

Vorlage Stadtparlament

Datum	17. Februar 2022
Beschluss Nr.	1435
Aktenplan	732.12 Kantonsstrassen, Gemeindestrassen

St.Leonhard-Strasse, unterirdische Fuss- und Radwegverbindung Lokremisenweg – Bogenstrasse; Verpflichtungskredit

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Das Projekt für eine unterirdische Fuss- und Radwegverbindung St.Leonhard-Strasse, Lokremisenweg – Bogenstrasse, im Betrag von CHF 8'632'000 wird gutgeheissen und für die nach Abzug der Anteile Dritter verbleibenden Kosten zulasten der Investitionsrechnung ein Kredit von CHF 2'735'200 gutgeheissen.
2. Für die Kosten der VBSG bezüglich temporärer Verlegung der Fahrleitungen wird ein Kredit von CHF 206'600 zulasten der Investitionsrechnung der VBSG erteilt.
3. Die jährlichen Unterhaltskosten im Betrag von CHF 15'000 für die Liftanlage zulasten der Erfolgsrechnung des Hochbauamts werden gutgeheissen.
4. Es wird festgestellt, dass die Beschlüsse gemäss Ziff. 1 bis 3 gemäss Art. 8 Ziffer 6 Bst. a der Gemeindeordnung gesamthaft dem fakultativen Referendum unterstehen.

1 Ausgangslage

Die St.Leonhard-Strasse ist eine der wichtigsten Verkehrsschlagadern der Stadt St.Gallen. Sie wickelt einerseits den Verkehr von der Autobahn A1 in die Innenstadt und in die Quartiere sowie ins Appenzellerland ab. Als Trägerin des überwiegenden Teils der Buslinien von und nach Westen nimmt die St.Leonhard-Strasse andererseits auch die Funktion eines zentralen ÖV-Korridors für städtische und regionale Buslinien wahr. Die St.Leonhard-Strasse ist mit durchschnittlich 24'300 Fahrzeugen pro Tag entsprechend stark belastet. Sie trennt damit das Gebiet Kreuzbleiche-Lachen deutlich vom Areal Bahnhof Nord und von der Innenstadt ab.

Die Verbindung von der Kreuzbleiche zur Lagerstrasse und damit zwischen den westlichen Stadtteilen und der Innenstadt ist für den Fuss- und Veloverkehr von zentraler Bedeutung. Im Bereich der Innenstadt bildet sie zusammen mit der Vadianstrasse die Hauptachse in Ost-West-Längsrichtung und ist integraler Bestandteil des städtischen Velokonzepts und der Veloschnellroute. Sie ist entsprechend als kantonale Radroute ausgeschieden. Die Durchschneidung dieser Ost-West-Achse für den Fuss- und Veloverkehr durch die verkehrlich stark belastete, mehrspurige St.Leonhard-Strasse in Nord-Süd-Richtung bedeutet für die durchschnittlich 2'200 querenden zu Fuss Gehenden und 350 Velofahrenden an einem Werktag lange Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen und eine Querung in mehreren

Etappen. Der Fuss- und Veloverkehr muss insgesamt fünf Fahrspuren des Autoverkehrs sowie zwei des öffentlichen Verkehrs queren. Zur Querung dieser insgesamt sieben Spuren müssen vier lichtsignalgesteuerte Fussgängerstreifen benutzt werden. Die Querung ist daher sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr mit mehreren Zwischenhalten und mit langen Wartezeiten verbunden.

Für den Veloverkehr kommt die heute komplizierte, nicht ganz selbsterklärende Veloführung erschwerend hinzu. In Fahrtrichtung Ost müssen die Velofahrenden entlang der Reithalle auf dem schmalen, kombinierten Geh- und Radweg fahren. In die Gegenrichtung (Fahrtrichtung West) werden die Velofahrenden mittels Radstreifen von der sogenannten Velofurt direkt auf die Strasse in Fortführung der Bogenstrasse entlassen. Des Weiteren sind die Velowarteräume eng und infolge der Randsteine und der Anmeldedruckknöpfe der Lichtsignalanlagen, die nicht ganz einfach zu erreichen sind, unattraktiv. Auswertungen vor Ort zeigen, dass die Wartezeiten für die zu Fuss Gehenden und Velofahrenden in den Spitzenstunden im Mittel über 90 Sekunden betragen und im Maximum bis über zwei Minuten ausmachen können.

Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung sowohl für die Stadt als auch für den Kanton St.Gallen ist es, das Wegenetz für den Fuss- und Veloverkehr sicher, direkt und attraktiv auszugestalten. Dazu zählt insbesondere, dass die Führung des Fuss- und Veloverkehrs an den Lichtsignalanlagen auf die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs massgeschneidert ist und die Lichtsignalanlagen möglichst kurze Wartezeiten für den Fuss- und Veloverkehr aufweisen. Die heute für den Fuss- und Veloverkehr unattraktive Querung der St.Leonhard-Strasse im Übergang von der Kreuzbleiche zur Lagerstrasse wurde daher im Rahmen des Agglomerationsprogramms als Schwachstelle identifiziert. Auch mit Blick auf den städtischen Richtplan wurde deshalb ein entsprechendes Schlüsselprojekt mit einem Langsamverkehrstunnel ins Agglomerationsprogramm der 2. Generation aufgenommen (2.15.7 St.Gallen, St. Leonhard-Strasse/ Knoten Wehrstrasse, Velo- und Fussgängerquerung). Der Bund hat dieses Projekt als eines der Schlüsselprojekte des Langsamverkehrs in höchster Priorität (A-Massnahme; 3203.2.061) bestätigt.

Das vorliegende Projekt wurde über den gesamten Planungsprozess mit dem Neubau des Hotels Wiesental abgestimmt. Entsprechend erfolgte die Planung der östlichen Rampe im Einvernehmen mit der Bauherrschaft des Hotelneubaus. Im Rahmen der Tiefbauarbeiten des Hochbauprojekts wurden koordinierende Vorarbeiten für den Fuss- und Veloverkehrstunnel vorgenommen. Die Fernwärmeleitung, die im Jahr 2016 im Bereich des Lokremisenwegs eingelegt wurde, muss trotz dieser Anstrengungen im Abschnitt St.Leonhard-Strasse und Grünbergstrasse in ihrer Lage angepasst werden.

Eine zeitliche Abstimmung des Baus des Fuss- und Veloverkehrstunnels mit den Bauarbeiten für den Neubau auf dem Grundstück der Villa Wiesental war, bedingt durch die komplizierten verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen und aufgrund entsprechend aufwendiger und zeitintensiver Planungen, nicht möglich. Die bauliche Umsetzung der beiden Projekte erfolgt deshalb wohl koordiniert, aber gestaffelt.

2 Fuss- und Veloverkehrstunnel Kreuzbleiche

2.1 Planung

Bereits im Jahr 2012 wurden mögliche Querungsvarianten der St.Leonhard-Strasse in einer Machbarkeitsstudie untersucht. Der Bau einer Überführung wurde dabei verworfen, da die dafür erforderliche

Niveauüberwindung in ihrer Länge nicht vertretbare Rampenbauwerke nach sich gezogen hätte. Als Resultat wurde daher die Variante einer unterirdischen Fuss- und Veloverkehrsquerung weiterverfolgt.

Am 12. Dezember 2017 hat der Stadtrat das Postulat [«Platz schaffen für ein lebendiges St.Leonhard»](#) beantwortet. Das Postulat forderte die städtebauliche Aufwertung des Knoten- bzw. Platzbereichs St.Leonhard, indem die Verkehrsströme entflochten und der motorisierte Individualverkehr unter die Oberfläche verlegt werden sollten. In der Folge wurden mittels einer Studie mehrere Varianten aufgezeigt und beurteilt. Es zeigte sich, dass Rampenbauwerke insbesondere in der St.Leonhard-Strasse aus stadträumlicher Sicht nicht umsetzbar sind. Der Stadtrat stellte fest, dass weitergehende stadträumliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie städtebauliche Rückführungen mit der Reduktion der heute sichtbaren Zäsuren infolge des Verkehrs zwar wünschenswert wären. Er gab dabei jedoch zu bedenken, dass erst mit der Umsetzung der geplanten A1-Teilsperre wesentliche Veränderungen am bestehenden System möglich würden. Er strich heraus, dass diese langfristig zugunsten einer städtebaulichen Aufwertung der Strassen- und Freiräume und des Fuss- und Veloverkehrs genutzt werden sollen. Im Fazit hielt der Stadtrat fest, dass mittelfristig keine adäquate Lösung absehbar resp. keine Verkehrsentflechtung möglich sei, womit für die Fuss- und Veloquerung eine eigenständige Lösung zu realisieren sei.

