



**Tiefbauamt**

Kantonsstrasse Nr. 17, Amden – Kantonsgrenze ZH  
 Nr. 18, Uznach – Kantonsgrenze SZ  
 Nr. 14, Wattwil – Uznach

01.02-09

RMS-Kilometer -

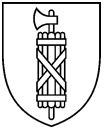
Gemeinde Uznach / Kaltbrunn / Schmerikon / Gommiswald

Bauobjekt Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster  
 Abschnitt Grynaustrasse – Rotfarb

Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

Projektverfasser  Tiefbauamt Kanton St.Gallen Strassen- und Kunstbauten Strassenbau Neuhaus Tunnelstrasse 1 8732 Neuhaus  T 058 229 95 95 www.tiefbau.sg.ch	Genehmigungsvermerke	vom TBA freigegeben		
Plan 01-01.02-09 Projekt B50.3.017.351.050 Mn/FGS FinV	Ausfertigung für	Format A4		
Vorstudie	Entwurf	Gezeichnet	Geprüft	Datum
<b>Vorprojekt</b>	DeL	Hub	Hub	17.07.2023
Bauprojekt				
Genehmigungs-/Auflageprojekt				
Ausschreibung				
Ausführungsprojekt				
Dok. des ausgeführten Werks				





## Inhalt

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Einleitung</b>	<b>6</b>
2.1	Ausgangslage	6
2.2	Organisation	8
<b>3</b>	<b>Mitwirkung</b>	<b>9</b>
3.1	Zweck und Durchführung	9
3.2	Eingegangene Stellungnahmen	9
3.3	Mitwirkende	10
<b>4</b>	<b>Ergebnisse</b>	<b>11</b>
4.1	Die am häufigsten angesprochenen Themen	11
4.2	Weiteres Vorgehen	15
4.3	Detaillierte Auswertung der Eingaben	16



## 1 Zusammenfassung

Im Zentrum Uznach verkehren täglich bis zu 19'000 Fahrzeuge. Stau, Lärm und Luftverschmutzung beeinträchtigen die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Auch das regionale Verkehrssystem wird behindert. Neben dem Privatverkehr sind der öffentliche Verkehr und die Blaulichtorganisationen betroffen. Zur Verbesserung der Situation plant das kantonale Tiefbauamt die regionale Verbindungsstrasse (RVS) A15-Gaster.

Die RVS A15-Gaster wird circa 6 Kilometer lang. Sie führt grossräumig um das Siedlungsgebiet von Uznach herum. Die Ein- und Ausfahrt ist an sieben Anschlüssen möglich: an der Rickenstrasse zwischen Gommiswald und Uznach, im Gebiet Rotfarb, an der Ewigkeitsstrasse zwischen Uznach und Benken, an der Grynaustrasse, im Gebiet Bürgerfeld, beim Industriegebiet Schmerikon sowie beim Knoten Rosengarten in Schmerikon. Somit sind die einzelnen Ortsteile über die Verbindungsstrasse direkt erschlossen.

Mit dem Strassenverkehrsprojekt wird das Uzner Zentrum vom Durchgangsverkehr entlastet und der Verkehr auf den Zufahrtsachsen erträglicher abgewickelt. Die Anbindung der Region an das Schnellstrassennetz wird verbessert. Das Entwicklungsgebiet in Uznach West, das Gasterland sowie der Metropolitanraum Zürich können besser erreicht werden; zudem erhält das Gebiet Härti/Allmeind in Schmerikon einen Direktanschluss an die Autobahn.

Im Jahr 2011 wurde im Rahmen einer Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsbeurteilung (ZMB) aus 21 Linienführungen die Bestvariante 19 SR ermittelt. Diese wurde unter Einbezug der Bevölkerung im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens in den Jahren 2014/2015 optimiert. Der Kantonsrat beauftragte das kantonale Tiefbauamt mit Beschlüssen zum 16. Strassenbauprogramm (2014 bis 2018) und zum 17. Strassenbauprogramm (2019 bis 2023) das Genehmigungsprojekt für die Linienführung zu erarbeiten.

2023 wird der Abschnitt Grynaustrasse – Rotfarb grundlegend überarbeitet. Dies nachdem die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) negative Auswirkungen auf die Schutzziele des BLN-Objekts Nr. 1416 Kaltbrunner Riet festgestellt hat.

Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen unterbreitet der Bevölkerung vom 3. April bis 14. Mai 2023 in einem Mitwirkungsverfahren fünf verbesserte Varianten im Abschnitt Grynaustrasse – Rotfarb. Alle Varianten führen vom Knoten Grynau-/ Benknerstrasse teils offen, teils unterirdisch, in Richtung Rotfarb. Dort mündet der Teilabschnitt in den Tunnel Rotfarb.



Das Tiefbauamt bewertet die Variante «D» als Bestvariante. Diese verläuft über eine Strecke von circa 420 Meter südlich der Bahnlinie. Die heutige Benkner-/ Ewigkeitsstrasse wird auf einer Länge von circa 800 Meter nach Norden an die Bahnlinie verlegt. Der Abstand zum Naturschutzgebiet Kaltbrunner Riet wird so gegenüber heute um 90 bis 140 Meter vergrössert. Dadurch wird das Schutzgebiet Kaltbrunner Riet aufgewertet. Der Gemeinderat der Standortgemeinde Uznach sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Region Zürichsee-Linth waren in den Prozess involviert und beurteilen die Bestvariante D ebenfalls positiv.

Innerhalb der Mitwirkungsfrist gingen 63 Stellungnahmen von Privatpersonen, Organisationen (inkl. Politische Parteien und Vereine) und Unternehmen ein. Von den 63 Mitwirkenden haben sich gut die Hälfte positiv 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 10 Prozent stehen der Variante D kritisch gegenüber. Zu den geäusserten Hauptanliegen zählen die Schonung des Naherholungsgebiets entlang des Steinenbachs, der Erhalt und Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen an der Benknerstrasse sowie die Überprüfung einer Sperrung des Bahnübergangs für den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Aufgrund des verbindlichen Auftrags durch den Kantonsrat erfolgt für neue Linienführungen ausserhalb des Mitwirkungsperimeters keine vertiefte Prüfung. Vorliegende Ergebnisse aus vorangegangenen Abklärungen werden in die Antworten integriert.

Die rege genutzte Möglichkeit zur Mitwirkung zeigt das grosse Interesse an der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster und untermauert deren Bedeutung. Das Tiefbauamt bedankt sich bei allen Mitwirkenden für die wertvollen Beiträge.

## 2 Einleitung

### 2.1 Ausgangslage

2011 hat das kantonale Tiefbauamt für die geplante RVS A15-Gaster eine Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsbeurteilung (ZMB) mit Variantenstudium vorgenommen. Dabei wurden 21 Varianten entwickelt und einer Grobbeurteilung unterzogen. Die Variante 19 SR ging als Bestvariante hervor.

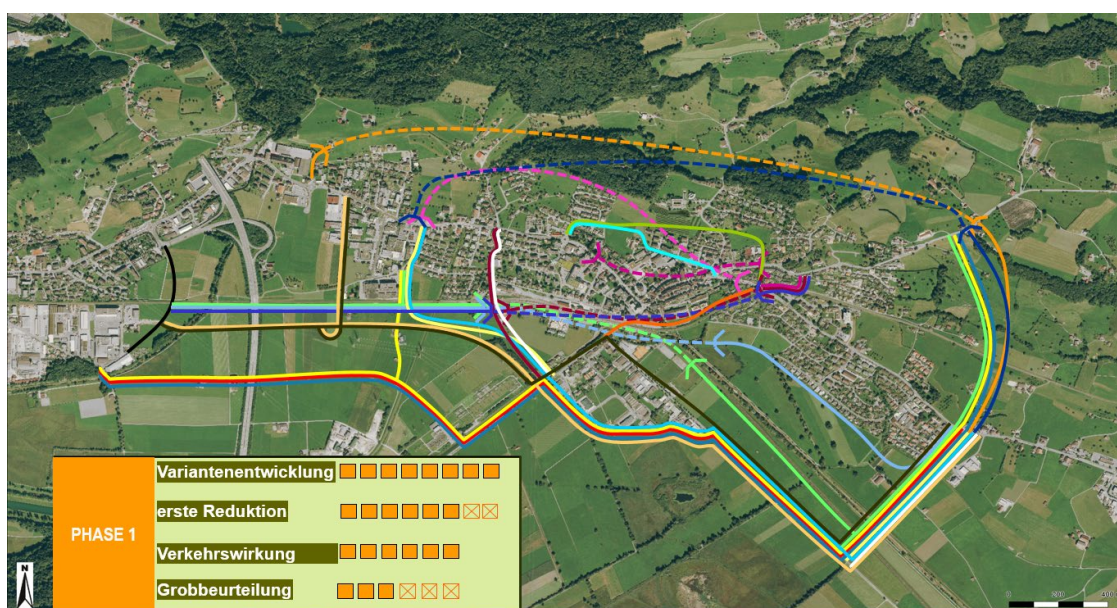


Abbildung 1: Variantenfächer Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsbeurteilung (ZMB) 2011

2014/15 wurde die priorisierte Linienführung zusammen mit der Bevölkerung während eines Mitwirkungsprozesses optimiert. Der Kantonsrat beauftragte das kantonale Tiefbauamt mit Beschlüssen zum 16. Strassenbauprogramm (2014 bis 2018) und zum 17. Strassenbauprogramm (2019 bis 2023) das Genehmigungsprojekt für die Linienführung zu erarbeiten.

In den darauffolgenden Jahren wurde das Genehmigungsprojekt erarbeitet. 2022 wurde der Abschnitt Grynaustrasse – Rotfarb von der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) in Bezug auf die Schutzziele des BLN-Objekts Nr. 1416 Kaltbrunner Riet negativ bewertet. Unter Würdigung des Variantenstudiums 2011 hat das kantonale Tiefbauamt zusammen mit den Gemeinden der Region Zürichsee-Linth in der Folge entschieden, am Gesamtprojekt festzuhalten, den umstrittenen Abschnitt aber grundlegend zu überarbeiten. Gefragt ist eine Linienführung, die technisch und umweltrechtlich machbar und bewilligungsfähig ist.

Die vom Tiefbauamt ermittelten Varianten für den Abschnitt Grynaustrasse – Rotfarb berücksichtigen die oben genannten Anforderungen. Vom 3. April bis 14. Mai 2023 hatte die Bevölkerung Gelegenheit, sich zu den Varianten zu äussern beziehungsweise Stellungnahmen und Anregungen einzubringen.

### Variante D (Bestvariante)

Aus dem Variantenvergleich ging die Variante D als bestmögliche Variante hervor. Sie verläuft über eine Strecke von 420 Meter südlich der Bahnlinie. Die heutige Benkner-/Ewigkeitsstrasse wird auf einer Länge von 800 Meter nach Norden an die Bahnlinie verlegt. Der Abstand zum Naturschutzgebiet Kaltbrunner Riet wird gegenüber heute (Benknerstrasse) um 90 bis 140 Meter vergrössert. Durch die Verlegung wird das Kaltbrunner Riet aufgewertet. Weil aus rechtlichen Gründen jedoch keine Interessenabwägung vorgenommen werden kann, ist die Vereinbarkeit mit den Schutzzielen des Kaltbrunner Riets noch nicht abschliessend geklärt. Für den Gemeinderat der Standortgemeinde Uznach sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Region Zürichsee-Linth stellt diese Variante die Bestvariante dar.

Am 29. März 2023 fand eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, an welcher der breiten Bevölkerung das Variantenstudium detailliert vorgestellt wurde. Die Präsentation dazu war Bestandteil der Mitwirkungsunterlagen.

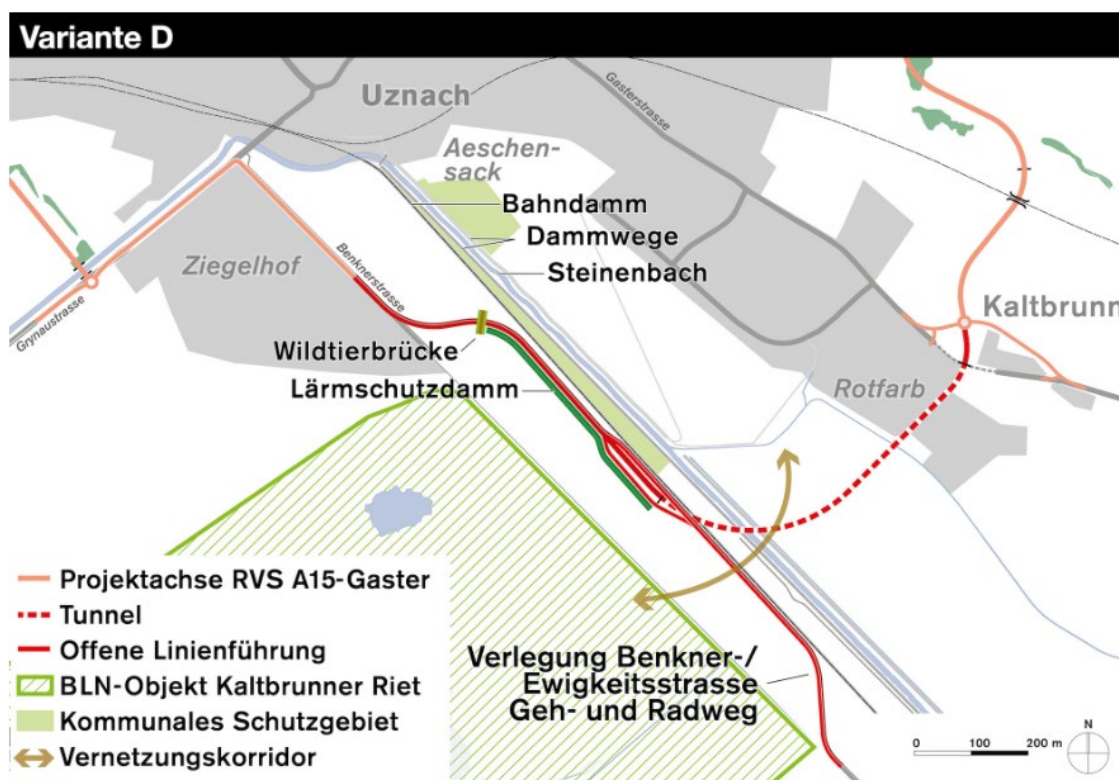


Abbildung 2: Linienführung der Bestvariante D





*Abbildung 3: Visualisierung der Bestvariante D*

## 2.2 Organisation

### **Bauherrschaft**

Kanton St.Gallen  
Bau- und Umweltdepartement  
Tiefbauamt  
Lämmlibrunnenstrasse 54  
9001 St.Gallen

### **Projektverfasser/in**

Ingenieurgemeinschaft "IG A53"  
(Schällibaum AG, Wattwil, dsp Ingenieure und Planer AG, Flussbau AG)  
c/o Schällibaum AG, Ebnaterstrasse 143, 9630 Wattwil

### **Verkehrsplanung**

ewp AG, Josefstrasse 84, 8005 Zürich

### **Umwelt**

HODEL Umweltberatung GmbH, Seewadelstrasse 11, 8203 Schaffhausen





## 3 Mitwirkung

### 3.1 Zweck und Durchführung

Der Kanton St.Gallen als Bauherr möchte die Bevölkerung über vorgesehene Strassenprojekte informieren und Gelegenheit zur Mitwirkung bieten. Hiermit sollen Direktbetroffene und die Öffentlichkeit frühzeitig im Planungsprozess miteinbezogen werden, um einerseits deren Inputs mit einzubeziehen und andererseits die Akzeptanz zu erhöhen.

Das Mitwirkungsverfahren zum Projekt «Kantonsstrasse Nr. 17, Uznach/Kaltbrunn/Schmerikon/Gommiswald: Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster, Variantenstudium Grynaustrasse bis Rotfarb - B50.3.017.351.050» wurde vom 3. April bis 14. Mai 2023 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung die Dokumente Stand Variantenstudium 2022 digital zur Verfügung.

### 3.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden 63 Eingaben eingereicht. Die Beantwortung der Eingaben erfolgt im Kapitel 4.3. Rund zehn Prozent der Mitwirkenden verlangen Alternativlösungen oder einen Abbruch der Projektierungsarbeiten.

Die grossräumige Variantenbeurteilung wurde mit der Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsbeurteilung (ZMB) im Jahre 2011 umfassend vorgenommen und dokumentiert. Die daraus hervorgegangene Bestvariante 19 SR wurde im Mitwirkungsverfahren 2014 bis 2015 optimiert und gefestigt. Der Kantonsrat anerkennt die Wichtigkeit einer regionalen Lösung und verschiebt das Vorhaben mit Beschluss (36.13.02) zum 16. Strassenbauprogramm (2014 bis 2018) von der 2. Priorität in die 1. Priorität. Im Rahmen des 17. Strassenbauprogramms (2019 bis 2023) beauftragt der Kantonsrat das Tiefbauamt, das Genehmigungs- und Auflageprojekt für die Bestvariante 19 SR zu Ende zu führen (Kantonsratsbeschluss 36.18.02). An der Variante 19 SR wird deshalb festgehalten.

Unabhängig des Projekts RVS A15-Gaster prüft das kantonale Tiefbauamt für die Rickenstrasse zwischen Wattwil und Neuhaus verkehrliche Verbesserungen. 2022 wurde dafür ein umfassendes Variantenstudium durchgeführt. Abhängigkeiten zwischen der RVS A15-Gaster und dem Ausbaukonzept Rickenstrasse wurden übergeordnet geprüft. Die beiden Projekte sind geografisch und verkehrlich voneinander unabhängig. Es ist davon auszugehen, dass der Bau der RVS A15-Gaster und die Umsetzung von Umfahrungsprojekten bzw. Betriebs- und Gestaltungskonzepten auf der Rickenstrasse keine gegenseitige Verkehrsverlagerung zur Folge haben.

In Anlehnung an den verbindlichen Auftrag durch den Kantonsrat erfolgt für neue Linienführungen ausserhalb des Mitwirkungsperimeters keine vertiefte Prüfung. Vorliegende Ergebnisse aus vorangegangenen Abklärungen werden in die Antworten integriert.

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden unverändert in den Mitwirkungsbericht in Kapitel 4.3 übernommen.



### 3.3 Mitwirkende

Die Eingaben verteilen sich wie folgt auf die mitwirkenden Privatpersonen, Organisationen und Gruppen:

<b>Privatpersonen/Organisationen/Gruppen</b>	<b>Anzahl Eingaben</b>
Privatpersonen	41 Eingaben
Organisationen (inkl. Politische Parteien)	17 Eingaben
Unternehmen	5 Eingaben
<b>Total</b>	<b>63 Eingaben</b>

*Tabelle 1: Verteilung Eingaben*



## 4 Ergebnisse

In den folgenden Unterkapiteln sind die eingegangenen Anregungen zusammengefasst und ausgewertet. Die einzelnen Eingaben können dem Kapitel 4.3 entnommen werden.

Von den 63 Mitwirkenden haben sich gut die Hälfte positiv 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 10 Prozent stehen der Variante D kritisch gegenüber.

Bei 22 Mitwirkenden handelt es sich um Organisationen, Vereine, politische Parteien und Unternehmen. Diese vertreten in der Regel eine grössere Menge an Einzelpersonen, wobei ihnen entsprechendes Gewicht beizumessen ist. Diese 22 Mitwirkenden haben sich im Grundsatz alle für die Variante D ausgesprochen. Dabei wurden auch Vorbehalte geäussert oder Optimierungsvorschläge angebracht.

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden durch das Tiefbauamt und die beteiligten Planer geprüft. Der vorliegende Mitwirkungsbericht gibt Auskunft darüber, ob die Stellungnahmen berücksichtigt werden können und in welcher Art. Die Mehrzahl der Stellungnahmen konnten direkt beantwortet werden, für einzelne sind zusätzliche Abklärungen nötig.

Der Mitwirkungsbericht wird am 17. Juli 2023 auf der Webseite des Tiefbauamtes Kanton St.Gallen unter Mitwirkung und auf der Projektwebsite a15-gaster.ch veröffentlicht.

### 4.1 Die am häufigsten angesprochenen Themen

#### 4.1.1 Schonung des Naherholungsgebiets entlang des Steinenbachs Mitwirkungseingabe

Das Naherholungsgebiet entlang des Steinenbachs soll geschützt werden und vom Verkehrslärm verschont bleiben.

##### Stellungnahme

Durch die südlich der Bahnlinie verlaufende Variante D wird die Siedlung und das Naherholungsgebiet durch die heutigen Dämme entlang dem Steinenbach und den SBB-Damm wirkungsvoll abgeschirmt. Weitere Optimierungen werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung erarbeitet (Dammschüttungen, Bepflanzungen, Festlegung der vertikalen Linienführung usw.).

##### Fazit

Auf das wertvolle Naherholungsgebiet wird in jedem Fall mit der Projektierung bestmöglich Rücksicht genommen.



## **4.1.2 Minimierung von Einflüssen auf das nördlich gelegene Siedlungsgebiet**

### **Mitwirkungseingabe**

Das Teilstück Grynaustrasse – Rotfarb muss eine grössere Entfernung zum Siedlungsgebiet aufweisen.

### **Stellungnahme**

Durch die südlich der Bahnlinie verlaufende Variante D wird die Siedlung durch die heutigen Dämme entlang dem Steinenbach und den SBB-Damm wirkungsvoll abgeschirmt. Weitere Optimierungen werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung erarbeitet (Dammschüttungen, Bepflanzungen, Festlegung der vertikalen Linienführung usw.). In Siedlungsnähe werden Tunnelportale auf den ersten 30 Meter lärmabsorbierend ausgestaltet. Das wird auch bei der RVS der Fall sein.

Gemäss ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts kann eine Beeinträchtigung der Schutzziele eines Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)- Objekts auch durch ein Vorhaben erfolgen, das ausserhalb des eigentlichen Inventarperimeters liegt, wenn dieses negative Auswirkungen auf das Schutzobjekt beziehungsweise auf dessen Schutzziele hat (BGE 115 Ib 311). Dieser Umstand wurde bereits im Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) vom 17. März 2022 geltend gemacht, wobei die schwerwiegende Beeinträchtigung der nationalen Schutzziele auch damals schon auf einer indirekten und nicht auf einer direkten Tangierung begründet wurde. Eine Linienführung weiter südlich, das heisst im näheren Umfeld des Kaltbrunner Riets, ist daher nicht bewilligungsfähig.

### **Fazit**

Die Auswirkungen auf die Siedlung werden untersucht und soweit möglich minimiert. Lärmimmissionen werden anhand eines Lärmgutachtens ausgewiesen. Für neue Strassen gelten die Planungswerte der Lärmschutzverordnung, welche auch die Wirkungen der Immissionen auf Personengruppen mit erhöhter Empfindlichkeit berücksichtigen. Die Einsehbarkeit der Strasse wird mit geeigneten Massnahmen (Dammschüttungen und Bepflanzungen nördlich der Strasse, Optimierung der vertikalen Linienführung usw.) auf ein Minimum reduziert.



### **4.1.3 Sperrung oder Teilspernung Bahnübergang**

#### **Mitwirkungseingabe**

Mit allen unterbreiteten Varianten und auch mit der favorisierten Variante wird das Hauptproblem der Wartezeiten aufgrund des künftigen halbstündigen Bahnbetriebs mit geschlossenen Barrieren nicht gelöst. Der Stau wird nur auf eine Stauspur verlagert. Und für den Verkehr vom Rössliplatz Richtung Grynaustrasse ist das Städtchen weiterhin die Stauspur. Es ist daher zu prüfen, ob der Bahnübergang für den motorisierten Verkehr zu sperren ist. Mit der Schliessung des Bahnübergangs kann das Hauptziel, markant weniger Verkehr im Städtchen Uznach, am besten erreicht werden.

#### **Stellungnahme**

Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Als Varianten werden die Sperrung des Bahnübergangs, eine Teilspernung des Bahnübergangs sowie eine Städtlisperrung angeschaut. Bei der Bewertung der einzelnen Varianten wird unter anderem der Erschliessung der Südquartiere und den Entwicklungsmöglichkeiten der Sportanlagen Rechnung getragen.

#### **Fazit**

Eine detaillierte Prüfung der einzelnen Varianten mit objektiver Beurteilung ist für den Variantenentscheid unerlässlich. Dabei sind die Vor- und Nachteile sowie die damit zusammenhängenden Verkehrsverlagerungen aufzuzeigen. Die Varianten werden anhand der übergeordneten regionalen Zielsetzungen bewertet. Die Ergebnisse werden dem Lenkungsausschuss als Entscheidungsgrundlage unterbreitet.

### **4.1.4 Erhalt und Ausbau der Sport und Freizeitanlagen an der**

#### **Benknerstrasse**

#### **Mitwirkungseingabe**

Zu beachten ist, dass die betroffenen Vereine im Bereich Fussball- und Tennisplatz, inkl. Pfadi, in ihren Aktivitäten nicht eingeschränkt werden und ein möglicher Ausbau in diesem Bereich nicht verhindert wird. Weiter ist es ein Anliegen, dass eine adäquate Erschliessung dieser Anlagen inkl. Parkplatz und Festplatz durch die geplante Stauspur nicht verunmöglicht wird.

#### **Stellungnahme**

Der Erschliessung der Südquartiere und den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen wird Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und eine zweckmässige Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge durch die Vereine werden gerne direkt entgegengenommen.

#### **Fazit**

Aufgrund von ersten Abklärungen kann davon ausgegangen werden, dass die Platzverhältnisse geeignete Lösungen zulassen. Mit der weiteren Projektierung wird dies detailliert geprüft und mit dem Gemeinderat Uznach besprochen.



#### **4.1.5 Verlegung des Steinenbachs**

##### **Mitwirkungseingabe**

Einige Mitwirkende fordern die Verlegung des Steinenbachs mit dem Ziel, bessere Platzverhältnisse zu schaffen und die Hochwassersicherheit zu verbessern. In der Regel wird eine Verlegung im Bereich des Kaltbrunner Riets vorgeschlagen.

##### **Stellungnahme**

Die Firma Flussbau AG hat im Auftrag des Perimeterunternehmens Steinenbach drei Varianten einer Umlegung des Steinenbachs geprüft. Alle drei Varianten würden das Kaltbrunner Riet direkt oder indirekt tangieren. Unabhängig davon, ob es sich bei einem Bauwerk um eine Strasse oder um eine Bachverbauung handelt, ist der ungeschmälerter Erhalt der nationalen Schutzziele zu gewährleisten. Im Rahmen einer Bachverlegung sind insbesondere die Beeinträchtigung des Moorwasserhaushalts sowie die Beeinträchtigung der Landschaft (BLN-Gebiet Nr. 1416) als äusserst kritisch zu beurteilen.

Gemäss ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts kann eine Beeinträchtigung der Schutzziele eines BLN-Objekts auch durch ein Vorhaben erfolgen, das ausserhalb des eigentlichen Inventarperimeters liegt, wenn dieses negative Auswirkungen auf das Schutzobjekt beziehungsweise auf dessen Schutzziele hat (BGE 115 Ib 311). Dieser Umstand wurde bereits im ENHK-Gutachten vom 17. März 2022 geltend gemacht, wobei die schwerwiegende Beeinträchtigung der nationalen Schutzziele auch damals schon mit einer indirekten und nicht mit einer direkten Tangierung begründet wurde. Es ist deshalb davon auszugehen, dass eine Verlegung des Steinenbachs ins nähere Umfeld des Kaltbrunner Riets nicht bewilligungsfähig ist.

Aber auch aus hydraulischer Sicht wäre eine Verlegung des Steinenbachs nur mit unverhältnismässig hohem Aufwand realisierbar. So hätte die Querung der Bahnlinie zur Folge, dass der Eisenbahndamm auf einer Länge von mehreren hundert Meter massiv angehoben werden müsste. Die Kosten gingen vollumfänglich zulasten des Hochwasserschutzprojekts. Weiter hätte eine Bachverlegung Auswirkungen auf das sehr komplexe Entwässerungssystem des Riets, welches auf fünf vertikalen Ebenen aufbaut. Eine Störung dieses Systems hätte Vernässungen und Setzungen zur Folge, was insbesondere im nahegelegenen Industriequartier Burgerriet grosse Risiken mit sich bringen würde.

Wie bereits erwähnt, wurde eine Verlegung des Steinenbachs geprüft. Aufgrund der daraus gewonnenen Erkenntnisse hat sich keine Variante als machbar erwiesen. Das zuständige Perimeterunternehmen hat deshalb beschlossen, eine Umlegung des Steinenbachs nicht weiter zu verfolgen. Die Planung der RVS A15-Gaster hat somit auf der heutigen Lage des Steinenbachs zu basieren.

##### **Fazit**

Der heutige Verlauf des Steinenbachs stellt eine Randbedingung dar, welche es bei der Projektierung der RVS A15-Gaster zu berücksichtigen gilt.



## 4.2 Weiteres Vorgehen

Das Tiefbauamt Kanton St.Gallen bedankt sich bei allen Mitwirkenden für die aktive Beteiligung am Mitwirkungsprozess und die eingegangenen Stellungnahmen. Die detaillierte Auswertung der Eingaben ist im Kapitel 4.3 wiedergegeben. Aufgrund des verbindlichen Auftrags durch den Kantonsrat erfolgt für neue Linienführungen ausserhalb des Mitwirkungsperimeters keine vertiefte Prüfung. Vorliegende Ergebnisse aus vorangegangenen Abklärungen wurden jedoch in die Beantwortung aufgenommen.

