

# Schmerikon setzt Druck auf für die Umfahrungsstrasse

L2

17.5.23

Der Kanton solle jetzt endlich vorwärtskommen. Diese Ansage macht der Schmerkner Gemeindepräsident Félix Brunschwiler. Es soll nur noch am Uzner Teilstück geplant werden. Die anderen Bereiche seien voranzutreiben.

von Urs Schnider

**D**as kantonale Tiefbauamt stellte Ende März für das Uzner Teilstück Grynaustrasse-Rotfarb der Umfahrungsstrasse A15-Gaster eine Bestvariante vor, die auf Behördenseite unumstritten schien. Eine erste Sichtung zur Mitwirkung zeigt

nun, dass 61 Stellungnahmen eingingen, wie es beim Kanton auf Anfrage heisst. Und damit einige Forderungen. Auch werden Stimmen laut, die andere Teilbereiche der Umfahrung erneut vertieft prüfen wollen. Deshalb fordert der Schmerkner Gemeindepräsident Félix Brunschwiler, «dass sich die Auswertung und die daraus abgeleiteten Planungsarbeiten ausschliesslich» auf

Schmerikon will die Erschliessung in sein Industriegebiet in trockene Tücher bringen.

den besagten Abschnitt beschränken. Das Motiv ist klar: Schmerikon will die Erschliessung in sein Industriegebiet in trockene Tücher bringen.

**Uznach fordert ebenfalls**

Auch Uznach hat sich nun geäussert – und stellt den Bahnübergang sowie die Wartespur auf der Benknerstrasse zur Debatte.

**REGION SEITE 3**



**Knickpunkt Uznach:** Die vorgesehene Wartespur in der Benknerstrasse (vorne rechts) wird hinterfragt, zudem soll die Schliessung des Bahnübergangs vertieft geprüft werden.  
Bild Markus Tino Riegg

# Uznach will weitere Prüfung der Umfahrungsstrasse

L2  
17.5.23

Das Mitwirkungsverfahren für die Variante Grynaustrasse-Rotfarb der A15-Gaster ist zu Ende. Schmerikon fordert den Kanton auf, vorwärtszumachen. Die Gemeinde Uznach dagegen will weitere Abklärungen.

von Urs Schnider

Seit Jahrzehnten wird sie diskutiert – jetzt kommt sie in die heisse Phase: die Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster (RVS A15-Gaster). Sie soll insbesondere Uznach von der täglichen Verkehrslawine entlasten. Allein durchs Städtli Uznach schlängeln sich Tag für Tag 19 000 Fahrzeuge – das sind gemäss Behörden mehr, als durch den Gotthardtunnel fahren.

Mit dem Teilstück zwischen Grynaustrasse und Rotfarb muss noch die letzte Variante definitiv ausgearbeitet werden. Vorgestellt wurde sie jüngst in Uznach (Ausgabe vom 31. März). Die sogenannte Bestvariante auf diesem Teilstück wird vom Kanton, der Gemeinde Uznach sowie der Region Zürichsee Linth favorisiert (siehe Infobox).

## Mitwirkung rege genutzt

Bis am 14. Mai lief eine Mitwirkung zu dieser Variante. Gemäss Projektleiter Manfred Huber gingen insgesamt 61 Stellungnahmen ein. Davon hätte sich gut die Hälfte zur Bestvariante D geäussert, wobei teilweise Optimierungsvorschläge unterbreitet wurden. «Rund ein Drittel der Mitwirkenden verlangt Alternativlösungen – auch ausserhalb des Perimeters Grynaustrasse-Rotfarb – oder einen Verzicht auf die Verbindungsstrasse.»

Rund zehn Prozent ständen der Variante kritisch gegenüber, so Huber. «Die Hauptanliegen in Bezug auf die Optimierung sind die Prüfung «Sperrung Bahnübergang» sowie «Erhalt und Ausbau der Sportanlagen» entlang der Benknerstrasse.» Auch habe es kritische Voten gegeben zur Thematik «Hochwasserschutz», «Erhalt der nationalen Schutzziele» sowie «Lärmimmissionen».

Auch die Gemeinden Uznach und Schmerikon haben eine Stellungnahme abgegeben. Der Gemeinderat Schmerikon äussert sich inhaltlich nicht zu der Variante Grynaustrasse-Rotfarb. Er sehe sich nicht zu einer materiellen Stellungnahme legitimiert und verzichte daher auf Empfehlungen und Anträge, heisst es in einer Medienmitteilung.

## «Übrige Varianten belassen»

Gemeindepräsident Félix Brunschweiler setzt darin aber Druck auf: «Der Planungsprozess der RVS A15-Gaster ist umgehend abzuschliessen.» Der Gemeinderat fordere bezüglich Mitwirkungsverfahren, «dass sich die Auswertung und die daraus abgeleiteten Planungsarbeiten ausschliesslich» auf den besagten Abschnitt Grynaustrasse-Rotfarb beschränken.

«Die übrigen Abschnitte sind unverändert dem weiteren Prozess zur Genehmigung und Realisierung zuzuführen», so Brunschweiler. Das gesamte Bauprojekt sei spätestens 2024 den Gemeinden zur Stellungnahme zu unterbreiten. So ist es gemäss Timetable des Tiefbauamtes jedoch auch vorgesehen.

