GEMEINDE
UZNACH

Verkehrs- und Entwicklungsplanung der Gemeinde Uznach
Bericht des Gemeinderats über den Stand der Umsetzung

Verkehrs- und Entwicklungskonzept 2000

Im Jahr 2000 hat die Arbeitsgruppe Verkehrs- und Entwicklungsplanung dem Gemeinderat ein Verkehrskonzept abgeliefert. Der Gemeinderat hat das Konzept mit Massnahmenpaket gutgeheissen. Durch die Umsetzung von rund 120 Massnahmen sollten die Verkehrsverhältnisse in der Gemeinde Uznach schrittweise und nachhaltig verbessert werden.

Die Planung, bestehend aus einem Massnahmenpaket und einem technischen Konzeptplan, ist in den Jahren 2003, 2007 und zuletzt 2009 jeweils dem aktuellen Planungs- und Umsetzungsstand angepasst und nachgeführt worden. Der Gemeinderat hat alljährlich in der Amtsrechnung der Politischen Gemeinde über die im jeweils vergangenen Jahr erfolgten Arbeiten und Projekte im Bereich Verkehr Bericht abgelegt und so die Öffentlichkeit informiert.

Nun möchte der Gemeinderat, auch auf Wunsch und aufgrund von Bekundungen seitens der Bevölkerung, fast 15 Jahre nach der Einführung der Planung den momentanen Stand der Umsetzung des Verkehrs- und Entwicklungskonzeptes in umfassender und übersichtlicher Weise darstellen und informieren.

Was ist seither passiert?

Von den rund 120 Massnahmen in den Bereichen Haupt- und Gemeindestrassen, Entwicklungsgebiete, Langsamverkehr, ruhender Verkehr sowie öffentlicher Verkehr, die das Massnahmenpaket des Verkehrs- und Entwicklungskonzeptes umfasst, konnten bis zum heutigen Tag viele Massnahmen umgesetzt werden. Andere wurden aufgrund gesetzlicher Vorgaben oder Unverhältnismässigkeit abgeschrieben. Rund 10 Prozent sind zurzeit in Arbeit. Weitere rund 10 Prozent sind in Planung und werden mit übergeordneten Projekten (Kanton) umgesetzt. Im Folgenden soll auf die wichtigsten Arbeiten bzw. Projekte eingegangen werden.

Bauliche, betriebliche und gestalterische Massnahmen im Strassenraum

Im Jahr 2003 erfolgte die Eröffnung der Umfahrung T8/A8. Mit gezielten Massnahmen sollte eine Lenkung der überregionalen Verkehrsströme auf diese Achse erreicht werden. Dadurch ergeben sich auch Chancen und Möglichkeiten für Aufwertungen im Bereich des örtlichen Strassennetzes. Im Vordergrund standen Massnahmen zur Umsetzung einer mehr auf das Siedlungsgebiet angepassten Gestaltung des Uznacher Hauptstrassennetzes sowie einer generellen Aufwertung und Förderung der Multifunktionalität des Strassenraums.

Massnahmen im Bereich der Verkehrsführung
Zwei Massnahmen wurden umgesetzt, die darauf abzielen, den motorisierten Verkehr auf möglichst unempfindlichen Routen zu bündeln:

Um unnötige Durchfahrten durch das Uznacher Ortszentrum zu vermeiden, hat der Kanton Anpassungen an der Ausschilderung vorgenommen.

Eine weitere Massnahme im Bereich der Verkehrslenkung betraf den Verzicht auf einen Ausbau der Uznabergstrasse im Zug der Sanierungsarbeiten im Zusammenhang mit der Eröffnung der Umfahrung T8/A8 sowie die Umsetzung von flankierenden Massnahmen in der Uznabergstrasse, damit vor allem der Verkehr zwischen Uznach und Neuhaus auf die neue Verbindung gelenkt werden kann. Dafür sind die Verkehrsführung beim Anschluss Neuhaus angepasst und die Uznabergstrasse von einer Kantonsstrasse zu einer Gemeindestrasse 1. Klasse rückklassiert worden.

Bauliche Massnahmen im Bereich der Zürcherstrasse
Im Sommer 2009 konnten die umfassenden Sanierungs- und Umgestaltungsarbeiten in der Zürcherstrasse auf dem Abschnitt zwischen Kreisel Wiesental bis Kreisel Kunsthof abgeschlossen und damit drei wesentliche Massnahmen aus dem Massnahmenpaket umgesetzt werden. Im Zug der Sanierungsarbeiten wurde die Zürcherstrasse auf dem genannten Abschnitt in eine Kernfahrbahn umgestaltet. Zudem ist die Brücke über den Ernetschwilerbach erneuert worden. Damit konnte ein langwieriger Planungs-, Projektierungs-, Verfahrens- und Realisierungsprozess einen befriedigenden Abschluss finden. Es kann festgehalten werden, dass die neu gestaltete Zürcherstrasse mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bringt. Die weiteren Massnahmen sind in den spezifischen Kapiteln beschrieben.

