Kanton St.Gallen
Bau- und Umweltdepartement

Tiefbauamt

Kantonsstrasse	Nr. 17, Amden - Kantonsgrenze ZH / Nr. 14, Wattwil - Uznach Nr. 18, Uznach - Kantonsgrenze SZ
RMS-Kilometer	-
Gemeinde	Uznach / Kaltbrunn / Schmerikon / Gommiswald
Bauobjekt	Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster
Plan, Massstab	**Variantenstudium 2022/2023, Kurzbericht**

01-01.02-01

Projektverfasser	Genehmigungsvermerke	vom TBA freigegeben
Ingenieurgemeinschaft „IG A53“ **Schällibaum AG, Wattwil** dsp Ingenieure und Planer AG Flussbau AG c/o Schällibaum AG Ebnaterstrasse 143 9630 Wattwil Proj. Nr. SAG: 19202		

Plan	01-01.02-01	Ausfertigung für	Format A4
Projekt	B50.3.017.351.050		
Mn/FGS			Fläche 0.06 m²
FinV			

	Entwurf	Gezeichnet	Geprüft	Datum
Vorstudie				
Vorprojekt	Di	Di	US	29.03.2023
Bauprojekt				
Genehmigungs- / Auflageprojekt				
Ausschreibung				
Ausführungsprojekt				
Dok. des ausgeführten Werks				

Inhalt

1.	**Ausgangslage zum Variantenstudium Abschnitt Grynau-strasse bis Rotfarb**	**4**
2.	**Perimeter**	**5**
3.	**Variantenstudium**	**7**
3.1	Vorbedingungen und Annahmen	7
3.2	Variante A	8
3.3	Variante B	8
3.4	Variante C	9
3.5	Variante D (Bestvariante)	9
3.6	Variante E	10
3.7	Bestvariante D	11
4.	**Risiken**	**11**
5.	**Umwelt**	**12**

1. Ausgangslage zum Variantenstudium Abschnitt Grynaustrasse bis Rotfarb

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung im Jahr 2011 ging die Linienführung 19 SR aus über 20 Varianten als Bestvariante für die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster hervor. In den Jahren 2014 bis 2015 fand ein Mitwirkungsprozess statt, an welchem die Bevölkerung an verschiedenen Workshops eingeladen wurde, sich zur Linienführung zu äussern. Die Ergebnisse wurden dokumentiert und in die Projektierung aufgenommen. Der Kantonsrat hat die Wichtigkeit dieses Vorhabens mit Beschluss zum 16. Strassenbauprogramm (2014 bis 2018) anerkannt und die Projektierung der Bestvariante 19 SR von der 2. Priorität in die 1. Priorität hochgestuft.

Das Genehmigungsprojekt wurde im Dezember 2021 fertiggestellt und der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zur Vernehmlassung zugestellt. Das Gutachten der ENHK vom März 2022 kommt zum Schluss, dass die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster schwerwiegende Beeinträchtigungen der nationalen Schutzziele im BLN-Objekt Nr. 1416 Kaltbrunner Riet (nachfolgend Kaltbrunner Riet genannt) zur Folge hat. Im Vordergrund stehen Lärm- und Lichtimmissionen auf die Vogelwelt. Da die regionale Verbindungsstrasse im Gegensatz zu den nationalen Schutzzielen nur kantonale Bedeutung hat, ist eine Interessenabwägung nicht möglich. In der Folge ist für den Abschnitt Grynaustrasse bis Rotfarb eine neue Linienführung zu entwickeln. Dabei wird aus raumplanerischen Gründen am Anschlusspunkt Grynaustrasse aus Westrichtung und am Tunnel Rotfarb, als Ergebnis aus dem Mitwirkungsverfahren 2014 bis 2015, festgehalten. Die restliche Linienführung wird aufgrund des Auftrages durch den Kantonsrat und aufgrund des vorangegangenen, verbindlichen Prozesses übernommen.

