
Tiefbauamt, Kanton St. Gallen

Regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster

Erläuterungsbericht

1. Begleitgruppensitzung vom 18.09.2014

Effretikon, 18. September 2014



Impressum

Auftraggeber	Tiefbauamt, Kanton St. Gallen
Auftragnehmer	ewp AG Effretikon
Geschäftsbereich	Verkehrsplanung
Fachbereich	Mobilitätsstrategien
Projektleiter	Patrick Ackermann Telefon 052 354 21 11 Fax 052 343 19 95 Direktwahl 052 354 22 46 patrick.ackermann@ewp.ch
Projektteam	Patrick Ackermann Stephan Erne Annick Nussbaumer
Auftragsnummer	14.02.3.010

Titelbild: Luftaufnahme der Gemeinde Uznach

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis		4
Abkürzungen		5
1	Einleitung	7
	1.1 Gegenstand	7
	1.2 Grundlagen	7
2	Situationsanalyse: Lagebeurteilung und Projektziele	8
	2.1 Defizit 1: Verkehrssituation reduziert Attraktivität und Aufenthaltsqualität	8
	2.2 Defizit 2: Mangelnde Verkehrssicherheit	10
	2.3 Defizit 3: Eingeschränkte Verbindung A53-Gaster	11
	2.4 Defizit 4: Ungenügende Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete	12
	2.5 Synthese	13
3	Einordnung der bisherigen Planungen	14
	3.1 Zweck und Methodik der ZMB	15
	3.2 Ergebnisse der ZMB	16
	3.3 Mögliche Schlussfolgerungen	16
	3.3.1 Schlussfolgerung 1 – Wir bauen besser gar keine Strasse	16
	3.3.2 Schlussfolgerung 2 – Wir bauen besser eine andere Strasse	18
	3.3.3 Schlussfolgerung 3 – Wir bauen diese Strasse, aber besser	18
	3.4 Zielerreichung	19
4	Empfehlung für weiteres Vorgehen	20
	4.1 Anker	21
	4.2 Optimierungsschwerpunkte	22

Anhang

A	Verkehrsanalyse
B	Linienführung der Varianten
C	Ergebnisse der ZMB
D	Rückmeldungen der Bevölkerung

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Durch die hohe Verkehrsbelastung tangierte Räume	9
Abbildung 2: Staumechanismus am Bahnübergang in Uznach	10
Abbildung 3: Unfallschwerpunkte und wichtige Quartierverbindungen	11
Abbildung 4: Eingeschränkte Erreichbarkeit: Gasterland-Metropolitanraum Zürich / Schmerikon-Gasterland	12
Abbildung 5: Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete	13
Abbildung 6: Synthese der Ziele	14
Abbildung 7: Variantenfelder der ZMB, südöstlicher Korridor setzt sich in Bewertung ab	18
Abbildung 8: Schlussfolgerung 3	19
Abbildung 9: Zielerreichung	20
Abbildung 10: Anker, Optimierungsschwerpunkte und Rückmeldungen der Bevölkerung	21
Abbildung 11: Durchgangs- und Zielverkehr (2025)	23
Abbildung 12: Verkehrsströme (2006)	24
Abbildung 13: Verkehrsströme je Engpass (2006)	24
Abbildung 14: Verlagerbare Ströme durch "Anschluss Grynaustrasse"	25
Abbildung 15: Verlagerbare Ströme durch "Anschluss Gasterstrasse"	25
Abbildung 16: Verlagerbare Ströme durch "Spange"	25
Abbildung 17: Verlagerbare Ströme durch "Massnahmen Städtli"	25
Abbildung 18: Variante 5	27
Abbildung 19: Variante 12	27
Abbildung 20: Variante 19 / 19S	27
Abbildung 21: Variante 19SR	27
Abbildung 22: Variante 21 / 21S	28
Abbildung 23: Kosten-Nutzen-Analyse - KNA	29
Abbildung 24: Kostenwirksamkeitsanalyse - KWA	29
Abbildung 25: Nutzwertanalyse - NWA	30
Abbildung 26: Sensitivitätsanalyse der NWA	30

Abkürzungen

KNA	Kosten-Nutzen-Analyse
KWA	Kostenwirksamkeitsanalyse
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NWA	Nutzwertanalyse
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

1 Einleitung

1.1 Gegenstand

Durch das Städtli Uznach verkehren täglich rund 15'000 Fahrzeuge. Diese Verkehrsbelastung führt zu unbefriedigenden Situationen: einerseits im Städtli selbst, andererseits sind die regionalen Strassenverbindungen beeinträchtigt. 2011 prüfte der Kanton St. Gallen den Bau einer regionalen Entlastungsstrasse mittels Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB). Diese erbrachte den Bedarfs- und Machbarkeitsnachweis durch ein eingehendes Studium von gut 20 Varianten. Die Gemeindebehörden haben gemeinsam mit dem kantonalen Tiefbauamt entschieden, die favorisierte Variante weiterzuverfolgen und unter Mitwirkung der Bevölkerung zu optimieren. An zwei Veranstaltungen hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, ihre Anliegen und Fragen einzubringen: Im Dezember 2012 fand das Verkehrsforum See + Gaster statt, im April 2013 eine öffentliche Informationsveranstaltung.

Im Herbst 2014 beschloss der Kantonsrat das Projekt in das 16. Strassenbauprogramm aufzunehmen. Damit wurde dem kantonalen Tiefbauamt der Auftrag erteilt, bis Ende 2018 ein Auflageprojekt zu realisieren. Aufgrund des grossen Bedürfnisses an Information und Partizipation, aber auch aufgrund der verschiedentlich geäusserten Bedenken zum grundsätzlichen Nutzen des Vorhabens, hat das Tiefbauamt des Kantons St. Gallen entschieden, zu Beginn der Projektierung des Auflageprojektes eine Strategieüberprüfung und Mitwirkung einzuschieben. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die Rückmeldungen und Anliegen der Bevölkerung vertieft geprüft und gegebenenfalls in die weiteren Arbeiten einfließen. ewp wurde als Ingenieur- und Planungsbüro beauftragt die Studie zu erarbeiten. Der resultierende Ergebnisbericht wird Grundlage für die Erarbeitung des Auflageprojektes sein.

Das vorliegende Dokument fasst die bisherigen Erkenntnisse der Abklärungen von ewp zusammen. Ziel der bisherigen Arbeiten war es, die Schritte, welche zur favorisierten Variante geführt haben, kritisch zu überprüfen und zu interpretieren. In einem ersten Schritt wurde die vorhandene Problemsituation analysiert und beurteilt, um daraus die Projektziele der regionalen Verbindungsstrasse abzuleiten. In einem zweiten Schritt wurde die ZMB kritisch überprüft und für die anstehenden Vertiefungen aufbereitet. Zentrale Punkte hierbei waren, die Richtigkeit der ZMB-Ergebnisse zu prüfen, die Verständlichkeit zu verbessern sowie aufzuzeigen, welchen Beitrag die ZMB leistet und wie mit den Resultaten weiter umzugehen ist. Aus den durchgeführten Abklärungen wurden anschliessend Schlussfolgerungen für den weiteren Planungsprozess gezogen.

1.2 Grundlagen

Die Auswertungen und Analysen von ewp stützen sich insbesondere auf folgende Grundlagen:

Grundlagen des Kantons

- [1] Kantonaler Richtplan, Kanton St. Gallen
- [2] Zweckmässigkeitsbeurteilung Regionale Entlastungsstrasse A53-Gaster, Schlussbericht, 13. Dezember 2011 (Ernst Basler + Partner EBP / Kanton St. Gallen)

- [3] Unfalldaten 2009-2013 (Kantonspolizei St. Gallen)

Grundlagen der Region

- [4] Gesamtverkehrskonzept Region ZürichseeLinth, Schlussbericht 24. September 2009 (Ernst Basler + Partner EBP / Region ZürichseeLinth RZL)
- [5] Kantonsübergreifendes Entwicklungskonzept für die Linthebene (EKL 2003), Schlussbericht (Synthesebericht 2), EKL-Synthese 2, 2007 (RENAT GmbH)
- [6] Regionalplan ZürichseeLinth, Revision 2014: Entwurf zur Vernehmlassung bei den Gemeinden, Freigegeben von der Geschäftsleitung RZL am 28.2.2014 (Region ZürichseeLinth RZL)
- [7] Strukturanalyse Linthgebiet, Januar 2005 (Ernst Basler + Partner EBP / regionalplanungsgruppeLinthgebiet)

Grundlagen der Gemeinde Uznach

- [8] Masterplan Uznach, Planungsbericht vom 21. November 2007, Genehmigt vom Gemeinderat am 16. Juli 2008 (sapartners)
- [9] Richtplan Uznach, Revision 2010 (ERR Raumplaner)
- [10] Verkehrs- und Entwicklungsplanung der Gemeinde Uznach, Planungsbericht, 2000; Bericht des Gemeinderates über den Stand der Umsetzung, 2014 (Strittmatter Partner AG)
- [11] Zukunft Uznach, Leitbild, September 2009 (Ernst Basler + Partner EBP)

Weitere Grundlagen

- [12] Ergebnisse der Veranstaltungen: Internetseite, Dokumentation der Ergebnisse
- [13] Verkehrsmodellauswertungen zur ZMB
- [14] Diverse Grundlagen der Gemeinden (Richtpläne, Leitbilder etc.)

2 Situationsanalyse: Lagebeurteilung und Projektziele

In einem ersten Arbeitsschritt wurden die vorhandenen Probleme möglichst vollständig erfasst. Dazu wurden nebst den Analysen der ZMB auch die Rückmeldungen der Bevölkerung sowie die planerischen Grundlagen (vgl. Kapitel 1.2) ausgewertet. Die vorhandene Problemsituation kann auf vier zentrale Defizite reduziert werden. Nachfolgend wird auf diese vier Defizite eingegangen und die daraus abgeleiteten Projektziele werden dargestellt.

2.1 Defizit 1: Verkehrssituation reduziert Attraktivität und Aufenthaltsqualität

Uznach besitzt mit dem Städtli eine funktionierende und identitätsstiftende Altstadt, welche auch regional von Bedeutung ist. Die heutige Verkehrssituation reduziert jedoch die Attraktivität und Aufenthaltsqualität markant und verhindert, dass das Zentrum Uznach sein Potential ausschöpfen kann. Täglich fahren rund 15'000 Fahrzeuge (Stand 2013) durch das Städtli und über die Zürcherstrasse. Die Prognosen 2025 gehen von einer Zunahme um 20% auf 18'000 Fahrzeuge pro Tag aus [13]. Gut ein Drittel der Fahrzeuge ist Durchgangsverkehr, also Verkehr welcher durch Uznach hindurch fährt und weder Ursprung noch Ziel in der Gemeinde hat (vgl. hierzu

auch Anhang A). Der Lastwagenanteil liegt bei 5-10%. Diese Verkehrsbelastung äussert sich auch in einer erhöhten Luft- und Lärmbelastung, welche aber nicht alarmierend ist.

Das Verkehrsaufkommen ist durchaus typisch für eine Ortsdurchfahrt und wäre alleine noch nicht gravierend. Dennoch werden die für das regionale Zentrum Uznach wichtigen Räume (Städtli, Bahnhof, Zürcherstrasse) empfindlich tangiert. Auslöser sind zwei punktuelle Engpässe: die enge Städtli-Durchfahrt mit den beiden daran anschliessenden Kreuzungen Ochsen und Rössli sowie der Bahnübergang.