Das Motiv ist klar: «Die Gemeinde Schmerikon ist vom weiteren Verlauf des Planungs- und Realisierungsverfahrens der RVS A15-Gaster sehr stark betroffen.» In Schmerikon ist man deshalb gewillt, ein Entlastungsprojekt selber an die Hand zu nehmen. Dies, weil sich durch den SBB-Doppelspurusbau zwischen Uznach und Schmerikon mit dem Fahrplanwechsel 2024 der Handlungsbedarf erhöhe. Denn die längeren Schliessungszeiten der Barriere würden nachweislich zu Rückstau auf der Ortsdurchfahrt führen», so die Bedenken des Gemeinderates.

Deshalb soll das Schmerikner Industriegebiet dereinst direkt erschlossen

werden. Der Verkehr würde ab dem Autobahnkreisel via einer Bahnunterführung direkt in die Allmeind führen.

«Weiterer Aufschub inakzeptabel»  
Letztmals habe die Bürgerschaft an der Bürgerversammlung 600 000 Fran-

ken gesprochen, um diese kommunale Entlastungsstrasse zu planen. Zwar sei die Haltung des Gemeinderates einstimmig bestätigt: «Oberste Priorität hat die Realisierung der RVS A15-Gaster.» Aber im Verhinderungsfall würde die Gemeinde die kommunale Entlas-



So sieht der Kanton derzeit die Lösung: Die Wartespur soll in der Benknerstrasse gebaut werden, die Gemeinde sähe sie auch in der Grynaustrasse. Bild Visualisierung Tiefbauamt SG

## Für Kanton und Gemeinden die Bestvariante

Die Bestvariante des Abschnitts Grynaustrasse-Rotfarb verläuft laut kantonalem Tiefbauamt über eine Strecke von 420 Metern südlich der Bahnlinie. Die Benknerstrasse wird auf einer Länge von 800 Metern nach Norden an die Bahnlinie verlegt. Der

Abstand zum Naturschutzgebiet Kaltbrunner Riet wird um 90 bis 140 Meter vergrössert. Durch die Verlegung werde das Kaltbrunner Riet aufgewertet. Weil aus rechtlichen Gründen jedoch keine Interessenabwägung vorgenommen werden kann, ist die Vereinbarkeit mit

den Schutzziele des Kaltbrunner Riets noch nicht abschliessend geklärt. Strittig ist auch noch die Lösung beim Bahnübergang. Für den Kanton, den Gemeinderat Uznach sowie die Region Zürichsee-Linth stellt diese Variante die Bestvariante dar. (Lz)

tungsstrasse weiter vorantreiben. «Einen weiteren Aufschub erachtet der Gemeinderat als inakzeptabel.» Insofern widersetzt er sich auch weiteren öffentlichen Forderungen, über den Abschnitt Grynaustrasse-Rotfarb hinaus, nochmals den Fächer zu öffnen. Zumal sie im kantonalen Richtplan behördenverbindlich festgesetzt sei, so Brunschweiler weiter.

## Verzögerungen wegen Uznach?

Jetzt könnten ausgerechnet Bedenken aus Uznach für weitere Verzögerungen in der Planung sorgen. Denn die Uzner sind offenbar gewillt, an der Variante Grynaustrasse und Rotfarb nochmals Anpassungen zur Debatte zu stellen, obschon sich der Gemeinderat für die Bestvariante ausgesprochen hatte. Dies geht aus einer Mitteilung aus dem Uzner Rathaus hervor. Dort werden zwar die Gründe nochmals aufgelistet, welche für die Bestvariante sprechen, aber der Uzner Gemeinderat stellt auch Forderungen: Die Erweiterung des Fussballplatzes nach Osten um ein ganzes Fussballfeld müsse jederzeit gewährleistet bleiben. Diese steht mit der derzeitigen Bestvariante auf der Kippe. Ob es aber überhaupt genügend Raum für die Umfahrungsstrasse und weitere Fussballfelder gibt, ist aktuell noch nicht klar, da der Kanton die Detailplanung erst angehen wird. Es hatte sich aber anlässlich einer Informationsveranstaltung im März gezeigt, dass die Fussballfelder zu einem strittigen Punkt werden könnten.

## Strasse «unsichtbar» machen

Weiter fordert Uznach, dass mit baulichen und gestalterischen Massnahmen sicherzustellen sei, dass die Strasse auch in diesem Abschnitt bestmöglich unsichtbar werde und die Naherholungssuchenden auf dem Dämmliweg vor Lärmimmissionen geschützt würden. Dieser Punkt ist auch dem Tiefbauamt wichtig, wie an erwähnter Veranstaltung betont wurde.

Das ist aber nicht alles. Der Uzner Gemeinderat vertritt die Meinung, dass «bessere Lösungen gefunden werden, wenn die Knotenlösung Grynaustrasse/Benknerstrasse noch einmal vertieft studiert wird.» Dort ist eine Wartespur in der Benknerstrasse vorgesehen, wo bei geschlossener Bahnschranke jene Autos warten könnten, die über die Gleise wollen (siehe Visualisierung). Die Gemeinde schreibt dazu: «Allenfalls kann der Raum für die Wartespur auf der Grynaustrasse gefunden werden.» Dass dort jedoch der Platz durch Bauten sowie den Steinenbach alles andere als üppig vorhanden ist, würde die Planer wohl vor grosse Herausforderungen stellen.

Ein weiterer Punkt, den Uznach einbringt: Die Auswirkungen einer Sperrung des Bahnüberganges sollen durch das Tiefbauamt ebenfalls vertiefter geprüft werden. An der Informationsveranstaltung war das noch mit der Begründung verworfen worden, dies würde auf der Zürcherstrasse zu wenig Entlastung bringen. Ein Votant hatte gefordert, dass der Bahnübergang nur noch für den Langsamverkehr sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge passierbar sein soll. Nun lenkt der Gemeinderat ein und stösst die vertiefte Prüfung des Vorschlags an.

