

BUD / Einfache Anfrage Gahlinger-Niederhelfenschwil vom 21. November 2024

Echte Lösung über die Bauzeit hinaus, weg mit dem Stau bringen-den Lichtsignal!

Antwort der Regierung vom 18. März 2025

Damian Gahlinger-Niederhelfenschwil erkundigt sich in seiner Einfachen Anfrage vom 21. November 2024 über die Absichten des Kantons im Zusammenhang mit dem Knoten Toggenburgerstrasse/Flawilerstrasse (Thurstich) in Lütisburg.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Mit der Sperrung der Letzistrasse hat die Verkehrsbelastung beim Einlenker der Flawilerstrasse in die Toggenburger- bzw. Wilerstrasse bei der Thurbrücke in Lütisburg zugenommen. Das Einbiegen in die Toggenburger- bzw. Wilerstrasse war insbesondere in den Spitzenstunden nur noch erschwert möglich. Um dies zu verbessern, wurden verschiedene Varianten mit Kreiseln oder Lichtsignalanlagen (LSA) geprüft. Die Bestvariante LSA wurde als Sofortmassnahme eingerichtet und der Fuss- und Veloverkehr wurde umgeleitet. In der Zwischenzeit konnte die Steuerung der LSA optimiert werden. Zudem wird auf der Toggenburgerstrasse von Bütschwil herkommend der Geh- und Radweg vorübergehend in eine Rechtsabbiegespur umgebaut. Die Arbeiten hierzu dauern voraussichtlich bis Anfang April 2025.

Die Korrektur des Knotens Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse bzw. Wilerstrasse ist ein Vorhaben der ersten Priorität im 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028 (36.23.02). Losgelöst von den aktuellen Sofortmassnahmen wird dieses Vorhaben entsprechend bearbeitet.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Wie gedenkt die Regierung, diesen Knotenpunkt langfristig (über die Strassensperrung hinaus) zu gestalten?*

Das Projekt zur Anpassung des Einlenkers Flawilerstrasse in die Toggenburger- bzw. Wilerstrasse bei der Thurbrücke in Lütisburg ist im 18. Strassenbauprogramm enthalten (Bauvorhaben der 1. Priorität [A], Strassenkorrekturen). Der interne Projektstart wurde bereits durchgeführt. Aktuell werden die Grundlagen für den Projektstart mit der politischen Gemeinde Lütisburg sowie für die Submission der Planerarbeiten zusammengetragen. Insbesondere die Verkehrszählungen, die eine zentrale Projektgrundlage darstellen, bilden zum aktuellen Zeitpunkt nicht die Normalsituation ab und müssen aufgrund von Zählungen und der Daten der Dauerzählstellen interpoliert werden. Im Rahmen dieses Projekts werden mögliche Knotenvarianten geprüft und gegenübergestellt. Anhand unterschiedlicher Kriterien wird eine Bestvariante festgelegt.

2. *Muss bei einem Probekreiselland erworben werden?*

Eine verkehrstechnische Überprüfung des Knotens mit den aktuellen Verkehrsbelastungen hat gezeigt, dass ein provisorischer Kreiselland keine genügende Leistungsfähigkeit aufweist. Entsprechend wurde diese Variante als Sofortmassnahme verworfen.

Ein Kreisel bedeutet eine gesamtheitlich veränderte Geometrie gegenüber der jetzigen Knotenform. Daher ist davon auszugehen, dass für eine definitive Kreiselösung unabhängig von der Variante zusätzlicher Landerwerb notwendig sein wird. In welchem Umfang ein solcher Landerwerb erforderlich ist, kann erst im Rahmen des Variantenstudiums für das Kantonsstrassenprojekt ermittelt werden.

3. *Wie viel Land müsste für einen dauerhaften Normkreisel (einspuriger Kreisel) erworben werden?*

Im Projekt zur Anpassung des Einlenkers Flawilerstrasse in die Toggenburger- bzw. Wilerstrasse (vgl. Ziff. 1) werden auch verschiedene Kreiselvarianten untersucht. Die Geometrie eines Kreisels ist bestimmt durch die örtlichen Gegebenheiten und die erforderliche Leistungsfähigkeit. Daher gibt es in der Umsetzung keine Normkreisel. Je nach Grösse und Ausbildung des Knotenpunkts ist unterschiedlicher Landerwerb notwendig.

4. *Anerkennt die Regierung die Tatsache, dass ständiges Anhalten und Anfahren bei LSA auch ausserhalb der Stosszeiten vermehrt vorhanden ist und dass dies ökologisch wie auch ökonomisch ein unnötiger Unsinn ist?*

Dass für den Betrieb von Verkehrsknoten mit LSA im Gegensatz zu solchen ohne LSA ein Energiebedarf für die Steuerungsanlage erforderlich ist, ist unbestritten. Es gilt aber festzuhalten, dass durch die Optimierung des Verkehrsflusses über einen Knoten mittels einer LSA gesamthaft betrachtet weit mehr Energie eingespart werden kann, als der Betrieb der LSA tatsächlich erfordert.

Die LSA wurde aufgrund der verkehrlichen Situation, die sich mit der Sperrung der Letzi- strasse ergibt, eingerichtet. Die Steuerung ist insbesondere in den Nebenverkehrszeiten auf die Achse Toggenburger- bzw. Wilerstrasse ausgerichtet. Dann ist die Nord-Süd-Richtung freigegeben, während die Querrichtung nur freigegeben wird, wenn Fahrzeuge detektiert werden. Mit LSA können dadurch die Anzahl Brems- und Anfahrvorgänge der Fahrzeuge gegenüber der Situation ohne LSA massgeblich reduziert werden.

Die Regierung hat bei der Beantwortung der Interpellation 51.22.126 «Verkehrslichtsignale sind unnötige Energiefresser» bereits detailliert dargelegt, nach welchen Grundsätzen Verkehrsknoten geplant werden und wie u.a. der Energieverbrauch in die Variantenwahl einbezogen wird. Die damaligen Ausführungen gelten auch heute noch unverändert.

5. *Was gedenkt die Regierung im Allgemeinen für einen besseren Verkehrsfluss im Kanton zu unternehmen?*

Bei der Erarbeitung der Strassenbauprogramme ist die Sicherstellung bzw. die Verbesserung des Verkehrsflusses unter anderem ein Bewertungskriterium für die Priorisierung der Projekte. In den konkreten Projekten wird das Kriterium Verkehrsfluss zur Variantenbewertung und bei der Auswahl der Bestvariante stets mitberücksichtigt.