

«Eine Stadt ohne Autos ist eine Illusion»

IG Engpassbeseitigung will dritte Autobahntunnelröhre durch den Rosenberg rasch realisieren. Präsident Walter Locher sagt, weshalb.

Interview: Daniel Wirth

Nach dem Nein des Schweizer Stimmvolks zu den Autobahnausbauten vor knapp einem Jahr und der Kostenexplosion beim geplanten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur hat Bundesrat Albert Rösti der ETH einen Bericht in Auftrag gegeben. Das Papier «Verkehr 45» dient der Priorisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten und zeigt auf: Das 1,4-Milliarden-Projekt «Engpassbeseitigung St.Gallen» hat Priorität. Das freut Walter Locher. Für den Präsidenten der IG Engpassbeseitigung und Freisinnigen ist das Projekt unabdingbar für die Sicherstellung einer zukünftigen Entwicklung einer prosperierenden Stadt St. Gallen und deren Erreichbarkeit.

Wie deuten Sie den Bericht «Verkehr 45» der ETH Zürich?

Walter Locher: Der Bericht ist eine grosse Chance für die Ostschweiz. Wir dürfen von Glück reden, sind wir auch aus Expertensicht der schweizweit ersten Priorität zur Engpassbeseitigung zugeteilt. Nicht nur die Wichtigkeit der Stadtautobahn und des Zubringers Güterbahnhof wird von den Fachleuten anerkannt, sondern auch Leistungssteigerungen auf der Strecke zwischen St.Gallen und Rorschach der Schweizerischen Bundesbahnen sind für sie prioritär.

Wie geht es jetzt weiter mit dem ETH-Bericht?

Als Erstes wird sich das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mit dem Bericht beschäftigen, ehe das Geschäft dem Gesamtbundesrat zugeleitet und dann gesamtschweizerisch der Vernehmlassung unterstellt wird. Am Schluss werden der Nationalrat und der Ständerat entscheiden. Neu ist, dass der Strassen-, der Schienen- und der Langsamverkehr zusammen betrachtet werden. Das hat auch mit den knappen Finanzen und damit der Notwendigkeit der Priorisierung zu tun.

Diese Gesamtbetrachtung ist sinnvoll, oder?

Ja, sicher. Es ist völlig falsch, die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Die Stadt St.Gallen ist ein typisches Beispiel. Wenn man immer gegen die Strasse wettern will, geht vergessen, dass der grösste Teil des Öffentlichen Verkehrs über die Strasse abgewickelt wird. Natürlich haben wir auch die SBB und die Appenzeller Bahnen, die durch die Stadt fahren mit ihren Kompositionen, aber den grössten Teil des ÖV machen Busse aus. Wir wollen keine Staustadt – auch nicht für die Busse. Eine funktionierende Strasseninfrastruktur ist für St.Gallen zentral.

Es ging schnell mit dem Gutachten. Nicht einmal ein Jahr nach dem Nein zum



Walter Locher ist Präsident der IG Engpassbeseitigung. Er sagt, eine Stadt ohne Autos sei eine Illusion.

Ralph Ribi

Autobahnausbau wird das Projekt «Engpassbeseitigung» wieder lanciert. Die Gegner sprechen von einer Zwängerei. Zurecht?

Nein. Eine Zwängerei von linker Seite ist es, das Projekt jetzt infrage zu stellen. Wir haben 2024 nicht über die dritte Rosenberg-Tunnelröhre und den Anschluss Güterbahnhof abgestimmt, sondern über sechs Autobahnausbauten verteilt auf die ganze Schweiz. Das war eine andere Abstimmungsfrage als 2016 bei der Güterbahnhof-Initiative. 2016 sagte eine deutliche Mehrheit von 63 Prozent bei 63 Prozent Stimmbeteiligung in der Stadt Ja. Darum ist mir unverständlich, dass die Abkehr vom Projekt verlangt wird. Das ist undemokratische, ideologische und verantwortungslose Zwängerei.

Der Wind in der städtischen Verkehrspolitik hat seit 2016 gedreht.

