



Einfache Anfragen

Einfache Anfrage Marcel Rotach: Stadt St.Gallen: „Verkehrs-Notfallkonzept“ als Folge von Ereignissen auf der Stadtautobahn; Beantwortung

Am 2. Mai 2007 reichte Marcel Rotach die beiliegende Einfache Anfrage betreffend "Stadt St.Gallen: „Verkehrs-Notfallkonzept“ als Folge von Ereignissen auf der Stadtautobahn" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

1 Ausgangslage

Im Zusammenhang mit der Ausarbeitung der Richtplanung hat der Stadtrat 2006 eine Situationsanalyse und darauf basierend Grundzüge der räumlichen Entwicklung verabschiedet, worin er sich eingehend auch mit der verkehrlichen Zukunft in der Stadt St.Gallen befasst. Die Verkehrsqualität auf dem Strassennetz der Stadt St.Gallen ist, verglichen mit anderen Städten, überdurchschnittlich gut. Aufgrund der zunehmend ausgeschöpften Leistungsreserven sinkt dieser Standard aber. Gemäss Bundesamt für Raumentwicklung weist die Agglomeration St.Gallen sowohl bezüglich des Kriteriums «Stau» als auch der Kriterien «Unfälle, Lärm und Luft» eine deutlich bessere Situation auf als der schweizerische Durchschnitt (Städte und Agglomerationen). So wurde im Jahre 2002 in der Agglomeration St.Gallen pro Autofahrer nur rund eine Stunde im (nicht durch Baustellen oder Unfälle bedingten) Stau verbracht, wogegen das gesamtschweizerische Mittel bei knapp drei Staustunden pro Jahr liegt. Die steigende Verkehrsbelastung insbesondere auf der Autobahn A1 wird aber ohne Gegenmassnahmen in absehbarer Zeit zu verstärkten Kapazitätsproblemen führen. Die A1 bildet als Entlastungskanal das Rückgrat des städtischen Verkehrsnetzes. Störungen des Verkehrsflusses auf der A1 durch Überlastung, Unfälle und Bauarbeiten führen zu Verkehrsbehinderungen oder sogar Verkehrszusammenbrüchen nicht nur auf der A1 selber, sondern auch auf dem städtischen und umliegenden regionalen Netz. Heute hat der übergeordnete



innerstädtische Verkehr – vorab der Ziel- und Quellverkehr im Stadtgebiet – ein Volumen erreicht, das nicht mehr von den übergeordneten Strassen inklusive A1 aufgenommen werden kann. Die Kapazitätsgrenzen der Autobahn sind heute insbesondere an den Autobahnanschlüssen in Spitzenzeiten erreicht. Bei fortdauernder Verkehrszunahme wie in den letzten Jahren wird die Leistungsgrenze noch vermehrt, d.h. nicht nur in Spitzenzeiten, erreicht und überschritten werden. Deshalb prüft der Kanton in Zusammenarbeit mit der Stadt mögliche Kapazitätsausweitungen der Autobahn, der Anschlussbauten und längerfristig auch zusätzliche Verbindungen zum innerstädtischen Strassennetz, um damit die A1 sowie auch das innerstädtische übergeordnete Strassennetz von den Überlastungen zu befreien.

2 Beantwortung der einzelnen Fragen

1. / 3. Bereits auf Anfang September 2006 wurden am bestehenden Tunnelleitsystem die nötigen Anpassungen vorgenommen, um eine dynamische Geschwindigkeitsregelung zu ermöglichen. Dabei wird die zulässige Maximalgeschwindigkeit in Abhängigkeit der aktuellen Verkehrsmenge und der Betriebszustände gesteuert und optimiert. Konkret wird im Rosenberg- und Stephanshorntunnel in verschiedenen Querschnitten das aktuelle Verkehrsaufkommen gemessen. Sobald dieses Aufkommen einen oberen Grenzwert übersteigt, wird automatisch die Geschwindigkeit von 100 auf 80 km/h reduziert. Mit dieser flexiblen Regelung können die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit der Stadtautobahn möglichst hoch gehalten werden. Bei Tunnelsperrungen (insbesondere infolge Brand) kann die erlaubte Höchstgeschwindigkeit überdies stufenweise von 100 über 80 auf 60 km/h reduziert werden. Die Rechner des Verkehrsleitsystems werden zudem mit den Lichtsignalrechnern Brühltor und Breitfeld gekoppelt. Durch diese Ankoppelung kann der Datenaustausch entscheidend erhöht und damit die gegenseitige Abstimmung im Bedarfsfall verbessert werden.

