

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 17 (2010)
Heft: 195

Artikel: St. Gallen: am liebsten unten durch
Autor: Hornung, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-884645>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

ST.GALLEN: AM LIEBSTEN UNTEN DURCH

Mit so genannten Leuchtturm-Projekten hatte St.Gallen bis anhin wenig Glück. Wenn nun von grossen Würfeln die Rede ist, geht es vor allem um Löcher und Tunnels.

von RENÉ HORNUNG

Die Baulobby findet immer wieder Möglichkeiten, Aufträge zu generieren. Wenn oben der Platz für Neubauten knapp wird, geht man halt unter den Boden. Tunnelbohrmaschinen gibt es schliesslich genug. Immer wieder schafft eine den Durchstich und ist danach arbeitslos. Warum also nicht die eine oder andere nach St.Gallen bringen? Ideen, wo sie hier bohren könnten, haben die Verkehrsfachleute und Ingenieure genug. Allein von der Aufzählung wird einem schwindlig: Steinach-Abwasserstollen hinunter an den Bodensee, Südspange, Riethüsli-tunnel für Bahn oder Autos, Bus- und Velotunnel St.Leonhard, Schräglift Bahnhof-Universität et cetera. Mit Ausnahme des bewilligten Abwasserstollens sind aber alles nur Träume.

St.Gallens Tunnelliebe ist allerdings nicht neu. Die Topografie zwang schon früher zum Durchbohren oder Sprengen des Nagelfluhs. «Vo Sangalle uf Sampfide do hätt's es Tunnel – wä' me inechnunt ...» alle kennen die Fortsetzung des Kinderreimes. Der Tunnel wurde gebaut, als die Stadt in der Stickereiblüte rasant wuchs. Unter den Boden mit den Dampfkrössern war gar keine so schlechte Idee. Und der Bahntunnel hat auch einen kleinen Bruder: die Mühleggbahn hinauf nach St.Georgen.

★

In den letzten gut fünfzig Jahren, seit Autos zu den Insignien des Wohlstands gehören, drängte man aber die Fussgänger in den Untergrund. Unterführungen kamen in Mode. Nicht nur so banale Kanäle wie im Neudorf oder zwischen Stadt- und Kantonsschulpark oder beim Hirschen St.Fiden. Höhepunkte des Gestaltungswillens waren die Ladenpassage unter der Waaghauskreuzung oder die betonkünstlerisch verzierte, mit mehrfach abgewinkelten Treppen erschlossene Unterführung unter der Post-Langgasse-Kreuzung. Unter den Boden mit den Fussgängerinnen und Fussgängern war trotzdem keine gute Idee. Wo irgendwie möglich, bahnten sich die Menschen lieber den Weg oberirdisch, da können die Unterführungen noch so schön saniert und neu beleuchtet sein. Die täglichen Kettenklettereien an der Waaghauskreuzung sind der beste Beweis dafür. Und hinterm Stadttheater haben die Strassenbauer schon länger vor der Macht des Faktischen kapituliert und über der Unterführung wieder einen Fussgängerstreifen aufgespritzt.

Oben statt unten durch ist menschlicher. Drängen sich also Überführungen auf? St.Gallen hat einen Versuch gewagt, im Riethüsli, mit einer Passarelle, die zwar provisorisch – aber wohl noch manche Jahre – dort steht. Ein Zweckbau, dessen ganze Hässlichkeit jedem Ingenieur den kalten Schauer über den Rücken treibt. Dabei gibt es genug Beispiele des eleganten Brückbaus gerade auch in und um die Stadt – die eben renovierte Ganggeli-Brücke von Hagen nach Stein lässt grüssen. Doch eine so elegante Konstruktion lässt sich mit Gerüst-Normteilen nicht bauen.

Die Verkehrsplaner – mindestens jene, die sich mit der Verhaltenspsychologie des Menschen etwas auskennen – raten heute sowieso zur ebenerdigen Querung. Unter- wie Überführungen sind unbeliebt und werden gemieden. Der logische Schluss daraus: Tunnels bohren und den Verkehr drin versenken. Das versuchte man uns vor gut zwanzig Jahren sogar als ökologische Errungenschaft zu verkaufen. «Schone die Stadt, nimm die Autobahn», hiess der Slogan, der 1987 zur Eröffnung der Stadtautobahn die Autos in die damals neuen Tunnelröhren lockte.

