

Kontroversen bei der Planung des N-13-Anschlusses Buchs

Autor(en): **Suenderhauf, Maja**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald**

Band (Jahr): **10 (1997)**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-892997>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Kontroversen bei der Planung des N-13-Anschlusses Buchs

Maja Suenderhauf, Buchs

Bereits im Spätherbst 1963 stand fest, dass jede Gemeinde im Bezirk Werdenberg einen eigenen Autobahn-Zubringer beanspruchte.¹ Für Buchs bestanden damals vom Baudepartement aus Pläne für zwei mögliche Varianten: entweder baute man die nötige Zubringerstrasse durchs Altendorfer Hanfland östlich des heutigen Schulhauses Flös, oder man erweiterte die schon bestehende Langäulistrasse am Nordende des Dorfes.

Der Verwaltungsrat der Ortsgemeinde gab der letzteren Variante den Vorzug und begründete dies mit der dadurch möglichen Entlastung des Dorfzentrums vom Verkehr. Besonders der Schwerverkehr würde so direkt vom Bahnhof und dem Industriegebiet in die Rheinstrasse geleitet, ohne das Dorfzentrum zu tangieren.

Zwei Jahre später, anlässlich einer Konferenz zwischen dem Baudepartement des Kantons St.Gallen und dem Gemeinderat von Buchs, wurde der Anschluss von Buchs an die N 13 folgendermassen festgelegt: Abzweigung der Autobahnzufahrt bei der Teppichfabrik Jann in Räfis und via Rheinaustrasse Weiterführung zur Autobahn.

Gegen diesen Entscheid wurde in der Folge heftig opponiert; besonders die Ortsgemeinde machte geltend, dass damit bester landwirtschaftlicher Boden verlorengehe, ausserdem würde Räfis vom übrigen Dorf getrennt, der verbleibende landwirtschaftliche Boden würde für die Bewirtschaftung zu mühsam.

Der Gemeinderat liess daraufhin die Angelegenheit durch einen Ausschuss prüfen, dem Gemeindeammann Hans Schlegel, Gemeinderat Alfred Sulser, Ortspräsident Hans Rhyner, Schulratspräsident Hans Rohner, Strassenkreinspektor Hans Schmidt, Ingenieur Christian Beusch, Posthalter Hans Grob und Ingenieur Johann Jakob Gabathuler angehörten. Dieser Ausschuss diskutierte die verschiedenen Möglichkeiten. Es



Der Anschluss Buchs im Oktober 1977: Die Notbrücke über den Rhein ist teilweise abgebrochen, Dammschüttungen sowie Trasse und Rampen des Autobahnanschlusses sind kurz vor der Fertigstellung; noch in Arbeit sind Fahrbahn und Brücken der Unterführung beim Kanalweg. Bild: Baudepartement des Kantons St.Gallen.

wurde sogar ein Gemeinschaftsanschluss mit Sevelen in Betracht gezogen, der über eine Zubringerstrasse von Buchs her über die Rietli- und Guschastrasse und die Seveler Rheinstrasse hätte erfolgen sollen. Die Bedeutung von Buchs als Industrie- und Verkehrszentrum rechtfertigte aber einen eigenen Anschluss für Buchs, so dass die Variante Gemeinschaftsanschluss bald wieder verworfen wurde. Ebenso erging es dem zuerst befürworteten Anschluss über die Langäulistrasse mit der Begründung, dass grosse bauliche Schwierigkeiten zu überwinden wären und dass diese Strasse eine zu geringe verkehrspolitische Bedeutung besässe. Auch ein Anschluss «Zentrum» über die Strasse Buchs-Schaan wurde verworfen, weil einerseits zu grosse Probleme beim Bau zu erwarten seien und andererseits damit der Verkehr direkt ins schon überlastete Zentrum geführt werde.

Anschluss über Räfis oder über die Rheinaustrasse?

Damit blieben noch die beiden Möglichkeiten eines Zubringers bei der Teppichfabrik Jann in Räfis oder eines Anschlusses bei der Rheinaustrasse. Dem letzteren wurde schliesslich der Vorzug gegeben. Dieses Projekt sei für den Kanton viel kostengünstiger, da bereits ein Teil der Rheinaustrasse erstellt sei, zudem falle die Zerteilung des Dorfes an dieser Stelle weniger gravierend aus, der landwirtschaftlich genutzte Boden werde geschont, da die Strasse auf der Grenze zu einem geplanten Industriegebiet liege.² Verkehrspolitisch günstiger sei zudem, dass durch den Ausbau der rechtsufrigen Kanalstrasse mit wenigen Kosten eine direkte Verbindung zwischen der Strasse Buchs-Schaan und dem Zubringer geschaffen werden könne, wodurch der Schwerverkehr aus dem Industriegebiet und dem Tanklager direkt auf die Autobahn geleitet werden könnte.

