überblick der Bestvariante, jene unten den Knoten beim Bahnübergang in Uznach. Die Vorstellung der Varianten lockte viele Interessierte an, die sich engagiert in die Diskussion einbrachten. Bilder Pascal Büsser / Visualisierung und Grafiken Tiefbauamt SG

Kommentar

Noch kein Befreiungsschlag

Pascal Büsser
über die neuen Varianten für die Verbindungsstrasse A15-Gaster



Sie soll das Uzner Zentrum vom Verkehr entlasten und diesen auch rundherum verflüssigen: die Verbindungsstrasse A15-Gaster. Vor einem Jahr sorgte die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) aber für eine unsanfte Vollbremsung beim 350-Millionen-Projekt. Die geplante Verkehrsführung zwischen der Grynaustrasse und dem Gebiet Rotfarb stiess auf unüberwindbare rechtliche Hürden – wegen des national geschützten Kaltbrunner Rietes. Nun hat der Kanton für den Abschnitt fünf neue Varianten vorgelegt. Allerdings erscheint nur die «Bestvariante» technisch, finanziell und politisch machbar. Wobei auch mit ihr das Projekt gemäss Kanton mindestens zehn Prozent mehr kostet. Sie hat aber den Charme, dass das nationale Naturschutzgebiet gar aufgewertet werden könnte. Dies, durch die Aufhebung der heutigen Benknerstrasse zugunsten der weiter vom Riet entfernten neuen Verbindungsstrasse. So sieht es jedenfalls der Kanton. Ob man aber diese Linienführung der ENHK erneut vorlegen muss und wie diese sie beurteilen würde, ist noch nicht klar. Sprich: Das Damoklesschwert ENHK hängt weiter über der Uzner Umfahrung.

Kanton Strasse verlegen

Die neuen Varianten im Abschnitt Grynaustrasse–Rotfarb Uznach sorgte teilweise für hitzige Voten.

einer Medienmitteilung schrieb. «Die jetzt favorisierte Lösung vermag aus Sicht der IG zu überzeugen», heisst es dort. Und sie stelle die letzte Chance für eine echte Lösung dar.

Benknerstrasse verlegen

Diese Variante (siehe Grafik) soll über eine Strecke von 420 Metern südlich der Bahnlinie entlang verlaufen. Die Benknerstrasse/Ewigkeitsstrasse würde auf einer Länge von rund 800 Metern zur Bahnlinie verlegt. «Der Abstand zum Kaltbrunner Riet würde dadurch um bis zu 140 Meter vergrössert», erläuterte Projektleiter Huber. Dadurch werde das Naturschutzgebiet aufgewertet.

Knackpunkt ist hier, dass aus rechtlichen Gründen keine Interessenabwägung vorgenommen werden kann. Die Rolle der ENHK ist noch offen (siehe Kommentar). Huber: «Die Vereinbarkeit mit den Schutzzielen des Kaltbrunner Rietes ist nicht abschliessend geklärt. Wir wissen noch nicht genau, ob wir die ENHK anhören müssen oder einfach nur informieren können.» Falls Ersteres der Fall sei, gebe es erneut ein Gutachten. «Was darin stehen wird, wissen wir nicht», machte Huber die Risiken der Bestvariante klar.

Vorteile sieht Huber darin, dass die Vernetzung des Schutzgebiets Aeschensack mit dem Kaltbrunner Riet «sehr gut machbar» sei. «Und durch Verschiebung der Benknerstrasse wird die Zerschneidung des Naturschutzgebietes eliminiert, es entsteht mehr Grünraum» (siehe Visualisierung oben). Das diene auch der Landwirtschaft.

Allerdings würde diese Variante eher hohe Erstellungskosten nach sich ziehen wegen des rund 750 Meter langen Tunnels. Zusammenfassend biete diese favorisierte Variante aber eine gute Eingliederung in die Landschaft, und der Damm in Richtung Süden bringe eine Abschirmung zum



«Für uns alle ist das die richtige Variante, wir möchten damit weiterfahren.»

Manfred Huber
Projektleiter Kanton



«Dann hätten wir alle total versagt, die jetzt daran arbeiten.»

Marcel John
Kantonsingenieur

Kaltbrunner Riet. Dieses erhalte mehr Ruhe und könne sich besser entwickeln. Auf der anderen Seite der Bilanz stehen Mehrkosten, die Huber auf ungefähr 32 Millionen Franken schätzt. Das allerdings bei einer Kostengenauigkeit von 50 Prozent. Trotzdem sagt er: «Wir können alle zusammen sagen, dass das die richtige Lösung ist, wir möchten mit dieser Variante weiterfahren.»