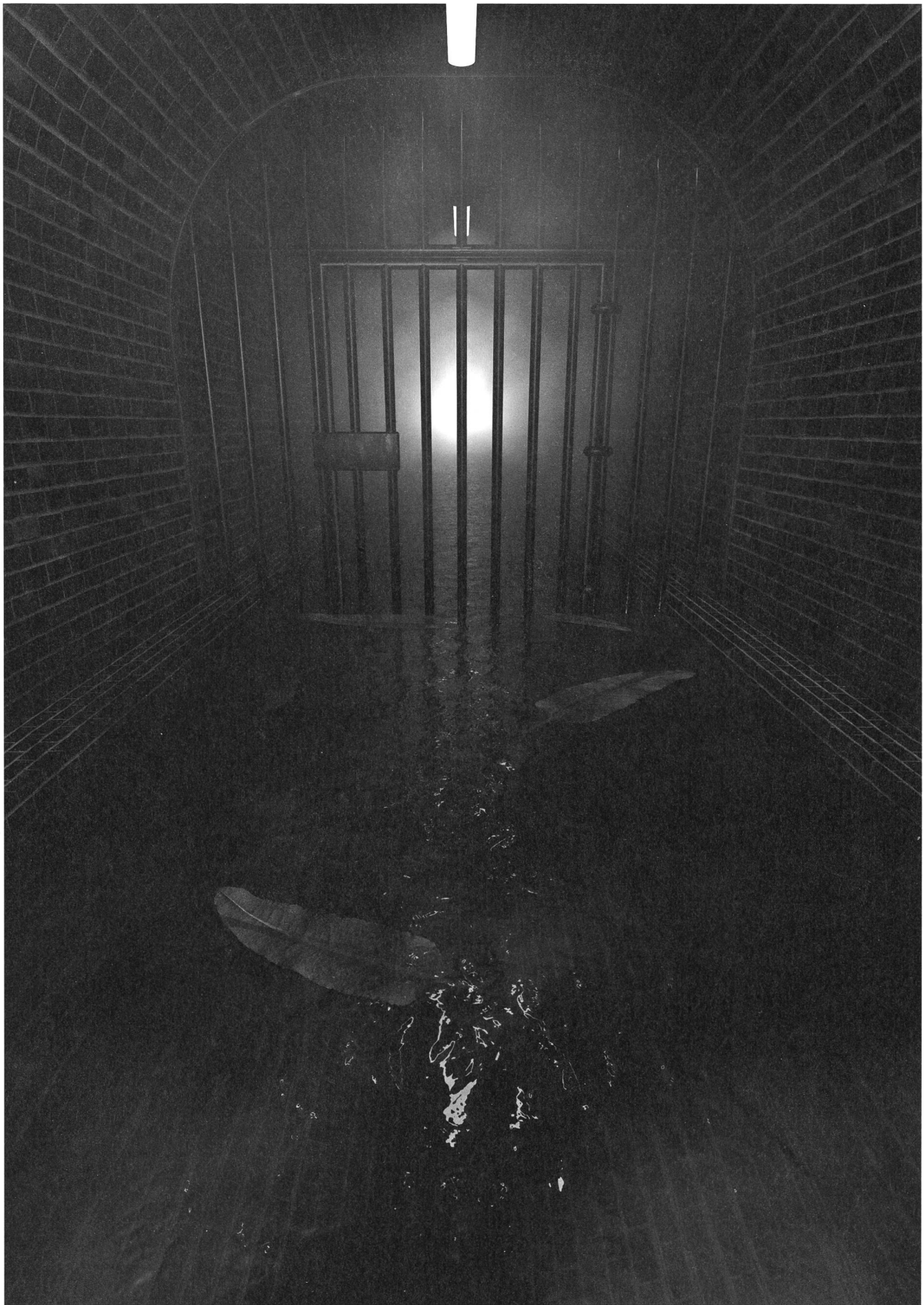
Heute fährt so manche und mancher wieder durchs Zentrum, denn wir wissen, wie schnell man auf der Autobahn in einen Stau gerät. Dabei wollte und will jedes Loch genau diesen Stau minimieren, denn der Stau ist zum Plageist Nummer eins der automobilen Gesellschaft geworden. Nichts kostet die Wirtschaft heute mehr als diese Staus. Die arbeitenden Menschen fehlen nicht am Arbeitsplatz, weil sie krank sind, sondern weil sie in der Kolonne stehen. Also müssen – in dieser Logik weiter gedacht und viele Zusammenhänge zwischen Ursachen und Wirkungen ausgeblendet – mehr Strassenkapazitäten gebaut werden. In dieser «Logik» sind auch die St.Galler Tunnelträume anzusiedeln: Südspange, Riethüsli-tunnel, Bus- und Velotunnel St.Leonhard und Co.

