



125.15.13 Stadtparlament: Einfache Anfragen

Einfache Anfrage Markus Knaus: Teilspange A1; Beantwortung

Am 9. Dezember 2014 reichte Markus Knaus die beiliegende Einfache Anfrage betreffend "Teilspange A1" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

1 Ausgangslage

Bereits heute stösst die Stadtautobahn zu den verkehrsreichsten Zeiten an ihre Kapazitätsgrenzen. Schon bei kleinen Störungen zwischen den Anschlüssen Kreuzbleiche und Neudorf entstehen Staus. Bei Unfällen bricht der Verkehr regelmässig zusammen. Probleme bestehen zudem im Übergangsbereich von der Autobahn zum städtischen Strassennetz: Im Schoerentunnel etwa existiert ein gravierendes Verflechtungsproblem, und im Bereich Kreuzbleiche sind die Kapazitäten auf dem Strassennetz unzureichend.

Ohne Massnahmen wird der Verkehr beim Anschluss Kreuzbleiche zu Spitzenzeiten spätestens 2030 kollabieren und zu Rückstaus auf die Stammstrecke der Autobahn führen. Aus Sicherheitsgründen könnte der Bund wegen dieses Rückstaus dann gar eine Sperrung des Anschlusses Kreuzbleiche in Betracht ziehen. Die Folgen auf den Hauptachsen wären für die Stadt verheerend: Der Verkehr würde stadtwert zusammenbrechen.

2 Engpassbeseitigung

Das Variantenstudium von Bund, Kanton und Stadt St.Gallen zur Engpassbeseitigung auf der A1 hat als Lösung neben dem Bau einer dritten Rosenberg-Röhre die Erstellung einer Teilspange zwischen der Autobahn und der Lustmühle mit einem Anschluss im Bereich Güterbahnhof ergeben. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) setzt nun die Planungs- und Projektierungsarbeiten in Zusammenarbeit mit dem Kanton und der Stadt weiter fort.



Zentraler Auslöser für die Teilspace ist der bestehende Anschluss Kreuzbleiche mit dem angrenzenden Schorentunnel. Besonders problematisch sind die häufigen Spurwechsel im Schorentunnel bei einer generell hohen Belastung: Während den Spitzenzeiten fahren rund 80 % der von Westen kommenden Autos auf der rechten Spur in den Tunnel ein und verlassen diesen auf der linken Spur. Für den Verkehr aus Richtung Osten präsentiert sich die Situation genau umgekehrt. Die damit verbundenen Spurwechsel im Schorentunnel wirken sich negativ auf die Verkehrssicherheit und die Kapazitätensituation aus. Problematisch sind auch die hohen Verkehrsmengen aus dem Schorentunnel, die am Knoten Wehrstrasse auf einen ebenfalls stark belasteten lichtsignalgesteuerten Knoten mit intensivem Busverkehr treffen.

Mit der Teilspace wird der Verkehr aus und in Richtung Westen vom Anschluss Kreuzbleiche und vom Schorentunnel „abgezogen“. Die erwähnten Verflechtungen im Schorentunnel beschränken sich dann „lediglich“ auf den Verkehr aus und in Richtung Osten. Die Verkehrsbelastung im städtischen Bereich wird soweit gemindert, dass die vorhandenen Kapazitäten ausreichen.

3 Fahrbeziehung von Süd nach Osten

Im heutigen Zustand verkehren die Fahrzeuge von der Liebegg resp. Hochwacht zum Rosenbergertunnel und zum Sitterviadukt über die St.Leonhard-Brücke. Mit der A1-Teilspace erfolgt die Fahrt von der Liebegg/Hochwacht über die Teilspace direkt zum Sitterviadukt der Autobahn. Für die Verbindung Liebegg/Hochwacht – Rosenbergertunnel wird bis zum Güterbahnhofareal die Teilspace genutzt; anschliessend verkehren die Fahrzeuge über die St.Leonhard-Brücke und den Anschluss Kreuzbleiche zur Autobahn.

