



## Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster, Mitwirkung Variantenstudium Grynaustrasse bis Rotfarb

«Die Mitte Uznach» hat sich in einer Arbeitsgruppe im Mitwirkungsprozess für das Teilstück Grynaustrasse bis Rotfarb der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster eingebracht. Dabei wurden auch weitere Inputs aus dem Mitglieder- und Sympathisantenkreis der Uzner Mitte aufgenommen. Aus den vorgelegten Varianten A bis E priorisiert Die Mitte Uznach die Variante D mit der Idee einer «Einbahn-Barrieren-Schliessung».

Die vorgeschlagene **Variante D** (südlich SBB mit Wildbrücke und Tunnel) wird auch von der Uzner Mitte aus den vorgelegten Varianten A bis E bevorzugt. Diese Variante ist allenfalls auch in Kombination mit einer Einhausung von Teilstrecken, inkl. allfälliger Tieferlegung der Strasse aus Gründen des Landschaftsbildes und des Grundwasserverlaufs, zu vertiefen.

Statt des vorgeschlagenen Wendekreisels via Benknerstrasse wird aber unsererseits die Variante «**Barrierenschliessung**» **bevorzugt**. Mit dem beschlossenen Fahrplanausbau und der künftig weiter zu erwartenden Verdichtung des Bahnverkehrs-/Taktes **muss bereits heute von einer faktischen Barrierenschliessung gesprochen werden**. Die Bahnquerung soll von der Grynau Richtung Uzner Zentrum nur noch für Langsamverkehr, ÖV, Blaulichtorganisationen und Landwirtschaftsverkehr zugelassen sein. Aus dem Zentrum hinaus Richtung Grynau soll dagegen im Sinne eines Einbahnverkehrs der Bahnübergang weiterhin möglich sein. Damit würde die mögliche Mehrbelastung durch die «Barrieren-Schliessung» auf der Zürcherstrasse erheblich reduziert. Parallel dazu soll mit weiteren flankierenden Massnahmen auch ausserhalb des Städtchens ein «Schleichverkehr» durch das Zentrum Richtung Zürcherstrasse möglichst reduziert werden.

Die Nachteile des vorgeschlagenen Wendekreisels wiegen zu schwer und der gewünschte Effekt (kein Stau auf der Verbindungsstrasse) dürfte innert weniger Jahre wohl vollständig «verpuffen». So würde auch die künftige Realisierung einer P+R Anlage an idealer Lage (südlich der Bahnlinie und direkter Anbindung an Verbindungsstrasse) eingeschränkt, wenn nicht sogar verhindert. Durch die bereits heute faktische Dauer-Schliessung der Barriere beziehen sich die Nachteile für die Siedlungen südlich der Bahnlinie lediglich auf den Auto- und LKW-Verkehr in Richtung Zentrum/Städtli. Diese sind somit im Hinblick auf den Gesamtnutzen «verkraftbar», zumal der Langsamverkehr via Unter- und Überführungen wie auch dem Barrierenübergang weiterhin unbeschränkten und direkten Zugang zu ÖV und das Uzner Zentrum hat. Der Auto- und LKW-Verkehr aus dem Gebiet südlich der Bahnlinie dürfte zudem ohnehin mehrheitlich Richtung Autobahn A15 in Tuggen verkehren.

Die Varianten A (nördlich Steinenbach, Lärmschutzdamm) und C (zwischen Steinenbach und SBB) sollen nach Ansicht der Uzner Mitte nicht weiter verfolgt werden. Die Nachteile für das Naherholungsgebiet, Flanier- und Spazierweg entlang Steinenbach wiegen zu schwer und können auch nicht mit zusätzlichen Massnahmen (Sichtschutz etc.) sinnvoll gemindert werden.

Die Varianten B (nördlich Steinenbach mit langem Tunnel) und E (südlich SBB mit langem Tunnel) werden trotz der teilweise hohen Mehrkosten weiterhin als mögliche Alternative nicht definitiv abgelehnt. Die im Variantenstudium erwähnten Risiken sollen in der weiteren Projektierung ergänzend abgeklärt werden. Diese Variante hat grosse Vorteile für das Siedlungs- und Naherholungsgebiet. Die Kosten wären in Bezug auf den volkswirtschaftlichen Nutzen, welche die Realisierung einer Verbindungsstrasse A15-Gaster mit sich bringt, nach wie vor vorhanden. Derzeit wird vom Bund an einer zweiten Gotthardröhre mit über 2 Milliarden Franken gebaut. Notabende





mit einem Verkehrsaufkommen, welches derzeit nur unwesentlich grösser als der Verkehr, der sich durch das Uzner Zentrum wälzt.

Schlussendlich ist Die Mitte Uznach der Ansicht, dass die ursprüngliche Basisvariante (südlich entlang des Industriegebietes Burgerriet) aus verkehrlicher Sicht nach wie vor die beste aller Linieneinführungen darstellen würde. Sie beantragt deshalb ergänzend in diesem Mitwirkungsprozess, zusammen mit der ENHK und den Naturschutzverbänden parallel noch folgende Möglichkeiten abzuklären und zu beantworten:

- z.B. Tieferlegung der Strasse mit Einhausung (Begrünung, abflachender Damm Richtung Schutzgebiet.
- oder sogar Verschiebung des Schutzgebietes und dessen Perimeter Richtung Süd-West (Linthkanal) inkl. entsprechender Aufwertungen in diesem Bereich. Davon könnte das Schutzgebiet unter Umständen sogar profitieren und die Kosten hierfür dürften nicht im Bereich von grosszügigen Tunnelvarianten liegen.

**Unabhängig der definitiven Variantenauswahl erachtet es Die Mitte Uznach nach wie vor als wichtig und richtig, am Projekt Verbindungsstrasse A15-Gaster festzuhalten.** Über zwei Dutzend mögliche Linienführungen wurden in den vergangenen Jahrzehnten geprüft und einander gegenübergestellt. Dabei zeigte sich klar, dass eine Strasse ausserhalb des Siedlungsgebietes mit den vorgesehenen insgesamt fünf Anbindungen an die Siedlungsgebiete die Vorteilhafteste und den betroffenen Gemeinden auch den grössten und nachhaltigen Nutzen bringt. Dies insbesondere auch im Hinblick auf das künftige Siedlungs- und damit einhergehende verkehrliche Wachstum. Die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung von Uznach und der Region ist auch abhängig von der Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsort. Auch wenn bei diesem Strassenprojekt da und dort individuelle Nachteile unabdingbar sind, so überwiegt der Gesamtnutzen.

Uznach, 11.5.23

