

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 21 (2014)
Heft: 235

Artikel: Chronik der Versäumnisse
Autor: Kneubühler, Andreas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-884527>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

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

Chronik der Versäumnisse

Noch gibt es keine
Bewegung, die gegen
den Ausbau der
St.Galler Stadtauto-
bahn mobil macht.
Das könnte sich aber
ändern. *von Andreas
Kneubühler*

Wenn der Sprecher des Bundesamts für Strassen (Astra) über den Autobahnausbau in St.Gallen redet, beschreibt er die Planung als «reibungslös» oder «fast modellhaft» und lobt «die sehr gute Zusammenarbeit» mit allen Beteiligten. Das Vorhaben ist inzwischen pfannenfertig vorgespurt und bereit für den nächsten Schritt. Bereits im Februar hat der Bundesrat die Vorlage an das Parlament überwiesen. Die in St.Gallen geplante dritte Tunnelröhre mit Teilsperre und einer Autobahnausfahrt in der Zone rund um den Güterbahnhof ist nur eines von mehreren Projekten in einem Gesamtpaket: Weitere Ausbauten sind bei Bern, Genf oder Solothurn geplant. Ob alle Vorhaben realisiert werden oder nur einzelne, entscheidet nun das Parlament. Die vorberatenden Kommissionen haben sich bereits an die Arbeit gemacht. An einer der nächsten Sessionen wird der National- oder der Ständerat als Erster darüber entscheiden. Das kann schnell gehen – oder auch nicht: Je nach Tempo könne es auch 2015 werden, sagt der Astra-Sprecher.

Im Kommunikations-Engpass

Es scheint bei diesem Projekt zwei verschiedene Zeitebenen zu geben: In Bern tönt es so, als hänge es nur noch vom Parlamentsentscheid ab, ob gebaut werden kann oder nicht. In St.Gallen sieht es so aus, als würde die Auseinandersetzung über den Autobahnausbau erst beginnen. Das Komitee für eine fortschrittliche Verkehrspolitik hat im Mai eine Initiative lanciert, die den Stadtrat verpflichten soll, sich gegen einen Autobahnanschluss auf dem Güterbahnhof-Areal einzusetzen. Also gegen ein Projekt, bei dem der Bund der Bauherr ist und das auf einer Parzelle realisiert wird, die dem Kanton gehört. Dafür braucht es zuerst eine Unterschriftensammlung, dann eine Beratung im Parlament und wahr-

scheinlich zuletzt auch noch eine Volksabstimmung. Kommt nicht alles viel zu spät?

Dass der Standort der Autobahnausfahrt und eigentlich das ganze Projekt in der Stadt St.Gallen umstritten ist, scheint in Bern bisher jedenfalls schlicht nicht bekannt zu sein. Es war deshalb wenig hilfreich, dass im Sommer 2013 wegen einer Informationspanne weder SP noch Grüne von Stadt und Kanton St.Gallen – und auch nicht der VCS – an der Vernehmlassung zur Engpass-Vorlage teilnahmen. Im Gegensatz etwa zu den städtischen CVP und FDP, zum Hauseigentümerverband (gleich zweimal: Stadt und Kanton) – und zur Gemeinde Teufen. Oder zu Häggenschwil.

Die grosse verpasste Wohn-Chance

Vielleicht lohnt es sich, einmal auszuführen, um was es bei der ganzen Geschichte eigentlich geht. Nehmen wir einmal an, in der Stadt St.Gallen würde eine aktive Planungspolitik betrieben. Und blenden zurück ins Jahr 2007, zu jener Volksabstimmung, in der eine Umzonung des Areals neben dem Güterbahnhof abgelehnt wurde. Die Abstimmung bedeutete damals das Ende des Überbauungsprojekts der Karl Steiner AG. In einer idealen Welt hätte danach die Direktion Bau und Planung die Sache an die Hand genommen und das Projekt sanft redimensioniert. Statt der vorgesehenen 250 Wohnungen, Läden, Büros, drei Restaurants und 520 Parkplätze wären weniger Wohnungen, aber mit einem ähnlichen Mix geplant worden: Familienwohnungen, aber auch kleinere Einheiten, dazu Wohnformen für Senioren. Die Parkplätze hätte man weggelassen, denn es wäre die erste autofreie Siedlung in der Stadt St.Gallen entstanden. Beispiele dafür hätte man in Bern oder Zürich gefunden. Der Standort wäre nahezu ideal gewesen: Neue Haltestellen für Bus und Appenzeller

Bahn waren ohnehin geplant, nun ergänzt durch Mobility-Standplätze und eine Velo-Tiefgarage.

