

Interpellation Gemperle-Goldach (24 Mitunterzeichnende) vom 27. November 2012

Stadtautobahn

Schriftliche Antwort der Regierung vom 22. Januar 2013

Felix Gemperle-Goldach erkundigt sich in seiner Interpellation vom 27. November 2012 nach den Folgen des Projekts des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) zur Engpassbeseitigung auf der Stadtautobahn für die Stadt St.Gallen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

1. Die Verkehrspolitik der Regierung des Kantons St.Gallen orientiert sich an der Nachhaltigkeit und ist nicht – wie vom Interpellanten unterstellt – darauf ausgerichtet, die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs mit volkswirtschaftlich nutzlosen Strassen zu maximieren. Nachhaltige Verkehrspolitik bedeutet für die Regierung vielmehr, die Strassen punktuell an den Stellen auszubauen, an denen Engpässe die Funktionsfähigkeit zentraler Verkehrsachsen gefährden und viele volkswirtschaftlich schädliche Stautunden produzieren, der öffentliche Verkehr auf den Strassen übermässig beeinträchtigt wird oder die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet ist. Darüber hinaus ist es der Regierung aber mit Blick auf die ungebremste Zersiedelung der Landschaft auch sehr wichtig, den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen auf die Zielbilder einer verdichteten Siedlungsentwicklung auszurichten, und zwar eng abgestimmt zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr.

Die «Engpassbeseitigung A1» entspricht im genannten Sinne der von der Regierung angestrebten nachhaltigen Verkehrspolitik. Das Projekt zielt auf eine intelligente Lösung der sich in Zukunft abzeichnenden gravierenden Verkehrsengpässe in der Stadt St.Gallen, welche durch die drohenden Stausituationen auf der A1 (Rosenbergtunnel) und der A1-Zufahrt (Kreuzbleiche) nicht nur die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes sondern auch diejenige des gesamten innerstädtischen Verkehrs (inkl. des öffentlichen Verkehrs auf der für die Stadt St.Gallen zentralen Ost-West-Achse) gefährden.

Die Studie «Engpassbeseitigung A1 St.Gallen» wurde durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) erarbeitet, weil eine gesamtschweizerische Betrachtung ergeben hat, dass die Funktionalität des Nationalstrassennetzes in naher Zukunft vielerorts nicht mehr gegeben sein wird. Dabei wurde auch der Abschnitt St.Gallen-Winkeln bis St.Gallen-Neudorf der höchsten Problemstufe zugeordnet. Da die Funktionalität des Hochleistungsnetzes (Autobahnen) nur sichergestellt werden kann, wenn auch der Verkehr an den vorhandenen Anschlüssen funktioniert, umfasst die Studie des ASTRA soweit notwendig auch das untergeordnete «Anschlussnetz». Bei der Teilsperre Güterbahnhof handelt es sich nicht um eine zusätzliche Zufahrt ins Stadtzentrum, sondern um eine notwendige Massnahme zur langfristigen Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit der Nationalstrasse und des Anschlussbereichs Kreuzbleiche. Die geplante Verlängerung des Anschlusses in das Gebiet südlich der Bahnlinie kann den Bereich Kreuzbleiche markant entlasten. Diese Entlastung ist für den gesamten innerstädtischen Verkehr, insbesondere auch für den West-Ost Busverkehr, von eminenter Bedeutung.

Beim Vorhaben geht es somit um eine sinnvolle Verkehrsbewältigung in der Stadt St.Gallen. Der kritisierte Strassenausbau dient nicht primär der weiteren Attraktivitätssteigerung des Strassennetzes, sondern ist Ergebnis der Engpassüberprüfung des Bundes mit drohenden

Stausituationen infolge Verkehrsüberlastungen auf der Stadtautobahn, auf dessen Zubringer Kreuzbleiche und insbesondere auch am für den öffentlichen Verkehr zentralen Knoten Kreuzbleiche.

2. Die Leistungsfähigkeit auf der Stadtautobahn konnte im Jahr 2010 mit einem neuen Verkehrsleitsystem massgeblich optimiert werden. Über 140 Messstellen registrieren heute die aktuellen Verkehrsdaten und steuern das Geschwindigkeitsregime. Bei höheren Verkehrsaufkommen wird bereits heute Tempo 80 signalisiert. In Randzeiten mit reduziertem Verkehrsaufkommen hat das Geschwindigkeitsregime allerdings keinen Einfluss auf die Kapazität. Im Interesse der Verkehrsteilnehmer darf deshalb auf der Stadtautobahn in diesen Zeiten weiterhin mit Tempo 100 gefahren werden.

Die Signalisation der Geschwindigkeit auf Autobahnen liegt im Zuständigkeitsbereich des Bundes. Da es sich bei der Stadtautobahn um das einzige Teilstück im Kanton St.Gallen mit einer Auslastung im Grenzbereich handelt, sieht die Regierung keinen Anlass, beim Bund für weitere Teilstrecken eine Geschwindigkeitsreduktion zu beantragen.

