



Bilder: ag



Die Sanierung der Stadtautobahn wird voraussichtlich bis 2027 andauern und damit die St. Galler Bevölkerung einige Jahre begleiten.

Das Bundesamt für Strassen (Astra) beginnt im Sommer mit den Hauptarbeiten zur Instandsetzung der Stadtautobahn St. Gallen begonnen.

Instandsetzung Stadtautobahn St. Gallen

Millioneninvestitionen für eine sichere Fahrt

Der zehn Kilometer lange Abschnitt der Autobahn zwischen St. Gallen West und St. Gallen Ost wird nach rund 30 Jahren Betriebszeit saniert. Neben den vier Anschlüssen Winkeln, Kreuzbleiche, St. Fiden und Neudorf müssen auch zahlreiche Kunstbauten instand gesetzt oder neu errichtet sowie der komplette Strassenbelag ausgetauscht werden. Das alles unter laufendem Verkehr.

Von Claudia Bertoldi

In St. Gallen stehen den Verkehrsteilnehmern harte Jahre bevor. Mit dem bevorstehenden Start der Instandsetzung der Stadtautobahn, die voraussichtlich bis 2027 andauern wird, werden temporäre Verkehrseinschränkungen und damit verbundene Verzögerungen im Verkehrsfluss

wahrscheinlich zum Alltag gehören. Um diese so gering wie möglich zu halten, arbeitet das Bundesamt für Strassen (Astra) mit der kantonalen Nationalstrassen-Gebietseinheit VI sowie der Kantonspolizei zusammen. Die optimale Koordination soll die Auswirkungen der Baumassnahmen

auf den Verkehr auf der Autobahn und in der Stadt minimieren.

Vor allem in der Hauptbauphase, in den Jahren 2022 und 2023, will man mit Unterstützung der Bevölkerung einen entscheidenden Beitrag zur notwendigen Verkehrsreduktion erreichen. Damit ein

Verkehrskollaps vermieden und der Verkehr während der Bauzeit noch rollen kann, muss er reduziert werden.

Bereits seit Sommer 2018 werden auf der Stadtautobahn Vorarbeiten für die Instandsetzung realisiert. So mussten ein Rutschhang gesichert, Überleitungssysteme und Notzufahrten angelegt werden. In diesem Frühjahr wurden die Einrichtung der Installationsplätze und die Erweiterung der Betriebszentralen beendet. Neben den Vorarbeiten für das Instandsetzungsprojekt mussten aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs seit 2018 vereinzelte Sofortmassnahmen am Fahrbahnbelaag, an Kunstbauten und in Tunneln durchgeführt werden.

«Der zehn Kilometer lange Strassenabschnitt umfasst zahlreiche Brücken, Unter- und Überführungen, Stützmauern und Lärmschutzwände, zudem vier grosse Tunnel und lange Ausfahrten. Auf dem kompletten Abschnitt müssen Anpassungen bezüglich Sicherheit, Lärm- und Umwelt-

«Da die Bauarbeiten sehr witterungsabhängig sind, ist es ein ständiges Planen, Anpassen und Umsetzen.»

