

Der Stadtrat erklärte damals: «Bei täglich rund 12 500 Fahrzeugen, welche die Zählstelle Riethüsli passieren, würde der Tunnel gemäss Modellrechnungen zu einer Entlastung von ungefähr 30 Prozent führen.» «Das heisst, die Teufener-Strasse bliebe mit rund 9000 Fahrzeugen pro Tag weiterhin eine stark befahrene übergeordnete Strasse», heisst es im Schreiben an Hannes Kundert, den damaligen Präsidenten des Quartiervereins Riethüsli. «Gemäss den Kriterien des Kantons für das

Wann	Was	Wer
November 2023	Mitwirkung Zubringer Güterbahnhof (Tunnel Liebegg und Anschlüsse an die Stadt)	Kantone SG und AR, Stadt St.Gallen
2024/2025	Volksabstimmungen Zubringer Güterbahnhof	Stadt St.Gallen Kanton AR
2025	Engpassbeseitigung: Genehmigung Generelles Projekt	Bundesrat
2026-2027	Zubringer Güterbahnhof: Beratung Kantonsrat	Kanton St.Gallen
2028-2029	Auflage und Bewilligungsverfahren alle Projekte	Bund und Region
2030-2040	Bauzeit	Bund und Region

ben dem Bahntunnel unter der Ruckhalde plante man die grosse Südspange. Diese sah parallel zur A1 unter den südlichen Hügeln eine zweite Haupt-

als Kantonsingenieur – die Idee ist gut. Sie hat aber wenig Chancen auf eine Realisierung. Es gibt «Hürden noch und nöcher». Und selbst wenn diese genommen seien, dauere die Realisierung eines solchen Projekts 10 bis 15 Jahre. Wollte man das Projekt wirklich, müsse man die Stadt dafür gewinnen und sich weiter dafür engagieren.» Was dann auch passierte. Das Quartier Riethüsli blieb dran. Und wie es zeigt, mit grossem Erfolg und es ein gutes Beispiel für alle anderen St. Galler Quartiere, wie ein Quartierverein oder neudeutsch eine lokale «Community» grosse Ziele erreichen kann.

Informationen zur Verkehrsberuhigung in St. Georgen und Riethüsli

Rund 250 Anwohnerinnen und Anwohner besuchten Ende August in der Aula des Gewerblichen Berufs- und Weiterbildungszentrums St. Gallen GBS einen von Stadt und Kanton durchgeführten Infoanlass zum Liebeggtunnel und zum Autobahnanschluss Güterbahnhof. Stadtrat Markus Buschor zeigte sich erfreut über den grossen Aufmarsch.

Markus Buschor, Vorsteher des städtischen Baudepartements, und Regierungsrätin Susanne Hartmann, Vorsteherin des kantonalen Baudepartements, erklärten, wie positiv und sinnvoll der Autobahnanschluss Güterbahnhof

für die Stadt und für die Quartiere aus ihrer Sicht sein würde. Und zeigten auf, wie sich die Erreichbarkeit verbessere, wie auch die Wohn- und Lebensqualität damit steige und dass ohne die geplante Engpassbeseitigung der Verkehr am Anschluss Kreuzbleiche kollabieren würde.

Danach stellte Stadttingenieur Beat Rietmann die drei Varianten vor, mit denen die Teufener Strasse und die Oberstrasse neugestaltet werden sollen. Gemäss den Berechnungen wird die Verkehrsbelastung mit dem Autobahnzubringer im Riethüsli um bis zu 70 Prozent reduziert.

Kundert kontra Stadtparlament

Für Hannes Kundert ist das Tunnelprojekt auch nach seinem Rücktritt als Quartierpräsident weiterhin eine Herzensangelegenheit. Er gründete den Verein «Mein Lebensraum» (unser-lebensraum.ch), der «einen gesunden, grünen, gerechten und sichereren öffentlichen Raum schaffen will und der die sozialen Beziehungen und die lokale Wirtschaft fördert». Der Verein stellt sich aktuell aktiv gegen die negativen Stimmen aus links-grünen Kreisen, die gegen das Projekt aufgeflammt sind, und will auch gegen den Entscheid des Stadtparlaments antreten, der sich gegen das Teilprojekt stellt.

