

Interpellation Gahlinger-Niederhelfenschwil vom 7. Juni 2021

Mit Testlauf zum Erfolg rund um den Augarten

Schriftliche Antwort der Regierung vom 15. Juni 2021

Damian Gahlinger-Niederhelfenschwil erkundigt sich in seiner Interpellation vom 7. Juni 2021 nach der Möglichkeit, am Knoten Augarten in Uzwil einen Verkehrsversuch mittels Kreiselsystemen anzuordnen, um die Auswirkungen auf die umliegenden Knoten zu erheben. Gleichzeitig sollen auch Kreiselsysteme auf den nachgelagerten Knoten mitgetestet werden.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Verkehrsversuche können unter anderem eingesetzt werden, um die Auswirkungen von neuen Verkehrsregimen und Verkehrsführungen zu erheben. Verkehrsversuche sind auf höchstens ein Jahr beschränkt und werden üblicherweise im bestehenden Strassenraum angeordnet. Werden Baumassnahmen erforderlich, kann für diese Baumassnahmen nur dann auf ein Auflageverfahren nach Strassengesetz (sGS 732.1; abgekürzt StrG) verzichtet werden, wenn die Ausbauten als klein und unbedeutend beurteilt werden.

Im Vorfeld des Projekts für den Knoten Augarten wurde zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Jahr 2015 eine Studie für die Optimierung der gesamten Querspange Oberbüren–Uzwil erarbeitet, in der alle Knoten in diesem Perimeter aufeinander abgestimmt wurden. In dieser Studie wurden verschiedene Kreisellösungen am Knoten Augarten überprüft. Nur mit einem sogenannten Turbokreisel (zweistreifiger Kreisel mit versetzten Zufahrtsachsen) konnte eine ausreichende Verkehrsqualität für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nachgewiesen werden. Diese Lösungsvariante wurde in einem Variantenvergleich zu Gunsten des dem Kantonsrat in der Aprilsession 2021 unterbreiteten Ausbauprojekts verworfen. Die massgebenden Nachteile des Turbokreisels gegenüber dem Projekt, auf das der Kantonsrat in der Aprilsession 2021 nicht eingetreten ist, waren insbesondere:

- anspruchsvolle Querungen für Velofahrende und Zufussgehende mit längeren Wegen;
- Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs nicht möglich;
- grösserer Bedarf an Flächen / Landerwerb.

Aus Sicht der Regierung muss das Vorhaben «Umbau des Knotens Augarten der Kantonsstrasse Nr. 38 in Uzwil» nach dem Nichteintretensentscheid des Kantonsrates in der Aprilsession 2021 aufgrund der diametral unterschiedlichen Beweggründe für den Nichteintretensentscheid nochmals in enger Zusammenarbeit mit allen Interessengruppen sowie insbesondere auch mit dem ASTRA besprochen und anschliessend neu erarbeitet werden. Nur dadurch wird es möglich, dem Kantonsrat ein mehrheitsfähiges Projekt zu unterbreiten. Die dafür nötigen Arbeiten werden erhebliche personelle Ressourcen und Zeit beanspruchen, sodass eine angepasste Vorlage für das Vorhaben dem Kantonsrat frühestens im Jahr 2022 unterbreitet werden kann.

Zu den einzelnen Fragen:

- 1./3. Der bekannte Flächenbedarf und die massiven Ausbauten für einen Turbokreisel oder allenfalls einen zweistreifigen Kreisel lassen keine kurzfristige Anordnung eines Verkehrsversuchs zu. Dazu müsste ein ordentliches Strassenbauverfahren durchlaufen werden. Zudem wäre mit diesem Vorgehen keine Abwägung zwischen den verschiedenen Interessen möglich. Sowohl die entgegengesetzten Haltungen zum Knotenausbau, zur Leistungsfähigkeit

und zur Qualität für den Fuss- und Veloverkehr, die schlussendlich zum Nichteintretensentscheid des Kantonsrates geführt haben, als auch die Interessen der direkt angrenzenden Werkeigentümer ASTRA und Gemeinden könnten so nicht gegeneinander abgewogen werden. Auch aus wirtschaftlicher Sicht wäre ein solch massiver Ausbau für einen Verkehrsversuch mit einem Turbokreisel unverhältnismässig, da die Anordnung auf höchstens ein Jahr beschränkt wäre und bei einem nicht zufriedenstellenden Resultat die Massnahmen wieder zurückgebaut werden müssten. Unter anderem wäre ein Grossteil der bestehenden Steuerungsanlage für den Versuch zu entfernen und es wären grosse zusätzliche Verkehrsflächen zu erstellen, die, je nach Resultat des Versuchs, wieder in den ursprünglichen Zustand zurückzusetzen wären. Eine in der Interpellation vorgeschlagene Versuchsanordnung ist aus Sicht der Regierung weder machbar noch zielführend.

2. Die Verkehrsplanung kennt verschiedene wissenschaftliche Ansätze zur Bestimmung von Nachweisen für Knoten und Systeme. Seit rund 50 Jahren sind an Universitäten analytische Methoden entwickelt und verfeinert worden, mit denen Knotenkapazitäten und Qualitätsstufen für Verkehrssysteme nachgewiesen werden können. Diese fanden Eingang in die einschlägigen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute. Seit rund 20 Jahren werden vermehrt Simulationsprogramme eingesetzt. Je nach Betrachtungsperimeter und Zielsetzung bieten sich dazu verschiedene Modellarten an. Diese Werkzeuge haben sich bewährt und erlauben es, ohne aufwändige Ausbauten die Wirkung von Massnahmen auszuweisen.

Auf der Querspange Oberbüren–Uzwil wurden alle Knoten analytisch nachgewiesen und für die bezeichnete Bestvariante eine Mikrosimulation über die ganze Querspange erstellt. Während der Projektierung wurde im Jahr 2017 in einer weiterführenden Studie der Handlungsbedarf für die Knoten Gupfen- / Flawilerstrasse, Gupfen- / Waldburg- / Meisenstrasse und Gupfenstrasse / Grossacker ausgewiesen. Gemäss dieser Studie ist der Knoten Gupfen- / Waldburg- / Meisenstrasse bis im Jahr 2030 mit einer Lichtsignalanlage auszustatten.