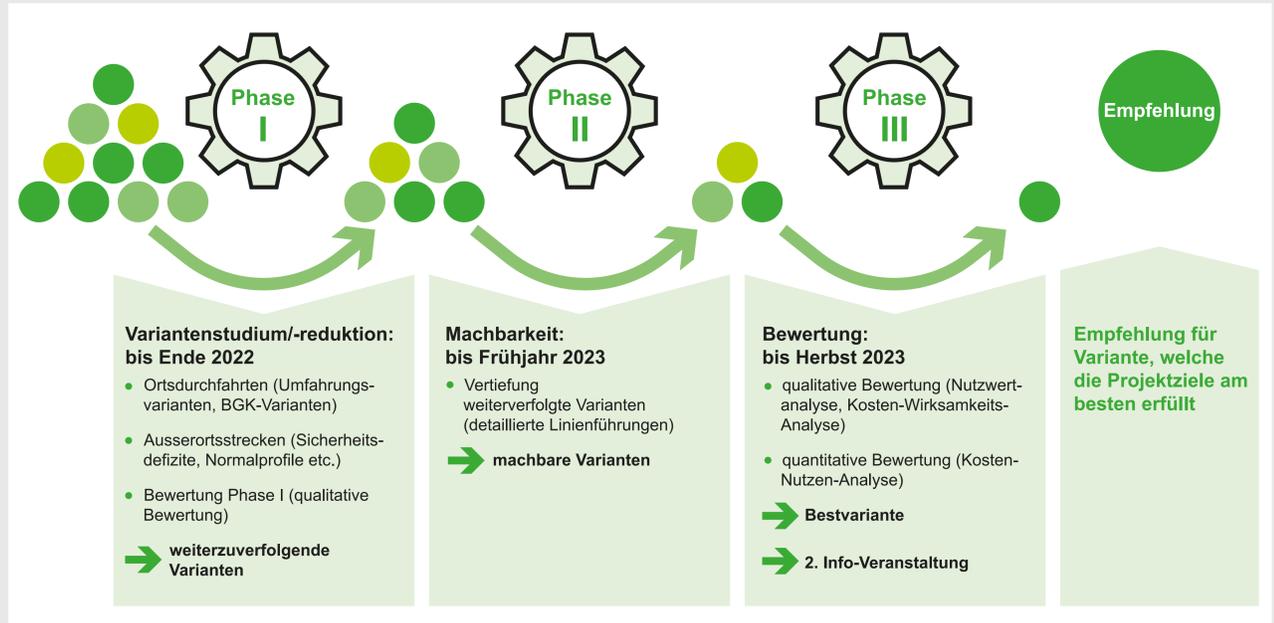


Zweckmässigkeits- beurteilung (ZMB)

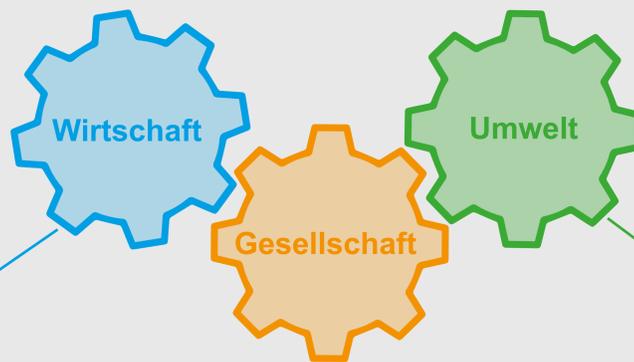
Was ist eine ZMB?

- Umfassende, systematische Beurteilung eines Verkehrsprojekts
- Berücksichtigung aller denkbaren Varianten zur Problemlösung (Variantenfächer)
- Beurteilung nach wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Kriterien
- Finale Bewertung in Phase 3 mit standardisierten qualitativen Bewertungsmethoden



Bewertungskriterien

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde anhanden von zwölf Indikatoren aus den Bereichen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt vorgenommen.



Wirtschaft

- W1** Kosten minimieren*
- W2** Bautechnische Risiken minimieren
- W3** Effizienter und attraktiver ÖV
- W4** Erreichbarkeit MIV

* Prioritäre Indikatoren

Gesellschaft

- G1** Attraktivität des öffentlichen Raumes/der Wohnlichkeit*
- G2** Hohe Verkehrssicherheit*
- G3** Hoher Komfort für den Fuss- und Veloverkehr

