



Interpellation

Interpellation Hannes Kundert: "Verkehrsachse Teufen – St.Gallen, Riethüsli-Tunnel anders"; schriftlich

Hannes Kundert und 32 Mitunterzeichnende reichten am 15. Juni 2004 die beiliegende Interpellation „Verkehrsachse Teufen – St.Gallen, Riethüsli-Tunnel anders“ ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1. Mit einer Interpellation kann „Auskunft über einen Gegenstand der Stadtverwaltung“ verlangt werden (Art. 66 des Geschäftsreglementes des Grossen Gemeinderates). Aufgrund der knappen Fristen von 2 - 3 Monaten für die Beantwortung der Fragen kann eine Interpellationsantwort den jeweiligen aktuellen Wissensstand über eine Angelegenheit und deren Beurteilung durch den Stadtrat wiedergeben. Es ist aber nicht möglich, auf dem Weg einer Interpellation neue Vorschläge mit komplexen Zusammenhängen einzubringen und innert der kurzen Zeitspanne bis zur Beantwortung eingehende Prüfungen und abschliessende Beurteilungen zu verlangen.
2. Mit dieser Interpellation wird die Idee eines Tunnels für den Individualverkehr von der Liebegg bis zur Kreuzbleiche und einer neuen Linienführung der Appenzeller Bahnen auf der Teufener Strasse eingebracht. Ein solches Projekt ist bisher zwar schon verschiedentlich diskutiert, aber noch nicht näher geprüft worden. Ein Tunnel für den Strassenverkehr zwischen Riethüsli und Stadtzentrum ist weder in den längerfristigen verkehrsplanerischen Grundlagen noch in den finanziellen Investitionsplanungen enthalten. Vor der Prüfung einer Tunnellösung für den motorisierten Individualverkehr müssten die Möglichkeiten für eine Linienführung der Appenzeller Bahnen über die Teufener Strasse geklärt werden (s. Ziffer 8).



3. Die Teufener Strasse ist eine wichtige und stark belastete städtische Verkehrsachse. Die Verkehrsbelastung auf der Teufener Strasse im Bereich Riethüsli hat sich allerdings seit 1999 nur unwesentlich verändert. Insbesondere ist die in der Interpellation erwähnte massive Zunahme nicht eingetreten:

Jahr	DTV (365 Tage)	Vergleich mit 1999
1999	12'169 Fz / Tag	100 %
2000	12'299 Fz / Tag	101 %
2001	12'432 Fz / Tag	102 %
2002	12'242 Fz / Tag	101 %
2003	12'325 Fz / Tag	101 %

Der an dieser Zählstelle (beim Nestweiher) erfasste Verkehr ist überwiegend Ziel- oder Quellverkehr aus der Region oder zur Region. Die Herkunft der Fahrzeuge Richtung stadtauswärts bzw. das Ziel der Fahrzeuge Richtung stadteinwärts ist aber keineswegs mehrheitlich die Stadtautobahn. Vielmehr ist der überwiegende Anteil in dem Sinne „hausgemacht“, als Quelle und/oder Ziel in der Stadt St.Gallen liegen. Diese Situation entspricht auch anderen Hauptverbindungen zwischen Stadt und Region, so z.B. an der St.Jakobstrasse / Langgasse. Auf die Hauptachsen bezogen sind in der Stadt St.Gallen je nach Querschnitt rund 80 bis 90 % der Fahrten Ziel-, Quell- oder Binnenverkehr.

4. Diese, in Ziffer 3 dargestellte Situation kann mit der folgenden Tabelle dokumentiert werden. Sie zeigt für verschiedene Querschnitte zwischen Riethüsli und dem Schorentunnel die jeweiligen Verkehrsanteile, welche heute durch den Schorentunnel, also über die A1 führen:

Querschnitt (QS)	Gesamtbelastung (Modellberechnung)	davon Fahrten via Schorentunnel (Modellberechnung)	
		Total	Anteil an QS- Belastung
Teufener Strasse (Riethüsli)	12'500 Fz / Tag	2'900 Fz / Tag	23 %
Teufener Strasse (Felsenstrasse)	15'300 Fz / Tag	4'600 Fz / Tag	30 %



