Die Planung der N 13 im politischen Umfeld der fünfziger Jahre

Autor(en): **Ackermann, Otto**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald**

Band (Jahr): **10 (1997)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-892994

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Planung der N 13 im politischen Umfeld der fünfziger Jahre

Otto Ackermann, Fontnas

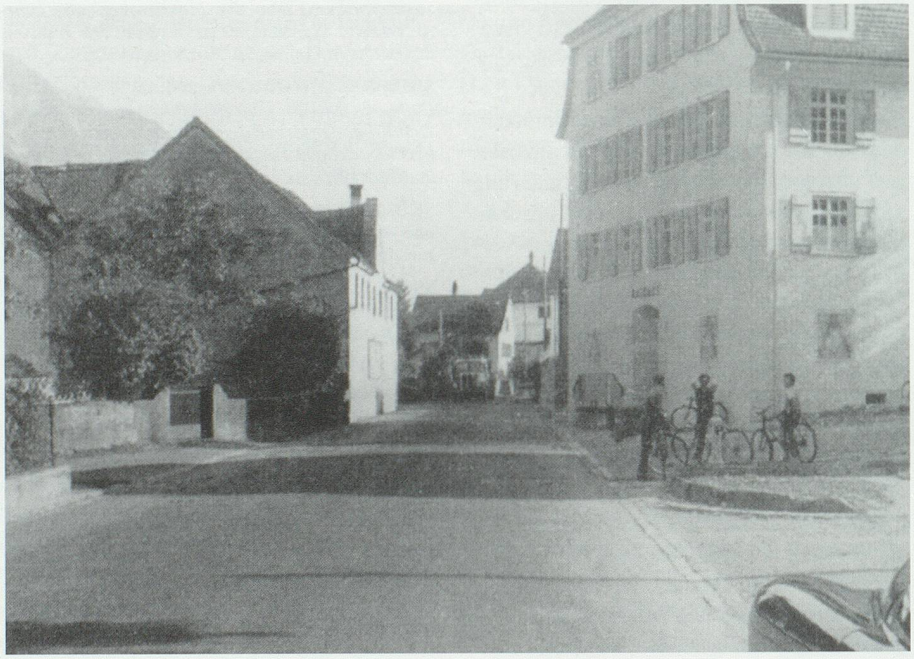
Aus meinen Knabenjahren blieben mir die ersten Auslandreisen vor 1960 mit meinen Eltern – wie waren wir alle stolz auf unseren neuen Opel Kapitän – in lebhafter Erinnerung: Vor allem beeindruckten mich die grosszügigen deutschen Autobahnen. Ich weiss noch gut, wie sie mich gegen inneren Widerstand zum Bewunderer deutscher Organisationsfähigkeit machten! Schliesslich war der schreckliche Krieg noch nicht weit weg, und überall stiess man auf die Zerstörungen. Ganz anders die mühsamen Autoreisen in unserem Land; die 200 km zu den Grosseltern gerieten zu einem Abenteuer, das fast einen ganzen Tag in Anspruch nahm. Das damals noch häufig gesungene Lied «Die alten Strassen noch…» geriet zum Spottlied auf die eigene Gegenwart.

Diese meine subjektiven und knabenhaften Eindrücke geben nur die allgemeine Stimmung der späten fünfziger Jahre wieder und widerspiegeln heute noch sogar sehr genau die damals noch kaum geahnten politisch-ideologischen Implikationen des Autobahnbaus. Zu Beginn der fünfziger Jahre war den Erwachsenen die Propagandafunktion der nationalsozialistischen Reichsautobahnen noch beklemmend nahe, andererseits trat im Zeichen des Nachkriegsaufschwungs das amerikanische Automobil seinen ideologischen – «american way of life» – und praktischen Siegeszug an.

In einer Zürcher Dissertation wird die Frage gestellt, wie es möglich war, dass in unserem Lande am Ende des Jahrzehnts ein so breiter Konsens für den Autobahnbau vorhanden war, dass der Ausbau eines schweizerischen Autobahnnetzes als Jahrhundertwerk in kürzester Zeit geplant und beschlossen werden konnte.[1] Nach einer Planungsphase von wenigen Jahren wurde 1958 mit überwältigendem Mehr ein Verfassungsartikel gutgeheissen, welcher den Ausbau eines nationalen Autobahnnetzes zur Bundesaufgabe machte; bereits zwei Jahre danach genehmigten die eidgenössischen Räte das schweizerische Autobahnnetz, unmittelbar danach wurde mit dem Bau der Grauholz-Autobahn begonnen. Der Autor stellt fest: «Für eine Entscheidung solcher Tragweite war das Tempo aus heutiger Sicht atemberaubend.»[2]

Es lässt sich zeigen, dass die Planung und der Bau der N 13 sich vollständig in den Planungshorizont der damaligen Verantwortungsträger einfügt und von dort aus am besten verstanden werden kann. Deshalb müssen wir an dieser Stelle etwas in die Geschichte des Autobahnbaus zurückblenden.

