



Verkehr Bauregion Ostschweiz

# Warten auf Volksentscheid

Halbzeit bei der Sanierung der Stadtautobahn St. Gallen. Doch wie es mit der «A1 Engpassbeseitigung St. Gallen» weitergeht, hängt vom Volksentscheid Ende November ab. Im öffentlichen Verkehr steigen derweil die Passagierzahlen, weshalb der Bund zahlreiche Ausbauprojekte in der Agglomeration St. Gallen-Bodensee unterstützt.

Von Ben Kron

Die erste Etappe der Sanierung des 10,4 Kilometer langen Abschnitts der Stadtautobahn St. Gallen konnte auf Termin abgeschlossen werden. Bei der 1987 eröffneten Autobahn A1 zwischen Winkeln und Neudorf mussten die Brücken mit neuen Betonoberflächen und Abdichtungen versehen werden. Dazu wurden Galerien und Kunstbauten repariert, Schächte ersetzt, Hänge mit Ankerhaken gesichert und lärmreduzierte Beläge eingebaut. Ebenfalls zum 550 Millionen Franken teuren Projekt gehören die neuen Anschlüsse Kreuzbleiche und St. Fiden. Man kümmerte sich sogar um die Alpenseglerkolonie im Sitterviadukt, der grössten der Schweiz: Ihre Nester wurden im Winter entfernt, nummeriert und gereinigt und anschliessend wieder am alten Stand-

ort montiert. Mit dem Beginn der zweiten Etappe sind die nächtlichen Vollsperrungen vorbei, die jeweils viel Verkehr in die Innenstadt gebracht hatten. In den nächsten zweieinhalb Jahren wird indes fast jede Nacht eine Röhre der Tunnel Rosenberg und Schoren gesperrt.

Doch damit ist das Bundesamt für Strassen noch lange nicht am Ende seines Gesamtprojekts «A1 Engpassbeseitigung St. Gallen»: Der Rosenbergentunnel soll ab 2037 erneuert werden, wozu vorher aber eine dritte Röhre gebaut werden muss, um den Verkehr während der Sanierung durchzuführen. Später dient diese dritte Röhre zur Engpassbeseitigung. Immer vorausgesetzt, dass Ende November die Schweiz Ja sagt zum «Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Natio-

onalstrassen»: Die dritte Röhre des Rosenbergentunnels ist eines von sechs Grossprojekten, für die der Bund 4,9 Milliarden Franken ausgeben will.

## Hoffen auf «Maximalvariante»

Profitieren würde auch der Oberthurgau, doch für den Kanton von grösserer Bedeutung ist die Bodensee-Thurtal-Strasse, die in einer Volksabstimmung 2012 bereits beschlossen worden war. Doch seit 2020 ist der Bund für 400 Kilometer frühere Kantonsstrassen zuständig, auch für die Verbindung Bonau-Arbon, die nun eine Nationalstrasse ist und N23 heisst. Ob der Bund die Idee des Ausbaus der Strasse übernimmt, ist offen. In der Korridorstudie wird sie als «Maximalvariante» bezeichnet. Immerhin werden die National-



Anschlüsse, Tunnel, Viadukt: Auf der rund zehn Kilometer langen Stadtautobahn St. Gallen sind auch diverse Kunstbauten zu sanieren.

strassen aus einem anderen Topf finanziert, weshalb Ende Jahr der nächste Ausbauschritt für die Nationalstrassen 2027 vorliegen dürfte.

Länger dauert es am Bodensee, wo die Gemeinden Rorschach, Rorschacherberg und Goldach schon vor fünf Jahren dem Projekt «Autobahnanschluss Plus» zustimmten. Das Vorhaben soll die Stadtücke zwischen Goldach und Rorschach schliessen und Entwicklungspotenzial schaffen. Auch der Bundesrat hat das generelle Projekt 2023 befürwortet, doch der ursprüngliche Baustart dürfte nicht vor 2033 erfolgen.

