



# **ENTWICKLUNG ZENTRUM UZNACH**

**Planungsstand der flankierenden  
Massnahmen (FlaMa) zur  
regionalen Verbindungsstrasse  
A15-Gaster (RVS) und  
Einladung zur Mitwirkung**



## 1. Ausgangslage

### 1.1. Heutige Situation

Die Gemeinden der Region ZürichseeLinth haben in den letzten Jahren einen starken Wachstumsschub erlebt. Auf den Strassen und in den Zügen sind immer mehr Menschen unterwegs. Dies führt zu einer Überlastung des regionalen Verkehrssystems, wovon Uznach als urbane Zentrumsgemeinde besonders stark betroffen ist. 17 600 Fahrzeuge durchqueren im Durchschnitt täglich das Städtchen. – Dieses Verkehrsaufkommen ist etwa gleich gross wie im Gotthard-Tunnel. – Spitzenwerte liegen in Uznach sogar bei rund 19 000 Fahrzeugen pro Tag. Auch auf den Zufahrtsstrecken ist die Belastung hoch: Auf der Zürcherstrasse werden täglich bis zu 15 100, auf der Gasterstrasse bis zu 8 000 und auf der Rickenstrasse bis zu 7 500 Fahrzeuge gezählt. Die hohe Frequenz und der Rückstau von der Bahnbarriere Grynaustrasse her beeinträchtigen die Aufenthalts- und Lebensqualität stark. Dies weit über das Städtchen hinaus, weshalb bereits seit Jahrzehnten nach Lösungen gesucht wird.

Das kantonale Tiefbauamt plant die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster (RVS). Sie führt grossräumig um das Siedlungsgebiet von Uznach herum, entlastet das Zentrum und sorgt darüber hinaus für eine bessere Erschliessung des Siedlungsgebiets von Uznach West.

Im Zusammenhang mit diesem Projekt ergibt sich für die Gemeinde Uznach die Chance, dem Städtchen Qualität zurückzugeben, es als Zentrum aufzuwerten und für alle attraktiver zu gestalten. Dazu braucht es flankierende Massnahmen (FlaMa), die mithelfen, den Verkehr möglichst effizient auf die neue Strasse zu verlagern und das Zentrum vom Durchgangsverkehr zu befreien. Für die Planung und Umsetzung dieser Massnahmen ist die Gemeinde Uznach zuständig.

### 1.2. Bisherige Planung

In einem ersten Schritt hat der Gemeinderat 2016 zusammen mit Vertretern/-innen der politischen Parteien, des Gewerbes sowie mit Einwohnern/-innen Ideen zur Zentrumsaufwertung diskutiert. Aus dieser Mitwirkung entstand das Konzept «Aufwertung Städtli/Zentrum Uznach».

Auf Basis dieses Konzepts und abgestimmt auf den Planungsprozess der RVS wurde 2020 in einem zweiten Schritt die Planung für die FlaMa fortgesetzt. Dabei hatten folgende Handlungsfelder Priorität:

- **FlaMa 1:** Entwicklung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) für das Städtchen
- **FlaMa 2:** Umgestaltung der Ortseingänge
- **FlaMa 3:** Erarbeitung eines Kaskadenmodells Temporegime

In einem nächsten Schritt möchte der Gemeinderat den Planungsstand der FlaMa mit der Bevölkerung diskutieren und die Entwürfe weiterentwickeln.

### 1.3. Kommunikation des Gemeinderats

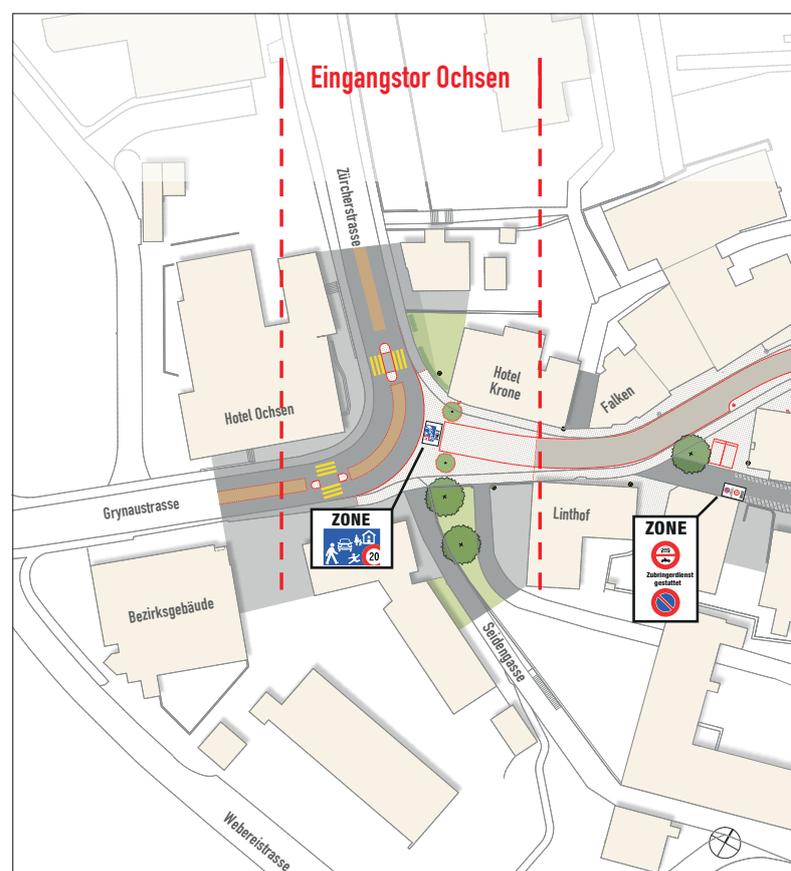
Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass die Entlastung und Aufwertung des Städtchens im Meinungsbildungs- und Entscheidungsprozess zur RVS eine zentrale Rolle spielt. Das Informationsbedürfnis ist entsprechend hoch. Aus diesem Grund kommuniziert er die bisherige Planung bereits jetzt – frühzeitig und transparent. Zeitlichen Verschiebungen im Projektablauf und sogar Projektänderungen kann im Nachhinein immer noch gebührend Rechnung getragen werden (siehe Kap. 6, Weiteres Vorgehen).