Die Verkehrslogik nimmt auf den Agglo-SUV-Fahrer und die Rosenberg-Porsche-Lenkerin Rücksicht. Ihre schnellen Träume beflügeln die bergmännischen Bohrfantasien. Vom Gallusmarkt zum Säntispark wärs ja eigentlich nur ein knappes Viertelstündchen, wenn nicht ständig irgendwelche Löli gegen die Tunnelwand oder andere Autos krachen würden, weil sie am Steuer SMS schreiben oder Pizza essen. Die vier Spuren unter dem Rosenberg sind zwar erst 23 Jahre in Betrieb, aber längst zu eng. Das bekannte Gesetz, dass jede neue Strasse und jeder neue Tunnel mehr Verkehr generiert, ist auch hier gültig. Erst recht am Montagmorgen und am Freitagabend, da sind Staus fast vorprogrammiert: «Heiland-zack, scho wieder g'sperrt!»

★

Die Längstraverse unter dem Berg hindurch wurde uns in den achtziger Jahren von Strassenbauern und Verkehrspolitikern mit Stolz geschwellter Brust präsentiert – noch mehr Freude hatten sie an der «ersten unterirdischen Strassenbauschnecke» in der Ausfahrt Kreuzbleiche Richtung Stadtzentrum. Da wurde anfänglich manch einer Porschefahrerinnen und manch einem 4x4-Lenker ob der nicht enden wollenen Kurve fast schwindlig. Heute bekommt man einen sturmen Kopf, wenn man an die lange Liste künftiger Tunnel-Bohrpläne denkt.

Halt! Eine Tunnelidee ist sogar älter als die Autobahn: Die Südumfahrung. Sie sollte in ihrer ersten Variante noch im Tagbau erstellt werden und vom Spisertor bis zur Wasergasse den Gallusplatz umfahren. Die Stadt hatte zwecks



Abbruch schon fast alle Häuser an der Gallusstrasse und beim Restaurant «Splügen» zusammengekauft. Doch dann war die Liebe der Stimmberechtigten zur Innenstadt doch stärker als der Wunsch, rascher voranzukommen. 1975 hatte der «Pic-o-Pello»-Strassenzirkus, eine Bürgeraktion gegen diese Südumfahrung, auf den Charme des damals noch verlotterten Quartiers aufmerksam gemacht. Dieser Zirkus hinterliess der Baulücke neben dem Restaurant Splügen den Namen und veredelte sie zum Pico-Pello-Plätzli. Vor allem

*Spätestens die Milliarden-Kosten
machen es klar: Die Südspange
gehört ins Reich der St.Galler
Tunnelträume.*

aber half die Aktion mit, die Südumfahrung zu bodigen. Die CVP versuchte zwar noch mit einer Initiative den Klosterbezirk zu schützen und die Strasse doch noch durchzuboxen, aber 1993 wurde auch dieser Versuch in einer Volksabstimmung abgelehnt.

Ein Tunnel im Bernegghang ist trotzdem nicht aus den Köpfen zu kriegen. Er taucht in immer wieder neuen Varianten auf. Zurzeit redet die Autolobby von der Südspange: noch komfortabler, noch länger – und immer teurer. Die Portale dieses Tunnels sollen auf der Stadtseite des Autobahn-Sitterviadukts und beim Anschluss Neudorf gebaut werden. Unterwegs gäbe es Anschlüsse bei der Kreuzbleiche und einen Stichtunnel hinüber nach St.Fiden. Dieser Traum ist längst keine Quartierentlastung mehr, sondern die Kapazitätsvergrößerung der Autobahn. Der Plan liegt inzwischen in Bern. Dort buhlen Dutzende von Strassenbau- und Tunnelprojekten aus dem ganzen Land ums Benzingeld. Ob die Mehrheit der St.Galler diese Südspange überhaupt will, hat bisher niemand gefragt. Die Zustimmung ist sehr unsicher, wenn man sich daran erinnert, dass die Stimmberechtigten der Städteinitiative zugestimmt haben, die verlangt, dass der Mobilitätszuwachs mit dem öffentlichen Verkehr oder dem «Langsamverkehr» (Velos) aufgefangen werden muss.

