



Verkehr Ostschweiz

# Jahrhundertprojekte

**Die Autobahn A1 im Kanton St. Gallen hat ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Deshalb wurde das Grossprojekt Engpassbeseitigung St. Gallen beim Rosenbergertunnel in drei Etappen lanciert. Daneben ist mit Cargo Sous Terrain ein Gesamtlogistiksystem für den Transport kleinteiliger Güter geplant. Die Ostschweiz will den Anschluss daran nicht verpassen.**

Von Claudia Porchet

Die Autobahn A1 im Raum St. Gallen führt durch dichtes Siedlungsgebiet und stösst an ihre Kapazitätsgrenzen. Bund und Kanton sind sich einig: um das Problem zu lösen, braucht es eine Engpassbeseitigung. Diese besteht aus drei aufeinander folgenden Projekten: einer Erweiterung des Rosenbergertunnels um eine dritte Röhre, der Instandsetzung der Autobahn und dem Zubringer Güterbahnhof. Das Astra rechnet mit Kosten von bis zu 1,3 Milliarden Franken.

Gegen eine dritte Röhre des Rosenbergertunnels hat niemand etwas einzuwenden, da der Verkehr durch die neue Röhre fliessen kann, während die beiden bestehenden Tunnels saniert werden. Ebenso fehlen Stimmen gegen die Sanierung des Abschnitts St. Fiden–Neudorf (inklusive Rosenbergertunnel) – umso mehr, als dass

der Pannestreifen zu einer dritten Spur umfunktioniert wird und der Autobahn durchgängig sechs Fahrspuren zur Verfügung stehen.

Vor einem Jahr stellten Stadt und Kanton die nächsten Schritte des Grossprojekts vor: Mittels einer Testplanung wolle man herausfinden, wo und wie die geplanten Autobahnanschluss-Zubringer realisiert und wie das Güterbahnhofsareal überbaut und genutzt werden könne, fasst die St. Galler Zeitung zusammen.

## Güterbahnhof in der Kritik

Die Stadtbevölkerung stimmte der Engpassbeseitigung St. Gallen 2016 mit über 63 Prozent klar zu. Der Autobahnanschluss beim Güterbahnhof erregt jedoch den Zorn mancher Gemüter: Die Teilsperre soll den Verkehr künftig von der Autobahn A1

direkt ins Stadtzentrum St. Gallen lenken. Vom Güterbahnhofsareal aus soll ein weiterer Tunnel zur Liebegg ins Appenzell führen. Der Zubringer zur Stadtautobahn sei keineswegs schon beschlossene Sache, kontierte die SP. Die Partei fordert einen sofortigen Planungsstopp im alten Güterbahnhof.

Das Güterbahnhofsareal sei noch das einzige unüberbaute Areal am Rand des Zentrums, kritisiert der Verein www.teilsperre.ch. Die Organisation «gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof» weist darauf hin, dass eine Nutzung des Güterbahnhofsareals für Jahrzehnte blockiert bleibt. Zudem halten sie die Kosten von 870 Millionen Franken für drei Kilometer Strasse für überzogen. Auch würde das Projekt irreparable Schäden verursachen. «Es müssten Gebäude rückgebaut werden, und Strassen wecken neue Mobilitätsbedürfnisse.»

Walter Locher von der IG Engpassbeseitigung ist hingegen der Überzeugung, dass die Stadt nur erreichbar bleibe und die Quartiere nur entlastet werden könnten, wenn es gelinge, das in die Jahre gekommene städtische Verkehrsnetz zu ergänzen, meint er. «Die Verkehrssimulation zeigt klar, dass der Entlastungseffekt für die Stadt nur mit dem Gesamtprojekt inklusive Güterbahnhofsanschluss und Liebegg-Tunnel eintritt», sagt er gegenüber dem St. Galler Tagblatt.