Das betonte auch der Uzner Gemeindepräsident Diego Forrer: «Der Verkehr im Städtli beschäftigt die Leute hier schon seit 50 Jahren. Sie und Ihre Vorfahren.» Die RVS sei eines der wichtigsten Vorhaben des Gemeinderates. «Das ENHK-Gutachten hat uns wirklich sehr ernüchert.» Er sei froh gewesen, als das Tiefbauamt den Ball wieder aufnahm und mit Elan weiterarbeitete. «Es ist die beste Variante, wir stehen zu 100 Prozent dazu, wir müssen Kompromisse machen, die es einfach braucht, damit wir Uznach vom Verkehr entlasten können», rief Forrer in den Saal. Was aber nicht alle Anwesenden so sahen, wie sich später zeigen sollte.

Und der Stau am Bahnübergang?

Der Knoten Bahnübergang werde sich verschärfen, sagte Verkehrsplaner Jan

Hug. Nicht zuletzt wegen des Doppelspurbaus. Das soll aufgefangen werden mit einem Wendekreis auf der Grynaustrasse. Dadurch könne die RVS in beide Richtungen befahren werden. Um dem Fahrzeugstrom Richtung Städtli genügend Platz zur Verfügung zu stellen, würden die Verkehrsteilnehmenden über den Kreiseln wenden und in eine rund 450 Meter lange Abbiegespur geleitet (Grafik).

Es sei davon auszugehen, dass der eine oder andere Automobilist die RVS Richtung Gasterstrasse nehmen werde, was eine zusätzliche Entlastung des Städtlis bewirken könne. Die Busse und Fahrradfahrer könnten weiterhin direkt zur Bahnschranke fahren.

Eine zweite Variante sieht die Sperrung des Bahnübergangs für den Autoverkehr vor. Diese Variante würde zwar im Städtli eine starke Reduktion bringen, nicht aber auf der Zürcherstrasse. Die Planer favorisieren deshalb erstere Lösung (Grafik).

Zustimmung und Kritik

Die favorisierte Variante fand durchaus lobende Worte. So etwa von anwesenden Gemeindeoberhäuptern. Heidi Romer, Benken, findet es eine gute Sache. Dass auch Kritik laut geworden

sei, hänge wohl damit zusammen, dass vor allem Leute anwesend waren, die grundsätzlich eher gegen die Verbindungsstrasse seien, mutmasste sie nach der Veranstaltung. Peter Hüppi, Gommiswald, ist nicht so stark betroffen von der RVS, war aber als Mitglied des Lenkungsausschusses trotzdem anwesend. Er lobte die RVS ebenfalls. Sie sei eine gute Sache.

Im Saal gab es Detailfragen, etwa zu den Grundlagen der Verkehrszahlen oder zur Entwässerung. Für Verbesserungsvorschläge wurde auf das Mitwirkungsverfahren verwiesen, wo man sich einbringen könne.

Landwirte wehren sich weiter

Es gab auch kritische Wortmeldungen. Landwirt Sepp Zahner meinte: «Wir sind nicht einverstanden mit dem Projekt, es frisst zu viel Land.» Das sei doch ein Gebastel, sagte er und plädierte dafür, das Projekt zurück an den Anfang zu setzen.

Kantonsingenieur John warnte: Es habe rund 13 Jahre gedauert bis zu diesem Punkt. Jetzt zu denken, man könne zurück auf Feld eins und schnell eine neue Variante machen, sei fahrlässig. «Dann hätten wir alle total versagt, die jetzt daran arbeiten», so John.

Félix Brunschweiler hielt den Bauern den Spiegel vor. Man zeige ja gerne mit dem Finger auf Südamerika, wo er herkomme, weil dort so viele Bäume abgeholzt würden. Aber: «Vor 50 Jahren wurde die Linthebene für die Landwirtschaft entwässert.» Jetzt werde dort Viehwirtschaft und Futtererzeugung betrieben. «Was ist ökologischer, die paar Quadratmeter für eine Strasse oder die landwirtschaftliche Nutzung in der Linthebene?»

Ein anderer Votant sagte, jede neue Strasse schaffe neuen Verkehr. Man soll das Projekt deshalb beenden und die dafür veranschlagten 350 Millionen Franken für einen Gratis-ÖV in und um Uznach einsetzen.