Auf Basis der in der Machbarkeitsstudie getätigten Überlegungen wurde die Unterführungslösung in der Folge konkretisiert. In einer ersten Phase wurden durch ein interdisziplinäres Team bestehend aus Ingenieuren, Architektinnen und Lichtplanenden verschiedene technisch machbare und ortsbaulich verträgliche Lösungen sowie auch unterschiedliche Nutzbreiten der Fuss- und Veloverkehrsquerung untersucht. In mehreren Zwischenschritten mit Rückkopplungen, u.a. auch mit dem Sachverständigenrat für Städtebau in den Jahren 2017-2020, wurde eine Vorstudie entwickelt. Ein Abgleich resp. die Koordination mit der Grundeigentümerschaft bzw. den Betreibenden der Reithalle wurde vorgenommen. Die Resultate wurden mit den Verkehrs- sowie den Behindertenverbänden besprochen.

In der Folge wurde ein Vorprojekt erarbeitet, das von den kantonalen und städtischen Dienststellen geprüft und daraufhin zum vorliegenden Bauprojekt weiterentwickelt wurde.

2.2 Rampe West

Der westliche Rampenaufgang stellt infolge verschiedener Nutzungsansprüche und Rahmenbedingungen (räumliche Integration, verkehrliche Anforderungen, Betrieb Reithalle) eine planungstechnische Herausforderung dar. Einerseits entsteht durch die Rampe, unabhängig von deren Lage und Ausgestaltung, ein nicht unbedeutender Eingriff in den Stadtraum, welcher unter Berücksichtigung des Schutzobjekts Reithalle möglichst zurückhaltend ausgestaltet und stadträumlich gut integriert erfolgen soll. Andererseits war die Lage und Ausbildung der Rampe so zu wählen, dass eine möglichst direkte, selbsterklärende Linienführung mit guten Sichtbeziehungen zur Unterstützung der subjektiven Sicherheit und entsprechend einer hohen Akzeptanz entsteht.

Der Fuss- und Veloverkehrstunnel startet in der Verlängerung der Militärstrasse. Die Rampe verläuft mit einer Neigung von rund 12 % in einem leicht geschwungenen Bogen in die Unterführung. Die Rampe West ist insgesamt so konzipiert, dass der Betrieb der Reithalle weiterhin gewährleistet ist.

Die Rampe West weist infolge der beschränkten Platzverhältnisse eine Rampenneigung von mehr als 6 % auf und ist somit nicht behindertengerecht. Eine längere und damit rollstuhlgängige Ausgestaltung

der Rampe scheitert an der verkehrlichen und stadträumlichen Integration des Bauwerks. Als Reaktion darauf und als barrierefreie Alternative wird am östlichen Ende der Westrampe ein Lift erstellt. Dieser wird in Glas ausgeführt, damit er im Kontext mit dem Schutzobjekt Reithalle möglichst zurückhaltend in Erscheinung tritt.

2.3 Tunnel

Der Fuss- und Veloverkehrstunnel wird mit einer lichten Breite von 5.50 m und einer lichten Höhe von 2.80 m ausgeführt. Die Gesamtlänge des Tunnels beträgt rund 130 m. Die Fahrbahn wird aufgeteilt in 2.0 m Gehweg und 3.50 m Veloweg. Mit der Breite des Velowegs ist der Begegnungsfall von zwei Velos in eine Richtung und einem Velo in die Gegenrichtung möglich. Auf dem Gehweg können sich zwei zu Fuss Gehende begegnen. Die Trennung der Velofahrbahn zum Fussweg erfolgt mittels eines schräg gestellten Randsteins auf einer Breite von 16 cm. Der Fusswegbereich wird farblich gekennzeichnet.

Im Rahmen der Vorstudie wurde auch ein behindertengerechter Mittelaufgang mittels einer Treppe und eines Lifts zur Bushaltestelle Rosenbergstrasse untersucht. Im Zuge von Kosten-Nutzen-Überlegungen wurde dieser jedoch verworfen. Der Zugang zur Bushaltestelle Rosenberg soll auch künftig oberirdisch erfolgen.