Diskussion über den Anschluss «Rheinaustrasse»

Der Ausschuss empfahl dem Gemeinderat in der Folge, das Projekt «Anschluss Rheinaustrasse» voranzutreiben. Sollten die Planungskommission und die Ortsgemeinde einverstanden sein, so müsse eine Delegation von Politikern und Fachleuten bei Landammann Simon Frick, Vorsteher des Baudepartementes, vorstellig werden, damit die umstrittene Variante «Teppichfabrik Jann» zugunsten der nun ausgearbeiteten Variante «Rheinaustrasse» fallengelassen werde. Die Ortsgemeinde befürwortete diesen Vorschlag dann auch. Längere Zeit wurde nicht mehr am Teilstück Haag-Trübbach der N 13 projektiert, da geplant war, dieses erst nach 1970 zu erstellen. Der Auftrag, einen Zubringer über die Rheinaustrasse zu planen, bestand aber nach wie vor, vor allem weil Opposition gegen die Variante «Teppichfabrik» auch im Verwaltungsrat der Ortsgemeinde laut wurde.

Am 17. August 1967 orientierte Max Boller von der Tiefbauverwaltung des Kantons St. Gallen über die Möglichkeiten, den Anschluss Buchs über die Rheinaustrasse oder bei der Teppichfabrik Jann zu erstellen, und wog Vor- und Nachteile der beiden Varianten gegeneinander ab. Seiner Meinung nach überwogen bei einem Anschluss «Rheinaustrasse» die Nachteile: zwar sei dieser näher bei Bahnhof und Zentrum gelegen, doch stünden zu viele Hindernisse im Wege (Fussballplatz, Schwimmbad, Reitplatz und Tennisanlage), zudem käme die Strasse weiter vom Rhein weg. Der Variante «Teppichfabrik Jann» sei auch aus Kostengründen der Vorzug zu geben, da diese weniger Pachtlandumlegungen, eine geradlinigere Zufahrt und eine grössere Nähe zum Rhein garantiere.

Am 24. August 1967 erklärten sich der Gemeinderat und die Planungskommission bereit, dem Projekt «Anschluss bei der Teppichfabrik Jann» zuzustimmen, sofern die Ortsgemeinde diesem ebenfalls den Vorzug gebe. Es wurde nun versucht, mit Kantonsingenieur Werner Pfiffner Verhandlungen einzuleiten.

Der Anschluss «Zentrum»

In der Folge regte sich besonders aus Kreisen der Buchser Geschäftsinhaber, die 1965 die Interessengemeinschaft Einkaufszentrum Buchs (Igeb) gegründet hatten, heftiger Widerstand gegen die beiden zur Diskussion stehenden Varianten. Sie verlangten einen Anschluss, der die (motorisierten) Kunden direkt ins Zentrum führen sollte. Im Dezember des gleichen Jahres fand eine öffentliche Versammlung statt, an der unter anderem ein eigener Anschluss für Buchs als Bezirkshauptort und aufstrebendes Einkaufszentrum gefordert wurde. Der Schwerverkehr müsse zudem von Bahnhof und Industriegebiet auf kürzestem Wege auf die N 13 geleitet werden. Gemeinderat und Ortsgemeinde waren dieser Variante nicht abgeneigt, ersterer aus Kostenüberlegungen, letztere aus Gründen des Kulturlandschutzes. Definitiv entschieden war aber noch nichts, und die Igeb setzte sich vehement für die von ihr forcierte Variante «Anschluss Zentrum» ein.

Die Ortsverwaltungsräte von Buchs und Sevelen, der Gemeinderat von Buchs sowie Vertreter der Igeb trafen sich kurz darauf mit den Vertretern des Kantons, Max Boller und Werner Pfiffner, zu einer Besprechung. Ortspräsident Hans Rhyner sprach sich dafür aus, dass der Anschluss «Zentrum» über die Rheinstrasse nochmals zu prüfen