Überdies befindet sich zur Zeit ein Konzept in Arbeit, welches die Freihaltung von Rettungsachsen durch die Stadt im Falle der Sperrung der Stadtautobahn gewährleisten soll. Die damit verbundenen Überlegungen betreffen auch die Frage der allfälligen Umleitung des motorisierten Individualverkehrs ausnahmsweise über an sich gesperrte Achsen. Der öffentliche Verkehr soll dabei möglichst wenig beeinträchtigt werden. Im Rahmen des erwähnten Konzeptes ist angedacht, bei einer längeren Sperrung beider Röhren des Rosenbergtunnels den Ost-West Verkehr nördlich und den West-Ost Verkehr südlich um die Altstadt herum zu leiten. Dies mit dem Zweck, auf der Achse Unterer Graben – Rosenbergstrasse eine Achse für die Rettungsdienste möglichst freihalten zu können.

Stausituationen bzw. Verkehrszusammenbrüche können allerdings auch mit diesen Massnahmen nicht verhindert werden. Die Kapazität des innerstädtischen Strassennetzes reicht tagsüber zu keinem Zeitpunkt aus, um den Verkehr der A1 übernehmen zu können. Auch auf



den Busachsen würden die massiven Verkehrsstörungen mindestens zeitweise auch den Zusammenbruch des öffentlichen Verkehrs nach sich ziehen. Das Management von A1 – Ausleitungen wird sich unter den gegebenen Umständen darauf beschränken müssen, einen Stau möglichst dort entstehen zu lassen, wo er am wenigsten Schaden anrichtet.

2. Es trifft zu, dass die verkehrliche Kapazität des Unteren Grabens begrenzt ist. Eine punktuell-isolierte Betrachtung der Verkehrssituation ist allerdings wenig zweckmässig. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes ist im Gesamtsystem zu betrachten. Das städtische Verkehrsnetz kann tagsüber den Verkehr der A1 nicht übernehmen.

4. Neben den genannten Massnahmen bestehen heute keine kurzfristigen Optimierungsmöglichkeiten. Die heutige Belastung der Stadtautobahn wird zu rund 85 % vom übergeordneten regionalen und innerstädtischen Verkehr verursacht. Der eigentliche, stadtquerende Durchgangsverkehr beträgt nur 15 %. Deshalb kann eine Lösung für den künftig verschärfte Engpass auf der Autobahn nicht in einer zusätzlichen grossräumigen Umfahrung oder Tangente gesehen werden. Langfristige neue strassenmässige Lösungen müssen diese Fakten berücksichtigen und beim innerstädtischen Verkehr ansetzen. Eine Verkehrsentslastung für die Autobahn könnte vor allem durch neue Strassenkapazitäten zwischen der Kreuzbleiche und dem Neudorf wirksam werden, also durch zusätzliche Verbindungen im Süden der Stadt zwischen den Autobahnanschlüssen und mit Verknüpfungen zu den wichtigsten Zielen in der Innenstadt. Entsprechende Planungen unter dem Titel „A1 Spange St.Gallen“ sind als Machbarkeitsstudien vom Kanton in Angriff genommen worden. Eine solche zusätzliche Längsverbindung wird als Möglichkeit gesehen, langfristig neue Kapazitäten zu schaffen sowie die Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf das übergeordnete Netz und die Entlastung der Stadtquartiere sicherzustellen.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Einfache Anfrage vom 2. Mai 2007