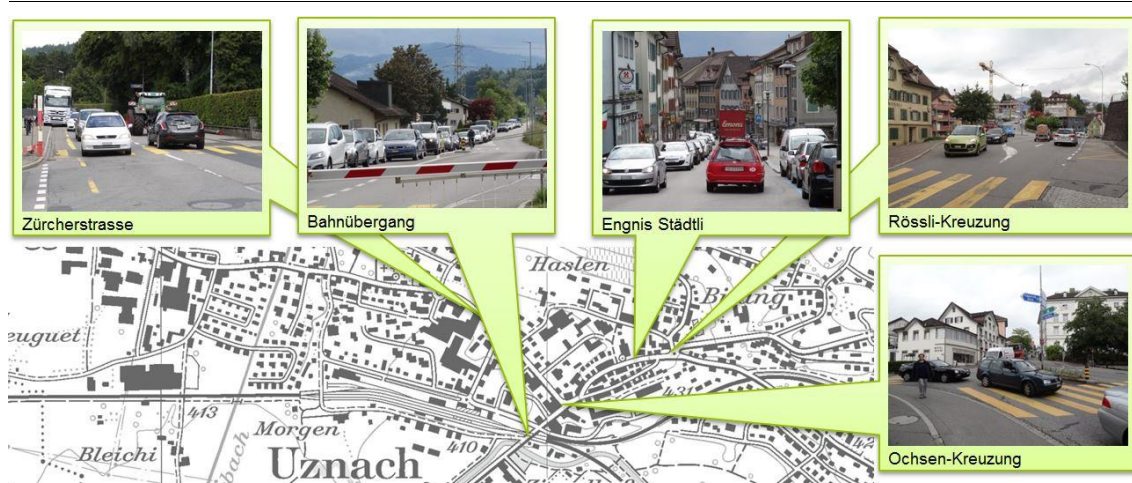


Abbildung 1: Durch die hohe Verkehrsbelastung tangierte Räume; eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Landeskarte 1:25'000

Die unmittelbare Nähe dieser beiden Engpässe stellt eine besondere Herausforderung dar, welche durch die neuen Barriere-Schliesszeiten noch verschärft wird. Da der öffentliche Verkehr (ÖV) in der Region markant verbessert wurde, haben sich die Schliesszeiten pro Stunde seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 fast verdoppelt. Während zuvor die Barriere zweimal pro Stunde für 4 min schloss, schliesst sie heute zweimal für fast 10 min. In den Spitzenstunden baut sich so während 10 min eine Stausituation auf (Pulkbildung), welche anschliessend fast ebenso lange benötigt um sich wieder aufzulösen. Es resultieren grosse Reisezeitverluste, wobei auch der Busverkehr betroffen ist; teilweise können Anschlüsse am Bahnhof Uznach nicht eingehalten werden. Es ist davon auszugehen, dass sich die Rahmenbedingung Barriere-Schliesszeiten in Zukunft eher noch verschärfen wird.

Der Ersatz des Bahnübergangs durch eine niveaufreie Querung (z.B. Unterführung) ist technisch nicht möglich. Dieser Ansatz wurde bereits mehrfach abgeklärt und verworfen. Der Grund dafür liegt bei den maximalen Neigungen der Strasse (bei einer Strassenunterführung) bzw. den maximalen Neigungen und der Gleistopologie mit der unmittelbaren Nähe von Bahnhof und Verzweigung (bei einer Tieferlegung der Bahnlinie). Soll Uznach auch von Süden her erreichbar bleiben, muss die Bahnlinie genau an diesem Punkt durch die Grynaustrasse oberirdisch gequert werden.

Abbildung 2 stellt die Entwicklung des entstehenden Staus schematisch dar. Während den langen Schliesszeiten baut sich der Stau über die Ochsen-Kreuzung hinaus auf, durch das Städtli bis zur Rössli-Kreuzung. Die gesamte Altstadt wird von den stehenden Fahrzeugen dominiert, was die Attraktivität und Aufenthaltsqualität des Städtlis reduziert. Da sich der Stau auch auf den Nebenstrassen ausbreitet, sind auch Fahrzeuge vom Stau betroffen, welche gar nicht die

Bahnlinie queren wollen. Ihre gewünschte Fahrbeziehung ist durch den Stau blockiert. Zudem behindern sich die Fahrzeuge der verschiedenen Verkehrsströme auch nach der erneuten Barriere-Öffnung gegenseitig, was zu langen Räumphasen führt.

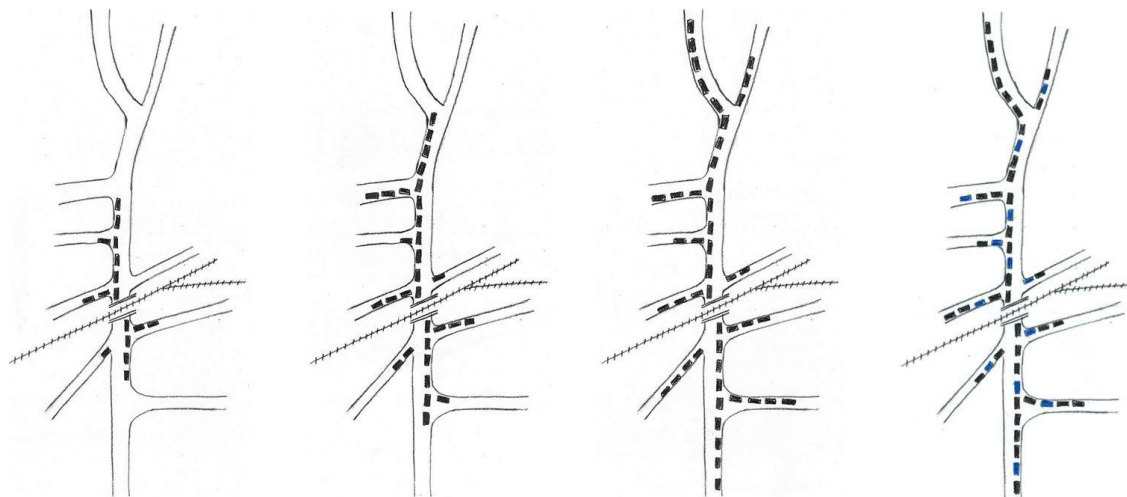


Abbildung 2: Staumechanismus am Bahnübergang in Uznach; eigene Darstellung
Blau: Fahrzeuge, welche nicht die Bahnlinie queren wollen.

Um die Situation im Zentrum Uznach zu verbessern, muss der Verkehr siedlungsgerechter abgewickelt werden. Aufgrund der engen Platzverhältnisse und der beschriebenen Rückstaus durch die Barriere-Sperrungen kann das nur durch Reduktionen des motorisierten Verkehrsaufkommens erreicht werden. Bei geringerer Verkehrsbelastung kann der Strassenraum zugunsten von breiteren Gehflächen umgestaltet werden. So kann Raum zum Schlendern, Verweilen und Begegnen entstehen. Die Betonung der schönen Bebauungen und Fassaden sowie eine publikumswirksame Erdgeschosszone werten den Raum weiter auf. Diese ortsplanerischen Massnahmen sind bei einer Reduktion des Verkehrsaufkommens zwingend, um die angestrebte Entlastung zu sichern und optimal zu nutzen.

Ziel 1: Aufwertung der Siedlungsgebiete – Zentrumsgerichte Abwicklung des Verkehrs

2.2 Defizit 2: Mangelnde Verkehrssicherheit

Über den beschriebenen örtlich begrenzten Bereich hinaus führt die Verkehrsbelastung zum zweiten Defizit, zu Einbussen der Verkehrssicherheit.

Die Auswertung der Unfallstatistik über die letzten fünf Jahre (2009-2013) zeigt sechs Unfallschwerpunkte [3]: entlang der Zürcherstrasse, auf der Grynaustrasse und bei der Rössli-Kreuzung. Bei einigen dieser Unfälle waren auch Fussgänger involviert. Gemäss dem Masterplan von Uznach führen wichtige Fussverbindungen über die Zürcherstrasse. Zudem befinden sich entlang der Schulhausstrasse diverse Schulhäuser und Kindergärten, weshalb viele Schüler die Zürcherstrasse an dieser Stelle queren.

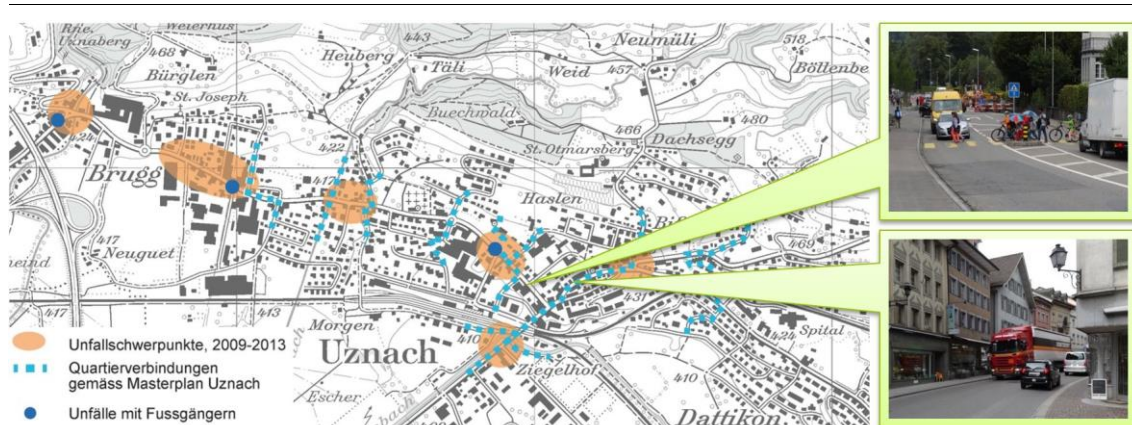


Abbildung 3: Unfallsschwerpunkte und wichtige Quartierverbindungen; Quellen: [3], [8], eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Landeskarte 1:25'000

Neben diesen konkreten Schwachstellen ist auch das subjektive Sicherheitsempfinden zu beachten. Gerade im Städtli wirkt der schmale Strassenquerschnitt durch die geschlossene Bebauung beengend, was sich während der Durchfahrt von Lastwagen noch verstärkt. Zudem ist der grösste Teil des Strassenquerschnitts dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zugewiesen. Für den Fussverkehr bleiben nur schmale Restflächen. Oft ist die minimale Breite von 2 m zum angenehmen Kreuzen nicht gegeben und der Fussgänger fühlt sich an den Rand gedrängt. Der Veloverkehr wird zusammen mit dem MIV geführt. Durch die engen Verhältnisse entstehen auch für den Veloverkehr unangenehme Situationen.

Ein weiteres Ziel ist es deshalb, die Verkehrssicherheit zu erhöhen: Einerseits objektiv, indem der Verkehrsfluss beruhigt und sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden. Andererseits soll den Fussgängern und Velofahrern mehr Raum zur Verfügung gestellt werden, damit sie sich subjektiv geschützter fühlen können.