Das Projekt hätte ideal zur Energiestadt St.Gallen gepasst, auch zu den Plänen mit der Geothermie. Selbstredend wäre in der neuen Siedlung mit Fernwärme geheizt worden. Auf den Dächern hätten Solaranlagen zum Standard gehört. Der Stadtrat wäre in seinem Kurs indirekt bestätigt worden durch die Zustimmung zur Städteinitiative im März 2010 (rund 60 Prozent Ja-Stimmen), mit der eine Plafonierung des Autoverkehrs festgeschrieben wurde. St.Gallen hätte damit nicht nur ein innovatives Projekt realisiert, auch der Rest der Geschichte wäre anders verlaufen: Wegen der Überbauung auf dem Güterbahnhof-Areal würde es niemandem in den Sinn kommen, genau dort eine Autobahnausfahrt zu planen. Nicht einmal dem Astra.

Die nachhaltige Variante Null+

Und die Staus auf der Stadtautobahn? Die Maximallösung namens Südspange wäre schnell als zu teuer in der Schublade verschwunden. Das hätte ein bisschen bürgerliches Gejammer über die Benachteiligung der Ostschweiz ausgelöst. Die Alternative wäre die sogenannte Variante Null+ gewesen, die im 85-seitigen Schlussbericht des Astra zur Engpassbeseitigung A1 St.Gallen ausführlich vorkommt: Statt teurer Infrastrukturmassnahmen wie Tunnels oder zusätzliche Autobahnspuren will Null+ die Probleme durch eine Reihe von Verkehrsmanagement-Massnahmen entschärfen.

Gemeint ist eine Dosierung von Zufahrten zur A1 während der Stosszeiten, die Einrichtung von Rückstauräumen, kombiniert mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Der Haupteffekt wäre eine Verlagerung: Die Autopendler müssten entweder auf den ÖV umsteigen – oder im Stau stehen. Das Zitat dazu aus dem Astra-Bericht: «Da sie (die Variante Null+) jedoch nur sehr geringe Infrastrukturkosten verursacht und städtebauliche Eingriffe weitgehend vermeidet, stellt sie insbesondere unter der Zielsetzung einer nachhaltigen Entwicklung eine denkbare Option dar.»

Die Stadt: ausgebootet und «befremdet»

Bekanntlich kam alles ganz anders: Nach der Abstimmung 2007 geschah – nichts. Gab es überhaupt weitere Gespräche mit den SBB? Es kursieren verschiedene Theorien. Eine davon: Die Stadt habe ungeschickt verhandelt – in der Sache oder im Tonfall –, sodass die SBB irgendwann genug hatten und das Grundstück dem Kanton anboten. Eine andere Version besagt, dass der Kanton die Parzelle nur deshalb kaufte, damit dort ohne Störmanöver eine Autobahnausfahrt geplant werden konnte. Denn: Wer wusste damals schon, wie dies mit einem neubesetzten Stadtrat – allenfalls mit einer links-grünen Mehrheit – herausgekommen wäre?

Tatsache ist, dass die Verhandlungen zwischen Kanton und SBB im Frühjahr 2011 bekannt und im September abgeschlossen wurden. Der Kanton kaufte den grösseren Teil des Areals, aber nicht alles. Das Gebäude mit dem Kugl gehört deshalb den SBB und dem Kanton gemeinsam. Entscheidend war aber, dass die Stadt «eine der wichtigsten städtischen Baulandreserven» (laut Richtplan) verloren hatte. In der Antwort auf eine SP-Anfrage räumte der Stadtrat ein, über die Initiative des Kantons «befremdet» gewesen zu sein. Weitere politische Folgen hatte die Ausbootung erstaunlicherweise nicht.

Danach war kurze Zeit vom Bau eines kantonalen Justizzentrums samt Untersuchungsgefängnis die Rede. Der Plan wurde nicht weiterverfolgt. Bald darauf – im Mai 2012 – präsentierte dann das Astra das Projekt für den Ausbau der Stadtautobahn. Als einzige realistische Möglichkeit stellte es die Variante dritte Röhre mit Teilsponge samt einer Autobahnausfahrt auf dem Güterbahnhof-Areal vor. Sofort machten bürgerliche Kreise Druck: Regierung und Stadtrat mussten auf Anfragen aus dem Parlament bestätigen, dass sie vorbehaltlos hinter der sogenannten «Bestvariante» stehen. Die St.Galler Regierung beruhigte: «Auf Verwaltungsstufe ist bereits für das Projekt lobbyiert worden.»