Abbildung 1: Linienführung 19 SR, Genehmigungsprojekt Dezember 2021

2. Perimeter

Als Grundlage für das Variantenstudium Grynaustrasse–Rotfarb wurden zusammen mit der eidgenössischen Vogelwarte Sempach die umweltrechtlichen Anforderungen geklärt und die technische Machbarkeit geprüft. Diese Randbedingungen definieren im Wesentlichen den Perimeter für mögliche Linienführungen. Auf der Südseite wird der Perimeter aufgrund der indirekten Tangierung der nationalen Schutzziele im Kaltbrunner Riet begrenzt und auf der Nordseite durch den naheliegenden Siedlungsrand. Der Korridor entlang der Grynaustrasse und der Benknerstrasse ist bis östlich des Sportplatzes infolge der bestehenden Strassen und der Bebauung vorgegeben.

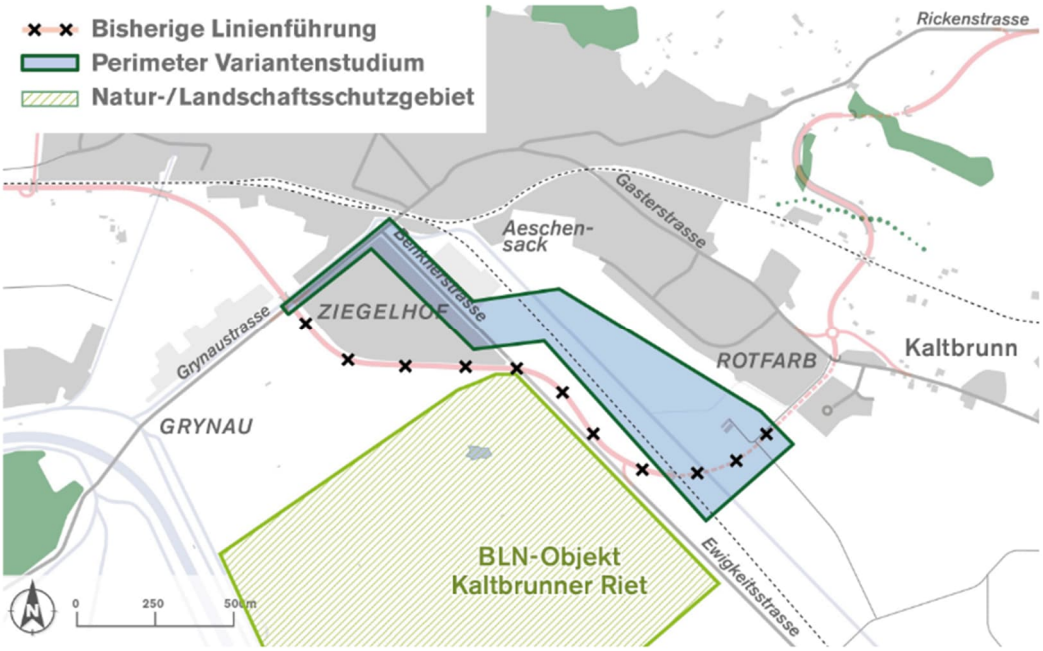

Abbildung 2: Korridor für Variantenstudium

Im Knotenbereich Grynau-/Benknerstrasse spielen insbesondere die möglichen Knotenausgestaltungen mit entsprechender Leistungsfähigkeit eine massgebende Rolle. Massgebend ist hierbei der Rückstau bei geschlossenem Bahnübergang. Das Knotenstudium zeigt, dass ein Wendekreisel auf der Benknerstrasse mit einem Warteraum von 450 Metern entlang der Benknerstrasse diese Bedingungen am besten erfüllt. Der Verkehr wird dabei nicht direkt über den Bahnübergang geführt, sondern über die Benknerstrasse. Für den öffentlichen Verkehr sind Busbevorzugungsmassnahmen geplant. Der Fuss- und Veloverkehr wird nicht über diesen Knoten geführt.

Abbildung 3: Wendekreisel Benknerstrasse mit Abbiegespur

Geprüft wurde bereits die Sperrung des Bahnübergangs für den motorisierten Individualverkehr. Dadurch würde jedoch das südliche Siedlungsgebiet vom Ortszentrum abgetrennt. Anwohnende würden nur auf Umwegen in das Städtchen gelangen. Zudem wäre die Entlastung auf der Zürcherstrasse gering. Aufgrund der verschiedenen Nachteile wurde die Sperrung des Bahnübergangs verworfen.

3. Variantenstudium

Das Variantenstudium beschränkt sich auf den Abschnitt östlich des Sportplatzes (Benknerstrasse) bis südlich des Siedlungsgebietes Rotfarb. Die Linienführung auf der Grynau- und Benknerstrasse sowie im Bereich des Tunnels Rotfarb ist bei allen Varianten identisch.