St.Leonhard Strasse (St.Leonhard Brücke)	27'300 Fz / Tag	16'600 Fz / Tag	61 %
Schorentunnel	35'600 Fz / Tag	35'600 Fz / Tag	100 %

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass von den rund 12'500 Fahrten pro Tag auf der Teufener Strasse bei der Zählstelle Riethüsli nur etwa ein Viertel (23 %) über den Schorentunnel zur Autobahn fahren bzw. von der Autobahn her kommen. Auf der Höhe der Felsenstrasse wäre dieser Anteil immer noch unter einem Drittel. Dies bedeutet, dass der überwiegende Verkehrsanteil auf der Teufener Strasse zwischen Riethüsli und Felsenstrasse stadintern verursacht wird, eine direkte Verbindung zwischen Liebegg und Autobahn würde diesbezüglich keine Entlastung bringen. Ein Riethüsli-Strassentunnel könnte nur in Kombination mit weiteren Anschlüssen, beispielsweise im Bereich der Parkgarage Kreuzbleiche und/oder der geplanten Überbauung des Güterbahnhofareals zu spürbaren Entlastungen des innerstädtischen Strassennetzes führen.

5. Bereits die erste, unter Ziffer 4 dargestellte fachliche Beurteilung eines solchen Tunnelprojektes führt zu einem eher negativen Ergebnis – ganz abgesehen von der völlig ungeklärten Finanzierbarkeit eines derartigen Grossprojektes und der politischen und rechtlichen Realisierbarkeit. Als Vergleich diene die Kostenschätzung des Bahntunnels Riethüsli in der Grössenordnung von über 80 Mio. Franken. Eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung müsste noch den Nachweis erbringen, dass ein neuer Strassentunnel die Vorgaben der Umweltgesetzgebung einhält und eine sorgfältige und umfassende Beurteilung tatsächlich positiv ausfällt.
6. Die Erstellung eines Strassentunnels zwischen Riethüsli und Kreuzbleiche würde eine massive Angebotserhöhung der Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr bedeuten, ohne dass dafür tatsächlich gerechtfertigte und ausreichende Gründe vorliegen würden. Die Verkehrsentwicklung auf der Teufener Strasse und insbesondere die Verkehrsbelastung im Vergleich mit anderen Stadtgebieten ist keineswegs derart, dass eine solche massive und kostspielige Erhöhung der Verkehrskapazität gerechtfertigt wäre. Die Verkehrsmengen (DTV) liegen z.B. auf der Langgasse im Heiligkreuz bei 17'400, auf der Rorschacher Strasse im Neudorf bei 16'300 und auf der Zürcher Strasse in Bruggen bei 23'200. Der Verkehr auf der Teufener Strasse ist zudem überwiegend stadintern verursacht. Ein Strassentunnel würde deshalb zu einer massiven Kapazitätserhöhung für den Durchgangsverkehr führen, die Verkehrsbelastung der Teufenerstrasse hingegen nicht in dem Masse reduzieren, wie dies in der Interpellation offensichtlich angenommen wird. Auch grundsätzliche Überlegungen, insbesondere das im Leitbild der Stadt festgehaltene



Prinzip der angebotsorientierten Verkehrspolitik, führen zu einer kritischen Haltung gegenüber solchen Strassenbauvorhaben.

