

Strassensanierung in Kaltbrunn

Mit dem Ausbau der Strasse im Dorf Kaltbrunn sollen alle Verkehrsteilnehmer profitieren. Stimmt das? Der Individualverkehr wird stark eingeschränkt, was künftig zu grossen Rückstaus führen wird. Haben Sie sich schon gefragt, was dies für den Bus, für Rettungskräfte und Notarzt des Spitals sowie für die Feuerwehr bedeutet? Der Bus wird Bahnanschlüsse in Uznach nicht mehr erreichen, Notarzt und Rettungsfahrzeuge des Spitals stecken im Stau, wenn sie an die Rickenstrasse, Steinenbrücke oder Benkenstrasse aufgeboten werden.

Das neue Feuerwehrdepot wird an der Uznacherstrasse gebaut. In welcher Zeit erreichen die Feuerwehrleute und -Geräte den Schadenplatz, wenn es im Oberdorf, in der Steinenbrücke oder an der Benkenstrasse brennt? Die neuen Fahrbahnen werden verengt, die Fahrzeuge können nicht mehr nach rechts ausweichen, wenn Rettungskräfte und Feuerwehr ausrücken müssen. Im Sinne der Personensicherheit ist deshalb an der Urne am 17. November ein Nein einzulegen.

Beda Steiner aus Kaltbrunn

Projekt «Verkehrssache» hinkt Zukunft hinterher

Das Projekt Stadtraum über welches wir am Sonntag 17. November abstimmen werden, bedarf einiger sachlicher Klarstellungen.

Ich erlaube mir daher, ein paar Fakten ins Zentrum zu stellen: Grundlage ist die Detaildokumentation der Stadtbehörden, woraus ersichtlich ist, dass im Durchschnitt die Gesamtbreite des «Stadtraums» auf rund 22 Meter verbreitert wird. Damit man sich diese Dimension verinnerlichen kann: Eine vierspurige Autobahn weist eine Breite von rund 31 Metern auf. Es werden zudem rund 12 000 Quadratmeter zusätzliche Fläche asphaltiert. Das entspricht vier Fussballfeldern. In der Detaildokumentation schreibt der Stadtrat auf Seite 7, dass mit dem Projekt keine Kapazitätserweiterung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vorgesehen ist.

Damit werden wir auch nach einer Umsetzung des Projektes Staus in den Morgen- und Abendstunden haben. Im Projekt wird weiterhin auf Lichtsignalanlagen gesetzt, und auf Seite 49 darauf hingewiesen, dass mit grösseren Konstruktionen für Winkelmasten oder Signalbrücken zu rechnen ist. Visuell nicht gerade das, was man sich in einer modernen Stadt wünscht oder das Gefühl fördert, sich auf einer «Flaniermeile» zu befinden.

Die Verkehrssteuerung durch Lichtsignale gilt für alle Verkehrsteilnehmer, also auch für Velofahrer. Velo- und Autofahrer sind sich weiterhin gleichgestellt – ein schnelles Vorwärtskommen wird bei dieser Ausgangslage auch für den Velofahrer nicht möglich sein, zumal ein durchgehender Veloweg im vorliegenden Projekt nicht möglich ist. Wären die Ost-West-Velowege auf den parallel verlaufenden Quartierstrassen doch die bessere Alternative, da diese nicht mit Lichtsignalanlagen bestückt sind und somit ein zügigeres und sicheres Vorwärtskommen ermöglichen würden? Einzig der ÖV profitiert von einer fast durchgehenden Busspur, wenn er denn nicht durch die Velos auf der Busspur gleich wieder ausgebremst wird. Die Lichtsignale werden bei diesem Projekt nur die Busse bevorzugen.

Zur zeitlichen Umsetzung des Projektes schreibt der Stadtrat auf Seite 63 (Detaildokumentation), dass der Zeithorizont über mehrere Jahrzehnte, also mindestens 20 bis 30 Jahre in

Anspruch nehmen und wohl frühestens ab 2040 umgesetzt sein wird. Bei dieser Ausgangslage stellt sich für mich die Frage, ob das vorliegende Projekt der Zukunft nicht hinterhinkt? Wie wird die Mobilität bis im 2040 aussehen und mit was werden wir uns in 20 bis 30 Jahren fortbewegen? Wird es dann möglich sein, auf innerstädtischen Verkehrsachsen Tempo 30 oder 40 einzuführen, und wäre somit ein Kreiselsystem zielführender? Müssen alle Verkehrsteilnehmer auf einer 22 Meter breiten Achse vereint sein? Warum wird nicht parallel zur Hauptachse für den Langsamverkehr ein feinmaschiges Velonetz auf- und ausgebaut, welches zusätzliche Verbindungen Nord-Süd beinhaltet und den Langsamverkehr priorisiert? Für mich ist klar, dass das vorliegende Projekt optisch viel verspricht, aber mit einem Umsetzungshorizont von weit über 20 Jahren von der zukünftigen Mobilitätsentwicklung wohl überholt sein wird. Asphalt schneiden von gegen 22 Meter Breite sind aus meiner Sicht in einer attraktiven Stadt nicht zeitgemäss.

