Willkommen

Informations- und Dialogveranstaltung zum Projekt Zubringer Güterbahnhof und Liebeggtunnel

30. November 2023

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

www.teilspange.ch

Zubringer Güterbahnhof und Liebeggtunnel, das Projekt

Markus Tofalo, Vorstandsmitglied

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

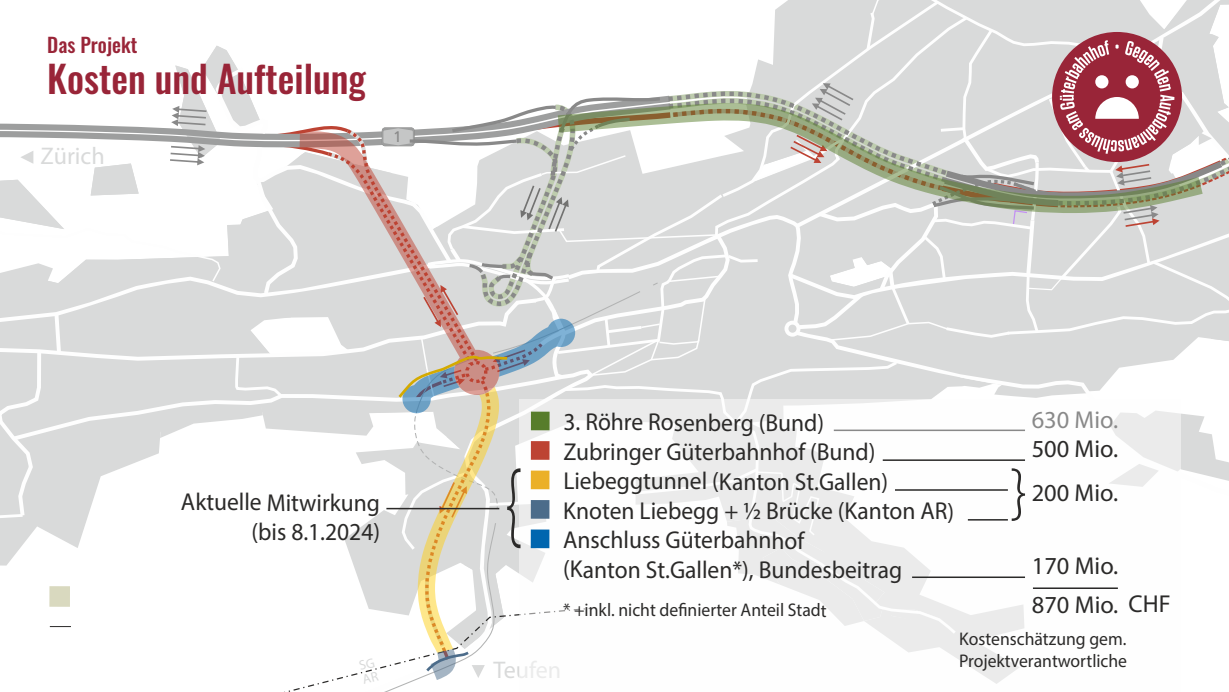
www.teilspange.ch

Das Projekt

Engpassbeseitigung St.Gallen

Das Projekt

Kosten und Aufteilung



3. Röhre Rosenberg (Bund)	630 Mio.
Zubringer Güterbahnhof (Bund)	500 Mio.
Liebeggtunnel (Kanton St.Gallen)	200 Mio.
Knoten Liebegg + ½ Brücke (Kanton AR)	
Anschluss Güterbahnhof (Kanton St.Gallen*), Bundesbeitrag	170 Mio.
	870 Mio. CHF

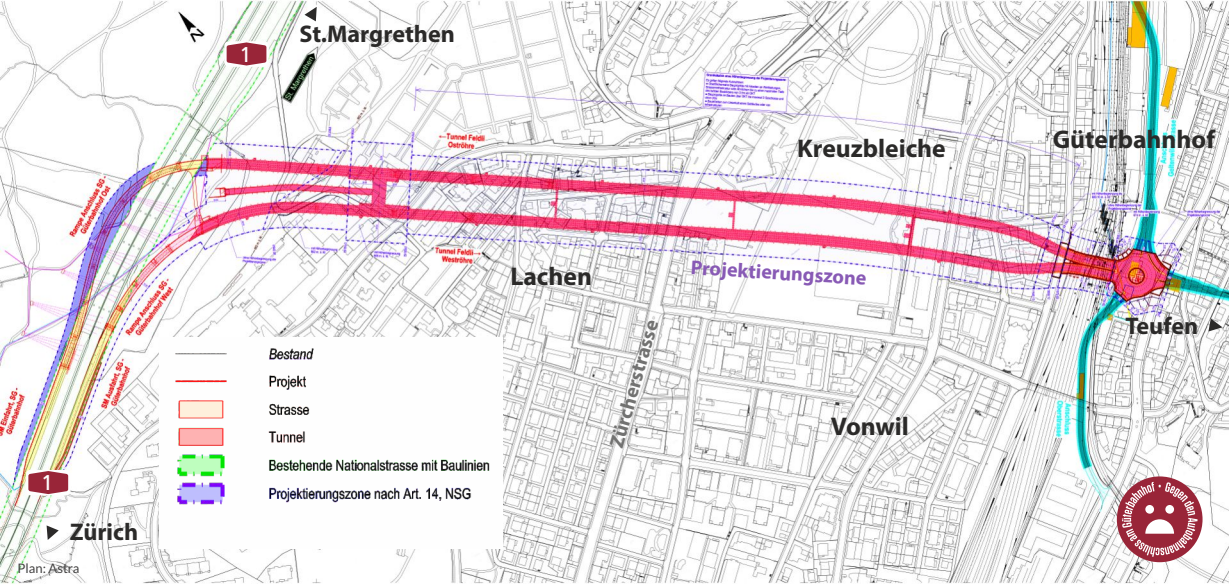
Aktuelle Mitwirkung (bis 8.1.2024)