Ziel 2: Erhöhte Verkehrssicherheit – Beruhigung des Verkehrsflusses und sichere Querungsmöglichkeiten

2.3 Defizit 3: Eingeschränkte Verbindung A53-Gaster

Die Erreichbarkeit des Industriegebietes Schmerikon, aber auch des Metropolitanraums Zürich aus dem Gasterland bzw. von Gommiswald her, ist durch den Flaschenhals Uznach eingeschränkt. Unabhängig davon, ob das Ziel in Richtung Norden oder Süden liegt, Verkehr aus dem Gasterland und Gommiswald muss durch den Flaschenhals Uznach. Auch der Verkehr zwischen Schmerikon und Uznach ist davon tangiert. So etwa Fahrzeuge, die von Westen her zur Motorfahrzeug-Kontrolle oder zum Spital Linth in Uznach fahren (vgl. auch Anhang A).

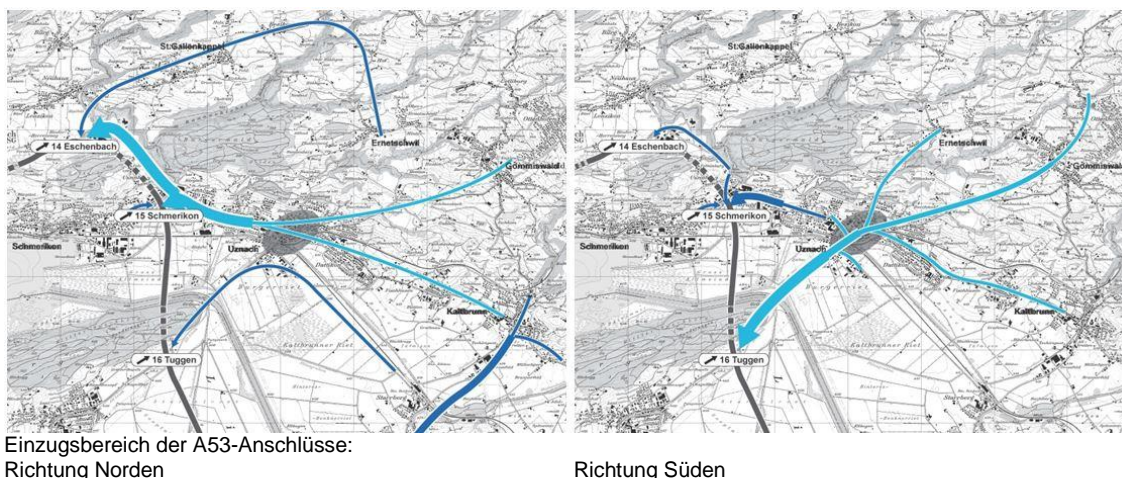


Abbildung 4: Eingeschränkte Erreichbarkeit: Gasterland-Metropolitanraum Zürich / Schmerikon-Gasterland; Quelle: [13], eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Landeskarte 1:25'000 (für Legende vgl. Abb. 5)

Verkehrsplanerisch sinnvoll wäre grundsätzlich eine Verlagerung eines erheblichen Teils dieser Verkehrsströme auf andere Verkehrsträger, aufgrund der Distanzen insbesondere auf den ÖV. Entsprechend wurde in den letzten Jahren das ÖV-Angebot sukzessive ausgebaut. Aufgrund der dispersen Siedlungsentwicklung in topografisch schwierigem Gelände sind die Voraussetzungen für den ÖV insgesamt aber unverändert beschränkt. Insbesondere die Gemeinden östlich und südlich von Uznach verfügen mit langen Reisezeiten (1.5x bis mehr als 2x so lang wie mit MIV) und tiefen Taktfrequenzen über ein bescheidenes ÖV-Angebot.¹ Lediglich die Zentren Uznach, Schmerikon und Eschenbach liegen in der ÖV-Gütekategorie C, die übrigen in der Güteklasse D². Dies zeigt sich auch im eher geringen Modalsplit. Der Anteil des ÖV am Gesamtverkehr MIV und ÖV beträgt im gesamten Gebiet zwischen 4% und 17%. Ein massiver Ausbau des ÖV in der Region wäre natürlich möglich. Aufgrund der dispersen, wenig dichten Siedlungsentwicklung wären aber sehr viele zusätzliche Busverbindungen nötig, um alle Verkehrsströme abzudecken. Diese wären wiederum schlecht ausgelastet, so dass ein wirtschaftlicher Betrieb (ausreichender Kostendeckungsgrad) kaum möglich wäre.

Ziel sind daher verträgliche regionale Strassenverbindungen, so dass die wichtigsten Ziele innerhalb und ausserhalb der Region in genügender Qualität angebunden sind.

Ziel 3: Verträgliche regionale Strassenverbindungen – Verträgliche strassenseitige Anbindung der wichtigen Ziele

2.4 Defizit 4: Ungenügende Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete

Durch die heutige Situation werden erwünschte zukünftige Entwicklungen beeinträchtigt. Uznach-West ist gemäss kantonalem Richtplan ein wirtschaftliches Schwerpunktgebiet mit hohem Entwicklungspotential. Dem entsprechend sieht der Masterplan von Uznach die Entwicklung von Uznach-West vor („Uzner Tor West“). Das Gebiet soll ein attraktiver und wettbewerbs-

¹ Die Reisezeitanalyse wurde mittels Google-Routenplaner durchgeführt. Exemplarisch wurden jeweils die Reisezeiten von Uznach, Gommiswald, Kaltbrunn und Benken nach Gommiswald, Rapperswil, Hinwil, Uster, Dietlikon und Zürich bestimmt.

² D = innert 300 m halbstündlich mit Bus oder innert 500 m stündlich mit Bahn erschlossen

fähiger Industrie- und Gewerbestandort mit Schwerpunkt Produktion, Verkauf und Handel werden. Das Versorgungsangebot soll als Ergänzung zu den Angeboten in der Altstadt dienen.

Bei einer Fläche von rund 3 ha ist mit etwa 230 neuen Arbeitsplätzen zu rechnen [2]. Zum neu generierten Verkehr durch diese Arbeitsplätze käme aufgrund des Verkaufsangebots weiterer Publikumsverkehr hinzu. Auch bei angestrebtem hohem ÖV-Anteil ist das entstehende MIV-Aufkommen beträchtlich³. Vom Gasterland und Gommiswald her ist Uznach-West nur über das Städtli bzw. den Engpassbereich erreichbar. Auch auf der Fahrt von und nach weiteren regionalen Schwerpunktgebieten in Eschenbach (Neuhaus), Uznach (Burgerriet; Spinnerei Uznaberg, Ausserhirschland) und Kaltbrunn (Bachwies-Neufeld) muss das Städtli oft durchquert werden. Die kantonalen Schwerpunktgebiete sind nur eingeschränkt erreichbar.

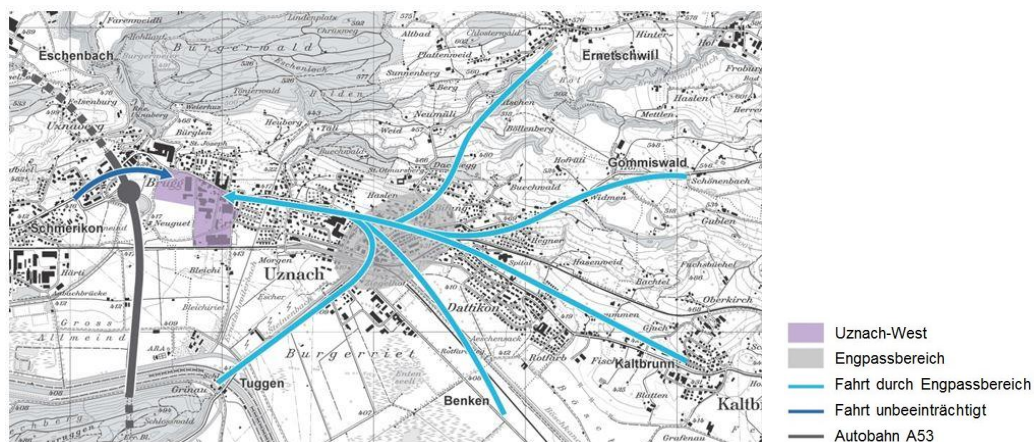


Abbildung 5: Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete; eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Landeskarte 1:25'000

Ziel ist daher die Erreichbarkeit der regionalen/kantonalen Schwerpunktegebiete, im Speziellen des Entwicklungsgebietes Uznach-West zu verbessern.

Ziel 4: Verbesserte Erreichbarkeit Entwicklungsgebiete – Verbesserte Erreichbarkeit der regionalen/kantonalen Schwerpunktegebiete, v.a. des Entwicklungsgebietes Uznach-West.

2.5 Synthese

Aufgrund der Problemanalyse lassen sich zusammenfassend vier Projektziele ableiten. Eine Massnahme zur Lösung der heutigen Problemsituation in Uznach sollte die vier Ziele möglichst uneingeschränkt erfüllen.

³ Nach einer ersten Grobschätzung wird von 500-1'000 zusätzlichen Fahrten pro Tag ausgegangen. Dies scheint aufs Erste nicht als viel, angesichts der heute schon hohen Belastung dürften die Auswirkungen auf die Siedlungsverträglichkeit und Leistungsfähigkeit aber erheblich sein.

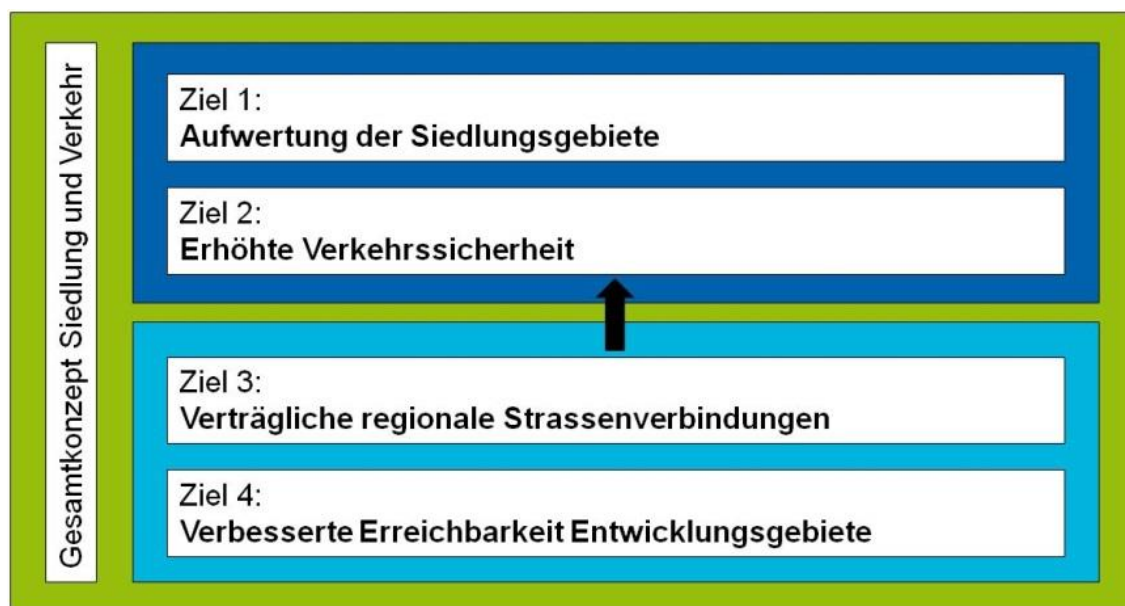


Abbildung 6: Synthese der Ziele; eigene Darstellung

Die Ziele 3 und 4 fokussieren auf eine zuverlässige und siedlungsverträgliche Erschliessung der heutigen und zukünftigen Zielgebiete. Mit den Zielen 1 und 2 soll der Verkehr in Uznach siedlungsverträglicher und sicherer werden. Zwischen den beiden Zielgruppen kann es Synergien geben. Werden z.B. die Ziele 3 und 4 so erreicht, dass ein Teil des Quell-/Zielverkehrs aus dem Städtli verlagert wird, trägt das auch zu einer höheren Wirkung bzgl. der Ziele 1 und 2 bei.

