
Gemeinde Uznach

Dossier über die flankierenden Massnahmen erster Priorität

Flankierende Massnahme 1

Bericht zum Betriebs- und Gestaltungskonzept Städtli, 4. Dezember 2020

Flankierende Massnahme 2

Factsheet – Umgestaltung Ortseingänge, 4. Dezember 2020

Flankierende Massnahme 3

Factsheet – Kaskadenmodell Temporegime, 4. Dezember 2020

Auswirkungen der RVS A15-Gaster und der flankierenden Massnahmen auf das künftige Verkehrsaufkommen

Modelltechnische Umsetzung FlaMa Uznach, 4. Dezember 2020, EBP Schweiz AG

Gemeinde Uznach

Flankierende Massnahme 1

Betriebs- und Gestaltungskonzept Städtli

Bericht

Zürich, 4. Dezember 2020



Impressum

Auftraggeber	Gemeinde Uznach	
Begleitgruppe	Diego Forrer Felix Schnyder Mario Beretta Erwin Bolt Timmo Suter Matthias Dörig	Gemeindepräsident (Vorsitz) Gemeinderat Leiter Abteilung Tiefbau Kantonspolizei St. Gallen Tiefbauamt St. Gallen Leuz & Benz AG
Auftragnehmer	sa_partners, ewp AG Zürich	
Projektleitung	Fabian Mariani Telefon 044 283 83 60 Direktwahl 044 283 83 62 fabian.mariani@ewp.ch	
Projektteam	Fabian Mariani (ewp, Gesamtprojektleiter) Stefanie Kraus (ewp, stv. Projektleiterin) Lea von Moos (sa_partners, Projektleiterin sa_partners)	
Auftragsnummer	4000620	

U:\Projekte Effretikon_R_M\5_Gemeinden\Uznach\4000620_Umgestaltung_Staedtli\07_Berichte\Bericht_BGK_Städtli.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
	1.1 Ausgangslage	5
	1.2 Aufgabenstellung	5
	1.3 Vorgehen und Prozess	6
	1.4 Grundlagen	7
2	Analyse	8
	2.1 Wichtige Erkenntnisse aus den bisherigen Planungsgrundlagen	8
	2.2 Fussverkehr	8
	2.3 Veloverkehr	9
	2.4 Öffentlicher Verkehr	9
	2.5 Motorisierter Individualverkehr	9
	2.6 Unfallauswertung	10
	2.7 Historische Entwicklung	11
	2.8 Strassenraum und Ortsbild	12
	2.9 Nutzungsstruktur	14
	2.10 Synthese Analyse	15
3	Rahmen und Ziele	16
	3.1 Randbedingungen	16
	3.2 Ziele	16
4	Variantenentwicklung und Variantenbewertung	18
	4.1 Beurteilung bestehendes BGK	18
	4.2 Sequenzen und Funktionen des Strassenraums	20
	4.3 Vertiefungsbereich Kirchplatz	21
	4.4 Vertiefungsbereiche Eingangstore Ochsen und Rössli	22
5	Bestvariante	24
	5.1 Verkehrskonzept	24
	5.2 Gestaltungskonzept	26
	5.3 Kostenschätzung	31
	5.4 Klärung im Vor-/Bauprojekt	31
6	Fazit und weiteres Vorgehen	32

Anhang

Anhang A	Planunterlagen
Anhang B	Grobkostenschätzung
Anhang C	Auslegeordnung über Belagsarten

Abkürzungsverzeichnis

BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Mo-So)
FGSO	Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche
FlaMa	Flankierende Massnahme(n)
IVS	Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
LKW	Lastkraftwagen
PW	Personenwagen
RVS	Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster (bis 2019 A53-Gaster)

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die geplante regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster (im folgenden RVS genannt) soll Uznach in absehbarer Zeit vom Durchgangsverkehr entlasten. Die Gemeinde möchte die damit einhergehende Chance zur Weiterentwicklung und Aufwertung der Gesamtgemeinde und insbesondere des Zentrums mit der Altstadt nutzen. Mit der angestrebten Abklassierung einiger Kantonsstrassen zu Gemeindestrassen ergibt sich für die Gemeinde ein zusätzlicher Handlungs- und Gestaltungsspielraum, den es zugunsten einer hohen Siedlungs- und Aufenthaltsqualität zu nutzen gilt.

Für die Verlagerung des Verkehrs auf die RVS benötigt es zwingend flankierende Massnahmen in Uznach. sa_partners und ewp stellten am Workshop vom 23.02.2019 dem Gemeinderat eine Ausleageordnung über mögliche flankierende Massnahmen auf. Daraufhin hat der Gemeinderat festgelegt, die beiden flankierenden Massnahmen 1 «Strassenraumgestaltung und Begegnungszone Städtli» und 2 «Umgestaltung Ortseingänge» weiter zu konkretisieren, insbesondere da diese in Abhängigkeit mit der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster und dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation der AggloObersee stehen. Anhand der Überprüfung des Durchfahrtswiderstandes im Verkehrsmodell wurde jedoch festgestellt, dass diese beiden flankierenden Massnahmen noch nicht die erwünschte Entlastungswirkung zur Folge haben. Zur Erreichung der Zielvorstellungen der Gemeinde wurde daher die dritte flankierende Massnahme «Kaskadenmodell Temporegime» ausgelöst. Im vorliegenden Bericht wird die flankierende Massnahme 1 im Sinne eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts behandelt. Die flankierenden Massnahmen 2 «Umgestaltung Ortseingänge» und 3 «Kaskadenmodell Temporegime» werden in den diesem Dossier zugehörigen Factsheets ausgeführt.

1.2 Aufgabenstellung

Ziel ist es, die Strassenraumgestaltung des Städtlis mit den Knoten Ochsen und Rössli aufbauend auf den bestehenden Konzepten und Ideen (Konzept Aufwertung Städtli / Zentrum Uznach, Juni 2016) zu konkretisieren und in ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu überführen. Die Ergebnisse dienen im Zusammenhang mit der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster als Teil des Gesamtpakets (RVS und FlaMa), als Argumentarium und Kommunikationsmittel gegenüber der Bevölkerung sowie als Grundlage für die Konkretisierung der angemeldeten Massnahmen im Agglomerationsprogramm der 4. Generation der AggloObersee.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept soll betriebliche und gestalterische Aspekte integriert betrachten und als Teil einer Gesamtinteressenabwägung festlegen. Nebst der Analyse gilt es auch die Ziele/Randbedingungen festzulegen. Aufbauend auf der Analyse und den Zielen werden die Lösungsansätze skizziert und anschliessend im CAD konstruiert. Ein wichtiger Bestandteil ist auch der Einbezug von Gemeinde und Kanton. Diese sollen frühzeitig in den Prozess miteinbezogen werden.

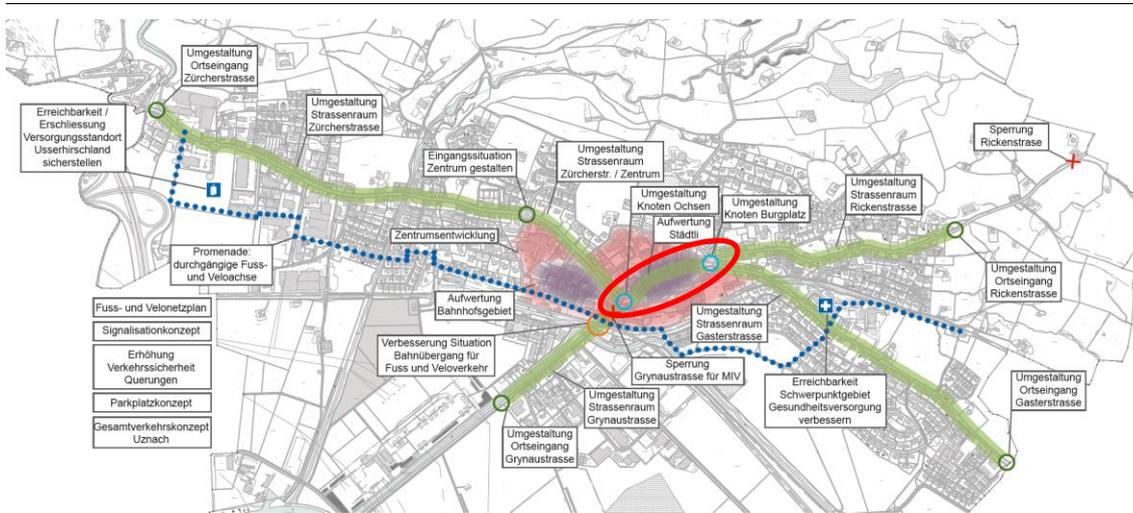


Abbildung 1: Auslegeordnung flankierende Massnahmen vom 22.02.2019 (rote Umrandung = BGK Städtli)

1.3 Vorgehen und Prozess

In die Planung des BGK sind folgende Personen involviert.

Name	Institution/Unternehmung	Funktion im Projekt
Gemeindevertreter		
Diego Forrer	Gemeindepräsident	Vorsitz
Felix Schnyder	Gemeinderat Ressort Liegenschaften / Verwaltung	
Mario Beretta	Leitung Abteilung Tiefbau	
Projektteam		
Lea von Moos	sa_partners	Projektleitung sa_partners
Fabian Mariani	ewp	Gesamtprojektleitung
Stefanie Kraus	ewp	Stv. Projektleitung
Verkehrsmodellierung		
Marco Rothenfluh	Ernst Basler + Partner AG	Verkehrsmodellanalysen
Begleitgruppe		
Erwin Bolt	Kantonspolizei St. Gallen	
Timmo Suter	Tiefbauamt St. Gallen	
Matthias Dörig	Leuz & Benz AG	

Tabelle 1: Projektbeteiligte

Sämtliche durchgeführten Besprechungen für die Erarbeitung des vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes sind in der Tabelle mit Datum und Art der Veranstaltung festgehalten.

Datum	Veranstaltung	Teilnehmende
10.01.2020	1. Sitzung	Gemeindevertreter und Projektteam
27.03.2020	2. Sitzung	Gemeindevertreter, Projektteam und Begleitgruppe
22.04.2020	Vorstellung vor dem Gemeinderat	Gemeinderat, Gemeindeschreiber, Projektteam
10.09.2020	3. Sitzung	Gemeindevertreter, Projektteam, Verkehrsmodellierung, Tiefbauamt St. Gallen, Leuz & Benz AG
15.10.2020	4. Sitzung	Gemeindevertreter, Projektteam, Verkehrsmodellierung

Tabelle 2: Sitzungsjournal

Im Laufe der Erarbeitung der flankierenden Massnahmen resp. der Überprüfung des Durchfahrtswiderstandes im Verkehrsmodell wurde festgestellt, dass die beiden flankierenden Massnahmen 1 «Betriebs- und Gestaltungskonzept Städtli» und 2 «Umgestaltung Ortseingänge» noch nicht die erwünschte Entlastungswirkung zur Folge haben. Daher wurde vom Gemeinderat Uznach die dritte flankierende Massnahme «Kaskadenmodell Temporegime» ausgelöst, mit welcher die gewünschte Verkehrslenkung und Entlastungswirkung des Uzner Zentrums erreicht wird.

1.4 Grundlagen

KANTONALE UND KOMMUNALE PLANUNGEN UND AUSWERTUNGEN

- [1] Unfallauswertungen Hauptstrasse (Zeitraum 2014-2019), Kantonspolizei St. Gallen
- [2] Kommunalen Richtplan
- [3] Masterplan Uznach, Fortschreibung 2019, 13.06.2019, sa_partners
- [4] Entwicklungskonzept Zentrum Uznach, 16.12.2019, sa_partners
- [5] Projektdokumentation Konzept Aufwertung Städtli / Zentrum Uznach, 17. Juni 2016, sa_partners und ewp
- [6] Strassenklassierung und Koordinationsbedarf, Regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster und flankierende Massnahmen 26.09.2019, sa_partners und ewp
- [7] Schlussbericht, Zweckmässigkeitsbeurteilung Regionale Entlastungsstrasse A53 – Gaster, Tiefbauamt des Kantons St. Gallen, 13. Dezember 2011
- [8] Modelltechnische Umsetzung FlaMa Uznach, EBP Schweiz AG, 4. Dezember 2020
- [9] Studie Velonetzplanung, Lokale Velo-Haupttrouten, aggloobersee, Entwurf vom 20.06.2019

VSS-NORMEN

- [10] SN 40 201 Geometrisches Normalprofil, Grundabmessungen und Lichtraumprofil, 31.03.2019

[11] SN 40 273a Knoten, Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene, 31.03.2019

WEITERE GESETZE

[12] Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG), 13.12.2002

2 Analyse

2.1 Wichtige Erkenntnisse aus den bisherigen Planungsgrundlagen

Aus den kommunalen Planungen resp. dem kommunalen Richtplan [2], dem Masterplan Uznach [3] und dem Entwicklungskonzept Zentrum Uznach [4] geht hervor, dass das Städtli nach der Realisierung der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster (RVS) in eine attraktive Begegnungszone umgestaltet werden soll. Im Städtli soll der öffentliche Raum Würde repräsentieren und zum Verweilen einladen, sodass Uznach als Regionalzentrum wahrgenommen wird. Mit der Aufwertung des Strassenraumes soll sich das Städtli zum Aufenthaltsort und Erlebnisraum für Anwohner, Beschäftigte und Gäste entwickeln. Die Durchlässigkeit für Fussgänger innerhalb des Städtli soll erhöht werden. Die Eingangstore Ochsen und Rössli des Städtlis stellen wichtige Schlüsselräume dar und sollen ortsbauliche Akzente aufweisen. Mit der Umgestaltung der Eingangstore sollen gleichzeitig die neuralgischen Unfallstellen verbessert bzw. die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Im Jahre 2016 entwickelten sa_partners und ewp mit der Gemeinde Uznach ein Konzept zur Aufwertung des Städtli [5]. Im Rahmen dieses Projektes wurden u.a. drei Varianten bezüglich Nutzung und Städtebau sowie verschiedene verkehrliche Entwicklungsvarianten aufgezeigt. Diese Varianten wurden in der Begleitgruppe (u.a. Gewerbevertreter, Anwohner) und dem Gemeinderat besprochen. Aus der Projektdokumentation «Konzept Aufwertung Städtli / Zentrum Uznach» vom 17.06.2019 geht hervor, dass die Einrichtung einer Begegnungszone im Städtli von Allen bevorzugt wird. Bezüglich den Entwicklungsvarianten wird eine Kombination aus der Variante «Oase Altstadt» und «Erlebnis Altstadt» präferiert. In diesem Zusammenhang wurde auch ein erster Entwurf eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) aufskizziert. Dieser Entwurf wurde im vorliegenden BGK beurteilt und weiter konkretisiert.

2.2 Fussverkehr

Das Städtli bildet im Fusswegenetz ein wichtiges Ziel-/Quellgebiet und fungiert als Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem östlichen Siedlungsgebiet. Zudem geht aus den bisherigen Planungen die Wichtigkeit der Durchlässigkeit des Städtlis (Längs- und Querrichtung) hervor. Die heutige Verkehrsmenge im Städtli führt jedoch zu einer starken Trennwirkung und beschränkt daher die vielen Querverbindungen für den Fussverkehr sowie die Attraktivität zum Flanieren. Da diese Querverbindungen unter anderem die Schule verbinden bzw. Schulwege darstellen, auf denen Kinder mit einem besonders hohen Schutzbedürfnis verkehren, sind sie möglichst sicher auszugestalten.

Das Städtli ist gut in das kantonale Wanderwegnetz eingebunden. Vier Wanderwege aus der Lintebene werden beim Bahnübergang Grynaustrasse gebündelt und führen durch die Obergasse und verteilen sich beim Eingangstor Rössli in die nordöstlichen Gebiete am Hang (vgl. Fazitanalyseplan im Anhang A). Die Führung des Wanderweges über die Obergasse, abseits von den publikumsorientier-

ten Nutzungen im Städtli, ist vermutlich auf die derzeit hohe Verkehrsbelastung im Städtli zurück zu führen. Eine Führung des Wanderweges durch das Städtli wäre nach der Umgestaltung sowohl für den Fussverkehr attraktiver als auch für die publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen, da diese zusätzliche Laufkundschaft bekämen.

2.3 Veloverkehr

Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramm Obersee wurde eine Studie zur Velonetzplanung [9] erstellt. Das Städtli wird in diesem Konzept gut in das Velonetz eingebunden. Ein übergeordneter kantonaler Veloweg soll durch die Obergasse geführt werden und eine lokale Verbindung durch das Städtli (vgl. Fazitanalyseplan im Anhang A). Derzeit wird der Veloverkehr am Knoten Ochsen und Rössli sowie im Städtli im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Auf der Obergasse ist die Führung im Mischverkehr vertretbar, da die Verkehrsmenge sehr gering bzw. nur Zubringerdienst zugelassen ist. Nach Umgestaltung des Städtlis ist eine Führung der überkommunalen Veloroute durch die Hauptachse des Städtli sinnvoll, da die Velofahrenden weniger Höhenmeter überwinden müssen und auch die publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen mit dem Velo angebunden werden.

Derzeit sind entlang der Strasse durch das Städtli zwei kleine Veloabstellanlagen vorhanden. Zusätzlich soll ein angemessenes Angebot weiterer Veloabstellplätze, dispers angeordnet, geschaffen werden.

2.4 Öffentlicher Verkehr

Das Städtli liegt vorwiegend in der öV-Gütekategorie B und ist somit gut erschlossen. Es befindet sich fünf bis zehn Gehminuten vom Bahnhof Uznach entfernt. Zusätzlich ist es mit der Postautohaltestelle «Uznach, Tor» mit dem öffentlichen Verkehr verbunden (vgl. Fazitanalyseplan im Anhang A). Diese Haltestelle entspricht noch nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Insgesamt drei Postautolinien führen durch das Städtli. Es sind dies die Linien 631, 632 und 633, auf denen Standardbussen mit einer Länge von 12 m verkehren.

2.5 Motorisierter Individualverkehr

Die Hauptachse durch das Städtli, die Zürcher-, Grynau-, Gaster- und Rickenstrasse sind derzeit als Kantonsstrassen klassiert. Mit der Realisierung der RVS ist beim Städtli von einer Abklassierung von der Kantonsstrasse zu einer Gemeindestrasse auszugehen.

Verkehrsmengen

Der DTV für das Jahr 2018 durch das Städtli liegt bei rund 16'700 Fahrzeugen pro Tag. Gemäss Verkehrsmodell von EBP für den Prognosezustand 2030 wird der künftige DTV im Städtli bei rund 8'000 Fahrzeugen pro Tag [8] liegen. Dem Verkehrsmodell wurden folgende drei ausgearbeiteten flankierende Massnahmen hinterlegt:

1. Betriebs- und Gestaltungskonzept Städtli
2. Umgestaltung Ortseingänge
3. Kaskadenmodell Temporegime

Temporegime

Die heutige signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt 40 km/h. Aus dem bisherigen Planungsprozess geht hervor, dass die Gemeinde nach der Realisierung der RVS beabsichtigt, im Städtli eine Begegnungszone (Höchstgeschwindigkeit 20 km/h, Fussverkehr vortrittsberechtigt) einzurichten. Damit können sowohl die Bedingungen für den Fussverkehr verbessert wie auch der Durchfahrtswiderstand für den MIV erhöht werden, unter Beibehalt der MIV-Erschliessung für Anlieferung/Gewerbe.