Umgestaltung und Ausbau Bahnhof Uznach
Bereits rund vier Jahre zuvor, d. h. Ende Juni 2005, ist die Umgestaltung der Bahnhofplatzes sowie der Bahnhofstrasse auf dem Abschnitt zwischen dem Bahnhof und der Einmündung Grynaustrasse erfolgreich abgeschlossen worden. Der umgestaltete Bahnhof mit den neuen Parkierungsanlagen (Park&Ride, Velo-Parkplatz) und dem Bushof präsentiert sich modern, ist funktional und auf die Bedürfnisse der Benützer ausgerichtet. Insgesamt konnte ein gutes und nachhaltiges Beispiel einer öffentlichen Verkehrseinrichtung geschaffen werden.

Noch offen ist: Verkehrsberuhigung / Verbesserung Verkehrssicherheit im Bereich Bahnhofplatz (voraussichtlich 2016).

Weitere Sanierungsarbeiten
Weitere Umgestaltungen und Sanierungen erfolgten bislang zudem:
- In der Obergasse im Stadtzentrum, wo die Bauarbeiten bereits 2002 abgeschlossen werden konnten.
- In der Grynaustrasse, wo beim Ortseingang auf der Höhe des Garagenbetriebes eine Mittelinsel erstellt worden ist. Damit liess sich eine Torsituation schaffen, die den Ortseingang optisch erlebbar macht. Die Massnahme zielt auf ein an die innerörtlichen Verhältnisse angepasstes Geschwindigkeitsniveau ab.

Umgestaltung und Anpassungen an Verkehrsknoten
Zusätzlich zu den oben genannten Umgestaltungen sind in der Zürcherstrasse an drei Verkehrsknoten bauliche Anpassungen vorgenommen worden. Die Anpassungen an den Knoten Buchberg- und Burgerfeldstrasse standen im Zusammenhang mit einer Neuorganisation der Erschliessung des Linthparks, die nunmehr ausschliesslich über die Buchbergstrasse erfolgt. So wurde die bestehende Linksabbiegespur in der Zürcherstrasse beim Knoten Burgerfeldstrasse aufgehoben und beim Knoten Buchbergstrasse eine Lichtsignalanlage installiert. Damit konnte das Wohnquartier Burgerfeldstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Auch bei der Kreuzung Sonne ist die vorhandene Linksabbiegespur in der Zürcherstrasse aufgehoben worden. Zudem wurde hier der Einmündungsbereich der Uznabergstrasse verkleinert und das Trottoir über die Strasse geführt.

Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Fussgängerübergängen
An insgesamt neun Fussgängerübergängen sind Massnahmen für eine bessere und sichere Überquerbarkeit der Strassen und zur Verminderung des Unfallrisikos umgesetzt worden. Bei den folgenden Übergängen ist dies durch den Bau einer Fussgänger-Mittelinsel erfolgt:
- Übergang Höhe Feuerwehrdepot in der Zürcherstrasse
- Übergang Höhe Kreuzkirche/Hof in der Zürcherstrasse
- Übergang Höhe Tönierstrasse in der Gasterstrasse
- Übergänge Kreisel Wiesental an der Zürcherstrasse
- Übergang Höhe Oberer Hegner in der Rickenstrasse

Auch bei den Übergängen Höhe Züblistrasse in der Zürcherstrasse, beim Übergang Rotfarb in der Gasterstrasse, beim Übergang Schulhaus Bifang in der Rickenstrasse und beim Bahnübergang in der Grynaustrasse sind Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Fussgänger ergriffen worden. Der unbefriedigende, Lichtsignal gesteuerte Fussgängerübergang in der Zürcherstrasse (Ausserhirschland) wurde durch die Schutzinsel beim Kreisel Wiesental abgelöst.

Ergänzungen des Fuss- und Radwegnetzes
Der Fuss- und Radverkehr leistet einen wesentlichen Anteil am innerörtlichen Gesamtverkehr. Im Massnahmenpaket sind viele Massnahmen enthalten, mit denen die Wegverbindungen im

Langsamverkehr attraktiver und sicherer gestaltet werden sollen. Im Vordergrund stehen dabei die Schliessung von Lücken im Uznacher Fuss- und Radwegnetz und die Verbesserung von ungenügend ausgebauten Wegstücken. Mittlerweile konnten insgesamt acht Massnahmen umgesetzt werden.

Dazu gehört die neue durchgehende Bahnhofunterführung, die im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofs realisiert werden konnte. Mit der Unterführung konnte der Zugang zu den Perrons neu organisiert und gleichzeitig eine neue innerörtlichen Wegverbindung geschaffen werden, mit der das Quartier südlich des Bahnhofs besser an das Ortszentrum angebunden wird.