7. In der Interpellation wird nach weiteren Möglichkeiten zur Entschärfung der Verkehrsprobleme „auf der Achse Teufen – St.Gallen“ gefragt (Ziffer 4). Was die Teilproblematik auf dem Gebiet in St.Gallen zwischen Stadtzentrum und Liebegg angeht, kann nochmals auf die eingangs dargestellte und keineswegs – vor allem auch im Vergleich mit anderen Stadtteilen – alarmierende Entwicklung verwiesen werden. Entsprechend den verkehrspolitischen Grundsätzen des Leitbildes bestehen die konkreten und möglichen Massnahmen vor allem im Schutz der Wohnquartiere vor Fremdverkehr, in der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs und in der Gewährleistung der Sicherheit zwischen Strasse und Bahn:
- Bei zunehmender Überlastung des übergeordneten Strassennetzes nutzen Verkehrsteilnehmer häufig und zunehmend die zeitlich oft schnelleren und somit auch attraktiveren Ausweichrouten durch Wohnquartiere. Eine Massnahme zur Beibehaltung der Kanalisierung des Verkehr auf den Hauptachsen stellen die im Zusammenhang mit dem Realisierungsplan 1985 / 90 in Wohngebieten erstellten Netzanpassungen dar. Durch die seit 1994 schrittweise Einführung von Tempo 30-Zonen soll in erster Linie die Geschwindigkeit reduziert und dadurch die Sicherheit erhöht werden. Tempo 30-Zonen konnten in verschiedenen Wohngebieten angrenzend an die Teufener Strasse geschaffen werden, sie bilden einen wichtigen Beitrag an die Lenkung des Durchgangsverkehrs auf die übergeordneten Strassen.
 - Mit der Eröffnung der Autobahn A1 im Jahre 1987 und den dadurch entstandenen Kapazitätsreserven auf den übrigen Strassen konnten – neben den Entlastungen in Wohngebieten – eine gute Priorisierung für den öV und den Langsamverkehr verwirklicht werden. Es wurden dazu – wo nötig – separate Busspuren (= örtliche Bevorzugung) und Priorisierungen an den Lichtsignalanlagen (= zeitliche Bevorzugung) realisiert. Auf der Teufener Strasse war eine separate Busspur aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich, hingegen wurden die Busse vom Riethüsli zum Bahnhof an den Lichtsignalanlagen (LSA) auf Anmeldung priorisiert.
 - Die Übergänge der Appenzeller Bahnen (AB) bei Strasseneinmündungen oder über die Strasse (Knoten Teufener Strasse – Demutstrasse) sind mit Warnblinker oder Bahnsicherungsanlage resp. Lichtsignalanlagen (LSA) geregelt. Der Übergang zwischen Teufener Strasse und Riethüslistrasse (beim Restaurant Riethüsli) wurde kürzlich aus Sicherheitsgründen geschlossen. Die Fussgängerübergänge über Strasse und Bahn bei der Post Riethüsli und bei der Teufener Strasse 136, Höhe Obere Berneggstrasse, sind nicht mit Lichtsignalanlagen ausgerüstet, allerdings trotz der Benützung auch von Schulkindern nicht als Unfallschwerpunkte bekannt. Wesentliche Verbesserungen wären nur mit grossen Kostenfolgen möglich; derzeit wird eine Überführung der Teufener Strasse zwischen der Demutstrasse und der oberen Berneggstrasse geprüft.



- Zu prüfen ist eine Optimierung des Angebots der Appenzeller Bahnen, insbesondere eine Verdichtung zum Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten zwischen St.Gallen und Teufen und eine bessere Anbindung an die Zugsabfahrten im Hauptbahnhof St.Gallen.
8. Im Zusammenhang mit der Prüfung verschiedener alternativen Linienführungen der Appenzeller Bahnen zur Umgehung der Zahnradstrecke Ruckhalde wurde unter anderem auch eine Verlegung der Appenzeller Bahnen auf die Teufener Strasse diskutiert. Eine entsprechende Untersuchung ist in einer alle beteiligten Stellen umfassenden Arbeitsgruppe im Gange, wobei erste Erkenntnisse dazu vorliegen. Nach Auskunft der Appenzeller Bahnen müssten dazu auch noch Grundsatzfragen mit dem Bundesamt für Verkehr (Lichttraumprofile, Sicherheitsabstände etc.) geklärt werden. Die Realisierbarkeit einer derartigen Lösung ist als kritisch zu beurteilen. Es hat sich gezeigt, dass eine Verknüpfung einer Strassenbahn mit regionalen Aufgaben mit den Anforderungen der Feinerschliessung nicht gewährleistet werden kann.

Der Stadtpräsident:
Christen

Im Namen des Stadtrates
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Interpellation vom 13.06.04