Natürlich wäre es für die Verkehrsteilnehmenden ideal, wenn auch die Beziehung Liebegg – St.Fiden auf direktem Weg zur Autobahn geführt würde. Die Bereitstellung dieser Verkehrsbeziehung über die Teilspace in und aus Richtung Ost ist jedoch verkehrstechnisch nicht erforderlich und würde insbesondere zu erheblichen Mehrkosten führen. Hinzu kommt, dass die zusätzlichen Ein- und Ausfahrtsspuren in und aus Richtung Ost sehr nahe an die Ein- und die Ausfahrtsspuren am Anschluss Kreuzbleiche zu liegen kämen; die damit verbundenen zusätzlichen Spurwechsel und Verflechtungen auf der A1 müssten auf engstem Raum erfolgen, was aus Sicherheitsgründen als sehr problematisch erachtet wird.



4 Fragen

Frage 1: Wie viele Fahrzeuge verkehren heute auf der Achse Liebegg – Rosenbergtunnel? Mit wie vielen müssen wir im Jahr 2030 rechnen? (nach der Eröffnung Teilspace A1)

Gemäss dem regionalen Verkehrsmodell des Kantons und der Stadt St.Gallen verkehren heute in der werktäglichen Morgenspitzenstunde (MSP; 07.00 – 08.00 Uhr) auf der Teufener Strasse im Bereich Liebegg rund 1'200 Fahrzeuge (Bereich Liebegg) und im Bereich Hochwacht rund 1'400 Fahrzeuge, davon rund 130 Fahrzeuge zwischen der Liebegg und dem Rosenbergtunnel und 200 Fahrzeuge zwischen der Teufener Strasse (Bereich Hochwacht) und dem Rosenbergtunnel. Rund 11 % resp. 14 % des Gesamtverkehrs des jeweiligen Querschnittes fahren also von der Teufener Strasse zum Rosenbergtunnel.

Im Zeitraum 2030 wird aufgrund der heutigen Prognosen in der MSP auf der Teufener Strasse im Bereich Liebegg mit rund 1'500 Fahrzeugen (Bereich Liebegg) und im Bereich Hochwacht rund 1'800 Fahrzeugen gerechnet, davon rund 160 Fahrzeuge zwischen der Liebegg und dem Rosenbergtunnel und 260 zwischen der Teufener Strasse (Bereich Hochwacht) und dem Rosenbergtunnel. Weiterhin fahren also rund 11 % resp. 14 % des Gesamtverkehrs des jeweiligen Querschnittes von der Teufener Strasse zum Rosenbergtunnel.

Frage 2: Wie viele Autos fahren heute auf der Achse Liebegg – Sitterviadukt? Und wie sehen hier die Prognosen aus für 2030? (nach der Eröffnung Teilspace A1)

Gemäss Verkehrsmodell verkehren heute in der MSP rund 160 Fahrzeuge zwischen der Liebegg und dem Sitterviadukt und 230 zwischen der Teufener Strasse (Bereich Hochwacht) und dem Sitterviadukt. Rund 13 % resp. 16 % des Gesamtverkehrs des jeweiligen Querschnittes fahren also von der Teufener Strasse zum Sitterviadukt.

Im Zeitraum 2030 werden aufgrund der heutigen Prognosen in der MSP rund 180 Fahrzeuge zwischen der Liebegg und dem Sitterviadukt resp. rund 290 zwischen der Teufener Strasse (Bereich Hochwacht) und dem Sitterviadukt erwartet. Rund 12 % resp. 16 % des Gesamtverkehrs des jeweiligen Querschnittes fahren also von der Teufener Strasse zum Sitterviadukt.

Frage 3: Wie sehen die Fahrtenzahlen spezifisch auf der St.Leonhard-Brücke aus?

Heute befahren in der MSP rund 2'100 Fahrzeuge die St.Leonhard-Brücke. Im Referenzzustand 2030 (ohne Massnahmen zur Engpassbeseitigung) wird mit rund 2'900 Fahrzeugen gerechnet. Diese Belastung wird durch die Realisierung der 3. Röhre und der Teilspace auf rund 2'200 Fahrzeuge reduziert.



Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Einfache Anfrage vom 9. Dezember 2014