* Prioritäre Indikatoren

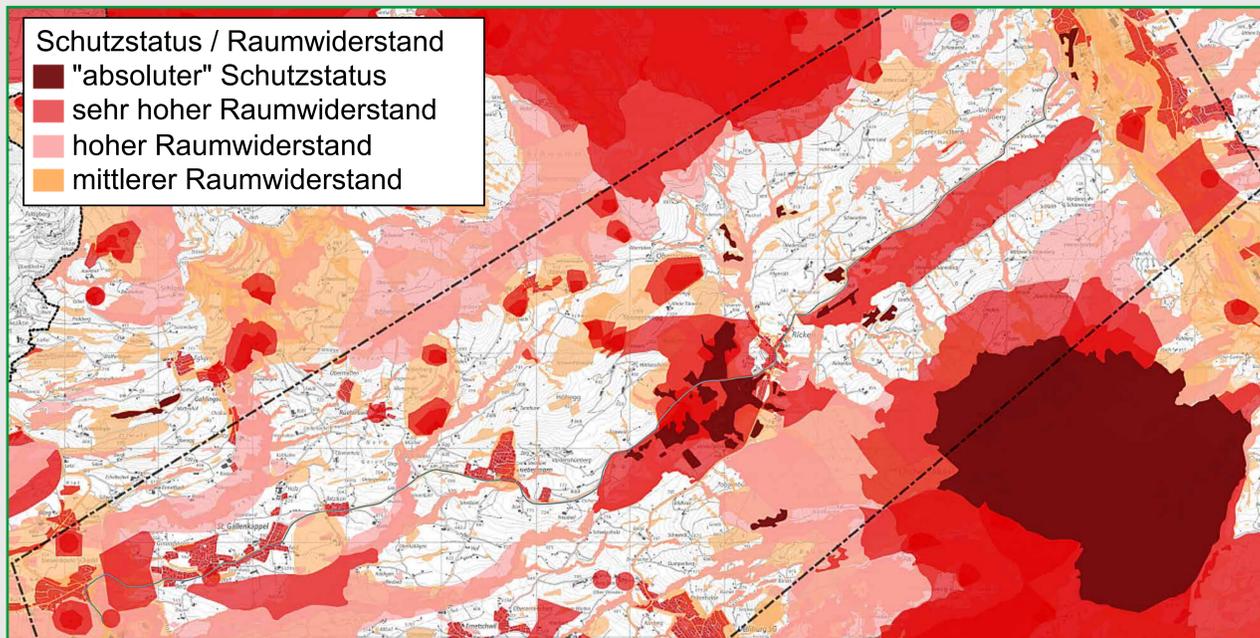
Umwelt

- U1** Minimierung Flächenverbrauch und Neuversiegelung von Flächen
- U2** Lärm- und Luftbelastung reduzieren
- U3** Eingriffe in Natur minimieren*
- U4** Orts- und Landschaftsbild positiv beeinflussen*
- U5** Naherholungsgebiete erhalten

* Prioritäre Indikatoren

Zweckmässigkeits- beurteilung (ZMB)

Raumwiderstandskarte

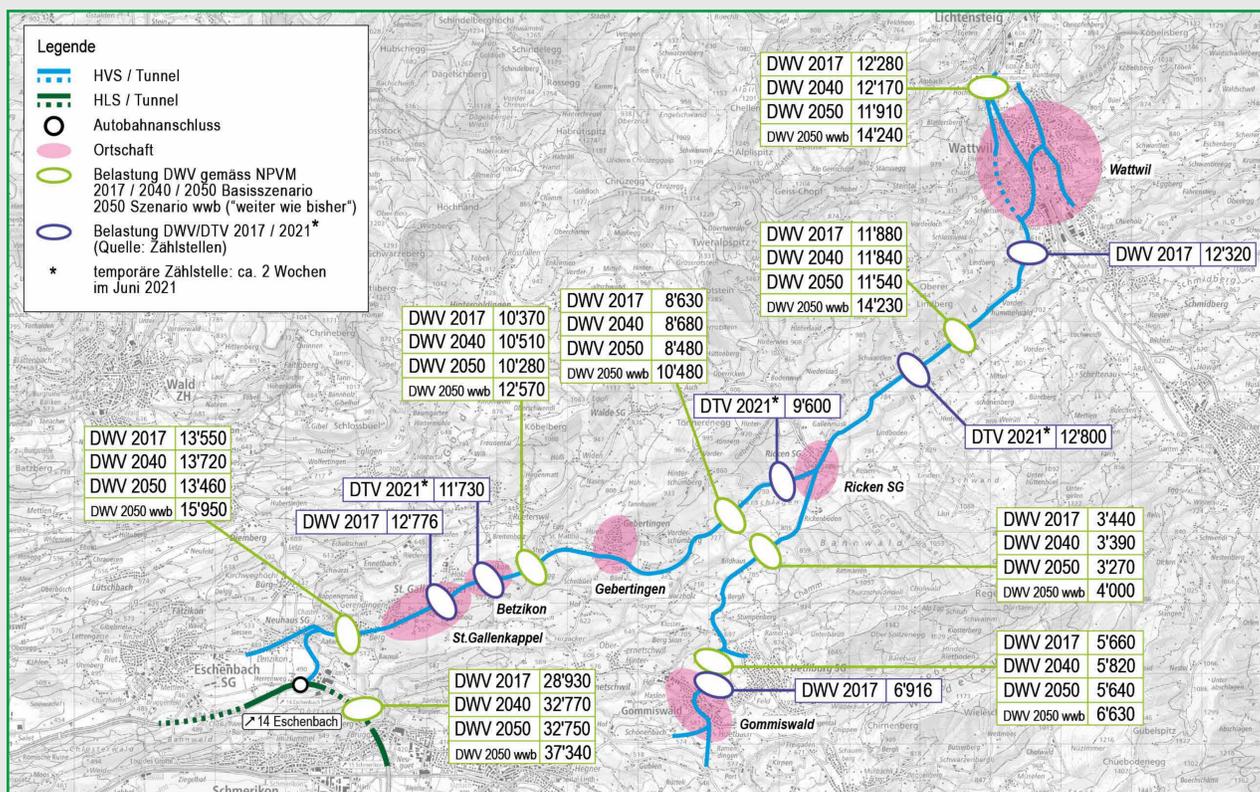


Darstellung und Überlagerung von Umweltaspekten

- Fruchtfolgeflächen
- Wald
- Flora, Fauna und Lebensräume
- Denkmalpflege und Archäologie
- Landschaft und Geotope
- Belastete Standorte
- Grundwasser
- Naturgefahren
- etc.