Basierend auf den Mitwirkungsergebnissen wird das Tiefbauamt Kanton St.Gallen die Projektierung der Bestvariante D vorantreiben und die Umweltverträglichkeit nachweisen. In einem nächsten Schritt werden vertiefte Abklärungen zum Nutzen und zur Machbarkeit einer Bahnübergangssperrung getroffen und die Grundlagen für ein neues Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) geschaffen. Ebenso werden die Erschliessung und Entwicklung der Sport- und Freizeitanlagen vertieft geprüft, wobei erste Abklärungen darauf hinweisen, dass man hierfür Lösungen finden wird.

Die Finalisierung des Genehmigungsprojekts über die gesamte Strecke von rund 6 km wird auf das 2. Quartal 2024 angestrebt. Die Vernehmlassung in den betroffenen Gemeinden ist auf Sommer 2024 vorgesehen. Eine allfällige Referendumsabstimmung könnte dementsprechend im Herbst/Winter 2024 durchgeführt werden.





### 4.3 Detaillierte Auswertung der Eingaben

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
1	Es ist Zeit endlich vorwärts zu machen.	<p>Guten Tag</p> <p>Ich bevorzuge die Variante D. Wichtig ist aber, dass dann der ganze Verkehr nicht durch Gommiswald fährt, sondern dass die Strasse oberhalb von Uznach in Richtung Kaltbrunn und von dort via Tunnel in Richtung Ulisbach/Wattwil geführt wird.</p>	Es wird an der Variante D festgehalten. Die RVS führt nicht zu Mehrverkehr in Gommiswald. Basierend auf den Verkehrsberechnungen ist bis 2030 mit und ohne RVS mit etwa gleich viel Verkehrsbelastung in Gommiswald zu rechnen.		X	
2	Wir sind spezialisiert auf Schwer-/Ausnahmetransporte sowie im Kransegment tätig. Wir befinden uns in der Industrie Allmeind in Schmerikon. Wir wären sehr froh, wenn wir in die baulichen Planungen miteingebunden werden, so, dass wir falls dieses Projekt bewilligt wird, auch die neuen Strassen befahren können und dürfen. Unsere Fahrzeuge haben tagtäglich Abmessungen von über 35.00m Länge sowie 4m Breite und 4.30m Höhe. Somit wäre es vorteilhaft für uns, wenn die Bauten so angepasst werden, dass mit diesen Fahrzeugen auch solche Stellen	Anpassung der Planung der baulichen Infrastruktur für Schwer-/Ausnahmetransportfahrzeuge	Grundsätzlich sind die Vorgaben bezüglich Ausnahmetransportrouten bereits im Projekt berücksichtigt (Durchfahrtshöhe und Durchfahrtsbreiten). Details wie demontierbare Signale oder die fachgerechte Ausbildung von Randabschlüssen und angrenzenden Flächen werden in der Weiterbearbeitung des Projekts berücksichtigt. Gerne stehen wir im Rahmen des Ausführungsprojekts für weitere Anfragen zur Verfügung.		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>passiert werden können. Auch das Thema Gewicht soll nicht ausser Acht gelassen werden. Wir verkehren des öfteren bis 150to Gesamtgewicht. Wir haben schon diverse Mal das Kraftwerk Axpo, Grynau beliefert ((Gesamtgewicht 180to.)und die einzig mögliche Zufahrt ist von Uznach her, da die Grynaubrücke zu schwach ist. Somit wären 'Schwerlastkreisel', abgeschrägte Randsteine, demontierbare Verkehrssignale, etc. in unserem Interesse. Des weiteren werden die Trafos sowie andere Güter tendenziell immer grösser und es ist ja sicherlich nicht das Ziel, die Strassen in 5 Jahren wieder neu zu bauen. Gerne stellen wir auch unsere Fahrzeuge für allfällige Simulationen zur Verfügung.</p> <p>Wir freuen uns, über eine gemeinsame Lösung.</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
3	<p>Diese Monster und Wahnsinn -Tunnel stimmen die Kosten und Nutzen für 2000 bis 3000 Fahrzeuge im Tag nicht. Es wird von Kosten minus plus von 50 % geschwafelt ! Was soll das ? Was für Fachleute werden da auf die Bürger los gelassen ? Das sind jetzt schon Mehrkosten im grossen Stiel ? Dieses Projekt kann unmöglich und Vernümpftig 750 bis 1000 in Sumpf gebaut werden !!!!!</p> <p>Den unter dem Steinenbach muss minimum 15 m Tief ohne festen Grund gegraben werden! ( stellt euch dieses Loch auf 1000 Im vor ?????)</p> <p>Alle 150 m braucht es ein Lüftungskamin</p> <p>Zusätzlich ist Auflage das alle 300 m ein Rettungs- Tunnel von minimum 5 m Durchmesser erstellt werden !</p> <p>Zusätzlich braucht es div. Pumpensümpfe mit Mega grossen Pumpen für die Entwässerung und Notfallpumpen</p> <p>Ein Notfallkonzept kommt noch dazu und Spezielle Feuerwehrausrüstungen</p> <p>Für den Auftrieb und die Fixierung</p>	<p>Dieses Vorhaben sofort stoppen / Die Zuständige zuständige Kantons (Ingeneure ?) zur vernumpft zu bringen oder auffordern zu Kündigen, den diese Leute haben keine Vorstellungen und Erfahrungen, in was für Bodenverhältnisse Sie Ihre Sumpf - - Tunnels bauen wollen.</p> <p>Zusätzlich sind Sie im Grössenwahn und wollen über 600 Millionen in Sumpf versenken.</p> <p>Ich behaupte das diese unsere Steuerzahler = Angestellte, jetzt schon über Ihre Vollmachten und Buget geschlagen haben.</p> <p>Ich als Steuerzahler verlange, das diese Mitwickungs - Vorschläge veröffentlicht wird. Den ich stehe zur meiner Meinung.</p> <p>Zusätzlich das bis jetzt schon verpulferte Geld von 4 bis 5 Millionen, Namendliche - Nutzniesser aufgelistet wird.</p> <p>Für dieses Umfahrungs - Projekt Uznach-Kaltbrunn Schmerikon hatten sicher unsere gewählten Kantonsräte ein Budge abgeseget ?</p>	<p>Die vorgeschlagene Variante liegt ausserhalb des Perimeters und wird nicht weiter behandelt. Folgende Aussagen können aufgrund von vorangegangenen Abklärungen gemacht werden:</p> <p>Bereits in den 1990er-Jahren bestanden Pläne für eine 600 Meter lange Kernumfahrung. Das Vorhaben erwies sich als unzweckmässig. Die Kernumfahrung hätte zwar das Städtchen, nicht aber die Ausfallstrassen entlastet. Für Fussgänger/innen und Velofahrer/innen hätte sich der Zugang zum Städtchen massiv verschlechtert. Die Entwicklung des Zentrums wäre verunmöglicht worden. Aus diesen Gründen wurde die Kernumfahrung von Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern an der Urnenabstimmung wuchtig verworfen. Im Jahr 2007 zeigte die Machbarkeitsstudie des kantonalen Tiefbauamts zur Unterführung der SBB-Linie, dass das Vorhaben im Städtchen zu Mehrverkehr führen würde. Zudem</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>müssen tausende Verankerungen alle 4 m bis 5m auf 30 bis 50 m tiefe gebohrt werden um diese Rohre stabil im Schlamm bleibt. Die Abdichtung diesem Monstertunnel gegen Wasserdrücke kommt noch dazu ( wie wird das gelöst ? ) Zusätzlich kommt die Mosterbrücke dazu von Fischhausen an die Rickenstrasse von einer Höhe von ca. 50 m zu überwinden. ( Das braucht es nicht, den Uznach hat schon eine Kantons - Rickenstrasse, oder darf und muss die Gemeinde diese Strasse als Gemeindestrasse übernehmen. Der Bahnübergang in Uznach und der Verkehr durch Städtli ist nicht gelöst für ix Millionen !!!! Somit der Langsamverkehr und Fussgänger auch nicht gelöst ! VORSCHLAG: Dieses Wahnsinnprojekt sofort STOPPEN !!! ( somit wird div. Millionen gespart )  Mein Alternativ Vorschlag mal intressiert</p>		<p>wäre die Bahnunterführung aufgrund des Steinenbachs einem immensen Hochwasserrisiko ausgesetzt. Um dieses Risiko zu eliminieren, wäre eine Umlegung des Bachs erforderlich. Eine im Jahr 2020 erstellte Machbarkeitsstudie bestätigt allerdings, dass eine Bachumlegung aus verschiedenen Gründen unrealistisch ist.</p> <p>Die Ausführungen zur Verlegung des Steinenbachs sind dem Kapitel 4.1.5 zu entnehmen. Der Steinenbach muss mit seiner bestehenden Linienführung als Randbedingung berücksichtigt werden.</p> <p>Die vorgeschlagene Lösung lenkt den Verkehr ins Siedlungsgebiet, was die Attraktivität der Route erhöht und den Druck auf die Zufahrtsstrassen steigert. Zudem hält die Variante nur eine Lösung für den Nord-Süd, nicht aber für den Ost-West Verkehr bereit, dieser wird weiterhin über die Zürcherstrasse geführt. Wie diese angebunden werden soll, ist unklar.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Anschauen und meine Gründe anhören !            ( Den dieser Vorschlag gibt 25 Pluspunkte und ca. nur 3 bis 5 Minuspunkte )</p> <p>Von den ca. 25 Pluspunkte sind mal im voraus 13 wichtige Punkte aufgelistet:</p> <p>Keine Bahnschranke mehr / Städtli Autofrei / Busbahnhof kann ohne Probleme gebaut werden /            Es sind nur 2 x 300 Im Tunnels / 3/4 der Tunnels sind im festen Sandstein gebaut /            der schnellste Weg auf alle Richtungen zur Autobahn/ Es brauch nach Gesetz keine Lüftungskamine und Rettungstunnels /            DIE KOSTEN und NUTZEN von nur 180 Millionen stimmen /            der Landverschleiss ist minimal / Der nächste oder übernächste Generation wird eine Erweiterung nicht verbaut /            Durch die Verlegung des Steinenbach wir der Hochwasserschutz gelöst ! Eine eine saubere Trennung zwischen Naturschutz</p>		<p>Weiter ist diese Variante aus Gründen der Verkehrssicherheit als sehr kritisch zu beurteilen. Einerseits treffen im Rössliknoten diverse verflechtende Verkehrsströme aufeinander und dies bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 16'000 Fahrzeugen. Aufgrund der tiefen Geschwindigkeiten im Spindelkreisel, der starken Verflechtungen, ungenügenden Sichten und dem starken Verkehrsaufkommen ist das Unfallrisiko hoch und der Zugang für Blaulichtorganisationen praktisch unmöglich. Zudem ist ein Rückstau in den Tunnel aus Sicherheitsgründen jederzeit zu unterbinden. Umleitungsmöglichkeiten sind nicht gegeben.</p> <p>Eine grobe Überprüfung der Variante hat ergeben, dass der Spindelkreisel aufgrund der verkehrlichen Anforderungen einen Durchmesser von 65 bis 80 Meter aufweisen müsste (Entflechtung Verkehrsströme,</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>und Industriegebiet wird erstellt / Die Wasserregelung wird Rechnung getragen/  Der Kanton kann mit dem Städtlitunnel sein teuren Verwaltungsboden sinnvoll mit der Tiefgarage erschliessen !  (Den die Kantonsangestellte sind nicht alle Bahn und Bus Fahrgäste )  Das ARA Verbands Regenklärbecken Escherwies kann nach den neusten Gewässervorschriften erstellt oder umgebaut werden ( Das ist der grösste Gewässerverschmutzer im Linthgebiet )</p> <p>Dieser Alternativ - Vorschlag Städtlitunnel kann mit 4 Baulose innert 8 Jahren gebaut werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ARGE Wasserbau ( Steinenbach Verlegung ) Wasserbauspezilisten</li> <li>2. ARGE Baupisten und Materialtransport Tagesverkehrsregelungspiste ( Herrenacker Schwyterwiese Zübli ) und Verkehrsregelung</li> <li>3. ARGE Tunnelbau von oben Burgplatz-</li> </ol>		<p>Sichtweiten, Schleppkurven Schwerverkehr usw.). Im Bereich des Städtchens ist sowohl ein Ortsbildschutzgebiet A von kantonaler Bedeutung als auch ein archäologisches Schutzgebiet ausgewiesen. Die städtebauliche Verträglichkeit mit den kantonalen Vorschriften wäre nachzuweisen. Aufgrund von ersten Abklärungen mit der kantonalen Denkmalpflege ist davon auszugehen, dass die massiven Ausmasse des Spindelkreisels eine schwere Beeinträchtigung des Ortsbildschutzes zur Folge hätten.</p> <p>Zusammenfassend kann wie folgt Stellung genommen werden: Die unterbreitete Variante liegt ausserhalb des betrachteten Perimeters. Sie erfüllt die übergeordneten regionalen Zielsetzungen nicht und bringt insbesondere keine Lösungen für das Industriegebiet in Schmerikon, für das Entwicklungsgebiet Usserhirschland, für</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Rössliplatz bis Ochsenkreisel ( Kopie Frauenfeld mit Anschluss Kantonsverwaltung Ueberbauung )            4. ARGE Tag - Tunnelbau Grynaustrasse bis Ochsenkreisel            Es lohnt sich mal fehler zuzugeben und den Alternativ - Vorschlag gründlich anzuschauen den es gibt noch ein zweite Möglichkeit von der Rickenstrasse in den Rössli - Burgplatztunnel mit Vorgeschiebenen Gefälle zu erreichen.</p> <p><a href="http://www.verbindungstrasse-alternative.ch">www.verbindungstrasse-alternative.ch</a>            Ich erwarte eine Antwort und würde es gerne Ihr Interesse wecken und das Projekt vorstellen. Es ist schade wenn Sie über eine Abstimmung gezwungen werden einsichtig zu werden.</p> <p>( Ich bin im Herzen ein weitsichtiger Uznacher und alter Kämpfer-Unternehmer )</p>		<p>die Verkehrsentslastung der Zufahrtsachsen oder die Verkehrssicherheit entlang dem bestehenden Strassennetz.</p> <p>Die unterbreitete Lösung missachtet wichtige Randbedingungen wie die Hochwassergefährdung durch den Steinenbach und dessen Standortgebundenheit oder die Anforderungen aufgrund des Ortsbildschutzes. Aufgrund der deutlichen Ablehnung der Kernumfahrung im Jahre 1990 ist davon auszugehen, dass diese Variante nicht mehrheitsfähig sein dürfte. Bei den genannten Kosten dürfte es sich um eine grobe Schätzung handeln, ohne dass dabei die örtliche Geologie und Hydrogeologie, der hochanspruchsvolle Bau im Städtchen oder die provisorische Verkehrsführung während dem Bau berücksichtigt wurden. Trotz der verhältnismässig hohen Kosten bleibt ein Grossteil der übergeordneten Zielsetzungen ungelöst.</p>			





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
4	Zur Begründung verweise ich auf meine Mail vom 9. Dezember 2022 an die IG Verbindungsstrasse, in der ich genau diesen Vorschlag zum Streckenverlauf gemachte hatte, wie er jetzt als Variante D beschrieben ist.	Ich halte die Variante D für die richtige Lösung!	An Variante D wird festgehalten.		X	
5	<p>Kaltbrunnerriet: Die Fläche des Kaltbrunnerriets stimmt nicht mit der Fläche der amtlichen Vermessung überein!</p> <p>Gemäss Flächenblatt beträgt die Fläche des Hoch-,Flachmoor 78595 m2! Das Hochmoor erstreckt sich nicht bis zur Benknerstrasse, wie es auf dem Projektplan eingezeichnet ist und von der ENHK abgelehnt worden ist!</p> <p>Gemäss Flächenblatt beträgt die Fläche Acker,Wiese 140344 m2! Gemäss Plan von der amtlichen Vermessung grenzt die Wiese an die Benknerstrasse!</p> <p>Somit hätte die neue Verbindungsstrasse genug Platz und könnte gemäss Projekt</p>	Regionale Verbindungsstrasse sollte realisiert werden ohne die neuen komplizierten Varianten!	Gemäss ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts kann im konkreten Einzelfall eine Beeinträchtigung der Schutzziele eines BLN-Objekts auch durch ein Vorhaben erfolgen, das ausserhalb des eigentlichen Inventarperimeters liegt, wenn dieses negative Auswirkungen auf das Schutzobjekt beziehungsweise auf dessen Schutzziele hat (BGE 115 Ib 311). Dieser Umstand wurde bereits im ENHK-Gutachten vom 17. März 2022 geltend gemacht, wobei die schwerwiegende Beeinträchtigung der nationalen Schutzziele auch damals schon auf einer indirekten und nicht auf einer direkten Tangierung begründet wurde. Eine Linienführung im näheren Umfeld des Kaltbrunner Riets ist deshalb nicht bewilligungsfähig.			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>gebaut werden, ohne die komplizierten Varianten welche am letzten Mittwoch, 29.3.2023 vorgestellt worden sind.</p> <p>Der nördliche Ecke des Hochmoors könnte ( gemäss Vorschlag) einfach abgetauscht werden; dadurch hätte die Strasse auch wieder mehr Platz, ohne das Mooregebiet zu tangieren!</p> <p>Somit könnte die Regionale Verbindungsstrasse endlich gebaut werden?</p>					
6	<p>Ich erlaube mir diese Vorschläge und Hinweise einzureichen, da ich in Uznach geboren bin, seit 25 Jahren in Uznach ein Geschäft führe und die Verhältnisse in der Bevölkerung sehr gut kenne. Grundsätzlich bin ich eher ein Gegner der Umfahrungsstrasse, sehe aber nicht ein, weshalb nicht eine für möglichst viele befriedigende Lösung machbar sein sollte. Ein handeln aus Eigeninteresse (Firma an der Benknerstrasse) liegt mir fern.</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren Vielen Dank für diese Gelegenheit! Gerne möchte ich einige Hinweise deponieren, sowie mögliche Lösungsansätze. Das Verfahren erachte ich als sehr schwierig, jedoch empfinde ich das diversen Verknüpfungen viel zu wenig Beachtung geschenkt wird. Schlussendlich endet dieser Text in einer rudimentären Skizze, welche ich Ihnen per Mail schicken werde. :-)</p>	<p>Die Ausführungen zur Verlegung des Steinenbachs sind dem Kapitel 4.1.5 zu entnehmen. Der Steinenbach muss mit seiner bestehenden Linienführung als Randbedingung berücksichtigt werden.</p> <p>Ein losgelöster Kreisel im Bereich des Bahnübergangs würde bei Schliessungen des Bahnübergangs zu Rückstauproblemen führen. Die Beeinträchtigung des Wasserhaushalts des Flachmoors in qualitativer und</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Der Text oben ist eine Zusammenfassung. Weitere Argumente könnten noch ergänzt werden. Gerne würde ich auch für ein Gespräch zur Verfügung stehen, um weiter argumentieren zu können.</p>	<p>Steinenbach versetzen Steinenbach auf Höhe Bauernhof Bachmann Richtung Naturschutzgebiet führen. Im Naturschutzgebiet das Wasser wirkungsvoll dosieren damit ein Nutzen für das Gebiet entsteht. Restliches Bachwasser Richtung Grytau führen. Evt. Hochwasserentlastungsrohre im alten Bachbeet (integriert im Tunnel?).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grosser Mehrwert für das Naturschutzgebiet</li> <li>- Grosse Planungsfreiheit z.B. für einen Kreisel vor der Barriere</li> <li>- Planung eines Parkhauses z.B. im alten Bachbeet Richtung Grytau für die SBB (Verknüpfung neuer Busbahnhof)</li> <li>- Hochwasserschutz im Zentrumsgebiet um den Bahnhof könnte gelöst werden</li> <li>- Möglichkeit für Naherholungsgebiet für Menschen (siehe Skizze)</li> <li>- Bahnlinie nach Benken müsste partiell angehoben werden</li> <li>- Gemäss Bericht Pro Natura liegt der Entensee unter Niveau Bachbeet, Wasser müsste reguliert werden.</li> </ul>	<p>quantitativer Hinsicht wird als grosses Risiko beurteilt. Die Verlängerung des Tunnels Rotfarb bis nach Uznach hätte enorme Mehrkosten zur Folge.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Linienführung Durch einen Kreisel oder so bei der Barriere könnte die Streckenführung im alten Bachbeet alles unterirdisch geführt werden. Eine ergonomische Linienführung Kreisel Bahnhof bis Anfangs Äschensack sollte möglich sein, evt. mit Einbezug Granit De Zanet. Danach alles unterirdisch dem Bachbeet entlang bis zur von Ihnen vorgeschlagenen Variante D</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kreisel bei Barriere</li><li>- Unterführung für ÖV (zum neuen Busbahnhof) und Langsamverkehr, da kein Bach mehr im Weg</li><li>- Möglichkeit Grosskreisel Ochsen Bahnhof und durch die Unterführung</li><li>- Unterführung sehr wichtig für die Zentrumsentwicklung der Gemeinde (vor allem ÖV und Langsamverkehr)</li><li>- Linienführung nicht bei Fussballplätzen, da diese Gegend für die Weiterentwicklung gegen Benken sehr wichtig ist. Die Burgerkooperation,</li></ul>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Gemeinde und diverse Klubs sehen dieses Areal als unumgänglich für die Zukunft. Es ist deshalb schleierhaft, weshalb diese Variante D durch die Gemeinde unterstützt wird! (siehe auf dem Plan - ENTWICKLUNG)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Grünflächen werden nicht nur erhalten, es werden neue generiert!</li><li>- Frühe Einbindung der Anwohner im Äschensack sowie möglichst erhalten der kleinen Naturschutzparzellen</li><li>- Erstellen eines grossen Spielplatzes (auch als Ersatz zum Spielplatz bei Barriere) auf dem Tunnel, Projekt Naherholung für Familien</li><li>- Möglichst kurze Bauzeit im Wohngebiet als Ziel</li></ul> <p>Streichung Streckenabschnitt Fischhausen- Hasenweid- Gommiswald Aus politischen Gründen wäre eine Streichung dieses Abschnittes sehr sinnvoll. Eine Umfahrung in diesem Bereich erachten viele als unnötig. So könnte eine politische Mehrheit</p>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>geschaffen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grosse Kostenreduktion, welche zum Teil wieder in einen Tunnel Kreisel Bahnhof investiert werden könnte</li> <li>- Verkehr auf der Rickenstrasse bleibt erhalten, was nicht schlimm ist.</li> <li>- Kein Mehrverkehr durch zusätzliche Autos über den Rickenpass wegen neuer Streckenführung</li> <li>- Verkehrszunahme an der Gasterstrasse, was nicht sehr schlimm ist. Ich bin selber Anwohner dieser Strasse</li> <li>- Evt. Verkehrsanpassungen an der Gasterstrasse (z.B. Kreisel Spital)</li> </ul>				
7	<p>Es ist möglichst viel Kulturland zu erhalten. Die schöne Umgebung und Naherholungszone ist einer der wichtigsten Standortvorteile, welcher nicht kaputt gemacht werden soll. Es ist ein regionales Problem gelöst werden und Uznach wird übermässig mit den Negativfolgen belastet. Vielleicht wäre es auch ein Ansatz, wenn jedes Dorf sein Problem selbst löst (Entlastungsstrasse Allmeind in Schmerikon).</p>	<p>Es soll möglichst viel bestehendes Strassennetz benützt werden.</p> <p>Eine Untertunnelung des Gebietes Ziegelhof ist zu prüfen.</p> <p>Allenfalls würde auch eine Umlegung resp. Rückverlegung des Steinenbachs durch das Entenseeli den nötigen Freiraum schaffen.</p>	<p>An der Variante D wird festgehalten.</p> <p>«Zurück auf Feld 1» ist zur Zeit keine Option Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung 2011 wurde ein umfangreiches, sorgfältiges Variantenstudium vorgenommen. Grundlegend neue Erkenntnisse wären im Rahmen einer neuen Auslegeordnung nicht zu erwarten.</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Es scheint so als ob ein "Zurück-auf-Feld-Eins" die beste Ausgangslage schaffen würde.</p> <p>Variante D scheint in der Tat die Bestvariante zu sein (obwohl das Städtli zu wenig entlastet wird; immer noch die Hälfte des Verkehrs ist viel zu viel) - ob eine Verlegung der Benknerstrasse an den Bahndamm der ENHK ausreicht, wäre zu prüfen. Eine Verlegung über den Bahndamm in Richtung Aeschensack wäre aussichtsreicher (aber mehr Betroffene, Naturschutz etc.) - aber wie gesagt ein Tunnel scheint die Bestvariante sein.</p> <p>Ein Autobahnanschluss in Benken könnte den Verkehr ab Gommiswald via Kaltbrunn auffangen.</p> <p>Das Nadelöhr stellt der Bahnübergang in Uznach dar.</p>	<p>«Zurück auf Feld 1» ist auch deshalb keine Option, weil das TBA mittels Kantonsratsbeschluss 2018 dazu verpflichtet wurde, die Projektierung auf Basis der Variante 19 SR im 17. Strassenbauprogramm (2019 bis 2023) zum Abschluss zu bringen. Für eine neue Auslegeordnung besteht kein gesetzlicher Auftrag.</p> <p>Der Ansatz, dass «jedes Dorf sein Problem selbst löst» entspricht auch nicht der gemeindeübergreifenden Verkehrsstrategie der Region Zürichsee-Linth. Die Region Zürichsee-Linth verfolgt den Ansatz, verkehrsplanerische Herausforderungen gemeindeübergreifend zu lösen. Dabei geht es auch um die regionale Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Das Projekt RVS wurde 2009 im Gesamtverkehrskonzept Zürichsee-Linth als eines der Schlüsselprojekte definiert.</p>			





