Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 30 (2023)
Heft: 330

Artikel: Der lange Streit um ein kurzes Stück Autobahn
Autor: Voneschen, Reto
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1042043

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Der lange Streit um ein kurzes Stück Autobahn

Die St.Galler Stadtautobahn wurde 1954 bis 1987 geplant und gebaut. Die Eröffnung fiel in eine Zeit, in der die frühere Autobahn-Euphorie bei Teilen der Bevölkerung in Skepsis über den motorisierten Verkehr und seine Folgen umschlug.

von Reto Voneschen, **Bilder:** Stadtarchiv St.Gallen

Die alte Splügenbrücke in St.Fiden wird 1980 abgerissen. Rund 200 Meter weiter östlich entstand 1983 die heutige Splügenbrücke.

35 Jahre nach Planungsbeginn, elf Jahre nach Baubeginn und mit knapp drei Jahren Verspätung wurde am 1. Juli 1987 die St.Galler Stadtautobahn eröffnet. Alle, die damals an dieser Autobahn planten, mussten also einen langen Schnauf haben. Eine Volksabstimmung über die SN1 gab es damals nicht. Teile der Bevölkerung redeten trotzdem mit – dank Aktionskomitees, Petitionen und Protestaktionen. Am Ende attestierten ihnen Befürworter:innen des Projektes, darunter der St.Galler Regierungsrat Willi Geiger, dass die Kritik zur Verbesserung des Vorhabens beigetragen habe.

Die Geschichte der Stadtautobahn beginnt in den 1950er-Jahren. 1954 bis 1958 plante der Bund das Schweizer Nationalstrassennetz und schuf Rechtsgrundlagen dafür, dass man es realisieren konnte. 1958 sprachen sich die Stimmberechtigten als Gegenvorschlag zu einer Volksinitiative für ein Nationalstrassennetz aus. Am 21. Juni 1960 verabschiedete die Bundesversammlung dann dieses Nationalstrassennetz. Planung und Bau der neuen Achsen konnten starten.

St.Gallen gegen Thurgau

Die Linienführung der neuen «Expressstrasse» östlich von Winterthur war anfänglich heftig umstritten. Zur Auswahl stand die später gebaute Variante von Winterthur über St.Gallen nach St.Margrethen. Konkurrenziert wurde sie durch einen Thurgauer Vorschlag, der die Nationalstrasse von Winterthur durchs Thurtal über Frauenfeld führen wollte. St.Gallen setzte sich schliesslich durch. Von Winterthur her erreichte die damalige N1,

die heutige A1, im Jahr 1969 das Breitfeld bei Winkeln. 1973 wurde das Teilstück vom Neudorf ins Rheintal dem Betrieb übergeben.

Zwischen dem Genfer- und dem Bodensee klaffte in der Stadt St.Gallen eine Lücke. Hier wurde der Verkehr im Breitfeld und im Neudorf von der Nationalstrasse aufs städtische Strassennetz, konkret auf die Zürcher- und die Rorschacher Strasse, umgeleitet. Die Folge waren aufgrund des rasch wachsenden Strassenverkehrs Chaos und Staus auf den städtischen Hauptachsen nicht nur in Stosszeiten. Anwohner:innen empfanden die Situation rasch als unerträglich. Eine Folge war, dass jene, die es sich leisten konnten, über kurz oder lang wegzogen. Die Veränderung der Bevölkerungsstruktur in den Quartieren in der St.Galler Talsohle erhielt zusätzlich Schub.

Eine Autobahn mitten durch die Stadt?

Die St.Galler Lücke im Nationalstrassennetz zu schliessen, erwies sich als nicht ganz so einfach, wie sich das die Planer wohl vorgestellt hatten. Von 1960 bis 1968 wurde über mögliche Linienführungen der neuen Strasse diskutiert und heftig gestritten. Im Westen der Stadt erhitzte der auf dem Tisch liegende Vorschlag die Gemüter, die Autobahn oberirdisch durch Bruggen und Lachen/Vonwil zu führen. Noch existierende Pläne und Modelle dieser Variante lösen bei heutigen Betrachter:innen regelmässig Heiterkeit aus, es ist allerdings ein grosser Glücksfall für die Stadt, dass dieses Projekt nie umgesetzt wurde. Das stellte schon 1987 bei der Autobahneröffnung Stadtammann Heinz Christen öffentlich fest.