➔ Je höher die Bedeutung des Schutzstatus ist (national, kantonal, überregional, regional, kommunal), desto grösser der Raumwiderstand

Verkehrsmodell



Verkehrsprognosen 2040/2050

Nationales Personenverkehrsmodell (NPVM) des Bundes geht von stagnierender Verkehrsentwicklung aus (gemäss Basis-Szenario)

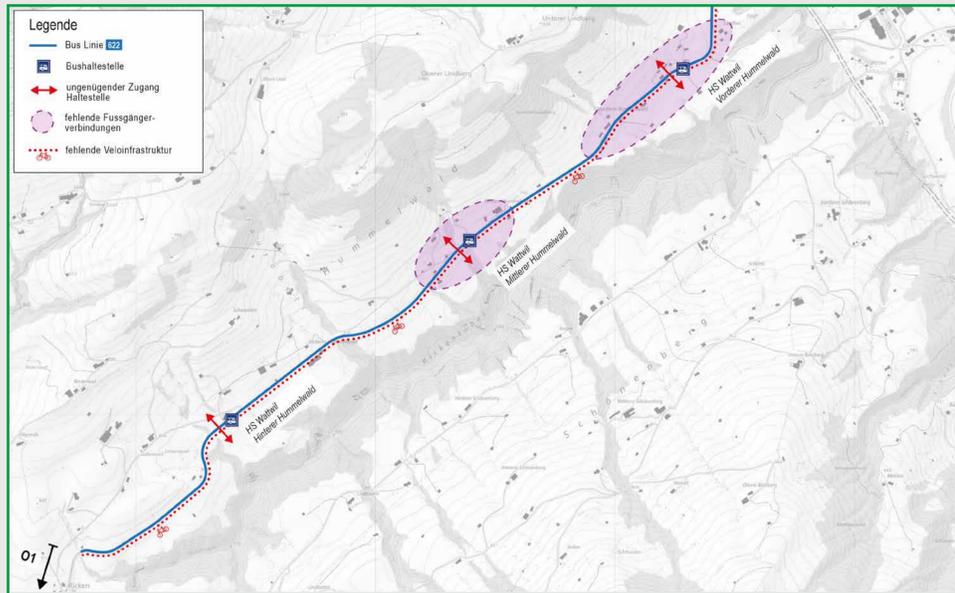
Neben Prognosen werden die aktuellen Verkehrsmengen im Rahmen der ZMB an mehreren Standorten gemessen und analysiert.

DWV: Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Fahrzeuge pro Tag, ohne Wochenende)
DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Fahrzeuge pro Tag, mit Wochenende)