Die vorliegende Broschüre fasst den Planungsstand der FlaMa per Ende Januar 2021 zusammen und zeigt die Auswirkungen der bis dato geplanten Massnahmen auf die zukünftige Verkehrssituation im Städtchen auf. Mit den geplanten FlaMa können das Städtchen und das Uzner Zentrum vom Durchgangsverkehr der umliegenden Gemeinden weitgehend befreit werden. Mit dieser Informationsbroschüre werden Sie eingeladen, sich zu den geplanten FlaMa vernehmen zu lassen.

## 2. Betriebs- und Gestaltungskonzept (FlaMa 1)

### 2.1. Allgemein

Das Städtchen soll wieder zu einem attraktiven Ortszentrum werden, mit einer positiven Identität und der Ausstrahlungskraft eines Regionalzentrums. Durch die Aufwertung der diversen Plätze sowie des Strassenraums entfaltet sich das Städtchen zu einem gern besuchten Aufenthaltsort und



Konzeptidee Begegnungszone Städtchen

Erlebnisraum. Seiner historischen Vergangenheit entsprechend strahlt es Würde aus und lädt zum Verweilen ein.

## 2.2. Verkehrskonzept

### Begegnungszone

Mit der Eröffnung der RVS wird die Ortsdurchfahrt durch das Städtchen von der Kantons- zur Gemeindestrasse zurückgestuft. Erst damit wird die Voraussetzung erfüllt, den Strassenraum verkehrsberuhigt und siedlungsverträglich zu gestalten und zwar von Fassade zu Fassade. In der Begegnungszone im Städtchen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h. Das wird aber nicht durch das Aufstellen einiger Tempo-Tafeln erreicht. Um das Städtchen vom Durchgangsverkehr zu befreien, sind bauliche Elemente wie Fahrbahneinengungen (insbesondere bei den Eingängen), Belagswechsel und Baumtore vorgesehen. Das Kreuzen von Postautos bleibt – ausser im Bereich der Einengungen – nach wie vor möglich. Verkehrssimulationen und Modellrechnungen zeigen, dass auch Gelenkbusse das Städtchen weiterhin passieren können.

### Eingangstore

Mit der Umgestaltung der Ochsen- und der Rösslikreuzung wird der motorisierte Verkehr nicht länger automatisch Richtung Städtchen gelenkt. Stattdessen wird Autofahrenden der Eindruck vermittelt, nicht ins Städtchen zu gehören. Als Folge werden sie es zunehmend und wenn immer möglich mit dem Auto meiden. Das reduziert unnötige Durchfahrten. Die neue Verkehrsführung wird durch mittige Mehrzweckstreifen auf der Einfallsachse, Belagswechsel