Laut Projektleiter Huber werden nun bis zum Sommer die Anträge detailliert geprüft und im Mitwirkungsbericht das Ergebnis der Überprüfung festgehalten. «Anschliessend wird das Detailprojekt im Abschnitt Grynaustrasse-Rotfarb ausgearbeitet.»

# Uneinigkeit bei Umfahrung

**Uznach unterstützt Bestvariante, aber mit Forderungen, Schmerikon will vorwärtsmachen und die IG Mobilität Region Uznach will einen Stopp.**

Der Gemeinderat Schmerikon fordert in einer Mitteilung, dass beim laufenden Mitwirkungsverfahren sich die Auswertung auf das Teilstück Grynaustrasse–Rotfarb beschränken soll. Die übrigen Abschnitte seien unverändert dem weiteren Prozess zur Genehmigung zuzuführen. Das gesamte Bauprojekt sei spätestens 2024 den politischen Gemeinden zur Stellungnahme zu unterbreiten. Für die Gemeinde Schmerikon drängt die Zeit. Durch den Doppelstreckenausbau der SBB droht ein Verkehrschaos ohne direkte Anbindung des südlich der Bahnlinie liegenden Siedlungsgebiets.

Im Gemeindehaus Uznach spricht man sich für die Variante D aus, weil sie eine bestmögliche Entlastung des



**Verschiedene Ansichten bei der Umfahrung des Uzner Zentrums.** Foto: zVg

südlichen Siedlungsgebiets ab Rotfarb durch eine Tunnelverlängerung biete. Weiter werde das Naturschutzgebiet Aeschensack entlastet und das Kaltbrunner Riet sogar aufgewertet. Weitere Forderungen für Verbesserungen stellt der Gemeinderat im Gebiet der Sportanlagen. Gar einen Vollstopp fordert die IG Mobilität Region

Uznach. Sie lehnt den ausgewählten Vorschlag ab und bemängelt Lärm in Siedlung und Naherholungsgebiet, zudem ungelöste Stauprobleme im Städtli. Die Planung des Kantons sei nicht zielführend und habe schon enorme Kosten verursacht. Die IG fordert einen Stopp zugunsten einer Suche nach zielführenden Ansätzen. (pd/sga)

# Eine neue Bahnlinie könnte Pendlerströme effektiver leiten

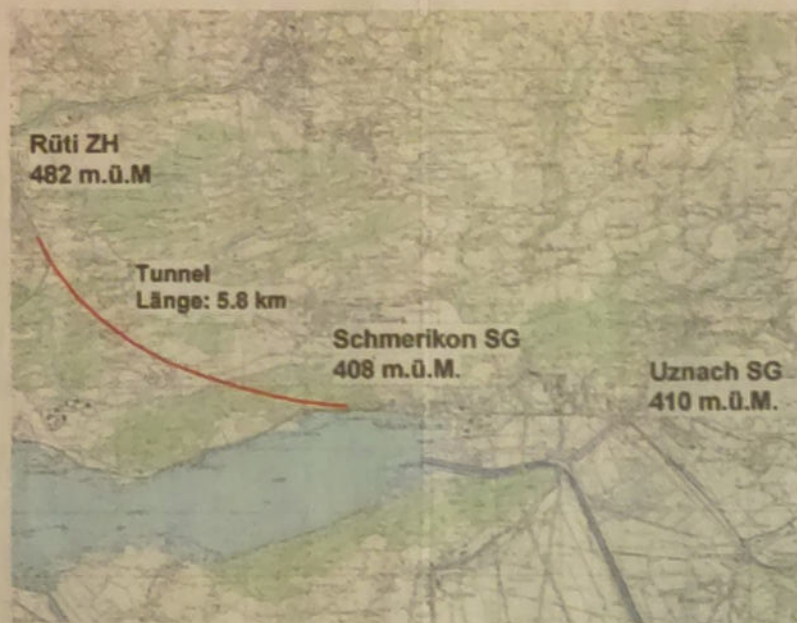
ON 19.5.23

Die Idee einer direkten Anbindung des See-Gaster ans Zürcher Oberland tönt interessant und könnte für Pendler eine attraktive Verbindung schaffen. Zudem ist die Idee nicht mal so neu.

Mit Paul Stopper referierte kürzlich in der Region ein ausgewiesener Fachmann des Öffentlichen Verkehrs (siehe Kasten). Der Bauingenieur und Verkehrsplaner setzt sich schon seit Jahren für eine direkte Bahnlinie zwischen Rüti ZH und Schmerikon ein. Dies auch mit der Argumentation des Landschaftsschutzes. Die SBB-Doppelspur Uznach–Schmerikon sei zwar gut, nur sei eine Fortführung nach Rapperswil kaum möglich. Der grössere Teil des Obersees sowie die angrenzenden Flächen sind im Bundesinventar für geschützte Landschaften und Naturdenkmäler enthalten. Wie es sich schon in Uznach mit der Umfahrungsplanung zeigt, ist Bauen in geschützten Landschaften mit viel Gegenwehr und Auflagen verbunden.

