



732.12 Kantonsstrassen, Gemeindestrassen

Kantonsstrasse Nr. 44, St.Gallen, Geissberg-/Bildstrasse (1. Etappe); Anhörung der Stadt St.Gallen und Beschlussfassung über den städtischen Kostenanteil als gebundene Ausgabe

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Das Projekt Kantonsstrasse Nr. 44, St.Gallen, Geissberg-/Bildstrasse (1. Etappe) wird im Sinne von Art. 35 StrG zustimmend zur Kenntnis genommen und vorbehältlich dessen Genehmigung durch das Baudepartement für den städtischen Kostenanteil von CHF 1'003'360 als gebundene Ausgabe ein entsprechender Verpflichtungskredit erteilt.
2. Es wird festgestellt, dass dieser Beschluss gemäss Art. 8 Ziffer 13 der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

1 Ausgangslage

Das hohe Verkehrsaufkommen im Bereich Geissberg- und Bildstrasse insbesondere während der Spitzenstunden führt zu Staubildungen am lichtsignalgesteuerten Knoten Russen (Geissbergstrasse/Zürcher Strasse) sowie beim Interio-Kreisel (Geissbergstrasse/Gaiserwaldstrasse/Bildstrasse). Als Folge bilden sich auf den zuführenden Strassen Rückstaus, die wesentliche Behinderungen für den öffentlichen Verkehr (ÖV) verursachen. Dies führt zu unattraktiven Reisezeiten und beeinträchtigt die Fahrplanstabilitäten der Linie 7 der VBSG, der Linie 158 der PostAuto Schweiz AG und der Linie 151 der Regiobus AG.

Aufgrund dieser verkehrlichen Probleme wurde bereits im Jahre 2008 ein entsprechendes Sanierungsprojekt ins 16. Strassenbauprogramm (2014 bis 2018) des Kantons aufgenommen. Im gleichen Zusammenhang sollen auch Verbesserungen bei der Busbevorzugung sowie Massnahmen für das Verkehrssystemmanagement vorgenommen werden.



Die Stadt St.Gallen hat im Jahre 2010 eine Nutzungsbeschränkung für das Gebiet Geissberg erlassen, mit dem Ziel, die Realisierung weiterer verkehrsintensiver Vorhaben in diesem Gebiet zu verhindern. Wegen des hängigen Rechtsmittelverfahrens/Beschwerdeverfahrens vor Verwaltungsgericht ist die Nutzungsbeschränkung derzeit noch nicht rechtskräftig.

Die notwendigen Massnahmen auf der Geissbergstrasse und der Zürcher Strasse – es handelt sich bei beiden um Kantonsstrassen – werden in zwei Etappen unterteilt: Der Projektperimeter der ersten – nun vorliegenden – Etappe umfasst den Bereich Geissbergstrasse (Zürcher Strasse – Altenwegen inkl. Knoten Russen) sowie die angrenzende Zürcher Strasse bis zur Fürstenlandbrücke. Die zweite Etappe beginnt bei der die Autobahn querenden Brücke der Geissbergstrasse und führt über den Interio-Kreisel bis zum Knoten Säntispark. Für diese zweite Etappe wird derzeit eine Vorstudie erarbeitet.

2 Konzept 1. Etappe

Aufgrund der beschriebenen Problemanalyse wurden zuerst grundsätzliche funktionelle Überlegungen zur Frage der optimalen Knoten- und Spuranordnung angestellt mit dem Ergebnis, dass folgende Massnahmen zu einem zweckmässigen Gesamtkonzept umgesetzt werden sollen:

- eine zusätzliche (linksabbiegende) Fahrspur auf der Zürcher Strasse (West) zuführend zum Knoten Russen und als Folge eine zusätzliche Fahrspur stadtauswärts auf der Geissbergstrasse (in Richtung Abtwil);
- die Verlängerung der stadtauswärtsführenden Busspur auf der Zürcher Strasse östlich des Knotens Russen;
- eine neue Busspur stadteinwärts auf der Zürcher Strasse (östlich Knoten Russen);
- eine neue Lichtsignalanlage am Knoten Geissbergstrasse/Piccardstrasse/Teslastrasse mit ÖV-Bevorzugung.