* +inkl. nicht definierter Anteil Stadt

Kostenschätzung gem. Projektverantwortliche

Das Projekt

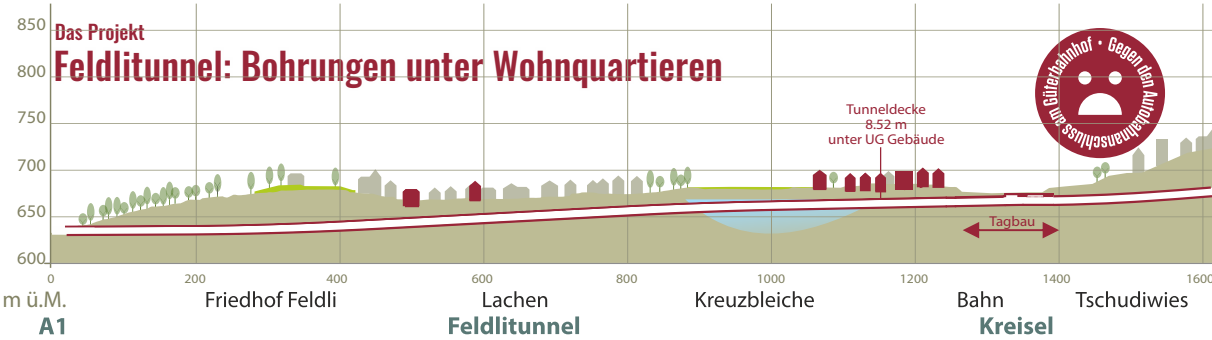
Feldlitunnel, Zubringer Güterbahnhof



Plan: Astra

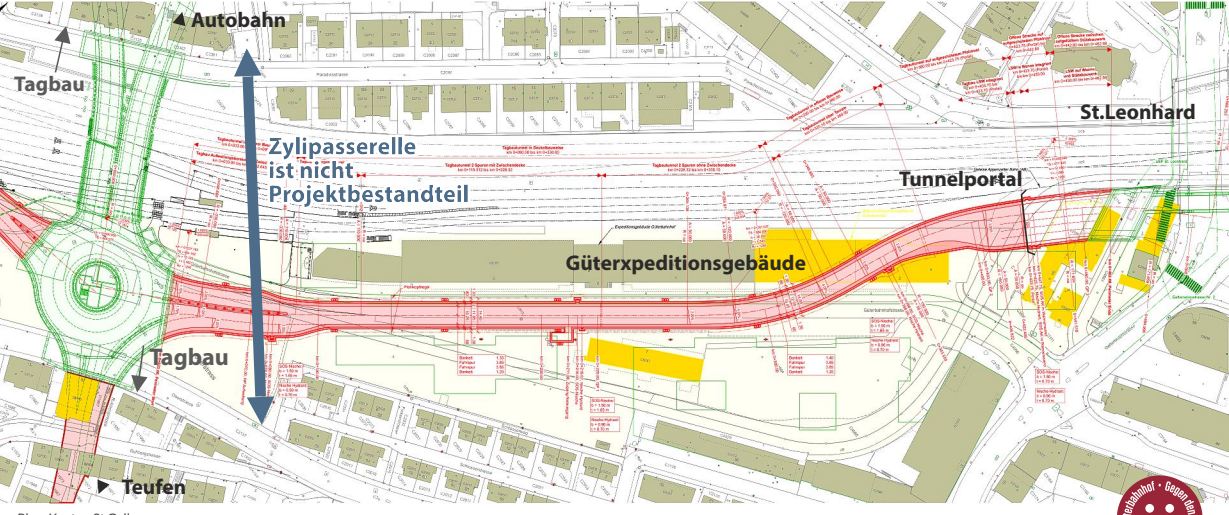
Das Projekt

Feldlitunnel: Bohrungen unter Wohnquartieren



Das Projekt

Güterbahnhof, Tunnel Güterbahnhof Nord

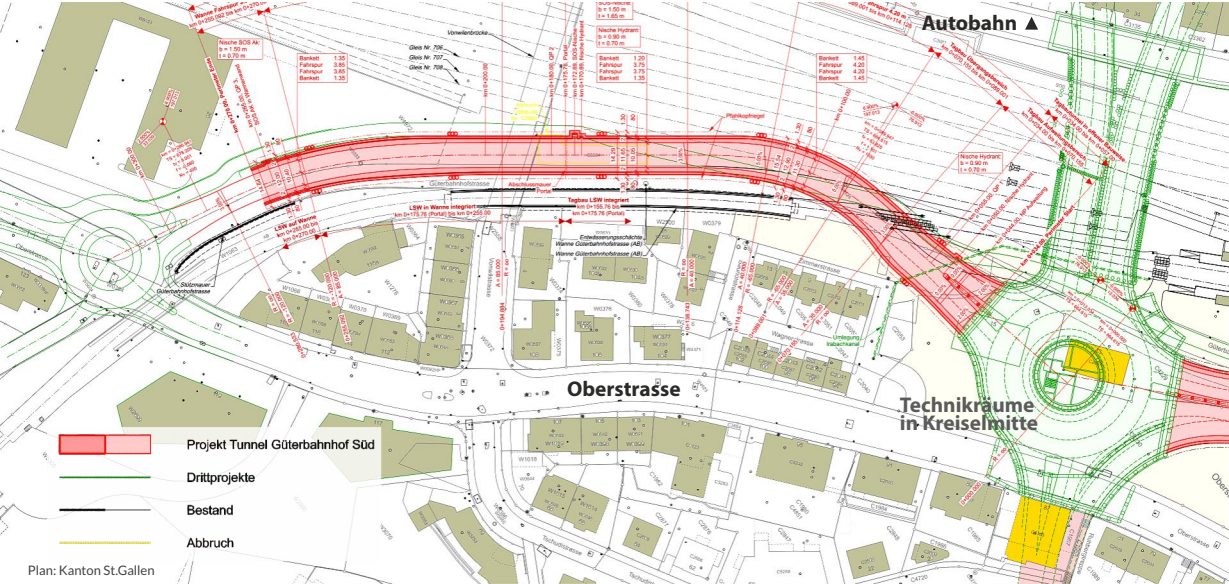


Plan: Kanton St.Gallen

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

Das Projekt

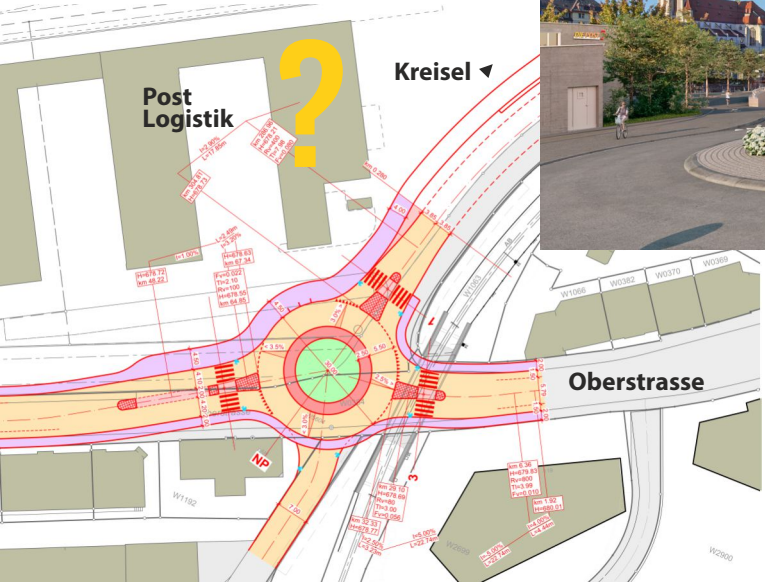
Tunnel Güterbahnhof Süd



Plan: Kanton St.Gallen

Das Projekt

Knoten Oberstrasse

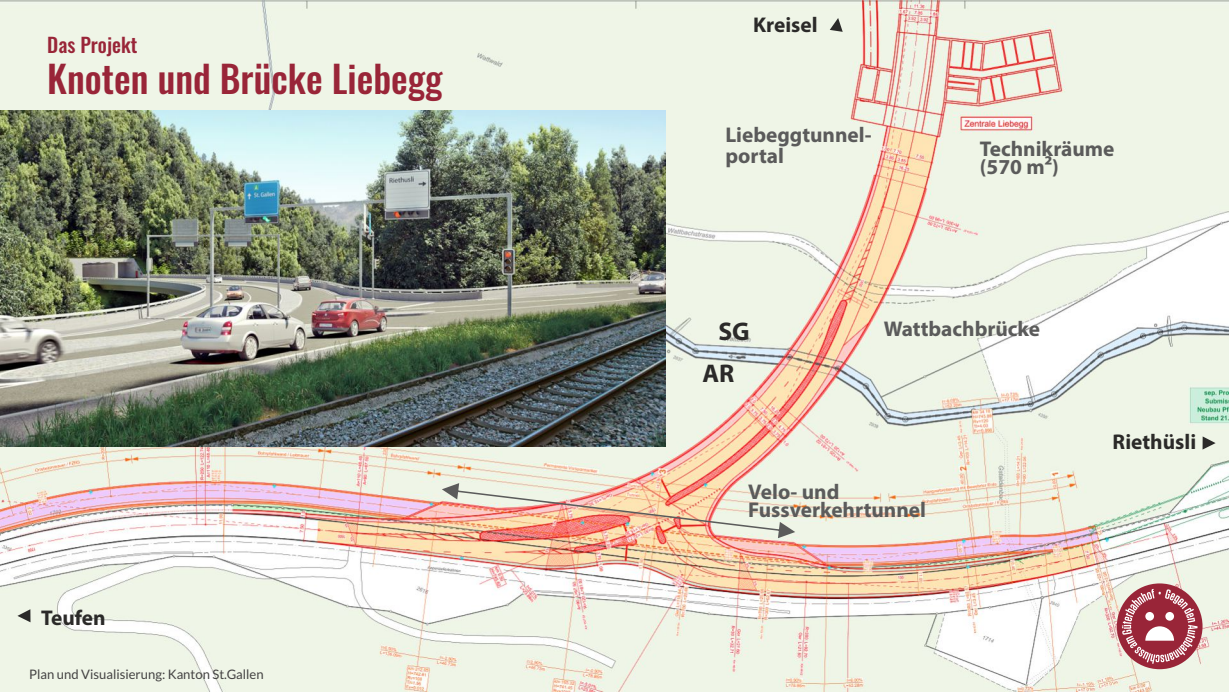


- ZGB: Knoten Oberstrasse
- ZGB: Fahrbahn
- ZGB: Gehweg / Radweg
- ZGB: Bankett befestigt
- ZGB: Kreisel Innenring
- ZGB: Kreisel Mittelinsel
- ZGB: Leitinsel

