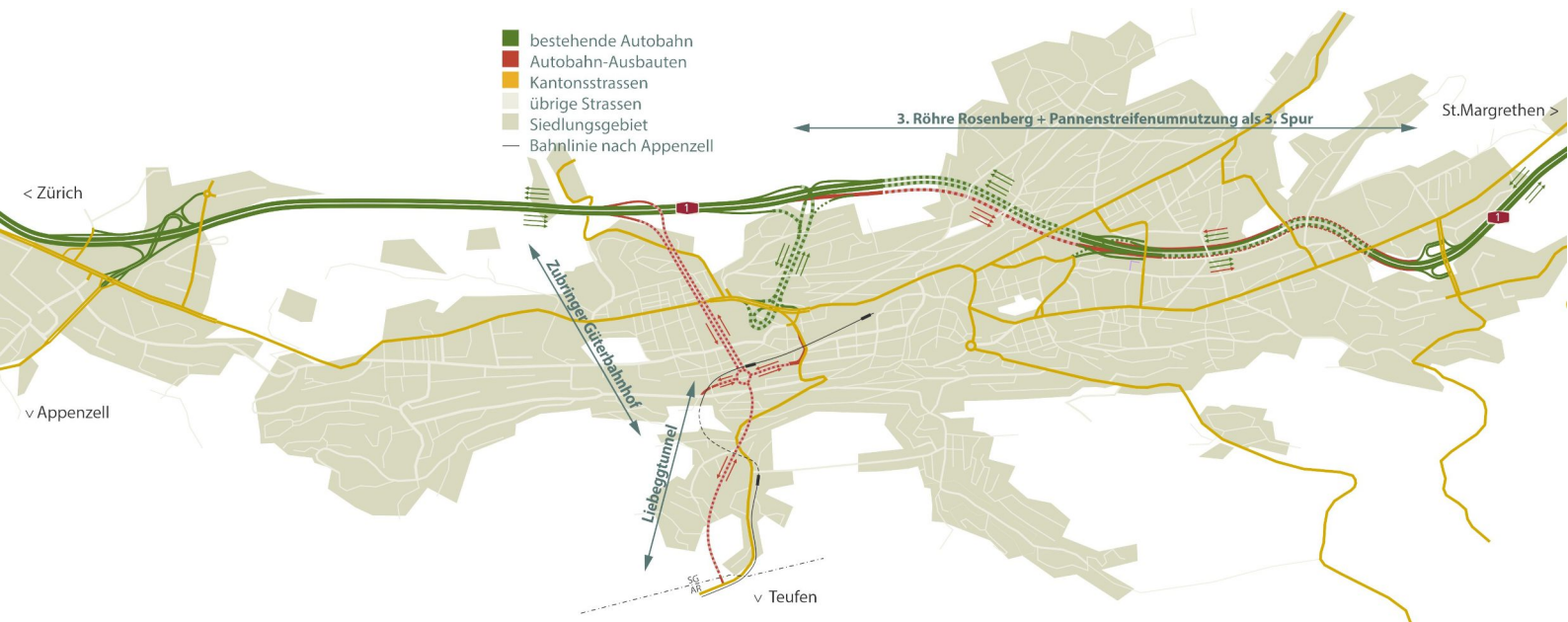


## Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen STEP 2023 A1 Rosenbergtunnel in St.Gallen inkl. Spange Güterbahnhof

Es besteht aus:

1. **N1 Rosenbergtunnel 3. Röhre und Pannestreifenumnutzung (PUN)** auf je 3 Spuren pro Richtung zwischen Rosenbergtunnel und St.Gallen-Neudorf. Dieser Teil wird kaum bekämpft. Kosten gemäss Astra ca. 650 Mio. CHF.
2. **Zubringer Güterbahnhof, genannt «Teilspange» oder «Spange».** Hier handelt es sich um neue Tunnels, parallel zum bestehenden Schorentunnel beim Anschluss St.Gallen-Kreuzbleiche. Der Zubringer endet in einem unterirdischen Kreislauf beim Güterbahnhof. Kosten ca. 600 Mio. CHF. Zusammen mit der 3. Röhre ergibt das die 1.244 Mia. CHF, welche in der Botschaft zur STEP-2023-Vorlage genannt werden.
3. **Liebeggtunnel und zwei Anlusstunnels in die Stadt.** Von diesem Kreislauf führen zwei Ausgänge in die Stadt. Geradeaus wird dieser Zubringer nach Appenzell Ausserrhoden verlängert. Der Liebeggtunnel ist ein kantonales Projekt. Kosten ca. 250 Mio CHF. Ohne die Bundesprojekte wird dieses nicht realisiert.



Für den Zubringer Güterbahnhof und Liebeggtunnel werde zusammen mit dem unterirdischen Kreislauf ca. 850 bis 870 Mio. Franken geschätzt.

Gegen diese «Spange», also Punkt 2 und 3, hat sich der „Verein gegen den Autobahnschluss am Güterbahnhof“ gebildet.

Seine Website: [www.teilspange.ch](http://www.teilspange.ch).

