Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 30 (2023)
Heft: 330

Artikel: Mehr Beton bringt mehr Blech
Autor: Gadze, David
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1042041

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: 30.12.2025

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

Mehr Beton bringt mehr Blech

Glaubt man den Schreckensszenarien von Bund, Kanton und Stadt, droht St.Gallen ohne die neuen Autobahnanschlüsse im Güterbahnhofareal und in der Liebegg ein Verkehrskollaps. Andere meinen, dieser werde durch neue Strassen erst recht gefördert.

von David Gadze

Geht es nach den Plänen von Bund, Kanton und Stadt, wird in St.Gallen bis 2040 die sogenannte Engpassbeseitigung realisiert. Diese besteht aus drei Teilprojekten: einer dritten Röhre der Stadtautobahn durch den Rosenberg, einem neuen Tunnel inklusive unterirdischem Kreisel und zwei Anschlüssen zum Güterbahnhofareal (Feldli-Tunnel) sowie einem weiterführenden Tunnel bis in die Liebegg (Liebegg-Tunnel). Insgesamt 1,3 Milliarden Franken soll das alles kosten; der Bund plant und finanziert den Feldli-Tunnel und den unterirdischen Kreisel, der Kanton St.Gallen die beiden Anschlüsse im Osten und Westen des Areals sowie – zusammen mit dem Kanton Appenzell Ausserrhoden – den Liebegg-Tunnel. Ziel: Die Kapazitätsengpässe auf der Stadtautobahn und den Anschlüssen beheben.

Der Preis für einen neuen Autobahnanschluss in der St.Galler Innenstadt ist aber vielen zu hoch, unabhängig davon, wie teuer dieser wird. Seit Jahren läuft bereits die Diskussion über Sinn und Unsinn dieses Vorhabens – und der Widerstand nimmt zu, auch aus der Politik. Zwar lehnte die städtische Stimmbevölkerung 2016 die Initiative «Für ein lebendiges Areal Güterbahnhof ohne Autobahnanschluss» mit über 60 Prozent Nein-Stimmen ab. Doch im November erklärte das Stadtparlament das Postulat «Übungsabbruch statt Millionen für Planungsleiche verschleudern» der Liegenschaften- und Baukommission erheblich – und erhöhte damit den Druck.

Das Postulat verlangt vom Stadtrat, sich bei Bund und Kanton für einen Planungsstopp einzusetzen, um keine finanziellen und personellen Ressourcen mehr zu verschleudern, und in einem Bericht darzulegen, wie das Areal auch ohne den Autobahnanschluss entwickelt werden könnte. Letzteres hat eigentlich schon Andy Senn erledigt. Der St.Galler Architekt hat in der Testplanung für das Güterbahnhofareal den Anschluss an den Knoten St.Leonhard verschoben, also an den Rand des Areals (siehe Interview auf Seite 22). Der Stadtrat aber stützt sich auf das Nein zur Initiative, das er als ein Ja zum Autobahnanschluss interpretiert, und hält es für zweckmässig, die Planung wie geplant abzuschliessen – auch weil es ohnehin zu einer erneuten Volksabstimmung kommen dürfte.

Der Stadtrat in der Zwickmühle

Zumindest die Gegner:innen des Autobahnanschlusses sind darob ziemlich irritiert. Schliesslich ist das Parlament vom Volk gewählt. Interessant ist also vor allem die Frage, wie man die beiden Entscheide – Nein des Stimmvolks zur Initiative 2016, Ja des Stadtparlaments zum Postulat 2022 – gegeneinander abwägen muss. Für den Stadtrat sei es eine «schwierige Situation», sagt Politikwissenschaftler Silvano Moeckli. Denn das Volksvotum sei nicht vom Tisch, gerade weil es sich damals nicht um ein konkretes Projekt, sondern um eine Grundsatzabstimmung gehandelt habe. Ausserdem sei der Stadtrat gegenüber Bund und Kanton verpflichtet, denen er nach der Abstimmung von 2016 die weitere Unterstützung für das Projekt zugesagt hatte. Dass er sich nun – dem Postulat zum Trotz – gegen einen sofortigen Planungsstopp ausgesprochen habe, sei «rechtlich in Ordnung», sagt Moeckli. Die Planung und Entscheidvorbereitung für den Autobahnausbau liege gemäss Gemeindeordnung in der Kompetenz des Stadtrats, folglich könne das Parlament nicht mittels eines Vorstosses in die Kompetenz des Stadtrates eingreifen und entsprechend auch der Verwaltung in dieser Sache keine Aufträge erteilen. Entsprechend habe das Postulat den Charakter einer Resolution.

