

Interpellation Blumer-Gossau / Noger-St.Gallen (37 Mitunterzeichnende) vom 12. Juni 2019

Instandsetzung Stadtautobahn St.Gallen: Verbesserung des ÖV-Angebots

Schriftliche Antwort der Regierung vom 15. Oktober 2019

Ruedi Blumer-Gossau und Arno Noger-St.Gallen erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 12. Juni 2019 nach den Auswirkungen der Instandsetzung der Stadtautobahn und deren Überdachung für die neue Olma-Halle auf das städtische Verkehrsnetz. Insbesondere interessiert die Interpellanten, welche Massnahmen aus Sicht der Regierung geeignet sind, Stausituationen oder Verkehrskollapse im städtischen Netz zu vermeiden und welche Möglichkeiten ein Ausbau des Angebots des öffentlichen Verkehrs (öV) zur Reduzierung der Anzahl Autos auf der Stadtautobahn während der Instandsetzung bieten kann. Darüber hinaus möchten sie wissen, ob es zwischen den zuständigen kantonalen und städtischen Stellen Absprachen über vorsorgliche Massnahmen zur Verstärkung des öV-Angebots zumindest in Hauptverkehrszeiten gebe und ob sich die Regierung eine Aufklärungskampagne zur Bewerbung eines verbesserten öV-Angebots vorstellen kann.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Stadtautobahn ist Bestandteil der Nationalstrasse A1. Deren Ausbau, Instandsetzung und Betrieb liegt in der Zuständigkeit des Bundesamtes für Strassen (ASTRA). Sie ist die wichtigste Verkehrsachse in der Stadt St.Gallen. Heute fahren täglich über 80'000 Fahrzeuge durch den Rosenbergstunnel – rund ein Viertel mehr als noch vor zehn Jahren – und das ASTRA geht davon aus, dass der Verkehr auf der Stadtautobahn bis ins Jahr 2030 weiter zunimmt.

In Spitzenzeiten stösst die Stadtautobahn auch unter Normalbetrieb immer wieder an ihre Kapazitätsgrenzen. Kleinste Störungen auf der Stadtautobahn führen unmittelbar zu Behinderungen und Staus, die sehr rasch direkte Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf dem städtischen Verkehrsnetz haben. Dies insbesondere auch deshalb, weil rund 85 Prozent des Verkehrs auf der Stadtautobahn im Stadtgebiet startet oder endet. Dem innerstädtischen Verkehrsnetz fehlt die nötige Kapazität, den bei Stausituationen von der Stadtautobahn ausweichenden Verkehr aufzunehmen.

Nach einer Betriebszeit von über 30 Jahren ist eine Instandsetzung der Stadtautobahn notwendig. Das ASTRA hat ein Projekt erarbeitet, mit dem die Stadtautobahn in den Jahren 2021 bis 2026 zwischen Winkeln und Neudorf einschliesslich der Anschlüsse Kreuzbleiche und St.Fiden umfassend instand gesetzt werden soll. Durch die Massnahmen dieses Unterhaltsprojekts, das einen Umfang von rund 500 Mio. Franken hat, kann insbesondere die Nutzungsdauer der bestehenden Infrastruktur verlängert, die Lärmbelastung reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Seit Sommer 2018 werden erste Vorarbeiten ausgeführt und voraussichtlich im Jahr 2021 starten die Hauptarbeiten der ersten Etappe.

In Zukunft sind weitere Unterhaltsmassnahmen an der Stadtautobahn aber auch an wichtigen Achsen des städtischen Verkehrsnetzes notwendig. Eine langfristige Lösung für die verkehrlichen Herausforderungen in St.Gallen kann nur der Bau einer dritten Röhre für die Stadtautobahn mit einem zusätzlichen Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg bringen.

Da das Verkehrssystem in der Stadt St.Gallen bereits heute stark ausgelastet bzw. in bestimmten Spitzenzeiten bereits kurzzeitig überlastet ist, besteht die Gefahr, dass Kapazitätsbeschränkungen aufgrund der Unterhaltsmassnahme auf der Stadtautobahn spürbare Auswirkungen auf das Verkehrssystem haben. Der Kanton befindet sich deshalb bezüglich flankierender Massnahmen zum Unterhaltsprojekt auf der Stadtautobahn in engem Austausch mit den zuständigen Stellen des ASTRA.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Da das Verkehrssystem in der Stadt St.Gallen bereits heute stark ausgelastet bzw. in gewissen Zeiten überlastet ist, werden die Kapazitätsbeschränkungen aufgrund der Unterhaltsmassnahme auf der Stadtautobahn spürbare Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem in der Stadt St.Gallen haben. Es ist zu erwarten, dass sich während einzelnen Sanierungsetappen die Stauhäufigkeit insbesondere während den Hauptverkehrszeiten auf der Stadtautobahn und durch Ausweichverkehr auch in der Stadt erhöhen wird.

Der Ausweichverkehr wird sich auf das lokale Strassennetz ausbreiten. Busse werden dadurch behindert, was zu Fahrplanstabilitätsproblemen führt und die Attraktivität des öV schmälert. Bei Buslinien, die diesen Bereich befahren, ist davon auszugehen, dass sich die Situation während der Bauphase zu den morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen weiter verschärfen und der fahrplanmässige Betrieb beeinträchtigt wird.