Was Walter Locher, die FDP und die SVP freuen wird: Im März genehmigte der Bundesrat die dritte Röhre des Rosenbergertunnels. Das Astra plant, die dritte Röhre Rosenbergertunnel ab 2030 zu realisieren. Die Umsetzung der weiteren Projektbestandteile (Zubringer Güterbahnhof und Unterhaltsplanung) erfolgt voraussichtlich ab 2035. Abgeschlossen wird das Gesamtprojekt frühestens 2040.

## Netzerweiterung Ostschweiz

Bis 2040 erwarten Studien des Bundes ein Mehraufkommen des Güterverkehrs von rund 40 Prozent. Die Verkehrssysteme haben aber schon jetzt ihre Kapazitätsgrenzen erreicht, gerade im Ost-West-Verkehr.

Das Parlament hat das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport im Dezember verabschiedet. Da die Referendumsfrist ungenutzt abgelaufen ist, trat das Gesetz im letzten August in Kraft.

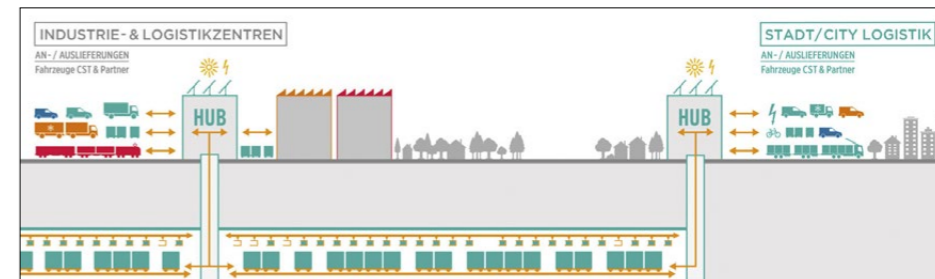
Cargo Sous Terrain (CST) ist ein Gesamtlogistiksystem für den Transport kleinteiliger Güter. Tunnels verbinden Produktions- und Logistikstandorte mit städtischen Zentren. Die erste Teilstrecke soll ab 2031 den Raum Härkingen–Niederbipp mit Zürich verbinden. Bis 2045 soll ein 500 Kilometer langes Gesamtnetz zwischen Boden- und Genfersee mit Ablegern nach Basel, Luzern und Thun entstehen, ist auf der Website des Projekts zu lesen ist.

Aber auch die Ostschweiz will den Anschluss an dieses Logistiksystem nicht verpassen. Laut Kanton ist die Verlängerung des Netzes bis St. Gallen technisch und wirtschaftlich möglich. «Die Analysen zeigen, dass in Frauenfeld, Weinfelden, Wil, Uzwil, Gossau Ost, St. Gallen und St. Margrethen die Gütermengen den Bau eines Anschlusspunktes grundsätzlich rechtfertigen würden», heisst beim Kanton. Grundwassergebiete könnten weitgehend unterfahren werden.

Zwischen dem Osten der Stadt St. Gallen und dem Rheintal ist der Untergrund allerdings anspruchsvoller, da es sich bereits um ein Randgebiet der Alpen handelt. Eine Verlängerung des Tunnels bis ins Rheintal würde hohe zusätzliche Baukosten verursachen. Die Gütermengen im St. Galler Rheintal und in Vorarlberg seien voraussichtlich zu wenig gross, um diese Investitionen zu rechtfertigen. Ebenfalls unwirtschaftlich erscheint der Anschluss von Weinfelden, so die Studie.

Die Kantone planen nun gemeinsam mit dem CST die nächsten Schritte zur Festlegung der möglichen Anschlusspunkte. Verschiedene bereits bestehende gewerbliche Entwicklungsgebiete könnten sich laut Studie als Hauptanschlusspunkte eignen: etwa das Areal Bach in St. Gallen-St. Fiden, das Gebiet nördlich des Bahnhofs St. Gallen-Winkeln sowie das Areal Wil West.