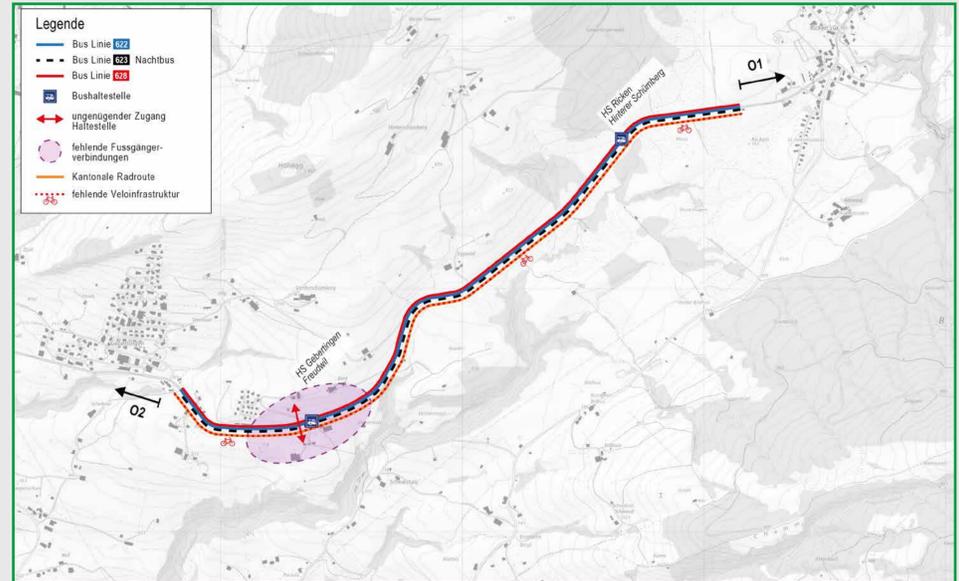
Strecken ausserorts

Analysenkarten

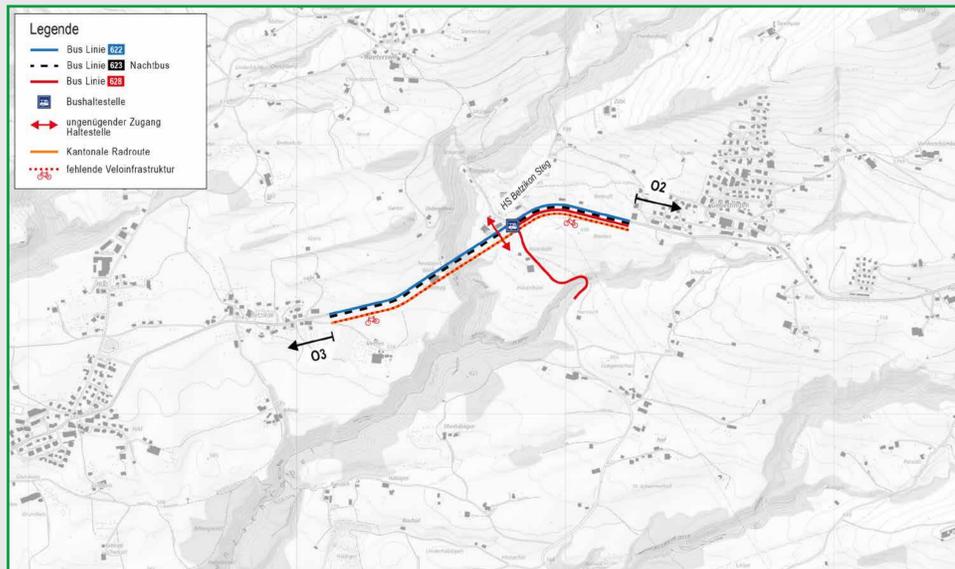
Wattwil - Ricken



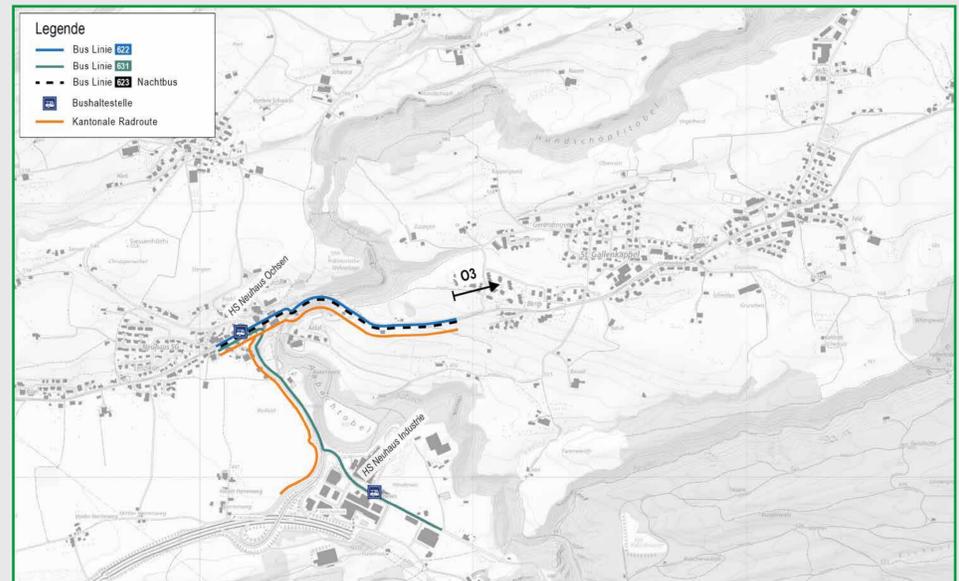
Ricken - Gebertingen



Gebertingen - Betzikon



St.Gallenkappel - Neuhaus



Die Analyse des Strassenraums überprüft unter anderem folgende Fragen:

- Breite Fahrbahn
- Bedarf und Ausgestaltung Fuss- und Veloverkehrsanlagen
- Korrektur Linienführung zur Erhöhung der Sicherheit und des Fahrkomforts
- Einbettung der Strasse in die Landschaft

