

Vorlage Stadtparlament

Datum	28. Februar 2023
Beschluss Nr.	2505
Aktenplan	152.15.12 Stadtparlament: Interpellationen

Interpellation Marcel Baur, Peter Olibet und Christian Huber: Auswirkungen Anschluss Güterbahnhof auf den öffentlichen Verkehr; schriftlich

Marcel Baur, Peter Olibet und Christian Huber sowie 27 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 13. Dezember 2022 die beiliegende Interpellation «Auswirkungen Anschluss Güterbahnhof auf den öffentlichen Verkehr» ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1 Ausgangslage

Die im Jahr 1987 in Betrieb genommene Nationalstrasse N1 (heute Autobahn A1) führt im Raum St.Gallen in Ost-West-Richtung durch die Stadt St.Gallen. Sie weist auf diesem rund neun Kilometer langen Abschnitt in der Regel zwei Spuren pro Richtung auf und ist über vier Vollanschlüsse mit dem kantonalen und kommunalen Strassennetz verbunden. In den Spitzenstunden ist die A1 im Raum St.Gallen heute überlastet. Besonders problematisch sind die Autobahnabschnitte zwischen den Anschlüssen Kreuzbleiche und Neudorf sowie der Schorentunnel.

Die Überlastung der A1 im betreffenden Abschnitt führt zu regelmässigen Staubildungen. An den Anschlüssen ergeben sich damit Zugangsprobleme auf das Nationalstrassennetz resp. Abfahrtsprobleme auf das kantonale und kommunale Strassennetz. Die Verkehrsmenge und -dichte führen zu geringen Fahrzeugabständen, was zusammen mit dem hohen Anteil an Einmündungsverkehr die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Als Resultat des Stauaufkommens auf der Nationalstrasse und an deren Anschlüssen kommt es zudem insbesondere bei Unfällen auf der Autobahn zu Ausweichverkehr auf das städtische Hauptstrassennetz. Die Folge davon sind zusätzlicher Verkehr auf dem kantonalen und kommunalen Strassennetz sowie die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf dieses Netz und die Bevölkerung. Dort, wo sich der öffentliche Verkehr die Fahrspur mit dem motorisierten Individualverkehr teilt, kommt es zu Behinderungen und Beeinträchtigungen für den öffentlichen Verkehr.

Verkehrsprognosen für die Region St.Gallen gehen von einem weiteren Mobilitätswachstum aus. So soll die Verkehrsleistung im Personenwagenverkehr bis 2050 im BASIS-Szenario des Bundes im gesamtschweizerischen Durchschnitt um 2.9 % zunehmen.¹ Das höchste relative Wachstum weist der Veloverkehr auf, der sich nahezu verdoppelt (+97.2 %). Der ÖV weist mit +29.4 % ein deutlich höheres Wachstum auf als der erwähnte Personenwagenverkehr, der Fussverkehr (+21.1 %) liegt

¹ Bericht Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050, S 164. Abs. 1, ([verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf](#))

dazwischen. Die ÖV-Verkehrsleistung steigt im Schienennetz stärker (+33.0 %) an als im Nahverkehr (+14.3 %). Die Veränderungen sind je nach Ort unterschiedlich. Damit dieses BASIS-Szenario erreicht werden kann, bedarf es Ausbauten für alle Verkehrsarten (insbesondere auch die Ausbauten auf dem Nationalstrassennetz). Zudem sind eine konsequente Innenentwicklung sowie ein starkes Verantwortungsbewusstsein der Gesellschaft gegenüber der Umwelt und dem sozialen Umfeld zur Erreichung dieses Ziels unbedingt notwendig. Die aktuellen Verkehrsmodelle² sagen künftig eine deutliche Überlastung der A1 und in der Folge auch von Teilen des kantonalen und kommunalen Strassennetzes voraus. Zur Engpassbeseitigung auf der A1 sieht das Bundesamt für Strassen ASTRA, zusammen mit den Kantonen St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden, der Stadt St.Gallen und der Gemeinde Teufen, den Bau der 3. Röhre Rosenberg und einer Teilsperre mit einem Zubringer Güterbahnhof vor.³ Ohne diese Engpassbeseitigung würde der Verkehr auf der Stadtautobahn und insbesondere im Bereich des Anschlusses Kreuzbleiche künftig angesichts der prognostizierten Verkehrsbelastungen in der Spitzenstunde kollabieren. Als Folge der Überlastung im Schorentunnel und auf der angrenzenden Nationalstrasse würden die Verkehrsteilnehmenden voraussichtlich auf das Hauptstrassennetz ausweichen. Dies würde entweder freiwillig geschehen, sei es durch eine verlagerte Routenwahl, sei es geleitet aufgrund der notwendigen Sperrung des Anschlusses Kreuzbleiche bzw. Wegweisungen auf der Nationalstrasse. Auf den Hauptachsen in der Stadt (insbesondere Zürcher Strasse, Rorschacher Strasse, Unterer Graben, Langgasse, Rosenbergstrasse) würde der Verkehr infolge dieser Verlagerungen rasch zunehmen, was zu massiven Staus resp. zu einem Verkehrskollaps führen würde.