Damoklesschwert ENHK hängt weiter über der Uzner Umfahrung.

Ein Kritiker nannte die neue Lösung an der Informationsveranstaltung vom Mittwoch ein Gebastel. Das ist zwar respektvoll gegenüber den Fachleuten des Kantons, die sich seit Jahren um eine gangbare Lösung bemühen. Sehr intuitiv wirkt die neue Verkehrsführung im Bereich Grynaustrasse und Benknerstrasse aber beim besten Willen nicht mehr. Um Rückstau am Bahnübergang zu vermeiden, braucht es ziemliche Verrenkungen.

Nicht grundlos hat der Kanton die nun präsentierte «Bestvariante» auf dem Abschnitt bis zum Einscheiden der ENHK nicht ernsthaft in Betracht gezogen. Denn die neue Linienführung bringt neben möglichen Lösungen auch neue Probleme mit sich, die von grosser öffentlicher Relevanz sein dürften. So ist die Erschliessung der Fussball- und Tennisanlagen an der Benknerstrasse noch nicht geklärt. Ebenso wenig, was sie für allfällige Erweiterungen der Sportanlagen bedeutet.

Dass es am Mittwochabend neben Sachfragen und viel Kritik kaum Lob in Uznach gab, überrascht nicht. Es liegt in der Natur der Sache, dass bei einer öffentlichen Veranstaltung vor allem Kritiker die Chance nutzen, den Verantwortlichen die Meinung zu sagen. Man darf aber gespannt sein, auf wie viel positives Echo die neuen Lösungsvarianten in der breiteren Öffentlichkeit stossen werden. Die Befürworter der Verbindungsstrasse und die Vertreter der Region Zürichsee-Linth schöpfen zwar neue Hoffnung. Den Befreiungsschlag hat der Kanton aber definitiv noch nicht geschafft.

Kontaktieren Sie unseren Autor: pascal.buesser@linthzeitung.ch

Bestvariante kommt nicht nur gut an

LZ

1.4.2023

Linthgebiet Bei der Verbindungsstrasse A15-Gaster musste der Kanton nachbessern. Seine korrigierte Streckenführung beim Kaltbrunner Riet hat er diese Woche veröffentlicht (siehe Ausgabe vom Freitag). Doch die behördliche Bestvariante bringt die kritischen Stimmen nicht zum Verstummen, das zeigt eine Umfrage der «Linth-Zeitung». Eher das Gegenteil sei der Fall, sagt Daniel Ritler von der IG Mobilität Region Uznach. SVP-Kantonsrätin Hedy Fürer meint gar: «Je länger je mehr habe ich das Gefühl, dass ein Tunnel von der Gryнау nach Wattwil die langfristig beste Lösung wäre.» (wyf)

Seite 9

Neue Route schafft neue Angriffsfläche

Wie kommt die neue Variante der Umfahrungsstrasse A15-Gaster an? So viel vorneweg: Das Kaltbrunner Riet bleibt ein Zankapfel.

LZ 1.4.2023

Fabio Wyss

Eine faule Rübe ist auch in Scheibchen geschnitten ungeniessbar. Diese Metapher bemühen Gegner von Grossprojekten gerne. Trifft sie auch auf die Umfahrungsstrasse A15-Gaster zu? Hier mussten die Projektverantwortlichen des Kantons unlängst die Routenführung beim Kaltbrunner Riet vom Gesamtprojekt abtrennen. Verschiedene Varianten veröffentlichten sie am Mittwoch (siehe Ausgabe vom Freitag).