Plan und Visualisierung: Kanton St.Gallen

Das Projekt

Knoten und Brücke Liebegg



Plan und Visualisierung: Kanton St.Gallen

Das Projekt

Knoten St.Leonhard-Brücke

▲ Zürcher Strasse

St.Leonhard-Brücke
5.40 m breiter

Fahrbahn
Jetzt

Gebäude Abbruch

Zentrum ▶

Güterxpeditionsgebäude

◀ Kreisel

Güterbahnhofstrasse

Bahnhofstrasse

Lerchenfeldstrasse

Vadianstrasse

Gegner des Autobahnanschlusses am Güterbahnhof

Plan: Kanton St.Gallen

Das Projekt

Knoten St-Leonhard-Brücke

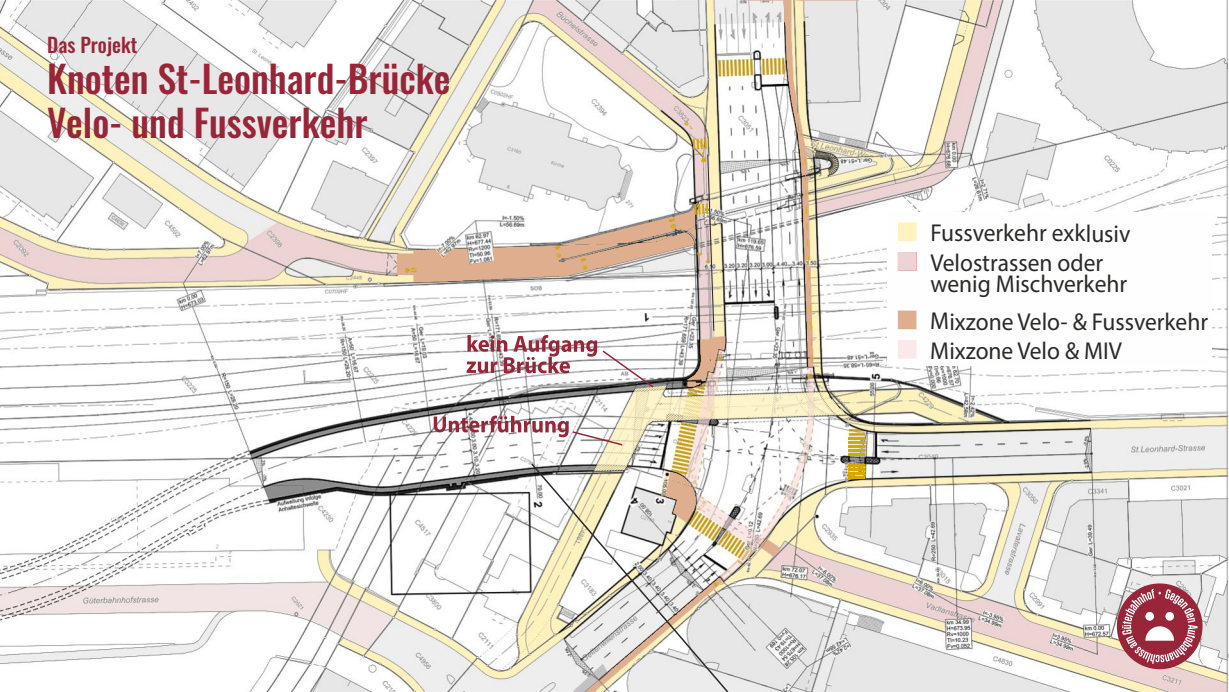
Visualisierung: Kanton St.Gallen

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

Plan: Kanton St.Gallen

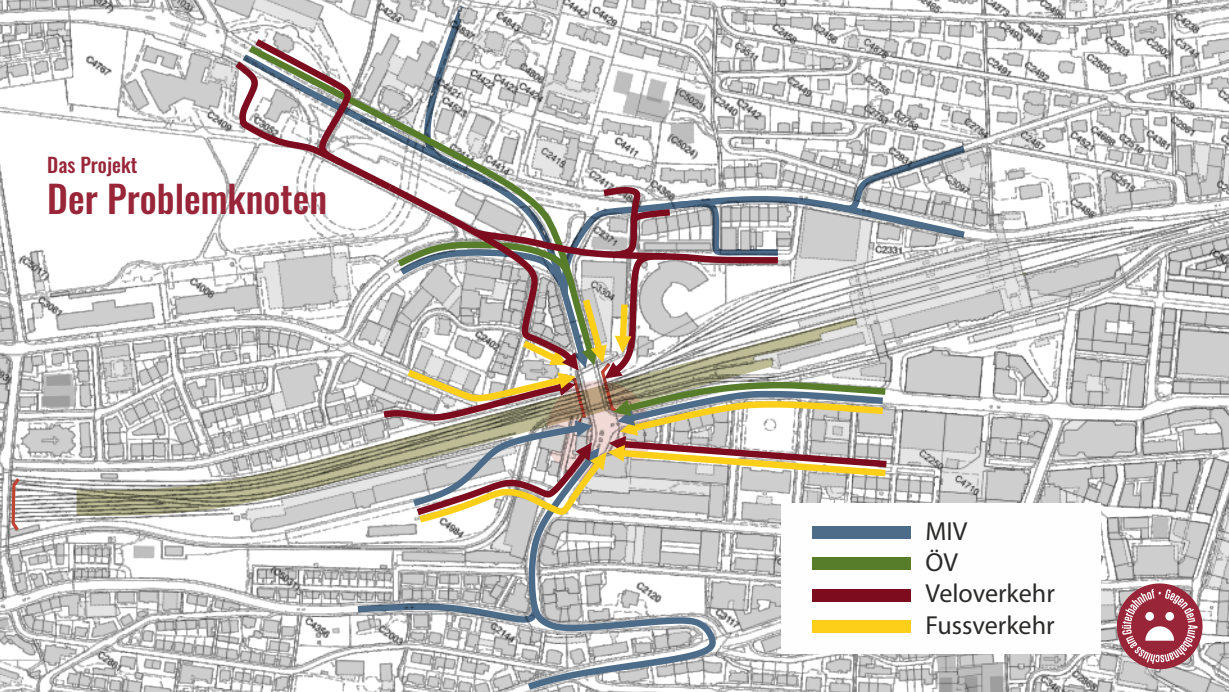
Das Projekt

Knoten St-Leonhard-Brücke Velo- und Fussverkehr



Das Projekt

Der Problemknoten



Das Projekt

Gebäudeabbrüche

Gegen den Autobahnanschluss an Güterbahnhof

www.teilspange.ch

Das Projekt

10 Jahre Baustelle

* Visualisierung von Kanton und Stadt St.Gallen

Das Projekt

Aushubdeponie Mörschwil-Wisental

Gegen den Autobahnanschluss an Güterbahnhof

www.teilspange.ch

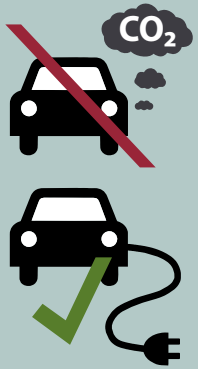
Denkfallen

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

www.teilspange.ch

Denkfalle 1

Das Projekt schadet dem Klima nicht – der CO_2-Ausstoss wird nicht ansteigen.



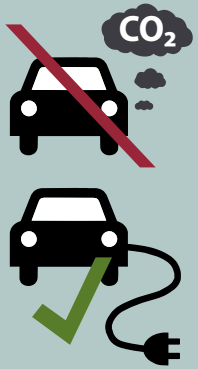
ab 2040

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

www.teilspange.ch

Denkfalle 1

Das Projekt schadet dem Klima nicht – der CO_2-Ausstoss wird nicht ansteigen.



ab 2040

bis 2040

Es wird sehr wohl viel CO_2 ausgestossen:!

Der Bau würde ca. 410'000 t CO_2 ausstossen!

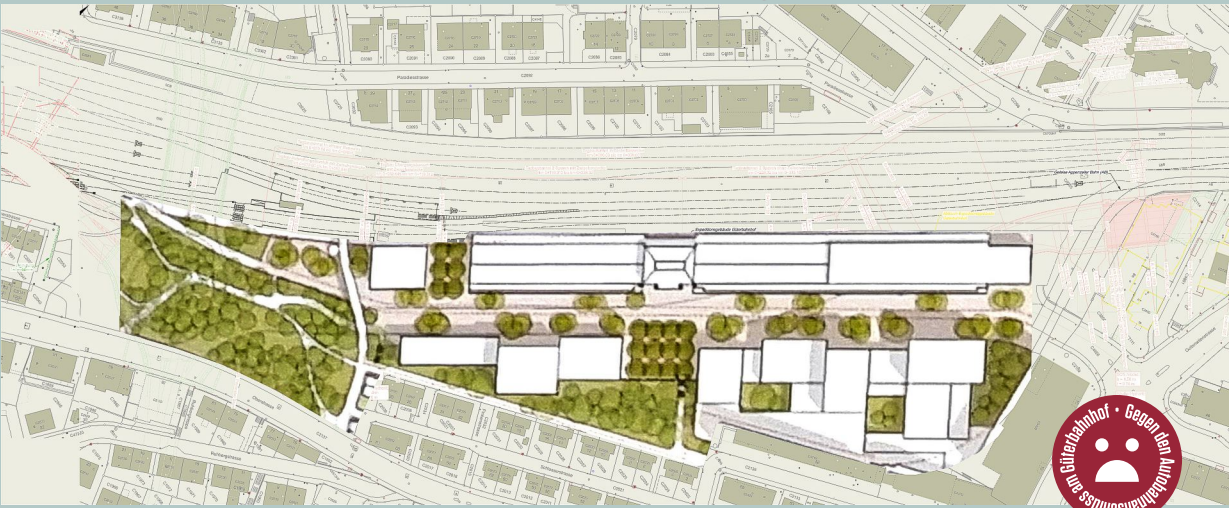
1 Verbrenner-Auto würde für eine Durchfahrt ca. 400g CO_2 austossen.

Güterbahnhof • Gegen den Autobahnanschluss an

www.teilspange.ch

Denkfalle 2

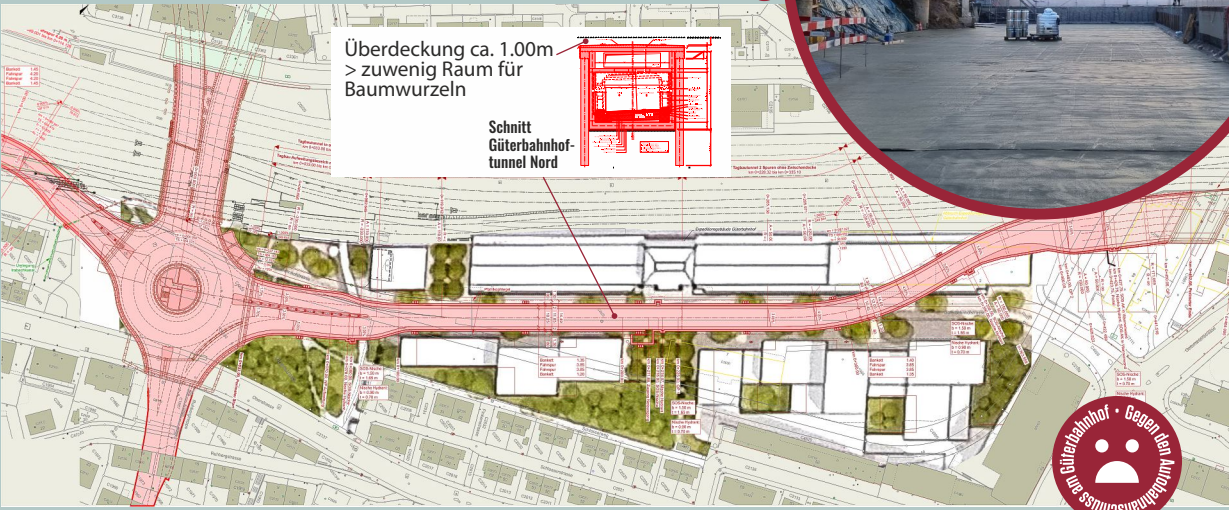
unterirdische Strassen = oberirdisch freie Nutzung



www.teilspange.ch

Denkfalle 2

unterirdische Strassen = oberirdisch freie Nutzung



Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

www.teilspange.ch

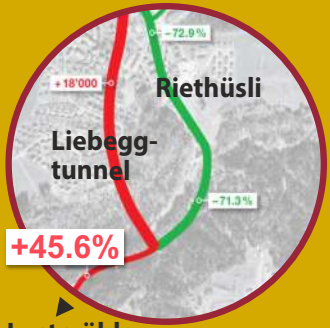
Denkfalle 3

Das Projekt bringt eine Entlastung.
«Wer Strassen säht, wird Verkehr ernten» ist eine ideologische Aussage.

Studien belegen:
Neue Strassen bringen mehr Verkehr

www.teilspange.ch/argumente/54-verkehrszuwachs

Kanton rechnet mit fast 50% Zunahme



Verkehrsentwicklung nach Eröffnung Liebeggtunnel (Quelle: Technischer Bericht Kanton St.Gallen)

Güterbahnhof • Gegen den Autobahnanschluss an

www.teilspange.ch

Zubringer Güterbahnhof & Liebeggtunnel – Teilspange, St.Gallen

Mehrverkehr im Stadtzentrum

Zubringer Güterbahnhof & Liebeggtunnel – Teilspange, St.Gallen

12 Argumente dagegen

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

- Eröffnung nicht vor 2040
- Einschränkungen Güterbahnhof
- Nutzen nur für wenige
- Keine Prüfung nach Alternativen
- Gebäudeabrisse
- ca. 10 Jahre Bauzeit
- CHF 870 Mio. für ca. 3 km Strasse
- Mehr Strassen – mehr Mobilität
- Sicherheit
- Nur von und nach Zürich
- Neue Engpässe
- Finanzierungskriterien nicht erfüllt

Teil-Analyse des Verkehrsmodells

Marcel Baur, Stadtparlamentarier

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

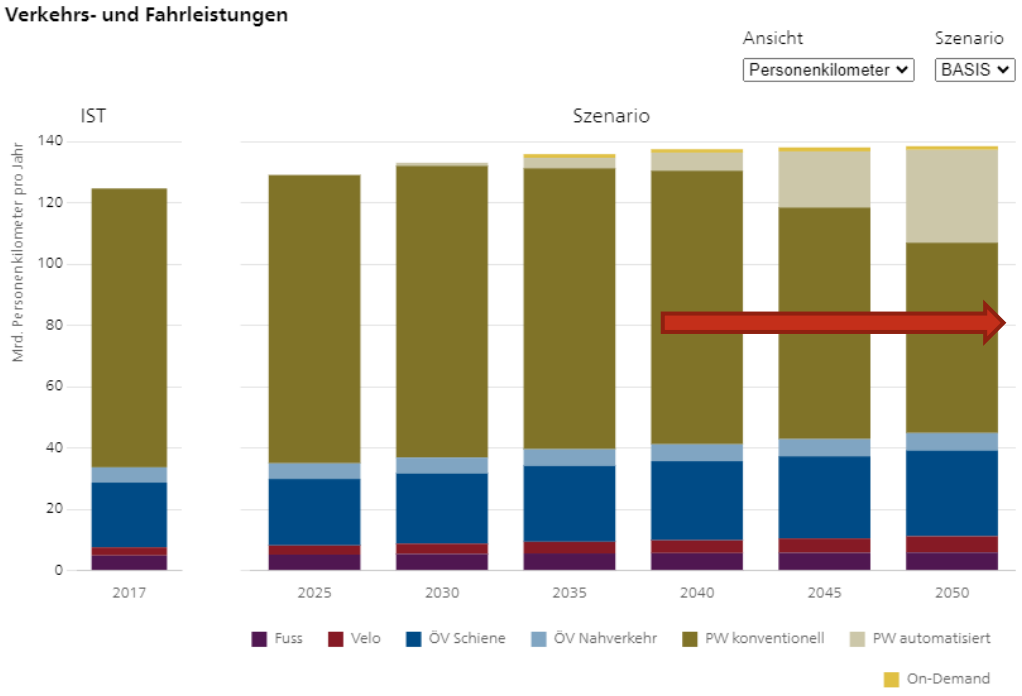
www.teilspange.ch

Engpassbeseitigung und die Teufenerstrasse
Teil-Analyse des Verkehrsmodells

Verkehrsmodell - Grundlagen

Das Verkehrsmodell basiert auf dem Nationalen Personenverkehrsmodell (NPVM) sowie der Verkehrsperspektive 2050 (Grundlage ist das Jahr 2017)

