

«Eine Investition in die Zukunft»

Gegner des Autobahnanschlusses beim Güterbahnhof gründen einen Verein. Was Walter Locher von der IG Engpassbeseitigung konkret.

Interview: Diana Hagmann-Bula

Wann sind Sie zum letzten Mal mit dem Auto im Stadtverkehr stecken geblieben?

Walter Locher: Der oft tägliche Stau ist für alle ein Ärgernis, die beruflich oder aus anderen Gründen auf das Auto oder den Bus angewiesen sind. Meine persönlichen Empfindungen sind in diesem Zusammenhang nicht von Bedeutung.

Wenn Sie drin stecken: Was geht Ihnen durch den Kopf? Wir alle stellen fest: Die Mobilität nimmt zu und die Erreichbarkeit der Stadt nimmt im fast gleichen Masse dramatisch ab. Wir müssen die Erreichbarkeit im Interesse der Stadt und ihrer Bewohner verbessern.

Darum setzen Sie sich als Präsident der IG Engpassbeseitigung für den Autobahnanschluss beim Güterbahnhof ein?

Ja, weil ich davon überzeugt bin, dass die Stadt nur erreichbar bleibt und die Quartiere nur entlastet werden können, wenn es gelingt, das in die Jahre gekommene städtische Verkehrsnetz zu ergänzen. Aber was antworten Sie einer Bewohnerin im Tschudiwies-Quartier? Wie viele Jahrzehnte soll sie noch mit dem Durchgangsverkehr leben? Die Testplanung auf dem Güterbahnhofsareal war sehr offen und hat hervorragende Resultate hervorgebracht. Ich bin zuversichtlich, dass das so bleibt und auch so umgesetzt wird.

Es gibt immer mehr Kritikerinnen und Kritiker gegen das Projekt...

Immer mehr? Nur weil die Kritik lauter und gezielt organisiert ist, heisst das nicht, dass es mehr Kritiker geworden sind. Die Stadtbevölkerung hat an der Urne dem Projekt 2016 mit über 63 Prozent klar zugestimmt. Einmal mehr gibt es aber politische Kreise, denen demokratische Entscheide egal sind. Das ist bedenklich.

Am 17. September will sich der Verein gegen den Autobahnanschluss beim Güterbahnhof gründen. Verdriß das die Lust am IG-Präsidium? Im Gegenteil, der rein ideologische Widerstand spornt mich an. Auch der Stadt und der Quartierbevölkerung aufzuzeigen, welches die sachlichen Argumente für dieses Projekt und die einmaligen Chancen für Verkehrs-entlastung, Siedlungsqualität und Stadtentwicklung sind.

Die definitive Nutzung des Güterbahnhofs werde wegen des Baus der Autobahnausfahrt für lange Zeit blockiert, bemängelt der Verein. Und: Für die Stadt sei der Nutzen dieses Entwicklungsgebietes grösser, wenn der Autobahnanschluss nicht gebaut werde. Was entgegnet Sie? Ein paar wenige Jahre wird das Gebiet am Güterbahnhof von



Das Güterbahnhofsareal ist eines der grössten Entwicklungsgebiete der Stadt St. Gallen.

Bild: Donato Caspari

den Bauarbeiten der unterirdischen Strasse betroffen sein. Aber was antworten Sie einer Bewohnerin im Tschudiwies-Quartier? Wie viele Jahrzehnte soll sie noch mit dem Durchgangsverkehr leben? Die Testplanung auf dem Güterbahnhofsareal war sehr offen und hat hervorragende Resultate hervorgebracht. Ich bin zuversichtlich, dass das so bleibt und auch so umgesetzt wird.

Die Eröffnung ist für 2040 vorgesehen. Wissen Sie, wie dann unser Mobilitätsverhalten aussieht?

Der Anschluss wird von Fachleuten von Bund und Kanton geplant. Mit diesem Argument liesse sich jeder Stillstand und jedes politische Nichtthandeln begründen. Die Logistik von Menschen und Ware wird sich in den nächsten Jahren sicherlich verändern. Öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr werden zunehmend verschmelzen. Aber die Menschen werden sich auch 2040 individuell bewegen. Mir ist lieber, sie tun das in einem Tunnel. Die Antriebsart der Fahrzeuge wird klimafreundlicher sein. Ich masse mir aber nicht an, das Mobilitätsverhalten im Jahre 2040 abschliessend zu beurteilen.