Das stimmt nicht und ist unbelegt. Nur weil das Stadtparlament das ideologisch anders sieht, ist der klare Volksentscheid nicht aufgehoben. Der St.Galler Kantonsrat hat sich in den vergangenen Jahren mehrfach sehr deutlich mit einer Mehrheit von jeweils rund 80 zu 20 Prozent der Stimmen für das Projekt «Engpassbeseitigung» ausgesprochen. Das letzte Mal beim jüngsten Staatsstrassenprogramm. Zudem haben sich fünf kantonale Parlamente mit Standesbegehren in den Kantonen St.Gallen, Schaffhausen, Thurgau und in beiden Appenzell aus übergeordneter Notwendigkeit klar für die Begehren ausgesprochen. Die Zwän-

gerei erfolgt durch jene, die diese übergeordneten Entscheidung des Volkes und der Kantonsparlamente der Ostschweiz nicht anerkennen wollen.

Der Stadtrat möchte die dritte Autobahn-Tunnelröhre durch den Rosenberg ohne Zubringer Güterbahnhof. Ein guter Kompromiss?

Nein. Das ist kein guter Kompromiss, schlicht keine Lösung und verantwortungslos. Markus Buschor argumentierte 2022 noch, es brauche den Zubringer zwingend. Mit seiner derzeitigen Aussage beweist der Stadtrat: Er ist nicht verlässlich und übernimmt keine Verantwortung für die zukünftige Entwicklung unserer Stadt. 80 Prozent der Fahrzeuge auf der Stadtautobahn sind dem Ziel- und Quellverkehr und Binnenverkehr zuzuordnen. Sie dienen dem städtischen Verkehr. Wir haben auf der A1 vier Anschlüsse, welche den Verkehr gewollt sehr schnell aus der Stadt hinaus und in die Stadt hinein führen. Wer sagt, es brauche nur die dritte Röhre, der klemmt die Stadt St.Gallen ab. Ohne Entlastung des Anschlusses Kreuzbleiche verursacht dieser Rückstau auf die Autobahn. Wir riskieren, zeitweise einzelne Autobahnschlüsse bei Stau schliessen zu müssen. Der Stadtrat vergisst, dass er Gesamtinteressen zu vertreten hat.

Der St. Galler Stadtrat argumentiert auch, der geplante Anschluss Güterbahnhof finde in der Stadt St. Gallen gegenwärtig keine Mehrheit.

2016 fand der Anschluss Güterbahnhof eine sehr deutliche Mehrheit von fast zwei Dritteln der Bevölkerung. Ich weiss nicht, woher er diese Aussage herleitet. Nur weil die Stimmberechtigten der Stadt St.Gallen 2024 bei einer um 20 Prozent geringeren Stimmbeteiligung als 2016 Nein sagten zu einem gesamtschweizerischen Autobahngesamtpaket mit teilweise auch oberirdischen Projekten – davon lässt sich noch lange kein Nein zum unterirdischen Autobahnanschluss Güterbahnhof ableiten. Das ist eine völlig unsachliche Fehlinterpretation eines Volksentscheids. Das ist eine rein ideologische Aussage. Wir goutieren das nicht. Eine Exekutive muss für das Gesamtwohl schauen.

Was halten Sie von einer Sanierung der bestehenden zwei Tunnel unter Betrieb?

Das ist unmöglich. Durch die Sanierung könnte dann voraussichtlich während der ganzen

Sanierungszeit keine Sperrung der Sonnenstrasse durchgeführt werden. Vermutlich wäre es nicht mehr möglich, in dieser Zeit die Jahrmärkte von Olma und Offa durchzuführen. Auch die Auswirkungen auf die Olma, deren Hauptzugang an der Sonnenstrasse liegt, wäre sehr einschneidend.

Andernorts geht das.

