



«Engpassbeseitigung St.Gallen» in «Verkehr'45»

Factsheet

Aktueller Stand

Das gesamte Projekt ist gegenüber der Vorlage von 2024 unverändert im Programm mit Realisierungshorizont 2045. Im Ausbauschritt 2027 ist es nicht enthalten. Es ist damit zu rechnen, dass es im Ausbauschritt 2031 sein wird.

Änderungen seit 2024

Eine Milliarde Franken.

Die Kosten der Projektteile des Bundes sind mittlerweile um weitere 200 Mio. höher geschätzt, also 1510 Mio. CHF (3. Röhre Rosenberg, Feldlittunnel bis Kreisel, ohne Liebeggtunnel). Mit der gleichen Teuerung hochgerechnet kostet das kantonale Projekt Liebeggtunnel zusätzliche rund 250 Mio. CHF. Somit wird die Teilsperre aus Zubringer Güterbahnhof (Bund) und Liebeggtunnel mit Anschluss Güterbahnhof (Region bzw. Kanton) mit dem gleichen Prozentsatz hochgerechnet schätzungsweise 1 Milliarde CHF kosten.

Ablehnung «Spange» gefestigt – auch Stadtrat sagt nein.

Die Stimmbevölkerung der Stadt St.Gallen hat den Kapazitätsausbau und somit den Zubringer Güterbahnhof am 24.11.2024 mit 55 Prozent Nein-Stimmen klar abgelehnt.

Das Stadtparlament hat sich mehrmals gegen den Zubringer Güterbahnhof mit Liebeggtunnel ausgesprochen (=«Spange»).

Auch der St.Galler Stadtrat (Exekutive) ist dagegen und bezeichnet die Weiterführung der «Spange» nach der Volksabstimmung mittlerweile als «Zwängerei».

Haupt-Pro-Argument für die «Spange» greift nicht.

Zum Argument: Notwendigkeit wegen Überlastung des Anschlusses Kreuzbleiche:

Die Bevölkerung kannte dieses Argument. Es wurde oft genug wiederholt und war auch im Abstimmungsbüchlein zu lesen. Trotzdem hat es nicht gegriffen. Entweder man glaubt nicht an die prognostizierten Verkehrszahlen oder man nimmt eine Sperrung in Kauf.

Mehrverkehr im Zentrum kann nicht mehr bewältigt werden.

Die Erkenntnis setzt sich durch, dass die Wahlfreiheit der Verkehrsmittel durch äusserliche Rahmenbedingungen eingeschränkt sein kann. Dies ist sowohl in Regionen mit ungenügender ÖV-Erschliessung oder ungünstiger Topografie der Fall, wie auch in Städten mit begrenztem Raumangebot, wo der Platz für Ausbauten für den fließenden und ruhenden Verkehr fehlt.

Ausbau in Herisau zurückgestellt

Das Astra hat den 800 m langen Wilentunnel der N25 in Herisau verschoben in den «Realisierungshorizont 2055», obwohl hier 2025 täglich durchschnittlich 17'700 Fahrzeuge pro Tag auf der schmalen Alpsteinstrasse unterwegs sind. Das sind über 5000 Fahrzeuge mehr, als die Liebegg täglich passieren:

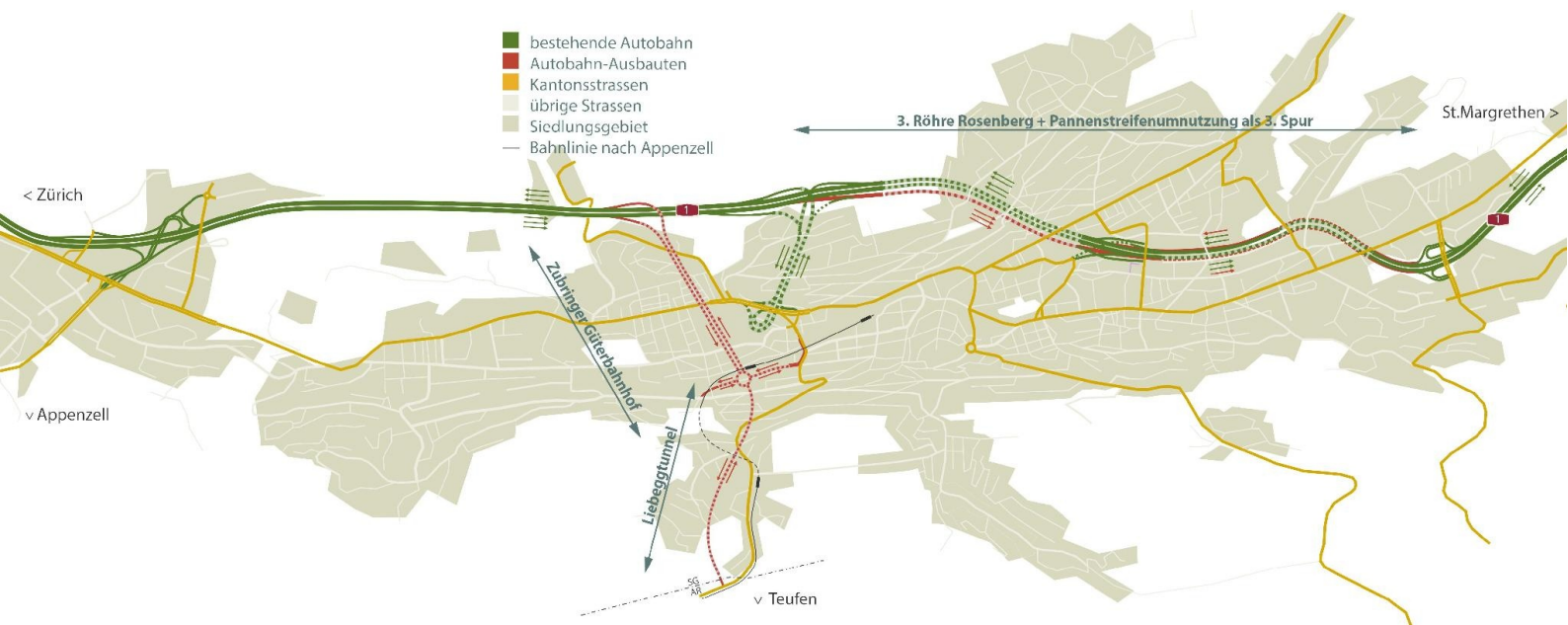
<https://teilsperre.ch/argumente/56-wenig-nutznieser#herisau>

