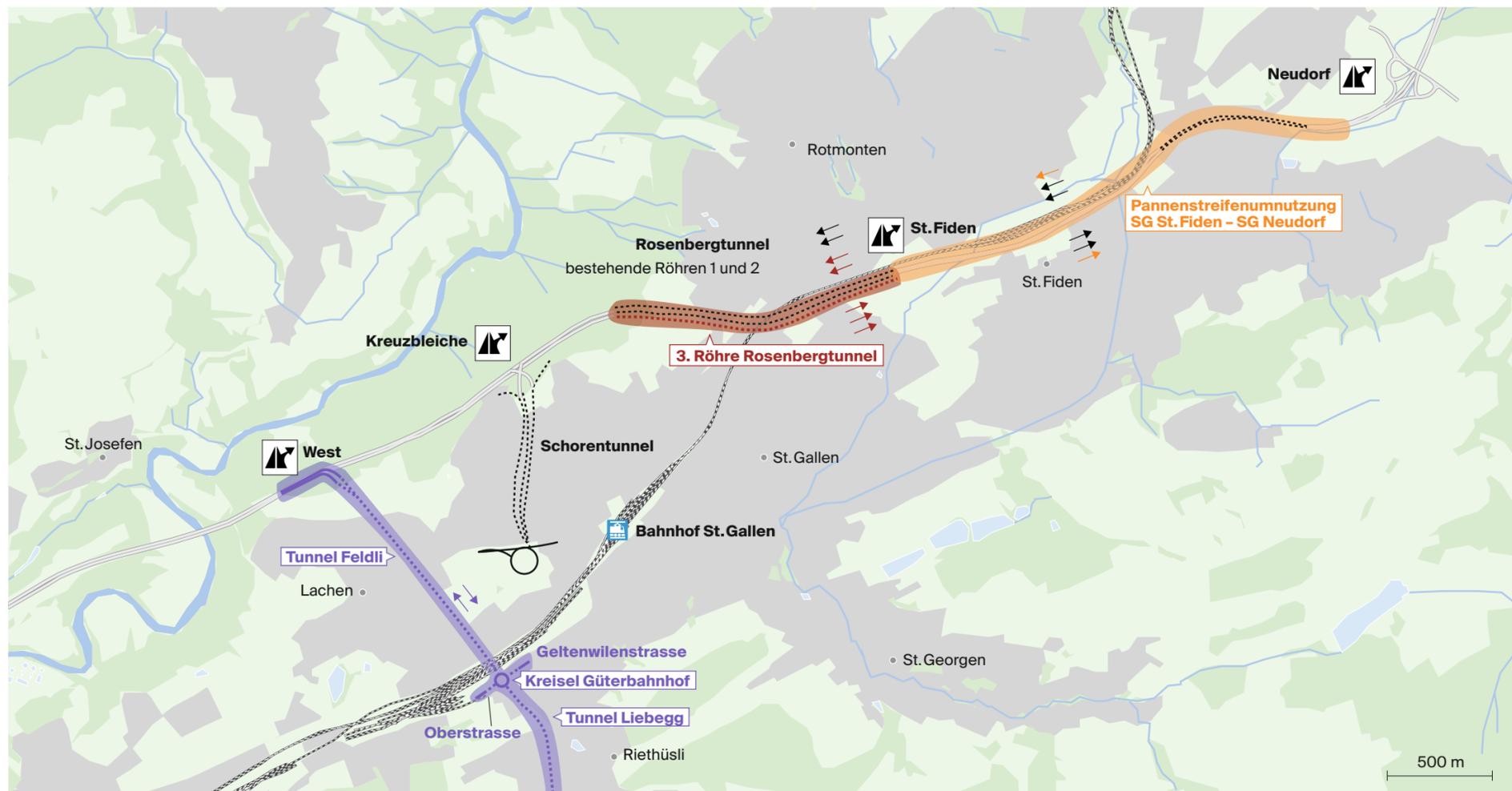


Ostschweiz

Engpassbeseitigung St. Gallen mit Zubringer Güterbahnhof



Quelle: Astra/Karte: mar

Unterirdisch bis ins Appenzellerland

Engpassbeseitigung Der Bund, die Kantone St. Gallen und Appenzell, die Stadt St. Gallen und die Gemeinde Teufen planen gemeinsam den Zubringer Güterbahnhof. Bauchef Marc Mächler spricht von einer «einmaligen Chance zu einem attraktiven Preis».