Ein neuer Radweg entstand zudem in der Benknerstrasse im innerörtlichen Bereich, wobei die Anbindung an die Grynaustrasse neu über den Weg durch das Pärkli erfolgt. Entlang der Grynaustrasse wurde ab der Barriere bis zur Einmündung Burgerrietstrasse ein kombinierter Fuss- und Radweg angelegt und der bestehende Weg in Richtung Grynau asphaltiert.

Zur Schliessung von Netzlücken wurden fünf weitere Massnahmen realisiert. Es handelt sich dabei um folgende Verbindungen:
- Fusswegverbindung zum Schulhaus Bifang ab der Ernetschwilerstrasse zur Seeblickstrasse
- Fuss- und Radweg auf dem Abschnitt Remigihof – Sägestrasse
- Fuss- und Radweg von der Lindenstrasse in Richtung Mühlau
- Fuss- und Radweg von der Lindenstrasse in Richtung Gasterweg
- Ausbau des Buchsgartenwegs ab Bühlstrasse – Heubergstrasse

Massnahmen im Bereich des ruhenden Verkehrs / Parkierung
Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs bzw. der Parkierung sind im Verkehrskonzept Massnahmen im Bereich des Parkplatzangebots und der Bewirtschaftung definiert worden.

Parkplatzangebot
Beim Bahnhof ist mit der Erstellung der neuen Park&Ride-Anlage ein grösseres Parkplatzangebot geschaffen worden. Die Umsetzung der Massnahme erfolgte im Zug der Umgestaltungsarbeiten des Bahnhofs.

Im Städtli lag der Fokus vor allem auf einem ausreichenden Parkplatzangebot für die Anwohner und das hier ansässige Gewerbe. Das ursprünglich bestehende Angebot war von verschiedener Seite als ungenügend bemängelt worden. Um den zusätzlichen Parkplatzbedarf abzudecken, wurde im Zusammenhang mit dem Neubau des Oberstufenschulhauses Haslen eine Erweiterung des Parkplatzes Städtli im Herrenacker umgesetzt. Die Erweiterung war Bestandteil der damaligen Baubewilligung. Im Jahr 2009 wurden im Bereich der bisherigen Container für die Abfallentsorgung insgesamt 11 zusätzliche Parkplätze erstellt, welche in das bereits bestehende Bewirtschaftungskonzept miteinbezogen wurden. Eine direkte Zufahrt aus dem Städtli zum Parkplatz Herrenacker erwies sich hingegen als nicht umsetzbar.

Mit der Aufwertung des Flussbades Grynau wurden 74 bewirtschaftete Parkplätze sowie rund 120 Veloabstellplätze geschaffen.

Eine Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen erfolgte hingegen an der Zürcherstrasse. Im Rahmen einer einvernehmlichen Regelung wurden beim Zentrum Frohsinn die Längsparkierplätze zugunsten der Verkehrssicherheit entfernt.

Parkplatzbewirtschaftung
Eine betriebliche Massnahme im Bereich der Parkierung ist mit der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze umgesetzt worden. Durch die Bewirtschaftung der Parkplätze im Strassenraum (Laternengaragen) wurden die Quartiere von abgestellten Fahrzeugen entlastet und damit die Aufenthaltsqualität verbessert.

Mit der Sanierung der Strasse Unterer Stadtgraben wurde auch eine Gesamtsanierung und Erweiterung des Parkplatzes hinter dem Restaurant Krone umgesetzt. Gleichzeitig wurden die Parkplätze der Blauen Zone unterstellt.

Die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze wird demnach bereits weitestgehend praktiziert und ist auch im Parkierungsreglement verankert. Als eine konkrete Massnahme hat die Gemeinde auch die Möglichkeiten für eine Bewirtschaftung der Beschäftigtenparkplätze bei privaten Unternehmen und der öffentlichen Verwaltung geprüft und für die eigenen Mitarbeitenden umgesetzt. Bei privaten Neubauprojekten wird dies im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens vorgegeben.

Eine Bewirtschaftung ist auch beim Parkplatz der Burgerkorporation an der Benknerstrasse eingeführt worden. Anlass dazu gab, dass dort von Bahnbenutzern und auch von Mitarbeitenden örtlicher Betriebe vermehrt Autos abgestellt worden sind. Der Burgerrat hat sich darauf festgelegt, den Platz weiterhin für das Parking zur Verfügung zu stellen, von Langzeitparkierenden aber eine Gebühr zu verlangen. Die für eine Bewirtschaftung des Parkplatzes benötigte Infrastruktur wurde angebracht. Die Parkplatzzufahrt mit der Barriere wurde so ausgestaltet, dass andere Platznutzungen wie Viehschauen, Zirkus, Vergnügungsanlagen am Maimarkt, Festanlässe etc. weiterhin möglich sind.