Gebertingen

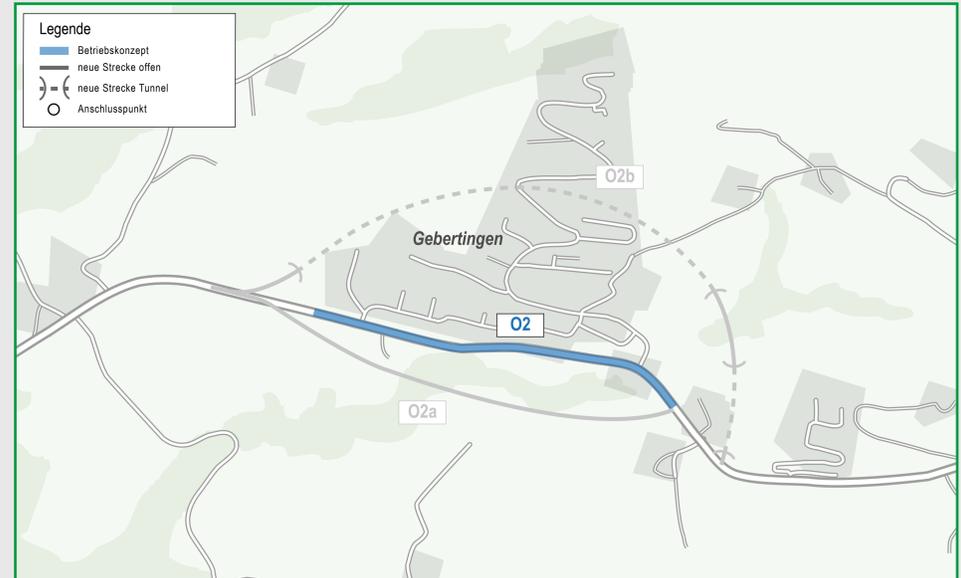
Zweckmässigkeitsbeurteilung

Zur Weiterbearbeitung empfohlene Varianten

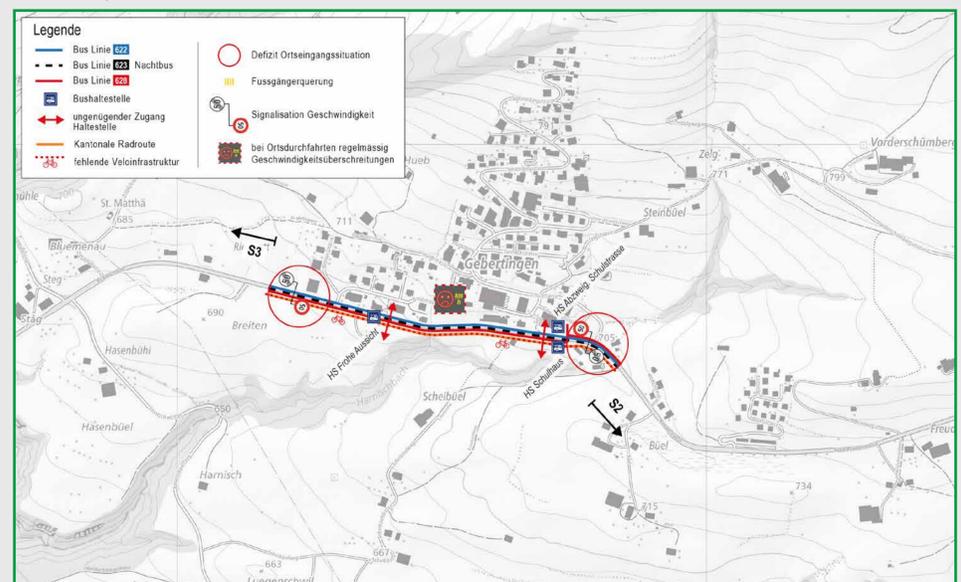
02 Betriebs-/Gestaltungskonzept bestehende Strasse

- Ortsumfahrung nicht verhältnismässig → wird in Absprache mit Begleitgruppe nicht weiterverfolgt
- Optimierung erfolgte bereits 2021 durch Reduktion der Geschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h

Varianten



Analysenkarte



Ricken

Zweckmässigkeitsbeurteilung

Zur Weiterbearbeitung empfohlene Varianten

01 Betriebs-/Gestaltungskonzept bestehende Strasse

- Beste Ergebnisse betr. Kosten sowie Orts- und Landschaftsbild

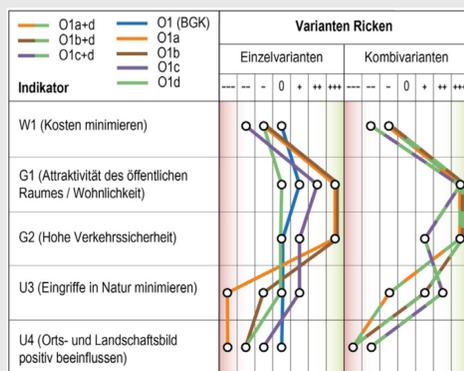
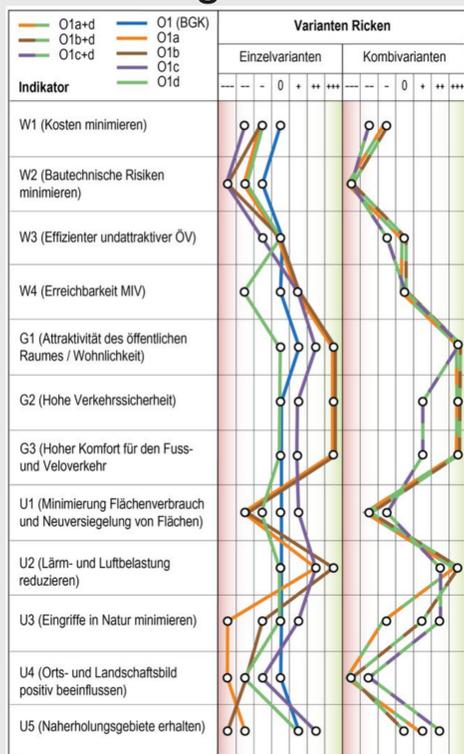
01b Ortsumfahrung Nord-West

- Reduziert innerorts 83 % des Verkehrs
- Geringere Eingriffe in die Natur und in das Landschaftsbild als Variante O1a
- Beste Bewertung betr. Lärm- und Luftbelastung