Diskutiert und geprüft wurden in den acht Jahren mindestens 13 Varianten für die Linienführung der St.Galler Stadtautobahn SN1. Gegen die Variante der im Westen offen geführten Stadtautobahn trat ab Anfang der 1960er-Jahre das Aktionskomitee «Expressstrasse St.Gallen-West» an. Es brachte unter anderem die Variante Feldli ins Spiel, die die Autobahn unterirdisch an Bruggen und Lachen/Vonwil vorbei führen sollte, deren Tunnel aber nur wenige Meter unter dem Boden gelegen und daher den Friedhof Feldli tangiert hätte. Die Idee war, die nötigen Tunnels im Tagbau zu erstellen, also mit der Baugrube auch die Gräberfelder im Westfriedhof umzupflügen.

Südlich oder nördlich an der Stadt vorbei?

Das Aktionskomitee «Pro St.Gallen» brachte eine Südumfahrung ins Spiel. Sie hätte von Winkeln her am Fuss der südlichen Hügelketten entlang und auf Höhe der Altstadt durch einen Tunnel ins Neudorf führen sollen. Teile dieser Idee geisterten bis in die Nullerjahre in abgewandelter Form als Südumfahrung oder Südspange durch Stadtsanktgaller Verkehrsdiskussionen; der heute aktuelle Autobahnanschluss im Güterbahnhof ist ein Überbleibsel davon.

Ebenfalls geprüft wurde eine grosse Nordumfahrung der Stadt über St.Josefen, Wittenbach und Goldach; die Stadt hätte mit Stichtunnels durch den Rosenberg an diese Achse angeschlossen werden sollen. In St.Gallen stiess diese Idee auf wenig Gegenliebe: Zum einen wurde befürchtet, die Entlastungswirkung dieser Umfahrung aufs städtische Strassennetz sei zu klein, zum anderen hätten Stadt und Kanton die Anschlussstrassen wohl selber berappen müssen. Bei der Autobahn übernahm hingegen der Bund einen Grossteil der Kosten.

Die Wahl fiel schliesslich auf die sogenannte Variante Nord – mit einem Viadukt über den Sittergraben beim Burentobel, mit einem Tunnel durch den Rosenberg und einem zweiten Tunnel im Stephanshorn. In Diskussion waren am Anfang insgesamt sechs Anschlüsse an die Autobahn auf Stadtgebiet. Ihre Zahl wurde schliesslich auf vier reduziert (Winkeln, Reithalle/Kreuzbleiche, Splügenplatz/St.Fiden und Neudorf). Im Dezember 1968 erschien der Schlussbericht der Planer mit dem Vorschlag, diese Variante zu erstellen. 1969 stimmte das Gemeindeparlament der Linienführung einstimmig zu. 1971 wurden das Generelle Projekt für die Stadtautobahn bewilligt und in der Folge die Auflageprojekte für die verschiedenen Teilstücke erarbeitet.

Der Wind kehrt: Widerstand regt sich

Das erste Jahrzehnt Autobahnplanung in St.Gallen war geprägt von ungebrochenem Fortschrittsglauben und dem Eindruck einer gewaltigen Motorisierungswelle. Dazu kamen Prognosen, die der Stadt – auf Basis der damaligen Hochkonjunktur – bis ins Jahr 2000 ein gewaltiges Wirtschafts-, Verkehrs- und Bevölkerungswachstum voraussagten. Fundamentalopposition gegen die Stadtautobahn gab es kaum. Gestritten wurde zwar ausdauernd und teils mit harten Bandagen, doch ging es dabei nicht grundsätzlich gegen den Strassenbau, sondern darum, wo gebaut werden sollte.

