



Bild: Industrie- und Handelskammer St. Gallen/Industrie AR



Dem Zubringer Appenzellerland kommt eine enorme Bedeutung zu – für die Verkehrsentslastung von Gossau, das Areal Winkeln und zur zeitgemässen verkehrstechnischen Anbindung der beiden Kantonshauptorte Herisau und Appenzell.

Verkehr Ostschweiz

Reale Grossprojekte, unklare Leuchtturmkonzepte

Der Kanton St. Gallen baut den ÖV und das Strassennetz aus. Weitere Grossprojekte hingegen sind weit von einer Realisierung entfernt. Unklar ist auch die Verkehrslage im Thurgau und im Appenzell. Glarus plant immerhin eine Verkehrswende. In Graubündens Hauptstadt entsteht ein grosser neuer Bahnhof. Wichtige künftige Ostschweizer Bahnprojekte sind jedoch gestrichen.

Von Claudia Porchet

Im Westen der Stadt St. Gallen entsteht ein neuer Bahnhof. Den Bahnhof Bruggen soll 600 Meter nach Osten, stadteinwärts, verschoben und mit dem Bahnhof Haggen verbunden werden. Dies geschieht durch zwei Lifte und eine 32 Meter hohe und 120 Meter lange Passerelle. Eine der Liftanlagen befindet sich auf der untersten Ebene an der Haggenstrasse. Die zweite Liftanlage steht auf der mittleren Ebene – dem neuen Bahnhof Bruggen. Die Passerelle verbindet die beiden Liftanlagen und führt direkt auf die oberste Ebene, den Bahnhof Haggen, schreibt die Stadt St. Gallen.

Der neue «Westbahnhof» soll die Erschliessung der beiden Quartiere Bruggen und Haggen verbessern. Weiter kann das

Gebiet Lerchenfeld an den öffentlichen Verkehr angebunden werden. Die Stadt legt ihr Augenmerk dabei auf die Entstehung von öffentlichen Freiräumen und die Verbindung der Quartiere mittels Stadtlift. Aus Sicht des Kantons wird die Bedeutung der Stadt St. Gallen als Zentrum des Kantons mit zwei grossen Bahnhöfen gestärkt.

Das Ganze soll rund 40 Millionen Franken kosten. Davon soll die Stadt 13,5 Millionen, die SBB 12,7 Millionen und der Kanton 5,9 Millionen übernehmen. Aus dem Agglomerationsprogramm St.-Gallen-Bodensee könnten 6,9 Millionen Franken fließen. Der Baustart ist für 2029 angekündigt. Die Inbetriebnahme wäre dann 2030, teilt der Kanton St. Gallen mit.

A1-Engpassbeseitigung SG

Auf weniger Begeisterung stösst die geplante «A1-Engpassbeseitigung St. Gallen». Der neue Zubringer Güterbahnhof besteht dann neu aus zwei Tunnel, einem unterirdischen Kreisell und den Anschlüssen an die Stadt. 95 Prozent des Zubringerprojekts werden im Untergrund erstellt. Auch eine dritte Röhre im Rosenberg-tunnel ist geplant. Die Sanierung der beiden bestehenden Tunnelröhren Rosenberg ist dann der letzte Teil des Projekts, wie das Astra informiert.

Stadt und Kanton prüften derweil das Güterbahnhofsareal mit dem neuen Autobahnanschluss, um verschiedene Nutzungen aufzuzeigen. Eine Organisation ist

strikt dagegen und hat dafür einen eigenen Verein gegründet: der Verein gegen den Autobahnanschluss Güterbahnhof. «Das Güterbahnhofsareal ist die letzte grosse Brache in Zentrumsnähe», betonen die Gegner. Eine definitive Nutzung werde durch den Bau der Autobahnausfahrt blockiert. Auch seien 870 Millionen Franken für ein paar Kilometer Strasse viel zu teuer, ist auf ihrer Homepage zu lesen. Zudem erschliesse die Teilsperre Güterbahnhof nur den Verkehr auf der A1 von und nach Westen.

Doch die Stadtbevölkerung hat dem Projekt «A1-Engpassbeseitigung St. Gallen» bereits 2016 mit über 63 Prozent «Ja»-Stimmen grünes Licht erteilt. Dies freut die IG Engpassbeseitigung. «Die 3. Röhre unter dem Rosenberg entlastet die an die Kapazitätsgrenze kommende Stadtautobahn», teilt der Verbund auf seiner Website mit. Ohne diese 3. Röhre würde es zu massiven Verkehrsproblemen in der Stadt und Umgebung kommen. Der Verkehr in der Stadt würde insbesondere zur Rushhour komplett zum Erliegen kommen.