Parkierung

Im Strassenraum des Städtlis sind derzeit 19 blaue Parkplätze angeordnet. Bei der Herrenackerstrasse befindet sich eine grössere Parkierungsanlage. Bei den Eingangstoren Rössli und beim Ochsen ist je ein Parkhaus geplant. Das Parkhaus Burgplatz soll künftig ca. 30 und das Parkhaus auf dem Schubergeraal ca. 50 öffentliche Parkplätze aufweisen (vgl. Übersichtsplan Parkierung im Anhang A).

2.6 Unfallauswertung

Die Unfallauswertung über die letzten fünf Jahre lässt erkennen, dass sich sowohl in den Knotenbereichen Ochsen und Rössli wie auch im Strassenabschnitt zwischen Ochsen und Rössli Unfälle ereigneten. Es handelt sich um Unfälle mit geringer Unfallschwere, es traten nur solche mit Sachschaden und Leichtverletzten auf. Weiter zeigt sich, dass bei den Parkplätzen am nördlichen Strassenrand es ebenfalls vermehrt zu Kollisionen mit den parkierten Fahrzeugen kommt. Zudem ereignete sich an den Fussgängerstreifen beim Kirchplatz je ein Auffahrunfall.



Unfallschwere

Unfall mit:

- ☒ Getöteten U(G)
- Schwerverletzten U(SV)
- △ Leichtverletzten U(LV)
- ausschl. Sachschaden U(SS)

Unfalltyp

- ☒ □ △ ○ 0 Schleuder- oder Selbstunfall
- ☒ □ △ ○ 1 Überholunf., Fahrstreifenw.
- ☒ □ △ ○ 2 Auffahrunfall
- ☒ □ △ ○ 3 Abbiegeunfall
- ☒ □ △ ○ 4 Einbiegeunfall
- ☒ □ △ ○ 5 Überqueren der Fahrbahn
- ☒ □ △ ○ 6 Frontalkollision
- ☒ □ △ ○ 7 Parkierunfall
- ☒ □ △ ○ 8 Fussgängerunfall
- ☒ □ △ ○ 9 Tierunfall
- ☒ □ △ ○ 00 Andere

Abbildung 2: Uznach Unfallgeschehen 01.01.2014 - 01.06.2019, KAPO St. Gallen

2.7 Historische Entwicklung

Gemäss kantonalem Richtplan weist das Städtli ein schützenswertes Ortsbild von kantonalen Bedeutung auf, ist aber nicht im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz eingetragen. Gemäss Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) verläuft hier eine historische Route von nationaler Bedeutung ohne Substanz (Zürich-Schmerikon-Weesen-Chur). Strecken, die nur noch wenig oder keine historische Wegsubstanz mehr enthalten, sind nicht Teil des Bundesinventars, weshalb der Eintrag für die Umgestaltung und Aufwertung von geringer Bedeutung ist.

Das Städtli bildet seit jeher eine kompakte Siedlung, in welcher die Einfallsachsen zusammenlaufen. Im Laufe der Zeit und insbesondere ab den 60iger Jahren wurde das Siedlungsgebiet stark in die Umgebung ausgeweitet. Neue Quartiere wurden geschaffen und der Siedlungsrand drang immer weiter in den Landschaftsraum.

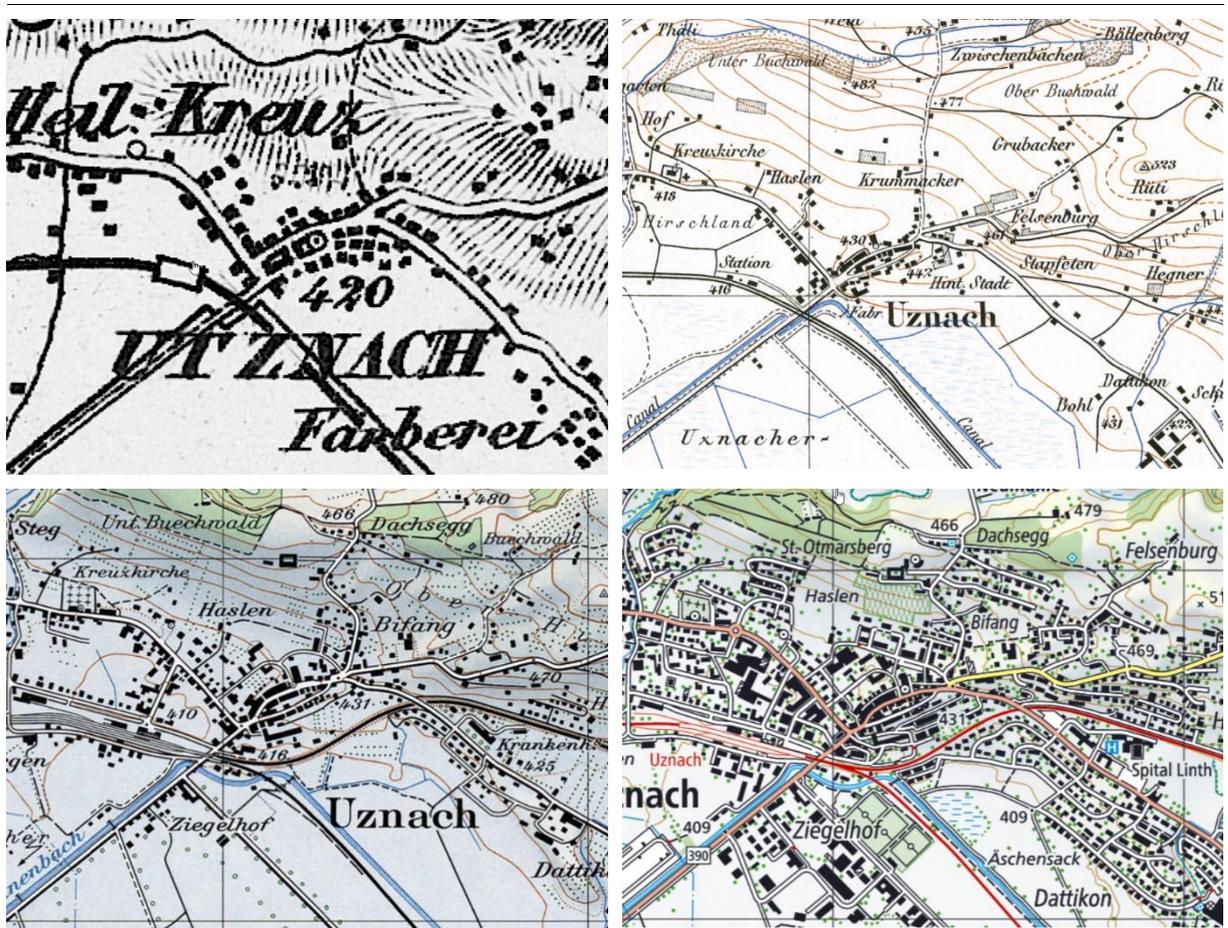


Abbildung 3: Historische Entwicklung v.l.n.r. Dufourkarte 1845-1865, Siegfriedkarte 1880, Landeskarte 1966, Landeskarte 2019 (Quelle: www.map.geo.admin.ch, Abgriff Dezember 2019)

2.8 Strassenraum und Ortsbild

Das Eingangstor Ochsen wird stark vom motorisierten Verkehr dominiert. Der Knoten wird durch die Bauten relativ eng gefasst. Das westlich gelegene Hochhaus weist einen hohen Wiedererkennungswert auf. Die Zürcherstrasse wurde kürzlich saniert und mit einem Mehrzweckstreifen versehen.



Abbildung 4: Impressionen Eingangstor Ochsen

Der Strassenraum im Städtli wird von Bauten in geschlossener Bauweise eng gefasst. In Richtung Eingangstor Rössli wird der Strassenraum durch die Bauten nochmals deutlich enger gefasst. Der Fussverkehr wird in diesem Bereich in Arkaden geführt. Das beidseitige Trottoir ist durchgängig und mit einer Pflasterung versehen, was zur Identitätsstiftung und zum «Altstadtcharakter» beiträgt. Die engen Platzverhältnisse, der heute sehr hohe DTV bzw. die Dominanz des motorisierten Verkehrs sowie die entsprechend starken Lärm- und Schadstoffemissionen schmälern die Qualität des öffentlichen Raums sowie die Flanier- und Aufenthaltsqualität im Städtli stark.



Abbildung 5: Impressionen Städtli

Durch die Stellung einzelner Bauten im Städtli bilden sich mehrere Platzsituationen. Am Knoten Ober-gasse findet sich eine erste Platzsituation. Diese wird allerdings von Parkplätzen dominiert und lediglich ein Einzelbaum gestaltet den Platz. Daran anschliessend öffnet sich in östlicher Richtung ein zweiter Platz, der mit einem Brunnen und Blumentrögen gestaltet ist. Sitzmöglichkeiten werden auf

beiden Plätzen keine geboten. Vor der Stadtkirche tut sich eine weitere Platzsituation auf. Diese ist mit einer Baumreihe bestehend aus vier Bäumen und Sitzmöglichkeiten sowie Blumentrögen gestaltet.



Abbildung 6: Impressionen Städtli

Das Eingangstor Rössli wird ebenfalls stark vom motorisierten Verkehr dominiert. Die Fahrbahnfläche ist insbesondere im Bereich der Bushaltestelle und des Knotens Gaster-/Rickenstrasse sehr grosszügig bemessen. Durch die Fassung des Strassenraumes mit den angrenzenden Bauten und der Stützmauer entsteht eine Platzsituation. Der angrenzende, aber vertikalversetzte Burgplatz ist visuell nicht an das Eingangstor Rössli angebunden. Von hier aus hat man eine wunderbare Aussicht in das Linthgebiet und die daran angrenzenden Bergketten.



Abbildung 7: Impressionen Eingangstor Rössli

2.9 Nutzungsstruktur

Im Städtli sind publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen vorhanden. Es findet sich ein Bioladen für den täglichen Bedarf, Coiffeursalons, Boutiquen, Cafés und Restaurants. Das Rathaus von Uznach mit der Gemeindeverwaltung und die Stadtkirche liegen an zentraler Lage im Städtli. In den letzten Jahren konnte die Schliessung einzelner Geschäfte beobachtet werden.

Die Obergeschosse dienen meist dem Wohnen. Die zentrale Lage und die «Altstadtlage» fungieren als Standortqualitäten. Die Lärm- und Luftemissionen beeinflussen die Wohnqualität nachteilig. Investitionen zur Sanierung der Bausubstanz fehlen oftmals.

2.10 Synthese Analyse

In diesem Kapitel und im Fazitanalyseplan im Anhang A sind die wichtigsten Erkenntnisse aus der Analyse zusammengetragen.

Gemäss dem vorangegangenen Planungsprozess soll das Städtli von Uznach in eine Begegnungszone umgestaltet werden, die öffentlichen Räume aufgewertet werden und zum Aufenthalt einladen. Mit der Verkehrsberuhigung möchte die Gemeinde das Potential der vorhandenen Plätze nutzen bzw. diese zum Verweilen einladend gestalten. Im Städtli finden sich viele publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen sowie das Rathaus und die Stadtkirche. Zudem dient das Städtli auch als Wohnraum mit einzigartigem Charakter.

Das Städtli ist gut in das Fuss- und Veloverkehrsnetz eingebunden. Die Verkehrsberuhigung im Städtli durch die Umsetzung der RVS und die flankierenden Massnahmen bietet die Möglichkeit, die regionalen Velobeziehungen künftig durch die Hauptachse des Städtlis zu führen. Zudem wird die Trennwirkung der Strasse vermindert bzw. die Durchlässigkeit im Städtli für den Fussverkehr erhöht.

Die Einbindung in das Netz des öffentlichen Verkehrs ist mit dem Bahnhof in Gehdistanz und der Haltestelle am Eingangstor Rössli gut.

Das Städtli weist derzeit einen hohen DTV, einen verkehrorientierten Strassenraum mit vielen Parkplätzen und einer entsprechend hohen Lärm- und Schadstoffbelastung auf. Diese Umstände schmälern sowohl die Aufenthalts- und Flanierqualität im öffentlichen Raum, die Wohnqualität sowie die Attraktivität der publikumsorientierten Erdgeschosse. Mit der Realisierung der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster und flankierenden Massnahmen kann der heutige DTV um die Hälfte reduziert werden und läge im Jahre 2030 bei rund 8'000 Fahrzeugen pro Tag. Mit den geplanten Parkhäusern an den Eingangstoren Rössli und Ochsen werden nahe dem Städtli zusätzliche Parkierungsmöglichkeiten geschaffen.

3 Rahmen und Ziele

3.1 Randbedingungen

Für das Betriebs- und Gestaltungskonzept sind die folgenden Randbedingungen einzuhalten:

- Die Umsetzung der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster und die damit verbundene Abklassierung der Strasse durch das Städtli sind Grundvoraussetzungen, damit der Strassenraum verkehrsberuhigt und siedlungsverträglich gestaltet werden kann.
- Das BGK Städtli basiert auf der Einführung einer Begegnungszone und soll mit einer temporären Teilsperre z.B. bei Anlässen kompatibel sein.
- Der Strassenraum und insbesondere die Bushaltestelle muss gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) für mobilitätseingeschränkte Personen tauglich gestaltet sein.
- Der Projektfortschritt muss mit den Anforderungen aus dem Projekt Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster und dem Agglomerationsprogramm 4. Generation koordiniert werden.

3.2 Ziele

Öffentlicher Raum

- Schaffung eines unverwechselbaren Ortszentrums mit eigenständiger Identität (Ausstrahlungskraft eines Regionalzentrums)
- Aufwertung der Eingangstore durch ortsbauliche Akzente (z.B. öffentlicher Platz, Architektur) und attraktive Adressbildung
- Aufwertung der Strassenräume als öffentliche Räume, Aufenthaltsorte und Erlebnisraum für Anwohnende, Beschäftigte und Gäste (z.B. Treffpunkte, Begrünung, Sitzgelegenheiten)
- Miteinbeziehung der publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen

Fussverkehr

- Schaffung komfortabler, hindernisfreier und sicherer Längs- und Querverbindungen
- Führung des Wanderweges durch das Städtli
- Optimierung der Verkehrssicherheit und insbesondere der Schulwegsicherheit
- Berücksichtigung der Anliegen von Mobilitätsbehinderten

Veloverkehr

- Steigerung der Attraktivität und Sicherheit der Verbindungen durch das Städtli
- Schaffung einer ausreichenden Anzahl von Veloabstellplätzen
- Führung der überkommunalen Radhaupttroute durch das Städtli

Öffentlicher Verkehr

- Anordnung der Bushaltestellen an zentraler Lage zur Verdeutlichung der Wichtigkeit des Städtli
- Gewährleistung einer direkten Erreichbarkeit der Haltestellen
- Behindertengerechte Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestellen

Motorisierter Verkehr

- Siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs
- Reduktion Lärm- und Schadstoffemissionen
- Vermeidung von Durchgangsverkehr
- Sicherstellung der Kreuzungsvorgänge zwischen zwei Postautos (nicht auf der gesamten Strecke)
- Gewährleistung der Zugänglichkeit von Anlieferung und Zufahrten zu den Parzellen
- Sicherstellung der Zufahrten zu den Parkieranlagen
- Zur Verfügungsstellung von oberirdischen Kurzzeitparkplätzen im Städtli

4 Variantenentwicklung und Variantenbewertung

Der BGK-Entwurf von 2016 (siehe BGK-Entwurf im Anhang A) berücksichtigt die gesetzten Ziele bereits gut (vgl. Kap. 4.1). Aus diesem Grund wird dieser BGK-Entwurf weiterentwickelt, indem mittels eines Variantenstudiums drei Vertiefungsbereiche genauer untersucht werden. Es sind dies der Kirchplatz (inkl. Anordnung Bushaltestelle), das Eingangstor Ochsen und das Eingangstor Rössli.

4.1 Beurteilung bestehendes BGK

Im Jahre 2016 wurde im Rahmen Konzeptes zur Aufwertung des Städtli [5] von sa_partners und ewp bereits ein erster Entwurf eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) über das Städtli aufskizziert (siehe BGK-Entwurf im Anhang A). Dieses BGK berücksichtigt bzw. erfüllt bereits einen Grossteil der in Kapitel 3 aufgeführten Randbedingungen und Ziele.

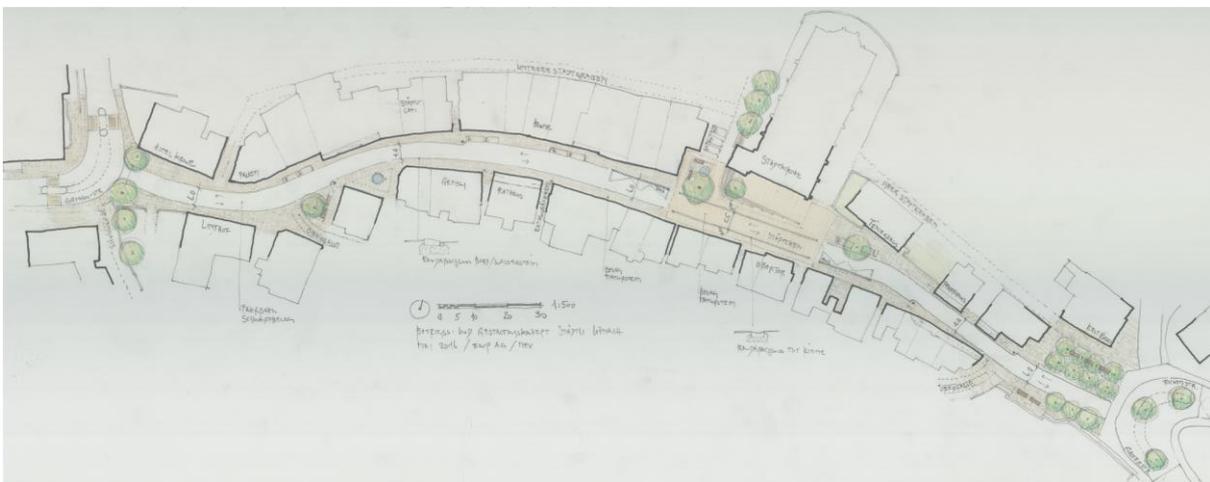


Abbildung 8: Entwurf BGK Städtli

Randbedingungen

Die vorgeschlagene Gestaltung des Strassenraumes beruhigt den Verkehr und ist mit der Siedlung, mit der Einführung einer Begegnungszone sowie einer temporären Teilsperrung kompatibel. Die vorgesehene Pflasterung ist für mobilitätseingeschränkte Personen resp. für Rollstuhlfahrer allerdings ungeeignet.

Öffentlicher Raum

Mit der Umgestaltung des Städtli zur Begegnungszone sowie der Umgestaltung des Kirchplatzes und der Aufwertung der Eingangstore wird ein unverwechselbares Ortszentrum mit eigenständiger Identität geschaffen. Der öffentliche Raum wird gestaltet, aufgewertet und lädt zum Flanieren und Verweilen ein. Zusätzliche Massnahmen (wie z.B. ein durchgehender Bodenbelag) würden den Effekt allerdings noch positiv verstärken und sind deshalb zu prüfen.

Fussverkehr

Dem Fussverkehr wird auf dem Trottoir mehr Platz geboten und mit der Einrichtung einer Begegnungszone ist der Fussverkehr vortrittsberechtigt, sodass er auf der gesamten Strecke die Strasse

queren kann. Somit werden die Längs- und Querverbindungen sowie die Schulwegeverbindungen gestärkt.