Darüber hinaus muss eine Lösung zwingend in die bestehenden konzeptionellen Überlegungen zu Siedlung und Verkehr in der Region eingebettet werden, wie etwa die Strukturanalyse, das Gesamtverkehrskonzept und den regionalen Richtplan (vgl. auch Kapitel 1.2). Dazu sind flankierende Massnahmen zu definieren, sowohl verkehrliche als auch raumplanerische.

3 Einordnung der bisherigen Planungen

Eine regionale Verbindungsstrasse muss die oben aufgeführten Ziele erfüllen, damit sie die heutige Problemsituation lösen kann. Die 2011 durchgeführte ZMB suchte nach möglichen Lösungsvarianten und erbrachte den Bedarfs- und Machbarkeitsnachweis. Die anschliessende Mitwirkung hat jedoch gezeigt, dass die Resultate unterschiedlich interpretiert werden. Die zentrale offene Frage lautet: „Warum schlagen Planer einer Bestvariante vor, wenn die Resultate der Beurteilung derart uneinheitlich ausfallen?“

Um diese Frage zu beantworten wird die ZMB zum einen verständlich erläutert, zum andern werden die durchgeführten Vergleiche in der ZMB aber auch kritisch überprüft. Es wird aufgezeigt, was die Resultate bedeuten, wie mit ihnen umzugehen ist und welche Schlussfolgerungen daraus gezogen werden können.

3.1 Zweck und Methodik der ZMB

Die ZMB ist ein standardisiertes Verfahren, bei dem ausgehend von einem möglichst vollständigen Variantenstudium systematisch eine machbare und zweckmässige Lösung für eine bestimmte Problemstellung gesucht wird. Sie gliedert sich in drei Phasen:

- Variantenentwicklung und -auswahl
- Machbarkeitsabklärungen
- Variantenvergleich

Die verschiedenen Varianten werden untereinander und gegenüber einem Referenzzustand (Zustand ohne Massnahme) verglichen und beurteilt.

Die ZMB dient dem Kanton zum Vergleich verschiedener kantonaler Infrastrukturprojekte. Damit die verschiedenen Projekte untereinander vergleichbar sind, umfasst die ZMB abgesehen von projektspezifischen Zielen ein standardisiertes Set an Zielen. Zur Sichtbarmachung der Vor- und Nachteile bzgl. der einzelnen Zielsetzungen werden für die Variantenvergleiche verschiedene Analysen durchgeführt:

- **Kosten-Nutzen-Analyse (KNA)**
Die KNA funktioniert nach dem Prinzip „Alles hat ein Preisschild“, d.h. es werden nur Indikatoren berücksichtigt, für die Kosten bzw. Nutzen in Geldwerten ausgedrückt werden können. Die anfallenden direkten Kosten (Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten) werden den monetarisierten Nutzen der verschiedenen Indikatoren gegenübergestellt. Bei der KNA sind in der Regel die Reisezeitveränderungen, das Unfallgeschehen und die Investitionskosten ausschlaggebend für das Resultat. Indikatoren der Umweltbelastung und Aufwertung der Siedlungsgebiete haben dagegen in der Regel eher untergeordnete Bedeutung für das Resultat.
- **Nutzwertanalyse (NWA)**
Die NWA folgt dem Prinzip der „Schulnoten“. Sowohl den quantitativen (z.B. Anzahl der Unfälle senken) als auch den qualitativen Indikatoren (z.B. Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs steigern) werden mittels Nutzenfunktion Nutzenpunkte zugewiesen, die anschliessend gewichtet und aufaddiert werden. Je mehr Nutzenpunkte eine Variante aufweist, umso besser erreicht sie die definierten Projektziele. Dieses Vorgehen erlaubt zwar eine Bewertung aller relevanten Grössen, dafür unterliegen die Benotung und Gewichtung keinen allgemeingültigen Regeln. Entsprechend besteht ein gewisser Ermessensspielraum, der von den Planern sehr sorgfältig behandelt werden muss, um ein möglichst objektives Resultat zu erreichen. Um die Robustheit zu erhöhen, wird in der Regel eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Dabei wird die Zielgewichtung der Bereiche Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft bewusst verändert. Führt die Sensitivitätsanalyse je nach Gewichtungsfall zu einem anderen Ergebnis, so ist die NWA nur bedingt stabil.
- **Kostenwirksamkeitsanalyse (KWA)**
Die direkten Kosten (Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten) werden dem Gesamtnutzen aller übrigen Indikatoren aus der Nutzwertanalyse gegenübergestellt. Damit lässt sich aufzeigen, wie gross der spezifische Nutzen pro aufgewendetem Franken ist.

Die Analyseergebnisse weisen eine gewisse Unschärfe auf. Daher können die Ergebnisse der ZMB immer nur eine Entscheidungsgrundlage sein. Für den Entscheid über das weitere Vorgehen sind zusätzliche Aspekte wie z.B. der politische Wille zur Umsetzung in die Überlegungen miteinzubeziehen.

3.2 Ergebnisse der ZMB

Beim relativen Vergleich unter den Varianten anhand der verschiedenen Analysen tritt eine Variantengruppe – bestehend aus den Varianten 19, 21, 21S und der favorisierten Variante 19SR⁴, (vgl. Anhang B für deren Linienführung) – positiv hervor. Da sich die Variantengruppe jedoch nicht bei allen Vergleichsverfahren absetzt, zeigt sich insgesamt ein uneinheitliches Bild. Die Ergebnisse (vgl. Anhang C) der vorliegenden ZMB scheinen deshalb nicht à priori eindeutig und können verwirren. Nachfolgend werden deshalb die Resultate der einzelnen Beurteilungsverfahren erläutert.

Bei der NWA erzielt die oben erwähnte Variantengruppe ein gutes Resultat. Die Varianten haben die grössten positiven Teilnutzen (Variante 19SR, gefolgt von den Varianten 21S und 21), weisen aber auch grosse Nachteile (negativer Teilnutzen) auf. Entsprechend spielt es eine bedeutende Rolle, ob den Vor- oder den Nachteilen mehr Bedeutung beigemessen wird. Die Sensitivitätsanalyse der NWA zeigt denn auch, dass das Ergebnis stark von der Gewichtung der Indikatoren abhängt. Wird eine verkehrsorientierte Gewichtung vorgenommen, so schneiden die Varianten 19SR, 21 S und 21 am besten ab; im Gewichtungsfall „umweltorientiert“ hingegen die Varianten 5, 21 und 21S. Bei einer kostenorientierten Gewichtung erreichen alle Varianten einen negativen Nutzen. Das Resultat der NWA ist damit nur bedingt stabil.

Bei der KNA erreichen die Varianten ein nur knapp positives, wenn nicht gar negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis. Der Hauptgrund liegt in der leichten Zunahme der Reisezeiten, weil die Strecke auf der Umfahrung deutlich länger ist als diejenige auf der Ortsdurchfahrt, was auch durch die höheren Geschwindigkeiten nicht wettgemacht werden kann (vgl. dazu Kapitel 3.3.1).

Bei der KWA erreicht die erwähnte Variantengruppe zwar das beste Ergebnis, jedoch auch auf relativ tiefem Niveau.

3.3 Mögliche Schlussfolgerungen

Aufgrund der uneinheitlichen Ergebnisse je nach Vergleichsverfahren kann aufgrund der Zweckmässigkeitsbeurteilung keine der Lösungen eindeutig positiv beurteilt werden. Es stellt sich die Frage, wie mit den Resultaten umzugehen ist und welche Schlussfolgerungen gezogen werden können. Wir sehen drei mögliche Schlussfolgerungen.

3.3.1 Schlussfolgerung 1 – Wir bauen besser gar keine Strasse

Da die Resultate ein uneinheitliches Bild zeigen und die Zweckmässigkeit von keiner Variante als eindeutig positiv beurteilt werden kann, könnte man zum Schluss gelangen: „Wir bauen besser gar keine Strasse.“

„Eine Strasse hat unerwünschte Auswirkungen!“

Als Begründung kann angeführt werden, dass der Bau von Strassen unerwünschten zusätzlichen Verkehr bringt. Dies ist tatsächlich häufig so, lässt sich aber hier durch die Modellrechnungen und die ZMB entkräften. Die Variantengruppe generiert keine Reisezeitgewinne, da

⁴ S: Variante mit Poller bei der Städtli-Einfahrt zur Unterbindung der Durchfahrt für den MIV
R: zusätzliche Verbindung zwischen Gasterstrasse und Rickenstrasse

durch die neue Verbindungsstrasse Umwegfahrten entstehen. Entsprechend muss auch nicht damit gerechnet werden, dass die neue Strasse neuen Verkehr generiert. Vielmehr werden die Verbindungen stabiler. Der Stau kann reduziert werden, ÖV und MIV bleiben weniger stecken. Voraussetzung dafür ist, dass die Siedlungsentwicklung wie geplant gesteuert wird und keine neuen Einzonungen in peripherer Lage und angrenzend an die neue Strasse realisiert werden.

Dieser Sachverhalt ist auch für die Beurteilung der Kosten-Nutzen-Analyse in der ZMB relevant. Die fehlenden Reisezeitgewinne sind der Hauptgrund, warum die Bewertung der im Vordergrund stehenden Variantengruppe bei der KNA mässig ausgefallen ist. Reisezeitgewinne sind für die regionale Verbindungsstrasse allerdings kein angestrebter Nutzen: Die Verbindung soll für den Transitverkehr nicht schneller werden, weil sonst durch die Inbetriebnahme der Strasse neuer Verkehr erzeugt würde. Die oben dargestellte schlechte Beurteilung in der KNA ist folglich zielkonform und das Gegenargument wird im vorliegenden Fall entkräftet.

Als weitere unerwünschte Auswirkung beeinträchtigen neue Strassen Natur und Landschaft. Hier besteht tatsächlich Handlungsbedarf, wie die mässige Beurteilung der Umwelt- und Landschaftsindikatoren in der ZMB zeigt. Die Optimierung im Rahmen der weiteren Bearbeitung ist zwingend.

„Es gibt Alternativen zur Strasse!“

Auf die Strasse könnte verzichtet werden, indem die Verkehrsbelastung des MIV im Städtli begrenzt oder gar reduziert wird. Das kann erreicht werden, indem das Bevölkerungswachstum plafoniert und auf die Ansiedlung von Arbeitsplätzen verzichtet wird. Die Gemeinde Uznach will allerdings gemäss Entwicklungsvorstellungen weiter wachsen und auch in den übrigen Gemeinden der Region ist ein moderates Wachstum erwünscht. Auch aus kantonaler Sicht wird ein Zuwachs von Arbeitsplätzen im Raum See-Gaster angestrebt. Eine Plafonierung des Gesamtverkehrs scheint deshalb nicht realistisch.