## Eigentlich keine neue Idee

Bereits bei der Planung der Glattalbahn 1856 wurde eine direkte Verbindung von Rüti ZH nach Ziegelbrücke als kürzester Weg definiert. In den damaligen Streitereien um die Linienführung haben sich jedoch einflussreiche Rapperswiler durchgesetzt, mit der Folge, dass noch heute täglich hunderte Pendler und sonstige Fahrgäste in Rapperswil umsteigen müssen. «Wenn man einen Umsteigevorgang aufhebt und eine direkte Linie einführt, wird ein ÖV-Angebot bis zu 50 Prozent mehr genutzt», weiss der langjährige Verkehrsplaner. Ein nicht unbeträchtlicher Teil des Strassenverkehrs ins Zürcher Oberland rührt aus den Quellgebieten der Linthebene. Durch längere und damit wenig attraktive ÖV-Verbindungen bleibt der Berufsverkehr auf der Strasse, weil man auf dieser mehr oder weniger zügig vorwärtskommt. Durch das stete Wachstum der



Von Schmerikon her ein 5,8 km langer Tunnel unter Eschenbach hindurch direkt nach Rüti ZH.

Bevölkerung – See-Gaster hat die 70 000-Marke geknackt – steigen auch die Pendlerströme und verlangen nach neuen Lösungen. Braucht man mit dem Zug von Uznach über Rapperswil – mit Umsteigen – nach Rüti ZH aktuell 20 Minuten, wären es bei einer Direktverbindung noch 11 Minuten. Sogar Eschenbach mit mittlerweile 10 000 Einwohnern könnte eingebunden werden, dann würde die Fahrt 13 Minuten dauern. Würde eine solche Verbindung realisiert, entstünde eine direkte Zugverbindung von Chur bis zum Flughafen und umgekehrt. Somit eine direkte Erschliessung in die Touristenregion Bündnerland. Selbstverständlich würden die S-Bahnen S5 und S15 weiter-

hin nach Rapperswil verkehren. Das Gebiet Gaster würde durch zwei neue S-Bahn-Linien, zum Beispiel durch eine verlängerte S9 oder eine verlängerte S3, an die Agglomeration Zürich angeschlossen. Als weiterer Vorteil würde die nur schwer realisierbare Doppelspur Schmerikon–Rapperswil überflüssig. Seit mehr als 40 Jahren verfolgt die Vereinigung «Pro Oberland» die Zielsetzung einer neuen Bahnverbindung, weil auch das Zürcher Oberland inmitten der Achse ein zunehmendes Verkehrsaufkommen hat. Bei der Schliessung Zürcher-Oberland-



«Eine direkte Linie im ÖV-Angebot wird mehr genutzt.»

Paul Stopper, Bauingenieur und Verkehrsplaner

Autobahn in Hinwil mit Umfahrung Wetzikon wird seit Jahrzehnten geplant und verworfen. Die Bahnlinie



Über die neue Bahnlinie wären Erschliessungen von Chur bis zum Flughafen möglich.

Fotos: zVg

könnte das Ganze entschärfen. Nur wollen weder das Bundesamt für Verkehr, noch die SBB, aber auch die Kantone St. Gallen und Zürich nichts davon wissen, respektive wollen das Marktpotenzial nicht sehen.

Ein unweigerliches Verkehrschaos droht in Uznach, Rapperswil und Hinwil/Wetzikon. Auf Anfrage der «Obersee Nachrichten» bei Region Zürichsee-Linth über den Nutzen oder die Möglichkeiten einer solchen Bahnverbindung erteilt Geschäftsführer Peter Göldi Auskunft, dass die Gemeinden in der Region Zürichsee-Linth den Verkehr gesamtheitlich betrachten. Der Verein setze sich deshalb für die Verbindungsstrasse A15-Gaster ein, weil diese auch den Busverkehr verflüssige. Dazu trage auch der Ausbau zur Doppelspur zwischen Uznach und Schmerikon bei. Die Fahrpläne der Busse würden dahin gehend angepasst. Die Idee einer direkten Verbindung zwischen Schmerikon und Rüti möge interessant sein als direkter Zubringer zwischen Zürich-Flughafen ins Bündnerland. Ob solche Züge dann auch an den Bahnhöfen der Region halten würden, sei mehr als fraglich. Mit so einer

Linie sei zudem die Stadt Rapperswil-Jona abgeschnitten, welche immerhin rund 40 Prozent der Bevölkerung im Gebiet stelle.

Sven Gasser

## Paul Stopper

Dipl. Bauing. ETH/Verkehrsplaner aus Uster, Jhg. 1946

- 1974–1997 Stadtplanungsamt der Stadt Zürich
- 1977–2000 Tiefbauamt Zürich als Projektleiter ÖV
- 2003–2012 Projektleiter ÖV beim Kanton Graubünden

### Berufliche Erfolge unter anderem:

- Erste Projektskizzen Stadtbahn Glattalbahn (1990–1995, umgesetzt und in Betrieb seit 2010)
- Erste Pläne zur Machbarkeit des zweiten Durchgangsbahnhofs in Zürich und Projektleiter (in Betrieb seit 2015)
- S-Bahn-Haltestelle «Hardbrücke» (1981, 1990)

## Umfahrung: Mut zu Brückenschlag gefragt

Im Nachgang der bald langjährig andauernden Streiterei wegen der A15-Umfahrungsvarianten um Uznach herum scheint mir das künftige Management am SBB-Bahnübergang beim Bahnhof Uznach ausser Acht gelassen worden zu sein. Künftige Erhöhung der Bahnfrequenzen durch den beabsichtigten Viertelstunden-Fahrtakt führt wohl zu häufigen Schliesszeiten der Barrieren, was dem Strassenverkehrsfluss mit unerträglichem «Städtlistau» abträglich sein wird.