Veloverkehr

Der Begegnungsfall Velo/PW ist auf der gesamten Strecke möglich. Die vorgesehene Pflasterung auf der Obergasse ist für den Veloverkehr ungeeignet. Aussagen zur Veloparkierung fehlen im Entwurf.

Öffentlicher Verkehr

Die Bushaltestelle wird an zentraler Lage am Kirchplatz angeordnet. Die Haltekanten werden vor und nach dem Kirchplatz versetzt angeordnet, sodass eine behindertengerechte Ausgestaltung möglich wäre. Durch diese Anordnung sind Umsteigebeziehungen jedoch nicht möglich. Die Vertikalversätze beim Eingangstor sind für den Postautobetrieb ungeeignet, da der Fahrkomfort reduziert wird.

Motorisierter Verkehr

Die Umgestaltung des Strassenraumes führt zu einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs. Bei Tempo 20 können sich zwei Postautos bei einer Fahrbahnbreite von 6.0 m kreuzen. In den beiden Einengungen mit einer Fahrbahnbreite von 4.4 m ist der Begegnungsfall PW/PW möglich, für Postautos sind die Sichtweiten gewährleistet. Oberirdische Kurzzeitparkplätze werden weiterhin zur Verfügung gestellt.

Mit der Einführung der Begegnungszone und der vorgesehenen Verkehrsführung an den Eingangstoren werden Massnahmen zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs getroffen. An beiden Eingangstoren bilden Bäume den Auftakt ins Städtli, was positiv beurteilt wird. Die Verkehrsführung an den Eingangstoren sind unterschiedlich gelöst. Es stellt sich die Frage, ob diese vereinheitlicht werden sollen und ob die Bepflanzung / Möblierung mit der Funktion der jeweiligen Plätze kompatibel ist.

4.2 Sequenzen und Funktionen des Strassenraums

Das Städtli kann räumlich in fünf unterschiedliche Sequenzen gegliedert werden. Die Platzsituationen an den beiden Eingangstoren Ochsen und Rössli bilden je einen Abschnitt. Dazwischen liegt die Sequenz Begegnungszone, die vom Kirchplatz überlagert wird. Nachstehend werden die Funktionen der einzelnen Sequenzen (als Grundlage für das anschliessende Gestaltungskonzept) erläutert.



Abbildung 9: Abschnittsbildung

Eingangstor Ochsen

Die Ochsenkreuzung markiert den Eingang des Städtli von Westen her. Dieses Eingangstor übernimmt eine wichtige Scharnierfunktion innerhalb des Uzner Zentrums zwischen Bahnhofgebiet, Zürcherstrasse und Städtli. Hier ist es von zentraler Bedeutung, den vom Bahnhof herkommenden Fuss- und Veloverkehr in die Altstadt zu lenken. Für den motorisierten Individualverkehr hingegen soll der Durchfahrtswiderstand durch das Städtli erhöht werden. Aufenthalt und Begegnung spielen beim Ochsenplatz keine übergeordnete Rolle.

Kirchplatz

Der Kirchplatz bildet den zentralen öffentlichen Platz im Städtli. Mit der Verlegung der Bushaltestelle und der Konzentration der publikumsorientierten Nutzungen erhält er zusätzliche Zentralitäten. Er dient als Erlebnisraum zum Einkaufen, als soziales Zentrum sowie als Begegnungs- und Aufenthaltsraum für Einheimische und Besuchende.

Eingangstor Rössli

Von Osten herkommend markiert das Eingangstor Rössli in seiner Ausdehnung vom Gasthaus Rössli bis und mit dem Burgplatz den Auftakt ins Städtli. Aufgrund der Öffnung des Stadtraums zum Gasthaus Rössli hin und dem erhöhten Burgplatz bietet der Platz gewisse Aufenthaltsqualitäten. Analog

dem Eingangstor Ochsen soll er zudem den Durchfahrtswiderstand durch das Städtli für den motorisierten Individualverkehr erhöhen.

Begegnungszone

Im Städtli säumen den Strassenraum mehrheitlich Wohn- und Mischnutzungen (z.B. Kleinstgewerbe, Ateliers) in den Erd- und Obergeschossen. Als Teil des Zentrums mit den publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen spielen der Aufenthalt, der Fussverkehr und das flächige Queren und Flanieren eine grosse Rolle. Die Begegnungszone mit ihren niedrigen Geschwindigkeiten und dem Fussgängervortritt kann hier den Konflikten im Strassenraum entgegenwirken, ohne die Erreichbarkeit für Motorfahrzeuge unnötig einzuschränken

4.3 Vertiefungsbereich Kirchplatz

In Absprache mit der Gemeinde wurde im Variantenstudium zum Kirchplatz insbesondere die Anordnung der geplanten Bushaltestelle untersucht. Nebst der versetzten Anordnung der Bushaltekanten galt es, weitere Anordnungsmöglichkeiten auszuloten. Im Variantenstudium wurde die Anordnung der Bushaltestelle als Paket westlich des Kirchplatzes und auf dem Kirchplatz geprüft.

Eine Anordnung der Bushaltestelle als Paket östlich des Kirchplatzes schied aus geometrischen Gründen von vornweg aus. Die Haltekante, die in Richtung Bahnhof angefahren wird, kann aufgrund des Kurvenradius nicht auf der gesamten Länge mit einer Höhe von 22 cm ausgebildet werden.



Abbildung 10: Anordnung der Bushaltestelle westlich des Kirchplatzes



Abbildung 11: Anordnung der Bushaltestelle auf dem Kirchplatz

Beide Varianten können auf der gesamten Länge von 20 m behindertengerecht mit einer Haltekantenhöhe von 22 cm gestaltet werden. Diese Höhe erlaubt den autonomen Ein-/Ausstieg für alle Menschen. Damit entsteht allerdings eine starke Trennwirkung bzw. ein Querungshindernis. Da der Kirchplatz künftig flächig und mit einem einheitlichen Belag gestaltet werden soll, würde diese Trennwirkung als störend wahrgenommen. Daher wird die Variante mit der Bushaltestelle westlich des Kirchplatzes favorisiert.

4.4 Vertiefungsbereiche Eingangstore Ochsen und Rössli

In der Beurteilung des BGK-Entwurfs aus dem Jahre 2016 (vgl. Kap. 4.1) wird die Frage aufgeworfen, ob die Eingangstore für einen besseren Wiedererkennungseffekt einheitlicher gestaltet werden sollen. Dabei ist den unterschiedlichen Funktionen der beiden Plätze (vgl. Kap. 4.1) gebührend Rechnung zu tragen. Zudem werden die drei Bäume in der Fahrbahn und die Vertikalversätze beim Eingangstor Rössli kritisiert.



Abbildung 12: Platzsituation und FGSO-Bänder

Abbildung 13: Trottoirüberfahrt und Mehrzweckstreifen

An beiden Eingangstoren wurden je zwei Varianten zur Gestaltung der Einfallsachsen und des Einmündungsbereiches der Hauptachse im Städtli geprüft.

Gestaltung der Einfallsachsen

In der einen Variante werden in den Bereichen zwischen den beiden Fussgängerquerungen zwei farbige breite Bänder am Fahrbahnrand als farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO, siehe

SN 40 214) angeordnet. Damit wird die Fahrbahn subtil optisch eingeengt. In der anderen Variante kommt ein Mehrzweckstreifen in der Mitte der Fahrbahn zur Anwendung. Die Variante mit dem Mehrzweckstreifen wird favorisiert, da er sich selbstverständlicher in den Strassenraum einfügt. Er beinhaltet bereits die Fläche für die Fussgängerschutzinseln, in den übrigen Bereichen kann sich ein Fahrzeug beim Abbiegemanöver aufstellen. Er gliedert die Verkehrsfläche; die Ausdehnung der Asphaltfläche wird unterbrochen bzw. tritt weniger stark in Erscheinung. Zudem hat die Gemeinde mit dem bestehenden Mehrzweckstreifen auf der Zürcherstrasse gute Erfahrungen gemacht.

Gestaltung der Einmündungsbereiche

Für die Gestaltung der Einmündung aus dem Städtli in die Einfallsachsen wird in der einen Variante eine Trottoirüberfahrt vorgeschlagen und in der anderen die flächige Gestaltung als Platz analog zum Kirchplatz. Da die Eingangstore den Auftakt in das Städtli bilden und einen ortsbaulichen Akzent setzen sollen, wird die flächige Gestaltung als Platz favorisiert. Eine reguläre Trottoirüberfahrt findet sich in Uznach an einigen Einmündungen und ist daher wenig identitätsstiftend. Ausserdem wird der Durchfahrtswiderstand für den MIV mit der flächigen Gestaltung visuell erhöht. Zusätzlich wiederholt sich das Element der flächigen Gestaltung beim Kirchplatz.

5 Bestvariante

5.1 Verkehrskonzept

Begegnungszone

Das Städtli wird als Begegnungszone ausgestaltet. Zur Erreichung der Zielgeschwindigkeit von 20 km/h werden verkehrsberuhigende Elemente wie Fahrbahneinengungen, Belagswechsel, Baumtore und flächige Materialisierung von Plätzen (von Fassade zu Fassade) eingesetzt. Für die Einrichtung einer Begegnungszone muss ein Gutachten erstellt werden. Im Rahmen dieses Gutachtens ist zu prüfen, ob die getroffenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen zur Erreichung der gewünschten Zielgeschwindigkeit genügen.

Begegnungsfall

Da heutzutage drei Postautolinien durch das Städtli verkehren, wird der Begegnungsfall Postauto/Postauto ausser in den beiden Einengungen auf der gesamten Strecke für die Dimensionierung zugrunde gelegt. Dies wird mit einer Fahrbahnbreite von 6.0 m erfüllt. In den beiden Einengungen wird die Fahrbahnbreite auf 4.4 m reduziert, was den Begegnungsfall PW/PW zulässt. Die Sichtverhältnisse in den Einengungen sind ausreichend.

Sichtverhältnisse

Die Sichtverhältnisse wurden bei den Eingangstoren und auf der Strecke überprüft. In den Knotenbereichen wurde eine Geschwindigkeit von 30 km/h für die anfahrenden Fahrzeuge angenommen (vgl. Bestvariante Anhang A). Die Sichtverhältnisse gemäss VSS-Norm können gewährleistet werden.

Schleppkurven

Die Schleppkurvenprüfung hat gezeigt, dass ein Gelenkbus in und aus dem Städtli verkehren kann. Auf den Einfallsachsen konnte aufgezeigt werden, dass ein 11.0 m langer LKW das neue Knotenregime problemlos passieren kann (vgl. Bestvariante Anhang A).

Verkehrslenkende Wirkung an den Eingangstoren

Mit der Umgestaltung der beiden Knoten Ochsen und Rössli soll der motorisierte Verkehr nicht mehr ins Städtli gelenkt werden. Diese Verkehrslenkung wird mit dem Mehrzweckstreifen auf der Einfallsachse, der flächigen Platzmaterialisierung und den Bäumen bei den Eingangstoren in die Begegnungszone unterstützt.

Ruhender Verkehr

Im Städtli werden neu 10 statt wie bisher 19 Strassenparkplätze zur Verfügung gestellt. Diese fördern nicht zuletzt die Belebung des Städtli und dienen dem Gewerbe als wichtige Kundenparkplätze. Die heutige Anordnung in Viererpaketen entlang der Strasse schränkt das flächige Queren erheblich ein. Insbesondere vor dem Restaurant Blume wäre ein Verzicht auf die Parkplätze zugunsten einer Aussenbestuhlung des Restaurants wünschenswert.

Fussverkehr

Insbesondere bei den Eingangstoren, dem Kirchplatz und den Fahrbahneinengungen erhält der Fussverkehr mehr Platz. Mit der Einrichtung einer Begegnungszone und der damit verbundenen Vortrittsberechtigung für den Fussverkehr sowie den geringeren Fahrgeschwindigkeiten wird die Durchlässigkeit für den Fussverkehr und die Verkehrssicherheit durch das Städtli verbessert. Hindernisfreie Längs- und Querverbindungen für den Fussverkehr sind somit über den gesamten Strassenzug sichergestellt, sodass keine zusätzlichen spezifischen Querungsmöglichkeiten erforderlich sind.

Veloverkehr

In der Begegnungszone wird der Veloverkehr im Mischverkehr mit dem übrigen Verkehr geführt. Der Mehrzweckstreifen bei den Eingangstoren dient auch als Abbiegehilfe in das Städtli. Die beiden bestehenden Veloabstellplätze werden um einen weiteren Standort ergänzt. Der Standort sowie die geplante Ausgestaltung können dem Plan «Bestvariante» (vgl. Anhang A) entnommen werden. Bei den bisherigen Veloabstellanlagen kann lediglich das Vorderrad an der Anlage befestigt werden, weshalb vorgeschlagen wird, diese ebenfalls mit dem neuen Modell zu ersetzen (vgl. Beispielbilder der Ausstattung in der Bestvariante im Anhang A). Bei der vorgeschlagenen Veloabstellanlage kann der Fahrradrahmen am Pfosten befestigt werden, was einen höheren Diebstahlschutz gewährt.

Öffentlicher Verkehr (Postautohaltestelle)

Mit der Umgestaltung des Städtlis zur Begegnungszone soll zur Verdeutlichung der Wichtigkeit des Städtlis die Bushaltestelle «Uznach, Tor» an eine zentrale Lage verschoben werden. Die Führung der Postautolinien wird sich allfällig mit der Erstellung der RVS künftig ändern. Gemäss der Postauto AG könnte künftig die Notwendigkeit bestehen, Gelenkbusse statt Standardbusse einzusetzen und dass die Haltekante Richtung Osten für zwei Standardbusse Platz bieten muss. Bei einem Einsatz von Gelenkbussen ist eine Haltekantenlänge von 18 m erforderlich, für zwei Standardbusse hat die Haltekantenlänge 25 m zu betragen.

Die Haltekantenlänge der Postautohaltestelle im BGK beträgt 20 m mit einer Höhe von 22 cm auf der gesamten Länge. Folglich kann ein Gelenkbus mit einer Länge von 18 m diese Haltekante nutzen. Im Bereich der Haltestelle werden die Trottoirs so angehoben bzw. die Fahrbahn so abgesenkt, dass die Haltekantenhöhe von 22 cm erreicht wird und die Übergänge zu den Hauszugängen weiterhin gewährleistet werden. Eine Prüfung hat gezeigt, dass die südliche Haltekante auf 25 m verlängerbar wäre.

Veranstaltungen

Eine temporäre Teilspernung des Städtlis für Veranstaltungen ist wie bis anhin möglich. Der Busbetrieb kann via Obergasse und Herrenackerstrasse aufrechterhalten werden. Auf der Umleitungsroute werden provisorische Haltestellen eingerichtet.

5.2 Gestaltungskonzept

Dem Gestaltungskonzept liegen folgende generelle Prämissen zugrunde:

- Der öffentliche Raum wird von Fassade zu Fassade betrachtet. Private Vorzonen / Vorgärten sind im Strassenraum des Städtlis ortsfremd.
- Die drei Plätze Eingangstor Ochsen, Eingangstor Rössli und der Kirchplatz weisen unterschiedliche Funktionen auf, weshalb sich auch deren Gestaltung und Ausstattung sowie die erwünschten städtebaulichen Qualitäten, welche an jedem Ort gefördert werden sollen, unterscheiden. Gleichzeitig gibt es zugunsten des Wiedererkennungswertes gemeinsame Elemente (z.B. Materialisierung).
- Bestehende Raumkanten des Strassenraums sind als historisch gewachsen zu sichern (Arkaden, Verengungen Strassenraum).
- Die Gestaltung und Ausstattung der öffentlichen Räume fördert nach Möglichkeiten ein verträgliches Lokalklima (z.B. durch Begrünung, Beschattung).
- Eine Sequenz von Brunnen unterstützt die Atmosphäre und bringt stadtklimatische Vorteile.
- Zur Attraktivierung des Erscheinungsbildes und der öffentlichen Räume sind durch die Gemeinde (mit Unterstützung der Denkmalpflege) Gestaltungsrichtlinien u.a. für Fassaden(farben), Möblierung, Materialisierung und Werbung sowie Vorgaben für die Programmierung festzulegen.

Eingangstor Ochsen

Die Gestaltung als Eingangstor zum Städtli lässt vom Bahnhof herkommend freie Sichtbeziehungen ins Städtli zugunsten einer guten Orientierung von Fuss- und Veloverkehr zu. Gestalterisch wird dies unterstützt durch die Ausbildung eines durchgängigen Platzes von Fassade zu Fassade in derselben Materialisierung wie die Gehbereiche. Die Setzung von Einzelbäumen ist möglich, sofern sie die Sichtbeziehung nicht behindern.

Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone (Tempo-30-Zone oder Begegnungszone) müssen gemäss gesetzlicher Verordnung deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht. Die Torsituation wird üblicherweise mit einer Einengung bewirkt (Signal auf Rack am Fahrbahnrand). Ein Baum wie in Abb. 13 kann die Wirkung verstärken. Der Übergang kann zusätzlich mit unterschiedlicher Materialisierung der Fahrbahn verdeutlicht werden (vgl. Abb. 12).



Abbildung 14: Beispielfoto: Durchgängiger Platz bei Einmündung und Mehrzweckstreifen im Knotenbereich



Abbildung 15: Beispielfoto: Eingang in Begegnungszone, Torwirkung mit Signalrack und Baum

Kirchplatz

Der Kirchplatz erhält durch seine Lage inmitten des Städtli, bei der Stadtkirche und angrenzend an die neue Bushaltestelle ein einzigartiges und identitätsstiftendes Ambiente. Die publikumsorientierten Nutzungen (z.B. Fachgeschäfte, Café) sorgen für eine gewisse Nutzungsvielfalt und Belebung des Platzes. Kommerzielle sowie frei zugängliche Sitzgelegenheiten, Wasserelemente wie Brunnen und schattenspendende Einzelbäume laden zum Verweilen und Geniessen ein. Ergänzend können temporäre Interventionen wie Veranstaltungen (z.B. Markt) oder Kunstprojekte den öffentlichen Raum zusätzlich bespielen. Akzentuiert wird der Platz mittels einer durchgängigen Materialisierung von Fassade zu Fassade sowie den vor und nach dem Platz angeordneten Bushaltestellen.



Abbildung 16: Beispielfoto: Ambiente in Begegnungszone

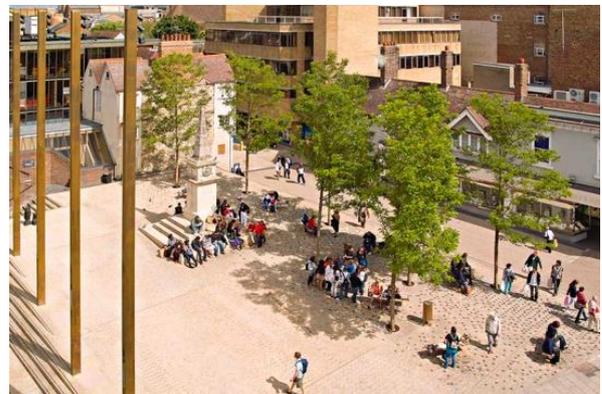


Abbildung 17: Beispielfoto: Durchgängige Materialisierung



Abbildung 18: Beispielfoto: Interaktive Stele



Abbildung 19: Beispielfoto: Wasserspiel



Abbildung 20: Visualisierung Kirchplatz

Eingangstor Rössli

Das von der Strasse zurückversetzte Gasthaus Rössli schafft räumlich bereits heute eine Platzsituation. Diese wird mit einem durchgängigen Bodenbelag von Fassade zu Fassade weiter gestärkt und schafft so eine optische Zäsur für die Durchfahrt ins Städtli für den MIV. Vor dem Gasthaus Rössli wird die bestehende Platzsituation durch ein Baumdach und einen Brunnen akzentuiert und der Raum optisch gefasst, um Aufenthaltsqualität und eine angenehme Beschattung zu schaffen. Sitzgelegenheiten, einerseits durch die Aussenbestuhlung des Gasthauses, andererseits frei zugänglich, laden

zum Verweilen ein. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite schafft der Einzelbaum in Kombination mit dem Baumdach eine Torwirkung ähnlich zum Eingangstor Ochsen.