Aus Bern hiess es, man nehme die Annahme des Postulats zur Kenntnis und warte den Bericht ab. Zu vermuten sei, dass durch die Wahl von SVP-Bundesrat Albert Rösti zum Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Projekt eher vorangetrieben werde als vorher durch Simonetta Sommaruga (SP), sagt Moeckli.

Mitten in der Planung

Derweil treiben Bund und Kanton die Planung voran, die Stadt sitzt gewissermassen auf dem Beifahrersitz. Der Personal- und Arbeitsaufwand lasse sich nicht beziffern, heisst es bei beiden Stellen auf Anfrage. Verschiedene interne und externe Personen seien schon seit Jahren in die Planung involviert, manche intensiver, andere weniger. Das Bundesamt für Strassen (Astra) definiere derzeit im Generellen Projekt die Eckwerte der einzelnen Bauteile, sagt der Kommunikationsbeauftragte Julian Räss. Dieses sei schon fortgeschritten. Das Ziel sei, dem Bundesrat 2025 ein ausgearbeitetes Projekt zur Beschlussfassung vorzulegen, ehe im Ausführungsprojekt weitere Planungsschritte wie Landerwerb, Bauabläufe etc. folgen.

Ausgehend von den Resultaten der Testplanung erarbeite der Kanton derzeit im Vorprojekt – dem Pendant zum Generellen Projekt beim Bund – die Ausgestaltung der oberirdischen Anschlüsse und der dazugehörigen Tunnels, sagt Pascal Hinder, Leiter Verkehrsplanung beim kantonalen Tiefbauamt. Dabei geht es beispielsweise um die Zahl der Spuren beim Anschluss

am Knoten St.Leonhard (und als Folge davon auf der St.-Leonhard-Brücke), um die Abwicklung des öV und des Langsamverkehrs, aber auch um flankierende Massnahmen auf den städtischen Strassen.

Entlastung oder Mehrverkehr?

Doch taugen die neuen Autobahnanschlüsse im Güterbahnhofareal und in der Liebegg tatsächlich dazu, die bestehenden Verkehrsprobleme – sofern man sie denn als solche bezeichnen will – zu lösen? Oder schaffen sie bloss neue, getreu dem Spruch «Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten»?

Interessantes Detail dazu: Die Ämter von Bund und Kanton betonen gerne, bei den neuen Anschlüssen handle es sich nicht um eine Kapazitätserweiterung, sondern um eine «Entlastung». Das heutige Strassennetz in der Stadt St.Gallen sei hoch belastet und in den Spitzenstunden überlastet, sagt Hinder. Diese Überlastung betreffe nicht nur den motorisierten Individualverkehr (MIV), sondern «in erheblichem Mass» auch den öffentlichen Verkehr. Dieser stehe an vielen Orten in der Stadt St.Gallen zusammen mit dem MIV im Stau. Und sämtliche Prognosen des Bundes, in denen auch neue Arbeitsformen wie Homeoffice berücksichtigt sind, sagen laut Hinder ein weiteres Verkehrswachstum voraus.

Man gehe jedoch davon aus, dass durch den Bau des neuen Autobahnanschlusses im Güterbahnhofareal zwar der Verkehr rund um die Geltenwilenstrasse zunehmen, beim Anschluss Kreuzbleiche, der heute praktisch täglich überlastet sei, aber zurückgehen werde. Und zwar so stark, dass er trotz des prognostizierten Wachstums auch in den darauffolgenden Jahren nicht das heutige Niveau erreichen werde. Man untersuche deshalb bereits jetzt, ob und inwieweit die Verkehrsflächen rund ums Dreieck zwischen Reithalle, «St.Leopard»-Gebäude und Villa Wiesental sowie bei den beiden Tunnelausfahrten für andere Nutzungen reduziert oder dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werden könnten. Das gelte auch für die Teufener Strasse.

Am neuen Anschlussknoten St.Leonhard ergibt sich jedoch gemäss Schlussbericht der Testplanung «eine Verschlechterung der öV-Priorisierungsmöglichkeiten gegenüber heute». Dies werde aktuell in den laufenden Planungen überprüft und optimiert, sagt Hinder. Über die Fahrzeitgewinne auf dem städtischen Netz werde dies aber «auf jeden Fall bei weitem kompensiert».