Wo ist der Mut für einen Brückenschlag, vom Ochsenplatz über die SBB-Geleise-Anlagen und Steinbach führend in die Grynaustrasse? Via künftigem Grynaukreisel käme man problemlos in die neue Benknerstrasse. Beidseitiger Grynau-Strassenstau würde verhindert, und eine wohl schweizweit einzigartig existierende «Wartespur» in die Benknerstrasse, welche den Anstösserverkehr behindert, würde somit unnötig.

Wieso ist hier nie eine kostengünstigere Brückenvariante von Behörden, Kantonsplanern und Medien in die Überlegungen eingebracht und auch öffentlich kommuniziert worden?

**Urs Hersperger-Braun** aus Uznach

L2 24.5.2023

## Fuss- und Veloverkehr attraktiver machen

L2 13.9.23

### Ausgabe vom 7. September

Zum Artikel «Per Velo oder zu Fuss durch Uznach»

Für das Fuss- und Veloverkehrskonzept des Gemeinderats Uznach gab es an der Infoveranstaltung viel Kritik. Einige Grundeigentümer wurden mit dem Konzept etwas überrumpelt, weil ihre Liegenschaft durch den Ausbau von Fuss- und Velowegen tangiert würde. Dies ist nachvollziehbar und wichtig, in den folgenden Planungen möglichst gemeinsam gute Lösungen zu finden. Der Gemeinderat zeigt mit dem Konzept, dass er den Fuss- und Veloverkehr stärken will. Er plant zwar keine neuen Verbindungen oder Wege. Bestehende

Strassen sollen aber für Fuss- und Veloverkehr optimiert werden.

Zu Recht sind nicht Rennradfahrende, die gerne schnelle Verbindungen ausserhalb der Siedlung oder auf Hauptstrassen nutzen, die Zielgruppe. Verbesserungen innerhalb der Siedlung sind wichtig für Schulkinder, Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende jeden Alters. Es braucht eine gute, attraktive, sichere und hindernisfreie Erschliessung der Quartiere untereinander sowie mit Bahnhof, Arbeits-, Dienstleistungs-, Einkaufs- und Freizeitorien. Attraktive Fuss- und Velowege sind im Nahverkehr sinnvolle Alternativen zum Autoverkehr. Jede zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke führt zu einer Entlastung.

Es ist toll, dass der Gemeinderat mit der schrittweisen Umsetzung der «Promenade» diese Entwicklung angeht. Es gibt zudem weiteres Potenzial für Verbesserung: Randsteine, Hindernisse, Schaltzeiten von Lichtsignalen, Überdachungen von Stellplätzen, neue Verbindungen und mehr. Ein Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs bringt für alle Vorteile!

**Roger Zahner** aus Uznach

# Leserbriefe

## A15-Gaster: Hauptsache für das Gesamtprojekt

### Ausgaben vom 18. und 20 Juli

Zu den Artikeln «Kanton prüft für Umfahrung Schliessung der Bahnschranke» und «Variante D kommt gut an»

Lese ich die Beiträge zur geplanten Umfahrungsstrasse («Verbindungsstrasse» klingt irreführend) durchs Uzner Naherholungsgebiet und Kulturland, komme ich mir vor, wie auf einem Basar. Es wird gefeilscht, was das Zeug hält!

Denn inzwischen geht es «praktisch» nur noch um das Teilstück Benknerstrasse – Naturschutzgebiet, und zwar mit Variante D. Die IG pro A15-Gaster um Mario Grob – offenbar mit dem kantonalen Tiefbauamt und den Uzner Sportvereinen (potenzielle Ja-Stimmen) im Rücken – betont, wie wichtig diese Variante für «exakt dieses eine Grossprojekt» sei, für diese und die folgende Generation. Da schwingt für mich mit: Egal wie,

Hauptsache niemand hinterfragt jetzt mehr das Gesamtprojekt, denn es geht ja nur noch um Peanuts.

Uznach Zentrum und West haben dazu aber auch noch etwas zu sagen, denn bei ihnen käme die A15-Gaster just vor ihre Nase gehockt. Die Bewohner des sich weiterentwickelnden Wohngebiets Escherstrasse, Remigihof und alle, die das unlängst für viel Geld renaturierte Naherholungsgebiet und Kulturland um den Ernetschwilerbach (Flaniermeile) geniessen, lassen sich nicht täuschen.

Sie wissen: Uznach strebt zugunsten unserer wertvollen Grünflächen verdichtetes Bauen an und fördert den ÖV. Das wäre ja paradox, nur um die Herausforderung «Stau bei der Barriere» zu lösen.

Es gibt einfachere, nachhaltigere Lösungen. Andere Gemeinden, Städte machen es vor. Nur: Wurde vielleicht schon zu viel Geld in die jetzige Planung investiert? Getraut sich niemand, deshalb dieses über-rissene Projekt fallen zu lassen oder auf Feld 1 zurückzugehen, wie ich auch schon gelesen habe?

Für unsere nächsten Generationen ist es nie zu spät, passendere Pläne zu schmieden, sonst bleibt

leider nur noch ein Nein für die Abstimmung im Herbst 2024.

**Helen Eichmann** aus Uznach

## Will Regierung einen Tunnel oder nicht?

### Ausgabe vom 20. Juli

Zum Interview «Tunnelabstimmung nicht zielführend»

Vorauszuschicken ist, dass ich betreffend persönlicher Abstimmung «Für oder wider Tunnel» derzeit noch offen bin. Als Demokrat halte ich es jedoch als angebracht, dass Probleme des öffentlichen Lebens vorerst – und dies eingehend – mit den Betroffenen abgestimmt werden sollten. Dies insbesondere wenn, wie in diesem Fall, das diskutierte GVK (Gesamtverkehrskonzept) und eine allfällige Tunnellösung in Rapperswil-Jona einander auch gemäss Kanton stark beeinflussen dürften.