Abbildung 21: Burgplatz mit Schachbrett und Sitzmöglichkeiten Abbildung 22: Beispielfoto: Baumdach mit Gartenwirtschaft

Von besonderer Bedeutung ist die Fortführung des Platzes auf der gegenüberliegenden Strassenseite bis hinauf zum Burgplatz, d.h. die Überwindung der Trennwirkung aufgrund des Vertikalversatzes. Dabei ist der Burgplatz auch visuell stärker an das Eingangstor Rössli anzubinden. Der Burgplatz fungiert als Terrasse, einerseits zur räumlichen Fassung des Rössliplatz, andererseits als Aussichtspunkt in die Linthebene. Der Burgplatz hat mit herrlicher Aussicht eine hohe Aufenthaltsqualität. Spiel- oder Sportgeräte sowie frei zugängliche Sitzgelegenheiten laden Besucher und Anwohner jeden Alters zum Aufenthalt ein und machen ihn zu einem beliebten Freizeitort. Eine Begrünung ist aufgrund der geplanten Tiefgarage im Untergrund nur mit wenig tiefwurzelnden Pflanzen (z.B. Rasen, Stauden, Sträucher, Kleinbäume) oder Pflanzkübeln umsetzbar.



Abbildung 23: Visualisierung Eingangstor Rössli

Begegnungszone

Die Begegnungszone weist in sich wiederum unterschiedliche Abschnitte auf (z.B. hinsichtlich Strassenbreite, Parkierung). Sie zeichnet sich durch durchgängige und den Platzverhältnissen entsprechend dimensionierte Gebäudevorzonen aus. Immer wieder stellen Gassen als wichtige Strukturelemente attraktive (Quer-)Verbindungen in die umliegenden Quartiere sicher. Vereinzelt finden sich strassenbegleitende Parkierungsmöglichkeiten, die in das Gestaltungskonzept integriert sind.

Gliederung des Strassenraums

Normalerweise wird in einer Begegnungszone eine ebenerdige Mischverkehrsfläche angestrebt. Aus Sicht des hindernisfreien Bauens kann es zweckmässig sein, in gewissen Situationen (hohes Verkehrsaufkommen, Vorhandensein von öV) eine Gliederung von Fussgängerbereich und Fahrbereich vorzunehmen.

Zur Abgrenzung des (hauptsächlichen) Fussgängerbereichs entlang der Gebäude vom (hauptsächlichen) Fahrbereich wird ein breiter Randstein mit Wasserstein vorgeschlagen. Der Randabschluss ist mit einer Höhe von 3 cm für Sehbehinderte ertastbar.

In der Bestvariante sind im Städtli zudem zwei unterschiedliche Beläge für den Fussgänger- und den Fahrbereich vorgesehen. Die Fussgängerbereiche und Platzsituationen sollen mit abgeschliffener Granit-Pflasterung materialisiert werden. Damit ist die vorgesehene Pflasterung im Vergleich zur heutigen hindernisfrei und rollstuhlgängig. Zudem fügt sie sich im Vergleich zu anderen Belagsarten städtebaulich sehr gut ins Ortsbild ein. Eine Auslegeordnung über die geprüften Belagsarten findet sich im Anhang C. Der Einheitlichkeit halber soll die bestehende rote Pflasterung im Bereich der Eingangstore durch die neue Granit-Pflasterung ersetzt werden. Auf der Fahrbahn wird vorgeschlagen, einen eingefärbten Asphaltbelag einzubauen. Der Vorteil von Asphalt ist seine Langlebigkeit auch bei hoher Belastung z.B. bei Busbetrieb. Zur Verminderung der optischen Trennwirkung soll der Asphaltbelag in einem der Granit-Pflasterung ähnlichen Farbton eingefärbt werden.

Beleuchtung

Die Hellraum GmbH hat im Auftrag der Gemeinde Uznach ein Beleuchtungskonzept für das Städtli erarbeitet, das voraussichtlich im Sommer 2020 umgesetzt werden soll. Dieses Konzept sieht zur Ausleuchtung des Strassenraumes nebst den bestehenden Mast- und Wandleuchten neu Unterdachleuchten vor. Zudem sollen einzelne gestalterische Elemente wie der bestehende Brunnen oder die Fassaden mit einem Projektor oder Kleinstrahler hervorgehoben werden. Gemäss Auskunft der Hellraum GmbH sind für die Ausleuchtung des Strassenraumes insbesondere die Unterdachleuchten vorgesehen, weshalb voraussichtlich auf die bestehenden Mast- und Wandleuchten verzichtet werden kann. Zugunsten der Fläche für den Fussverkehr sollen mit dem BGK die bestehenden Mastleuchten abgebrochen werden. Die historischen Wandleuchten werden zur Beleuchtung und als gestalterisches Element erhalten.

Öffentliche WC-Anlage

In der Bestvariante sind zwei mögliche Standorte für eine WC-Anlage eingetragen. Der eine Standort befindet sich im Rathaus und der andere beim Eingangstor Rössli. Im Rathaus befindet sich bereits eine WC-Anlage. Diese müsste der Öffentlichkeit noch zugänglich gemacht werden. Beim Eingangstor Rössli wäre denkbar, dass im Rahmen der Realisierung des Parkhauses eine WC-Anlage installiert würde.

5.3 Kostenschätzung

Die Kosten für die Umsetzung der Massnahmen werden gemäss der nachfolgenden Tabelle auf ca. 3.15 Mio. Franken exkl. MwSt (Kostengenauigkeit $\pm 30\%$) geschätzt. Der Landerwerb, die Sanierung der Werkleitungen und die Erstellung der Tiefgarage beim Burgplatz inkl. Platzgestaltung wurden dabei nicht berücksichtigt. Eine detaillierte Aufschlüsselung der einzelnen Kostenpunkte kann dem Anhang B entnommen werden. Eine präzisere Kostenschätzung wird im Bauprojekt durchgeführt.

A. Bauhauptarbeiten	2'170'000
Bauvorbereitungen	59'000
Tiefbauarbeiten	1'890'000
Betonarbeiten	221'000
B. Baunebenarbeiten	323'000
Nebearbeiten, Fertigstellung	29'000
Umgebung	294'000
C. Dienstleistungen	402'000
D. Diverses	258'000
Total brutto geschätzt	3'153'000
MwSt.	242'781
Total netto geschätzt (+/- 30 %)	3'395'781

Tabelle 3: Grobkostenschätzung

5.4 Klärung im Vor-/Bauprojekt

Im Vor-/Bauprojekt sind folgende Themen zu klären:

- Klärung des Parkplatzbedarfes im Städtli mittels Parkierungskonzept mindestens über das Uzner Zentrumsgebiet, optimalerweise über das gesamte Gemeindegebiet
- Klärung der künftig benötigten Haltekantenlänge der neuen Postautohaltestelle mit dem Postauto-betrieb
- Klärung der Weiterführung der Mehrzweckstreifen auf den Einfallsachsen
- Klärung der Einfahrt in das Städtli (Trottoirüberfahrt, Fahrkomfort für Busbetrieb, Umsetzung einer Rechtsvortritt-Regelung in Abhängigkeit mit dem künftigen Temporegime auf den Einfallsachsen)
- Koordination mit den Werken (Sanierungsbedürftige Werkleitungen sowie durch den Strassenum-bau betroffene Anpassungen der Werkleitungen <> Synergien)
- Prüfung Neugestaltung und Erschliessung des künftigen Parkhauses Burgplatz
- Überprüfung/Aktualisierung des Beleuchtungskonzeptes, allfällig können Spots auf neue gestalteri-sche Elemente gerichtet werden
- Ausarbeitung einer detaillierten Kostenschätzung
- Konkretisierung im Rahmen des Hindernisfreien Bauens (Bedarfsklärung und Anordnung von takti-l-visuellen Markierungen etc.)
- Festlegung von Gestaltungsrichtlinien z.B. für Möblierung, Materialisierung und Werbung sowie Vorgaben für die Programmierung des öffentlichen Raums

6 Fazit und weiteres Vorgehen

Das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept mit der vorgesehenen Gestaltung und der Einrichtung einer Begegnungszone trägt zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes im Zentrum von Uznach bei und somit wirkt es unterstützend für die angestrebte Verkehrsverlagerung auf die RVS. Zudem erhält Uznach durch die Aufwertung des Strassenraumes ein attraktives und unverwechselbares Ortszentrum, das für die Anwohnenden und Besuchende erlebbar wird und zum Verweilen einlädt. Der Strassenraum wird verkehrsberuhigt und der motorisierte Verkehr kann mit den tiefen Fahrgeschwindigkeiten siedlungsverträglicher abgewickelt werden. Die Erreichbarkeit für den MIV bleibt gewährleistet. Zudem ist die Möglichkeit des Parkierens für Kunden weiterhin gewährleistet, wobei der künftige Parkplatzbedarf mittels Parkierungskonzepts noch geklärt werden soll. Mit der leichten Reduktion der Strassenparkplätze kann der Verkehr besser und verkehrssicher abgewickelt werden. Der Fussverkehr erhält mehr Platz und die Begegnungszone erlaubt ihm flächiges Queren, wodurch die Durchlässigkeit des Städtlis verbessert wird. Mit der Verschiebung der Postautohaltestelle an zentrale Lage beim Kirchplatz wird die regionale Ausstrahlungskraft verdeutlicht. Die Haltestelle kann die Anforderungen des BehiG und des künftigen Fahrzeugeinsatzes der Postauto AG erfüllen. Den unter Kapitel 3.2 aufgeführten Zielen wird entsprechend Rechnung getragen. Im Rahmen des Vor-/Bauprojekts sind die Themen unter Kap. 5.4 zu klären.

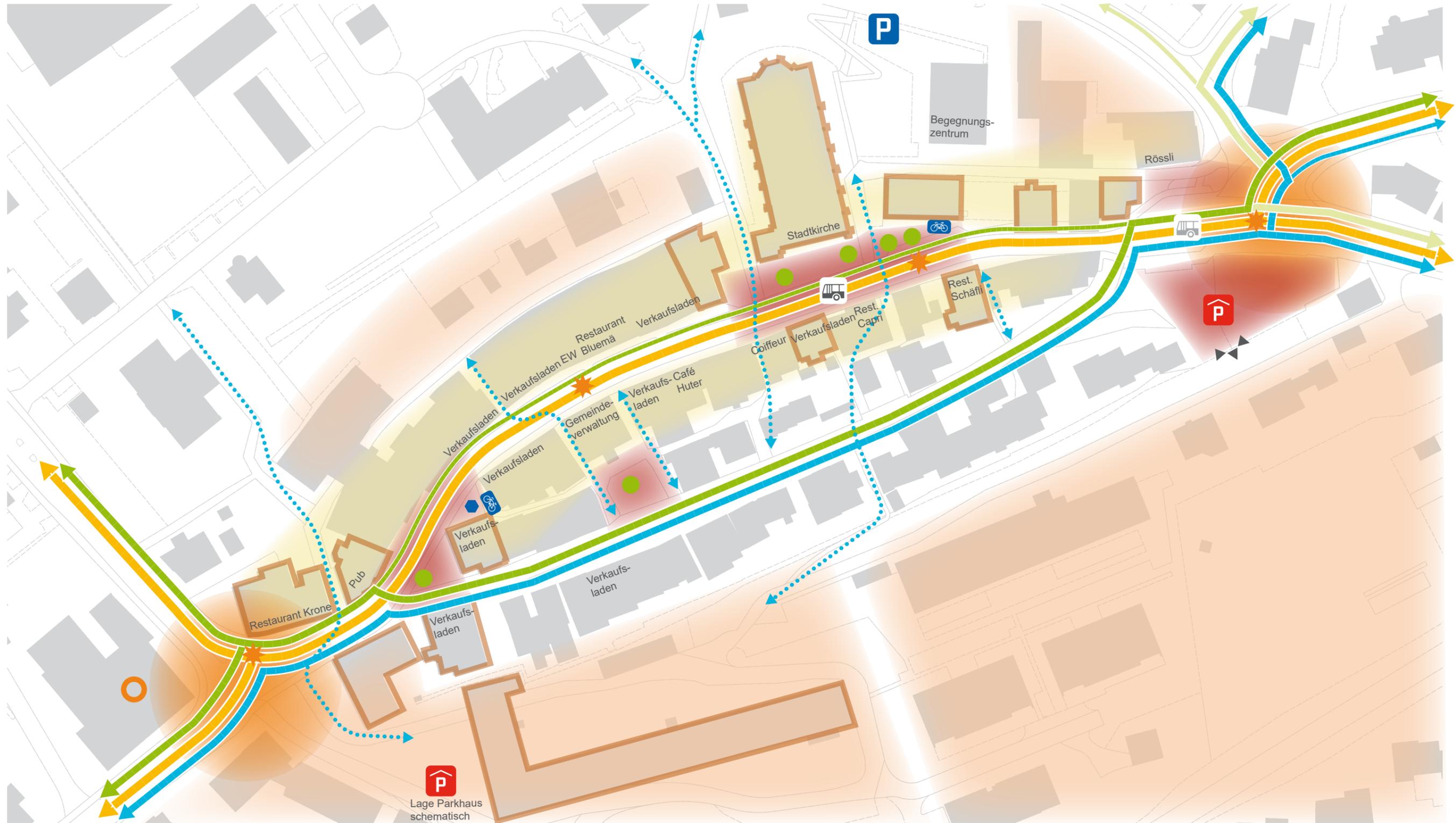
Die Kosten für die Umgestaltung belaufen sich auf rund 3.4 Mio. CHF (inkl. MWST, Genauigkeit Kostenschätzung +/- 30%). Mit Aufnahme ins Agglomerationsprogramm des Bundes ist eine Mitfinanzierung des Bundes denkbar.

Für das weitere Vorgehen wird folgendes empfohlen:

- Abstimmung der Kommunikation des BGK Städtli mit derjenigen der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster
- Information der Bevölkerung
- Start Mitwirkungsprozess RVS und flankierende Massnahmen voraussichtlich im April 2021
- Ausarbeitung eines Vor-/Bauprojektes (vgl. auch Kap. 5.4) und eines Verkehrsgutachtens zur Einrichtung einer Begegnungszone

Anhang A Planunterlagen

Fazitanalyseplan	massstabslos
Übersichtsplan Parkierung	massstabslos
BGK-Entwurf	Mst. 1:500
Bestandesplan	Mst. 1:500
Bestvariante	Mst. 1:500



- Geplante Bushaltestelle
- Bestehende Bushaltestelle
- Postautolinie

- Denkmalschutzobjekte
- Platzsituationen
- Eingangstore
- Siedlungsentwicklungsgebiete
- Publikumsorientierte Nutzungen

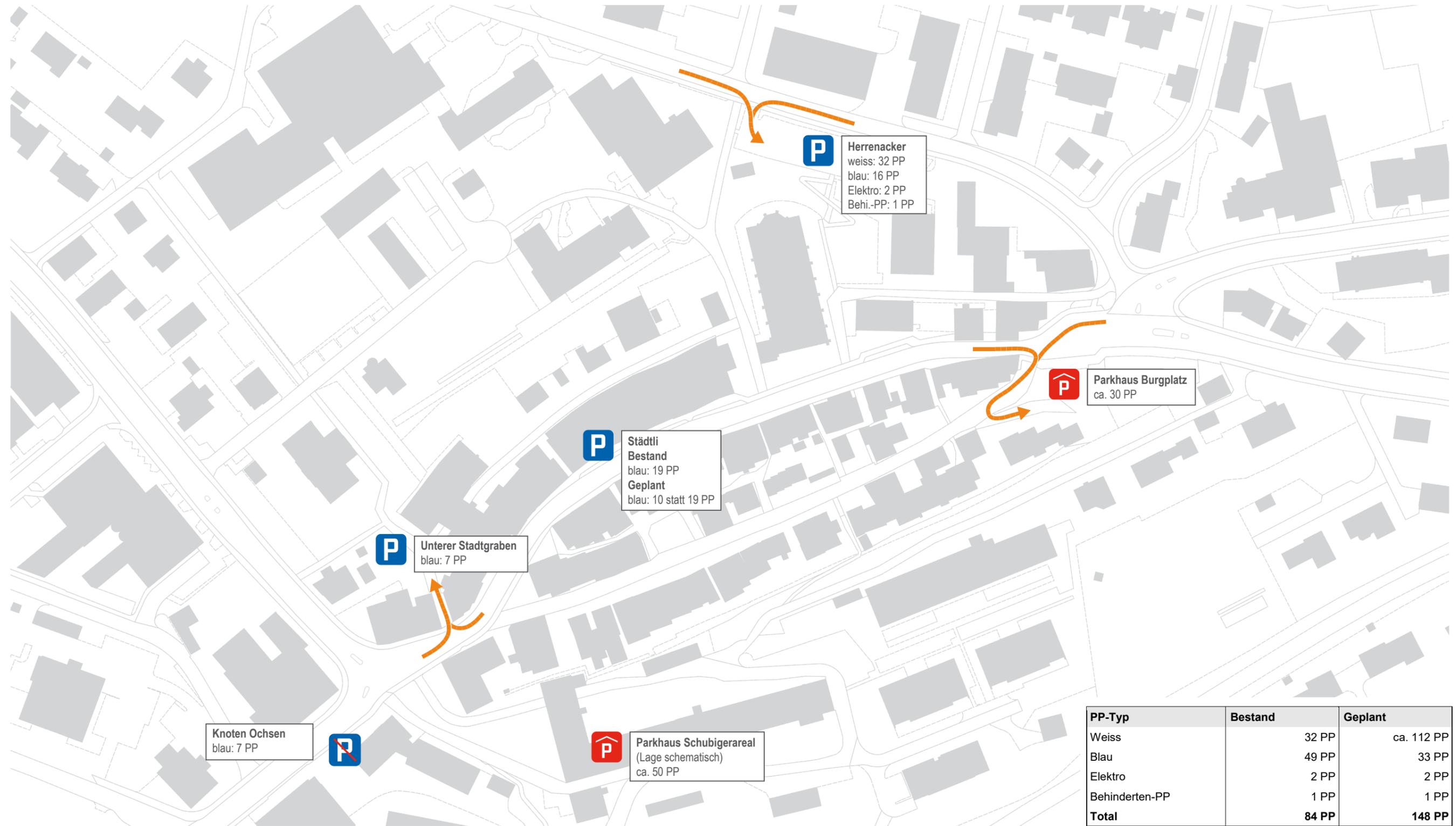
- Überkommunale Radhaupttroute (Direkt)
- Kommunale Radhaupttroute (Direkt)
- Überkommunale Radhaupttroute (Komfort)
- Kommunale Radhaupttroute (Komfort)

- Regionaler Wanderweg
- Lokaler Wanderweg
- Querverbindungen

- Aussichtspunkt
- Brunnen
- Markanter Baum
- Hochpunkt

- Unfallhäufung
- Parkplatz bestehend
- Parkhaus geplant
- Velo-Parkierung bestehend