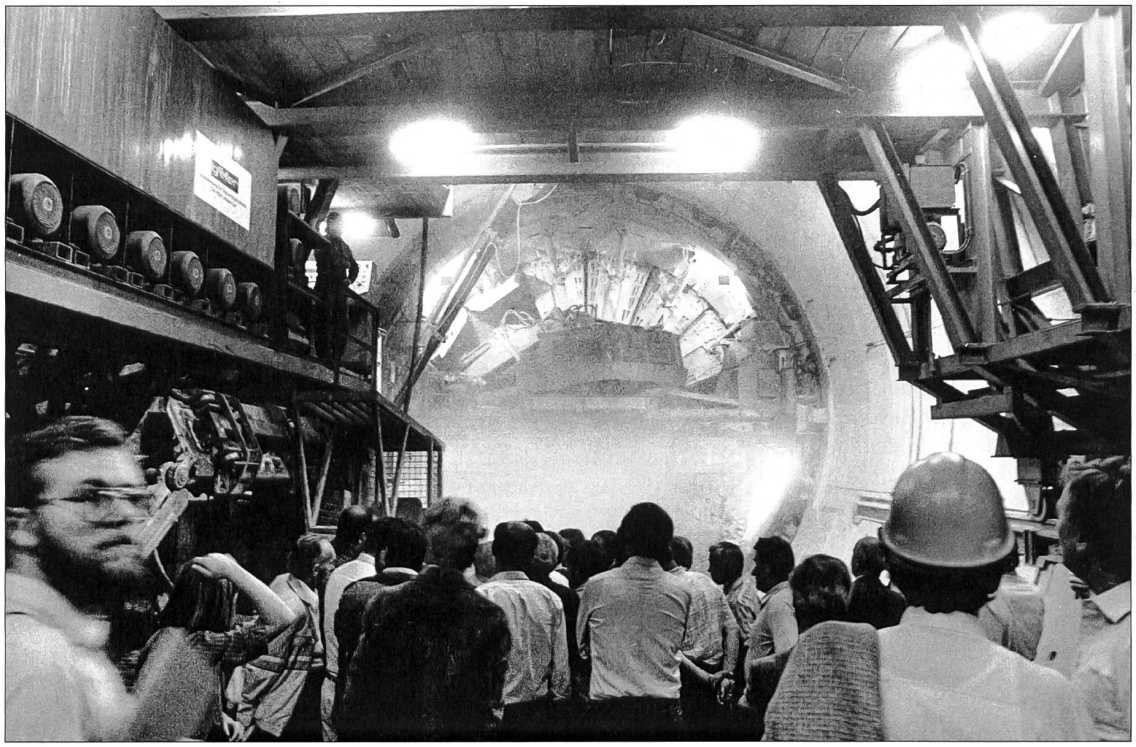
Diese Situation änderte sich Anfang der 1970er-Jahre. Vor dem Eindruck einer überbordenden Blechlawine und wirtschaftlicher Probleme begann sich Widerstand zu regen. Anfang der 1980er-Jahre kamen das Thema Waldsterben und Diskussionen um die Luftqualität (Stichwort Ozonloch) dazu. Unwille und heftige Opposition lösten zudem ab den 1970er-Jahren innerstädtische Strassenbaupläne aus, gegen die sich Basisbewegungen wie etwa der Zirkus Pic-o-Pello gegen die Südumfahrung der Altstadt formierten. Starke mobilisierende Wirkung hatte in den 1980er-Jahren auch der Kampf des Quartiervereins gegen den Durchgangsverkehr am Gallusplatz.

Die Auswirkungen der Stadtautobahn

Die Eröffnung der St.Galler Stadtautobahn wurde 1987 von einem Grossteil der Stadtbevölkerung positiv beurteilt. Die Entlastungswirkung für die Hauptachsen der Stadt waren sofort spürbar. Ganz ungetrübt war das Bild nicht: Teile der Anwohnerschaft im Schoren und hinter dem Bahnhof St.Fiden hatten durch die Autobahn auch Nachteile, insbesondere mehr Lärmbelastung. Diese Situation ist bis heute nicht aus der Welt geschafft.

Die Stadt plante parallel zur Eröffnung der SN1 flankierende Massnahmen auf dem städtischen Strassennetz. Ziel war es, den verbleibenden Durchgangsverkehr aus den Wohnquartieren zu verdrängen und auf die Hauptachsen zu konzentrieren. Ein ganzes Bündel dieser Massnahmen wurde realisiert. Andere Massnahmen wie Aufpflästerungen – Schwellen quer über die Fahrbahn, die Autofahrer zwingen sollen, langsam zu fahren – oder Pfosten auf Quartierstrassen konnten aber nicht umgesetzt werden: 1988 verlor die Stadt die sogenannte «Schikanenabstimmung», nachdem Autopartei und CVP das Referendum gegen einen Strassenbaukredit von 360'000 Franken ergriffen hatten.