Philipp Rüttimann,
Leiter Nationalstrassen Gebiet VI



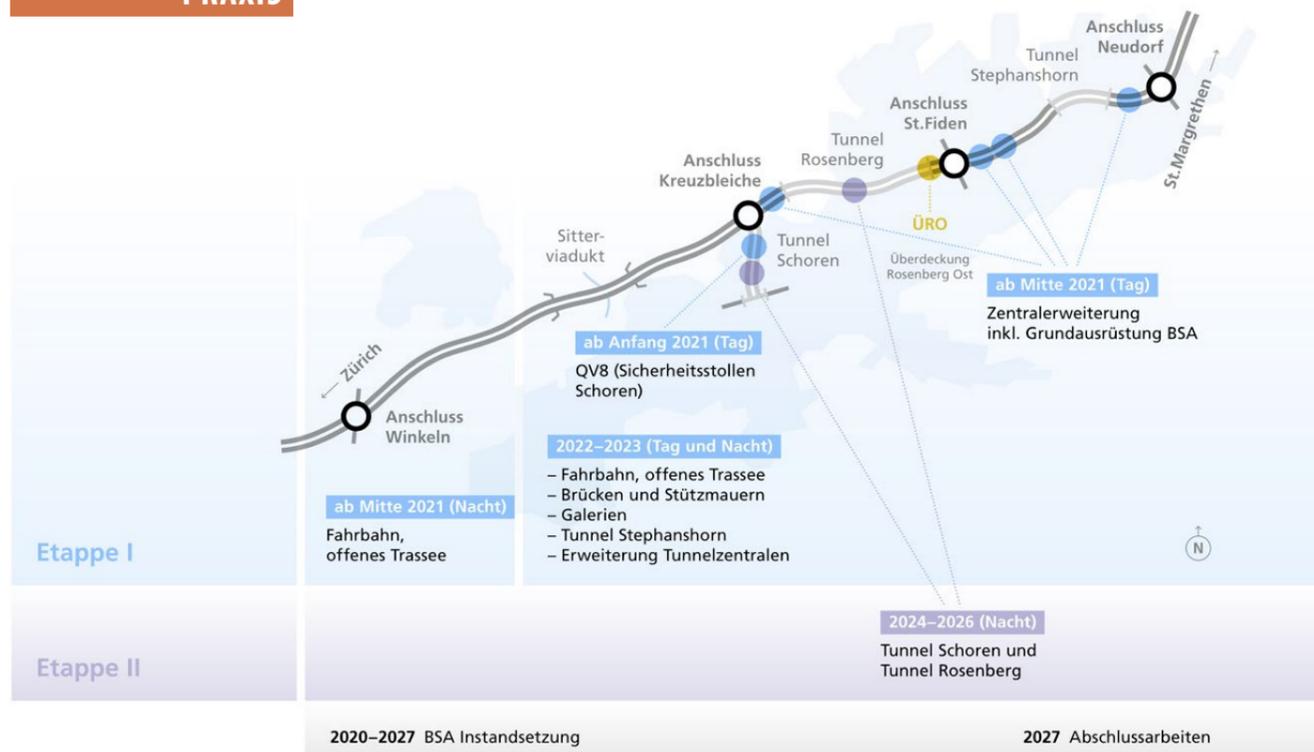
schutz durchgeführt werden», erklärt Markus Weber, Projektleiter beim Bundesamt für Strassen (Astra) und Verantwortlicher für die Instandsetzung der Stadtautobahn St. Gallen.

Detaillierte Planung erforderlich

Rund 30 Prozent der genau 10,4 Kilometer langen Strecke verlaufen in Tunneln. Auf der Strecke befinden sich zahlreiche technische Anlagen. Leitungen, Schächte und der komplette Deckbelag sind zu er-

neuern, zudem müssen Lärmschutzanlagen ersetzt oder neu eingebaut werden. «Die Kunstbauten befinden sich in unterschiedlichem Zustand. Entsprechend wurden die Massnahmen zur Instandsetzung angepasst. Die intensivste Arbeitsphase ist in den Jahren 2022/23 zu erwarten», so Weber weiter.

Jahrelang wurde vorgeplant, dabei rund 2400 Quadratmeter Pläne erstellt. Während der Baumassnahmen werden voraussichtlich rund 300 Kilometer Kabel neu verlegt,



Die Baulose der Instandsetzung der Stadtautobahn St. Gallen, die bis 2027 ausgeführt werden soll.



Die Vorarbeiten beinhalteten die Erstellung von Überleitungssystemen sowie die Sicherung des Rutschhangs Dietli beim Anschluss Kreuzbleiche.