Veloabstellplätze
Für den Radverkehr sind einerseits beim Bahnhof und andererseits im Städtli und beim Flussbad Grynau neue Abstellmöglichkeiten für Velos geschaffen worden. Das Angebot an Veloabstellplätzen beim Bahnhof östlich des Stationsgebäudes erwies sich auch nach der Neugestaltung des Bahnhofs als zu knapp und wurde im Zug der Neuorganisation des Bahnhofes um weitere 72 Plätze östlich des Bahnhofgebäudes erweitert. Zudem wurde der Platz bei der Unterführung südlich der Gleisanlagen mit überdachten Abstellmöglichkeiten ausgestattet. Das Gesamtangebot besteht nun neu aus 345 überdachten Abstellplätzen rund um den Bahnhof. Im Städtli wur-

de das Angebot an nicht überdachten Veloständern vergrössert und beim Flussbad Grynau rund 120 Abstellplätzen neu geschaffen.

Massnahmen im öffentlichen Verkehr

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs konnten wesentliche Massnahmen umgesetzt werden:

Bahnhofausbau

Eine der Hauptmassnahmen in Bereich des öffentlichen Verkehrs war die Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofs inklusive Bushof. Die umfassenden Arbeiten, die auch eine Verbesserung der betrieblichen Abläufe zum Ziel hatten, konnten im Juni 2005 abgeschlossen werden.

Neue Spätverbindungen in Richtung Zürich und St. Gallen

In betrieblicher Hinsicht ist die Einführung von zusätzlichen Spätverbindungen in Richtung Rapperswil/Zürich sowie in Richtung St. Gallen zu nennen. Die Massnahme, welche die Prüfung und Einführung eines Ortsbusses vorsah, kann als umgesetzt bezeichnet werden. Es wurde zwar kein eigentlicher Ortsbus installiert, doch durch die Erhöhung der Fahrtenfrequenzen des LinthBusses konnte das Angebot und die Güte des öffentlichen Verkehrs wesentlich verbessert werden.

Überprüfung der Uznacher Bushaltestellen

Im Verkehrs- und Entwicklungskonzept ist festgehalten, dass die Bushaltestellen in der Gemeinde Uznach im Grundsatz zweckmässig angeordnet sind. Dennoch sind alle Bushaltestellen in der Gemeinde sukzessive überprüft und, falls notwendig, bedarfsgerechter und benutzerfreundlicher platziert worden. Damit wurde unter anderem auch einer Richtplanvorgabe des Kantons Rechnung getragen. An Orten, an welchen der Verkehrsablauf nicht wesentlich gestört wird, wurde die Haltestelle auf die Fahrbahn verlegt. Im Jahr 2009 ist mit der Aufwertung der Bushaltestellen Rotfarb eine weitere Massnahme umgesetzt worden.

Massnahmen im Bereich der Siedlungsentwicklung

Auch hinsichtlich der Siedlungsentwicklung sind im Verkehrs- und Entwicklungskonzept Massnahmen enthalten. Von den bezeichneten Standorten, für die aufgrund ihrer zentralen Lage in ortsplanerischer Hinsicht in erster Priorität entwickelt werden sollten, konnten drei der fünf Massnahmen umgesetzt werden. Es handelt sich dabei um die Gebiete Linthofwiese / alter Coop und Stadtgraben sowie um das Bahnhofgebiet (mit Ausnahme des Gebiets westlich des Güterschuppens).

Was ist aktuell in Umsetzung oder in Prüfung der Machbarkeit?

Momentan ist in der Gemeinde die Umsetzung oder die Vorbereitung von insgesamt elf Massnahmen aus dem Massnahmenpaket ihrer Verkehrs- und Entwicklungsplanung in Arbeit, auf die nachfolgend eingegangen wird.

Fortführung der Sanierungs- und Gestaltungsarbeiten in der Zürcherstrasse
Im Jahr 2015 werden Arbeiten in der Zürcherstrasse in Angriff genommen. Dazu zählt die Umsetzung der Gestaltungs- und Sanierungsmassnahme auf dem Abschnitt zwischen dem Kreisel Kunsthof und dem Ochsenplatz (Geschäftszentrum), dem letzten der insgesamt rund fünf Abschnitte aus dem Massnahmenpaket. Vorgesehen sind auch Anpassungen an den Knoten Bahnhofstrasse. An der Einmündung Bahnhofstrasse werden eine verbesserte und einfachere Ein- und Ausfahrt für die Postautos sowie sichere Fussgängerübergänge umgesetzt (Lichtsignalanlage).

Auf dem Abschnitt Burgerfeldstrasse – Sägestrasse, im Verkehrs- und Entwicklungskonzept als Quartierzentrum Zürcherstrasse bezeichnet, ist die Strassensanierung und -umgestaltung bereits weitgehend abgeschlossen. Auf dem genannten Abschnitt gibt es Geschäfte und Läden, die eine Versorgungsfunktion für das umliegende Quartier erfüllen. Um dieses Quartierzentrum weiter zu stützen, ist zusammen mit einem Neubau geplant, ab 2015 zusätzliche Arbeiten zur Aufwertung des Umfeldes im Strassenraum und für eine gute Zugänglichkeit für den Langsamverkehr aufzunehmen.