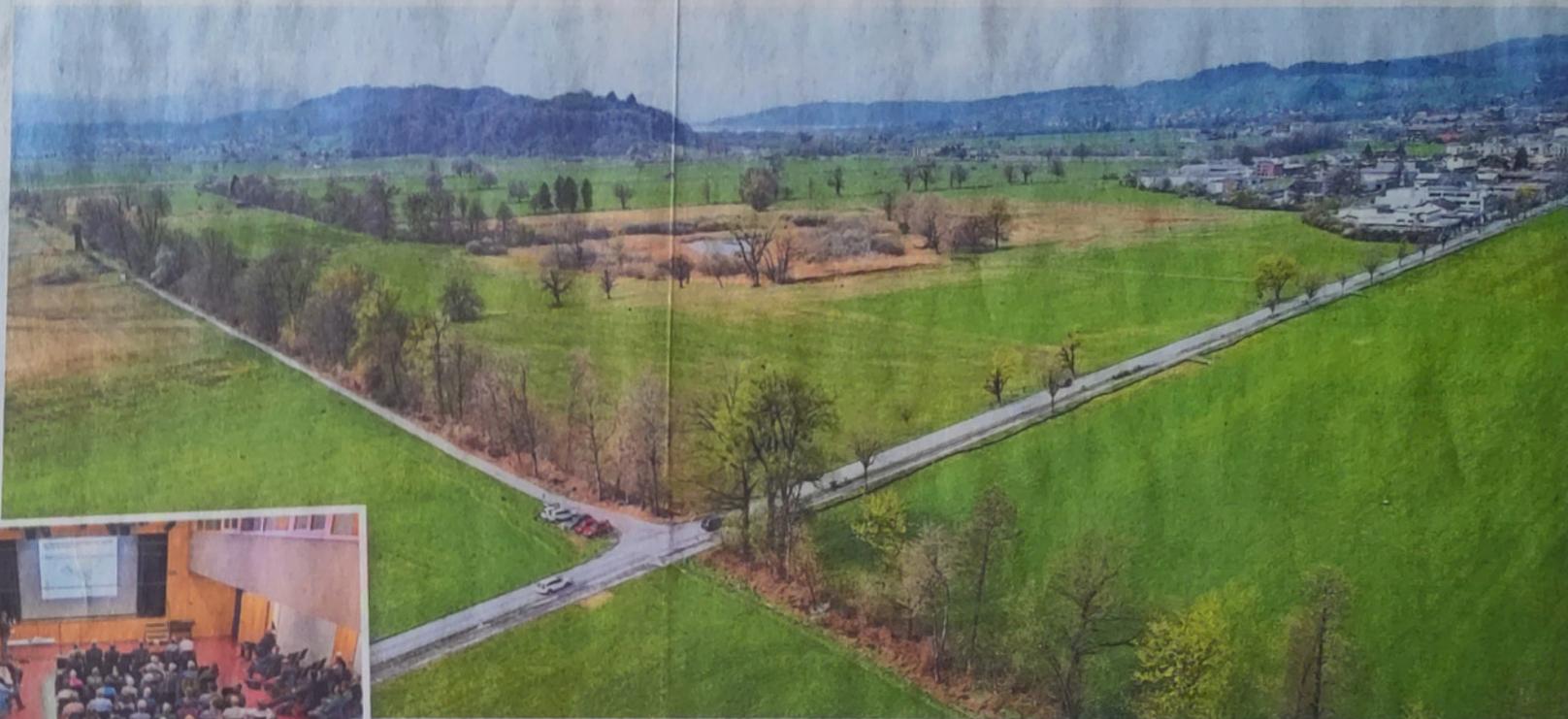
Der grosse Vorteil der Bestvariante ist laut Behörden: Die neue Umfahrungs- und auch die schon bestehende Benknerstrasse kommen weiter weg vom Naturschutzgebiet Kaltbrunner Riet. Was Pro Natura als dessen Schutzherrin davon hält, ist unklar. Geschäftsführerin Corina Del Fabbro will sich erst zu einem späteren Zeitpunkt äussern. Sagt aber, dass sich Pro Natura sicherlich an der Mitwirkung beteilige.

Zurück zur eingangs erwähnten faulen Rübe. Dieses Bonmot trifft zu, wenn man Daniel Rütler glaubt. Er ist Steuergruppe-Mitglied der IG Mobilität Region Uznach (IGMRU), welche sich schon länger gegen die Verbindungsstrasse wehrt. Er sieht zwar, dass durch die neue Variante möglicherweise das Kaltbrunner Riet weniger stark tangiert wird. «Die Probleme werden aber verschoben.»

Zweiteilung Uznachs

Gemäss Rütler könnte sich der Tunnelbau beim Steinebach auf das Grundwasser auswirken. Auch werde die Strasse die Lösung der Hochwassersituation im Bereich Ziegelhof-Escherwies erschweren oder gar verunmöglichen. Und zu guter Letzt werde Uznach

Die Strasse ist für das Ja-Komitee die letzte Chance für eine echte Lösung der Verkehrsprobleme.