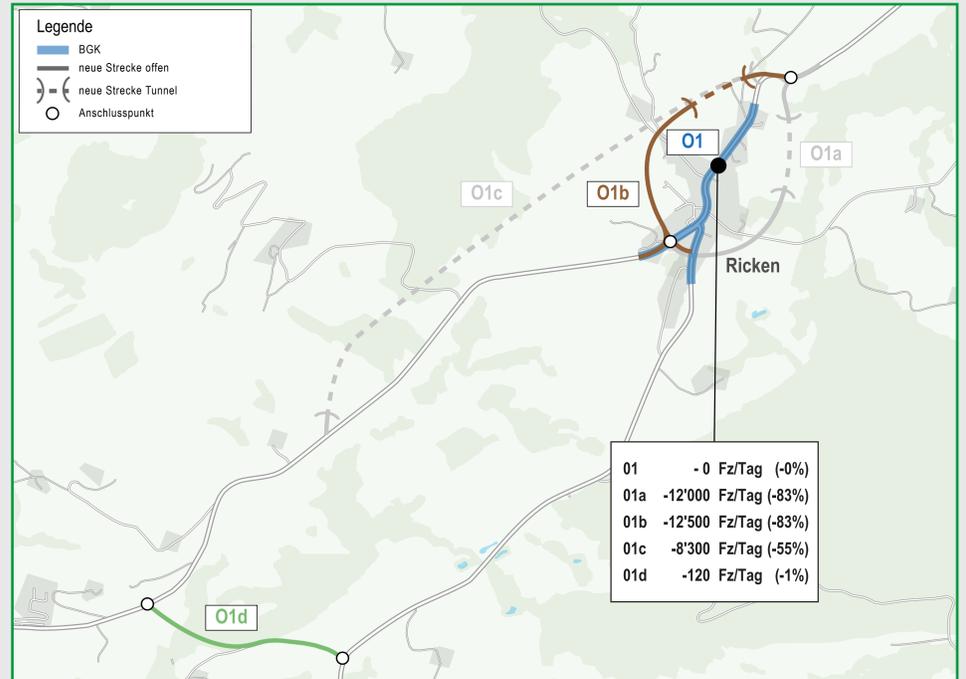
01b+01d Kombivariante

- Entlastung Moorgebiet
- Ermöglicht Fuss- und Velomassnahmen
- Verlagert Verkehr von der Ricken- auf die Uznacherstrasse (Abschnitt Ricken–Abzweiger Schwarzholzstrasse)

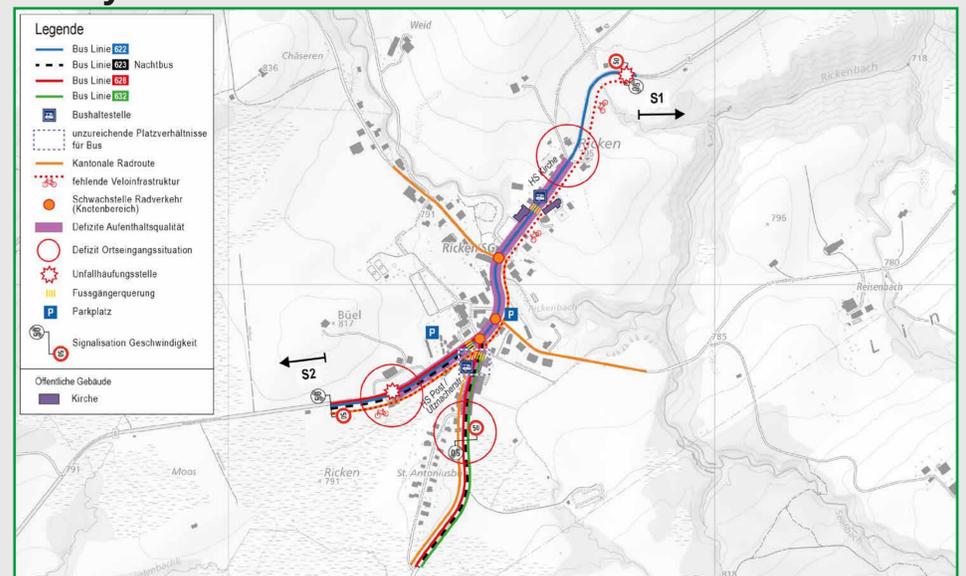
Bewertungsmatrix



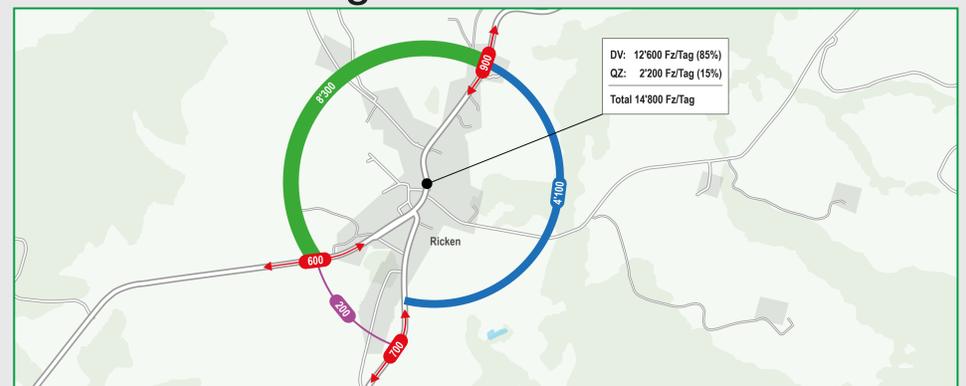
Varianten



Analysenkarte



Verkehrserhebung



St. Gallenkappel/Betzikon

Zweckmässigkeitsbeurteilung

Zur Weiterbearbeitung empfohlene Varianten

03 Betriebs- und Gestaltungskonzept bestehende Strasse

- Geringe Kosten
- Geringe Eingriffe in die Natur, geringer Flächenverbrauch
- Schutz des Orts- und Landschaftsbildes

03a Umfahrung Nord lang

- Reduziert in St. Gallenkappel 65 % und in Betzikon 84 % des Verkehrs
- Beste Variante, vor allem bei Verkehrssicherheit und Attraktivität öffentlicher Raum
- Suboptimal bei Kosten und Baurisiken