Gestaltung der Ortseingänge Gaster- und Rickenstrasse
Analog der strassenbaulichen Neugestaltung des Ortseingangs in der Grynaustrasse, die bereits erfolgreich umgesetzt werden konnte, sind auch für die Gaster- und die Rickenstrasse Möglichkeiten abgeklärt worden. Der östliche Ortseingang der Gemeinde Uznach in der Gasterstrasse ist heute bereits durch den Baumbestand der angrenzenden Grundstücke und das neu erstellte Trottoir definiert.

In der Rickenstrasse wird eine solche Torsituation bereits durch die bestehende Verschmälerung der Fahrbahn und einem Radstreifen bergwärts erreicht. Hier ist eine Neuaufteilung der Fahrbahn ab Oberer Hegner in Prüfung. Die Realisierung eines Eingangstors von Gommiswald her ist beim Kanton angemeldet.

Strassenneubau der Verbindungsstrasse ab der A53 in Richtung Gaster
Beim Massnahmenpaket zur Regionalstrasse Gaster, welches in die Massnahmen Spange West und Spange Ost unterteilt ist, liegt die Federführung beim Kanton. Der St. Galler Kantonsrat hat im September 2013 das Strassenneubauprojekt einer regionalen Verbindungsstrasse ab der A53 in Richtung Gaster mit erster Priorität im 16. kantonalen Strassenbauprogramm aufgenommen. Die zuständigen kantonalen Stellen sehen vor, bis Ende 2018 ein Auflageprojekt zu erarbeiten.

Neue Fuss- und Radwege
Auch Projekte für die Ergänzung des bestehenden Fuss- und Radwegnetz sind aktuell in Arbeit.

Sanierungsarbeiten sind am bestehenden Fuss- und Radweg Bleiche in Planung. Der Weg zwischen der Escherstrasse und der Allmend (Gemeinde Schmerikon) entlang des Bahngleises ist eine wichtige Fuss- und Radwegverbindung und zudem ein Radweg von kantonaler Bedeutung.

Dieser Weg wird im Zusammenhang mit dem geplanten Doppelspurausbau der Bahnlinie Uznach-Schmerikon realisiert.

Projektiert und in nächster Zeit gebaut wird die Wegverbindung ab der neuen Überbauung Rebenstrasse in Richtung Schulanlagen und Zentrum.

Siedlungsentwicklung am Bahnhof

Die Gemeinde hat vorgesehen, das brachliegende Bahnareal zwischen dem Güterschuppen und dem Handwerker-Center Josef Giger AG in die Bauzone einzuzonen. Dadurch soll der Bau von Wohn- und Geschäftshäusern ermöglicht werden. Die Bauten könnten gegenüber der Häuserreihe an der Eisenbahnstrasse zu stehen kommen. So schlägt es eine Machbarkeitsstudie vor, welche die SBB für eine allfällige Überbauung des Areals in Auftrag gegeben hat. Die Nutzung eines Innenentwicklungspotenzials an einer sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Lage würde sich aus raumplanerischen Überlegungen durchaus aufdrängen. Gegen die geplante Einzonung ist im Auflageverfahren jedoch Einsprache erhoben worden. Das Teilzonenplanverfahren ist momentan hängig.

Was ist mittel- bis längerfristig noch zur Umsetzung vorgesehen?

Wie oben ausführlich ausgeführt worden ist, konnte eine Vielzahl an Massnahmen aus dem Massnahmenpaket des Verkehrs- und Entwicklungskonzept der Gemeinde bereits erfolgreich umgesetzt werden, andere Massnahmen befinden sich zurzeit noch in Umsetzung bzw. in Planung. An die zehn der insgesamt rund 120 Massnahmen weisen jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch keinen ausgereiften Planungsstand auf. Die Umsetzung der nachfolgend beschriebenen Massnahmen ist deshalb erst in einem eher mittel- bis langfristigen Zeitrahmen vorgesehen.

Bauliche, betriebliche und gestalterische Massnahmen im Strassenraum

Bislang konnten mit der Zürcher- und der Grynaustrasse zwei Haupt-Verkehrsachsen in Uznach bereits weitestgehend saniert und umgestaltet werden. Ähnliche Umgestaltungs- und Sanierungsarbeiten sind auch für die weiteren wesentlichen Verkehrsachsen in der Gemeinde geplant, namentlich für die Gasterstrasse (in Form von 4 Teilmassnahmen) sowie die Rickenstrasse (2 Teilmassnahmen). Der Fokus liegt auch hier darauf, den Strassenraum dem erwünschten innerörtlichen Geschwindigkeitsniveau entsprechend anzupassen und erlebnisreicher, sicherer und attraktiver zu gestalten. Daneben sollen auch Massnahmen zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs geprüft werden. Die Massnahmen können allerdings nur im Zusammenhang mit der Sanierung der Kantonsstrassen geprüft und umgesetzt werden.