Schlüsselstelle Kaltbrunner Riet: Die Infoveranstaltung dazu sorgt für Interesse (kleines Bild), gemäss der präsentierten Variante sollen die Umfahrungs- und die bestehende Benknerstrasse weiter weg vom Naturschutzgebiet.

Bilder: Archiv

zweigeteilt mit einem Verkehrsknoten beim Bahnübergang. Kurz: «Die neue Variante sorgt bei uns nicht für einen Meinungsumschwung – eher das Gegenteil ist der Fall», sagt er im Namen der IGMRU auf Anfrage. Der Landverschleiss sei weiterhin enorm. Ausserdem nehme die Zweckmässigkeit ab wegen der höheren Umweltbelastung. «Je weiter die Fahrwege, desto höher ist der CO₂-Austoss», erklärt er. Zudem verteuere sich das Gesamtprojekt.

Eine noch teurere Variante bringt SVP-Kantonsrätin Hedy FÜRER ins Spiel: «Je länger je mehr habe ich das Gefühl, dass ein Tunnel von der Grynau nach Wattwil die langfristig beste Lösung wäre.» Das sei im Moment zwar teuer, aber auf lange Sicht lohnenswert, wenn die Folgen für die Natur miteinberechnet würden. Der Tunnel könnte überdies die Probleme in anderen Gemeinden am Ricken lösen. Positiv bewertet

die Bäuerin den runden Tisch, der kürzlich stattgefunden hat. Dort hat der Kanton mit Landwirten versucht, Differenzen abzubauen. «Es war ein konstruktives Gespräch.» Aber die Ungleichheit zwischen Naturverbänden und Landwirtschaft bleibe bestehen. «Die Verbände können die Streckenführung ändern – wir nicht», so FÜRER.

Ist das die richtige Lösung?

An diesem Gespräch mit dabei war auch Reto Bachmann. Der neu geplante Tunnel zwischen dem Steinebach und Rotfarb durchquert sein Land. «Der Tunnelbau würde über Jahre den Ertrag unserer wirtschaftlichsten Wiese beeinträchtigen», sagt der Uznacher Bauer. Ihm sei klar, dass, wenn sich immer jeder Direktbetroffene wehre, kaum eine Lösung zustande käme. «Ich bin auch nicht per se gegen eine Entlastung des Städtli. Aber, ob ein solches

Grossprojekt die richtige Lösung ist, stelle ich schon infrage.»

Für das Befürworterkomitee hingegen ist der Fall klar: Die Verbindungsstrasse stelle die letzte Chance für eine echte und gesamtheitliche Lösung der Verkehrsprobleme in und um Uznach dar, schreiben sie in einer Mitteilung. «Die neue Linienführung wahrt den nötigen Abstand zum Siedlungsgebiet im Bereich Lindenstrasse, der Abstand zum Kaltbrunner Riet wird erheblich vergrössert und die Strasse fügt sich optisch in die bestehende Verkehrsinfrastruktur ein», hält Mario Grob fest, Präsident der IG Verbindungsstrasse Ja.

Das Gegenkomitee wird das kaum beeindruckt. Die IGMRU verkündet schon lange auf ihrer Website, dass sie gegen die Strasse das Referendum ergreifen wird. Damit wird die Bevölkerung sagen können, ob sie die Rübe für geniessbar hält.

Eine Strasse vorerst für die Schublade

An der Bürgerversammlung in Schmerikon sagten die Schmerknerinnen und Schmerkner Ja zum Projektierungskredit für eine eigene Entlastungsstrasse. Zur Umsetzung kommt es, falls die regionale Verbindungsstrasse A15–Gaster des Kantons nicht realisiert wird.

von Alexandra Greeff

L2
5.4.2023

Ohne kontroverse Diskussionen geht am Montag die Bürgerversammlung in Schmerikon über die Bühne. Anwesend sind 108 Stimmberechtigte. Bevor Gemeindepräsident Félix Brunschwiler zu den ordentlichen Traktanden überleitet, lobt er die 30-jährige «kompetente Mitarbeit» von Gemeinderatsschreiber Claudio De Cambio. Ebenso lässt er die neue Schuldirektorin Katharina Ganz zu Wort kommen.