Für die Opposition hätten diese Pläne eigentlich ein Geschenk des Himmels sein können. Mit der geplanten Autobahnausfahrt mitten im schönsten Entwicklungsgebiet der Stadt hätte man die ganzen Ausbaupläne beerdigen können. Nur gab es ein paar Probleme: Es fehlen die Betroffenen. Die Bewohnerinnen und Bewohner des Areals gibt es allenfalls in der Zukunft, aber nicht heute. Sie stehen für Protestversammlungen nicht zur Verfügung. Ebenfalls schlecht: Nicht die Stadtpolitik ist die Kampfarena. «Ein Entscheid, ob die Südspange als Bestand des Nationalstrassennetzes realisiert wird oder nicht, ist nicht in der Entscheidkompetenz der Bevölkerung der Stadt St.Gallen», erklärte 2010 die St.Galler Regierung kategorisch. Darauf waren vor allem die Befürworter vorbereitet. Bei der IG Engpassbeseitigung sind unter anderem die FDP-Ständerätin Karin Keller-Sutter, der Ausserrhoder FDP-Nationalrat Andrea Caroni oder der Thurgauer SVP-Ständerat Roland Eberle dabei.

Voraussichtlich doch eine Abstimmung

Wie geht es weiter? Noch ist nichts verloren und nichts gewonnen. Voraussichtlich nach Redaktionsschluss wird über den genauen Standort der Autobahnausfahrt informiert. In den kommenden Monaten dürfte das Parlament in Bern entscheiden, ob die Gelder für das St.Galler Projekt gesprochen werden. Weil diese Vorlage nur die geplanten Spurerweiterungen enthält, müssen die restlichen Ausbauten anders finanziert werden. Vermutlich werden Stadt und Kanton zur Kasse gebeten. Allenfalls gibt es damit die Gelegenheit für ein Finanzreferendum, das allerdings nur in der Stadt Chancen hätte. Und dann ist da ja auch noch die angekündigte Initiative des Komitees für eine fortschrittliche Verkehrspolitik.

Nach all den Irrungen und Wirrungen mit den vielen verpassten Chancen bleibt allerdings vor allem eine Frage offen: Wieso wurde in der Diskussion um mögliche Lösungen die Variante Null+ nicht stärker gewichtet? Im Schlussbericht des Astra schaffte sie es bei der Evaluation der verschiedenen Varianten immerhin bis in die Endausmarchung. Das ist alles andere als selbstverständlich, wenn man daran denkt, welche Geisteshaltung der ganzen Planerei zugrunde liegt. Der Satz dazu findet sich in den Unterlagen zum Projekt. Beschrieben werden die Vorteile der Beseitigungen der Autobahn-Engpässe: «Sie führen zu einer Reduktion der Staus, die heute in der Schweiz volkswirtschaftliche Kosten von jährlich total rund 1,5 Milliarden Franken verursachen».

Andreas Kneubühler, 1963, ist Journalist in St.Gallen.