03b Umfahrung Nord kurz

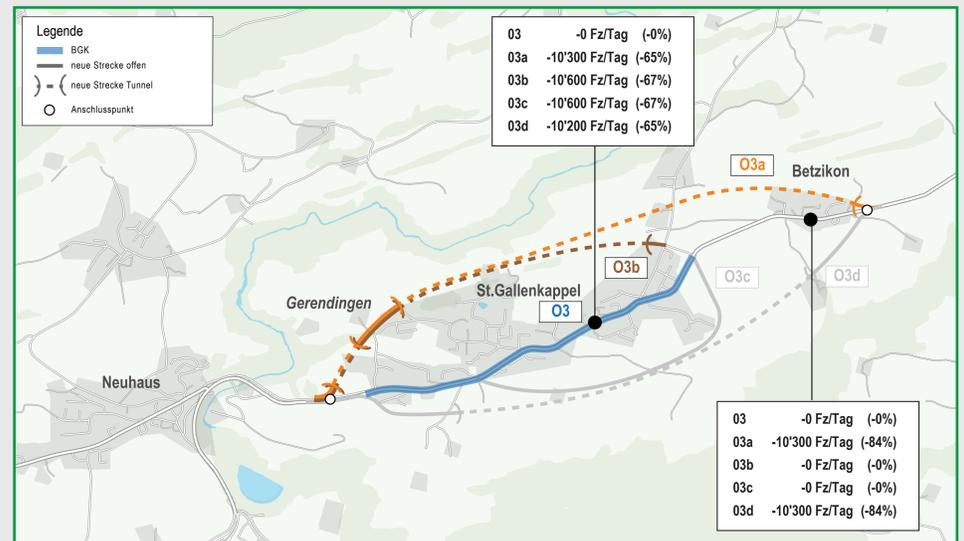
- Reduziert in St. Gallenkappel 67 % des Verkehrs
- Ca. 100 Mio. Franken günstiger als Variante 03a

Bewertungsmatrix

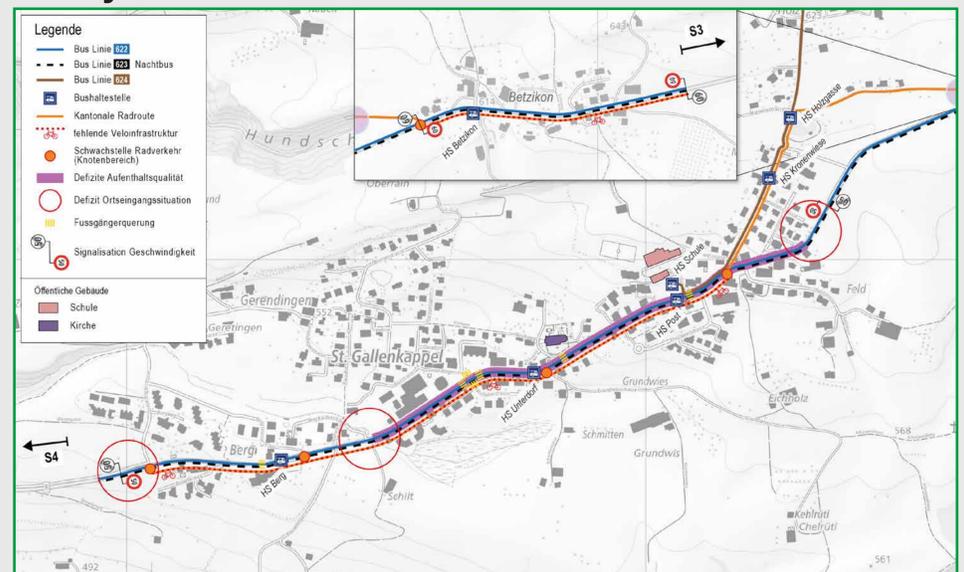
Indikator	Varianten St. Gallenkappel / Betzikon				
	03 (BGK)	03a	03b	03c	03d
W1 (Kosten minimieren)	0	0	0	0	0
W2 (Bautechnische Risiken minimieren)	0	0	0	0	0
W3 (Effizienter und attraktiver ÖV)	0	0	0	0	0
W4 (Erreichbarkeit MIV)	0	0	0	0	0
G1 (Attraktivität des öffentlichen Raumes / Wohnlichkeit)	0	0	0	0	0
G2 (Hohe Verkehrssicherheit)	0	0	0	0	0
G3 (Hoher Komfort für den Fuss- und Veloverkehr)	0	0	0	0	0
U1 (Minimierung Flächenverbrauch und Neuversiegelung von Flächen)	0	0	0	0	0
U2 (Lärm- und Luftbelastung reduzieren)	0	0	0	0	0
U3 (Eingriffe in Natur minimieren)	0	0	0	0	0
U4 (Orts- und Landschaftsbild positiv beeinflussen)	0	0	0	0	0
U5 (Naheholungsgebiete erhalten)	0	0	0	0	0

Indikator	Varianten St. Gallenkappel / Betzikon				
	03 (BGK)	03a	03b	03c	03d
W1 (Kosten minimieren)	0	0	0	0	0
G1 (Attraktivität des öffentlichen Raumes / Wohnlichkeit)	0	0	0	0	0
G2 (Hohe Verkehrssicherheit)	0	0	0	0	0
U3 (Eingriffe in Natur minimieren)	0	0	0	0	0
U4 (Orts- und Landschaftsbild positiv beeinflussen)	0	0	0	0	0