Ein separater Zugang im Bereich St.Leonhard-Strasse Ost wurde geprüft, aufgrund der ungenügenden Platzverhältnisse und des beschränkten Nutzens aber nicht weiterverfolgt.

2.4 Rampe Ost

Auf der Ostseite unterstützt das gewachsene Terrain eine optimale Rampenausbildung. So ist lediglich eine kurze Rampe mit einer Steigung von rund 3 % erforderlich. Die Rampe endet kurz vor dem Knoten Lagerstrasse / Grünbergstrasse und ermöglicht eine nahtlose und direkte Fortführung in die Lagerstrasse, sprich in die nördliche Ost-West-Achse der Veloschnellroute. Der parallel verlaufende Lokremisenweg grenzt nördlich an die Rampenmauer an, weist eine Breite von 4.0 m auf und darf weiterhin sowohl vom Fuss- als auch vom Veloverkehr begangen bzw. befahren werden.

Durch den Bau des Tunnels und den Neubau des Hotels Wiesental werden die Fluchtwege der Luftschutzräume inkl. der Ausstiege des Geschäftshauses St.Leonhardstrasse 78/80 tangiert. Die Fluchtwege werden neu südlich des Tunnels an die Oberfläche geführt.

2.5 Lichtplanung und Innenausbau

Der Sicherheit im Fuss- und Veloverkehrstunnel kommt eine besondere Bedeutung zu. Der rund 130 m lange Tunnel soll möglichst hell und einladend wirken. Auf einer Länge von rund 50 m soll deshalb mittels Längsöffnungen in beiden Rampenbereichen Tageslicht in den Tunnel strömen. Die Längsöffnungen in den beiden Rampenbereichen werden mit einem tragfähigen Sicherheitsglas abgedeckt. Mit der Glasabdeckung wird der Tunnel vor Witterung, Regen und Schnee geschützt. Die Glasoberfläche liegt 15 cm über dem Terrain und ist begehbar sowie mit einer Rutschhemmung versehen. Des Weiteren sind im Mittelteil des Tunnels zwei runde Tageslichtöffnungen mit einem Durchmesser von je 5 m vorgesehen, die über miteinander verbundene Betonnischen in rund 1.60 m Höhe zusätzliches Tageslicht in den Tunnel bringen. An der Oberfläche werden die Öffnungen mit Brüstungen in einer Höhe von rund 60 cm versehen. Als Absturzsicherung ist der Einsatz eines Drahtseilnetzes vorgesehen.

Das vorerwähnte Tageslichtsystem wird durch Kunstlicht ergänzt. Dabei kommt eine sichtbare LED-Linienbeleuchtung zur Anwendung. Die Linienbeleuchtung wird ergänzt mit einer indirekten Beleuchtung im Bereich zwischen den beiden runden Tageslichtöffnungen, sodass eine optimale und angemessene Tunnelausleuchtung erreicht wird. Bei der Rampe West auf Seite Reithalle und bei der Rampe Ost auf der Seite des Hotels Wiesental werden Kandelaber eingesetzt.

Alle inneren Oberflächen des Tunnels werden als Sichtbetonwände ausgeführt. Die Tunnelwand auf der nördlichen Seite beim Fussweg sowie der Fussweg selbst sollen farblich heller gestaltet werden.

2.6 Grün- und Freiraumgestaltung

Die Aussenraumgestaltung des Fuss- und Veloverkehrstunnels nimmt auf das Schutzobjekt Reithalle Rücksicht. Die Rampe macht die Aufhebung der bestehenden acht öffentlichen Parkplätze notwendig. Der Aussenraum südlich der Reithalle wird dadurch erweitert. Die neu entstehende chaussierte Fläche dient als Aussenraum der Reithalle. Die Baumallee entlang der Militärstrasse kann bis auf drei Bäume erhalten werden; zwei Bäume werden neu gepflanzt. Der Grünraum östlich der Reithalle wird mit Bäumen ergänzt. Insgesamt entsteht so eine Aufwertung des Grün- und Freiraums vor der Reithalle.