Darum ein Nein zum vorliegenden Projekt, damit eine pragmatische Lösung ermöglicht wird und mit den vorhandenen Ressourcen Langsamverkehr, ÖV und MIV entflochten werden. Oder mindestens soll dies «partnerschaftlich» ausgearbeitet und anschliessend zeitnah umgesetzt werden.

Raphael Weber aus Rapperswil, seit 1969
Anwohner der Neuen Jonastrasse 46

Ist das eine weitsichtige Verkehrsplanung?

Sind Mitbürger Egoisten, welche sich gegen Enteignung mit Kahlschlag ihrer Vorgärten wehren, und dass die Strassen nicht zukünftig an ihrer Haustüre vorbeiführen? Nein, der Schreibende ist kein Egoist, denn er wohnt im Lenggis. Ist das Ökologie, wenn man links und rechts der Strasse anstelle von Bäumen, Sträuchern und Blumenbeeten 12 000 Quadratmeter Beton verpfäst, dafür einen Mittelstreifen mit Bäumen gepflanzt, welche unterhalten werden müssen, was Kosten generiert? Ist es eine

weitsichtige Verkehrsplanung, beziehungsweise ein Generationen-Projekt, wenn man eine 2,7 Kilometer lange Strasse für 100 Millionen Franken verbaut, dafür kein Konzept für die meistbefahrenen Transitachsen Zürcherstrasse und Rütistrasse mit permanenten Staus vorweist? Gibt es noch Fragen? Nein!
Bruno Rösli aus Jona

Ja zu «Stadtraum» – das Projekt bringt Mehrwert

Das Projekt Stadtraum Neue Jonastrasse – St.Gallerstrasse ist der Spatz in der Hand. Es löst nicht alle Probleme, aber es bringt viel Mehrwert für Radfahrer, Fussgänger und den öffentlichen Verkehr. Und es bringt uns Stadtbäume, die wir dringend brauchen als wirkungsvolle Klimaanlage in der sommerlich aufgeheizten Innenstadt. Das Projekt bringt das mittelfristig Machbare, statt weiterhin während Jahrzehnten vom maximal Wünschbaren zu träumen.

Jean-Marco Obrecht aus Rapperswil, Umweltsachverständiger und Naturschützer

Aus Überzeugung Paul Rechsteiner wählen

Bei der Ständeratswahl vom 17. November sollten wir auf Kandidaten abstellen, die einen Leistungsausweis haben und die dem Kanton St.Gallen wirklich etwas bringen. Und da steht Paul Rechsteiner ganz sicher heraus. Dank seinem Wirken für den öffentlichen Verkehr geht es auch in der Ostschweiz mit dem Ausbau der Bahn voran. Davon werden die Bevölkerung sowie Wirtschaft und Gewerbe profitieren – durch bessere Verbindungen im regionalen, nationalen und internationalen Verkehr. Wie wichtig das für eine prosperierende Region ist, kann man am Beispiel Zürich ablesen. Der Boom in der Stadt und der Agglomeration Zürich wäre ohne ausgebauten Bahnverbindungen niemals möglich gewesen. Investitionen in die Infrastruktur – auch in die soziale

und kulturelle – sind eine gute, zukunftsgerichtete Sache. Falsche Sparmentalität, die nur auf einen Staatsabbau zielt, ist fehl am Platz, ja sogar schädlich. Ich wähle am 17. November eine zukunftsgerichtete und lösungsorientierte Politik – und daher mit Überzeugung Paul Rechsteiner.

Peter Hüppi aus Gommiswald, Gemeindepräsident

Für eine städtebauliche Weichenstellung

Vor etwas mehr als zehn Jahren haben sich Rapperswil und Jona zur zweitgrössten Stadt des Kantons zusammengeschlossen. Seither wurden unzählige Visionen, Konzepte und Projekte lanciert, um die Stadt- und Verkehrsentwicklung zu strukturieren. Sämtliche Arbeiten bestätigen repetitiv die immense Bedeutung der Neuen Jonastrasse und der St.Gallerstrasse als verbindendes Element für die fusionierte Stadt. Mit dieser Funktionslogik ist der Stadtraum aber gleichzeitig eine starkbelastete Hauptverkehrsader, die direkteste Veloverbindung zwischen den Zentren und Dreh- und Angelpunkt unzähliger Stadtentwicklungsprojekte.

