

Gedanken zur N 13 aus der Sicht der Umwelt

Autor(en): **Schlegel, Heiner**

Objektyp: **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: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-892999>

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.

Gedanken zur N 13 aus der Sicht der Umwelt

Heiner Schlegel, Buchs

Bei der Beurteilung der Autobahn unter den Gesichtspunkten der Natur, der Landschaft und der Umwelt schweift der Blick zwangsläufig in jene Zeit zurück, als dieses Bauwerk noch nicht bestand. Dabei werden Erinnerungen wach an den Grötzlidamm, den von Föhren bestandenen Vorläufer des heutigen Rheindamms. In Sevelen bildete er die Kulisse des Fussballplatzes. Dort wo sich der Damm mit der alten Rheinstrasse kreuzte, stand das alte Zollhaus, ein Zeuge der Geschichte wie der Grötzlidamm selber. Ähnlich war die Situation auch in Buchs. In geschwungener Linie führte ein Weg von der Rheinstrasse mitten durch ein Föhrenwäldchen zu den Sportanlagen. Der Asphalt der Stichstrasse war aufgeworfen von den Wurzeln der Föhren und übersät mit deren Nadeln und Zapfen. Unvermittelt trat man aus dem Schatten in die Gluthitze der Lichtung, in welcher sich der Reit- und der Fussballplatz befanden. Wollte man sich den Weg ins Schwimmbad Buchs ersparen, behalf man sich in Sevelen für das kurze Bad mit dem «Ussere Weiher», einer mit klarem Grundwasser gefüllten Senke nahe des Rheindamms. Der Weg von der alten Rheinstrasse zum Weiher führte zunächst ein Stück weit über den Grötzlidamm, bevor man in ein spärlich bewaldetes Gebiet mit einer steppenartig anmutenden Vegetation gelangte. An geeigneten Badetagen war es hier sehr heiss; der allmähliche Übergang zum Auwald machte die Hitze aber erträglicher.

Ähnliche Eindrücke fange ich heute in den Ferien ein. Dort, wo solche vor 1970 in unserem Tal möglich waren, verläuft heute die Autobahn. Verblieben sind einzig noch einzelne Flurnamen – etwa «Afrika» in Buchs, «Stoane Chöpfli» und «Tschodera» bei Salez – oder einige zusammenhanglose Splitter der wertvollen, inspirierenden Auenlandschaft. Sie war ja damals schon ein von Infrastrukturen durchlöcherter «Unland». Aber sie war immerhin so gross, dass man eintauchen konnte, ohne gleich wie-

der entlassen zu werden. Und vor allem war dieser ewige Lärm nicht da.

Die Autobahn ist ein massiver Eingriff, dessen Wunden nie verheilen für jene, welche die Verhältnisse vorher gekannt haben. Die Region hat dieses Opfer bewusst gebracht. Der Verkehr in den Dörfern war unerträglich geworden. Im Zeichen des Fortschrittes und in der Angst, vom wirtschaftlich interessanten Verkehrsstrom abgekoppelt zu werden, war die Zeit in den sechziger bzw. Anfang der siebziger Jahre reif für die Realisierung der Nationalstrasse. Die Kontroverse, soweit es eine solche überhaupt gab, drehte sich nicht um die Düfte des Waldes und der Wiesen. Ökologische Verluste oder der Wert eines freien Zugangs zum Rhein waren kein Thema. Dagegen gaben die Anschlussbauwerke zu reden. Ich entsinne mich einiger Diskussionsfetzen, in denen zum Ausdruck kam, ein Dorf ohne Autobahnanschluss sei wie ein Dorf ohne Bahnhof. Entsprechend pochte jede Gemeinde auf