Im Bereich des kleinen Dreiecksparks Rosenbergstrasse / St.Leonhard-Strasse ist während einzelner Bauphasen ein Installationsplatz vorgesehen. Des Weiteren muss in diesem Bereich ein Sandfang für die geplante Druckleitung platziert werden (s. Kap. 2.9). Dafür müssen sechs der 14 Bäume gefällt werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird der gesamte Dreieckspark durch Stadtgrün zu einem Baumpark umgestaltet (nicht Teil des vorliegenden Verpflichtungskredits).

Die Eisenplastik vor der Reithalle wurde nach dem Abbruch von Kaserne und Militärmagazin sowie der Neugestaltung der Kreuzbleiche erstellt. Das von Walter Burger (1923-2010) geschaffene Kunstwerk wird vom Bau des Langsamverkehrstunnels nicht tangiert.

2.7 Knotenlösungen

Das südliche Trottoir der Militärstrasse wird neu durchgezogen und als Trottoirüberfahrt ausgestaltet. Damit kann für die zu Fuss Gehenden und Velofahrenden ein Vortrittsrecht ermöglicht werden. Die Überfahrt wird mit einem sanften, schrägen Anschlag ausgebildet. Die Wunschlinie für Velofahrende vom Knoten Bogenstrasse / Militärstrasse von und zur St.Leonhardsbrücke kann damit berücksichtigt werden.

Auf der Seite Grünbergstrasse muss für die Einhaltung der Sichtweiten auf der Südseite ein Parkplatz aufgehoben werden. Der Knoten Grünbergstrasse / Lagerstrasse / Lokremisenweg wird als klassischer vierarmiger Knoten ausgebildet. Die Fuss- und Veloverkehrsachse von der Lagerstrasse zum Lokremisenweg bzw. zum Velotunnel wird deutlich gestärkt. Die Ost-West-Beziehung erhält Vortritt gegenüber der einmündenden Grünbergstrasse. Die Grünbergstrasse wird im Knoteneinmündungsbereich auf 6 m verschmälert.

2.8 Technik

Die technischen Einrichtungen werden in einem neu zu erstellenden Raum untergebracht. Dieser Technikraum kommt unterirdisch, neben dem Lift auf der Seite der Reithalle zu liegen. Darin sind die Steuerung der Notfallbeleuchtung, der Pumpenschacht inkl. Steuerung für die Entwässerung, der

Stromanschlusskasten, die Liftsteuerung, die Verteilkabine der öffentlichen Beleuchtung und eine Verteilkabine der Verkehrsregelungsanlage (Glasfaserverbindungen) untergebracht.

2.9 Werke

Durch den Bau des Fuss- und Veloverkehrstunnels werden diverse Werkleitungen tangiert, die umgelegt werden müssen. Mittels einer Druckleitung (Düker) muss ein grosser Mischwasserkanal von Entsorgung St.Gallen esg, welcher im Bereich des künftigen Tunnels liegt, tiefer gelegt werden. Um die Unterhaltsarbeiten an diesem Bauwerk zu reduzieren, ist ein vorgeschaltetes Sandfangbecken notwendig.

Aufgrund der geringen Überdeckung des Tunnels werden einzelne Leitungen von sgsw-NGW mittels Schutzrohren in die Decke des Tunnels integriert.

Heute sind im Bereich des Tunnels drei Verteilkabinen angeordnet. Die Verteilkabine der öffentlichen Beleuchtung und die kleinere Verteilkabine der Verkehrsregelungsanlage werden im Technikraum des Tunnels platziert. Die zweite, grössere Verteilkabine mit der Steuerung der Lichtsignalanlage muss zwingend oberirdisch mit Blickfeld zur Lichtsignalanlage im Bereich der Dreiecksinsel angeordnet werden.

Im Projektperimeter wurde im Jahr 2016 eine Fernwärmeleitung realisiert. In den vergangenen zwei Jahren erfolgte die planerische Abstimmung zwischen dem Fuss- und Veloverkehrstunnel und dem Neubau auf dem Grundstück der Villa Wiesental. Im Zuge dieser Abstimmungen zeigte sich, dass die Lage des östlichen Rampenbauwerks des Tunnels, Abschnitt St.Leonhard-Strasse bis Grünbergstrasse, eine Umlegung der Fernwärmeleitung nötig macht.

2.10 VBSG

Während der Bauarbeiten müssen die Fahrleitungen der VBSG temporär verlegt werden.

