

**Interpellation Gahlinger-Niederhelfenschwil:  
«Mit Testlauf zum Erfolg rund um den Augarten**

Der Knoten Augarten in Niederuzwil gehört mit bis zu 24'000 Fahrzeugen pro Tag zu den meistbefahrenen Kreuzungen des Kantons St.Gallen, an diesem Nadelöhr stockt es regelmässig und zum Leidwesen der Anwohnenden werden die Wohnquartiere vermehrt als Ausweichrouten benützt, nebst den ungewünschten Immissionen ist auch die Sicherheit aller betroffen.

Die Regierung wollte mittels einer Erweiterung der bestehenden Lichtsignalanlage (LSA) die verschiedenen Problematiken via Kantonsratsbeschluss 36.20.03 beheben. Leider musste festgestellt werden, dass mit einem Ausbau der LSA keine genügende Entflechtung der verschiedenen Verkehrsinteressen stattfinden kann. Mit dem Nichteintreten durch den Kantonsrat erlitt diese ungenügende Botschaft Schiffbruch. Einer der Gründe war eben auch das Unterlassen einer Unterführungsberechnung, obwohl dies seit Jahren gefordert wird.

Dank dem Nichteintreten ist nun die Regierung gefordert, innert Kürze eine zielführende Projektierung auszuarbeiten, dass dies ohne LSA sein wird, versteht sich.

Das Hauptziel einer Entflechtung der verschiedenen Verkehrsinteressen erreicht man mittels einer Unterführung mit darüber liegendem Kreisel oder mit einem sogenannten Turbokreisel. Beide Varianten können gemäss den Berechnungen die Verkehrsströme über Jahrzehnte aufnehmen und gelten auch als ideale 24h-Lösungen.

Oft wurde argumentiert, dass Lichtsignale eine regulierende und beruhigende Wirkung für die nächsten Knoten haben und dass eine Unterführung die Probleme weiter auf die folgenden Knoten verschiebt. Aus unserer Sicht ist dem nicht so, eine LSA fördert ein «Stop and Go». Dies sogar bei wenig Verkehr, dies ist ökonomisch wie auch ökologisch völlig veraltet.

Sogar ein einspuriger Kreisel mit Bypässe-System hingegen beruhigt die Verkehrsströme. Dies zeigen die verschiedenen bereits vorhandenen Kreisel (Linden, Coop, Fabrik, Badi) auf dieser Strasse.

Um nun Klarheit zu schaffen und um in diesem Projekt Nägel mit Köpfen zu machen, schlage ich Folgendes vor: Da im Kreuzungsbereich Augarten genügend Platz vorhanden ist, soll eine Testphase mittels einem Kreiselsystem durchgeführt werden. In diesem Testlauf können und müssen sämtliche Sicherheitsmassnahmen berücksichtigt werden. Mit einem solchen Test können die Auswirkungen auf die nächsten Kreuzungen und die Dörfer eins-zu-eins erkannt werden. Wichtig ist aber auch, dass verschiedene Testphasen durchgeführt werden mit ein- und abgeschalteten Lichtsignalen bei der Aldi- und Ochsenkreuzung und dass auch dort zugleich Kreiselsysteme getestet werden.

Ich bitte die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist die Regierung bereit, praxisbezogen ans angestrebte Ziel zu gelangen mittels vorgeschlagener Testläufe?
2. Wenn nein, wie kann die Auswirkung auf die nächsten Kreuzungsbereiche besser als in einem praktischen Testlauf erfasst werden?
3. Wenn ja, wann wäre der ideale Zeitpunkt für eine erste Testphase und wann wird damit gestartet?»