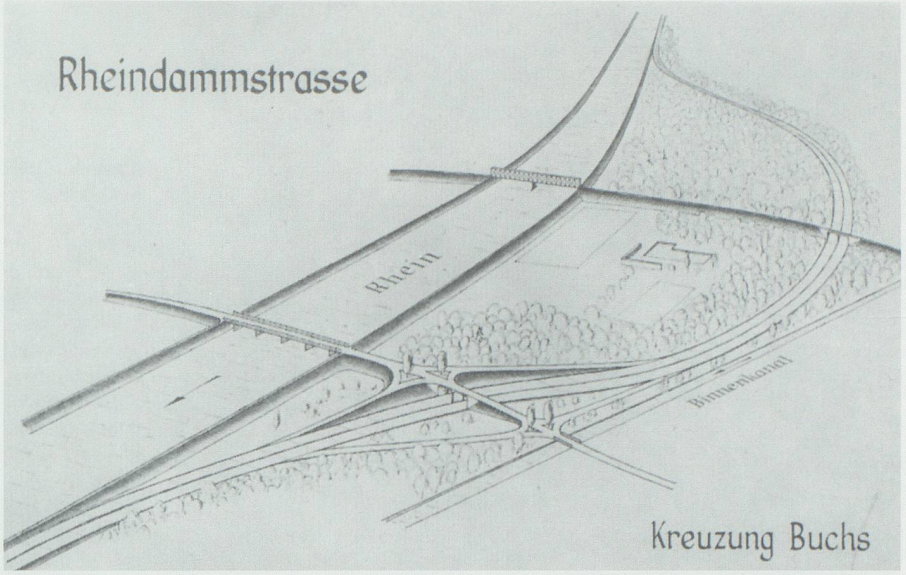
Noch in den fünfziger Jahren war das Auto als Verkehrsmittel für längere Distanzen eigentlich ungeeignet, da es sich seinen Weg auf Verkehrsflächen bahnen musste, die es mit dem Lokalverkehr teilte. Die Vorstellung «Freie Fahrt dem Automobilisten» musste sich erst noch durchsetzen.



Der Autobahnbau bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs

Die Idee für Nur-Autostrassen als solche war nicht neu: Vor allem in Italien und Deutschland wurden die Wünsche und Argumente der Automobilbesitzer und -verbände von Unternehmen und Verwaltungen aufgenommen. Zuerst wurden in Italien zweispurige Autostrassen auf privater Basis gebührenpflichtig gebaut, später benützten die Faschisten den Autobahnbau als Propaganda-Instrument. In Deutschland arbeiteten verschiedene Gruppen an Projekten für Nur-Autostrassen mit privater Finanzierung, und speziell für eine Autobahn Hamburg–Basel wurden baureife Pläne ausgearbeitet, die aber an der Frage der Wirtschaftlichkeit scheiterten. Es waren dann die Nationalsozialisten, welche gleich nach der Machtübernahme den Autobahnbau zu ihrem Programm machten und die Realisierung der vorhandenen Pläne unter der Aufsicht der Reichsbahn vorantrieben.[3] Nicht der praktische Nutzen für die Bewältigung von drängenden Verkehrsproblemen oder der Beitrag zur Verminderung der Arbeitslosigkeit

standen im Vordergrund[4], sondern die Ideologie und Propaganda des Regimes, für das die Reichsautobahn als Demonstrationsobjekt nationalsozialistischer Kultur im In- und Ausland hingestellt wurde: «Die Strassen des Dritten Reiches – und im gleichen Sinne auch seine Kanäle und Flüsse – sollen so schön werden wie die unserer Vorväter, also so vollkommen im Sinne unserer Zeit, als jene es für die ihre waren: Werke restlosen Einklangs von technischer Zweckerfüllung, Landschaftszugehörigkeit und Volksverbundenheit.»[5] Erster Zweck des Autobahnfahrens sollte nicht die Schnelligkeit sein, sondern das ästhetische Erlebnis des «Autowanderers».[6]



Noch vor der Konzeption eines nationalen Autobahnnetzes erkannten die st.gallischen Strassenbaupioniere, dass nur eine grosszügige Neubaustrecke das Problem der Dorfdurchfahrten in den meist am Hangfuss gelegenen Dörfern lösen werde; die Vorstellung einer Rheindammstrasse schuf die Voraussetzung zur Planung der späteren N 13.

Das Vorbild der Vereinigten Staaten

Anders als man heute gerne glaubt, war bis in die fünfziger Jahre hinein Amerika nicht schlechthin das gelobte Land des Autobahnbaus. Zwar war die Autodichte zehn- bis zwanzigfach höher als in Europa, aber es diente als Verkehrsmittel im Bereich der Grossstädte, wo auch die beeindruckend grosszügigen Stadtautobahnen entstanden; ein flächendeckendes Netz von Highways jedoch gab es nicht.[7] Der Autobahnboom begann erst nach 1956, als in einem neuen Gesetz ein Netz von 41 000 km geplant wurde. Hingegen hatte die amerikanische Kriegswirtschaft seit dem Ende des Weltkriegs verstärkt auf die zivile Produktion von Automobilen umgestellt.

Obwohl die bereits 1912 gegründete «Vereinigung Schweizerischer Strassen-

Hitler spricht vor Arbeitern anlässlich des Baubeginns der Reichsautobahn in Unterhaching bei München. Der Propagierung des Volkswagens im nationalsozialistischen Deutschland ging der demonstrative Autobahnbau als Prestigeobjekt der neuen Politik voraus. Er stützte sich freilich auf Planungen aus den dreissiger Jahren. Bild aus «Chronik des 20. Jahrhunderts», Braunschweig 1982.