PP-Typ	Bestand	Geplant
Weiss	32 PP	ca. 112 PP
Blau	49 PP	33 PP
Elektro	2 PP	2 PP
Behinderten-PP	1 PP	1 PP
Total	84 PP	148 PP

- Zufahrt Parkierungsanlagen
- Parkplatz bestehend
- Parkplatz wird aufgehoben
- Parkhaus geplant







Betriebs- und Gestaltungskonzept Städtli

Bestandesaufnahme

Plan-Nr. 4000620 - 01

Datum: 08.05.2020
Gezeichnet: Rse
Geprüft: Maf
Massstab: 1:500
Format: 30 x 105 cm



- Legende**
-  Fahrbahn - Asphalt
 -  Fahrbahn - Pflasterung
 -  Trottoir - Asphalt
 -  Trottoir - Pflasterung
 -  Mehrzweckstreifen
 -  Betonverbundsteine
 -  Gewässer
 -  Grünfläche
 -  Parkplatz privat / Blaue Zone / öffentlich
 -  Veloabstellanlage
 -  Hauszugang
 -  Kandelaber
 -  Bäume
 -  Hecke
 -  Blumentrog
 -  Poller
 -  Hydrant

U:\Projekte\Effizienz\B_MIS_Gemeinden\Uznach\4000620_Umgestaltung_Städtli\04_Planen_Grafiken\CAD\Städtli_BGK_Bestandesaufn.vwx

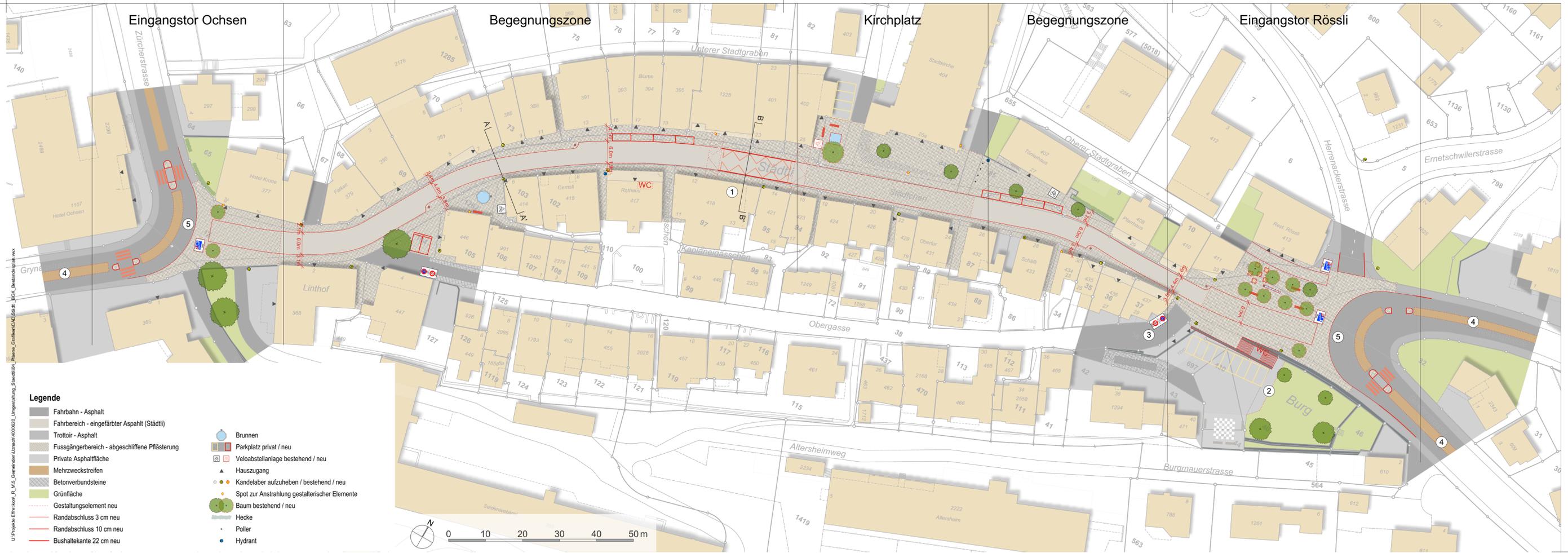


Betriebs- und Gestaltungskonzept Städtli

Bestvariante

Plan-Nr. 4000620 - 02

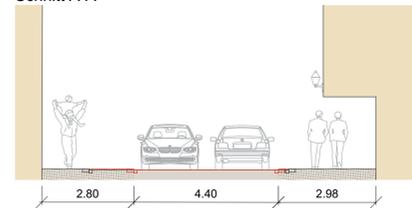
Datum: 08.05.2020
Gezeichnet: Maf
Geprüft: Krs
Massstab: 1:500
Format: 50 x 105 cm



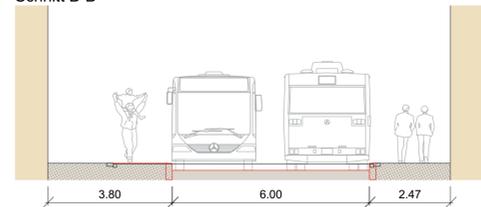
Hinweise für spätere Weiterbearbeitung

- 1 Haltekantenlänge auf 25 m verlängerbar, sodass zwei Standardbusse gleichzeitig halten können
- 2 Neugestaltung Burgplatz im Rahmen der Erstellung des neuen Parkhauses Burgplatz (Gestaltung als Park, Aussichtspunkt hervorheben, Spielflächen, Kunstobjekt zur Wahrnehmung des Platzes, Reduktion/Verzicht auf Parkplätze)
- 3 Erschliessung des neuen Parkhauses Burgplatz klären
- 4 Weiterführung Mehrzweckstreifen klären
- 5 Ausgestaltung der Trottoirüberfahrten ist im Rahmen des Vor-/Bauprojektes zu klären

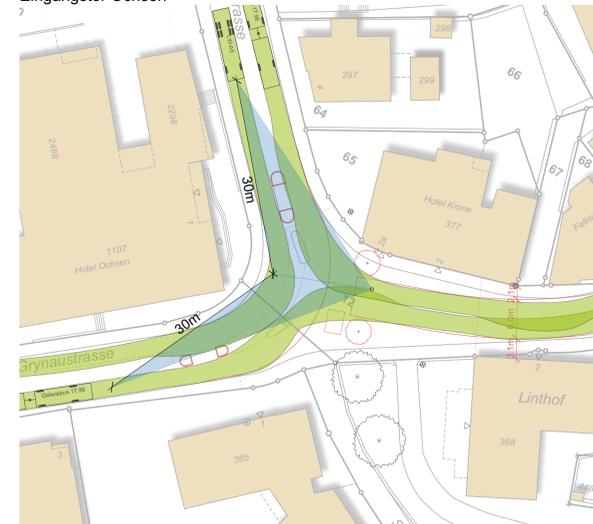
Querschnitte 1:100
Schnitt A-A'



Schnitt B-B'



Schleppkurven und Sichtverhältnisse
Eingangstor Ochsen



Eingangstor Rössli



Beispielbilder der Ausstattung



Sitzbank



Anhang B Grobkostenschätzung

Konto, Beschrieb	Einheit	Menge	EP	Total aufgerundet
		Hinweis	Strasse	Strasse
A. Bauhauptarbeiten				2'170'000
1 Bauvorbereitungen				59'000
12 Anpassungen und Schutz von best. Anlagen				30'000
Diverse	gl	1	30'000.00	30'000
13 Provisorien				20'000
Diverse	gl	1	20'000.00	20'000
14 Materialuntersuchungen, Zustandsaufnahmen				9'000
Baugrunduntersuchungen / PAK, Sondagen, etc.	gl	1	5'000.00	5'000
Bestandesdokumentation	gl	1	4'000.00	4'000
2 Tiefbauarbeiten				1'890'000
21 Regiearbeiten (NPK 111)				94'000
Diverse Kleinmengen, Anpassungen	5%	auf Konto 2 und 3, ohne NPK 112 und 113		94'000
22 Prüfungen (NPK 112)				12'000
Diverse	2%			12'000
23 Baustelleneinrichtungen (NPK 113)				132'000
Baustelleninstallationen, Abschrankungen, etc.	7%	auf Konto 2 und 3, ohne NPK 111		132'000
24 Rodungen (NPK 116)				2'000
Roden Grünfläche	m2	15	120.00	2'000
25 Abbrüche (NPK 117)				178'000
STRASSE: Belagsaufbruch inkl. Abfuhr	m2	3'640	17.00	62'000
GEHWEG: Belagsaufbruch inkl. Abfuhr	m2	450	14.00	7'000
Rote Pflästerung exkl. Wiederverwendung Steine	m2	630	70.00	45'000
Betonverbundsteine	m2	30	70.00	3'000
Randabschlüsse inkl. Fundamente (alle Formen)	m	820	20.00	17'000
Pfosten, Signaltafeln etc.	St	2	100.00	1'000
Kandelaber	St	10	100.00	1'000
Strassenabläufe t bis m 2.00 inkl. Rost	St	15	200.00	3'000
Diverse Betonbauten (Kleinbauteile) unbewehrt	m3	20	100.00	2'000
Diverse Betonbauten (Kleinbauteile) bewehrt (Stützmauer)	m2	144	160.00	24'000
Mittelinsel	gl	1	3'500.00	4'000
Kleinmengen und Zuschläge	5%	auf Konto 25		9'000
28 Erdarbeiten (NPK 211)				12'000
Oberboden (nicht wiederverwendbar) abtragen und entsorgen, d=20cm	m2	120	10.00	2'000
GEHWEG: Abtrag inkl. Transport und Gebühren	m2	120	72.80	9'000
Kleinmengen und Zuschläge	3%	auf Konto 28		1'000
31 Fundationsschichten (NPK 221)				48'000
STRASSE: Liefern/Einbau Fundation (UG 0/45)	m2	1'156	38.00	44'000
GEHWEG: Liefern/Einbau Fundation (UG 0/45, frostsicher)	m2	50	34.75	2'000
Kleinmengen und Zuschläge	3%	auf Konto 31		2'000
32 Pflästerungen und Abschlüsse (NPK 222)				1'112'000
Bord- Wasserstein (Schalenstein Typ 12)	m	60	60.00	4'000
Randstein RN15 mit Wasserstein (Granit Typ 12)	m	130	140.00	19'000
Randstein RN25 mit Wasserstein (Granit Typ 12)	m	600	130.00	78'000
Randstein RN25 (Bushaltekannte +22 cm) - ZüriBord	m	40	150.00	6'000
STRASSE: Abgeschliffene Pflästerung bei Platzbereichen	m2	580	310.00	180'000
GEHWEG: Abgeschliffene Pflästerung	m2	1'400	300.00	420'000
BESTEHENDE PFLÄSTERUNG:Abschleifen	m2	1'220	110.00	135'000
ERSATZ ROTE PFLÄSTERUNG: Abgeschliffene Pflästerung	m2	630	280.00	177'000
Schutzinsel/Mittelinsel	Stk	4	10'000.00	40'000
Kleinmengen und Zuschläge	5%	auf Konto 33		53'000
33 Belagsarbeiten (NPK 223)				270'000
AC 11 H B70/100, Deckschicht Strasse, 35mm	m2	960.00	17.64	17'000
ACT 22 H B70/100, Trag-/Binderschicht Strasse, 95mm	m2	960.00	57.12	55'000
ACB 22 H B70/100, Trag-/Binderschicht Strasse, 90mm	m2	960.00	57.12	55'000
Eingefärbter Asphaltbelag (3cm Deckschicht)	m2	1'170	50.00	59'000
AC 8 N B70/100, Deckschicht Gehweg, 30mm	m2	350.00	21.00	8'000
ACT 22 N B70/100, Trag-/Binderschicht Strasse, 40mm	m2	960.00	37.00	36'000
STRASSE: Betondecke als Pflästerungsunterbau	m2	650.00	40.20	27'000
Kleinmengen und Zuschläge	5%	auf Konto 33		13'000
34 Kanalisationen und Entwässerungen (NPK 237)				30'000
Grabenaushub, gespriesst, ab OK Planum, t ab 1.5m, inkl. Lagerung auf Zw.deponie	m3	50	35.00	2'000
Grabenspriesung	m2	30	20.00	1'000
PP-Rohre, inkl. Formstücke, d bis 200, liefern und verlegen	m	75	25.00	2'000
SS 600, Abdeckung D400, t bis 1.60m	St	15	1'500.00	23'000
Kleinmengen und Zuschläge	5%	auf Konto 34		2'000
3 Betonarbeiten				221'000
35 Ortsbetonbau (NPK 241)				221'000
Stützmauer	m2	140	1'500.00	210'000
Kleinmengen und Zuschläge	5%	auf Konto 35		11'000
B. Baunebenarbeiten				323'000
5 Nebenarbeiten, Fertigstellung				29'000
52 Signalisierung Strassensignale (NPK 282)				8'000
Signalisationstafel	Stk	3	750.00	3'000
Diverse	gl	1	5'000.00	5'000
53 Markierung auf Verkehrsflächen (NPK 286)				16'000
FGSO (nur Knotenbereiche)	m2	105	90.00	10'000
Markierung Fussgängerstreifen	Stk	3	950.00	3'000
Markierung Parkfelder	m	150	16.00	3'000
54 Reinigung, Wiederinstandstellung				5'000
Diverse	gl	1	5'000.00	5'000
7 Umgebung				294'000
71 Bäume				86'000
Baumgrube, inkl. Unterbau, Baum und Bepflanzung	St	10	8'000.00	80'000
Jungbaumpflege während der ersten 2 Jahre	St	10	600.00	6'000
74 Diverse Gestaltungselemente				208'000
Sitzbank	Stk	6	4'500.00	27'000
Poller	Stk	4	1'500.00	6'000
Treppe mit Granit/Gneis Abdeckung	m2	35	700.00	25'000
Schrammbord bei Parkfeldern	Stk	2	130.00	1'000
Veloplastplätze	Stk	20	400.00	8'000
Abfallkübel, Abfallhai	Stk	8	1'500.00	12'000
Wasserspiel Kirchplatz	Stk	1	70'000.00	70'000
Wasserspiel Eingangstor Rössli	Stk	1	50'000.00	50'000
Kleinmengen und Zuschläge	3%	auf Konto 7		9'000
C. Dienstleistungen				402'000
8 Honorare und übrige Kosten				402'000
81 Honorare (Ing., Geologe, Umwelt, Spezialisten, etc.)				369'000
	17%	auf Konto B		369'000
83 Kosten Öffentlichkeitsarbeit				22'000
	1.0%	auf Konto B		22'000
84 Versicherungsprämien				11'000
	0.5%	auf Konto B		11'000
D. Diverses				258'000
9 Diverses (10% auf alles)				258'000
91 Diverses				258'000
	10%	auf alles		258'000
Total brutto geschätzt				3'153'000
MwSt.	7.70%			242'781
Total netto geschätzt (+/- 30%)				3'395'781

Anhang C Auslegeordnung über Belagsarten

Gemeinde Uznach

Umgestaltung Städtli und Ortseingänge

Belagsarten: Auslegeordnung

Chaussierung



Abbildung 1 (oben): Oberriet SG



Abbildung 2 (rechts): Chaussierung

Vorteile		Nachteile	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identitätsstiftend ▪ Sickerfähig 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohe Kosten vor allem im Unterhalt ▪ Uneben (Rollstuhl-/Velofahrer*innen) ▪ Neues Gestaltungselement ▪ Nicht gut befahrbar 	
Eignung			
Fahrbahn	Gehbereiche	Aufenthalt	
Ungeeignet, da nicht gut befahrbar	Ungeeignet aufgrund Unebenheit (Rollstuhl-/Velofahrer*innen)	Neutral aufgrund der Identitätsstiftung und dem Wiedererkennungseffekt	

Natursteinplatten



Abbildung 3 (oben): Sechseläutenplatz Zürich

Vorteile		Nachteile	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identitätsstiftend ▪ Eben (Rollstuhl-/Velofahrer*innen) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohe Kosten vor allem auch bei Sanierungen ▪ Nicht sickerfähig ▪ Neues Gestaltungselement ▪ Lärmemissionen durch Rollgeräusch 	
Eignung			
Fahrbahn	Gehbereiche	Aufenthalt	
Neutral aufgrund Ebenheit und Lärmemissionen höher als bei Asphalt; können bei hoher Belastung beschädigt werden	Geeignet aufgrund der hohen Identitätsstiftung und dem Wiedererkennungseffekt	Geeignet aufgrund der hohen Identitätsstiftung und dem Wiedererkennungseffekt (Belag bereits auf Trottoir und Plätzen im Städtli vorhanden)	

Pflästerung



Abbildung 4 (oben): Pflästerung Städtli Uznach

Abbildung 5 (rechts): Pflästerung Kloster St. Gallen

Vorteile		Nachteile	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identitätsstiftend ▪ Bereits vorhanden ▪ Sickerfähig 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uneben (Rollstuhl-/Velofahrer*innen) ▪ Hohe Kosten ▪ Lärmemissionen durch Rollgeräusch 	
Eignung			
Fahrbahn	Gehbereiche	Aufenthalt	
Ungeeignet aufgrund der Lärmemissionen	Neutral aufgrund der Unebenheiten für Rollstuhlfahrer*innen nicht komfortabel; Belag bereits bestehend	Geeignet aufgrund der hohen Identitätsstiftung und dem Wiedererkennungseffekt (Belag bereits auf Trottoir und Plätzen im Städtli vorhanden)	

Pflästerung abgeschliffen



Abbildung 6 (oben): Pflästerung St. Gallen
 (Guber Natursteine AG)

Abbildung 7 (rechts): Pflästerung (Guber
 Natursteine AG)

Vorteile		Nachteile	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identitätsstiftend ▪ Bereits vorhanden ▪ Eben (Rollstuhl-/Velofahrer*innen) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohe Kosten ▪ Nicht sickerfähig ▪ Lärmemissionen höher als bei Asphalt 	
Eignung			
Fahrbahn	Gehbereiche	Aufenthalt	
Neutral aufgrund Ebenheit und Lärmemissionen höher als bei Asphalt	Geeignet aufgrund der Ebenheiten für Rollstuhlfahrer*innen komfortabel und dem Wiedererkennungseffekt (Belag bereits auf Trottoir und Plätzen im Städtli vorhanden)	Geeignet aufgrund der hohen Identitätsstiftung und dem Wiedererkennungseffekt (Belag bereits auf Trottoir und Plätzen im Städtli vorhanden)	

Asphalt



Abbildung 8 (oben): Begegnungszone Affoltern a. A.