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			<p>Die Ausführungen zur Verlegung des Steinenbachs sind dem Kapitel 4.1.5 zu entnehmen. Der Steinenbach muss mit seiner bestehenden Linienführung als Randbedingung berücksichtigt werden.</p> <p>Die Machbarkeit einer Untertunnelung des Gebiets Ziegelhof wird in einem nächsten Schritt geprüft, im Wissen, dass in jedem Fall grosse Auswirkungen auf die bestehenden Bauten (Foundation, Setzungen, Tagbautunnel usw.) zu erwarten sind. Im Bereich des Tunnels und der Rampen besteht gemäss dem beigezogenen Moorspezialisten das Risiko einer hydraulischen Abtrennung des Moors. Für die Tunnelvariante müsste weiter die Verträglichkeit mit dem Grundwasser nachgewiesen werden</p> <p>Ein zusätzlicher Tunnel hätte enorme Mehrkosten zur Folge. Auf das wertvolle Naherholungsgebiet wird in jedem Fall bestmöglich Rücksicht genommen.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
8	<p>Für mich ist die aktuell geplante Linienführung entlang der Benkner-/Grynaustrasse im Abschnitt Ziegelhof / Burgerriet nicht zufriedenstellend, da für mich unterschiedlich priorisiert wirkende Verkehrsströme vermischt werden. Für mich wäre es wichtig und zukunftssicher, wenn der Verkehrsstrom der RVS so stark wie möglich von anderen Verkehrsströmen getrennt wird. Die Strassensicherheit und somit der Komfort für die Naherholung im Abschnitt Ziegelhof / Burgerriet wäre meiner Meinung nach mit einer Sackgasse auch deutlich erhöht. Zudem kann die Entwicklung des Quartiers Ziegelhof / Burgerriet unabhängig von der RVS erfolgen.</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Gerne würde ich den Kanton bitten zu prüfen, ob eine Umsetzung der Variante D mit einer alternativen Linienführung der RVS im Abschnitt Ziegelhof / Burgerriet, z.B. gemäss dem separat eingereichten Präsentation, umsetzbar und für den Verkehrsfluss der RVS positive Einflüsse hat.</p> <p>Besten Dank,</p>	<p>Die Machbarkeit einer Untertunnelung des Gebiets Ziegelhof wird in einem nächsten Schritt geprüft, im Wissen, dass in jedem Fall grosse Auswirkungen auf die bestehenden Bauten (Foundation, Setzungen, Tagbautunnel usw.) zu erwarten sind. Im Bereich des Tunnels und der Rampen besteht gemäss dem beigezogenen Moorspezialisten das Risiko einer hydraulischen Abtrennung des Moors. Für die Tunnelvariante müsste weiter die Verträglichkeit mit dem Grundwasser nachgewiesen werden.</p> <p>Ein zusätzlicher Tunnel hätte enorme Mehrkosten zur Folge.</p> <p>Um die Attraktivität der regionalen Verbindungsstrasse hoch zu halten, werden tiefer priorisierte Verkehrsströme nach Möglichkeit nicht direkt angeschlossen.</p>	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
9	<p>Die A15 könnte danach von Schmerikon her geführt werden hinter dem Flussball Platz hindurch zur Gasterstrasse. Die A15 wird beim Zusammenschluss an der Grynaustrasse mit einem Kreisel versehen, ebenso gibt es einen Kreisel bei der Benknerstrasse und beim Zusammenschluss in die Gasterstrasse.</p> <p>Der neue geplante Teil ab der Gasterstrasse Richtung Gommiswald entfällt komplett. Dieser Abschnitt wird definitiv nicht benötigt, weil ineffizient. Eine doppelte Strassenführung von Gommiswald her mit dem geringen Verkehrsaufkommen wäre ein absoluter Luxus! Der Verkehr ab der Gasterstrasse wird auf der bisherigen Strasse Richtung Gommiswald geleitet.</p> <p>Der Hauptverkehr findet von Kaltbrunn her Richtung Uznach statt und dieser wird dann über die neue A15 geleitet.</p> <p>Das Städtchen Uznach darf nur noch von Langsam Verkehr wie Velo, Traktor,</p>	<p>Grüezi</p> <p>Haben sie sich auch schon einmal überlegt den Steinenbach zu verlegen? Konrad Escher hat vor 200 Jahren in der Region schon Gewässer korrigiert. Meine Meinung den Steinenbach nicht mehr bis zum Bahnhof fliesen lassen, damit dort endlich einmal eine Bahnunterführung gebaut werden kann. Den Steinenbach vor dem Fussballplatz zwischen Naturschutz und hinter der Gewerbezone hindurch und vorne nach der Gewerbezone wieder in den alten Bachlauf fliesen lassen. Somit wäre keine Argument mehr vorhanden um eine Bahnunterführung zu bauen.</p>	<p>Die vorgeschlagene Variante liegt ausserhalb des Perimeters und wird nicht weiter behandelt. Folgende Aussagen können aufgrund von vorangegangenen Abklärungen gemacht werden:</p> <p>Die Ausführungen zur Verlegung des Steinenbachs sind dem Kapitel 4.1.5 zu entnehmen. Der Steinenbach muss mit seiner bestehenden Linienführung als Randbedingung berücksichtigt werden. Eine Bahnunterführung hätte zur Folge, dass die Route durchs Städtli deutlich an Attraktivität gewinnen würde, was entgegen der übergeordneten Zielsetzung Mehrverkehr zur Folge hätte.</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Anwohnern und Zubringern befahren werden. Im Städtchen wird eine Fussgängerzone und eine 20er Zone eingerichtet.</p> <p>Die A15 darf nicht von Traktoren befahren werden. Diese Massnahme ist unbedingt nötig damit kein Schleichverkehr statt findet. Die Durchfahrt durch das Städtchen darf nicht mehr attraktiv sein es muss baulich angepasst werden zu einer Fussgängerzone mit Parkierungsmöglichkeiten für die Gäste und Besucher der Läden und Restaurants im Städtchen.</p> <p>Danke für die Antwort.</p>					
10	Bestvariante so schnell wie möglich ausführen!!!	Bestvariante so schnell wie möglich ausführen!!!	An der Bestvariante D wird festgehalten.		X	
11	<p>Eine mehrheitsfähige Lösung sollte das Ziel der aktuellen und zukünftigen Projektierung sein.</p> <p>Der Lebensraum der Bevölkerung Region Linth muss geschützt und erhalten werden.</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren Besten Dank für die Informationen und die Info-Veranstaltung.</p> <p>Ich habe 20 Jahre im Städtchen Uznach gewohnt, und ich muss ihnen mitteilen, dass ihr Planungsprojekt einmal mehr nicht auf die Bedürfnisse, Ängste und Anliegen der Bewohner eingeht.</p>	Die vorgeschlagene Variante liegt ausserhalb des Perimeters und wird nicht weiter behandelt. Folgende Aussagen können aufgrund von vorangegangenen Abklärungen gemacht werden: Im Gebiet Hasenweid wurden verschiedene Tunnelvarianten geprüft. Aufgrund der enormen Mehrkosten und			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Ich habe folgende Anträge für Projektänderungen;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Umlegung Steinenbach nach Kaltbrunner Riet - und weiter nach Pumpwerkstrasse 40</li> <li>2. Tunnel von Grynaustrasse bis Rickenstrasse (keine Brücke im Bereich Hasenweid), zusätzlicher Platz vorhanden, da Steinenbach verlegt</li> <li>3. Die gesamte Benknerstrasse zu Bahntrasse schieben</li> <li>4. Tempo 30 auf Ricken- Gaster- und Zürcherstrasse</li> <li>5. Ausbau Radwegnetz</li> </ol> <p>Die Begründung "zu hohe Kosten, nicht Machbar" würde ich per se ausschließen, da die Politik es in den letzten 45 Jahren nicht geschafft hat mit der Bevölkerung einen Konsens zu finden. Nun ist es Zeit das Problem für die nächste Generation zu lösen.</p>	<p>der grossen Bedenken zur Machbarkeit (Rutschhang) wurden diese Varianten verworfen.</p> <p>Die Ausführungen zur Verlegung des Steinenbachs sind dem Kapitel 4.1.5 zu entnehmen. Der Steinenbach muss mit seiner bestehenden Linienführung als Randbedingung berücksichtigt werden.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
12	<p>Kriterien 19SR aktuell (rot, orange)</p> <p>Tunnel Städtli (pink) Tunnel</p> <p>Städtli + (pink+orange)</p> <p>Totale Längen der neuen Strasse ca. 5700m ca. 860m</p> <p>ca. 3200m</p> <p>Tunnellänge total ca. 740m ca. 860m</p> <p>ca. 860m</p> <p>Kosten gross -----</p> <p>+ ---</p> <p>sehr grobe Kostenschätzung (Länge x Strassen/Tunnelkosten) mit Meterpreis Tunnel 50'000.-</p> <p>Strasse 25'000.- ? 200 Mio.</p> <p>? 50 Mio.</p> <p>? 120 Mio.</p> <p>Landverlust gross -----</p> <p>+++ ++</p> <p>Schutzgebiete, Natur gross --- +++</p> <p>-</p> <p>Verkehrsentlastung gross ++</p> <p>++ ++++</p> <p>Aufwertung Siedlungsgebiet gross +</p>	<p>Der Beitrag behandelt weniger den Abschnitt Grynaustrasse-Rotfarb, sondern befasst sich mit dem Gesamtprojekt (Variante 19SR optimiert), weil die aktuelle Planung als nicht mehrheitsfähig erachtet wird.</p> <p>Der neue Ansatz wäre, zwischen der Felsenburg und dem Kreisel beim Kunsthof einen Tunnel zu bauen, der das Städtli entlastet und somit das akute Verkehrsproblem rund um die Bahnschranke löst; der westliche Abschnitt der aktuell geplanten RVS wird nicht hinterfragt, bleibt aber optional, da er nicht zwingend nötig ist.</p> <p>Ich bedanke mich für eine wohlwollende Prüfung meiner Ideen. (Einen Plan und das ganze Dokument werde ich per Mail an die genannte Adresse schicken.)</p>	<p>Die vorgeschlagene Variante liegt ausserhalb des Perimeters und wird nicht weiter behandelt. Folgende Aussagen können aufgrund von vorangegangenen Abklärungen gemacht werden:</p> <p>Im Rahmen der Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsbeurteilung (ZMB) wurden 21 Varianten entwickelt und beurteilt. Dabei wurden auch Linienführungen nördlich des Städtlis geprüft. Eine solche Lösung trägt insbesondere dem Umstand nicht Rechnung, dass ein Grossteil des Verkehrs Quell-Zielverkehr von Uznach ist. Die vorgeschlagene Lösung dient nur zur Entlastung der Rickenstrasse-Zürcherstrasse. Ein Grossteil des Verkehrs aus dem östlichen Einzugsgebiets müsste weiterhin über das Städtli in Richtung Zürcher- oder Grynaustrasse geführt werden.</p>			X







Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Da der Weg durchs Städtchen für den Verkehr aus Gommiswald Richtung Autobahnanschluss Tuggen sowie Autobahnanschluss Schmerikon/Uznach wesentlich kürzer ist als über die Verbindungsstrasse, wird die Entlastung klein ausfallen – und der Zubringer aus Gommiswald wird entsprechend wenig befahren.</li> <li>• Der Kreisel neben dem Bahnübergang und der Stauspur beim Fussballplatz werden den Weg verlängern und ein Chaos verursachen, wenn die Barriere wieder aufgeht und der angestaute Verkehr über die Verbindungsstrasse weiterfahren will.</li> <li>• Eine vollständige Schliessung des Bahnübergangs würde das oben erwähnte Problem zwar lösen, aber die Dorfteile Escherstrasse/Escherwiese und Ziegelhof/Burgerriet – mit mehreren Wohnungen, Überbauungen und Geschäften – vom Rest von Uznach abschneiden. Nur die einspurige Brücke zwischen Escherstrasse und Sägestrasse</li> </ul>		<p>nächsten Schritt geprüft, im Wissen, dass in jedem Fall grosse Auswirkungen auf die bestehenden Bauten (Foundation, Setzungen, Tagbautunnel usw.) zu erwarten sind. Im Bereich des Tunnels und der Rampen besteht gemäss dem beigezogenen Moorspezialisten das Risiko einer hydraulischen Abtrennung des Moors. Für die Tunnelvariante müsste weiter die Verträglichkeit mit dem Grundwasser nachgewiesen werden.</p> <p>Ein zusätzlicher Tunnel hätte enorme Mehrkosten zur Folge.</p> <p>Auf das wertvolle Naherholungsgebiet wird in jedem Fall bestmöglich Rücksicht genommen.</p> <p>Bei der Projektierung wurde der Schonung von Landwirtschaftsfläche grosse Beachtung geschenkt. Auch sind die Erschliessungs- und Bewirtschaftungswege in die Projektierung eingeflossen.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>(nota bene zurzeit mit Fahrverbot und auf 6t begrenzt) würde den Dorfteil Escherstrasse/Escherwiese mit Uznach verbinden.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Der Zugang zu den Fussball – und Tennisplätzen ist noch ungelöst.</li><li>• Da die Strasse neu direkt zum Bahnübergang geführt wird, stellt sich die Frage, wieso der Knotenpunkt auf der Grynaustrasse in der Nähe der Axpo und die damit verbundene Linienführung über die Escherwiese, Morgen, Bleiche und Imperhof überhaupt notwendig sind. Ein wichtiges Naherholungsgebiet und erstklassiges Landwirtschaftsland werden sinnlos zerstört.</li><li>• Die einzige einigermaßen vertretbare Alternative ist die von Sebastian Keller, Kaltbrunn, vorgeschlagene Untertunnelung des Gebietes Ziegelhof. Dadurch müsste aber der Knotenpunkt Grynaustrasse weiter südwärts gelegt werden, um eine vertretbare Steigung im Tunnel zu erreichen. Somit müsste die Linienführung des Abschnittes</li></ul>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Grynaustrasse-Burgerfeld über die bestehende Allmeindstrasse entlang der ARA verlegt werden.</p> <p>Insgesamt macht die vorgelegte Variante D keinen Sinn, und das gesamte Projekt sollte ernsthaft neu überdacht werden, wobei neue Gedanken sich nicht nur auf den Sektor «Ost» beschränken sollten. Falls der Gemeinderat auf dem vorgeschlagenen Projekt beharren wird, ist eine Ablehnung durch die Uznacher Bevölkerung höchst wahrscheinlich.</p>					
14	<p>Als ehemaliger Gemeinderat von Uznach und zeitweise Bewohner des Quartier Süd (Escherstrasse) bin ich der Überzeugung, dass für Uznach und auch für das Quartier Süd eine Sperrung des Bahnübergang für MIV eine klare Verbesserung für alle Parteien entsteht. Das Städtchen liegt mit 5 Gehminuten in vertretbarer Distanz. Durch die Verlagerung der grösseren Einkaufsmöglichkeiten zur Anbindung Ausserhirschland entsteht für das</p>	<p>Sperrung Bahnübergang für MIV und verzicht auf Wendekreisel Burgerfeld.</p>	<p>Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Bei der Bewertung der einzelnen Varianten wird unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sportanlagen Rechnung getragen.</p>	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Südquartier keine nennenswerte Gründe die 500m zum Verkehrsentslastenden Städtchen zu gelangen.</p> <p>Verzicht auf Wendekreisel Benknerstrasse: Das Lasso um Uznach zieht sich immer enger. Somit steigen die Zahl der Projektgegner. Mit der Verbreiterung der Benknerstrasse im Bereich Fussballplatz generiert die Projektführung eine unkalkulierbare Masse an neuen Gegner. Durch die Sperrung des Bahnübergang wird diese Verbreiterung obsolete und es können Kompromisse mit den Gegner gefunden werden, welche auch mit der Linienführung nördlich des Fussballplatz, genug Widerstand verursachen.</p> <p>Antrag SoMa Tempo 30 in Städtchen: Umliegende Gemeinden machen es vor und es zeigt sich, dass es möglich ist, auf einer Kt Strasse Tempo 30 einzuführen. Uznach hätte einen entscheidenden Vorteil, dass die Routenberechnung alle</p>		Auf das wertvolle Naherholungsgebiet wird in jedem Fall bestmöglich Rücksicht genommen.			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Durchfahrten in Uznach auf alternative Routen ausweichen. Somit kann schnell und effizient eine Reduktion des Verkehrs erwirkt werden. Bereits vor vier Jahren habe ich in meiner Amtszeit diesen Antrag gestellt und leider bis heute keine News dazu erhalten.</p> <p>Fazit: wer die Gegend kennt, weiss das rund ein drittel der Naherholungszone von Uznach mit der neuen Linienführung tangiert/beeinträchtigt wird. Wenn diese Projekt mit den Einschränkungen rund um Uznach, weiter in die Lebensräume der Bevölkerung eingreift (Linienführung Gommiswald-Rotfarb, Linienführung Dämmli/Äschensack-Rotfarb) wird es an einer Kommunalen Referendumsabstimmung in Uznach scheitern. Ich bitte alle Beteiligten inständig darum, nochmals zu prüfen, ob das Städtchen für den MIV nicht ganz zu sperren ist, sonst werden die Vorteile für Uznach zu klein und es profitieren letztendlich nur noch die Umliegenden</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Gemeinden. Was klar gegen die Entlastungsstrasse spricht und von der Bevölkerung erkannt wird.					
15	Offene Linienführungen sind nicht mehrheitstauglich. Insbesondere wenn ein Naturschutzgebiet beeinträchtigt wird.	Auf die aktuelle Linienführung ist gänzlich zu verzichten. Es ist eine Linienführung "Uznach Nord" zu prüfen, welche unterirdisch geführt wird. Linienführung in Tunnel Rickenstrasse-Schwytter Buehl-Spinnerei Uznaberg -A15. Unterirdische Verbindeung mit Grynaustrasse.	<p>An der Variante D wird festgehalten.</p> <p>«Zurück auf Feld 1» ist zur Zeit keine Option Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung 2011 wurde ein umfangreiches, sorgfältiges Variantenstudium vorgenommen. Grundlegend neue Erkenntnisse wären im Rahmen einer neuen Auslegeordnung nicht zu erwarten.</p> <p>«Zurück auf Feld 1» ist auch deshalb keine Option, weil das TBA mittels Kantonsratsbeschluss 2018 dazu verpflichtet wurde, die Projektierung auf Basis der Variante 19 SR im 17. Strassenbauprogramm (2019 bis 2023) zum Abschluss zu bringen. Für eine neue Auslegeordnung besteht kein gesetzlicher Auftrag.</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
16	<p>Aufgrund der Verkehrszahlen und dem Wachstum des Güterverkehrs sind bei Neubauprojekten leistungsfähige Verkehrsträger für den Güterverkehr zwingend notwendig.</p> <p>Insgesamt finde ich das Projekt sehr gut, bitte bei der Ausführung auf die obengenannten Punkte achten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Strassenbreiten genügend breit auslegen, dass 2 Lastwagen (Breite 2.6m, mit Spiegel 3m) ohne Probleme bei 80 km/h kreuzen können</li> <li>- Sicherheitseinrichtungen (Leitplanken) im Bereich Rotfarb-Rickenstrasse vorsehen</li> <li>- Kreiselradien im Bereich der Abbiegespur beziehungsweise der Grynaustrasse genügend gross für Sattelschlepper mit un gelenkten Achsen auslegen (Schleppkurve)</li> <li>- Abbiegemöglichkeit Benknerstrasse/Grynaustrasse für Fahrzeuge mit Überlänge vorsehen (Langmaterialtransporte, d.h. möglichst keine Verkehrsinseln in diesem Bereich vorsehen)</li> <li>- Kurvenradien im Bereich Rotfarb - Rickenstrasse genügend gross auslegen, dass Sattelschlepper mit un gelenkten Achsen die entgegenkommende Fahrspur nicht überstreifen</li> <li>- Steigungen im Bereich Rotfarb - Rickenstrasse für 44t-Fahrzeuge</li> </ul>	<p>Die Befahrbarkeit der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster ist gemäss den massgebenden Normen und Richtlinien geprüft und berücksichtigt. Die Trennung des Fuss- und Veloverkehrs vom motorisierten Verkehr ist im Projekt berücksichtigt. Bei der Weiterbearbeitung werden Optimierungen ausgearbeitet.</p>		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		(Fahrzeuge mit Wechselbehältern des kombinierten Verkehrs) auslegen - Langsamverkehr klar vom motorisierten Verkehr trennen - keine Höchstgeschwindigkeiten unter 50 km/h - Zugang zu den Dörfern für Lastwagen im Verteilerverkehr weiterhin zulassen (Strassen durch Uznach und Kaltbrunn nicht vollständig mit Verkehrsinseln verbauen) - Benknerstrasse ab Benken bis Ziegelhof auf "normale" Fahrbahnbreite erweitern, so dass zwei LKW mit 2.6m (3m über Spiegel) sinnvoll kreuzen können, ohne aufs Bankett fahren zu müssen				
17	Die Grossumfahrung bringt am meisten Vorteile für die ganze Bevölkerung. Bringen wir diese Variante zur Abstimmung im Kanton St.Gallen. Ich bin überzeugt, dass sich hier eine Mehrheit finden wird. Die Variante D der aktuellen Diskussion hat zu viele Nachteile. Wir erschaffen uns zu grosse Nachteile wie zu Nahe	An ursprünglicher Grossumfahrung fest halten.	Gemäss ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts kann im konkreten Einzelfall eine Beeinträchtigung der Schutzziele eines BLN-Objekts auch durch ein Vorhaben erfolgen, das ausserhalb des eigentlichen Inventarperimeters liegt, wenn dieses negative Auswirkungen auf das Schutzobjekt beziehungsweise auf dessen Schutzziele hat (BGE 115 Ib 311).			X





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Siedlungsgebiet und noch höhere Kosten. Zu grosse hydraulische Risiken sind in dieser Variante. Man bedenke, dass das Gebiet Äschensack bei jedem grösseren Regenwetter immer grosse Wasserlachen aufweist und diese Tage brauchen bis sie abgelaufen beziehungsweise trocken sind.</p> <p>Kann mir jemanden die Frage beantworten; weshalb die eidgenössische Naturschutzkommission ein derart hohes Gewicht hat gegenüber einer grossen dichten Bevölkerung im Linthgebiet.</p>		<p>Dieser Umstand wurde bereits im ENHK-Gutachten vom 17. März 2022 geltend gemacht, wobei die schwerwiegende Beeinträchtigung der nationalen Schutzziele auch damals schon auf einer indirekten und nicht auf einer direkten Tangierung begründet wurde. Eine Linienführung im näheren Umfeld des Kaltbrunner Riets ist deshalb nicht bewilligungsfähig.</p>			
18	<p>Der Landverschleiss und die Kosten sind viel zu hoch.</p> <p>Man kann nicht von schonendem Umgang mit der Natur und Umwelt reden und das genaue Gegenteil machen. Bessere Strassenverbindungen führen automatisch zu Mehrverkehr.</p>	<p>Verzicht auf die Umsetzung sämtlicher zur Diskussion stehender Varianten. Kein weiterer Landverschleiss zugunsten des Individualverkehrs.</p> <p>Rückkehr zu einer Lösung mit Kurztunnel (Bahnunterführung; evtl. Städtli) Ideen der IGMRU ernsthaft prüfen.</p>	<p>Die bekannten Lösungsansätze der IG Mobilität Region Uznach (IGMRU) wurden geprüft. Die Überprüfung zeigt, dass die übergeordneten, regionalen Zielsetzungen und insbesondere die regionalen Aspekte mit den vorgeschlagenen Lösungen nicht erreicht werden können. Auch die Machbarkeit (z.B. Verlegung Steinenbach) wurde teilweise negativ beurteilt oder noch nicht nachgewiesen. Detaillierte Aussagen zur Überprüfung sind auf der Internetseite</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			<a href="https://www.a15-gaster.ch/flankierende-massnahmen-uznach">https://www.a15-gaster.ch/flankierende-massnahmen-uznach</a> (Antworten zu IGMRU).			
19	Siehe Text	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,            Die Voten aus dem Publikum an der Informationsveranstaltung vom 22. März haben mir gezeigt, dass es wohl, unabhängig von der Variante, sehr schwierig sein wird, dieses Projekt vor dem Volk wirklich durchzubekommen. Die Uznacher scheinen stur zu sein und möchten wohl, trotz der grossen Probleme, am liebsten alles so lassen, wie es ist. Seit einigen Jahrzehnten wird von einer Umfahrung gesprochen und nichts (ausser viele teure Kommissionen und Planungsgruppen) passiert. Andere Gemeinden haben uns inzwischen links überholt und haben heute entsprechende Umfahrungen. Bei uns wird offensichtlich das Wohl einiger Vögel und Lurche über das der Menschen gestellt. Wenn ich mir die Situation anschau, komme ich zum Schluss, dass bereits mit einer Unterführung des Bahngeleises</p>	<p>Die vorgeschlagene Lösung missachtet wichtige Randbedingungen wie die Hochwassergefährdung durch den Steinenbach und dessen Standortgebundenheit.</p> <p>Eine Bahnunterführung hätte zur Folge, dass die Route durchs Städtli deutlich an Attraktivität gewinnen würde, was entgegen der übergeordneten Zielsetzung Mehrverkehr zur Folge hätte.</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>anstelle einer Barriere, kombiniert mit einer geschickten Verkehrsführung, ein Grossteil der Staus im Städtchen verhindert werden könnten. Warum kümmert man sich nicht zuerst mal um diesen Hotspot? Stattdessen plant man einen Wendekreis, auf dessen Zufahrt sich die Autos stauen können oder schliesst den Bahnübergang komplett. Das könnte man sich sparen.</p> <p>Leider wird auch nach wie vor ungehemmt Wohnraum gebaut, ohne Rücksicht auf die daraus resultierende Mehrbelastung der Verkehrswege und sonstigen Infrastruktur. Die gesamte Infrastruktur (Verkehr, Post, Einkaufsmöglichkeiten etc.) in Uznach ist m.E. bereits über die Massen belastet.</p> <p>Meine Vorschläge zusammengefasst: Aufsplittung des Gesamtprojekts. Priorität 1: Planung und Bau einer Unterführung anstelle der Barriere beim Bahnübergang</p>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Priorität 2: Stop des hemmungslosen Ausbaus der Wohnflächen in unserer Gemeinde</p> <p>Priorität 3: Planung und Bau Umfahrungsstrasse unter Einbezug der neuen Bahnunterführung</p> <p>Ich werde diese Ausführungen auch noch als mail senden.</p>				
20	<p>Die nun favorisierte Variante D führt zwar nicht unbedingt zu mehr Kulturlandverlust gegenüber den bisher verfolgten Varianten, aber in nicht zumutbarem Ausmass zu mehr Kultur-Genuss-Verlust. Stark beeinträchtigt würden künftig Jugend- und Sportvereins-Aktivitäten, von den Lärmimmissionen nicht nur Anwohner, sondern eine grosse Anzahl von Ruhesuchenden, welche täglich entlang des Steinenbachs bis zur Rotfarbbrücke hin und zurück spazieren.</p> <p>Mit allen unterbreiteten Varianten und auch mit der favorisierten Variante wird das Hauptproblem der Wartezeiten im</p>	<p>1. Es sei eine Untertunnelung von der Grynaustrasse bis zur Rösslikreuzung mit Anschluss an das bestehende Strassennetz ernsthaft zu prüfen.</p> <p>2. Eventualiter sei der Bahnübergang für den motorisierten Verkehr zu sperren.</p>	<p>Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Bei der Bewertung der einzelnen Varianten wird unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sportanlagen Rechnung getragen.</p> <p>Östlich des Bahnhofs Uznach sind mit dem Fahrplan 2024 und dem Doppelspurausbau keine zusätzlichen Züge gegenüber heute vorgesehen. Bereits heute verkehren vier Züge pro</p>	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>künftigen viertelstündigen Bahnbetrieb mit geschlossenen Barrieren nicht gelöst. Der Stau wird nur verlagert auf eine Stauspur. Und für den Verkehr grynau-auswärts ist das Städtchen weiterhin die Stauspur.</p> <p>Wenn nach den früheren Varianten immer noch zwischen 8000 - 10'000 Fahrzeuge durch das Städtchen Uznach fahren, wird dies auch nach der nun favorisierten Variante D der Fall sein? Wenn nicht, warum nicht, und mit wie vielen Fahrzeugen pro Tag ist mit der nun favorisierten Variante im Städtchen Uznach nach deren Realisierung zu rechnen?</p> <p>Mitbürger Erwin Elsener hat eine Variante Untertunnelung des Städtchens mit Kreisel bei der Rösslikreuzung ins Spiel gebracht. Wurde diese Variante von den Experten des Kantons ernsthaft geprüft? Wenn ja, wo finden wir den Argumentenkatalog, der gegen den Vorschlag spricht. Wurde dazu eine</p>		<p>Stunde und Richtung. Der Angebotsausbau findet nur zwischen Uznach und Rapperswil statt. Da es sich bei Uznach um einen Bahnknoten handelt, kommen und gehen zwei Züge jeweils gebündelt, was einem ungefähren Halbstundentakt entspricht. Ein weiterer Ausbau des Bahnangebotes ist momentan nicht in Sicht.</p> <p>Auf das wertvolle Naherholungsgebiet wird in jedem Fall bestmöglich Rücksicht genommen.</p> <p>Die vorgeschlagene Untertunnelung des Städtlis liegt ausserhalb des Perimeters und wird nicht weiter behandelt. Folgende Aussagen können aufgrund von vorangegangenen Abklärungen gemacht werden:</p> <p>Bereits in den 1990er-Jahren bestanden Pläne für eine 600 Meter lange Kernumfahrung. Das Vorhaben erwies sich als unzweckmässig. Die</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	unabhängige Zweitmeinung eingeholt? Es ist sehr einfach zu sagen, das geht nicht, wenn man nicht will!		<p>Kernumfahrung hätte zwar das Städtchen, nicht aber die Ausfallstrassen entlastet. Für Fussgänger/innen und Velofahrer/innen hätte sich der Zugang zum Städtchen massiv verschlechtert. Die Entwicklung des Zentrums wäre verunmöglicht worden. Aus diesen Gründen wurde die Kernumfahrung von Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern an der Urnenabstimmung wuchtig verworfen.</p> <p>Im Jahr 2007 zeigte die Machbarkeitsstudie des kantonalen Tiefbauamts zur Unterführung der SBB-Linie, dass das Vorhaben im Städtchen zu Mehrverkehr führen würde. Zudem wäre die Bahnunterführung aufgrund des Steinenbachs einem immensen Hochwasserrisiko ausgesetzt. Um dieses Risiko zu eliminieren, wäre eine Umlegung des Baches erforderlich. Eine im Jahr 2020 erstellte Machbarkeitsstudie bestätigt allerdings, dass eine Bachumlegung aus verschiedenen Gründen unrealistisch ist.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			<p>Die Ausführungen zur Verlegung des Steinenbachs sind dem Kapitel 4.1.5 zu entnehmen. Der Steinenbach muss mit seiner bestehenden Linienführung als Randbedingung berücksichtigt werden.</p> <p>Die vorgeschlagene Lösung lenkt den Verkehr ins Siedlungsgebiet, was die Attraktivität der Route erhöht und den Druck auf die Zufahrtsstrassen steigert. Zudem hält die Variante nur eine Lösung für den Nord-Süd, nicht aber für den Ost-West Verkehr bereit, dieser wird weiterhin über die Zürcherstrasse geführt. Wie diese angebunden werden soll, ist unklar.</p> <p>Weiter ist diese Variante aus Gründen der Verkehrssicherheit als sehr kritisch zu beurteilen. Einerseits treffen im Rössliknoten diverse verflechtende Verkehrsströme aufeinander und dies bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 16'000 Fahrzeugen. Aufgrund der tiefen Geschwindigkeiten im</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			<p>Spindelkreisel, der starken Verflechtungen, ungenügenden Sichten und dem starken Verkehrsaufkommen ist das Unfallrisiko hoch und der Zugang für Blaulichtorganisationen praktisch unmöglich. Zudem ist ein Rückstau in den Tunnel aus Sicherheitsgründen jederzeit zu unterbinden. Umleitungsmöglichkeiten sind nicht gegeben.</p> <p>Eine grobe Überprüfung der Variante hat ergeben, dass der Spindelkreisel aufgrund der verkehrlichen Anforderungen einen Durchmesser von 65 bis 80 m aufweisen müsste (Entflechtung Verkehrsströme, Sichtweiten, Schleppkurven Schwerverkehr usw.). Im Bereich des Städtchens ist sowohl ein Ortsbildschutzgebiet A von kantonalen Bedeutung als auch ein archäologisches Schutzgebiet ausgewiesen. Die städtebauliche Verträglichkeit mit den kantonalen Vorschriften wäre nachzuweisen. Aufgrund von ersten</p>			





