



152.15.13 Stadtparlament: Einfache Anfragen

Einfache Anfrage Beat Rütsche: Teufener Strasse: Bus VOR Stau! vorwärts; Beantwortung

Am 1. März 2016 reichte Beat Rütsche die beiliegende Einfache Anfrage betreffend "Teufener Strasse: Bus VOR Stau! vorwärts" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

1 Ausgangslage

Am 21. Oktober 2014 reichte Beat Rütsche eine Einfache Anfrage mit dem Titel „Teufener Strasse: Bus VOR Stau!“ ein. In der Beantwortung vom 16. Dezember 2014 bestätigte der Stadtrat die Reisezeitverluste auf der Teufener Strasse und in der Fortsetzung auf der ganzen Achse Geltenwilenstrasse – St.Leonhard-Strasse bis zum Anschluss Kreuzbleiche. Zudem wurde festgehalten, dass kurz- bis mittelfristig die Einführung von Fahrbahnhofstetellen, ein Verkehrssystemmanagement (VSM) mittels Lichtsignalanlage (LSA) in der Liebegg sowie eine Strassenraumgestaltung im Riethüsli vorgesehen sind. Langfristig soll die im Rahmen der Engpassbeseitigung A1 geplante Teilstange Liebegg mit Anschluss im Güterbahnhofareal das Problem entschärfen.

Von Anfang März 2016 bis Dezember 2016 befindet sich die VBSG-Haltestelle „Riethüsli“ im Zusammenhang mit dem Bau des Ruckhaldetunnels für die Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen (AB) vor der ehemaligen Postfiliale Riethüsli. Die VBSG-Busse wenden während dieser Zeit über die Quartierstrasse „Im Grund“ und fahren zwischen den Häusern Teufener Strasse 158 und 162 wieder auf die Teufener Strasse. Um das Einmünden der Busse in die Teufener Strasse zu erleichtern, wurde eine provisorische LSA installiert. Aus Kostengründen haben die AB eine Bahnsicherungsanlage zu einer provisorischen LSA erweitert. Diese Bahnsicherungsanlage taugt für den vorgesehenen Zweck. Sie hält den Verkehr



auf der Teufener Strasse sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts für rund zehn Sekunden auf, wenn sich ein VBSG-Bus auf der Im Grund - Strasse anmeldet.

2 Planungen an der Teufener Strasse

Derzeit erarbeitet das Stadtplanungsamt zusammen mit dem städtischen und dem kantonalen Tiefbauamt in Unterstützung von externen Fachpersonen ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die gesamte Teufener Strasse. In diesem Zusammenhang werden auch mögliche VSM-Massnahmen auf der Teufener Strasse im Bereich Liebegg vertieft geprüft. Ebenso werden beim BGK Teufener Strasse Fahrbahnhaltestellen in die Überlegungen einbezogen. Das BGK sollte bis Ende 2016 vorliegen. Darauf basierend werden Massnahmen entwickelt und die für die Umsetzung notwendigen Verfahren eingeleitet.

Die LSA können im Sinne des Verkehrsmanagements zur Dosierung des Verkehrs eingesetzt werden. Dosierungen dürfen jedoch gemäss Richtplan nur dort eingesetzt werden, wo genügend Stauraum auf dem übergeordneten Strassennetz vorhanden ist bzw. geschaffen werden kann und wo Ausweichmöglichkeiten auf untergeordneten Strassen fehlen bzw. verhindert werden können. Zudem sind flankierende verkehrliche Massnahmen für den öffentlichen Verkehr notwendig. Wohnquartiere sollen als Stauräume möglichst vermieden werden.

Ein VSM ist im Agglomerationsprogramm (2. Generation) und im 16. Strassenbauprogramm vorgesehen. Eine erste VSM-Massnahme (Busspur Zürcher Strasse, Knoten Russen, stadtauswärts) wurde dem Stadtparlament im Rahmen des Projektes Kantonsstrasse Nr. 44, St.Gallen, Geissberg-/Bildstrasse, 1. Etappe unterbreitet.

Für mögliche VSM-Massnahmen auf der Teufener Strasse wurden bereits Abklärungen vorgenommen. Das Gebiet Liebegg ist als Stauraum weniger sensibel und wird von den Fachleuten favorisiert. Der Standort der Bau-LSA (Im Grund) liegt in einem Bereich mit beidseitiger Bebauung und ist nicht ideal. Ebenso würde das VSM derzeit auch den Bus der Linie 180 beeinträchtigen. Erst mit flankierenden Massnahmen wird die Situation verbessert und so ein optimales VSM ermöglicht.

Für die VSM-Massnahme auf der Teufener Strasse sind neben der eigentlichen LSA mit Steuergerät auch die Zuleitungen, insbesondere eine Datenleitung zur Zentrale im Brühltor notwendig. Im Zusammenhang mit der Strassenraumgestaltung Riethüsli wird der Knoten Riethüsli (Teufener Strasse / Demutstrasse) mit einer LSA ausgerüstet. Hierzu wird im Ruckhaldetunnel der AB eine Datenleitung erstellt. Auf diese Weise kann der Knoten Riethüsli bis 2018 kostengünstig mit einer Datenleitung erschlossen werden. Somit ist für die VSM-Massnahme Liebegg „lediglich“ noch eine Verbindung ab dem Knoten Riethüsli nötig.