★

Der Südspangen-Traum ist inzwischen Milliarden schwer. Spätestens die Kosten machen es klar: Die Südspange gehört ins Reich der St.Galler Tunnelträume. Das scheinen auch viele Befürworter intuitiv zu spüren. Lobbyieren sie deshalb gleichzeitig für einen Riethüsli-Tunnel, den sie sich nicht – wie bisher geplant – für die Bahn, sondern jetzt für die Autos wünschen? Der Riethüsli-Tunnel für die Appenzellerbahnen ist ein alter Hut. Das Tunnelportal wurde 1994 mit der neuen St.Leonhardbrücke vorbereitet, doch ob dort je eingefahren wird, steht in den Sternen. Das Riethüsli-Quartier bekämpft das vorliegende Projekt, eine ziemlich brutale Ingenieurlösung, die das wenige, was von der älteren Bausubstanz im Riethüsli noch steht, erdrücken würde. Die Bewohner verlangen mehr Rücksicht, eine subtilere Planung, und dabei kamen die Gewerbler auf die glorreiche Idee, den Tunnel doch für Autos statt für die Bahn zu bauen. Viel billiger sei das, sagen auch die automobilen Steuerflüchtlinge aus Teufen, die unverblümt egoistisch an dieser Idee wacker mitbohren. 125 Millionen setzten sie als Kosten in die Luft. Das löste bei Kantonsingenieur Urs Kost nur Kopfschütteln aus.

Seine Zahl für ein 1200 Meter langes Riethüsli-Autotunnel klettert auf 250 bis 300 Millionen.

Aus Südspangeträumen und den unterschiedlichen Riethüsli-Varianten lernen wir erstens: Der Streit zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr ist noch lange nicht vom Tisch. Der Kampf um die Agglomerationsprogramm-Milliarden aus Bern hat eben erst begonnen. Und wir erfahren zweitens, dass sich in der geografischen Enge der Stadt die Projekte gegenseitig blockieren. Südspange und Riethüsli-Autotunnel drängeln nämlich beide zum Autobahnanschluss Kreuzbleiche. Kein Platz für beides, sagen die Ingenieure.

★

Sind also statt Autotunnels die Löcher für die Appenzellerbahnen und den Bus eine Lösung? Der Riethüsli-Bahntunnel, der die Fahrt vom Bahnhof bis hinauf zur Gewerbeschule um drei Minuten verkürzen würde, kostet nach bisherigem Wissensstand läppische neunzig Millionen. Die drei Minuten seien nur eines der Argumente für den Bau, betonen die Befürworter, wenn kritische Stimmen auf das Verhältnis Kosten versus Fahrplanverbesserung hinweisen. St.Gallen gewinne an der Ruckhalde doch begehrtes Bauland, wenn endlich diese Quetschkurve weg sei. Doch so leicht wird die nicht weg zu bekommen sein, denn sie ist «Europas engste und steilste Zahnradbahn-Kurve». Da werden sich die Eisenbahnfans, die «Pufferküsser», noch schützend vor den Abbruch stellen.

Also schiebt St.Gallen – weil man ahnt, dass man sich wenigstens den Spatz in der Hand sichern sollte – kleinere Tunnelideen nach. Lieblingsprojekt der «Tagblatt»-Stadtreaktion ist der ÖV-Tunnel St.Leonhard. Der würde «irgendwo» vom Gaiserbahnhof zur St.Leonhardkirche unter den SBB-Gleisen hindurch führen. Da könnte später auch mal ein Tram fahren. Noch gibt es zum Projekt weder Pläne, geschweige denn Kostenrechnungen, und doch finden wir es im neuen Richtplan als «Option».

Und was, wenn auch dieser ÖV-Tunnel den St.Gallern zu teuer ist? Dann gibt es auch dafür bereits eine «Rückfallebene»: den Velotunnel von der Reithalle unter dem Verkehrsknoten hindurch zur Lokremise – als zügige Bahnhofszufahrt aus dem Lachen-Quartier. Doch auch davon kennt man nicht einmal ungefähre Kosten; immer aber setzt man auf den Topf des Agglomerationsprogramms: Bern soll zahlen.

★

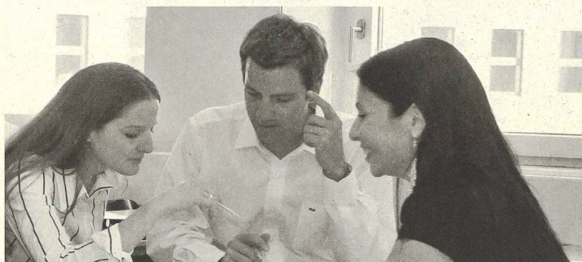
Langsam beschleicht einen das Gefühl, dass in den nächsten Jahrzehnten gar keines dieser vielen Tunnels gebohrt wird. So bleibt nur der Spaziergang auf alt bekannten Wegen, dem Tunnelweg zum Beispiel, der auf der Höhe Ruhsitz von der Oberstrasse unter den Gleisen hindurch führt und zum Grüningerweg wird. In Erinnerung an den Flüchtlingsretter Paul Grüniger, der als Polizeichef noch ganz andere Prioritäten setzen musste, als den Stau auf den Strassen zu managen. Zwei Zukunftsvisionen in Sachen Bohren und Sprengen drohen uns allerdings doch. Unterm neu gestalteten Bahnhofplatz hindurch, statt oben drüber, denn die «Konfliktsituationen» Bus/Fussgänger müssten entschärft werden, finden die Planer. Und die zweite Vision: der Einfahrtsstau in die Parkgarage unterm Marktplatz. Den wird man – so die Garage wirklich gebaut wird – bequem aus drei Strassencafés beobachten können. «News»-, «Seeger»- und «Süd»-Terrassen lassen uns dannzumal zuschauen, wie viel Geduld es braucht, mit dem Vehikel unter den Boden zu kommen.

