

Interpellation Jans-St.Gallen vom 30. November 2004
(Wortlaut anschliessend)

Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Stadtautobahn

Schriftliche Antwort der Regierung vom 5. April 2005

Peter Jans-St.Gallen erkundigt sich mit einer Interpellation nach den Möglichkeiten, die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der St.Galler Stadtautobahn von derzeit 100 km/h auf 80 km/h zu reduzieren, um die Schadstoff- und Lärmbelastung zu senken.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Seit Eröffnung des Autobahnabschnitts der A1 durch die Stadt St.Gallen hat der Verkehr stark zugenommen. Hatte der Rosenbergunnel im Jahr 1987 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 34'700 Fahrzeugen, war es im Jahr 2004 mit 65'036 Fahrzeugen fast das doppelte Volumen. Bis heute sind die ursprünglichen technischen Systeme in Betrieb geblieben. Sie entsprechen den heutigen Anforderungen nicht mehr. Um zu gewährleisten, dass die Stadtautobahn auch weiterhin die wichtigste Entlastungsachse des städtischen Strassennetzes bleibt und auch den veränderten Verkehrsbedingungen durch den geplanten Stadionneubau in St.Gallen West genügt, muss insbesondere das Verkehrsleitsystem ersetzt werden.

Der Verkehrsfluss kann am besten durch ein dynamisches Verkehrsbeeinflussungssystem reguliert werden. Indem situationsbedingt die Geschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h geändert werden kann, wird ein homogenerer Verkehrsfluss erreicht, der die Leistung der Stadtautobahn möglichst hoch hält und die Verkehrssicherheit verbessert. Bei einem hohen Verkehrsaufkommen nähert sich das Geschwindigkeitsniveau ohnehin Tempo 80 an. Eine permanente Temporeduktion ist hingegen abzulehnen.

Zu den Fragen im Einzelnen:

1. Seit Beginn der Messungen und bis etwa im Jahr 1998 ging die Stickstoffdioxid-Belastung (NO_2) um rund 10 bis 20 Prozent zurück. In den letzten sieben Jahren musste aber wiederum ein Anstieg beobachtet werden. An der Passivsammlerstelle Splügenstrasse, einem autobahnbeeinflussten Standort, reduzierte sich zwischen Messbeginn und dem Jahr 2001 die NO_2 -Belastung um $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und betrug schliesslich $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Danach stieg sie bis 2003 auf $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an, blieb aber weiterhin unter den Werten zu Messbeginn. Nichtsdestotrotz liegt die NO_2 -Belastung über dem Jahresmittelgrenzwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
2. Eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h verringert die Emissionsmenge der Motorfahrzeuge. In der Realität nimmt die Emissionsmenge aber nicht so stark wie erwartet ab, da sich bei hohem Verkehrsaufkommen die Durchschnittsgeschwindigkeit ohnehin von selbst bei rund 80 km/h einpendelt. Vergleicht man zudem die Emissionszahlen früherer Jahre mit den heutigen, so muss auch berücksichtigt werden, dass die Stadtautobahn heute von einer grösseren Zahl von Fahrzeugen befahren wird. Die Immissionsbelastung ist zudem von der Witterung abhängig und verhält sich nicht linear zur Geschwindigkeitsbeschränkung.
3. Dass Tempo 80 einen positiven Einfluss auf die Verkehrskapazität hat, trifft nur bedingt zu, nämlich ausschliesslich bei hohem Verkehrsaufkommen. In diesem Fall kann eine Geschwin-

digkeitsbeschränkung die Staubildung verzögern. Gänzlich verhindert werden kann sie aber nicht, da sie von weiteren Faktoren wie zum Beispiel der Verkehrsmengenverteilung auf den einzelnen Spuren und Rampen abhängt. Bei wenig Verkehr erhöht Tempo 80 hingegen den Anreiz für den Individualverkehr, auf das städtische Strassennetz auszuweichen. Dies führt zu einer Mehrbelastung der Stadt durch den Individualverkehr und reduziert die Effizienz der Stadtautobahn als wichtigste Entlastungsachse.

