

## Vorlage Stadtparlament

Datum	21.08.2018
Beschluss Nr.	2035
Aktenplan	732.12 Kantonsstrassen, Gemeindestrassen

### Zilstrasse, Busspur Brauerstrasse bis Rorschacher Strasse; Verpflichtungskredit

#### Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Projekt ÖV-Eigentrossierung Zilstrasse, Busspur Brauerstrasse bis Rorschacher Strasse, im Betrage von CHF 982'000 wird gutgeheissen und für die nach Abzug der Anteile Dritter verbleibenden Kosten zu Lasten der Investitionsrechnung ein Kredit von CHF 430'000 freigegeben.

---

#### 1 Ausgangslage

Die Zilstrasse ist eine Sammelstrasse mit hoher Verkehrsbelastung. Sie ist, mit Ausnahme des untersten Abschnittes hin zur Rorschacher Strasse, eine Tempo-30-Zone. Die Zilstrasse dient einerseits als direkte Erschliessung für das Quartier Zil / Oberzil, andererseits auch als Verbindungsstrasse für das Quartier Guggeien stadtauswärts sowie zur Autobahn. Trotz Geschwindigkeitsreduktion infolge der Tempo-30-Zone wird die Zilstrasse, vor allem in den Stosszeiten, durch den Schleichverkehr genutzt, um den Knoten Neudorf zu umfahren. Auf der Zilstrasse führt die VBSG-Linie 1 von der Rorschacher Strasse bis zur Endhaltestelle Stephanshorn. Für den Langsamverkehr dient die Zilstrasse als „Route Priorität Sicherheit“.

Der lichtsignalgesteuerte Knoten Rorschacher Strasse / Zilstrasse ist stark belastet und wird an der Kapazitätsgrenze betrieben. Auf drei Zufahrtsästen verkehren Busse der VBSG. Der vierte, südliche Ast dient als Verbindung zur Autobahn und darf wegen der Gefahr von Rückstau auf die Autobahn und der kurzen Distanz zur Autobahn nicht überstaut werden. Als Folge dieser Knotenüberlastung kommt es daher auf der Zilstrasse in Stosszeiten häufig zu Rückstau der Fahrspur für den Linksabbieger und die Geradeausfahrt. Der Bus kann somit weder an den wartenden Autos vorbeifahren noch sich an der Kreuzung in der Fahrbahn für den Rechtsabbieger einreihen. Aus diesem Grund kann die heutige Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an der Lichtsignalsteuerung nicht optimal genutzt werden.

Zudem ist die Zilstrasse für den Langsamverkehr nur ungenügend ausgebaut. Für Velofahrende fehlt bergwärts (Richtung Stephanshorn) ein entsprechend gesichertes Angebot. Letztlich sind die Mittelschutzinseln der beiden Fussgängerstreifen auf Höhe der Brauerstrasse lediglich rund 1.0 m breit, was für einen ausreichenden Schutz der zu Fuss Gehenden nicht ausreichend ist.

## **2 Erwägungen**

Der Knoten Rorschacher Strasse / Zilstrasse ist, wie Analysen der Fahrzeiten stadteinwärts dokumentieren, verantwortlich für Verzögerungen im öffentlichen Verkehr. Abklärungen zeigen, dass ohne bauliche Massnahmen am Knoten keine Verbesserungen zugunsten des Öffentlichen Verkehrs erreicht werden können. Mit der Einführung einer separaten Bus- und Radspur im Zufluss zur Rechtsabbiegespur erreichen die Busse diese rascher und einfacher. Damit kann der Verkehrsfluss für den Öffentlichen Verkehr erheblich verbessert werden. Die ÖV-Bevorzugung und die Fahrplanstabilität werden damit erhöht und die Reisezeiten mit dem ÖV reduziert. Bauliche Massnahmen bieten zudem die Möglichkeit zum hindernisfreien Ausbau der Haltekanten der Bushaltestelle Zil stadtauswärts sowie der Bushaltestelle Klinik Stephanshorn stadteinwärts.