Auch die Verlagerung des Verkehrs auf den ÖV und den Velo- und Fussverkehr würde die Verkehrsproblematik nicht ausreichend entschärfen. Ein hoher Anteil des ÖV sowie Velo- und Fussverkehr geht mit einer hohen Bebauungsdichte einher. Da die Gemeinden des Gasterlandes und Gommiswald Siedlungsdichten zwischen 10 und 30 Einwohnern pro Hektar aufweisen, ist das Potential des ÖV sowie Velo- und Fussverkehrs beschränkt (vgl. dazu auch Kapitel 2.3). Zudem greifen bekanntermassen Verbesserungen im ÖV-, Velo- und Fussverkehrsangebot vorwiegend bei Neuzuzügern; die Verkehrsmittelwahl bei der bestehenden Bevölkerung kann mit Angebotsverbesserungen im üblichen Rahmen kaum beeinflusst werden.

Auch das Potential der punktuellen Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz, wurde insbesondere für den MIV bereits ausgeschöpft. Mit dem Verkehrs- und Entwicklungsplan von 2001 wurden über 120 Massnahmen erarbeitet [10]. Es zeigt sich, dass ein Teil dieser Massnahmen punktuell einen Beitrag leisten können: u.a. Sanierungs- und Umgestaltungsarbeiten der Zürcherstrasse (Kernfahrbahn), Knotenanpassungen, Umgestaltung und Ausbau Bahnhof Uznach (Park&Ride, Velo-Parkplatz), Parkplatzangebot und -bewirtschaftung. Der Verkehr bleibt aber weiterhin im Städtli (vgl. auch Anhang A). Die definierten Projektziele können nicht erreicht werden und die Verkehrsproblematik wird daher weiter zunehmen.

Fazit: Es braucht eine regionale Verbindungsstrasse, um die Projektziele umfassend zu erreichen. Zu klären ist was für eine.

3.3.2 Schlussfolgerung 2 – Wir bauen besser eine andere Strasse

In der ZMB wurde der Variantenfächer für eine mögliche Linienführung breit geöffnet und ein ausführliches Variantenstudium mit über 20 Varianten durchgeführt. Alle denkbaren Varianten wurden untersucht und miteinander verglichen. Der Variantenvergleich ist somit vollständig und abschliessend. Es gibt keine andere sinnvolle Variante, welche die definierten Projektziele erfüllt.

Beim relativen Vergleich unter den Varianten schneiden die Varianten 19, 19SR, 21 und 21S am besten ab. Sie alle liegen in einem Korridor südöstlich von Uznach. Dieser Korridor kristallisierte sich bereits nach der Variantenauswahl am Ende der ersten Phase der ZMB heraus.



Abbildung 7: Variantenfächer der ZMB, südöstlicher Korridor setzt sich in Bewertung ab; Quelle: [12], eigene Darstellung

Es kann festgehalten werden: Um die Projektziele zu erreichen, braucht es eine südöstliche Linienführung der neuen Strasse.

Fazit: In der ZMB wurde das Lösungsspektrum abschliessend untersucht. Die favorisierte Variantengruppe im südöstlichen Korridor tritt in der Beurteilung positiv hervor.

3.3.3 Schlussfolgerung 3 – Wir bauen diese Strasse, aber besser

Die favorisierte Variantengruppe hat den grössten Nutzen. Daher bauen wir eine Strasse südöstlich von Uznach, aber besser. Die Vorteile (positiver Teilnutzen) der bisherigen Varianten sollen gefestigt werden, während die Nachteile (negativer Teilnutzen) zu eliminieren sind.

Nach der ZMB halten sich die positiven und negativen Aspekte in etwa die Waage. Mit den kritischen und negativen Rückmeldungen der Bevölkerung kippt die Waage auf die negative Seite. Im weiteren Planungsprozess muss es das Ziel sein, einerseits die negativen Aspekte zu neutralisieren bzw. zu minimieren, andererseits den positiven Teilnutzen zu maximieren, so dass die Waage auf die positive Seite kippt.

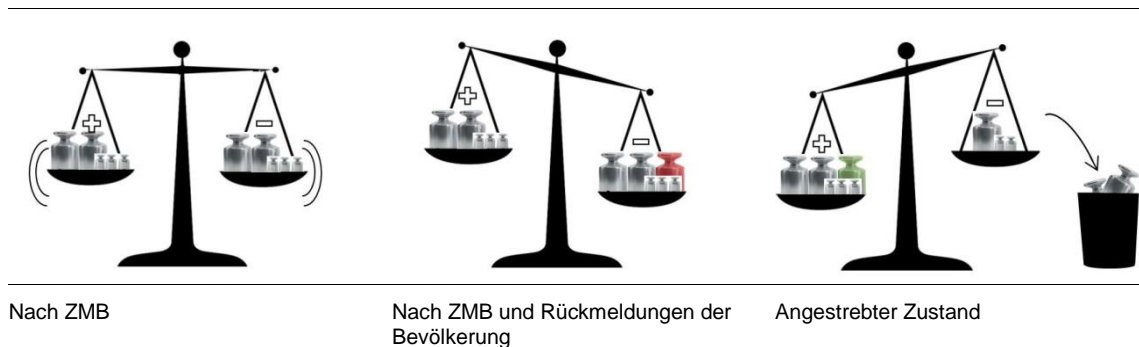


Abbildung 8: Schlussfolgerung 3; eigene Darstellung

Für die Differenzierung und die Analyse des Optimierungsbedarfs können die Beurteilungen der favorisierten Variantengruppe in der Nutzwertanalyse herangezogen werden. Mit der vorgeschlagenen südöstlichen Linienführung ist es möglich, die Anzahl Unfälle zu senken und die Trennwirkung der Strassen zu reduzieren. Dadurch schafft sie Potential, den Strassenraum siedlungsverträglich zu gestalten. Auch die Erreichbarkeit sowie die Erschliessung der Arbeitsplatz- und Einkaufsgebiete kann verbessert werden. Somit schaffen es die Varianten im südöstlichen Korridor die vier Projektziele am besten zu erreichen.

Allerdings weist eine südöstliche Linienführung gemäss aktuellem Planungsstand Defizite im Hinblick auf die Beeinträchtigung von Lebensräumen und Schutzgebieten sowie des Landschaftsbildes auf. Gerade dieser Punkt wurde auch von der Bevölkerung stark kritisiert. So besitzt bspw. das Kaltbrunner Riet einen hohen Stellenwert in der Bevölkerung, weshalb die Linienführung entlang des Riets auf Unverständnis stösst. Vor allem im Bereich der Umweltbelastung, des Landschaftsbildes und in Bezug auf Konflikte mit Schutzgebieten besteht Optimierungsbedarf.

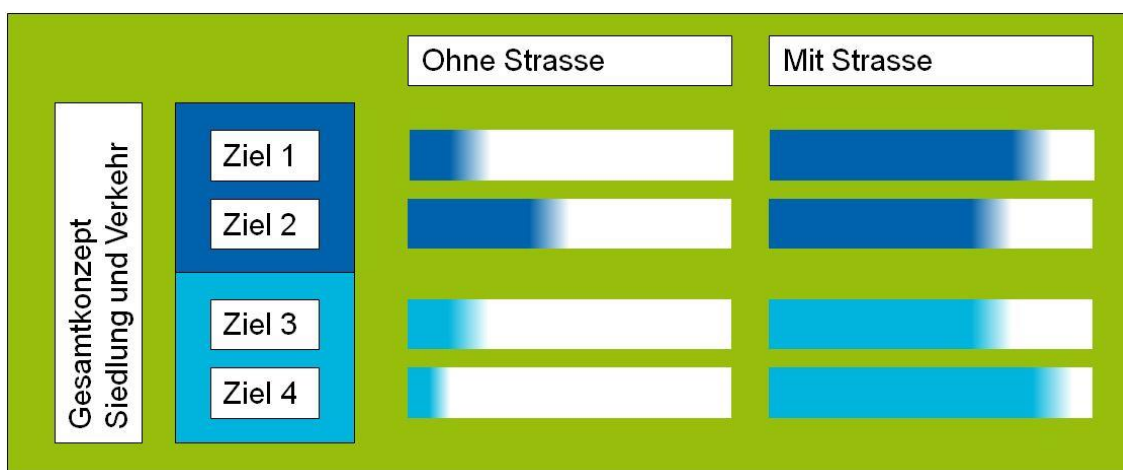
3.4 Zielerreichung

Gemäss den Projektzielen 1 und 2 sollen die Siedlungsgebiete entlang der Ortsdurchfahrt aufgewertet werden, sowie die Attraktivität und Sicherheit, insbesondere für den Velo- und Fussverkehr, erhöht werden. Eine deutlich siedlungsverträglichere und sicherere Strassenraumgestaltung setzt jedoch eine Verkehrsbelastung von weniger als 10'000 Fahrzeugen pro Tag voraus. Punktuelle Massnahmen können zwar sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit verbessern, eine Entlastung des Städtli und der Zürcherstrasse im nötigen Umfang kann damit und mit einer vermehrten Verlagerung auf den ÖV jedoch nicht erreicht werden. Eine neue Strasse im südöstlichen Korridor kann im Städtli gegenüber dem Referenzzustand (2025 ohne Massnahmen) je nach flankierenden Massnahmen eine Reduktion zwischen 50 und 80% erreichen. Auch die Verkehrsbelastung auf der Zürcherstrasse kann um 45 bis 80% reduziert werden. Damit sinkt die tägliche Belastung auf der Ortsdurchfahrt auf deutlich unter 10'000 Fahrzeugen pro Tag. Voraussetzung dafür sind geeignete flankierende Massnahmen (Erhöhung Durchfahrtschwerlast oder allenfalls Sperrung Städtli, Anpassungen untergeordnetes Strassennetz, Parkierungskonzept, etc.). Diese sind noch im Detail zu definieren.

Die heute kritische Verkehrssituation in den Spitzenstunden ist durch den Engpassbereich (Städtli mit angrenzenden Kreuzungen und Bahnübergang) gekennzeichnet. Mit einer neuen Verbindungsstrasse kann der Verkehr, welcher heute über den Bahnübergang und anschliessend durchs Städtli oder Richtung A53 fährt, neu geführt werden (ca. 3'500 Fahrzeuge pro Tag).

Die Belastung des Bahnübergangs wird dadurch beinahe halbiert. Dadurch kann die Stausituation während den Barrierschliessungen deutlich entschärft werden. Dies ist insbesondere auch im Hinblick auf das Projektziel 3 zentral. Über die neue Verbindungsstrasse können die Engpässe umfahren und so verträgliche regionale Strassenverbindungen angeboten werden. Ohne mengenmässige Reduktion der Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt werden die Rückstaus während der Spitzenstunden nicht beeinflusst.

Sollen die Entwicklungsgebiete der Region und insbesondere Uznach-West in Zukunft weiter entwickelt und Arbeitsplätze angesiedelt werden (Projektziel 4), so ist neben einer ausreichenden Erschliessung mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr eine zuverlässige strassenseitige Anbindung für MIV und Lieferverkehr anzustreben. Für die angestrebte Entwicklung reichen in Uznach-West die heutigen Kapazitäten nicht aus und die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz führt durch Siedlungsgebiete. Mit einer neuen Verbindungsstrasse werden die Reisezeiten auf dem Strassennetz für den Quell-/Zielverkehr nicht reduziert, aber sie werden zuverlässiger bzw. berechenbarer. Damit werden die gewünschten Entwicklungen ermöglicht.