Vorteile		Nachteile	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eben (Rollstuhl-/Velofahrer*innen) ▪ Geringe Lärmemissionen ▪ Geringe Kosten 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identitätsstiftend ▪ Nicht sickerfähig 	
Eignung			
Fahrbahn	Gehbereiche	Aufenthalt	
Geeignet aufgrund geringer Kosten und Lärmemissionen	Neutral aufgrund Ebenheit und geringen Kosten, aber geringe Identitätsstiftung	Ungeeignet aufgrund der geringen Identitätsstiftung und dem geringen Wiedererkennungseffekt	

Eingefärbter Asphalt



Abbildung 9 (oben): Eingefärbter Asphalt
 (Pavono AG)



Abbildung 10 (rechts): Zentralplatz Biel

Vorteile		Nachteile	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identitätsstiftend ▪ Eben (Rollstuhl-/Velofahrer*innen) ▪ Lärmemissionen gleich wie Asphalt 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohe Kosten vor allem auch bei Sanierungen ▪ Nicht sickerfähig ▪ Neues Gestaltungselement 	
Eignung			
Fahrbahn	Gehbereiche	Aufenthalt	
Geeignet aufgrund der gleichen Eigenschaften wie Asphalt	Neutral aufgrund der gleichen Eigenschaften wie Asphalt, aber weniger ortstypisch wie Pflasterung	Neutral aufgrund der gleichen Eigenschaften wie Asphalt, aber weniger ortstypisch wie Pflasterung	

Asphaltbelag mit Split



Abbildung 11 (oben): Asphaltbelag mit Split

Abbildung 12 (rechts): Asphaltbelag mit Split

Vorteile		Nachteile	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identitätsstiftend ▪ Eben (Rollstuhl-/Velofahrer*innen) ▪ Geringe Lärmemissionen 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohe Kosten vor allem auch bei Sanierungen ▪ Nicht sickerfähig ▪ Neues Gestaltungselement 	
Eignung			
Fahrbahn	Gehbereiche	Aufenthalt	
Geeignet aufgrund der gleichen Eigenschaften wie Asphalt	Neutral aufgrund der gleichen Eigenschaften wie Asphalt, aber weniger ortstypisch wie Pflasterung	Neutral aufgrund der gleichen Eigenschaften wie Asphalt, aber weniger ortstypisch wie Pflasterung	

Gemeinde Uznach

Flankierende Massnahme 2

Umgestaltung Ortseingänge

Factsheet, 4. Dezember 2020

1 Ausgangslage

1.1 Einleitung

Die geplante regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster soll Uznach in absehbarer Zeit vom Durchgangsverkehr entlasten. Die Gemeinde möchte die damit einhergehende Chance zur Weiterentwicklung und Aufwertung der Gesamtgemeinde und insbesondere des Zentrums mit der Altstadt nutzen. Mit der angestrebten Abklassierung einiger Kantonsstrassen zu Gemeindestrassen ergibt sich für die Gemeinde ein zusätzlicher Handlungs- und Gestaltungsspielraum, welchen es zugunsten einer hohen Siedlungs- und Aufenthaltsqualität zu nutzen gilt.

Für die Verlagerung des Verkehrs auf die regionale Verbindungsstrasse benötigt es zwingend flankierende Massnahmen in Uznach. Mit der vorgenommenen Auslegeordnung der flankierenden Massnahmen (Workshop Gemeinderat vom 23.02.2019) sowie den vertieften Abklärungen zur Strassenklassierung und dem Koordinationsbedarf (Schlussbericht vom 26.09.2019) sind bereits erste Grundlagen für die weitere Planung geschaffen worden. Dabei hat sich gezeigt, dass in Abhängigkeit mit der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster und dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation der AggloObersee in einem nächsten Schritt insbesondere die flankierenden Massnahmen 1 «Betriebs- und Gestaltungskonzept Städtli» und 2 «Umgestaltung Ortseingänge» weiter zu konkretisieren sind. Anhand der Überprüfung des Durchfahrtswiderstandes im Verkehrsmodell wurde jedoch festgestellt, dass diese beiden flankierenden Massnahmen noch nicht die erwünschte Entlastungswirkung zur Folge haben. Zur Erreichung der Zielvorstellungen der Gemeinde wurde daher die dritte flankierende Massnahme «Kaskadenmodell Temporegime» ausgelöst.

Im vorliegenden Kurzbericht werden die Ergebnisse der Vorstudie zur Umgestaltung der Ortseingänge behandelt.

1.2 Ziele

In den vorliegenden Grundlagen wurden für die Umgestaltung der Ortseingänge folgenden Ziele formuliert:

- Vermeidung von Durchgangsverkehr durch das Siedlungsgebiet bzw. Zentrum von Uznach
- Verbesserung der Siedlungsqualität
- Stärkung der Verkehrsbeziehung der geplanten regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster (RVS)
- Sicherstellung der komfortablen Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Velo
- Sicherstellung der komfortablen Befahrbarkeit mit dem Postauto

1.3 Grundlagen

- [1] Modelltechnische Umsetzung FlaMa Uznach, EBP Schweiz AG, 4. Dezember 2020
- [2] Kapazitätsnachweis Kreisel Rosengarten und Erschliessung Mühlegraben, ewp AG Effretikon, 19.10.2018
- [3] Variantenstudium Definition Knotenformen, ewp AG Effretikon, 20.12.2019

2 Analyse der Ortseingänge

In einem ersten Schritt wurde geprüft, wo die Ortseingänge der Gemeinde Uznach liegen. Die Ortseingänge wurden dazu in zwei Typen unterschieden:

- Typ 1: Abzweiger ab der RVS ins Siedlungsgebiet von Uznach
- Typ 2: Siedlungsrelevanter Ortseingang auf den Einfallsachsen (ortsbauliche Beurteilung)

Auf der Gryнау- und Gasterstrasse befinden sich beide Ortseingangstypen am Abzweiger der RVS (Typ 1) und stellen gleichzeitig den Übergang ins Siedlungsgebiet dar.

Auf der St. Galler-/Zürcherstrasse bildet die identitätsstiftende Spinnerei Uznaberg den ortsbaulichen Ortseingang (Typ 2), wogegen der Abzweiger ab der RVS auf Schmeriker Gemeindegebiet liegt.

Auf der Rickenstrasse liegt der Ortseingang in dem Bereich, wo auch baulich das Siedlungsgebiet beginnt. Der Abzweiger der RVS befindet sich hingegen ausserhalb des Siedlungsgebiets.

EBP [1] hat ein Verkehrsmodell für den prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) im Jahre 2030 erarbeitet. Diesem Verkehrsmodell liegen die drei ausgearbeiteten flankierende Massnahmen des vorliegenden Dossiers zugrunde. Es zeigt sich, dass auf der Ricken-, Gaster- und St. Galler-/Zürcherstrassen von einem eher geringen DTV ausgegangen werden kann. Auf der Gryнауstrasse liegt der DTV voraussichtlich deutlich höher bei knapp 10'000 Fahrzeugen pro Tag.

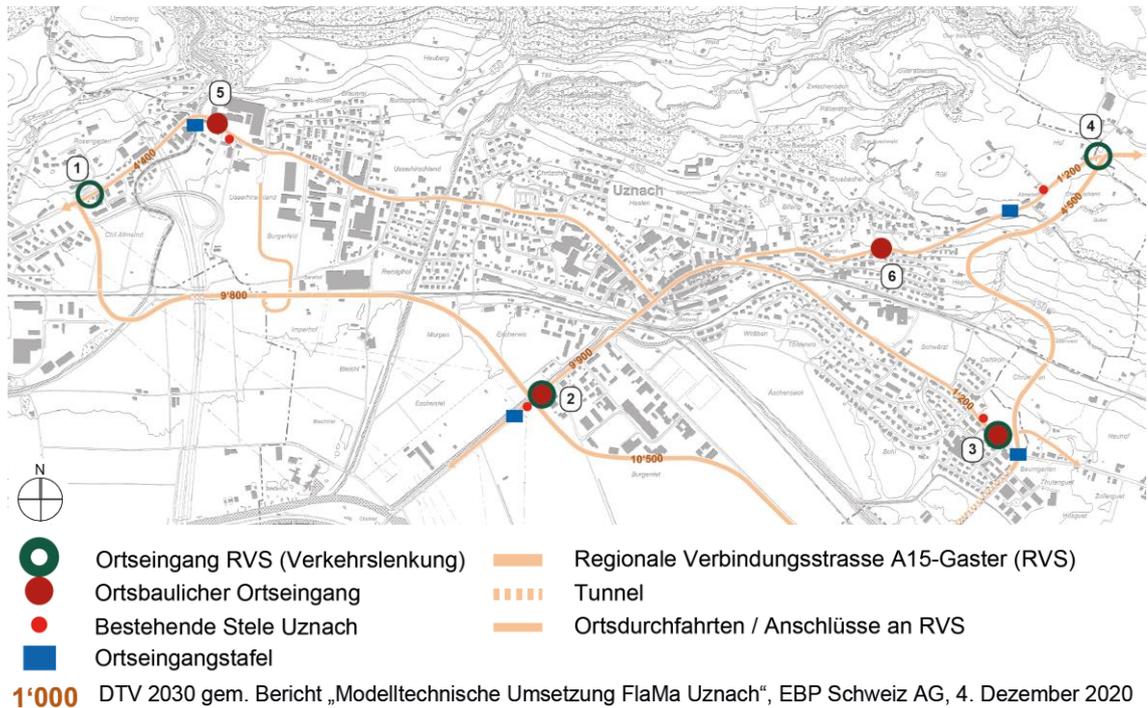


Abbildung 1: Übersichtsplan Ortseingänge

Die geplanten Knotenregime der Ortseingänge an der RVS gehen aus den bisherigen Planungen hervor, wobei die Federführung beim Kanton liegt. So ist gemäss dem Kapazitätsnachweis von 2018 [2] am Knoten St. Gallerstrasse / RVS eine LSA-Steuerung geplant. Aus dem Variantenstudium von 2019 [3] wird in der Variante ohne Sperrung Städtli – was die Gemeinde anstrebt – für die Gasterstrasse / RVS ebenfalls eine LSA-Steuerung, für den Knoten Grynaustrasse / RVS ein Kreisell und für den Knoten Rickenstrasse / RVS ein T-Knoten empfohlen.

3 Massnahmen zur Verkehrslenkung und Geschwindigkeitsreduktion

Dem Anhang A kann die Auslegeordnung möglicher Massnahmen am Knoten und auf der Strecke zur Verkehrslenkung oder Erhöhung des Durchfahrtwiderstandes entnommen werden.

3.1 Knoten

Bei den Untersuchungen zur Verkehrslenkung stellte sich heraus, dass bei Knoten vor allem mit einer Dosierung über die Lichtsignalsteuerung effektiv eine Verkehrslenkung vorgenommen werden kann.

Bei den Knotenregimen Kreisell und einfachem T-Knoten ist eine effektive Verkehrslenkung aufgrund fehlender Beeinflussungsmöglichkeit durch eine Lichtsignalanlage nicht möglich. An beiden Knotentypen können jedoch gestalterische Massnahmen (z.B. Verengung der Einmündung) getroffen werden, welche die Verkehrsbeziehung der RVS stärkt bzw. die ins Zentrum von Uznach führenden Strassen untergeordnet erscheinen lassen.

3.2 Strecke

Auf der Strecke sind als geschwindigkeitsreduzierende Massnahmen folgende Elemente denkbar:

- Mittelinsel mit einseitigem Versatz
- Mittelinsel mit beidseitigem Versatz
- Horizontalversatz (einseitig)
- Vertikalversatz

Da mit einem Vertikalversatz die beiden Ziele «Sicherstellung der komfortablen Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Velo» und «Sicherstellung der komfortablen Befahrbarkeit mit dem Postauto» nicht erreicht werden können, wird diese Massnahme nicht weiterverfolgt. Die anderen drei Massnahmen würden sich für die Uzner Ortseingänge eignen.

Eine Fahrbahngestaltung und ein Baumtor kommen als gestalterische Massnahmen auf der Strecke in Frage. Beide Elemente sind identitätsstiftend und könnten zur Wiedererkennung von Uznach eingesetzt werden. Eine Verkehrslenkung wird durch diese beiden Elemente allerdings nicht erzielt und die Erhöhung des Durchfahrtwiderstandes ist lediglich gering.

3.3 Zuweisung der Massnahmen zu den Ortseingängen

Ortseingang 1 (Knoten St. Gallerstrasse / RVS)

Am Ortseingang 1 liegt der prognostizierte DTV bei ca. 4'400 Fahrzeugen pro Tag [1]. Der Knoten soll gemäss Grundlage [3] mittels LSA geregelt werden. Eine Dosierung der ins Städtli verkehrenden Fahrzeuge könnte mit einer separaten Abbiegespur realisiert werden.

Aufgrund der Verkehrsmenge ist aber davon auszugehen, dass am Knoten auf eine separate Abbiegespur verzichtet wird. Die geringe Verkehrsmenge und somit das fehlende Kosten-Nutzenverhältnis rechtfertigen den Spurausbau nicht.

Diesbezüglich ist eine Entschleunigung des Verkehrs auf der Strecke durch eine Einfahrtsbremse auf Höhe Spinnerei Uznaberg (vgl. Ortseingang 5) und somit die Erhöhung des Durchfahrtwiderstandes von grosser Bedeutung.

Ortseingang 2 (Knoten Grynaustrasse / RVS)

Am Ortseingang 2 liegt der prognostizierte DTV auf der Grynaustrasse bei knapp 10'000 Fahrzeugen pro Tag [1]. Als künftiges Knotenregime ist ein Kreisel vorgesehen. Da bei einem Kreisels die Knotenarme einander gleichgestellt sind, ist eine effektive Verkehrslenkung in der Regel nicht möglich. Eine siedlungsorientierte Gestaltung und ein angemessenes Geschwindigkeitsregime auf der Grynaustrasse sind geeignete verkehrslenkende Massnahmen, um die Fahrzeugmenge zum Zentrum über die Grynaustrasse zu reduzieren. Dazu sind eine Absprache und die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes mit dem Kanton nötig.

Ortseingang 3 (Knoten Gasterstrasse / RVS)

Am Ortseingang 3 liegt der prognostizierte DTV bei ca. 1'200 Fahrzeugen pro Tag [1]. Der Knoten soll gemäss Grundlage [3] mittels LSA geregelt werden. Eine Dosierung der ins Städtli verkehrenden Fahrzeuge könnte mit einer separaten Abbiegespur realisiert werden.

Aufgrund der Verkehrsmenge ist aber davon auszugehen, dass am Knoten auf eine separate Abbiegespur verzichtet wird. Die geringe Verkehrsmenge und somit das fehlende Kosten-Nutzenverhältnis rechtfertigen den Spurausbau nicht.

Diesbezüglich ist eine Entschleunigung des Verkehrs auf der Strecke durch eine Einfahrtsbremse anschliessend an den Knoten und somit die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes von grosser Bedeutung.

Ortseingang 4 (Knoten Rickenstrasse / RVS)

Am Ortseingang 4 liegt der prognostizierte DTV bei ca. 1'200 Fahrzeugen pro Tag [1]. Der Knoten soll künftig als T-Knoten ausgestaltet werden. An einem T-Knoten kann eine Verkehrslenkung mit der untergeordneten Ausgestaltung der Einmündung der Rickenstrasse in die RVS z.B. mit einer Trottoirüberfahrt erzielt werden. Eine Absprache mit dem Kanton ist notwendig.

Ortseingang 5 (Zürcherstrasse)

Aus dem Masterplan der Gemeinde Uznach geht hervor, dass der Platz vor der Spinnerei Uznaberg inszeniert werden und der Bedeutung, Ausstrahlungskraft und Geschichte des Ortes gebührend Rechnung tragen soll. Zur Geschwindigkeitsreduktion sind folgende Gestaltungselemente denkbar:

- Mittelinsel mit beidseitigem Versatz
- einseitiger Horizontalversatz
- Fahrbahngestaltung
- Baumtor

Ortseingang 6 (Rickenstrasse)

An diesem Ortseingang sind zur Geschwindigkeitsreduktion folgende Gestaltungselemente denkbar:

- Mittelinsel mit beidseitigem Versatz
- einseitiger Horizontalversatz
- Fahrbahngestaltung
- Baumtor

4 Fazit und weiteres Vorgehen

Aus der vorliegenden Vorstudie gehen folgende Erkenntnisse hervor. Massnahmen zur Verkehrslenkung sind aufgrund des künftigen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) lediglich am Ortseingang 2 (Grynaustrasse / RVS) notwendig. Da der Ortseingang 2 (Grynaustrasse / RVS) jedoch als Kreisell ausgestaltet werden soll und die Grynaustrasse voraussichtlich auch künftig als Kantonsstrasse klassiert sein wird, kann eine effektive Verkehrslenkung nicht vollzogen werden bzw. ist eine Abstimmung mit dem Kanton nötig. Eine angemessene Gestaltung der Grynaustrasse mit einem entsprechenden Geschwindigkeitsregime hätte positive Effekte auf das Fahrverhalten der Fahrzeuglenkenden und gewisse verkehrslenkende Einflüsse.

An den übrigen drei Knoten (Ortseingänge 1, 3 und 4) ist der künftige DTV so niedrig, dass aus verkehrsplanerischer Sicht keine Lenkungsmassnahmen notwendig sind. Dennoch ist es wichtig, dass die Gemeinde Uznach ausreichend in den Planungs- und Projektierungsprozess des Kantons integriert wird, sodass sie ihre Interessen einbringen kann. Im Interesse der Gemeinde liegt insbesondere, dass die Einfallsachsen ab der RVS als untergeordnete Einmündungen in Erscheinung treten.

Ein verbindendes gestalterisches Element, welches sich an den Ortseingängen wiederholt, trägt zur Identitätsstiftung und zur Wiedererkennung von Uznach bei. Ein Baumtor oder die Gestaltung der Fahrbahn wären als Gestaltungselement denkbar.

Fabian Mariani, 4. Dezember 2020

Anhang A

Variantenstudium Ortseingänge

Variantenstudium Ortseingänge, Gemeinde Uznach

4000620 Betriebs- und Gestaltungskonzept Städtli / Vorstudie Ortseingänge
04.12.2020 / maf

Ziele

- Vermeidung von Durchgangsverkehr durch das Zentrum von Uznach
- Verbesserung der Siedlungsqualität
- Stärkung der Verkehrsbeziehung der geplanten regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster (RVS)
- Sicherstellung der komfortablen Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Velo
- Sicherstellung der komfortablen Befahrbarkeit mit dem Postauto

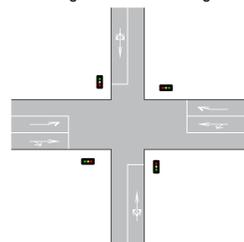
Übersichtsplan Ortseingänge



Ortseingang RVS (Verkehrlenkung) Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster (RVS) 1:000 DTV 2030 gem. Bericht „Modelltechnische Umsetzung FliaMa Uznach“, EBP Schweiz AG, 4. Dezember 2020
Ortsbaulicher Ortseingang Bestehende Strasse Uznach Ortseingangstafel Tunnel Ortseingangsstellen / Anschlüsse an RVS

Gestaltungselemente am Knoten

Dosierung über LSA-Steuerung



Vorteile

- Reduktion der Geschwindigkeit der Fahrzeuge
- Menge der auf Uznach einfahrenden Fahrzeuge kann exakt dosiert werden

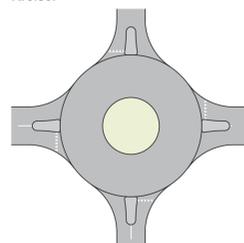
Nachteile

- Landerwerb eventuell nötig
- Platzbedarf

Fazit

Für eine LSA ist eine Dosierung über die LSA-Steuerung die einzige, aber sehr effektive Variante den Verkehr wie gewünscht zu lenken. Mit der Länge der Grünphasen kann die Wichtigkeit der RVS verdeutlicht werden. Weitere Gestaltungselemente könnten anschliessend auf der Strecke zur Identitätsstiftung folgen.