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			<p>Abklärungen mit der kantonalen Denkmalpflege ist davon auszugehen, dass die massiven Ausmasse des Spindelkreisels eine schwere Beeinträchtigung des Ortsbildschutzes zur Folge hätten.</p> <p>Zusammenfassend kann wie folgt Stellung genommen werden: Die unterbreitete Variante liegt ausserhalb des betrachteten Perimeters. Sie erfüllt die übergeordneten regionalen Zielsetzungen nicht und bringt insbesondere keine Lösungen für das Industriegebiet in Schmerikon, für das Entwicklungsgebiet Usserhirschland, für die Verkehrsentslastung der Zufahrtsachsen oder die Verkehrssicherheit entlang dem bestehenden Strassennetz.</p> <p>Die unterbreitete Lösung missachtet wichtige Randbedingungen wie die Hochwassergefährdung durch den Steinenbach und dessen</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			Standortgebundenheit oder die Anforderungen aufgrund des Ortsbildschutzes. Aufgrund der deutlichen Ablehnung der Kernumfahrung im Jahre 1990 ist davon auszugehen, dass diese Variante nicht mehrheitsfähig sein dürfte. Bei den genannten Kosten dürfte es sich um eine grobe Schätzung handeln, ohne dass dabei die örtliche Geologie und Hydrogeologie, der hochanspruchsvolle Bau im Städtchen oder die provisorische Verkehrsführung während dem Bau berücksichtigt wurden. Trotz der verhältnismässig hohen Kosten bleibt ein Grossteil der übergeordneten Zielsetzungen ungelöst.			
21	Wir dürfen die Vereine mit deren Bedürfnissen und Aktivitäten nicht vergessen, ansonsten schaffen wir Gegenwind.	Geschätztes Tiefbauamt. Die Verbindungsstrasse A15 Gaster ist ein MUSS und der aktuelle Verkehrszustand in Uznach ist absolut kein Zustand. Die täglichen Kolonnen durch Uznach beginnen mittlerweile beim Uznaberg und ziehen sich bis zum Rössliplatz und umgekehrt. Es muss etwas passieren und die aktuelle Lösung ist die einzige	An der Variante D wird festgehalten.  Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		Variante. Der neu gedachte Abschnitt Grynau-Rotfarb unterstütze ich sehr. Zu beachten ist, dass die betroffenen Vereine im Bereich Fussball- und Tennisplatz, inkl. Pfadi, in ihren Aktivitäten nicht eingeschränkt werden und ein möglicher Ausbau in diesem Bereich nicht verhindert wird. Weiter ist es mir ein Anliegen, dass dieser Bereich inkl. Parkplatz und Festplatz gut erschlossen wird aufgrund der geplanten Stauspur. Besten Dank für den unermüdlichen Einsatz.	Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge durch die Vereine werden gerne entgegengenommen.			
22	<p>1. Seit Jahren planen wir als Eigentümerin in Zusammenarbeit mit der Gemeinde und mit Vereinen auf die Erweiterung der Sportplätze hin. Mögliche Projekte: weiteres Fussballfeld (1. Priorität), allenfalls Tennisanlage oder Mehrzweckhalle. Eine notwendige Entfaltungsmöglichkeit wäre ausgebremst.</p> <p>2. Sofern die Benknerstrasse in diesem Bereich verbreitert würde und auf der</p>	<p>1. Die seitens Gemeinde in Aussicht gestellten Erweiterungsmöglichkeiten für Sportplätze Richtung Osten müssen gewährleistet bleiben. Dies im Mindestmass eines weiteren Fussballfeldes.</p> <p>2. Wie breit wird die Benknerstrasse im Bereich der Parkierungs- und Sportanlagen? Wie viel zusätzliches Land wird beansprucht?</p>	<p>An der Variante D wird festgehalten.</p> <p>Die Detailplanung südlich des Bahnüberganges wird in einem nächsten Schritt angegangen. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen</p>	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>nördlichen Seite Land in Anspruch genommen würde, wären die Auswirkungen für das Freizeitangebot von Uznach massiv: Spielplatz, Parkierungs- und Festplatz, Fussballplätze und wertvoller Raum für künftig geplante Projekte an ausgezeichneter Lage gingen verloren.</p> <p>3. Auf den Plänen ist für uns nicht ersichtlich, wie unsere Freizeitanlagen künftig erschlossen würden.</p> <p>4. Das Bachbett des Steinenbachs gibt bereits eine nicht unpassende Linienführung in einer bestimmten Tiefe vor. Prüfwert?</p> <p>5. Die Erschliessung dieses Gebiets inkl. Parkierungsmöglichkeiten muss unser Erachtens miteinbezogen werden. Die Parzelle 1594 bietet wohl eine der ganz wenigen Möglichkeiten dazu.</p> <p>6. Wie bereits seit Jahren, deponieren wir</p>	<p>3. Wie werden die Zufahrten an der Benknerstrasse geregelt?</p> <p>4. Wurde die Verlegung der künftigen Strasse in den Steinenbach geprüft?</p> <p>5. Ist auf Höher der Parzelle 1594 an der Grynaustrasse eine Ausfahrt/Kreisel zur Erschliessung von Bahnhof Süd/Linth-Ressort grundsätzlich möglich?</p> <p>6. Verweis auf unsere bereits bekannten Forderungen nach Ersatzflächen/Realabtausch</p> <p>7. Nicht mehr verwendeter Strassenabschnitt Benknerstrasse. Bewirtschaftungsweg nicht vergessen</p> <p>8. Stauspur Burgerrietstrasse?</p>	<p>werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt.</p> <p>Der Landbedarf wird im Rahmen des Genehmigungsprojekts ermittelt.</p> <p>Die Ausführungen zur Verlegung des Steinenbachs sind dem Kapitel 4.1.5 zu entnehmen. Der Steinenbach muss mit seiner bestehenden Linienführung als Randbedingung berücksichtigt werden.</p> <p>Die Möglichkeit von Realersatz ist aufgrund des bäuerlichen Bodenrechts nicht gegeben. Das Tiefbauamt steht konstruktiven Lösungen im Rahmen des rechtlich zulässigen offen gegenüber. Bei der Projektierung wurde der Schonung von Landwirtschaftsfläche grosse Beachtung geschenkt. Auch sind die Erschliessungs- und Bewirtschaftungswege in die Projektierung eingeflossen. Für den vorliegenden Abschnitt wird dies noch vorgenommen.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>hiermit nochmals unsere Forderungen nach Ersatzflächen/Realabtausch bzgl. Landwirtschaftsland</p> <p>7. Ab Höhe Garage Böckmann würde infolge neuem Strassenverlauf die Benknerstrasse zurückgebaut. Wir weisen darauf hin, dass nach wie vor ein Bewirtschaftungsweg von Nöten ist. Vorschlag: Verwendung des Velowegs als Bewirtschaftungsweg für Landwirte</p> <p>8. Hilft allenfalls die bereits bestehende Burgerrietstrasse zur Nutzung der gesuchten Stauspur?</p>		<p>Eine Stauspur entlang der Burgerrietstrasse wurde im vergangenen Variantenstudium bereits geprüft. Dabei stellte sich heraus, dass das Potential von Schleichverkehr durch die Quartiere einerseits hoch ist und andererseits keine wesentlichen Vorteile durch diese Lösung resultieren.</p>			
23	<p>Bei allen 4 Varianten soll die RVS auf der gleichen Stelle in die bestehende Benknerstrasse geführt werden. Aufgrund der Detailskizze «Wendkreisel» dürfte dies unmittelbar östlich vor der Einmündung der Burgerrietstrasse sein. Damit wird die Burgerrietstrasse je länger je mehr zur «kleinen Umfahrung». Dies ist bereits heute der Fall. Die bestehenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen</p>	<p>Bei allen vier Varianten sei mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen, dass nach der geplanten Zusammenführung der neuen RVS in die bestehende Benknerstrasse die Burgerrietstrasse nicht als Umgehungsstrasse benutzt werden kann. (Sackgasse mit Sperrung vor der Benknerstrasse o.a.).</p>	<p>Eine Stauspur entlang der Burgerrietstrasse wurde im vergangenen Variantenstudium bereits geprüft. Dabei stellte sich heraus, dass das Potential von Schleichverkehr durch die Quartiere einerseits hoch ist und andererseits keine wesentlichen Vorteile durch diese Lösung resultieren.</p>	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>(Parkfelder) bringen zu wenig. Vor allem in den Stosszeiten besteht schon heute ein grosses Verkehrsaufkommen. Ohne flankierende Massnahmen wird der Verkehr von und nach Benken und Kaltbrunn mit Sicherheit die Burgerrietstrasse benutzen.</p> <p>Plan auf Mail 30.04.2023</p>		Die Anpassung Erschliessung Ziegelhof wird im weiteren Projektverlauf geprüft, mit dem Ziel, Schleichverkehr zu vermeiden.			
24	<p>Ich bin der Meinung, es sollte eine zentrale Lösung gefunden werden. Die Ursache liegt nur bei der Barriere und nicht bei den jeweiligen Zufahrtsstrassen, wie Rickenstrasse, Züricherstrasse oder Gasterstrasse.</p> <p>Es ist mir bewusst, damit das Städtchen entlastet werden muss, Und so keinen Rückstau durch die Barriere ins Städtchen verlagert wird. Sehr gerne werde ich Ihnen meinen Vorschlag per Email zukommen lassen und würde mich gerne mit ihnen einmal unterhalten damit eine triftige und zeitgemäße Lösung gefunden werden könnte.</p>	<p>Guten Tag die Damen und Herren, ich finde die Linienführung Passt nicht mehr zeitgemäß der heutigen Möglichkeiten In das Konzept. Sehr gerne würde ich Ihnen meinen Vorschlag einmal präsentieren. Somit würden nicht so viele nützliche Landreserven wegfallen. Es gibt genügend Beispiele zum Beispiel in Frauenfeld oder in Sins wo der Straßenverlauf unterirdisch in einer Tunnelvariante gelöst werden könnte. Mein Antrag wäre, die Möglichkeiten nochmals genau zu prüfen betreff dem Straßenverlauf und das Konzept</p>	<p>Die vorgeschlagene Variante liegt ausserhalb des Perimeters und wird nicht weiter behandelt.</p> <p>An der Variante D wird festgehalten.</p> <p>«Zurück auf Feld 1» ist zur Zeit keine Option. Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung 2011 wurde ein umfangreiches, sorgfältiges Variantenstudium vorgenommen. Grundlegend neue Erkenntnisse wären im Rahmen einer neuen Auslegeordnung nicht zu erwarten.</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		grundlegend zu ändern, damit kein Wertvolles Nutzland verloren geht.	<p>«Zurück auf Feld 1» ist auch deshalb keine Option, weil das TBA mittels Kantonsratsbeschluss 2018 dazu verpflichtet wurde, die Projektierung auf Basis der Variante 19 SR im 17. Strassenbauprogramm (2019 bis 2023) zum Abschluss zu bringen. Für eine neue Auslegeordnung besteht kein gesetzlicher Auftrag.</p> <p>Im Rahmen der Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsbeurteilung (ZMB) wurden 21 Varianten entwickelt und beurteilt, dabei auch einige unterirdische Linienführungen.</p> <p>Die vorgeschlagene Lösung erfüllt die übergeordneten, regionalen Zielsetzungen nicht.</p> <p>Zudem wurde die Umlegung des Steinenbachs durch das Perimeterunternehmen Steinenbach geprüft. Das Gutachten zeigte, dass insbesondere aus hydraulischen Gründen keine machbare Verlegungsvariante</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			existiert. Auch die Beeinträchtigung des Wasserhaushalts des Flachmoors in qualitativer und quantitativer Hinsicht wird als grosses Risiko beurteilt. Der Steinenbach muss mit seiner bestehenden Linienführung als Randbedingung berücksichtigt werden.			
25	<p>- Variante D: Problem Barriere ist nicht gelöst, Kosten/Nutzen steht in keinem Verhältnis</p> <p>- Studien in England zeigten: Flaschenhals entfernen löst Verkehrsaufkommen nicht. Flaschenhals verschärfen oder ganz schliessen, zwingt Automobilisten auf alternative Routen oder anderes VERHALTEN und "löst"sich</p>	<p>- Ringstrassen-Verkehrslösung (bestehende Strassen im Städtli als Einbahn, Ausnahme ÖV&amp;Rettung) prüfen, ähnlich Davos</p> <p>- 3-monatiger Praxistest, um Erfahrungen zu sammeln und weitere Schlüsse daraus ziehen</p> <p>- beim Markt im Städtli funktioniert das ebenfalls</p> <p>- eventuell kombiniert mit Rotlicht: Verkehr von Grynau nach Uznach ab Garage Grynau stauen, wenn Barriere unten ist</p> <p>- Umfahrung nach Gommiswald auf keinen Fall umsetzen (2'000 Fahrzeuge)</p>	<p>Die vorgeschlagene Variante liegt ausserhalb des Perimeters und wird nicht weiter behandelt.</p> <p>An der Variante D wird festgehalten.</p> <p>Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft.</p>	X		





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Kosten / Nutzen steht in keinem Verhältnis</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Verkehr nach Benken (aus Richtung Schmerikon via Autobahn, ist heute schon möglich)</li><li>- Verkehr nach Gommiswald (aus Richtung Schmerikon via Autobahn nach Benken, Kaltbrunn)</li><li>- wenn das zu weit ist, dann ab Jona über Eschenbach oder A15 bis Ausfahrt Neuhaus, dann via Ernetschwil</li><li>- Verbesserung Rickenstrasse bietet ebenfalls Entlastung für Verkehr Rapperswil - Gommiswald</li><li>- Wie kann der Verkehrsstau mit minimalsten baulichen Eingriffen entschärft werden? Das müsste Zielsetzung sein</li><li>- Thema Barriere muss gelöst sein (Beispiel Route Wattwil - Wil)</li><li>- Benknerstrasse so lassen, wie sie ist (von der Führung her gesehen)</li></ul>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<ul style="list-style-type: none"><li>- jedoch verbreitern</li><li>- ein grosser Teil des Verkehrs in Uznach ist von uns Einwohnern</li><li>- Jona hat es geschafft mit einem Mix aus kleinen und grossen Bussen ein attraktives Angebot für den lokalen Verkehr anzubieten, das könnte Uznach auch Entlastung bringen</li><li>- im Lenggis in Jona nimmt sicherlich niemand das Auto um in die Stadt zu fahren zum Einkaufen oder andere Aktivitäten zu machen, die nehmen den Bus und haben keine Parkplatzprobleme</li><li>- Selbst wenn das Städtli Uznach weniger Verkehr hätte, würde kein auswärtiger Automobilist dort anhalten und etwas einkaufen, es hat kein Platz, nicht zum Parkieren, nicht zum Aussteigen</li><li>- das war früher ein Argument, da gab es Bäcker, Metzger, Lebensmittelläden, Restaurants, Apotheke, Uhrengeschäft etc.</li><li>- all das ist nicht mehr da und wird auch</li></ul>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>nicht mehr kommen - das Verhalten der Leute hat sich verändert - auch mit der Umfahrung wird der lokale Verkehr hoch bleiben, es sei denn, ein cleveres ÖV-Angebot, mit Ringverkehr "light" wird geprüft</p> <p>Es geht nicht alleine um die grosse Investition, der Einschnitt in die Umgebung ist einfach TOO MUCH. Die Unterhalts-Kosten, auch das Risiko für die Untertunnelung bei Hochwasser, sind viel zu hoch.</p>				
26	Mit der Schliessung des Bahnübergangs kann das Hauptziel, markant weniger Verkehr im Städtchen Uznach, am besten erreicht werden.	<p>Im Bereich Sportanlagen (Fussballplatz Uznach) ist die Linienführung möglichst weit nach Osten zu verlegen, damit eine zukünftige Entwicklung (Masterplan Burgerkorporation, neuer Fussballplatz etc.) nicht verunmöglicht wird.</p> <p>Der Bahnübergang soll für den motorisierten Individualverkehr vollumfänglich gesperrt werden.</p>	<p>An der Variante D wird festgehalten.</p> <p>Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die</p>		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Auf die Stauspur ist mit der Schliessung des Bahübergangs zu verzichten.</p> <p>Ansonsten ist die aktuell vorgeschlagene Variante weiter zu verfolgen.</p>	<p>bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge durch die Vereine werden gerne entgegengenommen.</p>			
27	<p>Es ist sehr wichtig, dass die Bedürfnisse der Vereine berücksichtigt werden. Für einen direkten Austausch stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.</p>	<p>Im Bereich der Tennisplätze und auch Fussballplätze bitten wir darum, die Bedürfnisse der Vereine zwingend zu berücksichtigen. Deshalb muss die Linienführung in diesem Bereich möglichst weit nach Osten (Richtung Benken) verschoben werden, damit genügend Landreserve für die Entwicklung von weiteren Ballsportplätzen und Sportanlagen erhalten bleibt. Hier gilt es den Masterplan der Burgerkorporation Uznach (liegt dem TBA bereits vor, Quelle Gemeinde Uznach) zu berücksichtigen. Die Zufahrt zu den Sportplätzen und Freizeitanlagen muss weiterhin problemlos gewährleistet sein. Somit soll</p>	<p>An der Variante D wird festgehalten.</p> <p>Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge durch die</p>		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		die Anbindung im nördlichen Bereich der geplanten Stauspur so gestaltet werden, dass sämtliche Vereinsbedürfnisse berücksichtigt werden. Nicht zu vergessen ist, eine gute Anbindung des Parkplatzes, der den Vereinen und der Bevölkerung auch als Festplatz dient.	Vereine werden gerne entgegengenommen.			
28	Sie finden den ausführlichen Überlegungen und Begründungen im zugestellten Protokollauszug.	<p>Der Gemeinderat Kaltbrunn dankt für die Gelegenheit zur Mitwirkung am Variantenstudium A15-Gaster, Abschnitt Grynaustrasse bis Rotfarb und hat sich an der Gemeinderatssitzung vom 24. April 2023 intensiv mit den ausgearbeiteten Varianten befasst.</p> <p>Gerne stellen wir Ihnen den ausführlichen Protokollauszug als E-Mail an die angegebene Adresse zu.</p> <p>a) Das Bedauern zur verworfenen Variante 0 auszudrücken, der Verbindungsstrasse aber weiterhin die volle Unterstützung zuzusprechen;</p>	Gemäss ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts kann im konkreten Einzelfall eine Beeinträchtigung der Schutzziele eines BLN-Objekts auch durch ein Vorhaben erfolgen, das ausserhalb des eigentlichen Inventarperimeters liegt, wenn dieses negative Auswirkungen auf das Schutzobjekt beziehungsweise auf dessen Schutzziele hat (BGE 115 Ib 311). Dieser Umstand wurde bereits im ENHK-Gutachten vom 17. März 2022 geltend gemacht, wobei die schwerwiegende Beeinträchtigung der nationalen Schutzziele auch damals schon auf einer indirekten und nicht auf einer direkten Tangierung begründet wurde. Eine Linienführung im näheren Umfeld des Kaltbrunner Riets ist deshalb nicht bewilligungsfähig.	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>b) Die in den Erwägungen skizzierte «Kombinationsvariante F» zur Überprüfung vorzuschlagen;  c) Andernfalls die Bestvariante D zu befürworten;  d) In beiden Fällen (Variante F oder Variante D) den Anschluss Benken ab der Ewigkeitsstrasse als zwingende Bedingung zu formulieren;  e) An den Antrag vom März 2022 um Aufnahme der Ewigkeitsstrasse in das Staatsstrassennetz zu erinnern.</p>				
29	<p>Es ist sehr wichtig, dass die Bedürfnisse der Vereine berücksichtigt werden. Für einen direkten Austausch stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.</p> <p>Uns ist es ein Anliegen, dass die Bedürfnisse der Uzner Vereine nicht vergessen gehen. Auch wenn wir nicht direkt betroffen sind ist es uns ein grosses Anliegen unsere Partnervereine zu unterstützen.</p>	<p>Im Bereich der Fussball- und Tennisplätze müssen die Vereinsbedürfnisse zwingend berücksichtigt werden. Deshalb muss die Linienführung in diesem Bereich möglichst weit nach Osten (Richtung Benken) verschoben werden, damit genügend Landreserve erhalten bleibt für die Entwicklung von weiteren Ballsportplätzen, sowie einer allfälligen Mehrzweckhalle. Hier gilt es den Masterplan der Burgerkorporation Uznach (liegt dem TBA bereits vor, Quelle Gemeinde Uznach) zu berücksichtigen.</p>	<p>An der Variante D wird festgehalten.</p> <p>Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die</p>		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		Die Zufahrt zu den Sportplätzen und Freizeitanlagen muss weiterhin gewährleistet sein und somit soll die Anbindung im nördlichen Bereich der geplanten Stauspur so gestaltet werden damit sämtliche Vereinsbedürfnisse berücksichtigt werden. Nicht zu vergessen ist, die sinnvolle Anbindung des Parkplatzes, der den Vereinen auch als Festplatz dient.	Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge durch die Vereine werden gerne entgegengenommen.			
30	<p>Begründung/Massnahmen: Eine Umfahrung löst nicht unsere Probleme Zusätzlichen Strassenbau sah man bis in die Achtzigerjahre als Lösung gegen Verkehrsprobleme. Auch bei der Eröffnung der A15 wurde uns Bürgerinnen und Bürgern weniger Verkehr versprochen. Das Gegenteil ist der Fall. Auch eine Reihe internationaler Studien wies nach, dass zusätzliche Strassen zusätzlichen Verkehr erzeugen. Interessanterweise unabhängig davon, ob die Bevölkerung wächst oder nicht. Es entsteht nach kürzester Zeit zusätzlicher</p>	Ich votiere von der weiteren Planung einer Umfahrung A15 Abstand zu nehmen. Der Strassenbau muss sich auf Renovation, Verbesserung der Sicherheit bei der Ortsdurchfahrt und Verbesserung des ÖV beschränken. Begründung und Vorschläge siehe bei Begründung.	<p>Die vorgeschlagene Variante liegt ausserhalb des Perimeters und wird nicht weiter behandelt. Folgende Aussagen können aufgrund von vorangegangenen Abklärungen gemacht werden:</p> <p>ÖV fördern: Das Gesamtverkehrskonzept Zürichsee-Linth aus dem Jahr 2009 weist darauf hin, dass der Regionalverkehr nur funktioniert, wenn der öffentliche Verkehr, motorisierte Individualverkehr sowie der Fuss- und Radverkehr gut zusammenspielen. Dem entsprechend wurden in den vergangenen Jahren die Langsamverkehrsverbindungen optimiert</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Stau an den Knotenpunkten und Zubringerstrassen. Zudem wird der öffentliche Nahverkehr existenziell dadurch geschädigt. Moderne Lösungen setzen daher auf die Stärkung des ÖV und nicht auf zusätzliche Strassen. Gemäss der kantonalen Planung ist zudem in Zukunft mit keiner weiteren Zunahme des Strassenverkehrs zu erwarten.</p> <p>Den ÖV fördern Stattdessen soll der öffentliche Nahverkehr deutlich ausgebaut werden, mit intelligenten Lösungen sowohl hinsichtlich der Frequenz, angepassten Fahrplänen gerade auch in den Randzeiten, deutlich reduzierten Fahrpreisen und gesteigerter Attraktivität durch weitere Dienstleistungen. Lösungen könnten sein: Ruftaxis über APPs und an den Haltestellen, elektronische Anzeige an den Haltestellen der nächsten Verbindungen, angepasste Fahrzeuggrössen, Carsharing Angebote</p>		<p>und der öV sukzessive ausgebaut. Im öV stellt die neue Doppelspur zwischen Uznach und Schmerikon zur Beseitigung des Kapazitätsengpasses einen Quantensprung dar. Die Busse werden auf das Bahnangebot ausgerichtet. Wenn die Busse aber im Stau stehen und die Fahrgäste die Anschlüsse verpassen, ist das nicht attraktiv. Der Entlastungseffekt der RVS A15-Gaster kommt daher auch dem öV und dem Langsamverkehr zugute.</p> <p>Lösung Grynaustrasse: Bereits in den 1990er-Jahren bestanden Pläne für eine 600 Meter lange Kernumfahrung. Das Vorhaben erwies sich schon damals als unzweckmässig. Die Kernumfahrung hätte zwar das Städtchen, nicht aber die Ausfallstrassen entlastet. Für Fussgänger/innen und Velofahrer/innen hätte sich der Zugang zum Städtchen massiv verschlechtert. Die Entwicklung des Zentrums wäre verunmöglicht worden. Aus diesen Gründen wurde die</p>			





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>in den Gemeinden, einfache gratis Velomitnahme, bevorzugte Busspuren ... Mit den eingesparten Steuergeldern könnte dies problemlos finanziert werden, eventuell sogar der ÖV im Stadtgebiet und zu den umliegenden Gemeinden kostenlos angeboten werden.</p> <p>Lösung Grynaustrasse Eine Unter- oder Überquerung der Barriere an der Grynauer Strasse könnte eine weitere sinnvolle Massnahme sein, um die Verkehrssituation zu den Hauptverkehrszeiten zu entlasten. Eine Stilllegung einer direkten Verbindung zum Städtli würde Uznach in 2 Teile zerschneiden und dadurch dem Zusammenleben schwerwiegenden Schaden anrichten. Der Lösungsvorschlag von Herrn Elsener erscheint mir in diesem Zusammenhang wert weiterverfolgt zu werden. Eine Unterführung mit anschliessender Untertunnelung des Städtli könnte das Städtli deutlich entlasten, ohne die</p>		<p>Kernumfahrung von Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern an der Urnenabstimmung wuchtig verworfen.</p> <p>Ebenfalls wurde in der Gemeinde Uznach und im Kanton die Idee einer Bahnunterführung mehrmals geprüft. Die technische Machbarkeit einer Bahnunterführung ausser Acht gelassen, gehen Kanton und Gemeinde davon aus, dass ein entsprechendes Vorhaben für die innerörtliche Verkehrsentwicklung von grossem Nachteil wäre. Anstelle einer Verkehrsentlastung wäre im Zentrum Uznach mit Mehrverkehr zu rechnen, und die Aufenthaltsqualität würde weiter verschlechtert.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>gravierenden Nachteile einer Umfahrung einzuhandeln.</p> <p>Flexible Geschwindigkeiten Zum besseren Schutz der Bevölkerung: flexible Geschwindigkeitsbegrenzungen mit elektronischen Anzeigen und entsprechenden Überwachungsmassnahmen. Während der Nacht, an Wochenenden und vor und nach den Schulzeiten wird durch eine reduzierte Geschwindigkeit die Sicherheit erhöht, der Lärm und die Abgasbelastung reduziert. Das macht es zusätzlich attraktiver ÖV zu nutzen oder die Spitzenzeiten zu meiden.</p> <p>Rettungsfahrzeuge Für Rettungsfahrzeuge müssen die Verkehrsteilnehmende eine Rettungsgasse freimachen. Das sollte selbstverständlich sein, ist es leider nicht. Hier muss verstärkt aufgeklärt werden. Zusätzlich schlage ich vor, die Absperrung Haselgässchen/Herrenacker</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Strasse durch funkgesteuerte Versenkpoller zu ersetzen. So hätten die Rettungsfahrzeuge im Notfall eine Ausweichroute.</p> <p>Landwirtschaftsfläche erhalten Bereits heute sind grosse landwirtschaftlich nutzbare Flächen mit Strassenbauwerken versiegelt. Das erhöht unsere Abhängigkeit bei der Ernährung vom Ausland. Gerade in Krisenzeiten zeigte sich, wie gefährlich dies für die Versorgung der Bevölkerung ist. Es sollte zu denken geben, dass selbst zur Zeit der Anbauschlacht unsere Schweiz nicht in der Lage war die Ernährung seiner Bürgerinnen und Bürger aus eigener Kraft sicherzustellen. Die geplante Umfahrungsstrasse würde über 60'000m2 an wertvoller Kulturfläche vernichten.</p> <p>Wohn- und Lebensqualität erhalten Die Wohn- und Lebensqualität in unserer Gemeinde nimmt durch weiteren</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Strassenbau ab, unsere Landschaft wird zerstört. Die Umfahrungsstrasse würde zusätzlich zu den Bahngleisen die Wohngebiete von den Naherholungsgebieten abriegeln und unsere Gemeinde zerschneiden. Durch Tunnel und Strassen werden Ökosysteme zerschnitten, die Lebensgrundlagen zerstört und die Biodiversität nimmt weiter ab. Versiegelte Flächen erhöhen zudem die Hochwassergefahr. Zusätzlich würden weitere Wohngebiete mit Strassenlärm beschallt.</p> <p>Lokales Gewerbe schützen Das lokale Gewerbe und die Gastronomie wird durch Umfahrungsstrassen geschädigt, sie verlieren Laufkundschaft und es wird attraktiver zu grossen, verkehrstechnisch bequem zu erreichenden Einkaufszentren zu fahren. Mittelfristig verliert Uznach dadurch weitere Teile ihrer Infrastruktur, Arbeitsplätze und damit auch des Steueraufkommens. Die Wohn- und</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Lebensqualität in den Gemeinden sinkt, der Verkehr nimmt zusätzlich zu. Stattdessen sollen in Uznach wohnungsnah Versorgungszentren (Quartierlädeli) geschaffen werden, um unnötige Autofahrten zu vermeiden.</p> <p>Schwerverkehr reduzieren Es ist verantwortungslos, dass in Gommiswald eine neue Kiesgrube bewilligt wurde und die Kiestransporte durch das Uzner Städtli geführt werden. Selbst eine Umfahrung würde heute und in den nächsten Jahren dieses Sicherheitsrisiko nicht beseitigen. Wer von den Verantwortlichen übernimmt die Verantwortung, wenn dadurch ein Unfall passiert? Unser Gemeinderat wurde bereits vorher darauf aufmerksam gemacht und hat nicht reagiert. Ich fordere ein Stopp dieser Kiestransporte.</p> <p>Grundwasser schützen Die geplanten Tunnel würden die Grundwasserströme im Osten von</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Uznach beeinflussen und vermutlich umleiten. Eine stärkere Verschmutzung durch die Bautätigkeit wäre sehr wahrscheinlich. Im Bereich des Linthparks wird Grundwasser für die Versorgung der Bevölkerung entnommen. Ich habe grosse Sorgen, dass durch die Bautätigkeit oder bei einem Unfall auf einer Umfahrungsstrasse unser Wasser verschmutzt oder verseucht würde. Die Gefahr ist viel zu gross, zumal unsere Wasserqualität nur periodisch und nicht kontinuierlich überwacht wird. Auch deshalb lehne ich eine Umfahrungsstrasse in der Landwirtschaftszone ab.</p> <p>Treuhänderisch mit unseren Steuergeldern umgehen Der Bau und Unterhalt der geplanten zusätzlichen Strassen verschlingen Milliarden an Steuergeldern. Unser Geld, das wir hart erarbeiten müssen. Wir erwarten deshalb einen verantwortungsvollen Umgang mit</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>unseren Steuern. Es ist ein Wahnsinn, wenn pro Uzner und Uznerin über CHF 60'000, nach aktuellem Stand gesamthaft rund CHF 400-500 Millionen, für eine Umfahrungsstrasse ausgegeben werden soll. Die zudem die Verkehrsprobleme nicht löst. Bei den zusätzlichen Strassenbauwerke entstünden durch Unterhalt und Instandsetzung zusätzliche Kosten. Werden im Gegenzug Kantons- zu Gemeindestrassen auch direkt für die Gemeinde Uznach. Wir wollen keine zusätzlichen finanziellen Belastungen in der Zukunft, weder für uns noch für unsere Kinder.</p> <p>Zu unseren vertraglichen Verpflichtungen stehen In der Schweiz sitzen durchschnittlich 1.1 Personen in einem PW. Der Verkehrssektor macht bereits heute rund 1/3 der CO2 Emissionen der Schweiz aus. Wir haben uns mit dem Pariser Abkommen international zu Klimazielen verpflichtet, die wir nur durch eine</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>bessere Verkehrspolitik erfüllen können. Unsere Schweiz muss auch international ein verlässlicher Partner bleiben, der zu seinen vertraglichen Verpflichtungen steht.</p> <p>Es ist daher verantwortungslos den Individualverkehr durch weiteren Strassenbau zu fördern.</p> <p>Anmerkung: Ich lebe mit meiner Familie seit über 25 Jahren in Uznach und kenne als Anwohner in der Nähe der Zürcherstrasse und als Verkehrsteilnehmer die Verkehrsverhältnisse in Uznach sehr gut.</p>					
31	<p>Begründung zu Antrag Nr. 1 Grundsätzlich ist die Variante «D» ein sehr geeigneter Ansatz für die Linienführung im relevanten Perimeter. Die Linienführung darf jedoch die bereits seit längerer Zeit angedachten Entwicklungen im besagten Gebiet nicht verunmöglichen. Es seien beispielsweise</p>	<p>Antrag Nr. 1 Im Bereich der Benknerstrasse müssen bei der Linienführung die Vereinsbedürfnisse (Tennis, Fussball, etc.) zwingend berücksichtigt werden. Deshalb soll die Linien- und oder Kurvenführung der favorisierten Variante «D» so nach Osten gegen Benken</p>	<p>An der Variante D wird festgehalten.</p> <p>Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der</p>		X	