- Ziel 1: Aufwertung der Siedlungsgebiete
- Ziel 2: Erhöhte Verkehrssicherheit
- Ziel 3: Verträgliche regionale Strassenverbindungen
- Ziel 4: Verbesserte Erreichbarkeit Entwicklungsgebiete

Abbildung 9: Zielerreichung; eigene Darstellung

4 Empfehlung für weiteres Vorgehen

Für die weitere Bearbeitung ergeben sich Anker und Optimierungsschwerpunkte. Anker sollen im weiteren Planungsprozess die genannten Vorteile der favorisierten Variantengruppe festigen. In den Bereichen zwischen diesen Anker – den Optimierungsschwerpunkten – ist die optimale Linienführung zu erarbeiten, so dass die bestehenden Nachteile eliminiert werden. In diese Optimierungsschwerpunkte fliessen auch die bisher bekannten Rückmeldungen der Bevölkerung ein.

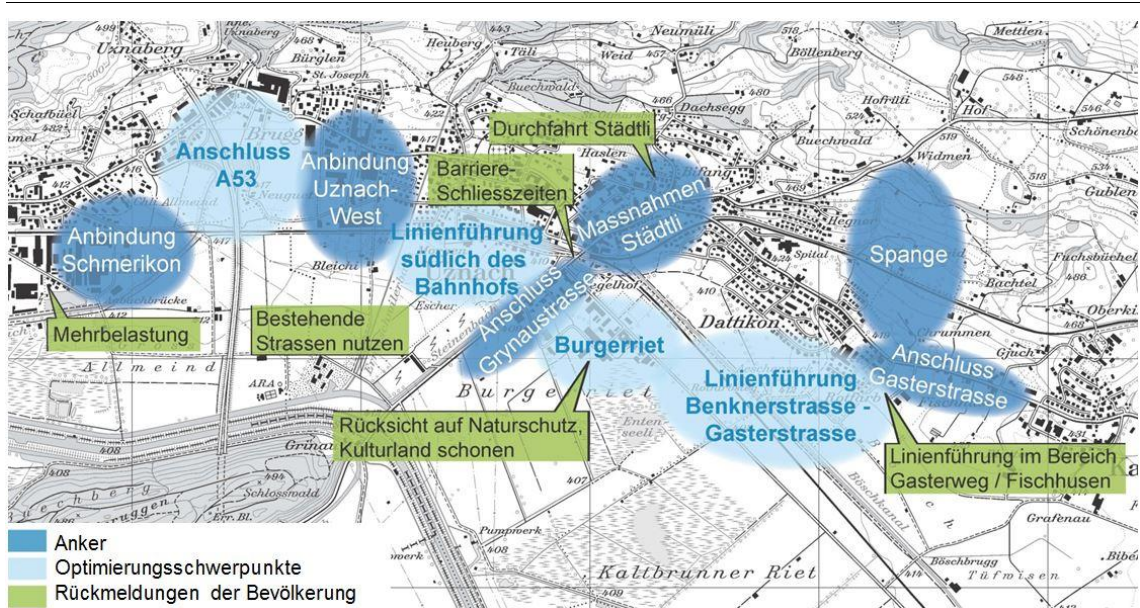


Abbildung 10: Anker, Optimierungsschwerpunkte und Rückmeldungen der Bevölkerung; eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Landeskarte 1:25'000

4.1 Anker

Um die bestehenden Vorteile der favorisierten Variantengruppe zu festigen, werden Anker der Linienführung definiert. Diese sind als Bestandteil mit den nachfolgend beschriebenen Funktionen zwingend, die genaue Ausgestaltung kann aber noch definiert werden:

- **Anbindung Schmerikon**
Die regionale Verbindungsstrasse wird in Abstimmung mit dem Projekt in Schmerikon „Industriestrasse Allmeind – Zubringer A53“ realisiert.
- **Anbindung Uznach-West**
Die verbesserte Erreichbarkeit von Uznach-West ist zwingend, um die definierten Projektziele zu erreichen. Ohne direkte Anbindung müsste der gesamte Verkehr aus Osten via die Industriestrasse über die Zürcherstrasse nach Uznach-West geführt werden, was unter anderem grosse Umwegfahrten zur Folge hätte.
- **Anschluss Grynaustrasse**
Um die Verkehrsströme von und nach Tuggen und Benken zu verlagern, ist ein Anschluss Grynaustrasse nötig. Ohne diese Verlagerung wäre die Belastung der regionalen Verbindungsstrasse mit etwa 5'000 Fahrzeugen pro Tag zu tief. Insbesondere wenn durch Massnahmen der Widerstand in der Durchfahrt Städtli erhöht wird, ist ein Anschluss Grynaustrasse zwingend, um die Verkehrsströme von der Ernettschwiler-, Ricken- und Gaster-/ Uznacherstrasse auf die Grynaustrasse zu ermöglichen.
- **Anschluss Gasterstrasse**
Ein Anschluss Gasterstrasse bindet den Ortsteil Rotfarb sowie die Gemeinde Kaltbrunn an die regionale Verbindungsstrasse an. Die exakte Lage ist jedoch von der genauen Linienführung abhängig: einerseits von der Ausgestaltung des Optimierungsschwerpunktes „Linienführung Benknerstrasse-Gasterstrasse“, andererseits von jener der Spange.

- **Spange**
Wird der Durchfahrtswiderstand im Städtli erhöht, so wird ein Teil des Verkehrs durch Dattikon/Rotfarb auf die Verbindungsstrasse fahren. Damit diese Wohnquartiere nicht durch zusätzlichen Verkehr belastet werden, ist die Spange zwischen Ricken- und Gasterstrasse nötig. Durch die Spange können auch die Siedlungsgebiete entlang der Rickenstrasse stark entlastet werden. Varianten ohne Spange erreichen lediglich eine Entlastung der Rickenstrasse von bis zu 20%, jene mit von 90%.
- **Massnahmen Städtli**
Die heutige Verkehrsbelastung im Städtli lässt sich nur mit gezielten Massnahmen zufriedenstellend reduzieren bzw. auf die regionale Verbindungsstrasse verlagern. Die Art und Weise dieser Massnahmen ist noch offen, es ist ein Verkehrskonzept zu erarbeiten. Zentrale Stossrichtungen sind, dass Schleichverkehr vermieden, ein Parkplatzkonzept erarbeitet und eine angemessene Lösung für den Quell-/Zielverkehr gefunden wird. Zudem ist zu prüfen, ob die Struktur des Strassennetzes unmittelbar nördlich der Barriere bereinigt werden kann, um die Konflikte bei Schliessung der Schranken zu reduzieren.

4.2 Optimierungsschwerpunkte

Zwischen den Ankern wird die optimale Linienführung erarbeitet. In diese Bearbeitung fliessen die kritischen Punkte aus der ZMB, aber auch die Rückmeldungen der Bevölkerung ein (vgl. Anhang D). Ziel ist es, die negativen Auswirkungen auf das Umfeld auf ein Minimum zu reduzieren.

- **Anschluss A53**
Es ist zu prüfen, wo genau und wie die regionale Verbindungsstrasse an die A53 angeschlossen wird. In diesem Zusammenhang wird von der Bevölkerung gefordert, dass verschiedene Anschlussvarianten (bspw. via Industriestrasse oder Anschluss Tuggen) geprüft werden. Die Auswirkungen auf Schmerikon sind in jedem Fall zu beachten.
- **Linienführung südlich des Bahnhofs**
Ausschlaggebend für die Linienführung südlich des Bahnhofs ist u.a. an welcher Stelle die Grynaustrasse gequert wird. Hierbei ist die bestehende Bebauung, aber auch der Konflikt mit dem Stauraum vor dem Bahnübergang zu beachten. Die Bevölkerung fordert, dass prinzipiell bestehende Strassen genutzt werden und der Bodenverbrauch minimiert wird.
- **Burgerriet**
Die Linienführung entlang des Kaltbrunner Riets ist umstritten. Die Rücksicht auf den Naturschutz und die Schonung von Kulturland stehen hier im Zentrum. Die Bestimmungen der Naturschutzgesetzgebung sind zwingend zu beachten. Auch hier sollen zudem möglichst bestehende Strassen genutzt werden.
- **Linienführung Benknerstrasse – Gasterstrasse**
Die Lage der Anbindung an die Gasterstrasse wird von der Bevölkerung hinsichtlich der Lärmauswirkung kritisch beurteilt. Zudem geht es auch hier darum die Strasse möglichst auf bestehenden Strassen zu führen.

In die Bearbeitung der Optimierungsschwerpunkte werden auch die im Rahmen der ersten Begeleitgruppensitzung gegebenen Rückmeldungen der Bevölkerung miteinbezogen.

Anhang A

Verkehrsanalyse

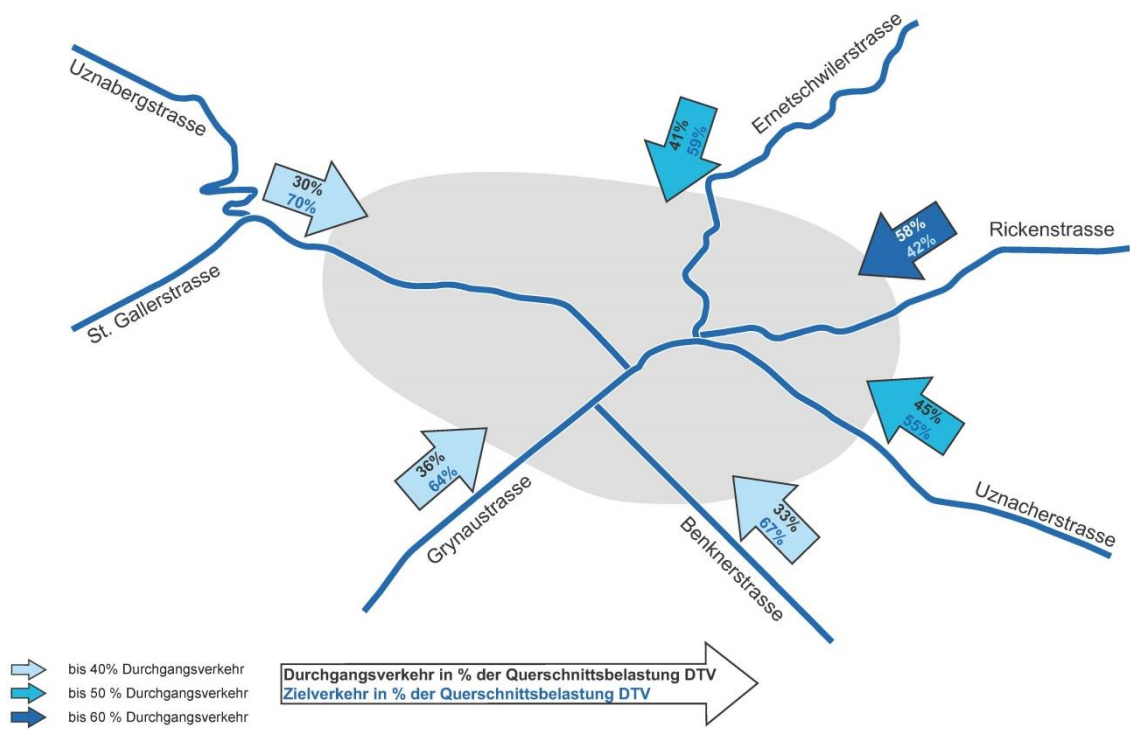


Abbildung 11: Durchgangs- und Zielverkehr (2025); Quelle: [2], eigene Darstellung