1 Michael Ackermann, *Konzepte und Entscheidungen in der Planung der schweizerischen Nationalstrassen von 1927 bis 1961.* Europäische Hochschulschriften. Reihe III, *Geschichte und ihre Hilfswissenschaften*, Band 515. Bern 1992. S. 16: Autobahnplanung und -bau stellen technisch und organisatorisch sehr komplexe Probleme dar, die nicht nur mit «gutem Willen» oder «Begeisterung» in kurzer Zeit zu lösen sind. Technische und administrative Vorabklärungen, Standortbereinigungen waren nötig, damit die parlamentarischen Verhandlungen in nur zwei Jahren durchgezogen werden konnten. […] Die Landwirtschaft konnte wenig Interesse daran haben, Land für den Strassenbau abzugeben zu einem Zeitpunkt erhöhten Landverbrauches durch allgemeines Städtewachstum, intensiven Wohnungsbau und Infrastrukturbauten wie Wasserkraftwerke.

2 Ackermann 1992, S. 15.

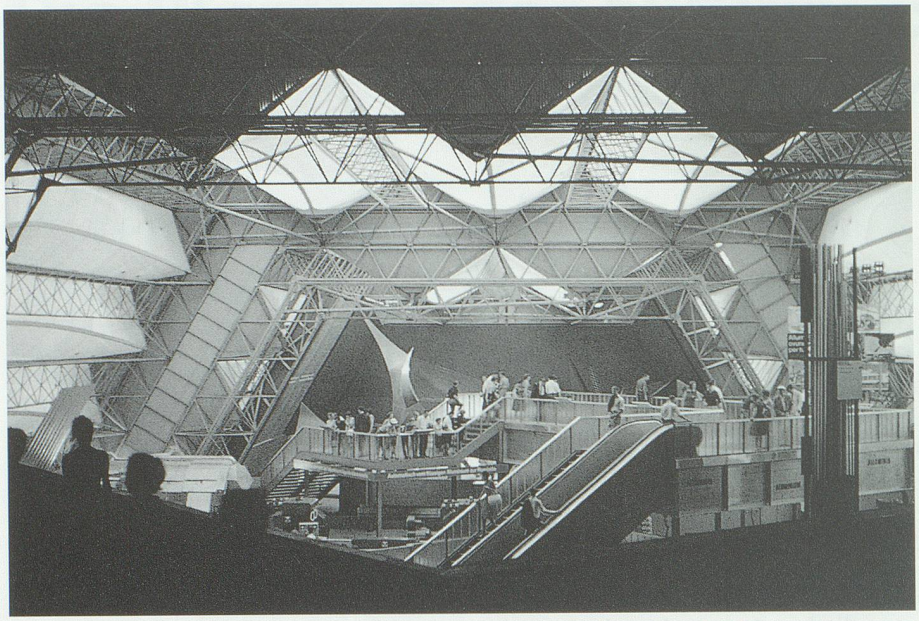
3 Elf Tage nach der Machtübernahme der NSDAP forderte Hitler am 11. Febr. 1933 den Bau von Automobilstrassen; am 27. Juni wurde das entsprechende Gesetz erlassen, und am 23. Sept. 1933 leitete Hitler unter grossem Propagandaaufwand mit dem ersten Spatenstich an der Strecke Frankfurt–Heidelberg die Realisierung ein.

4 Angesichts der 3,7 Millionen Arbeitslosen im November 1933 standen die 84 000 Beschäftigten in keinem Verhältnis zum Propagandaaufwand, der damit getrieben wurde. Von den 6,5 Milliarden Reichsmark Gesamtkosten bis Kriegsende war gut die Hälfte der Arbeitlosenkasse entnommen worden! (Nach Ackermann 1992, S. 51–60.)

5 Zitiert nach Ackermann 1992 aus dem programmatischen Aufsatz von Alwin Seifert in der «Autobahn» 1934, Heft 9, S. 333 f.

6 Wie mit dem Projekt des «Volkswagens» dieses Erlebnis dem einfachen Bürger vermittelt werden sollte, kann hier nicht weiter dargestellt werden. Vgl. Wolf 1986, S. 132–137.

7 Die erste nichtstädtische Autobahn in Pennsylvania wurde 1940 eröffnet, erst 1953 folgte der New Jersey Turnpike.



Die Landesausstellung Expo 64 in Lausanne vermittelte das Bild fast unbegrenzter technischer Möglichkeiten. Dazu gehörten der Ausbau der Autobahn Genf–Lausanne und die Erwartung der Organisatoren, dass «man» das zeitgemässe Transportmittel Auto benützen werde.

fachmänner» (VSS) seit 1920 ein Netz schneller Durchgangsstrassen plante und die Beseitigung der entsetzlichen Staubstrassen forderte, waren es nur wenige Auto-Enthusiasten, die nach ausländischen Vorbildern den Bau von Nur-Autostrassen propagierten. Im Vordergrund stand eine Schnellverbindung Basel–Italien als Fortsetzung der geplanten Autostrasse Hamburg–Basel, auch für ein Netzprojekt von 1927 stand der Anschluss an die Verbindungen zum Ausland im Vordergrund, obwohl die vorgeschlagenen Linien dem 1960 beschlossenen Netz verblüffend ähnlich sehen.[8] Als nächstes richtete man das Augenmerk auf den Ausbau der Alpenstrassen, und 1937 entwarf der führende Autobahnpolitiker, Ständerat Wenk aus Basel, in einem Postulat erstmals die Idee eines schweizerischen Autostrassenkreuzes Basel–Chiasso und Genf–St.Gallen. Interessant sind die ablehnenden Gründe des Bundesrates: negative Auswirkungen für die Landesverteidigung sowie für den Fremdenverkehr (!) und auch mangelnde Finanzen des Bundes für eine solche zentralistische Bundeslösung.[9]