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>der Masterplan der Burgerkorporation Uznach, aber auch die Vorhaben des FC Uznach erwähnt. Die Zufahrten zu den Sportplätzen sind zu gewährleisten und der Festplatz muss auch künftig sinnvoll erschlossen werden können. Mit einer geringfügigen Verschiebung der Linienführung der Variante «D» nach Osten verbleibt – unter Berücksichtigung der Anforderungen des Naturschutzes – mehr Handlungsspielraum für die Arealentwicklung.</p> <p>Begründung zu Antrag Nr. 2 Mit der Sperrung des Bahnübergangs soll eine noch deutlichere Entlastung und Aufwertung des Städtli bewirkt und damit der Verkehr aus dem Zentrum an die Tangente verlagert werden. Ein Vorteil dieser Variante liegt darin, dass kein Landbedarf für eine Stauspuhr an der Benknerstrasse besteht und die Zufahrten ab dem Festplatz sowie dem Tennis- und Fussballplatz einfacher geregelt werden kann. Insgesamt tangiert diese Variante</p>	<p>verschoben werden, damit genügend Landreserve erhalten bleibt, für die Entwicklung von weiteren Sportanlagen in Richtung Benken.</p> <p>Antrag Nr. 2 Der Bahnübergang soll für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und für Landwirtschaftsfahrzeuge soll der Bahnübergang weiterhin passierbar sein. Insofern sprechen wir uns für die vom Tiefbauamt präsentierte Variante «2» aus.</p>	<p>Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge durch die Vereine werden gerne entgegengenommen.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	die Interessen der Vereine und Anrainer im Gebiet Benknerstrasse/Herti weniger.					
32	<p>Es ist sehr wichtig, dass die Bedürfnisse der Vereine berücksichtigt werden. Mit einer geringfügigen Verschiebung der Linienführung der Variante «D» nach Osten verbleibt der dringend benötigte Handlungsspielraum für die Arealentwicklung.</p> <p>Für einen direkten Austausch stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.</p>	<p>Im Bereich der Fussball- und Tennisplätze müssen die Vereinsbedürfnisse zwingend berücksichtigt werden. Deshalb muss die Linienführung in diesem Bereich möglichst weit nach Osten (Richtung Benken) verschoben werden, damit genügend Landreserve erhalten bleibt für die Entwicklung von weiteren Ballsportplätzen, sowie einer allfälligen Mehrzweckhalle. Hier gilt es den Masterplan der Bürgerkorporation Uznach (liegt dem TBA bereits vor, Quelle Gemeinde Uznach) zu berücksichtigen. Die Zufahrt zu den Sportplätzen und Freizeitanlagen muss weiterhin gewährleistet sein und somit soll die Anbindung im nördlichen Bereich der geplanten Stauspur so gestaltet werden damit sämtliche Vereinsbedürfnisse berücksichtigt werden. Nicht zu vergessen ist, die sinnvolle Anbindung des Parkplatzes, der den Vereinen auch</p>	<p>An der Variante D wird festgehalten.</p> <p>Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge durch die Vereine werden gerne entgegengenommen.</p>		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		als Festplatz dient und dies soll auch in Zukunft weiterhin gewährleistet sein.				
33	Wir als Ingenieurbüro sind sehr Interessiert am Projekt. Insbesondere planen wir im Nahbereich der projektierten Umfahrungsstrasse. Die Projektunterlagen sind sehr hilfreich, um darauf Rücksicht nehmen zu können.	Viel Glück!  Ansonsten könnte eine Unterführung beim Bahnübergang Grynau in Uznach sowie eine Verkehrslenkung zum Städtli doch noch von Interesse sein. Dabei müsste wohl die Masterplanung von Uznach im Bereich Bahnhof nochmals überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.	Die Idee einer Bahnunterführung wurde von der Gemeinde Uznach und vom kantonalen Tiefbauamt mehrmals geprüft. Die technische Machbarkeit einer Bahnunterführung ausser Acht gelassen, gehen Kanton und Gemeinde davon aus, dass ein entsprechendes Vorhaben für die innerörtliche Verkehrsentwicklung von grossem Nachteil wäre. Anstelle einer Verkehrsentlastung wäre im Zentrum Uznach mit Mehrverkehr zu rechnen, und die Aufenthaltsqualität würde weiter verschlechtert.			X
34	Es ist sehr wichtig, dass die Bedürfnisse der Vereine berücksichtigt werden. Für einen direkten Austausch stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.	Im Bereich der Fussball- und Tennisplätze müssen die Vereinsbedürfnisse zwingend berücksichtigt werden. Deshalb muss die Linienführung in diesem Bereich möglichst weit nach Osten (Richtung Benken) verschoben werden, damit genügend Landreserve erhalten bleibt für die Entwicklung von weiteren Ballsportplätzen, sowie einer allfälligen	An der Variante D wird festgehalten.  Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		Mehrzweckhalle. Hier gilt es den Masterplan der Burgerkorporation Uznach (liegt dem TBA bereits vor, Quelle Gemeinde Uznach) zu berücksichtigen. Die Zufahrt zu den Sportplätzen und Freizeitanlagen muss weiterhin gewährleistet sein und somit soll die Anbindung im nördlichen Bereich der geplanten Stauspur so gestaltet werden damit sämtliche Vereinsbedürfnisse berücksichtigt werden. Nicht zu vergessen ist, die sinnvolle Anbindung des Parkplatzes, der den Vereinen auch als Festplatz dient.	Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge durch die Vereine werden gerne entgegengenommen.			
35	<p>Enormer Einschnitt in die Natur und ein Gebiet welches von sehr vielen Menschen als Naherhlungsgebiet genutzt wird.</p> <p>Weitere Strassen verlagern hauptsächlich das Problem, lösen es jedoch nicht</p> <p>Die ganze Umfahrvorschläge betreffen Uznach obwohl es selbstverständlich die Gemeinden</p>	<p>Meiner Meinung nach handelt es sich nicht um ein Problem welches ausschliesslich Uznach zu lösen hat. Die Lösung sollte regional übergreifend sein, die umliegenden Gemeinden müssen miteinbezogen werden.</p> <p>Frühzeitige Regulierung mit ausserorts installierten Verkehrsampeln damit es zu Stosszeiten im Städtli gar nicht erst zu grösseren Staus kommt.</p>	<p>Bei der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster handelt es sich um ein Projekt bei welchem gerade die übergeordneten, regionalen Bedürfnisse im Vordergrund stehen.</p> <p>Dosierungen widersprechen dem durchleitenden Charakter einer Kantonsstrasse, brauchen in der Regel grosse Staustrecken, separate Busspuren und haben beschränkte Wirkung.</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	drumherum ebenfalls betrifft bzw alle Mitverursacher sind und somit zur Lösung beitragen sollten	Sperre der Grynaubrücke zu Stosszeiten (ca 6-8 und ca16:30 - 18:30)  Mögliche Variante zur Verkehrsberuhigung : über Neuhaus Richtung Wattwil mit Abzweiger Gommiswald, Kaltbrunn, Ernetschwil, Benken	Ausserdem ist die Akzeptanz von Dosierstellen oft gering.  Zeitweise Sperrungen von Kantonsstrassenabschnitten sind rechtlich nicht zulässig.			
36	Begründung 1 Die Variante D ist ein sehr geeigneter Ansatz um die Linienführung im relevanten Perimeter zu realisieren. Die angedachte Erweiterung des Sportplatzes Richtung Benken um ein Spielfeld soll auch zukünftig möglich sein.  Begründung 2 Mit der Sperrung des Bahnüberganges kann eine massive Entlastung des Individualverkehrs im Städtchen und Zentrum erreicht werden. Gleichzeitig kann auch auf die dritte Spur an der Benknerstrasse verzichtet werden. Zusätzlich kann damit auch auf den	Antrag1 Ich beantrage die Variante D zwischen der Benknerstrasse und Fischhausen zu realisieren. Bei der Linienführung im Bereich Benknerstrasse sollen auch die zukünftigen Bedürfnisse der Sportvereine berücksichtigt werden.  Antrag 2 Der Bahnübergang soll für die Individualverkehr gesperrt werden. Für den öffentlichen Verkehr , den Langsamverkehr und für die Landwirtschaftsfahrzeuge soll der Bahnübergang weiterhin offen bleiben.	An der Variante D wird festgehalten.  Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	grossen und unsinnigen "Umwegverkehr"; Grynaustrasse - Kreisel Benknerstrasse - Grynaustrasse verzichtet werden.		die Gemeinde Uznach. Anträge durch die Vereine werden gerne entgegengenommen.			
37	Die detaillierten Anträge und Begründungen sind in einem separaten Dokument enthalten, welches per Mail an die obenstehende Mailadresse mitwirkung.budtba@sg.ch versandt wird.	<p>Unsere Anträge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante A, nicht weiter verfolgen</li> <li>- Variante B, als alternative Lösung noch nicht definitiv zu streichen und weitere Abklärungen treffen</li> <li>- Variante C, nicht weiter verfolgen</li> <li>- Variante D, Bevorzugte Variante der Auswahl der Varianten A bis E, evtl. Kombination mit Einhausung; Variante "Barriereschliessung" ist ggü. dem Wendekreisel dringend zu bevorzugen und weiter zu prüfen (Kombination mit Einbahnverkehr aus dem Zentrum Richtung Grynau)</li> <li>- Variante E: als alternative Lösung noch nicht definitiv zu streichen und weitere Abklärungen treffen</li> <li>- Weitere Abklärungen Basisvariante (Tieferlegung in Kombination mit Einhausung; evtl. Verschiebung Schutzgebiet inkl. Perimeter Richtung</li> </ul>	<p>An der Variante D wird festgehalten.</p> <p>Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge durch die Vereine werden gerne entgegengenommen.</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		Süd-West (Linthkanal) inkl. entsprechender Aufwertung)	Eine Verschiebung des Kaltbrunner Riets ist rechtlich nicht zulässig. Gemäss ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts kann im konkreten Einzelfall eine Beeinträchtigung der Schutzziele eines BLN-Objekts auch durch ein Vorhaben erfolgen, das ausserhalb des eigentlichen Inventarperimeters liegt, wenn dieses negative Auswirkungen auf das Schutzobjekt beziehungsweise auf dessen Schutzziele hat (BGE 115 Ib 311). Dieser Umstand wurde bereits im ENHK-Gutachten vom 17. März 2022 geltend gemacht, wobei die schwerwiegende Beeinträchtigung der nationalen Schutzziele auch damals schon auf einer indirekten und nicht auf einer direkten Tangierung begründet wurde. Eine Linienführung im näheren Umfeld des Kaltbrunner Riets ist deshalb nicht bewilligungsfähig.			
38	Begründung zum Antrag 1: Das Naherholungsgebiet von Uznach Ost entlang des Steinenbachs würde von der Umfahrungsstrasse massiv mit Verkehrslärm belastet. Das vorgesehene	Antrag 1: Das Naherholungsgebiet entlang des Steinenbachs soll geschützt werden und vom Verkehrslärm verschont bleiben.	Auf das wertvolle Naherholungsgebiet wird in jedem Fall bestmöglich Rücksicht genommen. Die Umweltverträglichkeit wird im Rahmen einer	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Tunnelportal wird wie ein Resonanzkörper für den Verkehrslärm wirken. (Anmerkung: Früher hat der Kanton selbst argumentiert, dass Tunnelportale in Siedlungsnähe nicht in Frage kommen. Ausserdem wurden Lösungen, welche bestehende Strasseninfrastruktur nutzt, immer verworfen. Nun soll beides plötzlich trotzdem gehen?) Aktuell wird dieses Gebiet täglich von sehr vielen Menschen besucht, die Ruhe und Erholung suchen. Eines der schönsten Gebiete von Uznach würden dem Verkehr geopfert.</p> <p>Begründung zum Antrag 2: Die Umfahrungsstrasse wird mitten durchs Siedlungsgebiet geführt. Dadurch wird es massiv beeinträchtigt werden. Beispielsweise werden die Lärmwerte, welche für Neubauten gelten, kaum eingehalten werden können. Ausserdem wird die geplante Linienführung eine Lösung für die Hochwassersituation im Bereich Bahnhof-Eschwerwies-Burgerriet</p>	<p>Antrag 2: Das Teilstück Grynaustrasse-Rotfarb muss eine grössere Entfernung zum Siedlungsgebiet aufweisen.</p> <p>Antrag 3: Eine Lösung für das Verkehrsproblem in Uznach muss den Stau im Städtli beseitigen.</p> <p>Antrag 4: Die Zufahrt zum Fussballplatz und zu den Tennisplätzen muss sinnvoll möglich sein.</p> <p>Antrag 5: Das Projekt ist zu stoppen, da es in einer Sackgasse angelangt ist.</p>	<p>Umweltverträglichkeitsprüfung nachgewiesen.</p> <p>Durch die südlich der Bahnlinie verlaufende Variante D wird die Siedlung durch die heutigen Dämme entlang dem Steinenbach und den SBB-Damm wirkungsvoll abgeschirmt. Weitere Optimierungen werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung erarbeitet. In Siedlungsnähe werden Tunnelportale auf den ersten 30 Meter lärmabsorbierend ausgestaltet. Das wird auch bei der RVS der Fall sein.</p> <p>Die Feststellung, dass die RVS mitten durchs Siedlungsgebiet geführt wird, ist nicht nachvollziehbar. Im Gegenteil: Die RVS führt zur markanten Entlastungen im Städtli Uznach, entlang der Zufahrtsachen und im Dorf Schmerikon.</p> <p>Die Lärmbeurteilung im bisherigen Genehmigungsprojekt kommt zum Schluss, dass mit den projektintegrierten</p>			





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>verunmöglichen. Auch die Sicherheit der Kinder, welche diese dreispurige Strasse mehrmals täglich queren müssen, ist nicht sichergestellt.</p> <p>Begründung zum Antrag 3: Die vorliegende Bestvariante D führt dazu, dass es bei geschlossener Barriere im Städtli einen Rückstau gibt. Da es beim neuen Fahrplan häufigere Barriere-Schliessungen gibt, erhöht sich dementsprechend der Stau im Städtli.</p> <p>Begründung zum Antrag 4: Bei der vorliegenden Variante gibt es keine zufriedenstellende Lösung für die Zufahrten zu den Tennis- und Fussballplätzen sowie dem Marktplatz. Es ist deshalb mit grösseren Umwegfahrten zu rechnen, um zu den Sportanlagen zu gelangen.</p> <p>Begründung zum Antrag 5: Es gibt andere Ansätze zur Lösung des</p>		<p>Massnahmen im Perimeter der RVS A15-Gaster die Planungswerte bis auf vier Gebäude an allen Orten mit lärmempfindlicher Nutzung eingehalten werden können. Für die vier Gebäude sind Erleichterungsanträge erarbeitet worden. Die Alarmwertüberschreitungen werden dank der RVS von fünf auf drei Gebäude reduziert und die Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts sogar von 183 auf 60 Gebäude.</p> <p>Eine weitere Verschiebung der Linienführung Richtung Süden ist aufgrund der indirekten Eingriffe in die nationalen Schutzziele nicht möglich (Gutachten ENHK vom März 2022).</p> <p>Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Verkehrsproblems, diese müssten jetzt angeschaut werden.		<p>Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge durch die Vereine werden gerne entgegengenommen.</p> <p>An der Variante D wird festgehalten.</p> <p>«Zurück auf Feld 1» ist zur Zeit keine Option. Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung 2011 wurde ein umfangreiches, sorgfältiges Variantenstudium vorgenommen. Grundlegend neue Erkenntnisse wären im Rahmen einer neuen Auslegeordnung nicht zu erwarten.</p> <p>«Zurück auf Feld 1» ist auch deshalb keine Option, weil das TBA mittels</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			Kantonsratsbeschluss 2018 dazu verpflichtet wurde, die Projektierung auf Basis der Variante 19 SR im 17. Strassenbauprogramm (2019 bis 2023) zum Abschluss zu bringen. Für eine neue Auslegeordnung besteht kein gesetzlicher Auftrag.			
39	<p>Begründung für Antrag 1: Der geplante Wendekreis an der Benknerstrasse liegt rund 100 m entfernt vom national bedeutenden Landschafts- und Naturschutzgebiet Kaltbrunner Riet (BLN-Objekt Nr. 1416, Flachmoor usw.) und alle Varianten des Teilabschnitts Wendekreis (Benknerstrasse) – Rotfarb führen nördlich mehr oder weniger nah am Kaltbrunner Riet vorbei. Generell ist davon auszugehen, dass je weiter das Trasse vom BLN-Objekt und Naturschutzgebiet entfernt liegt und je mehr bereits vorhandene Bauten und Anlagen zwischen dem Trasse und dem Schutz-Objekt liegen, desto geringer dürfte eine Beeinträchtigung der rechtlich relevanten Schutzziele sein.</p>	<p>Antrag 1: Da bei allen Varianten eine Beeinträchtigung der Schutzziele sowohl des BLN-Objekts als auch des Naturschutzgebietes nicht ausgeschlossen werden kann, ist für die Beurteilung der Schwere der zu erwartenden Beeinträchtigung aller weiterverfolgter Varianten zwingend ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) einzuholen.</p> <p>Antrag 2: Die Varianten mit unterirdischer Linienführung (Varianten B und E) seien vertieft zu prüfen. Insbesondere seien die möglichen hydrologischen Auswirkungen auf das nationale Flachmoor zu untersuchen und allenfalls notwendige</p>	<p>Zielsetzung des Variantenstudiums ist eine genehmigungs- und mehrheitsfähige sowie zweckmässige Linienführung zu erarbeiten. Dabei ist allen Interessen gleichermassen Rechnung zu tragen.</p> <p>Im Rahmen der Erarbeitung der Basisvariante entlang des Kaltbrunner Riets wurden verschiedene Varianten geprüft, unter anderem auch eine Tunnelvariante. Dabei kam der national anerkannte Moorspezialist zum Schluss, dass im Bereich des Tunnels und der Rampen das Risiko einer hydraulischen Abtrennung des Moors besteht, da die langen Tunnelvarianten quer zur Fliessrichtung des Grundwassers zu liegen kommen. Dieses Risiko kann auch</p>	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Begründung für Anträge 2-4: Varianten Abschnitt Wendekreisel (Benknerstrasse) – Rotfarb Generell ist eine unterirdische Linienführung besser für die Vernetzung der Lebensräume, die Vermeidung von Lärm- und Lichtemissionen, den Landverbrauch und für das Landschaftsbild als eine oberirdische Linienführung. Daher werden bei den Tunnel-Varianten B und E sowohl die Schutzziele des BLN-Objekts als auch des überregionalen Wildtierkorridors am wenigsten beeinträchtigt. Im Variantenbeschrieb wird indes argumentiert, dass ein Tunnelbau mehrjährige Emissionen für das Siedlungs- und das Schutzgebiet mit sich bringen würde. Allerdings wird dabei zu wenig berücksichtigt, dass die Emissionen durch Bauarbeiten zeitlich begrenzt, während die Emissionen im Betrieb einer oberirdischen Strasse zeitlich unbegrenzt sind. Daher sind aus</p>	<p>Schutzmassnahmen zu planen. Stellt sich heraus, dass Variante E die Hydrologie des Flachmoors negativ beeinflusst, sei eine Kombination von Variante B und E zu prüfen: Unterirdische Trasseeführung über die Parzelle Nr. 348 (Äschensack) kombiniert mit der Verlegung der Benknerstrasse südlich angrenzend an das Bahntrassee. Allenfalls ist dazu die Verlegung des Wendekreises (Benknerstrasse) notwendig.</p> <p>Antrag 3: Stellt sich wider Erwarten heraus, dass auch die unterirdische Linienführung über die Parzelle Nr. 348 (Variante B) nicht vermeidbare Auswirkungen auf die Hydrologie des nationalen Flachmoors hat, sei diejenige oberirdische Variante weiterzuverfolgen, die den grössten Abstand zum Kaltbrunner Riet aufweist. Dabei sei abzuklären, ob die bereits bestehenden Dämme (Steinenbachdamm/Bahndamm) genügend Lärm- und Lichtschutz gegenüber dem Kaltbrunner Riet bieten</p>	<p>mit weiteren Untersuchungen nicht vollständig ausgeschlossen werden.</p> <p>Der rund 1320 Meter lange Tunnel von Variante E hätte eine mehrjährige Bauzeit mit intensiven Aushub- und Transporttätigkeiten in unmittelbarer Nähe zu den nationalen Schutzperimetern zur Folge. Die Auswirkungen auf die Vogelwelt wären aufgrund der Luft-, Staub-, Lärm- und Lichtimmissionen immens. Aufgrund der bisherigen Gutachten durch die ENHK ist davon auszugehen, dass die Beeinträchtigungen dieser Bauarbeiten als schwerwiegend taxiert würden. Auch Beeinträchtigungen des Moorwasserhaushalts in Qualität und Quantität würden für alle Tunnelbauphasen ein Risiko darstellen.</p> <p>Aufgrund der Tunnellänge von rund 1320 Meter wären zudem Lüftungskamine, oberirdische Zentralen und Notausgänge nötig. Die Bewilligungsfähigkeit solcher</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Sicht dies Natur- und Landschaftsschutzes die Emissionen während des Baus geringer zu gewichten als die dauerhaften Beeinträchtigungen durch eine oberirdische Linienführung. Es wird auch argumentiert, dass eine unterirdische Linienführung die Hydrologie des Kaltbrunner Riets negativ beeinflussen könnte. Bei der Variante E, bei der ein Tunnel nahe am Schutzgebiet verläuft, sind negative Auswirkungen auf die Hydrologie allenfalls möglich. Bei der Variante B, bei welcher der Steinenbach zwischen dem Trassee und dem Moor verläuft, dürften die negativen Auswirkungen auf die Hydrologie des nationalen Flachmoors weniger wahrscheinlich sein. Daher sind die hydrologischen Auswirkungen der beiden Varianten im Detail vor dem Variantenentscheid zu prüfen. Die Benknerstrasse soll bei zwei Varianten gegen Nordosten verschoben werden. Die Benknerstrasse stellt eine bestehende Beeinträchtigung des BLN-</p>	<p>oder nicht. Da die Strasse ein zusätzliches Hindernis für Amphibien und andere Kleintiere ist, seien zusätzliche Massnahmen zu ergreifen, um die Vernetzung (insbesondere Amphibienwanderung) zu gewährleisten. Ausserdem sei die Breite des Gewässerraums zu überprüfen (Strasse darf diesen nicht tangieren). Zusätzlich seien die Auswirkungen auf den überregionalen Wildtierkorridor Wägital-Buechberg – Kaltbrunn (Objekt-Nr. SZ11/SG27) zu untersuchen und allenfalls flankierende Massnahmen und Massnahmen zur Aufwertung des Wildtierkorridors zu planen.</p> <p>Antrag 4: Die Benknerstrasse sei bei jeder oberirdischen Variante in Richtung Norden zu verlegen. Bei der Verlegung sei diese erst nach dem BLN-Perimeter wieder auf die ursprüngliche Linie zu lenken (Abbiegung auf die heute bestehende Benknerstrasse frühstens auf</p>	<p>Bauwerke in unmittelbarer Nähe zu den nationalen Schutzgebieten wäre nachzuweisen. Auch wäre die Verträglichkeit der ständigen und konzentrierten Luftimmissionen über die Lüftungskamine während der Betriebsphase nachzuweisen.</p> <p>Da die ENHK bei der Basisvariante eine indirekte Beeinträchtigung geltend machte, ist auch bei einer Tunnellösung von einer Beeinträchtigung der Schutzziele des BLN-Objekts Nr. 1416 auszugehen.</p> <p>Durch die geplante Verschiebung der Benknerstrasse um rund 140 Meter Richtung Norden wird für das Kaltbrunner Riet erhebliches Verbesserungspotential geschaffen. Anträge zum bestmöglichen Schutz des Kaltbrunner Riets werden gerne entgegengenommen.</p> <p>Die Vernetzung zwischen dem Äschensack und dem Kaltbrunner Riet</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Objekts und des Naturschutzgebietes dar. Gemäss Verordnung über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (VBLN) müssen die Behörden nämlich bei jeder sich bietenden Gelegenheit prüfen, inwieweit bestehende Beeinträchtigungen vermindert oder behoben werden können. Also muss bei jeder Variante zwingend die Verlegung der Benknerstrasse geprüft werden.</p>	<p>Höhe des Schutzperimeters des BLN-Objekts).</p>	<p>wird über eine Wildtierbrücke sichergestellt. Auf der östlichen Seite, angrenzend zum überregionalen Wildtierkorridor Wägital-Buechberg – Kaltbrunn (Objekt-Nr. SZ11/SG27) ist ein ungehindertes Passieren über dem Tunnel möglich.</p> <p>Beide Tunnelvarianten B und E weisen erhebliche Risiken in Bezug auf Natur und Umwelt aus. Zusammen mit massiven Mehrkosten von 80 beziehungsweise 115 Mio. Franken geht Variante D aus der objektiven und breit abgestützten Beurteilung als Bestvariante hervor. Es wird an Variante D festgehalten.</p> <p>Im Gutachten vom 17. März 2022 hat die ENHK gewünscht, über den weiteren Verlauf informiert zu werden. In welcher Form dies geschieht, klärt das Tiefbauamt Kanton St.Gallen mit dem Amt für Natur, Jagd und Fischerei.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
40	Das Leben im Städtli ist nicht mehr lebenswert. Der aktuelle Zustand ist nicht mehr tragbar, dies betrifft Privatpersonen, Ladenbetreiber, Gastronomen und Liegenschaftsbesitzer. Wenn die Verbindungsstrasse nicht realisiert wird, bedeutet dies das Ende für das Städtli und Uznach!	Es ist höchste Zeit, dass etwas passiert zu Gunsten der Lebensqualität der Bewohner im Städtli Uznach. Schliesslich kümmert sich der Gemeinderat Uznach auch um das Wohl der Bewohner in anderen Uzner Quartieren. Nur eine Verbesserung der Lebensqualität lässt auf sich warten. Die Verbindungsstrasse ist ein Muss, wir können das nicht aufschieben und es darf nun keine weitere Verzögerung mehr geben. Wichtig ist uns, dass die Vorhaben der Ballsportvereine im Bereich Fussball-/Tennisplatz nicht eingeschränkt werden. Evt. wäre es von Vorteil, dass die Fussballfelder sichtbar eingezeichnet werden auf der Visualisierung. Weiter begrüssen wir eine Teilspernung des Bahnübergangs, damit die Verkehrszahlen der Fahrzeuge, welche noch durchs Städtli fahren markant nach unten kommen.	<p>An der Variante D wird festgehalten.</p> <p>Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge durch die Vereine werden gerne entgegengenommen.</p>		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
41	<p><b>Begründung 1</b> Die Umfahrungsstrasse wird mitten durchs Siedlungsgebiet geführt. Dadurch wird es massiv beeinträchtigt werden. Beispielsweise werden die Lärmwerte, welche für Neubauten gelten, kaum eingehalten werden können. Ausserdem wird die geplante Linienführung eine Lösung für die Hochwassersituation im Bereich Bahnhof-Eschwerwies-Burgerriet verunmöglichen. Auch die Sicherheit der Kinder, welche diese dreispurige Strasse mehrmals täglich queren müssen, ist nicht sichergestellt.</p> <p><b>Begründung 2</b> Das Naherholungsgebiet von Uznach Ost entlang des Steinenbachs würde von der Umfahrungsstrasse massiv mit Verkehrslärm belastet. Das vorgesehene Tunnelportal wird wie ein Resonanzkörper für den Verkehrslärm wirken. (Anmerkung: Früher hat der Kanton selbst argumentiert, dass Tunnelportale in Siedlungsnähe nicht in</p>		<p>Auf das wertvolle Naherholungsgebiet wird in jedem Fall bestmöglich Rücksicht genommen. Die Umweltverträglichkeit wird im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung nachgewiesen.</p> <p>Durch die südlich der Bahnlinie verlaufende Variante D wird die Siedlung durch die heutigen Dämme entlang dem Steinenbach und den SBB-Damm wirkungsvoll abgeschirmt. Weitere Optimierungen werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung erarbeitet. In Siedlungsnähe werden Tunnelportale auf den ersten 30 Meter lärmabsorbierend ausgestaltet. Das wird auch bei der RVS der Fall sein.</p> <p>Die Feststellung, dass die RVS mitten durchs Siedlungsgebiet geführt wird, ist nicht nachvollziehbar. Im Gegenteil: Die RVS führt zur markanten Entlastungen im Städtli Uznach, entlang der Zufahrtsachen und im Dorf Schmerikon.</p>	X		