Die Bauzeit für das kombinierte Projekt wird auf vier bis fünf Jahre geschätzt. Der A1-Anschluss Witen, der rund 108 Millionen kostet, wird vom Kanton St. Gallen und dem Bund finanziert, im Verhältnis 60 zu 40. Das «Plus» des Projekts ist die Kantonsstrasse, die zum See führt und die Orte vom Verkehr entlastet. Hier steuert die Gemeinde neun Millionen zu den Baukosten bei, der Kanton 198 Millionen und der Bund 26 Millionen Franken aus dem Agglomerationsprogramm.

## Auch Glarus hofft

Im Glarner Tal macht man sich wieder Hoffnung, was die Umfahrung von Glarus angeht. Hatte der Bundesrat das Vorhaben lange als «Sache des Kantons» bezeichnet, ist er gemäss Kanton bereit, «die beiden Vorhaben Umfahrung Netstal und Umfahrung Glarus zu einem Gesamtprojekt unter Federführung des Astra zu vereinen». Bereits fix ist die Finanzierung der Umfahrungen Näfels und Netstal mit Bundesgeldern, da diese ebenfalls zum Natio-

nalstrassennetz gehören. Nun hoffen die Glarner, dass der Bund sich auch an der Umfahrung Glarus beteiligt, die je nach Variante zwischen 320 bis 480 Millionen Franken kosten wird.

Im Appenzell fand vor Kurzem ein zweites Mitwirkungsforum zur Korridorstudie N25 in Herisau statt, mit der Umfahrung Herisau im Zentrum. Präsentiert wurden vier Lösungsvarianten: Eine setzt auf eine Verkehrsberuhigung durch Temporeduktion, die anderen drei beinhalten Tunnels zwischen 800 und 1800 Metern Länge. Die Kosten belaufen sich zwischen 160 und 450 Millionen Franken; plus/minus 40 Prozent. Nun werden diese Varianten bewertet und das Ergebnis Ende Jahr der Öffentlichkeit vorgestellt.

## ÖV auf Wachstumskurs

Die Zahl beeindruckt: Der öffentliche Verkehr im Kanton St. Gallen wurde letztes Jahr von über 86 Millionen Fahrgästen benutzt, die zusammen total 660 Millionen Kilometer mit Bahn und Bus zurückgelegt haben. Also rund 16 500 Mal rund um die Erde. Pro Person stieg die Anzahl der gefahrenen Kilometer im Vergleich zum Jahr 2022 um 12 Prozent. Mit dem kommenden Fahrplanwechsel wird das ÖV-Angebot weiter ausgebaut, etwa im lokalen Busnetz und Nachtnetz, oder durch den durchgehenden Halbstundentakt durchs Rheintal. Dazu wird der Fuhrpark schrittweise durch Elektrobusse ersetzt, so dass der öffentliche Verkehr im Kanton bis in zehn Jahren fossilfrei sein soll.

Am weiteren Ausbau des ÖV-Angebotes beteiligt sich auch der Bund: Er hat dieses Frühjahr eine definitive Leis-

tungsvereinbarung mit der Agglomeration St. Gallen-Bodensee unterzeichnet, wonach er sich mit rund 49 Millionen Franken an über 80 Projekten beteiligt. Insgesamt sollen in der Region über vier Jahre 120 Millionen investiert werden, etwa für die Entwicklung des Gebiets Lerchenfeld in St. Gallen, wo die Bahnhöfe Bruggen und Haggen verbunden werden. Dazu werden Buslinien elektrifiziert und Veloschnellverbindungen ausgebaut. Ein Grossteil der Investitionen, etwa 93 Millionen, entfallen auf den Kanton St. Gallen, die Projekte im Appenzell Ausserrhodon erhalten 16 und die im Thurgau rund 11 Millionen Franken.

Denn auch im Thurgau wächst der ÖV: 22,5 Millionen Passagiere zählte der Kanton, was zehn Prozent mehr sind als im Jahr davor. Und auch hier wird ausgebaut. Der Regierungsrat will in den nächsten nächsten sechs Jahren ein attraktives Fahrplanangebot zwischen den Zentren und in den Agglomerationen, womit ein Halbstundentakt für alle S-Bahnen und Busse im Siedlungsraum gemeint ist. Dazu sollen Randgebiete eine Grundversorgung im Stundentakt erhalten.