Für die horizontale Linienführung wir in der Regel eine Geschwindigkeit von 60 km/h, teilweise von 80 km/h zu Grunde gelegt. Für die vertikale Linienführung sind insbesondere die bestehenden Infrastrukturen von SBB, Steinenbach und Rotfarbkanal massgebend. Über- und Unterquerungen erfolgen in gebührendem Abstand.

3.1 Vorbedingungen und Annahmen

Zum Variantenstudium haben wir die nachfolgenden Annahmen getroffen:

– Vorgaben zur Trassierung gemäss Basisvariante;
– Wo Lärmschutz ein Thema sein könnte, wurden Lärmschutzmassnahmen mit einer Höhe von ca. 2.50 m angenommen;
– Auf die bestehenden Infrastrukturen wurde Rücksicht genommen, ohne diese anzupassen. Dazu gehören insbesondere die Bahnlinie der SBB Uznach–Ziegelbrücke und der Steinenbach;
– Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr sind in den Unterlagen in der Regel nicht dargestellt, da für alle Varianten Lösungen gefunden werden können;
– Eine Vernetzung der Gebiete Kaltbrunner Riet, Aeschensack sowie dem kommunalen Schutzobjekt zwischen SBB und Steinenbach ist sicherzustellen.

Alle Varianten sind in einem Faktenblatt mit Kurzbeschrieb, Vor-/Nachteilen, Risiken und Planausschnitten dargestellt.

3.2 Variante A

Variante A verläuft nördlich des Steinenbachs über eine Strecke von ca. 580 Metern parallel zum Damm. Das Siedlungsgebiet wird mittels Lärmschutzdamm oder -wand vor den Lärmemissionen der Strasse geschützt. Diese Variante zeichnet sich durch die tiefen Erstellungskosten aus. Ein gewichtiger Nachteil ist die Nähe zum Siedlungsgebiet und zum Naherholungsgebiet «Dämmli».

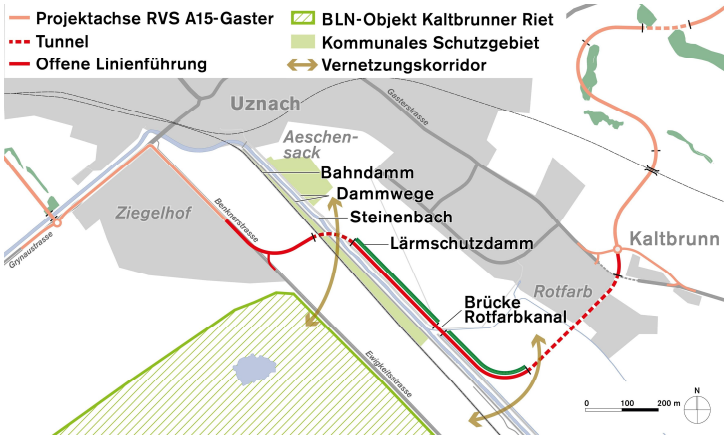

Abbildung 4: Variante A

3.3 Variante B

Variante B verläuft unterirdisch nördlich des Steinenbachs. Das Siedlungsgebiet wird durch den Tunnel optimal abgeschirmt. Gewichtige Nachteile sind die sehr hohen Kosten sowie mögliche Konflikte mit dem Grundwasser und dem Wasserhaushalt des Kaltbrunner Riets. Der mehrjährige Tunnelbau bedeutet für das Siedlungsgebiet erhebliche Immissionen.

