

GEMEINDERAT

Nur die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster löst das Verkehrsproblem

Zur verkehrlichen Entlastung des Uzner Zentrums werden seit mehr als 50 Jahren Diskussionen geführt. Diverse Massnahmen wurden vertieft geprüft: Kernumfahrung, Bahnunterführung, Grosskreisel, Stauspur und weitere. Sie waren technisch nicht umsetzbar, erwiesen sich als unzweckmässig und/oder nicht mehrheitsfähig. Der Gemeinderat begrüsst deshalb die Absicht des kantonalen Tiefbauamts, die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster im Abschnitt Rotfarb – Grynaustrasse weiter zu optimieren und die Bevölkerung in diesen Prozess miteinzubeziehen.

Idee Kernumfahrung

Die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster (RVS) ist das zweite Umfahrungsprojekt, mit dem sich die Gemeinde Uznach – nun zusammen mit der Region Zürichsee Linth (RZL) – vertieft befasst. Zuvor hatte das kantonale Tiefbauamt (TBA) in den 1990er-Jahren ein Projekt für eine Kernumfahrung vorgelegt: Auf einer Trasse von 600 Metern Länge hätte die Neubaustrecke teils unterirdisch vom Ochsen via Schubiger-Areal zum Rössli-Platz geführt werden sollen. Der Bahnübergang wäre aufgehoben worden. Das Vorhaben erwies sich aus Sicht des Gemeinderates aber als unzweckmässig, weshalb er es den Stimmbürgern/-innen 1996 zur Ablehnung empfahl. Nachteilig fiel ins Gewicht, dass die Kernumfahrung zwar das Städtchen entlastet hätte. Für Fussgänger/-innen wie Velofahrer/-innen hätte sich der Zugang zum Städtchen massiv verschlechtert. Ausserdem wäre die Entwicklung des Zentrums verunmöglicht worden.

Umfangreiches Massnahmenpaket genügt nicht

Im Jahr 2000 hat die damalige Arbeitsgruppe Verkehrs- und Entwicklungsplanung dem Gemeinderat ein Verkehrskonzept mit einem Massnahmenpaket unterbreitet. Dies mit dem Ziel, die Verkehrsverhältnisse in Uznach schrittweise zu verbessern. Die Massnahmen sind grösstenteils realisiert worden, sofern aus gesetzgeberischen Gründen überhaupt umsetzbar, oder hängen mit dem heutigen Projekt RVS zusammen. So wurde u.a. das Fuss- und Radwegnetz saniert, ausgebaut und mit Veloabstellplätzen ergänzt. Im Strassenraum, an den Fussgängerstreifen sowie an den Ortseingängen wurden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bauliche, betriebliche und gestalterische Massnahmen umgesetzt. Ebenso wurden der Bahnhof und der Bushof umgestaltet, eine Park&Ride-Anlage realisiert und das öV-Angebot verbessert. Der Aufwand war gross, zeigt aber



Varianten Verkehrsrichtplan 1977

kaum Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen und den Stau im Städtchen.

Stauspur: Von der Bevölkerung abgelehnt

Auf das vorstehend erwähnte Massnahmenpaket ging auch die Idee einer Stauspur auf der Grynaustrasse zurück. Dabei wäre zwischen Ochsen-Kreuzung und Bahnübergang der Bau einer zweiten Spur vorgesehen gewesen. Verkehrsfachleute, das TBA sowie der Gemeinderat sahen darin ein geeignetes Mittel, um im Städtchen die Staubildung zu reduzieren, nicht aber das Verkehrsaufkommen selber. Der Kanton als Hoheitsträger der Grynaustrasse war bereit, Planung, Realisierung und Kosten zu übernehmen. Gegen die Projektvorlage wurde 2007 aber das Referendum ergriffen. Die Uzner/-innen lehnten das Vorhaben an der Urne aufgrund der Gegenargumente deutlich ab.