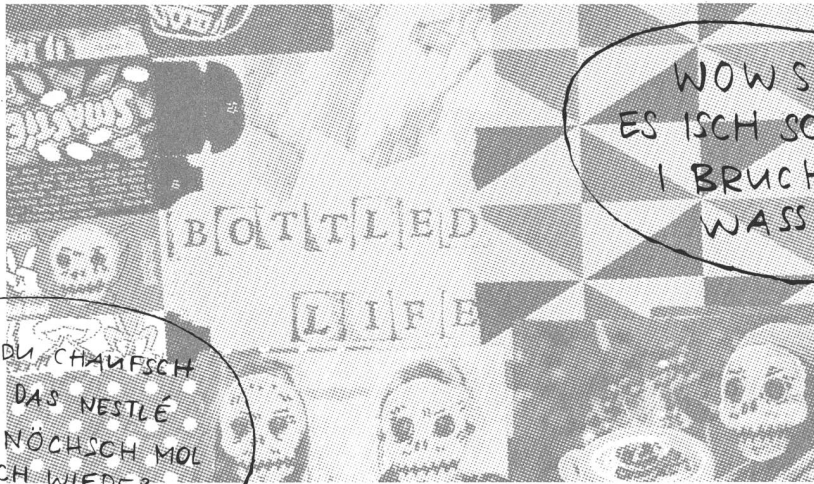


LIFE

STYL

WIRTSCHAFT

LIFE



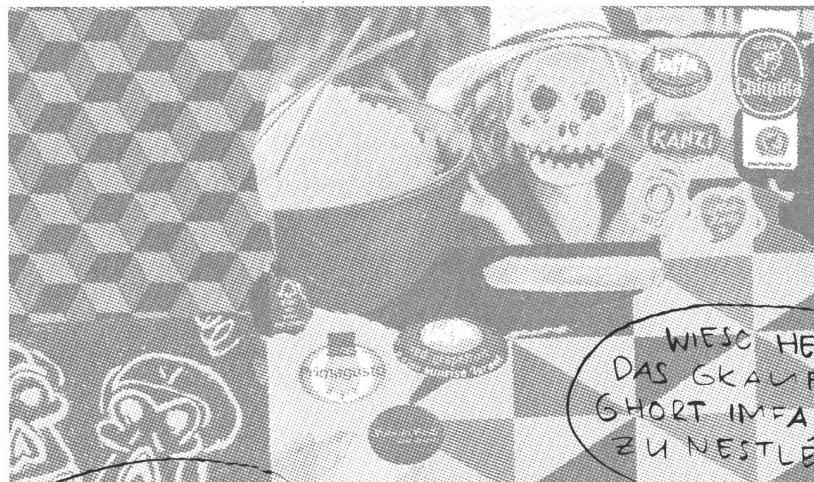
WOW SHIT
ES ISCH SO HEISS!
I BRUCH
WASSER!

WEHE DU CHAMFESCH
WIEDER DAS NESTLÉ
WASSER! NÖCHSCH MOL
NIMMSCH WIEDER
MIT.



BOAH
UND JETZT
DÄ ULTRA FEINI
CAESAR SALOT VOM
COOP ZUM ZMITTAG

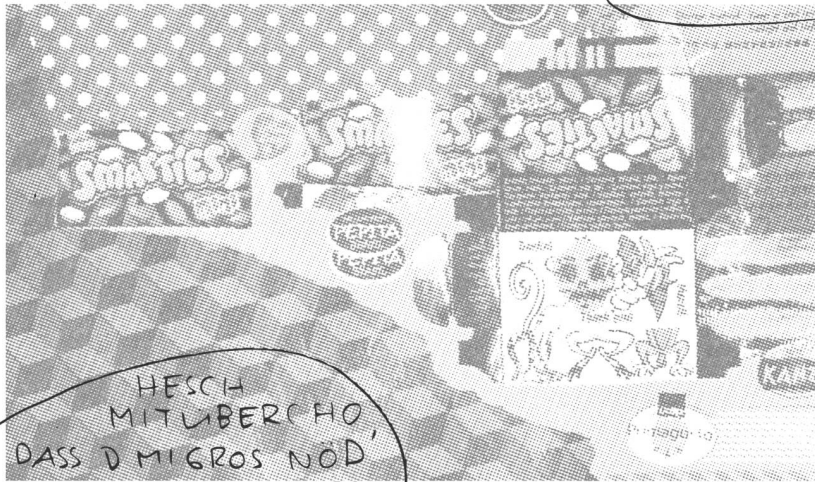
IM KUEHLSCHRANK
METTIS NO POULET VO
GESCHT GHA. UND SALOT
HEMMER AU NO,
TUPPER WARE AU.



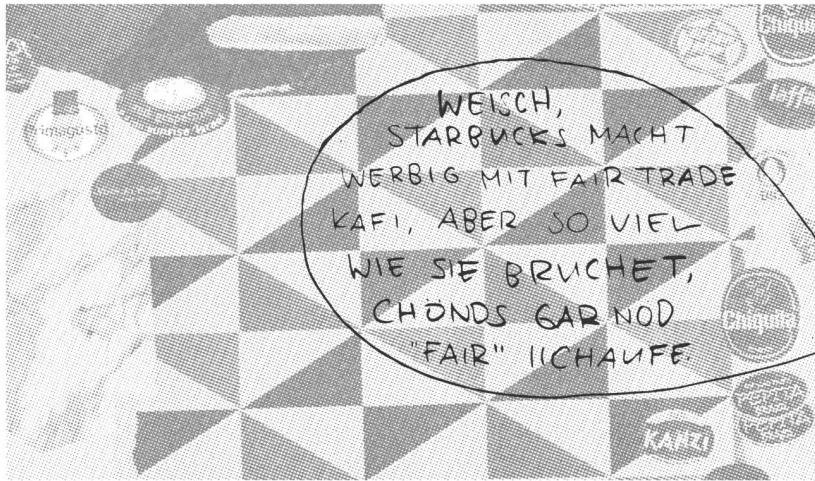
WIESO HESCH
DAS GKAMFT? DA
GHORT IMFALL AU
ZU NESTLÉ.

SCHEISSE
ICH HASS NESTLÉ!

ICH HAN
JETZT AN
E SOLICHARTE.



HESCH
MITLIBERCHO,
DASS D MIGROS NOD'
HET WÖLLE KOOPERIERE?



WEISCH,
STARBUCKS MACHT
WERBIG MIT FAIR TRADE
KAFI, ABER SO VIEL
WIE SIE BRUCHET,
CHÖNDS GAR NOD'
"FAIR" IICHAUFE



ISCH GLICH
FEIN.

SHUTTER 007/2014