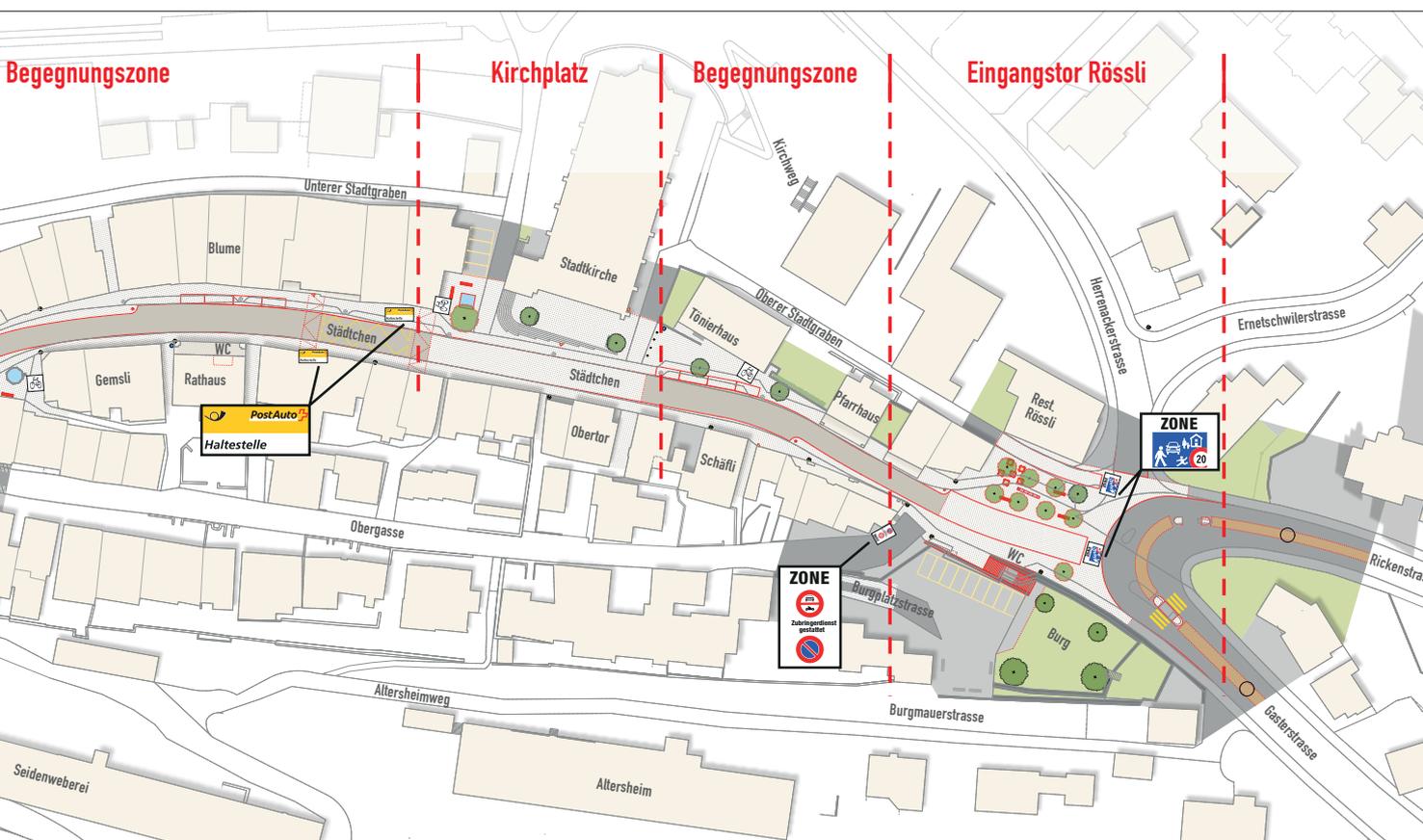
sowie Bäume bei den Eingangstoren in die Begegnungszone unterstützt.

### Fussgängerinnen und Fussgänger

Die Begegnungszone schafft die Voraussetzung für komfortable, hindernisfreie und sichere Längs- und Querverbindungen. Die Verkehrssicherheit – und insbesondere die Schulwegsicherheit – wird verbessert. Die Bedingungen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität werden optimiert. Generell erhalten Fussgänger/-innen mehr Platz. Dies zeigt sich insbesondere bei den Eingangstoren, dem Kirchplatz sowie den Fahrbahneinengungen. In der Begegnungszone sind Fussgänger/-innen vortrittsberechtigt. Die Verkehrsteilnehmenden nehmen aufeinander Rücksicht. Die offiziellen Wanderwege führen künftig nicht mehr über die Obergasse, sondern durch das Städtchen mit seinen Ladengeschäften und Restaurants.

### Velofahrerinnen und Velofahrer

Durch die deutliche Reduktion des motorisierten Verkehrs wird das Städtchen für Velofahrer/-innen attraktiver und sicherer. Die beiden bestehenden Veloabstellplätze beim Tönierhaus und beim Sustplatz sollen modernisiert und um einen weiteren Standort beim Lebensmittelgeschäft Bisig ergänzt werden. In der Begegnungszone wird der Veloverkehr im Mischverkehr mit dem übrigen Verkehr geführt. Die Mehrzweckstreifen bei den Eingangstoren Rössli und Ochsen dienen auch als Abbiegehilfe ins Städtchen. Kommunale und regionale Velowege werden neu – anstatt über die Obergasse – durch das Städtchen geführt.





## Öffentlicher Verkehr

Die heutige Bushaltestelle «Tor» am Rössliplatz wird aufgehoben und durch eine zentral gelegene Bushaltestelle beim Kirchplatz ersetzt. Damit wird die Erreichbarkeit des Uzner Zentrums optimiert und das Städtchen als Ortszentrum aufgewertet.

