

Vorlage Stadtparlament

Datum	13. Januar 2026
Beschluss Nr.	1145
Aktenplan	152.15.12 Stadtparlament: Interpellationen

Interpellation René Neuweiler, Roger Bechtiger, Liliane Kobler: Der Stadtrat widerspricht sich beim Autobahnanschluss Güterbahnhof; schriftlich

René Neuweiler, Roger Bechtiger, Liliane Kobler sowie 27 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 25. November 2025 die beiliegende Interpellation «Der Stadtrat widerspricht sich beim Autobahnanschluss Güterbahnhof» ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1 Ausgangslage

Am 24. November 2024 haben die Schweizer Stimmberechtigten den Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen (STEP) mit insgesamt 52,70 % abgelehnt. Teil des Ausbauschnitts 2023 war neben fünf weiteren Projekten das Projekt für den Bau einer 3. Röhre durch den Rosenberg und einer Teilsperre mit einem Zubringer Güterbahnhof. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hatte das Projekt zusammen mit den Kantonen St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden, der Gemeinde Teufen und der Stadt St.Gallen zur Behebung des prognostizierten, mittel- und langfristigen verkehrlichen Verkehrsengpasses auf der Autobahn A1 im Raum St.Gallen vorgesehen. Die Stimmberechtigten der Stadt St.Gallen haben sich mit 55,02 % gegen die Vorlage ausgesprochen.

In seiner Einordnung des Abstimmungsergebnisses hat der Stadtrat noch am Abstimmungssonntag festgehalten, dass er das Abstimmungsergebnis als Sinneswandel der Stimmbewohner seit der städtischen Abstimmung zur Güterbahnhofinitiative aus dem Jahr 2016 interpretiert und gedenkt, das Ergebnis beim weiteren Vorgehen entsprechend zu würdigen. Diese Haltung hat er mit der Beantwortung des Postulats «Autobahnanschluss Güterbahnhof: Übungsabbruch statt Millionen für Planungsleiche verschleudern» ([Vorlage des Stadtrats Nr. 4565 vom 17. Dezember 2024](#)) bekräftigt. Er hat festgehalten, dass er das Projekt für die 3. Röhre des Rosenbergtunnels inklusive Zubringer zum Güterbahnhof nach dem ablehnenden Volksentscheid als nicht mehr umsetzungsfähig erachtet. Gleichzeitig hat er festgehalten, dass weiterhin Lösungen für das prognostizierte Verkehrswachstum und für die Zeit der Sanierungsarbeiten der bestehenden Autobahntunnels durch den Rosenberg notwendig sind.

2 Beantwortung der Fragen

1. *Wie erklärt der Stadtrat den grundlegenden Widerspruch zwischen den offiziellen Aussagen im Abstimmungsbüchlein 2016 – wonach eine Ablehnung der Initiative ein «klares Votum zu Gunsten des Projekts» darstellt – und der heutigen Behauptung von Stadtrat Buschor, das nationale Nein von 2024 sei ebenfalls ein Nein zum Güterbahnhof zu interpretieren?*

Der Stadtrat erkennt in der Würdigung der beiden Volksentscheide keinen Widerspruch. Er hat zur Kenntnis genommen, dass sich die Einschätzung der städtischen Stimmberechtigten in den rund neun Jahren seit der letztmaligen Abstimmung gewandelt hat, das Projekt eines Autobahnanschlusses Güterbahnhof in der Stadt keine Mehrheit mehr findet.

2. *Steht der Stadtrat weiterhin zu seiner Aussage aus dem Jahr 2016, dass der Anschluss Güterbahnhof zur Entlastung von Kreuzbleiche, St.Leonhard-Brücke, Geltenwilenstrasse, Oberstrasse und Riethüsli «erstellt werden muss»?*

Die A1 im Raum St.Gallen ist in den verkehrlichen Spitzenstunden überlastet. Als besonders problematisch werden der Autobahnabschnitt zwischen den Anschlüssen Kreuzbleiche und Neudorf sowie der Schorentunnel beurteilt. Aktuelle Verkehrsprognosen gehen mittel- und langfristig von einem Mobilitätswachstum für die Stadt und die Region St.Gallen aus. Gemäss diesen Verkehrsmodellprognosen wird künftig eine erhebliche Überlastung der A1 und in der Folge auch des kantonalen und kommunalen Strassennetzes in der Stadt St.Gallen erwartet. Dies führt zu einem bedeutenden Engpass auf der Autobahn und auf dem Verkehrsnetz der Region St.Gallen.

Die von der Stimmbevölkerung am 24. November 2024 abgelehnte Teilsperre mit Anschluss Güterbahnhof stellte aus fachlicher Sicht die präferierte Massnahme zur Beseitigung des Engpasses dar. Nach der Ablehnung des Projekts sind alternative Massnahmen zu prüfen. Demgegenüber ist der Stadtrat der klaren Meinung, dass der Bau einer 3. Röhre des Rosenberg隧nels nötig sein wird.