Umgestaltung des Knotens Rössliplatz, Städtli zum Kreisel

Der Rössliplatz ist der östliche Eingang zum Städtli, an dem die Ernetschwiler-, die Ricken-, die Gaster- und die Hauptstrasse im Städtli zusammen kommen. Gemäss der Massnahme aus dem Verkehrskonzept ist vorgesehen, den Knoten in einen Kreisel umzugestalten. Dadurch lassen sich die vielfältigen Fahrbeziehungen besser lösen und gleichzeitig kann der Städtlieingang markiert

werden. Vorabklärungen haben gezeigt, dass die Platzverhältnisse den Bau eines Kreisels mit einem Durchmesser von 26 m zulassen. Mit dieser Massnahme (Kreisel) können Grossfahrzeuge nicht alle Fahrbeziehungen wahrnehmen und sind zu Umwegfahrten gezwungen. Eine konkrete Prüfung bzw. Projektierung dieser Massnahme ist erst längerfristig vorgesehen bzw. erübrigt sich bei der Realisierung der Verbindungsstrasse A53-Gaster.

Sanierung Fussgängerübergang in der Gasterstrasse

Hier ergibt sich dadurch ein Handlungsbedarf, da auf der nördlichen Seite der Gasterstrasse kein Trottoir besteht und dieser Übergang Teil des Schulwegs ist. Vorgeschlagen wird auch hier der Bau einer Mittelinsel, um die Querung der Gasterstrasse für den Fussverkehr zu erleichtern. Diese Massnahme wird im Zusammenhang mit den Sanierungs- und Gestaltungsmassnahmen der gesamten Gasterstrasse projektiert und umgesetzt.

Neuer Fuss-und Radweg vom Quartier Rüti zur Spinnerei

Ein Grossteil der Massnahmen im Bereich des Langsamverkehrs, die vor allem Ergänzungen oder Verbesserungen des bestehenden Fuss- und Radwegnetzes vorsahen, wurde bereits umgesetzt oder befindet sich aktuell in der Umsetzungsphase. Eine Massnahme, die Bestandteil einer Gesamtmassnahme für eine durchgehende Wegverbindung für Fussgänger und Velofahrer vom Gebiet Rüti / Frohe Aussicht im Osten bis zur Spinnerei im Westen der Gemeinde ist, weist jedoch einen mittel- oder gar längerfristigen Planungshorizont auf (Herrenacker - Zübli).

Abklärungen für die Umsetzbarkeit des Teilstücks des genannten Fuss- und Radweges von der Herrenackerstrasse in Richtung Zübli sind von der Gemeinde bereits vor geraumer Zeit vorgenommen worden, da es sich um ein langjähriges Anliegen handelt. Mit dieser Verbindung würde insbesondere Schülerinnen und Schülern aber natürlich auch allen andern Velofahrern und Fussgängern ermöglicht, sich abseits der verkehrsreichen Zürcherstrasse direkt und sicher zu bewegen. Trotz der Bedeutung einer solchen Langsamverkehrs-Verbindung ist es bis dato nicht gelungen, die notwendigen Rechte auf dem Verhandlungsweg zu sichern. Da es nicht nur Befürworter sondern auch Gegner des geplanten Fuss- und Velowegs gibt, hat der Gemeinderat entscheiden, zwar am grundsätzlichen Ziel einer solchen Verbindung festzuhalten, die weitere Projektierung aber vorderhand erst einmal zurück zu stellen.

Die direkte Verbindung Stegstrasse – Brauereistrasse wurde mit dem Ausbau des Buchsgartenweges überflüssig.

Ergänzungen des Parkplatzreglements

Die noch zur Umsetzung ausstehenden Massnahmen im Bereich der Parkierung sind ausschliesslich betrieblicher Art. Dabei geht es vor allem um eine Anpassung bzw. um Ergänzungen des bestehenden kommunalen Parkplatzreglements.

Im Parkplatzreglement ist eine Mindestzahl der Parkplätze bei Neubauvorhaben nach der jeweiligen Nutzung definiert. Es fehlt jedoch eine Begrenzung einer oberen Limite beispielsweise in

Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung oder der Distanz zum Zentrum. Eine zweite Massnahme betrifft die Festlegung von Richtwerten analog der Autoabstellplätze zur erforderlichen Mindestanzahl der zu erstellenden Veloabstellplätze bei Neubauvorhaben, wiederum nach Nutzung differenziert. Das Parkplatzreglement soll in einem mittelfristigen Zeitrahmen in Koordination mit der Region dahingehend angepasst werden.

Was hat sich als nicht umsetzbar erwiesen?