Die Idee hier ist, zuerst die dritte Röhre zu bauen und dann eine bestehende für die Sanierung zu schliessen. Wir gehen heute von rund 80'000 Fahrzeugen am Tag aus, die durch den Rosentunnel fahren. Ohne dritte Röhre kommt es zu einem Verkehrskollaps mit bis zu 40'000 Fahrzeugen in der Innenstadt, unter dem die Stadt und ihre Einwohnerinnen und Einwohner extrem leiden würden. Leiden würde auch die Wirtschaft in der Stadt St.Gallen. Die Stadt will wachsen. Wachstum bringt zusätzlichen Verkehr und dieser muss auch für die Zukunft so organisiert werden, dass er funktioniert und fliesst. Die Idee, den ganzen motorisierten Verkehr aus der Stadt zu drängen, ist eine totale Illusion. Die Erreichbarkeit ist enorm wichtig für St.Gallen.

Die Gegner des Projekts «Engpassbeseitigung» sprechen schon gar nicht mehr von der dritten Autobahn-Tunnelröhre, sondern fordern mit politischen Vorstössen Alternativen wie Road Pricing oder vergünstigte ÖV-Tickets während der Sanierung. Finden Sie die Alternativen gut?

Nein. Das sind Scheinlösungen. Mich stört, dass die Gegner von Links-Grün nicht in der Lage sind zu sagen, was sie städtebaulich wollen, sondern nur, was sie nicht wollen. Ich erinnere an den Güterbahnhof. Hier kommen keine Vorschläge, was dort entwickelt werden soll. Man sagt einfach, man will den zu 95 Prozent unterirdischen Autobahnanschluss nicht. Das Bundesamt für Strassen hat uns ein sehr ausgewogenes Projekt präsentiert. Entweder nehmen wir es an, oder es wird für die 1,4 Milliarden Franken irgendwo in der Schweiz ein anderes Projekt umgesetzt. Road Pricing hat auch einen sozialen Aspekt. Ich weiss nicht, ob alle in der Lage wären, für die Benutzung der Strassen zusätzlich zu zahlen. Zudem würde der Vorschlag der SP ein Road Pricing auf der Autobahn einzurichten den Verkehr noch mehr auf die städtischen Strassen verdrängen.

In St. Gallen sind den Einwohnerinnen und Einwohnern Begegnungszonen und Veloschnellrouten wichtiger als leistungsfähige zusätzliche Strassen. Teilen Sie diese These und woher rührt das?

Ja, ich beobachte derzeit das Gleiche. Und nicht nur in St.Gallen. Der Verkehr wird heute ideologisiert und nicht mehr als das betrachtet, was er ist: Er ist lebensnotwendig für die Erreichbarkeit einer Stadt. Der Verkehr muss in Prioritäten funktionieren. Das Bild einer Stadt ohne Verkehr ist ein Bild aus dem Märchenbuch. Erreichbarkeit und Mobilität sind lebenswichtig. Die Mobilität wird sich verändern, sie wird zunehmen und verstärkt elektrisch werden. Bald werden auch Autos ohne Fahrerinnen und Fahrer unterwegs sein. Aber das Bedürfnis nach Mobilität wird bleiben. Auch Begegnungszonen und Veloschnellrouten sind am richtigen Ort gut. Aber eine Veloschnellroute gehört nicht an eine verkehrsorientierte Strasse mit über 15'000 Fahrzeugen. Dies ist auch eine Frage der Sicherheit.

Diese Ideologisierung des Verkehrs, ist die gefährlich?

Ja. Sie ist gefährlich für die Entwicklung der Stadt St.Gallen. Sie hat den Anspruch, mit dem Rest der Schweiz verbunden und erreichbar zu sein. Erreichbarkeit ist existenziell, wenn wir nicht verarmen wollen. Ich wünsche mir, dass das Projekt Engpassbeseitigung möglichst rasch wieder politisch aufs Tapet kommt.

Apropos Ideologie: Wenn Sie nach Zürich fahren, welches Verkehrsmittel nehmen Sie?

Dann nehme ich den Zug. Das ist für mich keine Frage. Auch wenn ich nach Chur fahre, nutze ich in der Regel die Bahn. Es braucht die Strassen, es braucht die Eisenbahn und es braucht Wege für den Langsamverkehr. Mobilität kann nur als System funktionieren – mit allen Verkehrsmitteln.