Paradoxon der Umfahrungsstrassen

Willi Hüsler hingegen spricht von einem «Paradoxon der Umfahrungsstrassen». Der Verkehrsingenieur hat als externe Fachperson die Testplanung für das Areal Güterbahnhof begleitet und war im Beurteilungsgremium. Das Hauptproblem: In grösseren Siedlungsräumen hätten die Strassen gar nicht die Kapazitäten, um den zusätzlichen Verkehr, der sich von den Autobahnanschlüssen ergiesse, zu schlucken. Als Folge davon müsse man also auch die städtischen Strassen ausbauen, um Rückstaus auf die umfahrende Autobahn zu verhindern. Das zeige sich auch im konkreten Fall anhand der zusätzlich benötigten Fahrspur auf der St.-Leonhard-Brücke.

«Es ist ein Teufelskreis», sagt Hüsler. Das Beseitigen eines Engpasses erlaube die Zunahme des MIV, und diese führe zu neuen Engpässen, die nach weiteren Strassenflächen verlangten. «Diese Denkweise steht sich quasi selber im Weg.» Es sei davon auszugehen, dass der Kapazitätsausbau nur zu einer vorübergehenden Entlastung einzelner städtischer Strassen führen werde. Ausserdem habe man im städtischen Raum gar nicht den Platz, um den wachsenden Flächenbedarf des MIV zu realisieren – das sei keine Ideologie, sondern Physik. Es brauche mehr Investitionen in den öV und den Langsamverkehr, aber auch eine «Harmonisierung des Strassen- und Parkierungssystems», damit die Autos nicht an Engpässen übermässige Staus produzierten. Ausserdem habe die St.Galler Strasseninfrastruktur noch Reserven für das Verkehrswachstum, da das «zeitliche Verschieben» – also das Vermeiden von Staus durch Fahrten ausserhalb der Stosszeiten – noch nicht ausgereizt sei. Diese Flexibilität werde in den Verkehrsmodellen nicht berücksichtigt.

Volksabstimmung wohl 2025

Vermutlich wird die Volksabstimmung zeigen, wie weit fortgeschritten dieser Gesinnungswandel bei der Bevölkerung ist. Silvano Moeckli sagt jedenfalls einen spannenden Abstimmungskampf voraus – und womöglich einen sehr langen. Denn sollte es wie geplant 2025 in der Stadt zur Volksabstimmung über den Autobahnanschluss kommen, würde das indirekt auch den Wahlkampf für das Stadtparlament von 2024 beeinflussen und insbesondere die Polparteien mobilisieren. Das Parlament habe zwar auch die Möglichkeit, den einen Antrag des Stadtrats zurückzuweisen, was allerdings wegen der Volksabstimmung 2025 «undemokratisch» wäre, sagt Moeckli. «Man kommt um eine erneute Volksabstimmung eigentlich nicht herum.»

Eine Prognose über ihren Ausgang sei allerdings schwierig, sagt Moeckli. Der Widerstand gegen neue Strassen habe in den vergangenen Jahren bestimmt zugenommen, ausserdem habe bei der Abstimmung 2016 die Diskussion um den Klimawandel keine Rolle gespielt. Ein Argument, das auch Willi Hüsler anführt: Die Produktion von Zement und Stahl, die es für den Bau der Strassen und Tunnels braucht, aber auch der Aushub setzten Unmengen an CO_2 frei. Hüsler spricht deshalb von einer «Fehlinvestition in ein System, das nicht in die Zukunft zeigt, sondern das bisherige, wenig erfolgreiche Denken festigt».

