

Interpellation Gahlinger-Niederhelfenschwil vom 7. Juni 2021

Geplanter Umbau der Autobahnauf- und -abfahrt birgt Sicherheitsrisiken

Schriftliche Antwort der Regierung vom 17. August 2021

Damian Gahlinger-Niederhelfenschwil erkundigt sich in seiner Interpellation vom 7. Juni 2021 nach dem Autobahnanschluss Uzwil. Aufgrund der geplanten Ausrüstung der Knoten des Autobahnanschlusses mit Lichtsignalanlagen befürchtet der Interpellant Schleichverkehr durch Oberbüren und dadurch nachteilige Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität entlang der Route. Anstelle von lichtsignalgesteuerten Knoten seien Kreisel zu erstellen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Der Autobahnanschluss Uzwil einschliesslich der Westumfahrung zwischen den beiden Knoten Augarten und Sonnental gehört dem Bund. Jegliche Arten von Anpassungen an diesen Knoten liegen entsprechend in der Zuständigkeit des Bundesamtes für Strassen (ASTRA). Die beiden Knoten des Autobahnanschlusses werden aufgrund der Anzahl Unfälle und der Schwere der Unfälle als Unfallschwerpunkte ausgewiesen. Infolge dessen muss das ASTRA Massnahmen umsetzen, um das Sicherheitsdefizit in diesem Anschlussbereich zu beheben. Um Rückstau auf der Hauptachse der Autobahn verhindern zu können, sieht das ASTRA an den beiden Knoten Augarten und Sonnental eine gezielte Steuerung zur Dosierung und Bevorzugung von Verkehrsströmen insbesondere ab der Autobahn vor.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Aufgrund der Verkehrsmodellierung im Rahmen der für den Umbau des Knotens Augarten durchgeführten Studie ist von keinem massgebenden Schleichverkehr durch Oberbüren auszugehen.
2. Ob bei Verkehrsknoten Kreiselsysteme oder Lichtsignalanlagen die optimale Lösung sind, hängt massgeblich von der konkreten örtlichen Situation ab. Im Fall des Anschlusses Uzwil wurden im Rahmen der gemeinsamen Planung von ASTRA und Kanton Kreiselsysteme geprüft, erwiesen sich aber nicht als beste Lösung. Als Bestvariante aus dieser Planungsphase ergab sich ein System mit lichtsignalgesteuerten Knoten. Als Hauptgründe für die Favorisierung des lichtsignalgesteuerten Knotens bezeichnet der Planungsbericht eine abgestimmte Koordination des Verkehrsablaufs mit den Autobahnanschlüssen (Steuerbarkeit), die Attraktivität und Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr, die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (öV) und den Flächenbedarf. Für die Regierung kommen nur mit dem ASTRA abgestimmte Lösungsansätze in Frage. Da Kreiselsysteme grundlegende Forderungen des ASTRA wie die Verhinderung von Rückstau auf die Hauptachse der Autobahn nicht erfüllen können, wurde diese Variante in der Studienphase verworfen.
3. Die ideale Linienführung des Fuss- und Veloverkehrs muss schnell, direkt und sicher sein. Der Kanton St.Gallen bietet grundsätzlich auf seinen Strassen für alle Nutzerinnen und Nutzer ein Angebot an, das obigen Ansprüchen bestmöglich entspricht. Entsprechend wurden auch auf der Westumfahrung, die als regionale Veloroute ausgeschieden ist, detaillierte Abklärungen für die optimale Linienführung des Fuss- und Veloverkehrs getroffen. So wurde in der Planungsphase für die Fuss- und Veloverkehrsführung eine Vertiefungsstudie durch-

geführt. Dabei wurden auf der Westumfahrung Radstreifen und kombinierte Geh- und Radwege geprüft. Zusätzlich wurde durch die politische Gemeinde Uzwil eine übergeordnete Fuss- und Veloverkehrsführung geprüft. Im Variantenvergleich der Vertiefungsstudie erfüllte die Variante «Radstreifen» die gestellten Anforderungen am besten und wurde entsprechend in der Projektierung weiterverfolgt.

Darüber hinaus besteht für Velofahrende eine direkte Verbindung vom Augarten ins Zentrum Oberbüren, die nicht über die Autobahnzufahrt führt (Strecke Bahnhofstrasse – Buechental – Neudorf). Wie bereits erwähnt, ist auf dieser Strecke nicht von einem massgebenden Schleichverkehr auszugehen. Von der Strasse Neudorf zweigen Strassen zum Industriegebiet östlich des Autobahnzubringers ab, während dieses Gebiet ab Autobahnzubringer bzw. ab Westumfahrung für den Fahrverkehr nicht erreichbar ist. Dies ist der Sicherheit des Veloverkehrs bereits dienlich.

4. Die Beurteilung eines direkten Anschlusses der Industrie Haslen an den Knoten «Anschluss Nord» liegt in der Hoheit des ASTRA. Aus Sicht der Regierung würde aber die direkte Erschliessung der Industrie Haslen einen unverhältnismässigen Eingriff in das angrenzende Privatgrundstück darstellen. Eine direkte Anbindung an den Anschluss Nord würde ein flächenintensives Verzweigungsbauwerk mit zusätzlichen Vorsortierspuren erfordern, das die Verkehrssicherheit der Querspange zwischen Knoten Augarten und Kreisel Sonnenthalstrasse negativ beeinflussen würde. Zudem widerspricht ein solcher Anschluss dem Grundsatz der rückwärtigen Erschliessung und der Netzhierarchie.