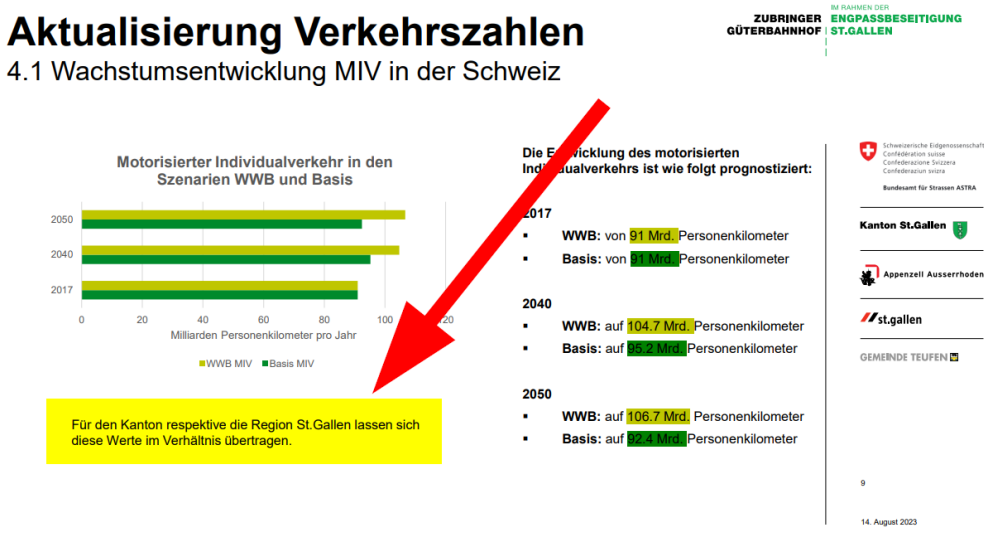
Verkehrsleistung wächst im Vergleich zur Bevölkerung unterproportional

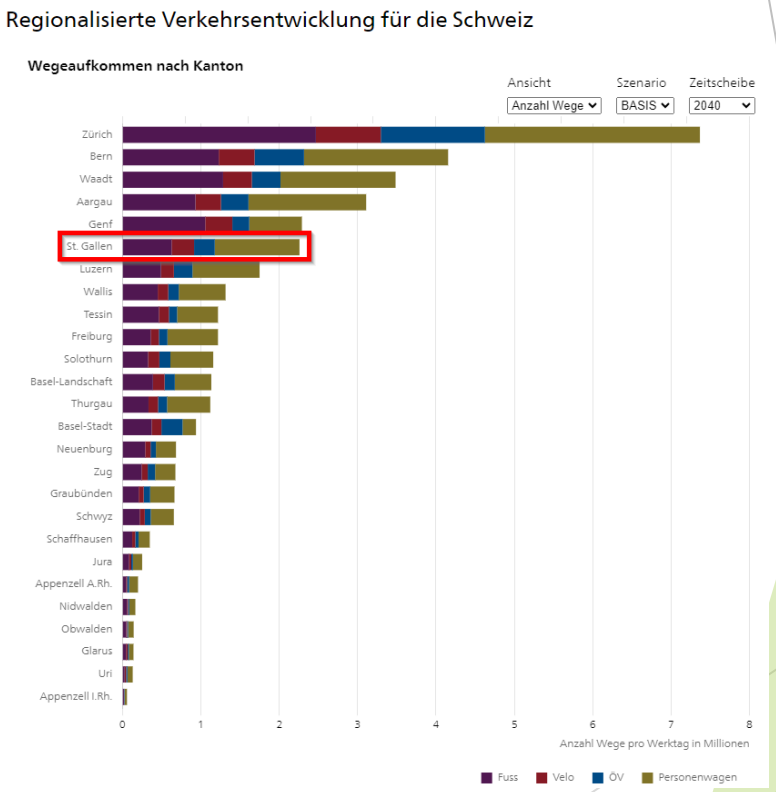


Quelle: Entwicklungen Personenverkehr – Bundesamt für Raumentwicklung

Verkehrsmodell - Grundlagen

Obwohl es eine NPVM für den Kanton St.Gallen gibt hat der Kanton beim aktuellen Verkehrsmodell darauf verzichtet, die regionale Prognose zu verwenden. Er nimmt die das nationale Modell und rechnet es hoch



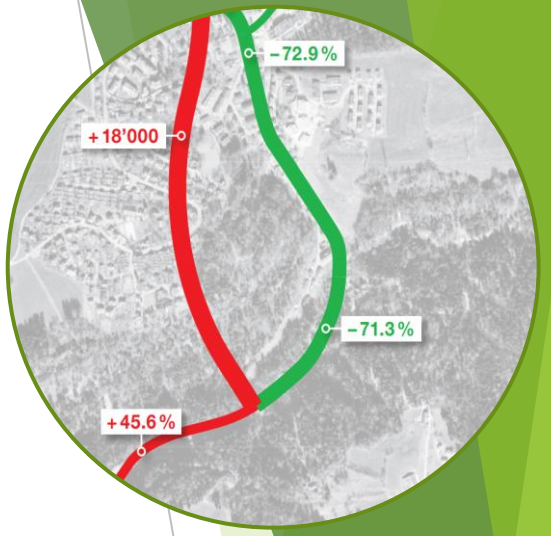


Quellen:

[Entwicklungen Personenverkehr – Bundesamt für Raumentwicklung]

[Aktualisierung Verkehrszahlen – Webseite zubringer-gueterbahnhof.ch]

Die Teufenerstrasse



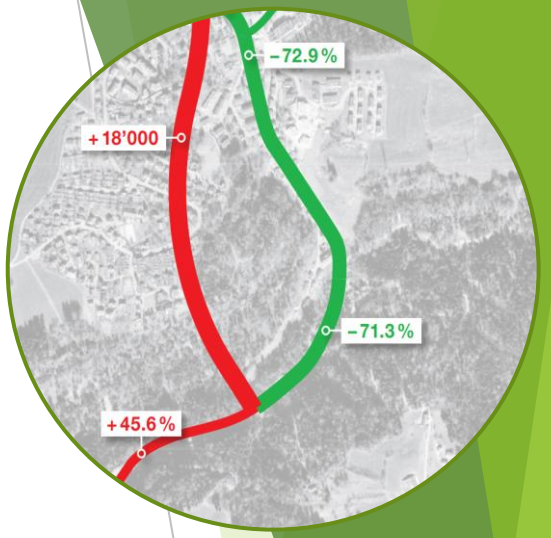
5074 Teufen Jonenwatt Riethüsli 2’745’629 von und nach St.Gallen

Jahr	DTV SG	DTV AR	DWV SG	DWV AR
2017	12741	12800	13779	Keine Angabe
2018	12839	12900	13845	Keine Angabe
2019	12327	12400	13319	Keine Angabe
2020	11282	12400	12217	Keine Angabe
2021	11877	12400	12794	Keine Angabe
2022	12725	12800	13641	Keine Angabe

Quelle: Rot = Direkte Anfrage beim Tiefbauamt des Kantons St.Gallen

DTV= Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV= Durchschnittlicher Werktagsverkehr

Die Teufenerstrasse - Prognose



5074 Teufen Jonenwatt Riethüsli 2’745’629 von und nach St.Gallen

Jahr	DWV	
2017	13779	
2040	20062	+45.6%

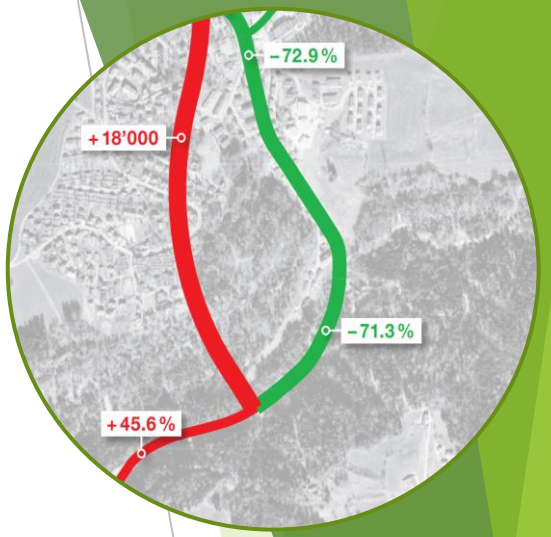
Von den prognostizierten 20062 Fahrzeugen sollen 18000 Fahrzeuge den Liebeggtunnel nutzen. Das ergibt einen Rest von 2062 Fahrzeugen. Kanton und Stadt rechnen mit 3500 Fahrzeugen pro Tag

Rechnet man umgekehrt, also mit der Prognose von -71.3% dann kommt man für dieselbe Stelle aber auf 5758 Fahrzeuge pro Tag

Quelle: Verkehrszahlen Kanton St.Gallen

DTV= Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV= Durchschnittlicher Werktagsverkehr

Die Teufenerstrasse - Prognose



Prognose Teufenerstrasse zwischen Liebegg und Riethüsli Zentrum (2040)

Anzahl Fahrzeug pro Werktag	DWV	
Zahl 1	2062	Ausgangspunkt sind die 18000 Fahrzeuge Liebeggtunne
Zahl 2	3500	Präsentation Kanton und Stadt
Zahl 3	5758	Reduktion von 71.3% auf die 3500 Fahrzeuge gemäss Präsentation Kanton und Stadt