Heute sieht es im Stadtrat etwas positiver aus. Baudirektor Markus Buschor sagte Ende 2022 «Wir haben eine sorgfältige Auslegeordnung gemacht. Mit dieser Lösung können wir die Herausforderungen im Verkehr

15. Strassenbauprogramm wäre aber eine Verkehrsverlagerung von über 50 Prozent notwendig. Die Erstellung eines solchen Tunnels würde gemäss Stadtrat das Angebot für den motorisierten Verkehr stark erhöhen, wofür aber keine ausreichenden Gründe vorlägen. Dies auch im Vergleich mit der Verkehrsbelastung anderer Stadtgebiete.»

Erst eine andere Variante im Kopf

Damals setzten der Stadtrat und der Kanton auf eine andere Variante. Ne-

verkehrsachse vor. Sie hätte beim Sitterviadukt begonnen, von dort aus in Tunneln unter der Kreuzbleiche ins Gebiet des Neumarkts geführt und weiter via St. Fiden ins Neudorf. Gegen die Idee wuchs kaum Opposition, weil eigentlich klar war, dass sie kaum finanzierbar war.

Der damalige Kantonsingenieur Urs Kost blieb für die Idee aus dem Quartier skeptisch, was die Realisierung des Tunnels angeht. Er erklärte am Quartiertreff im Riethüsli: «Ich spreche nicht als Riethüsler, sondern



meistern.» Es sei keinesfalls so, dass die Stadt die Anliegen von ÖV, Velo- und Fussverkehr ignoriere. «Dass die Sensibilität der Bevölkerung für Umweltthemen zugenommen hat, haben wir einbezogen und werden wir weiterhin einbeziehen.»

Er erklärte weiter: «Alle drei Staatsebenen hätten sich gemeinsam für eine Bestvariante entschieden und auch der Volksentscheid von 2016 wird dabei erwähnt. Das Stimmvolk lehnte vor sieben Jahren die Initiative «Für ein lebendiges Areal Güterbahn-

hof ohne Autobahnanschluss» mit rund 63 Prozent ab. Nach diesem Entscheid signalisierte der Stadtrat Bund und Kanton, man sei bereit für weitere Planungsschritte, die Bevölkerung unterstütze das Vorhaben.

Enttäuscht

Hannes Kundert ist von den negativen Stimmen und dem negativen Entscheid des Stadtparlaments gegen den Tunnel enttäuscht. «Ich würde gerne die Argumente diskutieren, aber die Gegner des Tunnels haben

kaum nachvollziehbare Argumente. Ausser der Behauptung, das neue Strassen mehr Verkehr generiert.» Zudem seien Argumente wie der angebliche Landverschleiss einfach falsch. «Das Gegenteil ist der Fall. Durch das Projekt wird Land eingespart, da ja alles in den Untergrund verlagert wird.» Er ist deshalb sicher, wer solche Fakten ignoriert, könne die Stimmbürger später nicht überzeugen. Und andere Lösungen habe man vom «Gegner» in all den Jahren keine präsentiert bekommen, ergänzt er. «Die riesigen Vorteile, welche die Engpassbereinigung für die verschiedenen Quartiere bringt, werden einfach ignoriert. Ich bin froh, dass das Stimmvolk über das Projekt abstimmen wird», erklärt Kundert und fährt mit seinem Elektrowelo weiter.

Enttäuscht ist auch Regierungsrätin Susanne Hartmann im «St. Galler Tagblatt». «Der Zubringer Güterbahnhof ist ein Schlüsselprojekt, um den Verkehr in der Stadt St. Gallen künftig zu bewältigen und um die Erreichbarkeit der Region auch in Zukunft sicherzustellen.» Was wären die Auswirkungen, wenn der Autobahnanschluss nicht realisiert würde? 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starteten oder endeten im Stadtgebiet, gibt die Bauchefin zu bedenken. «Für diesen Verkehr braucht es einen zusätzlichen Anschluss ans städtische Netz.»