## Direktverbindung ohne Vorteile

Dazu erhält die Ostschweiz bis 2027 einen neuen Direktzug via Konstanz nach Basel, was aber kaum für Euphorie sorgt. Denn der «Hochrhein-Bodensee-Express» bringt keinerlei Verkürzung der Reisezeit: Die neue Direktverbindung von Herisau über St. Gallen, Konstanz und Schaffhausen bis Basel, die im Zweistundentakt verkehrt, braucht für die Strecke knapp drei Stunden. Mit Umsteigen in Zürich ist man



Nächtliche Belagsarbeiten auf der Stadtautobahn St. Gallen. Die weiteren Sanierungsschritte sind von der Abstimmung am 24. November abhängig.



Die Bauarbeiten für den neuen Bahnhof Chur West haben diesen Herbst begonnen und sollen rund zwei Jahre dauern.



Der neue Bahnhofplatz in Herisau, der auf der Fläche des rückgebauten Direktionsgebäudes entstehen wird.

schneller. Die Linie, von der Tochterfirma SBB Deutschland betrieben, «dient primär zur besseren Verbindung der Mittelzentren untereinander respektive der besseren Anbindung an Grosszentren entlang der Hochrheinachse».

Auch nicht für Begeisterung sorgt der Rückstand der Ostschweiz bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen. Gemäss «Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen» müsste schon seit Anfang dieses Jahres der gesamte ÖV für deren Bedürfnisse barrierefrei sein. Hierfür hatten die Transportunternehmen und die öffentliche Hand immerhin 20 Jahre Zeit. Doch aktuell sind erst 1100 von 1800 Schweizer Bahnhöfen gesetzeskonform, wobei aber immerhin 80 Prozent der Fahrgäste schon hindernisfrei die Bahn nutzen können. Bei

den Bushaltestellen sieht es noch schlechter aus. In der Ostschweiz erfüllen 70 von 190 Bahnhöfen die Vorgaben nicht. Erst teilweise zugänglich sind die Bahnhöfe Frauenfeld, Altstätten und Rapperswil. Noch schlechter ist die Situation bei den Bahnhöfen Sargans, Buchs, Rorschach und Uzwil, die erst nach 2030 angepasst sein werden.

**Grossprojekt in Gossau gestartet**

Fast 95 Millionen Franken investieren die SBB in den kürzlich begonnenen Umbau des Bahnhofs Gossau SG. Hier stehen aber die Erweiterung der Gleisanlagen für den Güterverkehr und der Bau eines neuen Erhaltungszentrums sowie eines fünfstöckigen Bürogebäudes im Zentrum. Dazu werden bestehende Gleise angepasst und neue gebaut. Der Neubau ist nötig, weil das

Güterbahnhofgebäude beim HB St. Gallen aufgrund der seit 2018 geänderten Linienführung der Appenzeller Bahnen nicht mehr genutzt werden kann. 2027 sollen die Bauarbeiten abgeschlossen sein.

Einen zügigen Erfolg kann der Kanton Glarus verzeichnen: Kürzlich haben die eidgenössischen Räte eine Motion des Grünen Glarner Ständerates Mathias Zopfi angenommen, die den Bundesrat beauftragt, «dafür zu sorgen, dass umsteigefreie Verbindungen aus dem Kanton Glarus nach Rapperswil und nach Zürich erhalten bleiben». Während die Regierung die Motion abgelehnt hatte, waren National- und Ständerat mit grossem Mehr anderer Meinung. Der Hintergrund: Das Bundesamt für Verkehr und die SBB wollten ab 2035 im Kanton Glarus den Halbstundentakt bei der Bahn einführen. Dadurch wären die Direktverbindungen nach Zürich und Rapperswil weggefallen.

**Ringern um Braunwaldbahn**

Über den Erfolg freut sich auch Zopfis Parteikollege aus dem anderen Lager, SVP-Nationalrat Markus Schnyder, der Berichterstatter der vorberatenden Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen war: «Die Streichung der beiden Direktverbindungen wäre eine massive Verschlechterung für das Zugangebot im Kanton.» Glarus wäre damit der einzige Kanton, der keine Zugverbindungen über die Kantonsgrenze hätte. Ob diese aber tatsächlich bestehen bleibt, bleibt abzuwarten: Denn der Magistrat könnte später den eidgenössischen Räten beantragen, die Motion un erfüllt abzuschreiben.