Es hat sich gezeigt, dass sich nicht alle der rund 120 Massnahmen, die ursprünglich im Massnahmenpaket des Verkehrs- und Entwicklungskonzepts Eingang fanden, effektiv verwirklichen lassen. Einige Massnahmen mussten auf Basis einer vertiefteren Abklärung als nicht umsetzbar verworfen werden. Andere Massnahmen, die bis zur Baureife gebracht worden sind, fanden letztlich in Urnenabstimmungen keine mehrheitliche Zustimmung der Bevölkerung. Es handelt sich um insgesamt 31 Massnahmen, deren Umsetzung nicht mehr weiterverfolgt wird. Es gilt festzuhalten, dass es sich dabei allein bei 17 Massnahmen um die Umsetzung einer Tempo-30-Zone handelt.

Massnahmen im Bereich Strassenbau und Strassenraumgestaltung

Keine Stauspur in der Grynaustrasse zur Verminderung des Rückstaus

In der Grynaustrasse war im Bereich des Übergangs Bahnhofstrasse der Bau einer zweiten Spur für das Aufstauen von Fahrzeugen bei geschlossener Barriere vorgesehen. Verkehrsfachleute, der Kanton sowie der Gemeinderat waren auf Basis der im Jahr 2005 durchgeführten Tests der Ansicht, dass dies das geeignete Mittel ist, um die unerwünschte Staubildung bis ins Städtli zum grössten Teil zu beheben. Der Kanton als Hoheitsträger der Grynaustrasse war bereit, Planung, Realisierung und Kosten zu übernehmen. Gegen die Projektvorlage wurde jedoch das Referendum ergriffen, und letztlich wurde sie an der Abstimmung vom 17. Juni 2007 von den Uznacher Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern abgelehnt.

Zweckmässigkeit einer Bahnunterführung nicht gegeben

Das Projekt betreffend Bahnunterführung zur Aufhebung des niveaugleichen Übergangs ist im Jahr 2007 auf Veranlassung des Gemeinderats hinsichtlich der technischen Machbarkeit und der Kosten durch das kantonale Tiefbauamt überprüft worden. Die Unterführung sollte in Höhe Einmündung Bahnhofsstrasse beginnen und via Brücke über den Steinenbach auf Höhe der Einmündung Ziegelhofstrasse wieder auf die Grynaustrasse laufen.

Die Machbarkeitsstudie des Kantons zeigte auf, dass die Nachteile sowohl durch die entstehenden Umwege und Anschlussverschlechterungen wie auch durch die zu erwartende Erhöhung der Verkehrsbelastung im Städtli im Missverhältnis zum erwarteten Nutzen stehen und damit die Zweckmässigkeit nicht gegeben ist. Insgesamt wurden die Kosten für das Projekt auf 15 bis 20 Mio. Franken beziffert, welche die Gemeinde weitgehend alleine hätte tragen müssen, da der Kanton die Unterführung als nicht zwingend notwendig erachtete. Zu den genannten Baukosten

wären zudem vermutlich noch zusätzliche Kosten für Objektschutzmassnahmen aufgrund der Lage im Hochwasser-Gefahrenbereich hinzugekommen.

Der Gemeinderat sah aus den genannten Gründen von einer weiteren Verfolgung des Projektes ab. Er setzt auf die regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster, welche zu einer massiven Entlastung des Bahnübergangs führen wird.

Kein Minikreisel an der Ochsenkreuzung
Die Massnahme sah vor, die Kreuzung in einen Minikreisel umzugestalten, dies aufgrund der knappen Platzverhältnisse und der ortsbaulich besonderen Lage. Die Prüfung durch den Kanton hat ergeben, dass dies nicht möglich und umsetzbar ist.

Unzweckmässige Massnahmen an den Ortseingängen
Nicht weiterverfolgt werden die Massnahmen einer Neugestaltung des ausserörtlichen Abschnitts und der Betonung des Ortseingangs in der Benknerstrasse. Die Massnahme im Bereich des Siedlungseingangs lässt sich vor allem aufgrund der örtlich zu schmalen Verhältnisse des Strassenraums nicht umsetzen. Als unzweckmässig haben sich zudem auch die Massnahmen an den Ortseingängen in der Zürcherstrasse, in der Uznabergstrasse und in der Ernetschwilerstrasse erwiesen. Die Gemeinde hat die Massnahmen geprüft, verzichtet jedoch basierend auf den Ergebnissen auf die Umsetzung dieser Massnahmen.