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Frage kommen. Ausserdem wurden Lösungen, welche bestehende Strasseninfrastruktur nutzt, immer verworfen. Nun soll beides plötzlich trotzdem gehen?) Aktuell wird dieses Gebiet täglich von sehr vielen Menschen besucht, die Ruhe und Erholung suchen. Eines der schönsten Gebiete von Uznach würden dem Verkehr geopfert.</p> <p><b>Begründung 3</b> Die vorliegende Bestvariante D führt dazu, dass es bei geschlossener Barriere im Städtli einen Rückstau gibt. Da es beim neuen Fahrplan häufigere Barriere-Schliessungen gibt, erhöht sich dementsprechend der Stau im Städtli.</p> <p><b>Begründung 4</b> Bei der vorliegenden Variante gibt es keine zufriedenstellende Lösung für die Zufahrten zu den Tennis- und Fussballplätzen sowie dem Marktplatz. Es ist deshalb mit grösseren Umwegfahrten</p>		<p>Damit wird die Verkehrssicherheit entlang von allen Zufahrtsachsen verbessert, die Immissionen reduziert und die Aufenthaltsqualität gesteigert.</p> <p>Die Lärmbeurteilung im bisherigen Genehmigungsprojekt kommt zum Schluss, dass mit den projektintegrierten Massnahmen im Perimeter der RVS A15-Gaster die Planungswerte bis auf vier Gebäude an allen Orten mit lärmempfindlicher Nutzung eingehalten werden können. Für die vier Gebäude sind Erleichterungsanträge erarbeitet worden. Die Alarmwertüberschreitungen werden dank der RVS von fünf auf drei Gebäude reduziert und die Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes sogar von 183 auf 60 Gebäude.</p> <p>Die RVS A15-Gaster liegt in einem Naturgefarengbiet mittlerer bis geringer Gefährdung durch Hochwasser. Gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz</p>	teilweise	Ja	Nein



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	zu rechnen, um zu den Sportanlagen zu gelangen.		<p>(sGS 731.1; abgekürzt PBG) sind in Gebieten mit mittlerer Gefährdung bauliche Massnahmen zulässig, wenn die Risiken durch angemessene Massnahmen im zulässigen Bereich gehalten werden können. Strassen erleiden durch Hochwasser im Normalfall infolge der robusten Bauweise keinen Schaden und die Risiken können im zulässigen Bereich gehalten werden (siehe dazu auch Ziff. 3). Weiter ist darauf hinzuweisen, dass auch die Linienführung der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster im Richtplan enthalten ist.</p> <p>Werden im Rahmen der Strassenprojektierung Gewässer tangiert, sind die Auswirkungen auf die Hochwassersicherheit aufzuzeigen. Dieser Nachweis wurde bei der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster in Form eines wasserbaulichen Konzepts erbracht. Es ist hingegen nicht die Aufgabe des Strasseneigentümers, bestehende Hochwasserschutzprobleme</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			<p>zu lösen. Beim vorliegenden Kantonsstrassenvorhaben gibt es weder einen unmittelbaren Zusammenhang zum Hochwasserschutz noch besteht eine Koordinationspflicht. Hochwasserschutzmassnahmen sind unabhängig von der regionalen Verbindungsstrasse umsetzbar. Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge durch die Vereine werden gerne entgegengenommen.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
42	<p>Begründung für Antrag 1: Der geplante Wendekreis an der Benknerstrasse liegt rund 100 m entfernt vom national bedeutenden Landschafts- und Naturschutzgebiet Kaltbrunner Riet (BLN-Objekt Nr. 1416, Flachmoor usw.) und alle Varianten des Teilabschnitts Wendekreis (Benknerstrasse) – Rotfarb führen nördlich mehr oder weniger nah am Kaltbrunner Riet vorbei. Generell ist davon auszugehen, dass je weiter das Trasse vom BLN-Objekt und Naturschutzgebiet entfernt liegt und je mehr bereits vorhandene Bauten und Anlagen zwischen dem Trasse und dem Schutz-Objekt liegen, desto geringer dürfte eine Beeinträchtigung der rechtlich relevanten Schutzziele sein.</p> <p>Begründung für Anträge 2-4: Varianten Abschnitt Wendekreis (Benknerstrasse) – Rotfarb Generell ist eine unterirdische Linienführung besser für die Vernetzung der Lebensräume, die Vermeidung von</p>	<p>Antrag 1: Da bei allen Varianten eine Beeinträchtigung der Schutzziele sowohl des BLN-Objekts als auch des Naturschutzgebietes nicht ausgeschlossen werden kann, ist für die Beurteilung der Schwere der zu erwartenden Beeinträchtigung aller weiterverfolgter Varianten zwingend ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) einzuholen.</p> <p>Antrag 2: Die Varianten mit unterirdischer Linienführung (Varianten B und E) seien vertieft zu prüfen. Insbesondere seien die möglichen hydrologischen Auswirkungen auf das nationale Flachmoor zu untersuchen und allenfalls notwendige Schutzmassnahmen zu planen. Stellt sich heraus, dass Variante E die Hydrologie des Flachmoors negativ beeinflusst, sei eine Kombination von Variante B und E zu prüfen: Unterirdische Trasseeführung über die Parzelle Nr. 348 (Äschensack) kombiniert mit der Verlegung der</p>	<p>Zielsetzung des Variantenstudiums ist eine genehmigungs- und mehrheitsfähige sowie zweckmässige Linienführung zu erarbeiten. Dabei ist allen Interessen gleichermassen Rechnung zu tragen.</p> <p>Im Rahmen der Erarbeitung der Basisvariante entlang des Kaltbrunner Riets wurden verschiedene Varianten geprüft, unter anderem auch eine Tunnelvariante. Dabei kam der national anerkannte Moorspezialist zum Schluss, dass im Bereich des Tunnels und der Rampen das Risiko einer hydraulischen Abtrennung des Moors besteht, da die langen Tunnelvarianten quer zur Fliessrichtung des Grundwassers zu liegen kommen. Dieses Risiko kann auch mit weiteren Untersuchungen nicht vollständig ausgeschlossen werden.</p> <p>Der rund 1320 Meter lange Tunnel von Variante E hätte eine mehrjährige Bauzeit mit intensiven Aushub- und Transporttätigkeiten in unmittelbarer</p>	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Lärm- und Lichtemissionen, den Landverbrauch und für das Landschaftsbild als eine oberirdische Linienführung. Daher werden bei den Tunnel-Varianten B und E sowohl die Schutzziele des BLN-Objekts als auch des überregionalen Wildtierkorridors am wenigsten beeinträchtigt.</p> <p>Im Variantenbeschrieb wird indes argumentiert, dass ein Tunnelbau mehrjährige Emissionen für das Siedlungs- und das Schutzgebiet mit sich bringen würde. Allerdings wird dabei zu wenig berücksichtigt, dass die Emissionen durch Bauarbeiten zeitlich begrenzt, während die Emissionen im Betrieb einer oberirdischen Strasse zeitlich unbegrenzt sind. Daher sind aus Sicht dies Natur- und Landschaftsschutzes die Emissionen während des Baus geringer zu gewichten als die dauerhaften Beeinträchtigungen durch eine oberirdische Linienführung. Es wird auch argumentiert, dass eine unterirdische Linienführung die</p>	<p>Benknerstrasse südlich angrenzend an das Bahntrasse. Allenfalls ist dazu die Verlegung des Wendekreisels (Benknerstrasse) notwendig.</p> <p>Antrag 3: Stellt sich wider Erwarten heraus, dass auch die unterirdische Linienführung über die Parzelle Nr. 348 (Variante B) nicht vermeidbare Auswirkungen auf die Hydrologie des nationalen Flachmoors hat, sei diejenige oberirdische Variante weiterzuverfolgen, die den grössten Abstand zum Kaltbrunner Riet aufweist. Dabei sei abzuklären, ob die bereits bestehenden Dämme (Steinenbachdamm/Bahndamm) genügend Lärm- und Lichtschutz gegenüber dem Kaltbrunner Riet bieten oder nicht. Da die Strasse ein zusätzliches Hindernis für Amphibien und andere Kleintiere ist, seien zusätzliche Massnahmen zu ergreifen, um die Vernetzung (insbesondere Amphibienwanderung) zu gewährleisten. Ausserdem sei die Breite des</p>	<p>Nähe zu den nationalen Schutzperimetern zur Folge. Die Auswirkungen auf die Vogelwelt wären aufgrund der Luft-, Staub-, Lärm- und Lichtmissionen immens. Aufgrund der bisherigen Gutachten durch die ENHK ist davon auszugehen, dass die Beeinträchtigungen dieser Bauarbeiten als schwerwiegend taxiert würden. Auch Beeinträchtigungen des Moorwasserhaushalts in Qualität und Quantität würden für alle Tunnelbauphasen ein Risiko darstellen.</p> <p>Aufgrund der Tunnellänge von rund 1320 Meter wären zudem Lüftungskamine, oberirdische Zentralen und Notausgänge nötig. Die Bewilligungsfähigkeit solcher Bauwerke in unmittelbarer Nähe zu den nationalen Schutzgebieten wäre nachzuweisen. Auch wäre die Verträglichkeit der ständigen und konzentrierten Luftmissionen über die Lüftungskamine während der Betriebsphase nachzuweisen.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Hydrologie des Kaltbrunner Riets negativ beeinflussen könnte. Bei der Variante E, bei der ein Tunnel nahe am Schutzgebiet verläuft, sind negative Auswirkungen auf die Hydrologie allenfalls möglich. Bei der Variante B, bei welcher der Steinenbach zwischen dem Trassee und dem Moor verläuft, dürften die negativen Auswirkungen auf die Hydrologie des nationalen Flachmoors weniger wahrscheinlich sein. Daher sind die hydrologischen Auswirkungen der beiden Varianten im Detail vor dem Variantenentscheid zu prüfen. Die Benknerstrasse soll bei zwei Varianten gegen Nordosten verschoben werden. Die Benknerstrasse stellt eine bestehende Beeinträchtigung des BLN-Objekts und des Naturschutzgebietes dar. Gemäss Verordnung über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (VBLN) müssen die Behörden nämlich bei jeder sich bietenden Gelegenheit prüfen, inwieweit bestehende Beeinträchtigungen</p>	<p>Gewässerraums zu überprüfen (Strasse darf diesen nicht tangieren). Zusätzlich seien die Auswirkungen auf den überregionalen Wildtierkorridor Wägital-Buechberg – Kaltbrunn (Objekt-Nr. SZ11/SG27) zu untersuchen und allenfalls flankierende Massnahmen und Massnahmen zur Aufwertung des Wildtierkorridors zu planen.</p> <p>Antrag 4: Die Benknerstrasse sei bei jeder oberirdischen Variante in Richtung Norden zu verlegen. Bei der Verlegung sei diese erst nach dem BLN-Perimeter wieder auf die ursprüngliche Linie zu lenken (Abbiegung auf die heute bestehende Benknerstrasse frühstens auf Höhe des Schutzperimeters des BLN-Objekts).</p>	<p>Da die ENHK bei der Basisvariante eine indirekte Beeinträchtigung geltend machte, ist auch bei einer Tunnellösung von einer Beeinträchtigung der Schutzziele des BLN-Objekts Nr. 1416 auszugehen.</p> <p>Durch die geplante Verschiebung der Benknerstrasse um rund 140 Meter Richtung Norden wird für das Kaltbrunner Riet erhebliches Verbesserungspotential geschaffen. Anträge zum bestmöglichen Schutz des Kaltbrunner Riets werden gerne entgegengenommen.</p> <p>Die Vernetzung zwischen dem Äschensack und dem Kaltbrunner Riet wird über eine Wildtierbrücke sichergestellt. Auf der östlichen Seite, angrenzend zum überregionalen Wildtierkorridor Wägital-Buechberg – Kaltbrunn (Objekt-Nr. SZ11/SG27) ist ein ungehindertes Passieren über dem Tunnel möglich.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	vermindert oder behoben werden können. Also muss bei jeder Variante zwingend die Verlegung der Benknerstrasse geprüft werden.		<p>Beide Tunnelvarianten B und E weisen erhebliche Risiken in Bezug auf Natur und Umwelt aus. Zusammen mit massiven Mehrkosten von 80 beziehungsweise 115 Mio. Franken geht Variante D aus der objektiven und breit abgestützten Beurteilung als Bestvariante hervor. Es wird an Variante D festgehalten.</p> <p>Im Gutachten vom 17. März 2022 hat die ENHK gewünscht, über den weiteren Verlauf informiert zu werden. In welcher Form dies geschieht, klärt das Tiefbauamt Kanton St.Gallen mit dem Amt für Natur, Jagd und Fischerei.</p>			
43	gemäss Schilderung Antrag	<p>Stau Grynaustrasse - Stau Städtchen Uznach kann nur eliminiert werden wenn SBB Übergang für immer 100% geschlossen wird. (auch eine Teilspernung wird nicht funktionieren)</p> <p>Für die Planung des neuen erweiterten Post/Busbahnhofes sollte unbedingt auch</p>	Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>eine Variante mit Zweiteilung des neuen Standortes geprüft werden. Damit alle Postlinien, die eh südlich der Barriere verkehren und eh schon südlich der Barriere starten und ankommen gar nie darüber fahren müssen.</p> <p>Buss-Postauto Umsteig-Stelle (SBB-Süd) auf Brücke Steinerbach vor SBB Übergang. Einbahnverkehr über Ringstrasse zweite Brücke Steinerbach Richtung Benknerstrasse.</p> <p>Velo und Fussgänger-Unterführung SSB ev. Liegenschaft De Zanet Natursteine. (Ev. Liegenschaft umsiedeln) Buss-Post-SBB-Süd.</p> <p>Variante D Stauspur überflüssig! Verkehrsfluss Richtung Benken, Rotfarb, Kaltbrunn, Spital, Uznach, Rickenstrasse, Gommiswald.</p> <p>Freiefahrt für Regio 144 , Polizei, Feuerwehr.</p>	<p>Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge durch die Vereine werden gerne entgegengenommen.</p> <p>Eine Sperrung des Bahnübergangs würde nicht für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr gelten. Damit ist eine Zweiteilung des Bushofs aus verkehrstechnischer Sicht nicht nötig. Die Aufteilung des Bushofs in einen südlichen und einen nördlichen Teil macht aus betrieblicher Sicht keinen Sinn, weshalb ohne zwingende Gründe davon abzusehen ist. Auch die Querung des Fuss- und Veloverkehrs über den Bahnübergang wäre weiterhin gewährleistet.</p>			





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Städtchen Uznach Zubringerdienst 30er Zone, Geschäfte und Dienstleistungen. ÖV Busse und Postverkehr. Regio 144, Polizei, Feuerwehr, Strassendienst Kein Schwerverkehr kein Durchgangsverkehr mehr !!!</p> <p>Zentrum und Städtchen erreichbar Süd-Nord gegenseitig Fuss-Velo-Unterführungen. Anpassung für Zubringerdienst SBB-Brücke Eisenbahnstrasse- Escherstrasse.</p> <p>Auto-Dienstleistungen, Einkauf usw. zumutbar über Gasterstrasse Variante D und Anbindung Industrie und Einkauf-Center.</p> <p>Stau Städtchen Uznach und Stau Grynaustrasse muss jetzt eliminiert werden. (Luftverschmutzung CO2) Unsere zukünftige Generation wird es uns danken !!!☀️☀️☀️</p>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
44	<p>Der jetzige Parkplatz/grosse Platz an der Benknerstrasse wird von diversen Uzner Vereinen als Festplatz genutzt. So auch von uns Musikanten des Musikvereins Harmonie Uznach. Daher ist es uns ein wichtiges Anliegen, dass der Platz in seiner Grösse erhalten bleibt. Ebenso ist die Zufahrt/Anfahrt zum Platz so zu gestalten, dass auch grosse Fahrzeuge welche für den Bau von einem Festgelände (grosses Festzelt, WC-Anlagen, Kühlwagen etc.) benötigt werden, jederzeit und unkompliziert zum Platz (Festgelände) hinein- und wieder hinausfahren können.</p> <p>Leider gibt es in Uznach keinen weiteren geeigneten grossen Platz den wir als Alternative benützen könnten.</p>	<p>Der grosse Platz/Parkplatz an der Benknerstrasse muss in der Grösse erhalten bleiben. Ebenso muss die Zufahrt und Anfahrt zum Platz so gestaltet werden, dass die Durchführung von grossen Festanlässen auf diesem Platz weiterhin möglich ist.</p>	<p>Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge durch die Vereine werden gerne entgegengenommen.</p>		X	
45	<p>Wie oben bereits angetönt, leisten die Vereine einer Gemeinde eine wichtige Jugendarbeit, und dies in der Regel ohne eine nennenswerte Entschädigung. Die Vereine tragen zum sozialen Leben einer Gemeinde und damit auch zur Attraktivität einer Gemeinde massgeblich bei. Ihre</p>	<p>Bei der Linienführung der geplanten Umfahrungsstrasse scheint es uns, dass Vereinsinteressen drohen, vergessen zu werden. Alle Vereine, in diesem Fall sind besonders der Fussballclub und der Tennisclub betroffen, leisten sehr wichtige Jugendarbeit, deshalb sollten ihre</p>	<p>Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den</p>		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Interessen müssen deshalb unbedingt berücksichtigt werden. Dabei gilt es, nicht nur dem status quo Rechnung zu tragen, sondern der voraussehbaren Entwicklung Rechnung zu tragen. So stösst der FC Uznach aufgrund des grossen Zulaufes bei Kindern und Jugendlichen immer wieder an seine Grenzen, weil es an Trainingsplätzen fehlt. Auch das langfristige Anliegen einer Mehrzweckhalle könnte die Bedürfnisse vieler Vereine (z. B. das Anliegen der Musikgesellschaft nach einem Übungsraum) befriedigen.</p> <p>Damit ist klar: Wer die Bedürfnisse der Vereine nicht berücksichtigt, schadet der Gemeinde - deshalb müssen diese Bedürfnisse nicht nur gehört, sondern auch in die Entscheidungsfindung einbezogen werden.</p>	<p>Interessen und Bedürfnisse unbedingt in Betracht gezogen werden. Aus diesem Grund ist die Linienführung so zu wählen, dass genügend Landreserven erhalten bleiben, um weitere Ballsportplätze oder allenfalls eine Mehrzweckhalle möglich zu machen. Der dem Tiefbauamt vorliegenden Masterplan der Burgerkorporation Uznach muss also berücksichtigt werden. Aus diesem Grund muss die Linienführung in diesem Bereich weitmöglichst nach Osten, also Richtung Benken, verschoben werden.</p> <p>Ebenso gilt es, die Zufahrt zu den Sportplätzen und Freizeitanlagen weiterhin zu gewährleisten. Das bedeutet, dass die Anbindung im nördlichen Bereich der geplanten Stauspur so gestaltet werden muss, dass sämtlichen Vereinsbedürfnissen Rechnung getragen wird. So muss auch der Parkplatz, der den Vereinen auch als Festplatz dient, sinnvoll angebunden werden.</p>	<p>Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge durch die Vereine werden gerne entgegengenommen.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
46	<p>Der Gemeinderat Benken würdigt das vorliegende Variantenstudium zur Lösungsfindung einer neuen Linienführung aufgrund des, bedauerlicherweise negativ ausgefallenen, Berichts der ENHK zur Variante 0 (erstes Projekt).</p> <p>Der Gemeinderat Benken stimmt der Bestvariante D im Grundsatz zu und unterstützt die Empfehlung zur weiteren Projektierung. Im Rahmen der weiteren Projektierung hat aber zwingend die Bedingung einzufließen, dass Benken weiterhin einen direkten Zugang nach Uznach behält. Der Gemeinderat fordert eine Ein-/Ausfahrt ab der Ewigkeitsstrasse in die regionale Verbindungsstrasse A15. Dies würde zudem verhindern, dass der Durchgangsverkehr durch Benken nicht weiter über Kaltbrunn sondern direkt über die Benknerstrasse/Ewigkeitsstrasse nach Uznach gelenkt wird.</p>	<p>Die Politische Gemeinde Benken soll weiterhin einen direkten Zugang nach Uznach behalten. Der Gemeinderat fordert eine Ein-/Ausfahrt ab der Benknerstrasse/Ewigkeitsstrasse in die regionale Verbindungsstrasse A15.</p>	<p>An der Variante D wird festgehalten.</p> <p>Die Anbindung der Benknerstrasse an die RVS wird in der weiteren Projektierung ausgearbeitet und mit der Gemeinde Benken besprochen.</p>	X		



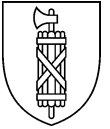
Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
47	<p>Die Gemeinde Schmerikon ist vom weiteren Verlauf des Planungs- und Realisierungsverfahren der RVS A15–Gaster sehr stark betroffen. Letztmals an der Bürgerversammlung hat die Bürgerschaft, unter Annahme eines Kredits über CHF 600'000 für die Planung einer kommunalen Entlastungsstrasse zur Anbindung des südlich der Bahnlinie liegenden Siedlungsgebiets an die Autobahnzufahrt «Schmerikon» der A15, die Haltung des Gemeinderates in dieser Angelegenheit einstimmig bestätigt. Oberste Priorität hat die Realisierung des RVS A15–Gaster. Erst im Verhinderungsfall würde die Gemeinde die Realisierung der kommunalen Entlastungsstrasse vorantreiben.</p> <p>Mit der Inbetriebnahme des Doppelspurausbaus der SBB auf dem Abschnitt Uznach – Schmerikon mit dem Fahrplanwechsel 2024 erhöht sich der Handlungsbedarf, da die längeren Schliessungszeiten der Barriere</p>	<p>Der Gemeinderat fordert unter Verweis auf die Feststellungen</p> <p>a. dass sich die Auswertung der Mitwirkung und die hieraus abgeleiteten Planungsarbeiten ausschliesslich auf den Abschnitte Grynaustrasse–Rotfarb beschränken;</p> <p>b. dass die übrigen Abschnitte unverändert dem weiteren Prozess zur Genehmigung und Realisierung zugeführt werden;</p> <p>c. und dass der weitere Prozess nun unverzüglich voran zu treiben ist und das Bauprojekt spätestens 2024 den politischen Gemeinden zur Stellungnahme nach Art. 35 StrG unterbreitet werden</p>	<p>Die Anliegen der Gemeinde Schmerikon werden zur Kenntnis genommen. An der Variante D wird festgehalten, mit dem Ziel, das Genehmigungsprojekt den betroffenen politischen Gemeinden im Jahre 2024 zur Vernehmlassung nach Art. 35 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) sowie zur Zusicherung des Gemeindebeitrags zu unterbreiten.</p>		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>nachweislich zu Rückstau auf der Ortsdurchfahrt führen.</p> <p>Der Gemeinderat verweist einmal mehr auf das Bundesgerichtsurteil A-4708/2018 vom 24. September 2020 in Sachen Plangenehmigung STEP AS 2025 Ausbauten Obersee. In diesem wird zusammenfassend über das Plangenehmigungsverfahren festgehalten, dass das Bundesamt für Verkehr flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt angeordnet habe, der Kanton solche jedoch für untauglich halte und die Lösung einzig durch in der Erstellung der RVS A15–Gaster sehe. Insofern sieht auch das Bundesgericht den Kanton in der Pflicht, zeitnah diesen Auftrag zu erfüllen. Durch den de-facto Entzug der Planungshoheit der politischen Gemeinde Schmerikon zur Umsetzung der eigenen kommunalen Entlastungsstrasse verstärkt sich die Verantwortung des Kantons.</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Der Gemeinderat Schmerikon beschränkt sich daher in seiner Mitwirkung einzig und allein darauf den Kanton aufzufordern, endlich seiner Pflicht nachzukommen und das Planungsverfahren der RVS A15–Gaster nun verzögerungsfrei der Vernehmlassung bei den Standortgemeinden Uznach und Schmerikon zuzuführen. Er erachtet einen weiteren Aufschub als inakzeptabel. Insofern widersetzt sich der Gemeinderat auch weiteren öffentlichen Forderungen, über den Abschnitt Grynaustrasse–Rotfarb hinaus, nochmals den Fächer zu öffnen. Die aktuelle gesamte Linienführung ist das Ergebnis eines umfassenden Variantenvergleichs, in die auch die Beeinträchtigung der Landschaftsbilder, der Lebensräume und Schutzgebiete sowie die Flächenbeanspruchung als Kriterien eingeflossen sind. Sie ist zudem im kantonalen Richtplan behördenverbindlich festgesetzt.</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Zu den vorgeschlagenen Varianten im Abschnitt Grynaustrasse–Rotfarb sieht sich der Gemeinderat nicht zu einer materiellen Stellungnahme legitimiert und verzichtet daher auf Empfehlungen und Anträge.					
48	Variante B mit viel Tunnel ist die beste Lösung, der Kanton darf auch Geld im Linthgebiet ausgeben.	Variante B mit viel Tunnel ist die beste Lösung, der Kanton darf auch Geld im Linthgebiet ausgeben.	Beide Tunnelvarianten B und E weisen erhebliche Risiken in Bezug auf Natur und Umwelt aus. Zusammen mit massiven Mehrkosten von 80 beziehungsweise 115 Mio. Franken geht Variante D aus der objektiven und breit abgestützten Beurteilung als Bestvariante hervor. Es wird an Variante D festgehalten.			X
49	Ursprünglich lagen verschiedenste Varianten und Linienführungen zur Diskussion. Z.B. wurden vorliegende Tunnelvarianten - Uznach nördlich umfahren, ab Uznaberg unter dem «Burgerwald» bis ungefähr Bereich Spital oder ähnlich - als zu kostenintensiv abgestempelt und schnellstmöglich zur Seite gelegt.	Das Projekt interessiert mich seit der ersten Veranstaltung mit Variantenstudium, etc. in Uznach. Über all die vergangenen Jahre wurden von verschiedensten Interessengruppen diverse Ideen und Vorschläge eingereicht und Fragen an Projektverantwortliche gestellt. In der Kommunikation mit der	Die vorliegende Linienführung wurde nicht von auswärtigen Planern über die Köpfe der einheimischen Bevölkerung hinweg entwickelt, sondern ist das Resultat eines umfassenden Variantenstudiums, dem kontinuierlichen Einbezug der Gemeindebehörden während des gesamten Planungsprozesses sowie dem Einbezug			X