Die IG ist ganz auf der Linie des Bundes. Zudem hat sie mächtige Gründungsmitglieder: Wirtschafts- und Gewerbeverbände aus der Stadt, der Region und dem Kanton Thurgau.

Über den Autobahnanschluss Güterbahnhof wird voraussichtlich 2024/2025 abgestimmt, 2026/2027 steht die Sondernutzungsplanung an. Abgeschlossen wird das Gesamtprojekt «Engpassbeseitigung St. Gallen» frühestens im Jahr 2040.

Die Kosten des Astra für das Gesamtprojekt betragen rund 1,3 Milliarden Franken. In diesem Beitrag enthalten ist die globale Bundesbeteiligung von 170 Millionen Franken. Die Region beteiligt sich mit einem Beitrag von 150 bis 200 Millionen Franken.

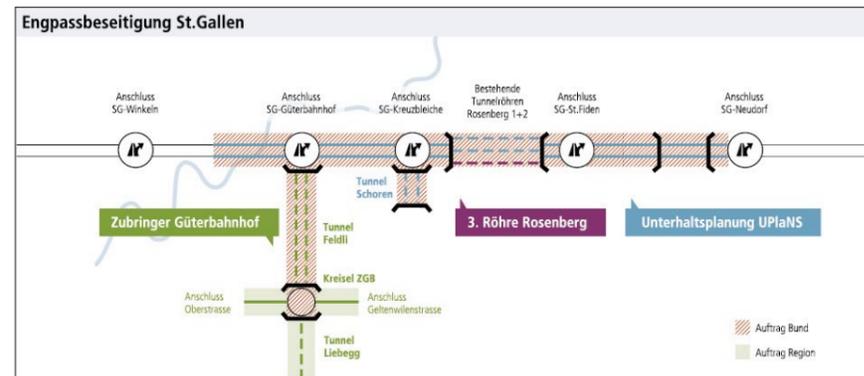
Tunnel für Rapperswil-Jona SG

Nicht nur in der Stadt St. Gallen löst das Thema «Verkehrsentslastung» heftige und langwierige Diskussionen aus. Darüber streitet auch Rapperswil-Jona seit vielen Jahren. Die Gemeinde ist ein Nadelöhr für den Verkehr aus dem Grossraum Zürich in die Zentralschweiz und umgekehrt.

Gemäss der Stadt sollte ein Tunnel den Ort vom massiven Durchgangsverkehr entlasten. 2011 war der Bau einer Röhre an der Urne knapp gescheitert. Im Oktober 2023 haben fast 60 Prozent «Ja» gesagt zur weiteren Planung eines Stadttunnels für rund eine Milliarde Franken. Zwischen Seedamm und Oberlandautobahn soll der Verkehr also künftig unterirdisch fließen, bilanziert die «NZZ».



Modellbild von Westen: Die beiden Bahnhöfe Bruggen und Hagen SG sollen durch eine rund 120 Meter lange Passerelle miteinander verbunden werden.



Übersicht zu den Teilprojekten der Engpassbeseitigung St. Gallen: Der Zubringer Güterbahnhof (grün), die dritte Röhre des Rosenberg-tunnels (pink) und die Unterhaltsplanung UPlAnS (blau).



Rapperswil-Jona plant einen unterirdischen Stadttunnel für rund eine Milliarde Franken. Doch das Projekt hat hohe Hürden zu überwinden.



Ein neuer Autobahnanschluss und eine neue Bahnhaltstelle: Der «Entwicklungsschwerpunkt Wil West» betrifft mit den Kantonen St. Gallen und Thurgau gleich zwei Ostschweizer Schwergewichte.

Deutlich fiel auch die zweite Abstimmungsfrage aus: jene der Tunnelvariante. Die vom Stadtrat bevorzugte Variante «Mitte» mit einem Anschluss in Kempraten erhielt die meisten Stimmen. «Für uns ist das eindeutige Ergebnis wichtig», sagt der städtische Bauchef Christian Leutenegger gegenüber der «Linth-Zeitung». So habe die Stadt gegenüber dem Kanton ein Zeichen setzen können.

Und GLP-Vizepräsident Silas Trachsel sagt gegenüber der «Linth-Zeitung»: «Die GLP fordert Stadtrat und Kanton auf, die berechtigten Bedenken der Bevölkerung zur Bauphase oder Gestaltung der Tunnelportale ernst zu nehmen und in die Planung einfließen zu lassen.»