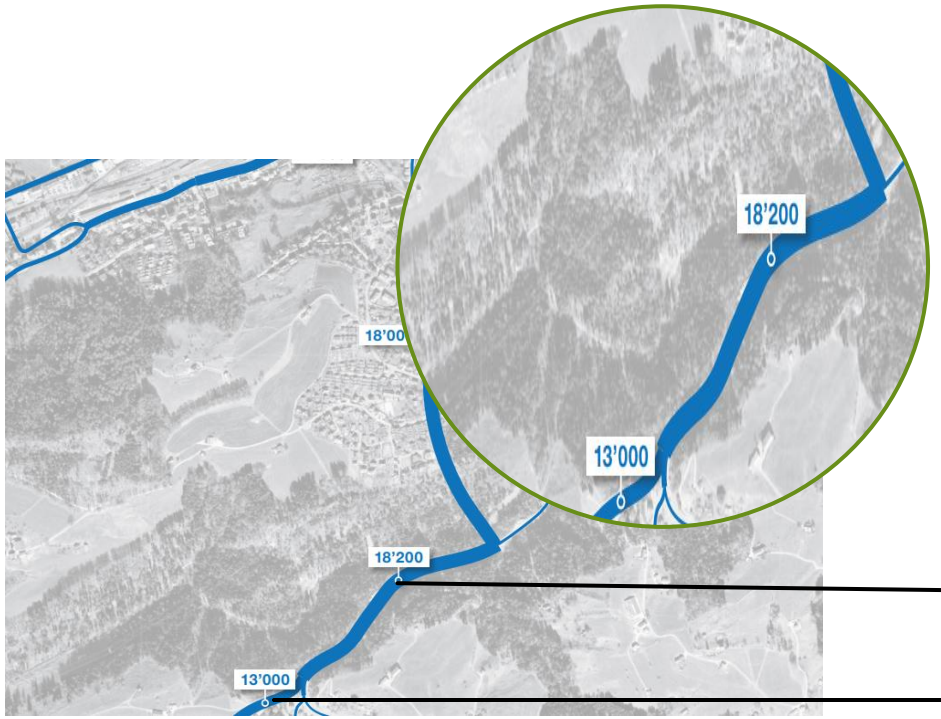
Naherholungsgebiet des Alpsteins. Trotz der hohen Entlastungswirkung des Projektes Zubringer Güterbahnhof mit dem Tunnel Liebegg (ZGB) bleibt der DTV auf der Teufener Strasse hoch. Die Kantonsstrasse hat aufgrund der Gesamtbetrachtung des Agglomerationsprogramms eine wichtige Verbindungsfunktion für den Veloverkehr. Darum soll zwingend ein Radverkehrsangebot geschaffen werden. Ziel der Veloinfrastruktur ist eine direkte, sichere und attraktive Fuss- und Veloverkehrsverbindung mit guter Freiraumgestaltung von Teufen nach St.Gallen, welche auch die Anforderungen an eine regionale Velovorzugsroute erfüllt.

Aus dem technischen Bericht der Mitwirkung, Seite 28

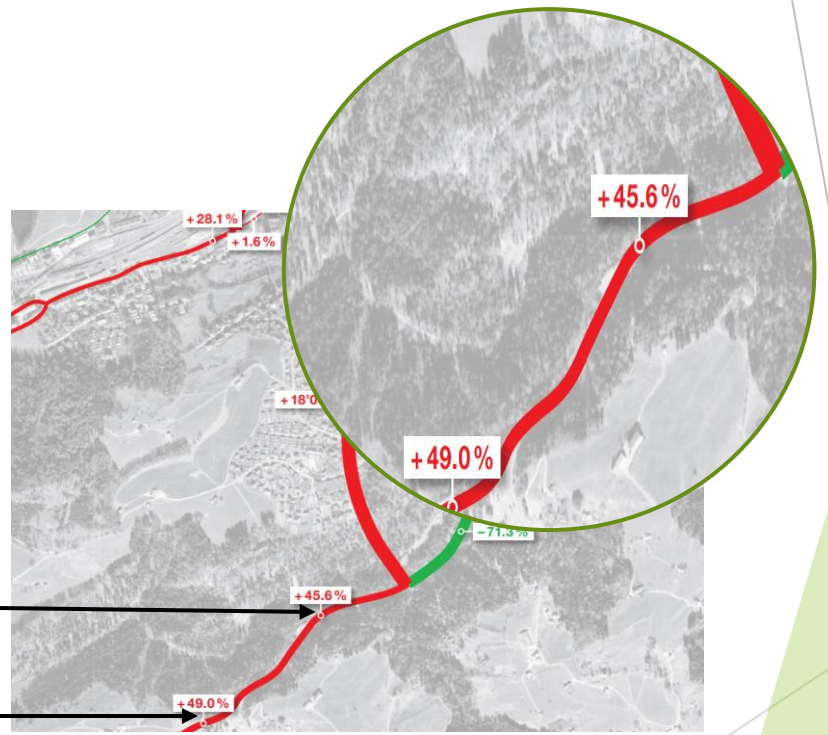
Quelle: Verkehrszahlen Kanton St.Gallen

Die Teufenerstrasse - Vergleich

Verkehrszahlen Planzustand 2040



Verkehrszahlen Differenz 2040



Quelle: Aktualisierung Verkehrszahlen – Webseite zubringer-gueterbahnhof.ch

Die Teufenerstrasse - TomTom

20.11.2023 Frist bis 20.12.2023

Öffentliche Mitwirkung

Kanton St.Gallen - Gemäss Art. 33bis Abs. 2 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) wird die Mitwirkung eröffnet für:

Kantonsstrasse Nr. 13, Kirchberg: Lärmsanierungsprojekt Kirchberg, Abschnitt 73.1
Abschnitt Stelz - B73.7.073.004

Mitwirkung: www.sg.ch/tba-mitwirkung
Frist: 20. November bis 20. Dezember 2023

Stellungnahmen und Anregungen zum Projekt können gerne über den oben vermerkten Pfad eingereicht werden. Zur Einsicht und Teilnahme sind alle eingeladen, die sich für das Projekt interessieren und gerne zur Entwicklung einer optimalen Lösung beitragen möchten.

St.Gallen, 13. November 2023 / Der Kantonsingenieur

Signalisierte Geschwindigkeiten
Für die Berechnung der Emissionen der K45 wurden die mittleren gefahrenen Geschwindigkeiten verwendet. Diese Geschwindigkeiten stammen aus dem Datensatz von TomTom, aufgerundet auf 5 km/h.

20.11.2023 Frist bis 20.12.2023

Öffentliche Mitwirkung

Kanton St.Gallen - Gemäss Art. 33bis Abs. 2 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) wird die Mitwirkung eröffnet für:

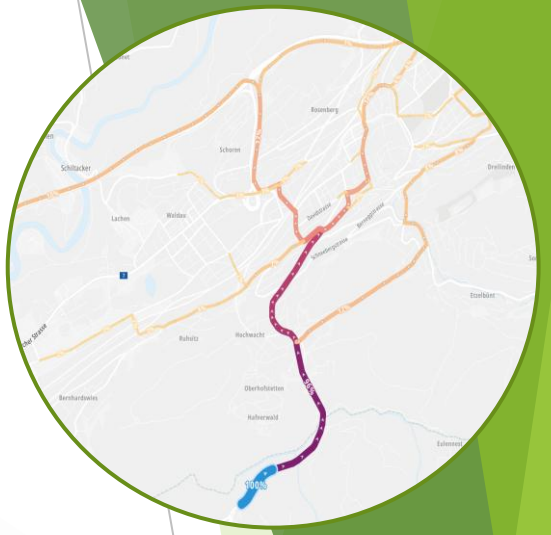
Kantonsstrasse Nr. 13, Bütschwil-Ganterschwil- Lärmsanierungsprojekt Bütschwil-Ganterschwil, Abschnitt 70.1 Lerchenfeld-Sägenbach - B70.7.070.002

Mitwirkung: www.sg.ch/tba-mitwirkung
Frist: 20. November bis 20. Dezember 2023

Stellungnahmen und Anregungen zum Projekt können gerne über den oben vermerkten Pfad eingereicht werden. Zur Einsicht und Teilnahme sind alle eingeladen, die sich für das Projekt interessieren und gerne zur Entwicklung einer optimalen Lösung beitragen möchten.

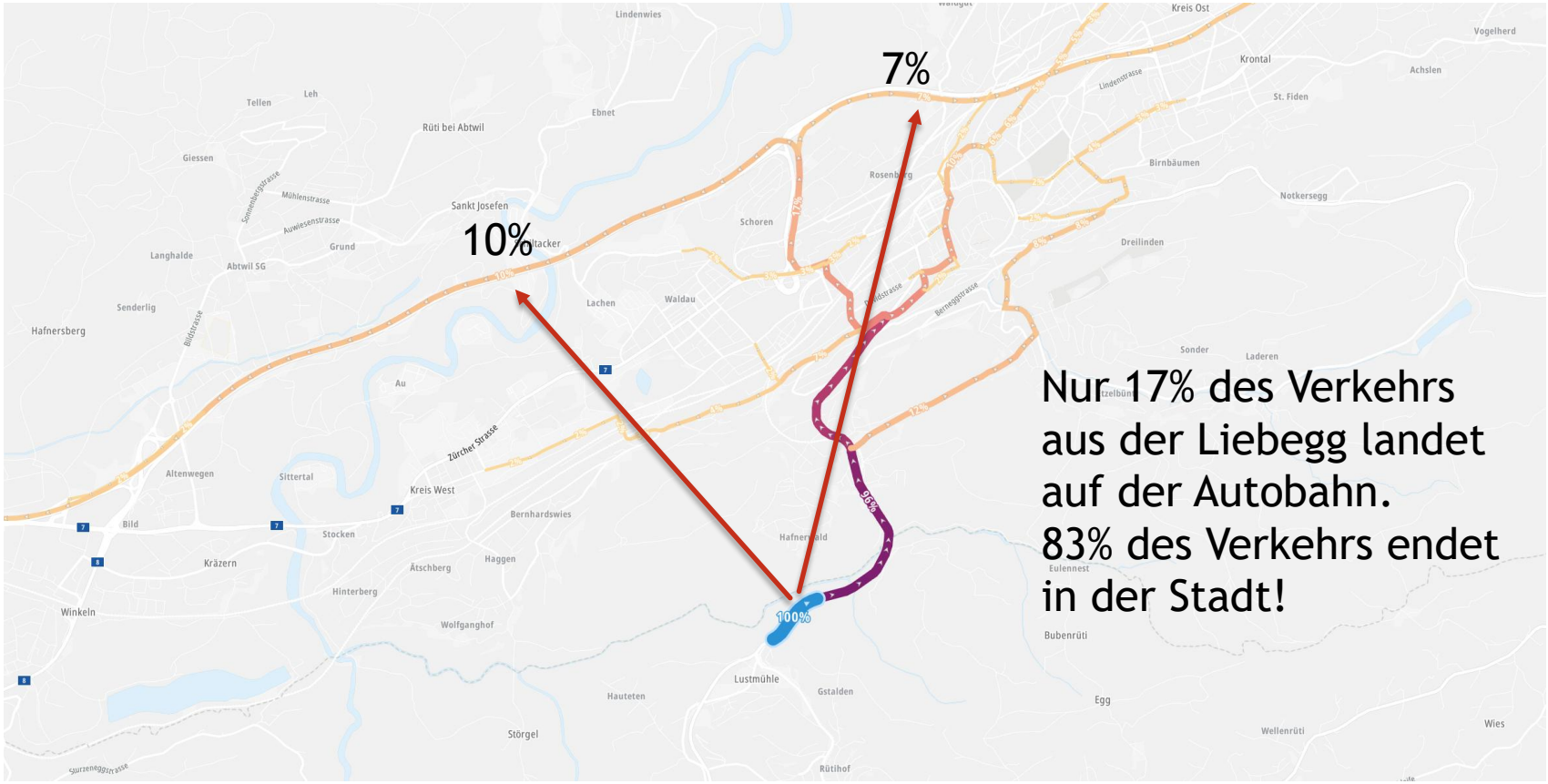
St.Gallen, 13. November 2023 / Der Kantonsingenieur