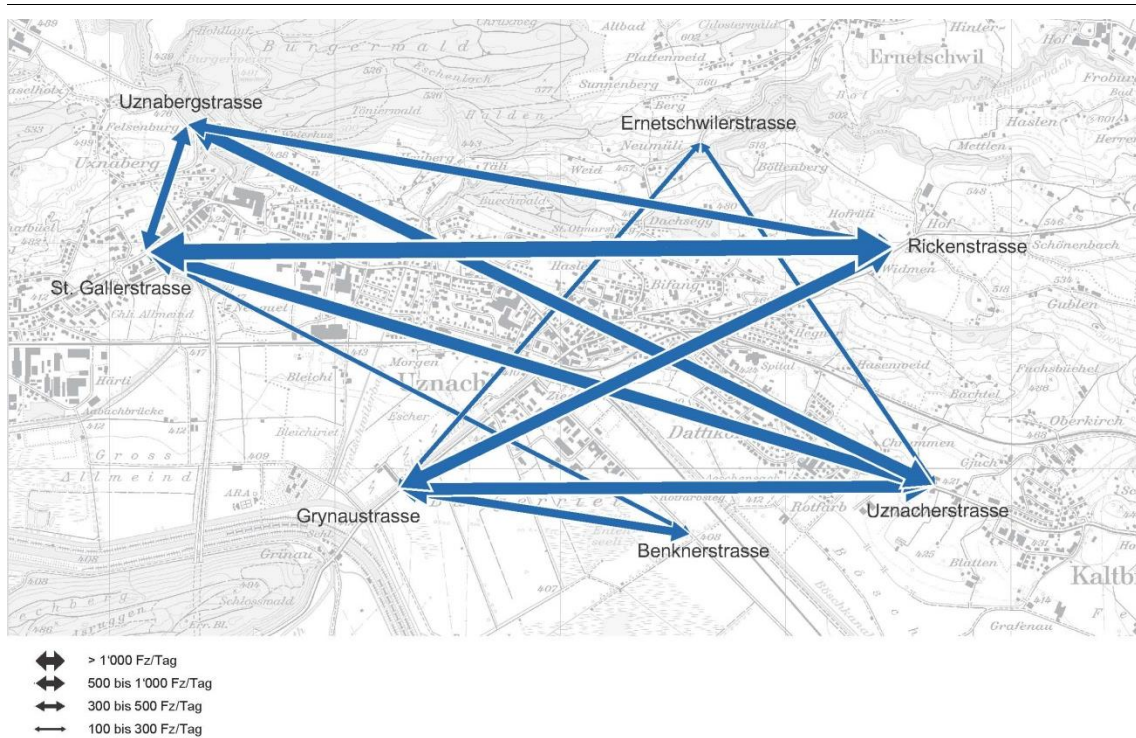


Abbildung 12: Verkehrsströme (2006); Quelle: [13], eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Landeskarte 1:25'000

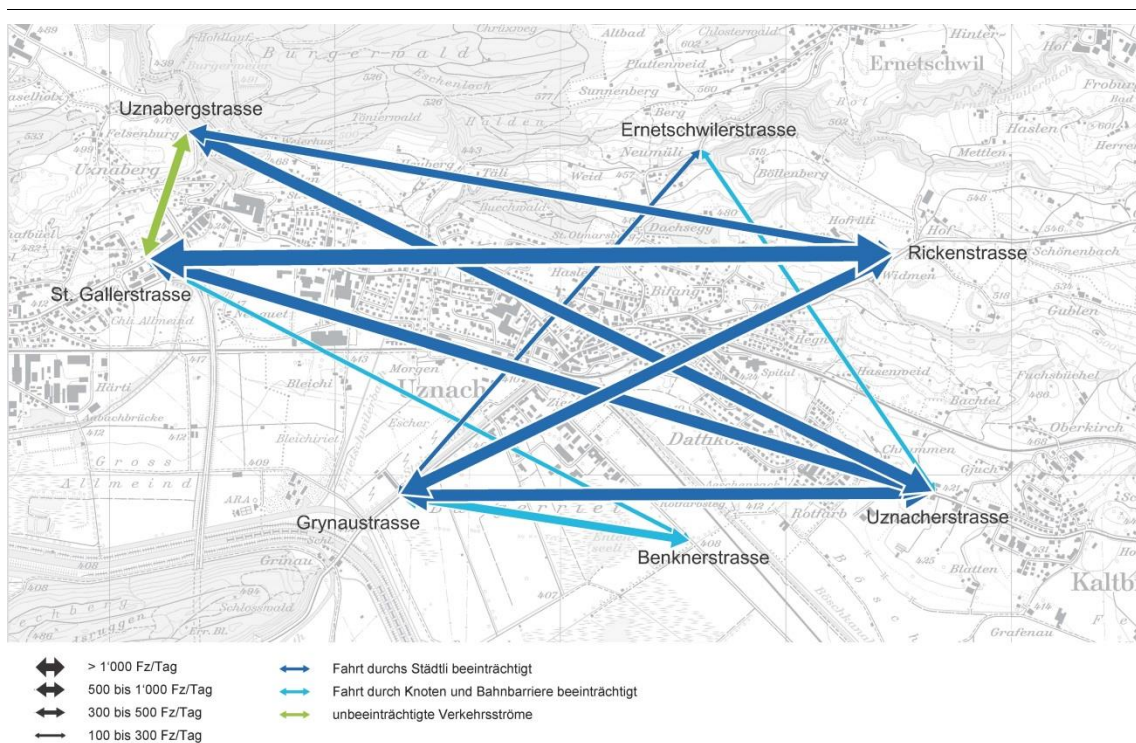


Abbildung 13: Verkehrsströme je Engpass (2006); Quelle: [13], eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Landeskarte 1:25'000

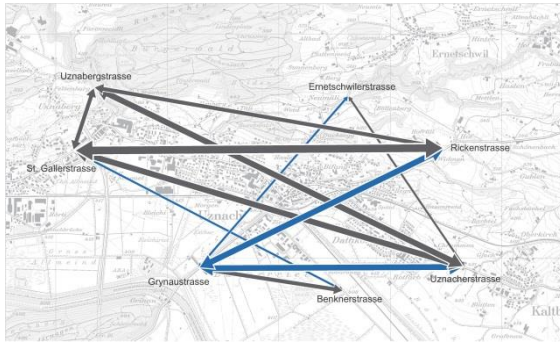


Abbildung 14: Verlagerbare Ströme durch "Anschluss Grynaustrasse";
Quelle: [13], eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Landeskarte 1:25'000

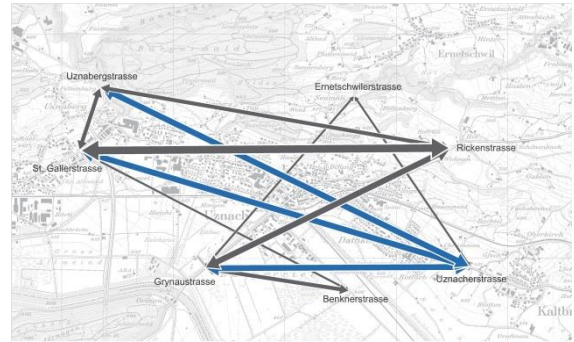


Abbildung 15: Verlagerbare Ströme durch "Anschluss Gasterstrasse";
Quelle: [13], eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Landeskarte 1:25'000

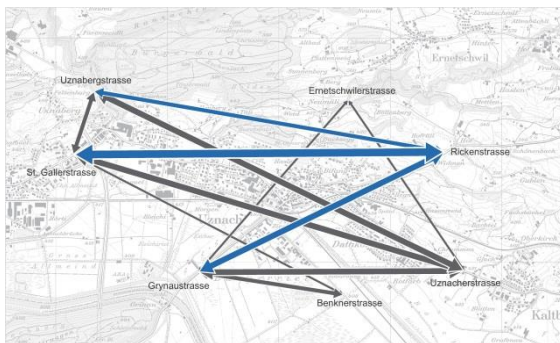


Abbildung 16: Verlagerbare Ströme durch "Spange";
Quelle: [13], eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Landeskarte 1:25'000

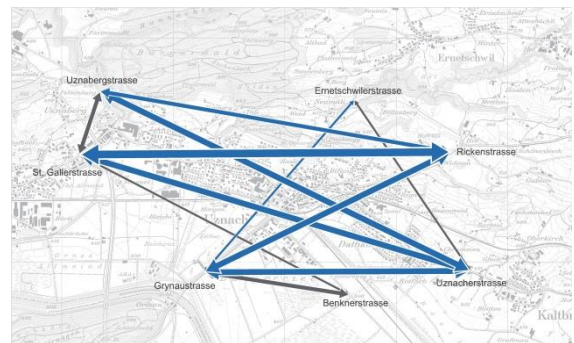


Abbildung 17: Verlagerbare Ströme durch "Massnahmen Städtli";
Quelle: [13], eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Landeskarte 1:25'000

Anhang B

Linienführung der Varianten

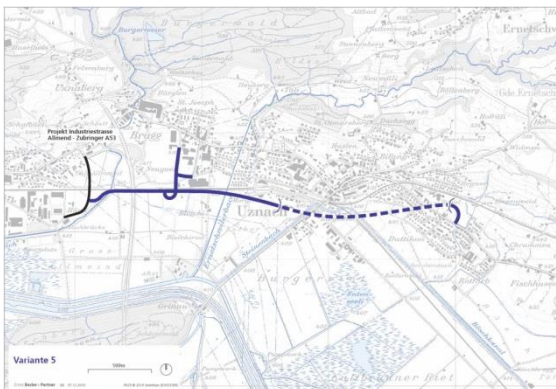


Abbildung 18: Variante 5; Quelle: [2]

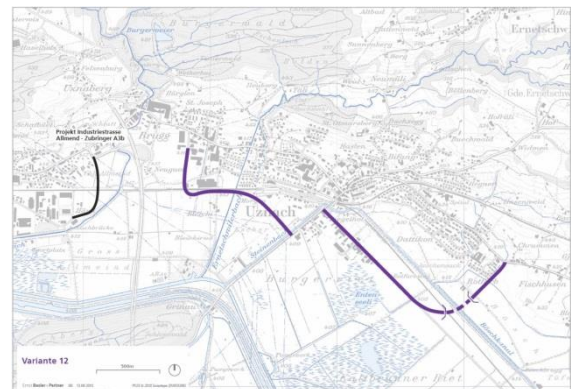


Abbildung 19: Variante 12; Quelle: [2]

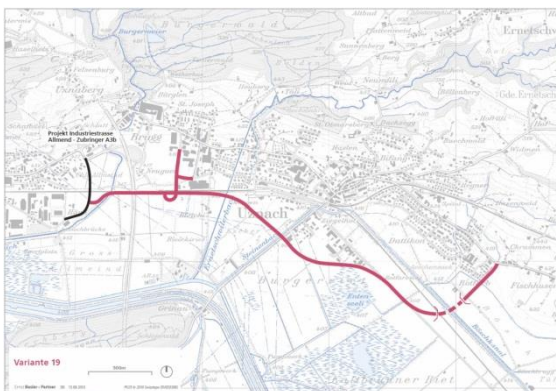


Abbildung 20: Variante 19 / 19S; Quelle: [2]