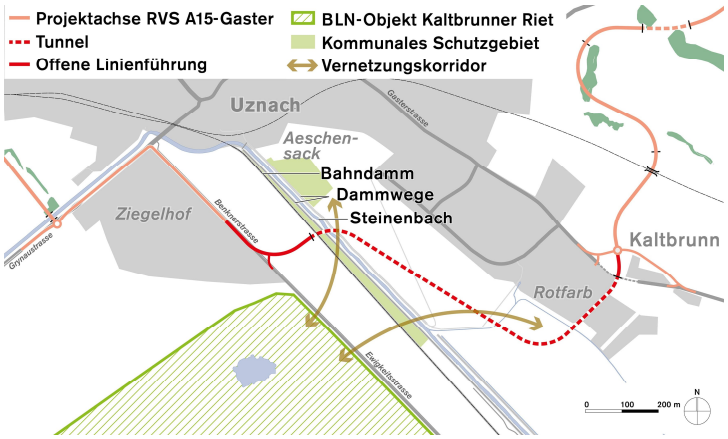

Abbildung 5: Variante B

3.4 Variante C

Variante C verläuft über 600 Metern zwischen Steinenbach und Bahnlinie. Durch die eingebettete Lage zwischen den Dämmen ist die Strasse vom Siedlungsgebiet und Kaltbrunner Riet gut abgeschirmt. Aufgrund der engen Platzverhältnisse ist der Bau aber besonders anspruchsvoll und die technische Machbarkeit fraglich. Die Auswirkungen auf das Kaltbrunner Riet sind nicht abschliessend geklärt. Zudem ist dieser Bereich in der kommunalen Schutzverordnung als schützenswerte Magerwiese eingetragen.

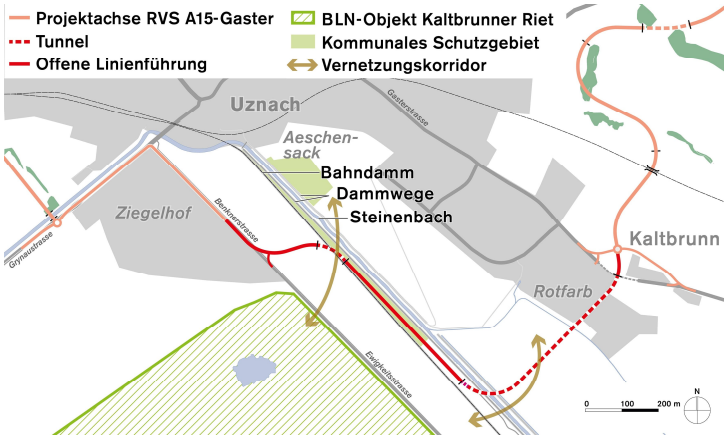

Abbildung 6: Variante C

3.5 Variante D (Bestvariante)

Variante D (Bestvariante) verläuft über eine Strecke von 420 Metern südlich der Bahnlinie. Die heutige Benkner-/Ewigkeitsstrasse wird auf einer Länge von 800 Metern nach Norden an die Bahnlinie verlegt. Der Abstand zum Naturschutzgebiet Kaltbrunner Riet wird gegenüber heute um 90 bis 140 Meter vergrössert. Durch die Verlegung wird das Kaltbrunner Riet aufgewertet. Weil aus rechtlichen Gründen jedoch keine Interessenabwägung vorgenommen werden kann, ist die Vereinbarkeit mit den Schutzzielen des Kaltbrunner Riets noch nicht abschliessend geklärt. Für den Gemeinderat der Standortgemeinde Uznach sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Region Zürichsee-Linth stellt diese Variante die Bestvariante dar.

Abbildung 7: Variante D (Bestvariante)

Abbildung 8: vereinfachte Visualisierung Variante D (Bestvariante)

3.6 Variante E

Variante E verläuft von der Benknerstrasse bis zum Kreisel Rotfarb vollständig in einem Tunnel. Zusätzlich wird, wie bei Variante D, die Benkner-/Ewigkeitsstrasse nach Norden verlegt. Diese Variante wäre besonders siedlungsverträglich. Die Erstellungskosten sind aber sehr hoch. Zudem kann ein negativer Einfluss auf das Grundwasser sowie den Wasserhaushalt des Kaltbrunner Riets nicht ausgeschlossen werden. Die Erstellung eines Tunnels in unmittelbarer Nähe zum Kaltbrunner Riet ist wohl nicht bewilligungsfähig.