## Motorisierter Verkehr

Das Städtchen wird weitgehend vom Durchgangsverkehr aus den umliegenden Gemeinden befreit. Die Lärm- und Schadstoffemissionen nehmen deutlich ab. Der verbleibende motorisierte Verkehr soll so siedlungsverträglich wie möglich abgewickelt werden. Die Zufahrt für Anwohnende, Anliefernde und Besuchende bleibt gewährleistet, ebenso die Durchfahrt für Busse des öffentlichen Verkehrs und Blaulichtorganisationen.

## Parkierung

Im Städtchen bleibt eine noch zu bestimmende Anzahl an Kundenparkplätzen erhalten; einige wenige werden zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität aufgehoben. Der gewonnene Platz kann beispielsweise für die Aussenbestuhlung von Restaurants genutzt werden. Öffentliche Parkplätze bleiben in unmittelbarer Nähe bestehen (Herrenacker, Unterer Stadtgraben), werden neu realisiert (Parkhaus Schubiger-Areal) oder bestehen als Vision (Parkhaus Burgplatz).

## Veranstaltungen

Eine temporäre Teilsperrung des Städtchens für Veranstaltungen (Markt, Fasnacht, Anlässe wie Dunnschtigjass etc.) bleibt wie bis anhin möglich. Der Busbetrieb kann währenddessen via Obergasse und Herrenackerstrasse aufrecht erhalten werden.

## 2.3. Gestaltungskonzept

### Eingangstor Ochsen

Die Ochsenkreuzung bildet das westliche Eingangstor ins Städtchen. Der Platz übernimmt eine wichtige Scharnierfunktion innerhalb des Uzner Zentrums zwischen Bahnhofsgelände, Zürcherstrasse und Altstadt. Während der vom Bahnhof herkommende Fuss- und Veloverkehr gezielt in die neue Begegnungszone im Städtchen gelenkt wird, wird der Durchfahrtswiderstand für den motorisierten Individualverkehr erhöht. Mittels Signal-Ste(n) wird eine Torsituation erzeugt. Ein Baum könnte diese Wirkung zusätzlich verstärken. Zudem verdeutlicht die unterschiedliche Materialisierung der Fahrbahn den Übergang in die Begegnungszone.

### Kirchplatz

Der Kirchplatz erhält durch seine zentrale Lage im Städtchen, direkt bei der Stadtkirche und angrenzend an die neue Bushaltestelle, neues Ambiente. Publikumsorientierte Nutzungen wie Fachgeschäfte und Gastronomie unterstützen die gewünschte Nutzungsvielfalt und Belebung. Sitzgelegenheiten, Wasserelemente wie Brunnen und schattenspendende Bäume laden zum Verweilen ein. Ein charakteristischer Bodenbelag (z.B. eine Granit-Pflasterung) gibt dem Bereich ein standesgemässes Ambiente. Der



Konzept Kirchplatz



Konzept Eingangstor Rössliplatz

Kirchplatz soll auch für temporäre Veranstaltungen wie Märkte oder Kunstprojekte genutzt werden können.

### Eingangstor Rössli

Die Rösslikreuzung soll Vorplatz zum Städtchen und Aufenthaltsort mit Übersicht werden. Ein auffälliger Bodenbelag hilft mit, den motorisierten Verkehr abzubremsen. Vor dem zurückversetzten ehemaligen Gasthaus Rössli wird der bestehende Platz durch ein Baumdach, Sitzgelegenheiten und einen Brunnen aufgewertet: Die Aufenthaltsqualität wird erhöht und eine angenehme Beschattung geschaffen. Auf der anderen Strassenseite wird der erhöht liegende Burgplatz über eine Treppe und visuell stärker an das Eingangstor Rössli angebunden. Der Burgplatz fungiert einerseits als Terrasse zum Rössliplatz hin, andererseits als Aussichtspunkt in die Linthebene. Spiel- oder Sportgeräte sowie frei zugängliche Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen ein.

### Gestaltung des Strassenraums

Um den hauptsächlich Fussgängerbereich entlang der Gebäude vom Fahrbereich abzugrenzen, schlagen die Fachplaner einen breiten Randstein mit Wasserrinne vor. Zudem sind für den Fussgänger- sowie den Fahrbereich zwei

unterschiedliche Beläge angedacht. Für die Fussgängerbereiche und Plätze wird eine geschliffene Granit-Pflasterung vorgeschlagen. Im Vergleich zu den bestehenden Pflastersteinen ist diese hindernisfrei und rollstuhlgängig. Die Fahrbahn soll zugunsten der Langlebigkeit aus Asphalt bestehen, der über Einfärbung an die Granit-Pflasterung angeglichen werden kann.