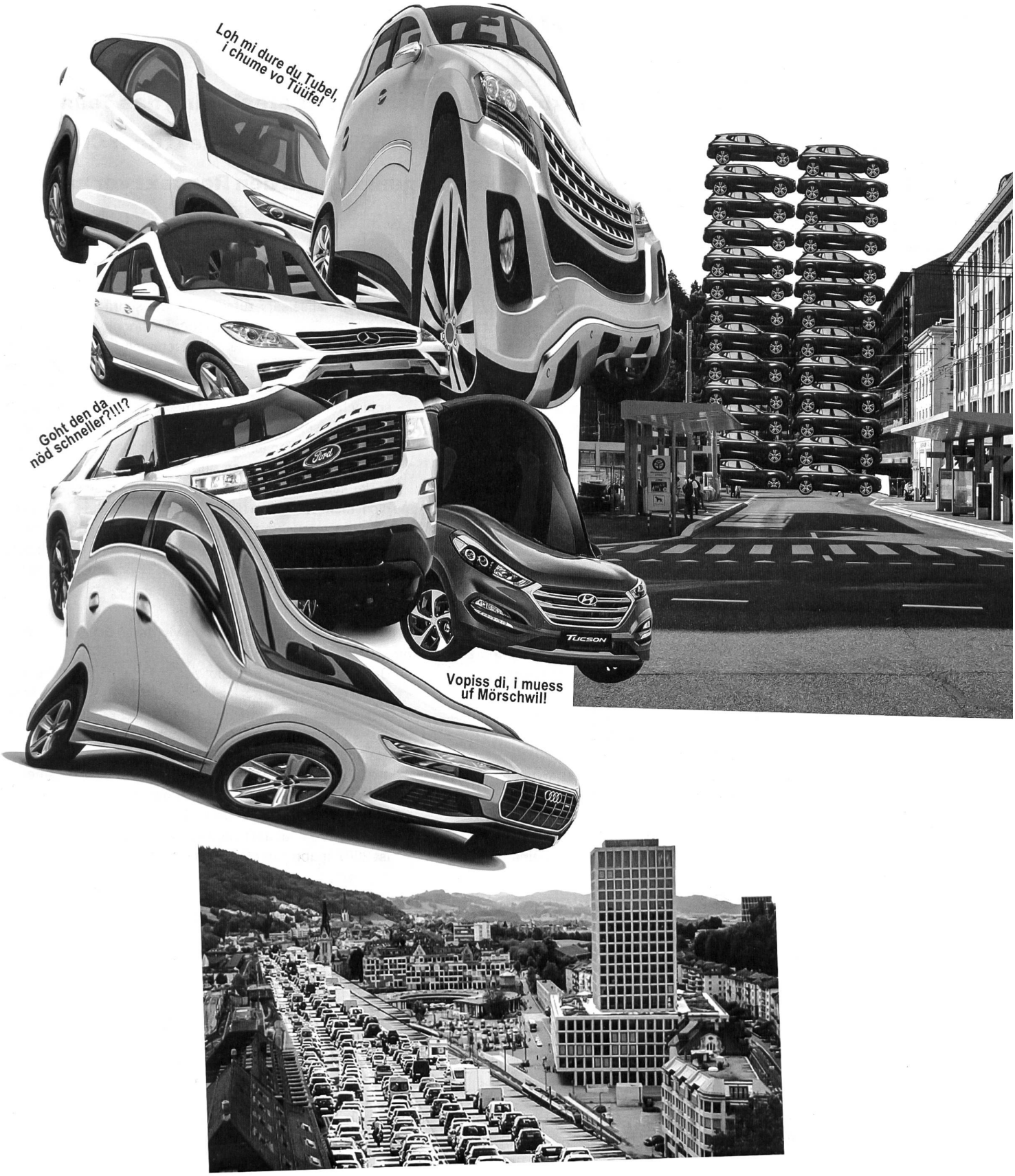
David Gadze, **1980, ist Saitenredaktor.**

Wer wann mitreden kann

Der Kanton wird in der zweiten Jahreshälfte 2023 das Vorprojekt abschliessen, danach beginnt die Mitwirkung der Bevölkerung. Sobald offene Fragen geklärt sind und das Vorprojekt überarbeitet ist, geht es gemäss dem kantonalen Strassengesetz zur Vernehmlassung bei der entsprechenden politischen Gemeinde, also bei der Stadt St.Gallen.

Der Vernehmlassungsbeschluss des Stadtrats ist in der zweiten Jahreshälfte 2024 zu erwarten. Und liegt der städtische Beitrag an das Projekt über drei Millionen Franken, wovon auszugehen ist, braucht es gemäss Gemeindeordnung der Stadt St.Gallen einen Parlamentsentscheid. Dieser untersteht dem fakultativen Referendum. Aufgrund der Mehrheitsverhältnisse im Stadtparlament ist davon auszugehen, dass es zu einem Ratsreferendum und somit zu einer Volksabstimmung kommen wird.

Ist das Geschäft in der Stadt durch, geht es in den Kantonsrat zur Projektgenehmigung. Der Kantonsratsbeschluss wird für 2027 erwartet und untersteht dem fakultativen Finanzreferendum, da das Projekt über den kantonalen Strassenfonds finanziert wird. Das gemeinsame Auflageprojekt von Bund, Kanton und Stadt ist für 2028 vorgesehen. (dag)


Loh mi dure du Tubel,
i chume vo Tüüfe!
Goht den da
nöd schneller?!!!?
Vopiss di, i muess
uf Mörschwil!