Zur Sicherung der Langsamverkehrsrouten soll in Fahrtrichtung Brauerstrasse im unteren Bereich ein Radstreifen markiert werden. Eine Verlängerung des Radstreifens wurde im Rahmen des Vorprojekts geprüft, musste jedoch verworfen werden. Diese könnte nur zu Lasten der Längsparkplätze auf der Ostseite der Zilstrasse (s. 3.2) oder mit unverhältnismässigem Aufwand (Landerwerb, Gebäudeanpassungen) realisiert werden. In Fahrtrichtung Rorschacher Strasse kann die geplante neue Busspur aufgrund des Gefälles ohne wesentliche Nachteile für den Busbetrieb auch für die Velofahrenden freigegeben werden.

Eine Aufhebung der bestehenden Fussgängerstreifen ist aufgrund der Verkehrsbelastung sowie der hohen Fussgängerfrequenz in unmittelbarer Nähe zur Primarschule Oberzil und zu weiteren Einrichtungen nicht sinnvoll. Beide Fussgängerstreifen sollen erhalten bleiben und zur Erhöhung der Fussgängersicherheit den gültigen Normen angepasst werden. Die Mittelschutzinseln sollen eine sichere Querung der Strasse erleichtern.

## **3 Strassenprojekt**

### **3.1 Massnahmen**

Aufgrund der vorbeschriebenen Erwägungen sind für das Projekt zum Ausbau der Zilstrasse folgende Hauptmassnahmen vorgesehen:

- kombinierte Bus- und Radspur (ca. 120 m lang) zwischen der Haltestelle Klinik Stephanshorn bis zum Rechtsabbieger am Knoten Rorschacher Strasse / Zilstrasse
- hindernisfreie Haltekanten mit 22 cm Anschlag bei den Bushaltestellen Zil stadtauswärts und Klinik Stephanshorn stadteinwärts
- Verbreiterung der beiden Mittelinseln beim Knoten Zilstrasse / Brauerstrasse von 1.0 m auf 1.6 m mit markiertem Multifunktionsstreifen zwischen den beiden Mittelinseln
- Verbesserung der Fahrradführung stadtauswärts durch Radstreifen vom Knoten Rorschacher Strasse bis Haus Nr. 75
- Verbesserung der Fahrradführung Richtung Rorschacher Strasse aufgrund der kombinierten Nutzung der Busspur durch Fahrräder sowie aufgrund eines Radstreifens inkl. vorgezogener Haltelinien mit ausgeweiteten Haltebereich für die Geradeaus- und Linksabbiegespur
- Sanierung der Fahrbahn inkl. Instandstellung der Werkleitungsgräben.

Die Zilstrasse ist vor allem im nördlichen Bereich in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Die Fahrbahn weist infolge von Werkleitungsaufgrabungen schadhafte Belagsflächen sowie auch Spurrinnen und schadhafte Randabschlüsse auf. Zudem besitzt die Strassenoberfläche ein einseitiges Quergefälle (z.T. < 1 %). Dieses ist für eine gut funktionierende Entwässerung ungenügend und führt zu Mehraufwand im Winterdienst. Aufgrund des mangelhaften Bauzustandes und des fehlenden Quergefälles ist eine einfache Sanierung des Deckbelages nicht ausreichend. Es ist ein Belagsersatz vorgesehen. Das Quergefälle wird optimiert, auf der Ostseite ist ein Schneegrat vorgesehen. Im ganzen Projektperimeter werden die bestehenden Rampen standardmässig an den Randabschlüssen abgesenkt und ein Randstein mit 3 cm Anschlag verbaut. Um im Bereich der Fussgängerstreifen bei der Brauerstrasse für den Winterdienst eine genügende Durchfahrtsbreite zu erreichen, muss die Fahrbahn geringfügig verbreitert werden. Dies ist ohne Landerwerb möglich, da der Gehweg eine genügende Breite aufweist.