Bahnunterführung und weitere Brücke Steinbach: Nachteile überwiegen klar

In den letzten 20 Jahren wurde immer wieder die Idee einer Bahnunterführung aufgegriffen. Bereits 2001 hatte ein Fachbüro im Auftrag der damaligen Arbeitsgruppe Verkehrs- und Entwicklungsplanung einen Planungsbericht erstellt. Obwohl dieser Bericht negativ ausgefallen war, verlangte 2002 die Petition «gegen Barriere und

Stau» weiterführende Abklärungen. In der Folge überprüfte 2007 das TBA die Machbarkeit des Projekts.

Das neue Strassenteilstück hätte ab der Kreuzung Bahnhof-/Grynaustrasse den östlichen Teil des Bahnhof-Parkplatzes sowie die Gleisanlagen unterquert und westlich des Pumpwerks Escherwiese im Einschnitt über die Chumetwiese geführt – ähnlich der Variante gelb in der Abbildung oben. Mittels einer neuen Brücke hätte die Strasse schliesslich den Steinbach überquert und wäre auf Höhe

Ziegelhofstrasse wieder an die Grynaustrasse angeschlossen worden.

Die Machbarkeitsstudie zeigte aber, dass die Nachteile sowohl durch die entstehenden Umwege und Anschlussverschlechterungen wie auch durch die zu erwartende Erhöhung der Verkehrsbelastung im Städtchen klar überwiegen. Zudem stellte sich heraus, dass die Bahnunterführung aufgrund des Steinbachs einem immensen Hochwasserrisiko ausgesetzt worden wäre. Um dieses Risiko zu eliminieren, wäre eine Umlegung des Baches erforderlich, was allerdings nicht möglich ist. Im Jahr 2020 wurde im Zusammenhang mit der RVS eine Machbarkeitsstudie erstellt, die bestätigt, dass eine Bachumlegung aus hydraulischen Gründen nicht realisiert werden kann (Wasser fliesst nicht aufwärts).

Grosskreisel: Der Durchgangsverkehr bleibt

Zur Lösung des Verkehrsproblems im Uzner Städtchen wird häufig auch die Idee eines Grosskreisels im Bahnhofsgelände ins Feld geführt. Hierbei würde der motorisierte Verkehr im Einbahnregime über die Zürcher-, Letzi-, Bahnhof- und Grynaustrasse geführt. Dies in der Absicht, den Verkehrsfluss im Zentrum zu verbessern und den Stau zu reduzieren. Nach eingehender Betrachtung dieser Lösung kommt der Gemeinderat zum Schluss, dass auch hier die Nachteile klar überwiegen (zum gleichen Ergebnis kam vor über 20 Jahren übrigens auch die Ar-



Ein Grosskreisel hilft nicht, den Durchgangsverkehr aus dem Städtchen zu schaffen. Zudem würde der gesamte motorisierte Individualverkehr inklusive Lastwagenverkehr direkt am Bahnhof vorbeigeführt, wo viele Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen verkehren.

beitsgruppe Verkehrs- und Entwicklungsplanung).

Die stehenden Fahrzeugkolonnen würden nicht eliminiert, sondern lediglich auf die Letzi- und die untere Bahnhofstrasse verlagert werden. Diese hätten einen enormen Mehrverkehr zu verkraften. In Spitzenzeiten wären Behinderungen im Einmündungsbereich Letzistrasse, aber auch beim Bahn-/Busverkehr nicht auszuschliessen. Die Kies- und übrigen Schwertransporte von Gommiswald/Kaltbrunn Richtung Grynau beziehungsweise von der Zürcherstrasse Richtung Städtchen müssten über die Bahnhofstrasse und damit unmittelbar am Bahnhof vorbeigeführt werden, wo reger Fuss- und Veloverkehr herrscht. Diese Verkehrsführung widerspricht auch den gemeinderätlichen Absichten, das Bahnhofsgelände grossflächig in eine Begegnungszone umzuwandeln.