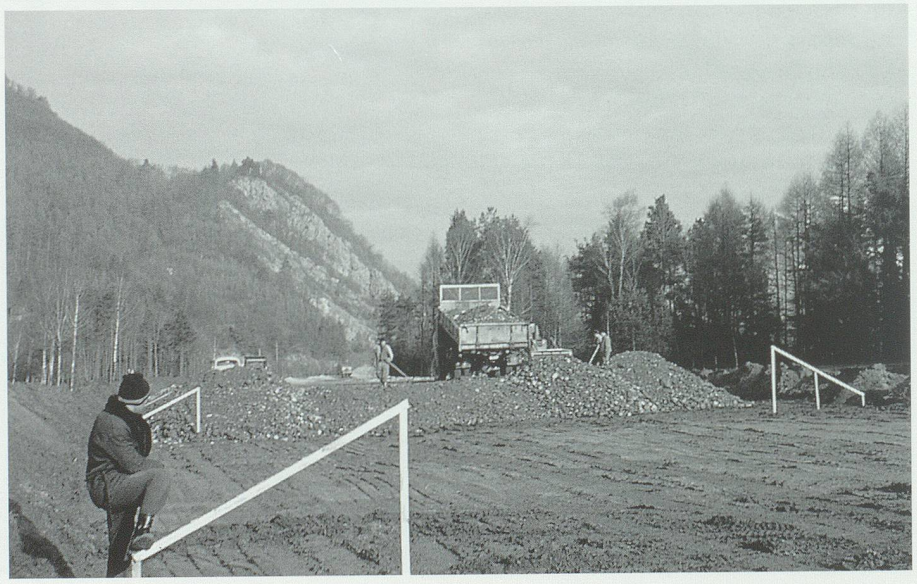
Neuen Schwung bekamen die Verfechter des Autobahnbaus – das Wort als solches war durch die Propaganda der Nazis bis in die fünfziger Jahre hinein verpönt – durch den Traum vom «american way of driving», also der kompletten Autogesellschaft als dem Inbegriff der siegreichen Weltmacht und überlegenen Zivilisation.

Die Kantone gelangen an den Bund

Ab 1954 verlangten die kantonalen Baudirektoren eine straffere Führung des Bundes bei der Planung der Hauptstrassen; es wurde im November eine «Eidgenössische Planungskommission für die Hauptstrassen» gegründet, in welcher neben drei Vertretern des Bundes und 14 Baudirektoren auch die Vertreter der Verkehrsverbände Einsitz nahmen. Eine der ersten Aktivitäten der Planungskommission war eine Studienreise in die USA im Februar 1955, welche zwar von den Strassenverkehrsverbänden und wirtschaftlichen Interessengruppen (u. a. Mineralölfirmen) finanziert wurde, aber dennoch ins Kreuzfeuer der öffentlichen Kritik geriet.[10] Die einwöchige Reise überzeugte auch die Zweifler innerhalb der Kommission vom Nutzen oder gar der Notwendigkeit des Autobahnbaus, obwohl in den USA die ersten Zweifel am Konzept von Stadtautobahnen, welche zuviel Verkehr ins Zentrum führen, geäussert wurden.[11]

Als St.Galler Vertreter war Regierungsrat Simon Frick mit von der Partie. Ihn überzeugte vor allem, dass es möglich schien, ein neuzeitliches Verkehrswesen ohne völlige Zentralisation föderalistisch aufzubauen gemäss seiner Überzeugung, dass «der Föderalismus bei grossen nationalen Werken, wie dieses Beispiel zeigt, kein Hindernis, sondern eine Plattform ist, von der aus der Bund erst handeln kann, wenn initiative Kantone vorangehen».[12] Daraus

Bauarbeiten an der N 13 in der Bannau bei Sargans. Zur Vermeidung von Kosten und Konflikten mit der Landwirtschaft wurde die N 13 als Realisierung der einstigen Rheindammstrasse in Rheinnähe verlegt; nur wenige ahnten zu Beginn, welchen Verlust das Verschwinden der Auenwälder dem Rheintal bringen sollte. Vielleicht reagierte die Bevölkerung aus dieser Erfahrung heraus kurz darauf heftig gegen das Projekt der Rheinkraftwerke, das eine weitere Technisierung der Landschaft und Verlust der Naherholungsräume gebracht hätte. Bild: Ermin Busch, Rorschach.



Neben den gewaltigen Staudämmen im Alpenbereich brachte der Autobahnbau die grössten und die Landschaften am meisten umgestaltenden Grossbaustellen. Installationsplatz bei Salez im Jahr 1967. Bild: Ermin Busch, Rorschach.

erwuchsen nicht nur die Leitlinien für die rasche Realisierung der schweizerischen Autobahnplanung, sondern auch die Grundsätze, nach denen Regierungsrat Frick in bekannt effizienter Weise den Autobahnbau im Kanton St.Gallen mit und gegen Bern vorantrieb. Zu den verwendeten Mitteln gehörte es, die Öffentlichkeit bis zur grundsätzlichen Befürwortung zu bearbeiten, die Diskussion um die Details der Ausführung jedoch möglichst abgeschirmt in den Planungsgremien zu führen.[13] Tatsächlich hat er beim st.gallischen Autobahnbau sowohl die geeignete Öffentlichkeitsarbeit zielstrebig organisiert als auch die kantonale Bauausführung vorangetrieben und durchgesetzt.[14]

Die Exklusivität der Expertendiskussion – Bundesrat Tschudi sprach von den fünf Büchern Moses der Verkehrsplanung – und die unglaubliche Eile, mit der die fünf Bände der Planungskommission 1958 im Nationalrat behandelt, praktisch vollständig übernommen und einstimmig (!) verabschiedet wurden, war durch die st.gallische Planung der N 13 noch beträchtlich übertroffen worden, da sie auf weite Strecken der nationalen vorauseilte.