Marcel Elsener

Die leidige Engpassbeseitigung auf dem St. Galler Autobahnnetz ist einen Schritt weiter, der St. Galler Baudirektor Marc Mächler sprach gestern von einem «wichtigen Meilenstein»: Das Bundesamt für Strassen (Astra), die Kantone St. Gallen und Appenzell Ausserrhodens, die Stadt St. Gallen und die Gemeinde Teufen haben sich auf eine sogenannte Bestvariante für den Zubringer Güterbahnhof geeinigt. Bis zum Jahr 2021 wollen sie ein Vorprojekt erarbeiten, unter Federführung des St. Galler Baudepartements, das die Anschlüsse an das Verkehrsnetz der Stadt und den gut 1,5 Kilometer langen Tunnel Liebegg plant.

Für die Zubringer-Projektteile Tunnel Feldli (früher Teilsperre) und unterirdischer Kreisel ist das Astra zuständig. Das Bundesamt erarbeitet ausserdem die dritte Röhre Rosenberg Tunnel sowie damit verbundene Pannestreifenumnutzung; die Generellen Projekte sollen dem Bundesrat bis 2022 respektive 2025 vorgelegt werden. Das schon wegen der Baukostensumme von 1,144 Milliarden Franken derzeit wichtigste Nationalstrassen-Projekt in der Ostschweiz müsse letztlich vor dem Bundesparlament bestehen, sagte Astra-Direktor Jürg Röhliberger vor den Medien.

Klare Signale aus Bern und aus dem Kantonsrat St. Gallen

Röhliberger unterstrich den notwendigen Ausbau der Nationalstrassen, die trotz politisch gewollter Förderung des öffentlichen Verkehrs mit einer Verkehrszunahme von 20 Prozent rechnen müssen. Mit heute über 80 000 Fahrzeugen, die täglich durch den Rosen-

berg Tunnel fahren, stösst die Stadtautobahn an ihre Kapazitätsgrenzen. Wenn das «Drainagesystem» an den Knoten nicht mehr fliesse, ergiesse sich der Verkehr in die Fläche, erklärte Röhliberger, ein Alarmzeichen ist der wieder steigende Verkehr auf Kantonsstrassen. Dass auch der ÖV nicht mehr funktioniert, wenn die «Schlagadern» versagen, davon können St. Galler Busbenützer ein

mühsames Lied singen. Umso nötiger seien nebst der dritten Röhre im Rosenberg Tunnel und der ständigen Nutzung der Pannestreifen der Zubringer Güterbahnhof als Entlastung, betonten die Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden. Weil 85 Prozent der Autofahrten im Stadtgebiet starten oder enden, müsse «zwingend das ganze System» entlastet werden, sagte Bauchef Mäch-

ler. Der Kantonsrat habe mit seinem deutlichen Ja zum 17. Strassenbauprogramm im September ein klares Signal gegeben, nun bestehe «die einmalige Chance, die Probleme zu einem attraktiven Preis zu lösen». Tatsächlich verbleiben den Kantonen und Gemeinden ein regionaler Kostenanteil von «lediglich» 150 bis 200 Millionen Franken. Zwar wird der Kostenteiler in der Region

erst mit dem bis 2021 in Aussicht gestellten Vorprojekt erarbeitet, doch sind sich die Beteiligten einig, dass das «Mammutprojekt» im Vergleich geradezu ein «Schnäppchen» ist. Sowohl der Ausserrhodener Baudirektor Dölf Biasotto als auch der Teufener Gemeindepräsident Reto Altherr betonten die Bedeutung des Anschlusses für das Appenzellerland und die selbstverständliche Kostenbeteiligung gemäss dem Territorialprinzip. Auch wenn für den Kanton die Entlastung von Herisau das grössere Verkehrsproblem sei. Innerrhoden werde sich an den Kosten nicht beteiligen, jedoch das Vorhaben ideell unterstützen, hiess es.

