

„Ein grosser Wurf täte der Stadt gut“

Die IG Grüntalunterführung antwortet Gert Bruderer

(Ausführliche Fassung in Ergänzung zur Stellungnahme vom 04.06.2024 im Rheintaler)

Wir gehen mit Gert Bruderer einig, dass der Stadt Altstätten ein grosser Wurf gut täte. Die Frage ist nur, was ein grosser Wurf ist und unter welchen Voraussetzungen man ihn wie machen muss. Es ist immer leicht mit dem Wissen von heute, die Probleme von gestern zu lösen. Viel herausfordernder ist es, aus den Fehlern von gestern die Lehren für die Lösung von morgen zu ziehen. Um dann vorausschauend, mutig die richtigen, zukunftsweisenden Entscheidungen zu treffen.

Wenn die Altstätter Mitte des letzten Jahrhunderts, gewusst hätten, wie sich die Stadt entwickelt, sähe der Ort sicher anders aus, schreibt Gert Bruderer richtig. Im Juni 1955 wurde in der Schweiz die erste Autobahn-Teilstrecke zwischen Luzern und Horw eröffnet; 4.1 km für 7 Millionen Franken erbaut. 1950 gab es in der Schweiz 147'000 registrierte Auto. Heute befahren die stärksten belasteten Strassen täglich über 125'000 Fahrzeuge. Die Rheintal-Autobahn ist bereits in der Nationalstrassen-Planung von 1958 aufgeführt. Eröffnet wurde das erste Teilstück 1964 als Autostrasse. Der Vollausbau war erst 2002 abgeschlossen. Viele Entwicklungen waren für die damaligen Entscheider nicht voraussehbar, ja kaum vorstellbar. Für das Altstätter Strassennetz haben die Planer aktuell total 27'200 Fahrzeuge täglich ermittelt. Nicht für heute, sondern erst für 2040.

In der Schweiz lebten 1950 4.7 Millionen Menschen. Heute sind es über 9 Millionen und die Bevölkerung wird weiter zunehmen, man spricht von 10 bis 12 Millionen. In Altstätten hat die Wohnbevölkerung in dieser Periode um gut 30 % auf über 12'000 Personen zugenommen. Aktuell werden im Unterkirli um die 300 Wohnungen gebaut, auf dem EGO-Areal soll eine gemischte Wohn-Gewerbe-Überbauung entstehen, weitere Neubauten sind absehbar.

Bevölkerungswachstum bedeutet automatisch mehr Infrastrukturbauten. Mehr gewerbliche Tätigkeiten und mehr Strassenverkehr, sei es Langsam- oder motorisierter Verkehr. Der ÖV wird zunehmen, auf der Strasse und der Schiene. Die wenigsten Verkehrsteilnehmer sind einfach zum Plausch auf der Strasse. Unsere Lebens- und Arbeitsweise verlangt Mobilität. Sie wird noch zunehmen, das kann nicht verhindert und darf nicht behindert werden. Das ist ein Teil unseres hohen Lebensstandards. Von entscheidender Bedeutung sind gute Anschlüsse, ganz speziell in ländlichen Gegenden, sonst ist man schnell abgehängt. Dies gilt sowohl auf der Strasse wie auf der Schiene, und für den Personenverkehr wie für den nicht zu unterschätzenden gewerblichen Verkehr.

In den vergangenen gut 70 Jahren wurden in der Schweiz ein flächendeckendes Autobahnen- und Autostrassennetz geschaffen sowie parallel der ÖV auf der Schiene im Fernverkehr wie im Nahverkehr massiv ausgebaut. Viele Gemeinden werden heute umfahren und sind schlichtwegs in Vergessenheit geraten. Die Verkehrsberuhigung wurde erreicht und der Niedergang für Bewohner, Gewerbe und Industrie unwiderruflich eingeleitet. Arbeitsplätze sind weggefallen, die Jungen ziehen weg.

Deshalb stehen heutige Verkehrsplaner den Umfahrungsstrassen wieder eher kritischer gegenüber und tendieren zu möglichst regelmässigem Verkehrsfluss auf bestehenden Strassen. Umfahrungsstrassen machen nur dann einen Sinn, wenn es sich mehrheitlich um Durchgangsverkehr handelt. Wenn das Ziel oder der Ausgangspunkt für die Mobilität

in der Gemeinde selber liegt, müssen kurze, direkte und möglichst hindernisfreie Zugänge erhalten bzw. geschaffen werden. Gemeint sind damit die wichtigen Achsen und nicht die Quartierstrassen. Richtig gemacht, schont dies die Umwelt und die Immissionen halten sich für die Anwohner in ertragbaren Grenzen. Ein Gewinn für Alle!