### 3. Umgestaltung Ortseingänge (FlaMa 2)

Der Gemeinderat hat eine Vorstudie zur Umgestaltung der Ortseingänge in Auftrag gegeben. Auf der Zürcherstrasse, Höhe Spinnerei Uznaberg, soll der Verkehr mit einer Einfahrtsbremse entschleunigt werden (z.B. Verengung der Fahrbahn mittels Mittelinsel oder Baumtor). Das gleiche ist auch auf der Rickenstrasse von Gommiswald her sowie auf der Gasterstrasse von Kaltbrunn her angedacht.

Auf der Grynaustrasse wird das Verkehrstempo Richtung Zentrum durch den neu geplanten Kreislauf (Knoten Grynaustrasse/RVS) verlangsamt. Zusätzlich soll der Verkehr mit einer der Umgebung angepassten Strassenraumgestaltung sowie einem angemessenen Geschwindigkeitsregime abgebremst werden.

Ein verbindendes gestalterisches Element, das sich an den Ortseingängen wiederholt, könnte zur Identitätsstiftung und zur Wiedererkennung von Uznach beitragen. Denkbar wären ein spezielles/auffälliges Baumtor oder eine entsprechende Gestaltung der Fahrbahn.

### 4. Kaskadenmodell Temporegime (FlaMa 3)

#### 4.1. Ziele

Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone im Zentrumsgebiet (orange-braune Fläche, siehe Illustration «Konzept Temporegime») wird der Durchfahrtswiderstand zusätzlich erhöht. Durchgangsverkehr wird vermieden und die Siedlungsqualität weiter verbessert.

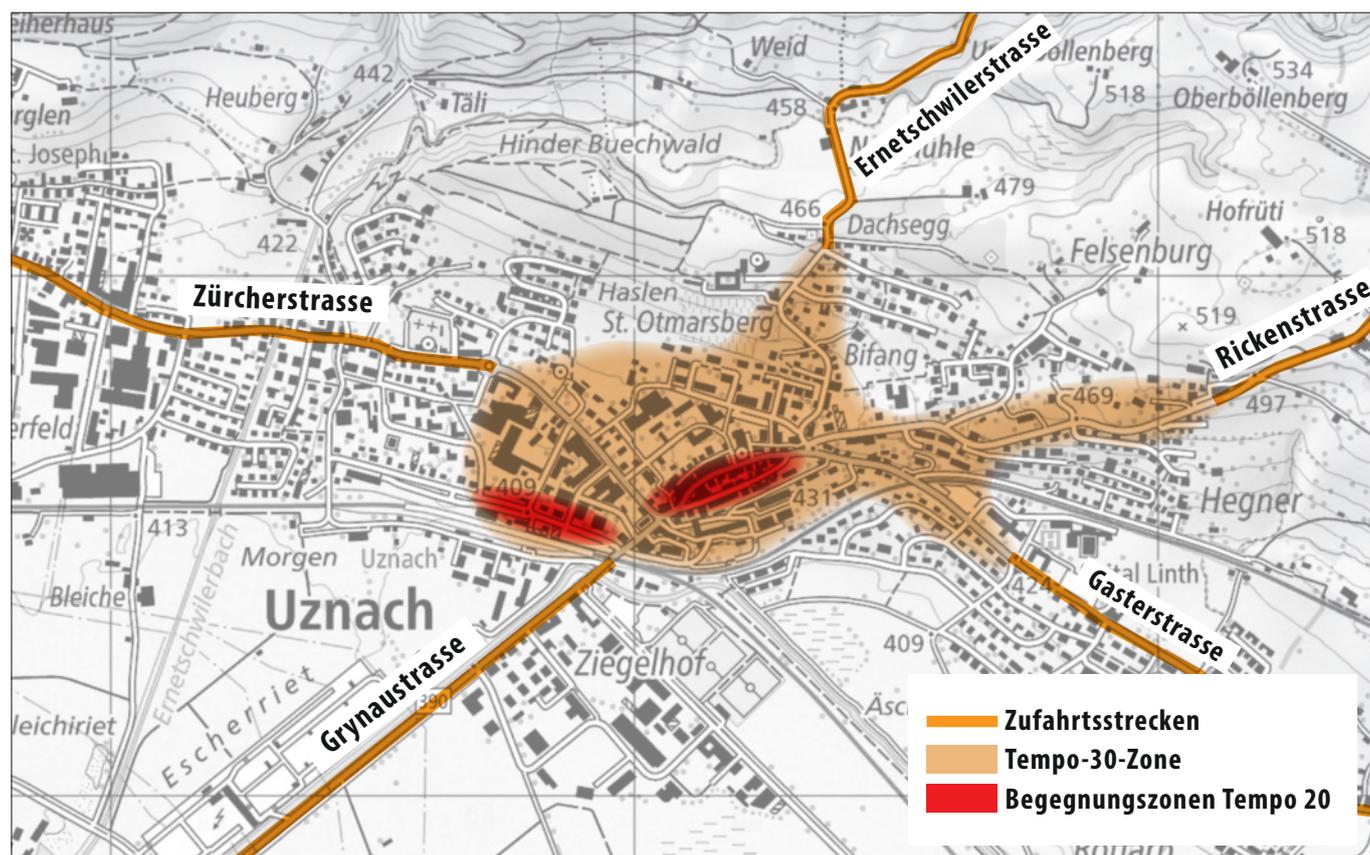
#### 4.2. Vorgehen

Die Einführung des neuen Temporegimes erfolgt stufenweise («kaskadenartig») und ist zeitlich abgestimmt auf die geplante Umgestaltung des Bahnhofareals und die Eröffnung der RVS:

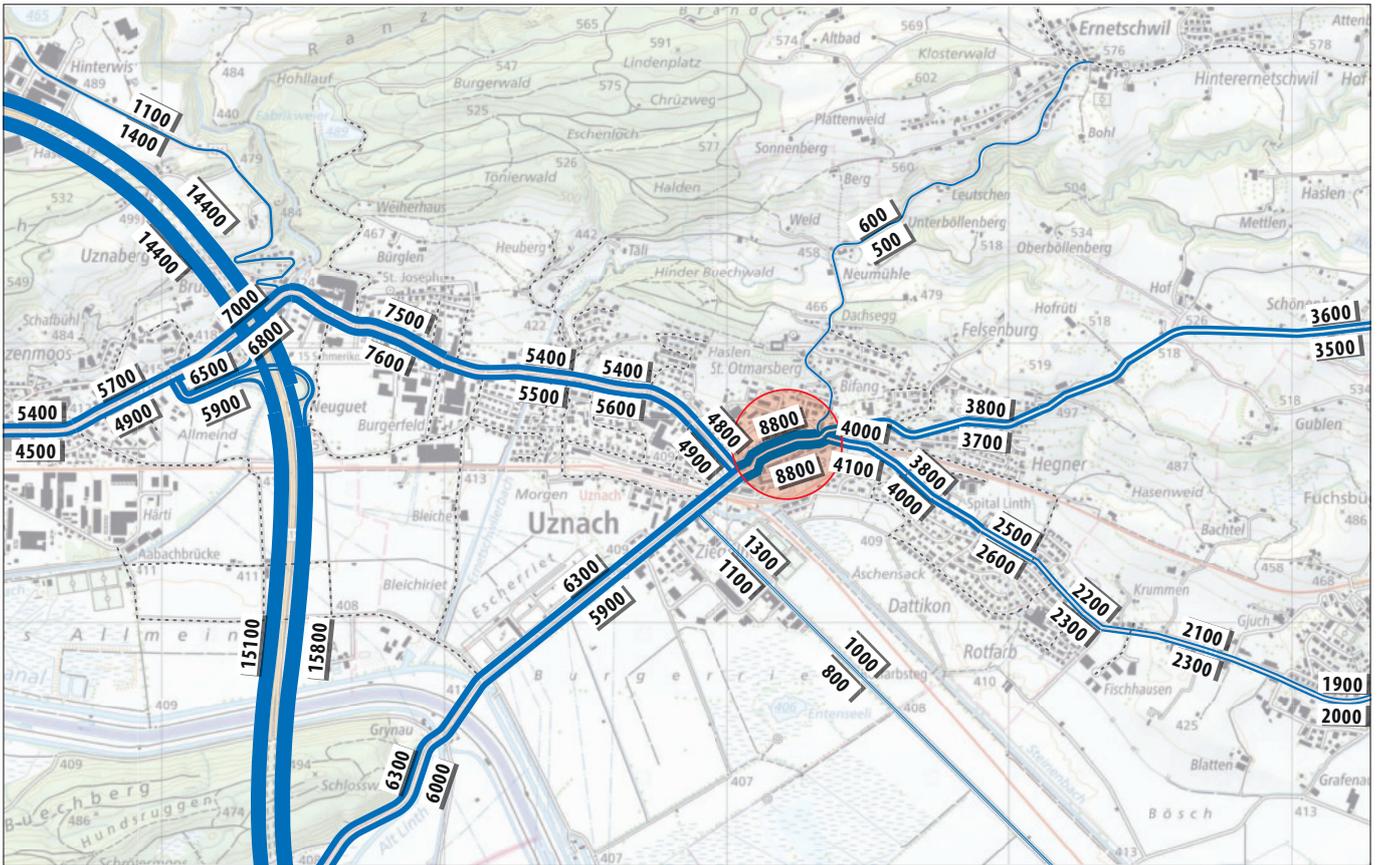
- **Phase 1:** Umgestaltung Bahnhofareal und Einführung Begegnungszone Bahnhofareal (20 km/h)
- **Phase 2:** Einführung «Begegnungszone Städtli» (20 km/h)
- **Phase 3:** Einführung Tempo-30-Zone im Zentrumsgebiet
- **Phasen 4 fortfolgend:** Weitere Massnahmen, bis die bestmögliche resp. gewünschte Verkehrsberuhigung erreicht wird.