Grüne und SP etwa sprechen «von einem verkehrs- und finanzpolitischen Irrsinn in Zeiten der Klimakatastrophe». Sie sehen das wohl ganz anders...

Wir haben keine Klimakatastrophe, müssen aber alles tun, um einen Beitrag gegen den Klimawandel zu leisten. Die Terminologie von Grünen und SP ist fern von jeglicher Sachlichkeit. Was die Finanzierung angeht: Diese ist über die zweckgebundenen Mittel aus der Strassenkasse des Bundes und dem Strassenfonds des Kantons sichergestellt. Das

Geld des Bundes fliesst so oder so in ein Strassenprojekt: entweder in die Innerschweiz, ins Welschland oder eben nach St. Gallen.

Wird Ihnen beim Betrachten der Pläne auch schnellwiegend wie den Gegnern?

Nein, überhaupt nicht. Ich bin erfreut, wie eine geschickte Planung den Verkehr unter den Boden verschwinden lässt und oberirdisch Flächen für die Stadtentwicklung schafft. Es werden gemäss Testplanung nur noch gerade 5 Prozent der Fläche des Güterbahnhofsareals für Verkehrsflächen benötigt. 95 Prozent ermöglichen andere Entwicklungen. Der Langsamverkehr für Velos und Fussgänger erhält neue und attraktive Verbindungen, zum Beispiel

über die das Bahntrasse überquerende Zylipasserelle.

Wie gehen Sie persönlich mit Kritik um?

Kritik stört mich nicht. Gut ist immer, wenn sie auf dem Boden der Realität und der Sachlichkeit bleibt. Dann kann sie oft auch zu noch besseren Resultaten führen. Ich habe nur dort Mühe, wo klare Volksentscheide wie hier mit 63 Prozent Zustimmung zum Anschluss Güterbahnhof einfach übergegangen werden, weil das Resultat ideologisch nicht passt.

Warum sind Sie sicher, dass es tatsächlich eine Verkehrs-entlastung geben wird?

Gegenfrage: Wie will man die Lebensqualität in den Quartieren erhöhen, wenn diese Jahr-

hundertlösung nicht realisiert wird? 85 Prozent der Auto- und Güterverkehrsfahrten auf der städtischen Autobahn starten oder enden im Stadtgebiet. Diesem fehlt immer mehr die benötigte Kapazität, den ausweichenden Verkehr aufzunehmen. Die Erreichbarkeit der Stadt und die Verkehrs-entlastung der Quartiere kann nur mit einer Ergänzung der vorhandenen Infrastruktur erreicht werden.

Bei Projekten für den öffentlichen Verkehr würden die Kosten immer in Frage gestellt, nicht beim Autobahnanschluss, so die Kritiker. Sind 1,4 Milliarden Franken, inklusive Verbreiterung der St. Leonhard-Strasse, zu viel? Und wird es dabei bleiben?

Wir sollten aufhören, die beiden Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Beide Verkehrsarten sind wichtig. Bei diesem Projekt geht es um eine Investition in die Zukunft. Projekte für den öffentlichen Verkehr werden finanziell eher selten hinterfragt. Der Kostenanteil von 1,4 Milliarden ist realistisch und vom Bund sehr sorgfältig berechnet.

Das Konzept dritte Röhre und Teilsperre Güterbahnhof stammt aus dem Jahr 2012. Das ist schon eine Weile her. Gibt es unterdessen nicht vielleicht modernere Ideen?

Das Projekt wurde seit 2012 optimiert und weiterentwickelt. Es entspricht dem neusten Planungsstand. Die geografische Situation der Stadt hat sich seit 2012 nicht verändert. Bund und Kanton haben diverse Varianten geprüft. Viele gescheite Köpfe haben alle möglichen Optionen gegeneinander abgewogen und empfehlen dieses Projekt. Ich habe Vertrauen in die Fachspezialisten und deren Expertisen, und die Lösung überzeugt.