Weit hinten in Linthal suchen die Glarnerinnen und Glarner nach wie vor einen Konsens bei der Zukunft der Braunwaldbahn. Die Standseilbahn wird aktuell ertüchtigt und barrierefrei gemacht, nach-



Die Braunwald-Standseilbahn: Ob sie durch eine Gondelbahn ergänzt wird, entscheidet die Glarner Landsgemeinde nächstes Frühjahr.

dem 1996 die letzte Erneuerung für rund 15 Millionen Franken erfolgt war. Jetzt ist die Bahn wieder fit, bis die Konzession 2035 erneuert werden muss. Doch in welcher Form die Gäste zukünftig nach Braunwald hochfahren, ist nach wie vor nicht klar: Es braucht entweder eine Gesamterneuerung oder einen Ersatz der Standseilbahn.

**Landsgemeinde entscheidet**

Bereits 2016 wurde erstmals die Idee einer Gondelbahn als andere Erschliessung ins Gespräch gebracht. Später kam die Doppelvariante Gondelbahn plus Standseilbahn ins Spiel. Der Regierungsrat liess beide Ideen prüfen. Am Ende entschied sich die Regierung für die Standseilbahn, mit guten Argumenten: So würde die Doppelvariante mit Baukosten von 45 Millionen und Betriebskosten von fünf Millionen zu Buche schlagen. Bei der neuen Standseilbahn kostet der Bau 24 und der Betrieb weitere drei Millionen. Zudem wäre die Verfahrensdauer nur sechs Jahre, gegenüber zehn bei der Doppelvariante.

Doch es regte sich Widerstand: Eine Gruppe Politiker verlangte, dass die Landsgemeinde den Entscheid über die zukünftige Erschliessung fällt, was sich aber als nicht verfassungskonform herausstellte. Erst eine Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr ermöglichte es, einen neuen Artikel über die Erschliessung von Braunwald aufzunehmen. Nun kann die Erschliessung von Braunwald nächstes Frühjahr legal vor die Landsgemeinde getragen werden.

**Neuer Bahnhofplatz für Herisau**

In Herisau sieht man dem Bezug des neuen Servicezentrums der Appenzeller Bahn Ende Jahr entgegen. Die Bahn hat zuletzt auch einige Fahrbahnen und Perrons mo-

dernisiert. Auf der Strecke Frauenfeld – Wil sanierte man überdies zusammen mit dem Kanton Thurgau den Knoten Matzingen. Der Rückbau des alten Direktionsgebäudes ist derweil ebenfalls fertig: Hier wird bis 2029 der neue Bahnhofplatz samt Busbahnhof realisiert.

Auch die Südostbahn erneuert ihre Service-Standorte. Das Baudienst-Zentrum der Infrastruktur in Herisau zieht bis 2028 an einen neuen Standort in Wattwil, während das Service-Zentrum für Rollmaterial am Ort bleibt und modernisiert wird. Grund für den Umzug sind die engen Platzverhältnisse im aktuellen Gebäude von 1910, das aufgrund des Zonenplans auch nicht um- oder ausgebaut werden konnte. Also verlegt die Bahn ihr Baudienst-Zentrum nach Wattwil, wo der Neubau Ende 2028 in Betrieb genommen werden soll.

Ein Vorprojekt mit Kostenschätzung liegt hier indes noch nicht vor.

**Baustart bei Bahnhof Chur West**

In Chur begannen die Arbeiten für den neuen Bahnhof West, der den Grundstein für die Weiterentwicklung dieses Stadtteils bilden soll: Aus Chur West soll ein zweites urbanes Zentrum werden, was die Stimmbürger vor zwei Jahren gutgeheissen haben. Das Projekt «Bahnhof Chur West» setzt sich aus mehreren Teilprojekten zusammen: Kernstück ist der Ausbau zum barrierefreien Bahnhof mit einem neuen Mittelperron und den drei Personenzugängen, sowie einer neuen Brücke mit einer mittleren Spannweite von 60 Metern und einer Breite von 18 Metern. In knapp zwei Jahren soll der neue Bahnhof bereits eröffnet werden.