Der neue Autobahnanschluss mit dem Tunnel Liebegg entlaste sowohl die Teufenerstrasse als auch den Knoten Kreuzbleiche – «beide sind heute schon zu Stosszeiten überlastet». Ein Verzicht auf den Autobahnanschluss würde zu mehr Staus führen und könnte gar zu einem Verkehrskollaps in den Spitzenstunden in der Stadt führen. Hartmann sagt denn auch: «Ohne neuen Autobahnanschluss fliesst der Verkehr weiterhin durch die Stadt und belastet die Quartiere. Vom Stau betroffen wäre

Kampf zwischen Kanton und Stadtparlament spitzt sich zu

Zwei Wochen nach dem umstrittenen Entscheid des Stadtparlaments fordert nun die vorberatende Kommission, dass der Kanton die Arbeiten zum Autobahnzubringer Güterbahnhof beschleunigen soll. Damit geht die Auseinandersetzung um die Engpassbeseitigung in eine nächste Runde. Ende August veröffentlichten die bürgerlichen Stadt- und Kantonsratsfraktionen der FDP, SVP und Mitte gemeinsam eine Mitteilung, in der sie fordern, mit der Engpassbeseitigung «vorwärtzumachen». Nun hat die vorberatende Kommission des St. Galler Kantonsrats ihre Forderung übernommen. Es handelt sich bei der Forderung um eine Reaktion auf den Entscheid des Stadtparlaments, den geplanten Autobahnzubringer Güterbahnhof als Teil des Projekts «Engpassbeseitigung» aus dem Richtplan zu kippen.

Kommissionspräsident Walter Gartmann sagte dazu: «Das Stadtparlament sollte sich jeweils besser überlegen, welche Konsequenzen seine Beschlüsse für die Zukunft haben.» Ein neuer Anschluss bringe Entlastungen für

den Stadtverkehr und damit mehr Sicherheit und weniger Lärm. Am Widerstand des Stadtparlaments störe ihn am meisten das gegenseitige Auspielen von öffentlichem Verkehr (ÖV) und Strassenverkehr. «Wir brauchen beides und täten gut daran, die Stärken beider Seiten gegenseitig zu ergänzen.»

Der Kanton solle das Projekt der Engpassbeseitigung deshalb vorrangig behandeln. «Der Kanton hat so viele Projekte, dass er Prioritäten setzen muss», sagt Walter Gartmann.

Auch die Mitte des Kantons St. Gallen betont auf Anfrage die Vorteile der Engpassbeseitigung. «Die Stadt und ihre Quartiere werden wirkungsvoll und spürbar vom Verkehr entlastet und die gute Erreichbarkeit der Stadt wird jederzeit sichergestellt.» Ausserdem liegen Entscheide von Bundesrat, Nationalrat, St. Galler Regierung und Kantonsrat sowie der städtischen Stimmbevölkerung vor. Deshalb müssten die Arbeiten vorangetrieben werden. Eine Abstimmung zu den Autobahnanschlüssen wird voraussichtlich zwischen Mitte 2024 und Mitte 2025 stattfinden.





auch der öffentliche Verkehr.» Und sie erklärt: «Der Kanton stehe weiterhin «mit ganzer Überzeugung» hinter dem Projekt.»

Reto Altherr, Gemeindepräsident von Teufen, nimmt den Entscheid «mit Enttäuschung zur Kenntnis». Er meint: «Die Lösung der Verkehrsproblematik erfordert eine gesamtheitliche Betrachtung.» Es sei nicht dienlich, wenn einzelne wichtige Puzzlesteine herausgebrochen werden.»

Kein reines St.Galler Problem

Auf die Frage des «Tagblatts», welche Auswirkungen es für seine Gemeinde hätte, wenn der Autobahnanschluss nicht gebaut würde, antwortet Altherr: «Die Erreichbarkeit des ganzen Appenzeller Mittellandes, auch des

Kantons Appenzell Innerrhoden und nicht nur der Gemeinde Teufen würde sich massiv verschlechtern.»

Die Verkehrsmengen

Die Verkehrsmengen sind insbesondere im Quartierzentrum Riethüsli erstaunlich. Zwar steigen die Frequenzen bis zur mutmasslichen Eröffnung im Jahr 2040 nochmals leicht an, von 11 900 auf 12 900 Durchfahrten. Sie nehmen dann aber auf einen Schlag ab, um 72,9 Prozent auf 3500 im Quartierzentrum. Die Verkehrslawine reduziert sich damit auf einen Viertel. Im unteren Bereich, der Rampe, liegt die Entlastung mit 73,9 Prozent sogar noch leicht höher.

Stadtrat Buschor und Regierungsrätin Susanne Hartmann zeigten in ihren Referaten auf, dass das Projekt

Engpassbeseitigung zwingend ist, um einen Verkehrskollaps zu verhindern und die Quartiere von der Verkehrslawine zu entlasten.