ein eigenes Anschlussbauwerk. Als Variante war ein gemeinsamer Anschluss zwischen Sevelen und Buchs im Gespräch. Für eine grössere Nähe des Anschlusses zu Buchs sprach dessen Bedeutung als Bezirkshauptort. Mit Rücksicht auf den Hauptort unseres Nachbarlandes wäre eher ein Anschluss im Raume Sevelen angebracht, so die damalige Volksmeinung. Die politische Gunst hat schliesslich beide Dörfer berücksichtigt. Obwohl schon damals absehbar war, dass die Region einen hohen Preis für die Autobahn zahlen würde, stand ein Verzicht auf dieses Bauwerk nicht zur Debatte und wäre politisch auch nicht opportun gewesen. Heute könnte man sich die Bewältigung des Verkehrs nicht mehr ohne diese Strasse vorstellen. Dennoch stellt sich rückblickend die Frage, ob man die Autobahn nicht zumindest schonender hätte realisieren können und ob vielleicht verkehrstechnisch bessere Lösungen denkbar gewesen wären.

Blick auf die Rheinebene beim heutigen Rastplatz Fösera bei Sevelen vor dem Beginn der Bauarbeiten.





Im Bereich Haag-Salez-Sennwald wurden im November 1964 der Auwald gerodet und die Fläche planiert.

Die Linienführung

Die N 13 folgt im Abschnitt Werdenberg über weite Strecken dem Verlauf des Rheins. Diese Linienführung war nicht unbestritten. Jedenfalls wurde auch eine Variante geprüft, die näher beim Kanal lag. Im Gespräch, zumindest bei uns Buben, war auch die Idee, die Autobahn auf Stelzen ins Rheinbett zu verlegen. Von derselben Technikgläubigkeit wie unsere Eltern, hielten wir eine Autobahn innerhalb der Hochwuhre für das Ei des Kolumbus. Allerdings schien uns der Gedanke etwas vermessen, dass gerade das unbedeutende Werdenberg eine Lösung erhalten sollte, die sonst nur in Grossstädten diskussionswürdig war. Man hat die Autobahn schliesslich an den Rand gedrängt – wenn auch dieser Rand eigentlich die Mitte ist – und damit die finanziell günstigste und eigentumsrechtlich unproblematischste Variante gewählt. Dieses Vorgehen kann nachvollzogen werden, doch deckt es in erschreckend klarer Weise auf, wie unbedeutend die Probleme der Natur-, Land-

schafts- und Erholungsraumerhaltung eingestuft wurden. Der Rhein sowie die ihm vorgelagerten Galeriewälder zählten schon damals zu den wertvollsten Naturräumen im Tal und bildeten einen wesentlichen Frei- und Erholungsraum für die ansässige Bevölkerung. Mit dem Bau der Autobahn wurden allein im Abschnitt Haag-Trübbach rund 60 Hektaren Auwald vernichtet. Nicht quantifizieren lässt sich die grosse Zahl an existenziellen oder lebensraumbereichernden Beziehungen, die zwischen dem Rhein, seinem Damm und den vorgelagerten Flächen bestanden. Die jüngere ökologische Forschung hat die Bedeutung solcher Beziehungen für den Fortbestand lebensstüchtiger Tier- und Pflanzenpopulationen aufgezeigt. Die in der Zwischenzeit zusammengetragenen Erkenntnisse zur Pflanzenwelt des Rheindamms belegen diese Beziehungen eindrücklich.

Vor dem Autobahnbau waren auch für den Menschen viele Beziehungen des Rheins zu seinem Umland intuitiv erkennbar und

lesbar. Darin lag auch der hohe Erholungswert begründet. Ob Erlen- oder Föhrenwald, ob dicht oder locker bewaldet, die Vegetation wurde mit dem Fluss in Verbindung gebracht. Denn diese Bilder unterschieden sich grundsätzlich von den Walderfahrungen in den Hang- oder Berglagen. Der angesprochene Grötzlidamm¹ und die Schleusenhäuschen zeugten zudem von der schicksalhaften Verbundenheit der Talbewohner mit diesem wilden Fluss. War der Grötzlidamm Ausdruck des Kampfes gegen das wilde Wasser, versinnbildlichten die Schleusen das friedliche Zusammenleben mit dem Rhein. Bei «moderaten» Hochwassern wurden die Fluten über die Schleusen kontrolliert auf die Felder geleitet, um die mitgeführte Schwebe-

