



152.15.13 Stadtparlament: Einfache Anfragen

**Einfache Anfrage Evelyne Angehrn: Autobahnanschluss auf dem Güterbahnhofareal;
Beantwortung**

Am 16. Februar 2014 reichte Evelyne Angehrn die beiliegende Einfache Anfrage betreffend "Autobahnanschluss auf dem Güterbahnhofareal" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

1 Allgemeine Bemerkungen

1.1 Planung der Engpassbeseitigung A1 St.Gallen

Der Bund hat das Verkehrsproblem auf der A1 in der Stadt St.Gallen erkannt und im Jahr 2009 im „Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel“ den Engpass St.Gallen Kreuzbleiche bis Neudorf (mit Rosenberg tunnel) der höchsten Problemstufe III zugeteilt. Weil die Projektierung damals noch zu wenig weit vorangetrieben war, wies er das Entlastungsprojekt allerdings dem Dringlichkeitsmodul 3 zu. Die Realisierung war somit nicht in der ersten Tranche (Module 1 und 2) vorgesehen.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat in der Folge die Projektierung zur Engpassbeseitigung in der Stadt St.Gallen zusammen mit Vertretern von Kanton und Stadt St.Gallen aufgenommen, um die Grundlagen für die nächste (zweite) Programmbotschaft zu erarbeiten. Im Rahmen dieser Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zur Engpassbeseitigung der A1 in St.Gallen hat sich bestätigt, dass der Anschlussbereich Kreuzbleiche mit dem Schorentunnel die Schlüsselstelle bei der Verbesserung des Verkehrsflusses im Strassennetz der Stadt St.Gallen darstellt. Mit der in der ZMB vorgeschlagenen 3. Röhre könnten zwar der Engpass auf der A1-Stammstrecke beseitigt, die gravierenden Kapazitätsprobleme beim Anschluss Kreuzbleiche jedoch nicht gelöst werden. Deshalb wurden in der Zusatzstudie „Machbarkeit



Anschluss St.Gallen-Kreuzbleiche“ verschiedene Lösungsansätze für diesen Bereich aufgezeigt. Dabei wurde die Teilspange mit Anschluss an das Güterbahnhofareal entwickelt und zur Weiterverfolgung vorgeschlagen.

Gestützt auf die Resultate der ZMB „Engpassbeseitigung A1 St.Gallen“ rückte die Engpassbeseitigung zwischen St.Gallen Kreuzbleiche und Neudorf in der zweiten Programmbotschaft vom Modul 3 auf das Modul 2 vor, da gegenüber der ersten Programmbotschaft mit der „3. Röhre samt der Teilspange“ eine deutlich kostengünstigere Lösung mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt werden konnte.

Im Rahmen der ZMB umfasste die Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes nur die Autobahn A1, die Teilspange sowie den angrenzenden Knoten Geltenwilenstrasse / Güterbahnhofstrasse. Die Stadt und der Kanton haben in der Zwischenzeit auch die Leistungsfähigkeit der übrigen massgebenden Knoten und Strecken analysiert und darauf basierend auch entsprechende Überlegungen zur Ein- / Ausfahrtssituation der Teilspange gestartet. In diesem Zusammenhang werden namentlich auch Alternativen zu einem Anschluss auf dem Areal Güterbahnhof untersucht. Es ist dabei die klare Zielsetzung, das wertvolle Entwicklungsgebiet Güterbahnhof mit den dortigen zentrumsnahen Baulandreserven für Wohnen und Arbeiten zu erhalten und möglichst wenig mit Verkehrsanlagen zu belasten.

1.2 Kommunaler Richtplan

Im Richtplan der Stadt St.Gallen, wie er vom Parlament am 4. Dezember 2012 verabschiedet wurde, sind Aussagen sowohl zur verkehrlichen Thematik wie auch zur Bedeutung des Güterbahnhofareales als wirtschaftliches Entwicklungsgebiet enthalten:

„Eine Verkehrsentslastung für die Autobahn könnte vor allem durch neue Strassenkapazitäten auf der Autobahn zwischen der Kreuzbleiche und dem Neudorf wirksam werden. Ein solcher Ausbau zwischen Kreuzbleiche und St.Fiden ist im Sachplan Verkehr des Bundes enthalten.

Durch die 3. Röhre auf der A1 und eine Teilspange ab der A1 bis auf die Südseite des Bahnhauptstrasses soll die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems gewährleistet, die Verkehrssicherheit erhöht und die Innenstadt entlastet werden. Als Folge davon sind auch das Strassennetz und die entsprechenden Knoten im Bereich St.Leonhardsachse und der westlichen Innenstadt anzupassen.

Die in Szenario A geschaffenen Leistungsreserven auf dem übergeordneten Netz sollen zugunsten des ÖV und LV sowie der Gestaltung des öffentlichen Raumes genutzt werden“ (V3.2/2).