Von der Rheinstrasse zur Rheintalautobahn

Bereits im Jahre 1954 hatte Robert Vogler, Bauingenieur in Buchs, eine Studie «Strassenplanung» in «Unser Rheintal» veröffentlicht. Darin sucht er einer weiteren Öffentlichkeit klarzumachen, dass der Strassenbau eine gesteigerte Bedeutung in wirtschaftlicher, finanzieller und technischer Beziehung erreicht, die ein weitsichtiges Planen nötig macht; dabei gehe es vor allem um eine zweckmässigere Aufteilung des Verkehrs, also um eine Trennung der verschiedenen Teilnehmer vom Fussgänger bis zum Motorfahrzeug. Im Hinblick auf die geplante Untertunnelung des San Bernardino – sie wurde damals besonders in der Ostschweiz als Konkurrenz zu einem neuen Gotthardprojekt heftig diskutiert und gefordert[15] – mustert er den aktuellen Zustand der Hauptstrassen zwischen St.Margrethen und Sargans. Mit Fotografien belegt er die Dorfdurchfahrten mit ihren «Engnissen». Bei den Ausbaumöglichkeiten erwägt er die Verbreiterung der bestehenden Strassen oder aber die ortsnahe Umfahrung der wichtigsten Ortschaften oder einen neuen Strassenzug entlang der Bahnlinie, kommt aber zum Schluss, dass ein völlig neues Trassee entlang der Rheindämme von St.Margrethen bis Trübbach–Sargans, eventuell mit einer Verlängerung bis Landquart, die billigste Lösung darstelle und dazu noch eine Reihe von Vorteilen aufweise: billigster Landerwerb,

8 Sog. Plan Steiner von 1927, vgl. Ackermann 1992, S. 82.

9 So Bundesrat Etter, der im übrigen davor warnte, sich von den grosszügigen Lösungen im Ausland blenden zu lassen (nach Ackermann 1992, S. 87). Tatsächlich ebneten später drei regionale Autobahnprojekte von Kantonen den Weg für das Engagement des Bundes.

10 Ackermann 1992, S. 151 ff.

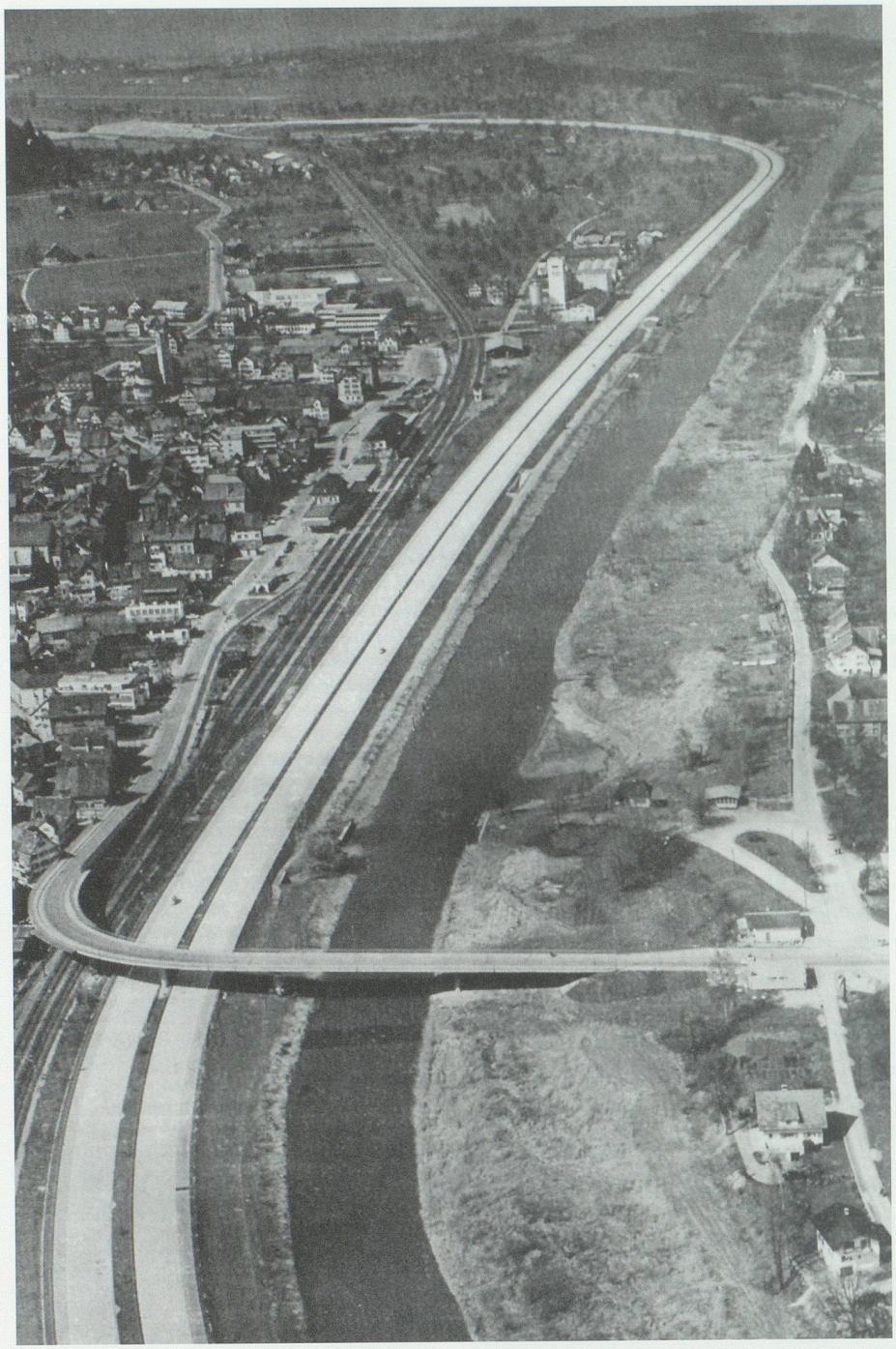
11 Natürlich spielten viele weitere Faktoren eine Rolle; nicht zuletzt wurden die deutschen Autobahnen entpolitisiert und «rehabilitiert» (vgl. meine einleitenden Sätze zu meiner Wahrnehmung als Jugendlicher!), freilich mit dem bedeutsamen Unterschied, dass die Autobahnen von dieser Generation von Planern als nüchtern-technische Einrichtungen betrachtet wurden, deren Einpassung in die Landschaft eine rein praktische Optimierungsaufgabe von Zielkonflikten darstellte, nämlich ein Netz von minimaler Länge mit einem Maximum von Fahrzeugkilometern zu realisieren.