Kreisel



Vorteile

- Reduktion der Geschwindigkeit der Fahrzeuge
- Gute Wahrnehmung

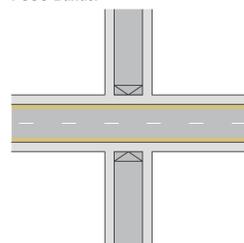
Nachteile

- Landerwerb eventuell nötig
- Platzbedarf
- Geringe Verkehrslenkung

Fazit

Der Kreisel bildet in sich ein Gestaltungselement von Ortseingängen. Durch die Ausgestaltung der einzelnen Verkehrsarme an den Kreisverkehreinmündungen, können die übergeordneten Verkehrsbeziehungen verdeutlicht werden. Eine Verkehrslenkung ist allerdings schwierig, da der Verkehrsstrom nicht dosiert werden kann. Weitere Gestaltungselemente könnten anschliessend auf der Strecke zur Identitätsstiftung folgen.

FGSO-Bänder



Vorteile

- Reduktion der Geschwindigkeit insbesondere der einfahrenden Fahrzeuge
- Verkehrsbeziehung RVS wird gestärkt
- Gute Wahrnehmung

Nachteile

- Verkehrsorientierte RVS wird optisch eingeeignet
- Je nach Ausgestaltung für Bus und Velo ungeeignet

Fazit

Mit der durchgängigen Führung des Trottoirs wird die übergeordnete Verkehrsbeziehung der RVS verdeutlicht, was mit den FGSO-Bändern zusätzlich unterstrichen wird. Eine Kombination mit einem identitätsstiftenden Gestaltungselement auf der Strecke wäre durchaus zweckmässig.

Geschwindigkeitsreduzierende Massnahmen auf der Strecke

Mittelinsel mit einseitigem Versatz



Vorteile

- Reduktion der Geschwindigkeit insbesondere der einfahrenden Fahrzeuge
- Gute Wahrnehmung

Nachteile

- Landerwerb eventuell nötig
- Platzbedarf

Fazit

Eine Mittelinsel mit einseitigem Versatz benötigt Platz und ist daher nur geeignet, wenn dieser zur Verfügung steht. An Ortseingängen wird dieses Element häufig verwendet. Im Siedlungsgebiet ist dieses Element ungeeignet.

Mittelinsel mit beidseitigem Versatz



Vorteile

- Geringe Reduktion der Geschwindigkeit der Fahrzeuge
- Gute Wahrnehmung

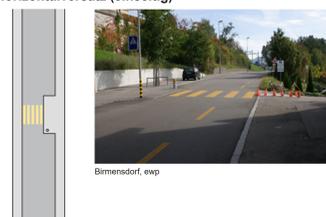
Nachteile

- Geschwindigkeit des ausfahrenden Fahrzeuges wird ebenfalls reduziert
- Landerwerb eventuell nötig
- Platzbedarf

Fazit

Eine Mittelinsel mit einseitigem Versatz benötigt Platz und ist daher nur geeignet, wenn dieser zur Verfügung steht. An Ortseingängen wie auch im Siedlungsgebiet wird dieses Element häufig verwendet.

Horizontalversatz (einseitig)



Vorteile

- Reduktion der Geschwindigkeit insbesondere der einfahrenden Fahrzeuge
- Gute Wahrnehmung für einfahrende Personen
- i.d.R. kein Landerwerb

Nachteile

- Einfahrende Fahrzeuge müssen je nach Situation anhalten

Fazit

Ein Horizontalversatz wird bei Tempo-30-Zonen häufig verwendet. In Verbindung mit einem Knoten muss das Element in einem gewissen Abstand zu diesem angeordnet sein, weshalb die Wirkung der Verkehrslenkung gering ist.

Vertikalversatz



Vorteile

- Reduktion der Geschwindigkeit der Fahrzeuge
- Gute Wahrnehmung
- i.d.R. kein Landerwerb

Nachteile

- Für Bus und Velo ungeeignet

Fazit

Da die in den Ort führenden Strassen künftig für den Veloverkehr und die Busse komfortabel befahrbar sein sollen, kommt dieses Gestaltungselement für die Ortseingänge nicht in Frage.

Gestalterische Massnahmen auf der Strecke

Fahrbahngestaltung



Vorteile

- i.d.R. kein Landerwerb

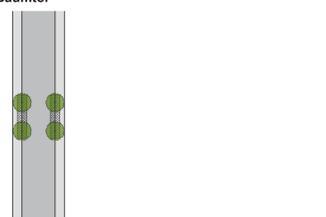
Nachteile

- Geringe Reduktion der Fahrgeschwindigkeit
- Bei Pflasterung zusätzliche Lärmemissionen
- Geringe Verkehrslenkung

Fazit

Mit einer Fahrbahngestaltung wird eine geringe Verkehrslenkung erzielt, weshalb das Element als solches für die vorliegende Planung von geringem Nutzen ist. In Kombination mit anderen Gestaltungselementen kann eine Fahrbahngestaltung jedoch zur Identitätsstiftung beitragen.

Baumtor



Vorteile

- Reduktion der Geschwindigkeit der Fahrzeuge
- Gute Wahrnehmung
- i.d.R. kein Landerwerb
- Verbesserung der Siedlungsqualität

Nachteile

- Aufwändig im Unterhalt

Fazit

Je nach Lage der Bäume und Ausgestaltung der Baumscheiben engt das Baumtor die Fahrbahn nur optisch oder auch baulich ein. Durch diese Einengung wird die Strasse als untergeordnete Strasse wahrgenommen. Mit den Bäumen wird das Siedlungsgebiet aufgewertet bzw. wirkt die Strasse weniger verkehrsorientiert.

Zuweisung der Gestaltungselemente zu den Ortseingängen

1 Knoten St. Gallerstrasse / RVS

Knotenregime: LSA

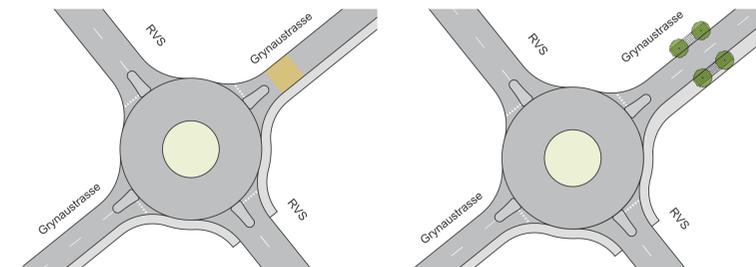
Bei einer LSA kann die Dosierung der Verkehrsmenge über die LSA-Steuerung vorgenommen werden. Die Fahrgeschwindigkeit wird bereits durch die Abbiegemäandrierer am Knoten reduziert, weshalb diesbezüglich keine zusätzlichen Massnahmen (Mittelinsel, Horizontalversatz) nötig sind. Als identitätsstiftendes Gestaltungselement sind die Fahrbahngestaltung oder die Erstellung eines Baumtores denkbar.

- Verkehrslenkung mit LSA-Steuerung möglich (Absprache mit Kanton nötig, Prüfung der Leistungsfähigkeit)
- Kombination mit gestalterischen Massnahmen auf der Strecke möglich

2 Knoten Grynaustrasse / RVS

Knotenregime: Kreisel

Durch die Einfahrt in den Kreisel wird die Fahrgeschwindigkeit bereits reduziert, weshalb diesbezüglich keine zusätzlichen Massnahmen (Mittelinsel, Horizontalversatz) nötig sind. Als identitätsstiftendes Gestaltungselement sind die Fahrbahngestaltung oder die Erstellung eines Baumtores denkbar.



3 Knoten Gasterstrasse / RVS

Knotenregime: LSA

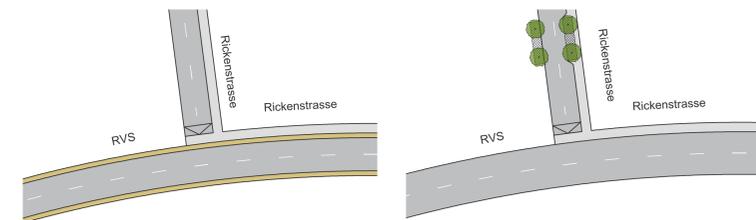
Bei einer LSA kann die Dosierung der Verkehrsmenge über die LSA-Steuerung vorgenommen werden. Die Fahrgeschwindigkeit wird bereits durch die Abbiegemäandrierer am Knoten reduziert, weshalb diesbezüglich keine zusätzlichen Massnahmen (Mittelinsel, Horizontalversatz) nötig sind. Als identitätsstiftendes Gestaltungselement sind die Fahrbahngestaltung oder die Erstellung eines Baumtores denkbar.

- Verkehrslenkung mit LSA-Steuerung möglich (Absprache mit Kanton nötig, Prüfung der Leistungsfähigkeit)
- Kombination mit gestalterischen Massnahmen auf der Strecke möglich

4 Knoten Rickenstrasse / RVS

Knotenregime: T-Knoten

Der T-Knoten muss so gestaltet werden, dass die Rickenstrasse, welche ins Zentrum von Uznach führt, als untergeordnete Verbindung wahrgenommen wird. Dies kann mit einer Trottoirüberfahrt verdeutlicht werden. Die Wichtigkeit der RVS könnte mit FGSO-Bändern an den Fahrbahnrandern hervorgehoben werden, wodurch die Einmündung weniger stark in Erscheinung treten würde. Eine Mittelinsel ist ungeeignet, da dadurch der Einmündungsbereich breiter ausgestaltet werden muss und daher verkehrsorientiert in Erscheinung tritt.



5 Zürcherstrasse

Die Spinnerei Uznaberg bildet das Eingangstor und ist für die Adressbildung von Uznach von zentraler Bedeutung. Gemäss Masterplan soll der Platz vor der Spinnerei inszeniert werden und der Bedeutung, Ausstrahlungskraft und Geschichte des Ortes gebührend Rechnung tragen. Mit dieser Platzgestaltung sollen auch die Verkehrsteilnehmer die Situation als Eingangstor wahrnehmen. Folgende Gestaltungselemente sind denkbar:

- Mittelinsel mit beidseitigem Versatz
- einseitiger Horizontalversatz
- Fahrbahngestaltung
- Baumtor

Zu beachten ist, dass die gewählten Gestaltungselemente auf die Gestaltungselemente an den Knoten abgestimmt sind.

6 Rickenstrasse

Auf der Rickenstrasse wird der ortsbauliche Ortseingang erst beim Knoten Rickenstrasse, Rütihaldenstrasse und Oberer Hegner wahrgenommen, da zuvor auf der nördlichen Strassenseite eine hohe Mauer verläuft und südlich aufgrund der Topografie der Strassenraum durch die Bauten nicht gefasst wird. Folgende Gestaltungselemente sind denkbar:

- Mittelinsel mit beidseitigem Versatz
- einseitiger Horizontalversatz
- Fahrbahngestaltung
- Baumtor

Zu beachten ist, dass die gewählten Gestaltungselemente auf die Gestaltungselemente an den Knoten abgestimmt sind.

Fazit

- Aus Sicht Verkehrsplanung bzw. aufgrund des künftigen DTV sind Massnahmen zur Verkehrslenkung lediglich am Knoten 2 (Grynaustrasse / RVS) notwendig.
- Da der Knoten 2 (Grynaustrasse / RVS) als Kreisel ausgestaltet werden soll und die Grynaustrasse voraussichtlich auch künftig als Kantonsstrasse klassiert sein wird, kann eine effektive Verkehrslenkung nicht vollzogen werden bzw. ist eine Abstimmung mit dem Kanton unabdingbar.
- Ein verbindendes gestalterisches Element, welches sich an den Ortseingängen wiederholt, trägt zur Identitätsstiftung und zur Wiedererkennung von Uznach bei.

Gemeinde Uznach

Flankierende Massnahme 3

Kaskadenmodell Temporegime

Factsheet, 4. Dezember 2020

1 Ausgangslage

1.1 Einleitung

Aus dem Planungsprozess der beiden flankierenden Massnahmen 1 «Strassenraumgestaltung und Begegnungszone Städtli» und 2 «Umgestaltung Ortseingänge» ging hervor, dass die Gemeinde Uznach zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes die Einrichtung einer Tempo-30-Zone im Zentrumsgebiet und auf den Zufahrtsstrecken zum Städtli in Erwägung zieht. Aus diesem Ansatz entstand die vorliegende Kurzstudie zum Kaskadenmodell Temporegime.

1.2 Ziele

Das Kaskadenmodell Temporegime verfolgt folgende Zielformulierungen:

- Vermeidung von Durchgangsverkehr durch das Zentrum von Uznach
- Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes durch das Uzner Siedlungsgebiet
- Verbesserung der Siedlungsqualität

1.3 Grundlagen

[1] Masterplan Uznach, Fortschreibung 2019, 13.06.2019, sa_partners

[2] Entwicklungskonzept Zentrum Uznach, 16.12.2019, sa_partners

[3] Modelltechnische Umsetzung FlaMa Uznach, EBP Schweiz AG, 4. Dezember 2020

2 Bestehendes Temporegime

Im Uzner Siedlungsgebiet liegt auf den Innerortsstrassen ausser im Städtli die signalisierte Geschwindigkeit bei 50 km/h. Im Städtli liegt die signalisierte Geschwindigkeit bei 40 km/h.

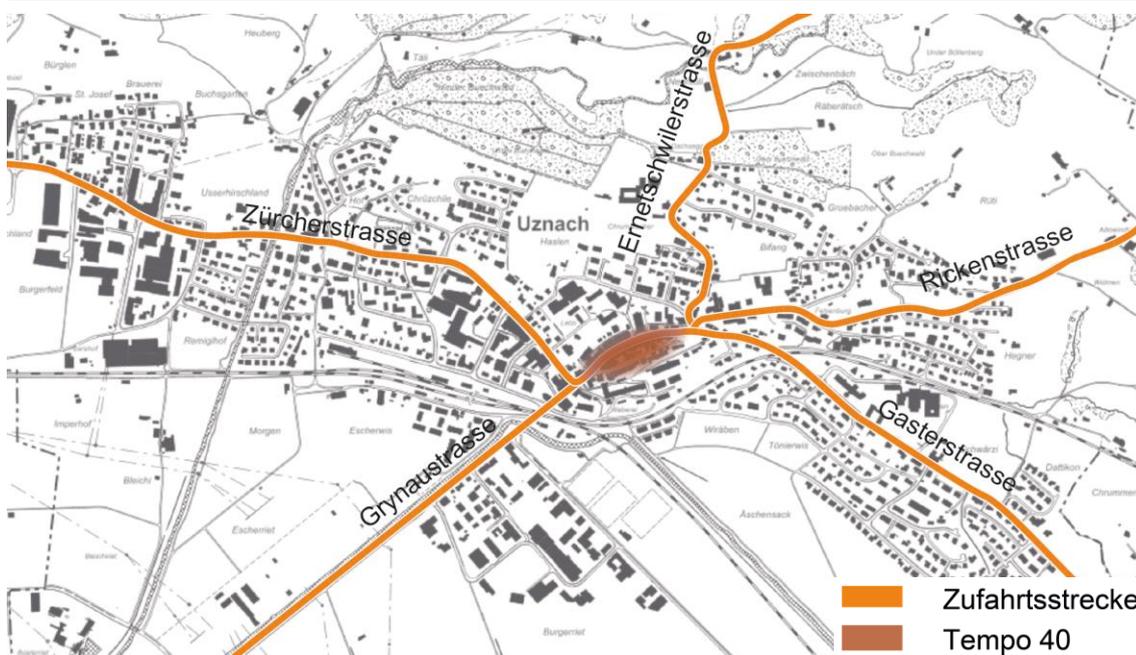


Abbildung 1: Bestehendes Temporegime

3 Kaskadenmodell Temporegime

Das Kaskadenmodell Temporegime sieht nun eine kaskadenartige Abstufung des Temporegimes vor. Von Tempo 50 innerorts zu einer Tempo-30-Zone auf Abschnitten der Zufahrtsstrecken und im Zentrumsgebiet bis zu den beiden Begegnungszonen mit Tempo 20 im Städtli und auf dem Bahnhofsareal. Die Einführung der neuen Temporegime steht in zeitlicher Abhängigkeit mit den Planungen. Die Temporegime können jedoch voneinander unabhängig eingeführt werden. Eine mögliche zeitliche Etappierung wird in den nachstehenden Plänen dargestellt. In einem ersten möglichen Zwischenzustand wäre denkbar, dass die Einrichtung einer Begegnungszone mit der Umgestaltung des Bahnhofareals erfolgt.

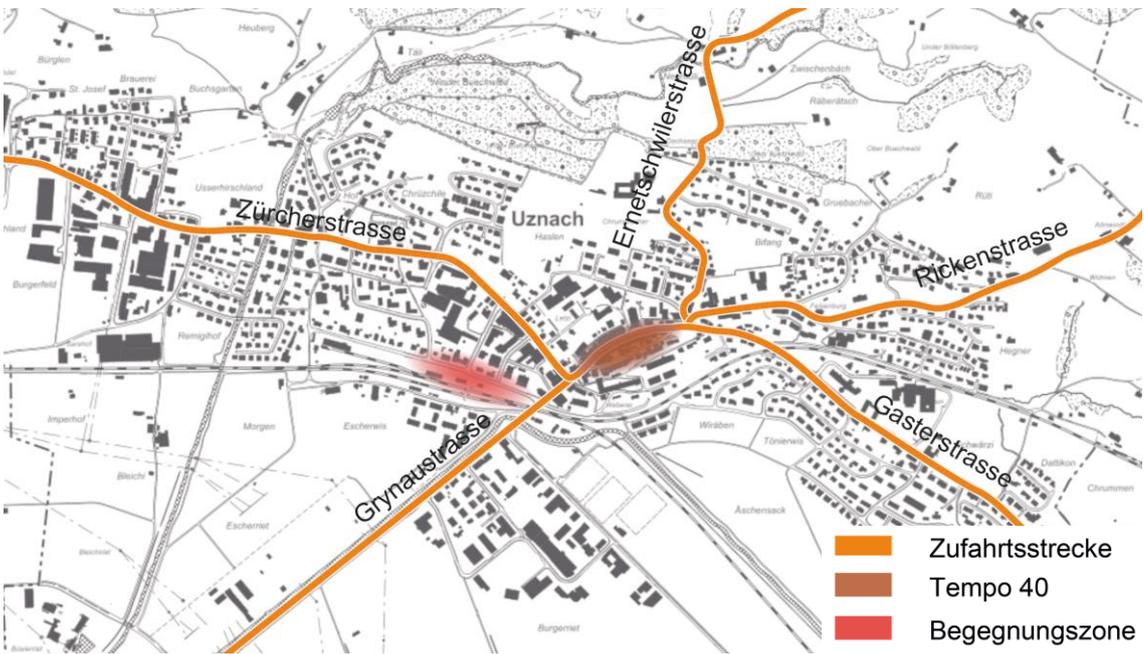


Abbildung 2: Möglicher Zwischenzustand mit der Einführung der Begegnungszone am Bahnhof

Als zweiter möglicher Zwischenzustand wäre die Einführung der Begegnungszone im Städtli analog der flankierenden Massnahme 1 im Rahmen der Umsetzung der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster denkbar.