Areal Güterbahnhof:

„Das Areal ist im Zonenplan (Stand 2012) der Wohn-Gewerbe-Zone WG4 zugeteilt. Gemäss den Variantenplanungen des Bundes für die Engpassbeseitigung A1 wird hier möglicher-



weise eine Anschlussverbindung zur Autobahn erstellt („Teilspace A1“). In diesem Fall wird die nutzbare Fläche reduziert. Das Gebiet bleibt aber eine Entwicklungsreserve in der Innenstadt an zentraler, mit dem öffentlichen wie auch dem privaten Verkehr sehr gut erreichbarer Lage. Es soll auf der Basis der Wohn-Gewerbe-Zone mit Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen als Teil des Stadtzentrums gemischt genutzt werden. Im Gebiet sollen aufgrund der sehr guten Erschliessungsmöglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr und der innerstädtischen Lage auch publikumsintensive Einrichtungen möglich sein“ (S3.2/2).

2 Beantwortung der Fragen

Was wurde vom Stadtrat, u.a. auch zusammen mit dem Kanton, betreffend Engpassbeseitigung „Teilspace mit einer Verbindung zum Güterbahnhof“ bis heute konkret unternommen? An welchen Vernehmlassungen und Anhörungen hat sich der Stadtrat bisher beteiligt?

Die Regierung des Kantons und der Stadtrat St.Gallen stimmten im Rahmen der Vernehmlassung zum „Synthesebericht zur Engpassbeseitigung“ im Jahre 2012 dem Projekt der 3. Röhre und der Teilspace zu, mit dem Hinweis, dass die Ein- und Ausfahrt in das Güterbahnhofareal noch einer detaillierten Betrachtung bedürfe. Wie bereits erwähnt, haben Stadt und Kanton in der Zwischenzeit auch die Leistungsfähigkeit der übrigen massgebenden Knoten und Strecken analysiert und darauf basierend auch entsprechende Überlegungen zur Ein- / Ausfahrtssituation der Teilspace gestartet. In diesem Zusammenhang werden namentlich auch Alternativen zu einem Anschluss auf dem Areal Güterbahnhof untersucht.

Im Juni 2013 haben Kanton und Stadt St.Gallen im Rahmen der Stellungnahme zur zweiten Programmbotschaft gegenüber dem Bund geäußert, dass die Teilspace zwingend zusammen mit der 3. Röhre realisiert werden muss. Denn für die Region St.Gallen ist es von zentraler Bedeutung, dass diese beiden zusammengehörenden Teile zwingend auch zusammen realisiert werden. Eine 3. Röhre allein löst das Problem auf der Stammstrecke der Autobahn zwar vermeintlich, ist jedoch keine Lösung für den überlasteten Anschluss Kreuzbleiche, sodass doch wieder Probleme auf der Stammstrecke entstehen. Als Folge des überlasteten Anschlusses Kreuzbleiche würden grosse Verkehrsmengen auf dem kantonalen und städtischen Strassennetz entstehen, wodurch sich auch Behinderungen für den ÖV mit grossen Einbussen bezüglich Fahrplanstabilität ergäben.



Hat sich der Stadtrat aktiv für den Autobahnanschluss auf dem Güterbahnhofareal eingesetzt? Mit welcher Begründung?

Der Stadtrat St.Gallen hat sich in beiden Schreiben an den Bund dafür ausgesprochen, dass die Beseitigung des Engpasses auf der A1 im Raum St.Gallen mit der Variante „3. Röhre samt der Teilspange“ weiter zu verfolgen sei. Ebenso klar wurde darauf hingewiesen, dass die Ein- / Ausfahrtssituation Güterbahnhof noch einer detaillierteren Betrachtung betreffend Bestvariante bedürfe, und zwar insbesondere hinsichtlich optimaler Nutzung des Entwicklungsschwerpunktes Güterbahnhof.

Wie weit ist der Planungsstand bei Bund, Kanton und der Stadt? Existieren bereits Pläne oder Planstudien zum Autobahnanschluss im Güterbahnhofareal? Wann werden diese öffentlich gemacht?

Derzeit erarbeiten die Fachleute von Stadt und Kanton alternative Anschlüsse für die Teilspange. Gleichzeitig ist der Bund mit den Vorbereitungen für den Start der Projektierungen (Generelles Projekt) für die 3. Röhre und die Teilspange beschäftigt. Ergebnisse und entsprechende öffentliche Bekanntmachungen sind im Sommer 2014 zu erwarten.

Welche Kosten sind bzgl. dieses Projekts bereits angefallen und mit welchen Gesamtprojektkosten ist seitens der Stadt zu rechnen?

Der Stadt sind – neben den internen Kosten – bisher Planungskosten von rund CHF 60'000 entstanden. Damit wurde der städtische Anteil an der Zusatzstudie „Machbarkeit Anschluss St.Gallen Kreuzbleiche“ sowie an den Makromodellierungen für die Abklärungen der alternativen Anschlüsse der Teilspange bezahlt.