4. Die Projektierungsarbeiten des Baudepartementes für ein neues Verkehrsleitsystem, bei dem unter anderem die Geschwindigkeit je nach Verkehrsaufkommen dynamisch eingestellt werden kann, sind weit fortgeschritten. Das Baudepartement hat das Projekt mit dem zuständigen Bundesamt für Strassen (ASTRA) vorbesprochen und auf der gemeinsam erarbeiteten Basis im Januar 2005 eingereicht. Die notwendigen Mittel sind beim ASTRA beantragt (langfristiges Bauprogramm) und werden für das Jahr 2007 budgetiert.

5. April 2005

Wortlaut der Interpellation 51.04.77

Interpellation Jans-St.Gallen: «Tempo 80 auf der A1 – weniger Luftschadstoffe, Lärm und Stau

Nach einer über Jahre rückläufigen Tendenz nimmt die Luftbelastung durch Stickstoffdioxid (NO₂) in der Stadt St.Gallen seit dem Jahr 2000 wieder kontinuierlich zu. Dies ist zweifellos die Folge der ansteigenden Emissionen des Verkehrs. An den Hauptverkehrsachsen, insbesondere in weiten Gebieten entlang der A1, übersteigen die Jahresmittelwerte die gesetzlich zulässigen Grenzwerte beträchtlich. Stickstoffdioxid ist ein Reizgas, das schon bei niedrigen Konzentrationen Atemwegserkrankungen begünstigt. Auch die Jahresmittelwerte für Feinstaub (PM10) steigen seit einigen Jahren und liegen über dem gesetzlichen Grenzwert von 20 µg/m³. Feinstaubpartikel sind besonders heimtückisch und wirken krebserregend.

Eine einfache und wirksame Massnahme zur Reduktion von Luftschadstoffen ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung (80 statt 100 km/h) auf der A1 auf Stadtgebiet. Damit liesse sich der Ausstoss von NO₂ um rund 10 Prozent oder 20 Tonnen/Jahr reduzieren.

Diese Massnahme hätte weitere positive Wirkungen:

- Der Verkehrsdurchfluss und damit die Kapazität der Autobahn verbessert sich (die maximale Leistungsfähigkeit der Autobahn liegt bei 75 bis 85 km/h). Es gibt weniger Stau.
- Die Lärmbelastung entlang der Autobahn verringert sich.
- Die Häufigkeit und Schwere von Unfällen nimmt ab.
- Der Energieverbrauch und damit die CO₂-Emissionen werden reduziert. Der heutige Ausstoss von 56'000 Tonnen/Jahr CO₂ auf der städtischen Autobahn würde sich um rund 10 Prozent verringern.
- Ein reduzierter Ausstoss von NO₂ wirkt sich positiv auf die Ozonbelastungen der Luft aus.

Gemäss Art.108 der Signalisationsverordnung kann der Kanton – mit Zustimmung des Bundes – die Höchstgeschwindigkeiten herabsetzen, wenn dadurch eine im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Diese Voraussetzung ist heute eindeutig erfüllt.

Die Regierung wird eingeladen, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt die Regierung die Lage bezüglich der verkehrsbedingten Luftschadstoffe entlang der A1?

2. Teilt die Regierung die Einschätzung, dass eine Geschwindigkeitsreduktion auf der Stadtautobahn verschiedene positive Effekte, darunter auf die Schadstoffbelastung der Luft hätte?
3. Trifft es zu, dass eine Geschwindigkeitsreduktion positive Auswirkungen auf die Verkehrskapazität hätte?
4. Ist die Regierung bereit, das Nötige zu veranlassen, um beim Bund die Zustimmung zu einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A1-Stadtautobahn von 100 auf 80 km/h zu erwirken?»

30. November 2004