Dass Tunnelportale städtebaulich verträglich sein müssen, dessen ist sich das Bauamt bewusst. In drei bis vier Jahren könne ein konkretes Projekt vorgelegt werden. Der weitere Verlauf sei aber vom Kanton abhängig, schreibt die «Linth Zeitung».

Das Abstimmungsergebnis in Rapperswil-Jona habe für den Kanton vorderhand rein informativen Charakter und binde ihn grundsätzlich nicht, schrieb die Regierung. Das tönt wenig aufmunternd angesichts der hohen Hürden, die das Projekt auf jeden Fall noch zu überwinden hat, kommentiert die «NZZ».

Im Falle einer Zustimmung muss zuerst der St. Galler Kantonsrat den Stadttunnel in das Strassenbauprogramm aufnehmen. Ein ausgearbeitetes Projekt würde den Stimmberechtigten in Rapperswil-Jona erneut vorgelegt. Gegen den Baukredit ist das Finanzreferendum möglich, womit der ganze Kanton über das Projekt entscheiden könnte.

A1-Anschluss Wil West SG

Manche träumen von Grossprojekten, andere stellen Fakten fest: Bereits heute sind die Stadt Wil und die umliegenden Gemeinden von starkem Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr betroffen. Das Astra plant deshalb die Realisierung eines neuen Autobahnanschlusses, des A1-Anschlusses Wil West.

Die Platzverhältnisse sind allerdings begrenzt. Deshalb soll der Anschluss mit einem Grosskreisel über der Autobahn gebaut werden. Der Kreisel verbindet die Autobahn mit dem Entwicklungsgebiet auf Münchwiler und Sirnacher Gemeindegebiet.

Das Vorhaben erfolgt in Koordination mit den Kantonen St. Gallen und Thurgau, die im Rahmen eines Agglomerationsprogrammes für die Projektierung und Realisierung der regionalen Verkehrsver-

bindungsstrassen zuständig sind, so das Astra.

Die Kosten für den neuen Autobahnanschluss belaufen sich auf 37 Millionen Franken und werden vollständig vom Astra getragen. Das Generelle Projekt (GP) wurde am 21. Juni 2023 durch den Bundesrat genehmigt. Die weiteren Projektstufen stehen in Abhängigkeit der Planungsarbeiten in der Region. Die Realisierung des Autobahnanschlusses erfolgt frühestens ab 2027.

Strassenbau TG wird zurück gestellt

Künftig soll die Bodensee-Thurtal-Strasse von Arbon über Amriswil und Weinfelden bis zum A7-Zubringer östlich von Frauenfeld führen und die Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr entlasten. 2012 hatten die Thurgauer Stimmberechtigten das Bauprojekt angenommen.

Geplant ist eine vollständige Neutrassierung der Nationalstrasse N23 auf einer Länge von über 33 Kilometern. Heute entspreche der Ausbaustandard der Verbindungsstrasse zwischen den Autobahnen A7 und A1 demjenigen einer Kantonsstrasse aus den 1960er- oder 1970er-Jahren, begründet der Kanton Thurgau seine Initiative, das Projekt in den nächsten Ausbauschritt zu führen.

Der Thurgauer Grosse Rat hatte die Standesinitiative im März 2022 verabschiedet. Dies, nachdem der Bund im Januar desselben Jahres mitgeteilt hatte, man stelle das Vorhaben zurück. Im März 2023 gab das Astra bekannt, man führe nochmals eine Korridorstudie durch. Bis im Mai 2024 solle Klarheit bestehen.

Der Bundesrat habe das Projekt zwar ins Ausbauprogramm aufgenommen, allerdings unter Vorbehalt, sagte Kommissionsprecher Stefan Engler (Mitte/GR). Konkret bedeute das, dass das Parlament voraussichtlich 2026 definitiv über das Vorhaben entscheiden könne. Aktuell gehen die Behörden von Kosten von rund 1,7 Milliarden Franken aus, wie die SDA mitteilt.

Bahnhof Chur West GB

Von einem «Generationenprojekt» sprechen auch die Rhätische Bahn (RhB) und die Stadt Chur, nur hier wird es, im Gegensatz zu anderen Kantonen, konkret. In der Hauptstadt Graubündens entsteht ein neuer Bahnhof: Chur West. Die Bevölkerung hat dem Bahnhof 2022 mit über 70 Prozent «Ja»-Stimmen klar zugestimmt. Darauf haben die RhB, Private und der Kanton einen Wettbewerb ausgeschrieben. Das Projekt «ViLicht» überzeugte das Preisgericht am meisten.