12 Frick 1994, S. 79.

13 Ackermann 1992, S. 214, schreibt dazu: «Die Informationspolitik der PK (Planungskommission) war mitentscheidend dafür, dass keine öffentliche Diskussion über das Vorgehen der P(lanungs)-K(ommission) bei der Planung der Nationalstrassen entstand. Generell befleissigte sich die Kommission einer sehr restriktiven Informationspolitik. Die Öffentlichkeit wurde äusserst selektiv über die Planungsarbeit orientiert.» Damit wurde erreicht, dass nirgends Hinweise auf widersprüchliche Auffassungen aufgegriffen werden konnten.
Einzig die Diskussion um die N 3 von Winterthur an den Bodensee wurde in der Öffentlichkeit ausgetragen. Ausschlaggebend war die zusätzliche Erschliessung von Agglomeration und Stadt St.Gallen, d. h. die Doppelfunktion der Autobahn als Stadtautobahn, auch wenn diese sehr zum Ärger von Frick erst nach heftigsten Diskussionen 1987 eröffnet werden konnte, vgl. Frick 1994, S. 98–104. Wenn er S. 89 schreibt, dass «bei allem Enthusiasmus, mit dem sich 1955 Grosser Rat, Regierungsrat und Stadtrat für die St.Galler Variante einsetzten, damals niemand hatte voraussehen können, welche ausserordentlichen Widerstände in der Bevölkerung, in den politischen Parteien sowie in der Presse der Stadt St.Gallen später, d. h. in den 60er und 70er Jahren, zu überwinden sein würden. Nur ein fester Durchhaltewille der Regierung und ihrer Fachleute in der Überzeugung, ein vorzügliches Werk zum Wohl der Hauptstadt und des Bundes zu realisieren, konnte die aufwendige und zum Teil bemühende Arbeit von 32 Jahren zum glücklichen Ende führen», so zeigt er auf, dass offenbar technokratische Überlegenheit gegen demokratische Querelen kämpfen muss, wenn es nicht gelingt, die Öffentlichkeit von der Diskussion auszuschalten.

14 Nach seinen eigenen Angaben hatte er seit 1951 an der Vision gearbeitet, die West–Ost-Transversale bis nach St.Margrethen zu führen und den Endpunkt zum Anfangspunkt einer Alpenstrasse östlich des Gotthards zu machen. Vgl. Frick 1994, S. 74–83. Der Entscheid für den Ausbau des San Bernardino als Kompensation für die 1870 versprochene Ostalpenbahn war schon 1956 gefallen.

15 Bereits am Anfang sieht er die neue Strasse auch im Zusammenhang mit der Hochrheinschiffahrt Basel–Bodensee, deren Bejahung logischerweise zur Forderung nach Erstellung einwandfreier und leistungsfähiger Strassen ab und zu den Umschlaghäfen führe (S. 23). Auch ein Artikel des Herausgebers in *Unser Rheintal* unter dem Titel «Zukunftspläne» befasst sich damit und erhofft sich davon eine Eingliederung des Rheintals in das europäische Verkehrsnetz, wobei das Tal «von dieser Schlagader des öffentlichen Transites zweifellos profitieren würde, weil der Strom der Motoren nicht, wie beispielsweise die Reichsautostrasse Deutschlands, fern den Dörfern und Städten die Lande durcheilen würde, sondern in deren Nähe sich entfalten würde.»



Die Umfahrung von Rheineck in einer Aufnahme von 1968 illustriert das Überwältigend-Neue der Autobahn und die vollständige Abtrennung der Stadt vom Rhein. Bild aus «Unser Rheintal 1968».

keine oder nur ganz vereinzelte Hausabbrüche, billiges und bestes Baumaterial aus dem nahen Rhein für Schüttungen, Beläge, Kunstbauten, sowie eine kleine Zahl von Kunstbauten. Seine Stossrichtung ist klar: Es müsse ein Grundsatzentscheid für eine ganz neue Strasse getroffen werden, und diesem droht Gefahr von engstirniger Lokalpolitik.