Die Einführung von Tempo-30-Zonen ist nicht möglich
Der Massnahmenplan der Verkehrs- und Entwicklungsplanung sieht vor, dass für die Wohnquartiere Tempo-30-Zonen ausgeschieden und signalisiert werden. Auf die Umsetzung dieser Massnahme muss jedoch verzichtet werden:

Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung können Tempo-30-Zonen nur bei Strassen verfügt und signalisiert werden, wo eine besondere Gefährdung nachgewiesen ist und auf denen mehr als 15 Prozent des motorisierten Verkehrs eine Geschwindigkeit von 35 km/h überschreiten. Die diesbezügliche Überprüfung der Uznacher Wohnquartierstrassen hat gezeigt, dass kaum Strassenzüge anzutreffen sind, bei denen die Voraussetzungen für den Erlass einer solchen Zonensignalisation gegeben sind. Auf dieser Basis konnte auch die Kantonspolizei den vorgesehenen Massnahmen zur Einführung der Tempo-30-Zonen keine Zustimmung geben, welche im Kanton St. Gallen für Anpassungen oder Änderungen der bestehenden Verkehr- bzw. Geschwindigkeitssignalisation notwendig ist. Letztlich deutet dies erfreulicherweise aber auch darauf hin, dass die Uznacher Quartierstrassen einen hohen Sicherheitsstandard aufweisen und so gebaut wurden, dass bei vernünftiger Fahrweise hohe Tempi nicht möglich sind. Dazu trägt sicher auch der Umstand bei, dass die Quartierstrassen zum überwiegenden Teil als Stichstrassen ausgebildet sind, auf denen wenig quartierfremder Verkehr anzutreffen ist.

Der Verzicht auf Tempo-30-Zonen bedeutet für den Gemeinderat nicht, dass auf bauliche Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion oder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verzichtet

werden muss. Auf verschiedenen Strassen wurden denn auch in den vergangenen Jahren entsprechende Massnahmen umgesetzt. Als Beispiele seien angeführt die St. Josefstrasse, die Brauereistrasse Ost, die Gerbistrasse, die Weinbergstrasse West und die Strassen Oberer Hegner und Hirschwiese. Der Gemeinderat hat in Aussicht genommen, bei umfangreichen Strassenkorrekturen und -sanierungen verkehrsberuhigende Massnahmen jeweils zu prüfen und, falls angezeigt, umzusetzen.

Eine Bahnüberführung beim Spital ist nicht verhältnismässig

Die im Massnahmenpaket vorgesehene Bahnüberführung beim Spital Linth ist aufgrund des ungenügenden Preis-/Leistungs-Verhältnisses nicht weiterverfolgt worden. Mit der Massnahme sollten das Spitalareal und die umliegenden Wohnquartiere mit den nördlich der Bahn gelegenen Wohngebieten und den Schulanlagen verbunden werden. Wie bereits im Verkehrskonzept festgehalten worden ist, hätte diese Verbindung vor allem im Zusammenhang mit einem Bahnhalt beim Spital eine Bedeutung.

Massnahmen im öffentlichen Verkehr

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind lediglich zwei Massnahmen aus dem Massnahmenpaket zu nennen, die nicht zur Umsetzung gekommen sind. Dabei handelt es sich um die Bahn-Haltestellen Spital Linth und Linthpark sowie um die Einbindung der Gemeinde Uznach in den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV).

Die Haltestellen Spital und Linthpark wurden im Rahmen der Stadtbahn Obersee geprüft und als nicht umsetzbar empfunden. Unter anderem deshalb wurde der Busbetrieb auf diesen Strecken verdichtet.

Die Möglichkeit einer Erweiterung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) bzw. der Schaffung einer neuen Tarifzone, welche auch Schmerikon und Eschenbach umfasst hätte, ist vom ZVV abgelehnt worden, da eine Ausweitung des Tarifzonensystems für den Verkehrsverbund kein Thema ist.

Massnahmen im Bereich der Parkierung

Auch von den vorgesehenen Massnahmen betreffend den ruhenden Verkehr sind es zwei Massnahmen, die sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht realisieren lassen.

Für eine Umsetzung der Massnahme, welche Vorgaben zur Bewirtschaftung von bestehenden Kundenparkplätzen von Einkaufszentren (z.B. Linthpark) beinhaltete, fehlen die Rechtsgrundlagen.

Bei der zweiten Massnahme, die vom Gemeinderat nicht weiterverfolgt wird, handelt es sich um das Angebot von Abstellplätzen für LKW-Anhänger. Als möglicher Standort ist im Massnahmenpaket der Parkplatz der Burgerkorporation an der Benknerstrasse bezeichnet worden. Der Gemeinderat sieht jedoch keinen Bedarf für die Realisierung der Massnahme.

Massnahmen mit kontinuierlichem Handlungsbedarf

Einige Massnahmen weisen einen kontinuierlichen Handlungsbedarf auf. Bei den Massnahmen, auf die nicht weiter eingegangen wird, handelt es sich um die folgenden:

- Aufwertung hinterliegender Aussenräume im Kernbereich
- Bahnhofstrasse generell
- Langsamverkehr generell
- Globalbudget Strassenverkehr (Strassensanierungsprogramme)
- Öffentlichkeitsarbeit
- Öffentlicher Verkehr generell
- Busverkehr generell
- Ausstattung Bushaltestellen
- Aussenräume
- Gestaltung der Strassenräume
- Quartierzentren generell
- Autoabstellplätze generell
- Veloabstellplätze generell
- Autoabstellplätze Bewirtschaftung