Angesichts des rasch wachsenden Verkehrsaufkommens verpuffte die Entlastungswirkung der Stadtautobahn relativ rasch. Ein Jahrzehnt nach der SN1-Eröffnung wurde bereits wieder über die starke Belastung innerstädtischer Hauptachsen geklagt. 25 Jahre später waren Kapazitätsengpässe und Staus auf der Autobahn selber ein Thema. Bis 2027 wird die St.Galler Stadtautobahn jetzt für rund 550 Millionen Franken totalsaniert. Frühestens ab 2031 soll die sogenannte Engpassbeseitigung in Angriff genommen werden. Sie umfasst für 1,3 Milliarden Franken eine dritte Röhre für den Rosenbergtunnel, den Anschluss Güterbahnhof mit Fortsetzungstunnel in die Liebegg und die Umnutzung von Teilen des Pannenstreifens. (vre)



Durchstich des Rosenbergtunnels

Gegen die Variante Nord und den Anschluss St.Fiden

Anfang der 1970er-Jahre formierte sich auch Widerstand gegen die Pläne für die Stadtautobahn. Zuerst gab es Opposition gegen die Wahl der Variante Nord. Das Schoren-Quartier wehrte sich dagegen, dass es mit dieser Linienführung quasi von einem Tag zum anderen nicht mehr am idyllisch-ruhigen Waldrand, sondern an einer Hochgeschwindigkeitsstrasse liegen sollte. Im Januar 1972 wurde im Bundeshaus eine Petition eingereicht, die eine «totale Nordumfahrung der Stadt St.Gallen» forderte. Unterschrieben worden war sie von über 15'000 Personen, also weit übers betroffene Quartier hinaus.

Ein zweiter Streitpunkt war die Zahl der innerstädtischen Autobahnanschlüsse. Weitgehend unbestritten blieben jene in Winkeln und im Neudorf, kritisch hinterfragt wurden hingegen die Anschlüsse Reithalle/Kreuzbleiche und Splügenplatz/St.Fiden. Für den Verzicht auf Letzteren wurde im Februar 1978 eine Petition lanciert, die im Dezember 1978 ebenfalls mit über 15'000 Unterschriften in Bern eingereicht wurde. In Zusammenhang mit diesem Anliegen gab es auch Vorstösse im Nationalrat und einen Versuch im Gemeindeparlament, eine konsultative Abstimmung zu erzwingen. Die Wogen zur Motion, die dies verlangte, gingen hoch: Nach einer sehr emotionalen Debatte lehnten am 31. Oktober 1978 33 von 63 Gemeindeparlamentarier:innen den Vorstoss und damit die konsultative Abstimmung ab.

Den beiden Petitionen leistete die Bundesversammlung keine Folge: An der Variante Nord wurde klar, am Bau der Splügenspange mit dem Anschluss St.Fiden recht knapp festgehalten. Folgenlos blieben beide Vorstösse aber nicht: In beiden Fällen wurden – quasi als Versuch eines Kompromisses – Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung ergriffen. Unterstützer:innen der Autobahn führten diese dann als Beleg dafür an, dass das Projekt viel Rücksicht auf die Stadt genommen habe, für Kritiker:innen blieben die baulichen Eingriffe in die Wohngebiete südlich und nördlich der Splügenspange wie auch die Auswirkungen aufs Quartierleben zu schwer.

Geologische Probleme am Dietlihang

Baubeginn an der St.Galler Stadtautobahn war im Mai 1976 im Breitfeld. 1982 wurde der Anschluss Winkeln zusammen mit den ersten 1500 Metern der neuen Autobahn dem Betrieb übergeben. 1983 wurde die neue Splügenbrücke in St.Fiden, die Querverbindung zwischen Rorschacher Strasse und Langgasse, eröffnet. Und am 14. Juni 1985 wurde der Fuss- und Velosteg unter dem Sitterviadukt eingeweiht. Die Arbeiten an der Stadtautobahn zogen sich dann länger hin als erwartet; am Ende wurde die Strasse am 1. Juli 1987 mit einer Verspätung von gut zweieinhalb Jahren dem Betrieb übergeben.

Ursache für die Verzögerungen waren geologische und technische Probleme sowie das schlechte Wetter im letzten Baujahr. Unter Fachleuten erwarb sich der Stadtsanktgaller Abschnitt der Autobahn den Ruf, das technisch anspruchsvollste Teilstück der neuen Verbindung von Genf bis St.Margrethen gewesen zu sein. Spezielle Probleme machte unter anderem der Abschnitt zwischen Sitterviadukt und Westportal des Rosenbergtun-

nels: Der hier liegende Rutschhang musste immer wieder aufwändig saniert werden.