Gemeint war damit vor allem Altstätten, welches befürchtete, gänzlich den Anschluss zu verlieren. Bereits am 9. Juli 1953 hatte sich eine Konferenz der Kantonsräte und Gemeinderäte des Rheintals nach einem Referat von Regierungsrat Frick für eine grosszügige Lösung der rheintalischen Strassenprobleme ausgesprochen.[16]

Da auf nationaler Ebene die Landwirtschaft mit zwei Vertretern in die Planungskommission eingebunden war und ihre Anliegen mit dem Versprechen auf Kompensationsleistungen erfüllt wurden, blieb damit der Widerstand bloss auf lokale Fälle beschränkt. In dieser Hinsicht lagen die Verhältnisse im Rheintal noch günstiger: Das meiste beanspruchte Land waren «wertlose» Auenwälder und Boden in Rheinnähe, der der Rheinkorrektion gehörte. Ganze vier Seiten nimmt im Kommissionsbericht zuhanden der eidgenössischen Räte die Vorstellung der Strecke St.Margrethen–Sargans als sogenannte Rheinstrasse in Anspruch. Im Abschnitt «Verkehrsbeziehungen» wird der 52 km lange Strassenzug als Teil der internationalen Bernhardin-Route mit den Verbindungen zu den süddeutschen Verkehrszentren wie Stuttgart, Ulm, Augsburg und München vorgestellt, ferner als Bindeglied einer West–Ost-Achse. Erst in zweiter Linie kommt ihr die Aufgabe zu, das Rheintal und St.Galler Oberland mit der übrigen Ostschweiz zu verbinden, ausserdem soll sie noch eine Verlängerung der Autobahn nach St.Margrethen in den aufstrebenden Wirtschaftsraum zwischen Heerbrugg und Altstätten werden. Im zweiten Abschnitt wird darauf hingewiesen, dass für den Regionalverkehr die bestehende Rheintalstrasse nicht ausbauwürdig sei, der neue Strassenzug also auch dem Ziel- und Quellverkehr der einzelnen Ortschaften dienen werde. Anschlüsse waren darin lediglich bei Oberriet, Haag, Buchs und Sargans vorgesehen, wobei für Sennwald–Ruggell weitere Abklärungen notwendig seien und die Möglichkeit eines Anschlussbauwerks Balzers–Trübbach offengelassen wird.

Die Ausschaltung von Konfliktpotentialen

Man erkennt in diesem Bericht die Tendenz, die neue Hochleistungsstrasse als Teil eines überregionalen Strassensystems möglichst an den Dörfen und den dort vorhandenen Konfliktpotentialen vorbeizuführen; mögliche Einwände – etwa dass sie als «Grenzautostrasse» in den Zeiten des Kalten Krieges militärisch an sich unerwünscht ist – werden heruntergespielt. Noch deutlicher kommt dies zum Ausdruck in den paar Zeilen, die den landwirtschaftlichen Belangen gewidmet sind:
«Da der neue Strassenzug vorwiegend zwischen den Wirtschaftsräumen und

dem Rheindamm liegt, wird Kulturland nur längs seiner Grenze am Rhein und ohne wesentliche Durchschneidung von Grundstücken beansprucht. Zwischen Rüthi und Trübbach kommt der Strassenkörper sogar in die wenig wertvollen Auenwälder zu liegen. Nur auf der 4 km langen Strecke zwischen dem Rheinknie oberhalb Trübbach und dem Anschluss an die Autobahn Zürich–Chur ist eine Durchquerung des landwirtschaftlichen Gebietes der Saarebene nicht zu vermeiden. Da dieses Gebiet jedoch in den nächsten Jahren melioriert werden soll, kann die damit verbundene Güterzusammenlegung leicht an den neuen Strassenzug angepasst werden.»[17]

Damit hatte man die Landwirtschaft durch die Verlegung der Linie an den Rhein als Opponentin grösstenteils ausgeklammert oder mit den Möglichkeiten grosszügiger Behandlung und Güterumteilungen «gekauft». Aus der Sicht der damaligen Planer gab es offenbar nur Siedlungs- und Kulturräume, auf die man Rücksicht zu nehmen hatte; die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes waren ihnen keinen einzigen Satz wert!

Folgerichtig entzündeten sich die wenigen lokalen Konflikte um den Bau der N 13 gerade auf diesen Feldern: Die weitere Aufgabe der Autobahn, auch Lokalzubringerin zu sein, führte in Buchs zu Auseinandersetzungen um das Anschlusswerk, das man in Verkennung der Verkehrsentwicklung und der ökologischen Folgen in Ortsnähe wünschte; die grosszügige Anbindung des Fürstentums Liechtenstein mit dem Anschluss aller rheinnahen Gemeinden verstärkte die Akzeptanz des neuen Bauwerks. Ein ernsthafter Konflikt konnte sich deshalb nur zwischen der Natur bzw. ihren «Anwälten» und den Planern abspielen. Gestritten wurde um die Auenwälder, die im Bericht als wenig wertvoll verkannt worden waren.[18] Bezirksförster Josef Widrig wollte zu deren Schutz eine Linienführung entlang des Binnenkanals. Der landschaftliche, faunistische und botanische Wert der rheinnahen Gebiete an sich und als Erholungsraum der Bevölkerung aber lag ausserhalb der Optik der damaligen Planer, ein Entwicklungspotential der Rheinlandschaft als Naturwert – Stichwort Renaturierungen – war noch nicht vorstellbar; der Verlust der Naherholungsräume für die Bevölkerung war ihr notwendiges Opfer für den Anschluss an den grossen Verkehr.