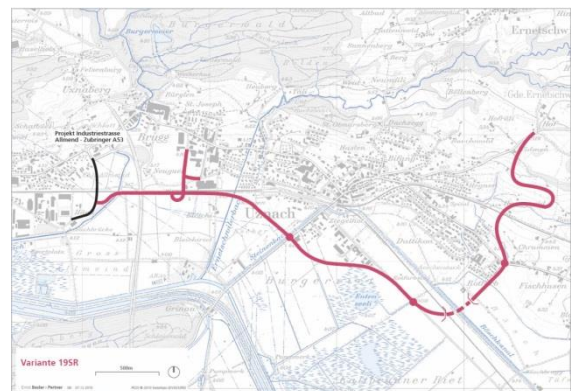


Abbildung 21: Variante 19SR; Quelle: [2]

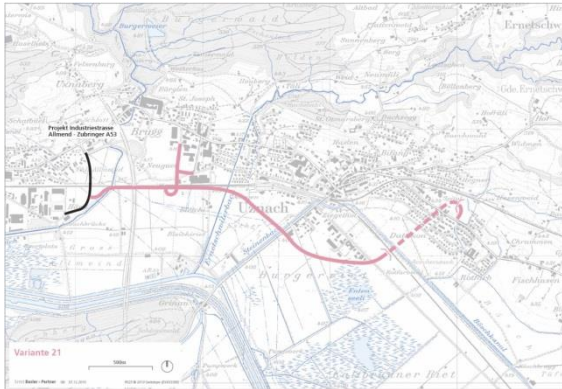


Abbildung 22: Variante 21 / 21S; Quelle: [2]

Anhang C

Ergebnisse der ZMB

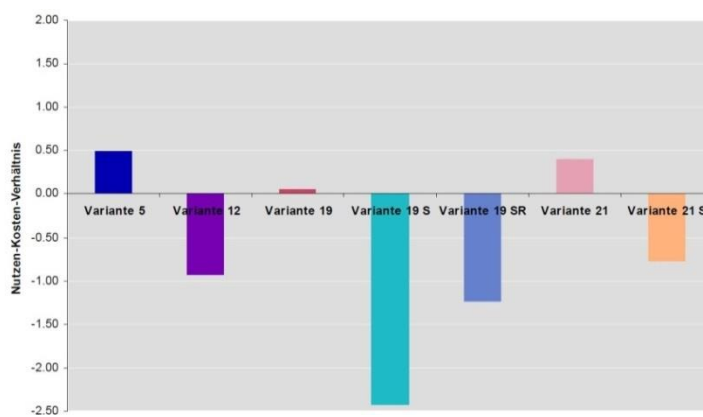


Abbildung 23: Kosten-Nutzen-Analyse - KNA; Quelle: [2]

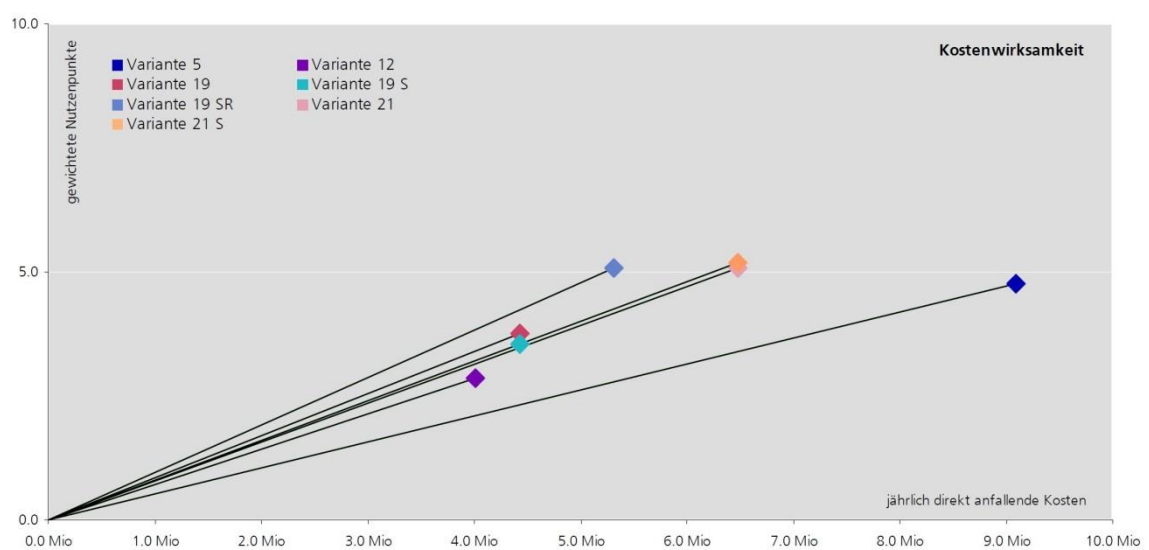


Abbildung 24: Kostenwirksamkeitsanalyse - KWA; Quelle: [2]

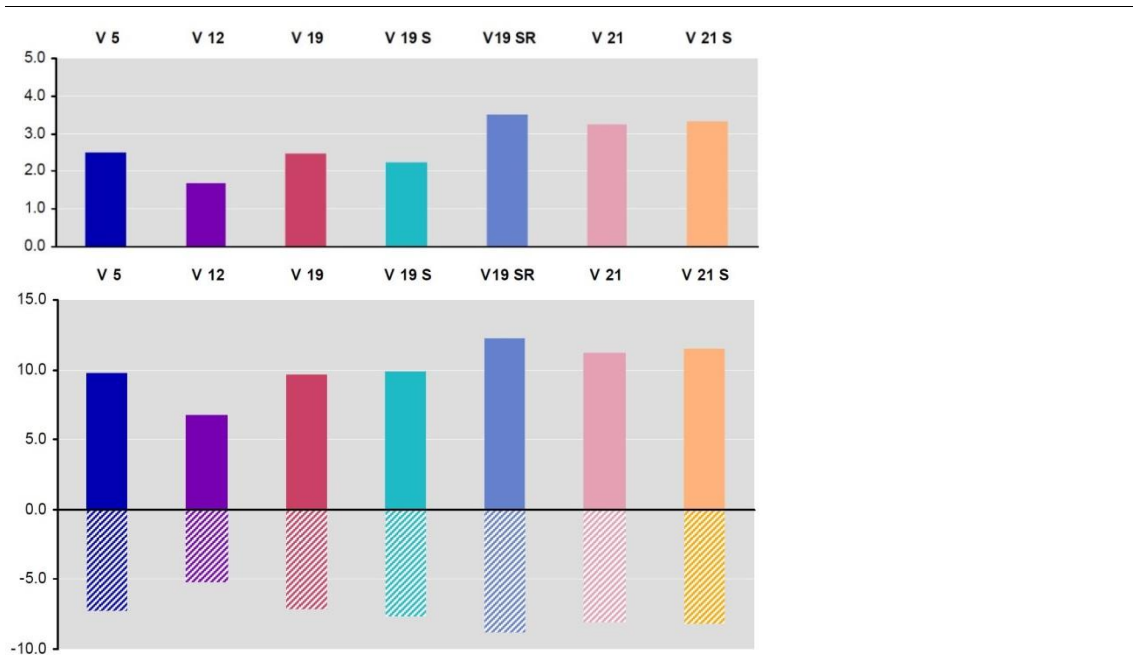


Abbildung 25: Nutzwertanalyse - NWA; Quelle: [2]
 oben: Gesamtnutzwert, unten: Gesamtnutzwert aufgeschlüsselt nach positivem und negativem Teilnutzen)

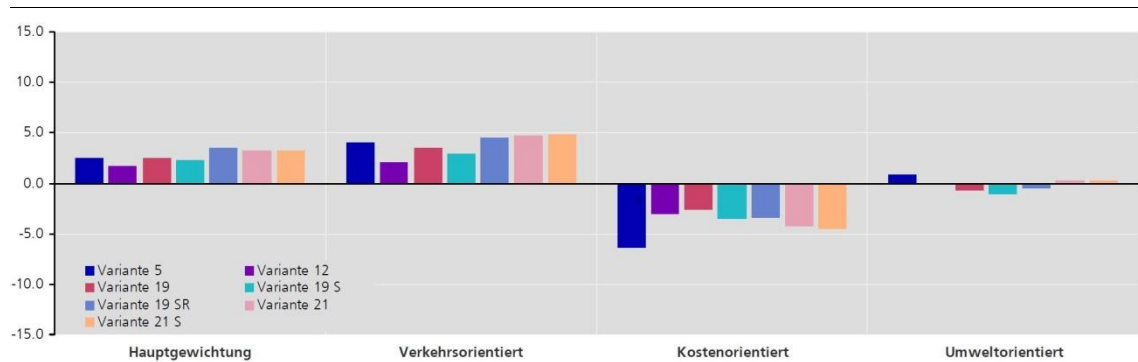


Abbildung 26: Sensitivitätsanalyse der NWA; Quelle: [2]

Anhang D

Rückmeldungen der Bevölkerung

ewp hat die Rückmeldungen der Bevölkerung aus dem Verkehrsforum im Dezember 2012 und der öffentlichen Informationsveranstaltung im April 2013 ausgewertet. Nachfolgende Tabelle fasst die offenen Fragen und Anregungen bezüglich der regionalen Verbindungsstrasse zusammen.

Offene Fragen mit Linienführung	
Gasterweg/Fischhusen	Quartiere schonen durch Verschiebung der Linienführung im Bereich Rotfarb/Fischhusen in Richtung Kaltbrunn
Bestehende Strassen nutzen	Generell Bodenverbrauch minimieren, insb. im Bereich der Anschlüsse und des Kaltbrunner Riets
Anschluss an A53	Verschiedene Varianten prüfen: Anschluss Schmerikon über Industriestrasse, Anschluss Tuggen
Im Umfeld zu beachten	
Belastung Quartiere / Auswirkungen Schmerikon	Veränderung des Verkehrsaufkommens führt zu Umlagerung der Lärmbelastung von wenigen Einwohnern im Zentrum auf neu viele Bewohner; Respekt vor Mehrbelastung durch Mehrverkehr
Rücksicht auf Naturschutz / Kulturland schonen	Kaltbrunner Riet hat in der Bevölkerung hohen Stellenwert: regionale Verbindungsstrasse im Bereich Entenseeli und Grynau-/Benknerstrasse unterirdisch oder auf bestehenden Strassen führen
Durchfahrt Städtli	Massnahmen im Städtli als Randbedingung. Damit verbundene Themen: Notwendigkeit, Durchsetzung, Kosten, Perimeter, Varianten
Barriere-Schliesszeiten	Auswirkungen der Schliesszeiten auf den Verkehrsablauf
Machbarkeit Spange	Machbarkeit ist aufgrund des Rutschgebietes in Frage gestellt. Es besteht jedoch ein Vorprojekt beim Kanton.
Im Rahmen eines Gesamtkonzepts anzuschauen	
Verkehrslenkung	Lenkung des öffentlichen, motorisierten Individual- und Langsamverkehrs, z.B. mittels Park&Ride Angebot, Parkleitsystemen

Tabelle 1: Rückmeldungen der Bevölkerung; Quelle: [12], eigene Aufbereitung