Auch das städtische Mobilitätskonzept 2040 hält fest, dass zur Sicherstellung der Funktionalität des Gesamtsystems in der Stadt die Teilsperre (Autobahn bis Liebegg mit Anschluss im Raum Güterbahnhof) mit flankierenden Massnahmen zwingend notwendig ist. Eine funktionierende Autobahn mit entsprechenden Zubringern wird als effizientes Mittel erachtet, den Verkehr weg von innenstädtischen Strassen zu lenken. Im Übrigen sieht das Mobilitätskonzept 2040 vor, das Mobilitätswachstum in der Stadt St.Gallen durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr aufzufangen, während der motorisierte Individualverkehr plafoniert und somit auf einem stadtverträglichen Mass gehalten werden soll.»

2 Beantwortung der Fragen

1. Welche Schlüsse zieht der Stadtrat aus der vorliegenden Analyse der Regio St.Gallen-Appenzell?

Die Bewältigung des Verkehrs erfolgt über den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr. Diese Verkehrsmodi beeinflussen sich gegenseitig, insbesondere da sie sich im Verkehrssystem der Stadt und Region St.Gallen oftmals den Raum teilen. Änderungen bei einem Verkehrsträger, z.B. durch Angebotsverbesserungen oder -verschlechterungen, haben entsprechende Wechselwirkungen zu anderen Verkehrsträgern zur Folge.

Konkrete Aussagen zu Kapazitäten auf den Strassenachsen sind mit der Analyse der Regio Appenzell AR – St.Gallen – Bodensee nicht erfolgt, da der Hauptfokus dieser Studie auf der strategischen Ebene des Angebots des öffentlichen Verkehrs liegt. Aufbauend auf der Studie eine Schlussfolgerung für die konkrete Abwicklung des Gesamtverkehrs in der Stadt St.Gallen zu ziehen, ist deshalb nicht möglich.

² Der Kanton St.Gallen hat das Verkehrsmodell zur Berechnung der erwarteten Verkehrszunahme auf der Autobahn unlängst einer Überarbeitung unterzogen. Die Ergebnisse des Verkehrsmodells sollen Ende März 2023 öffentlich kommuniziert werden.

³ [Zubringer Güterbahnhof im Rahmen der Engpassbeseitigung St.Gallen \(zubringer-queterbahnhof.ch\)](https://www.zubringer-queterbahnhof.ch).

Mehrere verkehrlich-gesamtheitliche Studien der Tiefbauämter von Stadt und Kanton (Zusatzstudie Teilspange 2015, Zweckmässigkeitsbeurteilung Teilspange 2017 und 2018) zeigen, dass ohne Kapazitätsausbauten im Sinne der A1-Engpassbeseitigung der Verkehr mit der erwarteten Verkehrszunahme auf der Autobahn und folglich auch innerstädtisch an seine Grenzen kommen würde.⁴ Dadurch würden sich nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr in der Stadt grössere Beeinträchtigungen ergeben.

Wie auch die Analyse der Regio festhält, wird mit dem Ausbau der Infrastruktur auf dem übergeordneten Strassennetz die Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr gesteigert. Diese Kapazitätssteigerung auf dem übergeordneten Strassennetz bedeutet wiederum eine Entlastung auf dem städtischen Strassennetz. Durch diese Entlastung kann hier auch der öffentliche Verkehr zuverlässiger abgewickelt werden. Es ist Sinn und Zweck der geplanten verkehrlichen flankierenden Massnahmen, die aufgrund der Entlastung des städtischen Strassennetzes resultierenden, positiven Effekte für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr verstärkt und auch längerfristig zu sichern. Daher ist es von zentraler Bedeutung, dass die geplanten verkehrlichen flankierenden Massnahmen umgesetzt werden.