Ziel

1. Die Projektteile «Rosenbergtunnel 3. Röhre plus Pannenstreifenumnutzung» und «Spange» (= Zubringer Güterbahnhof) sind getrennt zu beurteilen.
2. Die Spange mit Autobahnanschluss Güterbahnhof ist abzulehnen.

Das Projekt

1. **N1 Rosenbergtunnel 3. Röhre und Pannestreifenumnutzung (PUN)** auf je 3 Spuren pro Richtung zwischen Rosenbergtunnel und St.Gallen-Neudorf. Kosten, gemäss Astra: ca. 650 Mio. CHF.
2. **Zubringer Güterbahnhof, genannt «Teilspace» oder «Spange».** Hier handelt es sich um neue Tunnels, parallel zum bestehenden Schorentunnel beim Anschluss St.Gallen-Kreuzbleiche. Der Zubringer endet in einem unterirdischen Kreisel beim Güterbahnhof. Kosten ca. 700 Mio. CHF. Zusammen mit der 3. Röhre ergibt das die 1.510 Mia. CHF, welche in der Botschaft zu «Verkehr '45» Vorlage genannt werden.
3. **Liebeggtunnel und zwei Anschlusstunnels in die Stadt.** Von diesem Kreisel führen zwei Ausgänge in die Stadt. In südlicher Richtung 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 werden zusammen mit dem unterirdischen Kreisel ca. 1 Milliarde Franken geschätzt.
Gegen diese «Spange», also Punkt 2 und 3, hat sich der «Verein gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof» gebildet.

Seine Website: www.teilspace.ch.

Hauptgründe für die Ablehnung

An Argumenten gegen das Nebenprojekt «Spange» mangelt es nicht: www.teilspange.ch/argumente

Die wichtigsten:

- **Kosten: ca. 1000 Mio CHF für 3,6 km Autobahnzubringer** mit mehrheitlich je 1 Fahrspur pro Richtung ist zu teuer. Das ergibt einen Meterpreis von 278'000 Franken. Gut möglich, dass dies die **teuerste Strasse der Welt** werden könnte. Zum Vergleich: die 13,4km lange Limmattalbahn kostete rund 600 Mio. Franken, 45'000 Franken pro Meter.
- **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
- **Die Stadt lehnt das Projekt ab.** Der neue Autobahnanschluss führt den Verkehr direkt ins Stadtzentrum, selbst jenen, der andere Ziele hat. Das Strassennetz ist gar nicht in der Lage, diesen aufzunehmen.
- **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 2018 eröffneten parallel verlaufenden Ruckhaldetunnel** der Appenzeller Bahnen, mit dem man den MIV eigentlich reduzieren wollte. (Seite 47 im [Erläuternden Bericht \(2022\)](#): «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, Pannenstreifenumnutzung und Zubringer Güterbahnhof Liebegg als Einheit betrachtet. Werden die Indikatoren und Kriterien (ab Seite 46 im [Erläuternden Bericht 2022](#)) jedoch nur für den Zubringer Güterbahnhof Liebegg angewendet, würde dieser klar durchfallen. 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 wertvolle Gebäude abgerissen werden. 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. Es entsteht induzierter Mehrverkehr. Neue Strassen vergrössern zweifellos die Verkehrsmenge.
- **Die Baustelle wird das Stadtbild prägen.** Der Tunnelaushub wird viel LKW-Verkehr generieren. Einen Bahnanschluss gibt es am vorgesehenen Deponierstandort keinen. teilspange.ch/argumente/57-10-jahre
- **Sicherheit:** Noch 2014 wurde ein unterirdischer Kreisel 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. Eine dazu in [Auftrag gegebene Studie](#) zeigte auf, dass dies ohne zusätzliche Ausbauten möglich ist. Immerhin hat St.Gallen ausser dem Hauptbahnhof vier weitere Bahnhöfe auf Stadtgebiet.