3 Projekt 1. Etappe

Der Projektperimeter der ersten Etappe umfasst wie erwähnt den Bereich Geissbergstrasse (Zürcher Strasse inkl. Knoten Russen – Altenwegen) sowie die angrenzende Zürcher Strasse bis zur Fürstenlandbrücke. Neben den Kantonsstrassen müssen in den Knotenbereichen auch Abschnitte auf den angrenzenden Gemeindestrassen angepasst werden.

Die beschriebenen Massnahmen wirken als Gesamtprojekt, müssen jedoch bezüglich Nutzen und unterschiedlichen Agglomerationsprogramm-Projekten in drei Projektteile unterteilt werden. Das vorliegende Projekt umfasst somit folgende Hauptmassnahmen:



- Knotenausbau Russen und Spuranpassungen auf der Geissbergstrasse
- Busspur Zürcher Strasse, Fürstenlandstrasse – Russen (stadtauswärts)
- Busspur Zürcher Strasse, Russen – Fürstenlandbrücke (stadteinwärts)

3.1 Knotenausbau Russen und Spuranpassungen auf der Geissbergstrasse

a) Beschreibung

Auf der Zürcher Strasse wird die heutige Linksabbiegespur (stadteinwärts) beim Knoten Russen mit einer zweiten rund 100 m langen Linksabbiegespur ergänzt. Der zweite Linksabbieger ist aus Kapazitätsgründen insbesondere darum notwendig, weil der Zugang von Westen von der Autobahn aus Richtung Zürich nur über diesen Knoten möglich ist und erhebliche Fahrtzahlen aufweist.

Die Doppelspurigkeit wird auf der Geissbergstrasse auf rund 270 m weiter geführt, und zwar bis über die neu zu erstellende Lichtsignalanlage Piccardstrasse hinaus.

b) Nutzen

Mit der doppelspurigen Linksabbiegespur am Knoten Russen und der neuen Lichtsignalanlage an der Piccardstrasse kann die Leistungsfähigkeit massgeblich gesteigert werden. Der Leistungsgewinn an den beiden Lichtsignalanlagen wird für die Verbesserung der ÖV-Bevorzugung genutzt. Somit können für die drei Buslinien 7, 151 und 158 Verbesserungen bezüglich Reisezeit und Fahrplanstabilität erzielt werden.

3.2 Busspur Zürcher Strasse, Fürstenlandbrücke – Russen (stadtauswärts)

a) Beschreibung

Stadtauswärts, unmittelbar vor dem Knoten Russen, befindet sich auf der Rechtsabbiegespur der Zürcher Strasse die Bushaltestelle Russen. Diese Rechtsabbiegespur soll als Busspur um rund 150 m in Richtung Osten verlängert werden.

b) Nutzen

Der Verkehr in das Gebiet Winkeln soll auch von der Zürcher Strasse her mittels Verkehrssystemmanagement geregelt werden. Dazu wird auf der Zürcher Strasse (stadtauswärts) am Knoten Russen die Verkehrsmenge optimiert. Damit diese Dosierung nicht zulasten des ÖV erfolgt, führt die neue verlängerte Busspur die öffentlichen Verkehrsmittel (VBSG-Linie 7 sowie Regiobus AG-Linie 151) am Stauraum vorbei zur Haltestelle Russen.