Der Stadtrat verfolgt im Sinne des Mobilitätskonzepts 2040 das Ziel, die Attraktivität für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr zu steigern. Dabei sind die unterschiedlichen Verkehrsarten nicht gegeneinander auszuspielen. Vielmehr sollen die Mobilitätsbedürfnisse mit geeigneten und aufeinander abgestimmten Massnahmen im Sinne der optimalen Nutzung und Bewirtschaftung der vorhandenen und dem gezielten Ausbau neuer Infrastrukturen bestmöglich erfüllt werden. Der Zubringer Güterbahnhof und die flankierenden Massnahmen tragen im Sinne des Gesamtverkehrskonzepts ihren wichtigen Beitrag zur Erreichung dieses Ziels bei. Die Attraktivierung des übergeordneten Strassennetzes, welches primär dem motorisierten Individualverkehr dient, ist für die Entlastung des städtischen Strassennetzes zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs eine Voraussetzung.

2. Wie reagiert der Stadtrat mit seiner positiven Haltung zum Anschluss Güterbahnhof, damit die eigenen Bestrebungen des Mobilitätskonzepts 2040 trotzdem erreicht werden können?

Die verkehrlich positiven Effekte der A1-Engpassbeseitigung sollen durch flankierende Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr gesichert und verstärkt werden. Ziel ist es, dass trotz prognostizierter Verkehrszunahme die Verkehrsqualität für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr über das gesamte Stadtgebiet hinweg nicht beeinträchtigt wird, sondern dank der Engpassbeseitigung eine Verbesserung erreicht werden kann und der Stadtraum lebenswert bleibt bzw. lebenswerter gestaltet werden kann.

Mit dem Zubringer Güterbahnhof und der Teilspange Liebegg sollen die Teufener Strasse deutlich entlastet und die Lebensqualität entlang dieser Strasse gegenüber heute deutlich verbessert werden. Ebenso soll der Verkehr im Innenstadtbereich gegenüber dem prospektiven Zustand ohne Teilspange wesentlich entlastet werden.

⁴ Siehe auch bereits die Zuteilung der Situation zur höchsten «Problemstufe III» / «sehr hoch» durch den Bund anlässlich der [«Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für die zweite Periode des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz»](#) vom 26. April 2014, S. 2499.

3. *Wie kann aus Sicht des Stadtrates das Verlagerungsziel hin zum ÖV erreicht werden, wenn der Ausbau der Stadtautobahn zu einer Verlangsamung führt, bzw. erreichte Verlagerungen rückgängig gemacht werden?*

Die im Bericht der Region genannte Verlagerung vom öffentlichen Verkehr auf den motorisierten Individualverkehr resultiert rein auf Überlegungen der Fahrzeit. Für die Verkehrsmittelwahl sind jedoch weitere Aspekte (mit)entscheidend, wie zum Beispiel die Erschliessungsqualität, die Parkierung, der Komfort und die Kosten der Mobilität.

Um eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu erreichen, bedarf es Infrastrukturausbauten und Angebotserhöhungen für den öffentlichen Verkehr. Zudem ist es wichtig, dass die Fahrplanstabilität im öffentlichen Verkehr aufrechterhalten werden kann. Der Zubringer Güterbahnhof kann mit der Entlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes einen Beitrag dazu leisten. Weiter sind zur Förderung des öffentlichen Verkehrs auch regulierende Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr (Parkplatzgebühren, Plafonierung der öffentlichen Parkplätze in der Innenstadt, Beschränkung der Parkplätze auf privatem Grund auf ein verträgliches Mass) erforderlich.

Das Monitoring des Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zeigt, dass die Vorgaben des Reglements bisher erreicht werden konnten. Die Stadt St.Gallen beabsichtigt, den eingeschlagenen Weg mit den im Mobilitätskonzept definierten Push- und Pull-Massnahmen weiterzuverfolgen.

Die Stadtpräsidentin:
Maria Pappa

Der Stadtschreiber:
Manfred Linke

Beilage:

- Interpellation vom 13. Dezember 2022