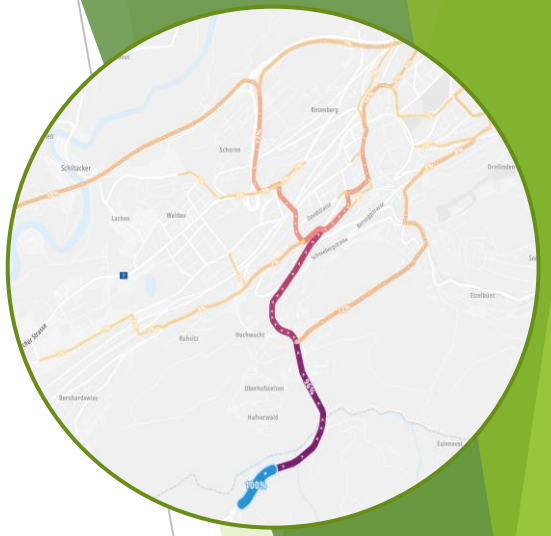
Anhand der Geschwindigkeiten von den TomTom-Daten wird im nördlichen Teil (km 9.100 – km 9.200) von einer gefahrenen Geschwindigkeit von 70 km/h ausgegangen, während im südlichen Teil die signalisierten 80 km/h erreicht werden. Bei einer Temporeduktion auf Tempo 60 würde dies eine Reduktion von 1.5 – 3 dB(A) ergeben. Die Immissionsgrenzwerte können bei einer Liegenschaft (Tierhag 8c) eingehalten werden. Da mit der Temporeduktion eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung vermindert werden kann, ist die Geschwindigkeitsreduktion zweckmässig.



Quelle: ePartizipation Kanton St.Gallen – Technische Berichte Mitwirkungsverfahren