Für die Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs sollen in einer ersten Phase kleinere bauliche und betriebliche Massnahmen umgesetzt werden. Erst wenn diese Massnahmen nicht ausreichen, sollen kostenintensivere und raumintensive Busspuren erstellt werden. Als mögliche (kleinere bauliche) Massnahmen kommen Fahrbahnhofstellen bei der Hochwacht, Ruhberg- und Melonenstrasse in Betracht. Daher werden diese möglichen Haltestellen im Rahmen der Erstellung des BGK auch auf ihre Zweck- und Verhältnismässigkeit geprüft.

Im Rahmen des BGK und des VSM-Konzepts ergeben sich die zweck- und verhältnismässigen Massnahmen zur Verbesserung der Situation. Diese Ergebnisse sind abzuwarten, bevor bauliche Massnahmen vorgenommen werden.

3 Beantwortung der Fragen

Frage 1: Wie ist der Planungsstand bezüglich Umsetzung der in der Beantwortung der Einfachen Anfrage von 2014 in Aussicht gestellten Fahrbahnhofstellen und des Verkehrsmanagementsystems Riethüsli / Liebegg?

Die VSM-Massnahme Liebegg wird im Sinne einer kostengünstigeren Realisierung erst nach Erstellung der Datenleitung von der Steuerungszentrale zum Knoten Riethüsli, d.h. ab 2018, umgesetzt. Die eigentliche Projektierung der baulichen Massnahmen auf der Teufener Strasse wird nach Vorliegen der Überlegungen zum BGK gestartet. Mit einer Umsetzung ist nicht vor 2018 zu rechnen.

Frage 2: Bis wann werden die Fahrbahnhofstellen (Hochwacht, Ruhbergstrasse, Melonenstrasse) realisiert?

Bauliche Massnahmen zur ÖV-Bevorzugung auf der Teufener Strasse könnten unter Berücksichtigung der notwendigen Verfahren frühestens im Jahr 2018 umgesetzt werden.

Falls sich aufgrund des BGK zeigt, dass im Gesamtkonzept eine oder mehrere Fahrbahnhofstellen zweckmässig sind, wird geprüft, ob solche Fahrbahnhofstellen auch als Provisorien in kurzer Zeit realisiert werden können.

Frage 3: Wie beurteilt der Stadtrat den oben skizzierten Lösungsansatz bezüglich der erweiterten Nutzung der Lichtsignalanlage „Im Grund – Teufener Strasse“? Bis wann könnte diese realisiert werden?

Die von den AB für die Bauphase eingerichtete Bahnsicherungsanlage funktioniert wie eine einfache Baustellen-LSA. Auf Handanmeldung durch den Bus-Chauffeur bzw. die Bus-Chauffeuse oder die automatische Anmeldung über Schlaufen in der Strasse wird der Verkehr auf der Teufener Strasse angehalten und nach der Durchfahrt des Busses wieder freigegeben.

Diese Bau-LSA ist aufgrund ihrer vereinfachten Ausrüstung nicht auf komplexe Steuerungen ausgerichtet, was für ein VSM jedoch erforderlich wäre. Eine VSM-taugliche LSA müsste in



der Lage sein, auch effektive Verkehrsmengen aufzuzeigen und auf Rückstauerscheinungen zu reagieren. Ausserdem wäre der Standort für ein VSM aufgrund des entstehenden Rückstaus auch als Versuch nur bedingt zweckmässig. Hinzu kommt, dass wegen des VSM negative Auswirkungen auf die Line 180 die Folge wären. Aus diesen Gründen verzichtet der Stadtrat darauf, die vorgeschlagene Lösung umzusetzen.

Frage 4: Wie hoch sind die Kosten für die Fahrbahnhaltestellen? Wie hoch sind die Kosten für die angepasste Nutzung der Lichtsignalanlage?

Die Kosten für allfällige Fahrbahnhaltestellen können noch nicht genau beziffert werden. Derzeit ist davon auszugehen, dass pro Fahrbahnhaltestelle bauliche Massnahmen von rund CHF 0.15 bis 0.4 Mio. entstehen.

Für ein effektives VSM wäre auch auf der Teufener Strasse eine vollständig ausgerüstete LSA mit entsprechenden Schlaufen nötig. Es entstünden dafür mutmassliche Kosten (inkl. Tiefbauarbeiten und Programmierung) von rund CHF 0.3 – 0.5 Mio. Für die Nutzung der Bau-LSA als VSM-LSA wären bedeutende Umrüstungen unabdingbar, welche etwa gleich teuer wären wie eine neue LSA. Würde die VSM-Anlage vor der Erstellung der Datenleitung im Riethüsli-tunnel, d.h. vor 2018 erstellt, würden für diese Datenleitung in der Teufener Strasse zusätzliche Kosten von rund CHF 0.2 Mio. entstehen. Gesamthaft wäre mit Kosten von CHF 0.5 – 0.7 Mio. zu rechnen.

Frage 5: Sieht der Stadtrat noch andere Möglichkeiten, die Auswirkungen des zeitweise hohen Verkehrsaufkommens auf der Teufener Strasse, insbesondere bezüglich Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs, kurzfristig zu verbessern?

Der Stadtrat erhofft sich mit der Fertigstellung der Durchmesserlinie der AB und der Strassenraumgestaltung Riethüsli erste bemerkenswerte Verbesserungen. Die Fachleute werden mit dem BGK der Teufener Strasse aufzeigen, ob kurzfristige provisorische Fahrbahnhaltestellen möglich sind; sie werden die VSM-Massnahme vertieft untersuchen und entsprechende Vorschläge ausarbeiten.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Einfache Anfrage vom 1. März 2016