Entwässerungsleitungen auf einer Gesamtlänge von 107 Kilometern erneuert, 48 Signalportale auf den neusten Stand der Technik gebracht sowie 33 500 Quadratmeter Lärmschutzwände errichtet. Zu Spitzzeiten werden bis zu 150 Mitarbeiter mit mehr als 50 Baumaschinen im Einsatz sein. Gleichzeitig werden schätzungsweise rund 170 Millionen Fahrzeuge während der Bauzeit den Abschnitt Rosenberg passieren.

Dies erfordert zusätzliche Sicherheitsmassnahmen für das Baustellenpersonal sowie den laufenden Verkehr. Die Koordination obliegt dem Astra in Zusammenarbeit mit der Nationalstrassen-Gebietseinheit VI und der Kantonspolizei. «Da die Bauarbeiten auch sehr witterungsabhängig

sind, ist es ein ständiges Planen, Anpassen und Umsetzen. Dies verlangt grosse Flexibilität von allen Projektbeteiligten», sagt Philipp Rüttimann, Leiter Nationalstrassen-Gebiet VI. Das Ziel sei es, die bestmögliche Sicherheit für alle Beteiligten zu garantieren, dabei aber so wenig wie möglich in den Verkehrsfluss einzugreifen. Deshalb soll die Zahl an Teil- oder Vollsperrungen der Autobahn während der Bauphase möglichst auf ein Minimum beschränkt werden. Denn die Stadtautobahn sei bereits heute zu Spitzzeiten stark ausgelastet.

Gliederung in zwei Etappen

Nun beginnen die Hauptarbeiten des

Grossprojekts. In der Etappe I werden von 2021 bis voraussichtlich Ende 2023 die Fahrbahn, ein Grossteil der Brücken und Stützmauern sowie der Tunnel Stephanshorn instand gesetzt. Gestartet wird mit dem Abschnitt Winkel bis zum Sitterviadukt. Bis Ende des Jahres wird der komplette Belag instand gesetzt. Im Juli wurde dafür die Verkehrsführung bei der Baustelle zwischen Winkel und dem Sitterviadukt umgestellt. Die Belagsarbeiten erfordern jedoch temporäre nächtliche Sperrungen zwischen den Anschlüssen Winkel und Kreuzbleiche.

Tagsüber bleiben grundsätzlich alle Fahrspuren erhalten. Durch die Einengung der Spurbreiten ist eine Temporeduktion auf maximal 80 Kilometer pro Stunde vorgesehen. Gleichzeitig werden die Tunnelzentralen der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) erweitert. Bereits seit Jahresbeginn wird der Sicherheitsstollen (QV8) beim Tunnel Schoren gebaut. Diese Arbeiten erfolgen mehrheitlich am Tag. Ab 2022 soll im Abschnitt Sitterviadukt bis Neudorf sowohl tagsüber wie auch in den Nachtstunden gearbeitet werden. Parallel zur Etappe I finden die Bauarbeiten der Überdeckung Rosenberg Ost statt.

In der Etappe II, die voraussichtlich 2024 startet, werden die Tunnel Rosenberg, Schoren und St. Fiden bis voraussichtlich 2026 instand gesetzt. Diese Arbeiten erfordern Sperrungen von Tunnelröhren und

werden daher mehrheitlich nachts ausgeführt. Zudem schliesst diese Etappe auch die Erneuerung der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung mit ein. Die Abschlussarbeiten werden voraussichtlich im Jahr 2027 realisiert. Diese beinhalten unter anderem die Tests sowie diverse Arbeiten und die Inbetriebnahme der neuen Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen.

Die für das Instandsetzungsprojekt veranschlagten Gesamtkosten betragen über 500 Millionen Franken. Sie werden vollumfänglich vom Astra getragen.

Projekt Olma-Messen

Östlich des Rosenbergtunnels wird über der Stadtautobahn die Überdeckung Rosenberg Ost (ÜRO) realisiert. Die Olma-Messen St. Gallen erweitern hier ihr Messegelände in Richtung Osten. Dazu wird die Stadtautobahn im Bereich St. Fiden überdeckt, wodurch der bestehende Tunnel Rosenberg um rund 180 Meter verlängert werden muss.

