

4. Ein Projekt über mehrere Jahrzehnte

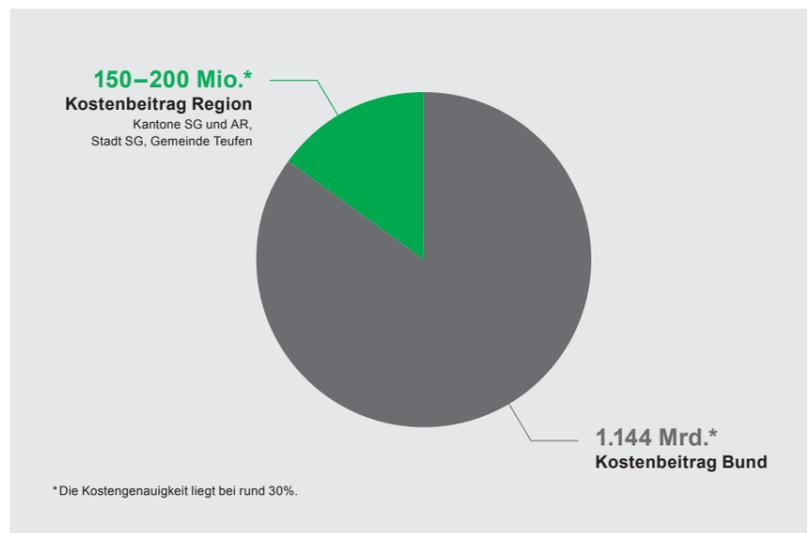
Die Bedeutung der Engpassbeseitigung zeigt sich in ihrer Projektdauer. Rund 20 Jahre braucht es für die Planung und Umsetzung. Von folgendem, unverbindlichen Zeitplan wird ausgegangen:



5. Kosten

Der finale Kostenteiler ist derzeit noch nicht geregelt. Dieser wird mit den Generellen Projekten abschliessend erarbeitet und mit der Genehmigung der Generellen Projekte durch den Bundesrat bewilligt.

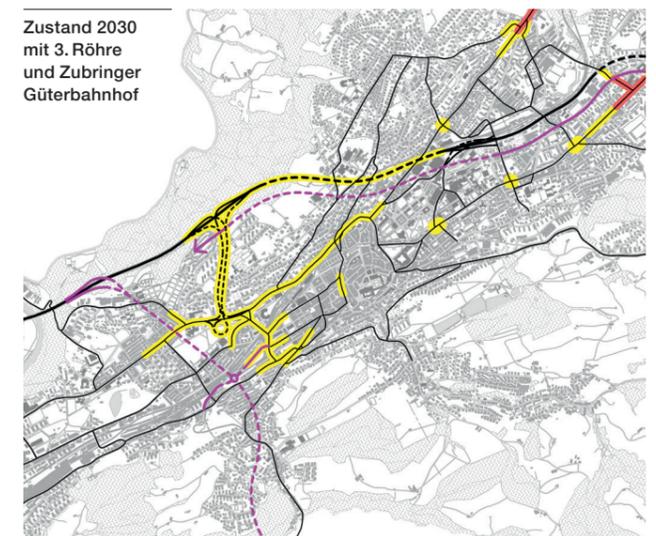
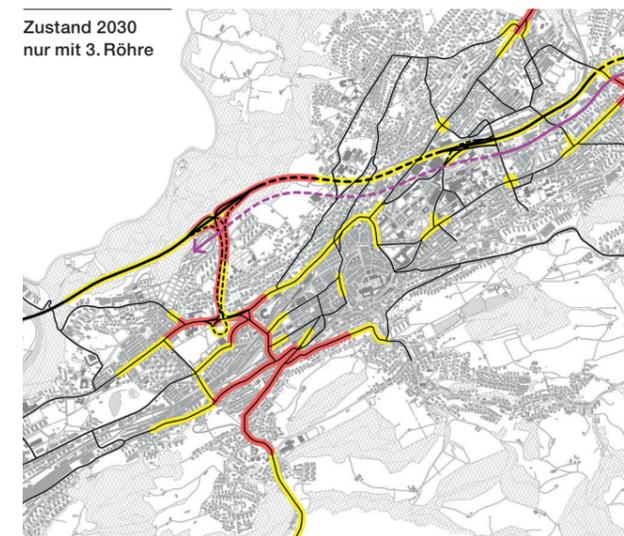
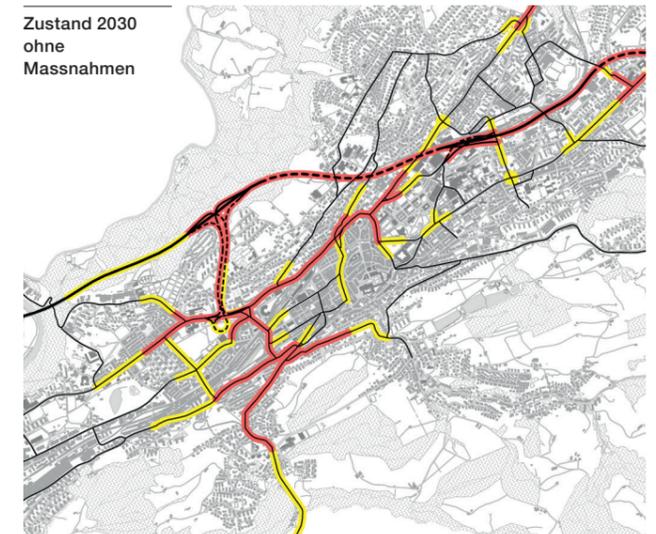
Mit Festlegung der Bestvariante für den Zubringer Güterbahnhof wurden jedoch die Grundsätze des Kostenteilers definiert. Der Bund trägt die Kosten für die 3. Röhre Rosenbergstunnel, die Pannenstreifenumnutzung (PUN), das Projekt Tunnel Feldli und den Kreisell. Die Region – das heisst die Kantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhodens, die Stadt St.Gallen und die Gemeinde Teufen – kommt für die Kosten der Anschlüsse an die Stadt und den Tunnel Liebegg auf.