3. Mit der vorliegenden Studie «Enpassbeseitigung A1 St.Gallen» wurde bisher für die Bestvariante «Teilspange» einzig der Nachweis der Zweckmässigkeit und der technischen Machbarkeit erbracht. Es handelt sich dabei noch nicht um ein lagegenaues optimiertes Projekt. Die Optimierung der vorgeschlagenen Lösung hat das ASTRA der Stadt und dem Kanton St.Gallen übertragen. Unter Federführung von Stadt und Kanton wird deshalb eine Projektstudie gestartet, welche die Lage des Anschlusses, die Verkehrsführung auf dem Hauptverkehrsstrassennetz, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr für die Lösung «Teilspange» optimieren soll. Dazu sollen verschiedene Varianten gegeneinander abgewogen werden. Dabei wird eine möglichst geringe Einschränkung der Überbaubarkeit des Güterbahnhofareals ein wichtiges Beurteilungskriterium sein.
4. Im Rahmen der genannten Projektstudie von Stadt und Kanton sind auch die Verkehrsführung auf dem Hauptverkehrsstrassennetz, die Anbindung der untergeordneten Strassen, die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und die Langsamverkehrsführungen zu optimieren. Es ist abzuklären, ob und in welchem Umfang die angestrebte Entlastung der Bereiche Kreuzbleiche und Leonhardstrasse neue Potenziale für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr schafft. Die Studie soll zudem die dazu nötigen flankierenden Massnahmen zumindest konzeptionell aufzeigen.
5. Die Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen AG wird vorbehältlich der 2. Lesung im St.Galler Kantonsrat und eines positiven Entscheids der Innerrhoder Landsgemeinde bereits in den Jahren 2014 bis 2016 realisiert. Die Teilspange wird sicher später erstellt. Die Appenzeller Bahnen sehen im Bereich des Güterbahnhofs die Erstellung einer Ausweichstelle und einer neuen Haltestelle vor, planen aber keine Korrektur der Linienführung. Sobald die Pläne für eine Überbauung des Güterbahnhofareals und den Autobahnanschluss konkretisiert werden, ist eine Korrektur der Linienführung der Appenzeller Bahnen prüfenswert. Damit könnte die Lage und Ausgestaltung der Haltestelle sowie die Linienführung gegebenenfalls für die Bahn und die geplante Überbauung optimiert werden. Die «Teilspange» führt demnach nicht primär zu Konflikten, sondern eröffnet neue Chancen für die optimale Erschliessung des Güterbahnhofareals und eine weitere Optimierung der Linienführung der Appenzeller Bahnen.

Je nach Projektfortschritt ist allenfalls der Bau der neuen Haltestelle an der bestehenden Linie zurückzustellen, bis Klarheit über die Ausgestaltung des Autobahnzubringers, die Arealüberbauung und die Möglichkeit einer alternativen Linienführung der Appenzeller Bahnen besteht.

6. Im Jahr 2013 werden Stadt und Kanton die erwähnte Studie starten. Ebenfalls im 2013 werden die eidgenössischen Räte die in Vorbereitung befindliche Botschaft «Programm Engpassbeseitigung» beraten. Der Beschluss wird aufzeigen, ob und wann mit einem Ausbau der Stadtautobahn gerechnet werden kann. Konkretere Aussagen zum Realisierungshorizont sind heute noch nicht möglich.
7. Grundsätzlich handelt es sich beim Projekt A1 Engpassbeseitigung St.Gallen um ein Bundesprojekt. In wieweit der Bund eine Mitfinanzierung für Kanton und Stadt für Massnahmen auf dem untergeordneten Netz erwartet, ist noch nicht absehbar. Die Projektabgrenzung und ein allfälliger Kostenteiler werden erst im Rahmen der nächsten Projektschritte ausgehandelt und festgelegt werden.
8. Die Annahme der Städteinitiative in der Stadt St.Gallen ist ein kommunaler Beschluss, der keine negativen Auswirkungen auf die übergeordnete Zielsetzung der Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit der National- und Kantonsstrassen haben darf. Diese Verkehrsinfrastrukturen dienen vorwiegend übergeordneten Interessen, die nicht immer vollumfänglich mit den Bedürfnissen der Stadt übereinstimmen können. Entsprechend ist auch die Finanzierung für Erstellung und Unterhalt dieser Infrastrukturen geregelt.

Soweit Massnahmen im Ausbauprojekt «Teilsperre» den Zielsetzungen der Städteinitiative entsprechen, ohne die geforderte Funktionalität massgeblich zu beeinträchtigen, bietet der Kanton St.Gallen gern Hand zur Umsetzung. So wird bereits heute der öffentliche Verkehr auf dem städtischen Kantonsstrassennetz weitgehend bevorzugt; weitere Priorisierungsmassnahmen sind in Planung.

Wenn es heute auf der Stadtautobahn zu Stausituationen infolge Kapazitätsengpässen kommt, hat dies direkte negative Auswirkungen auf das städtische Strassennetz und führt auf den städtischen und regionalen Buslinien zu massiven Behinderungen und Verspätungen. Ein attraktives Busnetz ist aber eine Grundvoraussetzung für die Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs und für eine vermehrte Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr, wie das die Städteinitiative fordert. Mit der «Teilsperre» soll der Durchgangsverkehr auch künftig auf der Stadtautobahn kanalisiert werden, damit im Bereich Kreuzbleiche und Leonhardstrasse zusätzliche Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr geschaffen werden können. Damit wird mit der «Teilsperre» zwar die Strassenkapazität entsprechend den steigenden Verkehrsmengen ausgebaut, die Kapazitätserweiterung kommt aber in erheblichem Mass dem strassengebundenen, öffentlichen Verkehr in der Stadt St.Gallen zu Gute.