

Interpellation Bereuter-Rorschach / Götte-Tübach / Bischofberger-Thal (65 Mitunterzeichnende)
vom 30. November 2015

Autobahnanschluss Witen: Was unternimmt die Regierung?

Schriftliche Antwort der Regierung vom 26. Januar 2016

Jürg Bereuter-Rorschach, Michael Götte-Tübach und Felix Bischofberger-Thal erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 30. November 2015 nach dem Grund für die zeitlichen Verzögerungen beim Autobahnanschluss Witen. Sie zeigen sich beunruhigt hinsichtlich Finanzierung, weil das Projekt in der langfristigen Finanzplanung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) gar nicht enthalten sei. Sie wollen wissen, was die Regierung beim ASTRA in Bern und Winterthur unternimmt, um dem Projekt zum Durchbruch zu verhelfen und es zu beschleunigen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Am 22. Mai 2012 hat das Baudepartement dem ASTRA unter dem Titel «A1 Zubringer Region Rorschach» eine Zweckmässigkeitsbeurteilung, die dazugehörige Netzstrategie und ein Bauprojekt des Zubringers ab der Sulzstrasse in Goldach und des eigentlichen Autobahnanschlusses zur Prüfung eingereicht. Als Basis für das Bauprojekt wurde die zweitbeste Variante eines Variantenstudiums weiterbearbeitet. Diese wurde unter Einbezug der drei Standortgemeinden ausgewählt und durch das Baudepartement zu einem konkreten Bauprojekt weiterbearbeitet. Dies obwohl die Projektierung von Autobahnen und deren Anschlüssen grundsätzlich in der Hoheit und unter der Federführung des ASTRA erfolgen muss.

Die weiterbearbeitete zweitbeste Variante schnitt nur sehr gering schlechter ab als die Bestvariante und war aus politischer Sicht der drei betroffenen Gemeinden die einzig mögliche durchsetzbare und realistische Lösung. Bei beiden Varianten muss der Zubringer zum Autobahnanschluss über einen Tunnel mit rund neun Steigungsprozenten angefahren werden. Dies ist gemäss allgemein gültigen Tunnelnormen in Bezug auf die Verkehrssicherheit nicht zulässig oder bedarf umfangreicher zusätzlicher Sicherheitsmassnahmen. Dessen war man sich im Baudepartement bewusst, ging aber davon aus, dass der Zubringer keine Nationalstrasse werde und somit unter den Aspekten einer Kantonsstrasse zu beurteilen sei.

Mit Schreiben vom 11. September 2013 haben der Präsident und Vorsitzende des Lenkungsausschusses des Agglomerationsprogramms Region Appenzell AR – St.Gallen – Bodensee und der Vorsteher des Baudepartementes beim ASTRA und beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) mit Nachdruck die Aufnahme des Autobahnanschlussprojekts in die Priorität A des Agglomerationsprogrammes der 2. Generation verlangt. Dies, nachdem das ASTRA eine Weiterbearbeitung erst nach Vorliegen des Prüfberichts zu den Agglomerationsprogrammen in Aussicht stellte. Die gemeinsame Antwort der Bundesämter fiel mit Brief vom 19. Dezember 2013 ernüchternd aus. Da keine planerische Sicherheit durch konkrete politische Abstimmungen in der Region gegeben sei, sei die Einstufung in die Priorität B richtig. Das ASTRA stellte klar, dass der Zubringer ab Sulzstrasse nach seiner Inbetriebnahme in den Unterhaltssperimeter der Nationalstrasse eingeteilt werde und deshalb den Anforderungen einer Nationalstrasse gerecht werden müsse. Dies sei mit einer Tunnellänge von gegen 300 Metern und einer Steigung bzw. einem Gefälle von neun Prozent nicht gegeben.

Am 20. Dezember 2013 ersuchte der Vorsteher des Baudepartementes beim ASTRA um eine Projektbesprechung mit der Direktion. Dies unter Einbezug der Stadt- und Gemeindepräsidenten

von Rorschach und Goldach. Diese fand am 30. April 2014 in Ittigen statt. Als Resultat wurde bekräftigt, dass es sich beim Anschluss wie auch beim Zubringer ab der Sulzstrasse um ein Nationalstrassenprojekt handle und die technische Ausgestaltung der Strassenlage auf Nationalstrassenverhältnisse anzupassen sei. Die Finanzierung des reinen Anschlusses sei Sache des Bundes, der Zubringer müsse durch den Kanton bzw. die Region oder die Gemeinden getragen werden. Dazu seien keine Gelder aus den Agglomerationsprogrammen zu erwarten (Doppelsubvention). Eine in der Zwischenzeit mit den Gemeinden Rorschach und Goldach erarbeitete Verlängerung in den Bereich der Pestalozzi- und weiter in die Industriestrasse könne dagegen für die 3. Generation des Agglomerationsprogrammes angemeldet werden.

Im Juli 2014 wurden mit dem ASTRA (Filiale Winterthur) eine Projektgenerierung und ein Arbeitsvertrag ausgearbeitet, der im März 2015 zwischen dem ASTRA und dem Kanton St.Gallen unterschrieben wurde. Darin sind die Modalitäten geregelt über die Erarbeitung eines generellen Projekts nach Art. 12 f. des Nationalstrassengesetzes (SR 725.11) durch das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen zwischen dem Knoten an der Sulzstrasse und dem eigentlichen Autobahnanschluss im Witen.