Die alte Standardwarte Halle an der Bushaltestelle Klinik Stephanshorn stadteinwärts wird durch eine neue Normwarte Halle ersetzt. Im Projekt sind die Demontage der bestehenden Halle und das Erstellen des neuen Fundamentes berücksichtigt. Beide Bushaltestellen weisen eine bestehende Betonplatte auf, welche saniert werden muss. Für die hindernisfreie Haltekante können die Randsteine mit 22 cm Anschlag an die bestehende Betonplatte versetzt werden.

Durch die Anpassung der Fahrbahnbreiten zugunsten der Radspur im Bereich des Knotens Rorschacher Strasse / Zilstrasse muss die Mittelinsel inkl. Lichtsignalmast nach Osten versetzt werden. Im Rahmen von Werkleitungsarbeiten wurde diese bereits abgebrochen. Die Insel wird neu mit Pflastersteinen ausgeführt.

Gleichzeitig mit dem Strassenprojekt sieht sgsw-EW vor, das EW-Trasse im östlichen Gehweg auszubauen. Die Arbeiten können koordiniert mit dem Strassenbau ausgeführt werden.

### **3.2 Änderungen Strassenanlage**

Damit eine separate Bus- und Radspur auf 120 m Länge erstellt werden kann, muss die Strasse auf einer Länge von ca. 110 m um ca. 75 cm verbreitert werden. Das dafür benötigte Land muss erworben werden. Auf den restlichen ca. 10 m Länge kann die Spur im bestehenden Querschnitt erstellt werden. Der private Zaun wird auf Kosten des Projekts versetzt und die Böschung neu begrünt. Im Bereich des Landerwerbes liegen drei Fahrleitungsmasten. Diese müssen zulasten der VBSG versetzt werden.

Durch das Erstellen der Bus- und Radspur müssen auf der Westseite zehn, auf der Ostseite vier EBZ-Parkplätze aufgehoben werden. An neuer Lage können auf der Ostseite zehn Parkplätze wieder neu angeordnet werden. Somit entfallen im Projektbereich insgesamt vier Parkplätze.

#### 4 Kosten

Die Kosten für das vorliegende Projekt belaufen sich gemäss detailliertem Kostenvoranschlag auf insgesamt CHF 982'000 (vgl. Beilage) und setzen sich wie folgt zusammen:

	CHF
Bauhauptarbeiten	595'000
Baunebenarbeiten / Bepflanzung / Unvorhersehbares	326'000
Honorare	<u>61'000</u>
Total Baukosten	982'000

Die betroffene Strassenfläche umfasst rund 3'700 m<sup>2</sup>. Somit ergeben sich Baukosten von rund CHF 265 pro m<sup>2</sup>. In diesen Kosten sind die Anpassungen an der Lichtsignalanlage, den Fahrleitungsmasten sowie der Ersatz der Buswartehalle und die Kosten aus dem Landerwerb eingerechnet. Zudem muss die Zilstrasse unter Verkehr in kleineren Etappen erstellt werden, was sich negativ auf die Kosten auswirkt.

Die Mehraufwendungen, die durch den Bestand von Werkleitungen in der Strasse entstehen, sind von den Werkeigentümern zu übernehmen. Die fälligen Grabeninstandstellungen aus Werkleitungsaufgrabungen werden mittels der eingenommenen Aufgrabungstarife vom Strasseninspektorat des Tiefbauamts übernommen. Zudem werden die Aufwendungen für den Bau des Fundamentes für die Normwartehalle über den entsprechenden Kredit (61.5017.129) verbucht.