Die Verantwortlichen in Bern haben die Herausforderung erkannt und die Weichen gestellt: Vincent Ducrot, Generaldirektor der SBB hat diese Tage seine frühere Aussage bekräftigt, dass der Schweiz-weite Viertelstundentakt für die Bahn in Arbeit ist. Das bedeutet auf der Rheintallinie bis zu 16 Personenzüge pro Stunde, nicht heute aber übermorgen. Der Bundesrat will den Güterverkehr wieder vermehrt auf die Schiene bringen, nicht heute aber möglichst rasch..

In Altstätten macht der Eigenverkehr rund 83.5 % aus und nur 16.5 % sind reine Transitfahrten. Das ist die Herausforderung - dem gilt es Rechnung zu tragen!

Die vom Stadtrat favorisierte OST-Umfahrung ist aus der Zeit gefallen und kein zukunftsweisendes Generationenprojekt. Sie erfüllt die Aufgabenstellung nicht, das zentrale Problem „Bahnübergang Grüntal“ ganzheitlich und abschliessend zu lösen. Sie fördert den Mehr- und Umweg-Verkehr für die Mehrheit der Bewohner und Arbeitnehmer wie auch das Gewerbe und die Industrie. Eine Investition von 40 Millionen Franken für nur 3'500 Fahrzeuge zwischen Kriessern- und Rorschacherstrasse, aber gut 80 % der Verkehrsteilnehmer quälen sich weiterhin täglich über den Bahnübergang Grüntal. Der Kanton hat sich aus dem Projekt verabschiedet, weil er keinen Nutzen für die Region sieht.

Die Bundes-Subventionen des Agglomerationsprogramms sind nicht zugesichert. Bei genauer Prüfung wird Bern zum gleichen Schluss kommen wie St. Gallen. Das ist kein grosser Wurf, sondern ein sehr teurer Flop auf Kosten der Altstätter Steuerzahler!

Die Unterführung Grüntal löst das zentrale Altstätter Verkehrsproblem. Fällt der Stau im Grüntal weg, verflüssigt sich der Verkehr auf dem Stadtgebiet. Das führt zu einer Entlastung an den nachgeordneten Kreuzungen. Mit relativ wenigen ergänzenden Massnahmen können die Feldwiesenstrasse mit dem Engpass gegen die Rorschacherstrasse wie auch der Dorfkern von Lüchingen dauerhaft entlastet und beruhigt werden. Der Busverkehr auf der Bahnhofstrasse – er macht heute 50 % des Lastwagenverkehrs aus – bleibt bestehen und wird aber zunehmen. Die Einmündung Bahnhofstrasse in die Rorschacherstrasse bedarf deshalb dringend einer Lösung, wobei auch die Bildstrasse mit einzubeziehen ist. Dies wird auch mit der Umfahrungsstrasse zwingend notwendig.

Der Stadtrat hat das Projekt „Unterführung Grüntal“ überladen, es entspricht nicht mehr den ursprünglichen Vorschlägen der Initianten. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Unterführung zum Beispiel für Sondertransport bis 240 Tonnen ausgelegt wurde. Namhafte Teile einer Bahnhofsentwicklung wurden fälschlicherweise in die Kosten der Unterführung eingerechnet. Dadurch wurde die Unterführung künstlich massiv verteuert und die Einheit der Materie klar verletzt. Das muss korrigiert werden! Die vertieften Abklärungen für Beiträge des Bundes und des Kantons haben nicht stattgefunden.

Der zunehmende Bahnverkehr führt zu einer geschlossenen Barriere zwischen 36 und 48 Minuten pro Stunde. Eine Totalsperrung dieses Bahnüberganges wird also früher oder später so oder so zwingend zum Muss!

Die Unterführung Grüntal ist keine Billiglösung, aber eine günstiger, zukunfts-tauglicher Ansatz, damit Altstätten nicht abgehängt wird.

Die IG Grüntalunterführung hat in den vergangenen zwei Jahren die Projekte „Umfahrungsstrasse“ und „Grüntalunterführung“ sehr eng begleitet und alle Schritte immer wieder hinterfragt und auf ihre Tauglichkeit geprüft. Im Projektausschuss wie in der Begleitgruppe wurden ihre Vorschläge und Anträge weder ernstgenommen oder nur beraten. Zusammenarbeit sieht anders aus. Diese Begleitgruppe ist zur Alibiübung verkommen!

Die IG Grüntalunterführung empfiehlt überzeugt bei der Grundsatzabstimmung ein NEIN und bei der Variantenwahl ein Kreuz bei der Grüntal-Unterführung.

Gefragt sind nicht eine rückwärts-gerichtete technokratische gesteuerte Lösung, sondern politische Perspektiven für eine mutige Zukunftsentwicklung. Nur so haben wir die Chance, rasch gemeinsam den echten grossen Wurf zugunsten von Altstätten und seiner Lebensqualität auf lange Sicht zu starten!

IG Grüntalunterführung

Peter Amsler