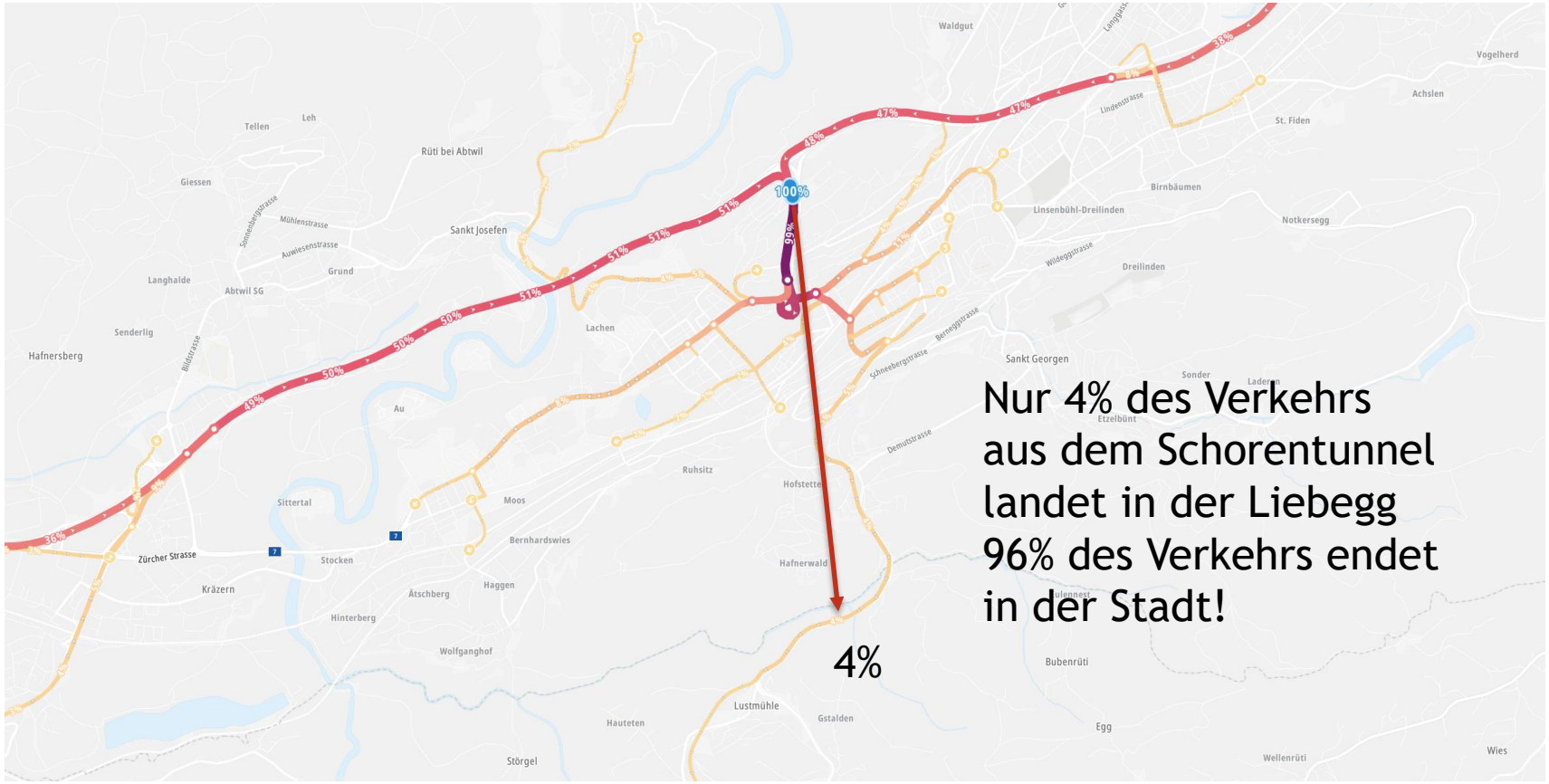
Die Teufenerstrasse - Prognose

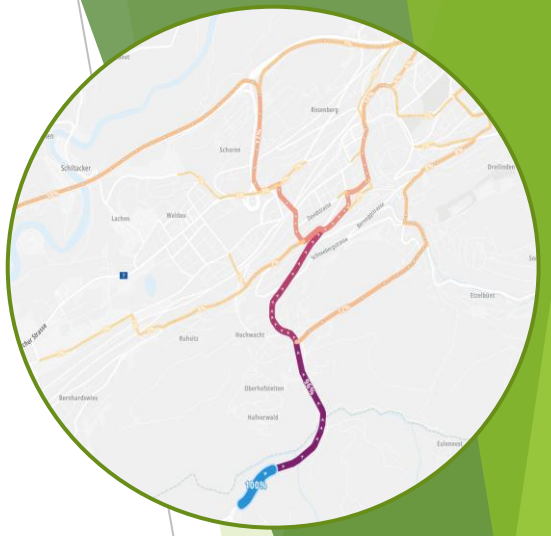




Quelle: TomTom O/D Analyse Liebegg

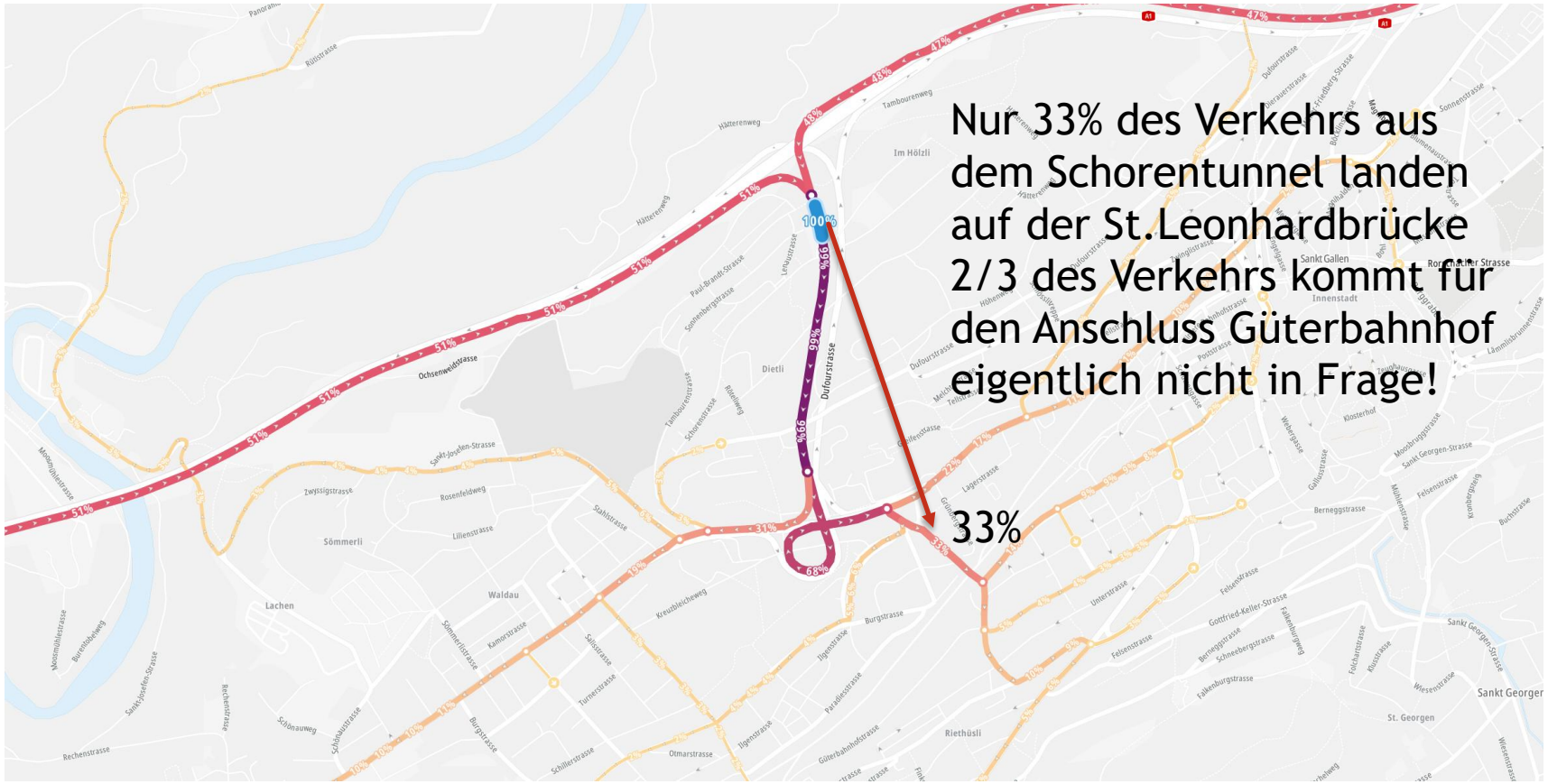
Die Teufenerstrasse - Prognose

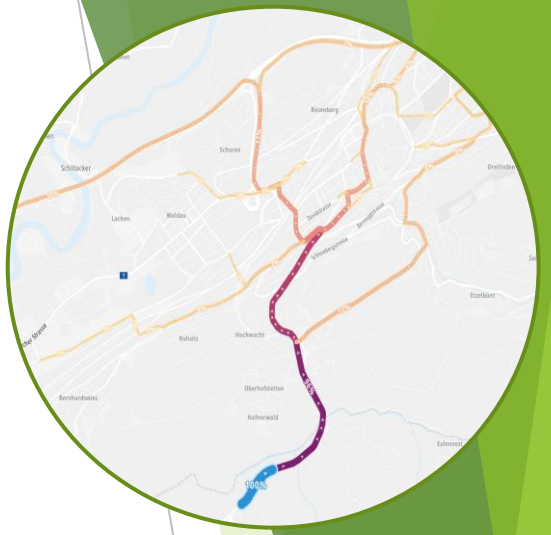




Quelle: TomTom O/D Analyse Schorentunnel

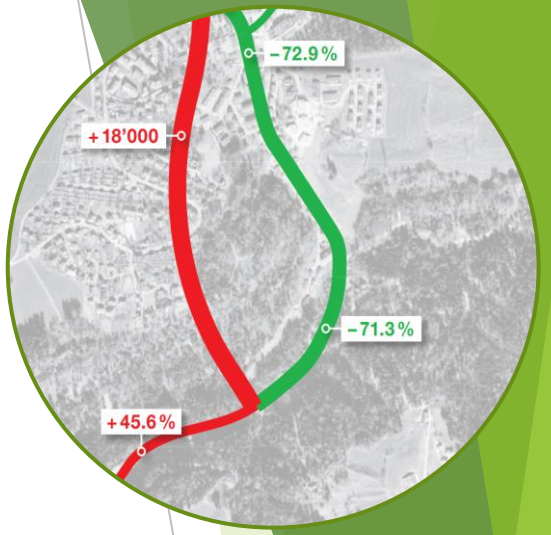
Die Teufenerstrasse - Prognose





Quelle: TomTom O/D Analyse Schorentunnel

Die Teufenerstrasse - Fazit



Das Verkehrsmodell wirft mehr Fragen auf als es beantwortet:

1. Ein Verkehrszunahme von 45.6% an der Zählstelle Jonenwatt ist abseits von Prognosen und scheint aus irgendeinem Hut gezaubert.
   Dennoch dient diese Prognose für alle weiteren Modellberechnungen als Grundlage
2. Die Prognosen widersprechen sich, sind nicht nachvollziehbar und deshalb für Versprechungen nicht brauchbar. Grundsätzlich nimmt der Verkehr auf der Teufenerstrasse kontinuierlich ab
3. Alternative Daten (TomTom) zeigen für den IST-Zustand eine komplett andere Verteilung des Verkehrs
4. Weitere Massnahmen werden bei der Modellierung nicht berücksichtigt. (Pförtner Liebegg, Durchmesserlinie)

Fragen die sich stellen

- Die Teufenerstrasse wird entlastet, soweit muss man ehrlich sein. Aber wie gross diese Entlastung ist, das ist nicht klar
- Profitiert der ÖV wegen dem Anschluss oder weil z.Bsp die St.Leonhardsbrücke verbreitert wird? Ginge das Eine auch ohne das Andere?
- Es kommt auch zu Verschlechterungen beim ÖV. Abbau Busspur St.Leonahrdstrasse (Aus der Mitwirkung)
- Das Verkehrsmodell zeigt klar und deutlich, der Verkehr aus dem Appenzellerland wird massiv zunehmen. Ist der Liebeggtunnel der Treiber?
- Werden wirklich Quartiere (Mehrzahl) entlastet oder ist es nur das Riethüsli? Müssen andere Quartiere sogar mit einer höheren Belastung leben?
- Wer zahlt für die flankierenden Massnahmen. (Ausbau Oberstrasse, St.Leonhardbrücke, St.Leonhardstrasse, Rosenbergstrasse)
- Wieso sind die Appenzellerbahnen als Transportdienstleister nicht im Boot? Welche alternativen Massnahmen muss man vorab zwingend prüfen
- Muss Teufen nicht mit einer Mehrbelastung rechnen? Wird der Freizeitverkehr ins Appenzellerland attraktiver?

Das ist eine kleine Auswahl an Fragen mit Bezug zum Verkehrsmodell, die zum Nachdenken anregen sollen. Auch für die Mitwirkung!

Persönliches Fazit Verkehrsmodell

Das Verkehrsmodell wirft mehr Fragen auf als es beantwortet, das weiss auch der Kanton

3.2 Verkehrsgrundlagen und Gesamtverkehrsmodell

Das in verschiedenen Bereichen an die Grenzen der Leistungsfähigkeit stossende Verkehrssystem benötigt verkehrsmittelübergreifende Lösungsansätze, um sowohl die bestehenden Leistungsreserven als auch die geplanten zusätzlichen Kapazitäten möglichst effizient zu nutzen. Diese steigende Anforderung an die Verkehrsplanung sowie die Implementierung eines strategischen Controlling Gesamtverkehr benötigt Datengrundlagen, die in Art, Qualität und Umfang deutlich über dem heutigen Niveau zur Verfügung gestellt werden müssen.

Hierzu braucht es strategische Betrachtungen in Einzelregie als auch in Zusammenarbeit mit den Bundesämtern, aus denen hervorgeht, welche erforderlichen Daten wo erhoben werden. Eine umfassende Datenerfassung, welche die Gesamtmobilität im Kanton St.Gallen abbildet, ist mit einem kaum vertretbaren Kosten- und Ressourcenaufwand verbunden. Ein multi-modales kantonales Gesamtverkehrsmodell ist ein geeignetes Werkzeug, um gewisse Datenlücken zu überbrücken und trotzdem eine verkehrsmittelübergreifende Datengrundlage zu liefern. Digitale Verkehrsmodelle berechnen anhand von Siedlungs- und Bevölkerungsdaten die bestehende und künftige Mobilitätsnachfrage und verteilen diese auf das Strassen-, Wege- und Schienennetz. Ein solches Verkehrsmodell wird es ermöglichen, künftige Leistungsengpässe im Verkehrssystem aufzuzeigen und abzuschätzen, welche Massnahmen es braucht, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems langfristig aufrecht zu erhalten.

Kantonsrat St.Gallen 36.23.01
36.23.02

Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2024 bis 2028
– Kantonsratsbeschluss über das 7. öV-Programm für die Jahre 2024 bis 2028
– Kantonsratsbeschluss über das 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028

Botschaft und Entwürfe der Regierung vom 9. Mai 2023

Persönliches Fazit Verkehrsmodell

Verkehrsdaten müssen in Art, Qualität und Umfang deutlich über dem heutigen Niveau zur Verfügung gestellt werden

Alternativen

Strassenraumgestaltung Teufener Strasse und Oberstrasse

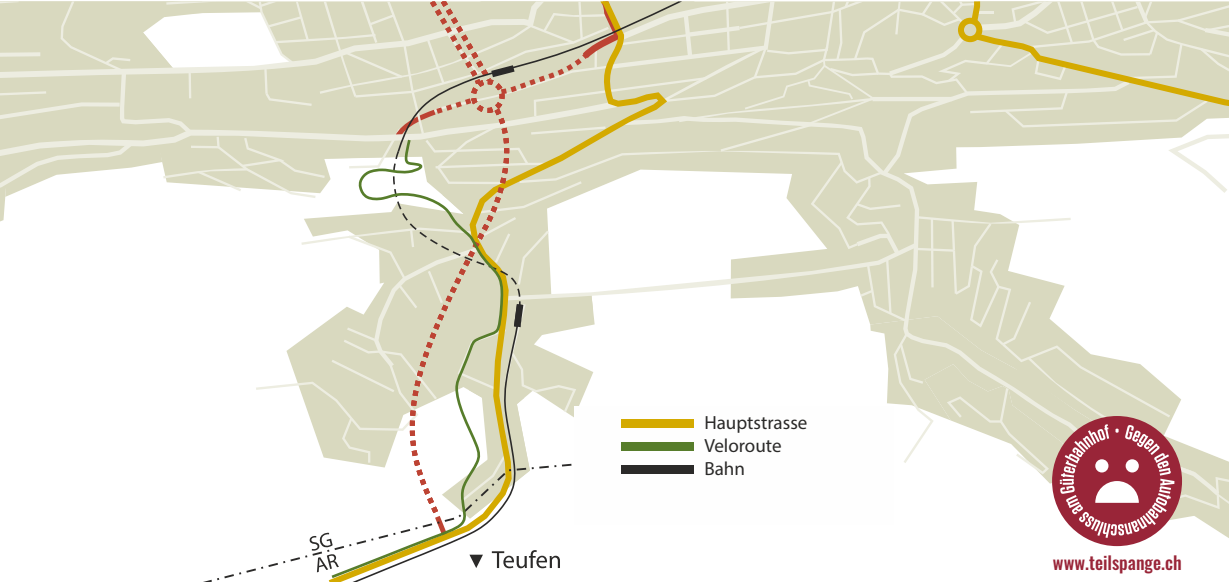
Christian Huber, Stadtparlamentarier

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

www.teilspange.ch

Strassenraumgestaltung Teufener Strasse und Oberstrasse

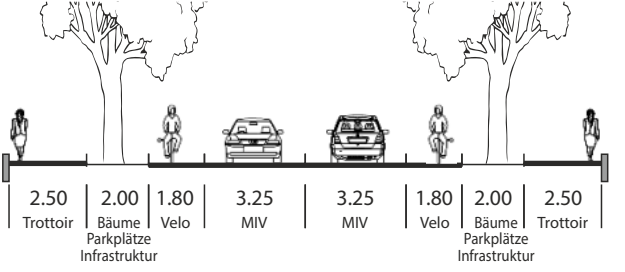
Situation



Strassenraumgestaltung Teufener Strasse und Oberstrasse

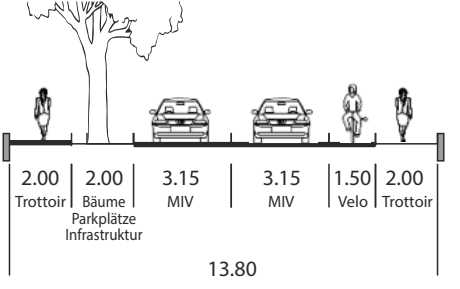
Platzbedarf

Ideal



Minimal

Nicht alle Elemente sind auf der ganzen Länge nötig



Der Strassenraum der Teufener Strasse beträgt zwischen 13.50 und 14.40m

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

Informations- und Dialogveranstaltung Gestaltungsvarianten Teufener Strasse und Oberstrasse»