Nun spaltet ausgerechnet die künftige Gestaltung dieser Verbindungsachse die Stadtbevölkerung in zwei Hälften. Warum eigentlich? Nüchtern und planerisch betrachtet, lässt sich festhalten: Eine klare Absicht über das zukünftige Erscheinungsbild dieser Achse tut Not. Unzählige Projekte, ob sie nun gefallen oder nicht, hängen direkt oder indirekt an dieser Achse. Die jetzige Situation mag für den einen oder anderen genügen, entspricht aber in vielen Punkten nicht mehr den Anforderungen an eine funktionierende städtische Verkehrsachse – es gibt bestimmt günstigere, sicherere, komfortablere – und nicht zuletzt auch schönere Lösungen. Die Bedürfnisse von Autoverkehr, ÖV, Fuss- und Veloverkehr, aber auch von Anwohnern und Gewerbe widersprechen sich leider oft und lassen sich nie für alle zu 100 Prozent erfüllen. So sind häufig eine Einbusse für andere – Kompromisse sind unausweichlich

und das vorliegende Konzept ist das Resultat aus den unterschiedlichen Anforderungen.

Alle Konzeptionen und Projekte – mit oder ohne direkten Strassenbezug, aber auch mit oder ohne Stadttunnel – haben gemeinsam, dass die Achse Neue Jonastrasse – St.Gallerstrasse auch in Zukunft sehr bedeutend sein wird. Letztlich wird die Strassenachse saniert. Umso wichtiger ist ein Gesamtkonzept, damit nicht ein Flickwerk für die nächsten Jahrzehnte zementiert wird.

Eine Ablehnung wäre ein falsches Signal, die Stadtentwicklung würde weiter ausbremsen. Als am Projekt unbeteiligte Architekten, Raum- und Verkehrsplaner empfehlen wir ein Ja zu diesem wichtigen Puzzlestein unserer Stadtentwicklung!

Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG aus Rapperswil-Jona

Von Stinkwanzen und Detailhändlern

Ausgabe vom 5. November

Zum Artikel «Der Stinkkäfer» fällt über Tausende Birnen her»

Die Tageszeitungen berichteten in den letzten Wochen von der Marmorierten Baumwanze oder der Stinkwanze, wie sie auch genannt wird. Sie befällt Birnenkulturen und sorgt bei den Obstproduzenten für Kummer. Ein Landwirt aus Weinfelden verschenkte sieben Tonnen befallene Birnen. In einem Video erklärte er, dass die befallenen Birnen noch essbar wären, aber trotzdem keine Abnehmer im Detailhandel finden.

Dieses Phänomen wurzelt in «Normen und Vorschriften für Früchte», welche Swisscöfel rausgibt. Alleine für die Beschreibung der vermeintlich perfekten Birne gibt es ein neunseitiges Papier. Normiert bei frischem Obst und Gemüse sind je nach Sorte Länge, Breite, Durchmesser, Form, Gewicht, Färbung, usw. Diese «Normen und Vorschriften» werden zwar von Swisscöfel herausgegeben, sind aber massgeblich geprägt von Forderungen des marktstarken Detailhandels. Dieser trägt dadurch zu der enormen Verschwendung von über 200 000 Tonnen Lebensmitteln jährlich bei.

Gleichzeitig werden die Konsumenten durch die makellosen Frischprodukte in den Regalen geblendet. Das verwöhnte Konsumentenauge verliert den Bezug zur Diversität von natürlichen Produkten. Die Nachfrage nach Perfektion wird beflügelt. Nicht selten sehen sich die Produzierenden gezwungen, durch die geforderten Qualitätsansprüche Pestizide und Insektizide einzusetzen.

Dieselben Detailhändler importieren Frischprodukte aus fernen Ländern, wenn sie saisonbedingt in der Schweiz nicht erhältlich sind. Dass durch solche Importe Schädlinge den Weg hierher finden, beweist die eingangs erwähnte Stinkwanze, welche ursprünglich aus Asien stammt. Der Kreis schliesst sich.

In einer weiteren Widersprüchlichkeit kümmern sich Detailhändler offenkundig um Nachhaltigkeit und Biodiversität, wenn sich dies als geschicktes Marketing gut verkaufen lässt. Die eigentlich ja sinnvollen Programme tragen markige Namen wie «Generation M» oder «Taten statt Worte». Doch mit dem Nachhaltigkeitsgedanken ist dann rasch Schluss, wenn es um den eigenen Absatz geht.

Nachhaltigkeitsforderungen müssen also nicht nur bei Produzenten via Initiativen oder bei Konsumenten via Aufrufe zur Eigenverantwortlichkeit ansetzen, sondern sollten vor allem auf unsere finanzstarken Detailhändler abzielen.

Franziska Steiner-Kaufmann aus Gommiswald

Bild des Tages: Eine Pferdestärke auf dem Linthdamm



Nicht der alte Mann und das Meer hätte Ernest Hemingway hier für seinen gleichnamigen Kultroman titeln müssen, sondern eher der alte Mann und das Pferd. Erblickt haben wir diese Pferdestärke kürzlich auf dem Linthdamm zwischen Benken und Schänis.

Bild Markus Timo Rüeegg