Die «INGE», ein Zusammenschluss von Bündner Architektur- und Ingenieurbüros, sieht eine lange Rampe auf der Westseite und einen kaskadenartigen Treppenaufgang auf der gegenüberliegenden Seite vor. In der Mitte unter der Brücke soll ein neuer, begrünter Platz entstehen. Erschliessungen im Randbereich verbinden die beiden Gebiete nördlich und südlich des Bahndamms. Im Modell lassen sich eine grosszügige ÖV-Drehscheibe sowie drei nachts beleuchtete Laternen auf dem Perron-Dach erkennen. Diese Lichter lassen den Bahnhof von weitem erkennen, fasst die Schweizer Bauzeitung «TEC21» zusammen.

Die Vorarbeiten starteten Ende September 2023. Zunächst wird der Hauptinstallationsplatz erstellt. Dieser wird für die Ausführung der Hauptarbeiten zwischen 2024 und 2026 benötigt. Zudem entsteht ein provisorischer Perron, der während der Bauarbeiten als Haltestelle dient, teilen die RhB und die Stadt Chur mit. Der neue Bahnhof soll im Sommer 2026 eröffnet werden.

Dieses Gemeinschaftsprojekt zur Aufwertung des westlichen Stadtteils ist im Agglomerationsprogramm der vierten Generation enthalten. Es bildet den Grundstein für die Entwicklung von Chur West zum urbanen Zentrum, so die Rhätische Bahn und die Stadt Chur.



Nachts beleuchtete Laternen auf dem Perron-Dach lassen den neuen Bahnhof Chur West von weitem erkennen.

Der Neubau ist laut der Bündner Regierung eine wichtige Massnahme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Deshalb wird sich der Kanton an den Gesamtkosten von 67,9 Millionen Franken mit maximal 3,7 Millionen Franken beteiligen – sofern der Grosse Rat den Kredit im Dezember genehmigen wird. Ein grosser Teil der Kosten, rund 37 Millionen Franken, finanziert die Rhätische Bahn, wie der Kanton Graubünden mitteilt.

Zukunftsfähige Mobilität Glarus

Im Kanton Glarus steht eine Verkehrswende an. Laut dem Glarner Verkehrsplaner Marc Schneiter zeichnet sich ein Wandel aufgrund der überlasteten Strasseninfrastruktur ab. Die Zukunft des Verkehrs werde auch im Kanton Glarus multimodal sein. Menschen würden vermehrt unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen, fasst die «Südostschweiz» das 2022 abgehaltene Referat zusammen.

Der VCS-Glarus doppelte Ende September 2023 nach. Anstelle der Konzentration auf den Strassenausbau mit noch mehr Autoverkehr fordert die Sektion eine effizientere Auslastung der bestehenden Infrastruktur. Nun hat das Netzwerk zukunftsfähige Mobilität Glarus die Petition «Glarner Verkehrswende jetzt» lanciert. Die Community richtet sich dabei direkt an den Regierungsrat. Die Gemeinschaft fordert diesen auf, die Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden anzuerkennen – vom motorisierten, individuellen Verkehr über den ÖV bis zum Velo- und Fussverkehr. Zudem sollen neue Entwicklungen gefördert und in neue Lösungen investiert werden. Glarus muss zusammen mit dem Bund neue Mobilitätsformen als Pionier-

kanton testen, wie auf der Homepage des Verbunds zu lesen ist.

In einer öffentlichen Stellungnahme ging der Regierungsrat auf die Forderungen ein. Was den Langsamverkehr anbelange, so verfüge der Kanton bereits über ein gutes Velowegnetz. Weitere konkrete Verbesserungen seien im Strassenbauprogramm 2023 vorgesehen: So würden Kredite für den Bau und Unterhalt der Velorouten Linthal–Bilten und Niederurnen–Mühlehorn aufgenommen.

Zudem wolle der Kanton eine flächendeckende Grunderschliessung aller Ortschaften mit dem öffentlichen Verkehr. Der Regierungsrat möchte ausserdem, dass die Züge auf der Bahnlinie Ziegelbrücke–Linthal alle 15 Minuten verkehren. Dies werde in das nächste Ausbauprogramm des Bundes, den Ausbauschritt STEP 2040/45, fliessen. Weiter sei eine Direktverbindung nach Zürich vorgesehen. Ebenso setzt sich das Amt für einen guten Eckanschluss in Richtung Chur und eine schnelle Verbindung nach Rapperswil ein. Beim Nahverkehr soll die Verteilung des Verkehrs zugunsten des ÖV erhöht werden.