Den CST sollen private Investoren realisieren. Der Bund beteiligt sich finanziell nicht am Projekt. Auch für die Ostschweizer Kantone ist eine Mitfinanzierung des zwischen 30 bis 35 Milliarden Franken teuren Netzausbaus bis jetzt kein Thema, sagt



Cargo Sous Terrain (CST) ist ein Gesamtlogistiksystem für den Transport kleinteiliger Güter. Tunnels verbinden Produktions- und Logistikstandorte mit städtischen Zentren.

Patrick Ruggli, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr beim Kanton St. Gallen, gegenüber dem St. Galler Tagblatt. «Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass eine finanzielle Beteiligung der öffentlichen Hand diskutiert wird.»

## Keine Entlastungsstrasse im TG

2012 stimmten die Thurgauer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Erweiterung des kantonalen Strassennetzes zu. Die 33 Kilometer lange Bodensee-Thuraltstrasse (BTS) sollte eine Hochleistungsstrasse werden und von Bonau bis Arbon führen. Die Entlastungsstrasse soll nicht nur für eine bessere Erschliessung des ländlichen Thurgaus und für den Anschluss an die Nationalstrassen sorgen, sondern vor allem die vom Verkehr gebeutelten Städte und Dörfer entlasten.

Seit dem darauffolgenden Jahr galt das Projekt als Nationalstrasse und sollte vom Bund finanziert werden. Die Kosten schätzte der Kanton damals auf rund anderthalb Milliarden Franken, wie der Kantonsingenieur Andy Heller an einer Pressekonferenz sagte.

Die erste Etappe der BTS hatten die Planer bereits vor zwei Jahren präsentiert. Bei den Kosten hatten sie sich allerdings total verschätzt: Statt 310 Millionen Franken soll die erste Etappe nun 800 Millionen Franken kosten.

In der Frühjahrssession hatte der Nationalrat die BTS überraschend in den Auswahlschritt 2019 aufgenommen, allerdings wurde noch kein Kredit gesprochen. Folge der Ständerat in der Sommersession dem Nationalrat, rechne sie damit, dass die Planungsarbeiten auf Bundesstufe zeitnah weitergeführt werden, sagte Baudirektorin Carmen Haag gegenüber der St. Galler Zeitung.

Im letztem Januar wollte der Bundesrat die BTS plötzlich «grundsätzlich überprüfen»: Es gäbe «Probleme bei der Tragfähigkeit und der Funktionalität» der BTS. Das Vorhaben ziehe einen hohen Flächenbedarf nach sich, bedinge beträchtliche Eingriffe in die Landschaft und verursache im Vergleich zum Nutzen sehr

hohe Kosten, heisst es im Bericht. In der Summe bestünden «Zweifel an der Kompatibilität des Vorhabens mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes».

Das freut die einen und erzürnt die anderen. SP und Grüne haben dieses Strassenbauprojekt seit je her bekämpft. Die beiden grünen Kantonsrätinnen Nina Schläfli und Sandra Reinhart selbst erachten eine grundsätzliche Neubeurteilung im Gegensatz zum Regierungsrat als «dringend angezeigt», sagten sie gegenüber der St. Galler Zeitung. Die Bürgerlichen und die Wirtschaftsverbände schwanken zwischen Enttäuschung und tiefem Ärger.