Auch auf der Arosa-Linie baut die Rhätische Bahn, wofür indes eine historische Konstruktion weichen musste: Das Castiellerviadukt, 1914 eröffnet, musste wegen gravierender Materialschäden gesprengt werden. Vor allem die Stahlkonstruktion und einige Schweissnähte der rund 50 Meter hohen Eisenbahnbrücke wiesen gravierende Schäden auf. Zum Zeitpunkt der Sprengung stand der Ersatz schon bereit: Das neue Viadukt wurde unmittelbar unter dem alten aufgebaut und überbrückt nun das Tobel auf einer Spannweite von 84 Metern. Die neue Konstruktion kommt ohne Pfeiler aus und ist so ausgelegt, dass die die nächsten 100 Jahre lang die zu erwartenden Hangbewegungen mitmacht: Laut RhB kann sich die Brücke um 1,5 Meter verkürzen. ■

**Ostschweiz setzt auf Wasserstoff**

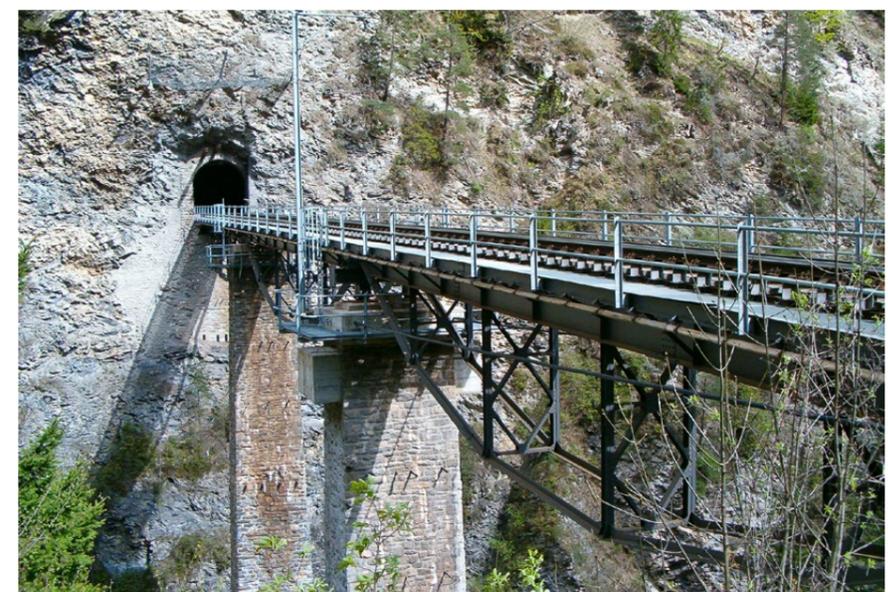
Der Bund arbeitet aktuell an einer nationalen Wasserstoffstrategie: Längst gilt das leichteste aller Elemente als der emissionsarme Energieträger der Zukunft, vor allem für die Industrie. Die Ostschweiz befürchtet bei dieser Strategie, wie so oft, nur einen Nebenschau-

platz darzustellen. Doch die Region hat einen Trumpf im Ärmel: die ehemalige zentraleuropäische Erdöl-Pipeline. Diese bereits 1961 gebaute Leitung verläuft von Italien über den Splügenpass und den Alpenrhein bis nach St. Margrethen.

Erdöl fliesst schon lange keins mehr durch die Röhren, die noch teilweise für Erdgas genutzt werden. Und der oberste Abschnitt im Bündnerland soll nach dem Willen der Betreiberin, des italienischen Energiekonzerns ENI, stillgelegt und rückgebaut werden. Die Kantone St. Gallen und Graubünden sind nun eingeschritten und wollen mit dem Bundesamt für Energie eine Umnutzung der Leitung für Wasserstoff prüfen. (bk)



Bauarbeiten an der Erdölpipeline im St. Galler Rheintal um 1961.



Ein Blick in die Geschichte: Nach 110 Jahren musste die Rhätische Bahn das Castiellerviadukt sprengen und durch einen Neubau ersetzen.