1. Ausgangslage

Heute fahren täglich über 80'000 Fahrzeuge durch den Rosenbergstunnel – rund ein Viertel mehr als vor zehn Jahren. In Spitzenzeiten stösst die Autobahn an ihre Kapazitätsgrenzen. Kleinste Störungen auf der Autobahn führen zu Behinderungen und Staus. Zudem rechnet das Bundesamt für Strassen ASTRA, dass der Verkehr bis 2030 weiter zunimmt. Die Experten von Bund und Kanton sind sich einig: Um den Engpass auf der Autobahn zu beheben, ist der Bau einer 3. Röhre zwingend notwendig.

85 Prozent der Autofahrten auf der Autobahn starten oder enden im Stadtgebiet. Behinderungen und Staus auf der Autobahn lassen deshalb auch das innerstädtische Verkehrsnetz zusammenbrechen. Diesem fehlt die nötige Kapazität, den ausweichenden Verkehr aufzunehmen. Mit dem Zubringer Güterbahnhof soll das städtische Verkehrsnetz vom Verkehr entlastet werden.



www.zubringer-gueterbahnhof.ch

● Mittlere Stauwahrscheinlichkeit
 ● Grosse Stauwahrscheinlichkeit

2. Projekt

Die Engpassbeseitigung St.Gallen setzt sich aus drei Teilprojekten zusammen. Geplant sind eine 3. Röhre Rosenberg-tunnel, der Zubringer Güterbahnhof und eine permanente Pannestreifenumnutzung.

2.1 3. Röhre Rosenberg

Heute stehen am Rosenberg zwei Tunnelröhren mit insgesamt vier Fahrspuren zur Verfügung. Diese beiden 1987 erbauten Röhren müssen ab ca. 2037 nacheinander umfassend saniert werden. Diejenige Röhre, die gerade saniert wird, muss während dieser Arbeiten komplett für den Verkehr gesperrt werden. Da die jeweils verbleibende Röhre in dieser Zeit nicht den gesamten Verkehr aufnehmen könnte, muss für die Sanierung der bestehenden Röhren zuerst eine neue 3. Röhre gebaut werden.

Mit dem Bau einer solchen 3. Röhre kann die Sanierung schrittweise ausgeführt werden: Während die bestehenden Tunnels nacheinander saniert werden, fliesst der jeweilige Verkehrsstrom durch den verbleibenden Tunnel und den neuen Tunnel. Nach Fertigstellung der Sanierungsmassnahmen und mit der Inbetriebnahme des Zubringers Güterbahnhof kann die 3. Röhre für die Engpassbeseitigung (Kapazitätserweiterung auf 7 Spuren in den Tunnel) genutzt werden. Für die Planung und Umsetzung dieser 3. Tunnelröhre ist das Bundesamt für Strassen ASTRA zuständig.

