



Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Antwort der SP Stadt St.Gallen

Sehr geehrte Frau Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Die SP der Stadt St.Gallen bedankt sich für die Einladung zur Vernehmlassung.

Die folgende Stellungnahme beschränkt sich im Wesentlichen auf den Ausbauschnitt im Raum St.Gallen (3. Röhre Rosenbergstunnel inkl. Spange Güterbahnhof) mit Fokus auf die Spange Güterbahnhof.

Grundsätzliche Überlegungen

Die SP der Stadt St.Gallen lehnt die Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen durch die Spange Güterbahnhof ab. Es sprechen sowohl verkehrspolitische, ökologische wie auch städtebauliche Gründe dagegen. In ihrer Summe stellen die Pläne eine Überverteilung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gegenüber dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr dar und verhindern somit die Förderung zukunftsfähiger Verkehrsträger. Die Spange Güterbahnhof würde die St.Galler Innenstadt mit erheblichem Mehrverkehr belasten. Bereits angestossene Massnahmen zur Verkehrsreduktion würden sabotiert und Umlagerungsziele für Jahrzehnte verhindern – mit erheblichen Kosten für die Bevölkerung und die Umwelt.

Zerstörung eines zentralen innerstädtischen Entwicklungsgebiets

Das Güterbahnhofsareal ist eines der wichtigsten, zentrumsnahen Entwicklungsgebiete in der St. Galler Innenstadt. Gemäss städtischem Richtplan steht das Areal mit einer Fläche von mehr als zwei Hektaren als Standort für eine Neunutzung und Umstrukturierung zur Verfügung. Das Gebiet soll mit Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen als Teil des Stadtzentrums mit hoher Dichte gemischt genutzt werden. Auch soll ein neuer grösserer öffentlicher Platz und Raum für die Kultur angelegt werden. Dass nun ein grosser Teil des Areals für einen Autobahnanschluss verbaut werden soll, ist aus städtebaulicher Sicht untragbar und widerspricht der Zielsetzung, St.Gallen als lebenswerte, urbane Stadt zu stärken. Darüber hinaus blockiert die Umsetzungsphase eine Entwicklung des Gebiets für Jahrzehnte.

Mehrverkehr und neue Emissionen

Neue Strassen wecken neue Mobilitätsbedürfnisse und führen bewiesenermassen zu Mehrverkehr und zu Verkehrsverlagerungen, da sie den individuellen Bewegungsradius vergrössern, was als



bequem und als zusätzliche Qualitätssteigerung aufgefasst wird. Aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht entstehen durch den Anschluss neue Engpässe an anderen Orten im Zentrum von St.Gallen, etwa im Bereich der St.Leonhard-Brücke / St.Leonhard-Strasse. Diese Orte müssten im Zuge der neuen Verkehrsführungen zwingend um- und ausgebaut werden, etwa mit zusätzlichen Fahrspuren, wozu jedoch der benötigte Raum fehlt.

Der unvermeidliche innerstädtische Mehrverkehr aufgrund der Attraktivitätssteigerung für den MIV ruft verstärkte Umweltemissionen hervor (Lärm und Aussendung von Schadstoffen), welche Wohn- und Freizeitgebiete zusätzlich negativ beeinflussen. Die Grossbaustelle, besonders die Tunnelbereiche, welche grossteilig im Tagebau realisiert werden müssen, werden das Stadtbild mindestens zehn Jahre lang einschneidend prägen und einen massiven Bau- und Lastwagenverkehr nach sich ziehen. Unklar ist auch, wo der massive Aushub deponiert werden soll. Bekanntlich neigt sich die Kapazität der Deponien in der Umgebung dem Ende zu und neue sind schwer zu finden.

Widerspruch zu den städtischen Verkehrszielen

Die Pläne zur Spange Güterbahnhof widersprechen grundlegend den Zielen der städtischen Umweltpolitik, die mehrfach durch die St.Galler Stimmbevölkerung bestätigt wurde.¹ So legt das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung fest, dass die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen ist und dass die Verkehrsmenge des motorisierten Individualverkehrs mit Stichdatum der Annahme der Initiative plafoniert wird. Mit dem in der Vorlage angegebenen Ziel einer Kapazitätserweiterung ist dies nicht vereinbar. Messungen an Zählstellen zeigen, dass das innerstädtische Verkehrsaufkommen seit 10 Jahren stabil ist.²

Durch die noch stärkere Verknüpfung des städtischen und dem kantonalen Strassennetzes mit der Nationalstrasse wird der in der Vorlage postulierte Leidensdruck für die Bevölkerung nicht verringert, sondern im Gegenteil erhöht. Mit dem 2018 eröffneten Ruckhaldetunnel der Appenzeller Bahnen wurde darüber hinaus eine wichtige Grundlage für die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs in der Region gelegt. Ein Ausbau der Strassenkapazitäten sabotiert diese Fortschritte.

Trennung der Teilprojekte

Für die SP der Stadt St.Gallen ist die Verknüpfung der Spange Güterbahnhof mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel in der Vorlage funktional nicht nachvollziehbar. Sie fordert eine Trennung dieser Bauvorhaben, um der zunehmenden Integration des städtischen Verkehrsnetzes mit der Nationalstrasse entgegenzuwirken. Damit könnte ausserdem die Sanierung der Stadtautobahn zügig vorangetrieben werden.

¹ 2020 wurden verbindliche Klimaziele bis ins Jahr 2050 an der Urne deutlich angenommen. Das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung wurde 2010 und 2018 durch die Stimmbevölkerung bestätigt.

² Kanton St. Gallen, Fachstelle für Statistik: Verkehrsaufkommen (motorisiert) an ausgewählten Zählstellen, Stadt St.Gallen, 1983-2020, 2021.



Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die SP der Stadt St.Gallen lehnt die Spange Güterbahnhof generell ab. Die dafür vorgenommene Verkehrsplanung liegt Jahrzehnte zurück. Sie stimmt nicht mehr mit den heutigen verkehrs- und klimapolitischen Zielen überein. Es ist daher auf jegliche Eingriffe im Zusammenhang mit dem Autobahnausbau auf dem Areal Güterbahnhof zu verzichten. Das Projekt verschärft die Verkehrs- und Umweltprobleme in der Stadt und der Region, anstatt diese nachhaltig zu lösen. Insbesondere steht sie dem Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung entgegen. Zudem wird durch das Projekt mit einem massiven Mehrverkehr an ungünstiger Lage gerechnet, was sich negativ auf die Lebensqualität der Stadt auswirkt.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die negativen innerstädtischen Auswirkungen des Ausbaus auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen werden ausgeblendet. Massnahmen zur Verkehrsverminderung, zur Förderung des Öffentlichen und des Langsamverkehrs resp. zur Verkehrsverlagerung werden nicht berücksichtigt. Thematisiert werden einzig Kapazitätserweiterungen für den motorisierten Individualverkehr. Der Ausbau der 3. Röhre Rosenberg ist von der Spange Güterbahnhof zu trennen.

Zu den Fragen 3. Bis 6. nimmt die SP der Stadt St.Gallen nicht Stellung.

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse
SP Stadt St.Gallen

Für Rückfragen

Peter Olibet, Co-Präsident SP Stadt St.Gallen, peter.olibet@gmail.com. 076 517 00 98
Marco Dal Molin, Politischer Sekretär SP Stadt St.Gallen, dalmolin@sp-sg.ch, 071 222 45 85