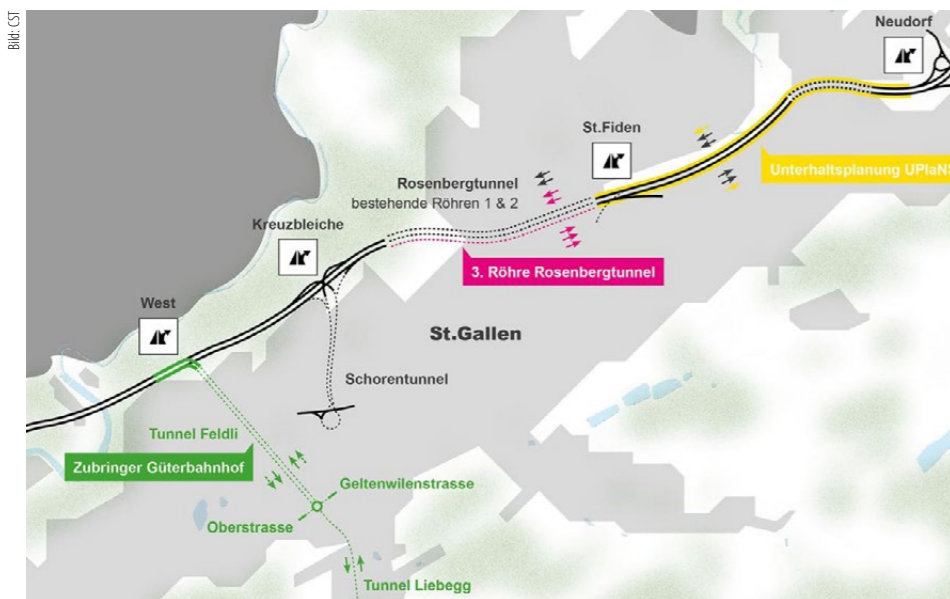
Nun gibt es für den Kanton Thurgau Unterstützung aus dem Kanton St. Gallen. Mehrere bürgerliche Nationalrätinnen und Nationalräte wollen sich im Parlament dafür einsetzen, dass die BTS schnell realisiert wird, berichtet das St. Galler Tagblatt. Eine gute Strasseninfrastruktur in der Ostschweiz sei wichtig, begründen die Parlamentarier die Unterstützung.

Bis Ende April lief die Vernehmlassung zum Entwicklungsprogramm der Nationalstrassen. Danach wird die Botschaft allenfalls noch angepasst. Schlussendlich entscheidet das Bundesparlament. Und in diesem hat der Thurgau nun bessere Aussichten, dass die BTS noch bald gebaut wird, wie das Newsportal toponline.ch meint.

## Totalsanierung Kerenzerbergtunnel

Der Kerenzerbergtunnel ist Teil der Nationalstrasse A3 und befindet sich auf dem Kantonsgebiet Glarus zwischen den Anschlüssen Weesen und Murg. Der Strassentunnel nimmt nicht nur aus regionaler Sicht eine wichtige Funktion für den Pendler- und Freizeitverkehr ein. Auch überregional ist er bedeutend, nämlich als Teil der Ausweichstrecke zwischen der Gotthard- und San Bernadino-Route.

Um den fünfzlängsten Strassentunnel der Schweiz, den Kerenzerbergtunnel, den heute gültigen Richtlinien und Normen anzupassen, wird eine umfangreiche Instandsetzung durchgeführt und der Tun-



Engpassbeseitigung St. Gallen: Diese besteht aus drei aufeinander folgenden Projekten: einer Erweiterung des Rosenbergertunnels um eine dritte Röhre, der Instandsetzung der Autobahn und dem Zubringer Güterbahnhof.

nel sicherheitstechnisch aufgerüstet. Eine Hauptmassnahme ist dabei der Neubau eines Sicherheitsstollens, der als Fluchtwege aus dem Tunnel dient.

Grund für den Bau sind gravierende Sicherheitsmängel des Autotunnels. Vor allem gibt es bisher nur ungenügende Fluchtwege. Das hat sich gezeigt, als das Astra nach verheerenden Tunnelbränden im Mont-Blanc-Tunnel und im Gotthardtunnel die Sicherheit der Schweizer Tunnel untersuchen liess, so die Glarner Nachrichten.

Zwischen 2020 und voraussichtlich 2026 ist die umfassende Gesamterneuerung der Tunnelanlage vorgesehen. Diese erfolgt im Rahmen zweier aufeinander folgender Projekte: Zuerst wird ein Sicherheitsstollen realisiert, der nördlich respektive see-seitig vom bestehenden Tunnel zu liegen kommt und über Querverbindungen an den Fahrraum angeschlossen wird. Anschliessend werden Instandsetzungsarbeiten am Autobahntunnel vollzogen, in deren Rahmen die Bausubstanz saniert und die komplette Betriebs- und Sicherheitstechnik erneuert wird.