2. Die Projektverantwortung wie auch die Kosten für die Sanierung der Stadtautobahn trägt das ASTRA. Die zuständigen kantonalen Stellen stehen zur Sicherstellung einer bestmöglichen Koordination an den Schnittstellen zum untergeordneten Strassennetz (z.B. notwendige Belagsarbeiten) in engem Kontakt mit den zuständigen Stellen des ASTRA. Die aktuelle Umsetzplanung des ASTRA sieht vor, die Instandsetzungsarbeiten möglichst ausserhalb der stark belasteten Verkehrszeiten hauptsächlich in den Nachtstunden vorzunehmen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Leistungsfähigkeit der Stadtautobahn während den Werkzeiten bestmöglich erhalten bleibt. Einzige der Regierung bisher bekannte Ausnahme ist eine Sanierungsetappe, in der zwischen Winkeln und dem Anschluss Kreuzbleiche während der Bauphase die Sperrung eines Fahrstreifens und damit eine Reduktion auf zwei Fahrstreifen vorgenommen werden muss. Für diese Phase sieht das ASTRA Massnahmen zur Zufahrtsdosierung im Gebiet Einfahrt Winkeln vor, um den Verkehrsfluss auf der Stadtautobahn sicherzustellen.

Das ASTRA sieht für das gesamte Instandsetzungsprojekt eine Kommunikationskampagne vor, um mit gezielter Aufklärung und Information eine Verlagerung des Verkehrs zu erreichen. Damit sollen Verkehrsverlagerungen aus den Spitzenstunden in die Randzeiten, vom Auto auf den öV und den Fuss- und Veloverkehr sowie eine Vermeidung von nicht notwendigen Fahrten erreicht werden.

Beim strassengebundenen öV (Busse) prüft das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) zusammen mit der Stadt St.Gallen und den umliegenden Gemeinden den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge, um bei überlastetem Strassennetz Folgezeitverspätungen zu verkleinern oder zu vermeiden. Zusätzlich werden auch alternative Busführungen geprüft. So wird zum Beispiel das Führen des Busses von Herisau nach St.Gallen über den Kalkofenweg und die Gübsenstrasse geprüft, um so einen allfällig eintretenden Rückstau von der Autobahneinfahrt Winkeln Richtung Herisau zu umfahren und damit Verlustzeiten der Busse zu vermeiden. Zudem soll weiterhin an allen relevanten Lichtsignalanlagen der strassengebundene öV bevorzugt werden.

3. Einzelne Bahnkorridore verfügen bereits heute über ein attraktives öV-Angebot, so beispielsweise die Strecke zwischen St.Gallen und Herisau mit fünf Zügen je Stunde, wovon vier einen Viertelstundentakt bilden. Zusätzliche Angebote auf diesem Korridor generieren für die Kundinnen und Kunden nur wenig Mehrwert, verursachen jedoch hohe Mehrkosten und sind zudem aufgrund der beschränkten Infrastruktur nicht realisierbar. Die Züge des bestehenden Angebots zwischen St.Gallen und Herisau werden aber falls nötig mit zusätzlichen Wagen oder Kompositionen verstärkt.

Auf den Bahnkorridoren zwischen St.Gallen und Gossau-Wil sowie Rorschach-Rheintal verkehren während der Bauphase bis zu sechs Züge je Stunde und Richtung. Der Kanton St.Gallen hat gegenüber dem zuständigen Bundesamt für Verkehr beantragt, die zeitliche Staffelung der Abfahrten zu verbessern und zusätzliche Trassenkapazitäten zu prüfen. Das Bundesamt für Verkehr hat aber die Anträge mit Hinweis auf die ausgelastete Schieneninfrastruktur abgelehnt. Dafür soll aber auch auf diesen Strecken die Kapazität des bestehenden Angebots falls nötig mit zusätzlichen Wagen oder Kompositionen nachfragegerecht angepasst werden.

4. Nebst den bereits aufgeführten Absprachen zwischen den zuständigen Stellen des Bundes, des Kantons, der Stadt St.Gallen und der umliegenden Gemeinden über mögliche bauliche, betriebliche und organisatorische Entlastungsmassnahmen wurde auch mit dem Ostwind-Tarifverbund über mögliche Massnahmen im Tarifbereich diskutiert. Der Ostwind-Tarifverbund prüft aktuell mögliche und wirksame Massnahmen im Tarifbereich.
5. Auf Initiative des ASTRA wird der Tarifverbund Ostwind (in Absprache mit dem kantonalen und dem städtischen Tiefbauamt) eine Marketingkampagne erarbeiten, welche die betroffene Bevölkerung zum Umstieg auf den öV motivieren soll. Für die Zeit der Instandsetzung der Stadtautobahn soll betroffenen Firmen zudem vermehrt das Ostwind-Jobticket angesprochen werden. Die Wirkung solcher Marketingmassnahmen und Aufklärungskampagnen ist jedoch erfahrungsgemäss eher gering. So hat der Kanton Schaffhausen im Zusammenhang mit den Verkehrsbehinderungen beim Bau des Galgenbucktunnels in Kooperation mit dem früheren Tarifverbund Flextax mehrere gross angelegte Kampagnen durchgeführt mit dem Ziel, vermehrt Pendlerinnen und Pendler zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu motivieren.