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Zu guter Letzt soll nun die lokale Bevölkerung von der Variante einer Tunnellösung durch den «Sumpf» des Kaltbrunner- oder Uznacher- Rietbodens überzeugt werden.</p> <p>Anlässlich der jüngsten Informationsveranstaltung, angesprochen auf ursprünglich prognostizierte Kosten, für den Bau einer damaligen Tunnellösung durch den Berg konnten (oder durften!) keine Zahlen mehr kommuniziert werden! Auch das kommt ungläubwürdig daher.</p> <p>Erneut eine Tunnellösung - zur Unterquerung eines Steinenbachs und einer Bahnlinie - damit soll in den hydrologischen Gegebenheiten in der Rietebene, der Bau einer sinnvollen Verkehrsführung ermöglicht werden? Ohne den diffizilen Wasserhaushalt im Bereich eines Reservats von nationaler Bedeutung negativ und nachhaltig zu beeinflussen? Völlig absurd solche Ideen aus dem</p>	<p>Bevölkerung an den verschiedenen Informationsveranstaltungen und aus Medienberichten konnte ich sehr wenig bis kein ernsthafter Einbezug von Ideen aus der regionalen Bevölkerung erkennen, welche geprüft und effektiv zur Weiterentwicklung des Projekts mit einbezogen wurden.</p> <p>Vorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Endlich mit der Bevölkerung südlich des Rickens auf gleicher Augenhöhe verhandeln</li> <li>• Festgefahrene Pfade verlassen und zur Sache stehen!</li> <li>• Beherzt zu Fehlentscheidungen stehen und wagen einige Schritte zurück zu gehen, um neuen Schwung zu erhalten!</li> </ul> <p>Gedanken-Bespiel:</p> <p>Ein Wanderer ist seit geraumer Zeit entlang eines Bahntrasses unterwegs, mit grosser Zuversicht, ein langersehntes und wohl noch weit entferntes Ziel zu erreichen. Eines Tages trifft er auf seiner</p>	<p>aller interessierter Kreise im Rahmen des 2014/15 durchgeführten Mitwirkungsprozesses.</p> <p>Das TBA wurde mittels Kantonsratsbeschluss 2018 dazu verpflichtet, die Projektierung auf Basis der Variante 19SR im 17. Strassenbauprogramm (2019 – 2023) zum Abschluss zu bringen. Für eine Neuauslegeordnung, eine «Umkehr» beziehungsweise einen Projektabbruch besteht kein gesetzlicher Auftrag. Die Bevölkerung hat indessen die Möglichkeit, den Projektabbruch nach Vorliegen des Genehmigungsprojekts mittels Referendumsabstimmung zu erwirken, sofern sie das Projekt zur Lösung der Verkehrsprobleme in und um Uznach für ungeeignet erachtet.</p> <p>Für die weitere Projektierung wird an der Variante D festgehalten.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>fernen St. Gallen! Voll im Glauben, die im Linthgebiet lassen sich sowas vorgaukeln?</p> <p>Vielen Dank für die Möglichkeit zur Mitwirkung.</p> <p>Bestimmt habe auch ich mir meine Gedanken angestellt im Zusammenhang mit der Herausforderungen der Verkehrsthematiken in der Region um Uznach. Ich habe versucht meine Sichtweisen und Gedanken in Worte niederzuschreiben.</p> <p>Selbstverständlich verfüge ich noch über viele weitere Ideen und Erfahrungen, welche ich im Laufe der Projektlaufzeit A15-Gaster erleben durfte.</p> <p>Dies zu übermitteln, würde jedoch den Rahmen dieses Mitwirkungskommentars sprengen.</p> <p>Persönlich würde es mich sehr freuen, zu verspüren, dass endlich mal etwas gesunder Menschenverstand - ich hoffe, den werden Sie aus den Mitwirkungen</p>	<p>Reise, auf einen neben dem Geleise tätigen Arbeiter. Die beiden kommen ins Gespräch. Unter anderem erzählt der Wanderer von seinem Vorhaben und dem Erreichen des fernen Ziels. Der ortskundige Arbeiter erklärt dem Wanderer: das erhoffte Ziel liegt nicht in dieser Richtung! Um das Ziel zu erreichen müsse umgekehrt werden und fast die gesamte Strecke wiederum zurückgegangen werden.</p> <p>Der Wanderer ist wohl etwas verduzt und verfügt nun über verschiedene Möglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Den Hinweis des ortskundigen Arbeiters zu ignorieren und weiter sinnlos durch die Welt zu irren, jedoch das erhoffte Ziel nie zu erreichen.</li> <li>• Oder</li> <li>• Dem Ortskundigen zu vertrauen und den Rat zu befolgen.</li> <li>• Spätestens nach Erreichen seines langersehnten Ziels wird er dem Hinweis des Arbeiters dankbar sein und als Gewinner dastehen.</li> </ul>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	erfahren – in die weitere Projektentwicklung miteinbezogen würde.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fazit:</li><li>• Der Wanderer jedoch, der den Hinweis ignoriert, wird das Ziel nie erreichen und zudem auch noch sein Gesicht verlieren!</li><li>• Hinweise auf Fehlentscheidungen ernst nehmen und entsprechend handeln!</li></ul> <p>Zur Sache stehen: Anlässlich der jüngsten Informationsveranstaltung im März 2023 wurde auf Voten aus dem Publikum geantwortet:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• «Das würde bedeuten, alle Projektarbeiten, etc. der vergangenen 12 Jahre wären umsonst gewesen.»</li></ul> <p>Da kann ich leider gemäss meinem vorgenannten Gedanken-Beispiel nur anmerken:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Was sind denn schon 12 Jahre Arbeitsleistung zum vergessen, wenn dagegen danach über Generationen mit einem missglückten und unüberlegten Konstrukt gelebt werden muss?!</li></ul>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Kleinräumiges Gewurstel hat in regionalen Verkehrslösungen keinen Platz und keine Berechtigung: Kurz vor der jüngsten Informationsveranstaltung zur A15-Gaster konnte ich in der Südostschweiz von Verkehrsplanung zur Entlastung der Dörfer am Ricken erfahren. Dabei wurde hervorgehoben eine Direkt-Verbindung von Wattwil nach dem Bereich Neuhaus stehe ausser Diskussion, dies mit der Begründung: zu teuer. Solch eine Aussage erachte ich als völlig unangebracht weil:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Wer bezahlt schlussendlich Strassenbauprojekte? = Der Steuerzahler</li><li>• Wurden die Steuerzahler angefragt zur «Rettung» der Credit Suisse mittels CHF xxx Milliarden Steuergeldern? Unsinnige Summen werden zur «Rettung» von «Finanzinstituten» in die ganze Welt verschleudert? Ich denke, die Antwort der Steuerzahler hätte anders ausfallen können?</li><li>• Was soll uns daran hindern, ausgiebig</li></ul>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>in unsere eigene Heimat zu investieren? Anstelle des grossen Geldes in die weite Welt zu verschleudern? Z.B. in eine weitsichtigere und nachhaltige Verkehrsplanung?? = Nachhaltigkeit selbstverständlich im positiven Sinn gemeint!</p> <p>Schade wenn nun mal wieder die Landwirte, nebst der Natur- und Heimatschutzkommission die ewigen Projekt-Verhinderer sein sollten. Es erweckt jedoch geradewegs den Anschein, als wären die Landwirte noch die einzigen, welche sich dem effektiven Wert unseres Kulturland bewusst sind.</p> <p>Fazit:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Vergessen Sie die aktuelle Linien-Variante mit den kleinräumigen «Geknorts» in der Ebene.</li><li>• Linienführung nochmals total überdenken und eine Route durch den Berg anstelle über oder unter der Ebene vorziehen.</li></ul>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sperrung der SBB-Barriere: Attraktivität des Städtlis kann doch nicht gewinnen, wenn der Verkehr, Umwege über die Ost- oder Westseite einfahren muss?</li> <li>• Sperrung der SBB-Barriere: Wie soll der ÖV-Knotenpunkt Uznach attraktiver werden, wenn er doch vom Individualverkehr abgeschnitten wird?</li> <li>• Die Strassenlösung kann nur gewinnen, wenn der ÖV auch ernsthaft und glaubhaft miteingebunden wird. Da besteht jedoch noch sehr viel Nachholbedarf!</li> </ul>				
50	Die Landwirtschaft und auch ich als Grundeigentümer und Pächter von beanspruchten Flächen für den Bau dieser Strasse, verlieren viel. So verliere ich eigene Landflächen sowie Pachtflächen, die ich zur Futtergewinnung für meine Tiere benötige. Für die Zukunft des Betriebes ist es existenziell, ob ich Realersatz für die Flächen erhalte. Ich muss für die Bewirtschaftung der Flächen längere Strecken in Kauf nehmen, dadurch entstehen höhere	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Kulturlandverlust ist zu minimieren</li> <li>- Die Dämme für den Lärm- und Lichtschutz entlang der Strasse, müssen so gebaut werden, dass diese mit Maschinen und Traktoren bewirtschaftet werden können</li> <li>- Für den Landwirtschafts-Verkehr muss eine praxistaugliche Lösung betreffend Erreichbarkeit der Pachtflächen im Burgerriet und an der Benknerstrasse geplant werden</li> </ul>	Bei der Projektierung wurde der Schonung von Landwirtschaftsfläche grosse Beachtung geschenkt (gemäss Erläuterungen am runden Tisch «Landwirtschaft» vom 17. März 2023. Auch sind die Erschliessungs- und Bewirtschaftungswege in die Projektierung eingeflossen. Die geäusserten Anliegen werden geprüft und die Bewirtschaftungswege detailliert aufgezeigt und nach Möglichkeit optimiert.	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Kosten. Bei der jetzigen Linienführung müsste ich fast einen Kilometer mehr fahren, wenn ich von meinen Pachtflächen im Burgerriet nach Hause fahren möchte, als heute. Wo ist da der Umwelt- und Klimagedanke? Ich als Landwirt werde auf der Strasse immer als Verkehrsbehinderer wahrgenommen. Daher ist es wichtig, dass es für uns Landwirte sowie für die ganze Bevölkerung aus den Plänen ersichtlich ist, wo wir mit unseren Traktoren und landw. Fahrzeugen durchfahren dürfen/können/müssen! Ebenfalls ist es für uns fast nicht möglich durch das Städtchen Uznach zu fahren, sollten die Flankierenden Massnahmen umgesetzt werden! Von uns Landwirten wird gefordert und Land genommen. So wäre es schön, wenn auch wir etwas (gute Verkehrswege) zurückbekommen könnten!</p>	<p>- Kann der jetzige Radweg als Bewirtschaftungsweg zu den Flächen genutzt werden, da von der neuen Strasse keine Zufahrt zu den Flächen geplant ist - Auf den Plänen sind nur Wege für den Landsamverkehr (Velo,Fussgänger) ersichtlich, jedoch ist nicht ersichtlich, wie die Wege/Strassen für den landwirtschaftlichen Verkehr geführt werden. Es muss auf allen Plänen die Verkehrsführung des landwirtschaftlichen Verkehrs ersichtlich sein - Prüfung folgender Linienführung: Einbahnverkehr ab FC-Clubhaus bis Kreisel Grynaustrasse; die Gegenseite ab Grynaustrasse via Burgerrietstrasse bis FC-Clubhaus. So wären die Hälfte der Fahrzeuge auf der Benknerstrasse und so könnten die Einfahrten zu den Firmen an der Benknerstrasse besser erreicht werden - Knotenpunkt Barriere/Grynaustrasse/Benknerstrasse</p>	<p>Die Möglichkeit von Realersatz ist aufgrund des bäuerlichen Bodenrechts nicht gegeben. Das Tiefbauamt steht konstruktiven Lösungen im Rahmen des rechtlich zulässigen offen gegenüber.  Die Gestaltung der Dammböschungen wird im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung gelöst. Dabei werden die landwirtschaftlichen Bedürfnisse nach Möglichkeit berücksichtigt.  Eine Stauspur entlang der Burgerrietstrasse wurde im vergangenen Variantenstudium bereits geprüft. Dabei stellte sich heraus, dass das Potential von Schleichverkehr durch die Quartiere einerseits hoch ist und andererseits keine wesentlichen Vorteile durch diese Lösung resultieren.  Die Anpassung Erschliessung Ziegelhof wird im weiteren Projektverlauf geprüft,</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Auf der gewählten Variante findet eine Verlagerung des Verkehrsproblems vom Städtli statt. Beim Knotenpunkt Grynaustrasse/Benknerstrasse wird es zu Mehrverkehr kommen, da die Fahrzeuge aus Benken welche bis jetzt über die Autobahn von Reichenburg nach Schmerikon gefahren sind, die Strasse über Uznach nehmen werden. Die Spange Fischhausen-Rickenstrasse ist für die 2000 Fahrzeuge im Bau viel zu teuer und die unverfälschte Natur in der Hasenweide wird unnötig zerstört! Für Informationen oder einen direkten Austausch stehe ich gerne zur Verfügung.</p>	<p>lösen durch Abbruch einiger Gebäude und abgerundeter Linienführung Richtung Kreisel Grynaustrasse</p>	<p>mit dem Ziel, Schleichverkehr zu vermeiden. Dabei wird auch die vorgeschlagene Lösung des Einbahnverkehrs geprüft.</p>			
51	<p>1. Wendekreisel hätte weitreichende Folgen für Sportanlagen und unterliegt der Variante "Sperrung des Bahnübergangs" in verschiedener Hinsicht (z.B. Schulwegsicherheit im Städtli; besserer Verkehrsfluss im Zentrum, da weniger Rückstau zu erwarten ist aufgrund des Umstands dass sich eine Warteschlangen mehr bilden bei geschlossener Barriere).</p>	<p>1. Wendekreisel a) Wird der Bahnübergang nicht geschlossen sind Alternativen zum Wendekreisel (z.B. Stauspur Grynaustrasse) zu prüfen. b) Wird die Variante Wendekreisel weiterverfolgt, sind Erschliessung und konkreten Folgen für Sportanlagen zu visualisieren (Platzbedarf zusätzliche Fahrspur).</p>	<p>An der Variante D wird festgehalten.  Die Sperrung des Bahnübergangs wird in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und</p>	X		





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>2. Sportplätze stossen an Kapazitätsgrenze und Clubhaus ist mittlerweile rund 40 jährig. Längerfristig wird ein Ersatzneubau notwendig sein, welcher idealerweise zwischen Platz 1 sowie einem neuen Platz in Richtung Benken erstellt wird.</p>	<p>c) Die Bevölkerung ist zu informieren, wieviele Minuten pro Stunde künftig die Barriere zusätzlich geschlossen sein wird (aufgrund neuem Fahrplan/Doppelspurausbau).</p> <p>2. Variante D ist grundsätzlich zu favorisieren. Die Linienführung bei Variante D ist jedoch erst nach der Garage Böckmann in Richtung Bahngleis zu führen, sodass ausreichend Platz zur Erweiterung der Sportanlagen nach Osten besteht. Es sind Landreserven (mind. 100 m in Richtung Benken) für ein zusätzliches Fussballfeld sowie ein allfälliger Ersatzneubau des alten Clubhauses zu berücksichtigen. Es sind zudem Sicht-/Lärmschutzmassnahmen zu Gunsten des Naherholungsgebiets Dämmli aufzuzeigen.</p>	<p>Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge durch die Vereine werden gerne entgegengenommen. Dem Schutz des wertvollen Naherholungsgebiets wird mit geeigneten Massnahmen bestmöglich Rechnung getragen.</p>			
52	<p>Im Bereich des Bahnhofes des Uznach sowie in den südlich davon gelegenen Quartiere (Escherwis-Burgerriet-Ziegelhof) existiert eine komplexe Oberflächenabflusssituation sowie auf</p>	<p>Mit dem Bau der projektierten Verbindungsstrasse im Abschnitt Kreisel Grynaustrasse - Tunnel Rotfarb dürfen keine negativen Auswirkungen auf die Hochwassergefährdung durch den</p>	<p>Die RVS A15-Gaster liegt in einem Naturgefahrenggebiet mittlerer bis geringer Gefährdung durch Hochwasser. Gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz (sGS 731.1; abgekürzt PBG) sind in</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Grund des Steinenbaches eine kritische Gefahrensituation mit hohem Schadenpotential. Beim Hochwasserereignis vom Freitag 19. August 2022 lag der Wasserspiegel des Steinenbaches beim Pumpwerk Mitte Nachmittag noch ca. 50 cm unterhalb der rechtseitigen Dammkrone. Im späteren Freitag Nachmittag war die Situation noch kritischer und die Feuerwehr ergriff erste Massnahmen. Das Ereignis entsprach gemäss Auskunft von lokalen Behörden "nur" einem 30-jährigen Ereignis. Die projektierte Verbindungsstrasse entlang der Grynaustrasse und der Bau des Knoten Grynaustrasse - Benknerstrasse tangiert den Abflusskorridor des Steinenbaches und schränkt die Möglichkeiten für einen allfällig nötigen Ausbau des Steinenbaches stark ein. Eine neue Strassenführung in diesem Bereich ist nur möglich, wenn die Hochwassersituation des Steinenbaches detailliert analysiert wurde, die notwendigen Massnahmen</p>	<p>Steinenbach sowie auf das komplexe Oberflächenabflussverhalten im Siedlungsgebiet von Uznach (Ziegelhof-Burgerriet-Escherwis-Bahnhof) entstehen. Es muss eine Verbesserung der Situation erzielt werden. Ein möglicher Perimeter für den Ausbau des Steinenbaches zur Erhöhung der Hochwassersicherheit muss ausgeschieden werden und muss freigehalten werden. Insbesondere auf dem Abschnitt des Steinenbaches: "Brücke SBB - Kreisel Grynaustrasse". Ansonsten ist dies nicht mehr möglich.</p>	<p>Gebieten mit mittlerer Gefährdung bauliche Massnahmen zulässig, wenn die Risiken durch angemessene Massnahmen im zulässigen Bereich gehalten werden können. Strassen erleiden durch Hochwasser im Normalfall infolge der robusten Bauweise keinen Schaden und die Risiken können im zulässigen Bereich gehalten werden (siehe dazu auch Ziff. 3). Weiter ist darauf hinzuweisen, dass auch die Linienführung der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster im Richtplan enthalten ist.</p> <p>Werden im Rahmen der Strassenprojektierung Gewässer tangiert, sind die Auswirkungen auf die Hochwassersicherheit aufzuzeigen. Dieser Nachweis wurde bei der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster in Form eines wasserbaulichen Konzepts erbracht. Es ist hingegen nicht die Aufgabe des Strasseneigentümers, bestehende Hochwasserschutzprobleme zu lösen. Beim vorliegenden</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	definiert und die entsprechenden Perimeter für die Massnahmen ausgeschrieben sind.		Kantonsstrassenvorhaben gibt es weder einen unmittelbaren Zusammenhang zum Hochwasserschutz noch besteht eine Koordinationspflicht. Hochwasserschutzmassnahmen sind unabhängig von der regionalen Verbindungsstrasse umsetzbar.			
53	<p>Der Verkehr muss vor Uznach bereits auf die Anschüsse Neuhaus oder Tuggen geleitet werden.</p> <p>Die favorisierte Variante D ist der falsche Weg. Trotz aller Versicherungen tangiert diese Variante zu stark das Siedlungsgebiet. Mit dieser Variante wird der Lärm nur verlagert und auf neue Gebiete ausgelagert.</p> <p>Das kann nicht der Sinn sein!</p> <p>Neue Varianten müssen geprüft werden:            Nordvariante:            "Hauptanschluss Neuhaus"            - Neue Transitstrasse - Neuhaus nach Gommiswald            - Einmündung in Rickenstrasse ausserhalb Gommiswald</p>	<p>Die bisherige Planung muss als gescheitert betrachtet werden. Alle bisherigen Varianten, auch die Variante D, sind nicht im Interesse von Uznach, sondern im Interesse der umliegenden Gemeinden, vorab Schmerikon.</p> <p>Antrag:            Beendung der bisherigen Planung der Varianten A-D.            (Diese würde an dem Widerstand der Bevölkerung von Uznach scheitern)</p> <p>Neue Planung            Nord- oder Südumfahrung Uznach ,            ausserhalb von Uznach.</p>	<p>Die gemachten Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die vorliegende Linienführung wurde nicht von auswärtigen Planern über die Köpfe der einheimischen Bevölkerung hinweg entwickelt, sondern ist das Resultat eines umfassenden Variantenstudiums, dem kontinuierlichen Einbezug der Gemeindebehörden während des gesamten Planungsprozesses sowie dem Einbezug aller interessierter Kreise im Rahmen des 2014/15 durchgeführten Mitwirkungsprozesses.</p> <p>Das TBA wurde mittels Kantonsratsbeschluss 2018 dazu verpflichtet, die Projektierung auf Basis</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>- Bei Gommiswald Verzweigung Richtung Kaltbrunn/Benken</p> <p>- Einmündung in Gasterstrasse ausserhalb Uznach</p> <p>- Flankierende Massnahmen / Nur Zubringerdienst gestattet durch Städtli</p> <p>Südvariante: "Hauptanschluss Tuggen"</p> <p>- Neue Transitstrasse über Linth (ausserhalb Schutzzone), Einmündung Gasterstrasse ausserhalb Uznach</p> <p>- Verzweigung Richtung Gommiswald, Kaltbrunn</p> <p>- Flankierende Massnahmen / Nur Zubringerdienst gestattet durch Städtli</p> <p>Bei Variante D Lärmschutzmassnahmen für das Siedlungsgebiet sind ungenügend. Es müssen andere Lösungen gefunden werden. Zum Beispiel geschlossene Galerie wie bei Autobahn A3 Altendorftunnel</p>		<p>der Variante 19SR im 17. Strassenbauprogramm (2019 – 2023) zum Abschluss zu bringen. Für eine Neuauslegeordnung, eine «Umkehr» beziehungsweise einen Projektabbruch besteht kein gesetzlicher Auftrag. Die Bevölkerung hat indessen die Möglichkeit, den Projektabbruch nach Vorliegen des Genehmigungsprojekts mittels Referendumsabstimmung zu erwirken, sofern sie das Projekt zur Lösung der Verkehrsprobleme in und um Uznach für ungeeignet erachtet.</p> <p>Für die weitere Projektierung wird an der Variante D festgehalten.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
54	Mit der neuen Linienführung liegt die Verbindungsstrasse nicht mehr ausserhalb des Siedlungsgebiet sondern kommt innerhalb des Siedlungsgebietes zu liegen. Es ist mit detaillierten Querprofilen aufzuzeigen, wie die Verbindungsstrasse konkret in diesem Bereich ausgestaltet wird. Es ist anzunehmen, dass die Verbindungsstrasse breiter wird als die heutigen Grynau- oder Benknerstrasse. Insbesondere, wenn noch eine Stauspur realisiert werden muss. Diese Verbreiterungen dürfen keinen negativen Einfluss auf die Wohn- und Gewerbeliegenschaften haben (Ein- und Ausfahrten), sowie den möglichen Ausbau der Sportplätze in Uznach einschränken.	Keine nachteilige Auswirkungen der Verbindungsstrasse entlang der Grynau- und Benknerstrasse auf die WG2/WG3 oder der Industriezonen auf der Südseite, sowie auf die öffentlichen Flächen (Fussball- und Tennisplatz sowie Parkplatz der Burgerkorporation) nördlich der Verbindungsstrasse.	Die Projektierung der Grynau- und Benknerstrasse wird detailliert vorgenommen. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die Erschliessung der einzelnen Liegenschaften ist Bestandteil der Projektierungsarbeit. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Die Kommunikation erfolgt hierbei in erster Linie über die Gemeinde Uznach. Anträge werden gerne entgegengenommen.	X		
55	Das Gebiet Uznach-Ost ist seit Jahrzehnten hochwertiger Wohn- und Lebensraum, welcher vom Verkehr verschont geblieben ist und südlich der Quartiere mit einer Landwirtschaftszone sowie dem Steinenbach sowie den	Grüezi! Als Bewohner des Quartiers "Gasterweg" habe ich bis vor Kurzem zu den Befürwortern einer Umfahrungsstrasse gehört. Mit den zusätzlich ins Spiel gebrachten Varianten, die	Zielsetzung des Variantenstudiums ist eine genehmigungs- und mehrheitsfähige sowie zweckmässige Linienführung zu erarbeiten. Dabei ist allen Interessen gleichermassen Rechnung zu tragen.	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>zahlreichen Spazierwegen eine hohe Lebens-, Wohn- und Naherholungsqualität aufweist. Eine Umfahrungsstrasse in den vorgeschlagenen überirdischen Varianten oder ein Verlegen des Verkehr auf einer nördlich der Benknerstrasse neuen Umfahrungsstrasse ist für die betroffene Bevölkerung im Raum Uznach-Ost undenkbar, denn die (neuen) Lärmemissionen für die betroffene Bevölkerung ist schlicht unzumutbar. Entsprechend ist die Bestvariante D zu überarbeiten.</p>	<p>Umfahrungsstrasse nördlich der Bahnlinie (statt südlich entlang der Benknerstrasse) zu führen sehe ich mich - nebst wahrscheinlich zahlreichen Anwohnern aus dem Wohngebiet "Uznach Ost" aus den Quartieren südlich der Kantonsstrasse Uznach bis Fischhausen (Quartiere: Weinreben, Lindenstrasse, Bohl, Lindenstrasse, Gasterweg etc.) - veranlasst, mich kritisch in die Diskussion einzubringen. Es kann zwar ein Tunnel von Süden unter der Bahnlinie in Richtung Norden (Richtung Fischhausen) gebaut werden - eine Variante mit der Umfahrungsstrasse überirdisch nördlich der Bahnlinie (Variante A) ist schlicht undenkbar und wird keine Akzeptanz bei der breiten Bevölkerung - nicht nur im Raum "Uznach Ost" - finden. Die Bestvariante D kann halbwegs akzeptiert werden, wobei ein Verlegen des Verkehrs (anstelle der heutigen Benknerstrasse) nahe an die Bahnlinie undenkbar ist: zu nahe wird der Verkehr</p>	<p>Gemäss ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts kann im konkreten Einzelfall eine Beeinträchtigung der Schutzziele eines BLN-Objekts auch durch ein Vorhaben erfolgen, das ausserhalb des eigentlichen Inventarperimeters liegt, wenn dieses negative Auswirkungen auf das Schutzobjekt beziehungsweise auf dessen Schutzziele hat (BGE 115 Ib 311). Dieser Umstand wurde bereits im ENHK-Gutachten vom 17. März 2022 geltend gemacht, wobei die schwerwiegende Beeinträchtigung der nationalen Schutzziele auch damals schon auf einer indirekten und nicht auf einer direkten Tangierung begründet wurde. Eine Linienführung im näheren Umfeld des Kaltbrunner Riets ist deshalb nicht bewilligungsfähig.</p> <p>Es wird an der Variante D festgehalten. Optimierungen zur Abschirmung der nahegelegenen Siedlung sowie zur Schonung des wertvollen Naherholungsgebiets werden im Rahmen</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		dem urbanen Naherholungsgebiet entlang des Steinenbachs geführt.	der landschaftspflegerischen Begleitplanung geprüft.			
56		1. Von der geänderten Linienführung wird Kenntnis genommen. 2. Von der geänderten Linienführung wird die Variante "D" bevorzugt	An der Variante D wird festgehalten.		X	
57		Sehr geehrte Dame, und Herren, Da mit modernen, leichteren Fahrzeugen, und entsprechend schmalere Pneu, Lärm und Abgase vollständig wegfallen werden, braucht es, in Zukunft, zum Glück, keine Umfahrungsstrassen mehr! Ich bitte Sie also inständig, für (unsere) Eure Enkel, auf diese (Bauindustrie-Profit-Egoisten-) Idiotie gegen die Natur, zu verzichten!	Wird zur Kenntnis genommen.			X
58		Sehr geehrte Herren, Ich bin im Dorfe Ernetschwil aufgewachsen und auch noch wohnhaft, ich habe in diesen 65 Jahren viele Entwicklungen in und um die Gemeinde und Region miterlebt und teilgenommen.  Umfahrung Uznach	Die vorgeschlagene Variante liegt ausserhalb des Perimeters und wird nicht weiter behandelt. Folgende Aussagen können aufgrund von vorangegangenen Abklärungen gemacht werden:  Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung 2011 hat			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Vor ca. 50 Jahren wurde schon an Plänen für eine Umfahrung Uznach über Herrenacker gearbeitet, geschehen ist bis heute nichts, auch am Widerstand der Anwohnern, und weil es keine weitreichende Entlastung gebracht hätte. Seit Jahren wird wieder versucht eine Lösung zu finden, und ich behaupte es werden wieder jahrelange (ver)Planungen verstreichen ohne gesamtheitliche, zielorientierte und nachhaltige Lösungen zu präsentieren.</p> <p>Heute haben wir folgende Probleme, in allen Gemeinden</p> <p>__ viel mehr Einwohner in allen Gemeinden</p> <p>__ es werden auch in den nächsten 20 - 30 Jahren noch mehr</p> <p>__ viel mehr Autos auf den Strassen</p> <p>__ es werden in den nächsten 20 – 30 Jahren noch mehr</p> <p>__ alle Einwohner sind mehr mit Autos usw. unterwegs</p> <p>__ alle gehen nicht zu Fuss einkaufen usw.</p>	<p>ein umfangreiches Variantenstudium bereits stattgefunden. Die Variante 19SR wurde als Bestvariante festgelegt und im Zuge der Projektierung fortlaufend optimiert. Dabei flossen auch Rückmeldungen aus dem Mitwirkungsprozess mit ein. Unter Würdigung dieser sorgfältigen Grundlagenarbeit ist auszuschliessen, dass ein erneutes Variantenstudium zu grundlegend neuen Erkenntnissen führen würde.</p> <p>«Zurück auf Feld 1» ist auch deshalb keine Option, weil das TBA mittels Kantonsratsbeschluss 2018 dazu verpflichtet wurde, die Projektierung auf Basis der Variante 19 SR im 17. Strassenbauprogramm (2019 bis 2023) zum Abschluss zu bringen. Für eine neue Auslegeordnung besteht kein gesetzlicher Auftrag.</p> <p>An der Variante D wird festgehalten.</p>			