3.3 Busspur Zürcher Strasse, Russen – Fürstenlandbrücke (stadteinwärts)

a) Beschreibung

Auf der Zürcher Strasse ist unmittelbar nach dem Knoten Russen in Richtung Stadt die Bushaltestelle Russen in einer Busbucht angeordnet. Von dieser Busbucht aus wird eine rund 150 m lange zusätzliche Busspur erstellt. Am Ende dieser Busspur wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) in eine gemeinsame Fahrspur verflochten, wobei der Bus an dieser Stelle Vortritt hat, da die MIV-Spur in die Busspur mündet.

b) Nutzen

Durch die neue Busspur wird das Ausfahren der Busse aus der Haltestelle Russen ohne Sicherheitsrisiken und Zeitverluste möglich. Dadurch verbessert sich insbesondere die Fahrplanstabilität der VBSG-Linie 7 und der Regiobus AG-Linie 151. Zudem reduzieren sich die Fahrzeiten.

3.4 Massnahmen für den Langsamverkehr

Auf der Zürcher Strasse werden die Velofahrenden stadtein- und stadtauswärts künftig mehrheitlich statt auf dem Radstreifen auf einem separaten Rad-/Gehweg geführt. Zwischen dem Knoten Russen und der westlichen Projektgrenze stadtauswärts ergeben sich keine Veränderungen.

Auf der Geissbergstrasse wird wie heute in beiden Fahrtrichtungen ein Radstreifen und beidseitig ein Trottoir angeboten. Für eine sichere Veloverbindung zwischen dem Knoten Russen und der Breitfeldstrasse ist zudem ein kombinierter Geh- und Radweg auf der Westseite der Geissbergstrasse vorgesehen. Der Fussgängerübergang bei der Altenwegenstrasse wird mit einer zusätzlichen Velofurt ausgerüstet. Im Bereich der Haltestelle Altenwegen werden die Velofahrenden stadtein- und auswärts auf einem kombinierten Rad-/Gehweg geführt.

4 Veränderung der Anzahl Fahrspuren

Gemäss Art. 35 der Gemeindeordnung beschliesst das Stadtparlament unter Vorbehalt des fakultativen Referendums über Vernehmlassungen betreffend den Neubau von Staatsstrassen (heute Kantonsstrassen) und die Veränderung der Zahl der Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr, sofern der darauf entfallende Projektbetrag CHF 3'000'000 übersteigt.



Da im vorliegenden Fall auf einer Länge von rund 400 m eine neue MIV-Spur erstellt wird und sich die Kosten auf über CHF 3 Mio. belaufen, hat – obwohl es sich um gebundene Kosten handelt – das Stadtparlament über das Projekt zu befinden, mit fakultativem Referendum.

Die Kapazitätserhöhung durch die zusätzliche MIV-Fahrspur auf der Zürcher Strasse und der Geissbergstrasse wird als Busbevorzugung zugunsten des ÖV genutzt. Diese Massnahmen sind im Sinne des kommunalen Richtplanes, des Mobilitätskonzeptes und des Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

5 Vernehmlassung

Gemäss Art. 35 Strassengesetz (StrG) ist die Politische Gemeinde bei der Projektierung von Kantonsstrassenprojekten anzuhören. Die Stadt begrüsst das vorliegende Projekt „Kantonsstrasse Nr. 44, St.Gallen, Geissberg-/Bildstrasse (1. Etappe)“ mit der Erhöhung der Anzahl Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr auf der Zürcher Strasse und der Geissbergstrasse, weil durch diese Massnahmen massgebliche Verbesserungen für den ÖV erzielt werden. Zudem ist damit eine erste Massnahme für ein Verkehrssystemmanagement in diesem Gebiet vorgesehen.

6 Kosten

Die gesamten Kosten für den Ausbau und die Instandstellung der Geissbergstrasse (1. Etappe) und der Zürcher Strasse im Bereich Russen belaufen sich gemäss dem beiliegenden Kostenvoranschlags auf CHF 7'600'720.