Genannte Rahmenbedingungen für die Umsetzung der vorgestellten Strassenraumumgestaltungen

- Zubringer Güterbahnhof
- Teufener Strasse wird voraussichtlich neu Gemeindestrasse
- Berücksichtigung relevanter Drittprojekte Teufener Strasse (Erschliessung Liebegg, HWS Weiherweidbach, Velolösung Teufen–St.Gallen)
- Tempo-30 sinnvoll resp. teilweise vorausgesetzt
- Radverkehrsangebot mindestens bergwärts erforderlich

Strassenraumgestaltung auch ohne Teilspange möglich

Teufener Strasse Riethüsli

Visualisierung von Kanton und Stadt St.Gallen

Strassenraumgestaltung auch ohne Teilspange möglich

Teufener Strasse Rampe

Variante Maximal begrünt

kombinierter Geh-Radweg auf dem Trottoir

Visualisierung von Kanton und Stadt St.Gallen

Strassenraumgestaltung auch ohne Teilspange möglich

Teufener Strasse Rampe

Variante mit Radstreifen aufwärts

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

Visualisierung von Kanton und Stadt St.Gallen

Strassenraumgestaltung auch ohne Teilspange möglich

Oberstrasse

Variante mit maximaler Begrünung

Visualisierung von Kanton und Stadt St.Gallen

Strassenraumgestaltung auch ohne Teilspange möglich

Oberstrasse: Gegenüberstellung Begrünung – Radstreifen

Pläne Stadt St.Gallen

Auch nach Eröffnung des Liebeggtunnels bleibt die Teufener Strasse eine wichtige Druchgangsstrasse

Eine aufenthaltsgerechte Wohnstrasse oder Teil einer Begegnungszone kann die Teufener Strasse nie werden.

- Sie bleibt eine Bedarfsumleitung für den Liebeggtunnel, im Fall einer Schliessung, funktionieren muss.
- Es werden weiterhin Linienbusse verkehren. Der Begegnungsfall Bus-Bus oder Bus-LKW gibt die Minimalbreite der Fahrbahn vor.
- Sie bleibt Erschliessungsstrasse für alle Quartiere
- Sie wird bevorzugte Route für jene Velofahrende bleiben, denen die Ruckhalde zu steil ist.

Gegen Tempo 30 spricht dies hingegen nicht.

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

Alternativen

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

Beispiel Köniz BE, Ortsdurchfahrt

- „Verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt“ Bern – Schwarzenburg
- 18‘000 Fahrzeuge/Tag (Riethüsli 11‘900 / Prognose 2040: 12‘900)
- 700 querende Zufussgehende pro Stunde
- Seit 2004: FLOZ (fussgängerstreifenloses Ortszentrum) mit Tempo 30

Beispiel Köniz BE, Ortsdurchfahrt

Folgen:

- Flüssigere Durchfahrt (Autofahrt 240s statt 300s)
- Geringere FG-Wartezeiten
  (50% < 5s, 80% < 10s statt 20-60s)
- „Zentrumsaufwertung ist für angrenzende Verkaufsgeschäfte ein wirtschaftlicher Erfolg“
- Kein Ausweichverkehr festgestellt
- Bessere öV-Verbindungen und Ausbau Fuss- und Veloverkehr
  → Heute noch 14’000 Fahrzeuge/Tag
- 1/3 weniger Unfälle, 40% weniger Verletzte
- Respektvollerer Umgang unter allen Verkehrsteilnehmenden
- Wackerpreis 2012

(Quelle: Gemeinde Köniz)

Ein Güterbahnhof · Genau kein Autobahnanschluss

Alternativen

Beispiel Köniz BE, Ortsdurchfahrt

Abo Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten

Warum funktioniert in Köniz, was anderswo bekämpft wird?

Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Was im Oberland für rote Köpfe sorgt, funktioniert in Köniz seit bald 20 Jahren. Ein Augenschein mit einem Tempo-30-Kritiker.

Godi Huber
Publiziert: 22.11.2023, 21:02

56

Die Kantonsstrasse in Köniz: «Tempo 30 ist die beste Lösung, die wir haben können», sagt der Vertreter der Gemeinde.
Foto: Godi Huber

Pioniergemeinde mit 40 Prozent weniger Unfällen

Ortsdurchfahrt Köniz BE
SRF

Vor gut 20 Jahren bereits wurde die Ortsdurchfahrt der Berner Agglomerationsgemeinde Köniz umfassend saniert und umgestaltet. Vor der Sanierung stand auch hier der Autoverkehr im Zentrum, der Raum entlang der Strasse war entsprechend unattraktiv. Im Zuge der Umgestaltung wurde im Zentrum Tempo 30 eingeführt, es entstanden breitere Trottoirs und die Fussgängerstreifen wurden entfernt, so dass sich Auto- und Fussverkehr den Strassenraum teilen.

In einer Bilanz zur Umgestaltung schreibt die Gemeinde Köniz von einem vollen Erfolg. Einerseits profitierten die Geschäfte entlang der Strasse von mehr Laufkundschaft, andererseits fuhren die täglich 18'000 Fahrzeuge dank niedrigerem Tempo flüssiger durchs Zentrum, es gab ein Drittel weniger Unfälle und 40 Prozent weniger Verletzte.

Mit diesen Erfahrungen gilt Köniz heute also Vorzeigebeispiel für gemeinsam genutzten Strassenraum, wo die Koexistenz von Auto-, Fuss- und Veloverkehr Standard ist.

Alternativen

Beispiel Tempo 30

- Lärmreduktion um 3dB von Tempo 50 auf Tempo 30. Dies entspricht einer Halbierung des Verkehrs
- Automobilistinnen und Automobilisten fahren bei geeigneter Strassenraumgestaltung konstanter und bremsen und beschleunigen weniger oft und weniger lang.
  Dadurch entsteht ein flüssigerer Verkehr.

(Quelle: Bundesamt für Umwelt)

Alternativen

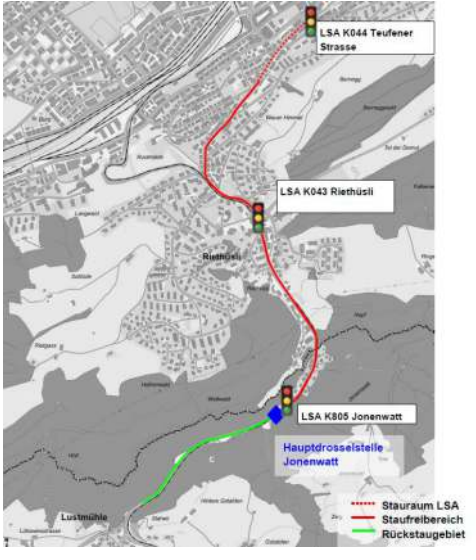
Beispiel Horn

- Die Hauptstrasse durch Horn hat fast 10'000 Autos pro Tag
- gesamter Strassenraum misst nur ca. 11.80m
- Fahrbahnbreite 6.30m, 3.15m pro Richtung auf einer Länge von ca. 250m
- Trottoirbreite ca. 2.70m inklusive Bäume
- Tempo 50
- keine Radstreifen, trotz Bodenseeradweg – Koexistenz wird auf 250m erzwungen und funktioniert.

Im Riethüsli kann ein Strassenraum von ca. 14m aufgeteilt werden.

Alternativen

Beispiel Pförtneranlage Liebegg (Jonenwatt)



- Idee: Stau «verlegen»
  → MIV wird vor Riethüsli zu Stosszeiten angehalten, um Buslinie Riethüsli-Bahnhof und Velofahrenden Vortritt zu gewähren.
- Intelligente Steuerung mittels Detektoren.
- Auch AR und Gemeinden Teufen, Bühler und Gais unterstützen das Vorhaben.
- 2021 Abschluss Projektierung
- 02.2022 Genehmigung AR
- Einsprachen («AR stellt in Aussicht, diese Im Verlauf des Jahres 2023 abschliessen zu können»)

Weitere Möglichkeiten

Ausbau und Förderung öffentlicher Verkehr

- Durchmesserlinie AB
- Seit 2019 im Viertelstundentakt zu Hauptverkehrszeiten

Neubau Passerelle Riethüsli

Fazit

Auch ohne Tunnel ist...

- Aufwertung des Strassenraums und Reduktion der Verkehrsbelastung möglich.
- Bei Einhaltung der Mindestspurbreiten und sogar mit Beibehaltung von Tempo 50 eine begrünte Strassenraumgestaltung möglich.
- Breitere Spuren erhöhen die Leistung einer Strasse nicht.
  (Eine Reduktion der Spurbreite auf das Minimum gemäss Normen wirkt sich nicht auf die Kapazität aus)

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

Nationalstrassen Ausbauschritt 2023 (Step 2023)

Ruedi Blumer, Präsident VCS

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

www.teilspange.ch

Nationalstrasen Ausbauschritt 2023

Projekte, die im Paket enthalten sind

total
5.3 Mia. CHF

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

www.teilspange.ch

Nationalstrasen Ausbauschritt 2023

Referendum

Bis Mitte Januar 2024 bleibt Zeit, 50'000 gültige Unterschriften gegen die Autobanausbau-projekte zu sammeln.

Volksabstimmung voraussichtlich im Sommer 2024

Für Mensch und Umwelt VCS

Stopp Autobahn-Bauwahn

Referendum zum masslosen Autobahn-Ausbau

Machen wir Schluss mit der Verkehrspolitik von gestern.
Bestellen Sie jetzt Ihren Unterschriftenbogen.

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

www.teilspange.ch

Voraussichtliche Termine Engpassbeseitigung St.Gallen

2024

- 8. Januar 2024: Ende der E-Mitwirkung **www.sg.e-mitwirkung.ch**
- Einreichung Unterschriften Referendum Autobahnausbau
- Mai/Juni: Veröffentlichung Mitwirkungsbericht
- 9.6.2024 (evtl. 22.9): Abstimmung zu Referendum Autobahnausbau

2025

- Beratung im Stadtparlament -> Referendum Stadt

2026

- Abstimmung zu Referendum Stadt
- Abstimmung im Kanton AR

2027

- Beratung im Kantonsrat -> Referendum Kanton

2028

- Abstimmung zu Referendum Kanton

2029

2030

- Voraussichtlicher Baubeginn, Vollendung ca. 2040

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

www.teilspange.ch

Bei einer Ablehnung des Nationalstrassen-Ausbauschritts 2023 kann davon ausgegangen werden, dass aus den weniger umstrittenen Projekten ein neues Paket geschnürt wird.

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

www.teilspange.ch

Danke.
Dialog während des Apéros

Danke für Ihre Twint-Spende

Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof

www.teilspange.ch