#### 4.3. Wirkung der flankierenden Massnahmen

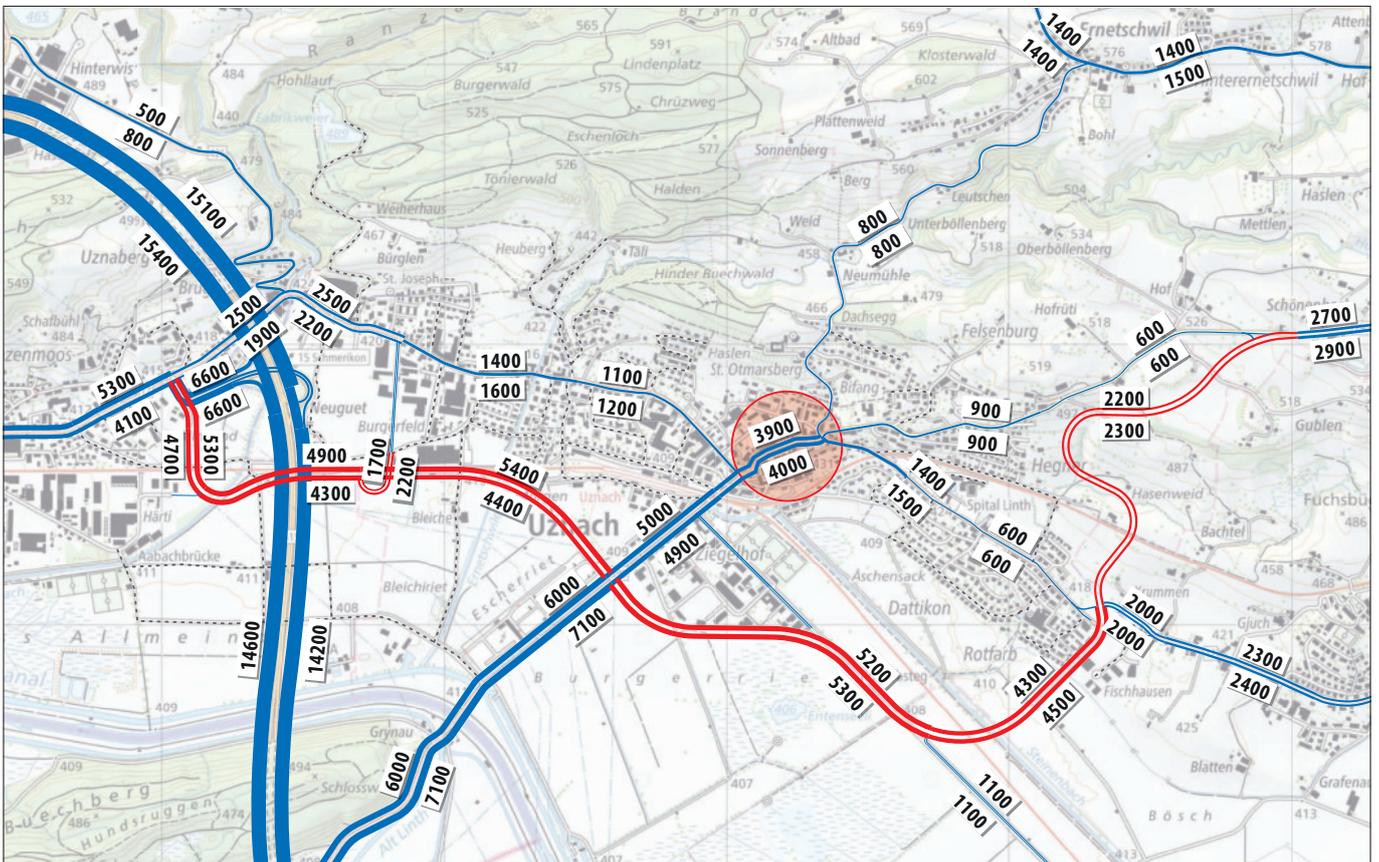
Der Gemeinderat hat den Einfluss der FlaMa auf das Verkehrsaufkommen im Uznacher Zentrum untersuchen lassen. Aktuelle Modellrechnungen belegen, dass mit den oben beschriebenen Massnahmen (Begegnungszone, Umgestaltung Ortseingänge und Kaskadenmodell Temporegime) das Verkehrsaufkommen im Städtchen bereits auf



Konzept Temporegime



Verkehrsbelastung Heute



Verkehrsbelastung mit RVS A15-Gaster und FlaMa's



rund 8000 Fahrzeuge pro Tag reduziert werden kann. In Relation zum heutigen Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 17600 Fahrzeugen pro Tag entspricht dies einer Abnahme um rund 55%. Auf den Zufahrtsstrecken Zürcher-, Gaster- und Rickenstrasse beträgt die Reduktion sogar das Drei- bis Fünffache, was auch ausserhalb des Städtchens zu mehr Lebensqualität und einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit führt.

