

6 Schlussfolgerungen

Keine Variante eindeutig
zweckmässig

In Bezug auf die vorgängigen Erläuterungen und der Ergebnisse der 3 Bewertungsmethoden kann die Zweckmässigkeit von keiner Variante eindeutig positiv beurteilt werden. Sensitivitätsüberlegungen haben gezeigt, dass das Ergebnis plausibel aber nicht stabil ist. Dennoch schneiden alle Varianten mit einem positiven Gesamtnutzwert ab.

Beim relativen Vergleich unter den Varianten schneiden die Varianten 19 SR, 21 S, 21 und 19 am besten ab.

Variante 19 SR weiter zu
verfolgen

Variante 21 S wird von der Begleitgruppe als gute Variante eingeschätzt, favorisiert für eine Weiterverfolgung und die Aufnahme in das Strassenbauprogramm wird aber Variante 19 SR. Diese Variante bildet einen nicht ganz geschlossenen Ring um das Siedlungsgebiet von Uznach, wie er in verschiedenen Städten anzutreffen ist. Das Verbindungsstück zwischen der Gasterstrasse und der Rickenstrasse bindet den Verkehr von Ricken direkt an. Ein wichtiges Element für die Sicherstellung der Entlastungswirkung im Städtchen stellt dabei die Sperrung der Städtchendurchfahrt für den motorisierten Individualverkehr dar. Aus Sicht der umliegenden Gemeinden verbessert sich die heutige Situation durch die Variante 19 SR. Durch die Sperrung der Städtchendurchfahrt entsteht für Uznach ein grundlegend neues Verkehrsregime bzw. Strassennetz. Flankierende Massnahmen sehen Geschwindigkeitsreduktionen auf 30 km/h im bebauten Gebiet vor.

ZMB ist eine Grundlage für die
Gesamtbeurteilung

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung ist eine Grundlage für die Beurteilung der regionalen Entlastungsstrasse A53 – Gaster. Im Rahmen einer Gesamtbeurteilung sind weitere Aspekte (politischer Wille zur Umsetzung etc) zu diskutieren, die nicht Gegenstand der Untersuchung waren.