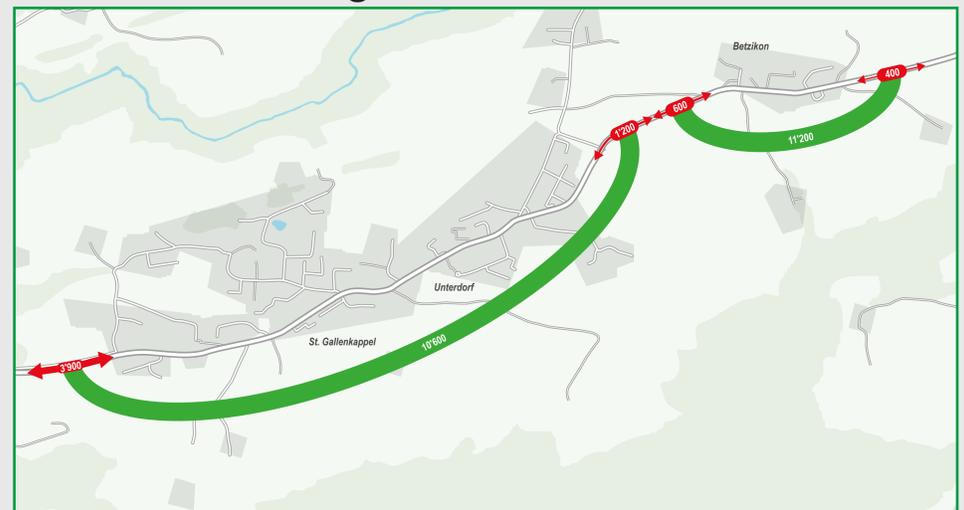
Varianten



Analysenkarte



Verkehrserhebung



Langtunnel

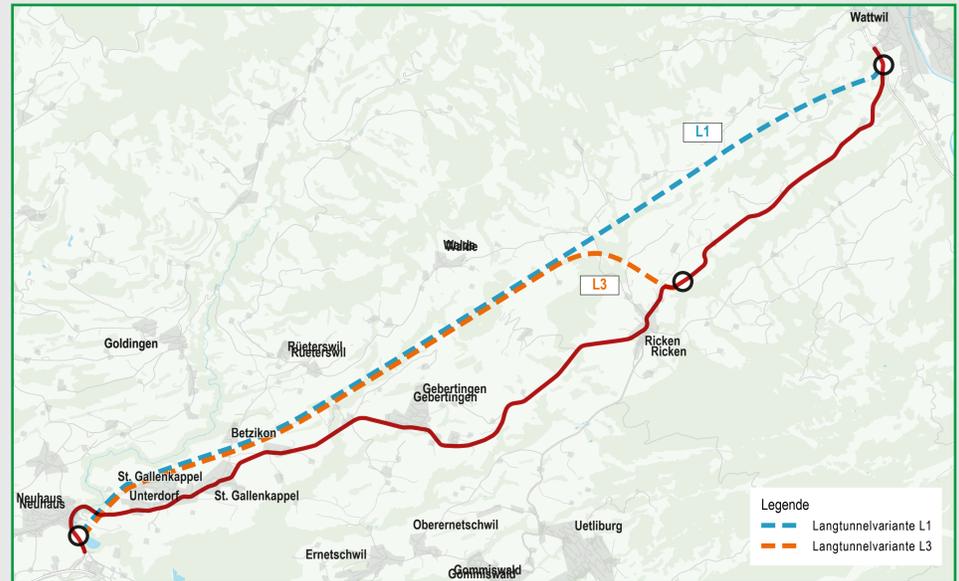
Zweckmässigkeitsbeurteilung

Zur Weiterbearbeitung empfohlene Varianten

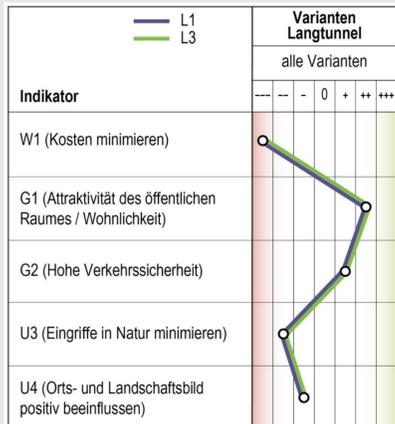
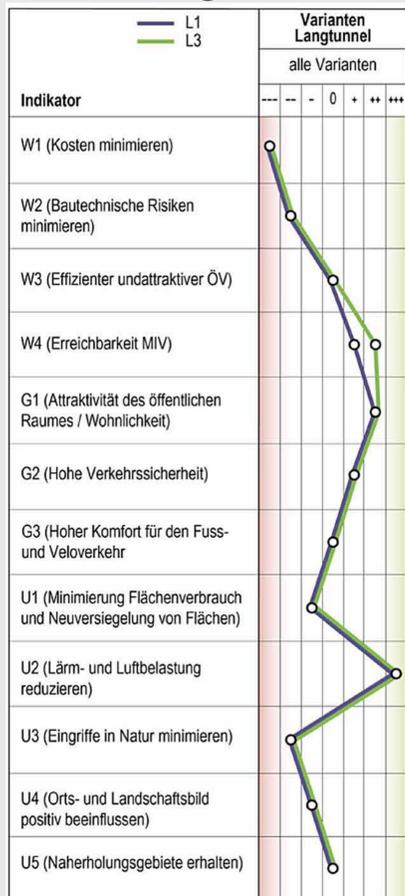
Keine

- Sehr hohe Kosten
- Verkehrsreduktion in den Ortschaften geringer als mit Einzelvarianten

Varianten



Bewertungsmatrix



Vergleich Verkehrsreduktion

Variante	Ricken	Betzikon	St.Gallenkappel
L1	-49%	-61%	-47%
L3	-49%	-61%	-47%
O1b	-83%		
O1b + d	-83%		
O3a		-84%	-65%
O3b		-0%	-67%