¹ Der Damm – in der Gemeinde Sennwald als Lettendamm bezeichnet – diente vor der Rheinkorrektur und dem Bau der Hochwuhre dem Hochwasserschutz und markiert dort, wo er erhalten geblieben ist, die Begrenzungslinie des einstigen Flusslaufes.

fracht nutzbar zu machen. Zwar ist es schon lange her, seit die Felder zum letzten Mal geflutet wurden, aber gewusst haben es alle, die sich für den Fluss interessierten. Die vielfältigen Beziehungen zwischen dem Rhein und seinem Vorland hatten in der räumlichen und zeitlichen Dimension Tiefgang. Mit dem Autobahnbau sind sie durch eine unüberwindliche, lärmige und unansehnliche Barriere aufgetrennt worden. Selbst wenn man Verständnis aufbringt für die Überlegungen, die für die Wahl der Linienführung ausschlaggebend waren, so bleibt doch festzuhalten, dass aus der Sicht der Lebens- und Erlebnisräume die wohl ungünstigste Variante gewählt wurde.

Was die Beziehungen in der zeitlichen Dimension betrifft, so wird sich das «Problem» auswachsen, wenn die Erinnerungen ausdünnen oder abreißen. Die Auftrennung der räumlichen Beziehungen und damit der Verlust an Freiraum und Freiheitsgraden wird jedoch auch die weiteren Generationen beschäftigen. Denn in einem Tal mit klar vorgegebenen naturräumlichen Grenzen wird eine Autobahn an diesem Ort die Verweilenden immer einengen. Wer kann, nimmt die Segnungen der Moderne an und wird auf der Autobahn der durch sie geschaffenen Enghnis zu entfliehen versuchen.

Zur Lage der Anschlussbauwerke

Die Auseinandersetzung um die richtige Lage der Anschlussbauwerke bricht gelegentlich auch mehr als 20 Jahre nach deren Realisierung noch auf. Erwägt man allerdings die Folgen, die bei einer anderen Anordnung der Anschlüsse hätten eintreten können, muss man die damaligen Entschiede als sinnvoll bezeichnen. Buchs hätte wohl mit noch ganz anderen Verkehrsproblemen zu kämpfen, wenn ein Anschluss im Bereich der Kehrlichtverbrennungsanlage bestünde. Man braucht sich nur vorzustellen, auf welchen Wegen der Verkehr den Anschluss ans Zentrum gefunden hätte. Eine grosse Zahl hochwertiger Wohngebiete würde wesentlich stärker belastet, als dies heute der Fall ist.

Landauf landab wird uns zudem vorgeführt, was im Nahbereich der Autobahnanschlüsse vor sich geht: In kurzer Zeit entwickeln sich ausgedehnte Industriezonen. Wäre der Entscheid für einen gemeinsamen Anschluss Buchs-Sevelen im Bereich Fösera gefallen, die Ausscheidung grosszügiger Industriegebiete wäre einzig eine

Frage der Zeit gewesen. Gelegentlich hätte sich zudem die Frage gestellt, wie man Liechtenstein besser an den Autobahnanschluss anbinden könnte. Ob eine parallele Strasse zur N 13 oder ein zusätzliches Brückenwerk: Verliererin wäre die Landschaft gewesen. Sieht man einmal von der Autobahnraststätte ab, verdanken wir die Freihaltung dieses Gebietes vor allem der Tatsache, dass kein Einzonungsdruck entstand.