3. *Wie begründet der Stadtrat, dass die damals offiziell kommunizierte «Notwendigkeit des Gesamtprojekts» (dritte Röhre mit Anschluss Güterbahnhof) nun offenbar durch einzelne Mitglieder des Stadtrats in Frage gestellt wird?*

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass es den Volksentscheid aus dem Jahr 2024 zu akzeptieren gilt und dass neue, mehrheitsfähige Lösungen gesucht werden müssen.

4. *Aufgrund welcher Fakten kommt der Stadtrat zum Schluss, eine dritte Röhre ohne Zubringer habe bessere Chancen beim Bund?*

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK hat die ETH Zürich im Nachgang der Abstimmung vom 24. November 2024 beauftragt, in einem Gutachten Nationalstrassenprojekte, Bahnprojekte und Agglomerationsprojekte zu priorisieren. Darin eingeschlossen wurden auch die von der Stimmbevölkerung abgelehnten Projekte des Ausbaus Schritts 2023. Das Gutachten «Verkehr 2045» erachtet die Wiederaufnahme des Projekts für die 3. Röhre des

Rosenbergtunnels inkl. Teilsperre mit Zubringer Güterbahnhof trotz des ablehnenden Volksentscheids als prioritär.

Mit diesem Ergebnis sieht der Stadtrat bestätigt, dass Handlungsbedarf besteht. Er schliesst daraus jedoch nicht die Wiederaufnahme des von der Stadtbevölkerung und auch auf Bundesebene abgelehnten Projekts. Vielmehr erwartet er eine angepasste Bauprojektplanung, welche die Realisierung der 3. Röhre ohne Zubringer Güterbahnhof vor der anstehenden Sanierung der bestehenden Tunnelröhren ermöglicht. Das Stadtparlament hatte die Teilsperre mit Anschluss Güterbahnhof im Jahr 2022 aus dem Richtplan gestrichen, die 3. Röhre Rosenbergtunnel jedoch belassen. In der innerstädtischen Diskussion im Abstimmungskampf hat sich denn auch gezeigt, dass der Streitpunkt des Projekts der Zubringer Güterbahnhof war. Das ETH-Gutachten soll nun als Grundlage für die politische Diskussion sowie für die nächsten Planungsschritte, in denen andere Varianten geprüft werden, dienen.

5. *Wie beurteilt der Stadtrat den Umstand, dass der zuständige Stadtrat öffentlich Positionen vertritt, die den offiziellen Begründungen im Abstimmungsbüchlein aus dem Jahr 2016 widersprechen – obwohl diese Grundlage des Volksentscheids waren?*

Das zuständige Stadratsmitglied vertritt die Meinung des Stadtrats. Der Stadtrat hat in Nachachtung des Volksentscheids vom 24. November 2024 eine Neueinschätzung vorgenommen.

6. *Welche Massnahmen ergreift der Stadtrat, um die Umsetzung des klar geäusserten Willens der Stimmbürger vom 28. Februar zu gewährleisten?*

Wie der Stadtrat bereits in seiner Postulatsantwort (s. oben) dargelegt hat, interpretiert er das Abstimmungsergebnis vom 24. November 2024 dahingehend, dass die Mehrheit der städtischen Stimmberechtigten keinen Autobahnanschluss Güterbahnhof wünscht, dass in den rund neun Jahren seit der letztmaligen Abstimmung ein Sinneswandel stattgefunden hat. Das Stadtparlament hat den Autobahnanschluss Güterbahnhof bereits im Jahr 2022 aus dem städtischen Richtplan gestrichen.

7. *Wie stellt der Stadtrat sicher, dass Abstimmungsunterlagen verlässlich bleiben und Abstimmungsergebnisse akzeptiert werden?*

Die Aussagen in den Abstimmungsunterlagen waren und sind weiterhin verlässlich. Wenn die Stimmbürgerschaft jedoch ein Projekt so nicht wünscht, ist der Stadtrat dem demokratischen Prozess verpflichtet. Er sichert die Akzeptanz des Prozesses, indem er den Volksentscheid aus dem Jahr 2024 akzeptiert und Bereitschaft für breit abgestützte, alternative Lösungen signalisiert. Der Stadtrat handelt nicht aus Partikularinteressen, sondern im Auftrag, den die Stimmbürgerschaft im Jahr 2024 erteilt hat.

8. *Ist der Stadtrat bereit, für die Konsequenzen politisch und persönlich einzustehen und die Verantwortung zu übernehmen, wenn die dritte Röhre Rosenbergtunnel mit Anschluss Güterbahnhof nicht umgesetzt werden kann, als Folge der negativen Haltung des Stadtrates?*

Der Stadtrat ist dem Volksentscheid aus dem Jahr 2024 verpflichtet und setzt sich für eine demokratisch nachhaltige Lösung zur Beseitigung des Engpasses auf der A1 im Raum St.Gallen ein. Er übernimmt selbstredend Verantwortung für die durch ihn getroffenen Entscheide.

Die Stadtpräsidentin:
Maria Pappa

Der Stadtschreiber:
Manfred Linke

Beilage:
▪ Interpellation vom 25. November 2025