Das Gesamtprojekt besteht aus drei verschiedenen Teilmassnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation:

- ÖV-Eigentrassierung, 1. Generation; Busbevorzugung Russen – Altenwegen, 1. Etappe, ARE-Code 3203.003 (Massnahme 3.1.5.1)
- ÖV-Eigentrassierung, 2. Generation; Busspur Zürcher Strasse, Russen – Fürstenlandbrücke (stadteinwärts), ARE-Code 3203.2.045 (Massnahme 2.13.2.3)
- Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen, Stufe 1; Busspur Zürcher Strasse, Fürstenlandbrücke – Russen (stadtauswärts), ARE-Code 3203.2.129 (Massnahme 2.7.2.3).

Es ist zu erwarten, dass der Bund 40 % der anrechenbaren Kosten, d.h. rund CHF 3.0 Mio. übernimmt. Die restlichen Kosten sind durch den Kanton und die Stadt zu tragen.

Total Kosten

7'600'720



./ Anteil Bund (Agglomerationsprogramm)	<u>3'040'000</u>
Total Kosten Kanton und Stadt	4'560'720

Gemäss Artikel 76 StrG werden die Bau- und Unterhaltskosten bestehender Verkehrsknoten nach Interessenlage aufgeteilt. Kanton und Gemeinde haben sich über die Aufteilung zu einigen. Die Aufteilung erfolgt gemäss der üblichen Praxis, nämlich anhand der Kantons- und Gemeindestrassenflächen innerhalb des Projektperimeters. Dabei werden die Fahrbahnflächen der Kantonsstrasse zu 100 % vom Kanton und diejenigen der Gemeindestrasse zu 100 % von der Gemeinde finanziert. Lichtsignalanlagen werden aufgrund der Klassierung der anstossenden Strasse (Kantonsstrasse oder Gemeindestrasse) durch den jeweiligen Strasseneigentümer finanziert. Für die Gehflächen entlang der Kantonsstrassen hat sich die Gemeinde an deren Kosten aufgrund von Art. 69 Abs. 1 StrG mit 35 % zu beteiligen.

Als Grundlage für den Kostenteiler wurden die relevanten Flächen ermittelt und die Kosten für die Lichtsignalanlage aufgeteilt. Basierend auf dem Gesamtkostenvoranschlag resultiert für das Projekt ein Kostenteiler von 78 % zulasten des Kantons St.Gallen und von 22 % zulasten der Politischen Gemeinde St.Gallen.

./ Anteil Kanton (78 %)	<u>3'557'360</u>
Total Anteil Stadt (22 %)	<u>1'003'360</u>

Der städtische Kostenanteil von CHF 1'003'360 kann im vorliegenden Fall als gebundene Ausgabe erachtet werden, da bei der Aufteilung der Kosten kein grösserer Ermessensbereich offensteht (Art. 118 lit. b GG). Die Anpassungsarbeiten an den Gemeindestrassen sind aufgrund des kantonalen Projekts zwingend vorzunehmen. Es bestehen hinsichtlich der Gestaltung keine Beurteilungsspielräume.

Falls die Finanzierung des Bundes mit gewissen Verzögerungen erfolgt, gewährleistet die Stadt die notwendige Vorfinanzierung für den städtischen Anteil des Bundesbeitrages in der Höhe von CHF 668'800 (= 22 % von CHF 3'040'000). Sollte der Bund die Finanzierungsvereinbarung wider Erwarten nicht unterschreiben, so würden für die Stadt zusätzliche Kosten für den städtischen Anteil des entfallenden Bundesbeitrages in der Höhe von CHF 668'800 entstehen.

7 Weiteres Vorgehen

Das Planverfahren für das Strassenprojekt gemäss Art. 39 ff. StrG wird durch den Kanton durchgeführt. Parallel dazu ist das Planverfahren für den Teilstrassenplan sowie die Auflage der Verkehrsanordnungen, die durch den Stadtrat erlassen werden, durchzuführen.



Mit dem Bau dieses Strassenprojektes kann je nach Verlauf des Rechtsmittelverfahrens frühestens im Jahre 2017 begonnen werden.

Konto: 61.5612.929

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilagen:
Kostenvoranschlag
Situationsplan