Bei der ÜRO handelt es sich um ein separates Projekt unter der Verantwortung der Olma-Messen. Mitte vergangenen Jahres wurde die in den 1980er-Jahren in Betrieb genommene Messehalle 1 abgerissen. Sie soll durch einen Neubau mit einer Kapazität von bis zu 12 000 Personen ersetzt. Dieser wird 2023 in Betrieb genommen. Die neue Halle kommt zum Grossteil auf der Überdeckung des Ostportals der Stadtautobahn zu stehen.

Da beide Bauvorhaben, die Instandsetzung der Stadtautobahn und die Überdeckung Rosenberg, zeitgleich zur Ausführung kommen, müssen sie stufengerecht koordiniert werden. So können beispielsweise nötige Nachtsperrungen für den Bau der Überdeckung auch für das Instandsetzungsprojekt genutzt werden. Die ÜRO schafft zudem neue Rahmenbedingungen für den Betrieb der Stadtautobahn, die das Astra in seinen Betriebs-, Unterhalts- und Sicherheitskonzepten berücksichtigen muss.

Sicherheitskonzept mit Fredi Vogl

Die Stadtautobahn gehört zu den am stärksten befahrenen Verkehrsrouten von St. Gallen. Die Kapazitätsgrenze der Stadtautobahn ist schon jetzt in den Spitzzeiten des Berufsverkehrs erreicht respektive wird leicht überschritten. Dazu kommt, dass während der Instandsetzung der Autobahn Verkehrseinschränkungen unvermeidbar sein werden, unter anderem durch Tempolimits, Ampelregelung oder die Verengung der Fahrbahn.

Um noch grössere Staus während der Bauarbeiten zu vermeiden, hat das Astra eine Kampagne gestartet. Die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer werden dazu aufgerufen, die Autobahn vor allen in den Jahren 2022 und 2023 während der Morgen- und Abendspitzen wenn möglich zu meiden und auf Randzeiten auszuweichen. «Die Stadtautobahn nimmt einen grossen Teil des innerstädt-

tischen Verkehrs auf. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt hingegen nur 20 Prozent», sagt Philipp Sennhauser, Leiter der Verkehrspolizei der Kantonspolizei St. Gallen.

Um rund zehn Prozent soll so der Verkehr zu Spitzzeiten reduziert werden. Bei Stau sei es zudem wichtig, immer auf der Autobahn zu bleiben. Sonst droht eine Überlastung des umliegenden Verkehrsnetzes, so Sennhauser. Man hoffe dabei auf die Mithilfe der Bevölkerung.

Auch die öffentliche Verwaltung und Firmen, darunter einige grosse Arbeitgeber im Einzugsgebiet, werden in die Aktion mit einbezogen. Gespräche laufen seit geraumer Zeit, rund 20 Firmen haben bereits ihre Mithilfe zugesichert. In den Unternehmen und Büros sollen die Arbeits- und Schichtzeiten so angepasst werden, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausserhalb der Stosszeiten ihren Arbeitsplatz erreichen oder nach Hause fahren können. Gleichzeitig soll auch der öffentliche Verkehr den neuen Bedingungen angepasst werden, damit diese Alternative verstärkt genutzt werden kann.

Und da Sensibilisierung und Verkehrserziehung bereits bei den Kleinsten startet, hat das Astra zusammen mit dem Carlsen Verlag ein Kinderbuch entworfen. Das kleine Pixi-Buch über die Abenteuer von Fredi Vogl rund um die Autobahn wird in allen Briefkästen der Region St. Gallen verteilt. ■



Die Temporeduktion auf 80 Kilometer pro Stunde in Baustellenbereichen dient der Sicherheit der Arbeiter vor Ort und der Verkehrsteilnehmer selbst. Staus werden unvermeidlich sein.