Offen gestanden verstehe ich die Bauchefin nicht. Sie sollte doch darauf hinwirken, dass alle Bürger mit einem künftigen, rasch mögli-

chen Vor-  
sind, ode-  
kratisch  
sagen de-  
unklar, w-  
gige Takt-  
rungen s-  
nicht? B-  
Milliard-  
Zeitpun-  
das Vor-  
nel nich-  
Wo blei-  
das pol-

Meir-  
keine C-  
wil-Jon-  
anhalt-  
tiert. D-  
gehen  
kennt  
ser als  
Dies in-  
germe-  
gener-  
darun-

Da-  
Übrig-  
Geme-  
auch  
Führ-  
letzt-  
unge-  
liert

**Alfre**

# Infos zum «Städtlitunnel»

LZ  
19.9.23

Die IG Mobilität Region Uznach lädt am Donnerstag, 21. September, um 20 Uhr in die Aula des Oberstufenzentrums Haslen in Uznach zur öffentlichen Information «Städtlitunnel». Interessierte erhalten die Möglichkeit, das bisher nur in der Presse vorgestellte Alternativprojekt «Städtlitunnel» genauer kennenzulernen, wie es in der Einladung heisst. Der «Städtlitunnel» würde durch einen Kerntunnel das Städtli komplett vom motorisierten Verkehr entlasten. Es handele sich dabei um eine Projektidee von Erwin Elsener, wie es weiter heisst. Im Anschluss an seine Präsentation werden weitere Alternativen vorgestellt und andiskutiert. (eing)

# Infos zum «Städtlitunnel»

SDG  
21.9.23

**Uznach** Die IG Mobilität Region Uznach lädt heute Donnerstag, 21. September, um 20 Uhr in die Aula des Oberstufenzentrums Haslen zur öffentlichen Information «Städtlitunnel». Interessierte erhalten die Möglichkeit, das bisher nur in der Presse vorgestellte Alternativprojekt «Städtlitunnel» genauer kennenzulernen, wie es in der Einladung heisst. Der «Städtlitunnel» würde durch einen Kerntunnel das Städtli komplett vom motorisierten Verkehr entlasten. Es handele sich dabei um eine Projektidee von Erwin Elsener, wie es weiter heisst. Im Anschluss an seine Präsentation werden weitere Alternativen vorgestellt und andiskutiert.

pd

# «Alternativen» für Umfahrung aufgezeigt

Ein Tunnel unter dem Städtli, statt Kulturland der Umfahrung zu opfern? Die IG Mobilität Region Uznach lud zur Infoveranstaltung. 70 Personen nahmen teil. Die meisten äusserten sich skeptisch zur Umfahrungsstrasse. Gibt es wirklich Alternativen? 12.9.23

Urs Schnider

Die Strasse erhitzt die Gemüter, seit Jahrzehnten. Und während die kantonalen Planer bereits an letzten Varianten arbeiten und diese vorantreiben, insbesondere für die Umfahrung Uznachs, treibt die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster ein paar Uznerrinnen und Uznerner um, die grösstenteils gegen «dieses Monster» sind.

70 Personen sind dem Ruf der Interessengemeinschaft Mobilität Region Uznach (IGMRU) gefolgt und fanden sich am Donnerstagabend in der Aula des Schulhauses Haslen ein. Ziel der Veranstaltung: «Wir wollen aufzeigen, dass es eben doch Alternativen gibt zur Umfahrungsstrasse. Zu verstehen ist das als Beitrag zur Meinungsbildung», wie Roger Zahner von der Steuergruppe der IGMRU sagte.

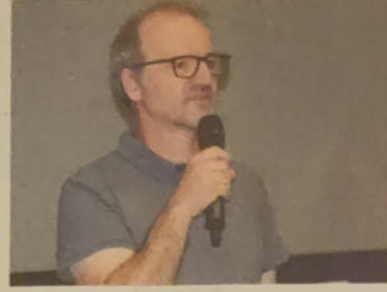
Er erwähnte, dass seit mehr als zehn Jahren an der Umfahrung geplant werde und bemängelte, dass bezüglich der Streckenführung, wie sie heute von Kanton, Gemeinde und der Region Zürichsee-Linth bevorzugt wird, «leider bereits 2012 ein Vorentscheid gefallen ist», was zu planen sei.

## «Nicht machbar»

Dazu wurden dann «verschiedene Alternativen» vorgestellt, mehr oder weniger ausgegoren. Ob sie umsetzbar wären, steht auf einem anderen Blatt (siehe auch Kommentar). Im Fokus stand dabei eine Untertunnelung des Städtli Uznach. Das Problem dabei: Ein Tunnel unter dem Städtli ist gemäss den kantonalen Fachleuten kaum realisierbar. Nicht zuletzt, weil dafür der Steinbach verlegt werden müsste.

Diesen Punkt hat das Tiefbauamt bereits im Mitwirkungsbericht detailliert abgehandelt und mit den verantwortlichen Stellen des Kantons geklärt. «Aufgrund der Beeinträchtigung des Moorwasserhaushalts sowie der Beeinträchtigung der Landschaft, die teils zum Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) zählt – ist gemäss gängiger Rechtsprechung davon auszugehen, dass das Vorhaben im Bereich Kaltbrunner Riet nicht bewilligungsfähig ist», heisst es im Bericht.