## Hauptgründe für die Ablehnung

An Argumenten gegen das Nebenprojekt „Spange“ mangelt es nicht: [www.teilspange.ch/argumente](http://www.teilspange.ch/argumente)

Neben den klima- und umweltpolitischen sind die wichtigsten:

- **Kosten: ca. 850 Mio CHF für 3,6 km Autobahnzubringer** mit mehrheitlich je 1 Fahrspur pro Richtung ist ziemlich teuer. Die ergibt einen Kilometerpreis von 243'000 Franken. Gut möglich, dass dies die **teuerste Strasse der Welt** werden könnte. Zum Vergleich: die 13,4km lange Limmattalbahn kostet rund 600 Mio. Franken.
- **Der Anschluss des Zubringers Güterbahnhof an die A1 wird nur von und nach Zürich erstellt.** Für die Verkehrsbeziehung Richtung St.Margrethen ist eine Fahrt durch das Stadtzentrum vorgesehen. (Wir rufen die hohen Kosten in Erinnerung!) [teilspange.ch/argumente/51-nur-zuerich](http://teilspange.ch/argumente/51-nur-zuerich)
- **Das St.Galler Stadtparlament lehnt das Projekt ab.** Der neue Autobahnanschluss führt den Verkehr direkt ins Stadtzentrum, selbst jenen, der andere Ziele hat. Das Strassennetz gar nicht in der Lage ist, diesen aufzunehmen. [Der Bundesrat hat](#) den Entscheid des Stadtparlaments zur Kenntnis genommen und indirekt eine Neubeurteilung in Aussicht gestellt, falls die Stadt ihre Position ändert.
- **In einem von Kanton und Stadt St.Gallen in Auftrag gegebenen Bericht** ist die Rede von städtebaulich grossen Herausforderungen, einer hohen Trennwirkung mit Einschränkungen für den öffentlichen Verkehr sowie Velos und Zufussgehende. Die Agglo Regio St.Gallen-Bodensee sieht [Nachteile](#) für den öffentlichen Verkehr.
- **Die neue Strassenverbindung konkurrenziert den vor 3 Jahren eröffneten parallel verlaufenden Ruckhaldetunnel** der Appenzeller Bahnen, mit welchem man den MIV eigentlich reduzieren wollte, direkt. (Seite 47 im [Erläuternden Bericht](#): «Ausschöpfung der Potenziale des öffentlichen Verkehrs: Schlechter eingestuft werden Projekte, die zu einer Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs führen können oder in Gebieten liegen, in denen der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr tief ist. Dort besteht nach Ansicht des Bundesrates ein grösseres Potenzial für eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr.»)
- **Kriterien des Bundes zur Aufnahme in STEP nicht erfüllt.** Der Bund hat in seiner Beurteilung die Engpassbeseitigung St.Gallen aus 3. Röhre Rosenberg, Pannestreifenumnutzung und Zubringer Güterbahnhof Liebegg als Einheit betrachtet. Werden die Indikatoren und Kriterien (ab Seite 46 im [Erläuternden Bericht](#)) jedoch nur für den Zubringer Güterbahnhof Liebegg angewendet, würde dieser klar durchfallen. [teilspange.ch/argumente/59-checkliste](http://teilspange.ch/argumente/59-checkliste)

## Weitere Gründe

- **Das Güterbahnhofareal ist die letzte grosse Brache in Zentrumsnähe.** Eine definitive Nutzung wird durch den Bau der Autobahnausfahrt für lange Zeit blockiert. Ausserdem schränkt die unter- und überirdische Belegung durch Strassen die anderen Nutzungen stark ein.
- **Das vorgesehene Tunnelportal ist an einem städtebaulich schwierigen Ort** im Zentrum vorgesehen. Es müssten Gebäude abgerissen werden. [teilspange.ch/argumente/53-abriss](http://teilspange.ch/argumente/53-abriss)
- **Neue Strassen wecken neue Mobilitätsbedürfnisse.** Entscheidend für die Wahl eines Ziels ist die Zeit, die benötigt wird, um es zu erreichen, nicht die Distanz, die zurückgelegt werden muss. Neue Strassen vergrössern zweifelslos die Verkehrsmenge.
- **Die Baustelle wird das Stadtbild prägen.** Der Tunnelaushub wird ziemlich viel LKW-Verkehr generieren. Einen Bahnanschluss gibt es am vorgesehenen Deponierstandort keinen. [teilspange.ch/argumente/57-10-jahre](http://teilspange.ch/argumente/57-10-jahre)
- **Sicherheit:** Noch 2014 wurde ein unterirdischer Kreislauf durch das Astra aus Sicherheitsgründen und weil er sich mit den Nationalstrassen- und SIA-Normen nicht vereinbaren lässt, abgelehnt. Offenbar stellt das nun kein Problem mehr dar.
- **Der ÖV, im besonderen die S-Bahn,** könnten innerhalb der Agglomeration viel Entlastung bringen. Aus der Botschaft: «Ein erheblicher Teil des Verkehrs auf der N1 ist innerstädtischer Verkehr, der die vier Nationalstrassenanschlüsse benutzt. Entsprechend direkt wirken sich Überlastungen der N1 auf das kantonale und das städtische Strassennetz aus, mit entsprechend negativen Folgen auf die Wohnlichkeit der angrenzenden Siedlungsgebiete und den öffentlichen Verkehr in der Stadt.» Stadt und Kanton sowie alle Parteien von rechts bis links(!) setzten sich bei Bund und SBB für einen Ausbau der S-Bahn auf einen Viertelstundentakt ein. Immerhin hat St.Gallen ausser dem Hauptbahnhof 4 weitere Bahnhöfe auf Stadtgebiet. Eine dazu in Auftrag gegebene Studie zeigte auf, dass dies ohne zusätzliche Ausbauten möglich ist.