Der Verkehr von und nach Osten wird weiterhin über den Anschluss St. Gallen-Kreuzbleiche geregelt. Kritiker bemängeln das einseitige Konzept.

Es ist doch interessant, dass Kritiker, die überhaupt keinen Ausbau wollen und nun bemängeln, dass er zu wenig weit gehe. Die Planung entspricht der Abschätzung der Verkehrsmengen. Dass die Kritiker diesen Punkt als Argument brauchen, ist reine Taktik. Oder möchten diese wirklich noch «mehr Strasse», wie sie selbst sagen würden?

Es werde in einer Zone mit hohem Grundwasserspiegel gebaut, heisst es auch. Der Baugrund in der Talsohle sei als schwierig bekannt. Haben Sie Bedenken?

Vor 100 Jahren stellte man den Hauptbahnhof auf Tausende von Eichenpfählen. Und er steht heute noch. Ich bin überzeugt: Die Ingenieure finden Wege, wie das Projekt sicher und umweltschonend realisiert werden kann. Bereits jetzt wurden ja auch Probebohrungen gemacht. Der Grundwasserspiegel wurde bei der Planung berücksichtigt.

Wird sich der Stau nicht einfach verschieben? Richtung Sitterbrücke, Richtung Zürich?

Das Projekt will eben gerade den Stau, auch im innerstädtischen Netz, zum Verschwinden bringen. Er verlagert sich nicht, er löst sich auf. Weiter liegt der Fokus darauf, die Quartiere der Stadt zu entlasten. Mit diesem Projekt gelingt das.

Tunnels und Kreisel, zwei Elemente, die manchmal nicht sehr verkehrssicher erscheinen. Und dann werden sie noch unterirdisch gebaut.

Der Bund hat das eingehend geprüft. Strassen werden unter dem Meer gebaut, in Bergen gibt es mehrspurige Tunnels. Auch unterirdische Kreisel wurden schon oft gebaut. Solche Elemente haben sich zum Beispiel in Norwegen, Deutschland, in Österreich und in der Schweiz mehrfach bewährt. Sie sind sicher. Es gibt keinen Grund anzunehmen, dass dies in St. Gallen anders sein soll.

2040... Ergänzen Sie bitte den Satz.

... werden wir eine zukunftsgerichtete Lösung mit einer Verkehrs-entlastung im Untergrund und einer cleveren Stadtentwicklung im Areal des Güterbahnhofs haben.

Wer wird dann Ihre Funktion eingenommen haben?

Ich bin davon überzeugt, dass es die IG Engpassbeseitigung dann nicht mehr braucht, weil das Vorhaben zur Zufriedenheit aller verwirklicht ist.

Fahren Sie 2040 noch Auto? Vielleicht fährt mich dann Siri zu meiner Destination. Und ich hoffe sehr, dass ich auch dann noch mobil sein werde.

« Nur weil die Kritik lauter und gezielt organisiert ist, heisst das nicht, dass es mehr Kritiker sind. »



Walter Locher
Präsident
IG Engpassbeseitigung

Zur Person

Der 67-jährige Walter Locher aus St. Gallen ist selbstständiger Rechtsanwalt, Mitglied verschiedener Verwaltungsräte und seit 2003 Kantonsrat. Von 1994 bis 2002 präsidierte er die FDP des Bezirks St. Gallen, 2010/2011 den Kantonsrat. Als Präsident der IG Engpassbeseitigung A1 setzt sich Locher für den Autobahnanschluss beim Güterbahnhof ein. Der Interessengemeinschaft gehören die Industrie- und Handelskammer der Kantone SG/AR und AI, die Gewerbeverbände der Kantone TG und SG, die Wirtschaft der Region St. Gallen, ACS und TCS an. Locher steht auch dem Hauseigentümergebiet des Kantons St. Gallen mit über 31000 Mitgliedern vor. Als Politiker macht er sich stark für Ostschweizer Arbeitsplätze, Bildung, ein eigenständiges Kulturleben und für einen starken Tourismus, wie auf seiner Homepage zu lesen ist. (dbu)