2.2 Permanente Pannestreifenumnutzung (PUN)

Der Bau der 3. Röhre Rosenberg-tunnel bedingt, die heutigen Pannestreifen zwischen St.Fiden und Neudorf zu Fahrspuren umzunutzen. Für die Planung und Umsetzung dieses Teilprojektes ist das Bundesamt für Strassen ASTRA zuständig.

2.3 Zubringer Güterbahnhof

Die Projektpartner haben sich auf eine Bestvariante für die Umsetzung des Zubringers Güterbahnhof geeinigt. Der Zubringer ist ein Teilprojekt des Gesamtprojektes Engpassbeseitigung St.Gallen des Bundesamtes für Strassen ASTRA.

Die Kapazitätserweiterung durch die 3. Röhre Rosenberg-tunnel (insgesamt 7 Fahrspuren) kann die volle verkehrliche Wirkung nur entfalten, wenn der Zubringer Güterbahnhof realisiert wird. Deshalb ist er ein wichtiger Bestandteil des Gesamtprojektes. Der Zubringer Güterbahnhof schafft eine zusätzliche Strassenverbindung zwischen der Autobahn und dem Güterbahnhof und entlastet damit das städtische Verkehrsnetz.

Der Zubringer Güterbahnhof setzt sich aus dem Tunnel Feldli, einem unterirdischen Kreisell, dem Tunnel Liebegg und den Anschlüssen an die Stadt zusammen.

Tunnel Feldli

Zwei Tunnelröhren mit je zwei Spuren führen von der Autobahn zum Güterbahnhof und enden in einem unterirdischen Kreisell.

Unterirdischer Kreisell mit Anschlüssen an die Stadt

Vom Kreisell sind Ein- und Ausfahrten auf die Geltenwilenstrasse und (via Güterbahnhofstrasse) in die Oberstrasse sowie zum Tunnel Liebegg vorgesehen.

Tunnel Liebegg

Der Tunnel Liebegg erstreckt sich vom unterirdischen Kreisell bis zur Liebegg. Die Tunnelröhre mit je einer Spur stadtein- und auswärts entlastet das städtische Verkehrsnetz und die Quartiere vom Durchgangsverkehr.

Für die Planung des Tunnels Feldli und des unterirdischen Kreisells ist das Bundesamt für Strassen ASTRA zuständig. Die weiteren Projektteile des Zubringers Güterbahnhof – die Anschlüsse an das städtische Netz und der Tunnel Liebegg – liegen im Zuständigkeitsbereich 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 geplant.

3. Nutzen

Von der Realisierung des Zubringers Güterbahnhof profitieren alle:



Schneller am Ziel: Die neue unterirdische Linienführung zum Autobahnanschluss ist nicht nur weniger von Stau betroffen, sie ist auch kürzer. Das führt zu einer spürbar kürzeren Reisezeit.



Weniger Lärm, sauberere Luft: Weniger Staus und kürzere, grösstenteils unterirdische Fahrten wirken sich positiv auf die Lärm- und Luftbelastung aus.



Mehr Platz für ÖV, Velo und Fussgänger:

Ein grosser Teil des Durchgangsverkehrs wird unterirdisch abgewickelt. Damit bekommen der öffentliche und der Fuss- und Veloverkehr auf dem Stadtgebiet mehr Platz.



Quartiere nachhaltig entlasten: Nebst mehr Platz bieten sich neue Chancen für eine nachhaltige Stadtentwicklung rund um das Güterbahnhofsareal.



Bestes Kosten-/Nutzenverhältnis: Es wird diejenige Variante mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis weiterverfolgt.



Für die nächste Generation: Dank der frühen Problemerkennung und der umsichtigen Planung kann auch die nächste Generation auf funktionierende Infrastrukturen bauen.



Für die ganze Region: Die beteiligten Projektpartner treiben das Projekt gemeinsam voran. Mit der Realisierung verbessert sich die regionale Erreichbarkeit merklich.



Sicherer unterwegs: Das Projekt verlagert einen Teil des Verkehrs von Innerorts- auf Autobahnstrecken. Dadurch gibt es weniger Unfälle.