In ersten Projektgesprächen im Januar 2015 mit den verantwortlichen Fachleuten des ASTRA wurde verlangt, dass künftig die Bestvariante aus der Varianten- und Zweckmässigkeitsbeurteilung weiterverfolgt werden müsse oder alternativ mit einer weiteren Studie und angepassten Kriterien die gewählte bisher zweitbeste Variante als Bestvariante zu belegen sei. Der entsprechende Bericht «Ergänzung und Würdigung Variantenbeurteilung zum A1 Zubringer Region Rorschach» liegt seit dem Juli 2015 vor. Er bestätigt den Anschluss Witen nun als Bestvariante, insbesondere weil die Weiterführungen in das Zentrum von Rorschach in die Beurteilung miteinbezogen wurden.

Zudem verlangte das ASTRA alternative Tunnellösungen bzw. offene Streckenführungen für den Zubringer. Dies veranlasste das Tiefbauamt, insgesamt sechs alternative Zubringer-Varianten zu prüfen. Diese konnten allesamt nicht überzeugen. Parallel dazu wurde die ursprüngliche Tunnelösung mit neun Steigungsprozenten auf Sicherheitsrisiken untersucht. Dazu wurde das Standardverfahren nach ASTRA-Richtlinie 19004 herangezogen. Das Ergebnis zeigt, dass der untere Grenzwert (0,132 Todesfälle je Milliarden Fzg.-km) zwar knapp überschritten, der obere Grenzwert aber bei weitem nicht erreicht wird. Dazu wurden weitergehende Sicherheitsmassnahmen untersucht, deren Realisierungsaufwand aber in keinem Verhältnis zur Verbesserung der Sicherheit steht. Massgebend für die Sicherheit ist und bleibt immer der Brandfall mit Rauchentwicklung. Der Bericht schlägt aufgrund dieser Abklärungen nun vor, der Bauherr solle das Restrisiko als tolerierbar verantworten. Das Baudepartement erwartet dazu die schriftlichen Stellungnahmen der involvierten Gemeinden bis Ende Januar 2016. Anschliessende Sitzungen mit dem ASTRA in Winterthur sind bereits terminiert.

Weitere Projektentwicklungen, Abklärungen und Varianten wurden im Jahre 2015 auch für die Weiterführung ab der Sulzstrasse in das Zentrum von Rorschach durchgeführt. So wurde aus dem Kreisel an der Sulzstrasse aus Kapazitätsgründen eine Lichtsignalanlage mit Bypässen. Ebenso wurden eine mögliche Erschliessung von Goldacher Gewerbe- und Wohngebieten und Alternativen für neue Erschliessungen der Nestlé-Grundstücke geprüft. Die Unterführung SBB im Wiesental musste aufgrund von Verhandlungen mit der SBB aus technischen und Kostengründen verworfen werden. Die neue Stadterschliessung mündet nun direkt in die Industriestrasse. Letzte Details dazu sind in Abklärung. Aktuell werden auch noch Computersimulationen durchgeführt, um die Kapazitäten an den Knoten Pestalozzi-, Kirch- und St.Gallerstrasse zu überprüfen. Möglicherweise verlangen die resultierenden Verkehrsströme dort Ausbauten.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Die Verzögerungen resultieren hauptsächlich aus der geänderten Zuständigkeit für den Zubringer ab der Sulzstrasse bis zur Autobahn. Damit verbunden ist die technische Abklärung über die Sicherheit der Zubringerstrecke. Das ASTRA verlangt, dass alternative Führungen zur Verbesserung der Sicherheit überprüft werden und die vom Kanton vorgeschlagene Tunnellösung bestätigt oder durch eine bessere Lösung ersetzt wird. Gleichzeitig konnte der Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die Zeit nutzen, die Weiterführung bis ins Zentrum Rorschach und die Erschliessung mit den dazugehörigen Anschlüssen entlang des neuen Strassenabschnitts Sulzstrasse bis Industriestrasse zu vertiefen.
2. Die Regierung hält aufgrund obiger Ausführungen fest, dass im Baudepartement das Projekt Autobahnanschluss Witen mit sehr hoher Priorität und mit erheblichem Aufwand stetig vorangetrieben wird. Die Komplexität mit fünf Bauherren (Bund, Kanton und drei politische Gemeinden) ist äusserst hoch. Die technischen Anforderungen und das Erreichen eines einheitlichen politischen Willens erweisen sich aber als sehr schwierig und zeitaufwändig. Die Randbedingungen sind vielfältig und bedürfen umfangreicher Abklärungen. Im Verlauf der Projektentwicklung sind wesentliche Erweiterungen und Änderungen hinzugekommen, die weit in die Zentren der einzelnen Gemeinden Auswirkungen haben. Ungeachtet dessen wird die Regierung weiterhin versuchen, den Druck auf das ASTRA zur aktiven Projektunterstützung und Projektpriorisierung im Bereich des Anschlusses aufrechtzuerhalten. Das Tiefbauamt wurde eingeladen, die Weiterführung der Strassenprojekte bis in das Zentrum von Rorschach in alle Abklärungen miteinzubeziehen. Definitive Entscheide dazu können aber erst gefällt werden, wenn das ASTRA den Anschlusspunkt an der Sulzstrasse abschliessend fixiert.