Die Form der Ausführung

Vor dem Autobahnbau war der Übertritt über die Grenze ein Erlebnis. In ähnlicher und trotzdem je eigener Weise wiederholte sich von Trübbach–Balzers bis Sennwald–Ruggell eine wiedererkennbare Abfolge von Raumeinheiten. Vom Dorf führte eine von Bäumen gesäumte Strasse direkt zur Brücke. Die Steigung, eingerahmt von einem Fetzen Auwald, bildete den Übergang von der Talebene zur Dammkronen. Leicht erhöht und in der Talmitte gelegen, eröffnete sich hier ein eindrücklicher Blick, bevor man auf der anderen Seite in die ersten Häuserzeilen oder erneut in den Auwald eintauchte. Heute beginnt schon am Dorfausgang die Verkehrswüste. Breite, ungestaltete Strassen, der Geometrie der Geschwindigkeit folgend, steuern auf die etwas zu grosszügig geratenen Autobahnanschlüsse zu. Die Strassen sind von einst dörferv verbindenden Achsen zu überdimensionierten Autobahnzubringern geworden. Nicht mehr das Erreichen des gegenüberliegenden Dorfes ist Aussage von Strassenführung und Strassengestaltung, sondern das rasche und sichere Einfädeln in die Autobahn.

Es leuchtet ein, dass mit dem Autobahnbau die Funktion der das Tal querenden Strassen eine Veränderung erfuhr. Dennoch widerspiegeln die Rheinübergänge in ihrer derzeitigen Form, mit welcher Lieblosigkeit gestalterische Begleitthemen behandelt wurden. Es ist auch heute noch nicht einzusehen, weshalb sich der technische Vorgang des Einfädels in die Autobahn durch eine besondere Hässlichkeit auszeichnen muss. Was damals in einer gestalterischen Begleitplanung ohne grosse Probleme hatte realisiert werden können, lässt sich heute kaum mehr reparieren.

In gleicher Weise wie die Gestaltung wurde auch das Lärmproblem behandelt. Begleitende Massnahmen beschränkten sich auf das absolute Minimum. Grosse Teile der rheinnahen Erholungsgebiete

und der Hanglagen sind heute stark verlärm. Entsprechend beeinträchtigt ist auch das Erholungslebnis.

Auf dem Gebiet des Naturschutzes wusste man zur Zeit des Autobahnbaus zugegebenermassen weniger als heute. So hat man die Barrierewirkung der N 13 unterschätzt. Der Realisierung von einzelnen Ersatzleistungen für den Auwaldverlust – hierzu zählen vor allem die Biotope Afrika (Buchs) und Wiesenfurt (Buchs/Sennwald) – gingen längere und schwierige Auseinandersetzungen voraus. Den Eingriff können sie nicht aufwiegen. Und so wertvoll sie heute sein mögen, sie waren ein Trostpflaster. Die zuständigen Stellen haben sich übrigens in grosser Eile verabschiedet, nachdem diese Biotope erstellt waren. Den aufwendigen Unterhalt dieser Lebensräume wollte der Nationalstrassenbau offensichtlich nicht übernehmen und hat ihn kurzerhand an die Gemeinden delegiert.

Die Verantwortung der Ingenieure hört nicht am Strassenrand auf

Die Verantwortung des Nationalstrassenbaus hört räumlich nicht am Wildzaun und zeitlich nicht mit der Übergabe an den Verkehr auf. Die ständige Verbesserung einer einmal gewählten Lösung ist im privaten und wirtschaftlichen Leben Alltag. Dies sollte eigentlich auch für den Nationalstrassenbau Gültigkeit haben. Nachbesserungen wären auf verschiedenen Ebenen angezeigt:

- Der heutige Lärmschutz befriedigt nicht, weil er die Interessen des klar begrenzten Tales nicht berücksichtigt. Er sollte grosszügig verbessert werden, damit zumindest in den autobahnferneren Gebieten wieder jene Ruhe einkehrt, auf welche die erholungssuchende Bevölkerung ein Recht hat.
- Die Barrierewirkung der Autobahn soll mit grosszügigen Ökobrücken zumindest dort aufgebrochen werden, wo seit Jahrtausenden die genetisch vorprogrammierte Wanderung der Hirsche über den Rhein stattfindet.
- Ökologische Verbesserungen sind auch beim Unterhalt angezeigt. Die Seitenbereiche der Autobahnen beinhalten ein gewisses naturräumliches Potential. Ob dieses aktiviert wird, hängt wesentlich von der Pflege ab. Diese wird zwar pflichtgemäss ausgeführt, doch um der Natur zu dienen, müsste eigentlich ein Sonderprogramm entwickelt werden.