Die Bauarbeiten zum neuen Betriebsanschluss Murg erfolgen vor Beginn der Instandsetzungsarbeiten am Kerenzerbergtunnel – voraussichtlich bis November 2023. Hierbei kommt es zu keinen grösseren Verkehrseinschränkungen.

### Glarus: Querspange Netstal

Die Querspange Netstal verbindet die Landstrasse mit der Netstalerstrasse nördlich der Bebauung von Netstal. Sie entlastet das Dorfzentrum Netstal vom Durchgangsverkehr und bildet die Basis für die Entwicklungen rund um den Flugplatz Mollis sowie der Industriezonen von Netstal. Mit der neuen Strasse wird der Verkehr direkt auf die übergeordnete Hauptstrasse geführt. Die neue zweispurige Kantonsstrasse weist eine Länge von rund 650 Metern auf.

Die Querspange schliesst mit einem Kreisell an die Nationalstrasse Netstal-Näfels an. Ab da verläuft sie gerade nach Osten und führt über einen mit Schranken gesicherten Bahnübergang sowie einen Übergang des Anschlussgleises bis zum Anschluss Kleinzaun. Von hier aus wird die Linth mit einer neuen Brücke überspannt. Die Strasse schliesst im Osten im Bereich des heutigen Flugplatzes an die bestehende Kantonsstrasse Netstal-Mollis an. Der Kraftwerkkanal und die Linth werden mit einer neuen Brücke überquert. Die nördlichen Industriegebiete von Nets-

tal werden mit einem Knoten an die Querspange Netstal angeschlossen. Für den Langsamverkehr sind Querungen mit Schutzinseln und Fussgängerstreifen vorgesehen.

Der Bau startet mit den Wasserbauarbeiten für die neuen Brückenfundamente im Gewässerbereich der Linth. Bis zum Beginn der Fischeschonzeit im Herbst, werden diese Arbeiten abgeschlossen sein. Gleichzeitig werden die Erdarbeiten auf dem zukünftigen Strassentrassee in Angriff genommen. Das Bauprojekt benötigt rund 10 000 Quadratmeter und kostet rund 18 Millionen Franken. Die Hauptarbeiten an der Brücke, am Kreisell sowie der Strassenbau selbst, folgen 2023, die Verkehrsübergabe ist für Anfang 2024 geplant.

### Neues Servicezentrum in Appenzell

Die Appenzeller Bahnen befinden sich in einer Modernisierungsphase. Erinnert sei an die Zusammenlegung der Linien St. Gallen-Gais-Appenzell und St. Gallen-Trogen im Jahr 2018.

Mit dem Neubau des Servicezentrums Appenzell im Kanton Innerrhoden erfolgt jetzt der nächste Schritt. Unter dem neuen Dach sollen alle vom Schlosser über den Elektroinstallateur bis hin zum Lokführer arbeiten. Entsprechend umfasst das neue Servicezentrum eine Innenarbeitsfläche von rund 5000 Quadratmetern auf.

Das neue Servicezentrum wird südöstlich am Ausgang des Dorfes Appenzell erstellt. Das Gebäude umfasst eine Werkstatt für die Instandhaltung der Fahrzeuge, die Abstellanlage mit dem Anschluss ans Streckengleis und das Unterhaltszentrum für die Infrastruktur. Diese Anordnung inklusive Nebengebäude und Tiefgarage ist das Resultat eines Gestaltungswettbewerbes.

Finger Architekten aus St. Gallen haben Werkstätten, eine Schlosserei mit Kran, Material- und Rohstofflager, die Waschanlage, Garderoben und Sanitäräume, Büros und Sitzungszimmer inklusive Verpflegungsraum mit Küche samt Tiefgarage auf drei Stockwerken verteilt.