RENÉ HORNUNG, 1948, ist Journalist beim Pressebüro St.Gallen und Produzent der Architektur- und Designzeitschrift «Hochparterre».



Zürcher Hochschule
für Angewandte Wissenschaften

**School of
Management and Law**



Informationsveranstaltung MAS Arts Management

.....
Dienstag, 30. November 2010, 18:15 Uhr

Stadthausstrasse 14, 5. Stock, SC 05.77, 8400 Winterthur

.....
Start der 12. Durchführung: 21. Januar 2011

ZHAW School of Management and Law – 8400 Winterthur
Zentrum für Kulturmanagement – Telefon +41 58 934 78 70

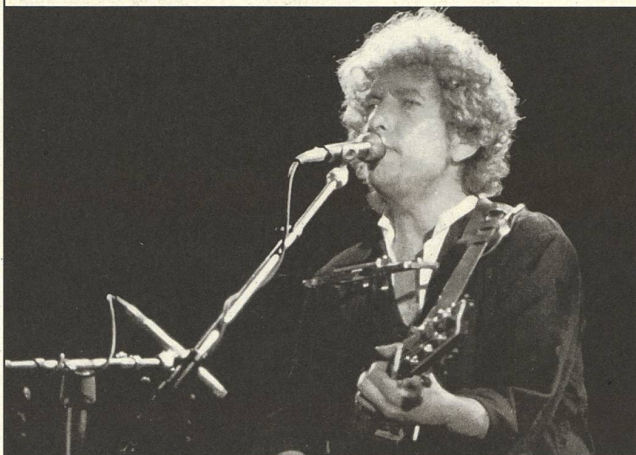
www.arts-management.zhaw.ch

Building Competence. Crossing Borders.

Zürcher Fachhochschule



Universität St.Gallen



Auch für Alt-Rocker

**Herzlich willkommen zu den Öffentlichen Vorlesungen der
HSG im Herbstsemester 2010!**

Warum Bob Dylan, einer der einflussreichsten Musiker des 20. Jahrhunderts, nie ein Prophet werden wollte, und schliesslich für viele dennoch einer wurde, erfahren Sie in dieser Vorlesungsreihe.

Montags, 8.11., 15.11., 22.11., 29.11. und 6.12., 18.15–19.45 Uhr,
Raum HSG 01-UI23

Weitere Infos unter www.unisg.ch, «Öffentliches Angebot».

Stoned59/Flickr.com

tanzplan ost

zeitgenössischer

tanz auf tournee

mit battleROYAL, crucible, halsundbeinbruch
Produktionen, Hideto Heshiki/serioushobbys,
Jessica Huber/A@TEM, Kumpane, OONA
project, PiccoliProduction, Tanzprojekt TPO'10
(Leitung Ph. Saire), KünstlerInnengesprächen
und «Auf zum Tanz – dem Tanzvergnügen für
das Publikum».

16./17./18.09. **SCHAAN** THEATER AM KIRCHPLATZ

24./25.09. **HERISAU** TANZRAUM HERISAU

29./30.10. **ZÜRICH** TANZHAUS ZÜRICH

12./13.11. **NEUHAUSEN** CINEVOX THEATER

26./27.11. **CHUR** THEATER CHUR

03./04.12. **STECKBORN** PHÖNIX-THEATER 81

10./11./12.12. **ST. GALLEN** LOKREMISE ST.GALLEN

17.12. **KONSTANZ** SPIEGELHALLE THEATER KONSTANZ

**«SO SPRICHT TANZ VIELE AN,
RUFT NACH MEHR»**

INFOS & TICKETS **WWW.TANZPLAN-OST.CH**

Das koordinierte Tanzförderprojekt der Ostschweizer Kantone, des Fürstentums Liechtenstein und der ig-tanz ostschweiz.