Schleichweg Demutstrasse

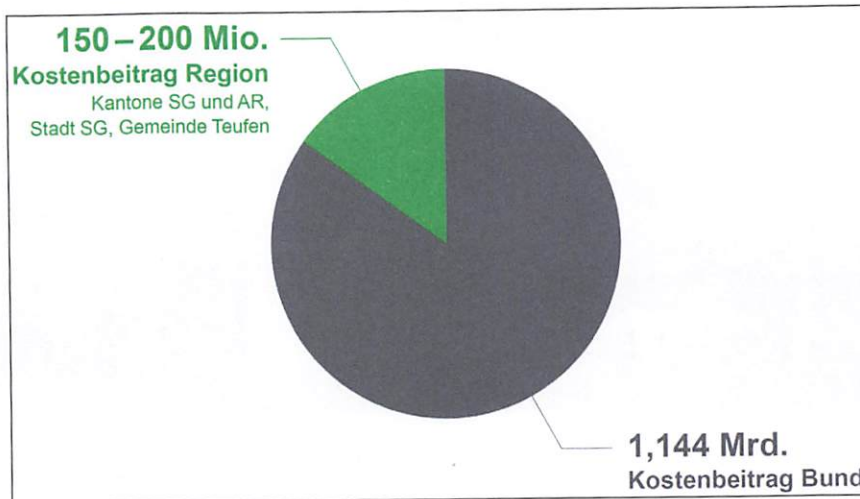
Was bedeutet die Engpassbereinigung für das Quartier St. Georgen? Viel zu oft wird die Demutstrasse als Schleichweg für Pendler in den Osten der Stadt benutzt, weil die Teufenerstrasse verstopft ist. Gemäss Zahlen der Stadt St. Gallen passierten in den Jahren 2014 bis 2019 täglich zwischen 2100 und 2200 Fahrzeuge die Demutstrasse. 2017 war die Verkehrsmenge leicht höher.

Erst 2020 schlug sie mit 2800 Fahrzeugen pro Tag oben aus. Städtische Verkehrsfachleute erklären diese Abweichung mit einer Baustelle an