Brunschwiler erläutert die Schwerpunkte der Gemeinderatstätigkeit im 2022. Zur Sprache kommt unter anderem das Hallen- und Seebad, das von der politischen Gemeinde getragen wird. Corona und später die Energiemangellage hätten zu Einbussen geführt. Gemäss Bericht der Geschäftsprüfungskommission kann die Gemeinde das Jahr dennoch mit einem Ertragsüberschuss von über 900 000 Franken und einem Eigenkapital von 10,2 Millionen Franken abschliessen. Grund dafür sind höhere Steuereinnahmen, Aufwertungen durch Neuschätzungen sowie der Verkauf von Grundstücken des Finanzvermögens. Die Bürgerversammlung genehmigt die Jahresrechnung 2022 einstimmig.

Einstimmig angenommen werden auch zwei Nachtragskredite für die Kanalisationserweiterung sowie die Be-



Thema an der Bürgerversammlung: Das Wohn- und Industriegebiet Allmeind soll direkt an die Autobahn angeschlossen werden. Und Schuldirektorin Katharina Ganz (r.) stellt sich vor.

Bilder Markus Timo Rönigg



lagererneuerung bei der Oberseestrasse. Wegen erhöhter Rohstoff- und Energiepreise werden die im April 2021 genehmigten Kredite laut Gemeinderat um mehr als 10 Prozent überschritten. Die neuen Gesamtkredite liegen nun bei je 600 000 Franken.

Keine «vorausseilende Realisierung»
Mehr Raum an der Versammlung nimmt die Entlastungsstrasse All-

meind ein. Da im Nachgang zum Doppelpurausbau zwischen Schmerikon und Uznach der Bahnübergang Allmeind länger geschlossen bleibt als heute, hat der Industrie- und Gewerbeverein Schmerikon (IGVS) mit Erfolg eine Volksmotion durchgesetzt, die den Bau der Strasse zügig vorantreiben soll. Wie Brunschwiler informiert, hat der Kanton inzwischen jedoch «unmissverständlich klargemacht», dass er

«eine vorausseilende Realisierung» dieses Schmerkner Abschnitts der regionalen Verbindungsstrasse A15–Gaster (RVS) nicht finanzieren würde.

Der Gemeinderat geht davon aus, dass bis Ende 2024 feststeht, ob der Kanton die RVS weiter verfolgt. Ist dies nicht der Fall, möchte er eine eigene Entlastungsstrasse erstellen. Er greift dabei auf die «kostengünstigere kommunale Variante» zurück, die 2011 zur

Baureife gebracht, jedoch zugunsten der RVS sistiert wurde. Sie verläuft ab der Autobahn A15 via Unterführung unter der SBB-Doppelspur hindurch zur Allmeindstrasse.

Kommunale Variante bevorzugt

Der Gemeinderat beantragt einen Projektierungskredit von 600 000 Franken, schlägt jedoch vor, mit weiteren Planungsschritten zuzuwarten. Vor der Abstimmung meldet sich Denise Camelle vom IGVS zu Wort und empfiehlt, die Anträge des Gemeinderats gutzuheissen, um Schmerikon nicht mit hohen Kosten zu belasten. Ein Anwohner der Allmeindstrasse gibt zu bedenken, dass zwischenzeitlich Massnahmen zur Verkehrssicherheit getroffen werden sollten. Die Anträge werden beide angenommen bei einer beziehungsweise zwei Gegenstimmen.

Einstimmig abgesegnet werden das Budget und der Steuerplan fürs 2023. Der Gemeinderat rechnet mit einem Aufwandüberschuss von fast 170 000 Franken. Wie Brunschwiler erklärt, kann trotz Senkung des Steuerfusses um 3 Prozentpunkte auf 113 Prozent von zunehmenden Steuereinnahmen ausgegangen werden. Erhöhte Ausgaben ergeben sich unter anderem durch steigende Sozialkosten, Energiekosten sowie Lohnerhöhungen für Lehrpersonen und Verwaltungspersonal (1,5 Prozent).

Es kann nicht sein, was
nicht sein darf **LZ**
6.4.2023

Ausgabe vom 31. März

Zum Artikel «Für Umfahrung will
Kanton Strasse verlegen»

Am Veranstaltungsabend zur Umfahrung von Uznach haben die Projektvertreter vor allem ihre eigenen Interessen gewahrt. Die Kantonsvertreter das Kantonsbudget, Félix Brunschwiler die Interessen der Gemeinde Schmerikon (Zufahrt Allmeind). Die Interessen von Diego Forrer blieben mir verborgen, zumal er Projektkritiker als Fundamentalisten diffamierte. Von Forrer hätte ich eine klare Stellungnahme erwartet, dass Varianten nördlich der Bahnlinie aufgrund des dortigen regionalen Naherholungsgebiets und der Nähe zur Siedlung nicht akzeptabel sind.

