



Stadtparlament: Interpellationen

Interpellation Daniel Stauffacher und Thomas Meyer: "Stadtautobahn-Sanierung; Das ASTRA plant auf vollen Touren – Wie agiert / reagiert die Stadt?"; schriftlich

Daniel Stauffacher und Thomas Meyer sowie 29 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 3. Juli 2012 die beiliegende Interpellation "Stadtautobahn-Sanierung; Das ASTRA plant auf vollen Touren – Wie agiert / reagiert die Stadt?" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1 Ausgangslage

1.1 Wirkung Stadtautobahn

Dank der im Jahre 1987 eröffneten Stadtautobahn konnte der Verkehr in der Stadt St.Gallen auf die Autobahn und ausgewählte Achsen des städtischen Strassennetzes kanalisiert werden. Dadurch reduzierte sich die Verkehrsmenge auf dem übrigen Stadtstrassennetz deutlich.

Der Verkehr auf der Stadtautobahn hat seit der Eröffnung deutlich zugenommen. Die Verkehrsmengen beispielsweise auf dem Sitterviadukt und im Rosenbergstunnel haben sich gegenüber 1987 mehr als verdoppelt. Dadurch wird die Kapazitätsgrenze der Autobahn in der Spitzenzeit erreicht, teilweise überschritten. Als Folge dieser Kapazitätsengpässe ist bereits eine Zunahme der Verkehrsmenge auf dem städtischen Strassennetz festzustellen. Wegen des dichteren Verkehrs erhöht sich zudem die Unfallgefährdung.

Bei gleich bleibender Verkehrsentwicklung werden sich diese Kapazitätsengpässe weiter verschärfen. Die Folge davon dürften nicht nur messbare, sondern auch deutlich spürbare Verkehrszunahmen auf dem Strassennetz der Stadt St.Gallen sein.



1.2 Unterhaltsarbeiten an Stadtautobahn

Die Stadtautobahn ist seit 25 Jahren in Betrieb. Es stehen daher Instandsetzungsarbeiten an. Sanierungsbedarf besteht zum einen bei den Strassenbelägen, Tunnel- und Galeriewänden und den Abdichtungen. Zudem sollen die elektromechanischen Anlagen auf den neusten Stand der Technik gebracht werden. Aus Sicherheitsgründen sind Verbesserungen bei der Lüftung sowie den Leitschranken notwendig. Die Hauptarbeiten erfolgen frühestens ab dem Jahre 2020.

Unter dem Namen „Unterhaltsplan Nationalstrasse St.Gallen West – Ost“ (UPlaNs St.Gallen West – Ost) erarbeitet die Filiale Winterthur des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) derzeit in einer ersten Projektierungsphase das Erhaltungskonzept (EK). Das EK sollte voraussichtlich Ende 2013 abgeschlossen sein, sodass eine Genehmigung im ersten Quartal 2014 erfolgen kann.

Da erst im Rahmen des EK detaillierte Zustandserhebungen durchgeführt und Art und Umfang der baulichen Massnahmen definiert werden, ist es in dieser frühen Phase noch nicht möglich, genaue Angaben zu den Kosten zu machen. Aus Sicht des ASTRA können die in den Medien genannten Kosten von CHF 600 Mio. sicher unterschritten werden.

1.3 Auswirkungen Sanierung Stadtautobahn

Die Unterhaltsarbeiten auf der Nationalstrasse werden die Leistungsfähigkeit der Stadtautobahn beeinträchtigen. Daher sind diese Massnahmen zeitlich und örtlich optimal abzuwickeln. Zudem ist eine zeitliche und räumliche Koordination mit anderen (grösseren) Bauvorhaben notwendig.

2 Beantwortung der Fragen

2.1 Involvierung der Stadt

Wie weit ist die Stadt bei den planerischen Vorbereitungen involviert?

Kanton und Stadt sind für die ersten (verkehrlichen) Abklärungen auf Fachebene einbezogen worden. In den weiteren Planungen ist ein stärkerer koordinativer Austausch zwingend notwendig und auch vorgesehen. So werden Kanton und Stadt St.Gallen von Seiten des ASTRA nach Vorliegen des EK über den Planungsstand informiert und im Rahmen der Projektorganisation in den Planungsprozess einbezogen. Stadt und Kanton sind dann eingeladen, ihre Belange und Anforderungen für die weitere Projektierung auf Basis des EK zu formulieren.