Abbildung 9: Variante E

3.7 Bestvariante D

Variante D, südlich der Bahnlinie, geht als klare Bestvariante hervor. Durch die Bündelung der Infrastruktur bettet sie sich gut in die Landschaft ein, hat keine nennenswerten Auswirkungen auf die nahegelegene Siedlung von Uznach und kann mit einem Damm wirkungsvoll gegen das Kaltbrunner Riet abgeschirmt werden. Die Mehrkosten gegenüber der Basisvariante werden mit 32 Mio. Franken geschätzt (Kostengenauigkeit +/- 50 Prozent). Diese liegen wesentlich tiefer, als dies bei Tunnelvarianten der Fall wäre. Mit der Verlegung der Benknerstrasse auf einer Länge von rund 800 m um 90 bis 140 m Richtung Norden kann der Grünraum nördlich des Kaltbrunner Riets wesentlich vergrössert werden. Die zusätzliche Isolation des Naturschutzgebietes bedeutet ein erheblicher Mehrwert für Natur und Umwelt.

Variante D wurde zusammen mit dem Gemeinderat Uznach und der Region Zürichsee-Linth entwickelt und zur weiteren Projektierung empfohlen.

4. Risiken

Als Risiken für die Bewilligungsfähigkeit wurden die nachfolgenden Punkte erfasst:

- Technische Machbarkeit, insbesondere für Bauten im Gewässerraum und im Grundwasser;
- Fehlende Akzeptanz bei der Bevölkerung infolge Beeinträchtigung durch Lärm und Einsicht auf die Verbindungsstrasse;
- Hohe Kosten bei längeren Tunnelbauten (Bau- und Betriebs-/Unterhaltskosten);
- Gewährleistung des ungeschmälerten Erhalts der nationalen Schutzziele des BLN-Objekts Nr. 1416 Kaltbrunner Riet, gemäss Gutachten ENHK. Im Vordergrund stehen dabei Licht- und Lärmimmissionen auf die Vogelwelt sowie die Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes des Schutzgebietes. Dieses Risiko steigt, je näher die Varianten zum Kaltbrunner Riet zu liegen kommen und je länger Tunnelbauten quer zur Fliessrichtung des Grundwassers gebaut werden müssen;
- Lange und immissionsträchtige Bauphase (Lärm, Staub) von längeren Tunnelbauten in unmittelbarer Nähe zum BLN-Objekt Nr. 1416 Kaltbrunner Riet und dem Siedlungsgebiet.

5. Umwelt

Alle fünf Varianten liegen in einem Bereich ohne nutzbare Grundwasservorkommen (ÜB gemäss Gewässerschutzkarte). Gleichwohl ist dem Bereich Grundwasser Beachtung zu schenken, insbesondere in Bezug auf den Wasserhaushalt des Kaltbrunner Riets. Der Grundwasserfluss verläuft von Norden bzw. Nordosten in Richtung Südwesten. Bei den langen Tunnelvarianten B und E kommt der Tunnel auf mehr als einem Kilometer Länge quer zur Grundwasserfliessrichtung zu liegen. Die technische Machbarkeit kann daher ohne weitere Abklärungen nicht vorausgesetzt werden. Neben der Beeinträchtigung des Grundwassers besteht zudem das Risiko, dass vorhandene Sickerströme vom Hang im Norden gegen den Entensee durch den Tunnelbau unterbunden werden. Dabei spielt nicht nur der Endzustand, sondern auch die Bauphase eine wichtige Rolle. Zum heutigen Zeitpunkt kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Moor durch den Tunnelbau hydraulisch abgetrennt und der Wasserhaushalt des Moores langfristig beeinträchtigt würde, was ein Risiko in Bezug auf die Beurteilung durch die ENHK darstellt.

Je südlicher die Variante zu liegen kommt, das heisst insbesondere bei den Varianten D und E südlich der Bahnlinie, erhöht sich die Gefahr, dass die eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission weiterhin schwerwiegende Eingriffe in die nationalen Schutzziele des BLN-Objektes 1416 Kaltbrunner Riet geltend macht. Zum Schutz vor Immissionen während dem Bau- und im Betriebszustand sind daher Schutzmassnahmen vorzusehen.

In Bezug zum Siedlungsgebiet sind die Planungswerte nach Lärmschutzverordnung massgebend. Insbesondere für die Varianten A und B ist die Einhaltung der Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung nachzuweisen.

Die Vernetzung für Amphibien und Kleintiere zwischen dem Kaltbrunner Riet und den kommunalen Schutzobjekten, Aeschensack und Magerwiese zwischen SBB-Linie und Steinenbach, ist mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen, was jedoch bei allen fünf untersuchten Varianten gewährleistet werden kann.

St.Gallen, 29. März 2023

Tiefbauamt Kanton St.Gallen