Zentrale Bedeutung kommt der neuen Werkstatt zu. Diese kann von Schienenfahrzeugen der Linien Gossau-Appenzell-Wasserauen (GAW), Trogen-Speicher-Appenzell (TSA) und Altstätten-Gais (AG) angefahren werden. Die Werkstätten in Herisau und Gais werden aufgehoben und einer Drittnutzung zugeführt.

Das Werkstattgebäude für die Fahrzeuginstandhaltung umfasst vier Hallenleise. Darin wird die gesamte Instandhal-

tung der Fahrzeuge der Linien TSA, GAW und AG ausgeführt.

Die örtliche Zusammenlegung der Werkstätten Herisau und Gais sowie der Fachdienste Fahrleitung, Elektrodienst und Baudienst erlaubt eine engere Zusammenarbeit und die Nutzung von Synergien. Verschiedene Räumlichkeiten und Gerätschaften können gemeinsam genutzt werden.

Der Baustart erfolgte im Juli, Ende 2024 soll der Neubau fertig sind. Die Kosten von 61 Millionen Franken tragen die Appenzeller Bahnen.

### Neuer Bahnhof in Chur West

Der Stadtteil Chur West entwickelt sich zu einem zweiten urbanen Zentrum. Aus diesem Grund haben die Stadt Chur und die Rhätische Bahn (RhB) ein gemeinsames Projekt lanciert. Nach der Durchführung eines Projektwettbewerbs im offenen Verfahren wurde 2021 das Projekt «ViLICHT» zur Weiterbearbeitung empfohlen. Ziel ist es, den neuen Bahnhof Chur West im Sommer 2026 in Betrieb zu nehmen.

Die heutige Haltestelle wurde vor 20 Jahren eröffnet und entspricht den aktuellen Standards und dem Behindertengleichstellungsgesetz nicht mehr. Laut RhB-Direktor Renato Fasciati gibt es neben der Bahn Platz für Busse und Postautos. Aber auch für Velofahrer und Fussgänger wird gesorgt sein. Die verkehrstechnischen Anbindungen gehen über Chur hinaus in die Regionen. Es sei wichtig, dass die künftig wesentlich höheren Transportkapazitäten aufgenommen und abgewickelt werden können. Letzteres ist auch für die Stadt zentral. Der westliche Stadtteil mit grossem Entwicklungspotenzial im Wohn- und Arbeitsbereich muss sowohl für die Anwohnerschaft als auch für Pendler und Pendlerinnen attraktiv sein.

Neben den Vorteilen für den Betreiber und die Stadt ist auch die Finanzierung für beide Seiten attraktiv. Von den Bruttokosten von rund 61 Millionen Franken fallen für die Stadt Bruttoinvestitionskosten von rund 21 Millionen Franken an. Sie fliessen in den Bus- und Langsamverkehr, den damit zusammenhängenden Strassenbau mit sämtlichen Werkleitungen inklusive drei neuen Personenunterführungen, einer Velostation für 170 Velos sowie einen attraktiven Bahnhofplatz. Für die Finanzierung der Bruttoinvestitionen von rund 21 Millionen Franken, über welche die Bevölkerung abgestimmt hat, darf dieses Projekt mit namhaften Beträgen aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes und weiteren Beiträgen des Kantons rechnen. ■

Meet the Future:  
Besuchen Sie uns vom  
24. bis 30. Oktober auf  
der Bauma 2022 –  
Stand FN.915



55302

## Für jedes Projekt die passende Mietmaschine. Persönlich. Flexibel. Nah. Jetzt mieten!

[www.wackerneuson.com/rental](http://www.wackerneuson.com/rental)

### RENTAL

**WACKER NEUSON**  
*all it takes!*

**MOTOREX**  
Oil of Switzerland

# NACHHALTIG MEHR LEISTUNG FÜR PROFIS.

CONSTRUCTION LINE
|
CLEAN
|
CARE
|
LUBE

- Breiter Einsatz im gemischten Maschinenpark
- Senkt Wartungs- und Reparaturkosten
- Biologisch abbaubares Sortiment
- Persönliche Beratung

[motorex.com/construction](http://motorex.com/construction)

55280