



152.15.12 Stadtparlament: Interpellationen

Interpellation Thomas Brunner, Markus Knaus und Christian Neff: „Quartierentlastung mittels „Teilspange“?"; schriftlich

Thomas Brunner, Markus Knaus und Christian Neff sowie 23 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 24. November 2015 die beiliegende Interpellation "Quartierentlastung mittels "Teilspange"?" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1 Ausgangslage

Die Autobahn A1 und deren Anschlüsse in der Stadt St.Gallen stossen in Spitzenzeiten schon heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Besonders gravierend ist die Verkehrsbelastung beim Anschluss Kreuzbleiche, auf der St.Leonhard-Brücke und den Strassen Richtung Riethüsli. Die Folgen sind erhebliche Verkehrsimmissionen für die umliegenden Wohnquartiere und Behinderungen für den öffentlichen Verkehr. Gemäss den Prognosen wird das Verkehrsaufkommen auf der Autobahn und damit auch beim Anschluss Kreuzbleiche in den kommenden Jahren weiter steigen. Ohne Gegenmassnahmen werden die Verkehrsstaus massiv zunehmen.

Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und den Verbesserungen für den Langsamverkehr (LV) soll ein möglichst grosser Teil des Verkehrswachstums aufgefangen werden, so wie es das von der Bürgerschaft beschlossene Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung vorsieht. Diese Massnahmen allein reichen aber nicht aus. Deshalb soll die Stammstrecke der Autobahn mit einer dritten Spur ergänzt werden. Zur Entlastung der betroffenen Stadtgebiete soll im Weiteren eine unterirdische Verbindung ab der Autobahn zu einem neuen Anschluss im Güterbahnhofareal führen, ergänzt mit einem Entlastungstunnel bis in die Liebegg.



Wie im Richtplan und im Mobilitätskonzept beschrieben, sollen die mit dieser Engpassbeseitigung geschaffenen Leistungsreserven auf dem übergeordneten Netz zugunsten des ÖV und LV sowie der Gestaltung des öffentlichen Raumes genutzt werden. Entsprechend sind zum Gesamtprojekt „Dritte Röhre und Teilsperre Liebegg mit Anschluss Güterbahnhofsareal“ flankierende Massnahmen zur möglichst nachhaltigen Entlastung des städtischen Strassennetzes und damit als Grundlage für die weitere Bevorzugung des ÖV und LV zwingend notwendig und auch vorgesehen.

2 Fragen

Frage 1: Mit welchen konkreten Massnahmen soll der Korridor St. Leonhard gegenüber dem Zustand heute auch nach 2030 nachhaltig entlastet werden?

Für eine möglichst hohe Verkehrsumlagerung auf die Autobahn und die Teilsperre sind flankierende verkehrliche Massnahmen notwendig. Dazu gehören etwa Strassenraumgestaltungen, verkehrlenkende Massnahmen, wie beispielsweise Signalisationen, Knotengestaltungen und Dosierungen mittels Lichtsignalanlagen, die das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden beeinflussen. Die entstehenden Leistungsreserven an den Lichtsignalknoten sollen zudem dem ÖV und LV zur Nutzung zugewiesen werden.

Frage 2: Wie wird an diesem zentralen Verkehrsknoten die im Mobilitätskonzept erwähnte Priorisierung des ÖV's sowie des Fuss- und Veloverkehrs sichergestellt?

Durch die vorgesehene Teilsperre reduziert sich der Verkehr auf der St. Leonhard-Strasse gegenüber dem Zustand ohne Teilsperre um rund 30 %. Durch diese Entlastung kann an den Lichtsignalanlagen dem ÖV und LV mehr Grünzeit zugeteilt werden. Ohne diese Entlastung ist die aktuell praktizierte ÖV- und LV-Bevorzugung aufgrund der Rückstauproblematik im Schorentunnel resp. bis zurück zur Autobahn mittelfristig nicht mehr möglich. Derzeit untersuchen Stadt und Kanton das Aufwertungspotential und die Möglichkeit der Umgestaltung der St. Leonhard-Strasse inklusive ihrer Anschlussknoten nach Eröffnung der Teilsperre. Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und die Verbesserung des Langsamverkehrs sind dabei die wichtigsten Zielsetzungen.

Frage 3: Mit welchen Massnahmen wird die in angrenzenden Quartieren bereits heute massiv beeinträchtigte Lebensqualität verbessert?

Mit der Teilsperre reduziert sich auf den innerstädtischen Strassen die Lärm- und Luftbelastung, insbesondere für die direkt angrenzenden Liegenschaften und Quartierstrassenbereiche. Durch die Entlastung der Hauptachsen vermindert sich die Problematik des Schleichverkehrs durch die Quartierstrassen. Zusammen mit den Tieftempozonen, Zugangser-



schwernissen, Strassenraumgestaltungen und Einbahnregelungen in den Quartieren wird die Lebensqualität gesteigert.