Kommentar

Pionierleistung eröffnet Chance für Stadtentwicklung

Die geringste Störung führt auf der St. Galler Stadtautobahn zum Kollaps und zu Staus bis auf die Strassen der Stadt. Um den Verkehr zu verflüssigen, plant der Bund eine dritte Röhre im Rosenberg Tunnel und die Nutzung des Pannestreifens zwischen den Anschlüssen St. Fiden und Neudorf als zusätzliche Fahrspur. Diese Teilprojekte der über eine Milliarde Franken teuren Engpassbeseitigung St. Gallen sind so dringlich wie unumstritten.

Anders das dritte Teilprojekt, nunmehr Zubringer Güterbahnhof genannt: Er soll das städtische Verkehrsnetz und die Quartiere im Westen entlasten. Die jetzt festgelegte «Bestvariante» spricht nicht länger von der umstrittenen Teilsperre, sondern vom Tunnel Feldli mit zwei zweispurigen Röhren und einem unterirdischen Kreisel. Von da führen Ein- und Ausfahrten in die Stadt und erfolgt der Anschluss ins Appen-

zellerland – ebenfalls via Tunnel bis in die Liebegg auf Boden der Ausserrhodener Gemeinde Teufen. Auch wenn das Vorhaben vorläufig erst grob umrissen ist, sind die Aussichten für eine Realisierung besser denn je. Denn die «Bestvariante» ist seitens der Partner ideal austariert und verblüfft mit verhältnismässig günstigen Kosten für Stadt und Kanton – wer hätte gedacht, dass die Entlastung der Hauptstadt günstiger kommt als die 200 Millionen Franken teure Umfahrung Bütschwil! Dass Herisau und Teufen mitzahlen, ist gemäss Territorialprinzip nichts als recht. Abgesehen davon stünde auch Innerrhoden ein Beitrag gut an – als noble Geste eines Profiteurs.

Die Sensation des Projekts sind aber nicht die Kosten, sondern der unterirdische Kreisel: Angesichts der knappen Raumverhältnisse und der städtebaulichen Chancen auf dem Güterbahnhof-

areal hat der Bund seinen anfänglichen Widerstand aufgegeben. Der unterirdische Anschluss von zwei Tunnels, einer davon mit happigem Anstieg, wäre eine Schweizer Pionierleistung. Mit diesem Trumpf kann das im Übrigen weitere zehn Jahre attraktiv zwischengenutzte «Filestück» Güterbahnhof entwickelt werden. Die grosse Herausforderung für die Planer von Stadt und Kanton ist es nun, die Zukunft des Areals auch linksgrünen Autogegnern und Skeptikern schmackhaft zu machen. Unterirdisch und oberirdisch, gerade auch im Hinblick auf vertragliche Rampen zum Anschluss der Stadtstrassen.



Marcel Elsener
marcel.elsener@tagblatt.ch

Unterirdischer Kreisel mit zwei Tunnelanschlüssen «Neuland»

Neu im Vergleich zum 2014 vorgestellten Projekt sind die zweispurige Verbindung im Doppeltunnel Feldli und die gänzlich unterirdischen Anschlüsse. Im Areal Güterbahnhof mündet der Tunnel in einen unterirdischen Kreisel. Mit dieser Variante begehe man «Neuland», sagte Mächler, «damit der Güterbahnhof als Filestück der Stadtentwicklung sinnvoll genutzt werden kann.» Im Astra spricht man von einer «speziellen Herausforderung», doch sei dies die «einzige mögliche Option». Vom Kreisel sind Aus- und Einfahrten in die Geltenwilen- und die Oberstrasse vorgesehen – wie diese Rampen aussehen werden, dürfte eine Knacknuss des Projekts sein. Weiter soll der Tunnel Liebegg mit je einer Spur stadtein- und auswärts in einer Tunnelröhre geplant werden. Die Stadt begrüsse die Tunnels zur Entspannung und zur Siedlungsentwicklung, um die man sich jetzt bemühe, bekräftigte die St. Galler Stadträtin Maria Pappa.