Aufwändig, aber ohne spezielle Probleme waren dagegen der Bau des Sitterviadukts, der bergmännische Vortrieb des Rosenbergtunnels sowie der Tagbau für den Tunnel Stephanshorn. Ein Unikum im Schweizer Autobahnbau bleibt bis heute der unterirdische Anschluss Kreuzbleiche. Die 9,5 Kilometer der SN1 kosteten rund 780 Millionen Franken.

Eine Eröffnung, ein Transparent, ein handgreiflicher Politiker

Etwas anders als bei anderen Autobahnteilstücken verlief im Sommer 1987 die Eröffnung der St.Galler Stadtautobahn. Der Zeitgeist machte sich bemerkbar: Die Euphorie rund um den Nationalstrassenbau war verflogen. In der Tagespolitik hatten jene Kräfte Aufwind, die die negativen Folgen des motorisierten Verkehrs kritisierten und lautstark Massnahmen dagegen verlangten. Dass Bundesrat Leon Schlumpf der Eröffnungsfeier fernblieb, dürfte teilweise dem Meinungsumschwung geschuldet gewesen sein. Ganz sicher darauf zurückzuführen waren Aktionen der Opposition rund um den Eröffnungsakt.

Legendär ist natürlich die Enthüllung des Transparents «Eröffnung der Schnittwunde» durch den kurz zuvor gewählten SP-Nationalrat Paul Rechsteiner und den damaligen SP-Parteisekretär Hans Fässler am Eröffnungsakt auf der Autobahn. Ebenso legendär ist die Reaktion von Simon Frick, dem ehemaligen Regierungsrat und Mitinitianten der Stadtautobahn: Er wurde handgreiflich und versuchte, den beiden SP-Politikern das Transparent zu entreissen.

Am Wochenende vor der SN1-Eröffnung hatten schon einige hundert Personen in St.Fiden demonstriert. Sie übten Kritik an der Splügenspange, an der geplanten Eröffnungsfeier und an der aus ihrer Sicht fehlenden Mitsprachemöglichkeit der Bevölkerung am Jahrhundertbauwerk. Auf einem Transparent war zu lesen: «Wir gratulieren zu zwanzig Jahren politischer Umfahrung der St.Galler Bevölkerung!»

Zuvor war die neue Autobahn auch noch für einen kleinen Theaterskandal gut: Hans Fässler hatte im Stadttheater sein Anti-SN1-Kabarettprogramm «Geschwindigkeit, Faschismus, Autobahn» aufgeführt, was der St.Galler Kantonsregierung komplett in den falschen Hals geriet. Daraufhin entschuldigte sich die Theaterleitung öffentlich für die «ungebührliche Wortwahl» von Fässler, der in seinem Text angeblich die Gefühle der Autobahnplaner verletzt hatte.

Reto Voneschen, **1957, ist freischaffender Journalist in St.Gallen.**

Die autogerechte Stadt

Parallel zu Planung und Bau der Stadtautobahn wurde auch über innerstädtische Strassenausbauten diskutiert. Grundlage dafür war der 1967 erlassene Generalverkehrsplan, dem das Ideal der autogerechten Stadt zugrunde lag. Der Plan sah je eine Schnellstrasse entlang dem Hügelfuss im Norden und im Süden der Stadt vor. Diese beiden Hauptachsen hätten in regelmässigen Abständen durch breite Tangenten miteinander verbunden werden sollen.

Im Rückblick wirkt diese Planung leicht grössenwahnsinnig. So sollte die Strasse am Blumenbergplatz neu zweistöckig sein. Die untere Ebene war für den lokalen, die obere Ebene für den Durchgangsverkehr reserviert. Die Pläne basierten auf Prognosen, die der Stadt ein massives Wachstum bis ins Jahr 2000 voraussagten. Die Rede war unter anderem von bis zu 100'000 Einwohner:innen.

Von den «grossen Würfen» aus dem Generalverkehrsplan wurde letztlich nichts umgesetzt. Projekte wie die Südumfahrung der Altstadt, die auf ihm fussten, lösten aber bis Anfang der 1990er-Jahre immer wieder einmal kontroverse Diskussionen aus. Das Ziel der autogerechten Stadt gaben die Behörden relativ spät, nämlich erst Ende der 1980er-Jahre, offiziell auf. (vre)

Der Widerstand gegen die Stadtautobahn zeigte sich 1987 an der Eröffnung.