Aufgrund der starken verkehrlichen Verflechtung wird gemäss ASTRA zudem die Verkehrsführung eng mit der Stadt und dem Kanton koordiniert.

2.2 Vorbereitungen für nächtliche Kapazitäten

Wie weit trifft die Stadt Vorbereitungen um die notwendigen nächtlichen Verkehrskapazitäten bereit zu stellen?

Aufgrund der Erfahrungen im Zusammenhang mit dem A1-Verkehrsleitsystem (VLS) in den Jahren 2007 bis 2011 sind Sperrungen der Autobahn ohne wesentliche Beeinträchtigungen des Stadtstrassennetzes nur zwischen 20.00 Uhr und 05.00 Uhr möglich, am Donnerstag wegen des Abendverkaufes sogar erst ab 21.30 Uhr. Von Seiten des ASTRA besteht daher die Absicht, Arbeiten, die einen Spurabbau oder Sperrungen notwendig machen, nur nachts durchzuführen.

Die Lichtsignalanlagen und Wegweisungen sind analog zu den Arbeiten am VLS für diese Sperrungen anzupassen; allenfalls sind noch gewisse Anpassungen und Optimierungen der vom VKS verwendeten Signalpläne notwendig.

2.3 Vorbereitungen für Kapazitäten am Tag

Was für Vorbereitungen trifft die Stadt um auf Fahrbahnsperrungen, Unfälle etc. während des Tages und daraus resultierende Staus und Verkehrsverlagerungen reagieren zu können?

Sperrungen am Tag sind nicht möglich. Wie Erfahrungen beispielsweise bei einem Unfall auf der Autobahn und dem daraus resultierenden Ausweichverkehr auf das Stadtnetz zeigen, werden die Steuerungsverfahren der Lichtsignalanlagen in diesem Fall wirkungslos, weil dann das Stadtnetz in Kürze völlig überlastet ist.

Auch von Seiten des ASTRA gilt, dass während der gesamten Bauarbeiten am Tag pro Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen zur Verfügung stehen müssen.

2.4 Synergien mit Ausbauprojekte

Gibt es Synergien des Projektes „Autobahnsanierung 2012/2021“ zu einem der geplanten Ausbauprojekte?

Mit dem rechtzeitigen Bau einer Engpassbeseitigung in der vorgeschlagenen Form (3. Röhre samt Teilsperre Güterbahnhof) könnten Synergien für die Sanierung der Stadtautobahn genutzt werden (Kosteneinsparungen, Reduktion der Verkehrsbehinderungen).

Regierung und Stadtrat haben in ihrer Stellungnahme (Synthesebericht „Projektstudie Engpassbeseitigung A1 St.Gallen“) zum einen bezüglich der Variantenwahl klar Stellung bezogen, jedoch auch auf die Synergien hingewiesen, die sich mit Blick auf die Sanierung bei



einer raschen Realisierung ergeben. So heisst es im entsprechenden Schreiben vom 31. Mai 2012:

„Damit für die Zukunft eine klare Ausgangslage geschaffen werden kann, beantragen die Regierung des Kantons St.Gallen und der Stadtrat St.Gallen, die Beseitigung des Engpasses auf der A1 im Raum St.Gallen mit der Variante „3. Röhre samt der Teilsperre Güterbahnhof“ weiter zu verfolgen. Die Ein-/Ausfahrtsituation Güterbahnhof bedarf jedoch noch einer detaillierteren Betrachtung betreffend Bestvariante hinsichtlich optimaler Nutzung des Entwicklungsschwerpunktes Güterbahnhof.

Mit Blick auf eine möglichst rasche Realisierung ist dem eidgenössischen Parlament zu beantragen, diese Variante in der Programmbotschaft Engpassbeseitigung (PEB) dem Dringlichkeitsmodul 1 zuzuweisen. Dieser Antrag ist sachgerecht und sinnvoll, weil einerseits der Engpass St.Gallen bereits in der Problemstufe III aufgeführt ist und weil andererseits bei einer vorgezogenen Realisierung der 3. Röhre bei den ab dem Jahr 2020 geplanten Hauptarbeiten UPlaNs St.Gallen West – Ost nicht unbedeutende Kosteneinsparungen bei der Instandsetzung möglich werden und dannzumal die Verkehrsbehinderungen in der Stadt auf ein Minimum reduziert werden könnten.“

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Interpellation vom 3. Juli 2012