3 Kosten und Finanzierung

Die Kosten für das vorliegende Strassen- resp. Tunnelprojekt belaufen sich gemäss detailliertem Kostenvoranschlag auf insgesamt CHF 8'632'000 (s. Beilage Kostenvoranschlag) und setzen sich wie folgt zusammen:

Bauhauptarbeiten	CHF 4'430'000
Verkehrsregelungsanlage	792'000
Kanalumlegung (Düker) und Fernwärme	750'000
Baunebenarbeiten	1'295'000
Reserven, Unvorhersehbares	300'000
Honorare	<u>1'065'000</u>
Total Baukosten	8'632'000

Der Fuss- und Veloverkehrstunnel St. Leonhard-Strasse ist ein Schlüsselprojekt des Agglomerationsprogramms der 2. Generation (ARE-Code 3203.2.061, Massnahme-Nr. 2.15.7 – St.Gallen, St.Leonhard Strasse / Knoten Wehrstrasse, Velo- und Fussgängerquerung). Gemäss Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm der 2. Generation (26. Februar 2014) werden an den Tunnel maximal CHF 2'530'000 (Preisstand Oktober 2005) der Kosten angerechnet. Somit ist von einem Bundesanteil

von CHF 1'010'000¹ (= 40 % von CHF 2'530'000) auszugehen. Hochgerechnet auf den aktuellen Preisstand ergibt sich eine Bundesbeteiligung an den Fuss- und Veloverkehrstunnel von rund CHF 1'160'000².

Total Kosten Fuss- und Veloverkehrstunnel St.Leonhard-Strasse	CHF	8'632'000
./. Beitrag Agglomerationsprogramm		<u>1'160'000</u>
Restkosten Fuss- und Veloverkehrstunnel St.Leonhard-Strasse		7'472'000

Da es sich beim neuen Fuss- und Veloverkehrstunnel um eine kantonale Veloroute handelt, ist davon auszugehen, dass der Kanton St.Gallen sich gemäss Art. 95 Strassengesetz an den anrechenbaren Kosten aus Sicht des Fuss- und Veloverkehrs beteiligt. Zu den nicht anrechenbaren Kosten zählen die farbliche Gestaltung, Bepflanzungen, die Kommunikation, Anpassung an Fahrleitungsmasten der VBSG sowie teilweise die Bodenverglasung und die Verkehrsregelungsanlagen. Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen hat mit Schreiben vom 20. Dezember 2021 für das vorliegende Projekt nach Abzug der Bundesgelder eine Mitfinanzierung von 65 % der anrechenbaren Kosten aus Sicht des Fuss- und Veloverkehrs als werkgebundenen Beitrag in Aussicht gestellt. Für dessen definitive Zusage muss das Projekt jedoch finanz- und baureif sein. Zudem muss die Finanzierungsvereinbarung des Bundes vorliegen.

Es ist davon auszugehen, dass sich der Kanton im Umfang von rund CHF 4'180'200 an den Kosten für den Fuss- und Veloverkehrstunnel beteiligt:

Total Baukosten	CHF	8'367'000
./. Beitrag Agglomerationsprogramm		1'160'000
./. Sonderkosten Stadt (nicht anrechenbare Kosten)		<u>1'041'000</u>
anrechenbare Restkosten zulasten Stadt und Kanton		6'431'000
Beitrag Kanton (65 % von CHF 6'431'000)		4'180'200

Die Anpassung an den Fahrleitungsmasten betragen nach Abzug des Beitrags des Agglomerationsprogramms CHF 206'600 und sind durch die VBSG zu finanzieren.

Total Anpassung VBSG-Anlagen	CHF	240'000
./. Beitrag Agglomerationsprogramm an VBSG-Fahrleitungsmasten		<u>33'400</u>
Total Kosten Anpassung Fahrleitungsmasten VBSG		206'600

Für die Stadt ergeben sich nach Abzug der Beiträge Dritter für den Neubau des Fuss- und Veloverkehrstunnel St.Leonhard-Strasse Kosten in der Höhe von rund CHF 3'085'200.

Total Baukosten	CHF	8'632'000
./. Beitrag Agglomerationsprogramm		1'160'000
./. Beitrag Kanton		4'180'200
./. Beitrag VBSG Fahrleitungsmasten		<u>206'600</u>

¹ Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST und Teuerung, gerundet.