Die «Bestvariante» D benötigt Platz für drei Fahrspuren, einen Velo- und Gehweg. Dies bewirkt eine markante Verkleinerung des Parkplatzes bei den Sportanlagen, Aufhebung der Fussballfelder (weil zu klein) und grosse Zufahrtsprobleme zu den Gewerbebetrieben. Eine Sperrung des Bahnübergangs würde den Verkehr wieder durchs Städtli leiten.

Dieses «Erzwingen» der Variante D ist völliger Unsinn. In der «Linth-Zeitung» merkte Marcel John an, dass ein regionales Neudenken der Umfahrung keine Option sei. Zitat: «Dann hätten wir alle total versagt, die jetzt daran arbeiten». Aus Sicht der Uzner Bevölkerung muss ich diesem Zitat zustimmen.

Magnus Kühne aus Uznach

Mehr Schutz fürs Kaltbrunner Riet

Kanton lädt zur Mitwirkung bei A15-Gaster ein

S+G
6.4.2023

Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen prüft Verbesserungen für den Abschnitt Grynaustrasse-Rotfarb der A15-Gaster. Damit sollen negative Auswirkungen auf das BLN-Objekt Kaltbrunner Riet vermindert werden.

Region Bis zum 14. Mai kann sich die Bevölkerung im Mitwirkungsverfahren zu fünf Varianten äussern, heisst es in einer Mitteilung. Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission stellte vor einem Jahr fest: Der Bau der A15-Gaster beeinträchtigt das national geschützte Kaltbrunner Riet schwerwiegend. Alle fünf Varianten führen vom Knoten Gryнау-/Benknerstrasse teils offen, teils unterirdisch, Richtung Rotfarb. Dort mündet der Teilabschnitt in den Tunnel. In allen Varianten plant das kantonale Tiefbauamt teilweise mit Wildtierbrücken die Vernetzung des Kaltbrunner Riets mit dem kommunalen Schutzge-

biet Aeschensack nördlich der Bahnlinie. Das Tiefbauamt bewertet die sogenannte Variante «D» als Bestvariante. Diese verläuft über eine Strecke von circa 420 Metern südlich der Bahnlinie. Die heutige Benkner-/Ewigkeitsstrasse wird auf einer Länge von circa 800 Metern nach Norden an die Bahnlinie verlegt. Der Abstand zum Naturschutzgebiet Kaltbrunner Riet wird so gegenüber heute um 90 bis 140 Meter vergrössert. Der Gemeinderat der Standortgemeinde Uznach sowie die Vertreter der Region Zürichsee-Linth waren in den Prozess involviert und beurteilen die Bestvariante positiv. Bei der Anbindung des Bahnhofs und des Uzner Städtchens besteht noch weiterer Prüfbedarf. Bei geschlossener Barriere droht ein Rückstau auf der Grynaustrasse und auf dem westlichen Abschnitt der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster. Um dies zu verhindern, ist ein Wendekreis an der Benknerstrasse denkbar. Der Verkehr würde nicht *pd*



Als besonders schützenswert eingeschätzt: Das Kaltbrunner Riet.

Wird der gordische Knoten gelöst? ON 6.4.2023

Eine Verbindungsstrasse, die verbinden soll, trennt bei der Lösungsfindung. Die Verbindungsstrasse wird bei Uznach zum Knackpunkt.

Etwa 220 Besucher fanden sich in Uznach ein, um den Projektverantwortlichen von Kanton und beteiligten Gemeinden der Präsentation des heiklen Teilstücks Grynaustrasse/Ziegelhof bis Abzweiger Rotfarb beizuwohnen. Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission hatte das ursprüngliche Projekt als nicht bewilligungsfähig eingestuft und deshalb musste der Kanton neue Lösungen ausarbeiten. Das Ziel war klar: Eine Lösung, die umweltverträglich, technisch machbar, finanzierbar und möglichst keine Emissionen verursacht.

Ein regionales Projekt

Félix Brunswiler, Gemeindepräsident von Schmerikon und Präsident Region Zürichsee-Linth begrüsst die zahlreich erschienenen Besucher.