«Zudem hat die Abteilung Wasserbau des Kantons St. Gallen bestätigt, dass eine Verlegung des Bachs hydraulisch sehr anspruchsvoll und nur mit unverhältnismässigem Aufwand realisierbar wäre», wie der kantonale Projektleiter der Umfahrungsstrasse, Man-



Kaum umsetzbar: Erwin Elsener (oben links) schwebt ein Tunnel unter dem Städtli vor, wie es sein Modell zeige. Es gebe viele Alternativen zur Umfahrung, sagte Roger Zahner (oben rechts) von der IGMRU vor rund 70 Personen. Bilder: Urs Schnider

«Wir wollen aufzeigen, dass es eben doch Alternativen gibt zur Umfahrung.»

Roger Zahner  
Steuergruppe IGMRU

fred Huber, auf Anfrage angibt. Dafür müsste beispielsweise die SBB-Linie auf einer Länge von mehreren Hundert Metern höher gelegt werden. Aus Hubers Sicht ist die Variante «Städtlitunnel» aus diversen Gründen nicht machbar beziehungsweise nicht bewilligungsfähig.

Nicht zu vergessen ist: Es gibt einen politischen Auftrag, der die regionale Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen – und zu lösen – hat. Den Fokus aufs Städtli zu richten, ist zwar legitim, entspricht jedoch nicht den Zielvorgaben, die für die Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster gelten.

## Tunnel für weniger als die Hälfte?

Nichtsdestotrotz stellte Erwin Elsener seine Tunnellösung vor. Zusammengefasst geht seine Idee so: Städtlitunnel statt Grossumfahrung – und das zum halben Preis. Zudem würde sein Modell rund 70 000 Quadratmeter Land bewahren. Sein Tunnel könne für 180 Mil-

lionen Franken realisiert werden und er würde gleich noch das Problem Bahnschranke lösen – sie würde ebenfalls untertunnelt. «Und der Autobahnanschluss Tuggen könnte schnell erreicht werden», so Elsener.

Im Gegensatz zu seinem Projekt liegen die Kosten für die ganze Umfahrungsstrasse bei aktuell rund 380 Millionen Franken. Dass die genannte Höherlegung der SBB-Linie mit 180 Millionen Franken machbar wären, bezweifeln Fachleute. Elsener selber sagte am Donnerstag jedoch, das sei mit eingerechnet.

Die «Linth-Zeitung» hat das Projekt ebenfalls schon vorgestellt (Ausgabe vom 15. Oktober 2022). Und auch die Planer des Kantons haben es genauer geprüft – und als unrealistisch taxiert. Aber trotz der abschlägigen Antworten vonseiten Kanton und Gemeinde will Elsener, pensionierter Spezialist für Kanalreinigungen und -sanierungen, seine «innovative Idee» nicht ru-

hen lassen, dafür gabs Applaus von einigen Anwesenden.

## «Billiges Störmanöver»

Keinen Applaus gibt es von der «IG Verbindungsstrasse Ja». Sie liess am Freitag in einer Mitteilung verlauten, das Ansinnen sei alter Wein in neuen Schläuchen, ein «billiges Störmanöver». «Dass der Städtlitunnel völlig unrealistisch ist, weiss insgeheim auch die IGMRU.» Diese sei nicht wirklich an einer baulichen Lösung interessiert, sondern bezwecke einzig und allein «die Verhinderung der Verbindungsstrasse». Doch diese sei das einzige realistische Projekt zur Eliminierung der Verkehrsprobleme in und um Uznach, heisst es in der Mitteilung. Auch Gemeindepräsident Diego Forrer, der als «interessierter Bürger» an der Versammlung teilnahm, nannte einige Punkte, die gegen eine Untertunnelung sprächen, was ebenfalls im Mitwirkungsbericht festgehalten ist. Etwa der Ortsbildschutz im Städtli.

## Portal mit bis zu 80 Metern Breite

Demnach sieht die kantonale Denkmalpflege einem Portal mit einer Breite von 65 bis 80 Metern im Bereich des Rössliknotens sehr kritisch entgegen. Es ist von einer schweren Beeinträchtigung auszugehen, weshalb einer Bewilligung nicht zugestimmt werden könnte, weil das Ortsbildschutzgebiet von kantonalen Bedeutung ist und obendrein archäologisches Schutzgebiet.

Forrer lobte das Engagement Elseners, hielt aber fest, dass ein Tunnel das Verkehrsproblem nur teilweise lösen würde. Die regionalen Aspekte in Ost-West-Richtung blieben ungelöst, allem voran die Verkehrsentslastung und Sicherheit auf den Zufahrtsachsen, die Entwicklung und Erschliessung im Userhirschländli sowie die Erschliessung der Industrie Schmerikon. Das sieht auch Projektleiter Huber so. «Vor diesem Hintergrund wären die Kosten von 180 Millionen Franken sehr hoch.»

Und noch ein Punkt konnte am Donnerstag nicht schlüssig beantwortet werden: Wie die Verkehrsführung während des Baus erfolgen soll...



## Kommentar

# Von trötzelnden Kindern und einer Pappmaché-Taube

LZ  
23.9.23

Sie wollten jene Diskussionen führen, die weder die Gemeinde noch der Kanton im Zusammenhang mit der Umfahrungsstrasse je ermöglicht habe (was nicht stimmt). Das sagte Roger Zahner von der Steuergruppe der IG Mobilität Region Uznach (IGMRU). Als dann aber kritische Fragen zu dem von der IG vorgestellten Städtlitunnel auftauchten, hiess es, «das müssen wir jetzt nicht diskutieren». Das ist eine sehr ideologische Haltung. Die IGMRU pries an, Alternativen aufzeigen zu wollen gegenüber der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster. Sie wollte aber nur die Alternativen bereden, die ihr in

den Kram passen. Wenn die Befürworter der Umfahrung tags darauf von Scheinalternativen sprechen, haben sie damit nicht unrecht.