Einbezug der Bevölkerung

Insgesamt zeigt sich, dass die lokalen Alternativen zur RVS entweder kontraproduktiv wären oder bes-

tenfalls «homöopathisch» wirken. Insbesondere sind sie nicht dazu geeignet, die Ausfallstrassen (Zürcher-, Gaster- und Rickenstrasse) zu entlasten, im Zentrum die Verkehrssicherheit zu verbessern und den Durchgangsverkehr vom Uzner Zentrum fernzuhalten. Die oben erwähnten Massnahmen lösen das regionale Verkehrsproblem nicht. Ebenso wenig halten sie dem Bevölkerungswachstum und der zu erwartenden verkehrlichen Entwicklung stand.

Unter Berücksichtigung aller Fakten sieht der Gemeinderat Uznach für eine nachhaltige Entwicklung der Gemeinde keine alternative Lösung zur regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster (RVS). In Anbetracht der von der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission festgestellten Beeinträchtigung des Schutzgebiets Kaltbrunner Riet begrüsst der Gemeinderat deshalb die Absicht des kantonalen Tiefbauamts, den Abschnitt Rotfarb – Grynaustrasse unter Einbezug der Bevölkerung weiter zu optimieren.

Verhaltensänderungen: unbedingt, aber...

Das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung wird alle fünf Jahre untersucht. Die letzte, nicht durch die Corona-Pandemie verfälschte Erhebung zeigt folgendes: Die durchschnittliche Tagesdistanz pro Einwohner/-in beträgt rund 37 Kilometer, die zu 65 % mit dem Auto zurückgelegt werden (2010: auch 37 Kilometer, aber 50 % Auto). Wichtigster Verkehrszweck sind mit einem Distanzanteil von 44 % die Freizeitaktivitäten, gefolgt von den Arbeitswegen mit 24 % (2010: 40 resp. 24 %).

Diese Zahlen gehen einher mit dem Verhältnis der Schweizer/-innen zum Auto als Garant für flexible Mobilität rund um die Uhr. Die Motivation, auf diese Freiheiten zu verzichten, ist erfahrungsgemäss gering. Die Plakat-Aktion «Motor abstellen» hat in Uznach ansatzweise gezeigt, wie schwierig es ist, eingespielte Muster zu durchbrechen: Obwohl sich das

Motorabstellen schon nach drei Sekunden «lohnt», wird der Motor wie selbstverständlich laufen gelassen.

Massgebliche Verhaltensänderungen sind vor allem in Grossstädten wahrnehmbar: Die städtische Bevölkerung verzichtet aus Kosten- und Platzgründen auf das eigene Auto, setzt auf den öffentlichen Verkehr oder nutzt Sharing-Modelle. Rund 95 % aller Schweizer/-innen leben in Velodistanz (5 Kilometer) zum Bahnhof. Viele hätten also die Möglichkeit, einen grossen Teil des Berufs- und/oder Freizeitverkehrs mit dem Velo resp. öV zu bewältigen, tun es aber nicht.

Vor diesem Hintergrund sieht der Gemeinderat die Lösung für das Uzner Verkehrsproblem primär in baulichen Massnahmen. Flankierend wurden und werden aber weiterhin auch Massnahmen umgesetzt, die das Umsteigen aufs Velo oder den öV erleichtern bzw. attraktiver machen. Dazu zählen u.a. der Ausbau und die Optimierung von Fuss- und Radwegen sowie des öffentlichen Verkehrs (z.B. Doppelspurausbau/Taktverdichtung), Sensibilisierungskampagnen etc. In diesem Zusammenhang sei schliesslich auf folgende Entwicklung hingewiesen: Während die Politische Gemeinde Uznach vor zehn Jahren für den öV noch 294 000 Franken ausgegeben hat, waren es im Jahr 2021 schon mehr als doppelt so viel, nämlich 618 000 Franken.



1 von rund 30 Ideen zur Plakataktion «Motor abstellen»