sei. Die durchgeführten Verkehrszählungen, die die Planer der Variante «Rheinaustrasse» dazu geführt hätten, mit unzumutbaren Verkehrsstockungen im Falle einer Verwirklichung der Variante «Zentrum» zu rechnen, seien nicht unbedingt als stichhaltig zu betrachten. Zudem werde sich der Schwerverkehr auf die neuen Rheinbrücken bei Haag, Sevelen und Trübbach verteilen. Als weitere Argumente wurden die Bodeneinsparungen sowie die geplante Schulhausanlage Flös und das Vermeiden einer Trennung des Dorfes durch die Strasse angeführt. All diese Gründe hätten den Verwaltungsrat bewogen, dem Projekt «Zentrum» den Vorzug zu geben. Kantonsingenieur Werner Pfiffner zeigte sich von dieser Haltungsänderung völlig überrascht. Er entgegnete, dass die Gründe, von einem Anschluss «Zentrum» abzusehen, immer noch volle Gültigkeit hätten. Zudem müsste eine vierspurige Strasse gebaut werden, um den anfallenden Verkehr bewältigen zu können, und er argumentierte, das Zentrum würde in untragbarer Weise belastet. Das Problem des Schwerverkehrs, der über die Bahnüberführung geleitet werden müsste, veranlasste Pfiffner aber, die drei Varianten nochmals grundsätzlich zu überprüfen. In der anschliessenden Diskussion überwog schliesslich die Zustimmung zu einem Anschluss «Zentrum», und es wurde verlangt, dass Kostenvergleiche der verschiedenen Möglichkeiten durchgeführt werden sollten.

Lokale Planung und Propagierung des Anschlusses «Zentrum»

Am 14. Dezember 1967 stellte der Gemeinderat ein Gesuch an die Ortsgemeinde um einen Beitrag an einen Studienauftrag für den Anschluss «Zentrum». Da die kantonalen Instanzen offenbar erklärt hatten, dass ein solcher Anschluss nicht möglich sei, sollte ein neutraler Fachmann die Angelegenheit beurteilen. Die Ortsgemeinde zeigte sich einverstanden, 50 Prozent der Kosten zu übernehmen, «da ein Anschluss Zentrum auch in ihrem Interesse läge».³ Am 28. Dezember 1967 erklärte sich das Tiefbauamt des Kantons bereit, die drei Varianten für den Anschluss Buchs gründlich zu prüfen.

Im Verlauf des folgenden Jahres konnten die Pläne und Berichte des Kantons zu den drei Varianten im Rathaus in Buchs eingesehen werden. Am 15. August 1968 entschloss sich der Ortsverwaltungsrat für die Variante «Zentrum» mit einem Kreiselder oder einem Kleeblattanschluss. Elf Tage

später wurden Vertreter des Gemeinderates, der Planungskommission, des Schulrates und der Parteien zu einer Konferenz eingeladen, um die Vorteile dieser Variante einem grösseren Kreis darzulegen. Die verschiedenen Votanten begrüsst einen Anschluss «Zentrum», einzig Strassenkreisinспекtor Hans Schmidt gab einige aus heutiger Sicht wohl als «prophetisch» zu bezeichnende Einwände zu bedenken: Das eigentliche Problem sah er in der Weiterführung des Verkehrs; neue Strassen würden zusätzlichen Verkehr anziehen, der sowohl in der Bahnhofstrasse wie auch in den Quartieren Auswirkungen zeigen werde; zudem müsse selbst bei einer pessimistischen Beurteilung der Wachstumsraten mit einer Zunahme der Motorfahrzeuge gerechnet werden. In der abschliessenden Abstimmung gaben schliesslich 34 Versammlungsteilnehmer der Variante «Zentrum» den Vorzug, für die Variante «Rheinaustrasse» votierten nur deren drei. Der Gemeinderat, der Ortsverwaltungsrat und die Planungskommission beschlossen daraufhin ebenfalls einstimmig, am Anschluss «Zentrum» festzuhalten, und unterbreiteten diese Haltung im Januar 1969 dem Baudepartement in St. Gallen. Dort wollte man sich aber nicht eindeutig auf eine Variante «Zentrum» festlegen; das Projekt «Rheinaustrasse» stand schliesslich auch noch zur Diskussion.

Einsturz der Rheinbrücke

Den endgültigen Ausschlag, den Anschluss von Buchs an die N 13 über das Zentrum zu führen, gab dann ein Ereignis besonderer Art: Infolge der Rheinsohlenabsenkung durch die übermässige Kiesentnahme wurde der westliche der drei gemauerten Pfeiler der 1928/29 gebauten Rheinbrücke Buchs-Schaan derart unterspült, dass auch Stützversuche ohne Erfolg blieben – am 14. August 1970 stürzte das Bauwerk ein. Da der Bau einer neuen Brücke am bisherigen Standort ausser Frage stand und hierfür zudem vom Bund im Rahmen des Nationalstrassenbaus ein Beitrag geleistet wurde, waren mit dem Brückeneinsturz die Würfel gefallen: der Anschlussvariante «Zentrum» wurde nun auch von Kanton und Bund der Vorzug gegeben.

1 Protokoll der Sitzung des Ortsverwaltungsrates Buchs vom 28. November 1963.

2 Aktennotiz von Gemeindevorsteher Hans Schlegel vom 16. Januar 1965.

3 Protokoll der Sitzung des Ortsverwaltungsrates Buchs vom 14. Dezember 1967.