Die Diskussion über den Kostenteiler ist noch nicht erfolgt; die nachstehenden Aussagen sind daher lediglich Vermutungen. Was das vom Bund vorgeschlagene Projekt „3. Röhre und Teilspange Güterbahnhof“ betrifft, wäre vermutlich damit zu rechnen, dass für die Stadt St.Gallen keine direkten Kosten anfallen. Für flankierende Massnahmen auf dem innerstädtischen Netz könnten allenfalls Kosten für die Stadt entstehen. Bei grösseren Abweichungen der Teilspange vom „Bundesprojekt“ ist nicht auszuschliessen, dass sich der Kanton St.Gallen zu beteiligen hätte. Ob und in welchem Umfang auch die Stadt St.Gallen einen Beitrag leisten müsste, ist derzeit noch völlig offen.

Ist der Stadtrat bereit, die Stadtbevölkerung zu einem Autobahnanschluss auf dem Areal des Güterbahnhofs zu befragen? In welcher Form wird der Stadtrat diese Abstimmung durchführen? Zu welchem Zeitpunkt plant der Stadtrat eine solche Abstimmung?

Die Durchführung von Volksabstimmungen in der Stadt St.Gallen richtet sich nach den Bestimmungen der Kantonalen Gesetzgebung (vor allem des Gemeindegesetzes) und im Besonderen der Gemeindeordnung der Stadt St.Gallen. Es gilt der Grundsatz, dass die Bürgerschaft der Stadt nur über Vorlagen entscheiden kann, die gemäss den genannten Rechts-



grundlagen auch in ihrer Zuständigkeit liegen – konkret also dem obligatorischen oder fakultativen Referendum unterstehen. Grundsatzabstimmungen können gemäss Art. 9 Gemeindeordnung ebenfalls nur über Grundsatzfragen durchgeführt werden, die in die Zuständigkeit der Bürgerschaft fallen. Im vorliegenden Fall wäre eine Zuständigkeit der Bürgerschaft der Stadt St.Gallen in diesem Sinne nur dann gegeben, wenn die Stadt – ohne dass aufgrund übergeordneten Rechts eine gebundene Ausgabe vorläge – einen städtischen Beitrag an das Projekt leisten würde, der in der Höhe dem fakultativen oder obligatorischen Referendum unterstünde. Umgekehrt heisst dies, dass keine Abstimmung in der Stadt zulässig ist, wenn nicht ein städtischer Beitrag mit der Möglichkeit eines Finanzreferendums geleistet wird. Die Frage eines städtischen Beitrages ist aber, wie oben ausgeführt, noch völlig offen.

Eine besondere Regelung enthält Art. 8 Ziffer 13 der Gemeindeordnung. Danach unterstehen Vernehmlassungsbeschlüsse betreffend den Neubau von Staatsstrassen und der Veränderung der Zahl der Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr dem fakultativen Referendum, sofern der darauf entfallende Projektbetrag 3 Millionen Franken übersteigt. Der Stadtrat hat bereits bei der Beantwortung einer Einfachen Anfrage am 26. Juni 2012 (SRB 4713) ausgeführt, dass zum Zeitpunkt des Erlasses dieser Bestimmungen in der Gemeindeordnung bzw. der entsprechenden grundlegenden Regelung im kantonalen Strassengesetz die Autobahnen noch „Staatsstrassen 1. Klasse“ waren, sodass diese Regelung nach der Umklassierung der Autobahnen zu Nationalstrassen auch in diesen Fällen analog anzuwenden ist. Wenn die Stadt somit eine Vernehmlassung zu einem konkreten Strassenprojekt in diesem Sinne abzugeben hat, wird der entsprechende Vernehmlassungsbeschluss des Stadtparlamentes dem fakultativen Referendum unterstehen. Eine allfällige, solche Volksentscheidung in der Stadt hätte allerdings für die Behörden von Bund und Kanton keine bindende, wohl aber eine politische Bedeutung.

Ist der Stadtrat bereit, bei einer ablehnenden Haltung der Bevölkerung, gegenüber Bund und Kanton alles zu unternehmen, damit ein Autobahnanschluss auf dem Areal des Güterbahnhofs verhindert wird?

Sollte tatsächlich eine Referendumsabstimmung über einen städtischen Beitrag oder einen Vernehmlassungsbeschluss gemäss den obigen Ausführungen mit einer ablehnenden Entscheidung der Bürgerschaft ausgehen, wäre dies ein klares politisches Signal aus der Stadt an Bund und Kanton. Ebenso wäre eine Zustimmung ein Signal an Bund und Kanton im positiven Sinne. An den weiteren Entscheidungen auf übergeordneter Ebene wäre aber die Stadt, wie ausgeführt, nicht direkt beteiligt.



Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Einfache Anfrage vom 16. Februar 2014