Total Baukosten	982'000
Instandstellungsanteil TBA SI	./ 190'000
Kostenanteil Werke	./ 10'000
Aufwendungen Fundament Normwartehalle	<u>./ 20'000</u>
Total Kosten nach Abzug Werke und Instandstellungsanteil	762'000

Es handelt sich beim Projekt „Busspur Zilstrasse“ um eine Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation des Bundes (Nr. 3203.2.045; ÖV-Eigentrossierung Stadt St.Gallen). Somit ist zu erwarten, dass 40 % der anrechenbaren Kosten vom Bund übernommen werden. Die nicht anrechenbaren Kosten sind die Wiederinstandstellungen, der Kostenanteil der Werke, die Fundamente der Buswartehalle und die Pflanz- und Gärtnerarbeiten. Es ergeben sich anrechenbare Kosten von rund CHF 755'000<sup>1</sup>. Somit ist ein Bundes-Beitrag von 302'000 (= 40 % von CHF 755'000) zu erwarten. Davon entfallen CHF 20'000 auf die Aufwendungen der VBSG für die Fahrleitungsmasten und CHF 282'000 auf das vorliegende Projekt.

Total Baukosten	762'000
Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm; Teil Fahrleitungsmasten	./ 20'000
Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm; Teil Projekt	<u>./ 282'000</u>
Total Kosten nach Abzug Beitrag aus Agglomerationsprogramm	460'000

---

<sup>1</sup> Die Differenz von CHF 762'000 zu CHF 755'000 sind CHF 7'000 Gärtnerarbeiten. Diese unterliegen in diesem Fall nicht der Unterstützung des Bundes.

Die verbleibenden Kosten werden auf das vorliegende Projekt und die VBSG (Fahrleitungen) aufgeteilt. Für das Projekt ergibt sich damit ein Verpflichtungskredit von CHF 430'000.

Total Kosten nach Abzug Beitrag aus Agglomerationsprogramm	460'000
Verbleibender Kostenanteil VBSG Fahrleitungsmasten	./. <u>30'000</u>
Total Kosten nach Abzug Beitrag aus Agglomerationsprogramm	<u>430'000</u>

Falls die Finanzierung des Bundes mit gewissen Verzögerungen erfolgen sollte, gewährleistet die Stadt die notwendige Vorfinanzierung für den Bundesbeitrag in der Höhe von rund CHF 282'000; die VBSG gewährleistet einen Beitrag in der Höhe von CHF 20'000. Sollte der Bund die Finanzierungsvereinbarung wider Erwarten nicht eingehen, so würden für die Stadt zusätzliche Kosten im Umfang des entfallenden Bundesbeitrages in der Höhe von rund CHF 282'000 sowie für die VBSG in der Höhe von CHF 20'000 entstehen.

Die geplanten Massnahmen sind in der Investitionsrechnung derzeit in zwei Kontogruppen vorgesehen (Konto 61.5017.925 und 61.5018.942). Insgesamt sind für den städtischen Anteil Kosten von CHF 480'000 veranschlagt.

## **5 Strassenklassierung und Landerwerb**

Mit dem Projekt ist auch der Strassenplan der Politischen Gemeinde St.Gallen anzupassen. Es ist vorgesehen, den zusätzlichen Landstreifen analog zur bestehenden Zilstrasse als Gemeindestrasse 1. Klasse einzuteilen.

## **6 Weiteres Vorgehen**

Nach der Genehmigung des vorliegenden Projektes durch das Stadtparlament sind dem Stadtrat der Teilstrassenplan und die verkehrspolizeilichen Massnahmen zur Genehmigung vorzulegen. Die öffentliche Auflage erfolgt im Anschluss daran.

Das Bauvorhaben ist mit den St.Galler Stadtwerken koordiniert. Zusammen mit dem Strassenbau wird jedoch einzig die Elektrizitätsversorgung ihr Leitungstrasseee erneuern.

Der Stadtpräsident:  
Scheitlin

Der Stadtschreiber:  
Linke

Beilage:  
Übersichtsplan  
Kostenvoranschlag

Konto: 61.5017.925  
61.5018.942