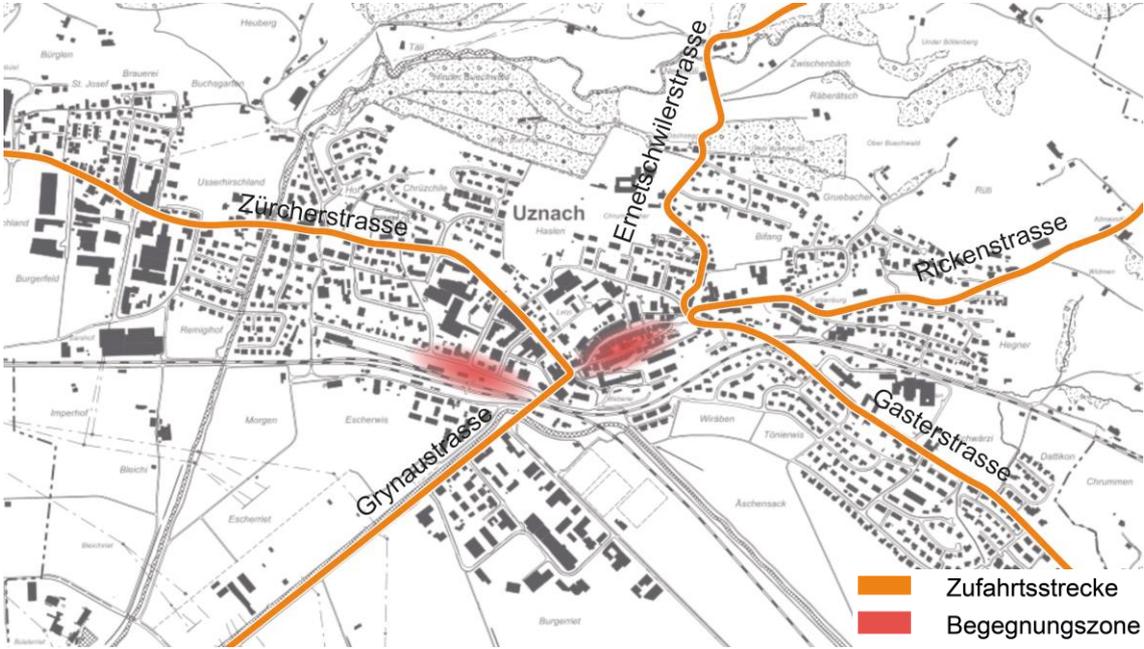


Abbildung 3: Möglicher Zwischenzustand mit der Einführung der Begegnungszonen im Städtli

Als Zielzustand würden die beiden Begegnungszonen von einer Tempo-30-Zone umsäumt, die auf den Zufahrtsstrecken ins Zentrum teilweise bis zu den Ortseingängen reicht. Die Tempo-30-Zone wurde entsprechend dem Zentrumsgebiet aus dem Uzner Masterplan [1] und dem Entwicklungskonzept Zentrum Uznach [2] abgegrenzt und verläuft wie folgt auf den Zufahrtsstrecken weiter:

- Rickenstrasse bis zum Restaurant Frohe Aussicht
- Gasterstrasse bis zum Spital Linth
- Grynaustrasse bis zum Bahnübergang
- Zürcherstrasse bis zum Kreisel Kunsthof
- Ernetschwilerstrasse bis zum Ortseingang (Dachsegg)

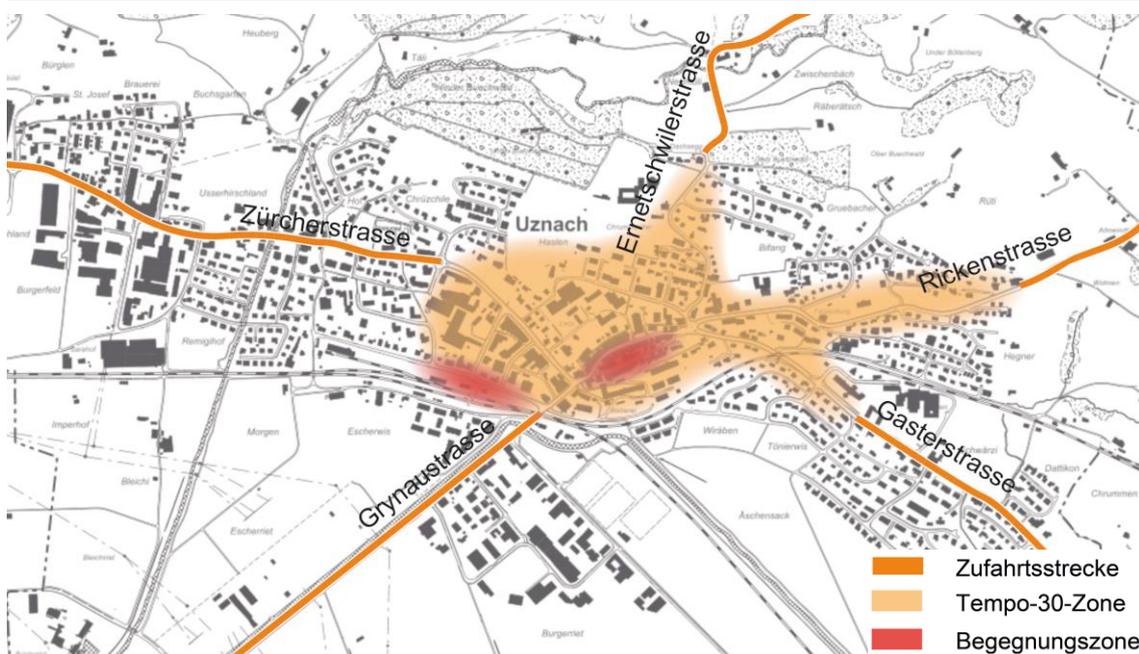


Abbildung 4: Zielzustand Kaskadenmodell Temporegime

4 **Fazit**

Mit der Einführung der Tempo-30-Zone im Uzner Zentrum und auf dessen Zufahrtsstrecken und den beiden flankierenden Massnahmen 1 «Betriebs- und Gestaltungskonzept Städtli» und 2 «Umgestaltung Ortseingänge» kann der Durchfahrtswiderstand durch das Uzner Siedlungsgebiet so erhöht werden, dass die Entlastungswirkung den Zielvorstellungen der Gemeinde entspricht. Dem Verkehrsmodell von EBP [3] kann die positive Wirkung der drei geplanten flankierenden Massnahmen auf die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster entnommen werden. Folgende Punkte sind im weiteren Planungsprozess der vorliegenden flankierenden Massnahme zu klären:

- Klärung der Strassenklassierung auf den Zufahrtsstrecken zum Uzner Zentrum bzw. der Möglichkeit zur Einrichtung der Tempo-30-Zone
- Ausgestaltung der Übergänge zwischen der Tempo-30-Zone und den Begegnungszonen
- Erstellung eines verkehrstechnischen Gutachtens zur Einführung einer Tempo-30-Zone

Fabian Mariani, 4. Dezember 2020

Modelltechnische Umsetzung FlaMa Uznach

4.12.2020



Projektteam

Marco Rothenfluh

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Druck: 4. Dezember 2020
2020-12-04_Modelltechnische Umsetzung FlaMa Uznach.docx
Projektnummer: 219264

1. Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Basierend auf dem Schlussbericht «ZMB Verbindungsstrasse A53-Gaster, Neubeurteilung» (ZMB-Bericht) werden nachfolgend die ergänzenden Arbeiten zur Modellierung der flankierenden Massnahmen (FlaMas) dokumentiert. In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Uznach und den beteiligten Partnern ewp und sa_partners, gilt es die im Schlussbericht der ZMB angewendeten FlaMas im Hinblick auf eine bessere Verkehrsentslastung im Zentrum von Uznach zu optimieren.

1.2 Grundlagen

Für die Verkehrsmodell-Arbeiten wird als Grundlage das Verkehrsmodell Obersee angewendet. Das Verkehrsmodell wurde nach der Erstellung der ZMB 2011 im Jahr 2015 aktualisiert. Für die Neubeurteilung wird der aktualisierte Referenzzustand 2030 verwendet und für die Zweckmässigkeitsbeurteilung aufbereitet (siehe nachfolgendes Kapitel). Die Optimierung der FlaMas basiert auf der Variante 19 R des Schlussberichts «ZMB Verbindungsstrasse A53-Gaster, Neubeurteilung» und des «Dossier über die flankierenden Massnahmen erster Priorität»

2. Referenzzustand

Der Referenzzustand berücksichtigt Entwicklungen der Verkehrsnachfrage und des Verkehrsangebots im Untersuchungsperimeter seit dem Ist-Zustand.

- Die Verkehrsnachfrage für das Prognosemodell 2030 basiert auf den Strukturdaten für das Jahr 2030, welche gemeindescharf vorliegen. Diese Nachfrage wird auf die einzelnen Verkehrsbezirke des Verkehrsmodells aufgeteilt.
- Publikumsintensive Einrichtungen mit mindestens 50 Parkplätzen werden im Verkehrsmodell als separate Bezirke betrachtet. Für jede publikumsintensive Einrichtung sind im Verkehrsmodell Annahmen zum spezifischen Verkehrsaufkommen pro Tag enthalten.
- Das Verkehrsangebot entspricht dem Strassenverkehrsnetz im Zustand 2030. Dieses beinhaltet auch die in der Zwischenzeit bereits umgesetzten oder mit hoher Wahrscheinlichkeit bis dahin umgesetzten Infrastrukturprojekte, wie z.B. die Kernentlastung Lachen.

Im Verlaufe der Bearbeitung mit Fokus auf die Gemeinde Uznach wurden am Basisnetz des Modells folgende geringfügige Anpassungen vorgenommen:

- Die nicht durchgängig befahrbare Herrenackerstrasse in Uznach wurde im Modell gesperrt.
- Die Anbindung des Einkaufszentrums Linthpark wurde verfeinert, sodass sich im Planzustand die Zu- und Wegfahrten sowohl auf die Zürichstrasse als auch über den neuen Knoten Burgerfeldstrasse auf die Verbindungsstrasse verteilen.
- Die Streckengeschwindigkeiten wurden im Bereich Uznach so angepasst, dass die Routenwahl bei mehreren Parallelrouten möglichst realitätsgetreu abgebildet wird.

Die Belastungen des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) im Referenzzustand sind in Abbildung 1 dargestellt.



Abbildung 1 Belastung DTV 2030 im Referenzzustand

Im Referenzzustand 2030 beträgt die Querschnittsbelastung im Städtchen rund 17'600 Fahrzeuge pro Tag. Die stärksten Zubringerachsen von und nach Uznach sind in absteigender Reihenfolge die Grynaustrasse, Zürcherstrasse, Rickenstrasse und die Gasterstrasse.

3. Variantenmodellierung

3.1 Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster

Seit dem 1.1.2020 ist die A53-Gaster im Eigentum des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) und wird neu als A15-Gaster bezeichnet. Die Modellierung der Variante basiert auf dem Referenzzustand inklusive der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster (RVS A15-Gaster). Die RVS A15-Gaster schliesst im Westen direkt an den Anschlussknoten A15 Schmerikon sowie im Osten im Bereich des Spitals Uznach an die Gasterstrasse an. Weiter sind vier Zwischenanschlüsse (Allmeindstrasse, Burgerfeld, Grynaustrasse und Benknerstrasse) geplant. Die Spange Ricken ist eine direkte Weiterführung der RVS A15-Gaster. Sie verläuft aufgrund der Höhendifferenz als geschwungene Linienführung vom Anschlussknoten Gasterstrasse bis zur Rickenstrasse und ermöglicht den Verkehr von/nach Ricken direkt an die neue Umfahrungsstrasse anzuschliessen. Dadurch kann die Gasterstrasse im Siedlungsbereich von Uznach weiter entlastet werden (vgl. Abbildung 2). Die Gesamtlänge der als Hauptverkehrsstrasse ausgestaltete RVS A15-Gaster inklusive Spange Ricken beträgt rund 5.7 km und weist abschnittsweise eine Trassierungsgeschwindigkeit zwischen 50 und 80 km/h auf.

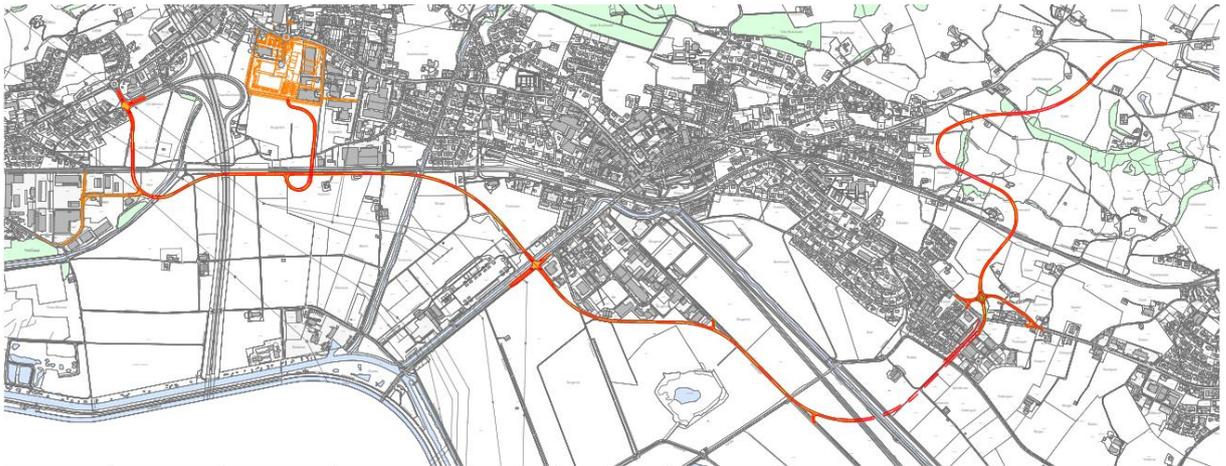


Abbildung 2 Übersicht RVS A15-Gaster, Ingenieurgemeinschaft «IG A53», Entwurf 15.03.2019

3.2 Variante 19 R

In der Variante 19 R ist die Durchfahrt durch das Städtchen für den motorisierten Individualverkehr offen. Jedoch soll gegenüber heute die Grundgeschwindigkeit durch die Einführung einer Begegnungszone deutlich reduziert werden. Auf der Beziehung zwischen Ricken und Anschluss Schmerikon ist die Fahrzeit dadurch via RVS A15-Gaster schneller als via Städtchen.

Die grossräumigen Wirkungen der Variante 19 R sind im Schlussbericht «ZMB Verbindungsstrasse A53-Gaster, Neubeurteilung» erläutert. Da der Verkehr weiterhin durch das Städtchen fahren kann, entstehen keine grösseren Umwegfahrten für den Binnenverkehr von Uznach.

3.3 Flankierende Massnahmen

In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Uznach und den beteiligten Partnern ewp und sa_partners, werden die hinterlegten FlaMas aus dem Schlussbericht der ZMB hinsichtlich einer besseren Verkehrsentslastung für das Zentrum von Uznach optimiert. Nachfolgende FlaMas sind in der Variantenmodellierung enthalten:

- Ortsdurchfahrt Städtchen: Begegnungszone mit Geschwindigkeitslimit 20 km/h
- Ortseingänge: Reduktion der Grundgeschwindigkeiten auf einzelnen Strecken bei den Ortseingängen Zürcherstrasse, Grynaustrasse, Rickenstrasse und Gasterstrasse
- Rickenstrasse: Tempo 30 vom Zentrum bis Hotel Restaurant «Frohe Aussicht»
- Ernetschwilerstrasse: Durchgehend Tempo 30 bis Dachsegg
- Gasterstrasse: Tempo 30 bis Spital Uznach
- Bahnhofstrasse: Durchgehend Tempo 30 , Begegnungszone im Vorbereich des Bahnhofs
- Zürcherstrasse Zentrumsbereich Tempo 30 bis Kreisel Kunsthof
- Zürcherstrasse Richtung Schmerikon: Tempo 50 bis Einbieger Burgerfeldstrasse
- Grynaustrasse: Tempo 30 im Abschnitt Bahnhofstrasse – Zürcherstrasse
- Herrenackerstrasse / Haselgässchen: Durchfahrt gesperrt Tempo 30

Die DTV Belastungen der Variante 19 R inklusive der FlaMas sind in Abbildung 3 dargestellt.

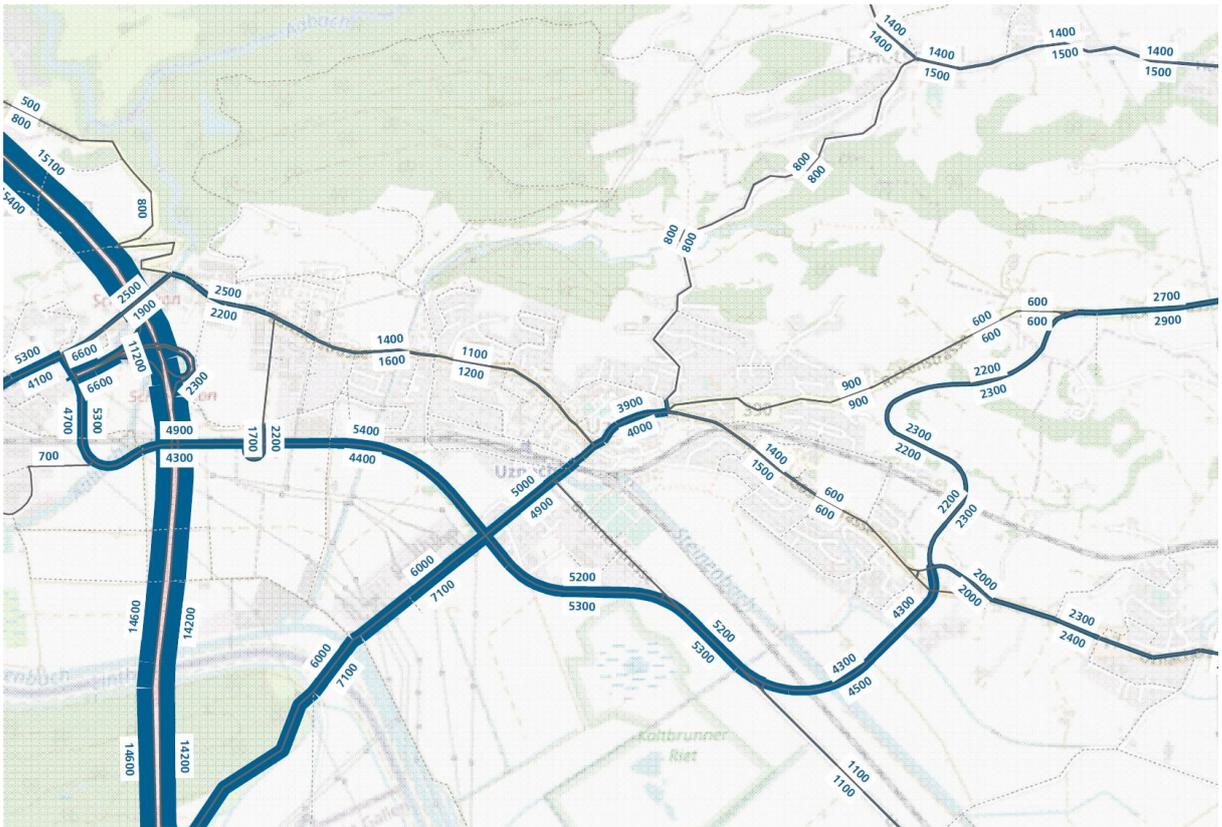


Abbildung 3 Belastung DTV 2030 mit der RVS A15-Gaster und FlaMas

Aufgrund der RVS A15-Gaster und den umgesetzten FlaMas wird eine Reduktion des Verkehrsaufkommens im Städtchen auf zukünftig rund 8'000 Fahrzeuge pro Tag prognostiziert. Auch die Zubringerachsen der Zürcher-, Ricken- und Gasterstrasse können dadurch wesentlich entlastet werden. Die RVS A15-Gaster weist im stärkst belasteten Querschnitt täglich rund 10'500 Fahrzeuge auf.