Da die Planungskommission offenbar die Argumentation der kantonalen Autobahnpromotoren übernommen hatte, war die Rheintalautobahn als Ganzes auch ein ehrgeiziges Projekt, an dem man die kantonale Effizienz gegenüber Bern demonstrieren konnte.

Die Autobahn als Ersatz der Eisenbahn?

Die fehlende oder nur knapp ausgetragene Diskussion um die Strasse brachte zwar den auch von der Bevölkerung zur Entlastung der Dorfdurchfahrten gewünschten raschen Ausbau, bescherte aber auch irreversible Verluste. Zu diesen sind der definitive Verlust fast aller Auenwälder zu zählen: Sie wurden zum grössten Teil direkt dem Autobahnbau geopfert, die Restbestände verloren ihren Charakter durch das Absenken des Grundwasserspiegels; dieses war wiederum die Folge der forcierten Kiesgewinnung, welche unter anderem vorsorglich für die Trassee-Schüttungen vorangetrieben wurde. Die Folgen und Folgekosten dieser letzten Eingriffe wie auch des Schadstoffeintrags für die langfristige Qualität des Grundwassers sind bekanntlich noch nicht überblickbar.

Ebenso hat die ungebremste und kaum zu bremsende Verkehrszunahme zwar die optimistischsten Prognosen der einstigen Initianten übertroffen, aber glücklich wird darüber niemand: Die Folgen bezüglich Verkehrslärm, Luft- und vor allem Bodenbelastung sind gravierend; die Entlastung der lokalen Verkehrsachsen erwies sich dank des guten Angebots an Strassen als nur vorübergehend; das regionale öffentliche Verkehrsmittel auf der Schiene geriet ins Hintertreffen und wurde seit der Eröffnung des Busbetriebes im Jahre 1995 fast gänzlich auf die Strassen verlegt.

Der eigentliche Konflikt aber ist noch grundsätzlicherer Art: Die erste alpenquerende Autobahn war von den ersten Autoidealisten und Autostrassenplanern der zwanziger und dreissiger Jahre als internationale Verbindung geplant – für die aber der Ausbau des internationalen Eisenbahnnetzes viel sinnvoller gewesen wäre! Mit dem Schlagwort «Einlösung des Ostalpenbahn-Versprechens» wurde die N 13 sozusagen als Pilotprojekt eines zeitgemässen Ersatzes der Eisenbahn als Autobahn erstellt.

Vielleicht gerade wegen der frühen Realisierung der Ostalpen-Autobahn war im Konzept neuer, leistungsfähiger Alpenbahnen (Neat) die Ostschweiz erneut kein Thema gewesen.

In den kommenden zehn bis zwanzig Jahren droht der ständig wachsende motorisierte und grenzüberschreitende Güterverkehr die biologischen und kulturellen Grundlagen der durchfahrenen Regionen nachhaltig zu (zer)stören und nach dem durchgehenden Vollausbau der N 13[19] auf der Bernardino-Route als Ausweichstrecke zeitweise sogar den individuellen Privatverkehr zu behindern, wenn nicht dank des entschlossenen Widerstandes der direkt davon betroffenen Bevölkerung im Alpenraum internationale Verkehrsbegrenzungsverträge das Problem entschärfen.

Die damaligen Initianten der N 13[19] erkannten früh die wachsenden Bedürfnisse des Privatverkehrs und die technischen sowie politischen Möglichkeiten des Autobahnbaus: ob sie, langfristig und ökologisch gesehen, weitsichtig genug waren, ist nicht von ihrem (eigentlich selbstgegebenen) Pflichtenheft und der Effizienz der gebauten Anlage her zu beurteilen, sondern im Abwägen mit andern, nun aber definitiv verbauten Möglichkeiten.

Jede Zeit hat ihre Aufgaben und ihre Pioniere, die diese zuerst erkennen und mutig angehen: Könnte es nicht sein, dass – so wie in den fünfziger Jahren die Bereitstellung von genügend Verkehrskapazität im forcierten Ausbau der Strassen neue Dimensionen öffnete – genauso am Ende des Jahrtausends jene Leute, die nach Möglichkeiten zur Begrenzung der Verkehrslawine suchen, die Zeichen der Zeit von der Zukunft her richtig deuten?

16 *Unser Rheintal 1954*, S. 18 (Chronik; ohne Ortsangabe). Der Herausgeber widmete auch das Vorwort des Jahresheftes einer Besinnung über die historische Bedeutung des Verkehrs, der ein Schlüssel sei zum Verständnis der habsburgischen wie der eidgenössischen Politik, und versuchte Altstätten mit einer Studie über seine Bedeutung als Einfallstor für das Appenzellerland zu trösten.

17 Bericht der Planungskommission, S. 204.

18 Vgl. dazu die Beiträge «Josef Widrig und der Auenwald» von Otto Ackermann und «Kontroversen bei der Planung des N-13-Anschlusses Buchs» von Maya Suenderhauf in diesem Buch.

19 In Angleichung an die europäischen Normen heisst die offizielle Bezeichnung seit 1996 «A 13».