Kostenanteil Stadt

3'085'200

Die definitiven Zusagen von Bund und Kanton liegen noch nicht vor. Die Ausführung kommt dann zustande, wenn Bund und Kanton ihre Beiträge leisten. Die Kreditvorlage geht davon aus, dass Bund und Kanton ihre Beiträge leisten.

In der städtischen Investitionsplanung ist für den Fuss- und Veloverkehrstunnel St.Leonhard-Strasse ein Betrag von insgesamt CHF 6'100'000 für die Jahre 2022-2024 eingestellt (Konto-Nr. 961 400 015). In dieser Kostenschätzung sind keine Kosten für die Verkehrsregelungsanlagen (CHF 792'000), die Anpassung der Anlagen der VBSG (CHF 240'000), die öffentliche Strassenbeleuchtung (CHF 100'000), Altlasten (CHF 100'000) sowie für die Kanalumlegung ESG (CHF 500'000) eingerechnet.

Für die Realisierung des Fuss- und Veloverkehrstunnels St.Leonhard-Strasse wird nach Abzug der bisher erteilten Verpflichtungskredite für Vor- und Bauprojekt ein Verpflichtungskredit von CHF 2'735'200 beantragt.

Total Kostenanteil Stadt	CHF	3'085'200
./. Kosten Vor- und Bauprojekt (inkl. Zusatzkredit)		<u>350'000</u>
Verpflichtungskredit Realisierung		2'735'200

Der Lift wird nach Erstellung in das Portfolio des Hochbauamts aufgenommen und zulasten des Unterkontos des Hochbauamts betrieben und unterhalten. Es ist mit jährlichen Kosten von rund CHF 15'000 zu rechnen.

4 Landerwerb und Bewilligung

Für die Rampen des Fuss- und Veloverkehrstunnels ist ein Landerwerb erforderlich. Die entsprechenden Kosten sind im Projekt eingerechnet. Auf der Westseite sind städtische Parzellen und im Osten zwei private Parzellen betroffen. Die betroffenen Grundeigentümerschaften wurden in das Projekt einbezogen.

Der Bereich, in den der Fuss- und Veloverkehrstunnel zu liegen kommt, ist als Nationalstrasse klassiert. Die notwendigen Abklärungen für die Bewilligung der Querung wurden mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA vorgenommen.

5 Bauablauf und Verkehrsführung

Da es sich beim Kreuzungsbereich St.Leonhard-Strasse / Bogenstrasse um einen hochfrequentierten Verkehrsknoten mit Zu- und Wegbringer der Stadtautobahn handelt, müssen die Bauarbeiten für den Fuss- und Veloverkehrstunnel unter Verkehr erfolgen. Aufgrund der sehr geringen Überdeckung des Tunnels wird dieser im Tagbau erstellt. Dafür sind voraussichtlich sechs Etappen notwendig. Insgesamt muss mit einer Bauzeit von rund 20 Monaten gerechnet werden. Während der Bauphase im Bereich der Bushaltestelle Rosenberg werden sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel über die Spuren des motorisierten Personenverkehrs umgeleitet. Diese Bauphase dauert voraussichtlich vier Monate.

Allfällige Massnahmen, um die Bauzeit zu verkürzen, wie beispielsweise ausgedehnte Bauzeiten und Schichtbetrieb, werden nach der Projektgenehmigung im Rahmen der Submission evaluiert.

6 Weiteres Vorgehen

Nach der Genehmigung des Projekts durch das Stadtparlament hat der Stadtrat den Teilstrassenplan sowie die Verkehrsanordnungen zu genehmigen. Im Anschluss daran erfolgt deren koordinierte öffentliche Auflage.

Die Stadtpräsidentin:
Maria Pappa

Der Stadtschreiber:
Manfred Linke

Beilagen:

- Übersichtsplan
- Katasterplan
- Visualisierungen
- Kostenvoranschlag

Ausfertigung:

- Baudepartement des Kantons St.Gallen, Tiefbauamt, Agglomerationsprojekte, Lämmlibrunnenstrasse 54, 9001 St.Gallen
- Tiefbauamt, Grundstückgeschäfte

Konto: 961 400 015