Sollte diese Verkehrsreduktion der Mehrheit der Bevölkerung noch nicht ausreichen, sind im politischen Prozess (Petitionen, Anträge an Bürgerversammlungen) weitere Massnahmen zu erarbeiten, bis das Verkehrsaufkommen das «erträgliche» Mass nicht länger überschreitet.

## 5. Grobkostenschätzung

Die Kosten für die Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Städtchen werden bei einer Kostengenauigkeit von +/- 30 Prozent auf 3,4 Mio. Franken geschätzt. Mit Aufnahme ins Agglomerationsprogramm ist eine Mitfinanzierung des Bundes in der Höhe von 30% bis maximal 40% realistisch.

## 6. Weiteres Vorgehen

Das kantonale Tiefbauamt hatte ursprünglich die Absicht, die Vernehmlassung für das Genehmigungsprojekt Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster im 2. Quartal 2021 durchzuführen. Demnach hätte die Referendumsabstimmung voraussichtlich im Herbst 2021 stattgefunden. In der Zwischenzeit hat die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) ein Zwischengutachten erstellt. Dieses vermutet eine schwerwiegende Beeinträchtigung nationaler Schutzziele zum Nachteil des Riets, der Feuchtgebiete und des Vogelreservats. Das wirft gewichtige Fragen auf, deren Beantwortung umfangreiche Untersuchungen (Umweltverträglichkeitsbericht, spezifische Fachgutachten) nötig machen. Deren Ergebnisse sollten im Sommer 2021 vorliegen, womit eine erneute Beurteilung durch die ENHK im Herbst 2021 möglich ist. Danach folgen die Güterabwägung, Risikobeurteilung und politische Entscheidungsfindung über das weitere Vorgehen. Falls das Projekt mit den neuen Erkenntnissen weitergeführt werden kann, haben die betroffenen Gemeinden wohl erst anfangs 2022 über das Genehmigungsprojekt für die RVS Beschluss zu fassen.

Der Gemeinderatsbeschluss zum Genehmigungsprojekt untersteht dem fakultativen Referendum. Kommt dieses mit 400 Unterschriften zustande, haben die Stimmbürger/-innen die Möglichkeit, über den Gemeinderatsbeschluss und damit über die gemeinderätliche Vernehmlassung zum Strassenbauprojekt des kantonalen Tiefbauamts an der Urne abzustimmen.

Der Gemeinderat möchte mit der Mitwirkung zu den FlaMa nicht bis zur gemeinderätlichen Vernehmlassung zur RVS oder zum allfälligen Referendum dagegen warten. Er

möchte frühzeitig die Stimmung in der Bevölkerung bzgl. FlaMa spüren, sich mit neuen Argumenten auseinandersetzen und bedeutende Strömungen bei den FlaMa adäquat berücksichtigen. Deshalb führt er bis 26. April 2021 ein öffentliches Mitwirkungsverfahren durch (siehe 8. Mitwirkung).

## 7. Fazit

Mit der Begegnungszone im Städtchen, der Umgestaltung der Ortseingänge und dem Kaskadenmodell Temporegime gelingt es

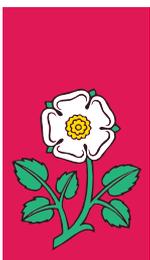
- den Durchgangsverkehr auf die RVS zu lenken
- das Verkehrsaufkommen im Städtchen um mehr als die Hälfte zu reduzieren
- das Verkehrsaufkommen auf der Zürcher-, Ricken- und Gasterstrasse um das Drei- bis Fünffache zu reduzieren
- das Städtchen von Emissionen wie Lärm, Schmutz und Abgasen zu entlasten
- das Zentrum als Erlebnisraum, Wohn-, Einkaufs- und Aufenthaltsort aufzuwerten
- die Verkehrssicherheit insbesondere für den Langsamverkehr zu verbessern.

## 8. Mitwirkung

Das Konzept «Aufwertung Städtli/Zentrum Uznach», die Dossiers FlaMa und BGK sowie weitere Informationen zum Projekt Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster und zu den flankierenden Massnahmen finden Sie unter:

- [www.a15-gaster.ch](http://www.a15-gaster.ch)
- [www.uznach.ch/Aktuelles/Medienmitteilungen](http://www.uznach.ch/Aktuelles/Medienmitteilungen)

Der Gemeinderat lädt Sie, liebe Uznerinnen und Uzner ein, sich mit den FlaMa und dieser Broschüre auseinanderzusetzen und sich bis 26. April 2021 schriftlich vernehmen zu lassen an [kanzlei@uznach.ch](mailto:kanzlei@uznach.ch) oder Gemeindeganzlei Uznach, Städtchen 10, Postfach 233, 8730 Uznach.



GEMEINDE  
UZNACH