Der frühere Mündungslauf des Grabserbaches (Wiesenfurt) wurde bei Haag vom Strassentrassée (links, erhöht) und von den angrenzenden Planierungen angeschnitten. Das Gebiet rechts liegt seit der Rheinsohlenabsenkung infolge Kiesentnahme für die N 13 trocken.

- Mit gezielten Massnahmen entlang der Ausfallstrassen sollen die Versäumnisse ausgebügelt werden, die beim Bau der N 13 zwischen Nationalstrasse und Dorfeingängen in Kauf genommen wurden. Zu Recht wird immer wieder darauf hingewiesen, der Eintritt ins Dorf sei eine Visitenkarte, und diese habe sich möglichst vorteilhaft zu präsentieren.

- Schliesslich haben sich in der Zwischenzeit auch Bedürfnisse nach verkehrstechnischen Verbesserungen abgezeichnet, die ohne Mithilfe des Nationalstrassenbaus nicht befriedigt werden können. Die Gemeinden sind daher in allererster Linie auf eine kooperative Zusammenarbeit angewiesen, welche die regionalen Anliegen ernst nimmt.

Ausblick

Die N 13, auch wenn sie teuer zu stehen kam, stellt in verschiedenster Hinsicht die billigste Variante dar. Es wurde jene Linienführung gewählt, die am kostengün-

stigsten war. Man ist den Konfliktstellen mit der Siedlung so gut wie möglich ausgewichen, man hat sich auf die minimalsten Lärmschutzmassnahmen beschränkt, und die gestalterische wie ökologische Einbindung ist vernachlässigt worden. Schliesslich wurden einige Aufgaben, die eigentlich zum Pflichtenheft des Autobahnbaus gehören würden, ausgelagert. Dieses Vorgehen hatte den Vorteil, dass die monetären Kosten möglichst tief gehalten werden konnten. Bei näherer Betrachtung wird allerdings klar, dass der Preis trotzdem bezahlt wird – von der Seite der Lebensraumqualität, der Natur und der Landschaft. Für künftige Projekte ist daher zu fordern, dass die Kosten für den Landschaftskonsum wie auch diejenigen für die Reparatur des Landschaftskonsums zu beziffern und in die Rechnung einzubeziehen sind. Bei ähnlichen Vorhaben ist eine genügende räumliche und zeitliche Reichweite der Kompensationsmassnahmen vorzugeben. Die Verursacher solcher

Eingriffe sind über die Eigentums Grenzen und die Bauzeit hinaus in die Pflicht zu nehmen. Und schliesslich darf von den politischen Entscheidungsträgern und den Amtsstellen erwartet werden, dass sie sich der Erhaltung bestehender Werte oder der Umsetzung visionärer Vorstellungen mit derselben Hartnäckigkeit, derselben finanziellen Grosszügigkeit und planerischen Weitsicht annehmen wie des Strassenbaus selbst. Für den in unmittelbarer Nachbarschaft zur Autobahn verlaufenden Rhein hat Franco Schlegel solche Visionen aufgezeigt. Die durch die Hochwuhre und den Autobahnbau geschaffene Zwangsjacke soll in gewissen Abschnitten gelockert werden. Mit der Umsetzung solcher und ähnlicher Ideen könnte zumindest teilweise kompensiert werden, was vor gut 20 Jahren zerstört wurde.

Bilder

Staatsarchiv St. Gallen, Sammlung Ermin Busch.