19 000 Fahrzeuge passieren täglich das Städtchen Uznach, der Verkehr steht vor dem Bahnübergang und nichts geht. Das soll ein Ende haben. Brunswiler betont jedoch, dass das Problem nicht nur Uznach betrifft, sondern auch Schmerikon. Mit dem Doppelspur Ausbau der SBB und der Fahrplanverdichtung rechnet man in Uznach mit Barrierschliessungen von bis zu 10 Minuten. Gleiches droht dem Industrie- und Wohngebiet Allmeind in Schmerikon, mit Rückstau bis auf die Dorfquerende Strasse. Marcel John, Kantonsingenieur SG erläutert, dass die beiden Projekte «Optimierung Rickenstrasse» und «RVS A15» zwei voneinander unabhängige Projekte seien und vom Kanton auch so behandelt werden. Die Optimierung des Teilstücks bei Uznach sei eine Herausforderung bezüglich Umweltverträglichkeit, Finanzierung und Auswirkungen zum Siedlungsgebiet und der Natur. Der Kanton präsentiert deshalb fünf mögliche Lösungen, wobei eine als die «Bestmögliche» definiert wurde



Die Benkner-/Ewigkeitsstrasse wird ca. 90 Meter Richtung Bahndamm verschoben (Rot). Die bestehende Trasse (Gelb) wird zurückgebaut. Nähe Rotfarb zweigt die Strasse unter Tag in einen Tunnel (Blau). Foto: zVg; Visualisierung: ON

und nun in die Mitwirkung geht. Natürlich würde man am liebsten alles unter den Boden verlegen.

Alles unter Boden keine Lösung

Nur, das ist erstens sehr teuer und zweitens aus geologischen Gründen kaum möglich. Ein Langtunnel Nähe Kaltbrunner Riet hätte unvorhersehbare Auswirkungen auf den Wasserhaushalt und wäre kaum bewilligungsfähig. Die «Bestmögliche Lösung» erfreut insofern, dass sie so ziemlich alle Probleme zu lösen scheint – mit einigen Ecken und Kanten, was nicht zu erstaunen vermag. Sogar eine Sperrung des Bahnübergangs für den motorisierten Individualverkehr wird ins Auge gefasst. Doch der Reihe nach: Die Benkner-/Ewigkeitsstrasse soll Richtung Bahndamm um circa 90 Meter nach Norden verschoben werden – die Bestehende würde zurückgebaut (siehe Visualisierung). Um den Stau bei geschlossener Barriere nicht auf die Umfahrungsstrasse fliessen zu lassen, wird

eine Ehrenrunde über einen Wendekreis auf der Benknerstrasse in Betracht genommen. Die Verlegung der Benknerstrasse würde zudem das Kaltbrunner Riet erheblich aufwerten. Durch die Anordnung südlich des Bahntrassees wäre das Siedlungsgebiet bestmöglich geschützt. Im Bereich Rotfarb würde die Strasse, wie ursprünglich geplant, dann in den Tunnel führen, vorher jedoch den Steinenbach und die Bahnlinie unterqueren.

Viel Unzufriedenheit und Skepsis

Dass öffentliche Präsentationen von Bauprojekten in erster Linie die Gegner mobilisieren, ist bekannt. Die Stimmung nachvollziehend, war dies auch bei dieser Präsentation in Uznach so. Da sind die Bauern, welche sich um das zu bewirtschaftende Land sorgen und die Zuwege zu diesem, da sind die Umwelt-Affinen, die grundsätzlich kein Land für motorisierten Verkehr mehr hergeben wollen und die Vertreter des Langsamverkehrs. Der Vorwurf des

«Gebastels und zurück auf Feld 1» lässt Kantonsingenieur Marcel John jedoch nicht auf sich sitzen. 13 Jahre gedauert habe es bis zu diesem Punkt. Jetzt zu denken, man könne einfach zurück auf Feld 1 und schnell eine neue Variante machen, sei müssig. «Dann hätten wir alle total versagt, die daran arbeiten.» Dass eine Lösung in diesem Streckenteil der Verbindungsstrasse A15 nur mit Kompromissen aller Beteiligten zustande kommen kann, war von Anfang an klar.

Das Projekt, also nur der Teil vom Ziegelhof bis zur Rotfarb, geht nun in die öffentliche Mitwirkung. Die Ergebnisse sollen dann ins Genehmigungsprojekt einfließen, das dem fakultativen Referendum untersteht. Zuerst als Vorlage auf Gemeindeebene und am Schluss eine kantonale Vorlage an der Urne.

Sven Gasser



Weitere Infos:

www.a15-gaster.ch