

Winterthur/St.Gallen, 7. März 2019

Medienmitteilung

Engpassbeseitigung St.Gallen Bestvariante für Zubringer Güterbahnhof erarbeitet

Das Bundesamt für Strassen ASTRA, die Kantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden, die Stadt St.Gallen und die Gemeinde Teufen haben sich auf eine Bestvariante für den Zubringer Güterbahnhof und auf die Grundsätze des Kostenteilers zwischen Bund und Region geeinigt. Auf dieser Grundlage das ASTRA und der Kanton St.Gallen die weiteren Planungsarbeiten für das Teilprojekt «Zubringer Güterbahnhof» in Angriff.

Heute fahren täglich über 80'000 Fahrzeuge durch den Rosenbergtunnel. Das ist ein Viertel mehr als vor zehn Jahren. Damit stösst die Autobahn in Spitzenzeiten an ihre Kapazitätsgrenzen. Bis 2030 gehen die entsprechenden Prognosen von einer weiteren Zunahme des Verkehrs und der Stauzeiten aus.

3. Röhre Rosenberg geplant

Um diesen Engpass zu beheben und der weiteren Verkehrsentwicklung gerecht zu werden, plant das Bundesamt für Strassen ASTRA den Bau einer dritten Tunnelröhre beim Rosenberg. Als Grundlage für die Projektierung hat im vergangenen Jahr bereits eine geologische Erkundung des Baugrunds stattgefunden.

Der Bau der dritten Röhre bedingt auch, die heutigen Pannestreifen zwischen den Anschlüssen St.Fiden und Neudorf zu Fahrspuren umzunutzen (permanente Pannestreifenumnutzung PUN). Dies ermöglicht die Erweiterung der Autobahn auf durchgängig drei Fahrspuren je Fahrtrichtung in diesem Abschnitt.

Zubringer Güterbahnhof als Entlastung

85 Prozent der Autofahrten starten oder enden im Stadtgebiet. Deshalb lassen Staus auf der Autobahn auch das innerstädtische Verkehrsnetz zusammenbrechen: Diesem fehlt die nötige Kapazität, den ausweichenden Verkehr aufzunehmen. Lösungen, die ausschliesslich die Kapazität der Autobahn erhöhen, greifen deshalb zu kurz. Mit dem Teilprojekt «Zubringer Güterbahnhof» soll daher auch das städtische Strassennetz vom Verkehr entlastet werden. Mit der sogenannten Zweckmässigkeitsbeurteilung haben die Projektbeteiligten nun die Bestvariante für den Zubringer erarbeitet.

Bestvariante mit unterirdischem Kreisell

Der Zubringer Güterbahnhof setzt sich gemäss Bestvariante aus dem Tunnel Feldli und einem unterirdischen Kreisell zusammen, von dem der Tunnel Liebegg und die



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

Kanton St.Gallen



Appenzell Ausserrhoden

st.gallen

GEMEINDE TEUFEN

Anschlüsse an die Stadt abgehen. Der Tunnel Feldli schafft eine Verbindung zwischen der Autobahn und dem Güterbahnhof und ist mit zwei Tunnelröhren mit je zwei Spuren geplant. Im Areal Güterbahnhof mündet der Tunnel Feldli in den unterirdischen Kreisel. Vom Kreisel sind Aus- und Einfahrten in die Geltenwilenstrasse und die Oberstrasse vorgesehen. Weiter soll der Tunnel Liebegg zwischen der Liebegg (Gemeinde Teufen, Kanton Appenzell Ausserrhoden) und dem unterirdischen Kreisel das städtische Verkehrsnetz und die Quartiere vom Durchgangsverkehr entlasten. Der Tunnel Liebegg ist mit je einer Spur stadtein- und stadtauswärts in einer Tunnelröhre geplant.

Generelle Projekte gestartet

Für die dritte Röhre Rosenbergstunnel sowie den Tunnel Feldli und den Kreisel des Zubringers Güterbahnhof erarbeitet das ASTRA die Generellen Projekte. Über die Generellen Projekte entscheidet der Bundesrat voraussichtlich bis 2022 respektive 2025. Die weiteren Projektteile des Zubringers Güterbahnhof – die Anschlüsse an das städtische Netz und der Tunnel Liebegg – liegen in der Zuständigkeit des Baudepartementes des Kantons St.Gallen und werden in enger Abstimmung mit dem ASTRA sowie mit dem Kanton Appenzell Ausserrhoden, der Stadt St.Gallen und der Gemeinde Teufen weiter geplant. Der nächste Schritt ist die Erstellung eines Vorprojekts, das voraussichtlich bis 2021 vorliegt.

Grundsatzeinigung bei den Kosten

Die Kosten für die dritte Tunnelröhre und die Pannestreifenumnutzung (PUN) zwischen den Anschlüssen St.Fiden und Neudorf werden vollständig vom Bund getragen. In der Botschaft «Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP)», die der Bundesrat im vergangenen September zuhänden des Parlaments verabschiedet hat, sind entsprechend 1,144 Milliarden enthalten. Auf die Region entfällt ein Anteil von 150 bis 200 Millionen Franken. Die Kostengenauigkeit beträgt zum jetzigen Zeitpunkt +/- 30 Prozent. Im Verlauf der weiteren Projektierung werden die Kosten präzisiert. Der Kostenteiler innerhalb der Region wird in einem nächsten Schritt mit dem Vorprojekt erarbeitet.

Klare Vorteile gegenüber heutigem Zustand

Das Gesamtprojekt Engpassbeseitigung St.Gallen verflüssigt den Verkehr sowohl auf der Autobahn als auch in der Stadt und verbessert die regionale Erreichbarkeit. Die neue unterirdische Linienführung zum Autobahnanschluss ist kürzer, was sich positiv auf die Reisezeit und die Belastung in der Stadt auswirkt. Indem ein grosser Teil des Transitverkehrs unterirdisch abgewickelt wird, reduziert sich der Verkehr an der Oberfläche und verschafft dem öffentlichen Verkehr wie auch dem Fuss- und Veloverkehr mehr Platz. Mit der hauptsächlich unterirdischen Führung der neuen Strassen und Anschlüsse bleibt die Entwicklung des Güterbahnhofsareals möglich.