Und diese Strassenprojekte plant der Kanton: die Umfahrung Näfels, deren Baubeginn spätestens 2030 geplant ist sowie die Umfahrung Netstal mit dem Horizont 2040. Diese werde voraussichtlich zu weiten Teilen unterirdisch verlaufen. «Neue Mobilitätsformen» sind Angebote im öffentlichen Verkehr, die nicht zwingend nach einem Fahrplan, sondern auf Bestellung verkehren. Das sind zum Beispiel Carsharing, aber auch sogenannte On-Demand-Angebote (Bedarfsangebote).

Der Regierungsrat stehe Lösungen offen gegenüber, welche die Mobilität der Bevöl-



Der Kanton Glarus setzt auf den ÖV. So sollen beispielsweise die Züge auf der Bahnlinie Ziegelbrücke–Linthal neu alle 15 Minuten verkehren.

kerung verbesserten, betont die Behörde in einer Stellungnahme. Unter anderem soll in den nächsten drei Jahren ein Elektromobilitätskonzept erarbeitet werden, fasst die «Südostschweiz» zusammen.

Autobahnzubringer Appenzell

Die Enttäuschung in der Region war gross, als der Bund 2022 mitteilte, dass aus dem Zubringer Appenzellerland nichts werden würde. Dieser soll die beiden Appenzell mit einem neuen Autobahnanschluss in Gossau an die A1 anbinden. In Bern stellt man die Notwendigkeit des Projekts in Frage: veraltet, zu teuer und zu wenig Nutzen. Der Bund gab aber an, dass er den Autobahnzubringer umfassend überprüfen werde, schreibt das «St. Galler Tagblatt».

Nun hat sich die Hartnäckigkeit der Kantone, der Gemeinden und der Verbände auszahlt. Der Autobahnzubringer hat es doch noch ins Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen STEP 2024–2027 geschafft. Gossau freut sich. Die ganzen Infrastrukturplanungen des Vereins «Areal St. Gallen West–Gossau Ost» (ASGO) beispielsweise sind ohne direkten Anschluss an die Autobahn kaum machbar. Wann und ob das Projekt realisiert wird, bleibt allerdings weiterhin unklar. Einen Zeitplan oder

ein Budget gebe es nicht, so das «St. Galler Tagblatt».

Der VCS St. Gallen-Appenzell war schon immer gegen das Projekt. Der Präsident Ueli Blumer ist überzeugt davon, dass der Zubringer überflüssig ist. Von Winkeln führe mit der Appenzeller Strasse bereits eine Strasse in bestem Zustand nach Herisau. Die Anbindung sei gut. Der Verkehrsproblematik auf der Alpsteinstrasse in Herisau sei er sich bewusst, sagt Blumer gegenüber dem «St. Galler Tagblatt». Jedoch befindet sich diese am Rande Herisaus und sei nicht stark bewohnt. «Wir können wegen einiger Wohnhäuser und Geschäfte nicht gleich eine neue Strasse bauen. Die Verkehrssituation könnte mit Tempo 30 und sicheren Velowegen entschärft werden.»

Keine Ostschweizer Bahnprojekte

Die Ostschweiz zählt mehr als 1,1 Millionen Einwohner und fast 700 000 Beschäftigte. Darum wollen die Ostschweizer Kantone das Bahnangebot und die dazu benötigte Infrastruktur ausbauen. Doch der Bundesrat hat ihnen einen Strich durch die Rechnung gemacht: In den Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur fehlen wichtige Ostschweizer Bahnprojekte, die bereits genehmigt wurden, wie

etwa die Aufrüstung der Bahnstrecke Winterthur–St. Gallen.

Damit hätte man die Bahnknoten St. Gallen und Zürich integrieren können. So wären laut den Ostschweizer Kantonsregierungen auch die Kantone Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, St. Gallen und Thurgau viel besser erreichbar. Zudem entfallen die Vorinvestitionen für einen künftigen Meilibachtunnel im laufenden Ausbauprojekt zum Zimmerberg-Basistunnel, schreibt die Ostschweizer Regierungskonferenz (ORK) in einer Medienmitteilung: «Die Ostschweizer Regierungen akzeptieren diese starke Benachteiligung nicht.»

Die Kantone stellen Forderungen. Sie wollen bessere Züge und schnellere Verbindungen zwischen Winterthur und St. Gallen. Weiter soll der Meilibachtunnel, der in Richtung Ausserschwyz, Linthgebiet, Glarus, Rheintal und Graubünden führen würde, geplant und finanziert werden. Zusätzlich will die ORK, dass weitere Projekte für das Bahnnetz in der Ostschweiz realisiert werden, fasst die Zeitung «Ostschweiz» zusammen. Die Regierungen des Kantons Zürich und des Fürstentums Liechtenstein sind assoziierte Mitglieder der ORK und unterstützen deren Forderungen. ■