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>__ viele bestellen Online was täglich 10 verschiedene Lieferanten ausliefern __ viele Geschäfte bestellen heute - Morgen wird geliefert. (Kein Lager mehr) __ viele Geschäfte des täglichen Bedarfs existieren nicht mehr vor Ort, auch Arbeitsplätze __ die vielen Einwohner müssen auswärts Arbeiten, und fahren morgens und abends durch die Dörfer. __ ich habe schon erlebt, dass in Dörfern mit Umfahrungen noch mehr Geschäfte und Restaurants geschlossen wurden. __ es gibt noch viele andere Punkt die berücksichtigt werden müssen.</p> <p>Noch ein Erlebnis meinerseits, Als ich vor mehr als 25 Jahren mit meiner Familie in die Ferien nach Venedig fuhr, habe ich zum Voraus meine Reise mit der Karte geplant, ohne Computer und Routenplaner, Ich fuhr die Strecke Chiasso – Mailand – Bologna , fuhr ich ca. 10 km ausserhalb</p>	<p>Die Auskunft, dass aufgrund der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster keine Fahrzeuge mehr von Ernetschwil nach Uznach fahren können, ist falsch.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>von Mailand auf dem Autobahnring, das nenne ich eine weitsichtige und zukunftsorientierte Umfahrung. Das hat mich damals imponiert. Planungshorizont erarbeiten Wer eine Strasse langfristig in .... Jahren ausführen möchte, sollte sofort die geeigneten und längerfristig dazu benötigten Flächen in die Ortsplanung einfließen lassen, und als Bauverbote einzeichnen, leider ist das in allen Orten seit ... Jahren sträflichst vernachlässigt wurden, und fehlt heute völlig.</p> <p>Umfahrung – Entlastung Uznach Ab Kreisel in Schmerikon – Linthpark – ausserhalb Burgerriedstrasse in Benknerstrasse. Somit entfällt die Anbindung an die Rickenstrasse nach Gommiswald, weil diese Strasse nur noch als Zubringer benötigt wird. Kaltbrunn – Gommiswald – Ricken nur noch Zubringerdienst.</p>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Uznach – Gommiswald – Ricken nur noch Zubringerdienst</p> <p>Variante 1 Für später, schon jetzt nördlich an Benken vorbei bis Schänis eine Freihaltezone für eine Fortführung ausscheiden. Wenn diese Strasse weiter bis Schänis resp. Anschluss Bilten gebaut würde könnten die Orte Kaltbrunn und Benken ihre Zufahrten zu dieser Strasse erstellen.</p> <p>Variante 2 Kaltbrunn und Benken könnten von ihren Dörfern einen Zugang zur Benknerstrasse ausserhalb des Siedlungsgebietes erstellen, und so die Umfahrung Uznach benützen, mit Zugang in Schmerikon zur A15.</p> <p>Bahnübergang Uznach; Wären gute Ideen damals schon vorhanden gewesen, hätte man bei der</p>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Sarnierung der Bahnstrecke Uznach – Kaltbrunn (Planung 16 Jahre), den Übergang anpassen können, damit die Strasse als Unterführung hätte erstellt werden können.</p> <p>Sinnvoll wäre für Uznach ein 2-spuriger Grosskreisel Zürcherstrasse – Bahnhofstrasse, somit würde weniger Stau im Städtli stehen, und eine Spur könnte immer fahren.</p> <p>Gommiswald Gommiswald wird nach dem geplanten Umfahrung Uznach den gesamten Verkehr schlucken müssen, denn wenn die Strasse oberhalb Uznach fertig ist, ???????</p> <p>Gemäss Auskunft, die ich schriftlich erhalten habe, (19.04.2022) dürfen keine Fahrzeuge mehr von Ernetswil nach Uznach fahren, denn das Zentrum Uznach ist dann Verkehrsfrei, gem. Auskunft des Planungsbüro müssen alle Fahrzeuge ab Ernetswil durch Gommiswald oder St.Gallenkappel nach</p>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Uznach oder Schmerikon fahren. - Gommiswald freut euch-.</p> <p>Ernetschwil In Ernetschwil haben wir seit dem Bau der neuen Hofmühlebrücke an den Morgen – Mittag und Abendstunden sehr viel mehr Verkehr von den umliegenden Gemeinden, es fahren viele durch das Dorf von Schänis, Kaltbrunn usw. die nach Rapperswil, Jona und ins Zürcher Oberland liefern oder Arbeiten gehen. Hier können sie immer fahren, denn in Uznach stehen sie vom Spital Schlange wenn die Barriere geschlossen ist. Zur Entlastung des Durchgangsverkehrs ist nur eine wirksame Entlastung zu erreichen, wenn der Transitverkehr wegfällt, sprich auf eine Strasse gelenkt wird, das nicht die Dörfer und Weiler tangiert. Da ist rigoros mit nur „Zubringerdienst“ zu beschildern. Den allgemeinen Verkehr der Lieferungen, Einkäufe, Sport und Freizeit sowie Arbeiter und Gewerbe usw. wird</p>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>die Dörfer weiterhin belasten, oder könnten durch punktuelle Entlastungsstrassen gelöst werden.</p> <p>Tunnel statt Ausbau an verschiedenen Orten. Als Dauerhafte und Nachhaltige und Ökologisch Zukunftsweisende Lösung</p> <p>Mit dem Bau eines Tunnels von der A15 in Neuhaus</p> <p>Einstich Bauwil, bis zur Umfahrung Ausfahrt Lichtensteig (Bunt). Länge ca. 14 km.</p> <p>Ich bin mir bewusst dass das keine günstige Lösung ist, aber eine langfristig sicher günstigere als eine punktuelle Pflästerli – Lösung bis nach Wattwil. Ein neuer Anschluss Wattwil an Umfahungskreisel vom Ricken ist keine optimale Lösung mehr zu machen, weil es zu eng ist, also Anschluss Lichtensteig vorsehen.</p>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Kosten, Wenn wir die Kosten der vergangenen verplanten 50 Jahren für eine solche Lösung benützen könnten. ??? Wenn wir die Planungskosten der Ortumfahrungen der nächsten 20 Jahre auch noch in diese Nachhaltige und Zukunftsorientierte Lösung verwenden, ist schon viel der 14 km bezahlt. Zukünftige Einsparungen im Unterhalt sind erheblich, denn es fällt kein Winterdienst und Salzen an, was über den Ricken Pass jährlich einiges kostet, und für den Tunnel spricht. Auf halber Strecke könnte allenfalls noch eine Anbindung, Tunnelausfahrt, an das Zürcher Oberland vorgesehen werden, in der Nähe von dem Touristenpunkt Atzmännig. Für später planen (Laupen-Wald-Hinwil-Winterthur). Ebenso könnte, wenn nötig, einen Zugang für Ricken realisiert werden. Mit freundlichen Grüssen, und viel Erfolg und Motivation für eine baldige und Zukunftsorientierte und Weitsichtige</p>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Lösung, die auch in 100 Jahren noch seine Berechtigung hat.</p> <p>NB; Stellen sie sich vor, hätten unsere Gross – und Urgrossväter vor 120 Jahren keine weitsichtigen Projekte wie Strassen, Brücken oder Tunnels erstellt, hätten wir heute zu vielen Orten keinen Zugang!!</p>				
59		<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Jedes Mal, wenn ich an der Ochsenkreuzung in Uznach anhalten muss, weil die Barriere geschlossen ist, kommen mir immer die selben Gedanken: Wieso baut man hier keinen Viadukt über die Bahngleise? Aus meiner Sicht sprechen mehrere Gründe dafür:</p> <p>1. Rein von der Topographie her, ist es geradezu prädestiniert, ein solches Bauwerk zu errichten. 2. Es tangiert praktisch keine Privatliegenschaft, die in grosse Mitleidenschaft gezogen wird.</p>	<p>Eine Viaduktlösung über die Bahnlinie macht die Route durchs Städtchen noch attraktiver. Dadurch wird noch mehr Verkehr angezogen, da die Verbindung beschleunigt wird. Die RVS soll das Siedlungsgebiet entlasten und die Aufenthaltsqualität verbessern. Der vorliegende Vorschlag führt jedoch zu Mehrverkehr im Städtchen und widerspricht der übergeordneten Zielsetzung. Der Ausbau der Herrenackerstrasse ist aus gleichen Gründen nicht zweckmässig.</p> <p>Im Bereich des Städtchens ist sowohl ein Ortsbildschutzgebiet A von kantonaler</p>			X





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>3. Dieses Projekt könnte innert Jahresfrist realisiert werden.</p> <p>4. Ganz zu Schweigen der diversen Varianten, die die Kosten ins Astronomische steigen lässt für ein Flickwerk, wie es von vielen Bürgern zu Recht genannt wird, aber auf keinen Fall zukunftssträchtig ist.</p> <p>5. Es fällt diesem Vorhaben kein wertvolles Kulturland zum Opfer.</p> <p>6. Das Städtchen wird nur noch in eine Richtung befahren und zwar von der Ochsenkreuzung zur Rösslikreuzung (siehe dazu auch beiliegende Skizze).</p> <p>7. Die andere Richtung von der Rösslikreuzung via Herrenackerstrasse und von da über das Quartier Haslen, was zur Folge hätte, dass dieses Teilstück bis zur Züblistrasse neu erstellt werden müsste. Sprich, die dadurch entstehenden Kosten für die Umfahrung wird vorgezogen bis das Quartier überbaut wird (ratsam wäre auch, einen Radweg zu bauen).</p>	<p>Bedeutung als auch ein archäologisches Schutzgebiet ausgewiesen. Die städtebauliche Verträglichkeit einer Viaduktlösung mit den kantonalen Vorschriften wäre nachzuweisen.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>8. Keinen Durchgangsverkehr auf der Bahnhofstrasse (Sackgasse) mit Wendekreisell und Anbindung für die Webereistrasse, Polizei usw.</p> <p>9. Für all die emotionsgeladenen Bürger, die die diversen Varianten für einen Verhältnisblösin ansehen wäre meine Variante ein richtiger Befreiungsschlag. Und auch die Kirche bleibt weiterhin im Dorf.</p> <p>10. Bei stetig wachsender Bevölkerung ist es absolut nicht mehr zeitgemäss für eine Umfahrung so viel Kulturland zu opfern und zu zerstückeln, was einst eine Güterzusammenlegung hervorgebracht hat.</p> <p>Solche Projekte wie im Fall Verkehrsberuhigung Uznach gehören in den Boden, oder in die Höhe (Viadukte) über bestehende Strassen oder Hausdächer. Es ist klar, auch diese Variante wird kaum für dieses Jahrhundert genügen, aber es verschafft über Jahre hinweg eine vertretbare,</p>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>kostengünstige Teillösung. Gerade wenn man sieht, dass all die gemachten Vorschläge nichts daran ändern, dass der Bahnübergang Uznach weiterhin ein grosses Problem darstellt und in keinster Weise gelöst wird. Ebenso wird sich mit dem Ausbau der Bahn-Doppelspur die Situation noch verschärfen. Somit ist meiner Ansicht nach zuerst dieses Problem zu lösen. Mein Projektvorschlag stellt eine kostengünstige Variante dar, die aber zukunftsorientiert ist und Raum für eine langfristige Lösung bietet.</p> <p>Zu meinem Lösungsvorschlag möchte ich noch bemerken, dass wegen der erhöhten Überschwemmungsgefahr für das Escherquartier durch den Steinenbach unter dem vorgeschlagenen Viadukt (beim Spielplatz / Fussballplatz) ein unterirdisches Rückhaltebecken erstellt werden sollte. Wie man ja weiss, nehmen die Naturgefahren stetig zu.</p>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Betreffend Umfahrung von Uznach sehe ich die längerfristige Lösung über Viadukte von der Autobahn Einbeziehungsweise Ausfahrt Schmerikon / Uznach mit einer Überführung vor dem Uznabergtunnel über die Staatsstrasse in einen Tunnel, der mit dazugehörigen Ein- und Ausfahrten direkt nach Wattwil führt (siehe beiliegende Skizze).</p> <p>Ich hoffe, mit meinen Vorschlägen zur Lösung des Verkehrsproblems in Uznach etwas beitragen zu können und stehe Ihnen für weiterführende Erklärungen gerne zur Verfügung.</p>				
60	<p>1. Mit der neuen Führung der Umfahrungsstrasse vom Kreisel Grynaustrasse zum Bahnübergang Uznach und weiter über die Ewigkeitsstrasse wird die heute bereits stark befahrene Grynaustrasse mit weiteren rund 4'000 Fahrzeugen täglich belastet. Dies entspricht einer Zunahme von einem Drittel. Für den Unterhalt des Steinenbachkanals, der im besagten</p>	<p>1. Es sei der Zugang für den Unterhalt des Steinebachkanals vom Bahnübergang bis zum geplanten Kreisel Grynaustrasse markant zu verbessern.</p> <p>2. Es sei das Kapitel der Vorbedingungen und Annahmen (siehe Ziffer 3 des Kurzberichtes) und sämtliche Planbeilagen mit dem Böschkanal im</p>	<p>Die Zugangsmöglichkeiten zum Steinenbach werden überprüft und auf die bestehende Bebauung abgestimmt. Die detaillierten Bedürfnisse der Linthebene-Melioration werden an einer Besprechung abgeholt und im Projekt berücksichtigt. Die Lage und Funktion des Böschkanals sind bekannt. Mit dem Projekt wird dessen Funktion erhalten, die baulichen Massnahmen werden aufgezeigt.</p>	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Abschnitt in der Unterhaltspflicht der Linthebene-Melioration steht, stellt dies eine weitere und massive Verschlechterung dar. Bereits mit dem heutigen Verkehrsaufkommen ist es nur mehr schwer möglich, das Abflussprofil des Steinenbaches zu unterhalten und langfristig offen zu halten. Damit der Steinenbach, der gemäss der neuesten Stellungnahme des Kantons St. Gallen nur eine mittlere Gefährdung darstellt, auch weiterhin ordentlich unterhalten werden kann, sind bei einer Führung der Verbindungsstrasse über die Grynaustrasse geeignete bauliche Massnahmen zu ergreifen, die die künftigen Unterhaltsarbeiten erleichtern. Dazu zählt eine seitliche Unterhaltsberme von mindesten drei Metern Breite in ebener Fläche, damit das Personal der Linthebene-Melioration die neuen und verbindlichen Vorgaben für die Arbeitssicherheit einhalten kann. Wird auf die Zurverfügungstellung einer Unterhaltsberme verzichtet, so muss der</p>	<p>Eigentum der Linthebene-Melioration zu ergänzen.</p> <p>3. Es sei bei der als Bestvariante bezeichnete Variante D die vertikale Linienführung der Strasse an die bestehende Ableitung des Böschkanals anzupassen.</p> <p>4. Es sei die Verlegung der heute bestehenden Benknerstrasse um rund 100 bis 140 Meter an die Bahnlinie heran gemäss Bestvariante D zu hinterfragen und nötigenfalls landwirtschaftlich richtig zu begründen.</p> <p>5. Es sei in den nächsten Planungsschritten zu berücksichtigen und entsprechend darzustellen, dass der gesamte neue Perimeter für das Variantenstudium (Ziffer 2 des Kurzberichtes) landwirtschaftlich voll aus-drainiert ist.</p>	<p>Die vertikale Linienführung wird bei Bedarf und nach Möglichkeit optimiert. Die Bedürfnisse werden mit der Linthebene-Melioration geklärt.</p> <p>Die Verlegung der Benknerstrasse wird grossmehrheitlich gewünscht und ist insbesondere in Bezug auf Natur und Umwelt sinnvoll.</p> <p>Die vorhandenen Drainageleitungen im Projektperimeter werden von der Linthebene-Melioration eingeholt und berücksichtigt. Berücksichtigt werden dabei die nach Abschluss der Bauarbeiten vorgesehenen Nutzungen der Grünflächen.</p> <p>Bei der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr inklusive der künftigen Entwicklungen berücksichtigt. Entgegen den geäusserten Annahmen, sind die Schliesszeiten des Doppelspurausbaus bei Variante D</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>bachseitige Fahrstreifen der Fahrbahn für die Mäharbeiten an den Kanalböschungen mehrmals jährlich gesperrt und mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden. Für daraus entstehende Rückstauerscheinungen auf die Verbindungsstrasse kann die Linthebene-Melioration keine Verantwortung übernehmen. In jährlichen Abständen erfolgt zudem eine bachseitige Sperrung über mehrere Tage bis Wochen, wenn die strassenseitigen Böschungen von den Böschungswulsten befreit werden müssen.</p> <p>2. Die Projektleitung schreibt wörtlich, dass auf die bestehenden Infrastrukturen Rücksicht genommen werde, ohne diese anzupassen. Dabei ist die Existenz des Böschkanals negiert worden. Dieser ist zwar in den Längenprofilen als Begleitgewässer des Steinenbachkanals ersichtlich. Es wird jedoch nicht berücksichtigt, dass dieser Kanal im Bereich oberhalb der Einmündung des</p>	<p>6. Es seien sämtliche raumrelevanten Tätigkeiten im Siedlungsgebiet von Uznach mit der neuen Verbindungsstrasse zu koordinieren, damit das bisher sehr schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis umgedreht werden kann und zu einer Verbesserung der heute unbefriedigenden Gesamtsituation im Kern von Uznach führen wird.</p>	<p>berücksichtigt. Die ermittelten Rückstaulängen basieren auf aktuellen Verkehrsmodellen und sind auf die künftigen Schliesszeiten ausgelegt. Es handelt sich um eine fundierte Lösung.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Rotfarbkanals unter dem Steinenbach hindurchgeführt und in einer rund 800 m langen Rohrleitung Richtung Gastergraben geleitet wird. Diese Rohrleitung ist für die Entwässerung eines grossen Teils des landwirtschaftlichen Gebietes unterhalb der Siedlung von Kaltbrunn lebensnotwendig und ist deshalb unbedingt zu berücksichtigen und in ihrem Bestand geschützt.</p> <p>3. Die Ableitung des Böschkanals quert den künftigen Querschnitt ungefähr bei HM 750.00. In diesem Bereich taucht die Strasse in den Tunnel Steinenbach und Rotfarb ab, womit ein absoluter Konfliktpunkt entsteht. Aus diesem Grund muss der geplante Tunnel um mindestens 250 m Richtung Siedlung verlängert werden, damit eine konfliktfreie Unterfahrung der Böschkanalableitung möglich wird.</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>4. Die Böden in der Linthebene sind generell wenig tragfähig und sollten mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen so wenig als möglich befahren werden. Dies bedingt, dass für die landwirtschaftlichen Transporte ein ausreichend enges Netz an Erschliessungs- und Bewirtschaftungswegen zur Verfügung stehen muss. Mit der heutigen Benknerstrasse ist dies sowohl Richtung Bahnlinie als auch Richtung Riet gewährleistet. Mit der Verlegung der Strasse um rund 100 bis 140 Meter Richtung Norden werden die unnötigen Fahrten auf den setzungs- und verdichtungsempfindlichen Böden vervielfacht, was dem Bodenschutz zuwiderläuft. Der gemäss dem Faktenblatt für die Variante D aufgeführte Vorteil für die Landwirtschaft ist also als Nachteil zu beurteilen. Zudem führen die vorgesehenen Dammschüttungen zu einer aufwändigeren Bewirtschaftung. Die Einmündungen des verlängerten Hans-Noll-Weges in die künftige</p>					





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Benknerstrasse kann nur in Richtung Benken erfolgen; der Zugang für die Landwirte aus Benken und Kaltbrunn bedingt Umwege über den Wendekreisel am Siedlungsrand von Uznach.</p> <p>5. Die Fläche zwischen dem Siedlungsgebiet von Uznach und der Benknerstrasse ist im Rahmen der Meliorierung der Linthebene in den Jahren 1941 bis 1964 einer systematischen Entwässerung unterzogen worden. Diese Drainagen sind für den Entzug des überschüssigen Regenwassers notwendig, damit eine intensivere landwirtschaftliche Grünlandnutzung überhaupt möglich ist. Mit den Bauarbeiten an der Verbindungsstrasse werden wahrscheinlich viele dieser Leitungen mindestens vorübergehend ausser Betrieb genommen und zerstört. Die Kosten für die Instandstellung und die Anpassung an die neuen Verhältnisse dürften erheblich sein und gehen voll</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>zulasten der Bauherrschaft der Verbindungsstrasse. Es wird empfohlen, entsprechende Beträge in den Kreditantrag aufzunehmen.</p> <p>6. Der künftige Entwicklungsschwerpunkt dürfte in Uznach mittel- bis langfristig im weiteren Perimeter des Bahnhofs liegen. Entsprechende Stichworte dazu sind (Aufzählung nicht abschliessend): umfassender und grossräumiger Neubau Areal Streuli, Erweiterung Bahnhofareal mit Überbauung West, Umbau/Verschiebung Busbahnhof, Neuregelung der P+R Parkplätze beim Bahnübergang, Erweiterung Siedlungsgebiet Escherwies. Dann sind im Bahnhofbereich zwei „Problembaustellen“ lokalisiert, die bei der Frage der Linienführung und der Erschliessungswirkung der neuen Verbindungsstrasse nicht berücksichtigt sind: die weiter steigenden Schliesszeiten beim Bahnübergang Bahnhof sowie der durch das Siedlungsgebiet fliessende</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Steinenbach. Mit dem Doppelspurausbau Uznach — Schmerikon werden auf dem SBB-Netz künftig mehr Bewegungen abgewickelt werden, womit die Schliesszeiten am Bahnübergang verlängert werden dürften. Es ist noch zu beweisen, dass mit längeren Schliesszeiten ein positiver Effekt von geringerem Verkehr im Städtchen nicht wieder ausstrahlt und sich die Situation der Rückstaus bis zum Obertor entgegen den berechtigten Erwartungen nicht verbessert. Entgegen der Meinung des Regierungsrats, wonach die Aussagen der Gefahrenkarte durch die Hochwasser von 2022 am Steinenbachkanal bestätigt seien und nur von einer mittleren Gefährdung gesprochen werden könne, ist der Gemeinderat aufgrund einer Gefährdungsmeldung an die Linthebene-Melioration durchaus der Meinung, dass am Steinenbach Handlungsbedarf für das Siedlungsgebiet ausgewiesen ist.</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Unter diesen Aspekten ist es aus der Sicht der Linthebene-Melioration dringend angezeigt, den Neubau der Verbindungsstrasse nicht isoliert durchzuführen, sondern konsequent mit den verschiedenen Anliegen zu koordinieren. Bezüglich des Entwicklungsschwerpunktes ist davon auszugehen, dass Uznach neben den beiden geplanten Anbindungen an die Verbindungsstrasse (Anschluss Burgerfeld, Kreisel Rotfarb) auch im Zentrum eine leistungsfähige Anbindung an diese Strasse braucht, um für die Zukunft verkehrstechnisch gewappnet zu sein. Die Lösung mit der Stauspur Richtung Zentrum gemäss der Bestvariante D ist wohl noch nicht vollständig ausgegoren und wohl auch nicht im Stande, die Verkehrsprobleme im Städtchen von Uznach wirklich zu lösen.</p>					
61		<p>In einer Nachbargemeinde wohnhaft, bin ich heute fast täglich in Uznach unterwegs. Sei dies wegen der Arbeit, aus Gesundheitlichen und einer Vielzahl</p>	<p>Es ist geplant, das Genehmigungsprojekt den betroffenen politischen Gemeinden im Jahre 2024 zur Vernehmlassung nach Art. 35 des Strassengesetzes (sGS</p>	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		weiterer Gründe. Weshalb mich ihr Zeitplan zur Realisierung sehr interessiert. In den Unterlagen selbst fand ich dazu keine Informationen. Womöglich habe ich diese ja übersehen! Dass es zum Zeitplan verschiedene Unsicherheitsfaktoren gibt, ob nun Bauseits oder Rechtliche, ist nachvollziehbar. Das zeigt schon die Geschichte dieser Umfahrung, die bereits in meiner Jugend diskutiert wurde. Abgesehen davon gehe ich davon aus, dass es heute einen zumindest ungefähren Fahrplan zur Realisierung der Bestvariante D gibt. So möchte ich mich mit der Frage an Sie wenden, wie viele Jahre es unter optimalen Bedingungen bis zu einer Realisierung und Eröffnung der Variante D Ihres Wissens nach mindestens dauern dürfte?	732.1; abgekürzt StrG) sowie zur Zusicherung des Gemeindebeitrags zu unterbreiten. Sollte das fakultative Referendum zu den Gemeinderatsbeschlüssen ergriffen werden, käme es voraussichtlich im Herbst 2024/Frühling 2025 zu einer Urnenabstimmung. Die Projektgenehmigung durch den Kantonsrat ist im Jahre 2026 geplant. Anschliessend folgen die öffentliche Planaufgabe, das Einsprache- und das Landerwerbsverfahren. Die Terminierung ist stark abhängig vom Verlauf der Verhandlungen und wird einige Jahre in Anspruch nehmen. Ein Baubeginn kann aufgrund der Unsicherheiten zum heutigen Zeitpunkt nicht prognostiziert werden.			
62		Grundsätzlich bin ich der Meinung, dass oberirdischen Umfahrungen in einem solch sensiblen Umfeld (Naturschutz; Siedlung; Naherholung) nicht mehr zeitgemäss und wenig zukunftsgerichtet	Beide Tunnelvarianten B und E weisen erhebliche Risiken in Bezug auf Natur und Umwelt aus. Zusammen mit massiven Mehrkosten von 80 beziehungsweise 115 Mio. Franken geht	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>sind. Erwiesenermassen wird eine Umfahrung generell zu mehr Verkehr führen, die restliche Verkehrsinfrastruktur wird nur vorübergehend etwas entlastet.</p> <p>Sollte das Projekt mit der Best-Variante entgegen jeglicher Vernunft doch in Angriff genommen werden, so sollte die Strasse zumindest so eingebettet werden wie die A15 im Bereich Neuhaus-Eschenbach, nämlich mit einem hohen Schutzwall der die Licht- und vorallem die Lärmemmissionen dämmt und somit die Umgebung bestmöglich schützt. Die aktuelle Höhe des Steinenbachdammes ist hierfür zu gering !</p> <p>Noch besser wäre selbstverständlich die Tunnelvariante B, die höheren Kosten dürften in einer langfristigen Betrachtung zu relativieren sein. Die Region soll attraktiv bleiben, und qualitativ wachsen.</p>	<p>Variante D aus der objektiven und breit abgestützten Beurteilung als Bestvariante hervor. Es wird an Variante D festgehalten.</p> <p>Auf das wertvolle Naherholungsgebiet wird in jedem Fall bestmöglich Rücksicht genommen. Die Umweltverträglichkeit wird im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung nachgewiesen.</p> <p>Durch die südlich der Bahnlinie verlaufende Variante D wird die Siedlung durch die heutigen Dämme entlang dem Steinenbach und den SBB-Damm wirkungsvoll abgeschirmt. Weitere Optimierungen (Einbettung in die Landschaft, Dämme usw.) werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung erarbeitet. In Siedlungsnähe werden Tunnelportale auf den ersten 30 Meter lärmabsorbierend ausgestaltet. Das wird auch bei der RVS der Fall sein.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
63		<p>Die Variante D wird unterstützt.</p> <p>Es ist sicherzustellen, dass beim Anschluss an die Benknerstrasse im Bereich Garage Böckmann AG die Erweiterung des Fussballplatzes nach Osten um ein ganzes Fussballfeld jederzeit gewährleistet bleibt (vgl. Richtplan kurzfristige Massnahme S. 6.3.1).</p> <p>Es sind bauliche und gestalterische Massnahmen zu prüfen resp. zu planen und in einem Modell aufzuzeigen, wie der Dämmliweg resp. die Naherholungssuchenden auf dem Dämmliweg vor den Lärmimmissionen der nach Norden verlegten Benknerstrasse resp. RVS geschützt werden können. Die Spazierwege entlang des Steinenbachs bilden ein wichtiges Naherholungsgebiet für ganz Uznach.</p> <p>Vorab ist festzuhalten, dass bzgl. Knoten Grynau-/Benknerstrasse nach Meinung</p>	<p>Die Projektierung der Grynau- und Benknerstrasse wird detailliert vorgenommen. Dabei werden unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Freizeitanlagen Rechnung getragen. Die Erschliessung der einzelnen Liegenschaften ist Bestandteil der Projektierungsarbeit. Die bestehenden Planungsabsichten zum Ausbau der Sport- und Freizeitanlagen werden berücksichtigt und die Erschliessung aufgezeigt. Eine Stauspur entlang der Grynaustrasse wurde bereits geprüft und aufgrund des unverhältnismässigen Eingriffs ins private Eigentum verworfen. Diese Lösung wird nochmals mit der Gemeinde Uznach besprochen.</p> <p>Auf das wertvolle Naherholungsgebiet wird in jedem Fall bestmöglich Rücksicht genommen. Die Umweltverträglichkeit wird im Rahmen einer</p>		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>des Gemeinderats nicht der Weisheit letzter Schluss erreicht worden ist. Mit anderen Worten wird das Tiefbauamt aufgefordert, die Aufgabenstellung nochmals aufzunehmen und unbefangenen nach weiteren Lösungen zu suchen, die dem politischen Gefüge und den Verhältnissen vor Ort besser entsprechen können.</p> <p>So stellt sich die Frage, ob entlang der Grynaustrasse nicht doch genügend Raum gefunden werden kann, um den Warteraum auf der Grynaustrasse zu schaffen.</p> <p>Es ist aufzuzeigen, welche Einflüsse die jeweiligen Lösungen auf den Landwirtschaftsverkehr und auf die Strassenklassierung haben.</p> <p>Neben der Variante D mit Wendekreisell sollen folgende Variante geprüft werden:</p>	<p>Umweltverträglichkeitsprüfung nachgewiesen.</p> <p>Durch die südlich der Bahnlinie verlaufende Variante D wird die Siedlung durch die heutigen Dämme entlang dem Steinenbach und den SBB-Damm wirkungsvoll abgeschirmt. Weitere Optimierungen (Einbettung in die Landschaft, Dämme usw.) werden mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung erarbeitet. In Siedlungsnähe werden Tunnelportale auf den ersten 30 Meter lärmabsorbierend ausgestaltet. Das wird auch bei der RVS der Fall sein.</p> <p>Bei der Projektierung wurde der Schonung von Landwirtschaftsfläche in allen Projektphasen grosse Beachtung geschenkt (gemäss Erläuterungen am runden Tisch «Landwirtschaft» vom 17. März 2023. Auch sind die Erschliessungs- und Bewirtschaftungswege in die Projektierung eingeflossen. Die</p>			





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Die Variante Teilspernung des Bahnübergangs ohne Wendekreise! beziehungsweise ohne Warteraum (Fahrt von Ochsenkreuzung/Bahnhof Richtung Grynau bleibt offen)</p> <p>Die Variante Sperrung des Bahnübergangs kommt - ohne vertiefte Prüfung – vorderhand nicht in Frage.</p>	<p>geäusserten Anliegen werden geprüft und die Bewirtschaftungswege detailliert aufgezeigt und nach Möglichkeit optimiert.</p> <p>Die Strassenklassierung wird nach Vorliegen des definitiven Genehmigungsprojekts mit den betroffenen Gemeinden abschliessend geklärt.</p> <p>Die Sperrung des Bahnübergangs und deren Varianten werden in einem nächsten Schritt in Kombination mit der Verkehrsführung im Städtli und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen geprüft. Bei der Bewertung der einzelnen Varianten wird unter anderem der Erschliessung der Südquartiere oder den Entwicklungsmöglichkeiten der Sportanlagen Rechnung getragen.</p>			

**Tabelle 2:** Detaillierte Auswertung der Eingaben