Denn für den Städtlitunnel müsste der Steinenbach verlegt werden. Die kantonalen Fachleute haben in der Mitwirkung aufgezeigt, dass dies – wenn überhaupt möglich – hydraulisch sehr anspruchsvoll und nur mit unverhältnismässigem Aufwand realisierbar wäre. Das heisst, es wäre sehr teuer. Das ist die Umfahrungsstrasse auch. Aber immerhin – und das ist ein weiterer Punkt, den man der IGMRU vorhalten kann – würden ganz Uznach und ein Teil der Region

von der Umfahrung profitieren – nicht «nur» das Städtli Uznach.

So wurde man an der Infoveranstaltung den Eindruck nicht los, dass hier Kinder am Trötzeln sind, weil sie einen Apfel statt der gewünschten Schokolade hingehalten bekommen. Das ist egoistisch und kleinräumig gedacht. Man darf gegen diese Umfahrung sein, klar. Man darf sich auch Alternativen überlegen und anhand eines selbst gebastelten Modells präsentieren. Aber im dümmsten Fall haben die Umfahrungsgegner am Ende statt dem Spatz in der Hand eine Pappmaché-Taube auf dem Dach. Dem Schreibenden kanns egal sein.

Er lebt in Lachen – dort gibt es seit geraumer Zeit eine Kernumfahrung. Entgegen Befürchtungen von Anwohnern, Gewerbetreibenden oder Wirten hat diese dem Dorf gutgetan. Das ist auch Uznach zu wünschen.



Urs Schnider  
urs.schnider@linthzeitung.ch

## Trötzelnde Kinder und (un-)realistische Kosten

**Ausgabe vom 23. September**

Zum Artikel «Alternativen für Umfahrung aufgezeigt»

LZ  
10.10.23

Im Gegensatz zu allen bisherigen Veranstaltungen zur Umfahrungsstrasse Uznach bot die Infoveranstaltung der IGMRU vom 21. September für Befürworter und Gegner eine Plattform, um sich zu äussern. Für mich gehört das zur basisdemokratischen Meinungsbildung. Alle sind zu Wort gekommen ohne einen Maulkorb verpasst zu bekommen wie beispielsweise an Veranstaltungen der Behörden.

Nach der Berichterstattung der «Linth-Zeitung» frage ich mich, ob diejenigen die trötzelnden Kinder sind, welche die Diskussion zur Meinungsbildung anstossen und Alter-

nativen aufzeigen, oder diejenigen, welche dogmatisch einer mehr als 50-jährigen Idee zum Durchbruch verhelfen wollen? Wollen wir ernsthaft mit Lösungen des letzten Jahrtausends die Probleme der Zukunft lösen? Ressourcenschonende Lösungen sind heute gefragt – etwas mehr Brain statt Beton, bitte!

Im Zentrum der Veranstaltung konnte Erwin Elsener seine Idee des Städtlitunnels vorstellen. In der Zeit von Ärmelkanaltunnel oder Gotthardbasistunnel die technische Machbarkeit von einem 600 Meter langen Städtlitunnel in Uznach infrage zu stellen, scheint doch sehr abenteuerlich. Wenn das Argument gegen diese Variante darin besteht, dass die Kreiseldurchmesser grösser als die präsentierten circa 50 Meter sein müssen, darf man getrost den 34 Meter grossen unterirdischen Kreis in Frauenfeld nachmessen.

Aber die Befürworter haben schon recht, wenn sie die technische Machbarkeit von Varianten infrage stellen. Mit dem gleichen kritischen Blick müsste der Bau der Umfahrungsstrasse im Rutschhang oberhalb von Uznach hinterfragt werden. Denn abgerutschte Strassen kenne ich ein paar, im Gegensatz zu eingestürzten Tunnels. Ein anschauliches Beispiel kann leider aktuell in

Schwanden live besichtigt werden. Hier hat der circa zehn Jahre zurückliegende Strassenbau höchstwahrscheinlich zum Hangrutsch geführt. Fakt ist: Die Strasse ist trotz Felsankern weg.

Die präsentierten Projektkosten des Städtlitunnels von rund 180 Millionen sind plausibel, auch wenn diese infrage gestellt werden.

- Tunnelbau 600 m: 163 Mio. (Quelle Astra: teuerster Tunnel Baregg 272 Mio. pro km)
- Höherlegung Bahnlinie, Kunstbauten: 15 Mio. (Quelle: Technischer Bericht Umlegung Steinenbach, FSR-Pozzi-SBB, 2014)
- Bachverlegung, Wasserbau: 9 Mio. (Quelle: dito)

In der Summe wird das Projekt Städtlitunnel gemäss dieser Plausibilisierung circa 190 Millionen kosten. Im Vergleich zur Umfahrungsstrasse (mindestens 350 Millionen) ein Schnäppchen. Es ist schon erstaunlich, dass die Kosten der Umfahrungsstrasse von den gleichen Kreisen nie infrage gestellt wurden, obwohl die Kosten während der gesamten Projektierung bis heute bereits um 400 Prozent zugenommen haben. Und das wird noch nicht das Ende der Kostenexplosion sein. Wer wagt, dagegen zu wetten?

**Daniel Rittler** aus Uznach