Frage 4: Wo resultieren gegenüber heute relevante Entlastungswirkungen und wo ist mit welchen Zusatzbelastungen zu rechnen? (Verkehrsmenge, Lärm, Trennwirkungen/Durchlässigkeit)

Durch die Teilsperre ergeben sich grosse Entlastungen auf der Teufener Strasse und der Geltenwilenstrasse. Ebenso werden die St.Leonhard-Brücke, die Rosenbergstrasse und der Untere Graben entlastet. Mehrbelastungen ergeben sich auf der Güterbahnhofstrasse.

Frage 5: Welche Vorteile hätte eine Verlängerung des bestehenden Vollanschlusses Kreuzbleiche bis Liebegg anstelle der projektierten Teilsperre mit Anschluss lediglich Richtung West?

Natürlich wäre es für die Verkehrsteilnehmenden ideal, wenn auch die Beziehung Liebegg – St.Fiden auf direktem Weg zur Autobahn geführt würde. Die angeregte Verlängerung des bestehenden Schorentunnels und des damit verbundenen Vollanschlusses Kreuzbleiche bis Liebegg würden die Verkehrsprobleme ohne weitere Massnahmen jedoch nicht lösen. So müsste eine Verlängerung des Schorentunnels zwingend verbunden sein mit einem Anschluss im Bereich Güterbahnhofareal. Notwendig wären zudem zusätzliche Spuren im Schorentunnel und Anpassungen im Bereich der Anschlussbauwerke. Die Folge wären grössere Sicherheitsprobleme im Schorentunnel wegen der vielen Spurwechsel in zu enger Sequenz. Im Weiteren hätte diese Verlängerung hohe Kosten zur Folge. Die Abnahme der Verkehrszahlen im Bereich der St.Leonhardsbrücke und Geltenwilenstrasse wäre wohl merklich, rechtfertigt die Option der Verlängerung des Schorentunnels im Verhältnis zu den entgegenstehenden Argumenten nicht. Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilungen wurden ähnliche Ideen mit Anpassungen des bestehenden Schorentunnels untersucht, jedoch zugunsten der Teilsperrenlösung klar verworfen.

Frage 6: Um wie viel effizienter (Kosten-Nutzen-Relation) wäre eine P+R-Anlage im Raum Riethüsli/Liebegg für Ziel- und Quellverkehr aus dem Appenzellerland?

Obwohl in den letzten 15 Jahren kaum ein Wachstum zu verzeichnen war, zeigen Modellrechnungen, dass im Jahr 2030 ohne verkehrliche Massnahmen täglich 22'000 Fahrzeuge beim Knoten Oberstrasse auf der Teufener Strasse verkehren. Wird die Teilsperre gebaut, erfährt die Teufener Strasse eine Entlastung von rund 12'000 Fahrzeuge pro Tag. Um einen vergleichbaren Effekt ohne Teilsperre zu erreichen, müssten somit täglich bis zu 6'000 Fahrzeuge in dieser P+R-Anlage im Raum Riethüsli/Liebegg parkiert werden und die Fahrzeuginsassen mit dem ÖV in die Stadt fahren.



Eine solche Parkieranlage würde rund fünfmal mehr Parkplätze aufweisen als die Tiefgarage in der Arena St.Gallen. Oberirdisch angeordnet würde diese Parkieranlage gesamthaft etwa doppelt soviel Platz benötigen wie jene auf dem Breitfeld während der Olma. Aufgrund dieser enormen Abmessungen müsste diese Parkieranlage aus städtebaulichen und gestalterischen Gründen, aber auch im Sinne eines sorgsamem Umgangs mit dem Boden vermutlich grösstenteils unterirdisch gebaut werden. Wird als Grobschätzung mit Kosten pro Parkplatz von CHF 20'000 bis CHF 40'000 gerechnet, so würde eine solche Anlagen Investitionskosten von CHF 120 bis 240 Mio. auslösen. Sie wären zwar geringer als diejenige der Teilspange; eine solche Anlage wird jedoch hinsichtlich ihres Nutzens als fragwürdig beurteilt.

Für Fahrten direkt ins Stadtzentrum von St.Gallen wäre das Umsteigen vom Auto auf den ÖV im Gebiet Riethüsli/Liebegg mit einem entsprechenden, sehr dichten ÖV-Angebot akzeptabel, für alle anderen Ziele wegen des mehrmaligen Umsteigens jedoch unattraktiv. Es ist daher sehr unrealistisch, dass ein so grosser Anteil der heutigen Autolenkenden im Bereich Riethüsli/Liebegg freiwillig auf den ÖV umsteigt, dass damit dieselbe Entlastung erzielt würde wie mit der Teilspange. Dementsprechend wird das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Teilspange als deutlich besser erachtet als dasjenige einer P+R-Anlage.

Der Stadtpräsident:

Scheitlin

Der Stadtschreiber:

Linke

Beilage:

Interpellation vom 24. November 2015