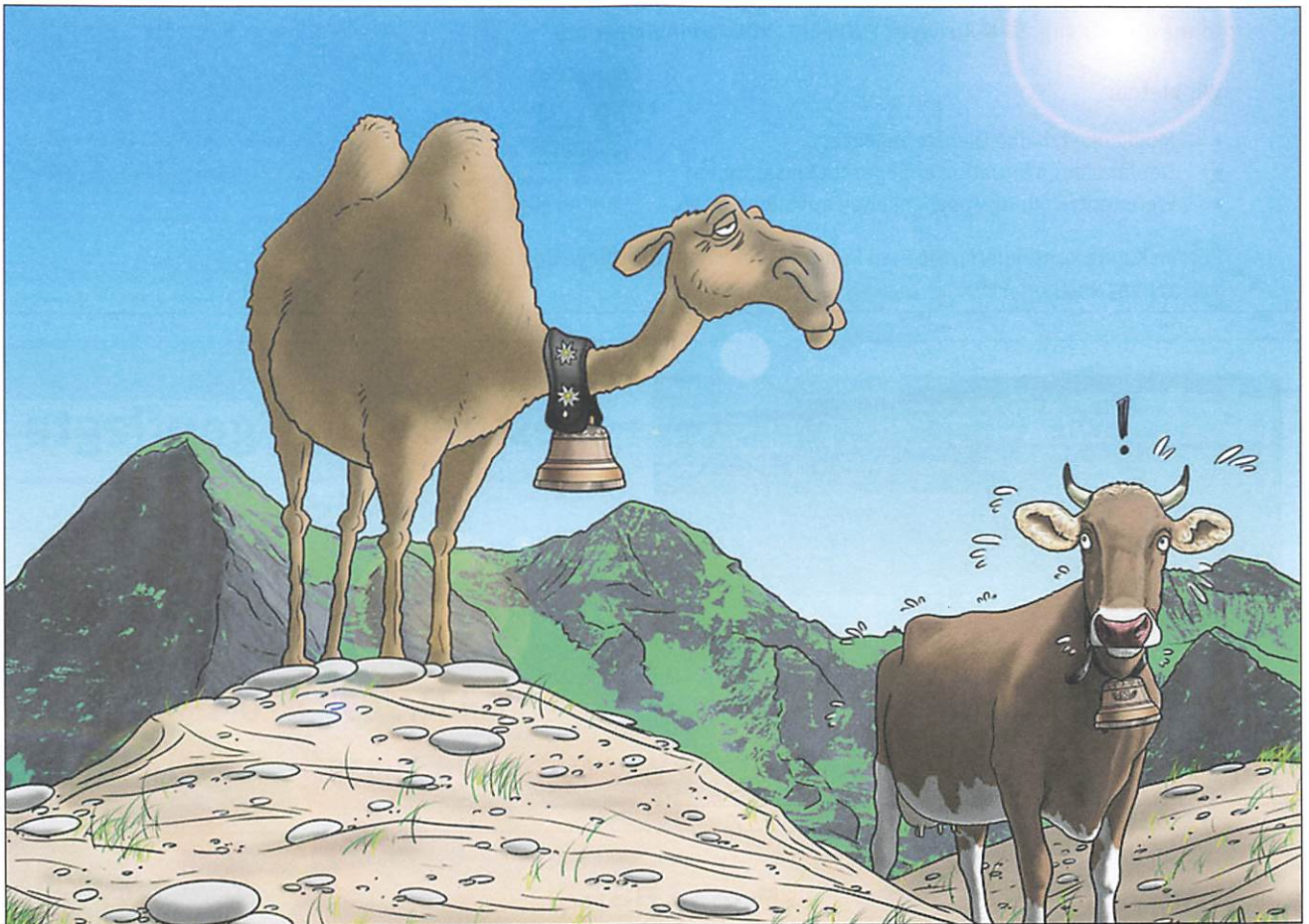
Verkehrsbelastung

	Abschnitt Quartierzentrum	Abschnitt Rampe
Ist-Zustand	11'900	13'400
Prognose 2040	12'900	14'400
mit ZBG	3'500	3'800
Veränderung in %	- 72.9 %	- 73.9 %

Künftige Verkehrsmengen vergleichbar mit:
 - Davidstrasse
 - Rehetobelstrasse
 - Herisauer Strasse



Karikatur



Das warme Wetter ist auch an St. Georgen nicht spurlos vorübergegangen.

Credit: Silvan Wegmann, www.swen.ch

der Teufener Strasse. Sie rechneten damals, dass sich die Verkehrsmenge 2021 wieder im langjährigen Mittel einpendelt und dass sie auch infolge der bevorstehenden Autobahn-A1-Sanierung nicht wesentlich zunehmen wird.

Jahrelang gleiche Verkehrsmengen

Laut den neuesten Zahlen von Christian Hasler, Bereichsleiter Verkehr und Stadtgenieur-Stellvertreter, zum Verkehr an der Demutstrasse sind 2021 rund 2200 Fahrzeuge pro Tag gezählt worden.

Auch im folgenden Jahr blieb dieser Verkehr mit 2200 Fahrzeugen pro Tag stabil. In diesem Jahr hat sich der Verkehr leicht verringert, auf 2100 Bewegungen pro Tag. Der Kommentar von Christian Hasler

dazu: «Die Verkehrsmenge entspricht derjenigen zwischen 2014 und 2019.»

Was bringt die Zukunft?

Doch wie sieht es in Zukunft aus? Wie wird sich der Liebeggtunnel und die Engpassbeseitigung auf die Demutstrasse und das St.-Georgen-Quartiers ausfallen?

Experte Hasler hat uns die Daten, die auch auf der Website www.zubringer-gueterbahnhof.ch abrufbar sind, erläutert. «Die Modell-Belastungen zeigen, dass im Jahre 2040 infolge der Engpassbeseitigung eine Reduktion auf der Demutstrasse von rund 40 Prozent gegenüber dem Zustand ohne Engpassbeseitigung entsteht». Eine frohe Botschaft für die Zukunft für alle St.-Georgen-Anwohnerinnen und -Anwohner.

Visualisierungen

Die dritte Rosenberggtunnelröhre und die Spange Liebegg werden gemäss Schätzungen rund 1,4 Milliarden Franken kosten. Abweichungen von plus/minus 30 Prozent sind möglich. Die Testplanung sieht einen unterirdischen Anschlusskreisel vor, zwei Tunnel, eine oberirdische Vierfachkreuzung und die Verbreiterung der St.-Leonhard-Brücke auf sechs Spuren.

Mit rund 1,3 Milliarden Franken würde der Bund für den Löwenanteil der Kosten aufkommen. Auf die Kantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden sowie die Gemeinden St.Gallen und Teufen entfielen rund 150 bis 200 Millionen Franken (siehe Kuchengrafik vorne).

Roger Huber

